$m/n 100 $1

N 230

Parabrisas

CORSA

el 15 al 21 de septiembre de 1970



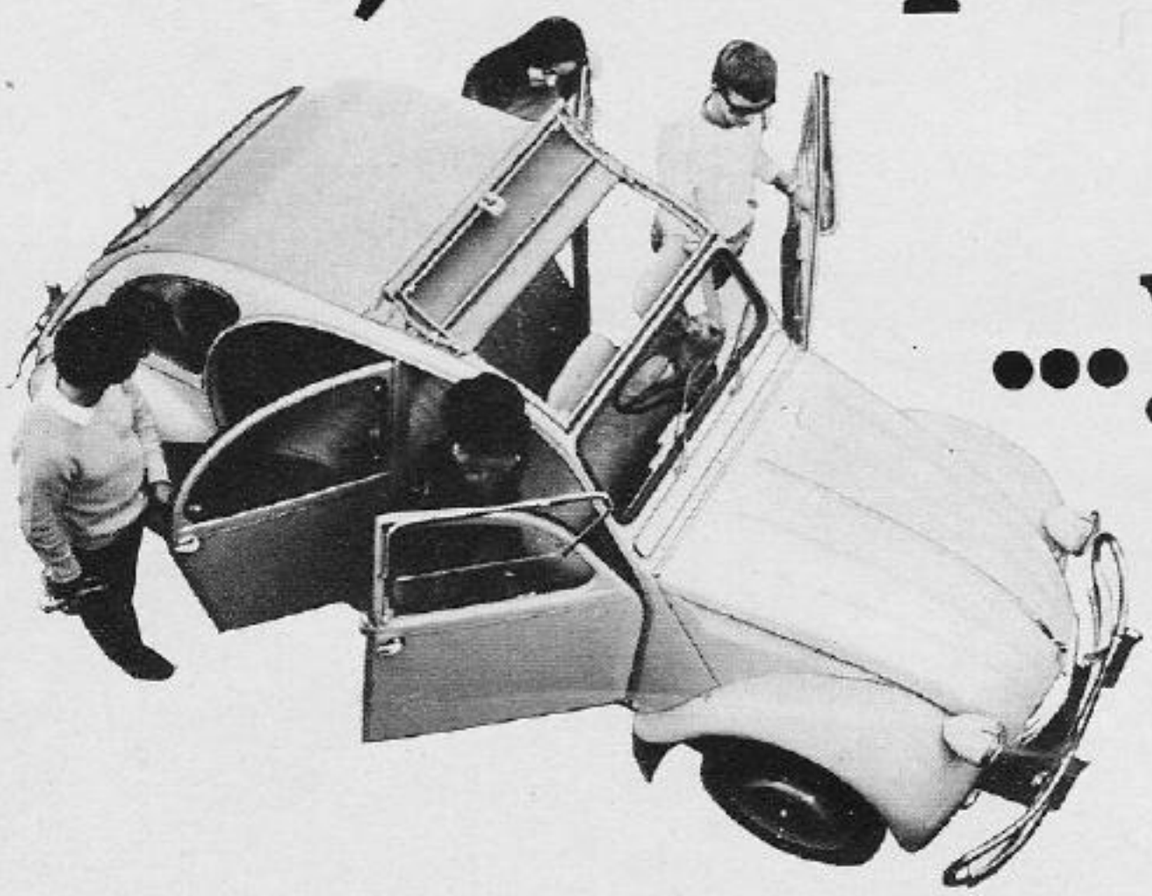
Las revistas de Mauro



FORD: UN AÑO DIFICIL ■ COMO PREPARAR UN CITROEN 2 CV ■ LAS COSAS DE V. FORMISANO ■

3cv azam: 32 caballos bajo el capot...





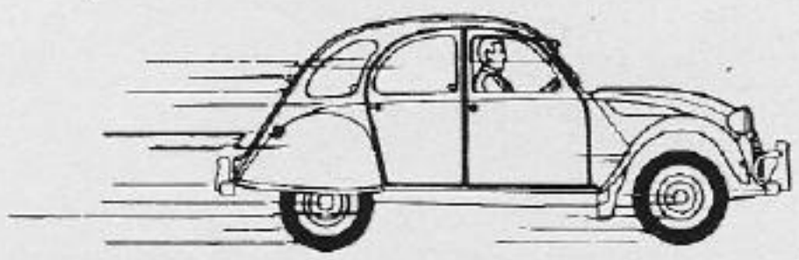
...y 4 puertas abiertas a su comodidad.

Generosa capacidad. Economía de mantenimiento y consumo. Mecánica sencilla y racional. Son tres cualidades sobresalientes del 3 CV azam. Sin embargo, Citroën no se conformó con este esquema. Su preocupación fue más allá. Así nació el avanzado motor de 3 CV azam. 32 caballos briosos. 116 Km/h. reales, para devorar distancias. Complementados por una magnífica tenida en ruta, una increible suspensión, una probada estabilidad.

Pero el 3 CV azam le ofrece además muchas otras novedades. Desde los 500 Km. de autonomía hasta el sistema eléctrico equipado con alternador. Desde la capota plegadiza, accionable desde el interior, hasta las luces stop-giro combinadas. 3 CV azam. Lo que se llama un coche con swing.

3 azam CV

Pensado para gente que piensa.



CITROËN

Siéntalo en el acelerador!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 230 del 15 al 21
de setiembre de 1970

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

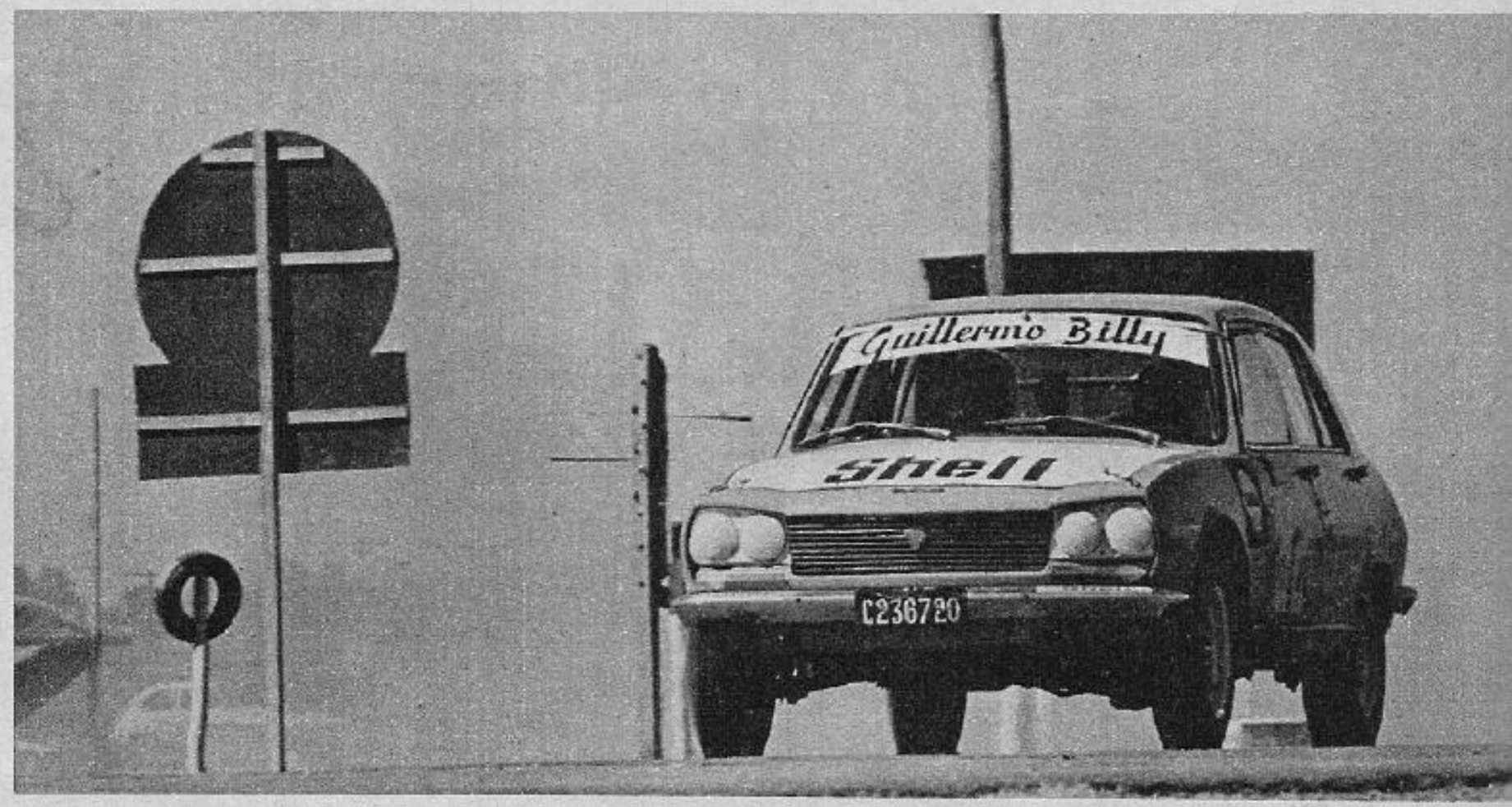
PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo Baisi
CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Raúl Burzaco - Carlos Ibáñez
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini
GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras,
Enrique S. Sánchez Ortega
y César M. Sorkin.
SECRETARIA
Vilma E. Rueda
COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini,
Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann
y Alejandro Ciancagiini.
CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.),
Franco Lini (Italia),
Andrés Meyer (Alemania)
y Carlos Reutemann (especial en Europa).
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. Giovanetti y Carlos A. Romanó
FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz
y Mariolino Castellazzo.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Olveira,
Juan Carlos Morel, Armando Savastano.
Tráfico: Mabel Sánchez
ADHERIDA AL INSTITUTO
VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 39, 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



SOBRE CRISIS Y CUMPLEAÑOS

Dentro de una semana comenzará un Gran Premio más. Quienes se hayan tomado el trabajo de echarle una mirada a su lista de inscriptos comprobarán con asombro que la misma está afectada de un raquitismo alarmante. Apenas pasa del centenar el número de inscriptos.

¿Cuál es la causa de esta falta total de respuesta por parte de los pilotos? Muy sencillo: la causa es exactamente la misma que ha hecho que todo el automovilismo deportivo nacional esté en crisis y atravesando una de sus peores temporadas de vacas no flacas, sino escuálidas.

La gradual sofisticación que se ha ido operando en las diferentes categorías sin que ella guardara concordancia con la situación general del país, la proliferación indiscriminada de fórmulas, muchas de ellas sin razón lógica de existencia, ha ido motivando una retracción cada vez más grande de los aficionados a la actividad corsística por la imposibilidad práctica de intervención.

Aclaremos un poco más el concepto: las competencias actuales de la categoría Turismo están regladas por los cánones del Grupo 2. Bajo la normalización impuesta por este Grupo del famoso Anexo "J" del CDI (Código Deportivo Internacional), se pueden preparar aparatos que bajo la inocente fachada de autos de Turismo esconden las negrísimas entrañas de fierros de rigurosa carrera. Hoy en día es normal hablar —por ejemplo— de una cupé Fiat de 140 HP.

¿Son esos coches de Turismo? No señor, en absoluto. Ya la condición de Turismo se ha perdido como turco en la neblina. No queda ni la traza de ella.

¿Cuánto cuesta poner uno de esos aparatos —digamos competitivamente— en línea de largada? Ingentes sumas de patacones y, como resulta inmediato suponer, no mucha gente puede cotizarse para correr en esas condiciones. Por otro lado, manejar un auto del actual Turismo Grupo 2 con las potencias disponibles y refinamientos conexos, no es cosa tan sencilla, es decir, estamos en presencia de otro tamiz más, que no hace más que impedir el acceso a las líneas de largada de mucha gente que se tiene que quedar con las ganas.

Si se sigue en este tren, cada vez más se limitará el número de participantes y con ello se cerrará el círculo natural que terminará definitivamente por matar la actividad.

Cuál es entonces la solución. No pretendemos inventar panacea universal que arregle de golpe todo, pero estamos seguros que una vuelta a lo realmente popular —es decir a la legítima categoría Turismo Grupo Uno o Standard— es el único camino para el resurgimiento del automovilismo. Sin ir más lejos recordemos los cuatrocientos treinta autos que largaron el GP del año '67 o el notable suceso tanto en materia de inscriptos como asistencia de público y promoción que tuvieron las 24 Horas de Citroën corridas en el autódromo porteño, para no mencionar sino carreras de larga duración. Sí, señores, hay que convencerse, el automovilismo nacional debe volver por sus fueros por el camino más racional, es decir, debe volver a ser popular, no debe quedar reservado para exquisitos o potentados. Debe volver a ser sencillo y posibilitar el surgimiento de nuevos nombres —cosa que hace bastante tiempo no sucede en nuestro ambiente—, deben hacerse más carreras con más coches, con más paridad mecánica. Eso solamente lo puede posibilitar un automovilismo lógico y concreto exento de sofisticaciones que no conducen a nada. No queremos significar con esto nuestra posición contraria a categorías tales como la de los monoplazas de fórmula cuatro, dos o uno, ni contra los Sport Prototipo, en absoluto. Esas fórmulas tienen su razón de ser y su significado nacional, pero el basamento del automovilismo deportivo argentino, eso que se está resquebrajando a pasos agigantados, debe ser vitaminizado brindándosele la mayor de las atenciones, porque de nada serviría una cúpula muy hermosa en un edificio cuyos cimientos se están desmoronando.

A partir de la página 4 podrán leer un completo informe sobre el GP y la resurrección (¡Dios nos oiga!) del automovilismo argentino.

La revista "Velocidad" ha cumplido en estos días veinte años de existencia. Para los que escribimos en CORSA y para muchos otros colegas que aporrean sus máquinas de escribir en otras publicaciones de automovilismo, este cumpleaños tiene un significado muy grato, porque "Velocidad" ha sido sin lugar a dudas la publicación precursora del nuevo periodismo especializado en nuestro país.

Hasta el momento de su aparición, el estilo y modo de escribir sobre automovilismo deportivo y sobre técnica del automovilismo se mantenía dentro del más chato y persistente ortodoxismo. "Velocidad" rompió todos los moldes con su sangre joven y revitalizó el modus scribendi introduciendo el humor, la chispa y el ingenio burlón dentro del aparentemente árido tema especializado. Difícil será olvidar aquellas brillantes notas de Gianni Rogliatti, de Ronald Hansen o Folco Doro que hacían las delicias de quienes devorábamos mensualmente las páginas de "Velocidad".

Mucha agua ha pasado bajo los puentes desde entonces y muchas firmas que luego tomaron por los más variados rumbos pasaron por sus páginas, pero todos los que de una forma u otra tuvimos algo que ver con la revista fundada por el doctor Antonio Cataldo, saludamos este cumpleaños con una muy especial emoción y cariño.

G. M.

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TU

YA NO SOS EL MISMO

BMW 2002 TI. 160 HP plus, doble árbol arriba y más de 200 km/h. Tres ejemplares tendrá nuestro Gran Premio como rivales directos de los Fiat y Peugeot. Sobieslaw Zasada será uno de los pilotos; los otros dos: Luchetti y Bendek (boliviano).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RISMO 1970

DE ANTES...

Con pocos inscriptos se iniciará en una semana el GPIT organizado por el A.C.A.. Muchos errores, una cantidad reducida de pilotos extranjeros, algunos BMW y Alfas como para justificar el nombre de "internacional". La solución de un problema que aqueja a la categoría Turismo: Grupó-Uno. Sobieslaw Zasada, una primicia y sus intenciones de ganar nuevamente el GP. ¿Zasada con Torino para el GP al sur? Casi un hecho

Dentro de una semana se pondrá en marcha nuevamente toda la comparsa que mueve un Gran Premio. Y no se piense por esto que un GP es el gran circo, pero sí tiene un montón de ingredientes que no todas las carreras pueden brindar. El GP fue y será siempre la aventura, lo desconocido, la prueba más importante y llamativa que año tras año se disputa en nuestro país, donde todos quieren estar.

Sin embargo esta vez el GP no es el mismo de otros años. Todos, desde 1957, año de su nacimiento, hasta hoy, tuvieron su incentivo particular. Su no sé qué. Este es distinto; porque la época es distinta, porque los autos son distintos. Hace ya mucho que no hay una rivalidad de marcas como las inolvidables entre Giuliettas y Volvos, Panhard y Auto-Union, Decas y Renault. Sólo Fiat y Peugeot siguen en pie de guerra... el resto es otra cosa. Ni largada nocturna, ni caravana a Pilar, ni paso por Dique Los Molinos, ni cruce de la Pampa de Achala, ni tipos que van a dar la vuelta con su Renault de 130 km/h. ¿Por qué? Muy simple: porque este Grupo Dos —técnicamente sensacional, sin duda— ha llevado la categoría a niveles de desarrollo mecánico que no todo el mundo puede alcanzar. Si los esfuerzos y líricos arranques de particulares eran infructuosos, ahora lo son mucho más. ¿Qué particular puede seguir el tren de Billy, Coelho o la Comisión Fiat? Ninguno.

Y ésta es, indudablemente, la razón de los escasos 140 inscriptos en el Gran Premio Internacio-

→

SOBIESLAW ZASADA: AL NORTE CON BMW AL SUR CON ¡TORINO!

Pasó fugazmente por Buenos Aires en oportunidad de la London-México y ahora vuelve a nuestro país para correr el Gran Premio a bordo de un BMW 2002 TI que la fábrica alemana entregó al piloto polaco. El motivo es el mismo que lo trajo hace tres años: **ganar.** Aquella vez con Porsche, ahora el intento será con BMW 2002. La semana pasada lo visitamos en el hotel Deauville de la calle Talcahuano y éstos fueron los resultados de la charla.



Sobieslaw Zasada (piloto) con Marian Bien (copiloto).

—¿Por qué corrés el Gran Premio con un BMW si generalmente competís para Porsche en los rallies europeos?

—"No tengo contratos firmados que me liguen a una marca determinada. Ultimamente corrí el Safari de Africa con Porsche, que estuve a punto de ganar, y un rally secundario en Polonia. Esta será la primera vez que lo haga con un BMW 2002... la fábrica me lo ofreció y como sé que es un excelente auto no dudé en volver a correr este Gran Premio, que por otra parte es una de las carreras que más me gusta."

—¿Y con Ford Escort?

—"Pasó algo similar que con BMW. Me ofrecieron un Escort para el Rally Londres-México y acepté."

—¿Dónde vivís habitualmente?

—"Cuando las circunstancias me lo permiten y no ando por el mundo corriendo rallies, vivo en Cracovia, Polonia."

—¿Qué opinás del BMW y cuáles son sus performances?

—"No lo coonzco mucho, pero sé que tiene alrededor de 160 HP y está cerca de los 200 km/h. de velocidad, o algo así."

—¿Cuál es el mejor auto de turismo?

—"En este momento debo ser fiel a una marca y debo decir que es el BMW."

—¿De quién fue la idea de venir al GP?

—"Mía. Es una carrera que me encanta. Una carrera distinta..."

—¿Cuándo recorrerás la ruta?

—"Salgo el sábado 12 con un BMW que viene de Montevideo y será el auto de entrenamiento."

—¿Pensaste alguna vez en pasar a correr en SP o coches de fórmula?

—"Posiblemente el año próximo corra en autos de Gran Turismo o Sport. No he pensado en monoplazas."

—Las carreras que más te gustan.

—"Este Gran Premio de la Argentina y el Safari de Africa."

—¿Y la London-México?

—"Es demasiado fácil. Queda mucho tiempo para reparar los autos. Exige más a los pilotos que a los autos."

—¿Cuáles son tus planes inmediatos para después del Gran Premio?

—"Es muy probable que vuelva aquí a correr el Gran Premio del Sur. IKA-Renault me ofreció un Torino 380 W para participar en la prueba del mes de diciembre. He manejado el Torino hace tres años y me pareció un auto muy interesante, con buenas prestaciones. Me gustaría correr con ese coche. Luego, en enero, pienso correr en Montecarlo con un Polski-Fiat 125 que lleva motor de 1500 igual al que ustedes utilizan para sus autos de calle Fiat 1500 y 1600."

—¿Quién te hará de auxilio?

—"Se encargarán desde Uruguay de hacerme el auxilio, igual que a Luchetti y el boliviano Bendek, que también corren con BMW 2002."

—¿Qué opinás acerca de las posibilidades del BMW?

—"Opino que puede ganar; por eso he venido a correr el Gran Premio. La velocidad máxima no es lo más importante en una prueba de este tipo."

—¿Conocés las performances de los autos nacionales que serán rivales directos como Fiat y Peugeot, por ejemplo, que tienen alrededor de los 145 HP?

—"No..., no tengo la menor idea. Pero ahora que me lo dicen ustedes, no entiendo muy bien cómo llegan a sacar semejante potencia a esos motores. Me parece una barbaridad, aunque por otro lado conozco la capacidad de sus mecánicos. Realmente asombroso."

—¿Qué pensás de las 86 Horas de Nürburgring?

—"Corrí una vez allí. Es una prueba sumamente difícil."

—¿Cuál es, a tu criterio, el mejor piloto de tu especialidad?

—"Eric Carlsson fue el mejor en su momento. Ahora hay muchos y es muy difícil definirse... A mí me gusta Timo Makinen, pero también están Mikkola, Waaldegard, Aaltonen, Larrousse..."

—¿Cuál es tu opinión del Porsche 914 que ganó la Marathon de la Route?

—"Por el momento es un buen auto, pero dentro de unos meses va a ser mucho mejor."

—¿Alguien será tu copiloto en el GP y cuál la manera de encarar la prueba?

—"Lo correré al estilo rally. Con una hoja de ruta completa y llevaré como en 1967 casco con micrófono y auriculares. Es muy importante lo que el copiloto nos va cantando. Esa es la manera de hacerlo, desde mi punto de vista. Mi copiloto será Marian Bien, que es campeón polaco de rally. Nuestra hoja de ruta está compuesta de unas 500 páginas."

—¿Cuáles fueron los pilotos argentinos que más te impresionaron?

—"Rodríguez Canedo, Perkins y Reutemann."

En estos momentos, Zasada y sus colaboradores están recorriendo la ruta del Gran Premio. Es decir están elaborando gran parte de su triunfo. La primicia está dada: **ZASADA con TORINO al G. P. del Sur.**

PEUGEOT 504 - EQUIPO GUILLERMO BILLY

Potencia: 145 HP.
Compresión: 10,5 : 1
Peso del auto: 1.300 kilos en orden de marcha.
Neumáticos: Fate Radial (165x380).
Tanques de nafta: 100 litros exactos.
Instrumental: Jaeger. Compuesto por: Temperatura de aceite, temperatura de agua, presión de aceite, presión de nafta, amperímetro.
Refuerzos especiales: Jaula completa y carenados de cárter y diferencial.
Velocidad máxima: 190 km/h (6.300 rpm, en IV^{a}).

FIAT 1500 CUPE - COMISION DE CONCESIONARIOS

Potencia: 135 HP.
Compresión: 11,25 : 1.
Peso del auto: 1.100 kilos en orden de marcha.
Neumáticos: Fate Radial (165x13).
Tanques de nafta: 100 litros.
Instrumental: Stewart-Wagner (SW). Presión de nafta, temperatura de aceite, presión de aceite, temperatura de agua y luz testigo de dínamo.
Refuerzos especiales: Jaula completa. Cubre cárter y diferencial.
Velocidad máxima: 195 km/h (6.800 rpm. en V^{a} rel. 0,86 : 1).

PEUGEOT 504 - EQUIPO COELHO

Potencia: 148 HP.
Compresión: 10,5 : 1.
Peso del auto: Aprox. 1.350 kilos en orden de marcha.
Neumáticos: Fate Radial (165x380).
Tanques de nafta: 100 litros.
Instrumental: Jaeger. Temperatura de aceite, temperatura de agua, presión de aceite, presión de nafta y amperímetro.
Refuerzos especiales: Jaula completa y carenados de cárter y diferencial.
Velocidad máxima: 198 km/h (7.000 rpm en IV^{a}).

LISTA DE INSCRIPTOS GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO "NAFTAS YPF" - 1970

CLASE "A"

1.	*Rubén Alonso*	Renault Gordini	Argentina
2.	*Rosmaldo Visintini*	Auto-Union 1000 S	Argentina
3.	*"Cano-Acosta"*	Renault Gordini	Argentina
4.	*Angel R. Monguzzi*	Renault Gordini	Argentina
5.	*"Los Paraguayos"*	Fiat 600 E	Paraguay
6.	*Félix A. Defelippo*	Renault Gordini	Argentina
7.	*"Epsilon"*	Renault Gordini	Argentina
8.	*Roberto Carubia*	Renault Gordini	Argentina
9.	*Ricardo Carranza*	Renault Gordini	Argentina
10.	*"Transfer"*	Auto-Union 1000 S	Argentina
11.	*Osvaldo Antelo*	Renault Gordini	Argentina
12.	*Victor Maccari*	Renault Gordini	Argentina
13.	*Raúl Santamaría*	Auto-Union 1000 S	Argentina
14.	*Julio C. Castellani*	Auto-Union 1000 S	Argentina
15.	*Jorge O. Podestá*	Renault Gordini	Argentina
16.	*Gonzalo L. Barceló*	Renault Gordini	Argentina
17.	*Roberto Ansaldi*	Renault Gordini	Argentina
18.	*Tulio Pardo*	Renault Gordini	Argentina
19.	*"Carricart-Carricart"*	Renault Gordini	Argentina
20.	*Edgardo Boschi*	Morris-Cooper "S"	Argentina
21.	*"Danny Pol"*	Auto-Union 1000 S	Argentina
22.	*Pedro J. Gonzalo*	Renault Gordini	Argentina
23.	*"Salvatore-Errecalde"*	Renault Gordini	Argentina
24.	*Alberto Oliva Funes*	Renault Gordini	Argentina
25.	*Juan C. Testa*	Auto-Union 1000 S	Argentina
26.	*Eduardo Giordano*	Renault Gordini	Argentina
27.	*Ricardo Belliti*	Auto-Union 1000 S	Argentina
28.	*Carlos J. Acoto*	Renault Gordini	Argentina
29.	*Joaquín Blanco*	Auto-Union 1000 S	Argentina
30.	*"Campana-Maggi"*	Auto-Union 1000 S	Argentina
31.	*Vicente Moncada*	Renault Gordini	Argentina
32.	*José Ch. Carlomagno*	Fiat 600 E	Argentina
33.	*Armando Brollo*	Auto-Union 1000 S	Argentina
34.	*Eduardo A. Kerman*	Renault Gordini	Argentina
35.	*Adrián Campos*	Auto-Union 1000 S	Argentina
36.	*Antonio H. Barragán*	Renault Gordini	Argentina
37.	*Enrique Vivot*	Auto-Union 1000 S	Argentina
38.	*Baltazar Fernández Rivas*	Auto-Union 1000 S	Argentina
39.	*Eduardo Luppi*	Renault Gordini	Argentina
40.	*Alberto O. Sardi*	Renault Gordini	Argentina
41.	*Ricardo Testai*	Fiat 600 E	Argentina
42.	*"Dominguín-Illescas"*	Renault Gordini	Argentina

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Renault Gordini con ausencia de máquinas preparadas por Batelli. Los de Antelo, estarán. IKA-Renault no brindará apoyo a los defensores de la marca.



Un solo ejemplar. Un Morris-Cooper 1000 en manos de Edgardo Boschi. Si aguanta el trajín de la etapa inicial puede figurar en el marcador.

nal. Por esa causa este GP no atrae el interés de la gente como otros. Los de Buenos Aires que siempre se hacían la escapadita a Pilar o Solís para verlos pasar de noche tendrán que quedarse en su casa y escuchar la radio. Largar el GP a 1.200 kilómetros de Buenos Aires es una medida netamente antipromocional. Si el público no tiene posibilidad de participar en alguna forma de todo eso que significa un GP, éste pierde una de sus más importantes funciones ante el aficionado al automovilismo. Por otra parte con semejante recorrido, agravado por el reglamento de Grupo Dos vigente, nos encontramos con sólo un 30 % de anotados con respecto a los participantes potenciales en una prueba de esta envergadura. Correr este GP significa un desembolso de más de 5.000 pesos ley (medio "palo" de los viejos) y no todo el mundo puede disponer de una suma semejante considerando que en estos momentos no es nada fácil

obtener beneficios de la publicidad. Es por eso que se comenta incesantemente que la categoría Turismo está estancada y, lo que es más, que no funciona como debería. En este momento el que está dispuesto a preparar un Fiat 1500 o un Peugeot 504 tendrá que rodearse de un grupo de gente capacitada, de elementos técnicos adecuados y de por lo menos 3 millones de los viejos para largar una carrera corta con posibilidades de discutir con los equipos. Esto insume tiempo, mucho dinero y otros tantos dolores de cabeza.

Esto no significa que el G-2 sea desechable o contraproducente. El G-2 debe seguir existiendo porque es el que da mayores posibilidades a preparadores de experimentar sobre motores con potencias que oscilan en los 150 HP. El G-2 es algo muy positivo bajo todo punto de vista y así lo entendieron hace poco los que están en el tema. Paralelo a este desarrollo del G-2, se hace necesario crear algo que

esté más cerca del público, del que tiene ganas de correr pero no puede distraer sumas siderales en correr un GP que no sabe cómo le va a redituar, si es que lo consigue. La posibilidad nace sola: **Grupo Uno.** Autos de serie, sin preparación de ningún tipo. Hacer un G-1 a la argentina. Es decir, que cualquier interesado que disponga de un Renault o un Peugeot, con pocos pesos pueda divertirse de vez en cuando. Ahí es donde el automovilismo cumple con una elemental función social. Y esto no es invento, porque se viene haciendo en Europa desde hace años con resultados positivos similares al antiguo G-5 o el actual G-2. Gracias a esta saludable mezcla de autos de G-1 y 2 es que el Rally de Montecarlo dispone año tras año de gruesas listas de inscriptos que generalmente superan los 300 pese a que es más caro que un GP y también más extenso en duración. Ellos consiguieron educar al público mostrándole las

diferencias entre uno y otro coche. Por eso en los rallies europeos el ganador de la general es un Porsche 911 S, pero al hojear las revistas se ven avisos de felicitación y apoyo a sus pilotos de distintas fábricas como DAF, Opel y Volvo. La razón es simple, cada una de estas marcas ha ganado una categoría. Por ejemplo: Porsche 911, la general absoluta y su clase superior a los dos litros dentro del reglamento de Grupo Dos. DAF, la categoría de G-2 hasta 1.000 cm³. Opel, la clase hasta 2 litros en Grupo Uno y Volvo, la clase de más de 2.000 cm³ dentro del G-1. Ese es un verdadero incentivo para el que corre, porque cada uno lo hace para ganar "su" clase.

A esta altura, y con resultados a la vista, la solución de nuestra categoría Turismo y, por ende, de nuestro Gran Premio es la implantación del G-1. Si este GP hubiese dado cabida a autos encuadrados en ese reglamento, los inscriptos

→

43. *Eduardo Bianguill*	Renault Gordini	Argentina	
44. *Santiago Kovasevich*	Renault Gordini	Argentina	
45. *"Del Grosso-Bernasconi"*	Renault Gordini	Argentina	
46. *Miguel A. Toneatto*	Renault Gordini	Argentina	
47. *Juan Esteban Arce*	Renault Gordini	Argentina	
48. *Renato C. Turba*	Panhard PL 17	Argentina	
49. *Julio C. Baronio*	Renault Gordini	Argentina	
50. *Santiago R. D'Anna*	Renault Gordini	Argentina	
51. *Oscar J. Caputo*	Fiat Abarth 850	Argentina	
52. *Emilio Pérez Novoa*	Renault Gordini	Argentina	
53. *Héctor V. Moreno*	Renault Gordini	Argentina	
54. *Eduardo Catalano*	Renault Gordini	Argentina	
55. *Jorge H. Herce*	Renault Gordini	Argentina	
56. *Alberto Guitelman*	Renault Gordini	Argentina	
57. *Julio César Molina*	Fiat 600 E	Argentina	
58. *A. Ruiz Rodriguez*	Renault Gordini	Argentina	
59. José Constantino	Renault Gordini	Argentina	
60. *Andrés I. Diaz*	Renault Gordini	Argentina	
61. *Nicolás D'Abatte*	Renault Gordini	Argentina	
62. *Marcelo A. Picayo*	Fiat Abarth 850	Argentina	
63. *Juan J. Mancini*	Renault Gordini	Argentina	
64. *José Renato Constentino*	Renault Gordini	Argentina	
65. *Oscar A. Menacapelli*	Fiat 600 E	Argentina	
66. *Abamir Seracho Leiva*	Fiat Abarth 1000	Argentina	
67. *Guillermo Badaloni Marconi*	Fiat Abarth 1000	Argentina	
68. *"Alberto Martín"*	Renault Gordini	Argentina	
69. *Rafael Palacios*	Renault Gordini	Argentina	
70. *"Peña La Llave"*	Auto-Union 1000 S	Argentina	

CLASE "B"

201. *José Migliore*	Peugeot 504	Argentina	
202. *Francisco Mayorga*	Peugeot 504	Argentina	
203. *Norberto Castañón*	Peugeot 504	Argentina	
204. *Eduardo Rodriguez Canedo*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
205. *Sobieslaw Zasada*	B.M.W. 2002 TI	Polonia	
206. *Jorge Ahumada*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
207. *Osvaldo López*	Peugeot 504	Argentina	
208. *David Parvis*	Peugeot 404	Argentina	
209. *Danilo Bonamici*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
210. *Juan Carlos Calvo*	Peugeot 404	Paraguay	
211. *Rubén Miotti*	Peugeot 504	Argentina	
212. *Osvaldo Rolf Juchet*	Peugeot 504	Argentina	
213. *Alberto Rossi*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
214. *Carlos Marincovich*	Peugeot 504	Argentina	
215. *William Bendek*	B.M.W. 2002 TI	Bolivia	
216. *Angel Di Nezio*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
217. *Miguel Angel Galluzzi*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
218. *Esteban Fernandino (h)*	Peugeot 504	Argentina	
219. *Abby Apkarian*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
220. *C. Kherlanco*	Volkswagen 1.600	Paraguay	
221. *Oscar M. Gagliardi*	Peugeot 404	Argentina	
222. *Roberto Pedelaborde*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
223. *Horacio Luchetti*	B.M.W. 2002 TI	Argentina	
224. *Alberto E. Lee*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
225. *Alfredo Jaegli*	Peugeot 404	Paraguay	
226. *Alberto Bruno*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
227. *"Cabrera-Baloni"*	Peugeot 404	Argentina	
228. *Luis Nayem*	Peugeot 504	Argentina	
229. *Ramón Alladio*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
230. *Pedro Natalio Aldave*	Alfa-Romeo 1750	Paraguay	
231. *Sandro Molinari*	Peugeot 404	Argentina	
232. *Dora Bavio*	Peugeot 404	Argentina	
233. *Hernán Dubourg*	Peugeot 504	Argentina	
234. *Luis R. Di Palma*	Peugeot 504	Argentina	
235. *Wilfrido Candia*	Peugeot 504	Paraguay	
236. *Jorge Fossati*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
237. *Jorge A. Terrizzano*	Peugeot 504	Argentina	
238. *Luis A. Barragán*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
239. *Raimundo R. Patat (h)*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
240. *Alfredo Greco*	Peugeot 404	Argentina	
241. *"Grey-Rock"*	Peugeot 504	Argentina	
242. *Carlos C. Rosset*	Peugeot 504	Argentina	
243. *Arturo J. Sales*	Peugeot 404	Argentina	
244. *"Julián Bilbao"*	Peugeot 504	Argentina	
245. *José O. Rabadé*	Peugeot 404	Argentina	
246. *Gastón Perkins*	Peugeot 504	Argentina	
247. *Juan C. Barrirero Noguera*	Peugeot 404	Argentina	
248. *Francisco Alcuaz*	Peugeot 404	Argentina	
249. *"Tío Padrino"*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
250. *Manuel Rial*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
251. *Justo Ortiz*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
252. *Juan R. Sosa*	Fiat 1500 Berlina	Argentina	
253. *R. N. Errecalde Allende*	Peugeot 404	Argentina	
254. *Hugo R. Zubiri*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
255. *Raimundo A. Patat*	Fiat 1500 Berlina	Argentina	
256. *Bruno Vitale*	Peugeot 404	Argentina	
257. *Horacio García Grossi*	Peugeot 404	Argentina	
258. *César E. Alonso*	Peugeot 404	Argentina	
259. *Ricardo Varrone*	Peugeot 404	Argentina	
260. *Hugo Marino Luchetti*	Alfa-Romeo 1750	Paraguay	
261. *Gonzalo de Quesada*	Peugeot 404	Argentina	
262. *"Castiglione-Billigan"*	Peugeot 404	Argentina	
263. *"Mur-Ca"*	Fiat 1500 Berlina	Argentina	
264. *Roberto Oliva*	Peugeot 404	Argentina	
265. *Carlos Giay*	Peugeot 504	Argentina	
266. *Adolfo A. Uzarralde*	Fiat 1500 Cupé	Argentina	
267. *Alejandro Talbot Guiñazú*	Moskvitch 412 1500	Argentina	
268. *Sobieslaw Zogahni*	Moskvitch 412 1500	Cáucaso	

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO 1970



El que siempre es número puesto en carreras largas tipo GP. El cordobés Rosmaldo "Gringo" Visintini y su DKW. Donde hay montaña los dos tiempos responden a las mil maravillas.



La CCF irá con cinco autos y el agregado de Roberto Pedelaborde. No son ideales para Grandes Premios pero de todos modos pueden ser. El enfrentamiento Fiat-Peugeot promete.

serían más de 300, sin temor a equivocarnos. Las clasificaciones se hubiesen hecho en forma separada entre los de G-1 y 2 y con las subdivisiones de clases correspondientes para cada una. Así, todo sería distinto y el GP tendría el mismo atractivo que lo caracterizó a lo largo de sus trece años de existencia. El A.C.A., organizador de la prueba rutera, es el encargado de rever conceptos y analizar esta posibilidad ante la imperiosa necesidad de salvar una de las categorías más promocionales de nuestro automovilismo, que últimamente está de capa caída pese a que los equipos con su apoyo mejoran el nivel técnico.

El segundo punto importante, otro de los que se han discutido siempre, es la internacionalización de nuestro GP. Se impone hacerlo internacional, esto es indiscutible, y estamos de acuerdo con la medida tomada por el A.C.A. en este sentido, pero en el caso específico de este GP ha sido mal encarado. El ideal de muchos —y también el nuestro— es lograr a corto plazo hacer competencias de Turismo en distintos circuitos sudamericanos y, lo que es más, realizar el Campeonato Sudamericano con un total de diez o doce carreras por año. Nuestro Gran Premio era ideal para ponerlo en práctica y dar el puntapié inicial, pero lamentablemente la posibilidad fue desperdiciada.

El Automóvil Club de Perú organiza su tradicional Gran Premio "Caminos del Inca" que termina el día 20 de septiembre, o sea que ningún peruano se anotó en nuestro GP por una razón elemental de tiempo. Pocos AC de Sudamérica se enteraron con el debido tiempo de la realización del GP al Norte, y de ahí la decepción al ver la lista de inscriptos, pues el carácter de internacional lo darán unos cuantos paraguayos, un par de bolivianos y el polaco Zasada. Tampoco se aprovechó la London-México para cursar invitaciones y Mikkola-Palm eligieron el GP del Perú para correr con su Ford Escort Twin-Cam. Sabemos que por la ubicación geográfica no podemos esperar la afluencia de una decena de equipos oficiales europeos ni cosa que se le parezca, pero sí podríamos haber contado con la presencia de seis o siete autos de los que allá están ganando rallies. Una vez más desperdiciamos la internacionalización por no haber hecho las cosas como se debe y con el tiempo suficiente.

De todos modos, lo positivo e importante es tener Gran Premio en forma ininterrumpida. Con cabeceras mal elegidas, con una primera etapa agotadora, con pocos inscriptos y promoción, el Gran Premio siempre será la gran carrera. Las conclusiones y el análisis los dejamos para la vuelta.

CLASE "A": MUCHOS GORDINI, ALGUNOS AU

Los Renault son mayoría absoluta y avasallante en la clase menor, aunque algunos opinan que los AU son los más aptos para este tipo de competencias. El problema con que se encontrarán los dos tiempos es la evidente inferioridad numérica con respecto a sus rivales directos.

Por el lado de los que llevarán mecánica Antelo estarán presentes el mismo Osvaldo Antelo, Rubén Alonso y Gonzalo Barceló. Pese a que en la lista figuran el Negro Monguzzi y el ingeniero Céspedes ("Epsilon"), no serán de la partida debido a la falta total de apoyo por parte de IKA-Renault. Posición bastante lógica por parte de ambos pilotos debido al costo de este GP y sus evidentes posibilidades de triunfo. En cambio Giordano, tercer integrante del equipo Batelli, lo hará por su cuenta y riesgo. Roberto Carubia, Carranza, De Felippo y Maccari van por las suyas con fierros de los buenos y las esperanzas del caso. Por último nuestro corresponsal Héctor Acosta con Pepe Cano compondrán el seudónimo "Cano-Acosta" que el año pasado ganó su clase en el GP. Ellos son los únicos beneficiados con la mecánica de Oreste Berta.

Los defensores acérrimos de los dos tiempos serán Rosmaldo Visintini, hombre de Gran Premio y que siempre es número puesto cuanta más montaña haya, "Transfer" (el auto posiblemente más veloz de la clase menor), Santamaría y el llegador mendocino Julio C. Castellani. Sin duda, de estos nombres el que más boletos tiene jugados es el Gringo Visintini porque, según dicen los cordobeses, en los GP está más cómodo que en el living de su casa. Además va con la gente que siempre lo ha apoyado y formarán una especie de equipo (¿?) con Pepe Cano y Acosta. Los amigos son amigos aunque corran con marcas competidoras.

El resto, con los deseos de llegar lo mejor clasificados posible dentro de los medios de que disponen y también a la expectativa de lo que suceda en la etapa inicial que será el filtro más importante y severo. Esto, sin descontar que en este conjunto se encuentre el ganador escondido entre la nómina de anónimos. Unos cuantos Fiat 600, 850 y 1.000; un Morris-Cooper 1.000 en manos de Edgardo Boschi, armado con todo cariño y entusiasmo, además de unos fierros arribados hace muy poco de Inglaterra; un solitario y misterioso Panhard y nada más.

Los Renault llevan la ventaja en el cálculo de posibilidades por ser mayoría, sin olvidarnos de que hay un par de Auto-Union con pilotos experimentados en carreras largas y polvorientas, como Castellani y Visintini, El Morris, si llega, puede arrimar. Pero el asunto estará entre los AU y los Renault. ¿Visintini? Puede ser.

CLASE "B": ¡OH, LOS EQUIPOS!

¡OH, ZASADA Y SU BMW!

Empecemos por la lógica. Si el amigo Sobieslaw Zasada viene a correr el GP con la misma mentalidad y la misma lógica con que vino hace tres años montando un Porsche 911 S, su BMW 2002 TI será el ganador del Gran Premio. Por supuesto que a todo esto se debe agregar la cuota de suerte imprescindible para erigirse en ganador de una carrera como ésta, y si Zasada la tiene habrá que ver quién es el segundo en la clasificación. Pero a no desmoralizarse, porque si bien su 2002 es un aparato de locos, con todas las condiciones necesarias como para ganar, no es de los autos especiales para carreras duras; por consiguiente no hay que descartar la probabilidad de lucha entre los autos de industria nacional (Fiat y Peugeot) y el producto germano en manos hábiles como las de Zasada.

Entre los coches importados que nos visitarán hay otros dos BMW TI. Uno en manos de Horacio Luchetti —antes habitual participante con Mini-Cooper y luego con Peugeot 404—, que tratará de aventajar a los autos nacionales. El tercero de los Beeme lo correrá el boliviano Bendek. Dos Alfa-Romeo paraguayos modelo 1750, sumados a los tres BMW, son los cinco autos con posibilidades teóricas de luchar contra los autos de los tres equipos fuertes con apoyo de fábrica y otros tantos particulares.

Por Peugeot la defensa del prestigio estará en manos de Guillermo Billy (Castañón, Perkins, Marincovich, Mayorga) y Coelho (López, Fernandino, Migliore y eventualmente Di Palma, si se confirma). Ocho 504 que salen a ganar el Gran Premio con dos puntas de lanza por cada uno de los bandos nombrados: Mayorga por Billy y Cocho López por Coelho. El resto a cuidar las espaldas de los "matadores".

Entre los particulares, un equipo apoyado por la concesionaria "Grey-Rock" compuesto por Arturo Dubourg, Hernán Dubourg, Luis Nayem y Gonzalo Quesada junto a David Parvis. El otro (ARLES), integrado por los platenses Rubén Miotti y Osvaldo Rolf Juchet. Un total de quince Peugeot en condiciones de disputar el primer puesto al cabo de las cuatro etapas, contra una cantidad muy inferior de Fiat 1500 de performances adecuadas para entrar en la lucha directa.

La Comisión de Concesionarios Fiat dispondrá de una escuadra de cinco autos confiados a Canedo, Barragán, Bonamici, Di Nezio y Galluzzi como "muleto", con el agregado de Bebe Pedelaborde a las huestes un poco desmembradas de Fiat. Alguien dijo no hace mucho: **"Quince contra cinco no es negocio... no se puede ir a ganar un Gran Premio con un panorama tan desfavorable".** Esa es la verdad. Pero de cualquier manera no se puede hablar de imposibilidad para ganar ni mucho menos... En un GP todo es posible, y si los coches rinden lo esperado sin quedarse pueden conversar frente a frente con los Peugeot. Los particulares que van con Fiat, caso Apkarian - Bruno o Fossati - Rossi, van sin apoyo de la CCF y a buscar una colocación honrosa dentro de las posibilidades de cada uno.

Este es el panorama resumido y sin mayor análisis de la clase fuerte del Gran Premio. Muchos Peugeot con posibilidades, menos Fiat y la posibilidad de que se repita un triunfo para Peugeot. No es pronóstico pero es la lógica.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Carbure hondo y diga Brmmmm!..

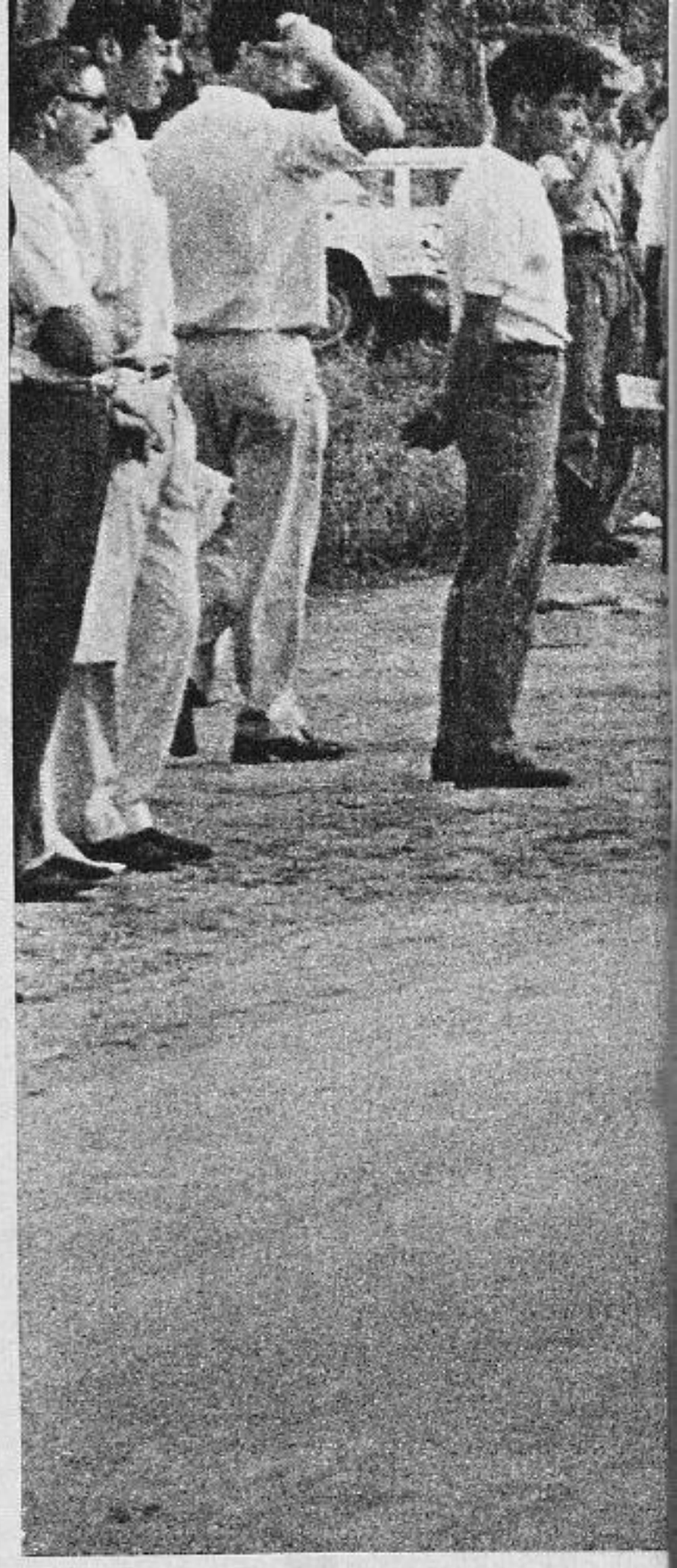
Sí, es necesario que cambie esas bujías.
Por la aceleración no se preocupe; es normal.
¿Cómo anda de frenos?
Bien, una temporadita en la montaña no le vendría mal. Pero consúlteme.
Le vamos a diagnosticar unos toquecitos en el encendido.

