m/n 100 $1

Nº 218

Parabrisas CORSA

Del 23 al 29 de junio de 1970

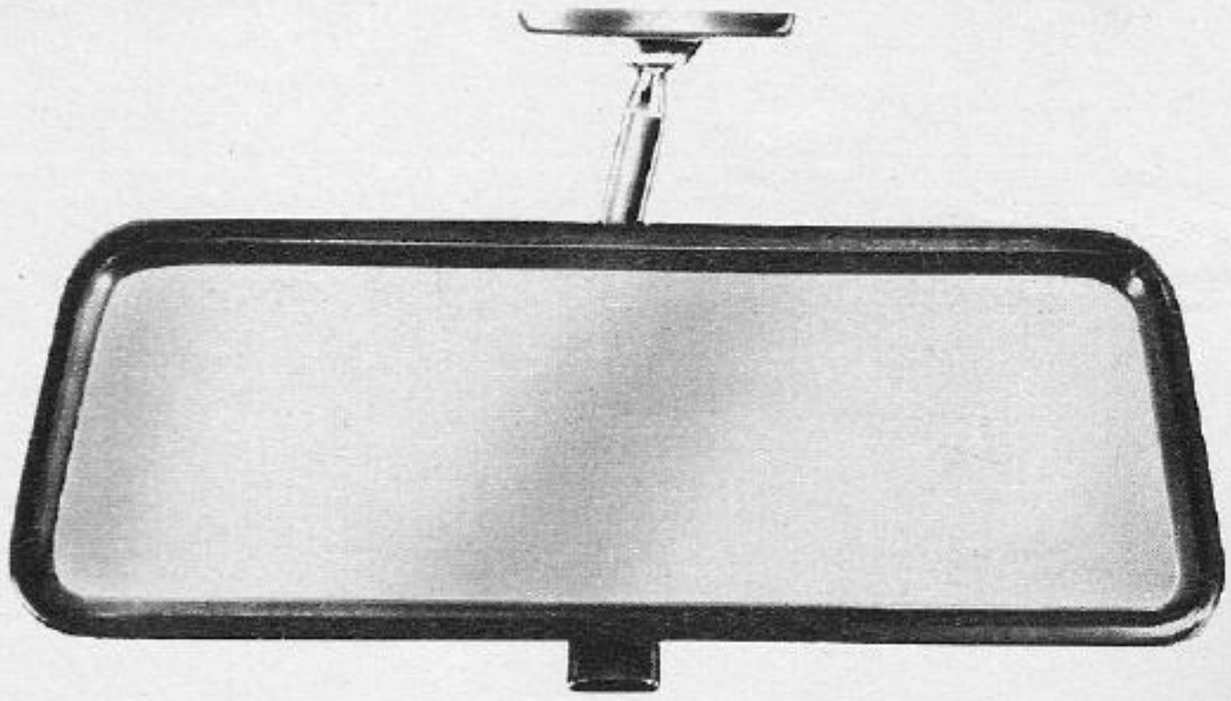


Las revistas de Mauro

LA DUDA DEL TC "A"

TECNICA: LOS MOTORES DE SP

FABRICADO POR **SAFRAR**



con la trompa de visibilidad gran angular. Peugeot 504 abrió un nuevo panorama de elegancia y penetración.



en el insuperable gran estilo Peugeot

PEUGEOT 504

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 218 del 23 al 29 de junio de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Martín

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann y Alejandro Ciancaglini.

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Marcelino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Alberto E. Oliveira, 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 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior / Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 1440, Capital Federal. Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

FIAT EN EL SUR



El domingo a la noche, cuando ya pensábamos que no llegaba a tiempo, arribó "el muchacho de la redacción enviado al sur". El sacrificado hombre de prensa extrajo de la bolsa los rollos fotográficos y mientras se mandaban a revelar se puso a escribir la nota surgida de las pruebas realizadas por Fiat en el Sur, cuyas conclusiones se leen a partir de la página 10.

La nota no parece nueva porque ustedes recordarán que el año pasado ya hablamos de ello. Sin embargo este operativo experimental de Fiat no se realiza —como se podría pensar— todos los días o todos los meses del año. Cuando en la central de Turín deciden probar una cierta cantidad de elementos realmente nuevos, se embarcan todos esos coches, se reúne un grupo de ingenieros y técnicos y parten rumbo al lejano Río Gallegos para pasarse 50 ó 60 días dedicados exclusivamente a extraer experiencia de los autos en ese lugar. ¿Por qué precisamente Río Gallegos y zona de influencia que queda tan, tan lejos de Europa? Bueno, porque aparentemente es uno de los escenarios que resumen casi todos los caminos o temperaturas difíciles del mundo y por otro lado asegura cierta dosis de secreto imposible de obtener en Europa. De todas maneras el secreto no logra ser tan invulnerable y por eso podemos leer el informe de este número.

En cuanto a carreras, ganó Di Palma en TC fórmula "A", categoría que se afirma, hubo poco de importancia en San Juan y en Holanda ganó Jochen Rindt con el nuevo Lotus 72, donde también perdió la vida el joven Piers Courage. Un nuevo y triste golpe.

TIEMPO Y LUGAR

- SP, F-1 y F-4 en el Autódromo Municipal, sábado 27 y domingo 28.
- Turismo Grupo 2 en Concordia, domingo 28.
- Francia. Fórmula Dos en Rouen (corre el equipo del ACA).
- Canadá. Copa Can Am en St. Jovite, domingo 28.

DI PALMA EN LOS CONDORES

HOY, CAMBIO DE CARTELERA

por CARLOS FIGUERAS fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Di Palma cambió el nombre de la primera figura del TC F. "A" que hasta Venado Tuerto obraba en poder de Malnatti. Segundo Manzano y tercero Giay. Repetición de lo visto hasta ahora, sin variantes en el número de inscriptos, con varios autos de Turismo G-2 entremezclados y con un panorama que aún no se clarifica del todo.

Cuando conversamos sobre la carrera de Venado Tuerto, no hicimos un análisis a fondo sobre la nueva categoría TCFA porque creímos que lo más lógico era esperar la de Los Cóndores. El domingo pasado llegó la tercera prueba para los FA y nada cambió con respecto a lo de hace dos semanas atrás. La recuperación paulatina de la FA todavía no se produjo y por esa misma razón no creemos conveniente esgrimir todavía argumentos que aunque cada día se hacen más fuertes, son aún algo inmaduros.

En Los Cóndores no hubo más autos que en Santa Fe ni tampoco más inscriptos. Contra los 33 de la carrera santafecina hubo sólo 29 en Córdoba y además sólo largaron 18 autos para recorrer la astronómica cifra de 500 kilómetros largos. Todo este conjunto —como ya lo dijimos— hace que una competencia de TCFA se trasforme en un tedioso pasar y pasar de autos, con diferencias amplias y con una evidente falta de potencia y velocidad. Los Cóndores, pese a ello, tuvo la suerte de disponer de un trazado de 47,6 kilómetros que ofrecieron un desfile de las máquinas punteras en lapsos de poco más de un cuarto de hora. Sólo por eso la tres horas de duración se pudieron sobrellevar y el escaso público que se hizo presente, si bien no vio una verdadera "carrera de autos", pudo de vez en cuando ver pasar a Malnatti, Di Palma y Manzano mientras luchaban —aunque no mucho— por un primer puesto que en ningún momento fue muy discutido.

El único problema que presentaba a resolver esta tercera prueba de TCFA era el siguiente: ¿Malnatti o no Malnatti? Los únicos que por lógica podrían oponerse a su tercera victoria consecutiva eran Di Palma (motor powered by Berta) y Manzano (mecánica de Don Pablo Macagno). Luego un grupo de cupés Fiat 1500 irían a buscar una buena ubicación en el marcador

→

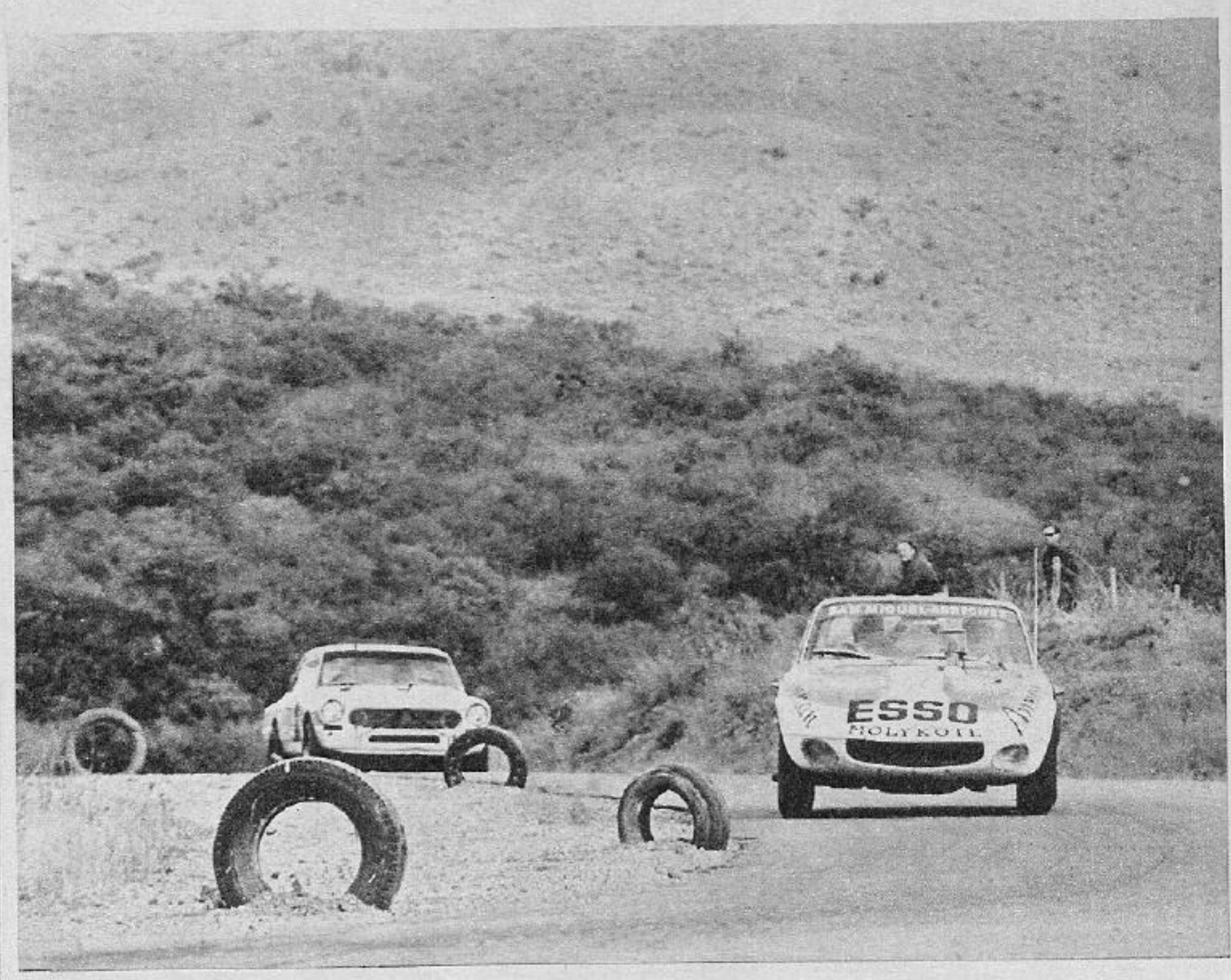




Di Palma asomó desde el principio como el candidato al triunfo. Ganó bien.

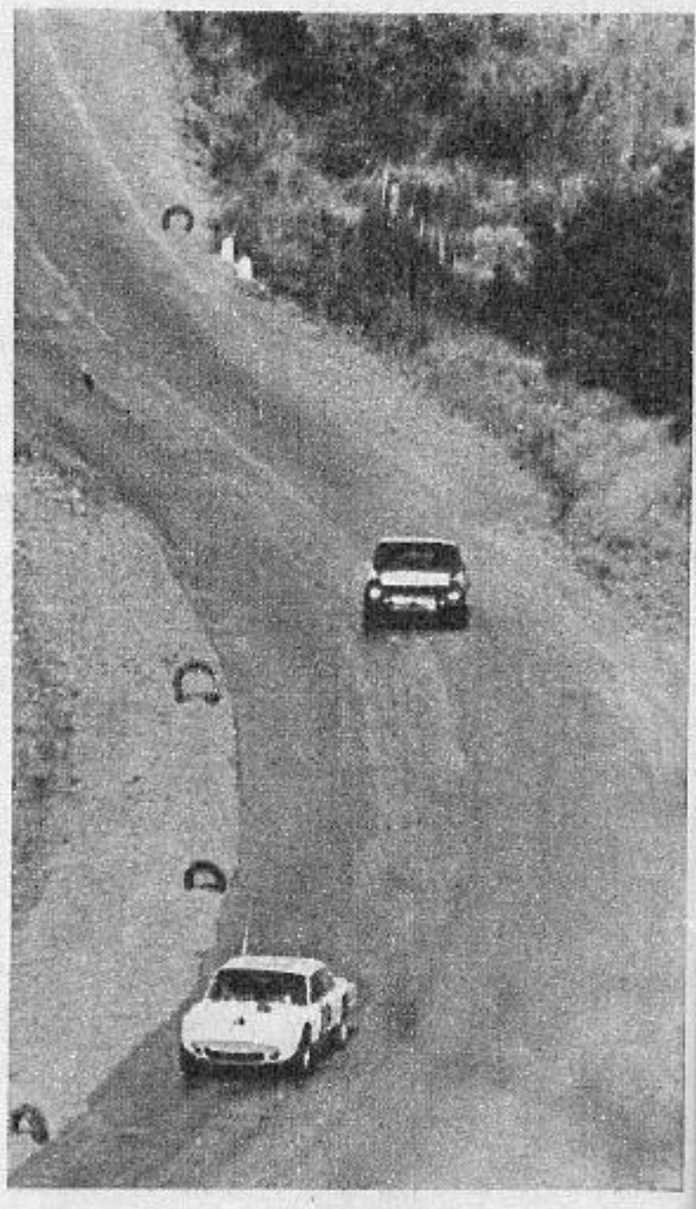
Es meritorio el trabajo regular de Carlos Giay. Tercero en Los Córdores para sumar puntos en la búsqueda de su licencia de SP.

Malnatti cedió sobre el final de la carrera. Hasta la vuelta novena ocupó los primeros puestos.



aunque en la vuelta inicial Canedo demostró que sus intenciones no eran conformistas. Apkarian, Rossi, Giay y Bruno estaban entre los flatistas y por el lado de Peugeot sólo tres exponentes con performances muy inferiores al de sus semejantes. "Larry" intentó suerte con el Torino G-2 motor tres litros y llegó a estar cuarto hasta que abandonó. El resto, a excepción de Tempone que terminó cuarto y alguna esporádica intervención en tramos parciales, no están en condiciones ni de lucha con los denominados Anexo "J".

Finalmente la duda se disipó y Malnatti no tuvo ocasión en ningún momento de tomar la delantera como era su costumbre. De etrada Di Palma se hizo de



Antonio Tempone, cuarto. Los Torino no superaron los 200 km|h. con sus 2.700 centímetros cúbicos.

Con el mismo casco de su Torino Anexo "J" Larry armó un TC F "A", Abandonó pero estuvo en la conversación.

Con menos velocidad José Manzano acomodó un valioso segundo puesto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la punta y gracias a un buen medio mecánico (aún no experimentado) tomó distancia suficiente de Malnatti como para viajar tranquilo durante ocho de las once vueltas. Mientras Malnatti estuviese dentro de su campo visual tenía la carrera en el bolsillo por más de un minuto. Manzano por su parte no contó con todo el potencial que había prometido para este domingo y su auto no mejoró con respecto a la prueba de Venado Tuerto. De los 225 km/h. que se conversaron no hubo nada y el mismo Malnatti o Di Palma tenían autos que apenas superaban los 200 km/h. cuando agarraban viento de cola.

El circuito, si bien sumamente veloz, ofrece la interesante variante de una zona mixta con sinuoso rápido (y por eso mismo peligroso) que compensa en cierta forma las diferencias de velocidades que puedan existir en las rectas largas y en las bajadas. Así fue como se pudo ver quiénes son los que negocian este tipo de trazado con soltura y quiénes los que por tener un manojo más de HP llegan a una clasificación final en puestos de vanguardia. De allí que sólo se eximieron Di Palma, Canedo en su única pasada por el faldeo, Malnatti con más tranquilidad y Alcuaz que ya hace unos años demostró que sus dos manos sirven para algo más que para lavarlas. Los demás con precauciones, salvo Apkarian, Bruno, Glay y Tempone en su primera pasada, que lo hicieron fuerte y con mucha seguridad. Después los otros son casos especiales que no vale la pena nombrar. Tres con sobresaliente, cuatro con un muy bien, un par de eximidos (caso Cacho Fangio que luchó con pocos HP bajo el capó) y los restantes a exámenes respectivos de diciembre y marzo.

Así se planteó en términos generales la carrera de Los Cóndores. Apenas una docena de coches girando en el circuito a partir de la mitad del tiempo cumplido y de los cuales sólo dos (Malnatti y Di Palma) estaban en condiciones de disputar la supremacía que ostentaba el arrecifeño. Cuando Malnatti se quedó en la curva de El Quebracho en la novena vuelta ya nada quedaba por esperar. Luis Di Palma con un auto en condiciones de ganar y con su primer triunfo en la categoría, que por otra parte no admite ni insinuaciones de discusión. Manzano con un segundo puesto que habla de la nobleza de lo que hace don Macagno y que pese a que no está en condiciones de ganar, es número puesto en cualquier momento. Glay tercero con la mejor cupé Fiat y unos 300.000 pesos en el bolsillo que sumados a los de Salto y Venado pasan a engrosar sus alforjas con un saldo a favor muy interesante. Apkarian que pese a entrar séptimo pudo terminar tercero de no ser por el embrague que claudicó poco antes de entrar a cumplir la última vuelta. Lástima, porque merecía mejor suerte después de pelear durante ocho vueltas esa posición

→



con Carlitos Giay. Tempone fue cuarto con un Torino que anda parejo y no se para nunca y detrás Cacho Fangio con la misma performance que en Venado.

Tercera carrera de TCFA y nada nuevo por decir. El panorama no ha cambiado y el planteo inicial de Salto en este tipo de carreras sigue en pie. Nos resta esperar quince días. Por ahora... les debemos el balance.

LA CARRERA

Cuando llegaron al Quebracho, a unos 30 km de la largada, Di Palma ya marchaba puntero seguido por Canedo a sólo tres segundos con la cupé Fiat. Después Malnatti y Manzano. A los pocos kilómetros el coche de Canedo tuvo un insignificante principio de incendio y abandonó por precaución. La razón: el recuperador de aceite tiraba óleo. Desapareció Canedo y quedó segundo Malnatti, Manzano tercero y detrás Larry, Apkarián, Giay.

Di Palma seguía avanzando vertiginosamente y al llegar al tercer giro estaba tercero en el camino, precedido únicamente por Malnatti y Manzano. En la quinta ya estaba segundo y Larry había abandonado, por lo que hasta ese momento, el orden de los relojes era el siguiente: Di Palma, Manzano, Malnatti, Apkarián, Giay, Tempone y Bruno. Di Palma era puntero indiscutido y Malnatti y Manzano comenzaron a disputarse la segunda posición que finalmente quedó en manos del puntero del campeonato. Giay y Apkarian viajaban chupados para contrarrestar el viento frontal que tenían en la recta principal, pero en los tiempos era Abby quien ganaba el cuarto lugar en tanto Tempone se conformaba con el sexto. Cuando por sexta vez pasaron por el Quebracho Di Palma iba a seis segundos a la cola de Malnatti para pasarlo poco después y volver a perder esa posición para reabastecerse ,en tanto Malnatti ya lo había hecho en la vuelta anterior.

En la séptima (ambos con tanques llenos y como para no parar nunca) Di Palma le llevaba a Malnatti 50s y 1m55s a Manzano; cuarto Tempone (luego perder.a la posición al parar en abastecimientos), quinto Abby Apkarian, sexto Giay, séptimo Bruno y octavo Cacho Fangio. Di Palma volvió a estar segundo en el camino. En los tiempos y posiciones las cosas no cambiaron para nada y sólo 11 eran los autos que seguían girando. Después el abandono de Malnatti y el de Abby Apkarian que mermaron el número de autos que daban vueltas. Di Palma dio el

IX VUELTA DE CORDOBA

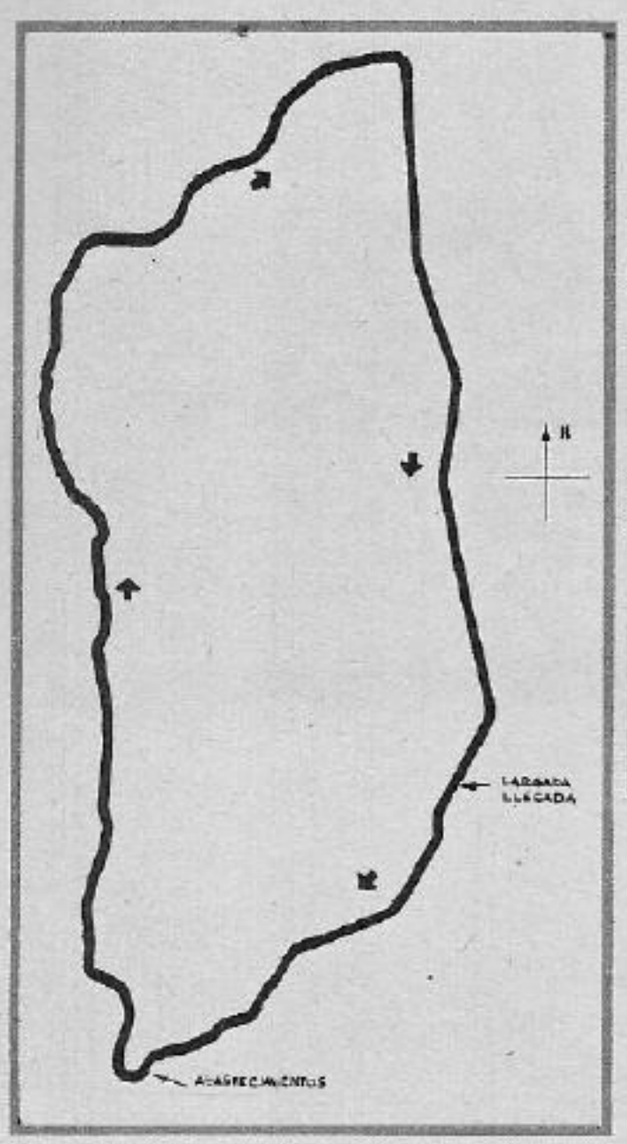
11 vueltas al circuito Los Cóndores de 47,600 km para totalizar 523,600 km de carrera

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	20	Luis R. Di Palma	Tornado	2h56m44s9	11
2º	3	José Manzano	Tornado	2h59m44s	11
3º	2	Carlos Giay	Fiat	3h 6m28s	11
4º	10	Antonio Tempone	Tornado	3h 6m52s1	11
5º	19	Alberto Bruno	Fiat	3h 9m44s1	11
6º	26	"Cacho" Fangio	Tornado	3h12m15s3	11
7º	22	"Perry Mason"	Peugeot	—	10
8º	16	Francisco Alcuaz	Tornado	—	10
9º	9	Juan R. Machado	Tornado	—	10
10º	6	Abby Apkarián	Fiat	—	10
11º	1	César H. Malnatti	Tornado	—	9
12º	8	Dora Bavio Ferreyra	Peugeot	—	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 177,744 km|h.

RECORD DE VUELTA: para el nº 20, de Luis R. Di Palma, en la sexta vuelta, con un tiempo de 15m45s8 a un promedio de 181,104 km|h.

ABANDONARON: Rodríguez Canedo (Cupé Fiat); "Larry" (Torino); "Libera-Bozzone (Valiant); Eduardo Matías (Falcon); Alberto Rossi (Fiat); Sandro Molinari (Peugeot).



CAMPEONATO ARGENTINO DE T C FORMULA "A"

Pos.	Corredor	Ptos.
1º	César H. Malnatti (T)	18
2º	José Manzano (T)	12
3º	Carlos Giay (F)	9
3º	Luis Rubén Di Palma (T) .	9
5º	"Libera-Bozzone" (V)	4
6º	Ricardo Zunino (F)	3
7º	Eduardo Rodríguez Canedo	1
7º	Antonio Tempone	1



Un espectáculo durante muchas vueltas: Abby Apkarián y Carlos Giay, con sendas cupé Fiat, viajando chupados. Apkarián se quedó sobre el final pero le discutía el puesto a Giay.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

último giro como ganador. Manzano atrás y Giay cerrando el marcador de los tres primeros.