(Consultorio sobre automovilismo)

Los lunes en LA PRENSA

GRUPO UNO NACIONAL

LA RESURRECCION DEL AUTOMOVILISMO



Por JORGE A. AUGE BACQUE

El ambiente ya está predispuesto para la creación del Grupo Uno Nacional. Menores costos y mayores posibilidades para los pilotos particulares. Unica vía para el surgimiento de nuevos valores. Retorno a la verdadera esencia de la categoría Turismo, desvirtuada por el Grupo 2



Cuando a principios de 1970 el nuevo Grupo 2 surgió en la Argentina, se vivió un pasajero entusiasmo. **"¡Las cosas que se van a poder tocar!", "¡¡Cómo van a caminar los autos!!"**, eran frases hechas que corrían de boca en boca de los habitués de la categoría Turismo. Hoy, a fines casi de 1970, cuando el Grupo 2 tuvo buenos nueve meses de práctica y preparación, la categoría agoniza en un ataúd forrado de billetes nuevos y viejos. **"Esto es cada vez más caro", "No se les puede ganar a los tres equipos oficiales", "¡la categoría "C" no existe. El Torino corre solo!!!"** Es cierto, la categoría cada vez se está poniendo más cara, las figuras ya consagradas son las que se reparten los triunfos, no surgen nuevos valores, las escuderías oficiales ganan todas las carreras y la categoría C se ha constituido en lo más aburrido del automovilismo argentino.

Pero hay soluciones.

La asamblea de CADAD propuso la creación de una nueva categoría que llevará los lineamientos del Grupo 2 1969 para tratar de abaratar los costos en las competencias por los Campeonatos Zonales. Sin em-

Ford Falcon 3 litros: Ahora podrá competir en igualdad de condiciones.

Fiat 600 E: Desde el modelo 1965 podrá correr en Grupo 1.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

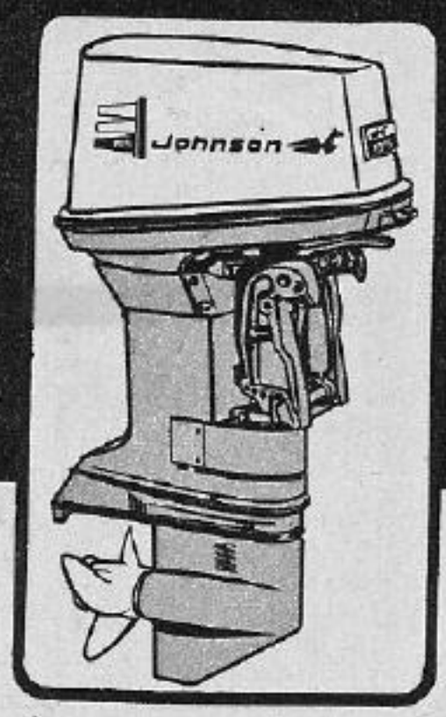
bargo, una vez hecha la moción para la creación de una nueva y discutible categoría Turismo Nacional, la idea fue tomando cuerpo a través de distintas Comisiones Técnicas, hasta polarizar la atención de todos en derredor de una categoría, internacional, con las modificaciones necesarias a la adaptación lógica a nuestro país: Turismo de Serie Grupo 1.

CORSA realizó una encuesta entre pilotos y directivos de equipos oficiales los cuales se mostraron realmente inclinados a la absorción del Grupo 1 en lugar del actual y carísimo Grupo 2.

Miguel Angel Galluzzi: "Estoy totalmente de acuerdo con el Grupo Uno".

Las ventajas del Grupo 1 Turismo Nacional son obvias. Permiten en primer lugar, a automóviles que competitivamente no están al alcance de los autos que tienen gran cantidad de piezas homologadas, competir en igualdad de condiciones. Un ejemplo: la clase de 2.000 cm³ hasta 3.000 cm³ permitirá al Falcon 3 lts., al Chevrolet 3 lts., al Torino chico competir en igualdad de condiciones. También esta nueva reglamentación beneficiaría a los participantes de la clase menor, ya que de esta manera los Fiat 600 E (no homologados para Grupo 2), los Renault 4 (idem), los Citroën (idem 2) podrán participar en competencias disputando con los Renault 850, Gordini, Dauphine, etc.... El aprendizaje es otro de los temas que se beneficiarán con la nueva categoría. Nuevos pilotos podrán surgir con costos mucho menores y en mayor paridad de condiciones con respecto a los equipos oficiales. La idea más arraigada de los gestores de esta categoría es la de poder, de esta manera, llevar a cabo carreras

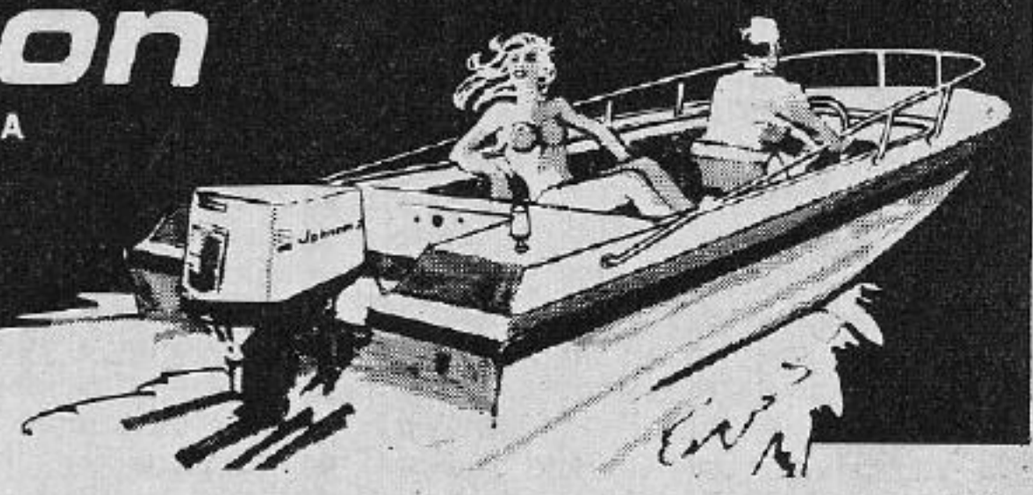
→



Johnson

SUPREMACIA MUNDIAL EN FUERA DE BORDA

Quienes gustan del placer náutico, prefieren la confiabilidad de JOHNSON. Amplia gama de potencias



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

CASA STEWART S.A.

SUB DISTRIBUIDORES

Astillero A. Campanili
Av. 24 de Setiembre 1968
Córdoba

Astillero Neptuno S.C.A.
Las Heras 5060
Villa Martelli - Bs. As.

Astillero Regnicoli S.A.
Av. Libertador 1881
San Fernando - Bs. As.

Nauti - Canestrari S.A.
Av. Libertador 3083
Victoria - Bs. As.

en ruta con la categoría mayor hasta 3.000 cm³, lo que le dará al Turismo un nuevo cariz.

Las categorías en que se dividiría esta nueva división del Turismo serían las siguientes: A) Hasta 1.000 cm³; B) de 1.001 cm³ hasta 2.000; C) De 2.001 cm³ a 3.000 cm³, y D) Más de 3.000 cm³.

La popularidad del automovilismo puede volver por sus fueros con la participación de todos aquellos que de una u otra manera tengan un auto que se encuadre en la categoría. Si no, basta con fijarse en la lista de inscriptos del Rally 1.000 Km Fiat (1.100 autos), de las 24 Horas Citroën (250) o en las carreras "cuadreras" con autos standard que se hacen en el interior del país. Y se volverá así al verdadero sentido de la categoría Turismo, desvirtuado completamente con el sofisticado Grupo Dos.

ALGUNAS OPINIONES

Miguel Angel Galluzzi (gerente de la Scudería de Concesionarios Fiat):

"Yo creo que es la verdad el Grupo 1. Se va a gastar menos plata, van a surgir nuevas figuras que hasta ahora, por falta de dinero, no podían correr. Creo que esa categoría va a surgir con fuerza y va a ser un éxito."

José Coelho (propietario del Equipo Coelho Competición):

"Si se reglamenta va a ser una gran categoría, con paridad mecánica y menos costos. Cualquiera va a poder correr, con el solo hecho de comprar un auto."

Osvaldo "Cocho" López (piloto):

"Yo creo en esa categoría. Mirá, te digo más, si en el Gran Premio de ACA en lugar de haberlo hecho Grupo 2, lo hubieran hecho Grupo 1, hubiera habido más de 400 inscriptos. Fijate que con el auto y $ 250.000 en el bolsillo se hubiera podido correr este Gran Premio si hubiera sido G-1. En cambio con Grupo 2 tenés que gastar dos millones."

José Migliore (piloto):

"Bueno, cuando nosotros empezamos a correr era standard. Todos los muchachos que ahora están corriendo salieron del standard, y pienso que habría que volver a esa categoría. Todos los autos andan prácticamente iguales y los particulares van a estar más cerca de los equipos."

Edgardo Boschi (piloto y presidente de la Asociación Pilotos Argentinos de Turismo):

"Es una buena categoría. ¡Pero ojo! Va a haber que tomar el Grupo 1 internacional al pie de la letra y colocar solamente las modificaciones que a nuestro entender beneficien a todos los autos. Por ejemplo, la rectificación me parece lógica. Para homologar los autos se debería formar una Comisión Nacional, integrada por un representante de cada fábrica. Yo lo veo bien, pero, repito, va a haber que tener mucho cuidado al reglamentar."

REGLAMENTO DEL GRUPO 1

Automóviles admitidos: Podrán participar en la categoría Turismo Nacional todos aquellos automóviles de producción nacional y con una cantidad mínima de producción de 1.000 unidades en doce meses. Los automóviles podrán ser homologados con la sola presentación ante el ente fiscalizador correspondiente (CADAD) del Manual de Mantenimiento del vehículo a homologar. Podrán participar los automóviles producidos en el período 1965/1970 y a partir de 1971 todos aquellos que no posean más de cinco años de producidos. Si un automóvil homologado dejara de producirse podrá seguir compitiendo durante cinco años más, hasta que venza su homologación.

Modificaciones autorizadas:

- Carburador: Podrán modificarse los elementos reguladores de entrada de nafta y el diámetro de la garganta pero no la marca y modelo.
- Tanque de nafta: No podrá modificarse con respecto al de serie.
- Motor: Se admitirá una tolerancia de rectificación de cilindros de hasta 0,020 pulgadas. El árbol de levas será libre pero la alzada deberá permanecer de acuerdo con lo especificado en el Manual de Fábrica.
- Suspensión: Podrán cambiarse los amortiguadores por otros de cualquier tipo pero que mantengan las especificaciones de fábrica. Los resortes podrán sustituirse por otros de distinto material y dureza pero que mantengan las medidas originales de los autos de serie.
- Bobina, condensador, distribuidor y regulador de tensión: Son libres, siempre y cuando el sistema de encendido siga siendo el mismo que el ofrecido por el constructor en su modelo de serie.
- Trasmisión: Original de fábrica.
- Ruedas y neumáticos: Las llantas (ruedas) podrán ser sustituidas por otras del mismo material pero con otro diseño, siempre y cuando conserven las medidas originales de fábrica. Los neumáticos son libres en cuanto a marca y procedencia, pero deben conservar las mismas medidas que las de serie.
- Frenos: Originales de serie en su tipo y sistema. Libre la marca.
- Carrocería: No se pueden modificar ni la forma ni los materiales con que está realizada la carrocería de serie. No se puede tampoco suprimir ningún elemento interior del auto, pero sí agregar todo tipo de instrumental adicional, siempre que no modifique la estructura del auto en su exterior como en su interior. Se pueden suplantar los asientos delanteros de serie, por butacas. El asiento trasero debe permanecer igual al provisto por el fabricante. No se pueden suprimir ni cambiar los tapizados de puertas y techos, como así tampoco las alfombras, salvo la del lado del piloto.
- Paragolpes y defensas: Los vehículos para los que el fabricante ha previsto paragolpes deben conservarlos. Pueden suprimirse las llamadas "defensas".

VEHICULOS QUE ESTARIAN HOMOLOGADOS EN TURISMO NACIONAL A LA FECHA

AUTO UNION
Auto Union 1000 Sedan 4 puertas - 1965|66|67|68|69

CITROEN
2 CV 4 puertas - 65|66|67|68|69|70
3 CV 4 puertas - 1970

CHEVROLET
Super 4 puertas - 1965|66|67|68|69|70
Special 4 puertas - 1965|66|67|68|69|70
Super Sport 4 puertas - 1968|69|70
Rally Sport 4 puertas - 1970
Chevy 230 4 puertas - 1970
Chevy 250 4 puertas - 1970
Chevy Super Sport 250 - 1970

DODGE
Valiant III - 1965
Valiant IV - 1966|67|68
Valiant Coronado - 1965|66|67|68
Valiant Gran Turismo - 1965|66|67|68
Dodge - 1970
Valiant - 1970
Polara - 1970
Coronado - 1970
Gran Turismo - 1970

DI TELLA
Di Tella 1.500 4 puertas - 65|66|67
Magnette - 65|66|67
Morris - 68
M. G. - 68

FIAT
600 E - 1965|66|67|68|69|70
Fiat 1500 Gran Clase - 1965
Fiat 1500 C - 1965|66|67|68|69|70
Fiat 1500 Cupé - 67|68|69|70
Fiat 1600 Berlina - 1970
Fiat 1600 Cupé - 1970
Fiat 800 Cupé - 1966-67-68-69

FORD
Ford Falcon - 1965|66|67|68|69|70
Ford Futura - 1965|66|67|68|69|70
Ford Fairlane 6 cil. - 1970
Ford Fairlane 8 cil. - 1970

PEUGEOT
Peugeot 403 - 1965
Peugeot 404 - 1965|66|67|68|69|70
Peugeot 404 Le Mans - 1970
Peugeot 504 - 1970

RAMBLER
Ambassador - 65|66|67|68|69
Ambassador 380 - 1970
Classic Custom - 1965|66|67|68|69
Classic 380 - 1970
De Luxe - 1965|66|67|68

RENAULT
Dauphine - 1965|66
Gordini - 1965|66|67|68|69|70
850 - 1968|69|70
4-L - 1965|66|67|68
R-4 - 1969|70
4-S - 1970
R-6 - 1970

TORINO
300 - 67|68|69|70
300 S - 1967|68|69|70
380 - 1967|68|69|70
380 W - 1967|68|69|70
380 S - 1970

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



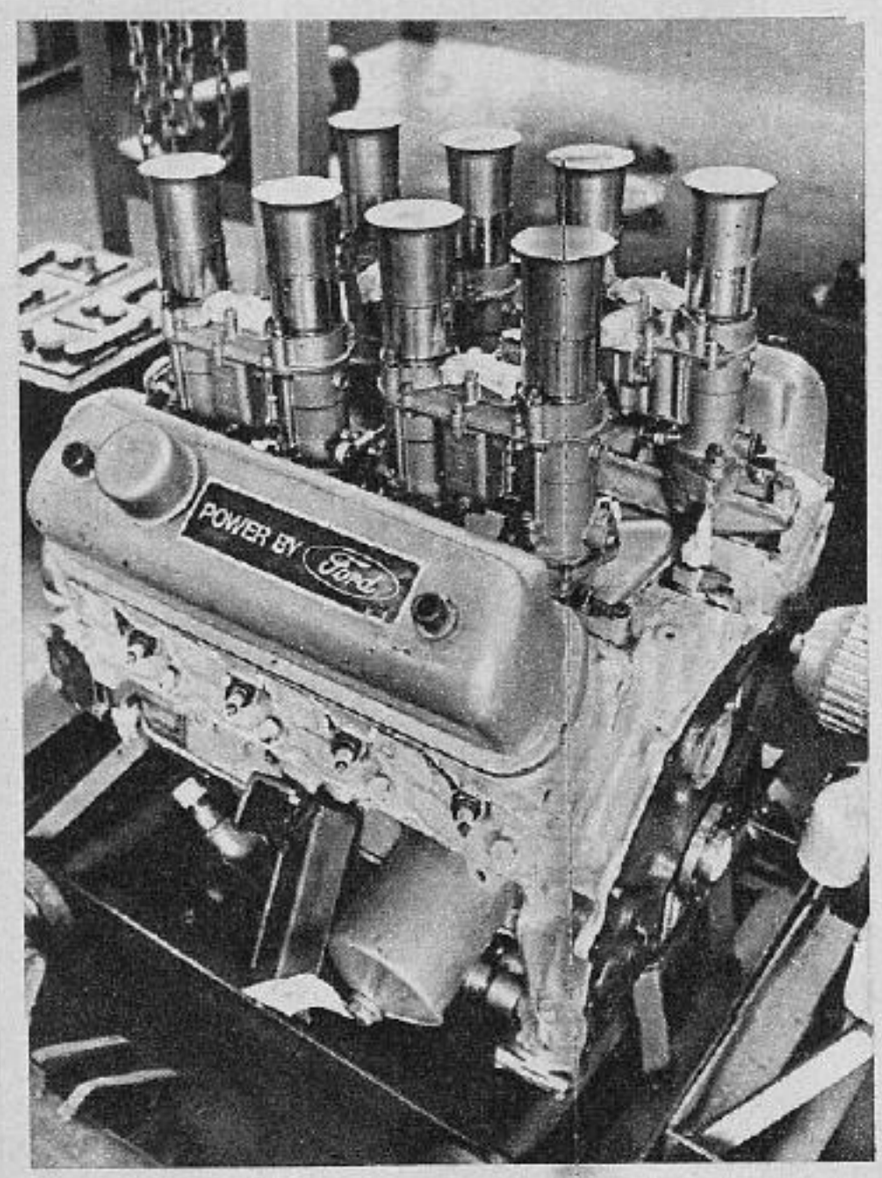
Para los hombres de hoy en día, Grimoldi.

orida 251 y 834 - Santa Fé 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334
ruguay 66. San Martín - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641,
ergamino - O'Higgins 70, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Mitre 143, Salta - Muñecas 118, Tucumán - 9 de Julio 32,
órdoba - Córdoba 1063, Rosario - San Martín 2228, Santa Fe - Av. San Martín 1374 Mendoza - Rivadavia 120, Este, San Juan.
dheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS PERSONALES Y BANCARIOS. ...y en *los mejores zapaterías del país.*

Grimoldi
la marca del medio pupo

FORD: UN AMARGO





Mikulan y Formisano a principios de año. Ahora Mikulan pidió relevo; Formisano insistirá con un nuevo SP que está construyendo.

Falcon seis cilindros. Una posibilidad desaprovechada en TC "A".

Motor F-100 de SP. Después de romper cinco motores en Paraná se decidió no correr más hasta el 27 de este mes.

Nunca Ford soportó una racha tan adversa. Ningún triunfo, ninguna actuación destacada a lo largo de toda la temporada. Y no corresponde hablar de mala suerte sino simplemente de una serie de razones. La realidad actual

Altibajos hubo siempre. Los predominios cambian de marca según los resultados y ése es, al fin y al cabo, el principal atractivo del automovilismo deportivo. Pero desde que Ford y Chevrolet se trasformaron en lo que son, 1970 debe resultar el primer año en el cual la marca del motor V8 no ganó **ni una sola carrera en ninguna de las categorías importantes del país.** Ni SP, ni F-1, Ni TC ni Turismo. Nada. Absolutamente nada. Se hace bastante lógica entonces la apreciación de Oscar Gálvez que la semana pasada explicaba por qué decreció el entusiasmo por los autos: **"¿Qué querés viejo? Si Ford no camina el público no va a las carreras. A la gente lo que le gusta es el Ford, hay que convencerse".**

Hay que convencerse. El favoritismo por la marca ovalada debe ser mayoría entre los entusiastas de todo el país. Y a todos ellos la campaña de Ford en 1970 no les resulta muy agradable. ¿Cuáles son las razones? ¿Cuáles las posibles soluciones? Veamos.

SP: FRACASOS REITERADOS

El balance de lo realizado hasta ahora arroja una conclusión decepcionante. Porque además de no haber conseguido ningún triunfo jamás se pudo brindar tampoco la imagen de que al menos se podía aspirar a la victoria. Una cadena impresionante de motores rotos, HP que no se vieron en la pista y desinteligencias profundas entre los mismos defensores de la marca terminaron por ofrecer un panorama que de tan claro se hizo delicado para tratarlo.

La situación hizo crisis en la carera de SP de Paraná (un mes atrás) cuando ante la desmoralizadora visión de cinco motores rotos en una tarde, las autoridades de la comisión de concesionarios resolvieron no competir hasta el 27 de este mes para tratar de recuperar con ese voluntario receso un poco de lo perdido. Así, en San Juan, sólo estuvieron los autos de Nasif Estéfano y Pirín Gradassi —a lo largo del año los mejores pilotos de Ford, lejos— y en cambio no se presentaron los SP de Formisano y Pronello, abocados a tratar de solucionar los problemas existentes.

Coincidiendo con esta especie de paréntesis decisivo, también hubo novedades en los niveles directivos de Ford y la esperada llegada del nuevo ingeniero jefe de la planta de Pacheco (Ing. Eftimides, un argentino nacionalizado en USA y que vino de México) podía agregar cosas nuevas. Como supervisor general de toda la fábrica de Pacheco, la actividad deportiva de la empresa también merecería su intervención y los resultados poco brillantes presuponen un estudio detenido de la situación.

Por su parte —y esa es la novedad más concreta— Guillermo Mikulan, hasta ahora el responsable técnico de los motores, pidió ser relevado de su cargo para pasar a otra dependencia de la empresa menos comprometida, cansado al parecer de tantos comentarios, chimentos y luchas interminables. Ford accedió aparentemente al pedido y le concedió por el momento veinte días de licencia que se le adeudaban de sus vacaciones. Alejado Mikulan de los motores, éstos quedarán bajo la responsabilidad (interina al menos) del Ing. Bascou mientras el ing. Edmundo Lucius (sobrino del desaparecido Ing. Pancho Lucius) se ocupa del desarrollo de los motores de competición.

El paso por Buenos Aires de un ingeniero mexicano que trabaja en USA —llamado Fran Hernández— pareció sugerir que el desarrollo deportivo de la empresa podría derivarse hacia el exterior porque Hernández se encarga, en USA, del trabajo en los motores Ford V8 de cinco litros para los Mustang Trans Am. De todos modos su estada —invitado por Eftimides de quien es amigo personal— fue bastante fugaz y aunque puede haber brindado opiniones o experiencias sobre el asunto, el interés de Ford Argentina sigue siendo el de desarrollar y trabajar íntegramente aquí.

Indiscutiblemente en SP el problema radica en los motores. Es lo que se trata de solucionar en este mes de impasse en Pacheco. Se sigue experimentando con los cigüeñales planos (que no son tan nuevos como se supone sino que ya habían sido probados por Bonanno hace dos años) y con las tapas de cilindros de hierro y alumninio. A principios de año se preveía llegar a una cuota de 26 a 30 motores para toda la campaña y ya se está cerca de cubrir ese número. Formisano por su parte está construyendo un SP nuevo con motor delantero de cuatro litros y las esperan-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

1970





zas de Ford parecen buscar un cauce levemente más optimista a partir del próximo 27 de septiembre.

SOBRE EL SEIS CILINDROS

Mientras el V8 brindó innumerables sinsabores, el motor seis cilindros permaneció prácticamente ignorado en los últimos tiempos a pesar del nuevo siete bancadas de 3.600 cm³ (un motor excelente). Así es como apareció la nueva categoría TC "A" y mientras los Torino dominan ampliamente apenas se pudo ver a un solitario e ineficaz Falcon tres litros. ¿Errores en la política deportiva de Ford? Hay mucho de eso. El ingeniero Bascoul lleva ya más de un año desarrollando un Fairlane V8 grupo dos, de casi cinco litros, muchos HP pero que en la práctica no puede correr nunca. Y en cambio nadie en Pacheco trabajó sobre un motor seis cilindros que hoy le podría brindar a Ford una imagen muy superior en las carreras de TC ("A" o "B").

El error está sin embargo en vías de solución, aunque sea lenta. Por intermedio de la comisión de concesionarios (que es la que maneja toda la actividad deportiva de Ford) se encargó el desarrollo deportivo de un motor seis cilindros, siete bancadas, para luego distribuir las experiencias entre los particulares.

El que recibió tal encargo es Ralp Haupt, el preparador de Oberá, Misiones, que demostró ampliamente que sus motores Falcon caminan en serio. Allí en Misiones se trabaja sobre ese motor y en este preciso momento se mandó a trabajar el cigüeñal para seguir luego con el resto de la preparación. Una vez terminado el motor la comisión de concesionarios distribuía los datos principales entre los defensores de la marca que lo utilicen. Política inteligente y que hubiera dado sus frutos si se hubiera aplicado con anterioridad. Pero por supuesto, también la comisión Ford sufrió como todos las consecuencias de las improvisaciones y cambios constantes que rigen a nuestro automovilismo. Hoy se corre TC en ruta, mañana no hay categoría grande en el GP, etc., etc., y así duerme en un galpón un Fairlane terminado pero sin posibilidades de uso.

Mientras tanto la comisión de concesionarios tiene entre sus papeles catorce solicitudes de cascos Falcon para TC "A" y si bien este año ya los ve un poco verdes, no cabe duda que un buen Falcon con seis cilindros sería un buen auto para competir en ruta. Y eso sin hablar de lo que sería un Falcon 221 en el eventual Grupo 1.

Errores en la conducción, falta de un responsable único que fuese algo así como director absoluto en la parte técnica (como sería Berta para los motores Tornado), desinteligencias internas dieron como resultado este año muy opaco para los prestigios de Ford. En los pocos meses que quedan no se logrará desvirtuar esa imagen, pero al menos se buscarán mejores resultados antes de estructurar el plan para el año que viene, que aún aparece incierto.

GERMAN SOPEÑA

A los que dudan:

* Pesos ley 16.164 $ 16.300.—

Hay gente que no puede creer que un auto de avanzada como el Dodge cueste m$n 1.630.000.*

Hace falta aclararles algo.

El Dodge representa la nueva posibilidad de Ingeniería Chrysler.

Con un precio que compite directamente con el de autos de viejos diseños.

Tiene la mayor garantía del mercado argentino.

Y una financiación pensada para que usted obtenga el mejor precio final.

La financiación Chrysler.

Mínimo contado. 30 meses. Con intereses más bajos y **sobre saldos**, para que usted no pague lo que ya pagó.

GRANDIO

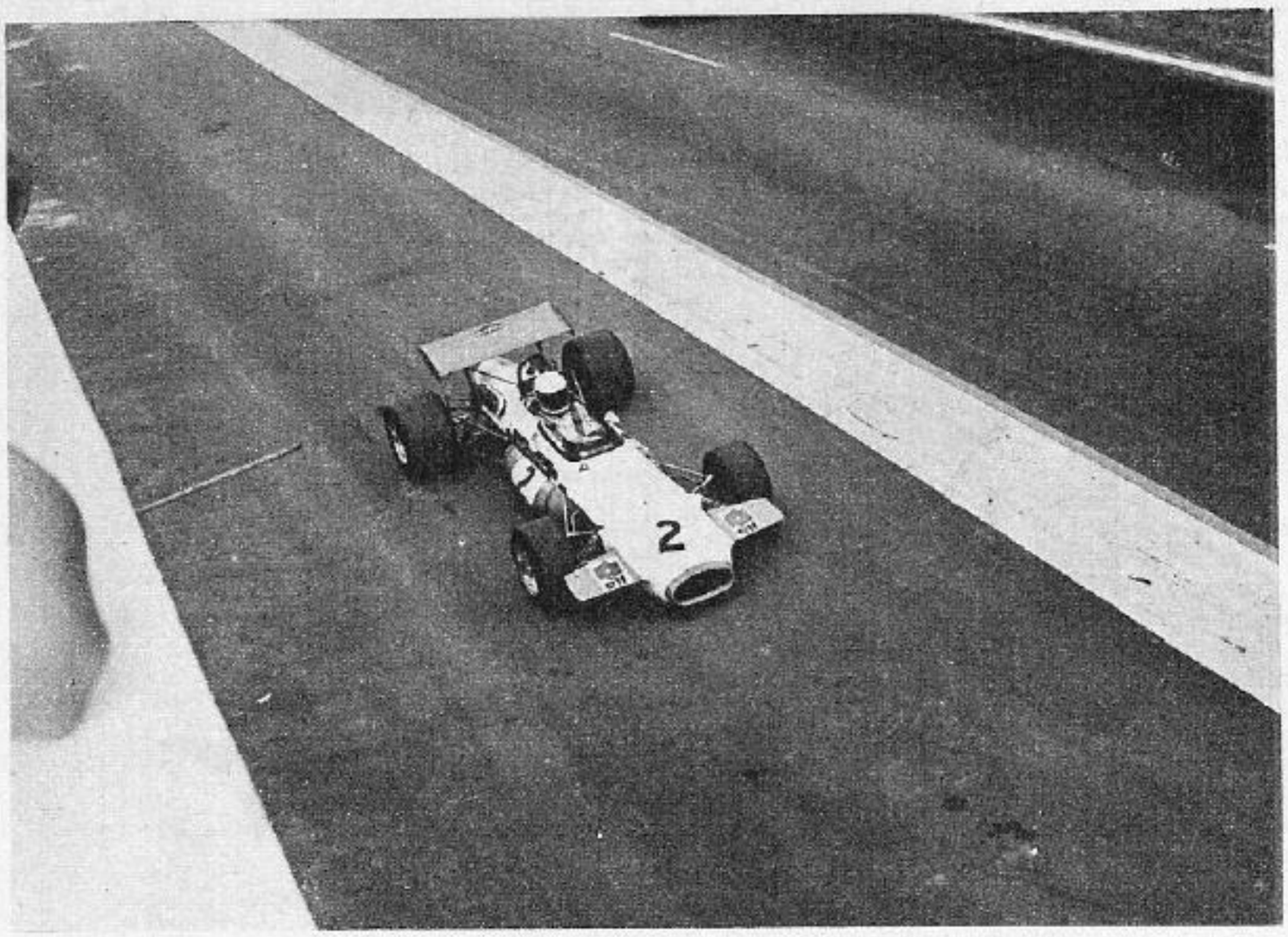
GRANDIO

Suipacha 1120 - Callao 1833 - Capital

CONCESIONARIO AUTORIZADO CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

DE PRONTO, ICK



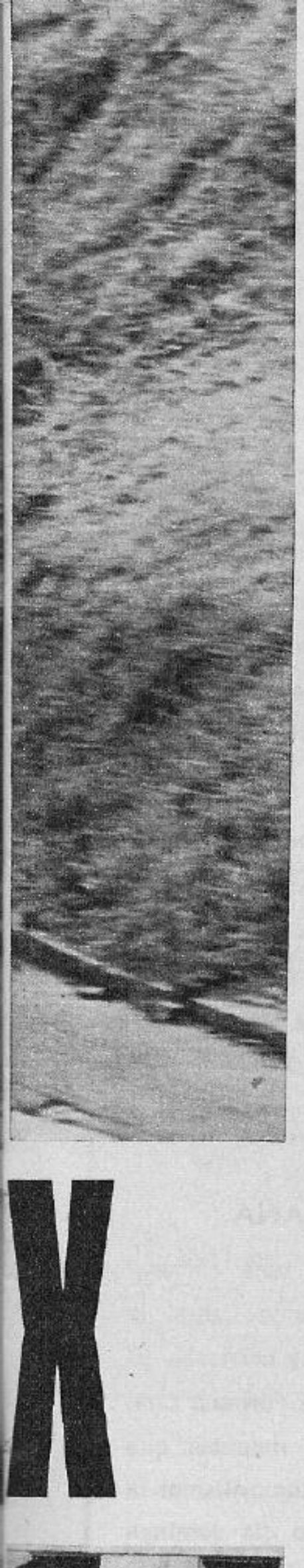
Ickx venía segundo; Brabham se quedó en tres cilindros. El belga sonrió. sardónicamente, apretó el acelerador, lo pasó al viejo y ganó la carrera. Moraleja: el que se atrasa no gana.

Brillante fue la labor de Brabham. Manejó como los dioses y se perdió la carrera por una casualidad.

Tampoco pudo ser en Austria. Reutemann necesita una buena clasificación y sólo quedan tres carreras. El próximo miércoles prueba el nuevo Brabham.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



X



Jack Brabham venía ganando con tranquilidad en la carrera de F.2 en Austria y se quedó en tres cilindros cuando faltaban dos vueltas para terminar. Allí pasó al frente Ickx que repitió su victoria de Salzburgo. Carlos Reutemann se clasificó octavo en la primera serie, pero no pudo largar la segunda

Nuevamente Jacky Ickx ganó en Fórmula Dos como hace quince días en Salzburgo. Nuevamente Jack Brabham se perdió la carrera en las últimas vueltas como le ha sucedido varias veces en este año. La triste mala suerte del viejo Jack se le salió un cable de bujía cuando punteaba cómodo y faltaban sólo dos vueltas— le abrió el camino a Ickx y su BMW para agenciarse de otra victoria más en la importante campaña 1970 del equipo germano.

La competencia fue disputada en el más puro estilo de F.2 y tanto la clasificación como cada una de las series fueron sencillamente espeluznantes. Once autos en un solo segundo en el orden de largada, promedios casi similares al record de vuelta y una lucha sin cuartel en todds los sectores del circuito que dieron como resultado un carrera brillante. Por supuesto varios motores no aguantaron el tren y entre ellos se quedó también Carlos Reutemann que corrió una buena primera serie pero no pudo largar la segunda. (La carrera constaba de dos series y suma de tiempos.)

Mediante una comunicación telefónica con Austria, mantenida poco después de terminada la carrera, Carlos Reutemann nos contó todo el trámite de la competencia. Estas fueron las preguntas, las respuestas y los datos.

—¿Qué pasó, Lole? ¿Por qué no largaste la segunda serie?

— Mirá, yo salí octavo en la primera, pero ya el motor estaba medio fané, no tenía presión de aceite y era imprescindible cambiarlo para la segunda serie. El plazo de reparaciones era de sólo 45 minutos y por más que intentaron los mecánicos no pudieron terminarlo en tiempo y los organizadores fueron inflexibles. Nos faltaba colocar nada más que el múltiple de escape y el cablerío. Y hay que pensar que lo mínimo que se tarda para cambiar un motor Cosworth en condiciones normales es una hora y cuarto por lo menos. No nos esperaron ni un minuto .

—¿Qué tal era el circuito?

—Bueno, era un circuito prefabricado sobre un aeródomo militar que está en uso actualmente. Sobre la pista de aterrizaje estaba la recta de boxes, después venía un curvón muy veloz de cuarta velocidad, una ese también de cuarta, otro curvón y finalmente una horquilla muy, muy lenta que desembocaba otra vez en la recta principal. Un trazado muy seguro porque es todo plano, marcado simplemente con fardos de pasto y por eso no hubo accidentes aunque varios anduvieron por fuera de la pista. Eso sí: como todo es plano las únicas referencias eran los fardos y hay que manejar casi de memoria para no equivocarse.

—¿Cómo fue el desarrollo de la primera serie?

—La ganó Regazzoni como quiso. Picó en punta desde el principio y se fue distanciando poco a poco de los demás mientras Ickx y Brabham peleaban por el segundo puesto que al final fue de Brabham. Regazzoni está en un momento psicológico ideal y los resultados son evidentes. Y además su motor Cosworth anda un poco más que todos los otros. Yo largué muy bien y me ubiqué junto a Siffert para correr toda la serie en el quinto puesto, detrás del suizo. La serie se venía desarrollando muy bien para mí y respondía exactamente a mi plan. Cevert y Bell habían quedado atrás lejos y mi ubicación era ideal. Pero en la vuelta 32 la presión de aceite empezó a bajar de 120 libras hacia 70, luego 40 y por último 20 y Cevert y Bell me pasaron por arriba. De todas maneras octavo era una buena posición y si podía poner un motor nuevo estaba en condiciones de pelear la segunda serie. Pero no pudo ser.

—¿Y la segunda serie?

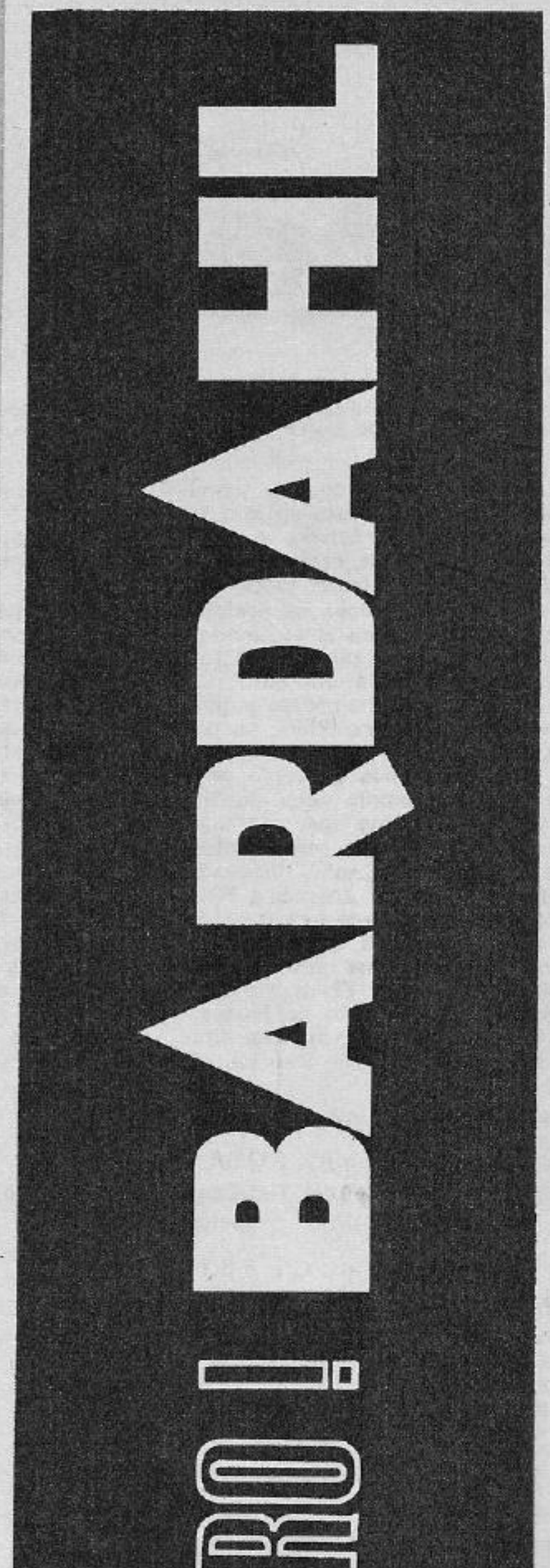
—Como no pude correr la vi desde abajo y lo que más me asombró fue el manejo de Brabham. Su auto —el F. 2 de John Coombs que a veces maneja Jackie Stewart— anda bárbaro. Pero él también es un maestro. Frena y dobla con una seguridad y rapidez notables.

Regazzoni se quedó en la tercera vuelta porque se fundió su motor y Seppi Siffert abandonó poco después porque se llevó unos fardos por delante, por lo cual la carrera perdió dos nombres importantes y quedó reservada prácticamente a Jacky Ickx y Jack Brabham. Ickx usó el único BMW con el motor nuevo (admisión de un lado y escape del otro) y si bien ese motor empuja un poco más que los Cosworth, el auto sigue siendo difícil para doblar y en la horquilla los Brabham los mataban a los autos alemanes. El viejo Jack dominó perfectamente la serie y comenzó a escaparse sin que Ickx lo pudiera impedir. La carrera prácticamente estaba definida a favor del australiano y cuando sólo faltaban dos vueltas, en el giro 33º, se le salió un cable de bujía y tuvo que recorrer el resto de la serie en tres cilindros. Y sin embargo era tanta la ventaja que llevaba que sólo Ickx y Cevert lo pudieron superar y si bien Ickx le arrebató el triunfo fue por nada más que cuatro segundos y Brabham, a su vez, lo superó a Cevert por casi medio minuto."

—¿Qué homenaje se le tributó a Rindt?

—Colocaron una ofrenda floral

→





Con menos potencia en su motor Cosworth, Bell realizó una carrera magnífica y con su cuarto puesto vuelve a encabezar el campeonao de F-2.

EL EQUIPO DEL ACA EN EUROPA

en el circuito y la dejaron en el medio de la pista hasta un minuto antes de largar la carrera con los autos ya en marcha, como si Rindt todavía estuviese entre todos.

—¿Qué conclusiones se decidieron en Europa sobre el accidente?

—En general se piensa que fue una falla mecánica del auto por las fotos que se han visto y porque un piloto como Rindt no podía darse la piña como se la dio. La conclusión más probable afirma que se rompió uno de los palieres delanteros que vinculan las ruedas con los frenos internos y allí el auto salió disparado contra el guard-rail. Además a Fittipaldi le había pasado exactamente lo mismo —rotura del palier de freno— en la misma curva cuando destrozó su Lotus 72 el día viernes. Sólo que el auto de Fittipaldi habrá pegado de manera diferente y por eso no le pasó nada."

—¿Por que no corrió Fittipaldi en F.2?

—Y... porque Chapman y Lotus se adhirieron lógicamente al entierro de Rindt que tuvo lugar el viernes pasado y en el cual estuvieron presentes todos los pilotos de F.1. Además es casi seguro que Fittipaldi corra los tres G.P. de F.1 que faltan ya que Chapman no tiene más pilotos, porque John Miles no está para correr en F.1."

—¿Qué hacen ustedes ahora?

—Nos vamos de vuelta a Inglaterra porque el miércoles tenemos que ir a Goodwood a probar el nuevo Brabham F.2. 1971, invitados por el propio Jack Brabham. Yo estoy muy contento porque allí mismo, probando con tranquilidad, le podremos preguntar mil cosas a Jack Brabham, un hombre de una experiencia increíble. Eso es sin duda lo que vale en Europa y cada vez estoy más convencido. Aquí sí que para correr hay que tocar el violín y no el bombo. Europa es una cosa misteriosa y difícil y cada carrera es realmente una experiencia más.

—¿Cuántas carreras faltan?

—Tres. La próxima es en Imola, el 27 de este mes, luego la última por el campeonato en Hockenheim el 11 de octubre y finalmente una no puntable en Munich el 25 de octubre. Luego creo que viene el comodoro Baca para arreglar la actividad futura.

—Macanudo, Lole. Un gran abrazo y hasta la semana que viene.

—Gracias, viejo. Antes de corchimentos pescados por aquí. tar, si querés, te paso algunos

—Como no. Los daremos en un recuadro aparte. Addío Lole.

VALSECITOS VIENESES

Aunque Fittipaldi conducirá un Lotus 72 en los tres últimos Grandes Premios de F. 1, se comenta que Chapman le habría ofrecido también un auto a Joseph Siffert y a Chris Amon, quienes no están nada satisfechos con sus respectivos March Cosworth.

Con los resultados de esta carrera de F. 2 Derek Bell vuelve a puntear el Trofeo de Fórmula dos para pilotos no graduados con 32 puntos y Regazzoni queda en segundo lugar con 29.

Si bien Regazzoni está fuertemente ligado a Ferrari por los resultados de este año, aún no está decidido su futuro para 1971 ya que Luciano Pederzani, director del equipo Tecno de F. 2, está preparando un chasis de F. 1 al cual se le colocaría nada menos que un motor Porsche y cuyo conductor debía ser Regazzoni. De cualquier modo en este momento la verdad se llama Ferrari.

Como en este momento Cosworth está plenamente dedicada a los motores de F. 1 para contrarrestar el dominio de Ferrari, ya no reparan los motores de F. 2 y los usuarios de Cosworth deben hacerlos acondicionar por su cuenta y de todos los preparadores particulares los más efectivos parecen ser los del amigo Pederzani, cuyos Tecno viajan más rápido que los demás autos con motor Cosworth.

Algo sobre la temporada internacional. Porsche desde ya concurre a los Mil Kilómetros con su equipo oficial pero habría algunos cambios en cuanto a los pilotos porque se comenta que a Leo Kinnunen le darían "el pase libre" mientras que Brian Redman piensa retirarse a fin de año por lo cual el equipo Gulf-Wyer necesitaría dos pilotos nuevos. Aún no se sabe quién podría ser.

PREMIO ROSA DE ORO DE TULLN

Circuito de Tull-Langelebarn de 2.680 metros
Viena - 13/9/70

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Regazzoni, G.	Tecno	36m40s2	35
2º	Brabham, J.	Brabham	36m49s5	35
3º	Ickx, J.	BMW	36m51s6	35
4º	Siffert, J.	BMW	37m18s3	35
5º	Cevert, F.	Tecno	37m25s3	35
6º	Bell, D.	Brabham	37m27s6	35
7º	Peterson, R.	March	37m36s5	35
8º	Reutemann, C.	Brabham	37m37s9	35

PROMEDIO DEL GANADOR: 163,940 km|h.

RECORD DE VUELTA: para Gianclaudio Regazzoni (Tecno) en 1m1s9|10, a un promedio de 166,320 km|h.

Segunda Serie

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Cevert, F.	Tecno	36m52s	35
2º	Ickx, J.	BMW	36m54s2	35
3º	Brabham, J.	Brabham	37m 0s1	35
4º	Bell, D.	Brabham	37m13s	35
5º	Peterson, R.	March	37m29s3	35
6º	Stommelen, R.	March	37m30s5	35
7º	Ikuzawa, T.	Lotus	37m46s5	35
8º	Brambilla, V.	Brabham	37m49s8	35

PROMEDIO DEL GANADOR: 163,150 km|h.

RECORD DE VUELTA: para François Cevert (Tecno) en 1m1s6, a un promedio de 167,011 km|h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Ickx, J.	BMW	1h13m45s8	70
2º	Brabham, J.	Brabham	1h13m49s6	70
3º	Cevert, F.	Tecno	1h14m17s3	70
4º	Bell, D.	Brabham	1h14m39s1	70
5º	Peterson, R.	March	1h15m 5s9	70
6º	Brambilla, V.	Brabham	1h14m32s8	69
7º	Ikuzawa, T.	Lotus	1h14m56s9	69
8º	Walker, A.	Brabham	1h13m59s8	68

PROMEDIO DEL GANADOR: 163,150 km|h.

RECORD DE VUELTA: en la segunda serie, para François Cevert (Tecno) en 1m1s6|10, a un promedio de 167,011 km|h.

CONCORDIA F. 4
POSTERGADA UNA SEMANA

¿Hasta qué punto es lógico suspender una carrera? Parece que hoy en día, en nuestro automovilismo, la cosa, plumazo por medio, es muy común y corriente. El caso de Concordia el domingo pasado para Fórmula Cuatro fue un ejemplo de las interminables medidas que sin ton ni son se adoptan en nuestro automovilismo: la competencia fue suspendida el mismísimo día domingo (con mucho sol) porque una lluvia caída durante la noche embarró las banquinas y de disputarse la competencia las condiciones de seguridad no eran las ideales.

Supongamos que las condiciones en que se encontraban las banquinas no fuesen las mínimas indispensables. Macanudo. Pero ¿cómo un club puede organizar una carrera en un circuito asfaltado y depender de un chaparrón, aunque sea nocturno, para determinar si la carrera se hace o no? ¿Cómo la CADAD autoriza pistas que, si llueve, no ofrecen seguridad? Que Mambrú lo conteste.

Para eso se fueron más de 150 personas a Concordia, moviendo 25 autos de carrera (a un promedio de un millón de pesos c/u), corrieron las pruebas de clasificación, pero tuvieron que retornar a casa para volver la semana que viene.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



INDIA

L&M marca su nivel!

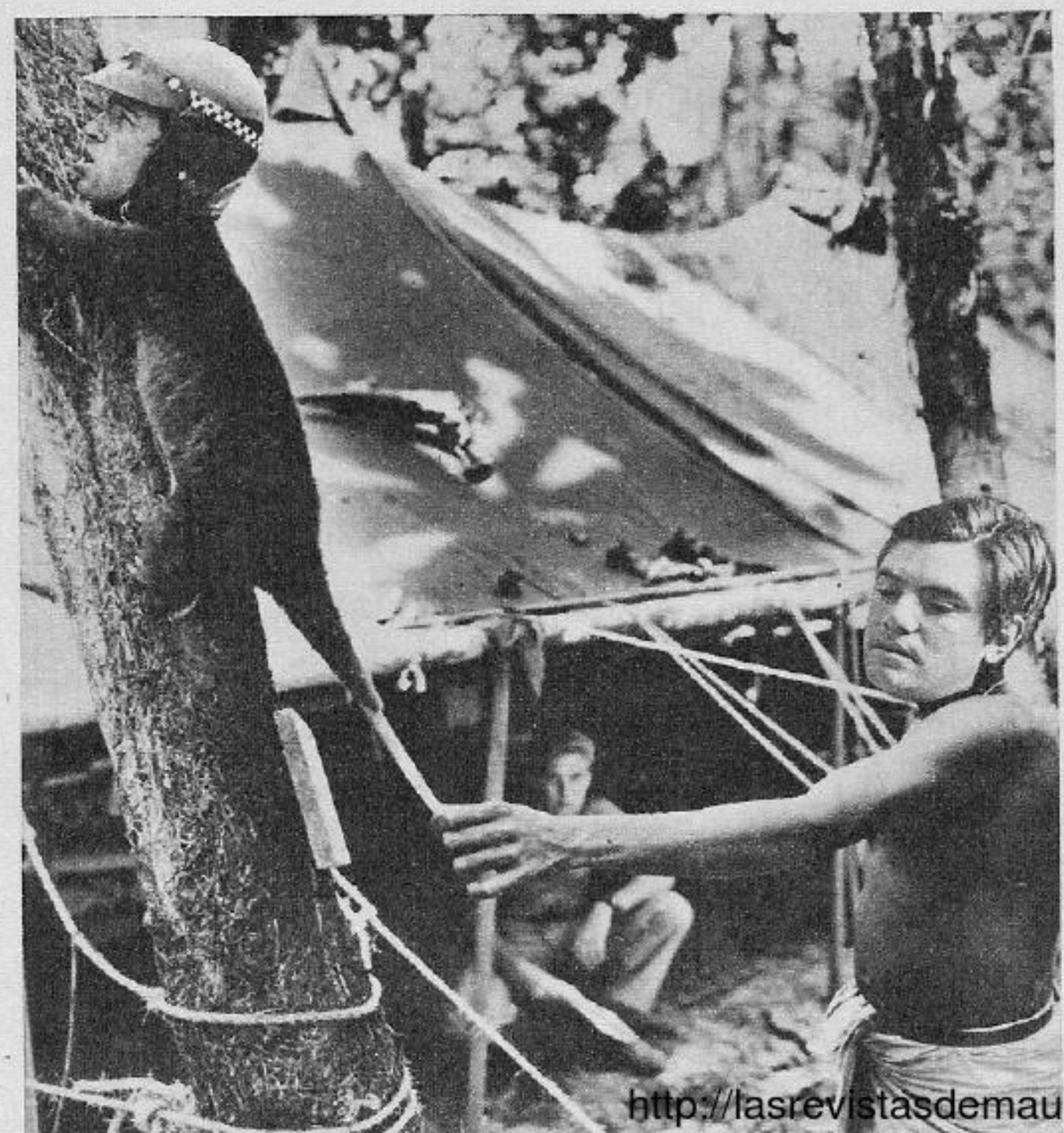
EL CIGARRILLO DE LOS MEJORES MOMENTOS

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO

Un nuevo puntero en el campeonato, Luis Di Palma, que no pudo dejar atrás su antigua fama de loquito. Además, una interesante lectura relativa a los experimentos del científico Dr. Villa sobre la influencia de la velocidad en la masa encefálica. Y por si esto fuera poco, la lista de cómputos y cinco lapiceras más





Carlos "Picho" Pascualini practicando motonáutica en el lago San Roque. Como hace poco que se casó, la suegra no lo deja salir solo con la señora, y por eso en el bote aparece un tío político, que se hace el distraído . . .

Una escena que se repite en todas las carreras: Luis Di Palma a la cola del Nene García Veiga, que intenta escapar por la cuerda (en este caso por el árbol). A pesar de los esfuerzos de Luisito, el Nene casi siempre se escapa. Ya llegarán tiempos mejores, Luí. . .

El volumen de cartas arribado a nuestra redacción nos obliga a confeccionar listas infernalmente largas, porque parece que hay muchísimos personajes que presentan lesiones graves de cucurbitácea dicotiledónea (vulgo melón) y —es más— parece que la mayoría de ellos han recibido adiestramiento especial en Villa María. Nunca pensamos en CORSA que hubiera tantos ejemplares peligrosos sueltos, infiltrados en todas las esferas e inclusive en algunos paralelepípidos rectangulares. De cualquier manera, esa es la realidad, ya que nada mejor que la compulsa popular para determinar qué piensa la mayoría. A pesar de que el conocido sistema de elecciones parece un poco olvidado, nosotros seguimos pensando que las elecciones Made in Atenas son lo mejor que se ha inventado, dicho esto, claro está, sin el menor ánimo de meter el dedo en el ventilador... De manera que seguiremos publicando las listas de cómputos parciales, incluyendo causa y puntaje hasta el cuadragésimo clasificado. A partir de ahí, figurarán solamente los nombres de los elegidos en orden correlativo, sin que figure el puntaje. ¿Estamos?

Queremos sentar dos precedentes, o mejor dicho, queremos sentar un precedente y un vice-precedente. El precedente sería Luisito Di Palma, que por no respetar el escalafón permitiendo que vuelva a ganar el Nene García Veiga en San Juan despatarró el Berta SP, al intentar pasar a Salatino por la derecha. Ya todo se dijo en la nta respectiva, pero conviene ahondar al respecto, de manera de dejar bien aclarado que el único que debe ganar carreras es el joven rapaz García Veiga. Porque no es justo que nosotros tengamos las notas hechas desde el jueves y los títulos preparados y las clasificaciones escritas para que aparezca intempestivamente Di Palma y nos arruine el estofado. No señor... eso es despreciar la voluntad de trabajo que ponemos en cada escrito. Quede bien sentado entonces: aquí gana G. V. o nos declaramos en huelga por tiempo indefinido.

El vice-precedente sería la carta que nos enviara el individuo —in-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

dudablemente lector de estas páginas, el pobre— quien acompañando un voto (que no diremos a quién favoreció, dado que el voto es más o menos secreto) incluye la carta de marras, fundamentando el por qué de la presencia de tantos piantados en el ambiente en el escrito titulado "La masa encefálica a más de doscientos km/h", firmado bajo el seudónimo "Jorge «Mono» Villa". A continuación, entonces, el escrito didáctico: **"Conciente del sensible vacío producido a causa de la falta de mis brillantes artículos relativos a literatura automovilística, debo a mis cientos de lectores (N. de la R. La señora de Villa, ur primo que vive en Bombay y dos bomberos componen los "cientos de lectores" que menciona el autor...) una explicación.**

Dedicado totalmente a mi último libro "Traumas craneanos producidos en los pilotos por las velocidades desmesuradas", me he alejado momentáneamente de la actividad periodística. Tal es la explicación. Continuando con nuestra labor científica, debo resaltar que nuestro trabajo experimental está dando, poco a poco, maduros frutos y —a veces— sabrosos mangos...

Con la colaboración de Heriberto Pronello, inclinado a la investigación científica en los momentos libres que le dejan los juicios pendientes y los colacionados, realizamos pruebas con diversas variedades de zapallos y melones, impulsados a altísimas velocidades por medio de un ingenioso sistema de catapultas combinadas, producto del notable genio mecánico del Ing. Mikulán. Si bien ese sistema es utilizado por Mikulán para hacer volar por el aire las bielas de los motores Ford, nosotros optamos por darle un fin algo más científico.

Si bien los experimentos son complicados, trataremos de explicar los fundamentos. En síntesis, la base de todo es ésta:

1) Agarramos un melón o zapallo medio verde, aunque también puede ser alguno medio maduro.

2) Los Hnos. Padovani practican un agujero de media, con rosca de paso fino de nueve en el melón o zapallo previamente seleccionado.

3) Mi tía Pepa, ecónoma, prepara un flan no muy consistente. Se cuela el flan semisólido, con delicadeza, dentro del fruto. Se coloca la tapa y se abulona. Como Ud. no debe ser ningún idiota —sino ahora estaría trabajando— debe imaginarse que el preparado anterior representa el cráneo humano, y el flan representa a los sesos. La consistencia es la misma. Aclaramos que no experimentamos con sandías dado que Froilán González no ha querido comprometer su nombre de ninguna manera en experimentos de esta naturaleza.

4) Se coloca el "Melón-Test" en la catapulta, se arma el resorte, se comienza la cuenta regresiva "...4...7...9...2...8...1... y ¡¡¡PUMMM!!! El arquero Poletti, actualmente desocupado, accede a atajar los melones. Una primera estadística revela que de cada diez melones ataja uno, y de los demás, ni idea.

Este melón representa la cabeza del piloto a 236 km/h, o 236,007 según Alberto Hugo Cando.

Las conclusiones finales están postergadas hasta tanto se de una nueva cosecha de melones y zapallos, pero prometemos serán verdaderamente sensacionales. Al respecto, elevamos una nota a CADAD pidiendo melones en calidad de préstamo, solicitud que nos fue denegada dado que —según la respuesta textual— en CADAD tienen "...los melones muy ocupados...". Aclaramos que nuestro trabajo no persigue el fin de crear un casco protector externo, sino por el contrario, algún sistema que proteja la parte interna de la croqueta de los pilotos, sobre todo a velocidades insensatas. "Felix qui potuit cognoscere rerum causas...".

Aquí termina el escrito del Dr. Villa. Estamos seguros que con el tiempo será parte de la bibliografía imprescindible para iniciar cualquier trabajo similar. No restemos importancia al trabajo de Villa, ya que el mismo, a manera de los antiguos alquimistas y de algunos presos de Alcatraz, ha experimentado con su propio cuerpo mucho antes que los demás, inyectándose flan en la mollera. Meritorio.

Mientras tanto, seguiremos recibiendo y contabilizando los votos, de manera tal que sean únicamente ustedes, los lectores, quienes decidan sobre el campeonato.

PIANTADO Nº		Pts.
1)	Luis Di Palma (le encanta romper lo que Berta construye)	51
2)	Héctor Staffa (no sabe quién es Caldarella)	50
3)	Néstor García Veiga (se cree Martín Fierro)	48
	Francisco "Paco" Mayorga (es amigo de Ramoncito Velázquez)	49
	Astor Piazzolla (se puso una peluca de alondras)	48
	Eduardo "Beto" Rodríguez Canedo (se gana la vida posando)	48
7)	Heriberto Pronello (pidió una entrevista con Henry Ford)	46
	Andrea Vianini (se gana la vida haciendo posar a Dolores y a los chicos)	46
9)	Agustín Andolfato (entra caminando en un Fiat 600)	45
	Dorita Bavio (corre con recomendación del ministerio)	45
	Mario Vessuri (se compró una sopapa nueva)	45
	José "Pepe" Migliore (dice que la compañía "El Cóndor" es de él)	45
13)	Gastón Perkins (no come desde el 6 de agosto de 1953)	42
14)	Nasif Estéfano (tiene una empresa "harenera" —de harén, no de arena—)	40
	Alberto Linares (quiere sumergirse a buscar al Titanic)	40
	Ernesto "Pichín" De Pedro (toma chocolate hirviendo en verano)	40
17)	Roberto Eguía (quiere dirigir "Odol Pregunta")	39
	Carlos Pairetti (tiene un tío político como "Baby sitter")	39
	Carlos Reutemann (dice que Europa es igual que en los mapas)	39
20)	Martín Calvo (quiere llevar los F-4 a correr en Indianápolis)	38
21)	Vicente Formisano (vende un ómnibus. Antes vendía tranvías)	36
	Joaquín "Negro" Rodríguez Muñoz (secuestra llantas y las canjea)	36
23)	Eduardo Copello (apoya el pedido de aumento de los "maestros")	35
	Norberto Pauloni (siempre dice: "¿A qué hora corremos...? ¡A las 12 y Quilmes...!!")	35
	Carlos Ruesch (se afeitó la barba con una tenaza, por las dudas)	35
26)	Cocho López (vende salamines y sopresattas en la boca del subte)	34
	Miguel Angel Galluzzi (es autor de "Teoría y práctica del muletto ganador" y asegura que es su obra magna)	34
28)	Héctor Luis "Pirín" Gradassi (sufre)	32
	Pirulo Tuero (viajará a USA para comprar esclavos)	32
	Raúl H. Burzaco (dice que va a fundar "Abril en Portugal")	32
31)	Angel "Kelly" Battioli (no come hasta que llegan las visitas)	30
	Jorge "Mono" Villa (dice que él desciende de Darwin)	30
	Abby Apkarián (fabrica calzoncillos con lentejuelas)	30
	Carlos "Talicho" Fresco (va a cazar perdices con florete)	30
	Albetro Hugo Cando (dice "Ud. es mi copiloto" y anda con el auto repleto de desconocidos)	30
36)	Sobieslaw Zoghani (dice que no nació, sino que fue inventado)	28
37)	Carlos M. Thiery (desde que escribe sobre fútbol, dice que es "La pluma de América")	28
38)	Marito García (es pariente de García)	27
39)	Carlos "Picho" Pascualini (practica motonáutica con la señora y un tío en la lancha, ya que no los dejan salir solos)	26
40)	Osvaldo P. Andrés (caza palomas con boleadoras)	25

Con menos de veinte unidades figuran:

Jorge Cupeiro, Carlos Marincovich, Eduardo Casá, Jorge Ternengo, Comodoro Juan Grillo, Guillermo Mártire, Oreste Berta, Raúl Fernández Aguirre, Gerardo Albizu, Juan Manuel Fangio, Lino de las Heras, Douglas Kitterman, Eugenio Mraz, Carlos Travers, Alejandro Ciancaglini, Vicente Viney, Paco Martos, Humberto Maneglia, Evaristo Aranzana, Carlos Ballbé, Edgardo Boschi, Rodolfo D'Apice, Carlos Fisanotti (Lechón Monocasco), Antonio Sergi, Sadit Héctor Penacini, Guillermo Mauro, "Larry", Ernesto Pierángelo, Roberto Catabarren, Alessio Chessel, José María Iglesias, José Coelho, Víctor Cervera, Meme Flomin, R. Errecalde Allende, Raúl Tortti, Ivon Lavaud, Rodolfo Irlarte, Norberto Castañón, Héctor Prono, Guillermo Billy, David Parvis, Guillermo von Wernich, Tulio Crespi, Luis Melnik, Ricardo "Dicky" Fox.

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

Yo, que no estoy en pleno uso de mis facultades mentales, opino que la persona que tiene las facultades más alteradas que yo es .....

Si faltare a la verdad, que el Dr. Charcot me lo demande.

NOTA: Este cupón es canjeable por un golpecito de electroshock en cualquiera de las buenas clínicas del ramo.

ESTE VOTO DEBE SER ENVIADO A CASILLA DE CORREO 4494, CORREO CENTRAL.

LAS GRANDES CARRERAS

EL RALLY DE MONTECARLO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



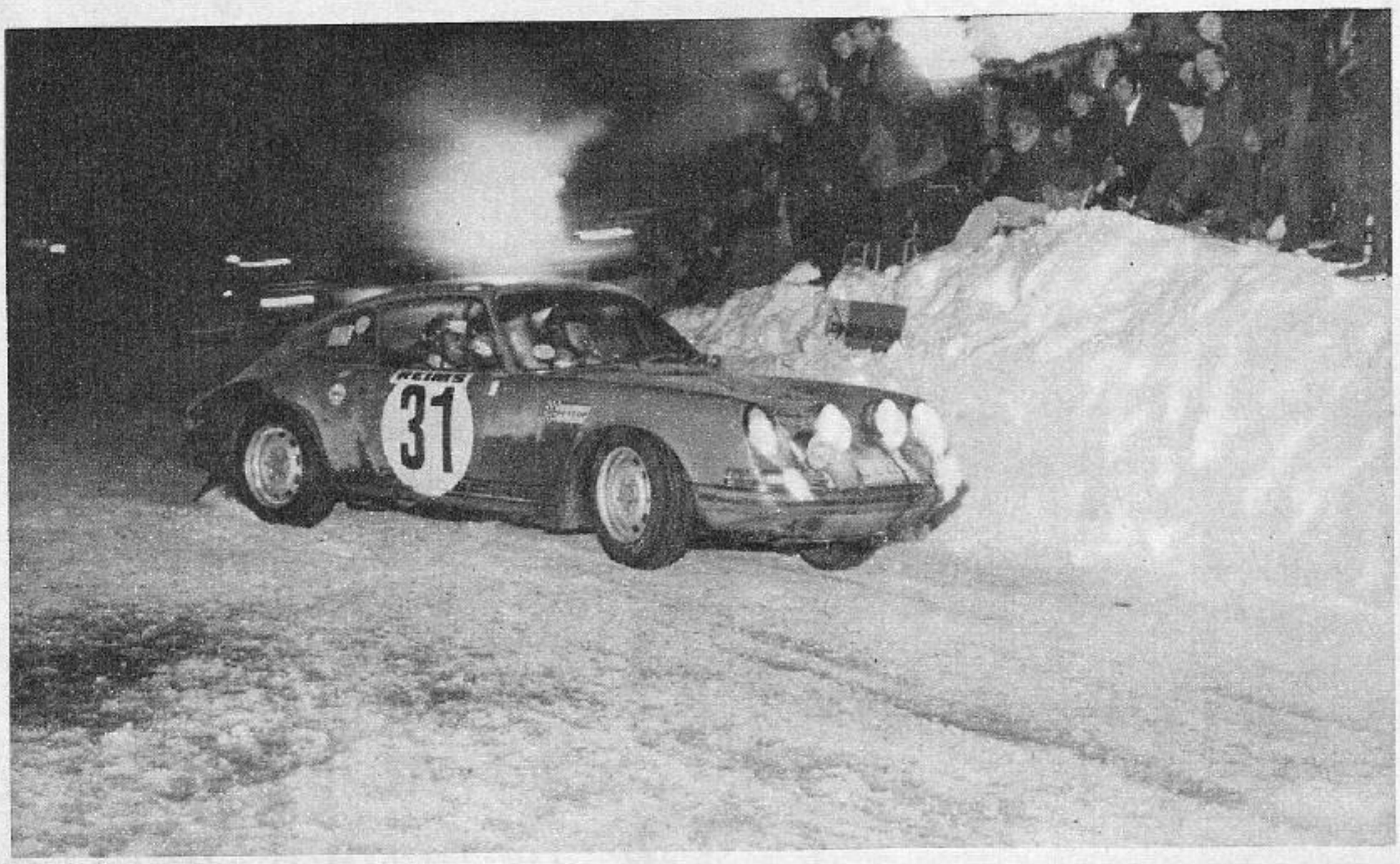
Desde el lirismo propio de los clubes automovilísticos de principios de siglo, hasta el profesionalismo de 1970, un mundo de reglamentos, anécdotas y performances ha pasado bajo el puente del Rally de Montecarlo

por JORGE A. AUGE BACQUE





Llegada de los autos a Montecarlo. Un Lotus Cortina entra al principado.



Arriba, izquierda: 1959: El Hillman de Harper-Baxter en el circuito de montaña.

Centro: La hegemonía Porsche comenzó en el '68 con el triunfo de Vic Elford. ¿Cuándo terminará?



El triunfo de Toivonen y Mikander con Citroën, luego de la descalificación de los Mini.

Arriba, derecha: El Saab de Erik Carlsson en el tramo especial de montaña luego de la llegada en Monte.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"La competencia que organizaremos este año estará abierta a automóviles de cualquier tipo, marca, tamaño, forma y peso; siempre que sean conducidos por particulares, miembros del Automóvil Club reconocidos" (palabras de Alexandre Noghes, presidente del Automóvil Club y Moto Club de Mónaco, en "A History of the Monte Carlo Rally", por Michael Frostick, 1963).

.....

El Rally de Montecarlo comenzó así, un poco como juego entre aficionados al "sport" de los autos de carrera, un poco como promoción del principado de Mónaco y mucho de necesidad que se vivía en la época (1911) de hacer y concebir eventos extraños, fuera de toda lógica y esquemas establecidos. Para arribar a Montecarlo se habían establecido siete días y dos horas, formando los competidores en las siguientes cabeceras: París, Boulogne, Madrid, Roma, Viena, Berlín, Bruselas, Ginebra, Lisboa y San Petesburgo. Los premios iban desde las 400 libras para el ganador hasta 4 libras para el último clasificado. El ganador se erigiría luego de poner en práctica una fórmula que establecía velocidad, distancia, número de personas trasportadas en el auto, estado del auto y confort ofrecido a los pilotos.

El ganador, Henri Rougier, con un Turcat-Mery de 25 HP, hizo 570 millas (recorrido entre París-Riviera) en 28 horas y 10 minutos, record que para el tramo no pudo ser bajado hasta los años 30, ya que en casi todas las ediciones de la carrera la nieve y las condiciones climáticas adversas impedían el desarrollo de altas velocidades.

De los 23 participantes del Rallye, 12 largaron de París, mientras que el resto lo había hecho de Viena y Berlín.

El alemán von Esmarth, que había largado de Berlín, llegó sexto, luego de haber soportado pésimas condiciones climáticas y además una detención en la frontera francesa, que lo demoró más de un día. Este fue el primer planteo formal que se vivió en Monte. Von Esmarth, a causa del reclamo no fue considerado para la clasificación y perdió de tal manera el sex-

El ganador se llevó las 400 libras reglamentarias, un trofeo del príncipe de Mónaco, una copa de bronce del príncipe heredero, la copa Rudge Whitworth Wire Weel and Continental Tyre y el trofeo Feauille et Despaux. Segundo se clasificó Aspigú, con Gobron de 40 HP, perdiendo el primer por "razones de menos protección y confort a los pasajeros".

En esta primera edición del Rally de Montecarlo participaron dos Bugatti Type 11, que si bien no llegaron a la meta, pusieron en pie de atención a todos los fanáticos del deporte y especialmente a los periodistas especializados de la época: **"Las Bugatti que pudimos ver en los primeros tramos de la competencia** —comentaba L' Illustration de Paris— **asombraron. El paso de las dos Type 11 por la Place de la Concorde fue emocionante por su ruido, que más que ruido es un silbido".**

EL MEJOR PERIODO DE MONTE

"¡Mujeres en el conocido Rally de Montecarlo!", titulaba L'Illustration una nota previa a la famosa carrera. **"Las mujeres han llegado al automovilismo, y con ellas el candor y la alegría propias del sexo opuesto. Miss Kitty Brunnell es un exponente de lo que decimos. Con su Talbot intentará derrotar a los hombres y a su destreza."**

.....

Con la participación femenina en 1929 se abre, quizás, uno de los más esplendorosos momentos de Montecarlo. La paridad entre pilotos oficiales y particulares era total, los autos eran prácticamente standard y sólo estaban equipados con los más elementales instrumentos y equipos para afrontar las exigencias del rally y de los factores climáticos. La carrera seguía siendo una competencia de resistencia con el único fin de llegar a Montecarlo, sea como sea y luchando contra todos.

Los años '30 marcan la etapa donde los Hotchkiss franceses monopolizan los primeros puestos y los records de tramos. Darracq y Delahaye hacen su entrada al rally y los norteamericanos comienzan a ver con buenos ojos esta carrera.

Los reglamentos se convierten poco a poco en un instrumento de doble filo para los organizadores y deben ajustar todos los tornillos del engranaje organizativo y no dejar un solo resquicio.

Llegó un momento, en Monte, en que la experiencia y la "viveza" superaban todas las exquisiteces mecánicas de los automóviles y era mucho más importante tener en el equipo un buen conductor y un excelente navegante.

En el '31 aparece un joven que se lleva por delante el rally: Rudolf Caracciola, con un Mercedes Benz de calle totalmente standard. Sin embargo, la aparición fue efímera y debió abandonar. En ese mismo año el francés Vignan, que salió de Atenas, debió utilizar nada menos que siete pares de cadenas para atravesar todo el recorrido, atestado de nieve, barro y hielo. También en este año descolló una mujer: miss Vaughan, una cirujana inglesa que llevaba como copiloto a una estudiante de medicina (miss Wash) y que dos años después sufrieron un accidente muy serio al detenerse a auxiliar a unos heridos, operación en la cual demoraron más de cuatro horas, y cuando retomaron la carrera con lluvia, niebla y barro, siguieron de largo en una curva, golpeándose bastante.

COMIENZA LA SOFISTICACION

La era de la especialización, de la sofisticación, de los "rebusques", de la euforia preguerra... Las exigencias que venía presentando el rally de Montecarlo, sobre todo en lo que se refiere a la prueba de circuito final que había sido instituida como parte fundamental de esa carrera, motivaron que las fábricas y los corredores independientes comenzaran a preocuparse por alivianar carrocerías, reducir chasis, aumentar las potencias y recurrir a los compresores, y hasta el nacimiento de las cubiertas más anchas se debe a esta fiebre de superación nacida antes de la guerra.

Los triunfos de los Ford V-8 se erigieron como el máximo exponente de la penetración norteamericana en el rally.



Luego del triunfo de Ford, los Hotchkiss volvieron por sus fueros, hasta que el Allard de Sydney Allard les cortó la racha.

Otro Ford gana después de la guerra —en 1953— y le siguen los triunfos de Lancia, Sunbeam, Jaguar y Renault. Los Citroën logran su primer triunfo después de mucho tiempo de intentos en el '59, cuando Jean P. Coltelloni lleva un modelo "sapo" (hacía un año que se había presentado en el mercado y era el gran suceso mundial) al triunfo rotundo. El impresionante equipo Mercedes Benz derrota en forma terminante a todos sus contendores en el '60. Y podemos decir que luego del triunfo de Panhard en el '61 comienza una nueva era en Monte.

El equipo Saab, con Erik Carlsson como "factótum" conductivo, acapara los primeros puestos en el '62 y en el '63. Pero el imperio Saab cayó cuando los Mini-Cooper aparecieron en la largada. 1964 y 1965 vieron la bandera inglesa en Montecarlo. En el '66 volvieron a ganar los Mini, pero una disposición del Comisario Deportivo los dejó fuera de carrera, ya que carecían de luces bajas en el auto. Fueron descalificados cinco autos y ganó un Citroën, por descarte prácticamente, conducido por Toivonen-Mikander (finlandeses). Un Mini vuelve a ganar en el '67, pero al año siguiente la ofensiva Porsche establece reinado durante tres años. 1971 será una nueva edición de Montecarlo y por ende una nueva demostración del poderío de las fábricas y equipos particulares. ¿Seguirá la hegemonía Porsche? Chi lo sa.

RALLY DE MONTECARLO
LOS GANADORES

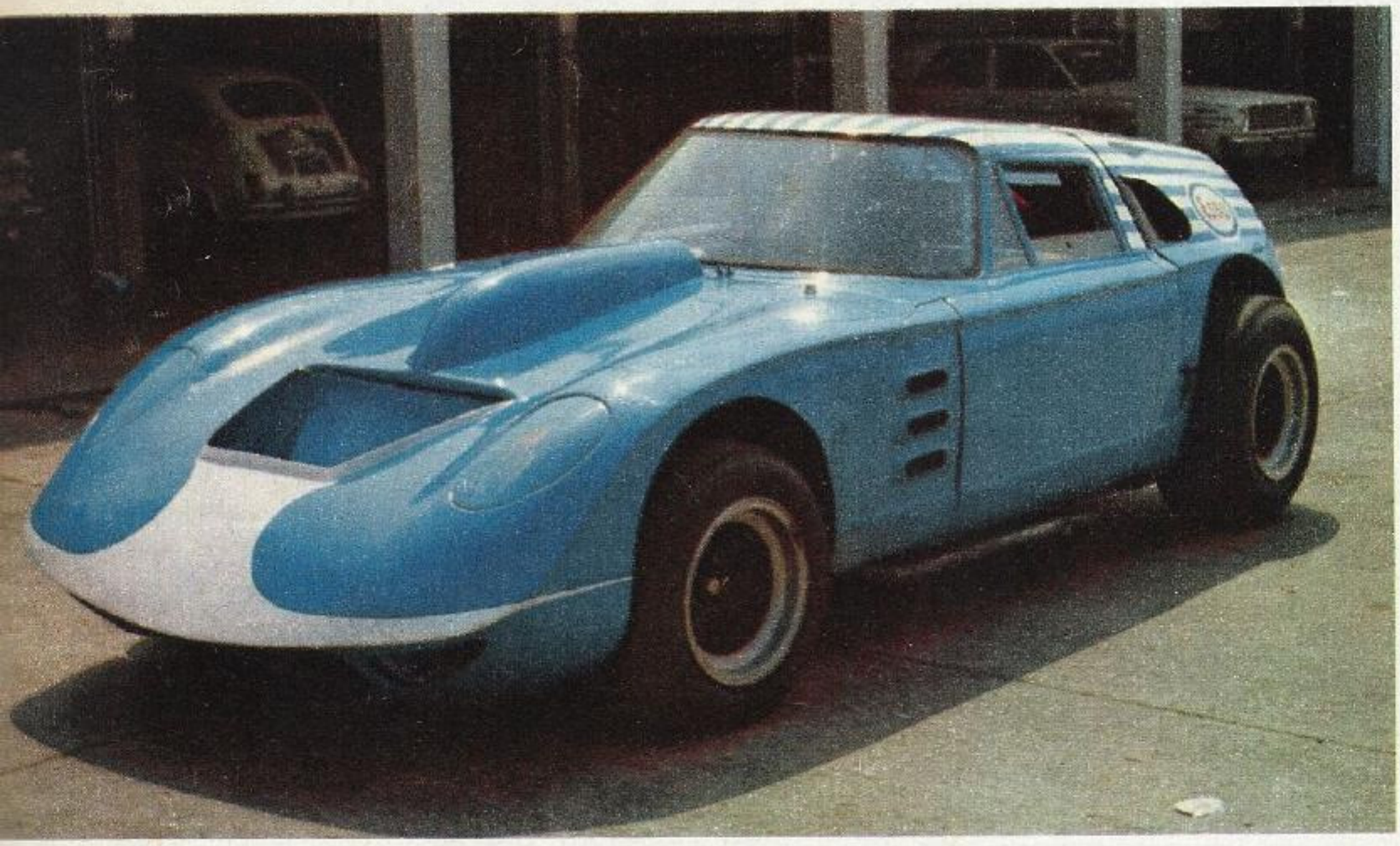
AÑO	PILOTO	MARCA
1911	Rougier, Henri	Turcat-Mery
1912	Beutler	Berliet
1924	Ledure	Bignan
1925	Repusseau	Renault
1926	Bruce, Victor	A. C.
1927	Lefebvre-Despaux	Amilcar
1928	Bignan	Fiat
1929	Van Ekik	Graham-Paige
1930	Petit	La Licorne
1931	Healey, Donald	Invicta
1932	Vaselle	Hotchkiss
1933	Vaselle	Hotchkiss
1934	Gas	Hotchkiss
1935	La Haye	Renault
1936	Zamfrescou	Ford
1937	Le Begue	Delahaye
1938	Bakker-Schut	Ford
1939	Paul	Delahaye
1949	Trevoux, Jean	Hotchkiss
1950	Becquart	Hotchkiss
1951	Trevoux, Jean	Delahaye
1952	Allard, Sydney	Allard
1953	Gatsonides, Maurice	Ford
1954	Chiron, Louis	Lancia
1955	Malling	Sunbeam
1956	Adams	Jaguar
1958	Monraisse	Renault
1959	Coltelloni, Jean P.	Citroën
1960	Schock, Walter	Mercedes Benz
1961	Martin	Panhard PL-17
1962	Carlsson, Erik	Saab 97
1963	Carlsson-Palm	Saab 97
1964	Hopkirk-Liddon	Morris Mini Cooper
1965	Makinen-Easter	BMC-Cooper 1275
1966	Toivonen-Mikander	Citroën DS21
1967	Aaltonen-Liddon	BMC-Cooper
1968	Vic Elford-Stone	Porsche 911 R
1969	Waldegard-Helmers	Porsche 911 R
1970	Waldegard-Helmers	Porsche 911 S

TRIUNFOS POR MARCAS

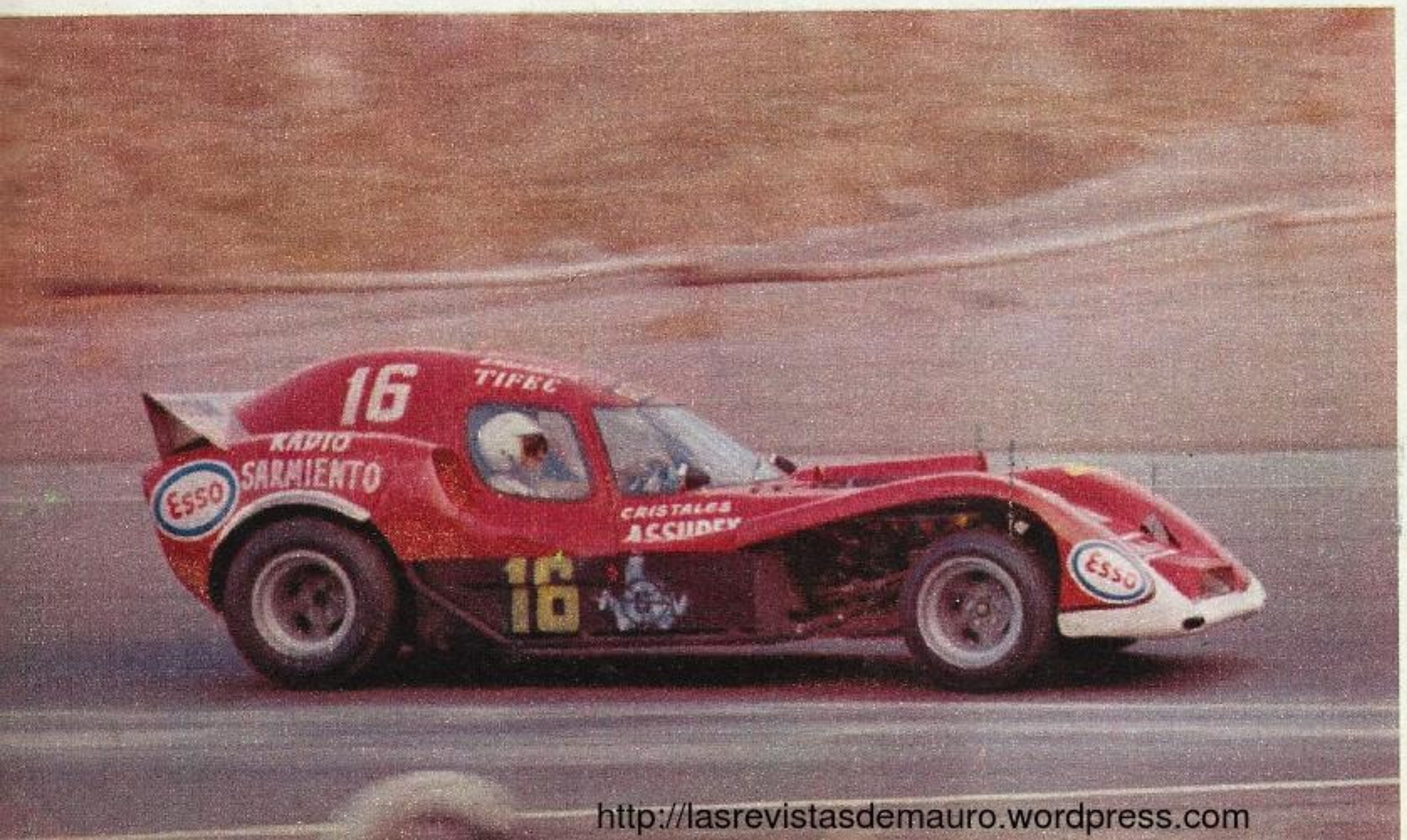
Hotchkiss (1932|33|34|49|50); Renault (1925|35|58); Porsche (1968|69|70); Ford (1936|38|53); Delahaye (1937|39|51); Saab (1962|63); Citroën (1959|66); Jaguar (1956); Lancia (1954); Sunbeam (1955); Allard (1952); Invicta (1931); La Licorne (1930); Graham Paige (1929); Fiat (1928); Amilcar (1927); A.C. (1926); Bignan (1924); Berliet (1912); Turcat-Mery (1911).

VICENTE LAS

En monopostos, 20 Rafaela F-2 atestiguan el nivel de producción alcanzado por Formisano.



TC. El Fray Mocho, derivación de los Martín Fierro, representativo de una época aún vigente.



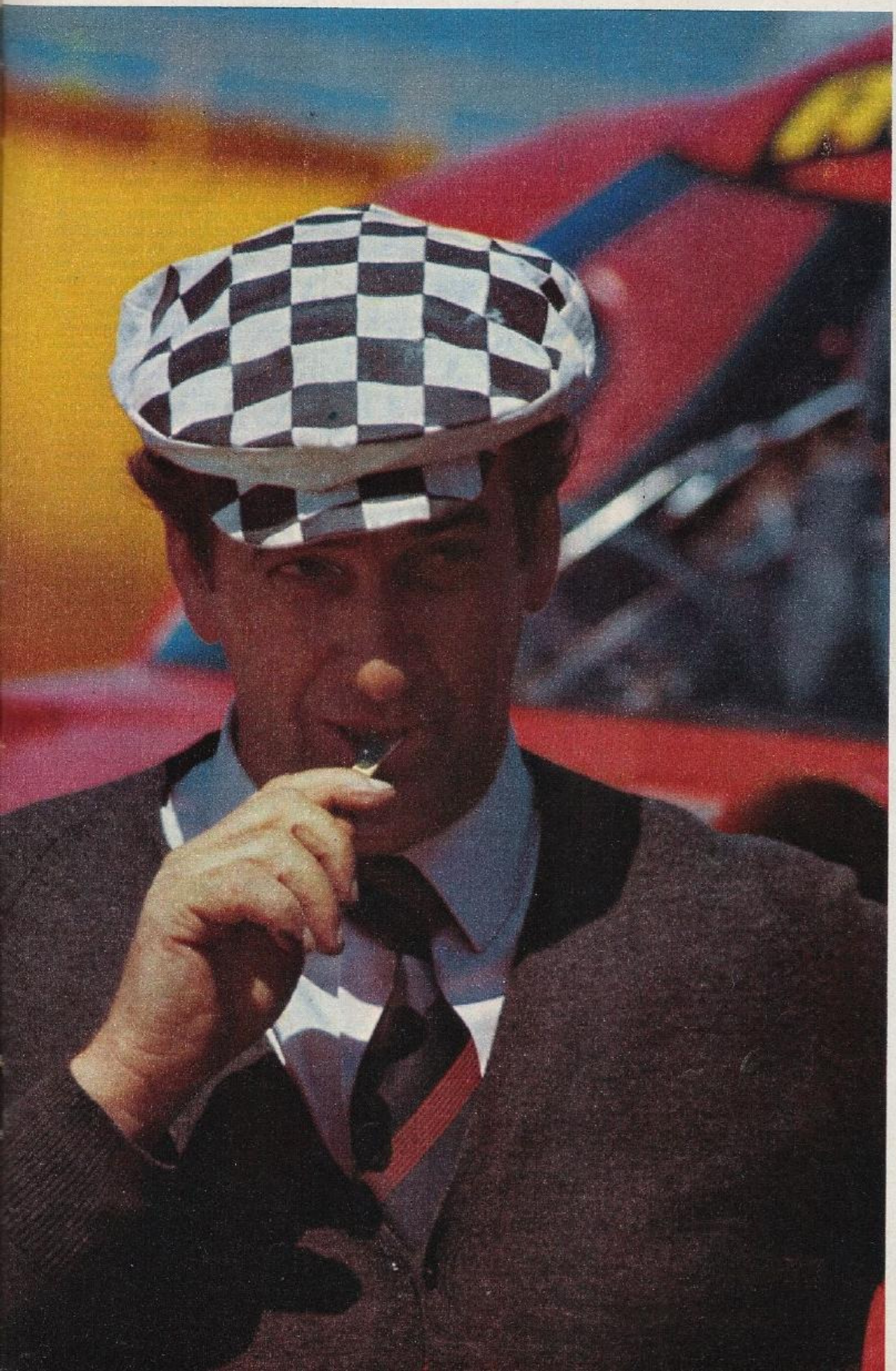
El Camello, primer SP construido por Formisano. Aquí, conducido por Gradassi en El Zonda.

Vicente Formisano —hoy hombre de Ford— constructor, uno de los más prolíficos en cuanto al volumen de su producción.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMISANO

COSAS DE LA VIDA...



Luego de unos cuantos años de correr en diferentes categorías, Vicente Formisano encontró su camino definitivo construyendo autos de carrera. Reseña de su vida desde la ya lejana época de los DKW hasta los Ford - Misano de hoy

Por **CESAR M. SORKIN**

La vida de Vicente Formisano se puede dividir en dos grandes períodos: Vicente Formisano corredor y Vicente Formisano constructor. Con un evidente factor común para ambas etapas: en cualquiera de las dos actividades, la entrega a la tarea emprendida es total, sin vacilaciones, entendiendo completamente qué es lo que uno debe pretender de sí mismo como piloto y qué es lo que —a través de uno mismo— se puede brindar como constructor. Muchas carreras ganadas, especialmente en la época de los DKW imbatibles, y treinta y tantos autos construidos dan fe de la dedicación con que se encararon cada una de esas dos importantes etapas en la vida de V. F.

FORMISANO PILOTO

Ese maldito bicho que se enrosca en el cerebro y se prolonga hasta el pie derecho también picó a Formisano. Comenzando la década del '60, trasformó su DKW de paseo en un aparato de carrera, con el que corrió su primera carrera, una cuadrera en Jáuregui, en la que se clasificó segundo. Un debut tan auspicioso lo impulsó a seguir en el nuevo camino trazado, en la que en ese entonces era la categoría Standard. Algunas carreras más y luego la preparación de los autos a cargo propio, responsabilidad compartida con Tito Cancellieri, en el local de la agencia "Union Car", situada frente al ACA. **"Me compré la agencia nada más que por amor a la marca ..."**, dice Formisano, y agrega: **"Ese amor a la marca me llevó a exigirme al máximo en la preparación y en la búsqueda de soluciones nuevas y los resultados que obtuve me posibilitaron ponerme en**

→

VICENTE FORMISANO



Arriba, izquierda: "...lo más importante de construir no son los fracasos ni los triunfos, sino la posibilidad de superarse en cada obra..."

Centro, abajo: "...Este es un amuleto que tengo desde años, y el casco que tiene puesto la calavera es el que usé en mi primera carrera... To be or not to be..."

Vicente Formisano ante la casi totalidad de sus obras. Cada maqueta representa una época, y cada época una categoría: TC, SP, F-2...



contacto con DKW-Auto Union de Alemania, adonde fui invitado en varias oportunidades..."

Por esa época, la mayor amenaza para los AU era el incipiente predominio de los NSU y luego la acción de los 1093 importados, los Lancia Appia (recordar a Sacomanno, Rodríguez Canedo...), los Saab, los Morris Cooper... Con esa verdadera espada de Damocles pendiente, una nueva invitación de Alemania fue en parte la solución; la empresa decidió adaptar el DKW F-12 convertible a las necesidades de competición. Llevado a 550 kg de peso y con caja de 5ª, fue homologado y entregado a Formisano, que debutó con el aparato en la Mar y Sierras del '64, ganando la carrera. **"En el balance general, creo que siempre les gané..."**

"Recuerdo que por esa época fui uno de los primeros en apreciar la tremenda habilidad del genio Canedo. Le di un DKW..."

"También regía entonces la preparación libre... En una de las primeras carreras, el Chino Canedo se tocó con Alberto Gómez... Hubo una situación posterior algo fulera y luego todo se calmó. El Anexo "J", Standard, Grupo 2 o como quieras que se llame de hoy en adelante, fue siempre lo mismo... Indudablemente, es una de las mejores categorías. O por lo menos, la que más recuerdos gratos me trae..."

"En definitiva, corrí cuatro GP de anexo "J" (del 60 al 64). Gané el del '63, y aparte gané treinta y tantas carreras... no me acuerdo exactamente..."

"Luego vino la desvinculación de la firma alemana, comencé a correr en TC... Era un Chevrolet hecho por Baufer y el motor por Alberto Gómez. Corría la primera carrera en TC allí por abril del '65. Fijate... este auto tiene una anécdota, o por lo menos un record. Primero: el chasis era un Meunier que me regaló Pairetti. Aparte de las carreras, yo conocía a Pairetti ya que estuve radicado en Arrecifes desde el '45 al '55. Tenía una empresa de trasportes de hierro para construcción... Pero volvamos a la "aneda". Mirá... desde que el auto entró a lo de Baufer hasta que salió completamente terminado, pasaron nada más que 45 días. Un verdadero record..."

"Después de mi etapa Chevrolet, vino mi etapa Valiant. Y ese auto que preparé en esa época, recién hoy está en reglamento. Fui el primer tipo que hizo un auto con cinco años de anticipación. Porque vos fijate que ese Valiant I era un auto con el motor tres litros y la trompa modificada. O sea un actual TC"A". Creía firmemente que esa era la categoría más indicada y la más accesible económicamente por sobre todo... Lo corrí y cuando venía a remolque de una de esas carreras —creo que era el Triángulo del Oeste— lo agarró un camión y lo hizo bolsa. Como auto fue efímero pero lo recuerdo especialmente por haber sido el único que cinco años después de construido, reaparece autorizado por los reglamentos..."

Luego, cronológicamente, aparecieron los Barracuda. Con esos aparatos corrieron Nando Arana, Pairetti, García Veiga. Inclusive el propio Formisano corrió uno de ellos en el GP de TC del '66, llevando como acompañañnte al Dr. Liné de Las Heras. Esa fue la última carrera que corrió y la última oportunidad en la que su actividad como corredor y como constructor se superpusieron.

FORMISANO CONSTRUCTOR

"Dejé de correr porque me interesaba mucho más construir. Y en esa época no había constructores. Recordarás que cada uno se hacía su propio auto. El único que trabajaba en escala respetable era Baufer, que casualmente hizo su primer TC sobre un DKW de mi propiedad. El aparato estaba muy bien hecho y eso hizo que Julio Faustino le encargara casi inmediatamente un TC Chevrolet. Ahí comenzó la "cadena Baufer"... Yo, por mi parte, intenté suerte con los Martín Fierro y con el Fray Mocho. Ahí comenzó a colaborar conmigo el Ing. Fisanotti. Siempre me gustó trabajar en colaboración con todos los que en alguna medida pudieran aportar algo... Es la mejor manera de absorber nuevos conocimientos y de permitir al que sabe ejercitar "in situ" sus conocimientos. Simultáneamente, me dediqué a los Rafaela F-2. Entregué 16 de esos monopostos, que, entre paréntesis, no sé por qué no aparecen en las carreras de F-2. Porque date cuenta: hoy muchos de esos autos están en condiciones de correr: Pomodoro, Santamarina, Vainer, Michelini, Rocco, Najurieta, Del Río, Goycoechea, Sáenz, Barragán... y puedo seguir con la lista..."

"Después comenzó la etapa de los SP... pero esa historia es demasiado reciente... El Camello que corrió Gradassi, el Apolo Naranja de Pairetti, el Chevicuatro de Marincovich, los Ford-Misano... Exitos por un lado, fracasos por otro lado, pero todo formando parte de esa compleja cuestión que se llama "construir"... Disgustos, satisfacciones grandes como los triunfos de Pairetti con el Barracuda y de Marincovich con el Chevicuatro... Pero de cualquier manera, me siento un tipo muy feliz con lo realizado. Hubo épocas buenas y malas, pero independientemente de los resultados fríos, todas las épocas fueron buenas para superarse. Y por eso voy a seguir construyendo: para superarme."

.....

Vicente Formisano nació en la Capital. Terminó su instrucción secundaria en el colegio Norberto Piñeiro. Se casó en 1953; tiene dos hijos: Amílcar Omar, de 14 años, y Osvaldo, de 11. Tiene 41 años. Desarrolla actividades comerciales y se autodefine como un comerciante.

Claro que resulta difícil juzgar únicamente como "comerciante" a quien ganó más de treinta carreras y construyó más de treinta autos. Que actualmente no construye para vender, sino para abastecer su propio equipo. Mejor llamemos constructor de autos de carrera a quien piensa seguir construyendo, porque aparte de los triunfos y los fracasos, sabe que ese es el único camino para superarse. Porque superarse constantemente no es la meta fundamental del piloto, del constructor o del comerciante, sino la instancia final de todo el quehacer del hombre.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nueva crema de afeitar Lemon·Fresh®

limón fresco!

Nadie había imaginado una crema de afeitar con el perfume impetuoso del limón fresco. Sabe lo que es eso? Una crema vital, una sensación de limón desconocida hasta hoy sobre la piel.

No dude que la joven Lemon Fresh afeita suavemente, al ras, aun



en las zonas más sensibles. Pero cuando pase la mano por su cara después de afeitarse, y cuando huela (hasta dan ganas de comerla!) sabrá que algo distinto llegó para su cara.

Cambie para siempre por Lemon Fresh...

es más loca que una barba!



Cremas de afeitar Palmolive. Las afeitadas más suaves del mundo.



AMX/3

Fruto de la colaboración entre Giotto Bizzarrini y American Motors, el AMX/3 fue desarrollado en Italia para oponerse a los tradicionales GT europeos. Aunque también quepa la sospecha de que se trasforme en el sucesor natural del Corvette

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL AMERICANO LINDO

¿Qué puede pasar cuando el gran capital americano, con todas sus posibilidades industriales, se solidariza con la más depurada técnica europea para engendrar un nuevo auto? Pueden pasar dos cosas: que el resultado sea alguno de esos híbridos espantosos característicos durante la década del '50 (léase Chrysler Ghia, Dreamcars de diversos tipos . . .), o bien que resulte un magnífico aparato que combine equilibradamente toda la potencia made-in-Usa con la exquisitez de detalles y estilo típica de la construcción europea.

En este último caso se encuentra el AMX-3, ya que habiendo sido creado por American Motors, recibió por un lado el aporte de Giotto Bizzarrini y por otro lado la colaboración en el proyecto de BMW. La intención inicial de American Motors fue desarrollar ese auto en Turín para competir con los GT europeos, aunque la segunda intención —que puede ser la más válida— sería competir dentro del mercado americano con el Corvette, cuyo cetro de auto sport único en USA se mantiene vigente.

Claro que el AMX/3 presenta novedades más que significativas como para erigirse en el legítimo sucesor del Corvette, aunque no esté prevista por el momento una producción que supere las 25 unidades anuales. El trabajo de Bizzarrini se circunscribió (además de las sugerencias de styling) a la elaboración del chasis que incorpora al motor ubicado al centro, inmediatamente detrás del conductor, lo que permite una mejor distribución de pesos y, por consiguiente, mayor estabilidad en virtud del centro de gravedad extremadamente bajo.

Agreguemos que el chasis Bizzarrini es de tipo espina central, integrado a la carrocería y con el motor funcionando como elemento estructural. Ese motor que funciona como elemento estructural es un tradicional V-8 muy americano él, de 6.400 cm³ y 340 notables HP. Toda esa potencia se aprovecha íntegramente en función del excelente diseño de la caja de cuatro marchas, obra del italiano Oto Melara.

Cuando fue probado el primer prototipo, que montaba un motor de similares características pero de 325 HP, se llegó a 88,5 km/h en primera, 116 en segunda, 154,5 en tercera y 216 en cuarta, siempre tirando los cambios a 5.000 vueltas, régimen que determina la potencia máxima. Con ese motor experimental, el prototipo, sin ser un bati-auto, aceleraba de 0 a 100 km en siete segundos, y que después de los 100 km/h mantenía una curva de aceleración en crecimiento acentuado. Los planes futuros contemplan la posibilidad de vender el auto con el motor de 6.600 cm³, previsto para los modelos AM de 1971. Con unos 350 HP, será cuestión de sujetarse las medias con flejes de embalar para evitar posibles caídas . . .