PICOTAZOS DE CONDORES

La CCF presentó en Los Cóndores la Cupé de Rodríguez Canedo modificada y con aerodinámica trompa "made in Baufer" hecha en aluminio. Además calzó Firestone Indy y la suspensión era más baja que en sus presentaciones anteriores. Gracias a estos cambios en la búsqueda de algunos HP plus, logró incremento de velocidad y especialmente de tenida. "El auto andaba una barbaridad pero paré porque no sabía lo que podía pasar. Perdía aceite el recuperador y cuando paramos se prendió fuego abajo en el palco. Lástima porque andaba muy bien. 7.500 rev|min. con viento a favor y 7.000 con viento en contra". Estas cifras llevadas a km|h y considerando el diferencial es algo así como 209 km h. El nuevo Fiat Cupé con trompa Baufer se llama: "Pan Flauta I".

David Parvis fue otro de los Peugeot que iba a intentar correr en Los Cóndores.El sábado rompió motor y se quedó afuera.

Larry fue con su Torino 380 Anexo J Grupo 2. El motor era un 2.700 de 1 solo carburador y fue terminado a ultimísimo momento. Faltaba velocidad, pero para la próxima presentará trompa de Liebre y menos peso en general. Piensa seguir en TC A. Berta hace el motor.

Alberto Rossi no estuvo tan a tiro como en Venado Tuerto. Le falta algo de velocidad. En la sexta vuelta abandonó por problemas de temperatura.

Muy buena la actuación de Bruno considerando que su auto no era una barbaridad en velocidad. Muy alto de suspensión sufrió las consecuencias en la zona sinuosa donde no pudo llevar correctamente su Cupé. La Cupé de Bruno fue comprada a la CCF y era la ex Rodríguez Canedo.

La mejor vuelta para la Cupé Fiat fue de 16m35s (Giay y Apkarián empatados).

Jorge Cupeiro no estuvo presente en Los Cóndores pese a sus intenciones de debutar en TC Fórmula A. Angina para el gallego. Que te mejores.

Mario Vessuri de espectador: "Si esto sigue así, dentro de poco van a pedir que las cupé Fiat corran con 1 solo carburador y los Torino con las gomas pinchadas para que anden más despacio. ¡Adónde vamos!

EXCLUSIVO

LAS PRUEBAS SECRETAS DE FIAT

NUEVAMENTE EN LA PATAGONIA

Por segunda vez CORSA registra las pruebas efectuadas por el "Dipartimento Esperienze Autoveicoli" de Fiat-Turín. Más de dos meses de experimentacion, Algo muy nuevo: el prototipo "127". destinado a reemplazar al Autobianchi A 112. Y algunos chimentitos más

texto y fotos: CESAR M. SORKIN



Río Gallegos, 15 al 21 de junio de 1970, nuevamente CORSA viajó 3.000 kilómetros para presenciar las pruebas que el "Dipartimento Esperienze Autoveicoli" de Fiat-Turín realiza en uno de los puntos más australes de nuestro país. El año pasado, una flotilla de nueve unidades se sometía a las exigentes experiencias en una base semioculta de la curiosidad pública en La Esperanza, paraje situado a 150 km de la ciudad de Río Gallegos. Este año, en el mismo lugar, son siete los autos que soportan la experimentación minuciosa y constante durante un período que se extenderá hasta los primeros diez días de agosto. Más de cuarenta días en medio de un clima helado y sobre un suelo que por sus condiciones naturales, su composición, resulta altamente corrosivo.

Todo un equipo se pone en marcha desde Turín hacia Río Gallegos. Veamos quiénes son, cuántos son y qué hacen.

QUIENES SON

Son 24 personas, componentes de un grupo especialmente capacitado para este tipo de pruebas. Este año, la responsabilidad mayor queda a cargo del ingeniero Maurizio Cattáneo, un genovés de casi 30 años que dirige las experiencias. Colaboran con él los ingenieros Guzzon y Martinacci. Un médico argentino, el Dr Martujano, cuida de la salud del grupo y un funcionario de Fiat Argentina —Francisco García— establece el nexo necesario con Buenos Aires. El personal restante se divide en cuanto a sus especialidades técnicas (hay un especialista para cada item, como por ejemplo instalación eléctrica, etc.).

Lógicamente, no faltan los pilotos de prueba, quienes se encargan de conducir las unidades en los raids que parten desde La Esperanza y se prolongan hasta Fortaleza o Lago Argentino. Buscan constantemente las temperaturas extremas y cuando en La Esperanza se establece la "irrisoria" marca de 15 grados bajo cero parten hacia el oeste, subiendo sobre el nivel del mar hasta encontrar alrededor de 30 grados bajo cero. Entonces comprueban al mínimo detalle todos aquellos elementos que acusen en mayor medida los efectos del frío inclemente: arranque instantáneo, carburación, prestación efectiva de grasas y lubricantes, efectividad del sistema de calefacción, comportamiento de cubiertas. Lógicamente, no se efectúan comprobaciones de performance, ya que el piso no resulta el más adecuado para andar haciendo locuras. De cualquier manera, aprovechan la rudeza de los caminos seleccionados ex profeso para comprobar las suspensiones (ver CORSA Nº 172).

Los lubricantes utilizados son traídos directamente de Italia. No así el combustible que es YPF, ya que las exigencias octánicas requeridas por Fiat son satisfechas por nuestra nafta estatal.

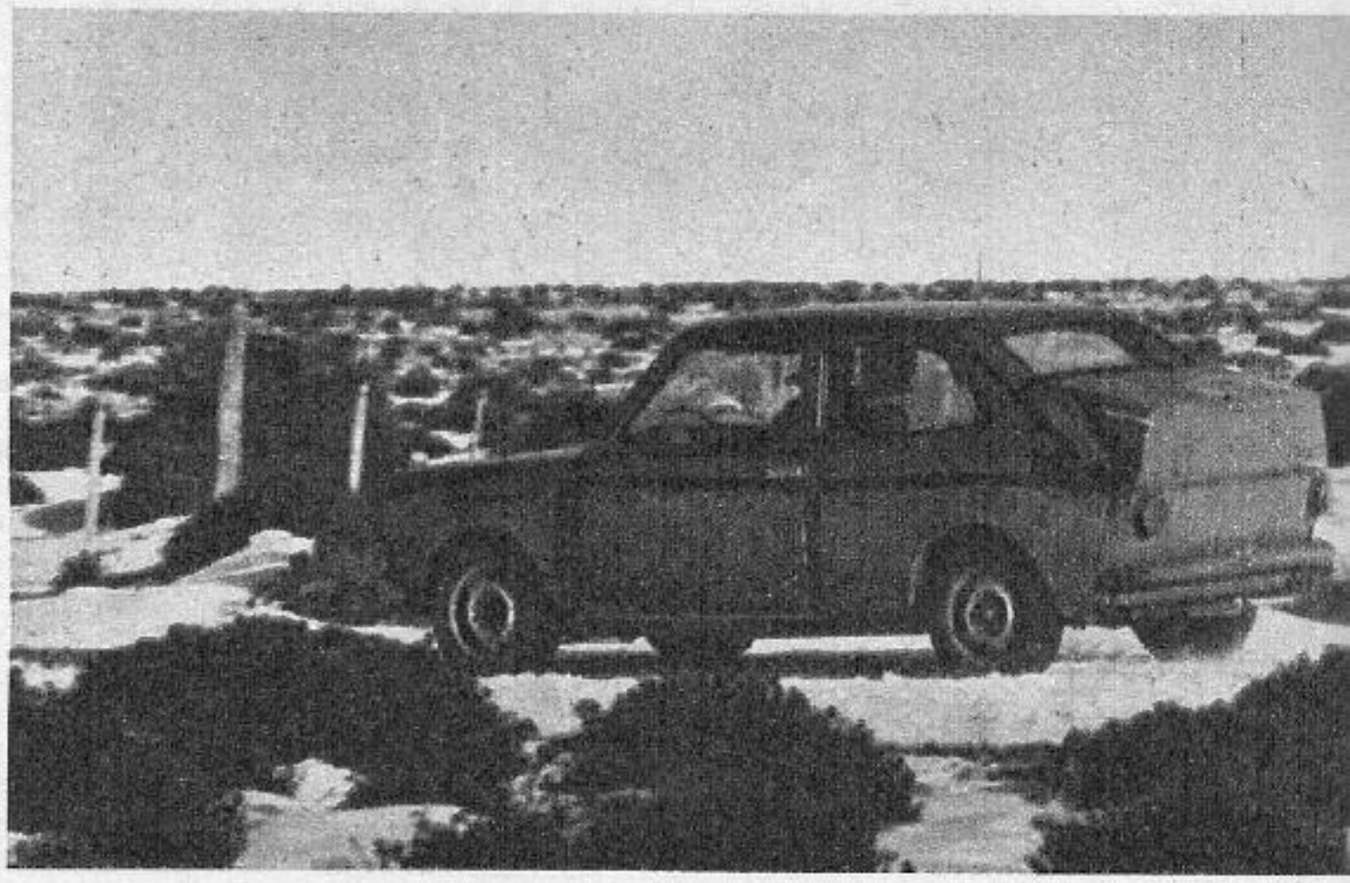
Las cubiertas son exclusivamen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









te Cinturato Pirelli TVR, con clavos y en variados dibujos de banda de rodamiento, aptas para circular sobre hielo, nieve, escarcha, barro, "e anche" para escalar el Fitz Roy...

Todo este grupo de ingenieros y técnicos está comprobando actualmente el comportamiento de los siete autos, que son: un **125 "S"**;; tres **124** (uno común, uno que monta una caja automática General Motors en experimentación y un tercero que es la **cupé 124 con motor** 1600 a inyección indirecta BRICO); completan el lote dos 128 (dos y cuatro puertas), y un prototipo denominado por fábrica **"127"**, que viene a ser el sucesor del Autobianchi "A 112", ya que a pesar de presentar un nuevo diseño de carrocería incorpo-

Adelante, el prototipo 127; detrás, un 128 dos puertas. Dos de los componentes que experimenta en la Patagonia.

Vista delantera del Proto 127, que reemplazará próximamente al Autobianchi A 112.

Vista lateral del 127. Nótese la ondulación de la chapa que disimula el diseño definitivo del auto.

Vista trasera. La cinta adhesiva negra sujeta la máscara. Es de suponer que en cuanto a la parte trasera, el dibujo definitivo corresponde a la forma insinuada, sin el suplemento con forma de prisma triangular que aparece sobre los faros hasta la luneta.







ra los mismos órganos mecánicos del A 112, levemente mejorados en cuanto a performance. Sobre este prototipo y sobre la cupé 124 Sport 1600 nos extenderemos un poco más ya que los otros modelos son los mismos que vimos el año pasado, salvo las modificaciones indicadas.

Todo el equipo fue trasladado hasta Río Gallegos a bordo de un Bristol Britannia de la empresa aérea "Tradewind"; originalmente fueron dos los aparatos afectados al traslado pero a último momento se destinó uno de ellos al trasporte de medicamentos para las víctimas del terremoto de Perú. Una vez arribados a Río Gallegos, la concesionaria Fiat "Joaquín Argüelles y Cía. S.R.L." se encarga de brindar todo el apoyo logístico necesario (comunicaciones, arreglos, provisión de nafta, apoyo de vehículos, colaboración en los trámites aduaneros, etc.).

CARACTERISTICAS TECNICAS

Son las ya conocidas, por lo menos en lo que atañe a los modelos 124, 125 y 128. De manera que, enunciaremos solamente las excepciones, es decir lo que sea "no standard" en los modelos mencionados. Por ejemplo todos los autos, incluyendo al prototipo "127", utilizan baterías de 45 Ah, salvo uno de los 128, denominado "ex-Canadá", que utiliza una batería de 34 Ah. Del mismo modo, todos calzan amortiguadores RIV italianos, salvo también el 128, en el que se han instalado amortigua-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

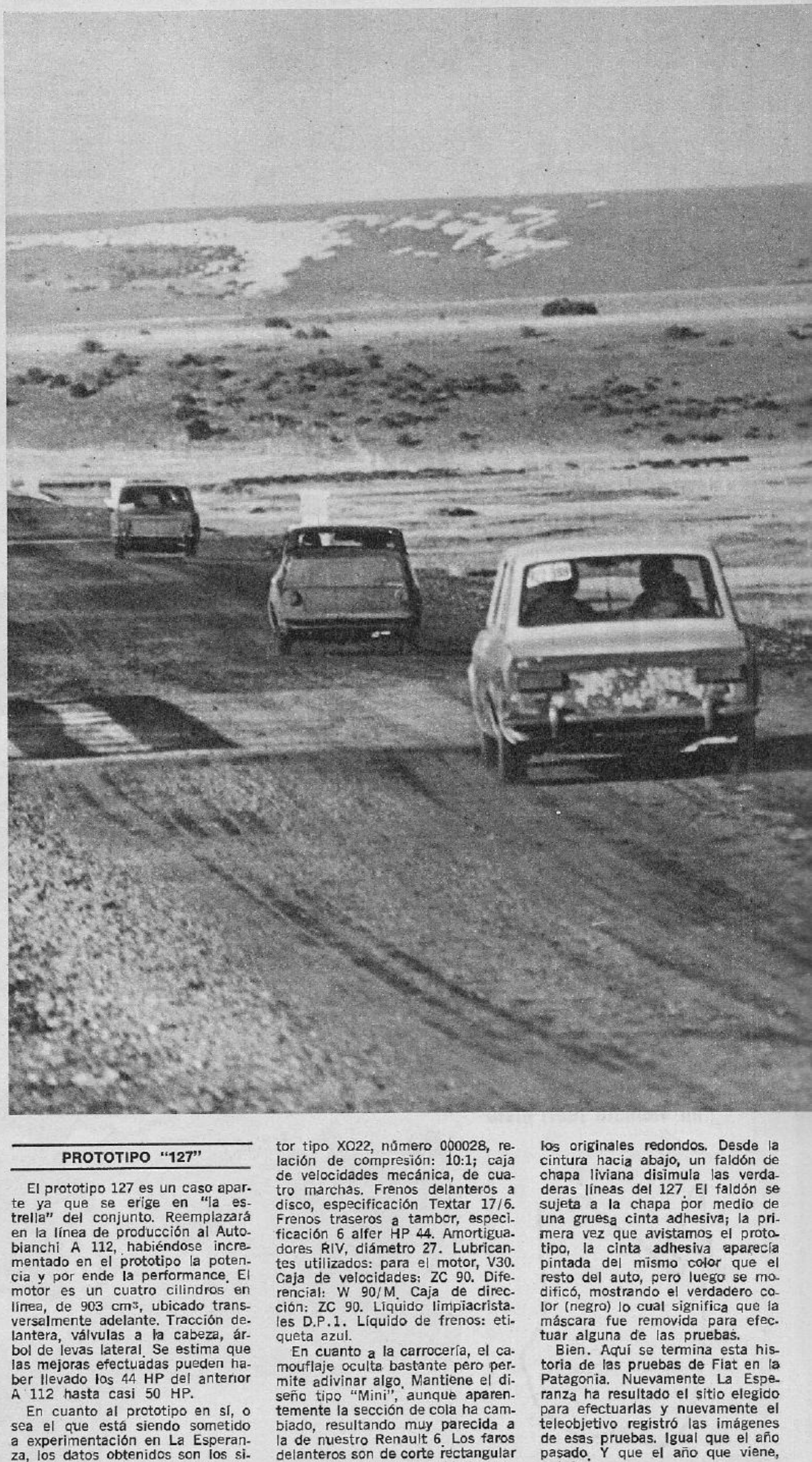


Centro, Izquierda: Sobre un terreno totalmente nevado, la cupé 124 Sport 1600 soportando todo tipo de pruebas. La cupé utiliza un equipo de inyección indirecta BRICO.

Vista posterior de la 124/1600. Soportando a la intemperie temperaturas de hasta 15º bajo cero, se la hace arrancar; de no haber reacción inmediata, se manda al taller con el fin de solucionar el inconveniente.

Interior del taller instalado por Fiat Turín en La Esperanza. Piso de madera, fosa de servicio, compresor, generador propio... Todo lo necesario para experimentar sobre los autos.

Rumbo a La Esperanza, adelante el 125 "S", al medio el 127 y atrás el 128 dos puertas.



dores Boge. El 128 cuatro puertas presenta un escape modificado, SPM, e inclusive una modificación no sustancial en los semiejes. El 124 automático, además de la caja GM experimental, presenta alteración en el ataque de los amortiguadores, denominados "tipo Africa". Se ruega no preguntar qué significa "tipo Africa" ya que los italianos no nos dijeron ni siquiera "esta boca es mía...".

La cupé 124 con motor 1600 responde a la siguiente y escueta ficha técnica: motor cuatro cilindros, 1608 cm³, 110 HP a 6400 rpm, relación de compresión 9:1. Designación del motor: 125 BC 000. Dos carburadores invertidos Solex. Caja de 5 marchas, todas sincronizadas. Velocidad máxima: 180 km/h.

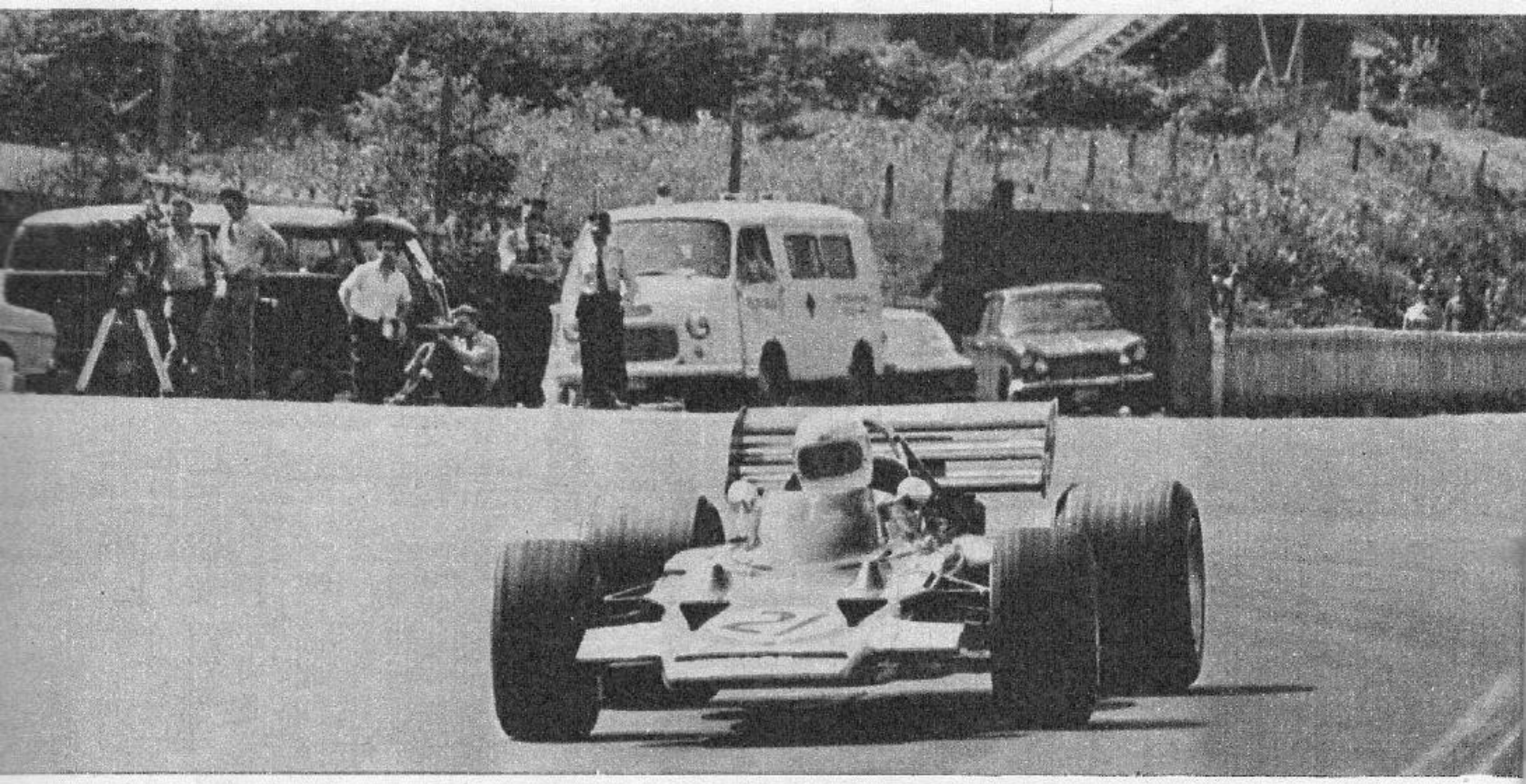
PROTOTIPO "127"

El prototipo 127 es un caso aparte ya que se erige en "la estrella" del conjunto. Reemplazará en la línea de producción al Autobianchi A 112, habiéndose incrementado en el prototipo la potencia y por ende la performance. El motor es un cuatro cilindros en línea, de 903 cm³, ubicado transversalmente adelante. Tracción delantera, válvulas a la cabeza, árbol de levas lateral. Se estima que las mejoras efectuadas pueden haber llevado los 44 HP del anterior A 112 hasta casi 50 HP.

En cuanto al prototipo en sí, o sea el que está siendo sometido a experimentación en La Esperanza, los datos obtenidos son los siguientes: chasis Nº 0000006; motor tipo XO22, número 000028, relación de compresión: 10:1; caja de velocidades mecánica, de cuatro marchas. Frenos delanteros a disco, especificación Textar 17/6. Frenos traseros a tambor, especificación 6 alfer HP 44. Amortiguadores RIV, diámetro 27. Lubricantes utilizados: para el motor, V30. Caja de velocidades: ZC 90. Diferencial: W 90/M. Caja de dirección: ZC 90. Líquido limpiacristales D.P.1. Líquido de frenos: etiqueta azul.

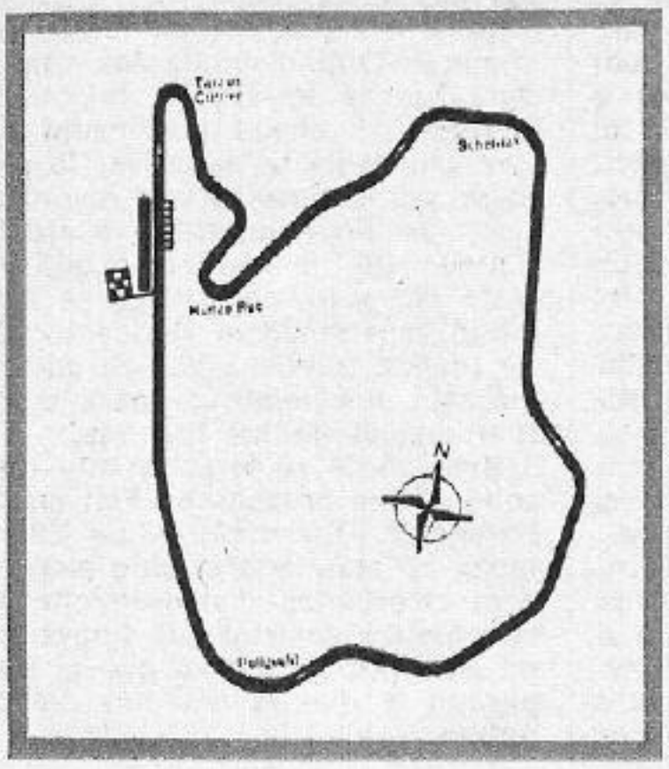
En cuanto a la carrocería, el camouflaje oculta bastante pero permite adivinar algo. Mantiene el diseño tipo "Mini", aunque aparentemente la sección de cola ha cambiado, resultando muy parecida a la de nuestro Renault 6. Los faros delanteros son de corte rectangular susceptibles de ser cambiados por los originales redondos. Desde la cintura hacia abajo, un faldón de chapa liviana disimula las verdaderas líneas del 127. El faldón se sujeta a la chapa por medio de una gruesa cinta adhesiva; la primera vez que avistamos el prototipo, la cinta adhesiva aparecía pintada del mismo color que el resto del auto, pero luego se modificó, mostrando el verdadero color (negro) lo cual significa que la máscara fue removida para efectuar alguna de las pruebas.