AMX/3 - FICHA TECNICA

Carrocería	de acero
Capacidad	2 puestos
Motor	V-8
Ubicación	central
Capacidad cúbica	6.400 cm³
Potencia máxima	340 HP
Caja de velocidades	Melara, de cuatro marchas
Relaciones de demultiplicación	1ª,2 1:1; 2ª, 1,6:1; 3ª, 1,2:1; 4ª, 0,86:1
Relación final de diferencial	3,45:1
Frenos	a disco, autoventilados, en las 4 ruedas
Distancia entre ejes	2,69 mts.
Largo total	4,46 mts.
Ancho total	1,90 mts.
Altura máxima	1,10 mts.
Despeje	0,15 mts. Cargado: 0,12 mts.
Capacidad del tanque de nafta	96 litros
Peso total	1.402,8 kg.
Neumáticos	delanteros, Michelín X 205x15 traseros, Michelín X 255x15
Consumo	5,7 a 6,7 km/p/litro
Velocidad máxima	257,440 km/h.

ACCION

EN LA

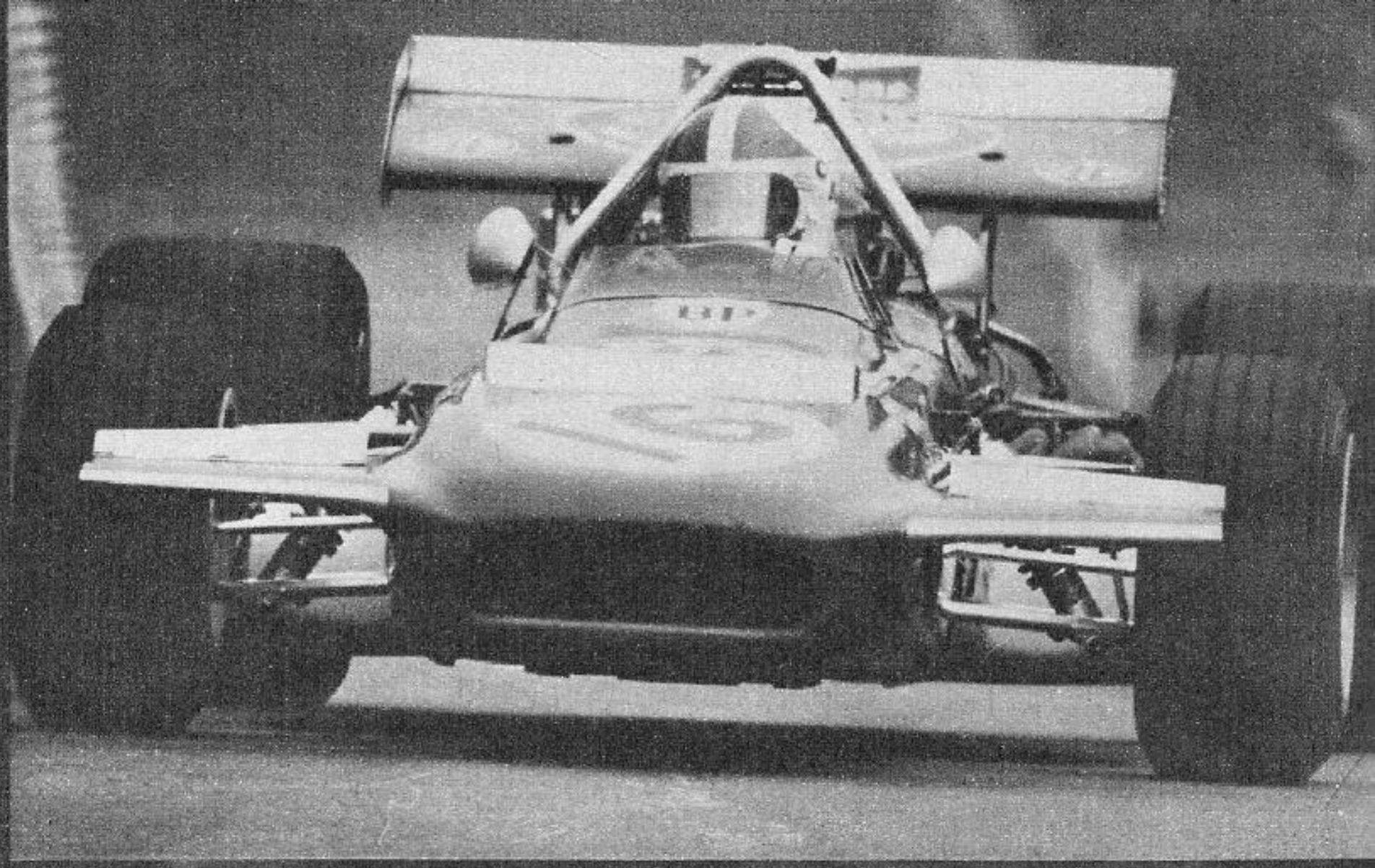
F.1

DOBLANDO EN BRANDS HATCH

El teleobjetivo de Franco Lini, ubicado en las veloces curvas del circuito inglés, nos permite observar en primerísimo plano a los campeones *at office*

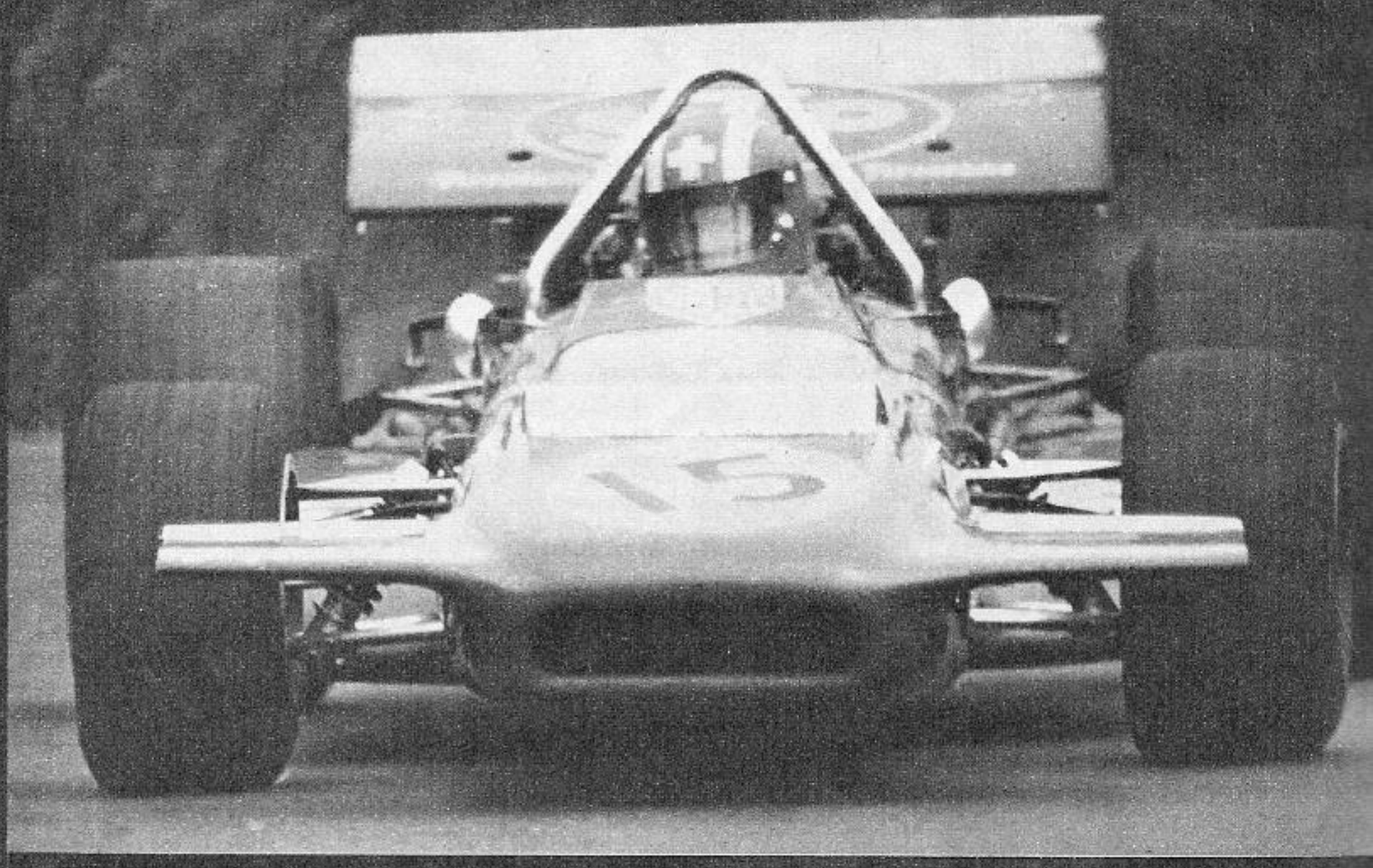
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un ganador polémico y un auto cuestionado. Rindt vira a bordo del Lotus 72, que casi no rola. El nuevo auto de Chapman fue motivo de un intento de descalificación de Rindt a causa de la excesiva altura de su alerón en Brands Hatch.



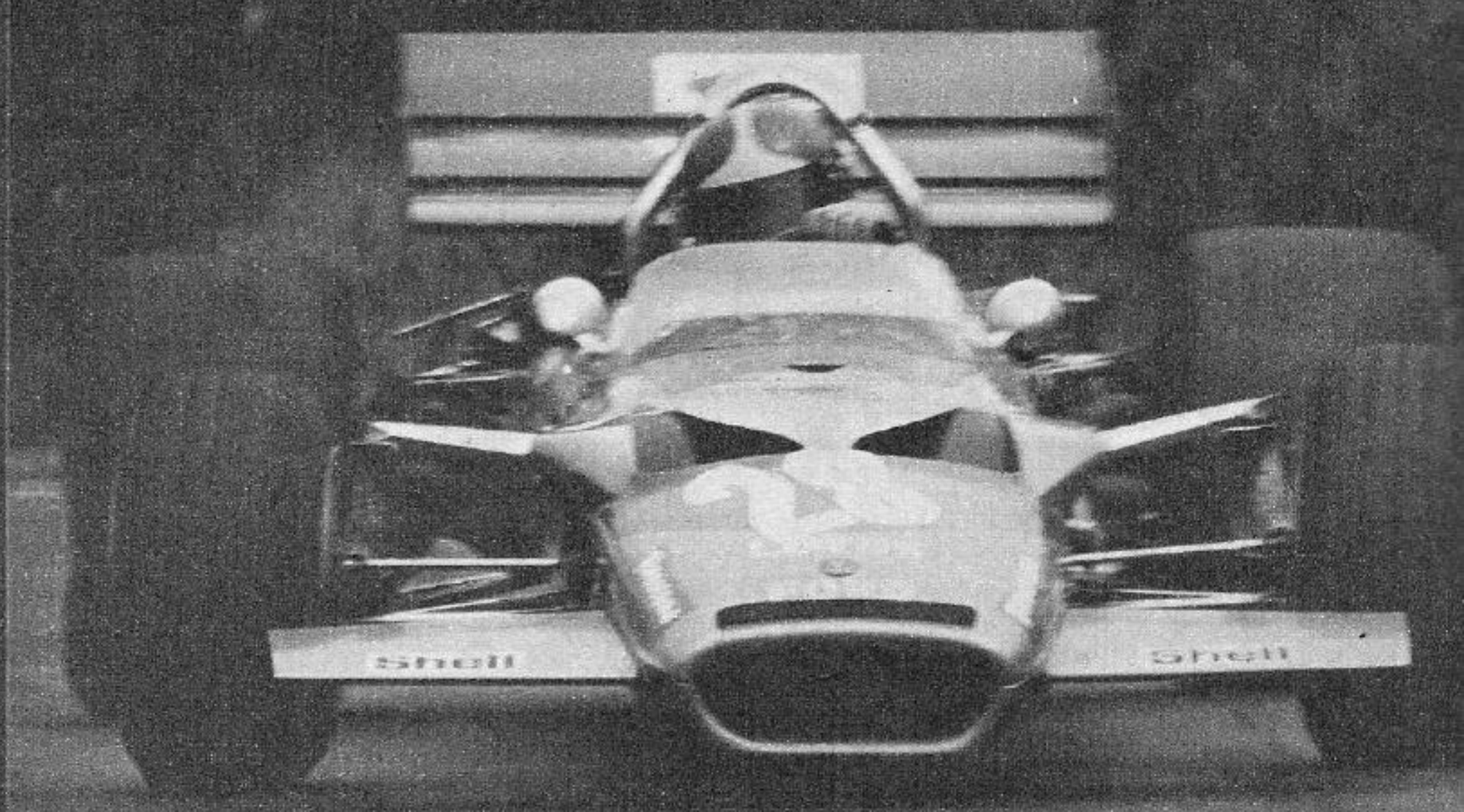
Los March oficiales no andan ni mejor ni peor que el de Jackie Stewart. No tiene un defecto principal al que se le pueda atribuir la falta de resultados, sino que el auto en sí parece ser demasiado ortodoxo. Chris Amon (foto), un verdadero obrero de las pistas, sigue bregando por un triunfo consagratorio.

"¡Mi reino por otro auto!", debe gritar el monarca Jackie Stewart mientras observa revirarse al spoiler delantero derecho. El March no es el auto que se esperaba y el escocés debe emplearse a fondo para estar con los más veloces. Por suerte, parece que el nuevo Tyrrell-Cosworth le da resultado.



Seppi Siffert, en cambio, parece estancado en el elenco estable de F-1. De aquel prometedor ganador en Brands Hatch de hace dos años y del supercapo de SP del año pasado queda sólo una imagen desdibujada por los abandonos en ambas categorías. Calidad tiene . . . ¿será mala racha?

El BRM es la sorpresa del año. Retornó al triunfo en Spa, en manos del "prototypeman" Rodríguez, y es uno de los más veloces en todas las clasificaciones. Oliver (foto) fue segundo en la de Brands, y el V-12 está aún para más.



Y aquí, señores, un tipo que se las trae. De debutante en Fórmula Ford en 1969 al equipo Gold Leaf de F-1 en el '70. Sólo un año para que el brillantísimo brasileño Emerson Fittipaldi logre lo que quisiéramos para un piloto nuestro.

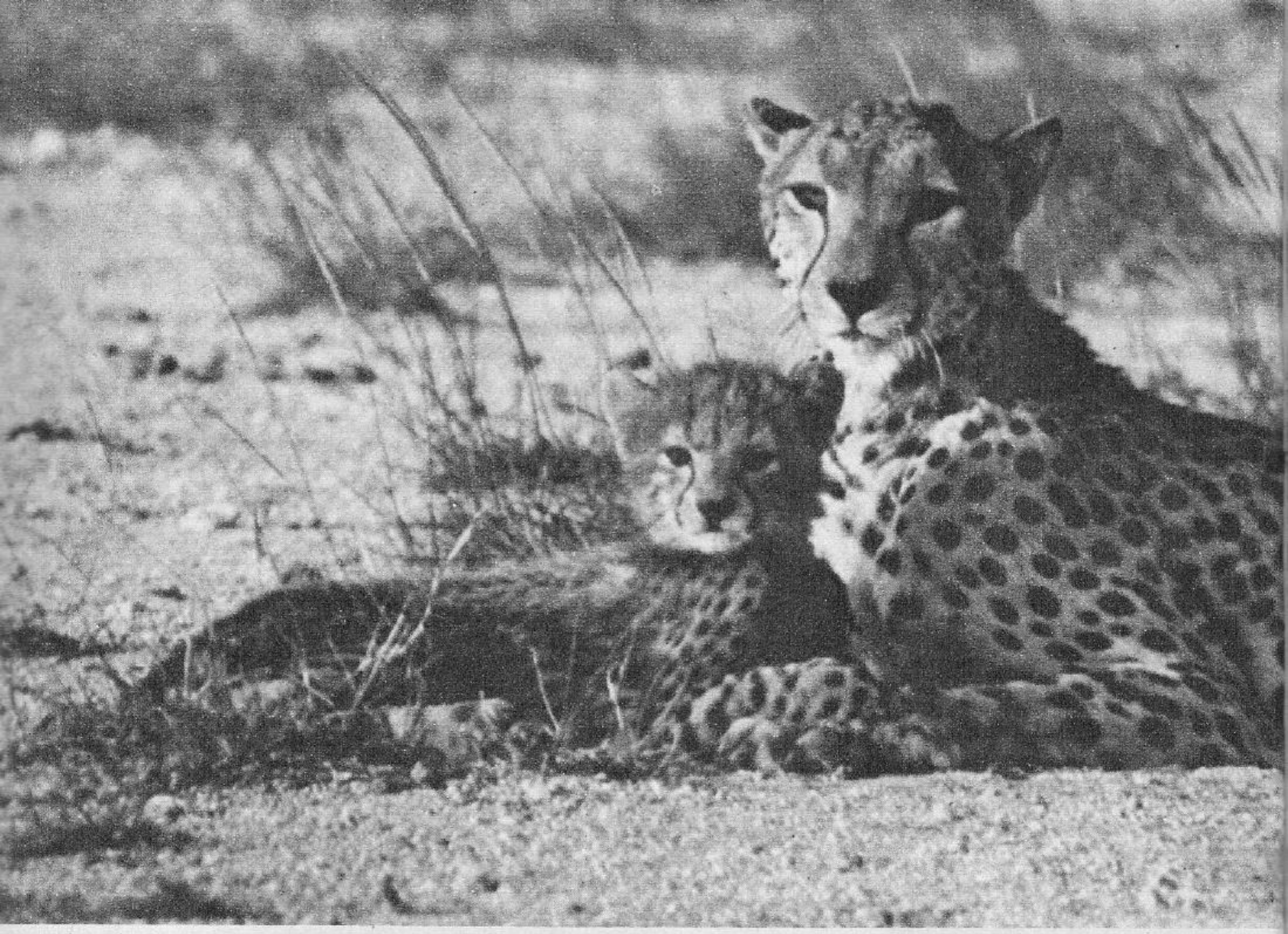


FERRARI 312 BOX

JACKY ICKX

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Enciclopedia de los
el gran éxito nos o

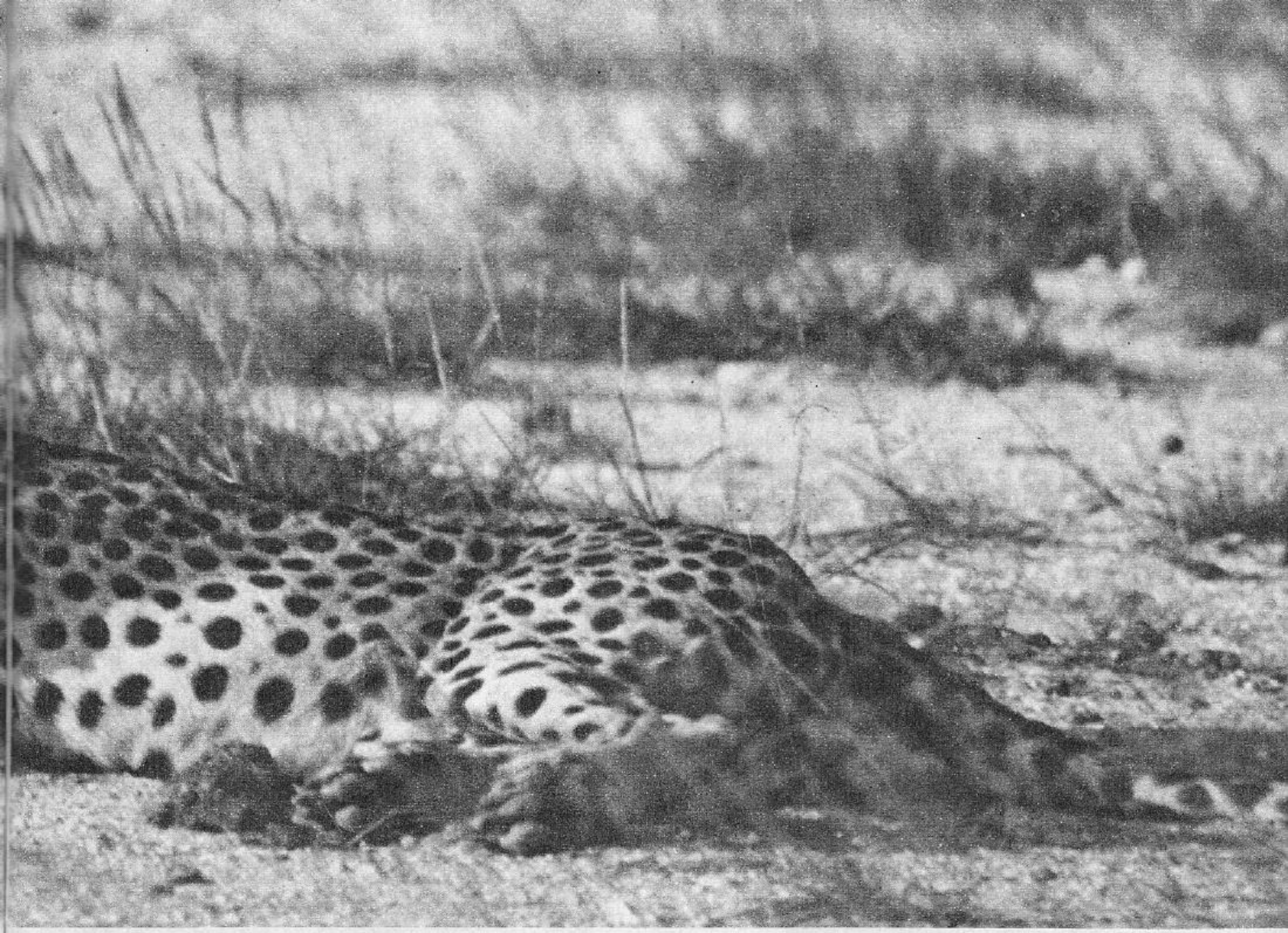
Ahora usted puede formar cómodamente su colección o completarla si le faltan números anteriores.

Los esfuerzos de un prestigioso equipo de sabios, guías, avezados cazadores y audaces fotógrafos han sido reconocidos por más de 500.000 lectores argentinos. La **ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES** sigue adelante con la publicación de nuevos fascículos . . . pero, como los lectores siguen aumentando y muchos se quedaron sin poder conseguir números atrasados, hemos resuelto reimprimir. Por consiguiente, todos los jueves, al mismo tiempo que aparece un nuevo fascículo, se pone en venta la reimpresión de uno de los fascículos anteriores a partir del primer número de la obra. Los fascículos anteriores reimpresos se identifican por el color verde de la guarda de la tapa.

Cuatro años de estudio sobre la fauna del mundo . . . Una obra excepcional realizada en coproducción internacional por **Editorial Abril (Argentina), Noguer (España), Rizzoli (Italia) y Larousse (Francia).**

TODOS LOS JUEVES UN UNIVERSO FASCINANTE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

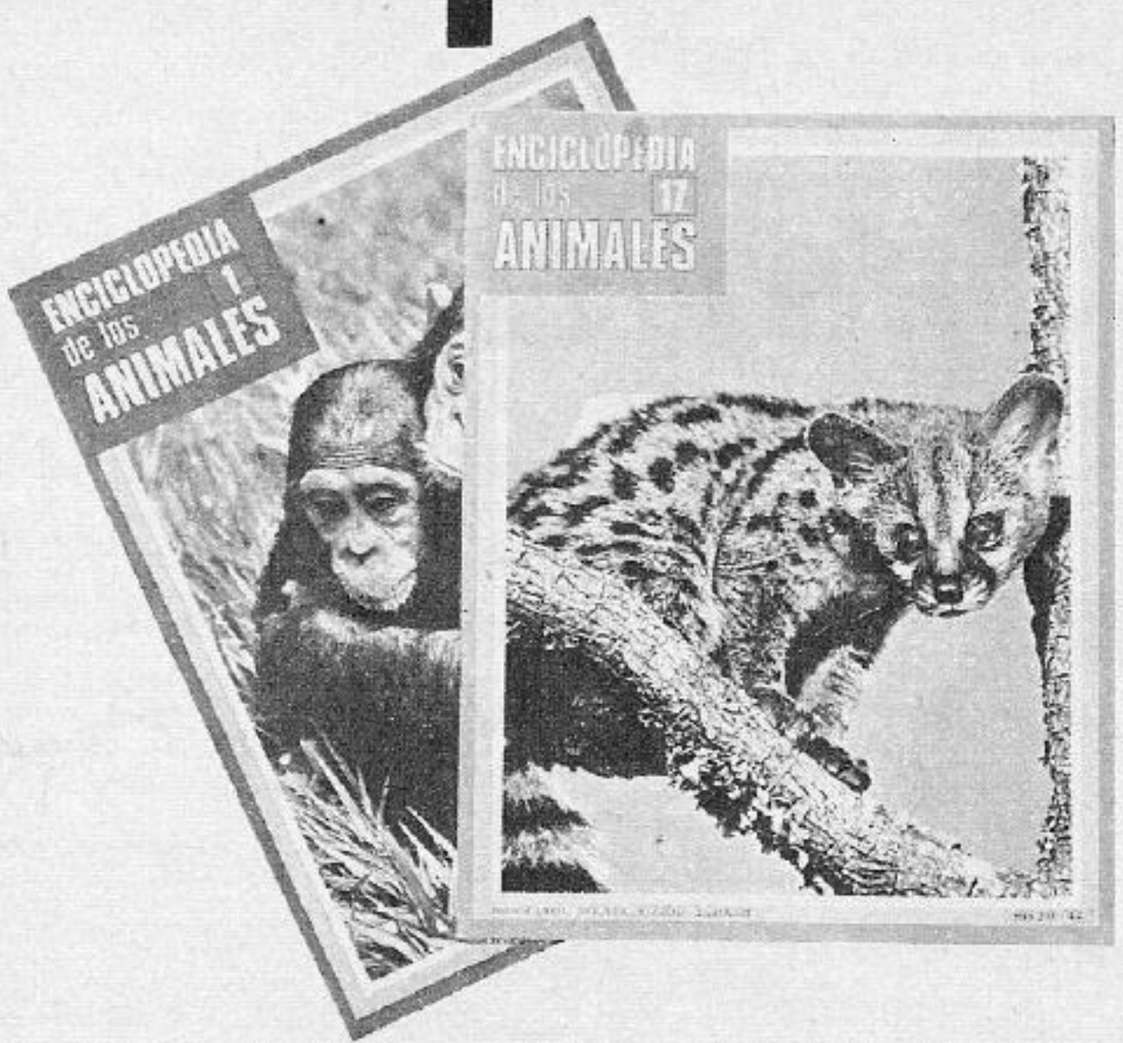


Animales: bliga a reimprimir

El mayor éxito editorial del año

ENCICLOPEDIA de los ANIMALES

Indispensable en toda biblioteca familiar



$ 2.-

RECLAMELO HOY EN SU QUIOSCO DE REVISTAS

Jackie Stewart no sólo es el Campeón Mundial de Conductores en vigencia; también es uno de los más certeros tiradores del planeta. Un sinsabor previo a los Juegos Olímpicos de 1960 lo lanzó al automovilismo deportivo



para Ud. que tiene un PEUGEOT

ERA ROSARIO

"La calidad que no se discute" de su PEUGEOT es materializada por la capacidad de una empresa que analiza y discute cada unidad de su fabricación antes de lanzarla al mercado, para que luego no pueda ser discutida.

En amortiguación, los técnicos de PEUGEOT también adoptaron ***FRIC-ROT/Gabriel*** como equipo original.

Mantenga siempre la calidad de su PEUGEOT con

amortiguadores

FRIC-ROT/Gābriel

los invencibles

FRIC ROT Gabriel

FABRICADOS CON LICENCIA GABRIEL U.S.A. ASOCIADA MAREMONT Cº DE CHICAGO U.S.A.

Mucho se ha hablado de Jackie Stewart en los últimos tiempos, de sus excepcionales dotes de conductor, por supuesto.

Pero lo que no todo el mundo sabe es que el escurridizo escocés llegó a las pistas de autos casi arrastrado por Ken Tyrrell y que su meteórica carrera hasta obtener el título mundial del año pasado fue impulsada en casi la totalidad de su trayectoria por la reconocida avidez de dineros que anima la mayoría de los esfuerzos del inefable hippie. Y pocos saben, también, que en su tierna adolescencia Jackie Stewart practicaba un deporte que sentía mucho más

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

STEWBANG!

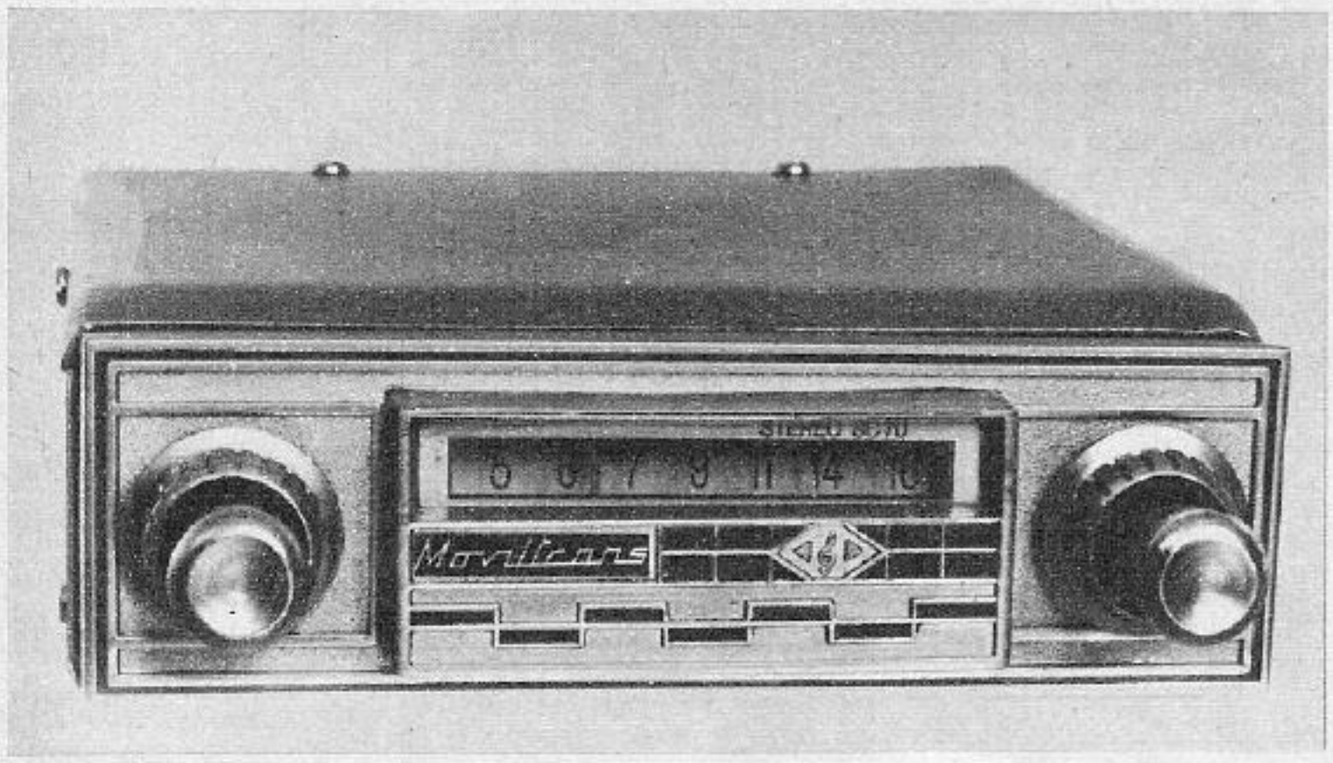
profundamente que el automovilismo: el tiro al pichón.

A partir de los 17 años Jackie se inició en la práctica de este deporte en el North Wales Gun Club, bajo las órdenes del instructor Glynn Jones, quien todavía lo entrena en las breves visitas que le permiten sus compromisos corsísticos, y desde tan temprana edad mostró condiciones suficientemente ideales como para descollar. El tiro al pichón se practica en un campo abierto, con el tirador colocado a cierta distancia de una "trampa" que dispara series de teóricos pichones de paloma a un ritmo bastante veloz y a una velocidad algo superior a la de salida de una paloma real. El asunto consiste en derribar la mayor cantidad de discos de arcilla —que se usan en reemplazo de las palomas para evitar la extinción de la raza— en un tiempo dado; y aunque la empresa parece bastante pelagatos, el joven Jackie tenía ya los fabulosos reflejos que luego lo harían famoso, amén de una puntería de Mandinga, atributos que le permitieron participar en concursos internacionales a pocos meses de su iniciación, y ganar dos años consecutivos la "Coupe des Nations".

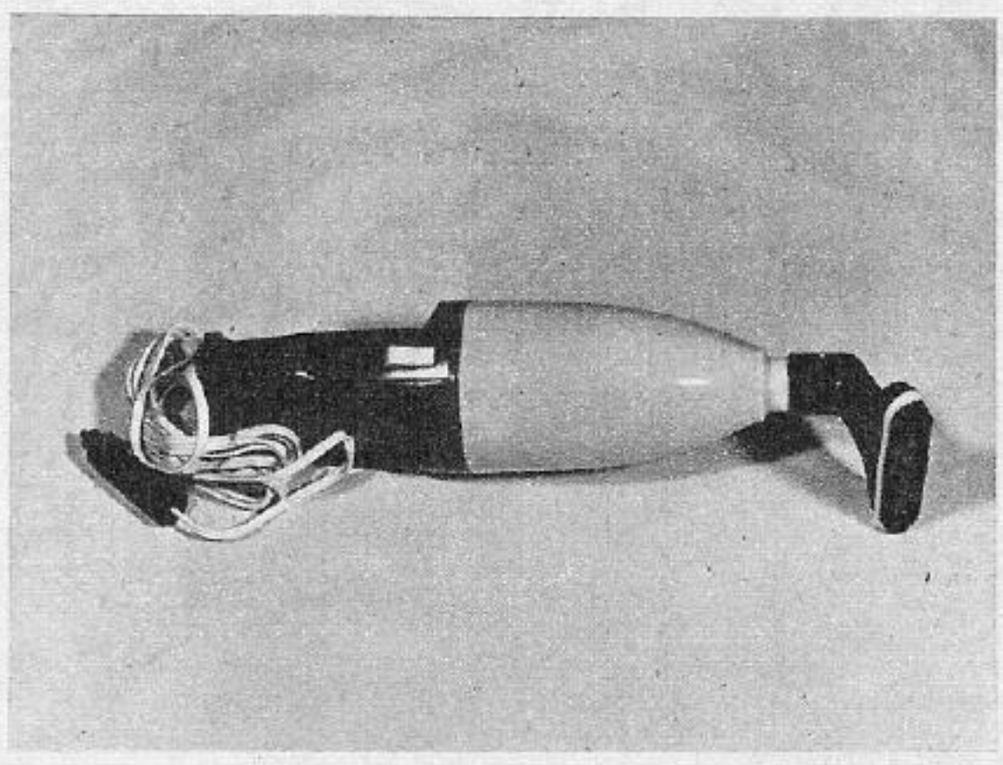
Pero su juventud le jugaría una mala pasada —en lo referente al tiro, por supuesto— cuando erró un tiro fundamental a causa de los nervios, en las pruebas para elegir los representantes británicos para las Olimpiadas de Roma de 1960, perdiendo una oportunidad decisiva para consagrarse como uno de los mejores tiradores del mundo. Esa falla le impulsó a buscar olvido en las emociones de la velocidad, comenzando a correr en ese mismo año en algunas de las tantas carreras de aficionados que se organizan en las "islas promocionales", pero esta inclinación automovilística por el derrape controlado no significó que colgara la escopeta ni mucho menos. Pasadas las Olimpíadas y con Bob Braithwaite consagrado campeón, Jackie lo batió en todas las oportunidades en que pudieron competir, y tiene el orgullo de no haber declinado el invicto ante Braithwaite hasta la fecha, a pesar de no tener Jackie el entrenamiento de aquél.

El resto de la historia de Stewart en el automovilismo es demasiado conocida para que la repitamos aquí, pero en lo que hace a Stewart tirador, no sería nada raro que si un día decide retirarse de la actividad que lo lanzó a la fama y la fortuna, siga siendo noticia, Browning en ristre y volteando platillos, en los concursos de tiro más importantes del mundo.

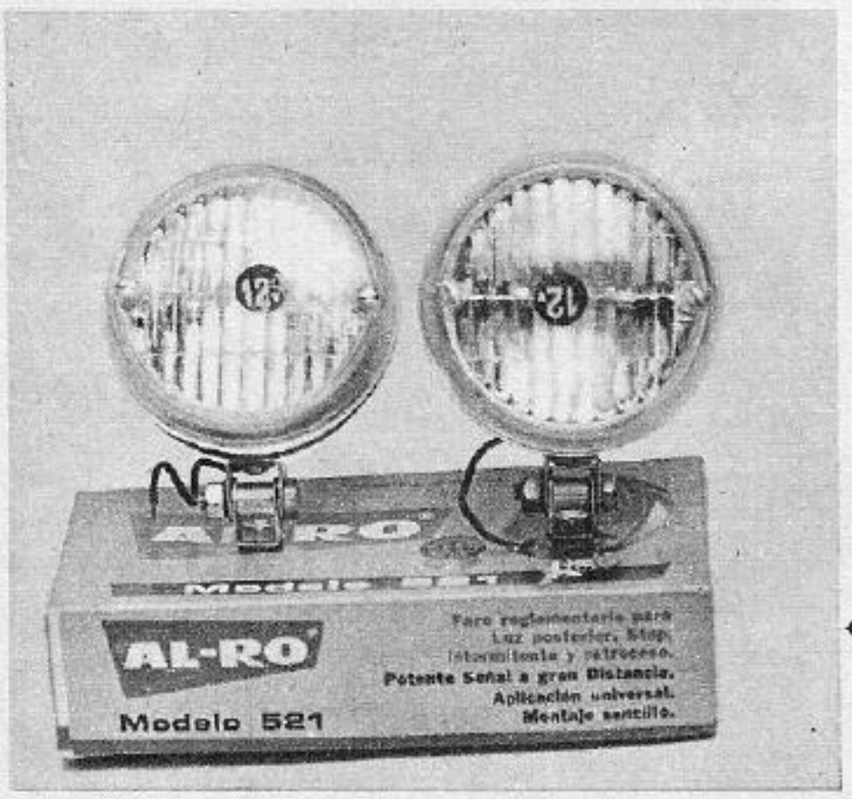
la vidriera de corsa



▲ Autorradio "Moviltrans" reversible, 2 años de garantía, con cambio inmediato, $ 95. Moviltrans, Av. Forest 762, Capital.



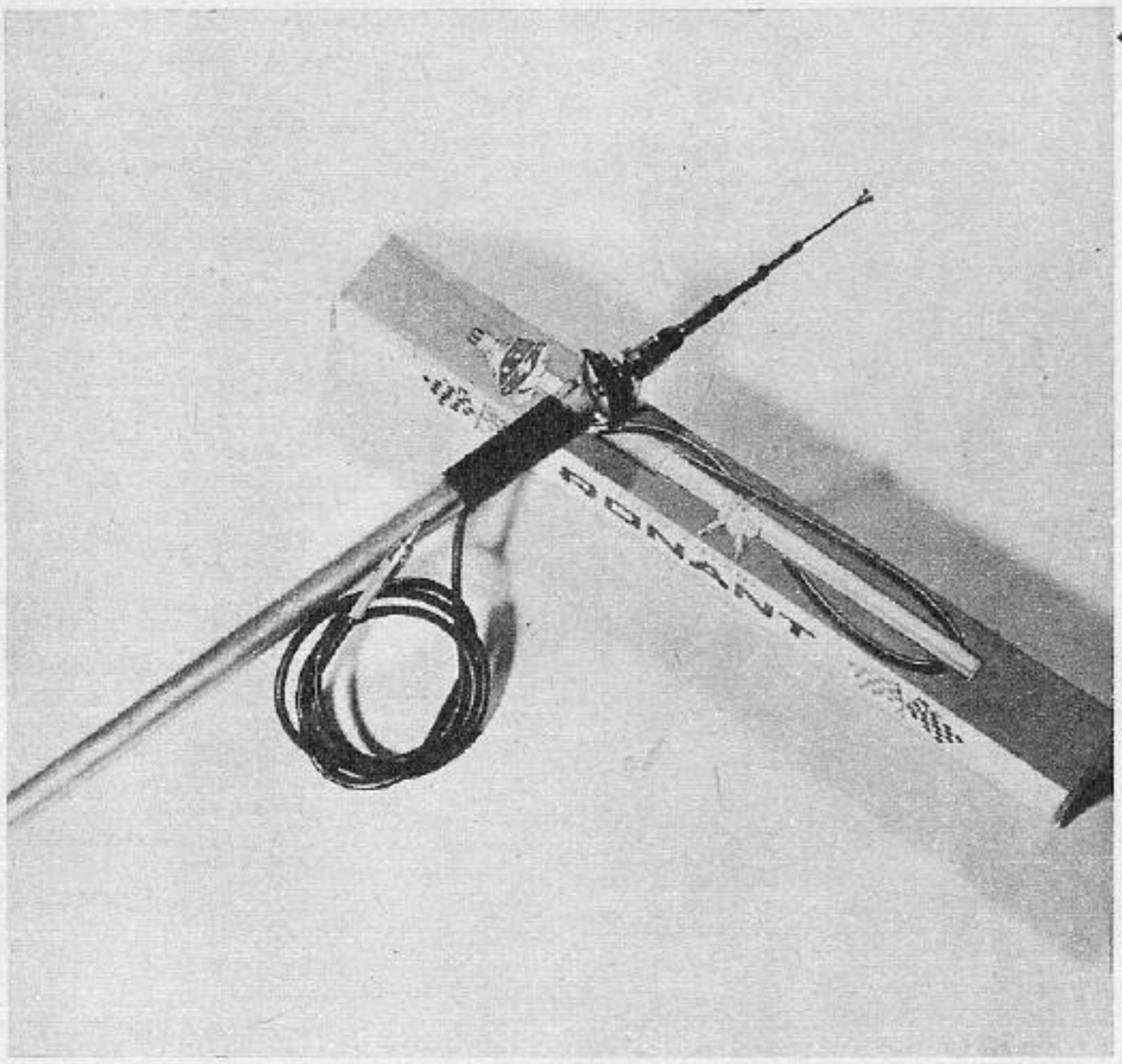
▲ Aspiradora para auto, se conecta directamente al enchufe del encendedor, o a la batería, con un acople, $ 45. Todo-Car, Av. Maipú y San Martín, Vicente López.



◀ Faro especial para "marcha atrás" Al-Ro, $ 6,50. Anglo-Franc, Av. Alem 1110, Capital.



◀ Linterna de alta luminosidad, cromada, $ 16. En Estaciones de Servicio Shell.



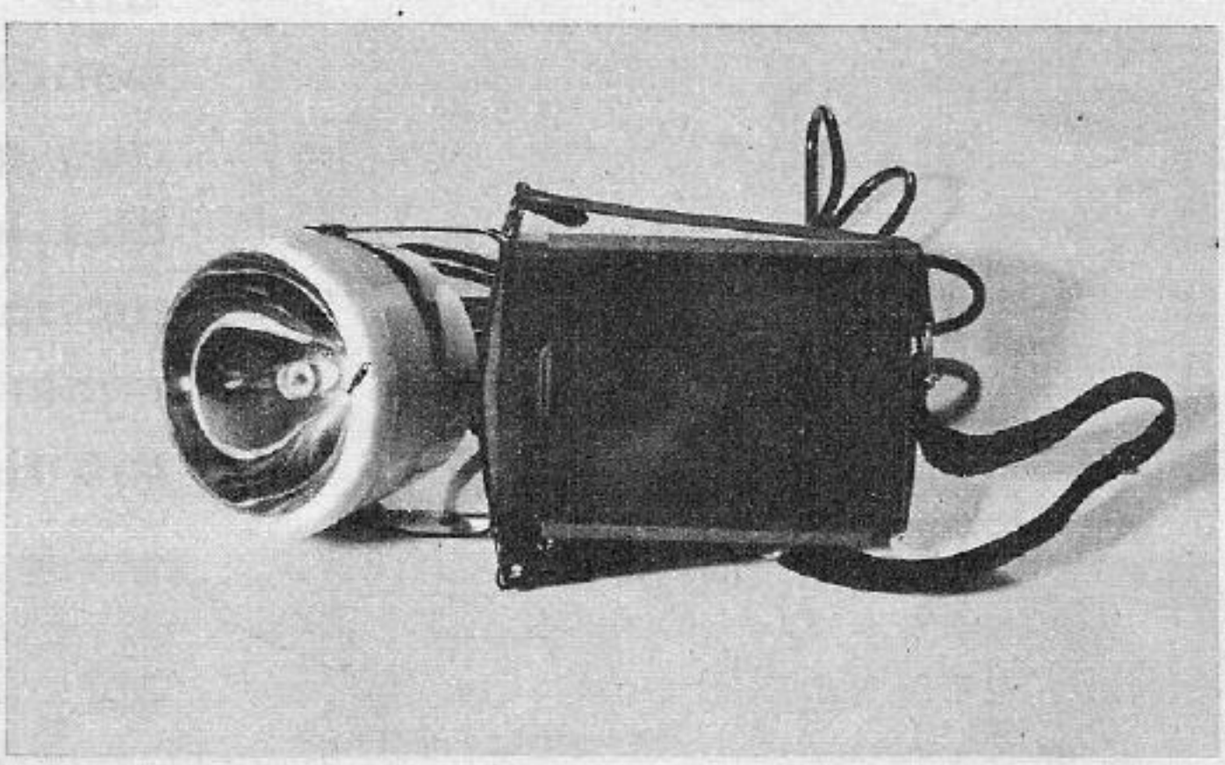
◀ Antenas para autorradios, de 3 ó 4 tramos, desde $ 15. Autopista, Cochabamba y Pichincha, Capital.



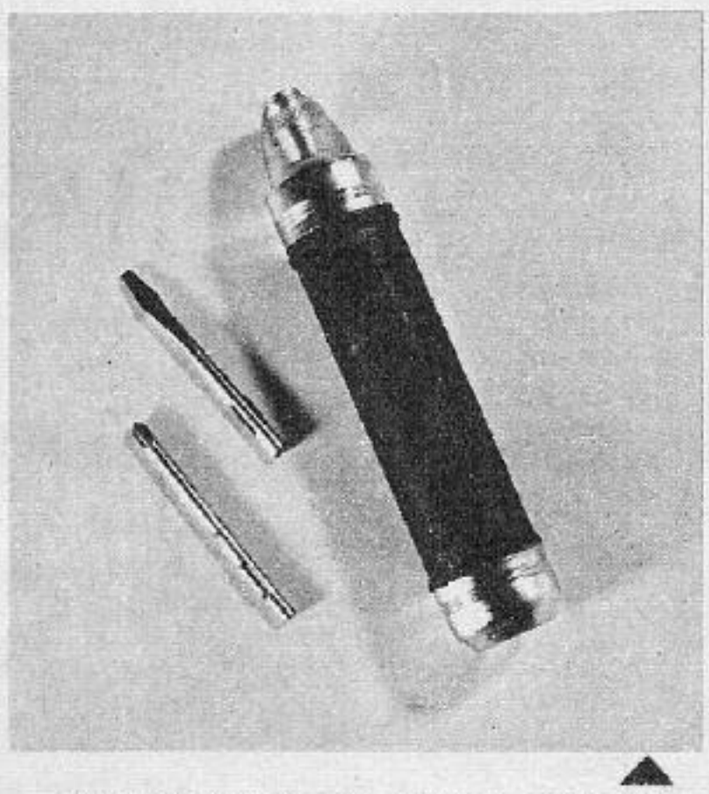
▶ Un práctico aparatito para que los padres Corsas lleven al "nene" en su auto sin peligro, $ 14,50. En Estaciones de Servicio Shell.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

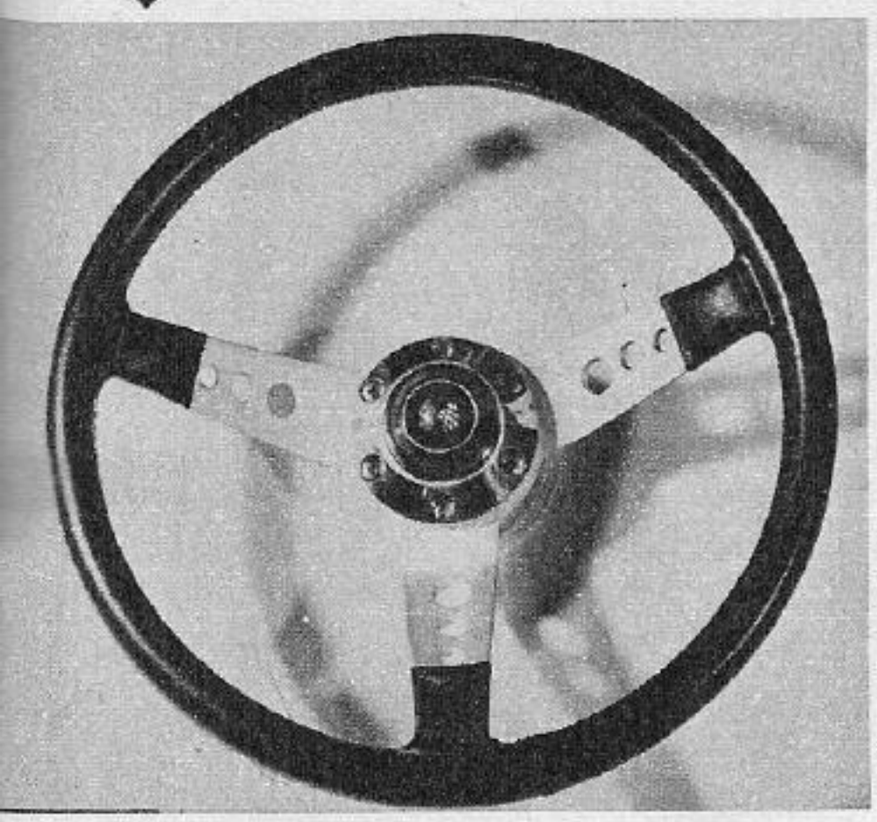
Linterna autoportable, 4 elementos, marca Autopista, $ 10. Autopista.

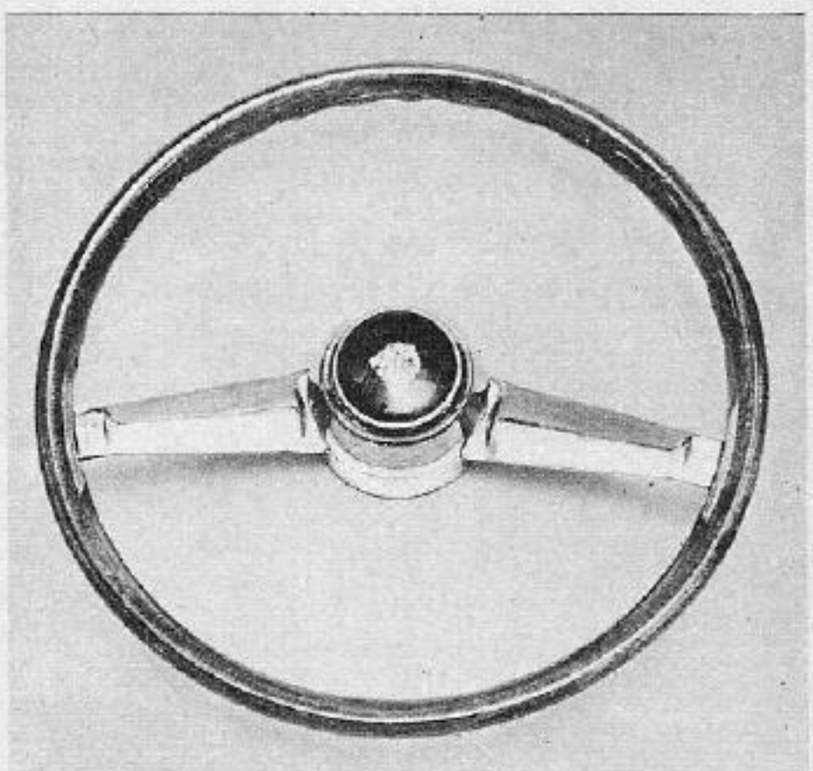


Volante Fórmula-1, para Chevrolet, 38 cm de diámetro, $ 172. Autopista.



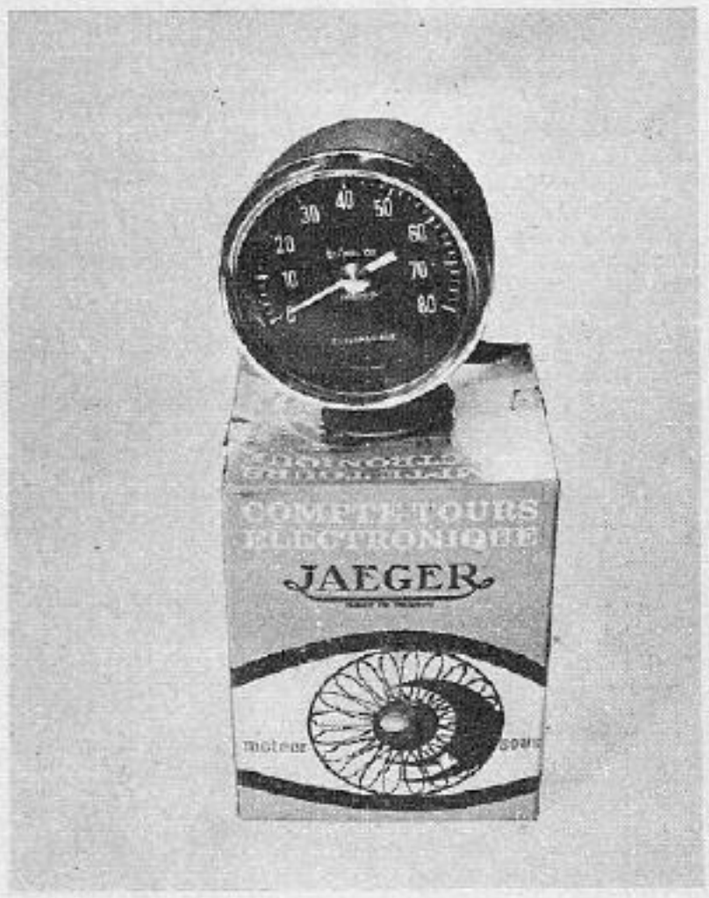
Encendedor de gas para el automóvil, $ 35. En Estaciones de Servicio Shell.

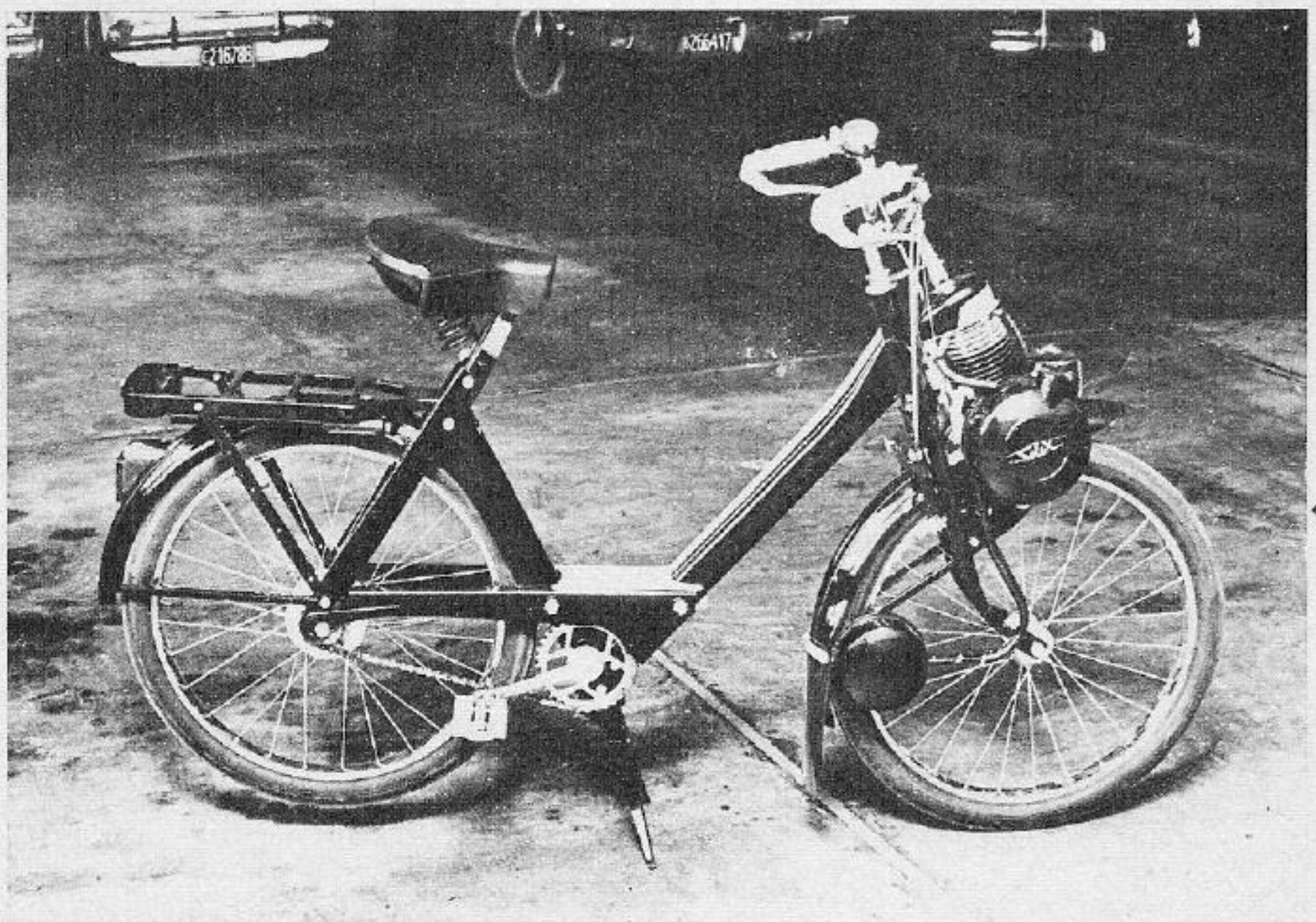




Volante deportivo para Peugeot 404, de madera, "último modelo", $ 190. Anglo-Franc.

Tacómetro Jaeger, electrónico, diámetro 8 cm, importado de Francia, $ 195. Autopista.





Moto-bicicleta "Velosolex" 3800, un nuevo vehículo que hace furor en Europa (7 millones de unidades fabricadas), importada de Francia, su país de origen. Lleva montada en su rueda delantera un eficiente motor de 49 cc. De fácil manejo, un simple movimiento de palanca desacopla el motor, pudiendo usarse la máquina como bicicleta (un verdadero "chinchorro" para los automovilistas), $ 1.295. Argensol S.A., J. E. Uriburu 460, piso 3º, Capital Federal. Agentes en todo el país.

Todos los precios son en pesos Ley 18.188.



PREPAR

Una preparación sencilla, barata, y que puede ser hecha hasta por un mono. Cómo lograr sacarle unos cuantos HP más al Ci-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

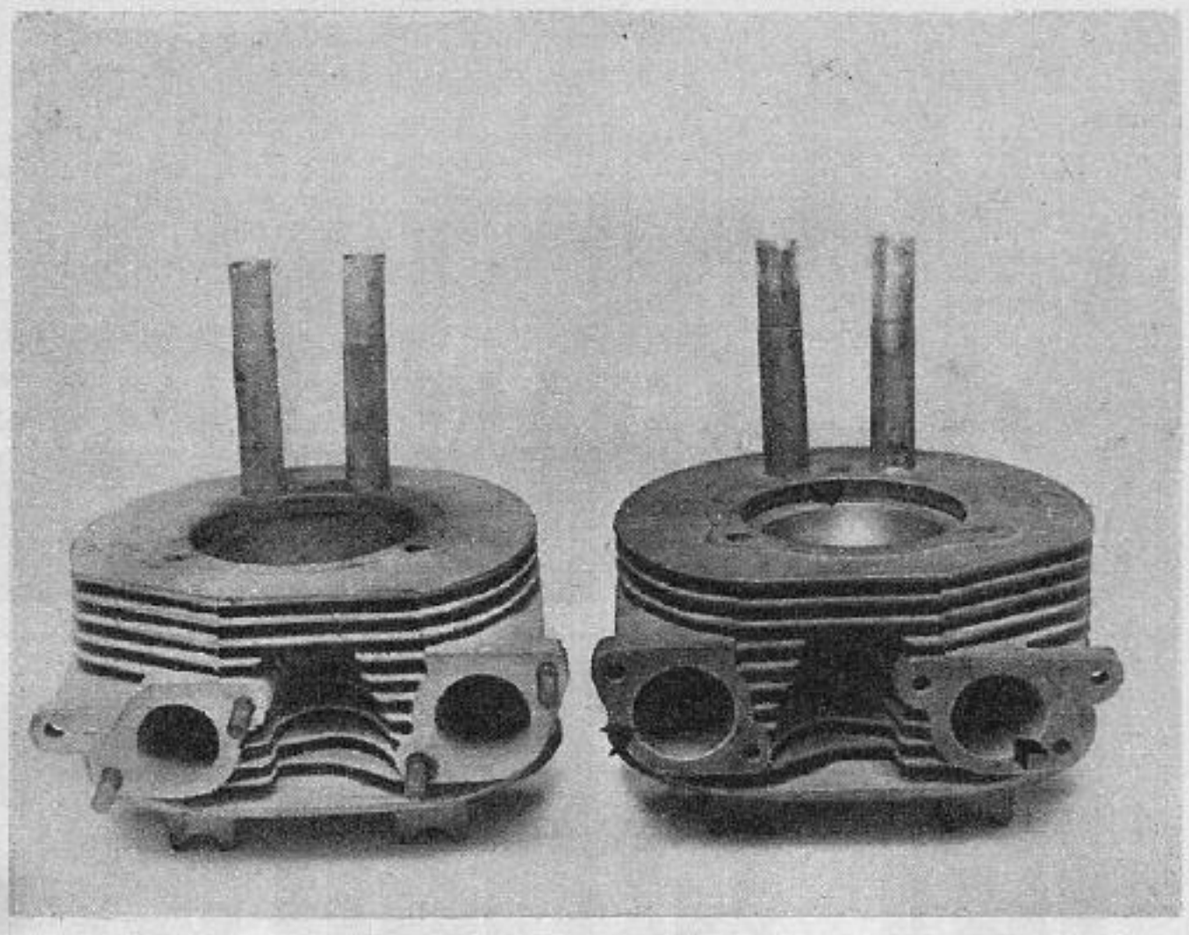
ACION DEL CITROËN 2 CV

troën 2 CV sin muchos cambios y, por sobre todo, sin necesidad de disponer de un gran taller o de costosas herramientas

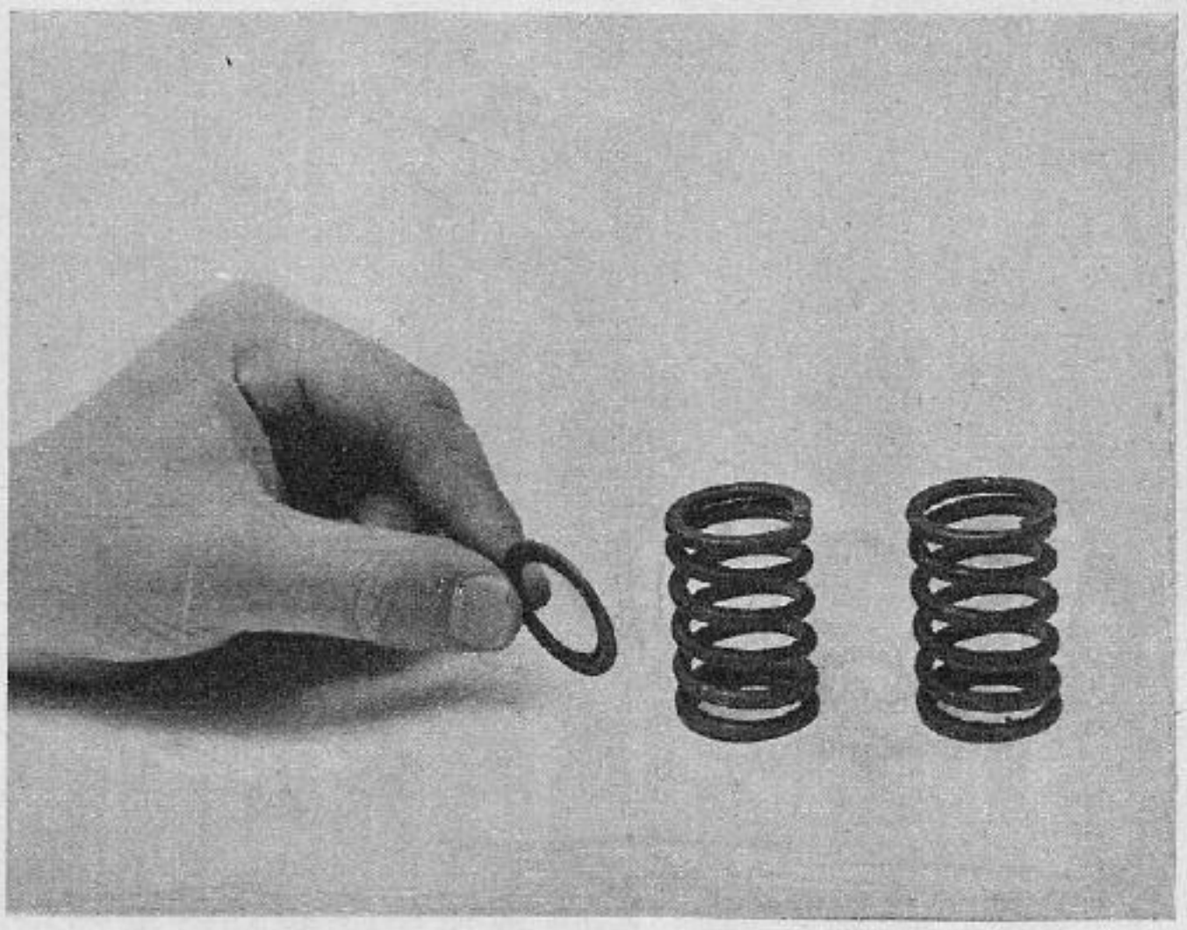
Su aspecto es la negación de todos los cánones tradicionales en cuanto a qué es lo que se entiende por un automóvil. Sus prestaciones —si hacemos abstracción de su corta cilindrada y de su economía operativa— no son deslumbrantes. Estéticamente es francamente feo. Y, sin embargo, no hay usuario de ninguna marca tan fanático y tan defensor de su automóvil como el propietario del 2 CV. El muy particular y a la vez heterogéneo conjunto de usuarios del Citroën siente hacia su cochecito un cariño particular que en general no se advierte en otros casos.

Y con la fiebre de las carreras cuadreras en el interior, le llegó al 2 CV el turno de demostrar sus bondades para el deporte. No hay nada más divertido que ver doblar a un pelotón de patitos feos a... 60 km por hora. Así es que proliferaron estas carreras en circuitos, algunas de tipo "endurance", como las 12 Horas de 25 de Mayo o las 24 del Autódromo, además de las consabidas presencias de los Citroën en cuanto rally se corra en el país, ya que su comportamiento en caminos de mal piso los hace especialmente aptos para lograr buenas clasificaciones.

Pero, ¿cómo hacer para que el 2 CV mejore su performance, aunque más no sea en la medida de lograr entre 10 y 20 km más de lo que indica el catálogo de fábrica para su velocidad máxima? Para tratar de dilucidar este tema recurrimos a dos especialistas: Juan Carlos Tomalino y Norberto Pastura, quienes juntamente con Codina son propietarios del taller T.C.P. Automotores ubicado en Dorrego 2563 de Sarandí. →

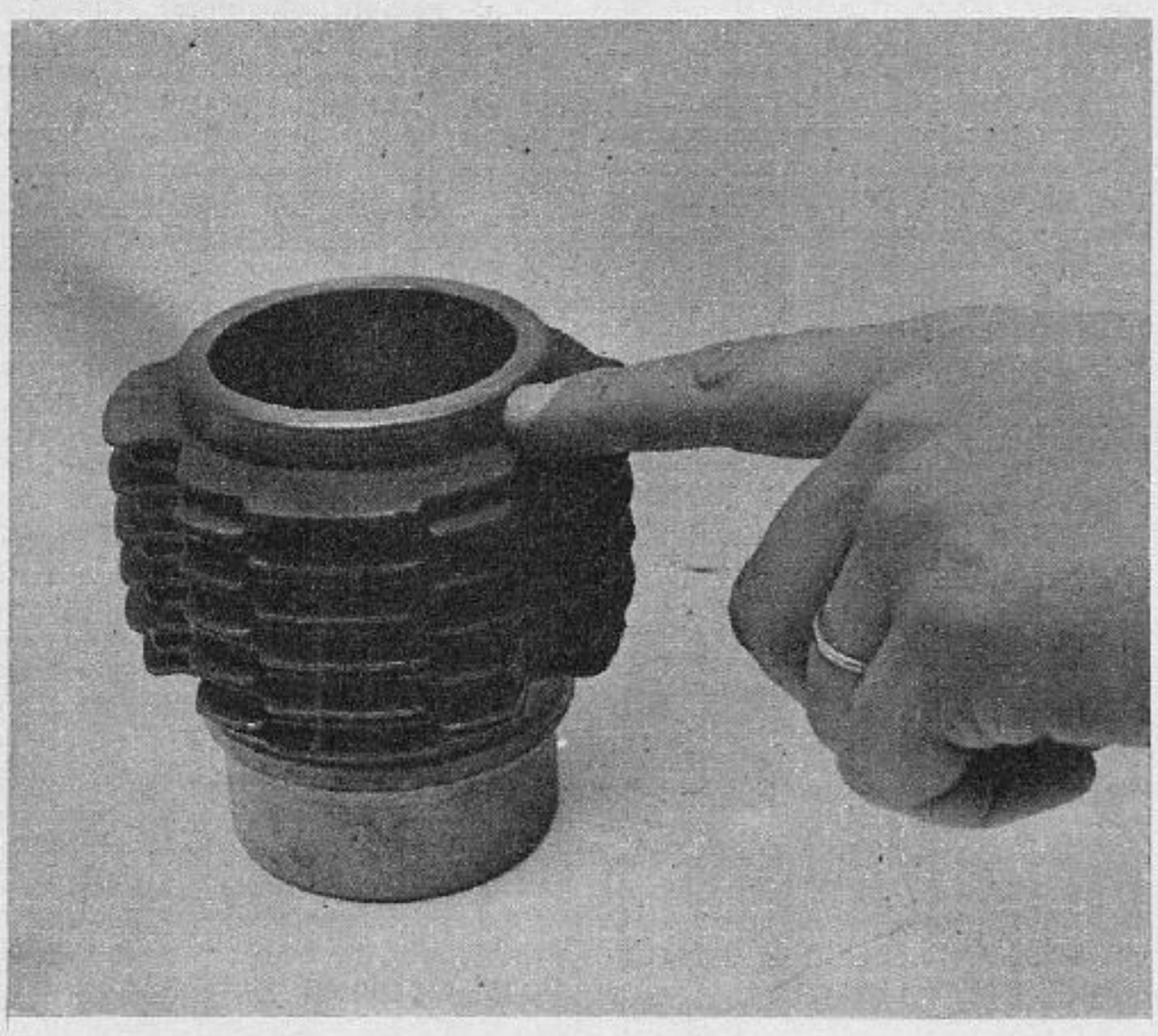


Las dos tapas de cilindros. La de la izquierda está standard, pero ya arenada. En la segunda están marcados con flechitas los conductos y cámaras pulidos. Nótese la diferencia de los diámetros de aquéllos con respecto a los de la tapa original.

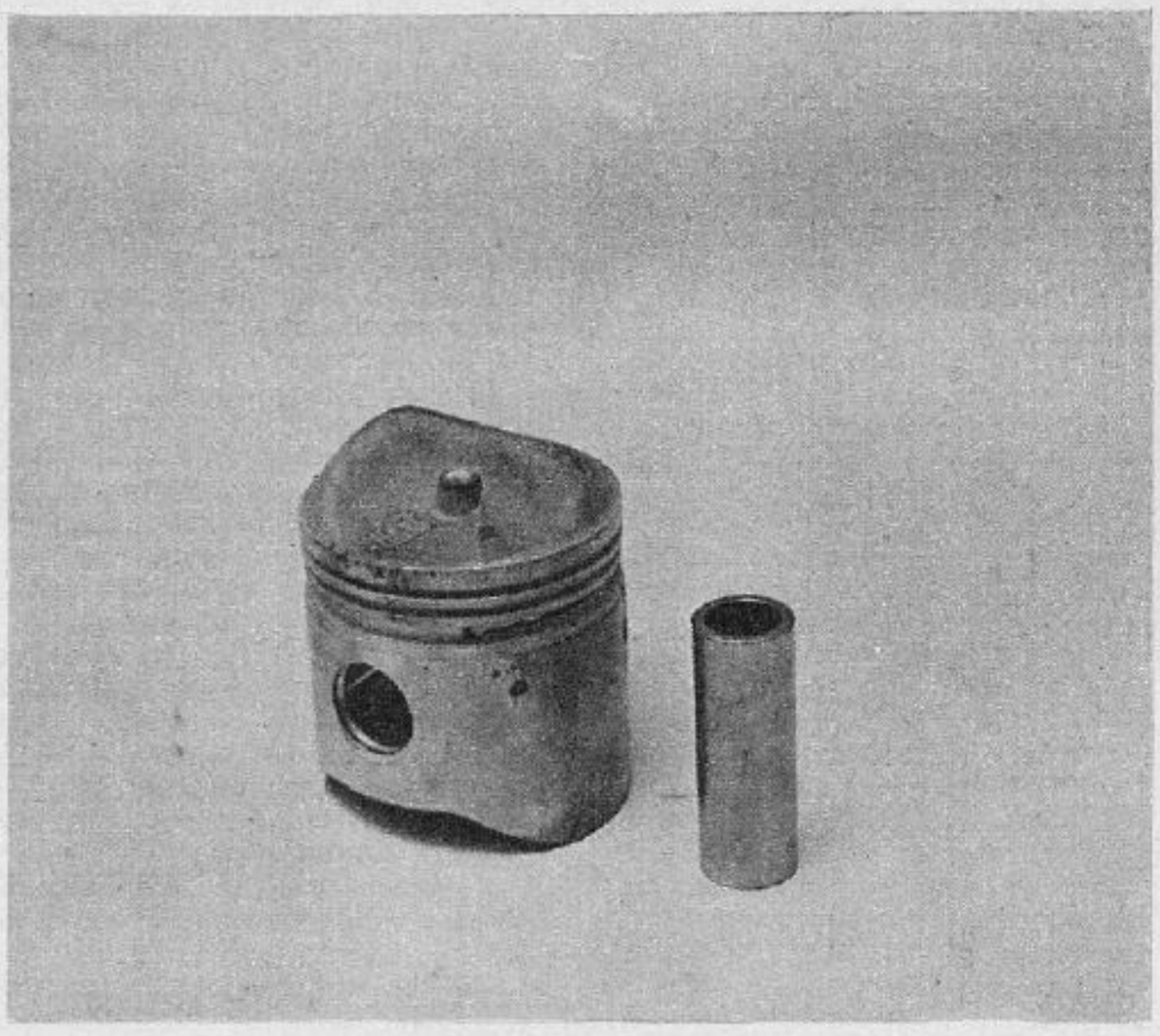


Los resortes de válvulas se suplementan con una arandela. Son los mismos que trae el motor standard.

A los cilindros hay que rebajarles, en su borde superior, unas ocho décimas, trabajo para el cual se requiere un torno.



Se utilizan los standard, a los que se les dará una pequeña pulida en su cabeza. Usese el perno original.





PREPARACION DEL CITROËN 2

Ambos son técnicos mecánicos y tienen antecedentes con varios 2 CV preparados, incluyendo los Citroën del equipo de rally, y, en colaboración, el F-4 de Cavalín. Luego de siete años de trabajar en Citroën Argentina, Pastura y Tomalino se establecieron allí.

La preparación que damos a continuación es la que llamaremos básica y que admite que en el motor así tratado se utilicen sin ningún tipo de problemas las naftas especiales de surtidor.

EL MOTOR

Las partes susceptibles de cambio o modificación son las siguientes: a) Tapa de cilindros. b) Resortes de válvulas. c) Cilindro. d) Pistón. e) Múltiple de admisión. f) Carburador. g) Tope de contrapeso de levas de encendido. h) Volante del motor. Veamos todos los elementos parte por parte.

a) **Tapa de cilindros.** Antes de comenzar a trabajar con la tapa conviene mandar a arenar la pieza completa. Para mayor comodidad se pueden retirar antes las guías de válvulas. El trabajo tiende a mejorar el flujo de gases, por lo tanto se procederá a pulir a espejo los conductos de admisión y escape. Esto se puede llevar a cabo con una amoladora pequeña (de eje flexible) provista de una fresita o piedra, para luego terminar a mano con lija al agua o tela esmeril muy fina embebida en aceite liviano o en su defecto querosene. No se rebajará la tapa, ya que la compresión se aumentará trabajando sobre el cilindro. Aunque no es muy necesario, dado que las guías de válvulas originales de fundición dan buenos resultados, éstas pueden ser reemplazadas por otras similares pero de bronce antifricción.

b) **Resortes de válvulas.** Se usan los originales, pero suplementados con una arandela, que es precisamente la que lleva la tuerca del piñón de dirección del mismo coche. Se recomienda colocar también platillos de válvula de nuevo modelo (1969 en adelante).

c) **Cilindros.** Lo único que hay que hacerles es rebajar de ocho a diez décimas en su borde superior. La luz entre puntas de aros de pistón tendrá que ser del orden de 0,4 mm. Los aros son los mismos standard.

d) **Pistones.** Se evitarán las asperezas en la cabeza de este elemento, para lo cual se pulirá cuidando de no quitar demasiado material, cosa que tendría un efecto contrapuesto al buscado al disminuir la relación de compresión.

e) **Múltiple de admisión.** Para trabajar en esta pieza habrá que tener terminada ya la culata (o tapa de cilindros), ya que además de pulir hasta donde alcance la mano todos los extremos abiertos, habrá que igualar los orificios de las bridas del múltiple con las entradas de la tapa de cilindros, eliminando así escalones. Para esto lo más conveniente es valerse del popular azul de Prusia, que con sus marcas detectará cualquier desnivel. Lo mismo se hará con la brida que toma al carburador.

f) **Carburador.** Pulir a espejo garganta y venturi, pero utilizando solamente lija muy fina. El gicleur de baja se reemplazará por uno de 45 (el standard es de 42 ó 42,5). El de alta podrá ser de 125, 130 ó 135, según la ocasión y las condiciones ambientales. Es importante revisar el eje del carburador para detectar cualquier juego, que comprobado llevará a cambiarlo por uno de supermedida, trabajo delicado que requerirá la mano de un especialista. No olvidar asentar la base del carburador para obtener una superficie perfectamente plana.

g) **Topes de levas de encendido** (ubicadas en la punta opuesta al árbol de levas). Abrir de 15 a 20 décimas en el extremo superior.

h) **Volante de motor.** Cambiar por el de la furgoneta, al que se le efectuarán unos 12 agujeros dispuestos radial y simétricamente, de unos 12 mm. Luego llevar a balancear el volante. También se puede dejar el volante original, en cuyo caso no se lo debe modificar ni alivianar.

Esto en cuanto al motor propiamente dicho; ahora veamos otras cositas. i) Silenciador. j) Filtro de aire. k) Encendido. m) Embrague. n) Bujías. o) Dirección. p) Cubiertas. q) Suspensión y amortiguación.

i) **Silenciador.** Cortar trasversalmente el disparador (denominación que corresponde al primer "silenciador"), vaciar y luego soldar uniendo las partes cortadas. La misma operación se realizará con el silenciador trasversal.

j) **Filtro de aire.** Abrir el cuerpo y retirar el elemento filtrante de viruta o lana de acero, y rearmar.

k) **Encendido.** Poner a punto con lámpara de gas de neón y avanzar un diente y medio con respecto al punto standard indicado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¡ . . . . . !



Rado
es insólito
Por eso
hoy le regala
un
apasionante
safari
al corazón
de South Africa.
Conocerá las
minas de diamante.
El salvaje
Kruger Park.



¡GRRRRRR!
Y su coraje
se pondrá
a prueba en
un
coto privado
de caza.



Luego viajará
a Suiza.
El país de
Rado.
Elija una de las
tres modelos!
Ella le
guiará por sus
increíbles ciudades.



(1)
Anne Angus
90 - 60 - 90
26 años
modelo



(2)
Bárbara Witz
88 - 62 - 87
23 años
esquiadora
profesional



(3)
Ivonne Carte
89 - 60 - 90
22 años
modelo
Good Luck

Elijo la modelo Nº: .....
Nombre: .....
Dirección: ..... Localidad: ..... Pcia.: .....
Edad: .....
Uso un reloj (citar realmente la marca actual) .....

Remitir a Casilla de Correo 2465 - Correo Central - Capital

La participación es libre y gratuita. Y no implica compromiso de compra alguno. Entre todos los cupones recibidos se extraerá uno al azar. El remitente del mismo se hará acreedor (jet y hoteles, estadía, todo pago, 15 días) a este fabuloso viaje: Buenos Aires - Río de Janeiro - South Africa: Johannesburgo/Pretoria/Premier (minas de diamante) - Kruger Park: Randepruit - Olifants - Letaba/Reservas de caza privadas - Suiza: Zurich - Saintz Moritz - Biel - Berna - Río de Janeiro - Buenos Aires.

Volará por South African Airways.

para Playboys! con RADO.

CV

m) **Embrague.** Se le colocan tres resortes más a la placa en las perforaciones que ya trae la placa standard. De seis resortes que trae de fábrica se la llevará a 9 resortes. Pero como la placa standard trae resortes de mayor fuerza que los otros tres, se retirarán éstos y se colocarán todos iguales, es decir similares a los más duros. También se puede, directamente, cambiar la placa por la de la furgoneta.

n) **Bujías.** Usar Champion H-8.

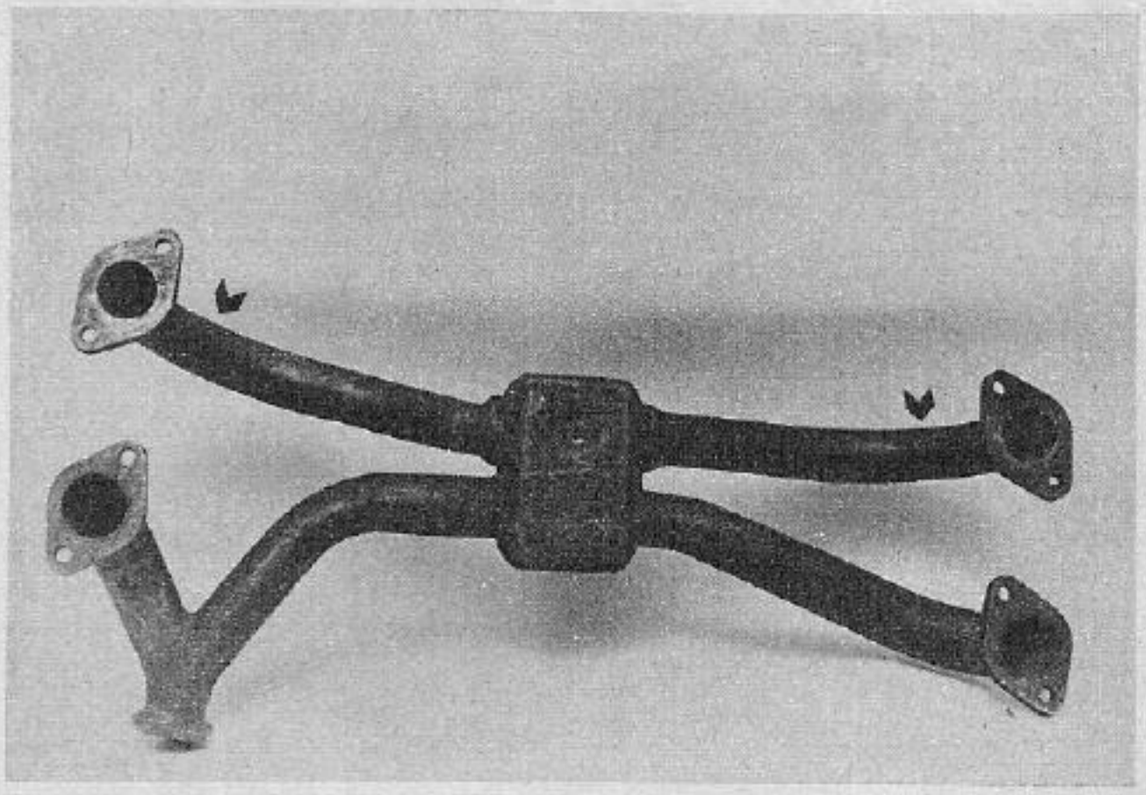
o) **Dirección.** Es importante alinearla perfectamente para evitar eventuales frenados por rozamientos.

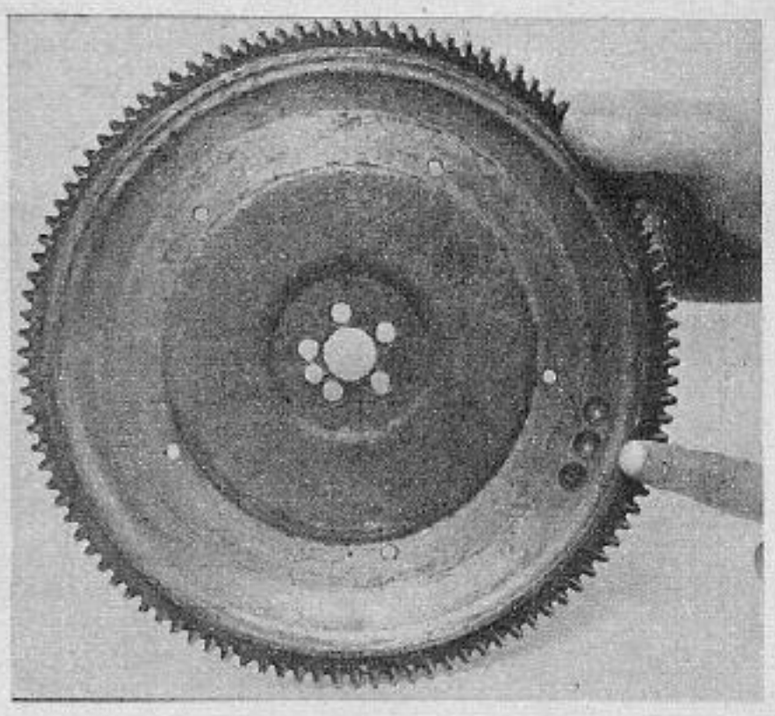
p) **Cubiertas.** Para pista o circuitos asfaltados son recomendables las Michelin X, mientras que para rutas de caminos varios la Fate Radial. En el primero de los casos la presión deberá ser en todas las ruedas de unas 40 libras, mientras que en el segundo entre las 28 y las 32.

q) **Suspensión y amortiguación.** Se endurece la amortiguación llevando los frotadores (amortiguadores de fricción) a una tensión de 4 kilográmetros, para lo cual es posible recurrir a un concesionario Citroën a los efectos de hacer la pertinente comprobación. Para pista es aconsejable "bajar" la suspensión, para lo cual se subirá al coche sobre caballetes y se desenroscarán totalmente los terminales de las varillas de suspensión. Hecho esto se las roscará de 15 a 20 milímetros. Vuelto el artefacto a posarse sobre sus cuatro ruedas, se nivelará regulando con los mismos terminales, pero siempre enroscándolos más.

Con estos consejos el auto tiene que andar más y con mayor seguridad. Los 18 HP que eroga el modelo standard se incrementarán hasta los 22 aproximadamente, mientras la relación de compresión subirá de los 7,5:1 hasta los 8,4:1. La luz de platinos y la de válvulas será inalterada.

Pero si se quiere aún "un poquito más", se puede trabajar con el árbol de levas y con las válvulas de admisión y escape. Al árbol se le modificará el cruce, dándole un valor de 30°/30° o de 45°/45°, sin variar la alzada para impedir que las válvulas choquen con el pistón. En caso de querer agrandar las válvulas, en alguna rectificadora se tendrá que variar, lógicamente, el asiento de éstas, que de 39 y 32 mm respectivamente para admisión y escape,

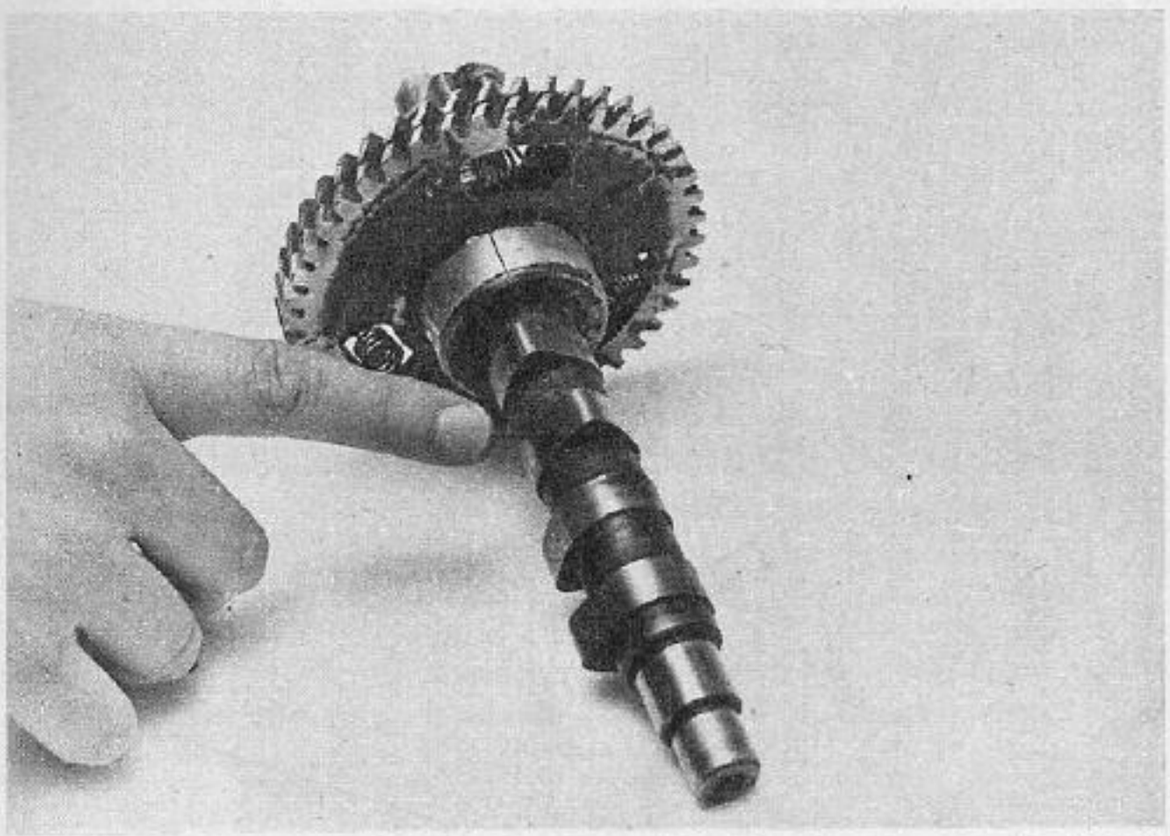




En el múltiple de admisión el trabajo fundamental será pulir hasta donde se pueda —marcado con flechitas— los conductos de admisión. También habrá que emparejarlos con las entradas de la culata.

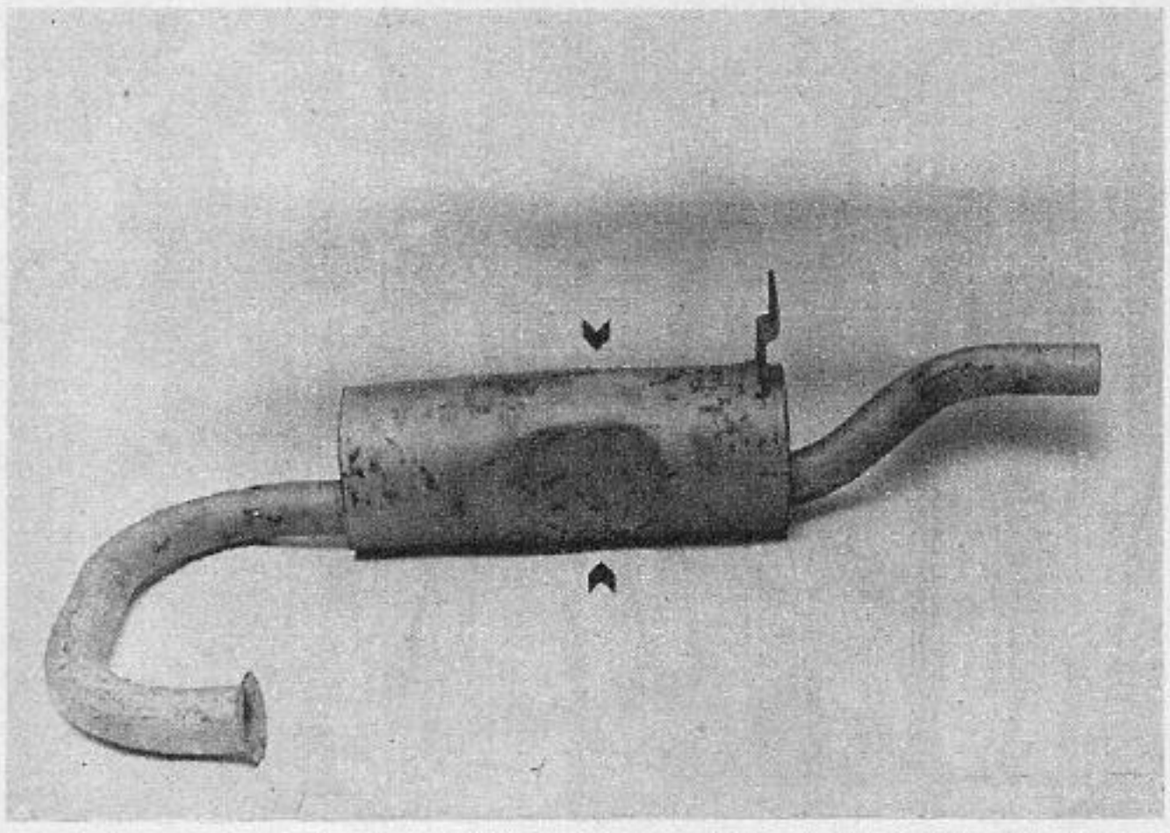
Si no se va a cambiar el volante por el de la furgoneta, es imprescindible comprobar con instrumental adecuado si el balanceo es perfecto. El dedo señala los agujeros hechos a tal fin

PREPARACION DEL CITROËN 2 CV



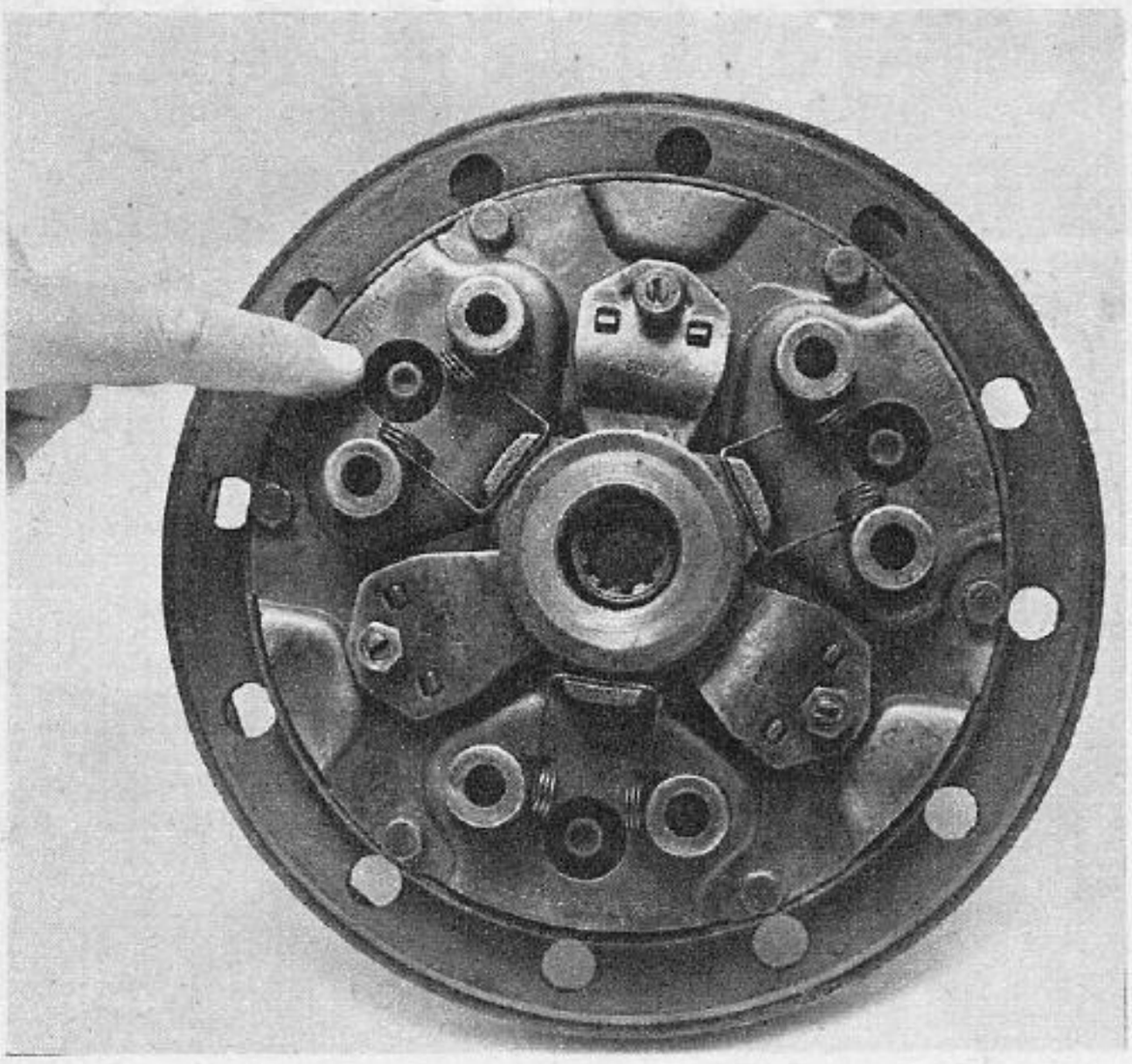
Señalado el árbol de levas. Del otro lado del engranaje se encuentran las levas de encendido, cuyos topes habrá que abrir un milímetro y medio o dos.

El embrague será reforzado con tres resortes más, para lo cual la pieza cuenta ya con los alojamientos respectivos.