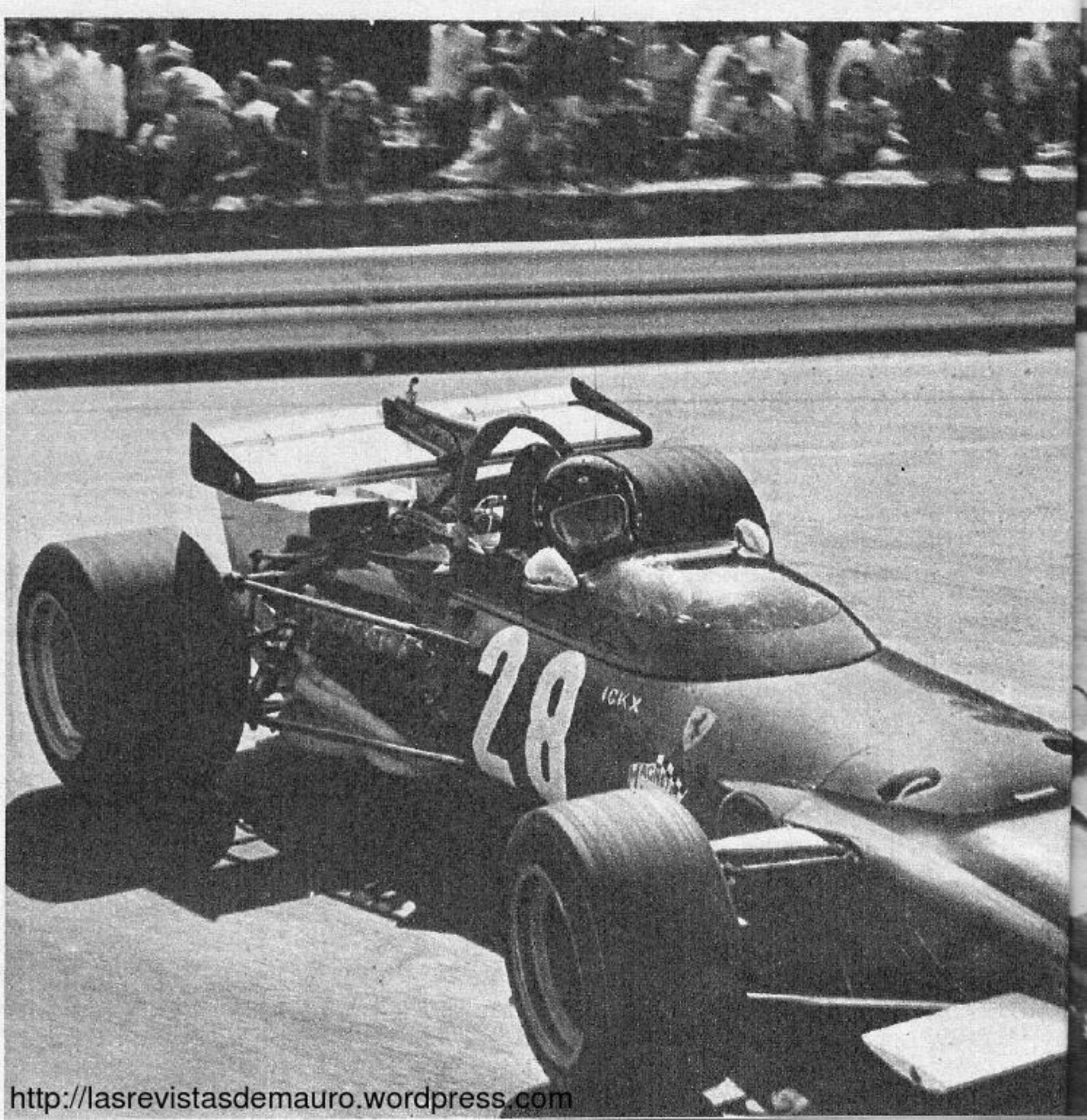
Bien. Aquí se termina esta historia de las pruebas de Fiat en la Patagonia. Nuevamente La Esperanza ha resultado el sitio elegido para efectuarlas y nuevamente el teleobjetivo registró las imágenes de esas pruebas. Igual que el año pasado. Y que el año que viene, quizás.



RINDT DOMINA

A bordo de un flamante Lotus type 72, Jochen Rindt ganó en Zandvoort su segundo Grand Prix de la temporada superando al campeón Stewart y a las Ferrari de Ickx y Regazzoni. Piers Courage perdió la vida al incendiarse su De Tomaso luego de un violento fuori pista





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Lotus 72 comenzó siendo un auto difícil y lleno de problemas. En Holanda, sin embargo, demostró su estirpe de Lotus y ganó de punta a punta bajo la fusta del violento Jochen Rindt.

Las Ferrari anduvieron por primera vez a regímenes de punta y aunque al final se desinflaron un poco terminaron tercera y cuarta en manos de Ickx y del debutante en F-1, Gianclaudio Regazzoni.

EL '70

En la forma en que están planteadas las cosas en Fórmula Uno no están dadas las condiciones para que nadie en particular se se destaque.

La prueba está en que hasta el GP de Bélgica —cuarto de la temporada— se habían impuesto cuatro pilotos distintos con otras tantas máquinas diferentes.

Sin embargo, el neto dominador de este recién trascurrido Gran Premio de los Países Bajos fue Jochen Rindt, el prometedor piloto austríaco que recién ahora empieza a demostrar que eran fundadas las esperanzas que en él se depositaban. Y decir que fue "el dominador" es un piropo muy halagüeño si se cuenta con que el único grande del momento que no estuvo a la altura de las circunstancias fue el viejo "BlackJack" Brabham, con problemas de motor.

Jackie Stewart, festejando su trigésimo primer cumpleaños, estaba a punto de caramelo para intentar igualar el record de Jimmy Clark —**tres victorias consecutivas en Zandvoort**— y el March azul de Tyrrell se veía impecable.

Jacky Ickx se mostraba por primera vez en el año en condiciones como para intentar reproducir sus brillantes actuaciones del '69, respaldado por una Ferrari que ahora respondía como los dioses y por partida doble, ya que el segundo auto de Maranello —**llevado por Ignazio Giunti al cuarto puesto en Spa**— demostraba gran potencial en manos del debutante Gianclaudio Regazzoni, quien se desempeñó desde un principio como un veterano, conduciendo la 312-Box con seguridad y brío.

En los boxes del equipo McLaren la actividad era incesante, y para intentar suplir la ausencia del desaparecido Bruce se turnaban en las pruebas del segundo auto del equipo el principiante Peter Gethin, campeón inglés de fórmula 5000 y visitante de nuestro país, y un viejo conocido de la categoría, el californiano Dan Gurney. Como era de esperarse, la veteranía de Dan le permitió adjudicarse la conducción de la máquina en carrera.

John Surtees, indicado por muchos como el llamado a suplir a McLaren en el team naranja, corrió nuevamente con su viejo M7C particular, esperando estrenar su propio chasis con motor Cosworth para el GP de Inglaterra, a disputarse en julio.

El desarrollo de la carrera fue bastante simple, en lo que se refiere a luchas por posiciones.

Jackie Stewart insinuó un avance desde su tercera posición en el "starting grid", el que fue neutralizado por el violento sprint de Jacky Ickx hacia la primera curva, acción que le dio ventajas en la primera de las ochenta vueltas de la sensacional trenzada. De ahí en más, Rindt sacó a relucir la garra que lo caracteriza y ya en la segunda vuelta se deglutió a los dos pretendientes al liderazgo, edificando una sólida, granítica, indescontable ventaja que duraría hasta el banderazo final. De los tres primeros, el único que tuvo algún inconveniente fue Ickx, perdiendo dos vueltas con respecto a Rindt sobre el final de la carrera pero no su tercer puesto, quedando fijas las posiciones de la largada.

Impecable la labor del triunfador que lleva por primera vez a la meta —**y en primer puesto**— al Lotus 72, máquina que ofreció serias dificultades en su puesta a punto pero que se demuestra merecedora de tantas atenciones. Importante el debut del suizo Regazzoni, que prodigó cuidados a su Ferrari haciéndola durar hasta el cuarto puesto final.

Desafortunada la gestión de Gurney, que abandonó temprano con rotura de semieje. Lo mismo para Amon, que contaba con serias posibilidades hasta el mismo momento de la largada, en la que se detectó una pérdida de nafta en su March que sólo le permitiría durar cinco vueltas.

Lamentable, por último, el fatal accidente de Piers Courage a bordo del nuevo De Tomaso. Con él no sólo se van las esperanzas británicas en una nueva figura, sino que se pierde a un deportista noble y cabal que supo mostrar en nuestro país su fineza conductiva y su sencilla simpatía.

PIERS COURAGE



El De Tomaso-Cosworth no es una máquina sensacional. Y tan no lo es que la FIA no otorgó derecho a la firma para inscribir una de sus máquinas entre las diez que tienen derecho a largar sin obligación de clasificarse. Sin embargo, y a pesar de la absurda reglamentación que hoy rige las pruebas del Mundial de Conductores, Piers Courage logró ubicar la máquina roja en el noveno puesto para largar en Zandvoort, sin afligirse por la desventaja y con plena confianza en el medio.

Piers Courage era un tipo así, acaso una nueva versión del hoy poco visto sportman. Un muchacho que corría porque eso le encantaba, que quería ganar y estaba en el camino para lograrlo en la categoría más brava, que poco protestaba ante la adversidad y siempre trataba de suplir con su capacidad las deficiencias de la máquina, luchando con el mismo ahínco, tanto por la punta como por un puesto secundario.

Recordar sus actuaciones en la Argentina resulta un poco amargo para quienes lo tratamos y bastante innecesario para los que supieron distinguir sus dotes desde la tribuna. En la vuelta 24 del Gran Premio de Holanda, marchando sexto, siempre arriesgando un poco más, encontró la muerte en la curva Tarzan, al final de la veloz recta, cuando el De Tomaso salió de la pista y estalló en llamas.

GRAN PREMIO DE HOLANDA F1

80 vueltas al circuito de Zandvoort de 4.910 metros

Pos.	Piloto	Marca	Vtas.
1º	Jochen Rindt	Lotus 72-Cosworth	80
2º	Jackie Stewart	March 701-Cosworth	80
3º	Jackie Ickx	Ferrari 312-Box	79
4º	Clay Regazzoni	Ferrari 312-Box	79
5º	J. Pierre Beltoise ...	Matra-Simca MS-120	79
6º	John Surtees	McLaren M7C	79
7º	John Miles	Lotus 72-Cosorth	78
8º	Henry Pescarolo	Matra-Simca MS 120 V-12	78
9º	Ronnie Peterson	March 701-Cosworth	78
10º	Pedro Rodríguez	BRM-P-153 V-12	77
11º	Jock Brabham	Brabham BT 33-Cosworth	76
12º	Graham Hill	Lotus 72-Cosworth	71

PROMEDIO DEL GANADOR: 188,897 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para Jackie Ickx, con Ferrari 312-Box a un promedio de 190,516 km.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	Jackie Stewart	19
2º	Jochen Rindt	18
3º	Jack Brabham	15
4º	Pedro Rodríguez	10
5º	Denis Hulme	9
5º	Jean Pierre Beltoise	9
7º	Chris Amon	6
7º	Graham Hill	6
7º	Bruce McLaren	6
10º	Henry Pescarolo	5
11º	Mario Andretti	4
11º	Jackie Ickx	4
13º	Ignazio Giunti	3
13º	Gianclaudio Regazzoni ...	3
15º	John Miles	2
15º	Jonnhy Servoz Gavin	2
15º	Rolf Stommelen	2
18º	John Surtees	1

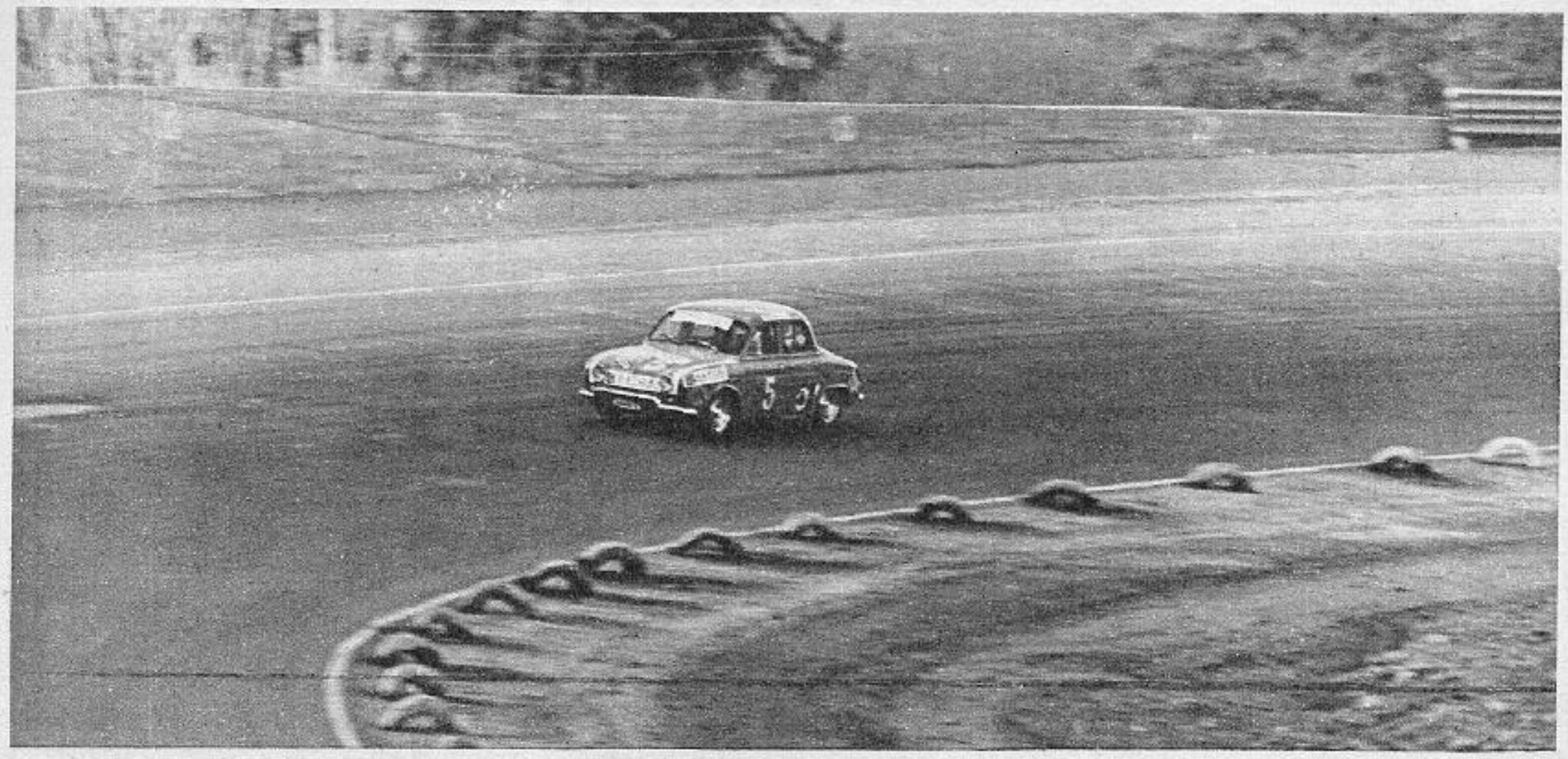
TURISMO GRUPO 2

EL CASCOTAZO DE

"Cascote" Juárez -que no es hombre de México sino de San Juan- ganó su primera carrera en una jornada con escasos autos y reducido interés. Lo mejor estuvo en la "B" y en la "A" repitió Monguzzi sus tantos triunfos

por
CARLOS NEIRA

fotos:
ALFREDO ALBORNOZ



Arriba, derecha: Carlos Alfredo "Cascote" Juárez, es puntero del Campeonato Zonal Cuyano y el domingo le tocó ganar su primera nacional. El chico promete...

¿Que más podemos decir de Angel Monguzzi? Se anotó, fue, corrió y para variar ganó.

Paquito Mayorga anduvo medio "mufado". No pudo conseguir ningún puesto de los que le gustan pero en represalia estableció el record del circuito para la categoría Turismo superando el anterior de Larry con Torino. Aplausos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Mientras se sigan superponiendo las fechas de la categoría TC "A" y Turismo Grupo 2 seguirá ocurriendo lo mismo que lo que en esta última reunión en San Juan. Pobreza total en la lista de inscriptos. La que hasta el año pasado era una categoría fuerte y atractiva, que reunía —si no a multitudes— al menos bastante público, hoy está totalmente venida a menos y sólo parece esperar la estocada final para considerarse muerta.

Sucede entonces que en una carrera que da puntaje para el Campeonato Argentino, en una de las categorías (la "B") se presentan sólo seis máquinas para ubicarse en la largada. La restante, la "A", logró una cifra similar pero como las reglamentaciones vigentes obligan a que haya por lo menos media docena de coches para que la carrera se pusiera en movimiento, la Asociación Sanjuanina de Volantes llevó adelante su Gran Premio IME-Rastrojeros Diesel.

En las clasificaciones del sábado se previó lo poco que podría verse al día siguiente. En la clase grande Mayorga, haciendo un tiempazo de 1m30s7 se colocaba muy lejos de sus seguidores, o sea los noveles Carlos "Cascote" Juárez y Jorge González Mombrun, ambos sanjuaninos. Quedaba la incógnita con respecto al otro participante, o sea Ricardo Zunino que no pudo cumplir con la prueba clasificatoria por tener un engranaje de caja en malas condiciones. Pero había la seguridad de que sería de la partida. En la "A" Monguzzi hacía el mejor tiempo y sorpresivamente Raddi el segundo, superando a Alonso. Menos diferencias con el primero hacían suponer que los más chicos nuevamente salvarían la tarde, mas no fue así.

EN MARCHA

CLASE "A"

En cada una de las clases se disputaron dos series sobre 15 vueltas. Los ganadores respectivos serían extraídos de la suma de tiempos.

En la clase "A", en la primera serie, Monguzzi tomó la punta y no la largó hasta que le dijeron basta con la bandera a cuadros. Alonso infructuosamente trató de darle alcance. La serie no aportó más que una impecable demostración de manejo de los dos punteros y el extraordinario avance del puntano Anzulovich, que retrasado al comienzo fue escalando hasta situarse atrás de aquéllos.

Menos motivo para recrearse dio la segunda serie de lo misma clase. Se veía repetir el esquema anterior hasta que Alonso paró por media vuelta del puntero en los boxes. Raddi fue a la segunda colocación y Anzulovich se reafirmó en la tercera superando a Alonso. Los dos restantes perdieron vueltas. En la suma de tiempos prevaleció lógicamente Monguzzi y segundo quedó Alonso merced a lo que hizo en la primera batería.

Poco nuevo y nada destacado en la clase pequeña, la que en esta velada puntana dio signos de anemia espantosa...

CLASE "B"

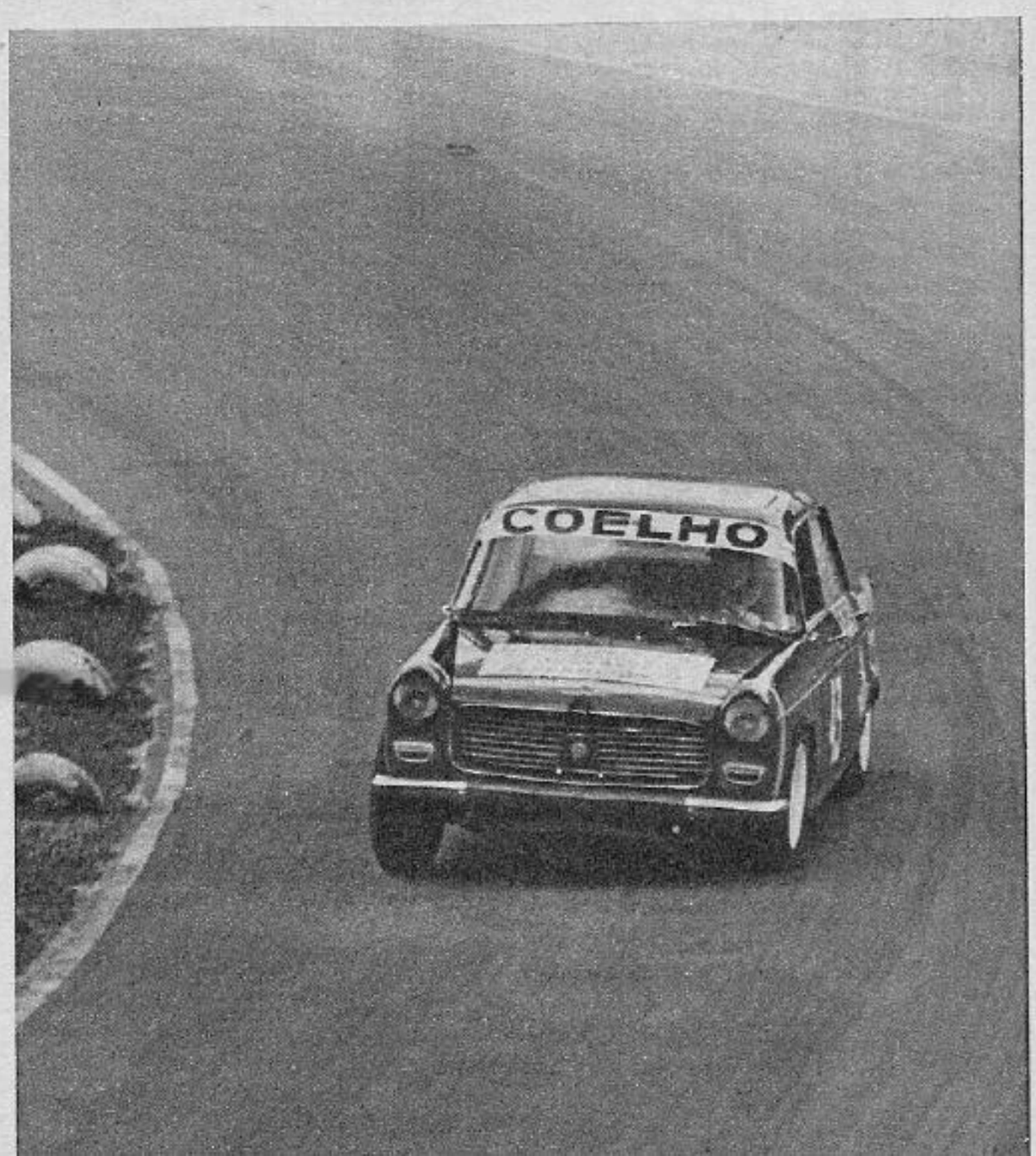
Señores, la sorpresa mayúscula. La carrera que parecía condenada al fracaso se convierte en la mejor del día gracias a los buenos servicios de los señores Zunino y Mayorga. Largan y "el Colorado" Zunino se coloca tercero desplazando al llegar al "rulo" a "Cascote" Juárez. Comienza una lucha electrizante entre Zunino y Mayorga que tendría en vilo a los espectadores a lo largo de las quince vueltas. En el tercer giro la diferencia a favor de "Paco" era de dos décimas y se concreta el anhelo del "Colorado" cuando frente a los boxes —vuelta 8— toma la vanguardia. Pero Paco no se queda

1000 Millas = 500 Kilómetros

No. No se trata de un lamentable error, amigos. Es que se trata de las tradicionales Mil Millas del Avellaneda Automóvil Club, prueba a realizarse el próximo domingo sobre 82 revoloteos al circuito Nº 15 de nuestro autódromo capitalino. Como se deduce, el recorrido total es de 500 kilómetros, adoptando la vieja denominación sólo en forma simbólica. La carrera, reservada a la categoría Sport Prototipos, tiene la virtud de ser la primera en nuestro país enfocada hacia dicha subclase con un criterio acorde a los alcances que debe tener un SP hecho y derecho: velocidad, sí, pero también resistencia. La idea de la gente joven del AAC, digna de ser imitada a corto plazo, permitirá establecer un estado real de la categoría y para participar en la carrera habrá que integrar el grupo de los 35 inscriptos más veloces (no en inscribirse sino en clasificar). Completando el programa, el sábado se realizarán carreras para las fórmulas 1 y 4 de la Mecánica Argentina, razón por la cual los Eshepé deberán clasificar el viernes 26 de 14 a 17 horas.

Linda carrera para el próximo fin de semana.

SAN JUAN



A los que dudan:

* Pesos ley 18.188 $ 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

en el molde y faltando dos vueltas vuelve a retomar la punta, que casi le es arrebatada en la horquilla, sobre el final.

Primero entonces Mayorga, segundo a sólo décimas el sanjuanino Zunino, tercero Juárez. Unicamente estos tres completaron el recorrido pues Gagliardi finalizó a dos vueltas andando en lo que podía con su 404 ex Equipo Billy. Mientras que Sosa (Fiat 1500) tuvo problemas con una válvula y González Mombrum sufrió una pinchadura y de postre, en la última vuelta, se llevó por delante un elemento contundente. Los 504 muestran fallas graves de tenida y estos dos últimos no volvieron a salir a la pista.