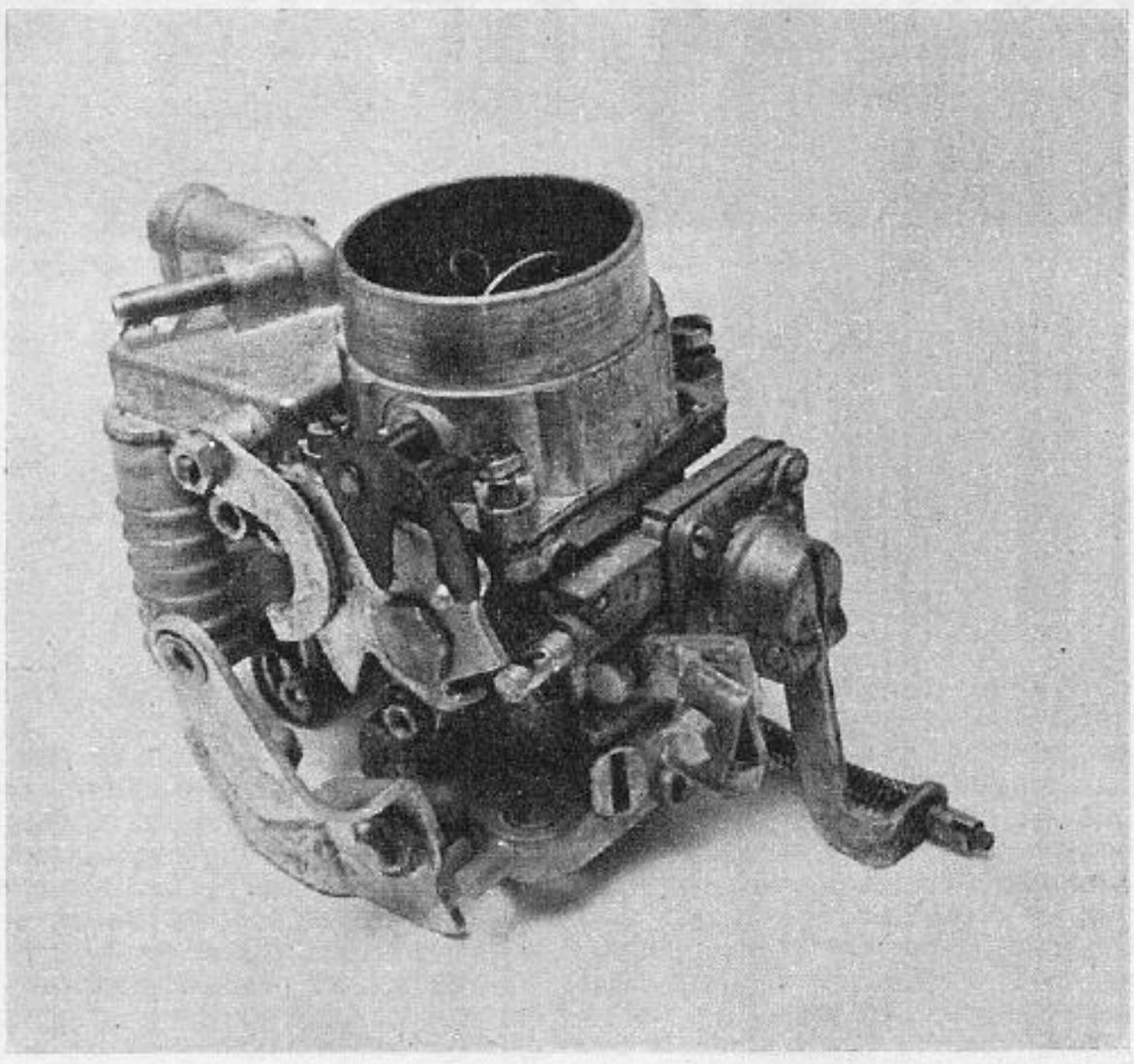


Las flechas indican en que sentido conviene cortar el "disparador de gases". El mismo trabajo se repetirá con el silenciador trasversal para proceder a su vaciado y posterior soldadura.

Carburador de 3 CV. Si se quiere hacer una preparación más completa puede reemplazarse el original por éste. Si no, es indispensable pulir y cambiar gicleurs.



Frotador o amortiguador de fricción. Habrá que "endurecerlo", para lo cual tiene una tuerca en su extremo. Es conveniente, para darle el valor de tensión exacto, dirigirse para esto a un taller especializado en Citroën.



pueden ser llevadas a 41 y 34, siempre manteniendo los ángulos de asiento de 30° y 45° grados respectivamente.

El costo de esta preparación —que sirve a las intenciones de quien tenga el interés directo en las competencias, pero si anhela más velocidad final y mejor reacción— es bajo, dado que los elementos que tienen que adquirirse son pocos y de bajo costo. Así que, amigos citroenistas, manos a la obra, una oracioncita a San Andrés y ...¡suerte!



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACELERE CON ISAURA...

oro

ISAURA

carbura mucho mejor!

palabra de ISAURA

NAFTAS Y LUBRICANTES ARGENTINOS

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

UTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUTOAR		
Sedan	1956	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.500.—
Isabella	1958	3.800.—
Isabella	1959	4.000.—
Isabella	1960	4.600.—
Isabella	1961	4.900.—
Isabella	1962	5.200.—
Isabella	1963	5.500.—
BUICK		
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
2 CV standard	1969	7.000.—
2 CV lujo	1969	7.500.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.600.—
4 p.	1952	5.000.—
4 p.	1953	5.200.—
4 p.	1954	5.500.—
4 p.	1955	6.000.—
B. Air 6 mec.	1956	6.200.—
B. Air 8 aut.	1956	5.700.—
B. Air 6	1957	6.500.—
B. Air 8	1957	6.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	7.000.—
Impala 8 aut.	1959	7.200.—
Impala 6 mec.	1959	8.000.—
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—
"400"	1962	7.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.000.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	8.500.—
Special	1964	7.500.—
Súper	1965	9.000.—
Special	1965	8.000.—
Súper	1966	10.000.—
Special	1966	8.500.—
Súper	1967	11.500.—
Special	1967	9.500.—
Súper	1968	13.000.—
Special	1968	11.000.—
Súper Lujo	1968	14.000.—
Súper Sport	1968	15.000.—
Special	1969	11.700.—
Super lujo	1969	15.000.—
Super sport	1969	16.000.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	1.800.—
700	1960	2.500.—
700	1961	2.800.—
700 coupé	1961	3.800.—
700	1962	3.200.—
700	1963	3.500.—
SL	1964	2.500.—
SL	1965	2.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	5.000.—
1500	1961	6.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1500	1965	7.900.—
Magnette	1965	8.200.—
Traveller	1965	8.200.—
1500	1966	8.200.—
Magnette	1966	8.500.—
Traveller	1966	8.500.—
1500	1967	8.900.—
Magnette	1967	9.500.—
Traveller	1967	9.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.200.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	6.800.—
Sedan	1967	7.500.—
Universal	1967	7.000.—
Sedan	1968	8.000.—
Univereal	1968	7.500.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.500.—
Ika	1959	3.800.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.500.—
Ika	1962	5.000.—
Ika	1963	5.500.—
Ika	1964	6.000.—
Ika doble tracc.	1964	6.200.—
Ika	1965	6.400.—
Ika doble tracc.	1965	6.800.—
Ika	1966	6.800.—
Ika	1967	7.200.—
Ika	1968	7.600.—
Ika	1969	8.100.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	3.700.—
1100	1961	5.000.—
2100	1961/2	6.000.—
750	1962	4.000.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.500.—
1100	1963	5.500.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	5.000.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	8.500.—
1500 C. Largo	1965	9.000.—
Familiar	1965	8.700.—
Familiar Largo	1965	9.400.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.800.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	12.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.500.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	8.000.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	13.800.—
600 E	1969	7.600.—
800 Spider	1969	8.400.—
800 Coupé	1969	8.400.—
1500 C	1969	12.600.—
1500 Familiar	1969	13.300.—
1500 Coupé	1969	14.500.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.200.—
Coupé sedan	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
Fairlane 8 aut.	1957	5.000.—
Fairlane 6 mec.	1958	6.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	5.800.—
Galax. 6 mec.	1960	7.000.—
Galax. 8	1960	7.500.—
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	11.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	12.500.—
Falcon Futura	1966	13.000.—
Falcon de Lujo	1967	13.000.—
Falcon Standard	1967	12.000.—
Falcon Futura	1967	13.500.—
De Lujo	1968	14.000.—
Standard	1968	13.000.—
Futura	1968	14.500.—
De Lujo	1969	15.000.—
Standard	1969	13.500.—
Futura	1969	15.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.500.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.200.—
Kombi	1963	3.500.—
700	1964	3.500.—
Kombi	1964	3.800.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	3.800.—
Kombi	1965	4.000.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.600.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	16.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	16.500.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p.	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p.	1966	65.000.—
250 SE 4 p.	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—
MERCURY		
4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—
MORRIS		
Mini Minor 1000 ..	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—
N. S. U.		
24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—
PEUGEOT		
203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	8.700.—
404 5 banc	1964	9.200.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	9.500.—
404 Stand.	1966	10.700.—
404 de lujo	1966	11.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—
404	1969	14.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.500.—
Classic Custom	1962	6.000.—
C. Country	1962	6.000.—
Ambassador 990 ...	1963	6.500.—
C. Custom 1ª S ..	1963	6.000.—
C. Custom	1963	6.500.—
C. Country 660 ...	1963	7.000.—
De Luxe 550	1963	6.000.—
Ambassador 990 ...	1964	7.700.—
C. Custom 660	1964	7.100.—
C. Country 660	1964	7.700.—
De Luxe 550	1964	6.300.—
Ambassador 990 ..	1965	8.600.—
C. Custom 660	1965	7.800.—
C. Country 660	1965	8.600.—
De Luxe 550	1965	6.800.—
Ambassador 990 ...	1966	11.000.—
C. Custom 660	1966	8.800.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660 ...	1966	11.000.—
De Luxe 550	1966	7.800.—
Ambassador 990 ...	1967	12.000.—
C. Custom 660	1967	10.500.—
C. Country 660	1967	12.000.—
De Luxe 550	1967	9.000.—
Ambassador 990 ...	1968	13.500.—
C. Custom 660	1968	12.000.—
C. Country 660	1968	13.500.—
De Luxe 550	1968	11.000.—
Ambassador	1969	15.000.—
C. Country 660	1969	13.500.—
C. Custom 660	1969	15.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	3.300.—
4 L.	1963	3.700.—
Gordini	1963	4.200.—
4 L.	1964	4.200.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	4.200.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	4.600.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	5.600.—
Dauphine	1966	4.600.—
4 L	1966	5.600.—
Gordini	1967	6.000.—
4 L	1967	6.200.—
Renault 850	1967	5.500.—
Gordini	1968	6.800.—
4 L	1968	6.500.—
850	1968	5.800.—
Gordini	1969	7.300.—
R4	1969	7.500.—
850	1969	6.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	9.500.—
300 S 4 p.	1967	11.000.—
380 2 p.	1967	15.000.—
380 W 2 p.	1967	15.500.—
300 4 p.	1968	11.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	16.000.—
380 W 2 p.	1968	16.500.—
300 S 4 p.	1969	14.000.—
380 2 p.	1969	17.000.—
380 W 2 p.	1969	17.500.—
VALIANT		
I	1962	8.800.—
II	1963	8.500.—
III	1964	9.000.—
III	1965	9.500.—
Coronado	1965	9.900.—
G. Turismo	1965	10.000.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.900.—
G. Turismo	1967	12.000.—
IV	1968	12.500.—
Coronado	1968	13.000.—
G. Turismo	1968	13.500.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p. ..	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p. ..	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.200.—
AZU Furg.	1966	4.700.—
AZU Furg.	1967	5.000.—
AZU Furg.	1968	5.500.—
AZU Furg.	1969	6.500.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	6.000.—
10 „	1966	9.500.—
10 „	1967	10.500.—
10 „	1968	11.500.—
10 „	1969	12.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 „	1964	7.500.—
D-100 „	1965	8.000.—
D-100 „	1966	9.000.—
D-100 „	1967	10.000.—
D-100 „	1968	10.900.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	6.000.—
D-100 „	1963	7.000.—
D-100 „	1964	7.500.—
D-100 „	1965	8.000.—
D-100 „	1966	9.000.—
D-100 „	1967	10.000.—
D-100 „	1968	10.900.—
D-200 „	1969	12.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 „	1964	7.500.—
D-100 „	1965	8.000.—
D-100 „	1966	9.000.—
D-100 „	1967	10.000.—
D-100 „	1968	10.900.—
FIAT		
Multicarga 1500 ...	1965	7.500.—
Multicarga 1500 ...	1966	8.000.—
Multicarga 1500 ...	1967	8.500.—
Multicarga 1500 ...	1968	9.200.—
Multicarga 1500 ...	1969	9.800.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	6.500.—
F-100 „	1962	7.300.—
F-100 „	1963	8.000.—
F-100 „	1964	9.000.—
F-100 „	1965	9.500.—
F-100 „	1966	10.000.—
F-100 „	1967	11.000.—
F-100 „	1968	12.000.—
F-100 „ ...	1969	13.600.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA „	1962	4.600.—
IKA „	1963	4.800.—
IKA „	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. „	1965	5.500.—
Glad. „	1966	6.500.—
Glad. „	1967	7.500.—
Glad. „	1968	8.900.—
Glad. „	1969	9.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy Súper	20.500.—
Chevy Súper Sport	23.070.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.760.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon Taxi	15.968.—
Falcon Standard	16.055.—
Falcon De Luxe	17.360.—
Falcon Futura	18.354.—
Rural Standard	18.315.—
Rural De Luxe	19.727.—
Fairlane De Luxe I-6	20.000.—
Fairlane De Luxe V-8 ...	21.235.—
Fairlane 500 I-6	20.482.—
Fairlane 500 V-8	21.717.—
Fairlane LTD I-6	23.623.—
Fairlane LTD V-8	24.858.—
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	15.920.—
404 Standard (9001)	16.200.—
504 De Lujo (8001)	16.820.—
504 Súper Lujo (8201)	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	20.891.—
Ambassador 380	26.950.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.960.—
R-4L	9.127.—
R-6, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.679.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja ...	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj. ...	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
Picp up F-100 c/caja I-6 .	16.882.—
Pick up F-100 V-8	17.459.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	9.507.—
JA3UB t/doble	11.286.—
Jeep Largo t/simple	10.095.—
Jeep Largo t/doble	11.854.—
Jeep T-80	15.603.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		900/1.400
200		1.000/1.500
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
200	65-68	1.000/1.500
300 (Imp.)	57-58	900/1.600
300 (Nac.)	67-68	1.800/2.400
GUZZI		
175	57-61	700/1.200
235	57-61	900/1.400
350-500	46-49	400/ 700
HARLEY DAVIDSON		
1200	48-48	800/1.000
1200	48-49	1.600/2.000
HONDA		
50	60-62	600/ 800
125	60-62	900/1.400
150	60-62	1.000/1.500
250	60-62	2.100/2.900
300	60-62	2.600/3.200
HRD		
1000	48-49	1.400/1.900
1000	54	2.400/3.000
1000 B. Shadow	48-49	2.400/2.800
ISO		
150		300/ 600

MARCA	AÑO	ESTIMAC
JAWA		
350	57	900/1.400
175	57	600/ 900
350	62	1.200/1.600
MATCHLESS		
350	46-48	500/ 750
500	46-48	700/1.000
500	49-52	900/1.500
NORTON		
500	46-48	700/ 900
500	49-51	900/1.400
500	58	1.900/2.000
500	62	2.200/2.800
SIAMBRETTA		
150 Reform.	52-54	700/1.000
125	54-62	400/ 700
175	58-62	800/1.300
125 (Cristian)	58-62	1.200/1.400
TRIUMPH		
500	46-47	1.000/1.600
500	48-50	1.800/2.400
650	48-50	2.000/2.600

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-48	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	1.790.—
GILERA 180 SPRING	1.910.—
GILERA 200 G.T.	2.140.—
GILERA 300	2.970.—
ZANELLA 50	1.031.—
ZANELLA SPECIAL 12S	1.550.—
ZANELLA RUTERA 125	1.523.—
ZANELLA PONDEROSA	1.868.—
Z-Carga 175	3.275.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.690.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodin	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.578.—
Comodin	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodin	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodin	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.140.—
Dorado Pescado	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	6.970.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	7.400.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.400.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.070.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.550.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.960.—
Dorado 60	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	12.900.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	15.110.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	16.810.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	30.250.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	32.450.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolivar)*, Francisco J. De Cesare *(Bariloche)*, Enrique C. Bordato *(Comodoro Rivadavia)*, Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*, Pedro A. Pignataro *(Sta. Cruz)*, Federico E. Boneo *(Salta)*, Luis Montpellier *(Sta. Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*, Raúl Artola *(Las Flores)*, Francisco Canale *(Mar del Plata)*.

Argentina, 15 de septiembre de 1970 — Nº 230 — Unica sección, 3 páginas

CORDOBA

MOTOCICLISMO EN VILLA MARIA

Cincuenta pilotos animaron la jornada mecánica correspondiente a la decimoséptima fecha del campeonato organizado por el Ahuca Motor de aquella ciudad.

Las pruebas se realizaron en el tradicional circuito "El Zapato", de 450 metros de extensión, y estuvieron reservadas para la categoría 100 cm³ semipreparadas.

Se disputaron tres series, repechaje y final.

La primera batería, corrida sobre 15 vueltas, fue ganada por Roque Sherman, siendo sus escoltas Héctor Buffas y Eduardo Inoccenti.

En la segunda triunfó Juan Carlos Rossi escoltado a pocos metros por Oscar Bailone. La tercera colocación correspondió a Juan Carlos Antonucci.

Oscar Pérez se impuso en la tercera serie, tras mantener un vibrante duelo con quienes se clasificaron como escoltas: Jorge García y Miguel Sampronio.

El repechaje, disputado sobre 8 vueltas, dio la oportunidad a Alberto Scurra para presentarse en la final.

Y la final fue para alquilar balcones y no apta para cardíacos. Durante las 30 vueltas que duró la misma el primer puesto cambió continuamente de dueño, siendo sus "inquilinos" Alberto Scurra, Oscar Pérez, Miguel Sampronio y Juan Carlos Rossi.

Lamentablemente, Pérez debió desertar al sufrir una espectacular caída, sin consecuencias personales, perdiendo la competencia a un gran animador.

Por último logró triunfar Juan Carlos Rossi, quedando como dignos escoltas Sampronio y Scurra.

Las posiciones en el campeonato siguen encabezadas por Oscar Ceballos, aunque en esta carrera no se presentó, con 111 puntos. La segunda colocación es ocupada por Juan Carlos Rossi, con 100.

La próxima fecha se realizará en Oliva, sobre un circuito de 580 metros de tierra compactada, y se permitirá también la participación de máquinas de 100 cm³ libre preparación.

MAS MOTOCICLISMO

En la localidad de "La Calera", muy nombrada últimamente, se llevó a cabo (no, no la tomaron de nuevo) la segunda prueba del campeonato organizado por el Círculo de Periodistas Deportivos de Córdoba.

Se corrieron las cinco categorías establecidas en el certamen, y como complemento se realizó una prueba reservada a motonetas.

En 125 cm³ standard triunfó Rubén Amuchástegui, que estableció 10m 33s para cumplir las 10 vueltas al circuito de la Cooperadora Policial de aquella localidad. Sus escoltas fueron Pisín, Bossio, López y Brizuela.

La categoría de 98 cm³ semi preparadas fue ganada por Juan Pagliero en 11m 24s, siendo su escolta Oscar Tofino. Posteriormente se ubicaron Raúl Verderone, Rodolfo Gómez y Miguel Meldro.

Dante Benegas se adjudicó las competencias reservadas a 100 y 125 libre preparación. En la primera fue escoltado por Juan Dreveny y Oscar Toffino, mientras que en la segunda le siguieron Waldemar Roth y Rubén Amuchástegui.

En la serie para máquinas de 200 cm³ libre preparación triunfó Roberto Obregón, escoltado por Hugo Zabala y Luis Sabadini.

Por último, Federico de la Colina triunfó en la prueba de motonetas, siendo su escolta José Cid.

Con respecto al campeonato, digamos que Juan Pagliero y Rubén Amuchástegui marchan primeros con 8 puntos en 125 standard.

Juan Pagliero también es puntero en 98 cm³ semipreparadas con 16 puntos, siendo su escolta Oscar Toffino con 8 unidades. Este piloto, por su parte, comanda las posiciones en 100 cm³ libre, con 11 puntos, teniendo como escolta a Dante Benegas con 8 unidades.

En 125 cm³ libre preparación es puntero Luis Vitella con 9 puntos, seguido de Dante Benegas a sólo un punto de diferencia.

Por último, en la categoría mayor, es decir hasta 200 cm³ libre, encabeza el marcador Roberto Obregón con 16 puntos. Segundo con 10 se ubica Hugo Zabala.

La próxima fecha de este torneo se llevará a cabo en Villa Allende, el día 6 de septiembre.



LA REGIONAL NUMERO CINCO INFORMA

En una reunión celebrada esta semana, la federación cordobesa dio a conocer el calendario del campeonato zonal grupo dos, para lo que resta del año.

El 30 de agosto se correrá en Jesús María, organizada por el Córdoba Kart Club. Como complemento habrá pruebas para renoletas, Fiat 600 y Citroën. Las autoridades de la prueba serán: comisario deportivo, ingeniero San Martín; comisario técnico, el señor Guillermo Damo, y director fue designado el señor Humberto Sasaroli.

El campeonato contará en el mes de septiembre con dos pruebas. El día 6 se correrá en el circuito "El Dique" de Cruz del Eje, organizada por el Automóvil Club de Capilla del Monte, siendo Comisario Deportivo de la misma el señor Alfredo Borgiolli, mientras que la revisión técnica estará a cargo del señor Ovidio Bruera.

El 13 del mismo mes se correrá en Justiniano Posse, organizado por el Parque Comunitario de aquella localidad. El circuito a utilizar será el mismo donde se disputara una prueba con puntaje para el campeonato argentino de turismo anexo J, en el año 1968.

En octubre se cumplirán tres pruebas: el día 4 en la ciudad de Arroyito, con la organización del San Francisco Auto Club y la Cámara Junior de aquela ciudad. El circuito a utilizar tiene una extensión de 2.100 metros de tierra compactada.

El día 12 el zonal seguirá en La Cumbre, en un circuito triangular de 2.000 metros de tierra, ubicado en el aeropuerto de esa localidad. Para concluir con octubre, el día 18 se disputará una nueva fecha en Coronel Moldes, organizada por la Peña Automovilística de aquel lugar.

En noviembre, el Córdoba Moto Club hará disputar su competencia en un circuito que aún no ha sido determinado.

Por último, y como broche de oro a este campeonato zonal, la Federación Regional, en conjunto con todos los clubes afiliados, hará disputar la gran final, en un circuito que posiblemente sea el de San Francisco. Las autoridades de la prueba ya han sido designadas: el señor Eres Alissio será el comisario deportivo y el señor Ovidio Bruera, comisario técnico.

CAMPEONATO ZONAL DE FORD T

Se llevan disputadas ya 10 competencias del campeonato organizado por la Peña Automovilística de Oncativo, y faltan aún 6 para finalizar el mismo. Algo muy elogioso para la gente que trabaja en la realización de estas carreras, es el hecho de que no ha sido suspendida ni rechazada ninguna prueba en lo que va del



campeonato; al contrario, son muchas las entidades del interior de esta provincia que han quedado sin lugar para estas realizaciones.

Todas las pruebas cuentan con tres series, repechaje y una gran final, que realmente pone "los pelos de punta", y hace verdaderamente fantástico el espectáculo, más aún teniendo en cuenta "la hinchada" que lleva cada piloto y cada pueblo.

El campeonato, en este momento, tiene dos punteros: Omar Daniele, de Oncativo, y Raúl Tomasini, de Río Segundo, ambos con 27 puntos.

La tercera colocación es ocupada por Juan María Saguez, piloto de Laguna Larga, que lamentablemente no pudo intervenir en las últimas competencias debido a una afección hepática. Tiene 24 puntos.

Detrás de él, se ubica su compañero de equipo (equipo Conejo Competición): Domingo Castello; tiene 18,50 puntos.

Víctor Gobbi, joven piloto de Pilar, y campeón 1969 de esta categoría, hizo su reaparición hace sólo tres competencias, ganando dos de las mismas, por lo que cuenta con 18 unidades.

La próxima competencia se realizará en Villa del Rosario, con la organización de la Sociedad Italiana de esa localidad.

El resto del calendario es el siguiente:

13-9-70 — Laguna Larga
27-9-70 — Oncativo
18-10-70 — Calchín
25-10-70 — Ballesteros
8-11-70 — Las Varillas
22-11-70 — Oncativo

BUENOS AIRES

LOS PILOTOS FLORENSES

LAS FLORES. — El panorama automovilístico de la ciudad se ha ampliado notablemente en el 70. La inauguración y posterior incesante actividad del Autódromo General San Martín ya era razón suficiente para que el fervor "tuerca" tomara un incremento casi inusitado para la región. Esto trajo aparejado el deseo de varios volantes y también de aspirantes a serlo, de defender con las mejores armas posibles el prestigio lugareño ...

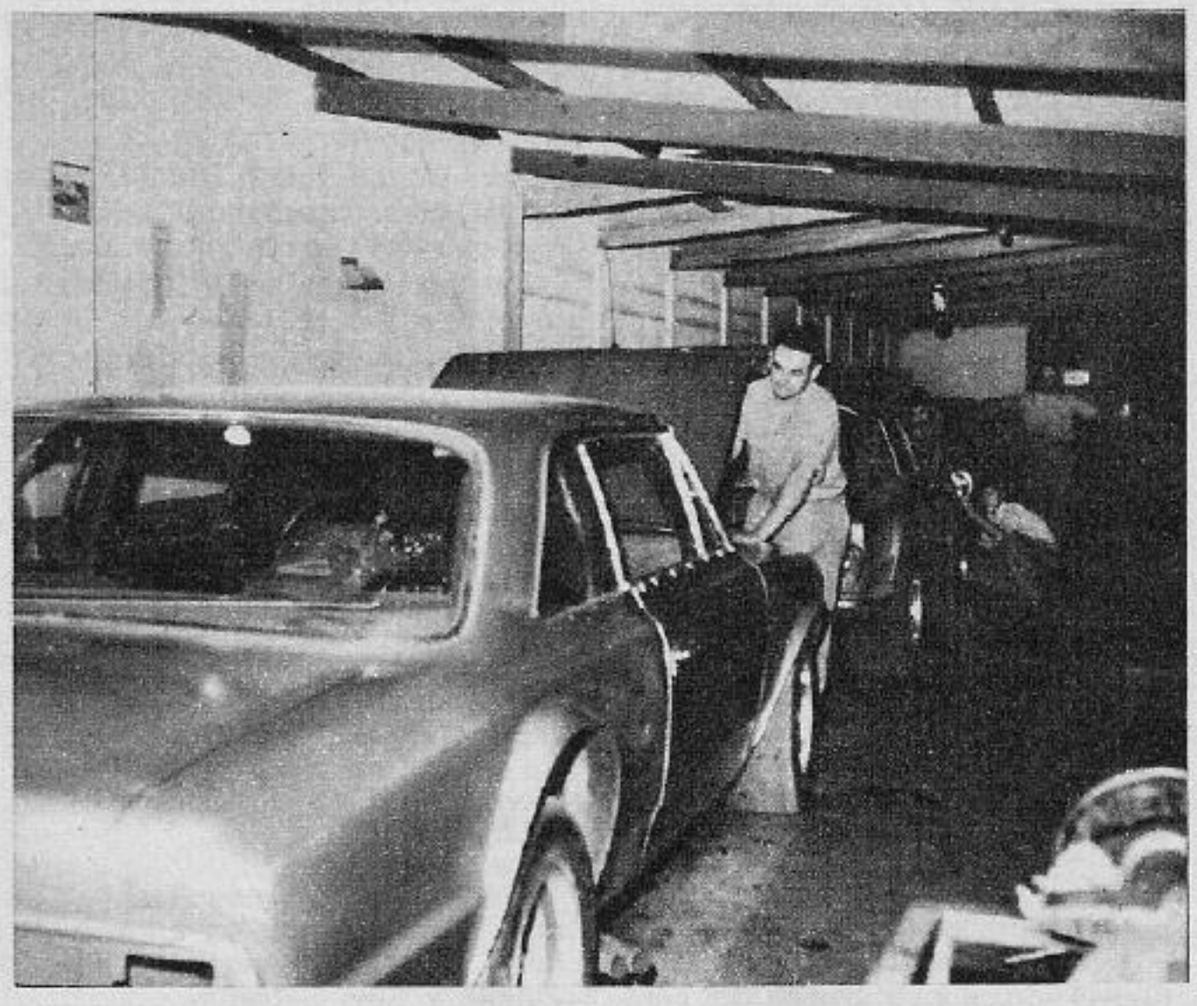
Juan Billeres fue el encargado de romper el fuego. Las consagratorias actuaciones de Edreira, su piloto, a fines del año pasado, elevaron sus acciones considerablemente. Cuando Weber se unió al team, dando forma definitiva al equipo. Marcos Pagliere, veterano y nativo, parecía esbozar un retiro que se confirmaría con su prolongada inactividad. La cuestión es que con el correr de los meses y las carreras, la anterior buena imagen de "Billeres Competición" se ha ido ajando. Si bien es cierto que las competencias de la clase mayor de TG2 han escaseado, los resultados obtenidos distan de ser brillantes. La pobre demostración del 9 de agosto, cuando Weber cortó palier en la primera vuelta y "Chiquito" Edreira pobló de humo la pista mereciendo el poco elegante banderazo negro, da la pauta de la situación actual. De todas maneras, para fin de temporada todavía falta lo suficiente como para permitirles mejorar lo hecho hasta ahora.

Por el lado de la "Autopeña El Tobogán", que apadrina a Jorge Serafini, las cosas empezaron muy bien. Con un Torino muy liviano, comprado a Monguzzi y equipado con mecánica Berta, ganó el 8 de marzo en el flamante escenario florense. Después del afortunado debut, el naipe se mezcló un tanto y el "Zepe" no ha podido reeditar aquella excelente actuación. Indudablemente él también sufre las consecuencias de la discontinuidad e inseguridad en las fechas de la categoría, que necesita una briosa inyección de competencia de marcas para seguir adelante. Luego del reciente tercer puesto tras Larry y Mouras, el auto descansa bajo la atenta mirada de Héctor Barragán, nervio de la peña. Los mecánicos Potes y Gioiosa, ambos ex Billeres, esperan.

Todo esto en cuanto a "los que son". Pero también hay sobre "los que quieren ser". Dos de ellos debutaron en la jornada del 9 de agosto. Roberto "Tito" Trucco, hijo del patrón del Las Flores Automóvil Club y de ADIPA, se subió a un Renault y no desentonó; luego en Salto rompió embragues en la primera vuelta. El otro, Osvaldo Grifes, le compró el 1093 a Serafini y se inició con escasa fortuna: cuando entrenaba el primer día volcó en el curvón grande. En carrera se lo vio cauteloso, en evidente tren de aprendizaje.

Uno que apunta muy bien es el adolescente Marcelo Pagliere (17), hijo de don Marcos, y con escasa pero aprovechada experiencia en karting. No sería extraño verlo el año próximo sobre un Renault.

Dejamos para el final la noticia infausta: el sábado 22 de agosto perdió la vida Carlos Alberto Caquineau, un florense de sólo 24 años que cayó víctima de su pasión automovilística. La muerte lo sorprendió en la butaca de su kart, ese compañero de todas las horas.



QUINTO ANIVERSARIO DE LA BIELA FUNDIDA

Cumplió su quinto aniversario de televisación ininterrumpida un popular programa tuerca del interior, que desde la pantalla de Canal 8 de Mar del Plata, todos los viernes llega a la gran platea tuerca de la zona.

Conducido por Pancho Canale (nuestro corresponsal en Mar del Plata) y con la colaboración de dos destacados periodistas especializados en "fierros", Carlos E. Ruberto y Roberto Molina, semanalmente presentan las últimas informaciones del quehacer automovilístico zonal y nacional, además de interesantes filmaciones y la presencia de las más destacadas figuras del más popular deporte, pues podemos asegurar de que el sudeste de la provincia de Buenos Aires es, posiblemente, la zona más tuerca del país.

Todo sucede dentro de un café, y de allí nace su nombre "Café La Biela Fundida", pero el pasado 28 de agosto la reunión fue en un restaurante donde, a iniciativa de la Asociación de Corredores de Cafeteras, se brindó un homenaje a los conductores de esta popular audición al cumplirse el quinto aniversario, y luego de la cena se trasmitió "en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

vivo y en directo" el programa que tuvo una duración de 90 minutos.

Se hicieron presentes delegaciones de muchos clubes zonales, entre ellos la Asociación Marplatense de Volantes, Mar del Plata Automóvil Club, Asociación Corredores de Cafeteras, Madariaga Automóvil Club, Club Independiente y Club Jorge Newbery de Lobería, Club Independiente de San Cayetano, Clubes Rivadavia y Palermo de Necochea, Clubes Cosme y León de Gral. Madariaga, Auto Moto Club Mar Chiquita, Club de Planeadores, Federación Argentina de Vuelo a Vela, Federación Marplatense de Patín, Peña Chevy-Ajó de Mar de Ajó, Unión de Clubes Zonales de Automovilismo, y numerosos corredores de T.C., Turismo, Cafeteras y simpatizantes que en cantidad superior al centenar testimoniaron su simpatía a los conductores del mencionado programa.

Varias plaquetas fueron entregadas, destacándose entre ellas la enviada por el Touring Club Argentino en nombre de su comisión directiva hecha presente por el señor Miguel Sánchez, y también la de Luis Elías Sojit.

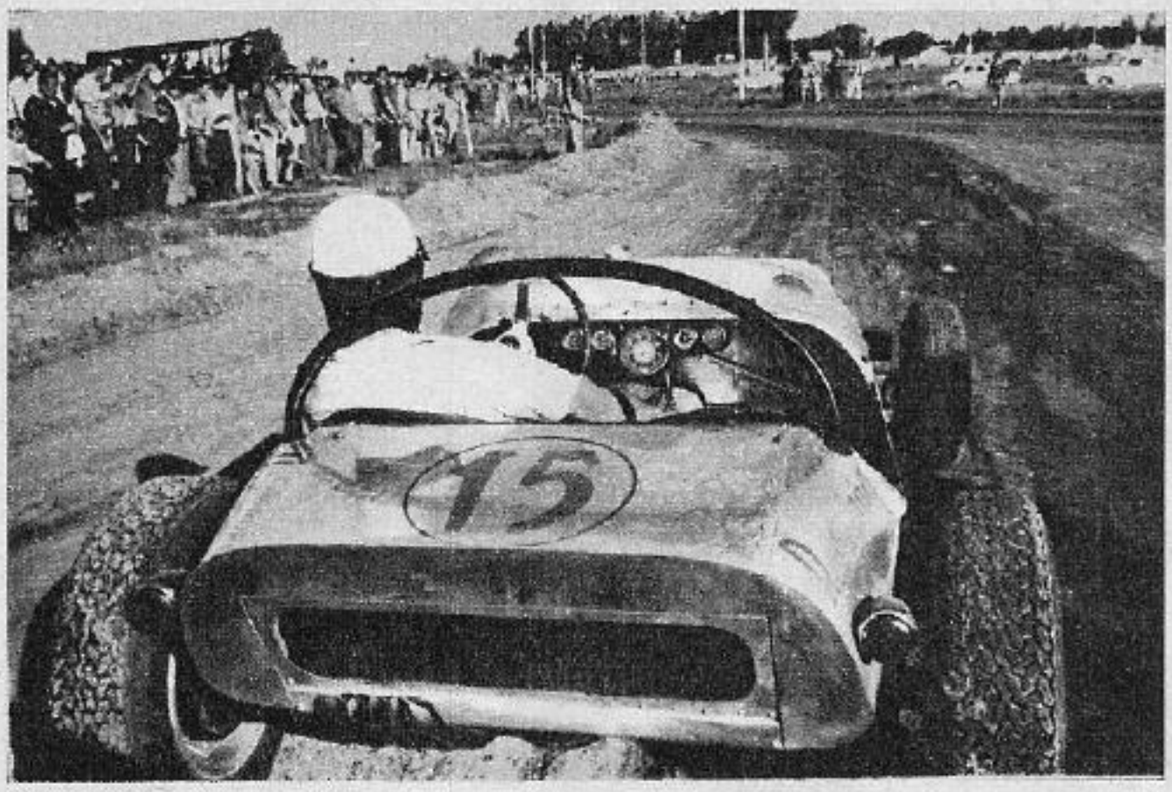
Muchas notas adhiriéndose al acto, entre ellas también estuvo espiritualmente presente CORSA en la gran fiesta de su colaborador.

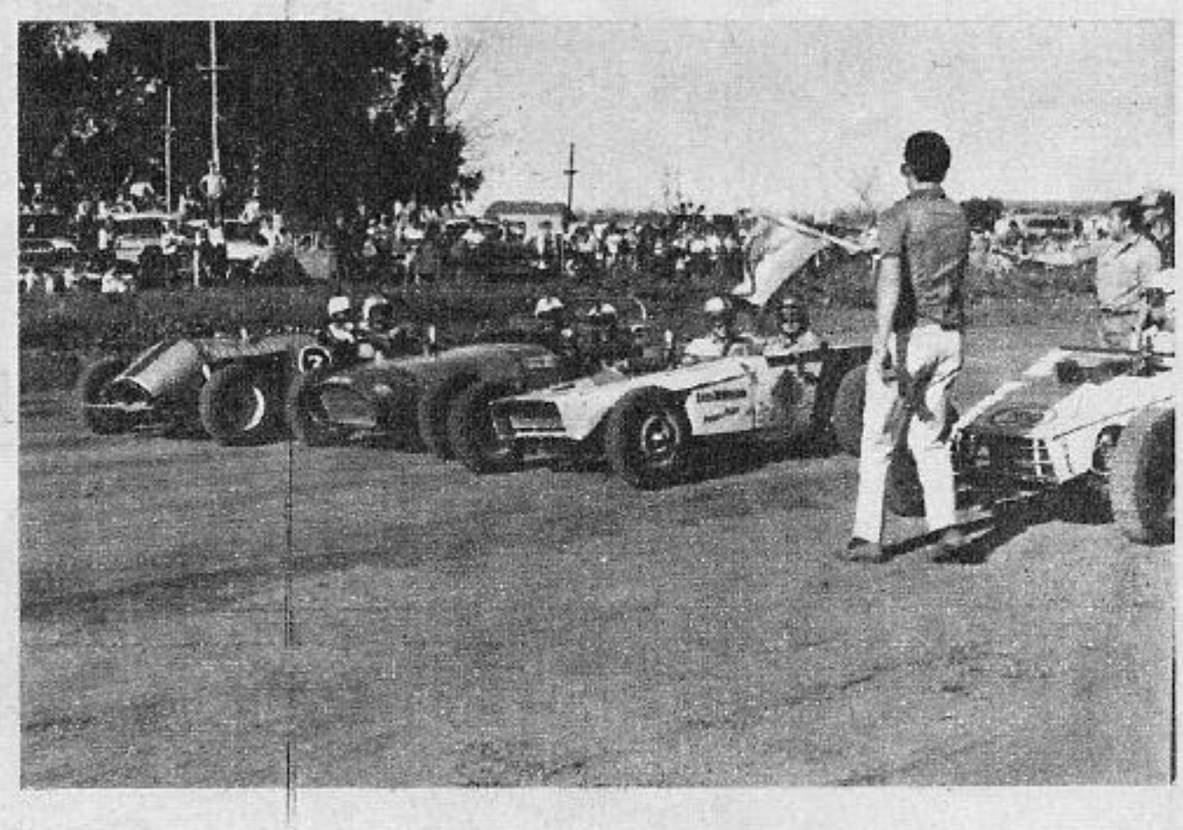


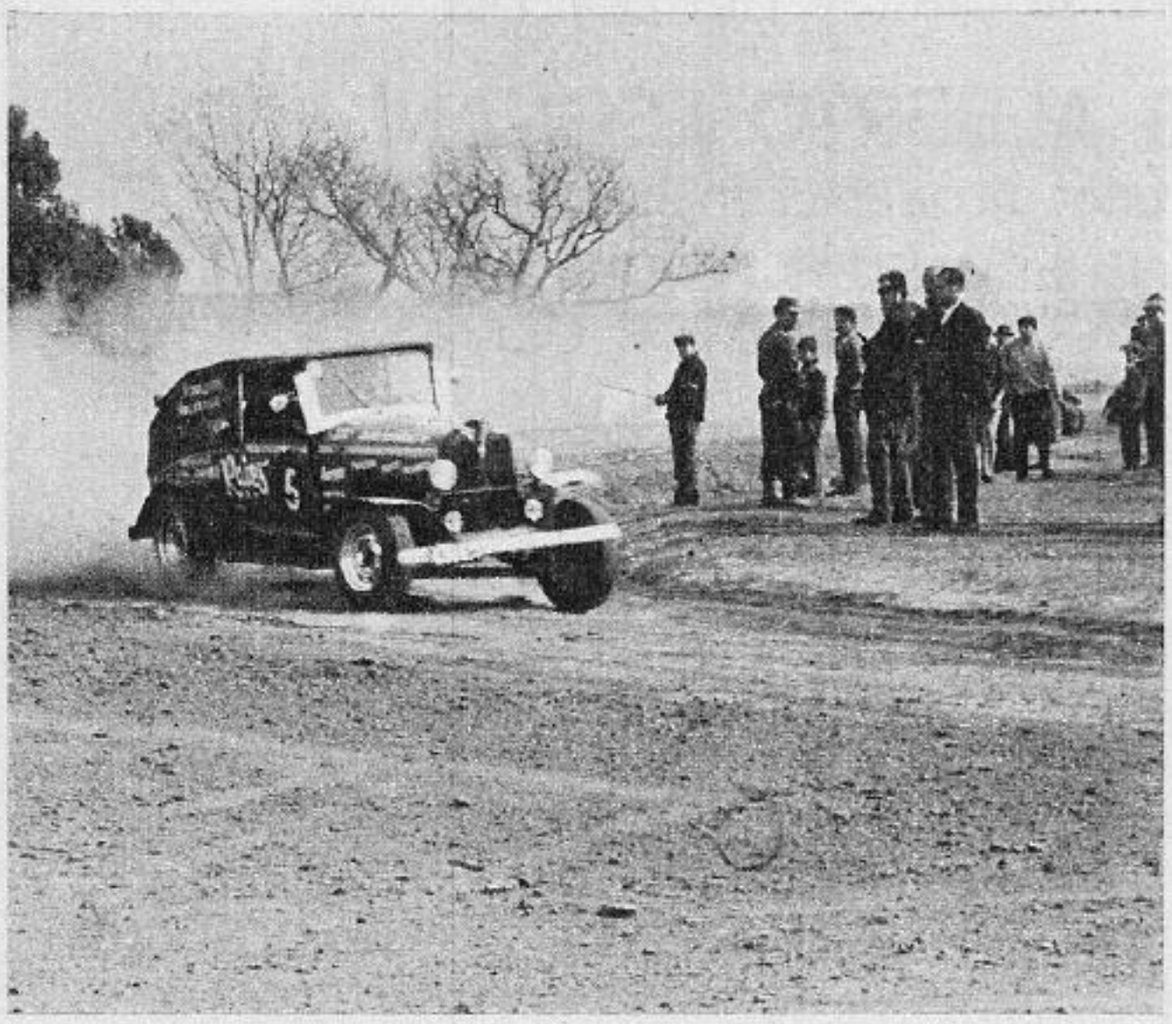
DEPORTES AL ALCANCE DE MUCHOS

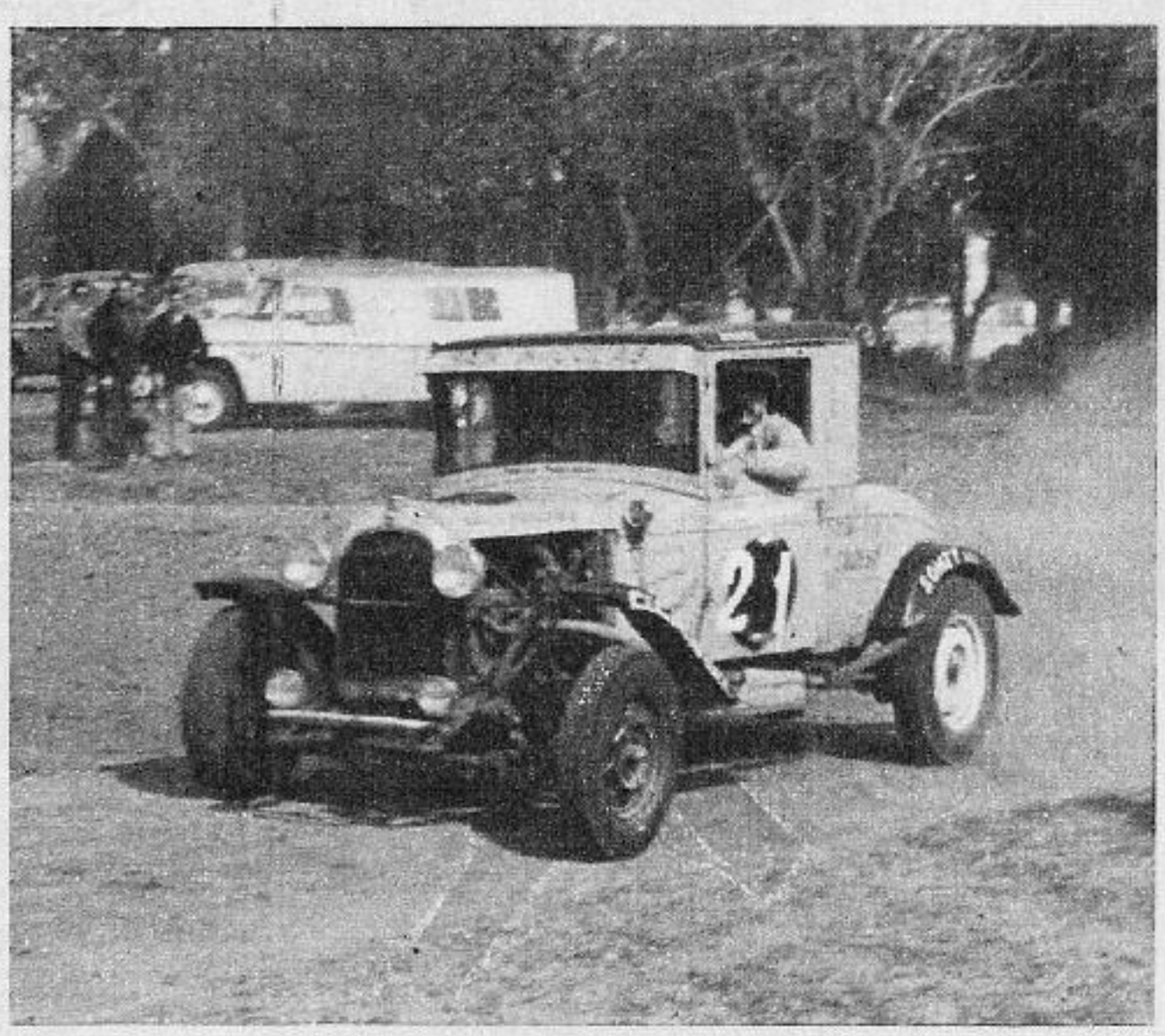
PERGAMINO. En esa localidad y otras cercanas a la zona se está intensificando cada vez más la práctica de dos categorías que por sus reglamentos se hacen muy accesibles. Se realizan competencias en Elortondo, Casilda, Mediano Alfonso y otras. Las especialidades son dos: Biplazas y Turismo 27. Los interesados en recibir cualquier tipo de asesoramiento al respecto pueden dirigirse al Automoto Club Pergamino, Hipólito Yrigoyen 698, Pergamino, o por teléfono al 2101.

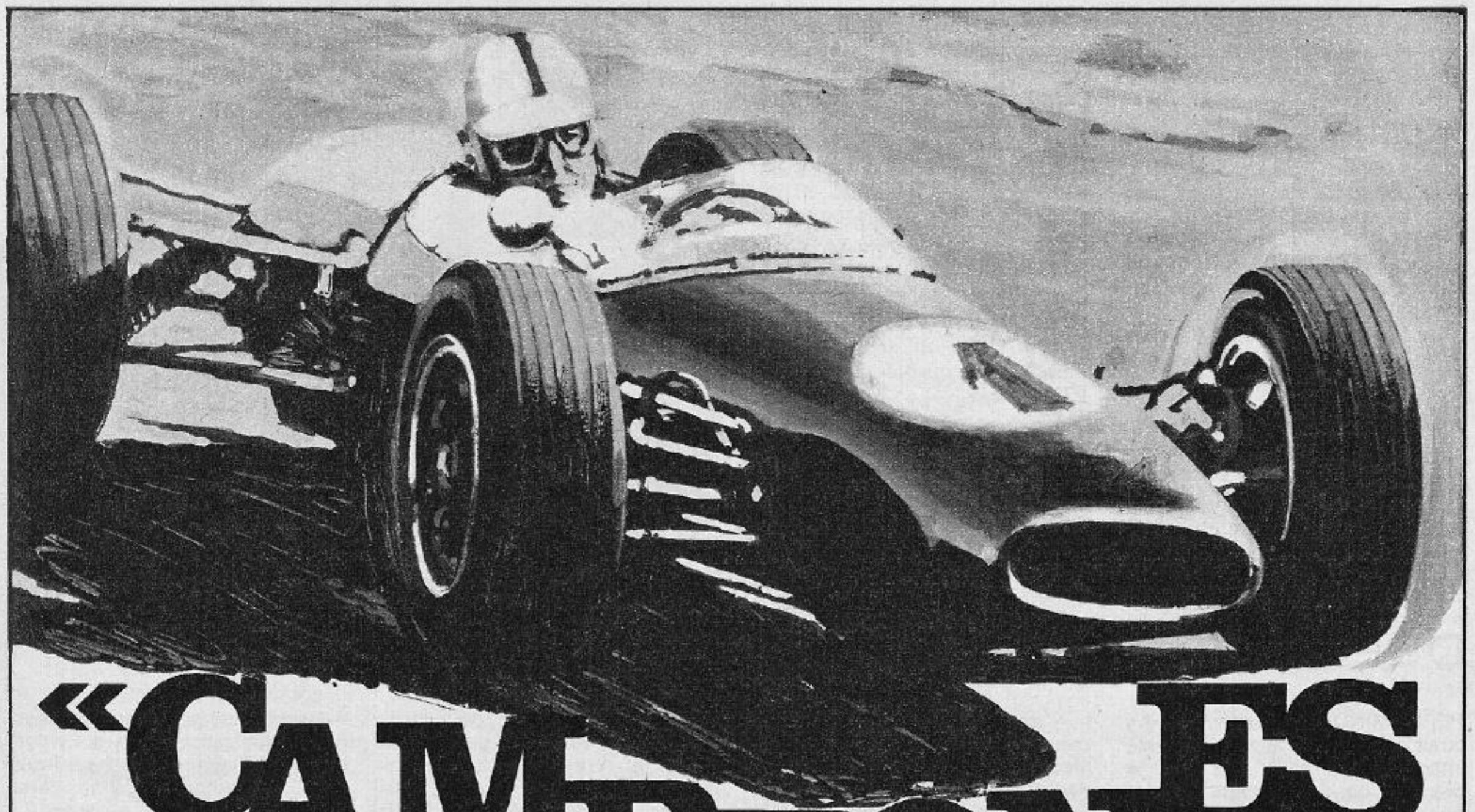
Nuestro amigo Ricardo Muises, gran entusiasta de esta actividad, nos hizo llegar estas fotos; con ellas los lectores podrán darse una idea de lo que se trata.