Con cuatro coches entonces se iba a largar la segunda serie pero la suerte le jugó una mala pasada a Zunino: en la largada se le quemó la instalación eléctrica y... "no va más". Todo claro entonces: Mayorga a ganar nuevamente y "Cascote" Juárez a salir segundo. Pero estaba visto que seguirían pasando cosas raras. En la cuarta vuelta Mayorga para en el rulo debido a una falla en la bomba eléctrica de nafta y ante la algarabía de los sanjuaninos Juárez pasa al frente. Dos coches en la pista y uno de ellos con el 80 por ciento de la velocidad del otro. Cuando ya parecía todo terminado, todavía hubo una yapa: Mayorga solucionó su problema y se largó a tratar de arrebatar el segundo puesto en la suma de tiempos a Gagliardi. No lo pudo lograr pero establece el record de la serie y además el record del circuito para la clase Turismo, que tenía "Larry" con un Torino. Anduvo fuerte Paco...

De esta manera, Carlos Alfredo Juárez —puntero en el Campeonato Zonal Cuyano— se alza con un triunfo inesperado en una competecia que aunque no sea más que en los papeles, tuvo carácter nacional. Sus 21 años hacen esperar mucho de él, que cuenta con un medio bastante idóneo como es la cupé preparada por Maratea.

Gagliardi —sin comerla ni beberla ni esperarla— segundo y Paquito con el mejor premio que pudo obtener, materializado en los aplausos recibidos al final.

UVITAS

Ricardo "Colorado" Zunino dirigiéndose a Horacio Goltía (jefe del equipo Coelho): "En San Juan nuestro taller está abierto para cualquier cosa que puedan necesitar". Hidalguía que aún campea en "Grupo 2". Lo escuchamos en el aeroparque de Buenos Aires, antes de salir para la ciudad más moderna del país.

En la semana anterior circuló por los mentideros especializados, el rumor de que a Peugeot no le interesaría la participación de unidades 404 en Grupo 2 formando parte de equipos semioficiales. Se pensó que ésta sería la última participación de Mayorga con ese coche antes de pasar a un 504, pero al parecer no será así. SAFRAR reconsideraría la medida, que al parecer existió.

Rubén Alonso padeció en las pruebas del viernes de un persistente problema, supuestamente originado por mal funcionamiento del carburador Weber. Decidió cambiarlo por un Solex standard y con él salió a clasificar el sábado. Luego se estableció que la bomba de nafta chupaba aire y ahí estaba la falla. Pero dejaron el Solex.

¡Gracias! A los Zunino, quienes nos facilitaron en San Juan un automóvil para movilizarnos de aquí para allá de día y de noche. Fue indispensable para nuestro normal desenvolvimiento humano y profesional...

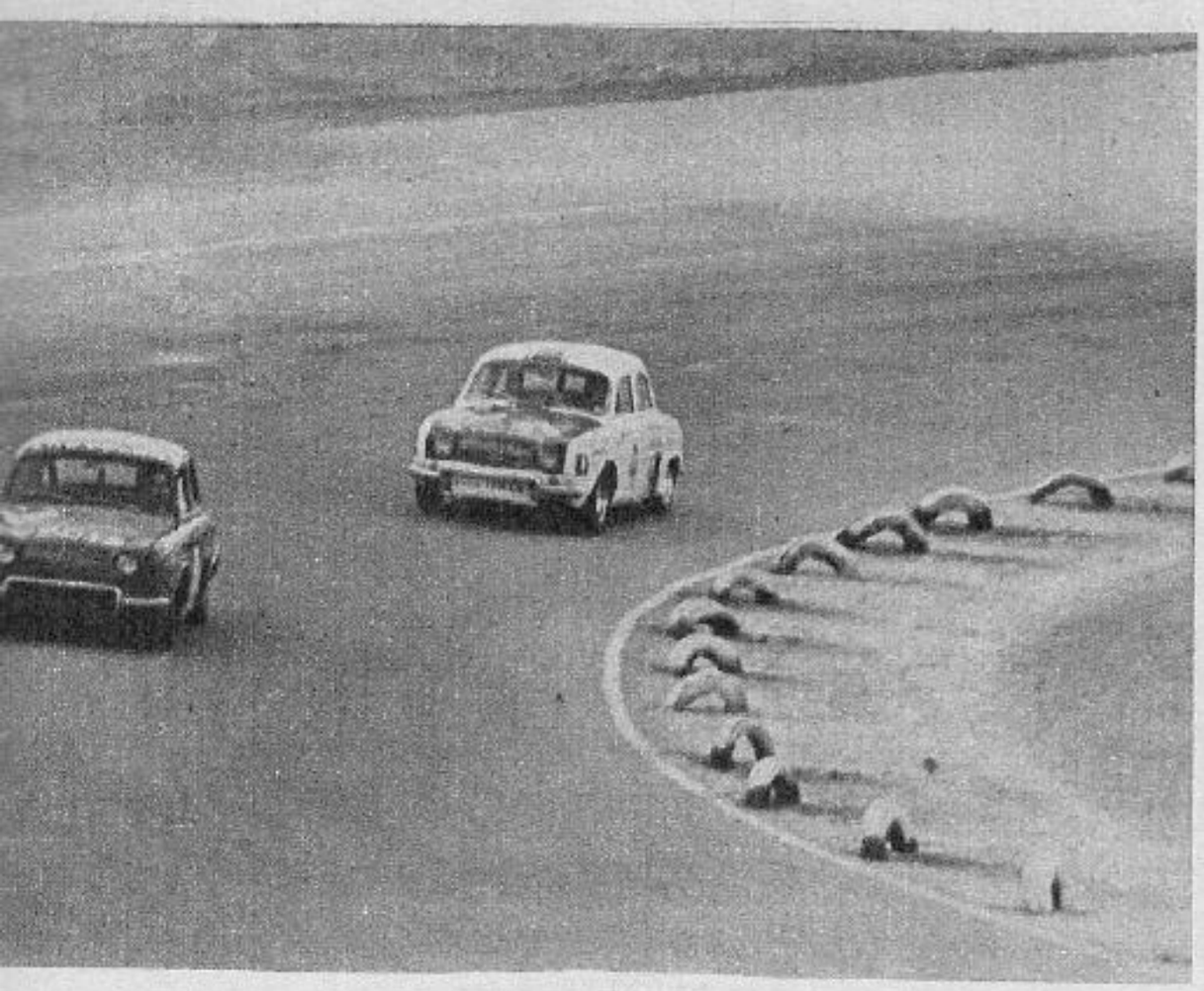
Otra cosa que conspira para que no haya inscriptos en Turismo en las carreras que se realizan en el interior es el asunto de la licencia médica. En San Juan se pide a gritos que se habilite, para cumplir con ese requisito, el gabinete psico-físico de la base aérea militar de El Plumerillo. Es absurdo que para cumplir ese trámite la gente de tierra adentro tenga que trasladarse a Buenos Aires.

Cuando terminó la segunda serie, la cátedra ubicada sobre el puente del rulo detuvo allí a los coches de Juárez y Mayorga. Hubo abrazos, felicitaciones y alguna pulla. Después los dejaron seguir.



Sin comerla, ni beberla, ni esperarla, Oscar Gagliardi arrimó un segundo puesto en la suma de tiempos. ¡Bien hecho!

Hubo demasiados bostezos en la clase de los más ahiquititos. ¿Qué hacemos?



PREMIO CUYO AUTOMOTORES

Organiza: Asociación Sanjuanina de Volantes
Autódromo El Zonda - San Juan

CLASIFICACION

Turismo Clase A (hasta 1.150 cm3)

1ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	5	Monguzzi, Angel Rubén ..	Renault Gordini 1.093 .	25m18s9
2º	15	Alonso, Rubén Alberto ..	Renault Gordini 1.093 .	25m21s8
3º	1	Anzulovich, Juan Héctor .	Renault Gordini 1.093 .	26m17s2
4º	4	Raddi, Guido Rubén	Renault Gordini 1.093 .	26m39s3

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,833 km|h.

2ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	5	Monguzzi, Angel Rubén .	Renault Gordini 1.093 .	25m27s6
2º	4	Raddi, Guido Rubén	Renault Gordini 1.093 .	25m46s8
3º	1	Anzulovich, Juan Héctor .	Renault Gordini 1.093 .	26m 7s9
4º	15	Alonso, Rubén Alberto ..	Renault Gordini 1.093 .	26m12s7

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,164 km|h.

Final por suma de tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	
1º	5	Monguzzi, Angel Rubén .	Renault Gordini 1.093 .	50m46s7	30v
2º	15	Alonso, Rubén Alberto .	Renault Gordini 1.093 .	51m34s5	30v
3º	1	Anzulovich, Juan Héctor .	Renault Gordini 1.093 .	52m25s	30v
4º	4	Raddi, Guido Rubén	Renault Gordini 1.093 .	52m26s1	30v

PROMEDIO DEL GANADOR: 114,497 km|h.

Turismo Clase B (de 1.150 cm3 hasta 2.000 cm3)

1ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	43	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	22m44s
2º	45	Zunino, Ricardo	Fiat 1600 Cupé	22m44s9|10
3º	42	Juárez, Carlos Alfredo .	Fiat 1600 Cupé	23m45s9|10
4º	40	Gagliardi, Oscar Ch.	Peugeot 404	25m19s2|10

PROMEDIO DEL GANADOR: 127, 890 km|h.

2ª Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	42	Juárez, Carlos Alfredo ...	Fiat 1500 Cupé	25m51s5|10
2º	40	Gagliardi, Oscar Ch.	Peugeot 404	26m47s3|10
3º	43	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	26m16s

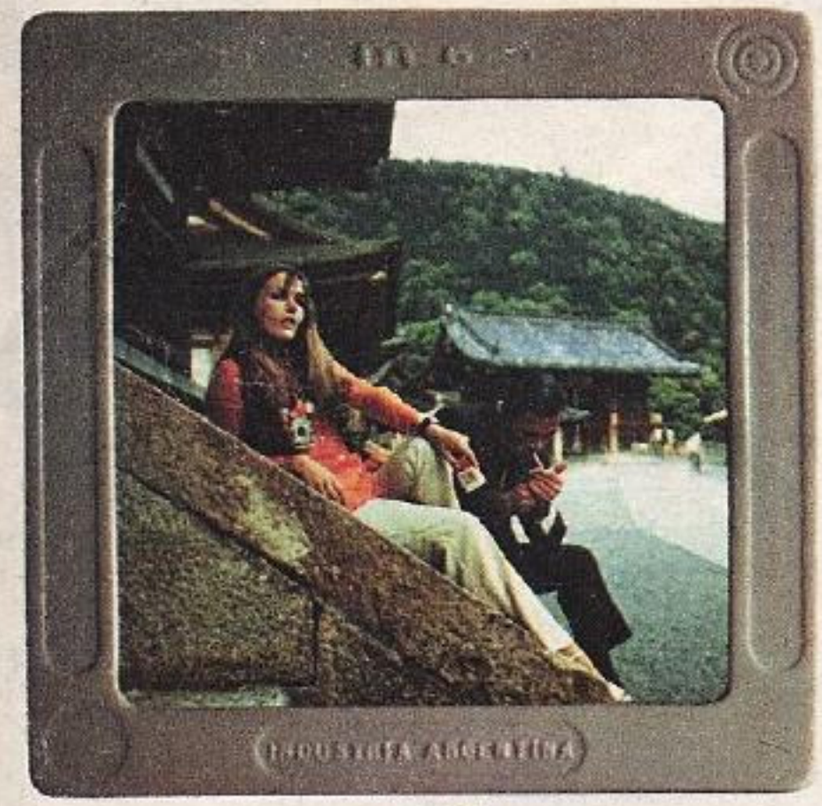
PROMEDIO DEL GANADOR: 129,780 km|h.

Final por suma de tiempos

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	42	Juárez, Carlos Alfredo ..	Fiat 1500 Cupé	49m35s4|10
2º	40	Gagliardi, Oscar Ch.	Peugeot 404	50m31s6|10
3º	43	Mayorga, Francisco	Peugeot 404	49m 9s

PROMEDIO DEL GANADOR: 117,241 km|h.

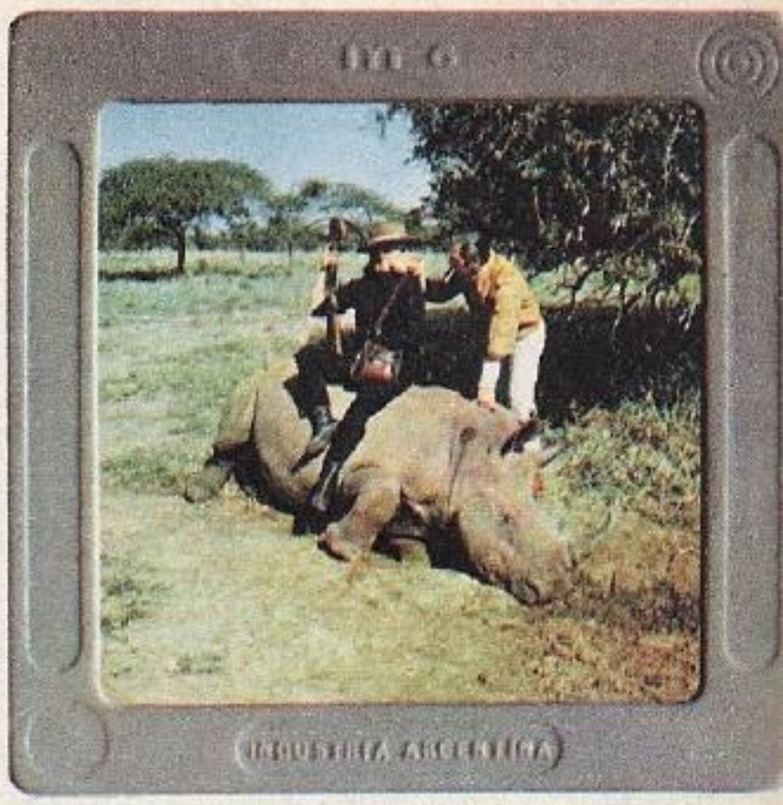
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



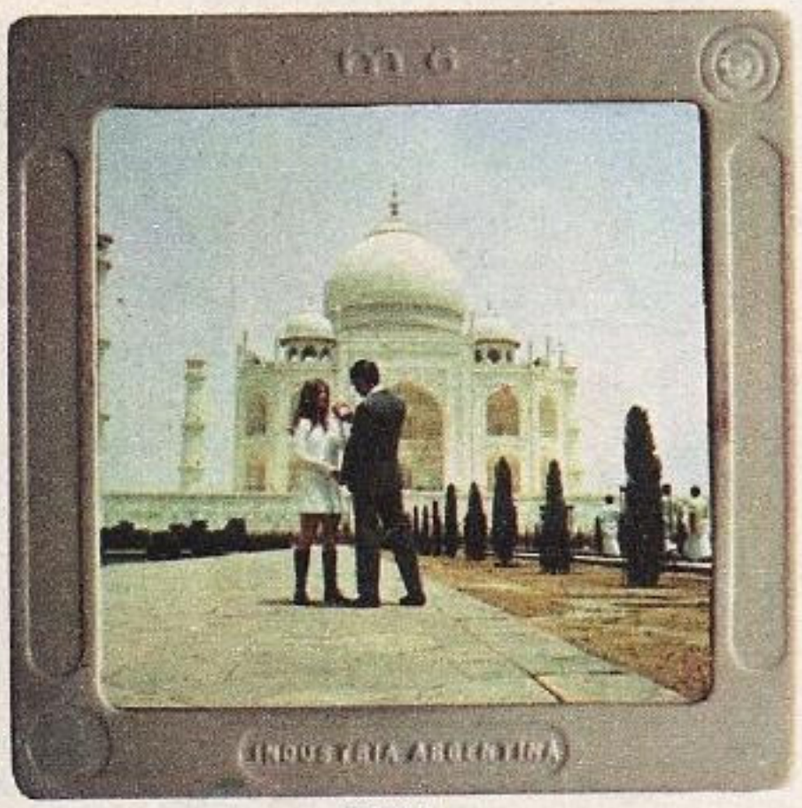
JAPON



HONG - KONG



SUD AFRICA



INDIA



THAILANDIA

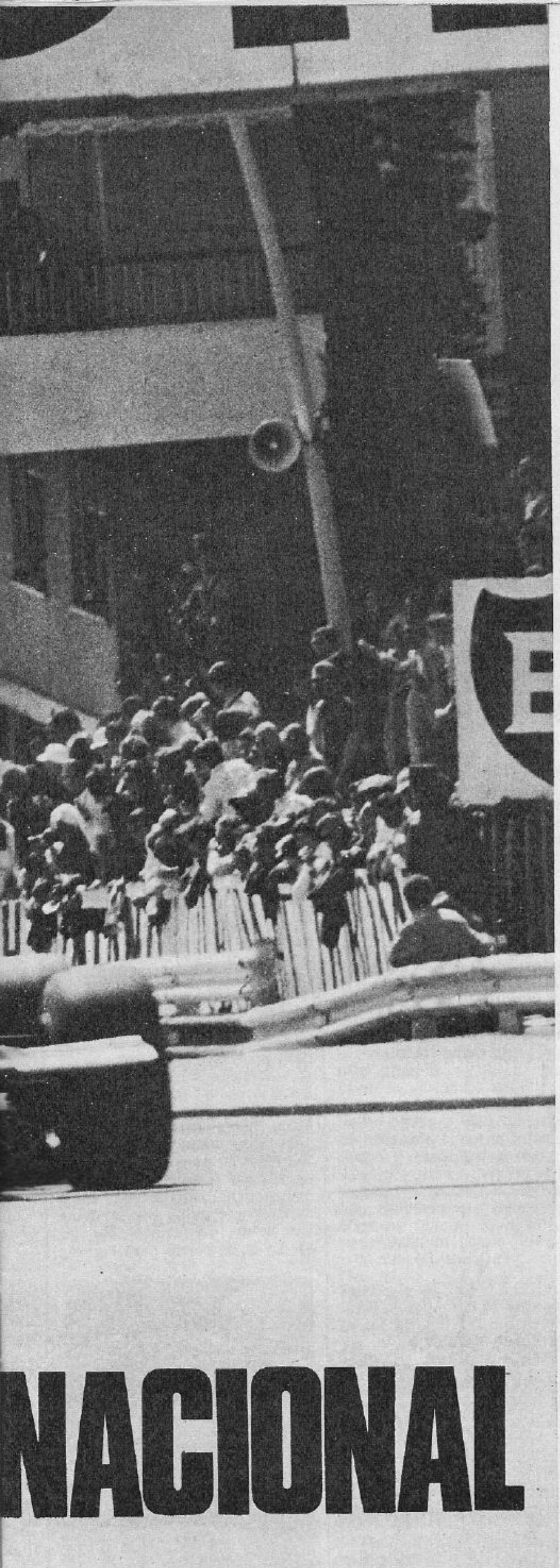
L&M marca su nivel!



EL CIGARRILLO DE LOS MEJORES MOMENTOS...

GUIA A LA F1 INTER

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NACIONAL

Una reducida élite de pilotos conforman el grupo de elegidos que pueden correr en fórmula uno internacional por el campeonato mundial de conductores. Quién es quién en la categoría máxima del automovilismo mundial. Sus historias y sus máquinas



El piloto más viejo y el auto nuevo de 1970, identificados con el mismo nombre: Brabham. El viejo Jack tiene ahora 44 años pero sigue siendo un piloto de los importantes. El auto es muy bueno.

Carlos Reutemann y Benedicto Galdarella son noticia ahora, semana a semana, por las razones que todos sabemos. Y por lo tanto hay gente que recién ahora comienza a manejarse con nombres y marcas que son, precisamente, los que constituyen ese automovilismo que siempre debemos seguir para no quedar estancados en las categorías nacionales únicamente. Por lo tanto es muy importante valorar la intervención del ACA en la Fórmula 2 Internacional, no sólo por la participación argentina en eventos de esta magnitud sino porque también nos acerca a todo lo relacionado con el automovilismo europeo: hombres, marcas, circuitos, etc. Aunque este año vivamos más de cerca la F2, no por eso debemos descuidar a la hermanita mayor, la F1, ya que es esta última el puesto máximo al que puede aspirar un piloto que intervenga en cualquiera de las otras. Aquí ofrecemos un panorama general de la Fórmula 1, ordenado de acuerdo con los equipos que la integran.

John Miles, hijo del actor Bernard Miles, nació en Londres uno de esos días de junio de 1943. Con algunos antecedentes a bordo de un Austin 7 y un Diva GT en el 62 y 64, pasó al equipo Willment por 2 años, para finalmente permanecer con un contrato por tres años en la Lotus, manejando F3 y autos sport. En 1969, luego de dos o tres intervenciones en F2, pasó directamente a la F1.

En cuanto a las característi-

→

GUIA A LA F1 INTERNACIONAL

cas del **Type 72**, pueden leerlas en el número 214 de CORSA.

McLAREN

El equipo, trágicamente desmembrado por el accidente de Bruce McLaren, seguirá por ahora con Denis Hulme al volante del nuevo auto monocasco.

Denis Hulme nació en Nueva Zelandia el 18 de junio de 1936 en la ciudad de Te Puke. A los 20 años empezó a correr un MG TF y cuatro años más tarde se tomó el buque para Inglaterra, donde trabajó en el taller de Brabham. Comenzó a hacerse famoso con la Fórmula Junior en 1963, pasó a la F2 en 1964 y participó en algunas de F1 en el 65. Ganó el campeonato mundial en 1967 con un Brabham y se pasó a McLaren en 1968.

El nuevo **McLaren M 14 A** se diferencia del modelo anterior en la profundidad del casco y en la ubicación de los frenos traseros, ahora alojados en el interior de la estructura. El Ford Cosworth V-8 es parte de la estructura.

STP MARCH

Parece tan extraño como una prueba de magia el hecho de que una compañía fabrique un coche Grand Prix de F1 en cuatro meses y que cuente como cliente Nº 1 al campeón mundial y que gane enseguida. Pero es un hecho positivo, y como tal funciona. Los pilotos oficiales de la firma son Chris Amon y Jo Siffert.

Chris Amon es otro neocelandés nacido en Nueva Zelandia. Fue el 20 de julio de 1943. Empezó a correr a los 16 años por allá para terminar, como todos ellos, haciéndolo en Inglaterra y bien. Después de permanecer años en el Parnell Team de F1, se pasó a Ferrari por los años 67, 68 y 69, pero ni aún así, con cambio de marca, pudo ganar un Grand Prix con puntos.



Jo "Seppi" Siffert no nació en Nueva Zelandia. Lo hizo en cambio en Fribourg, Suiza, el 7 de julio de 1936. Dejó las dos ruedas por la Fórmula Junior en 1960 y manejó por vez primera un F1 en 1962. Cuando pasó a formar parte del aquipo de Rob Walker se quedó con él hasta fines del año pasado.

El **STP March 701** fue diseñado por Robin Herd y no es nada más que un monocoque tradicional con un motor que lo es más aún: Ford-Cosworth V-8. Lo destacable de todo el conjunto es que está bien hecho. Y por eso anda.

MATRA

Esta marca ganó el Campeonato Mundial de Marcas el año pasado. Pero lo hizo con un volante escocés, un equipo bien inglés como lo es el de Ken Tyrrell y un motor no menos flemático: Ford-Cosworth. Recién este año parecen lanzar un ataque francés 100 por ciento con la incorporación de pilotos y motores franceses.