«CAMPEONES DEL CAMINO»



Siempre al día...y día por día

CARLOS ALBERTO LEGNANI

y los "fórmula uno" de la mecánica periodística :

VICTOR HARRIAGUE, CARLOS HORACIO ALFONSO
RICARDO MARTIRE y HECTOR OLANO

De Lunes a Viernes a las 16.30 hs. en

LR4 RADIO SPLENDID

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



GARANTIZAMOS EN FORMA ESCRITA SU REPUESTO LEGITIMO FORD.

90 DIAS O 6.500 KM. DE GARANTIA ESCRITA.

Ahora bien, usted se preguntará por qué los garantizamos.

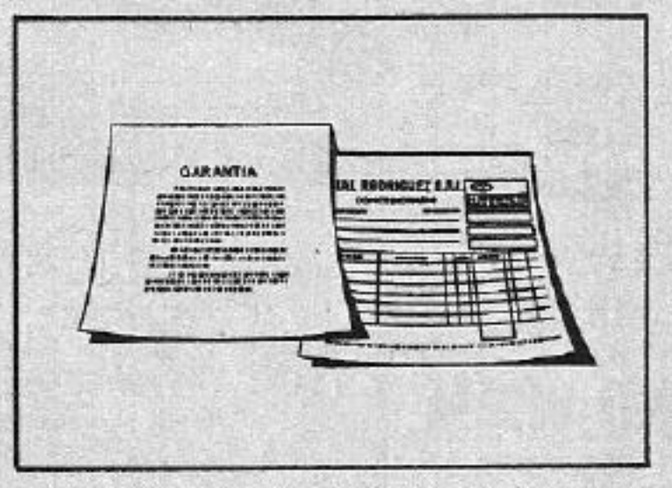
Indudablemente la garantía es un margen de seguridad que se le brinda al usuario.

¿Qué significa para Ford? Una simple formalidad, los repuestos legítimos Ford no necesitan realmente garantía.

Porque son la parte exacta equivalente de aquello que usted quiere reemplazar en su vehículo.

Porque tienen calidad Ford.

Y son tan Ford como su auto, camión o pick-up Ford.



Al dorso de su boleta de compra encontrará la garantía escrita Ford.

El nuevo envase, una nueva presentación para la calidad de siempre.

Ford
Repuestos
REPUESTOS LEGITIMOS FORD

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más ¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO



CITROEN	$ 84.-	MSN 8.400.-
FIAT 600	$ 75.-	" 7.500.-
RENAULT	$ 90.-	" 9.000.-
DI TELLA	$ 94.-	" 9.400.-
FALCON	$ 102.-	" 10.200.-
RAMBLER Ent.	$ 99.-	" 9.900.-
VALIANT	$ 101.-	" 10.100.-

TECHOS VINILICOS
Reparaciones Generales.

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

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

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS



CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
WASHER S. C. A.
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

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

AUTO-RADIO LA TOUR
SERVICE AUTORIZADO DE TODAS LAS MARCAS



INSTALACION
REPARACION
ANTENAS ELECTRICAS
CAR-STEREOS
J. P. MELO 2193 (casi esq. Azcuénaga) - T. E. 85-0678, Capital
Donde Ud. comprará calidad sumada a una colocación y service garantizado.

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR



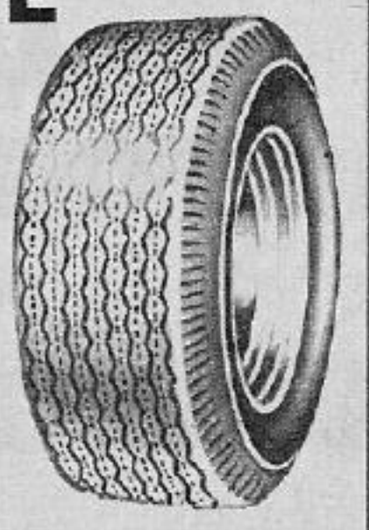
LLANTAS CROMADAS



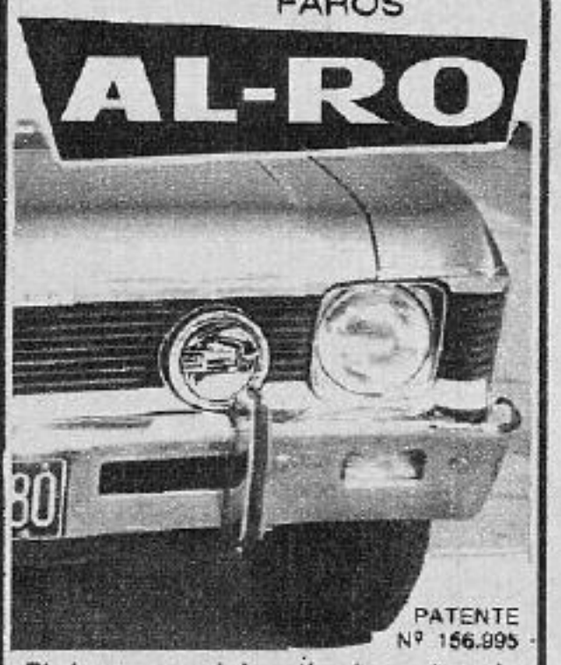
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

CENTRAL COMPETICION S. R. L.
INTEGRAL SERVICE PEUGEOT
CHORROARIN 177
CAPITAL
AUTOS DE CARRERA

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



PARA SU CHEVY
FAROS
AL-RO



PATENTE Nº 156.995

El faro especial antirrobo adosado a la parrilla, sin perforación ni modificación, regulable, con lámpara de lodo o Bosch 75 W.
OTROS MODELOS PARA TODO AUTOMOTOR
Fabrica y distribuye:
AL - RO S.R.L.
Pje. Luis Braille 5620
T. E. 64-6006 - Capital

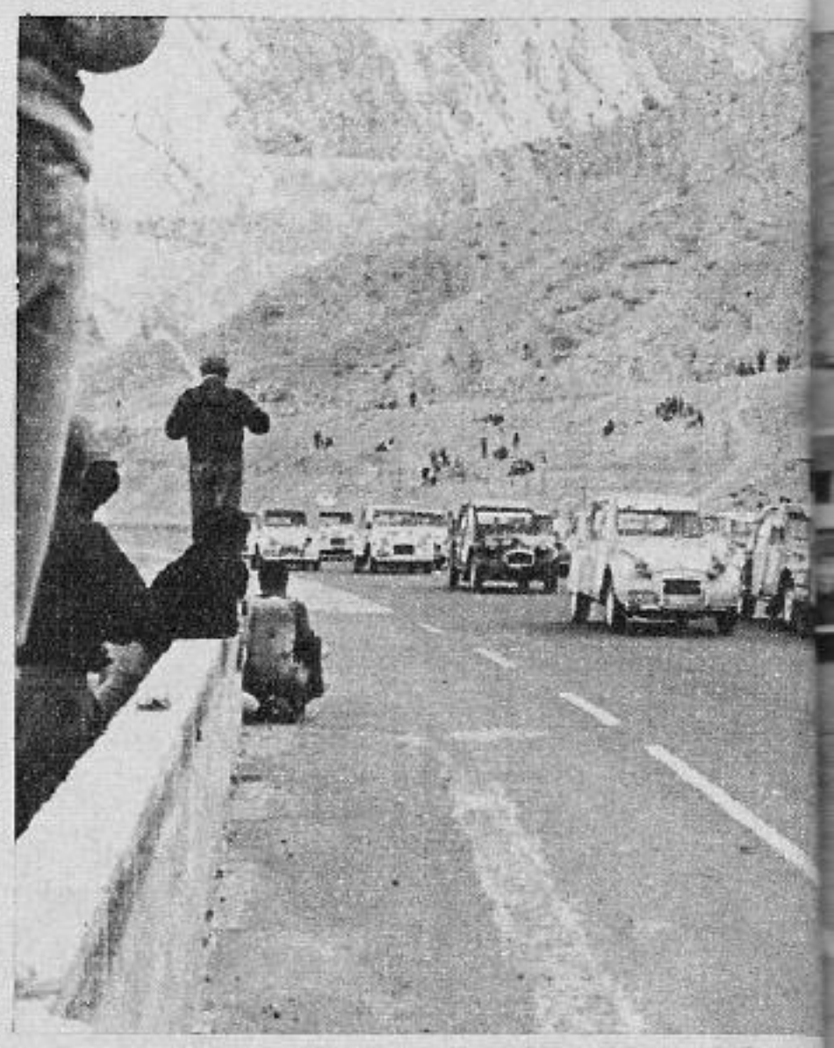
FIAT



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

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

GRAN PREMIO C



RUGIDITOS EN EL ZONDA

Carlos Villarreal de Gral. Alvear (Mendoza), representando a San Rafael, ganó la carrera para 2 CV en El Zonda. Todo un éxito

Se esperaba bastante de lo que podría verse en el autódromo "El Zonda" con motivo del "Gran Premio Cuyano Citroën", pero no tanto. El domingo 6 de septiembre cerca de 40 máquinas se hicieron presentes para disputar las dos series y la final de esta competencia organizada por la peña El Escorpión para autos Citroën 2 CV Standard. Y entre ellos, además de los representantes de los concesionarios de San Juan, Mendoza y San Luis, estuvieron pilotos de Uruguay, Chile, Córdoba, La Plata y Capital Federal.

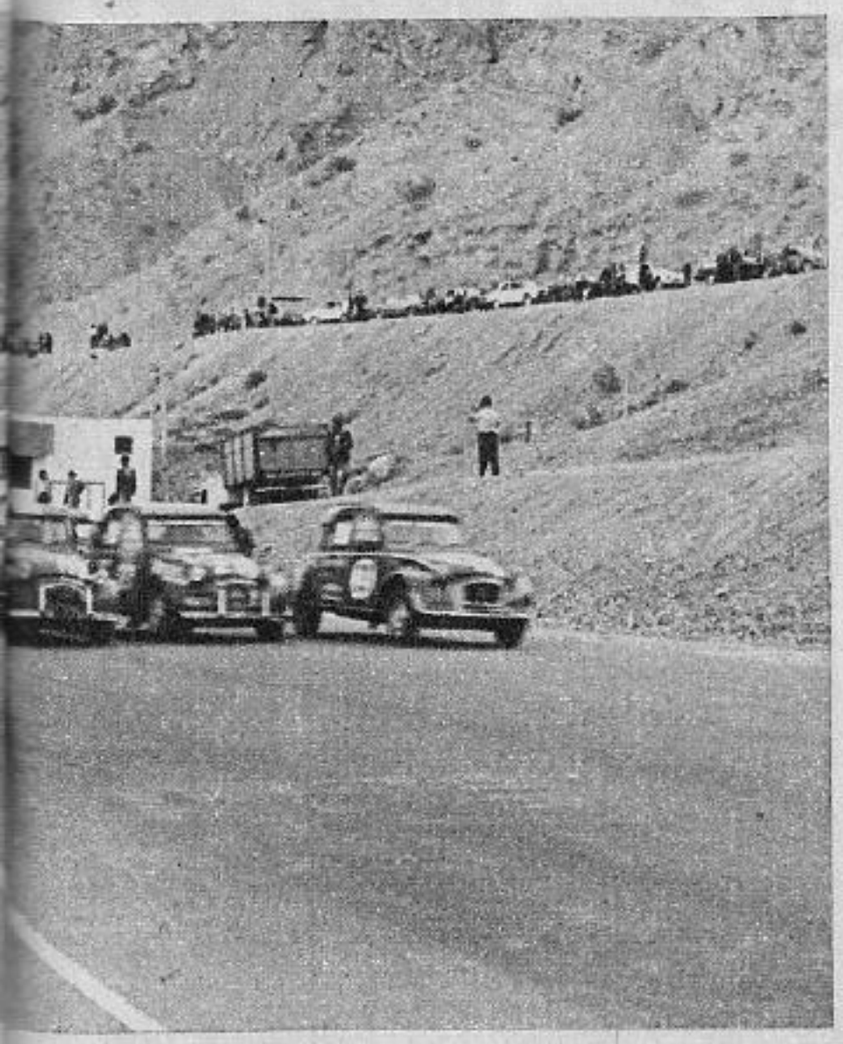
La clasificación del sábado en la que brillaron los sanrafaelinos y los porteños, que acapararon los primeros cinco puestos, sirvió, como es obvio, para ordenar y separar a los participantes en las dos series, de las cuales se clasificaba a los diez primeros de ambas para la final.

En la **primera serie** el platense Felipe Macarrón —ganaddr de las 24 Horas de Buenos Aires— tomó la punta pero fue luego superado por los porteños Casarani y Diddi, que al final estuvieron en las dos primeras posiciones del marcador superando a Sotelo y al propio Macarrón. La **segunda serie** fue ganada de punta a punta por el sanjuanino Lozano, a quien siguió el uruguayo Zaglio. Curioso fue el incidente protagonizado por éste y el veterano Sundberg en la última vuelta: a metros de la llegada, en la horquilla, el coche del oriental se puso en dos ruedas y Sundberg intentó pasarlo... ¡por abajo! El patito de Zaglio volvió a su horizontalidad y le cayó encima al de Sundberg, que sin embargo salió cuarto. Estas son cosas que sólo ocurren en carreras de Citroën.

Con los antecedentes ennumerados, el público presente —numerosísimo— tenía razón de esperar expectante la serie final en razón

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

YANO CITROËN



de lo que se había visto hasta entonces. Y lo que dio la definitiva fue como para no defraudar a nadie.

Y el espectáculo comenzó no bien los veinte coches, luego de cumplir casi con la primera vuelta, llegaron a la horquilla. En el zafarrancho que se formó hubo choques, autazos, semitrompos y fuori pistas. El grupo que mejor pudo salir de la contingencia fue el de los punteros, formado por Sotelo, Villarreal, Macarrón, Sundberg y Casarani, a los que siguieron Diddi, Lozano, Zaglio, Pellegrini y Abona.

Luego Villarreal pasó al frente y Sotelo, pese a tener más velocidad, no pudo pasarlo, pero sí marcó el record de vuelta en la 17ª. Villarreal demostró gran manejo en lo sinuoso y viveza para encarar la difícil —especial-



mente para los 2 CV— curva del rulo, donde el rolido alcanzaba niveles realmente alarmantes y anunciantes de puestas "de gorro" no efectivizadas.

En resumen: se vivió una verdadera fiesta de automovilismo amateur (o casi), para la cual colaboraron con su apoyo todos los concesionarios de la marca afincados en la zona de Cuyo.

CLASIFICACION

1º	C. Villarreal	San Rafael	45m57s2
2º	J. Sotelo	San Rafael	45m57s4
3º	C. Diddi	Buenos Aires	46m17s
4º	R. Lozano	San Juan	46m17s1
5º	A. Sundberg	Buenos Aires	46m17s2
6º	C. Casarani	Buenos Aires	46m51s1
7º	F. Macarrón	La Plata	46m51s2
8º	J. Zaglio	Uruguay	46m59s
9º	C. Abona	Mendoza	47m 0s1
10º	C. Pellegrini	Córdoba	47m 3s3

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

POR QUE ESPERAR EL VERANO?
INSTALE EN SU FIAT 750, LAS POPULARES
Pat. 7.511
BISAGRAS MODULARES BOSCH
UNICAS DE REGULACION MANUAL
ES OTRO PRODUCTO
FIATODO
SARMIENTO 3899.
T. E. 87-1852/1992.
Bs. AIRES.
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES
ESTACIONAMIENTO PROPIO.
ENVIOS AL INTERIOR
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

AUTO-RADIO DOS
DINERS CLUB
VENTA, COLOCACION Y SERVICE, DE TODAS LAS MARCAS DE AUTO RADIOS, CAR ESTEREOS Y ANTENAS AUTOMATICAS.
AVDA. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador

SEGURIDAD!!
SE LOGRA CON LOS NUEVOS FAROS DE IODO RECTANGULARES EXTRA CHATOS DE IDEAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVY. AHORA TAMBIEN EN VERSION ROMPENIEBLA.
¡LUZ ULTRA POTENTE!
OTRO PRODUCTO QUE FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S.A.
ART. 1051
Fábrica: ARREGUI 5137 - T. E. 69-9008
VENTAS: WARNES 777 - T. E. 54-2671

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

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto
Fundas anatómicas
Fundas boucle de toalla
LA CASA DEL VOLANTE
WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

PARA SU CITROEN 2CV y 3CV
AUTO RADIO
BLAUPUNKT VOZ

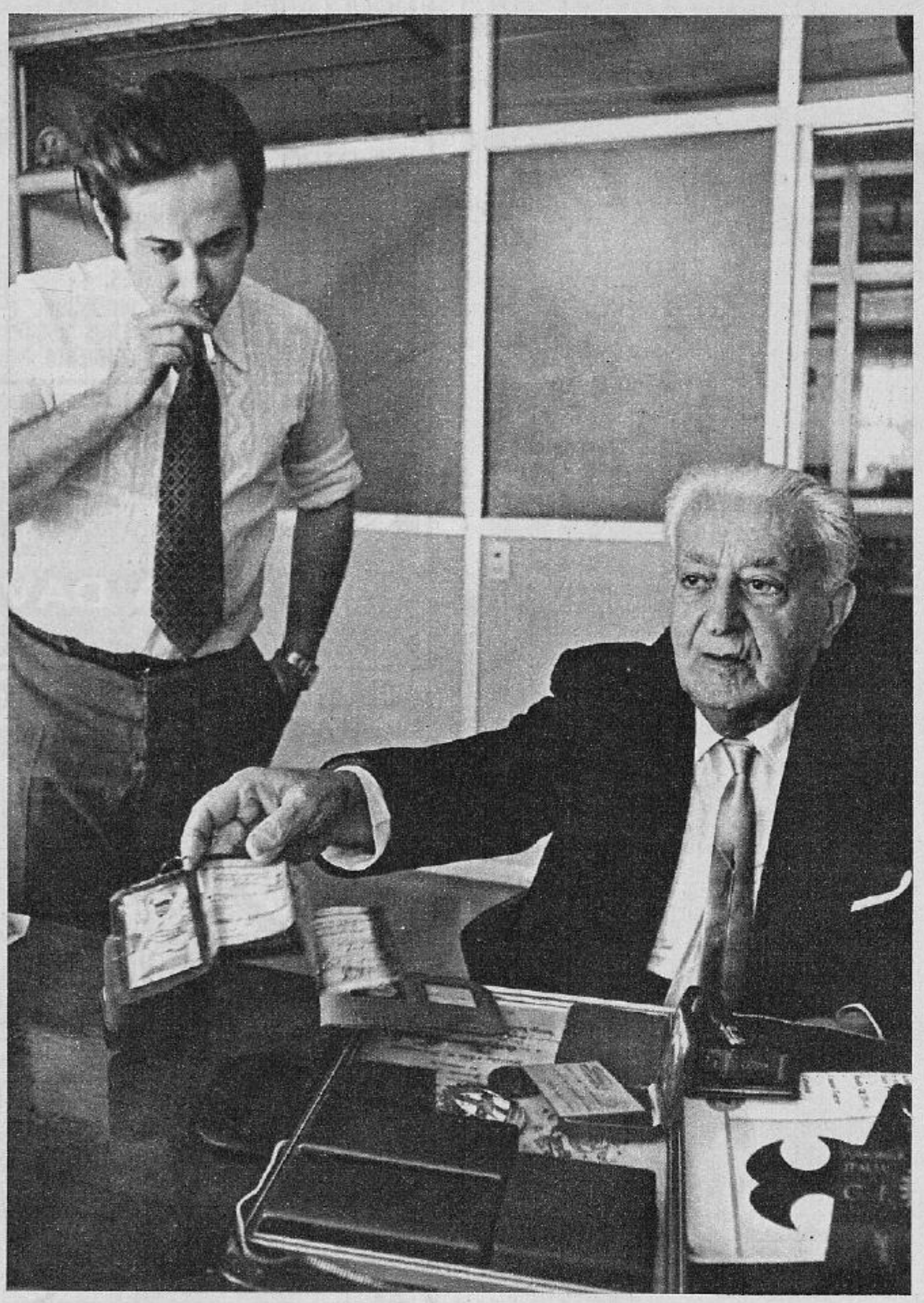
PEUGEOT 404
EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION

ES UN PRODUCTO:
MOTORVOX
CON TRANSISTORES
FAPESA
FABRICA: HUMBERTO 1º 2126
T. E. 241-3012, LANUS OESTE
VENTAS: VIEYTES 1437
T. E. 21-2932, CAP. FED

ACERO
LO MAS FINO
LINEA COMPLETA
NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital.
WARNES 1487
T. E. 54-0410 - Cap.

62 AÑOS CON LA VELOCIDAD

El Dr. Antonio Cataldo, fundador y director de la revista "Velocidad" ha cumplido 80 años de edad y 62 al servicio del periodismo especializado. Una vida de sacrificio en aras de una pasión



Hablar de Antonio Cataldo, hablar de su trayectoria en Europa y en la Argentina, hablar de su revista "Velocidad", es un poco hablar de la historia misma del automovilismo, de la pasión de un hombre por los fierros, por el turismo y por la técnica Porque el Dr. Cataldo ha transitado todos los escalones del automovilismo y del periodismo; en el primero como precursor de las carreras de automóviles en Italia y en el segundo como pionero del actual periodismo especializado en la Argentina.

Antonio Cataldo cumple 80 años de edad y 62 de profesión periodística. Desde un lejano 4 de septiembre de 1890 en Canosa di Puglia (Italia) la vida de Antonio Cataldo transcurrió entre el periodismo, la guerra y el automovilismo. En 1908 comienza a estudiar Derecho e inicia su actividad periodística como reportero del diario "Corriere d'Italia" de Roma. Entre 1911 y 1912 fue llamado a las filas del ejército italiano para combatir en la guerra de Libia en calidad de subteniente artillero-automovilista, ya que era uno de los pocos hombres capaces de manejar una motocicleta, conocer todos sus secretos y cooperar con las brigadas motorizadas del ejército. **"Esta fue una gran oportunidad para mí** —rememora Cataldo— **ya que siendo reportero del "Corriere d'Italia" y estando encargado del manejo de una motocicleta podía cubrir toda la información del frente, casi en el momento en que se producían los hechos. Luego, en la Primera Guerra Mundial, tuve los mismos cargos y seguí colaborando con el "Corriere" como corresponsal movilizándome por todo el frente".**

Una etapa en la vida de Antonio Cataldo quedó atrás, la guerra no volvería a Europa por mucho tiempo y entonces, vuelca toda su pasión al periodismo. Fundó y dirigió el diario "L'Automovilista" de Milán. Es designado jefe de Prensa de la Feria Internacional de Milán y dirige la revista "Ferias Internacionales". Comenzó a colaborar con el Automóvil Club de Milán. Se especializa en la organización y conducción de automóvil-clubes y se mantiene al frente de los de Milán, Génova, Roma, alcanzando el cargo de director general del Automóvil Club de Italia.

Dirigió las revistas "Automovilismo Ligure" y "Genova e la Riviere Ligure". Colaboró en el diario "L'Automobile", órgano oficial del ACI.

Y llega la Segunda Guerra Mundial. Antonio Cataldo fue nombrado teniente coronel del ejército italiano y se le encargaron las importantísimas funciones de organizador e inspector de Transportes Aéreos, Marítimos, Ferroviarios y Automovilísticos de Albania, Grecia, Rusia, Yugoslavia, Montenegro, Creta, Libia y Túnez.

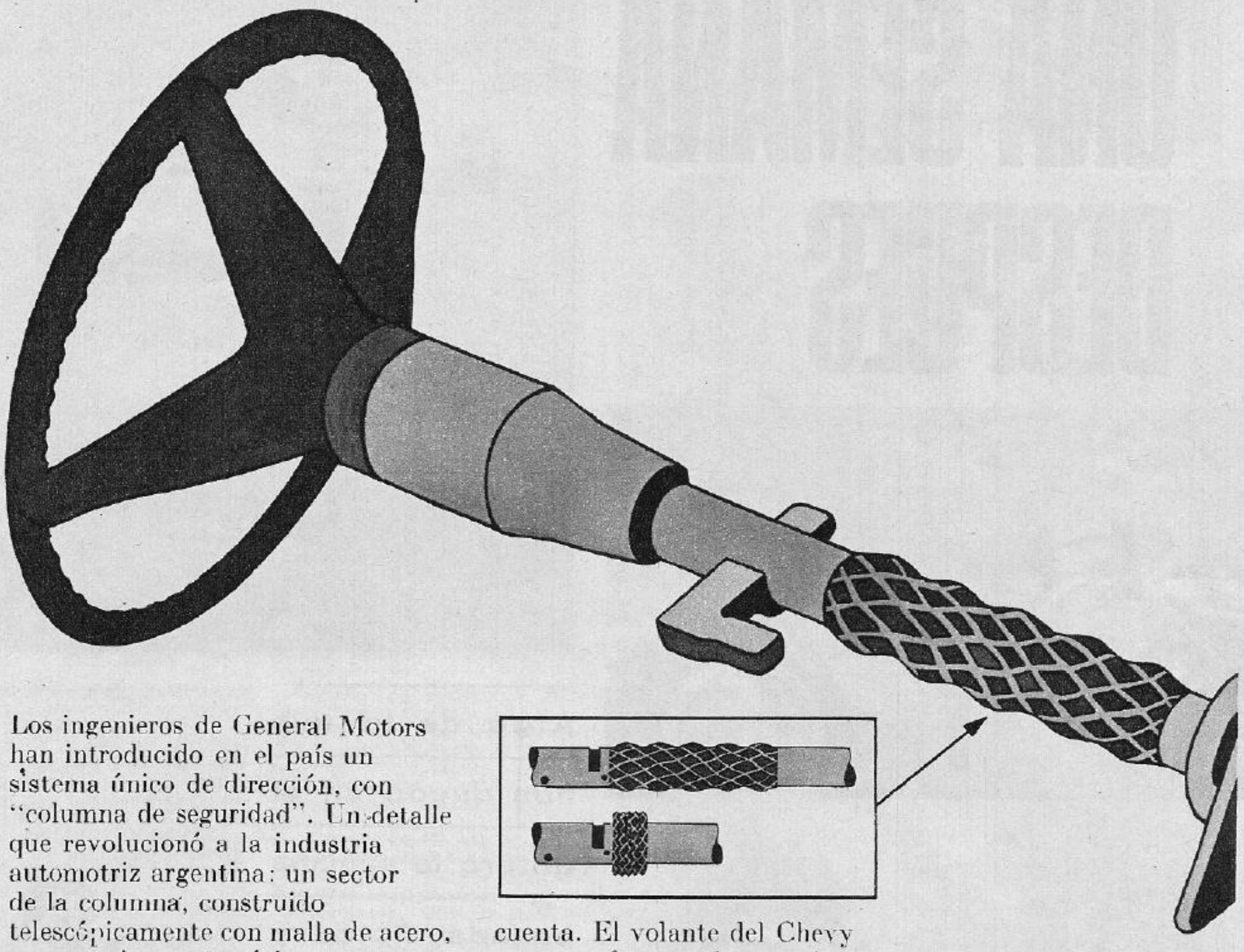
Finalizada la guerra, Cataldo fue nombrado delegado para la Argentina por el Automóvil Club de Italia y viajó al país que sería más tarde su segunda patria.

El Dr. Antonio Cataldo luce innumerables condecoraciones y distinciones otorgadas por fábricas, instituciones y por el propio gobierno italiano por su actuación y sus ideas en beneficio del automovilismo y del turismo.

Ya en Buenos Aires, Antonio Cataldo fue atrapado por la incipiente industria automovilística argentina y por el deporte, fundando "Velocidad". A partir de ese momento, "Velocidad" se convierte en el medio preferido de una generación de deportistas del automovilismo y en el medio elegido por una enorme cantidad de jóvenes que querían iniciarse en el periodismo deportivo. Y fue Cataldo quien brindó a esa generación de jóvenes entusiastas sus páginas de "Velocidad". Y por eso es que el mejor homenaje que se le puede tributar hoy a Antonio Cataldo es el del agradecimiento por todo lo que supo entregar de sí al automovilismo y al periodismo argentinos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El volante del Chevy, no se conforma solo con girar.



Los ingenieros de General Motors han introducido en el país un sistema único de dirección, con "columna de seguridad". Un detalle que revolucionó a la industria automotriz argentina: un sector de la columna, construido telescópicamente con malla de acero, se comprime automáticamente ante un fuerte golpe. La columna de dirección de seguridad absorbe así toda la energía de un impacto, debido al resultado de su diseño exclusivo. Como ve, en el Chevy su seguridad ha sido tenida muy en cuenta. El volante del Chevy no se conforma solo con girar y Chevy no se conforma con ser el auto más lindo: también es el más avanzado técnicamente.



Chevy, la gran tentación

Piénselo técnicamente

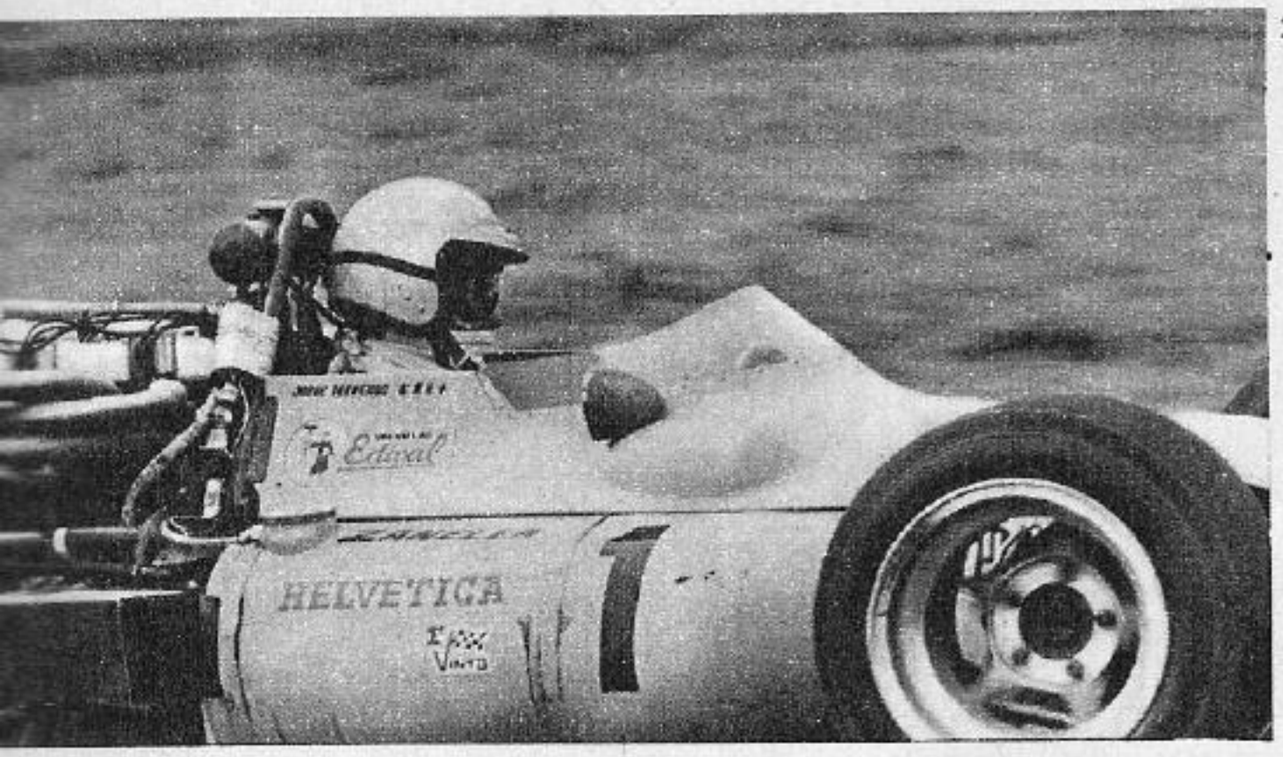
CENSO NACIONAL DE POBLACION, FAMILIAS Y VIVIENDAS - 1970

GM CHEVROLET

PRIMERO EN CALIDAD

RAFAELA, UNA SEMANA DESPUES



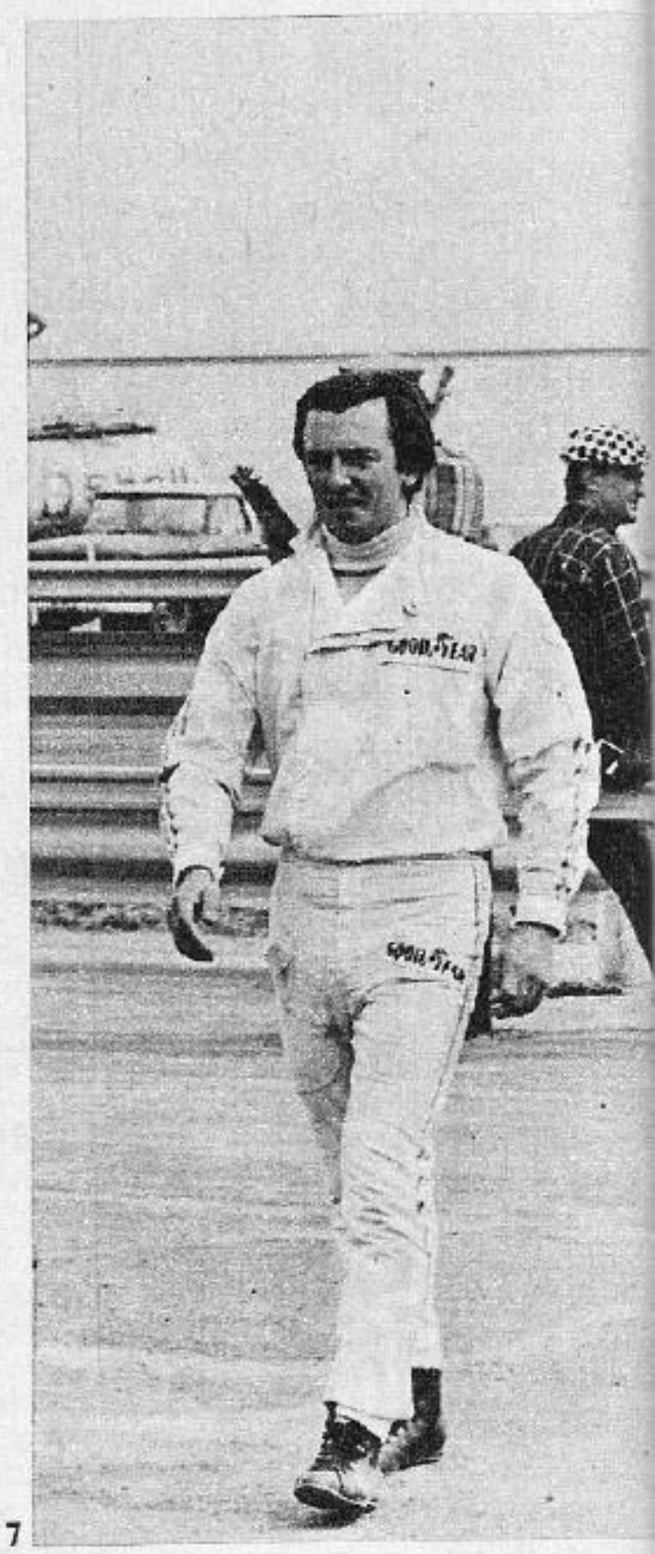


2

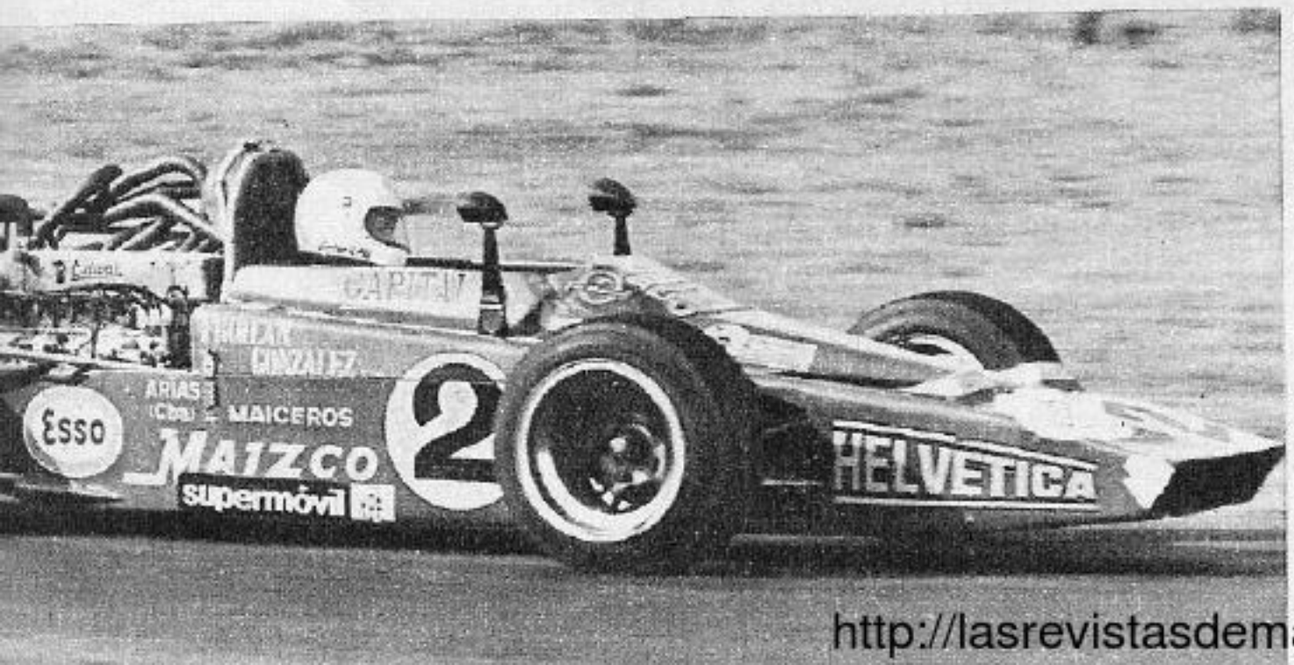
Algo de lo que nos quedó en el tintero la semana pasada. Fotos y pequeños comentarios de hombres y máquinas que estuvieron bien o mal en las 500 Millas de Rafaela



5



7

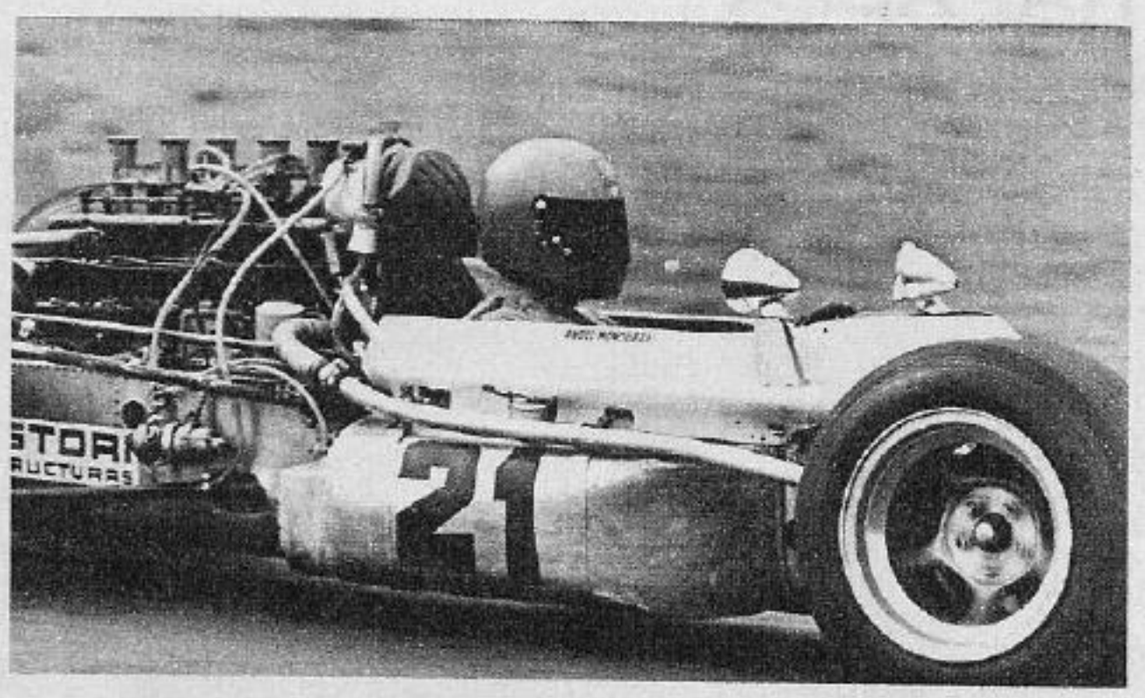


6

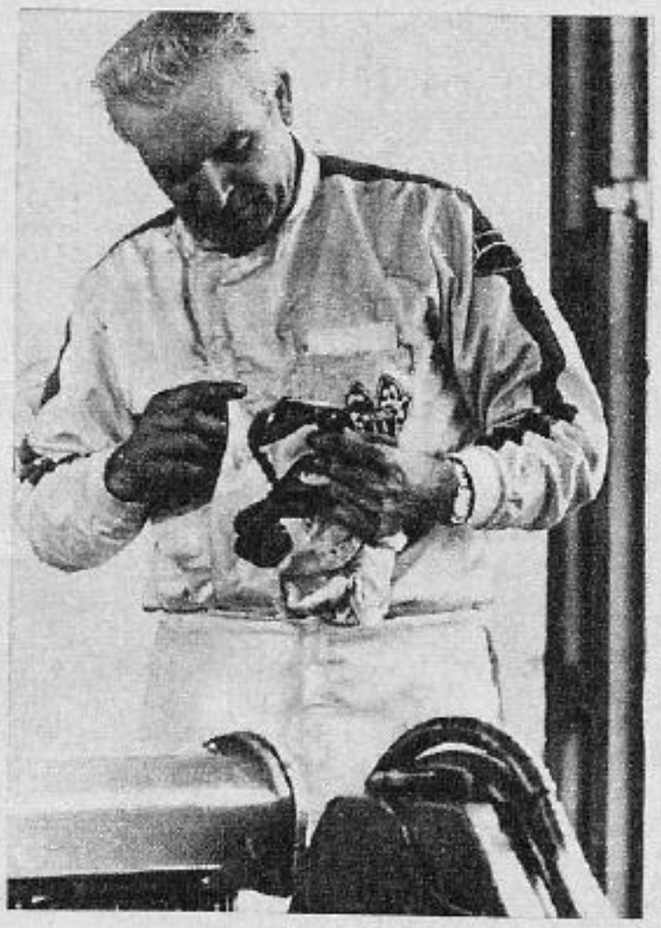
por JULIO PEREZ BALBI
Fotografías de ALFREDITO ALBORNOZ
y CARLOS AGUSTIN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

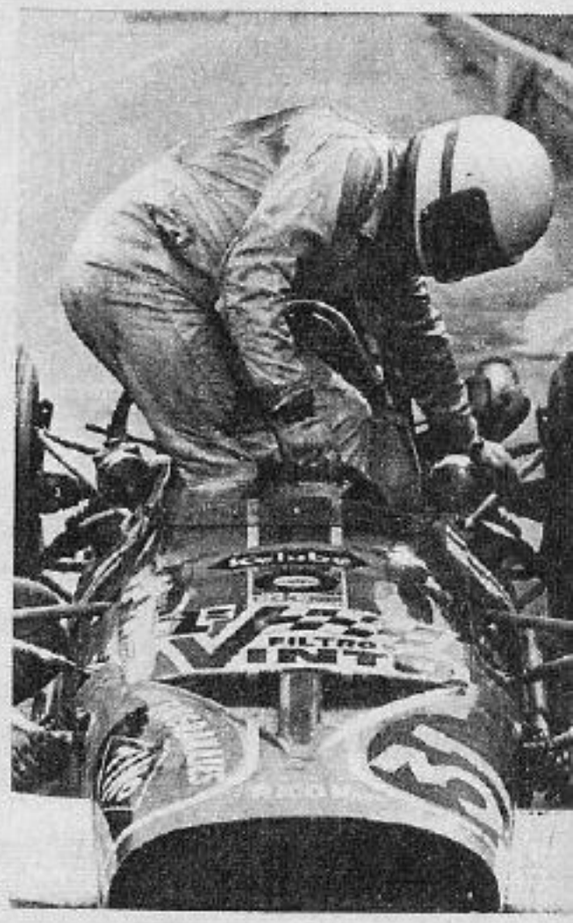




1



3



4

1. Angel Rubén Monguzzi. Como en casi todas las carreras de MA F-1 fue el que más fuerte anduvo en las pruebas de clasificación. Pero en carrera el record de vuelta quedó en manos de Jorge Cupeiro que, incluso, bajó el tiempo de la clasificación y el record absoluto del circuito (Copello, Cooper-Tornado en 1968: 1m10s9) con 1m10s6|10. Los Trueno F-1 tienen los records en todos los circuitos en que han corrido, un índice de su efectividad.

2. Jorge Ternengo paró infinidad de veces por problemas con los flotadores del carburador. La catidad de detenciones hizo que su actuación fuese no del todo ideal (octavo o último, como lo prefieran). Hay que ajustar las clavijas de una vez por todas porque sin lugar a dudas las cosas hasta el momento funcionan muy mal en su equipo.

3. Ramón Requejo recibió el domingo, por parte del Automóvil Midget Club Sunchales, una medalla de oro en reconocimiento por su efectiva campaña dentro del automovilismo argentino.

4. Carlos Ragno debutó con el Rico-Chevrolet en Fórmula Uno. De una vez por todas el ex campeón de Fórmula Cuatro consiguió un auto de las categorías mayores. Lástima que no pudimos observar su accionar, anduvo despacio por problemas en la tenida.

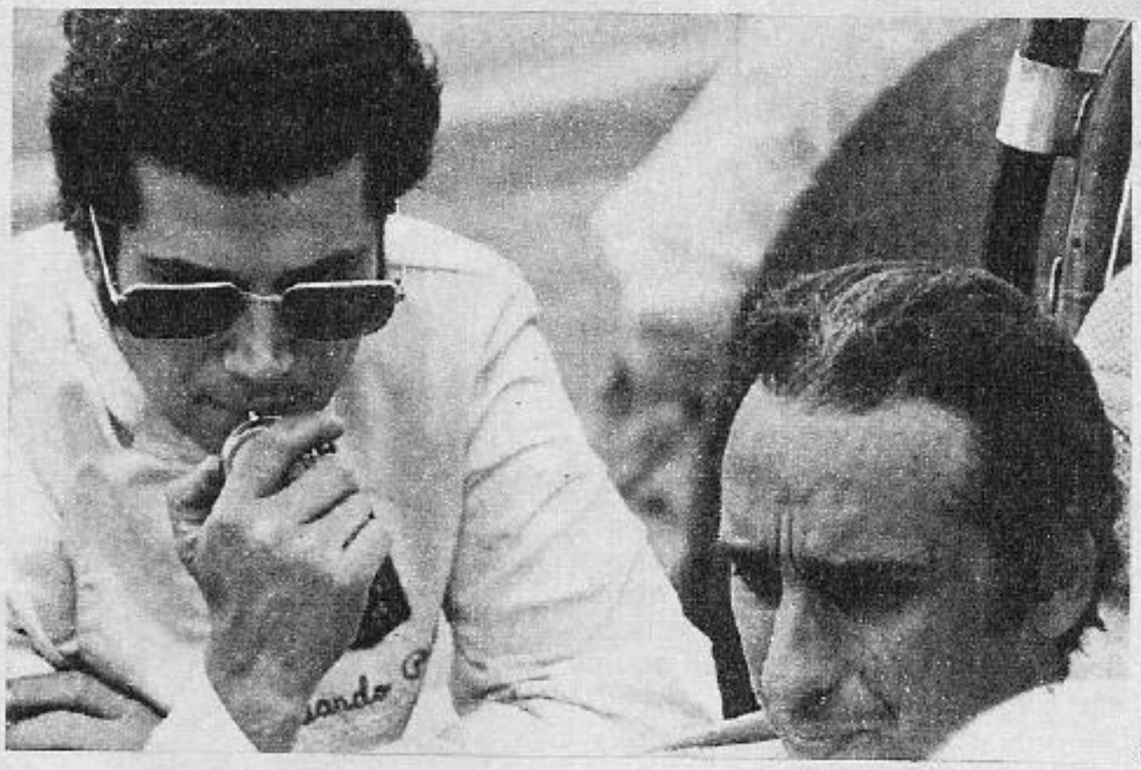
5. Emilio Bertolini y Pablo Brea. El primero es puntero en el Campeonato Argentino y tiene infinitas posibilidades de consagrarse campeón. Fue la revelación del año en MA F-1. Pablo Brea, recién arribado de Europa (preparadito para el nacimiento de su tercer hijo) está tratando de conseguir algún F-2 nacional y correr lo antes posible.