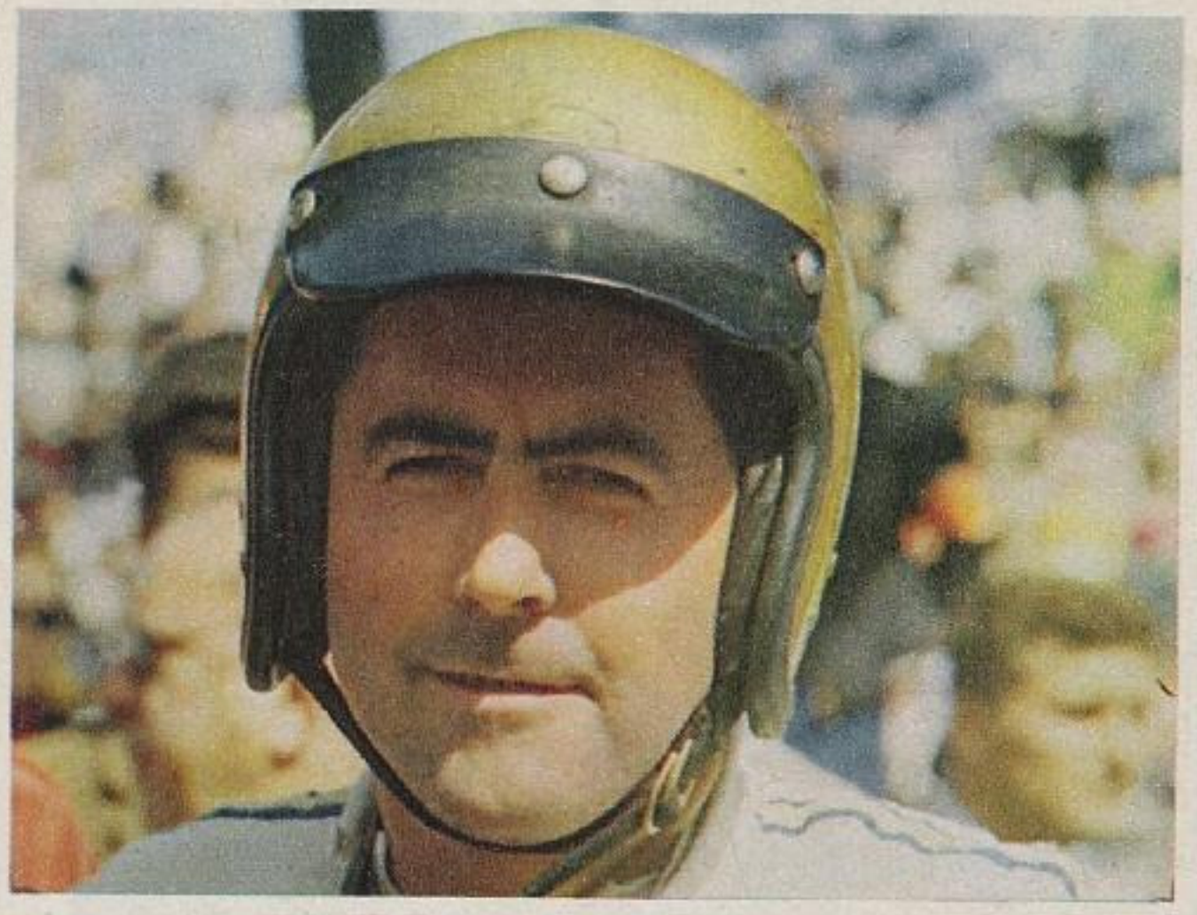
Jean Pierre Beltoise nació. Fue en Bellencourt, Francia, el 26 de abril de 1937. Corrió en motocicletas hasta 1963, año en que empezó a hacerlo en automóviles. Como consecuencia de un violento choque en Reims, en 1964, quedó bastante lesionado en el costado izquierdo, aunque esto no le impidió ser campeón francés de F3 en 1965 con Matra y seguir ascendiendo por la F2 hasta llegar a la F1 en 1968. Se lo conoce por su tremenda garra para pelear

Henri Pescarolo vino al mundo cuatro días después de la primavera de 1942. Comenzó a correr en 1965 y al año siguiente ya era piloto de Matra para F3. Ganó el campeonato francés de 1967 y se pasó a la F2 al año siguiente. A comienzos de la temporada del 69 resultó herido en unos ensayos en Le Mans pero se recuperó a tiempo para ganar el GP de Alemania de F2 del mismo año.

El nuevo **Matra MS 120** es monocoque como todos los modelos anteriores. El nuevo motor V-12 a 60° se diferencia del modelo del 68 por formar éste parte de la estructura. Además, todo el automóvil es un poco más largo y más bajo que el MS 80 del año pasado.

BRM

Luego de una larga serie de temporadas fallidas, BRM interviene este año con el V-12 modificado y un chasis totalmente nuevo. Para evitarse sorpresas, lo corren dos pilotos con experiencia en la marca, como son Jackie Oliver y Pedro Rodríguez, y un debutante que promete: George Eaton.



Jackie Oliver nació en Essex en 1942 y comenzó a correr en Minis en 1961. Luego empezó a subir la escalerita: F3 en 1966, F2 en 1967 y F1 en 1968. Con esos antecedentes ingresó en la BRM en 1969 y luego ganó las 24 Horas de Le Mans con Jacky Ickx en un Ford GT40.

BRABHAM

El equipo Brabham fue campeón mundial en el 66 y 67, tuvo problemas mecánicos en el 68, pero fue vigorizándose durante el 69 hasta estar plenamente restablecido este año, como lo viene demostrando.

Jack Brabham maneja este año el único coche oficial de la marca. Nació en Sydney el 2 de abril de 1926 y corrió en su país natal hasta el año 1955 en que viajó a Inglaterra y corrió para la Cooper a partir de 1957. Antes de comenzar a fabricar sus propios automóviles en 1961, pasó el tiempo ganando los campeonatos mundiales de 1959 y 1960 para Cooper.

El Brabham BT33 es el primer monocoque de la marca. El Ford-Cosworth que lo impulsa forma parte de esa estructura

George Eaton nació en Canadá en 1946. A los 19 años empezó a correr en un Sunbeam Alpine, después agarró un Cobra en 1966 hasta que se dedicó a las series de Can Am con un McLaren Grupo 7, en 1967. El 69 le ofreció muchas satisfacciones: manejó McLaren en la Can Am, en el Campeonato de Fórmula A, y "como si eso fuera poco", condujo un BRM en los Grandes Premios de EE.UU. y México.

El nuevo **BRM "type 153"** es bien bajito y liviano. Es semimonocoque con una extensión tubular en la parte trasera que ha sido bastante modificada con respecto a la del año anterior, lo mismo que el motor V-12, de eternos problemas, al parecer.

FERRARI

Desde 1964 Ferrari no gana el campeonato mundial y su última victoria en una carrera fue en 1968. El conductor entonces era Ickx, que este año vuelve a la marca, reforzada ella por los mangos de Fiat y un nuevo motor.

Jacky Ickx nació en Bruselas en 1945. Cuando todavía iba al colegio ya corría en moto. Y ganaba. Antes de ingresar al equipo de Ken Tyrrell para Fórmula 3 ya había corrido en trepadas de montaña con un BMW 700 a los 17 años. De la Fórmula 3 pasó a la F2 y ganó el campeonato europeo en 1967, año en que subió por primera vez a un Cooper-Maserati de F1. En el 68 corrió para Ferrari,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

en el 69 para Brabham (cuando ganó los GP de Alemania y Canadá). También ganó en Le Mans con un Ford de John Wyer, en pareja con Oliver.

El Ferrari 312 B tiene un motor de 12 cilindros opuestos y estructura monocasco.

Pedro Rodriguez nació en Ciudad de México en enero de 1940 y ganó su primera carrera de motos cuando tenía 12 años. A los 15 ya corría un Jaguar XK-120, pero su primera carrera en F1 fue el Gran Premio de EE.UU. en 1963, aunque no comenzó a correr regularmente en dicha fórmula hasta el año 1967 en que ingresó al equipo Cooper y ganó el GP de Sud Africa. En 1968 se pasó a la BRM para luego terminar en Ferrari. Ahora parece que BRM lo quiere de nuevo y Pedro Rodríguez parece que no se opone. Corre además en los Porsche SP oficiales.

GOLD LEAF TEAM - LOTUS

Luego de haber comprobado que el Type 63 FWD no caminaba como esperaba, el Team Lotus volvió a caer en el ya probado Type 49 con el cual Hill y Rindt habían ganado ya un Gran Premio cada uno. Este año Rindt, secundado por Miles, encabeza el equipo con el nuevo Lotus 72 de tracción simple, convencional.



Jochen Rindt nació en Mainz, Alemania, el 18 de abril de 1942, pero se crió en Austria. Después de correr rallies en un Simca, comenzó a correr Fórmula Junior en 1963 y Fórmula 2 en el 64. Fue en el 64 precisamente cuando manejó por primera vez un F1 y pasó a formar parte del equipo Cooper al año siguiente. En 1968 se pasó de Cooper a Brabham y en 1969 lo hizo de Brabham a Lotus, para quien ganó su primera carrera con puntaje para el mundial: el Gran Premio de EE.UU. Actualmente es uno de los cinco mejores pilotos de la fórmula.

ROB WALKER RACING

Es el equipo particular de más larga historia, con muchas victorias Grand Prix ganadas por Stirling Moss. Como ya habrán visto, Rob Walker intervino en los últimos años con un Lotus 49C hasta que llegó el Lotus Type 72. El único piloto del equipo es el "principiante" Graham Hill, que suplantó así a Siffert.

Graham Hill es londinense desde que nació, el 15 de febrero de 1929. Empezó a correr en 1953 y fue piloto oficial de Lotus de 1957 a 1960, año en que se pasó a la BRM. Sin embargo volvió a Lotus en 1967. Ganó los campeonatos de 1962 y 1968 para BRM y Lotus respectivamente. Sus especialidades son los cornalitos al chocolate y los triunfos en Mónaco, que ya suman cinco.

TEAM SURTEES

Hasta el año pasado corría para BRM pero ahora decidió poner una compañía para producir sus propios automóviles. El de F1 estará listo para el Gran Premio de Alemania, en agosto. Por ahora corre un Mc Laren MS7 modificado a su gusto.

John Surtees nació en Tatsfield, condado de Surrey, en Inglaterra. A los 17 años ya corría en moto, y lo hacía tan bien que ganó siete campeonatos mundiales. Cuando se pasó a las cuatro ruedas, en 1960, lo hizo con un Cooper de Fórmula Junior pero al año siguiente ya estaba en el "juego grande" de la Fórmula 1. En 1963 pasó a formar parte del "clan" Ferrari y les tiró un campeonato en 1964 para luego dejarlos por Cooper primero y por Honda después. A esta última firma le regaló una de las grandes carreras de los últimos tiempos: el Gran Premio de Italia, que si bien ya era de Clark, cuando éste debió resignarse a cedérsela a Brabham, Surteees se la llevó en la última curva del último giro. No olvidarlo: Surtees sigue siendo de lo mejor que existe en el mundo, aunque hoy no sea el de hace unos años.



KEN TYRRELL RACING

Es raro que el campeón mundial corra para un equipo particular pero se debe a que Ken Tyrrell es un director de equipo fuera de serie. Y Jackie Stewart lo prefiere.

Jackie Stewart nació en Helensburgh, Escocia, el 11 de junio de 1939 y a partir de entonces le empezó a crecer el pelo. 1961 fue el año de su comienzo en las pistas a bordo de un Marcos. Siguió corriendo sin rumbo definido hasta que Ken Tyrrell lo contrató para su equipo de F3 en 1964 y entonces fue cuando empezó a ganar una carrera tras otra, de tal manera que BRM lo eligió para su equipo de Fórmula 1. Luego de unas muy buenas actuaciones, se vio frenado por los problemas que surgían del famoso motor H-16 de la fábrica y fue entonces cuando volvió con Tyrrell en el 68 para ganar el campeonato mundial de la categoría máxima en 1969.

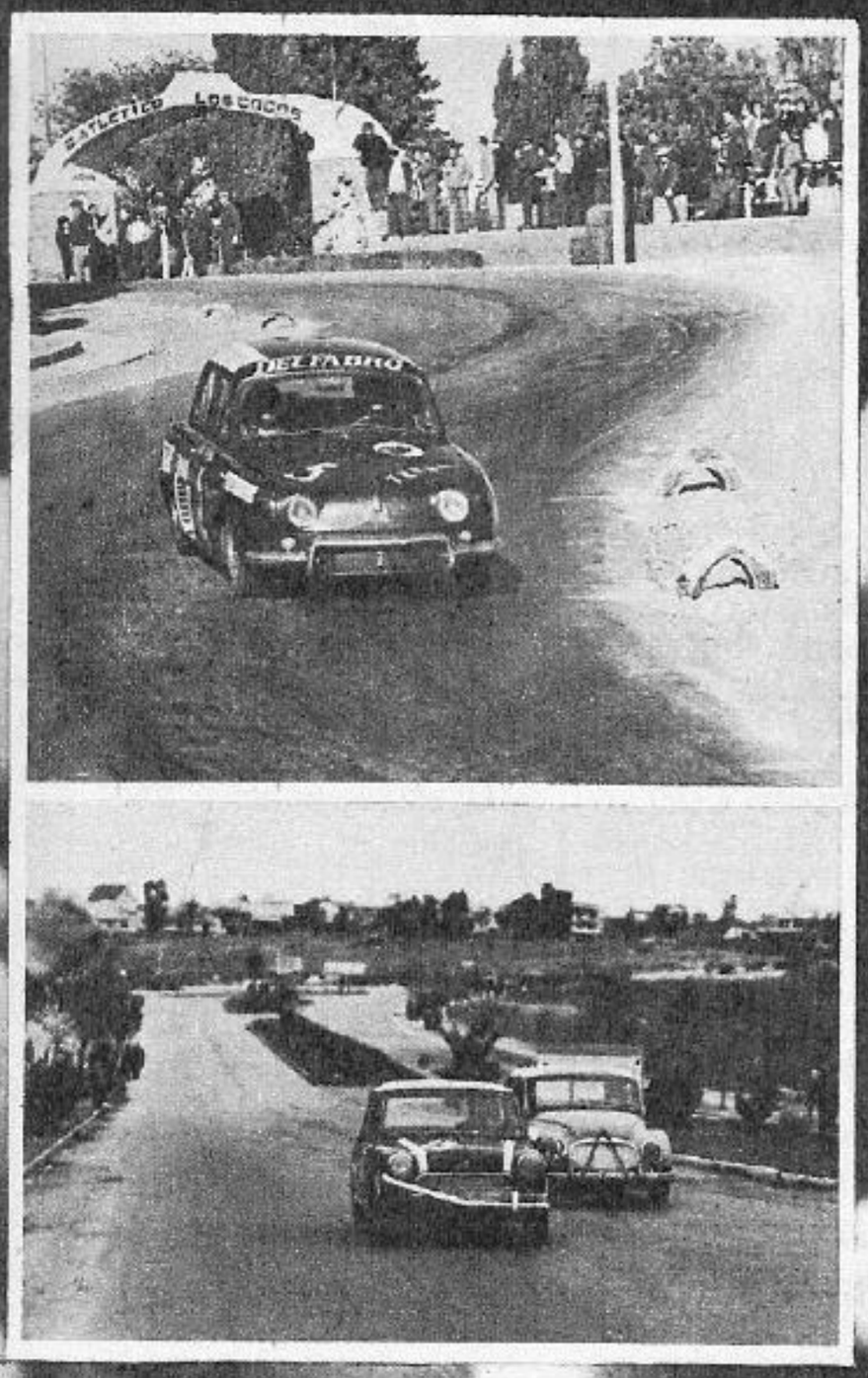
Es probablemente uno de los pilotos que ha encarado el automovilismo de una manera más que profesional y sus confesados propósitos son hacer la mayor cantidad de dinero posible con las carreras de autos. Por eso se dedica en forma exclusiva a los monopostós; para no distraer tiempo en otras categorías y poder emplear mejor el tiempo realmente escaso de estos modernos trashumantes. Por eso se explica también que Stewart tenga siempre los autos mejor puestos a punto que ningún otro, que nunca le sucedan cosas imprevistas y que —por consecuencia— acumule triunfos y billetes a su favor.

Este profesionalismo no le impide ser el mejor piloto del momento en F1 y si bien no ostenta la supremacía que en su época ejerció Jim Clark, Stewart es el actual número uno.



Bien, ahora ya tienen el panorama o guía que hace falta para saber quién es quién en la Fórmula 1 Internacional. Faltan nombres, es cierto, pero las figuras principales están ubicadas. Les pedimos perdón por lo tedioso del "nació en, empezó a correr con, luego para, y actualmente con", pero es la única manera de ofrecerles algo más o menos organizado.

ANGEL MONGUZZI:
UNA VIDA ENTRE RUEDAS Y PALOS



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Angel Monguzzi es uno de esos deportistas natos, con una capacidad de adaptación poco común, razón por la cual enseguida se destacó tanto en automovilismo como en golf, sus dos pasiones

Por HECTOR ACOSTA

ANGEL MONGUZZI:



Es primera figura en automovilismo y golf, tiene los autos más lindos del país, una familia maravillosa y vive como quiere

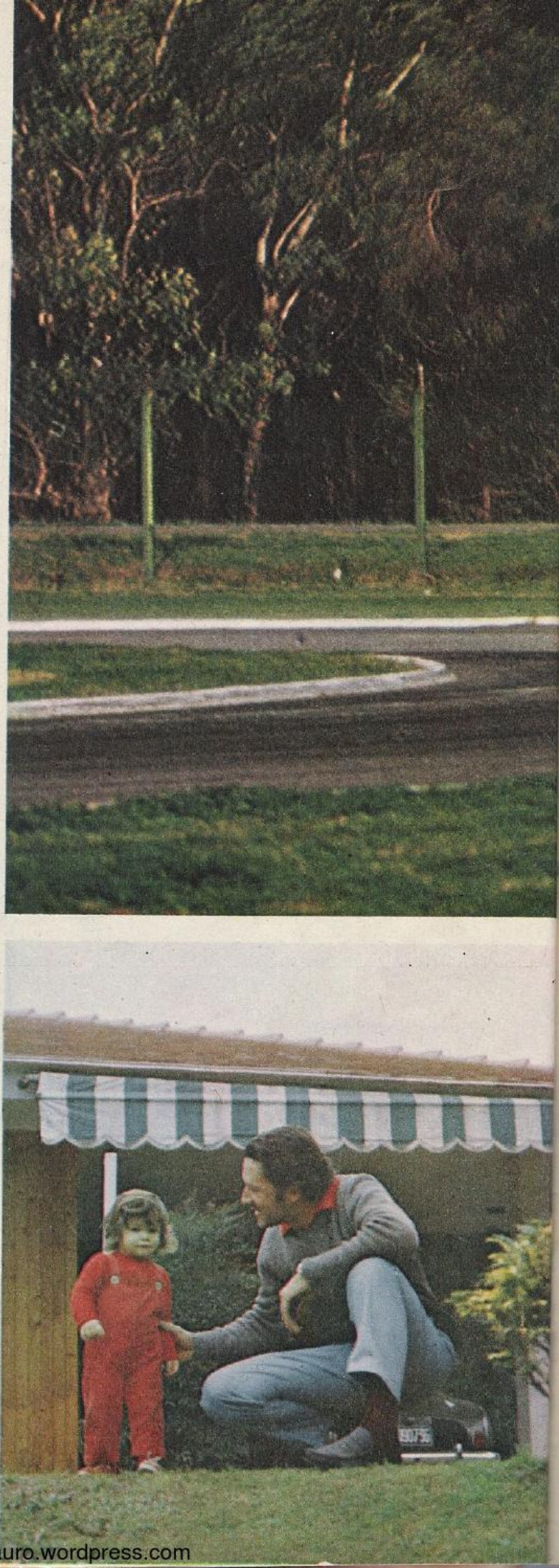
Su vida íntima trascurre apaciblemente salvo los fines de semana convertidos en un solo ruido. El ocho de octubre cumplió treinta años ante la admiración de su hija Franca, de quince meses, y su inseparable mujer, Mara Escarguel. Es un satisfecho de la vida y tiene motivos. Vive casi en el paraíso. Junto con sus padres habita un enorme chalet con vista al hoyo diez del Córdoba Golf Club de Villa Allende. Nadie puede imaginarse lo lindo que debe ser levantarse todas las mañanas y poder contemplar la hermosura verde de los links. Ante semejante imponencia trascurren las pasivas 24 horas del "Negro" Monguzzi, lejos de las carreras.

Tema de conversación obligada en esa residencia son los autos y los palos de golf. Copas de todas partes del mundo certifican la calidad deportiva de sus habitantes. Don Rubén Monguzzi, el jefe de la familia y actual presidente del Golf Club, aportó los primeros trofeos. Angel, Roberto y Carlos se encargaron de multiplicar esas pertenencias. Nuestro protagonista se destacó en las dos especialidades, tanto que actualmente es scratch en golf, distinción que mantiene desde hace quince años y es poco habitual. En automovilismo ha tenido la satisfacción de haber ganado en todas las categoría y con todos los autos que tripuló, salvo una excepción

Su historial deportivo sobre ruedas comienza en un frío 9 de julio de hace diez años. Los sinuosos cordones altos del Parque Sarmiento eran demasiada tentación para los impetuosos casi veinte años de ese debutante con tantas ganas de ser primero. Sin embargo el Volvo PV 444 de un solo carburador logró escapar de tan malas tentaciones y cruzó ruidosamente la línea de sentencia. Desde aquel primer triunfo de hace diez años nada ha cambiado. Sigue siendo el mismo ganador en potencia que, si usted se ocupa de preguntarle antes de largar quién va a ganar, le dirá pedante pero sinceramente: yo.

Responde a una línea de conducta. Afirma que para ganar hay que sentirse y saber serlo. Es muy difícil que alguien que no tenga la mística de triunfador pueda serlo.

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El Trueno SP de Steven es su arma en la categoría superior de nuestro automovilismo. Se adaptó inmediatamente en la primera carrera.

Sobre el Renault Anexo "J" ya no le quedaba nada que aprender. Domina como nadie ese auto difícil y que enseña mucho.

La imagen familiar es absolutamente tranquila. Mujer, hijita, la casa en Villa Allende, los ratos dedicados al golf.

También manejó el Torino SP de Tarducci y punteó en el Autódromo de Buenos Aires.

Epígrafes de la página anterior en recuadro:

Arriba: El Renault fue el paso a la fama. Cualquier cantidad de carreras ganadas. Abajo: Con el Morris Mini también produjo espectáculos memorables .El que lo sigue de cerca es el Auto Union de Gradassi.



Incluso esa confianza en uno mismo infunde respeto a los rivales. Es una enseñanza que le ha brindado el golf y que fomenta permanentemente. Sabe que no a todos les caerá simpático semejante desplante pero poco le importa. Su temperamento le impide razonar sobre los gustos de los demás. Incluso, muchas veces, cuando las ideas no eran compartidas o las actitudes de otros eran reprochables, no dudó en demostrar sus razones a los puñetazos. Algo que nunca toleró, y siempre terminó en gresca, es que lo encierren en carrera o que le choquen el auto. Una vez en el autódromo de Buenos Aires, corriendo con el Mini, fue tocado en el paragolpes trasero por un Auto Union. Entre gestos y maldiciones terminó la carrera, y no había alcanzado a bajarse de su auto cuando ya estaba preguntando quién era el piloto del DKW. Fue simplemente saber quién era para dejarle un ojo como el logotipo de Fate. Aunque aquella iracundia y falta de paciencia, convenientemente sancionada, ha quedado atrás y curiosamente diluida. Hoy casi choca verlo a aquel clásico impetuoso reducido gradualmente por la ternura de su hijita. Ha dejado atrás la época de los años locos cuando era un espectáculo verlo doblar con el Volvo 122 S o ganar con el Mini en el Parque o en el circuito de tierra de Río Tercero.

Casi cuatro años de inactividad del 62 al 66, por carecer de los medios necesarios para correr con la seguridad de hacer un buen papel, según él mismo se confiesa, sirvieron para acrecentar su amor por los autos. Desde que se unió a los hermanos Batelli y comenzó a correr con Renault inició una nueva etapa en su vida deportiva. Dio y recibió muchas satisfacciones de estos callados preparadores cordobeses. Casi treinta carreras ganadas en la categoría turismo y una de Fórmula Cuatro son los eslabones de una cadena irrompible

A pesar de haber dado el salto hacia las categorías mayores, Sport Prototipos y Fórmula Uno, sigue entusiasmado en correr con los cincuenta y pico caballos de fuerza de los renolitos. Y cada carrera, aunque sea una cuadrera, es factor de total preocupación de este profesional nato del volante. Es por eso que continuamente deja la atención de la agencia de automóviles que atiende con su padre y hermanos para dedicarle tiempo y cariño a sus coches de carrera más allegados.

No se cansa nunca de limpiarlos y atenderlos Tampoco de hablar con los Batelli o con "Epsilon", el ingeniero Eduardo Céspedes, a quien reconoce innegables aciertos técnicos en la preparación de sus motores.

Los Renault y los coches de Horacio Steven lo tienen suficientemente ocupado como para no dedicarle atención al golf. Por las mañanas, algunos días, antes de salir hacia el centro de la ciudad en su Cross Country, camina unos cuantos hoyos como para no perderles la mano a los palos y a la pelotita. Días pasados, en un fin de semana en blanco, tuvo la ocurrencia de cotejarse con los profesionales y aficionados argentinos del golf, y se llevó una sorpresa: participó en un campeonato selección para representar a la Argentina en Madrid próximamente y se clasificó en el quinto puesto. Ni se lo esperaba. Creía que debía estar mucho más lejos de los primeros lugares, y había terminado quinto. También esperaba encontrar alguna dolencia en su brazo izquierdo, dos veces fracturado, y comprobó con gozo que lo tenía cero kilómetro.