6. Víctor Hugo Plá usó un motor cedido por Froilán González preparación Moisello. Por esa razón Plá demostró estar capacitado para un primer puesto, tenía la potencia necesaria. Problemas con las bujías, engranaje de distribuidor y finalmente una válvula que lo hizo correr casi media carrera en cinco cilindros, lo relegaron.

7. Héctor "Matraca" Prono. Unánimemente se lo consideró la revelación de la carrera. Fue su segunda competencia en Fórmula Uno y será primer e inamovible piloto de la Peña Rueda. Un tercer puesto merecidd y lógico.

8. Eduardo Pino y Jorge Cupeiro. Pasearon la mecánica Herceg a lo largo de muchas vueltas en el óvalo rafaelino. Cupeiro ganó, Pino se quedó por un manchón roto cuando corría en la tercera posición. Gran carrera del socio del "Gallego" que podría haber estado segundo. Para alegría de Herceg, el 1-2 no era idea descabellada.

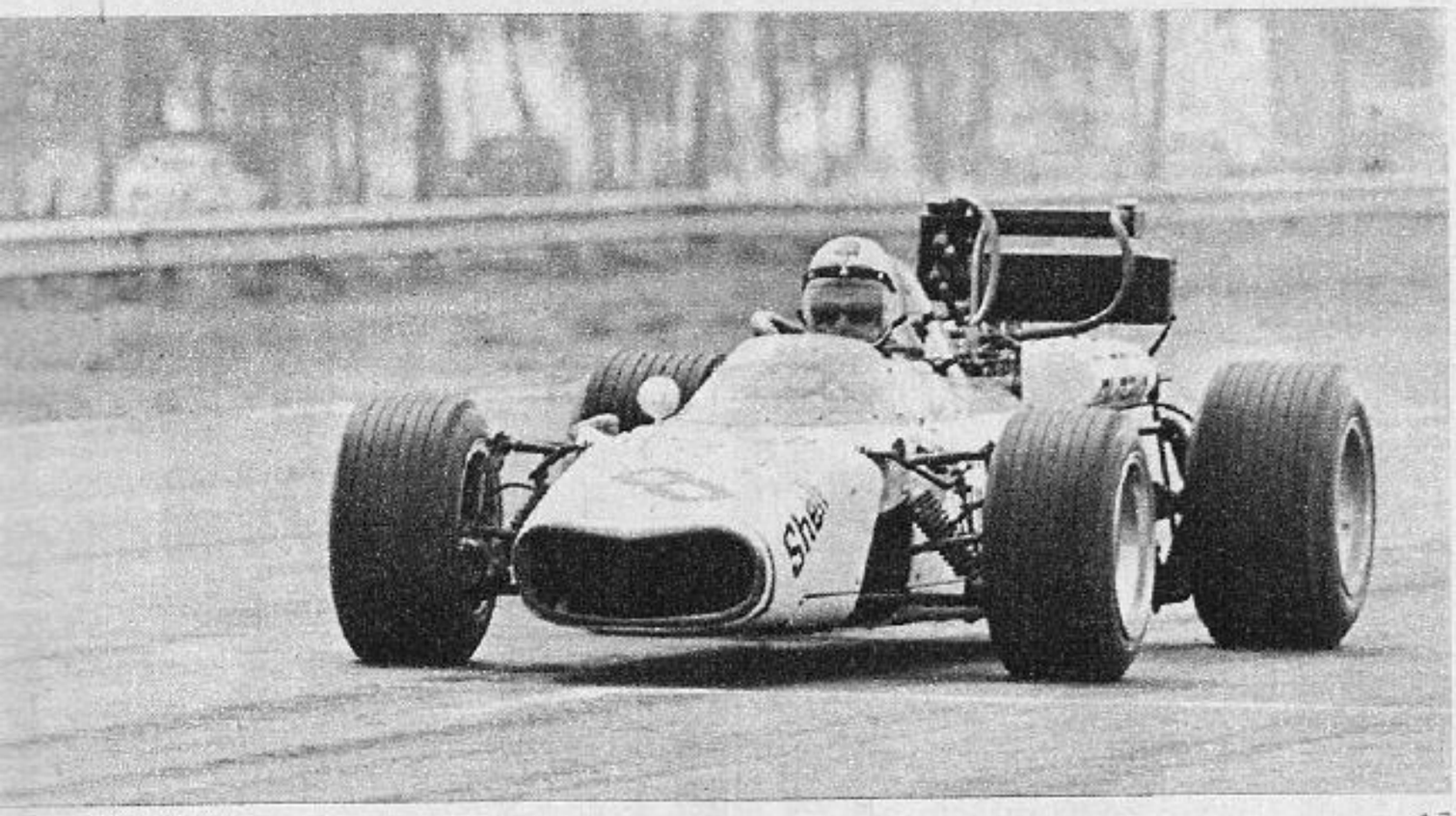
9. Carlos Ternengo. Corrió con el Ramseyer-Dodge, mientras estuvo en carrera anduvo bien aunque falto de HP. Lo interesante es que los propietarios de este auto ya recibieron una propuesta oficial para adaptarle el chasis del Dodge V8 apenas esté homologado.



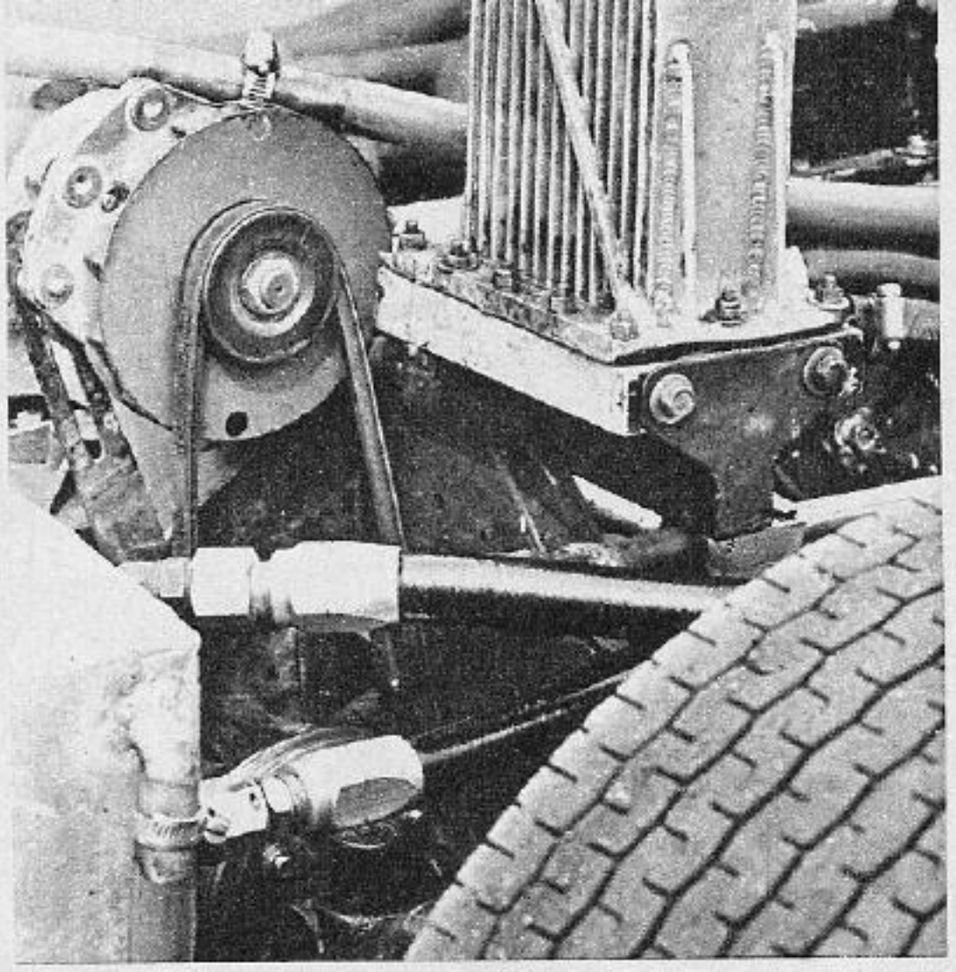
8

9

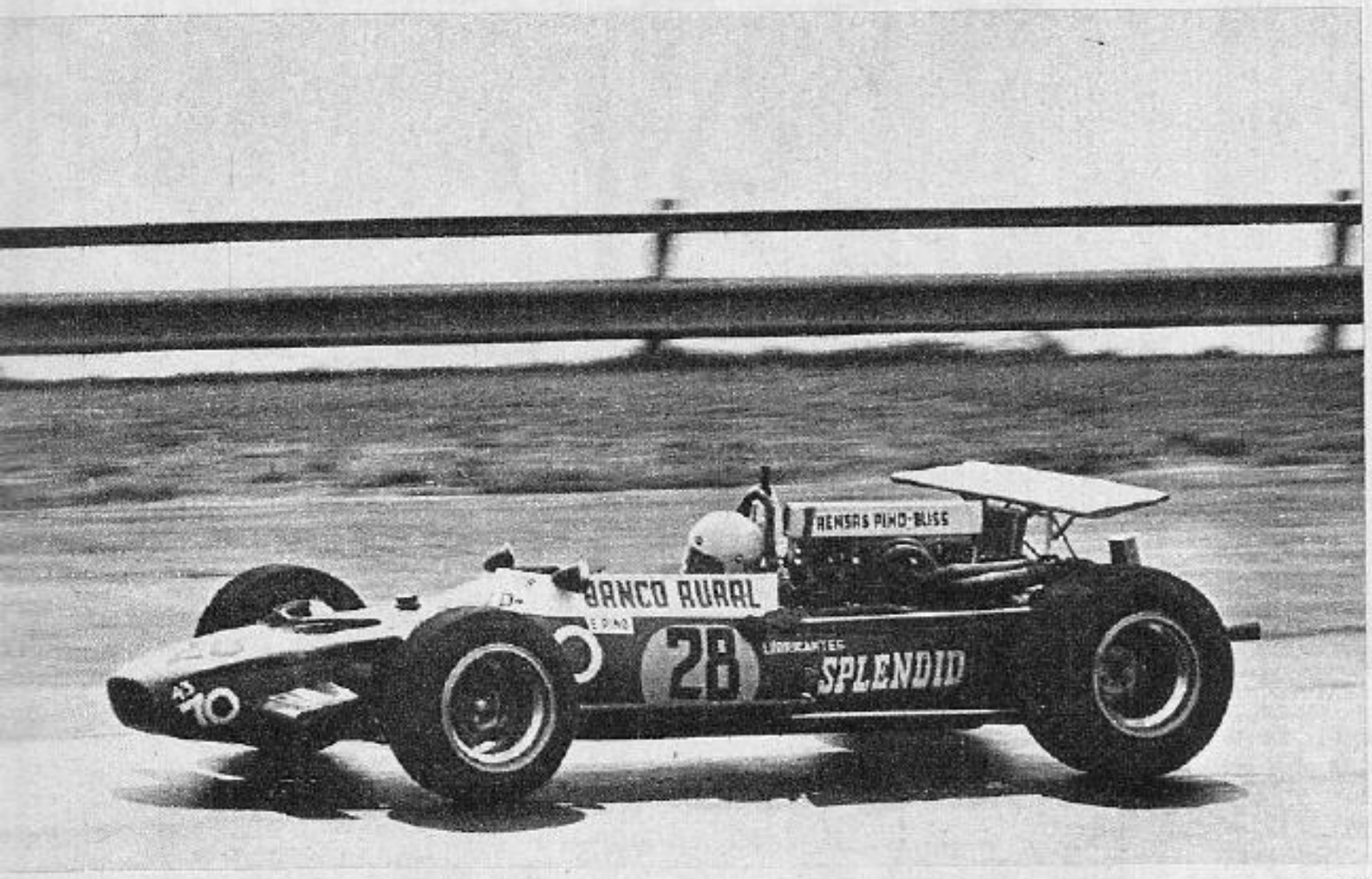
RAFAELA



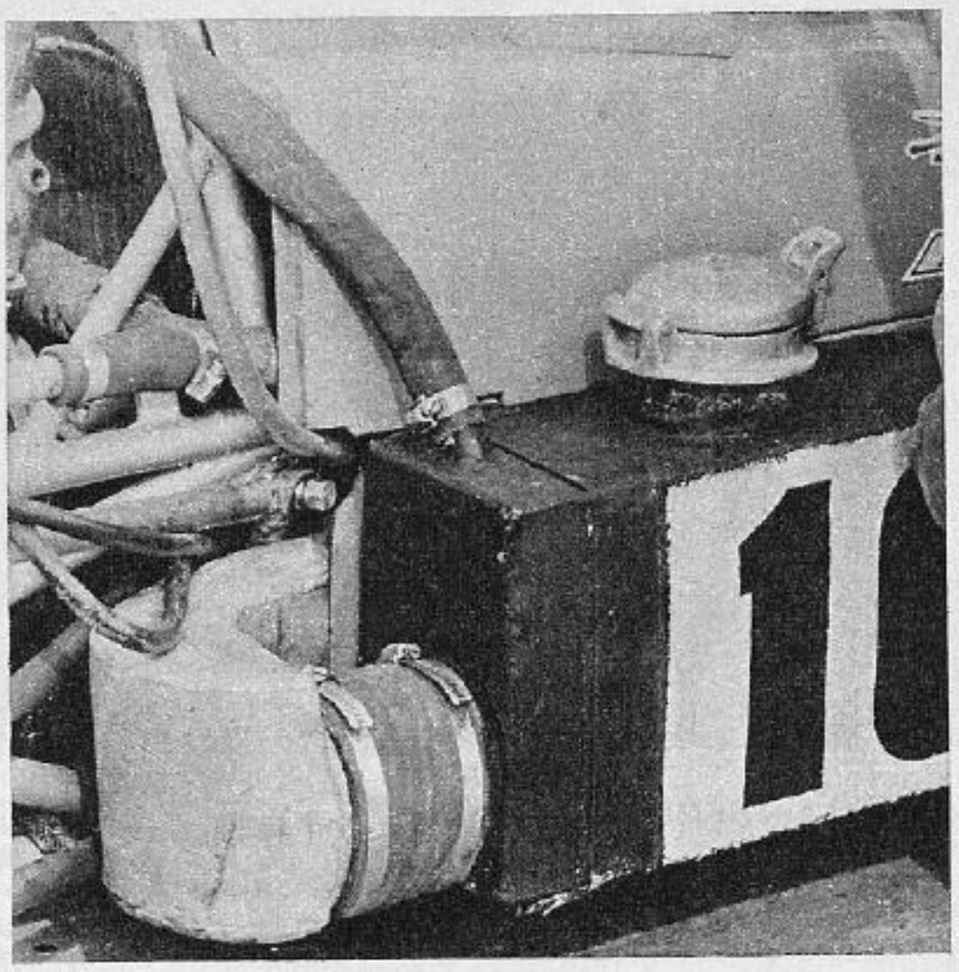
10



11



12



13

11. El auto de Monguzzi corrió con alternador. Fue montado sobre la caja de cambios. El movimiento lo recibía a través de una correa que era movida por una polea ubicada en la salida de la caja de velocidades.

10. Eduardo Copello se inscribió con el A.M.C.S.-Tornado. Rompió el motor en la clasificación y el día de la carrera no largó. Sin lugar a dudas la gran esperanza del equipo era Bertolini.

12. El Crespi-Chevrolet de Eduardo Pino fue otra de las máquinas que estuvieron con el pelotón de punta. Pino quedó muy conforme con el rendimiento del auto. Crespi está entusiasmado con él. Estarán presentes en todas las de F-1.

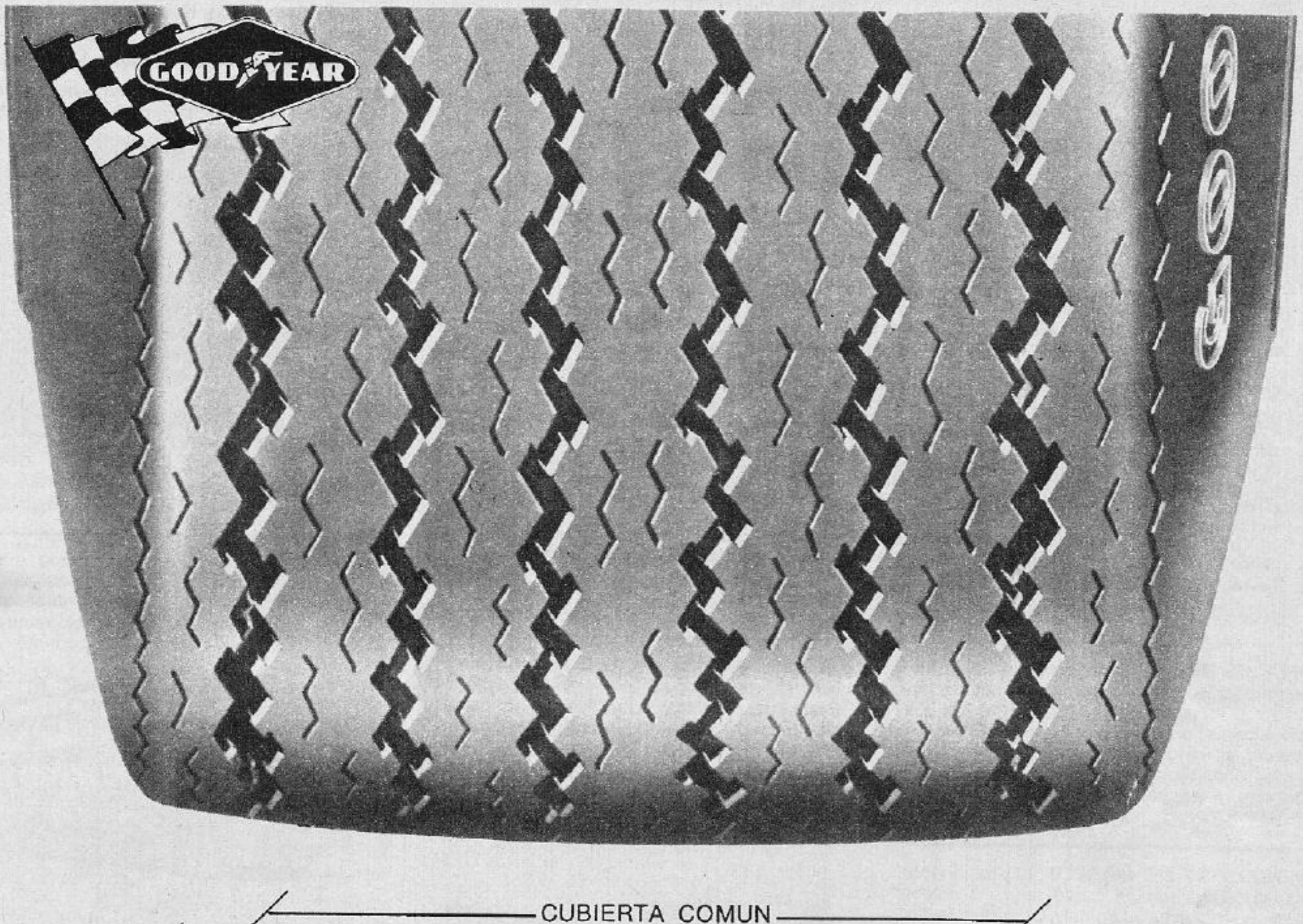
13. El Avante-Dodge de Cuvertino también llevó tanques externos de combustible. En la foto se ve claramente la unión del tanque interno con el externo.

14. Carlos Pairetti y Vicente Formisano cortaron la mala racha que los perseguía desde principios de año. El F-100 anduvo a las mil maravillas y sólo una nimiedad los atrasó. Esperemos que la efectividad lograda se extienda a Sport Prototipos.



14

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ninguna tan ancha.

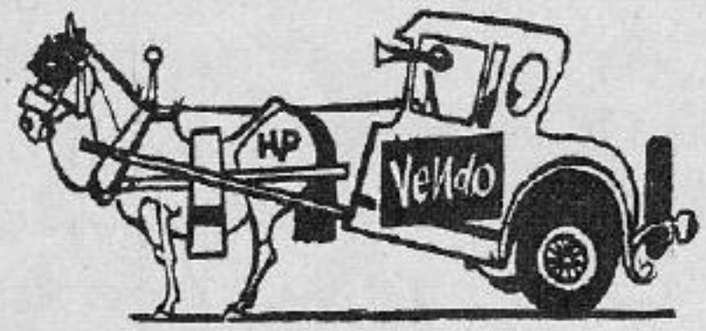
SPEEDWAY GRANSPORT

Speedway Gransport. Casi un tercio más ancha que las cubiertas comunes. Además de su elegante apariencia, cuatro grandes cualidades: pica más rápido, frena más pronto, dobla más segura, es más veloz.
Sí, Speedway Gransport permite desarrollar una velocidad sostenida de hasta 200 Kph. Casi una cubierta de carrera. Con fuertes cordones 3T en ángulo bajo. Con caucho Tracsyn (resistentísimo). Con la cómoda potencia que sólo se siente sobre cuatro "patonas". Cualquier auto se puede dar el lujo de andar sobre Speedway Gransport. Dele ese lujo a su auto.

GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

AVISOS corsificados



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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3er. piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes, en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

AMADOS HERMANOS: reparad en este aviso que más que ello es un verdadero llamado a la solidaridad. Acuciado por los acreedores me veo en la obligación de regalar al mejor postor un impecable Mercedes Benz modelo 220 del año 1956. Sean buenos y peguen un fonazo al 41-8937; el señor Payuca les informará.

VENDO FIAT 600 MODELO '65. Impecable estado. Tapizado en cuero negro a bastones. Instrumental original. Gomas nuevas. Motor 0 km. Los interesados en apreciar y admirar esta pequeña gran maravilla pueden hacerlo en Bmé. Mitre 3680. Preguntar por el señor Menéndez. Detto "Il Moffletone". Hay facilidades.

TALLERES MONY, de Abel J. Bour. Mecánica general, chapa y pintura. Su auto a 0 km. Mano de obra altamente especializada. A partir de ahora en su nuevo local, Costa Rica 4625, Capital.

RENAULT 1093 listo para largar. Preparación Antelo con repuestos varios. Cuar-



to en la 1ª etapa del Gran Premio de 1969. Llamar a 71-3691 de 20 a 22 hs. Muy barato.

FORMULA - 4 CRESPI - BMW (ex Ragno). Motor a nuevo, listo para largar. Ideal para aprender y divertirse. Oportunidad, pesos 7.500.— Ley 18.188. Av. San Martín 7160, Capital.

COMPRO URGENTE chasis Ford modelo 37, en buen estado; completo, con motor, caja y diferencial originales. Llamar al teléfono 41-3438, Sr. Gonzalo, por la mañana.

GEFICO, Gestoría del Automotor. Transferencias, patentamientos, bajas en Capital y Provincia. Réditos, lucrativas, escribanía. Seguros sin franquicias, Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, tel. 68-7723.

TORINO 380, modelo 67, salido de fábrica enero 1968. Beige tuclamen, llantas cro-



madas, 40.000 Km. Médico vende. Verlo en YPF, Beiró 4610, Capital, $ 13.800 (pesos Ley 18.188). Contado.

¡ATENCION! VENDO NSU Prinz. Realmente único por su inmejorable estado. Color celeste sideral. Mecánica MERIGGI. Chapa y pintura nuevas. Llantas cromadas. Gomas nuevas: Instrumental: tacómetro, manóme-



tro, temperatura de aceite. Tapizado de cuero negro y nuevo. Suspensión 0 km. Tratar en Bartolomé Mitre 3680 de lunes a viernes de 7.30 a 18 hs. Preguntar por el señor LUJAN detto "il simpaticone".

CARLOS R. NAJURIETA, escribano. Maipú 879, piso 6º, Capital. Trasferencias, bajas, incorporación al Registro Nacional. Capital y Provincia de Buenos Aires. Pago de Patentes.

AUTO ANTIGUO vendo o permuto Mc. Intyre año 1894, muy original. Verlo Gascón



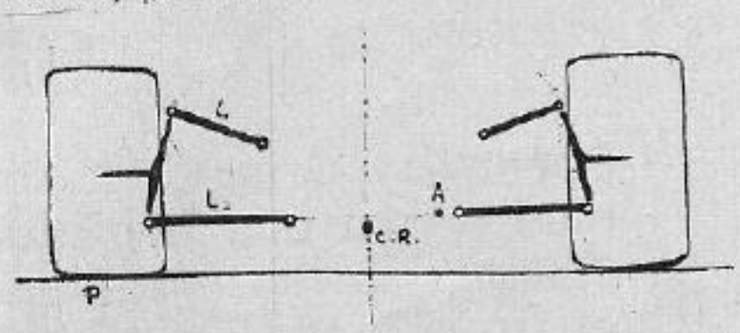
1005, Capital. Tratar: Roberto Parodi, Peña 2170, PB "A", Capital, tel. 84-1510.

VICENTE FORMISANO vende este practiquísimo ómnibus, apto para trasladar un auto de carrera con todo su equipo auxiliar. Perfecto estado de funcionamiento. Cuatro cuchetas, estanterías interiores, pie-



za de servicio y balcón a la calle. Gran oportunidad de haberse un transporte ideal para vehículos de competición. Los interesados pueden verlo en Azopardo y Cochabamba, Capital. **Se ruega no fumar sin escupir en el interior del coche.**

APRENDA A DISEÑAR Y CONSTRUIR AUTOMOVILES DEPORTIVOS Y DE COMPETICION. Stylauto, curso integral, de diseño y construcción de automóviles, le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabi-



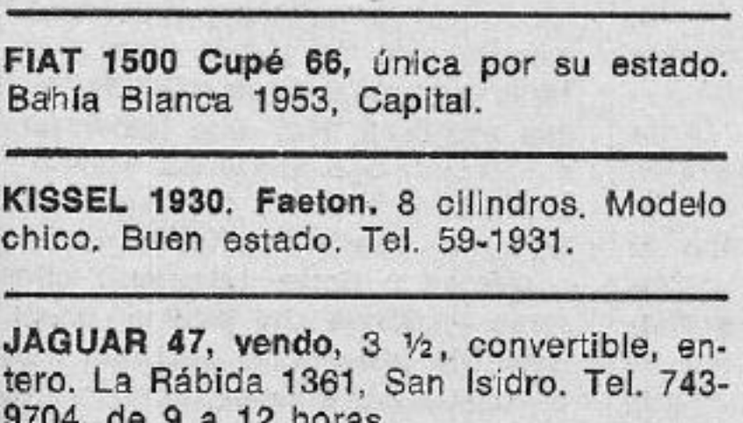
lidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los cursos son desarrollados por los ingenieros JUAN CARLOS GENTILE Y JOSE MANUEL ARRIETA. Escriba solicitando informes a: **STYLAUTO,** Casilla de Correo 303 - La PLATA - Prov. de Bs. As.

CARBURADOR CARTER AFB, 4 bocas, vendo. CARBURADOR SOLEX, 40 ICB-DKW,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

vendo. CARBURADORES (2) WEBER Horizontales 45 DCDE9, vendo. Llamar tel. 82-5357 de 8 a 10 horas.

CHASIS SPORT PROTOTIPO TUBULAR, vendo. Precio total $ 500.— (Ley 18.188). Rossini 41, Hurlingham. Oportunidad.



TRAILERS: capacidad 600 Kg. con luces. Totalmente pintado y galvanizado. Apoyo tipo rodillos o cama. $ 960.— Ley 18.188. Tel. 743-7876, después de las 20 horas.

JAULA Y TANQUE nafta Torino, ex equipo oficial IKA. Carter chato Fiat 1500. Santiago de las Carreras 38, Capital.

FIAT 1500 Cupé 66, única por su estado. Bahía Blanca 1953, Capital.

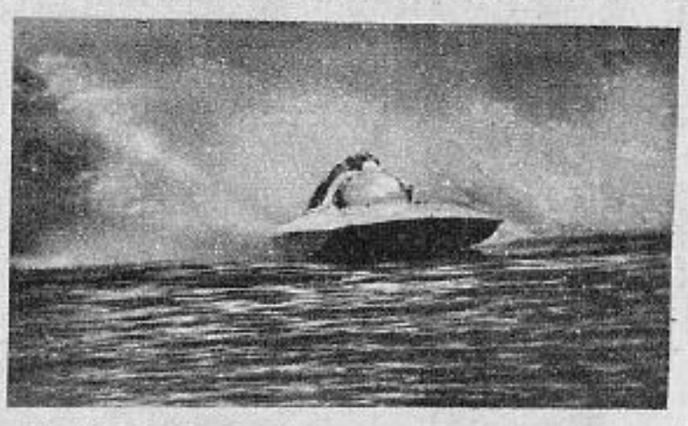
KISSEL 1930. Faeton. 8 cilindros. Modelo chico. Buen estado. Tel. 59-1931.

JAGUAR 47, vendo, 3 ½, convertible, entero. La Rábida 1361, San Isidro. Tel. 743-9704, de 9 a 12 horas.

FORMULA 4, vendo. Crespi 0 km. para motor Fiat modelo 70, Añasco 1570, Capital.

ALBERTO GOMEZ vende su Peugeot 404, con motor. Anexo "J", grupo 2 o FC-F.A. Ugarteche 3270, Capital.

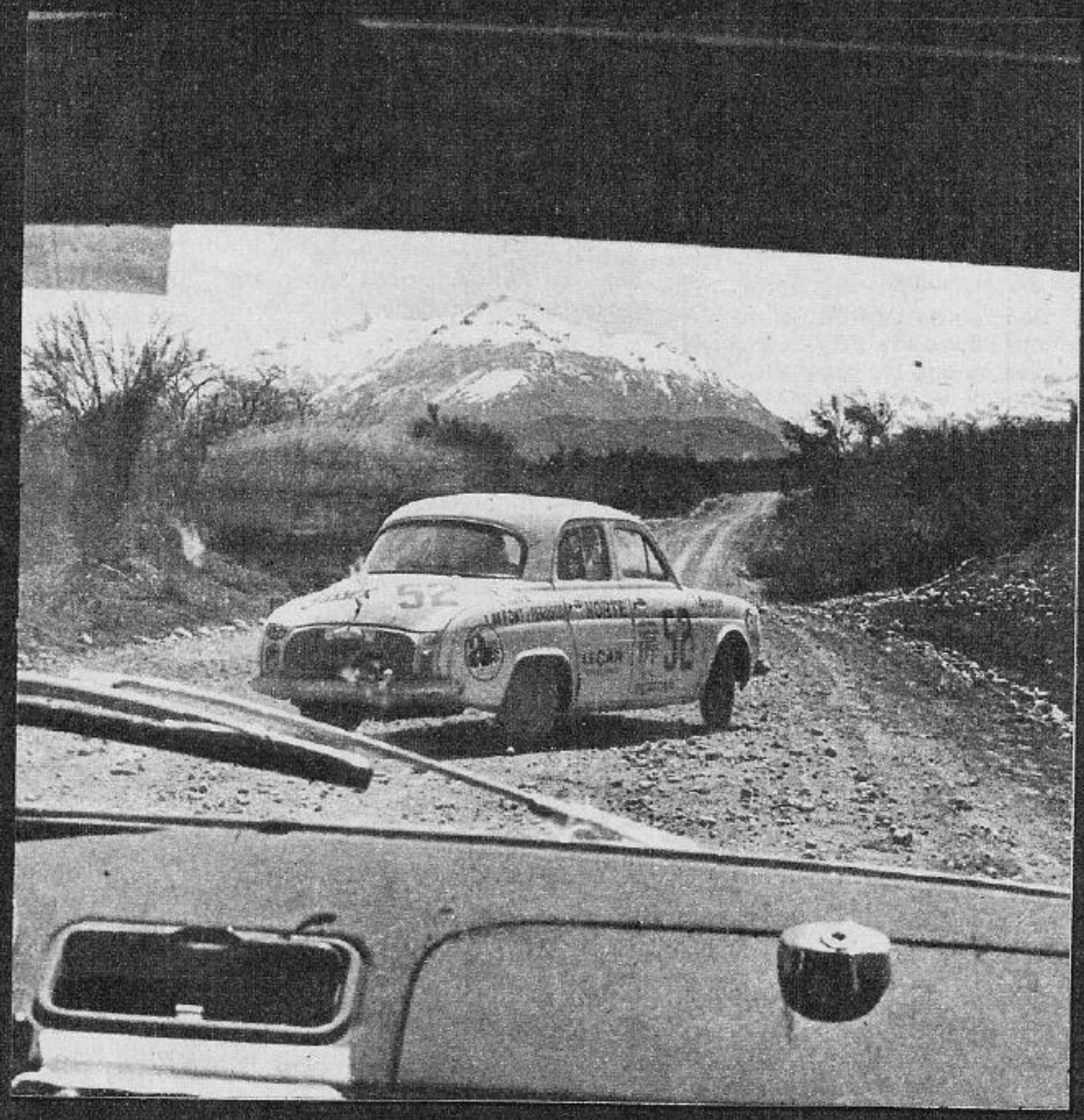
NORBERTO BUSCALDI vende lancha de carrera mojarra lista para correr, al precio



de $ 400.000 (m n). Informes: J. B. Justo 6395, Capital, tel. 69-7213.

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.

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

EL GP INTERNACIONAL DE TURISMO

El próximo lunes en las primeras horas de la mañana se pondrá en marcha la decimotercera edición del Gran Premio Internacional de Turismo que organiza el Automóvil Club Argentino.

La primera etapa se largará desde Acheral en la provincia de Tucumán. Tocará los siguientes puntos: Tafí del Valle, Tolombón, Cafayate, La Viña, La Merced, Cerrillos, Salta. En esta ciudad se hará una neutralización para continuar luego por Abra Santa Laura, Perico del Carmen hasta arribar a Jujuy donde también se producirá una neutralización, luego de la cual continuará hacia el norte pasando por las localidades de Yala, León, Volcán, Maimará, Tilcara, Huacalera, Humahuaca, Abra Pampa y La Quiaca. A partir de allí, ya en territorio chileno, se seguirá por Villazón, Tojo, Chorcaya, Tucunilla para finalmente, y luego de haber transitado 912,4 kilómetros, arribar a Tarija, fin del primer tramo. De allí seguirán luego hasta arribar —seis días después— a Paraná (ver pág. 4).

FIAT 600

Bajo el lema "En Pilar comienza la primavera tuerca" el Círculo de Amigos del Automovilismo Deportivo de esa ciudad organiza para el próximo domingo su séptima competencia para coches Fiat 600.

La carrera se realizará en el circuito denominado Barrio Carabassa sito en la Ruta Nacional Nº 8 km 57,500 a partir de las 10, y está reservada exclusivamente para Fiat 600 en sus dos categorías: Semipreparados y Libres.

Contará con puntaje para el campeonato zonal interno pilarense y para la Asociación Deportiva Automovilística de reciente creación que agrupa a instituciones de Campana, San Andrés de Giles, Pilar, Escobar, Moreno, Las Heras y Mercedes.

El precio de la inscripción ha sido fijado en $ 30 para la categoría Libre y $ 25 para la de Semipreparados y se reciben en la Secretaría de la calle Rivadavia 609 los martes y jueves de 19.30 a 21.30 horas, y los sábados de 17 a 21 horas.

En caso de lluvia el espectáculo será diferido para el domingo 27.

TURISMO G2

En la ciudad de Alcorta, en Santa Fe, tendrá lugar el próximo domingo la disputa de otra competencia con puntaje para el Campeonato que organiza la Cooperadora del Colegio San Francisco de Alcorta, el Tiro Federal de Acebal y la Asociación Rosarina de Volantes Anexo Jota.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO

La primera de las tres carreras por el Campeonato Mundial de Conductores que se disputan en América se correrá el domingo próximo en el circuito de Mosport, en Canadá.

Finalizada la misma se decidirá si corresponde otorgarle a Jochen Rindt el título de Campeón post mortem de la especialidad.

Parabrisas CORSA correo

ALTRI TEMPI

de G. E. Romani, La Plata

Señores de CORSA: como ferviente interesado por los acontecimientos que lograron hacer del automóvil un medio de locomoción útil y ágil como lo es ahora, desearía que me contestaran algunas preguntas relacionadas con el nacimiento y evolución del mismo.

1) ¿Quién y en qué año inventó el motor a explosión?

R) En 1841 Luis de Cristoforis puso en marcha el primer motor en que se usaba como combustible una mezcla de aire y vapores de nafta. En 1858 Mateucci y Barsanti hacen funcionar el primer motor de pistones concurrentes. Al año siguiente el francés (o belga, pues no está bien establecida su nacionalidad) Lenoir construye una máquina a petróleo según el ciclo de los motores modernos.

En 1861 Beau de Rochas y Otto exponen separadamente y casi contemporáneamente la teoría del motor de cuatro tiempos. Finalmente, en la exposición de París de 1867 Otto presenta su primer motor de cuatro tiempos. En 1877 Carl Benz ya había alcanzado las 300 rpm y luego otros "bochos" como Funck, Hess, Murnigotti y especialmente Daimler perfeccionaron el invento.

2) ¿Quién fue el que presentó el primer automóvil con motor alimentado por gasolina?

R) Al parecer —ya que los orígenes de estos vehículos, como los del motor a explosión, son confusos— el mérito sería del austríaco Sigfrid Marcus, aunque generalmente se reconozca como el pionero a Gotlieb Daimler. George B. Selden fue el primero en EE. UU.

3) Refiriéndome al tema de la pregunta anterior: ¿en que año sucedió?

R) Lo de Marcus fue en 1875; Daimler construyó su auto ocho años más tarde, pero en el medio estaría George Selden, pues su vehículo data de 1877.

4) ¿Quiénes, cuándo y con qué coches ganaron las carreras París-New York y Pekín-París?

R) La París-New York fue ganada por un Thomas Flyer en el año 1908. Dos años antes se había realizado la Pekín-París, de la cual fue ganador el príncipe Scipione Borghese a bordo de un monstruoso Itala de 40 CV.

5) ¿Cuándo se dejaron de fabricar los Ford "T" y en qué año salió a la venta el primero?

R) En 1927 y 1909 respectivamente.

6) Esta no tiene nada que ver con las anteriores, pero igualmente me interesa sobremanera el dato: ¿qué automóviles utilizan motor rotativo tipo Wankel?

R) NSU RO 80; Mazda Rotary; Mercedes Benz C-111; Citroën M 35 y niente piú.

PORSCHE F-1 Y FEOS

de Fernando Lasola, Montevideo, Uruguay.

Señores: "Lo bueno, si gracián, dos veces gracián. Breve". Dos cosas: primero, los felicito por el nivel de su valiosa revista. Segundo: como los quiero los aporreo. Grave error en la tapa del Nº 224, que dice "Porsche Fórmula 1 en 1970" cuando en la nota que figura en la página 31 y siguientes se explica que Porsche intervendría en F 1 recién en 1971.

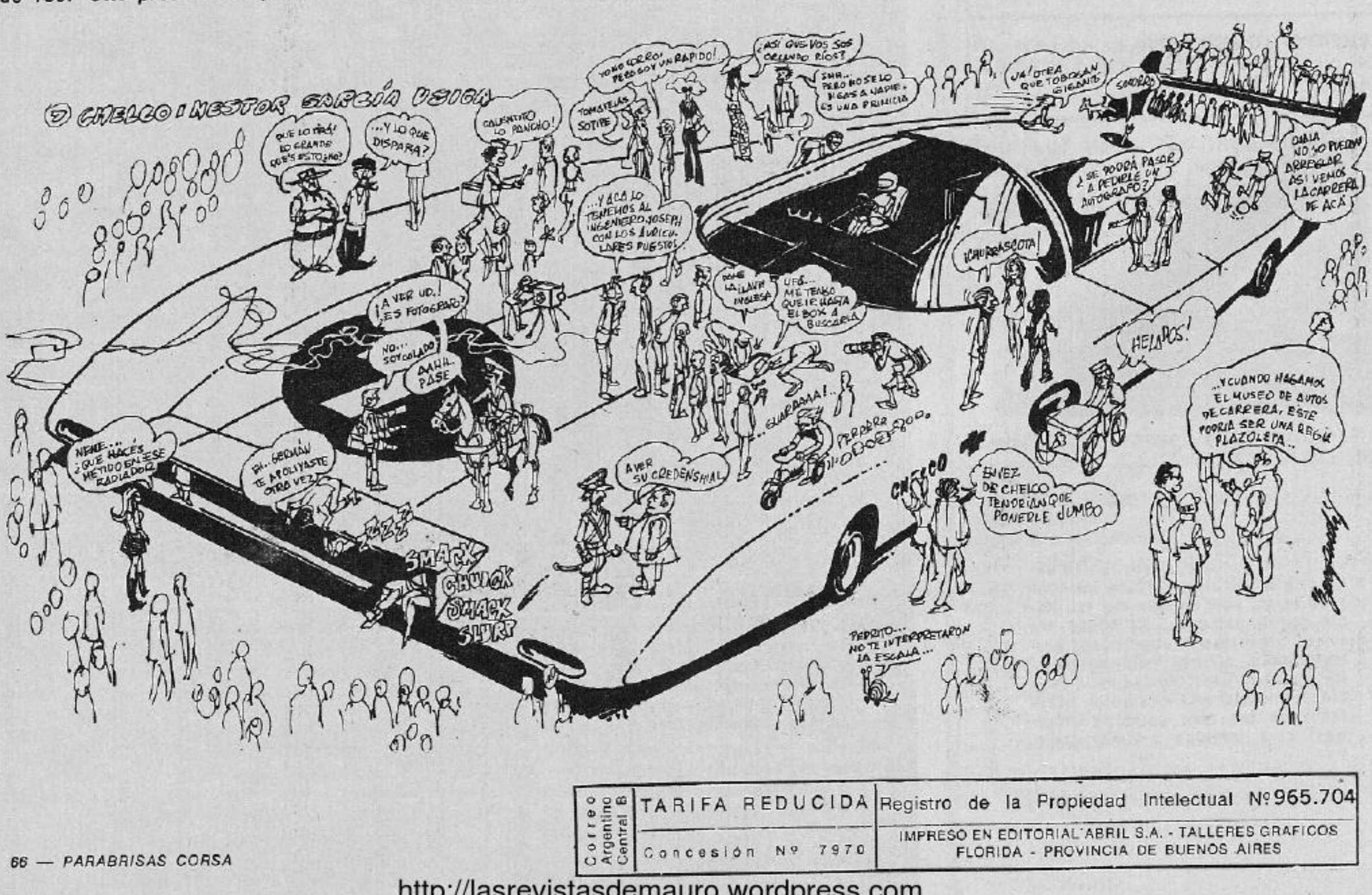
Además, y en otro campo, quisiera preguntarles si es conocido y si ha ganado alguna carrera el corredor de karts Abel Feijoo.

R) Por partes. Usted no ha leído la nota de Porsche, ¡so picarón! Si no sabría que el fórmula 1 a que nos referimos es ni más ni menos que el que se halla encubierto bajo las discutidas —para algunos, horripilantes— líneas del Porsche 908 III "Targa Florio". En cuanto al kartista Abel Salmún Feijoo —viejo conocido del ambiente kartístico de su país—, es uno de los cultores de ese deporte de más dilatada campaña, y en automovilismo ganó en El Pinar su categoría en unas 6 Horas de Turismo allá por 1964 ó 65. Ha triunfado muchas veces (hoy en día parece que ya no le gana más a nadie) y además es más feo que tropezar "en patas".

VERGÜENZA EN ROSARIO

de Alberto De Nicola, Rosario.

Estimados amigos: les mando ésta con la inocultable pavura de que termine por los aires en forma de avioncito. La inquietud que me lleva a comunicarme con ustedes tiene mucho que ver con mi ciudad y con los automóviles. Y voy al grano (ya que el grano no viene a mí): Rosario, segunda ciudad del país, no cuenta con un autódromo adecuado a las velocidades y categorías actuales. El único que hay en Rosario tiene forma de antiparra y su recta principal no alcanza ni siquiera a los 200 metros, teniendo un ancho de aproximadamente 7 metros. La tierra de las banquinas es floja y no hay ni la mínima comodidad para los espectadores. Como rosarino, cada vez que pienso en el tema no puedo menos que avergonzarme. Por lo tanto y desde vuestras páginas hago un llamado a las autoridades comunales y provinciales: Rosario no puede estar a la zaga de poblaciones muchas veces menores. Hay que hacer un autódromo con todos los adelantos y comodidades para que nos podamos sentir orgullosos de ser rosarinos y poder compartir con otras regiones del país el privilegio de presenciar las más importantes carreras de las más importantes categorías del automovilismo. Y porque el automovilismo es también —aunque a alguien le pese— cultura.



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Libertad en la acción

Con telas de Castelar mezcla poliester

Telas con ***Luxel*** *, fáciles de cuidar. No se arrugan ni se deforman. Con planchado espontáneo.

Las telas de Castelar S. A. con mezcla ***Luxel*** se distinguen por la calidad de su hilado, regularidad del tejido, firmeza de colores y máxima resistencia al uso. ***•SANFORIZADO•***, no encongen.

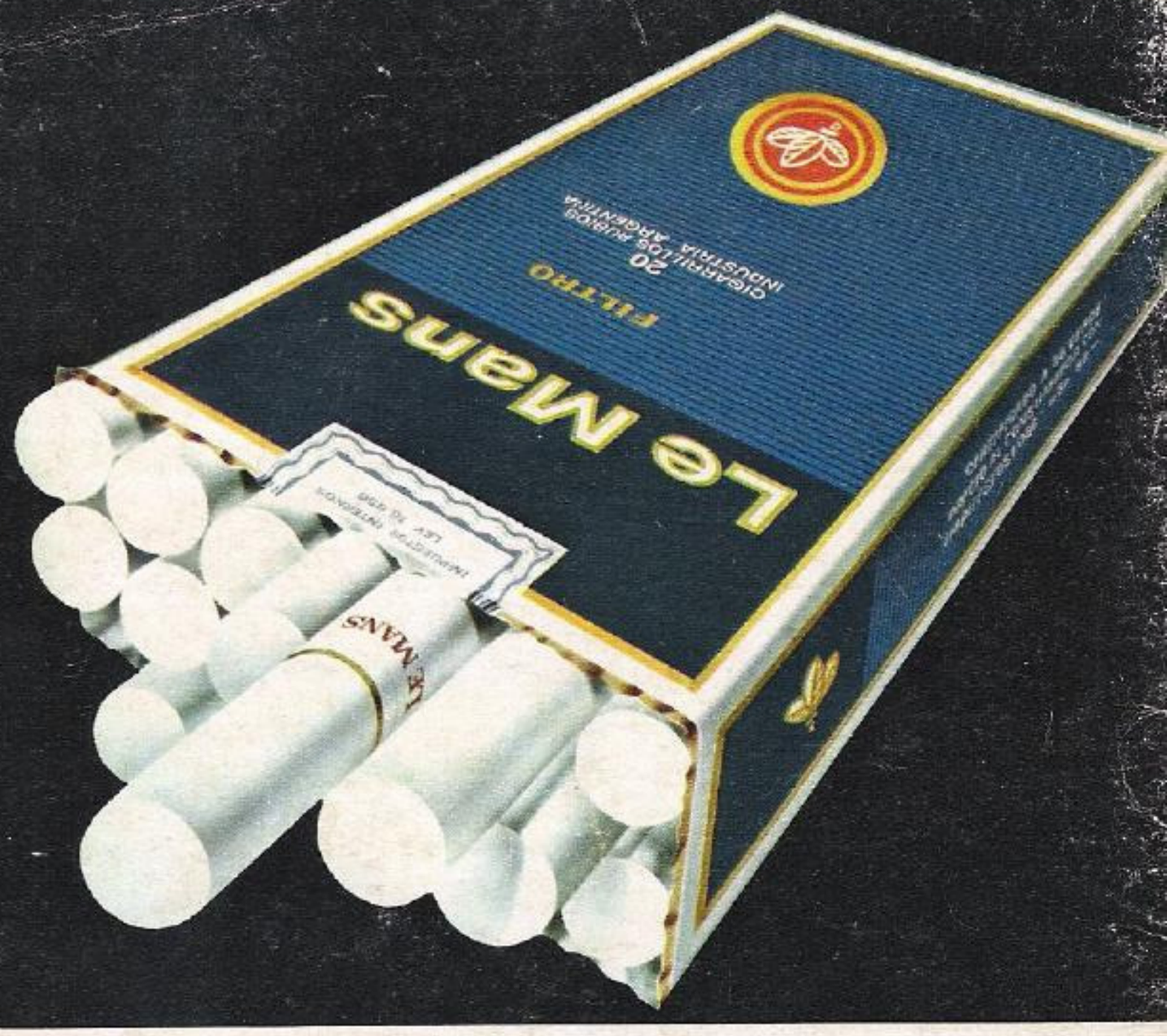
Identifique su pantalón por la etiqueta que garantiza las telas Castelar.

Luxel
calidad internacional

Castelar
GARANTIA INDUSTRIAL DE CALIDAD TEXTIL

* Marca registrada de Copet Compañía Petroquímica I.C.S.A. para su fibra poliester

**nació para durar,
dentro de un año, seguirá
conquistando con las
mismas armas,
azul y calidad.**





Le Mans...calidad de desafío.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com