Ahora su máxima preocupación es poder dedicarle un triunfo a Steven y su gente. Ya ganó en fórmula uno con el Trueno en Comodoro Rivadavia, pero busca con afán poder ganar en Sport Prototipos. Atribuye a la mala suerte el no haber podido salir de perdedor en la única categoría que le falta y con el único auto que no ha podido obtener un primer puesto. El Trueno Sprint, los motores Chevrolet, y el equipo en general funcionan perfectamente bien. Según Monguzzi, sólo faltan detalles y el toque de suerte para poder ganar. No se desespera, pero aguarda con fe ese resultado que todavía no se le ha dado. Y conforme a su criterio de infundirse confianza y "asustar" a sus rivales, Angel Monguzzi proclama que será el ganador de la próxima Sport Prototipos.

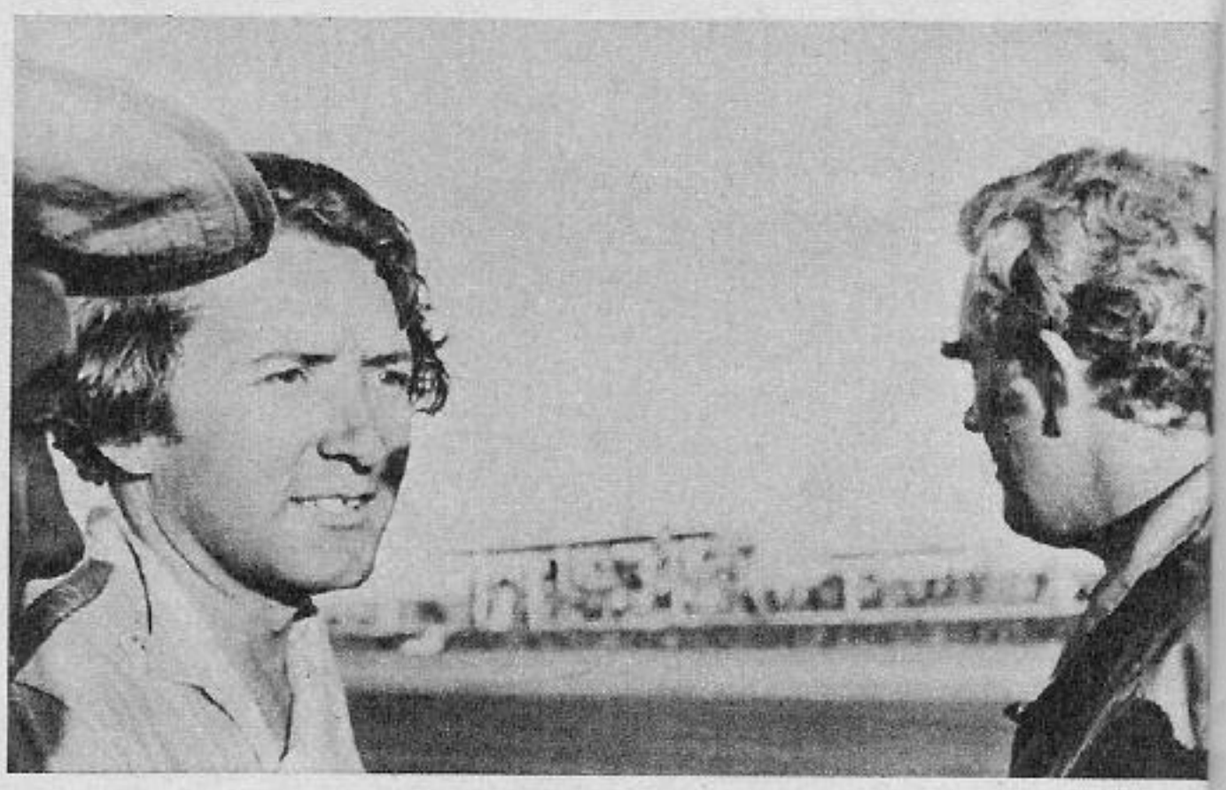
No oculta su satisfacción total por todo lo que hace. Es un enloquecido por los autos y lo demuestra. Además de la Cross Country que utiliza para trasladarse a las carreras con su familia tiene un Renault que usa su mujer, un Jeep guerrero, un Jaguar E Type, un Morris Mini-Cooper S, y para los días que le parece mucho andar sobre cuatro ruedas cabalga sobre una Triumph 650, bebiéndose todos los vientos de Córdoba. Además, dos Renault 1093 de competición. No descarta la posibilidad de comprar algún otro auto raro, preferentemente inglés y si es verde oscuro, mejor.

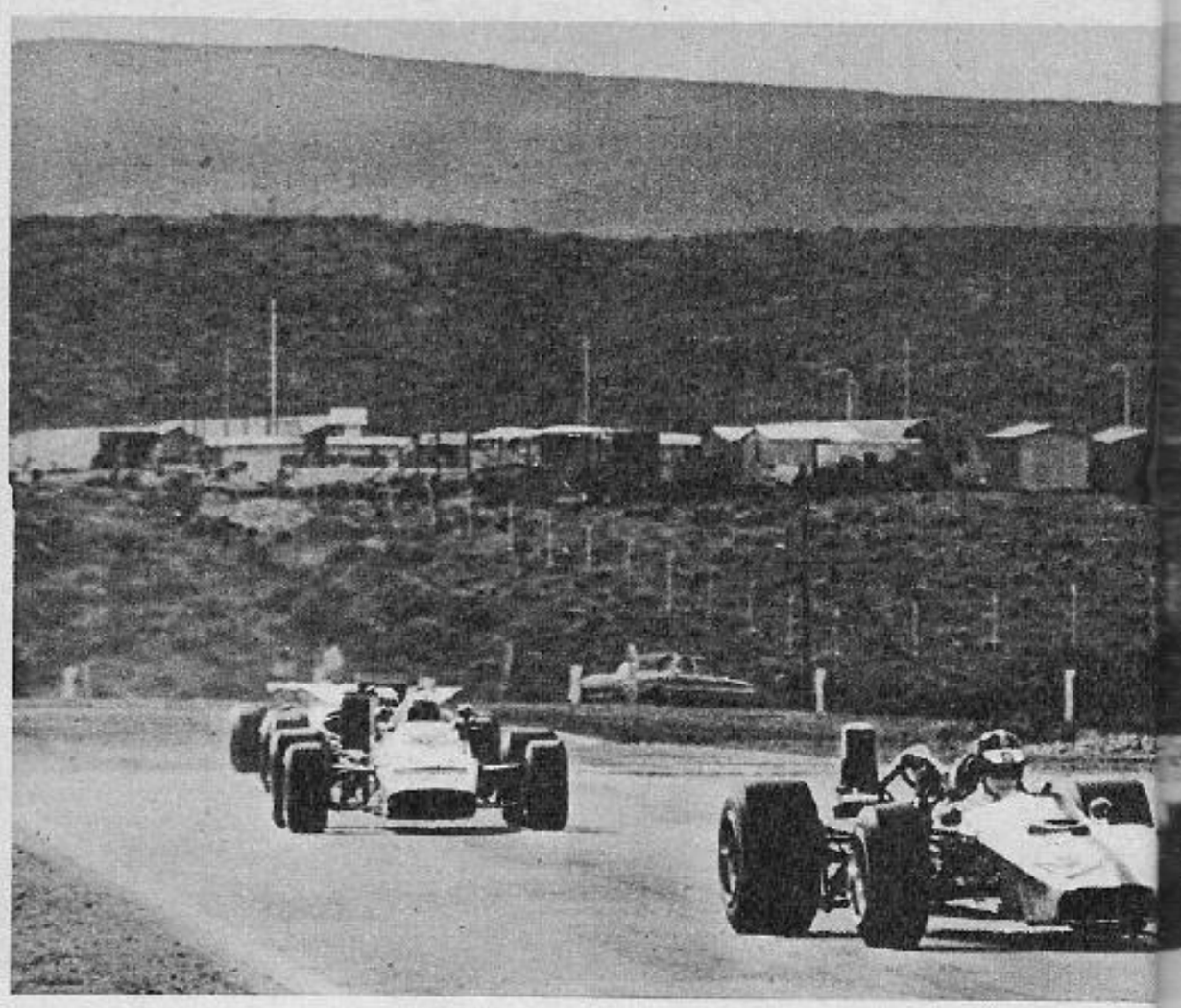
Entre sus próximos deseos están: correr en Mónaco con algún Fórmula Uno, participar en otro Campeonato Mundial de Golf (como ya lo hiciera en Roma y Filadelfia) y ganarle al destino, aunque a usted le parezca una barbridad. Créalo: Una de las palabras más usadas en el léxico habitual de Monguzzi es "ganar", y si no fíjese en el lema que surge después de haber conversado un largo rato con él: "Vivir para ganar, ganar para vivir".

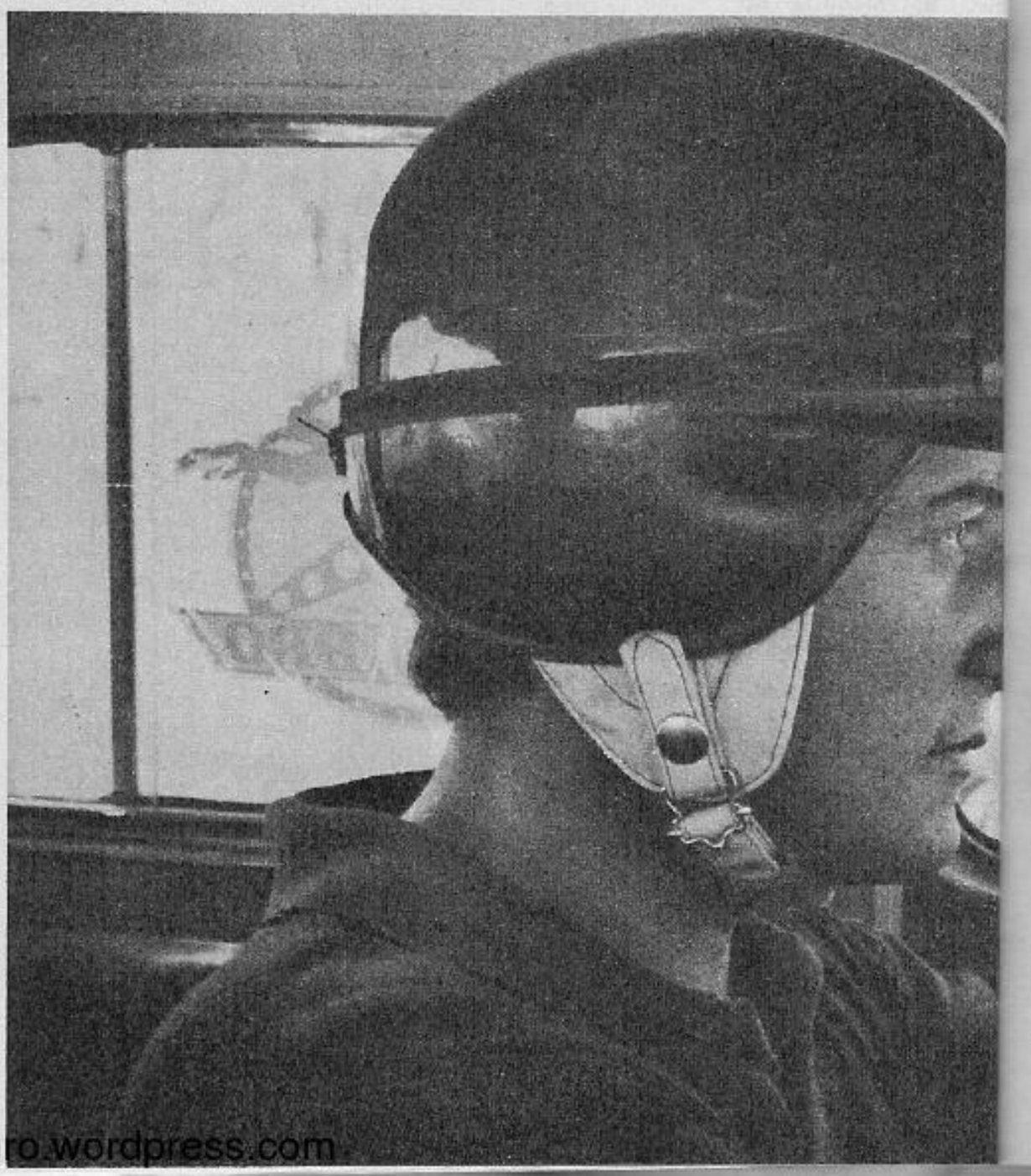
NEGRADAS DEL NEGRO

• Me dicen "Negro" a pesar de ser rubio-castaño, porque tenía un primo que era más rubio que yo y para diferenciarnos en la familia a mí me empezaron a decir "Negro" de acá, "Negro" de allá, y me quedó.

• Tuve varias piñas. Una vez en La Cumbre, corriendo con el Peugeot de un amigo, di tantas vueltas que lo pasé a Perkins (que iba con un Renault) por el aire.







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El acuerdo con Horacio Steven tuvo como resultado el cambio definitivo de Monguzzi hacia las categorías superiores.

Abajo: Concentración antes de largar y una sola idea en la cabeza: ganar.

Con el Trueno F-1 ganó en Comodoro Rivadavia. Otra categoría que lo conoció ganador.



Otra fue en una prueba de clasificación con Renault, también en La Cumbre y la penúltima en la Vuelta de la Manzana del año pasado con un Torino oficial.

• La última fue particular. Ocurrió a fin de año, el viernes antes de la Carlos Paz-Mina Clavero. Yo venía con mi mujer en el Renault particular. Habíamos estado en una cena, y cinco minutos en la fiesta que hacía Copello para festejar el campeonato Llegando a casa, me dormí y volqué. Increíble.

• Hablando de dormir. No sirvo para trasnochar. Fijáte que todos los días a las siete de la mañana ya estoy despierto y como empiezo a dar vueltas en la cama me levanto. Eso sí, a la noche, son las diez y me estoy durmiendo parado.

• ¿Te diste cuenta lo que es esta chica? (Se refiere a Franca, su hija). Es un cohete. Todo el día anda haciendo descalabros. Y ahora se le ha dado por dedicarse al golf. Con tal que no me rompa ninguno de mis palitos... Pero es preferible que se dedique al golf y no a los autos, que son más caros.

• Yo a los autos los quiero con locura. Vivo limpiándolos y me molesta mucho verlos sucios. Es como si anduvieran menos. Además, les pongo nombre. Los renolitos se llaman "Verdolaga" y "Pamperito" y yo soy "Patoruzito".

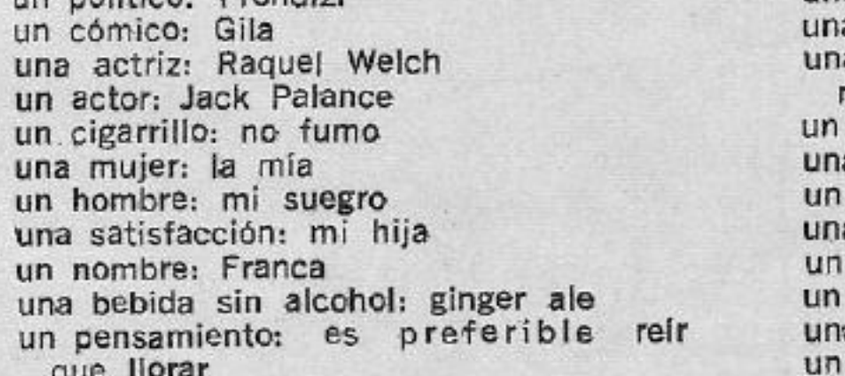
• ¡Qué tipo bárbaro es Horacio Steven! Como hombre y jefe de equipo. ¿Podés creerme que todos los días primero de mes, nos llama a todos y nos paga religiosamente lo que nos correspnde? Creo que muy pocos deben ser los que cumplen ese sistema

• El golf es un deporte extraordinario. Es el único donde juegan juntos profesionales y aficionados. Es más, es uno de los pocos juegos que tolera que el novato le pueda ganar al supercapo. Eso sí, tenés que tener mucha concentración, porque los despistados no andan.

• Nombre Completo: Angel Rubén Jesús Monguzzi.

110 PREGUNTAS A ANGEL RUBEN JESUS MONGUZZI

Un deporte: golf
un auto: Jaguar 4.2
un casco: Bell integral
una bebida: cerveza
una moto: Triumph 650
una serie de TV: Los intocables
un programa de TV: Tato Bores
un lugar de descanso: La Cumbrecita
un lugar para vivir: Villa Allende
un ritmo para bailar: surf
un amigo: "Larry"
un enemigo: el circuito
una satisfacción: mejor tiempo de clasificación en Maggiolo
un deseo: ganar una carrera pronto
una superstición: ninguna
una cábala: tener el auto bien puesto a punto
una carrera: Capilla del Monte '70
una categoría: Sport Prototipo
un piloto argentino: Andrea Vianini
un volante mundial: Jochen Rindt
un constructor: Horacio Steven y Fraga
un preparador: los hermanitos Batelli
un auto de carrera: Trueno Sprint F-1
la carrera más tonta: el Gran Premio
un jefe de equipo: Horacio Steven
un acompañante: dos, Miguel Torras y la Chiva Oliva
un mecánico: muy especializado, Fraga
un personaje: Ernest Hemingway
algo simpático: un sí...
lo más antipático: un no...
algo aburrido: correr sin HP
lo más divertido: tener 350 burros
un gusto: tener muchos autos
una comida: el asado
un restaurante: "La Chimiere"
un boliche: Afrika
un autódromo argentino: San Juan
un circuito mundial: Montecarlo
una piña: varias...
un juego de azar: la lotería, cuando gano
un arma: Winchester 270
un palo de golf: el drive
un prócer: ponelo a San Martín
un gobernante: Frondizi
un político: Frondizi
un cómico: Gila
una actriz: Raquel Welch
un actor: Jack Palance
un cigarrillo: no fumo
una mujer: la mía
un hombre: mi suegro
una satisfacción: mi hija
un nombre: Franca
una bebida sin alcohol: ginger ale
un pensamiento: es preferible reír que llorar
un trauma: tener los Trueno limpios
un miedo: que se pare el Trueno
una alegría: convivir con mi familia
una bronca: que no nos pongamos de acuerdo en la Argentina
un diario: La Razón
una revista: Life
un color: verde
un número: ocho
un neumático: Dunlop SP
una virtud: ser honesto
un animal: el perro
un periodista: hay pocos
una pelea: Locche-Fuji
una sastrería: hace ocho años que no piso (N. de la R.: ...parece que el sastre va a la casa...)
una muerte: la de McLaren
un dolor: de garganta
un futbolista: Amadeo Carrizo
un boxeador: Locche
un genio: Von Braun
un disco: "Somos un pedazo de atmósfera"
un conjunto musical: Los Beatles
un piloto joven: García Veiga
un audaz: Luis Di Palma
una mujer bonita: muchas...
alguien para conocer: Cortázar
un defecto personal: desconfiar de la gente
un error: darme la piña dormido
una manía: tratar de encontrar la perfección
un aviso: el de la Brava
un camión: Volvo
un tractor: Hanomag
un militar: Rojas
una golosina: masticables Sugus
una fruta: manzana
una profesión: Abogacía
un libro: "El Oro de sus cuerpos"
una calle: Avenida Santa Fe, hay muchas minis...
un día: 4 de agosto, cuando me casé
un rival: Eduardo Copello
un avión: Aero Commander
una cantante: Petula Clark
un instrumento musical: piano
una máquina de escribir: IBM
una suerte: que todo ande bien
una carrera para ganar: Mónaco en Fórmula Uno
un susto: muchos
una ciudad: Londres
un país: Italia
una película: "Z", es bárbara
un radio: LW1, Universidad
un loco: manejando, Andrea Vianini
una noticia: terrible, la de Kennedy
un hoyo: el 15 de acá, Villa Allende
algo increíble: la muerte de Jim Clark
algo importante: la guía de teléfonos



Dist. Nac., DE AMBROSI – LAMEKA S.A., Espinosa 2436 Bs. As. • ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES

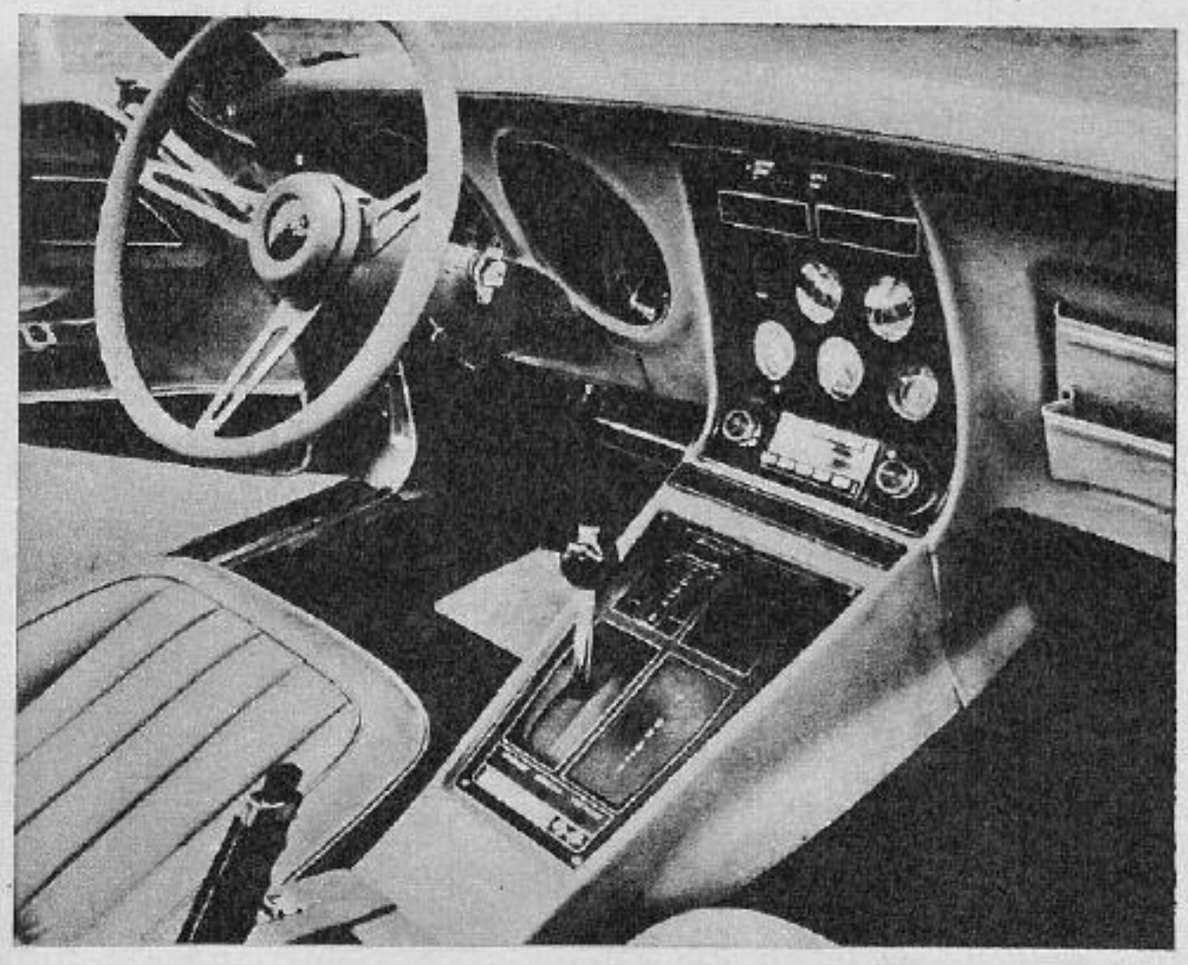
SPORT AL USO U.S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

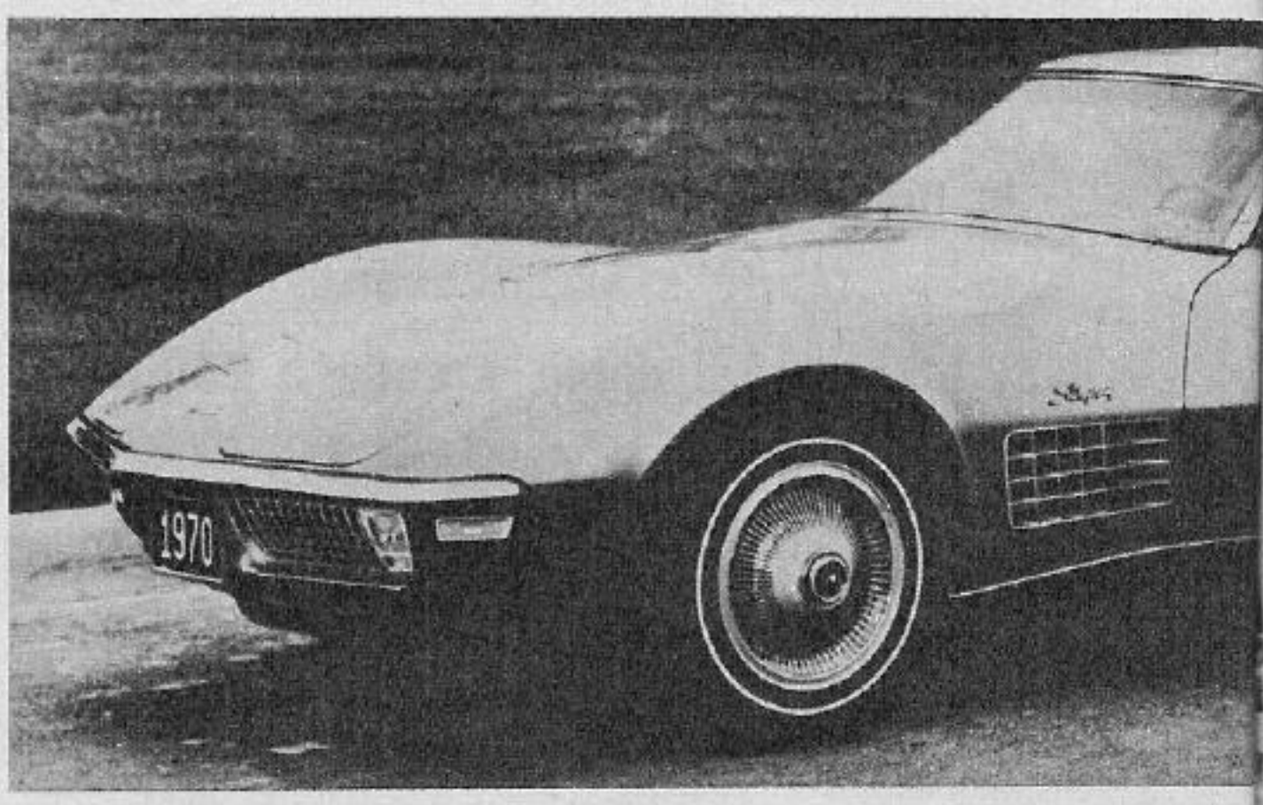
El Corvette Stingray es
lo más deportivo que ofrecen las
fábricas americanas.
Si bien frena, dobla y anda a 250,
resulta muy distante de
los deportivos europeos. De cualquier
manera, es lo
que se usa en U.S.A.



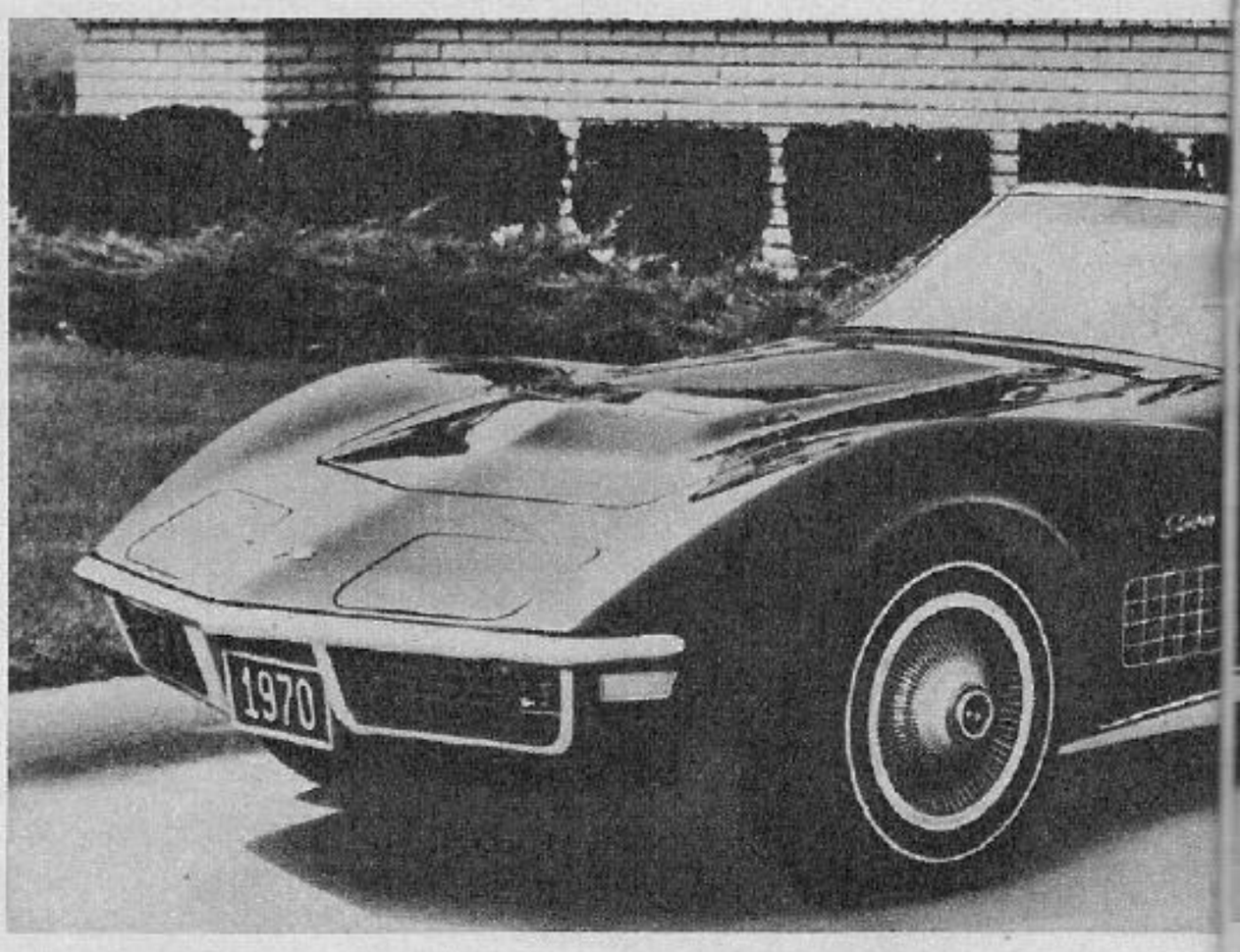
SPORT AL USO U.S.A.



Clásico tablero repleto de instrumentos. No son los más legibles del mundo ni la disposición es la más correcta en cuanto a funcionalidad. De la rubia, poco sabemos...



A nuestro gusto, la cupé resulta más estética que el convertible. Muchos bordes afilados contrapuestos a suaves curvas. La rubia acaba de irse con otro, por suerte.



Versión convertible del Stingray. Infaltables cromados e infaltable rubia (bastante teucha en este caso...)

Resultó ser el primer autor sport producido masivamente en USA. Y desde aquel pequeño y redondito Corvette 1953 al aguzado Corvette Stingray 1970 han pasado 17 años, en los que se modificaron las apariencias pero no el espíritu: sigue siendo el único auto deportivo construido en Estados Unidos. Lógicamente, si comparamos el Corvette con cualquiera de los autos sport europeos, veremos que estos últimos ofrecen la misma velocidad final con menos consumo, menos potencia y la mitad de cilindrada. Pero de cualquier manera el Corvette significa para el "american way of life", si no el summum por lo menos el mejor producto doméstico en la clase sport, ya que de otra manera tendrían que pagar la mitad de potencia, cilindrada y consumo europeos con el doble de dólares (curiosos billetes verdes por los cuales todo el mundo se desespera). Además, existe una cuestión "cuasi" atávica: el gran público americano gusta de los motores que tengan más de 300 HP y seis litros. Y como las fábricas tienen que satisfacer primordialmente las necesidades y los gustos del mercado, General Motors no entrega ningún Corvette que esté por debajo de los 300 HP y los 5,7 litros.

Y ahora sí, cielito... siéntate a mi lado que iremos a merendar a las colinas...

MOTORES

Mencionamos las diferentes versiones que equipan a la Cupé Hardtop y al Cabriolet Corvette: V-8, 5,7 litros y 300 HP; V-8, 57 litros y 350 HP; V-8, 5,7 litros y 370 HP; V-8, 7,4 litros y 390 HP; V-8, 7,4 litros y 460 HP. Comparar, a título de ejemplo, con un Lamborghini Miura, que para arribar a los mismos 280 km/h del Corvette más potente necesita solamente 4 litros y 370 HP, es decir, 3,5 litros y 90 HP menos...

Por otra parte, y a guisa de comparación, observar que el par motor de la versión más potente del Corvette es de 69,1 mkg a 3.400 rpm, mientras que el par motor de un SP nacional oscila en los 40 mkg. De donde se desprende que la cifra que marca el par motor máximo del motor Chevrolet es bruta. Sí, señores: un bruto par motor, de esos que no se empardan...

CARROCERIA

Mantiene el perfil adoptado a partir del agente inspirador (que fue el Mako Shark) desde 1968. Nada que ver con los modelos anteriores, que no ofrecían las aristas y ángulos del diseño actual.

El casco está totalmente realizado en fibra de vidrio, reforzado en acero. Tanto la cupé como el Cabriolet presentan la misma carrocería, salvo, claro está, la obvia diferencia del techo.

La suspensión es independiente en las cuatro ruedas; la delantera se compone de brazos triangulares trasversales, resortes helicoidales y barra estabilizadora trasversal. La suspensión trasera se compone de elásticos, dos barras reactoras longitudinales y dos trasversales, diferencial fijado al chasis y amortiguadores telescópicos. El sistema de frenos se compone de discos autoajustables en las cuatro ruedas.

Como para tener un panorama general de lo que para los americanos significa un auto sport, observar que las suspensiones son prácticamente similares a las de los autos comunes con ruedas independientes; que los motores son deportivos nada más que por su performance elevada, y que esa performance elevada es consecuencia directa del exceso de HP y litros de cilindrada. O sea que no existe el mismo trabajo de elaboración que en los autos europeos. En síntesis: "El deporte es muy lindo, pero a mí no me quiten el aire acondicionado y las suspensiones más mullidas...". Es un estilo...

C. M. S.

FICHA

CORVETTE

Motor V-8

Disposición de los cilindros ...
Capacidad cúbica .....
Diámetro y carrera .....
Relación de compresión .....
Potencia máxima .....
Par motor máximo .....
Válvulas .....
Botadores .....
Arbol de levas .....
Carburador .....

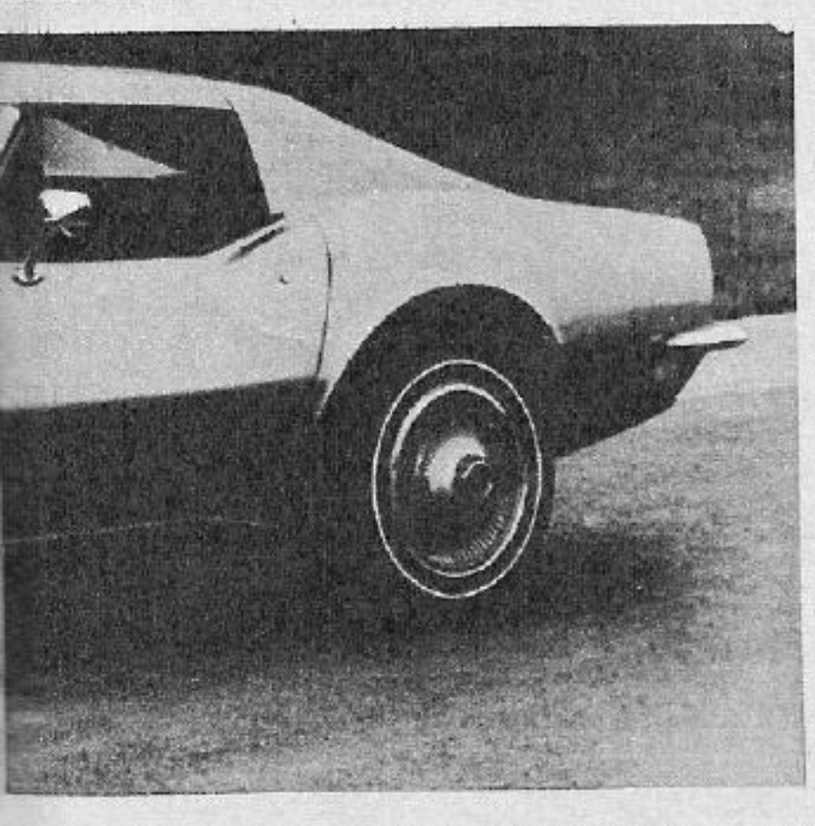
Trasmisión

Embrague .....
Caja de velocidades .....
Caja de velocidades (opcional) .
Diferencial .....

Performance

Consumo .....
Velocidad máxima .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





TECNICA

STINGRAY

7,4 litros

V-8
7.443 cm³
107,98 x 101,60 mm
11:1
466 HP a 4.800 rpm
69,1 mkg a 3.400 rpm
a la cabeza
hidráulicos
central
Rochester invertido, 4 cuerpos

monodisco seco a diafragma
4 + R, todas sincronizadas
"Turbo Hydra-Matic" automática
"Positraction" autoblocante

19/24 lts c/100 km
250 km/h.

Firestone hace las cubiertas más fuertes. Y lo demuestra.

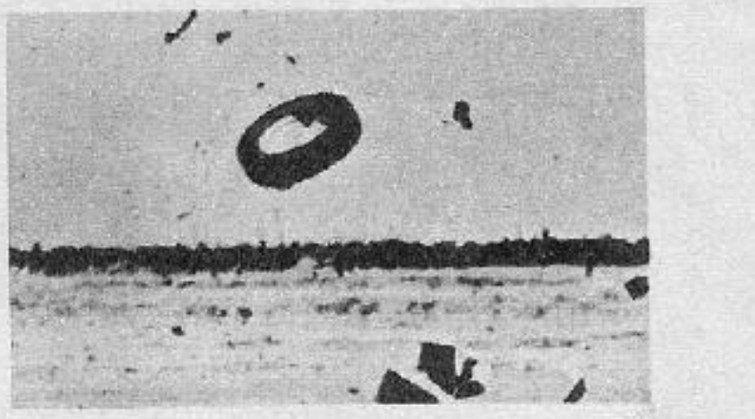
Así prueba su exclusiva Construcción Triple Fuerte.

Usted quiere kilometraje extra. Entonces necesita una cubierta extra fuerte.

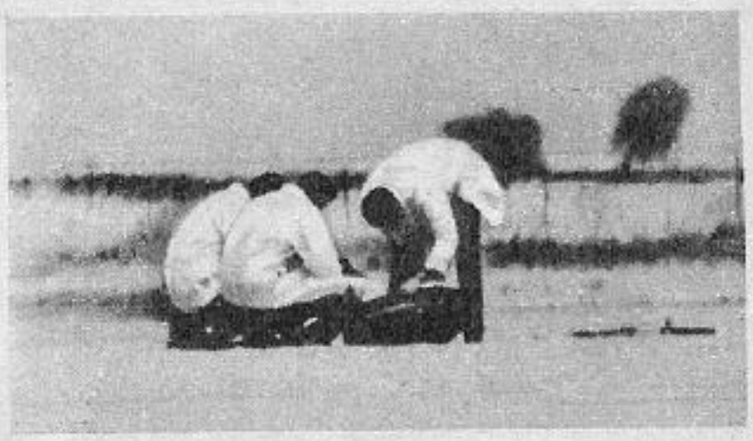


El 5 de agosto de 1969 lanzamos La Fuerte desde 305 mts. de altura. Chocó contra el suelo de cemento a una velocidad de 278 kph. El tremendo impacto inutilizó la llanta de acero.
Los ingenieros revisaron la cubierta y la encontraron intacta, declarándola tan apta como una nueva. Fue montada en otra llanta y colocada en un automóvil. Todavía sigue trabajando.





Sólo la cubierta mejor construida resiste pruebas como ésta, para darle a usted más kilometraje por su dinero.



LA CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

-exclusiva de Firestone- consiste en la fusión especial de la banda de rodamiento a la carcasa, los refuerzos adicionales de los costados y la aislación de cada cordón de las telas.

Por eso La Fuerte aguanta más kilómetros en su auto.

Sea cruel con La Fuerte.
Firestone se lo pide.



Firestone

CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

Son mejores porque duran más. Duran más porque son más fuertes. Son más fuertes porque están mejor construidas.

EL BERTA LR
EN NÜRBURGRING

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


YPF

DICCIONARIO TECNICO

FIERROS EN VA

Continúa aquí la lista de palabras técnicas de uso común en automovilismo traducidas a los principales idiomas; guía de singular utilidad para leer revistas o folletos editados en inglés, alemán, francés o italiano

Bueno. Como ustedes, caros lectores, pueden apreciar, continuamos con nuestro diccionario enciclopédico. Bien; este diccionario obedece a una sola razón: si los alemanes,

Capítulo 2: Todo lo demás	INGLES	FRANCES	ALEMAN	ITALIANO
Chasis	Chassis	Châssis	Fahrgestell	Autotelaio
Carrocería autoportante	Body, integral	Carosserie autoporteuse	Selbsttragende karosserie	Carrozzeria autoportante
Soldado	Welded	Soudé	Verschweisst	Saldato
Chasis de columna central	Backbone type frame	Châssis-poutre	Mittelrohrrahmen	Telaio a trave centrale
Chasis en X	X - frame	Cadre avec traverse en X	X-rahmen	Telaio ad X
Larguero	Rail	Longeron	Langsholmen	Longheroni
Chasis tubular	Tubular space frame	Châssis à charpente tubulaire	Gitterrohrrahmen	Telaio tubolare
Travesaño	Crossmember	Traverse	Traverse	Traversa
Freno	Brake	Frein	Bremse	Freno
Freno de mano	Hand brake	Frein à main	Handbremse	Freno a mano
Freno de estacionamiento	Parking brake	Frein d'Inmobilisation	Feststellbremse	Freno di parcheggio
Freno en las cuatro ruedas	Four wheel brakes	Frein sur 4 roues	Vierradbremse	Freno su quattro ruote
Freno en la trasmisión	Transmission brake	Frein sur transmission	Kardanbremse	Freno a snodi
Rueda trasera	Rear wheel	Roue AR	Hinterräder	Ruote posteriore
Rueda delantera	Front wheel	Roue AV	Vorderräder	Ruote anteriore
Freno de tambor	Drum brake	Frein à tambours	Trommelbremse	Freno a tamburo
Freno de disco	Disc brake	Frein à disques	Scheibenbremse	Freno a disco
Diámetro del disco	Disc diameter	Diamètre des disques	Scheibendurchmesser	Diametro del disco
Freno de potencia (servofreno)	Power brake	Servo-frein	Servobremse	Servofreno
Freno de doble circuito	Dual braking system	Frein à double circuit	Zweikreisbremse	Freno a doppio circuito
Superficie frenante de las zapatas	Effective braking aerea	Surface de freinage active	Wirksame bremsfläche	Superficie frenante delle guarnizioni
Area barrida por las mismas	Swept aerea	Balayée	Bestrichene	Effettiva
Regulador anti-bloqueo	Anti-locking device	Regulateur de force de freinage	Bremskraftregler	Ripartitore della forza di frenata
Regulado automático	Automatic adjustment	Autoréguleur (à reglage automatique)	Automatische nachstellung	Regolatore automatico
Dirección	Steering	Direction	Lenkung	Sterzo
Dirección de potencia (servodirección)	Power steering	Servo-direction	Servolenkung	Servosterzo
Dirección a bolillas recirculantes	Recirculating ball steering	Direction à circuit de billes	Kugelkreislauflenkung	Sterzo a circulazione di sfere
Dirección a cremallera	Rack and pinion steering	Direction à cremaillere	Zahnstangenlenkung	Sterzo a cremagliera
Dirección a sinfín y bolillas	Worm and roller steering	Direction à vis et galet	Lenkung mit schneke und rolle	Sterzo a vite e rullo
Dirección a sinfín y perno	Worm and sector steering	Direction à vis et secteur	Lenkung mit schneke und sektor	Sterzo a vite e settore
Dirección a sinfín y helicoide	Worm and nut steering	Direction à vis et écrou	Lenkung mit spindel und mutter	Sterzo a vite e dado
Capacidad del tanque de nafta	Fuel tank capacity	Reservoir d'essence	Benzintank	Serbatoio del carburante
Reserva	Reserve	Réserve	Reserve	Riserva
Cubiertas (neumáticos)	Tyres	Pneus	Reifen	Pneumatici
Medidas de los neumáticos	Tyre size	Dimensions des pneus	Reifengrösse	Dimensioni dei pneumatici
Cubiertas con telas cruzadas	Diagonal tyres	Pneus diagonaux	Diagonalreifen	Pneumatici diagonali
Cubiertas radiales	Radial tyres	Pneus ceinturés	Gürtelreifen	Pneumatici radiali
Equipo de serie (standard)	Standard equipment	Equipement de série	Originalausrüstung	Equipaggiamento di serie
Equipo opcional	Optional equipment	Equipement facultatif	Sonderausrüstung	Equipaggiamento su richiesta
Sin cámara	Tubeless	Sans chambre à air	Schlauchlos	Sen za camera d'aria
Tracción delantera	Front wheel drive	Traction AV	Frontantrieb	Trasmissione anteriore
Tracción trasera	Rear wheel drive	Traction AR	Heckantrieb	Trasmissione posteriore
Embrague hidráulico	Hidraulic coupling	Embrayage hydraulique	Hydraulische kupplung	Frizione idraulica
Comando hidráulico	Hydraulic actuation	A commande hydraulique	Hydraulisch betätigt	A commando idraulico
Convertidor de cupla	Torque converter	Convertisseur de couple	Drehmomentwandler	Convertitore di coppia
Caja de velocidades manual	Manual transmission	Boîte de vitesses clasique	Schaltgetriebe	Cambio di velocita
Trasmisión automática	Automatic transmission	Boîte automatique	Getriebeautomat	Cambio automatico
Trasmisión semiautomática	Semi-automatic transmission	Boîte semi-automatique	Getriebe-halbautomat	Cambio semi-automatico
Sobremarcha	Overdrive	Boîte avec surmultiplicateur	Schnellganggetriebe	Cambio con sormoltiplicatore
Sincronizado	Synchronized	Synchronisé	Synchronisiert	Sincronizzato
Todo sincronizado	Fully synchronized	Toutes synchronisées	Vollsynchrongetriebe	Completamente sincronizzato
Relación de marcha	Gear ratios	Vitesses	Gänge	Marcia (rapporto)
Palanca al piso	Floor shift	Levier central	Stockschaltung	Cambio a cloche
Palanca en la columna de dirección	Gearshiff on steering colum	Levier au volant	Lenkradschaltung	Leva sotto al volante
Tablero	Instrumental panel	Tableau de bord	Armaturenbrett	Quadro di bordo
Consola	Console	Console centrale	Mittelkonsole	Mensolina centrale
Cupla cónica	Final drive	Couple conique	Achsantrieb	Coppia conica
Cupla hipoidal	Hypoid drive axle	Couple hypoïde	Hypoidantrieb	Coppia ipoide
Cupla a espiral	Spiral bevel drive axle	Couple spiral	Spiralverzahnter antrieb	Coppia a spirale
Diferencial autoblocante	Limited-slip differential	Différential à mouvement limité	Differentialbremse	Differenziale scorrimento limitato
Relaciones de desmultiplicación	Gear ratios	Rapports de démultiplication	Untersetzungen	Rapporti di demoltiplicazione
Relación final	Final drive ratio	Rapport du pont	Achuntersetzung	Rapporto della coppia conica

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SEGUNDA PARTE

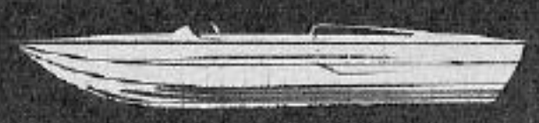
RIOS IDIOMAS

franceses, italianos e ingleses hablaran en castellano —que es mucho más fácil—, no tendría ningún sentido hacer un diccionario. Pero como esta gente se ha puesto en exquisita y quiere ser diferente hablando dialectos incomprensibles, nos obligan a nosotros (que bastante trabajo tenemos para andar ocupándonos de esto, encima...) a escribir cosas que no las entendemos.

Todo sea para que ustedes, queridos lectores, sepan cómo se dice "gicleur de baja" en alemán, o "botador" en italiano. O sea que no sirve para nada, salvo cuando es necesario. En esos casos, sirve para mucho. En fin. El día que tengan ganas, péguenle una leidita. Puede servirles también cuando viajen al extranjero.

	INGLES	FRANCES	ALEMAN	ITALIANO
Relaciones de caja	Gearbox ratios	Rapports de la boîte de vitesses	Getriebeuntersetzungen	Rapporti del cambio
Planetarios	Planetary gears	Boîte planétaire	Planetengetriebe	Cambio planetario
Suspensión	Suspension	Suspension	Aufhängung	Sospensione
Suspensión delantera	Front suspension	Suspension AV	Vorderradaufhängung	Sospensione anteriore
Eje trasero	Fear axle	Essieu AR	Hinterachse	Asse posteriore
Suspensión trasera	Rear suspensión	Suspensión AR	Hinterradaufhängung	Sospensione posteriore
Eje rígido	Rigid (live) axle	Essieu rigide	Starrachse	Assale rigido
Suspensión independiente	Independent suspension	Suspension à roues indépendantes	Einzelradaufhängung	Sospensione a ruote indipendenti
Eje De Dion	De Dion axle	Essieu De Dion	De Dion achse	Ponte De Dion
Barra Panhard	Panhard rod	Barre Panhard	Panhardstab	Barra Panhard
Brazo trasversal	Transverse lever	Levier transversal	Querlenker	Braccio transversale
Brazo triangular	A-arm	Levier triangulé transversal	Dreieckquerlenker	Braccio triangolare
Puente flotante	Strut	Levier longitudinal	Längslenker	Puntone
Resorte helicoidal	Coil spring	Ressort hélicoïdal	Schraubenfeder	Molla elicoidale
Resorte semielíptico	Semi-elliptic spring	Ressort semi-elliptique	Halbelliptikfeder	Molla a balestra semiellittica
Barra de torsión	Torsion bar	Barre de torsion	Torsionsstabfeder	Molla a barra di torsione
Suspensión neumática	Air suspension	Suspension pneumatique	Luftfederung	Sospensione pneumatica
Suspensión tipo McPherson (delantera)	McPherson strut	Jambe élastique	Federbein	Tirante elastico
Barra antirrolido	Anti-roll bar	Stabilateur transversal	Kurvenstabilisator	Stabilizzatore transversale
Espirales	Springing	Ressorts	Federung	Molleggiamento
Amortiguadores	Shock absorbers	Amortissement	Dämpfung	Amortizzatore telescopico
Amortiguadores telescópicos	Telescopic shock absorbers	Amortisseurs télescopiques	Teleskopdämpfer	Amortizzatore a leva
Amortiguadores de tijera	Piston type shock absorbers	Amortisseurs à levier	Kolbendämpfer	Correzione automatica dell'assetto
Regulador de nivel	Leveling system	Régulateur de niveau	Niveauregulierung	Carrozzeria
Carrocería	Bodywork	Carrosserie	Karosserie	Berlina 2 porte
Sedán (berlina) 2 puertas	2-door-sedan	Berline 2 portes	Coach	Berlina 4 porte
Sedán (berlina) 4 puertas	4-door-sedan	Berline 4 portes	Sedan	Coupé
Cupé	Coupé	Coupé	Coupé	Spider/cabriolet
Convertible	Convertible	Cabriolet	Cabriolet	Station wagon/familiare
Rural	Station wagon	Station-wagon/break	Station wagon	Porta
Puerta	Door	Porte	Türe	Porta posteriore
Puerta posterior	Tailgate	Porte AR	Hecktüre	Finestra
Ventana	Window	Fenêtre (glace)	Fenster	Interno
Interior	Body Interior	Intérieur	Interieur	Posto
Asiento	Seat	Place	Sitzplatz	Parabrezza
Parabrisas	Windshield	Pare-brise	Frontscheibe	Lunotto posteriore
Ventana posterior	Rear window	Lucarne AR	Heckscheibe	Peso
Peso	Weight	Poids	Gewicht	Peso a vuoto
Peso en vacío	Curb weight	Poids à vide	Leergewicht	Peso totale (ammissibile)
Carga admisible (total)	Maximum loaded weight	Poids total (admisible)	Gesamtgewicht (zulässiges)	Tachimetro
Velocímetro	Speedometer	indicateur de vitesse	Geschwindigkeitmesser	Volante
Volante de dirección	Steering wheel	Volant	Lenkrad	Cofano
Capota	Hood	Capot	Motorhaube	Faro
Faro	Headlight	Phare	Scheinwerfer	Paraurti
Paragolpes	Bumper	Pare-choc	Stosstange	Parafango
Guardabarros	Fender	Aile	Kotflügel	Tergicristallo
Limpiaparabrisas	Windshield wiper	Essuie-vitre	Scheibenwischer	Baule
Baúl	Trunk	Coffre	Kofferraum	

ahorre el 20%
compre hoy antes del recargo



Bermuda Súper Sport con motor 60 u 85 HP.



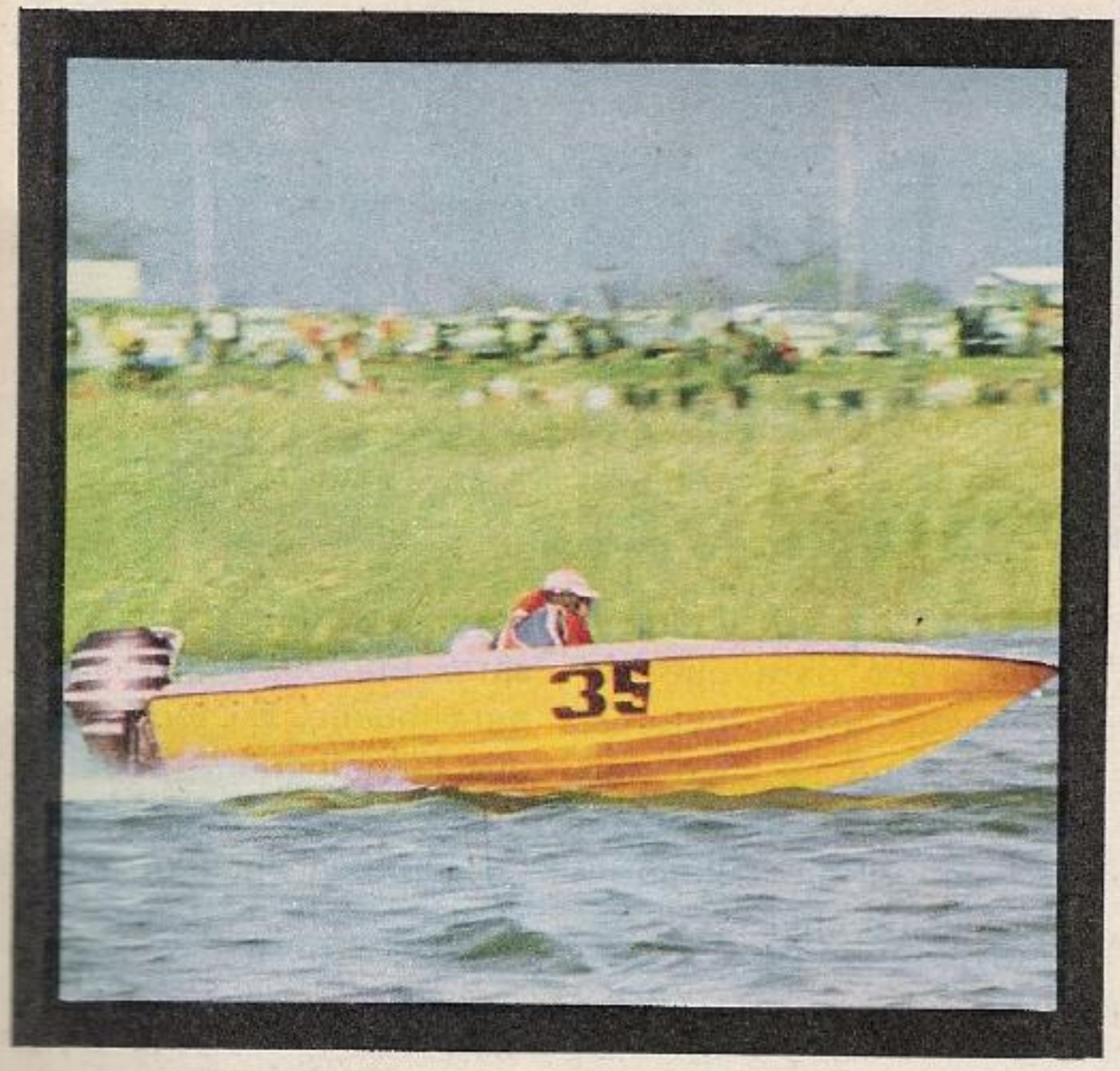
Bermuda Mark II con motor 85 ó 115 HP.

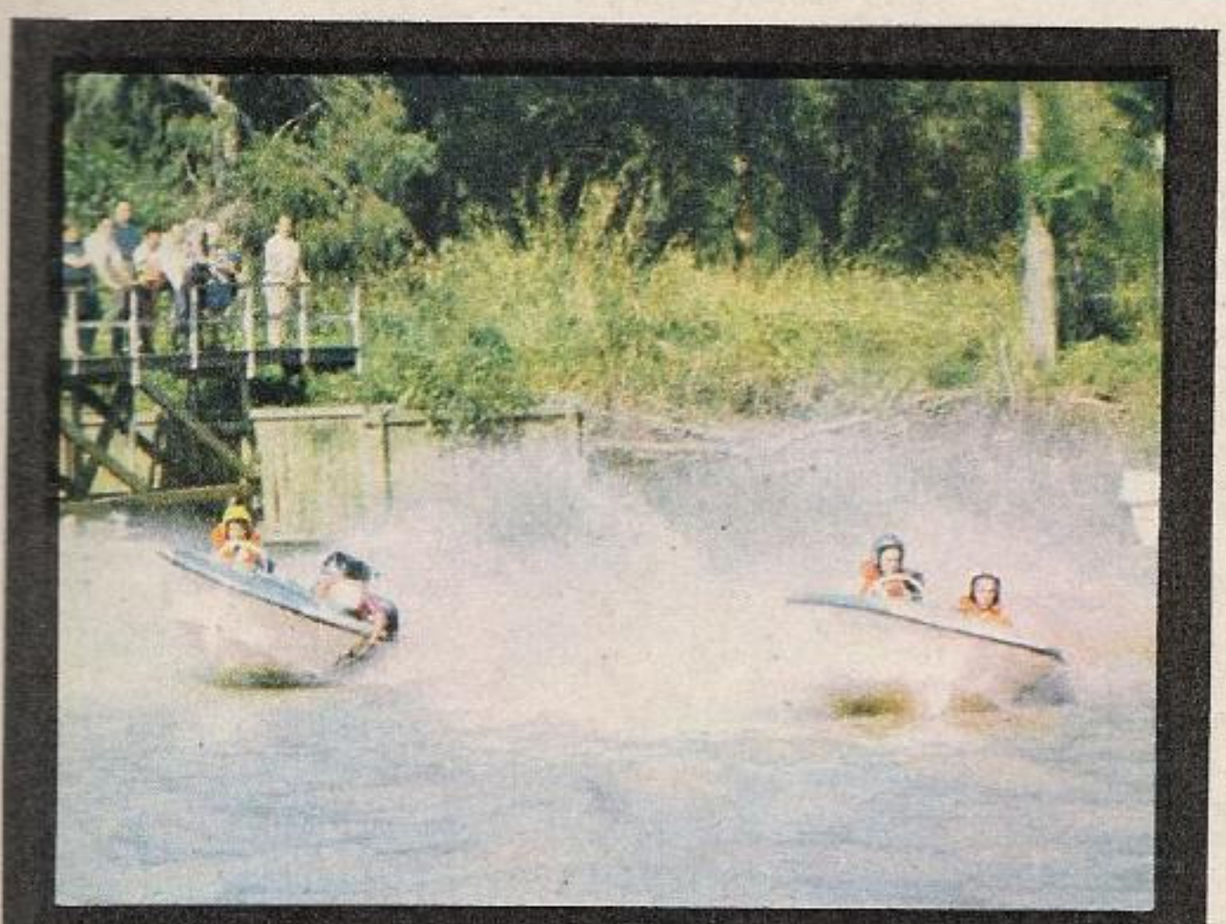
Motores fuera de borda EVINRUDE para equipar las lanchas BERMUDA

FABRICA NAUTICA S.A.

Capital: Naucapé, Belgrano 2431 • Náutica Centro, Uruguay 776 • Gran Buenos Aires: Nautidelta, Liniers 290 (Tigre) • Náutica Coelho, Av. del Libertador 2173 (San Fernando) • Camping Sur, Av. Hipólito Yriogyen 8039 (Bánfield) • Corletto y Cía., Av. 122 Nº 1400 (La Plata).
Representantes en el Interior

RADEL S.A.





El acuódromo fue el primer escenario de circuito en que intervinieron las lanchas de Anexo P. Total éxito.

Aguas del Luján frente al Automóvil Club Argentino. Espuma y emoción en la curva.

Buen estilo en la curva de un corredor de Anexo P, clase que puede ser un verdadero semillero de pilotos.

Eduardo Rodríguez Lubary, siempre presente en las carreras de la clase. Deportista neto.

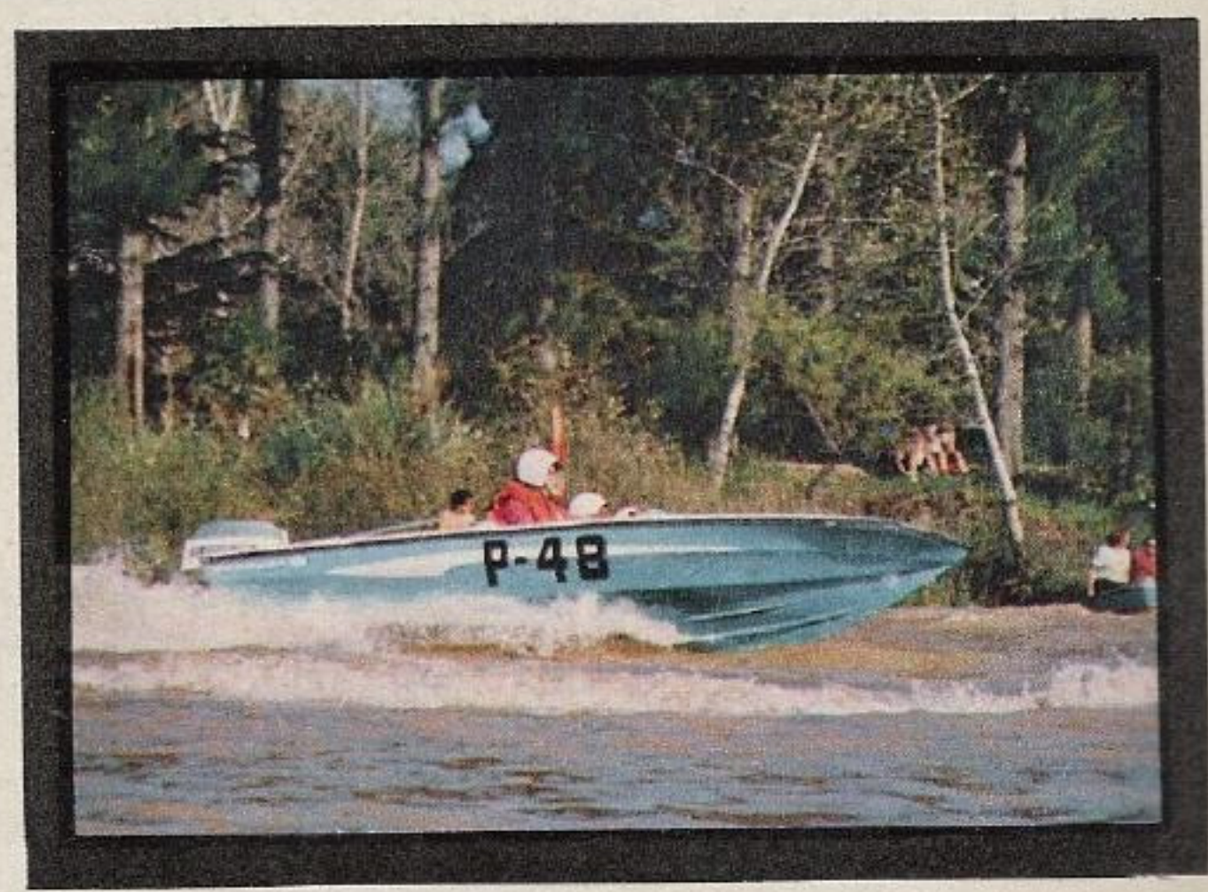
Una Super Sport con Evinrude. En las otras fotografías, Mercury, Chrysler, Carniti, etc. La diversidad de marcas es uno de los principales atractivos.

CLASE A

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANEXO P



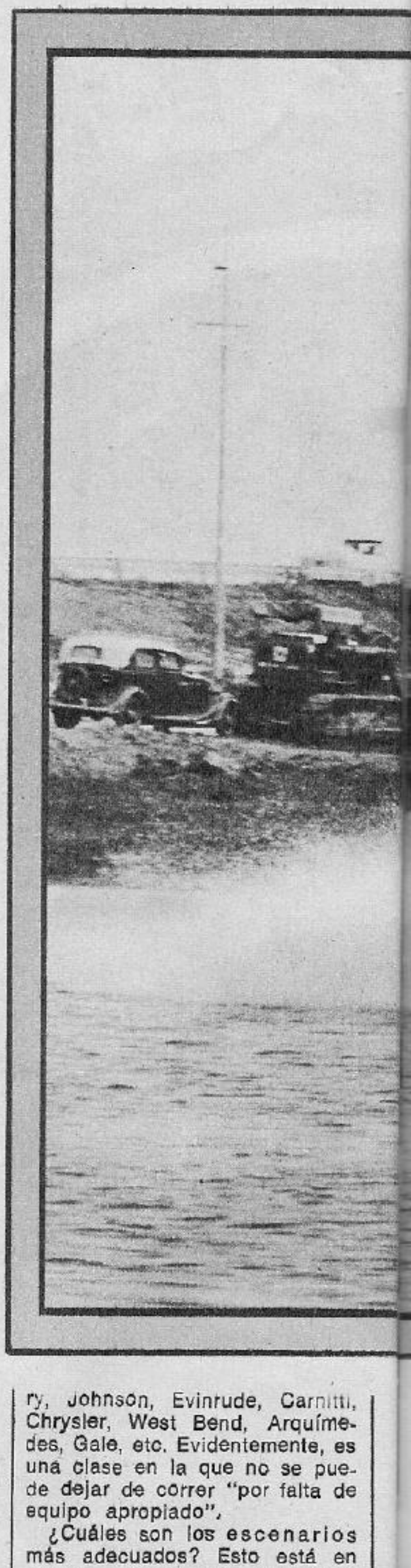


La idea que originó la creación de esta clase es muy sencilla: posibilitar al que tiene una lancha de paseo su intervención en competencias con chance pareja para todos. ¿Que suena bastante parecido al concepto que llevó a la creación de la clase Argentina Turismo? Es lógico; prácticamente la creación de Anexo P se debe al fracaso de la categoría Turismo. Entendámosnos bien, fracaso en cuanto a la posibilidad de triunfo del aficionado medio. Los reglamentos de la clase Turismo permiten la aparición de "prototipos" que no son fabricados en serie y que si bien representan un alarde técnico, alejan de los primeros puestos a los que compiten con lanchas de paseo.

El deseo de emparejar las cosas y alentar la incorporación a la motonáutica de nuevos elementos dio origen a la clase Anexo P. Esta clase establece en forma expresa cuáles son las lanchas que pueden participar en cada categoría, dejándose de lado aquellas que no son "verdaderamente" de paseo. Por otra parte, la división en categorías se hace por potencia y no por cilindrada, así pues las categorías son: hasta 45 HP(hasta 65, hasta 85, hasta 105 y más de 105. No se permite "tocar" absolutamente nada del motor ni tampoco la hélice. Se debe correr exclusivamente con la hélice que trae de fábrica el motor y hasta se prohíbe doblar el borde de las palas en la clásica forma de cuchara. Se corre con acompañante y éste (cosa que se olvida frecuentemente) debe ir adelante y sentado durante todo el trascurso de la carrera. Del éxito inmediato que tuvo la aparición de la clase Anexo P habla elocuentemente el hecho de

CLASE ANEXO P





que ya se está pensando en crear el Campeonato Argentino Anexo P, homologando así la Federación Motonáutica Argentina la clase en cuestión. El Club Motonáutico Argentino, siempre presente en la tarea de fomentar el deporte, al organizar el año pasado su Campeonato Metropolitano, otorgó también dicho título a la clase Anexo P, y hubo jornadas en que se superaron los 25 corredores.

¿Es muy caro correr? Esta pregunta tiene mayor sentido para esta clase, ya que partimos de la base de que el que interviene no es un "corredor" sino un poseedor de lancha de paseo que quiere darse el gusto de una "roscadita a fondo". El costo está en directa proporción con la categoría; veamos. En la categoría hasta 45 HP puede estimarse que un conjunto casco-motor para el máximo de potencia permitida cuesta alrededor de 700 mil pesos moneda nacional, o sea 7 mil pesos ley 18.188. Claro que se puede intervenir con motores de 40 ó 35 HP, en cuyo caso los precios disminuyen algo. Según la potencia y el casco que se utilicen puede alcanzarse velocidades de hasta unos 60 km/h aproximadamente. Si pasamos a la categoría de hasta 65 HP, más que diferencia en el casco encontraremos diferencia de precio por el motor, que ya puede irse él solo a unos 7.000 pesos ley 18.188. De allí en adelante hay que pensar en cascos mayores, ya que potencias de 100 HP o más no pueden ni es permitido aplicarlas en cascos chicos. Pero evidentemente los precios suben y para algunos casos ya hay que pensar en un valor cercano a los 18 mil o 20 mil pesos ley 18.188, o sea casi unos dos palos de antes. Es decir, que desde los 400 mil o 500 mil nacionales en que se puede conseguir algo usado para la clase hasta 45 HP, hasta los dos palos en que se compra algo nuevo y "0 kilómetro" para la clase más alta, hay para todos los gustos.

¿Qué cascos y qué motores compiten? Muy sencillo: todos y cada uno de los que se adquieren en cualquier astillero. Hagamos la lista y tratemos de no olvidarnos de ninguno: cascos de Pagliettini, Regnícoli, Náutica S. A., Juanjo, Avan, Delta Marine, Alumita. Motores son los Mercury, Johnson, Evinrude, Carnitti, Chrysler, West Bend, Arquímedes, Gale, etc. Evidentemente, es una clase en la que no se puede dejar de correr "por falta de equipo apropiado".

¿Cuáles son los escenarios más adecuados? Esto está en directa relación con el espíritu con que fue creada la clase. Fomentar deporte y desarrollar corredores. Han corrido en el Acuódromo pruebas de circuito, en aguas del Delta, la San Fernando-Carmelo-San Fernando; en fin, para una clase fomento cualquier escenario es el adecuado, de eso no cabe duda. Sin embargo, un pequeño censo entre pilotos da una marcada preferencia por carreras en aguas abiertas y no en circuito. ¿Causas de ello? Quizá estriba en que en una carrera

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una situación curiosa. Uno de los dos va contramano, ¿verdad? Fue en la carrera del Automóvil Club Argentino, donde un competidor entró un poco fuerte y quedó "pagando" ante la P. 20. Por suerte, el muchacho tenía buenos bíceps

Escenario: Acuódromo. Nutrido contingente de corredores de Anexo P virando una boya. Esta clase ofrece emociones a granel y es de acceso económicamente razonable para los que desean iniciarse.

por el río o a Carmelo cada uno hace "su" propia carrera, no como en circuito, donde se tiene constantemente al lado a los rivales. Quizá porque encuentran, como aficionados a la náutica, mayor placer en "correr navegando" que en "correr corriendo", que es como suelen diferenciarse las carreras de circuito y de río. Pero cualquiera que sea, le podemos garantizar al que se decida a incorporarse a ella que no va a estar solo y que en cada competencia va a hallar gente para competir en condiciones de suma igualdad.

¿Cómo puede hacer cualquiera que tiene lancha para correr en esta clase? Muy sencillo, basta que posea su carnet de piloto otorgado por la Prefectura Naval Argentina y ser propietario de la lancha, o estar convenientemente autorizado por el dueño. Con eso basta para inscribirse en cualquier club que organice una carrera. PARABRISAS CORSA suele publicar en su "calendario", con bastante anticipación, las competencias que se van a realizar, de forma tal que hay tiempo suficiente para la inscripción. Como por otra parte las competencias de río se realizan regularmente por la mañana, suele completarse el panorama con regios asados que compensan los sacrificios de los familiares.

Los datos exactos sobre reglamentos en aplicación pueden obtenerse de la Federación Motonáutica Argentina, Club Motonáutico Argentino, Asociación de Volantes Motonáuticos, Club San Fernando, etcétera.

Dentro de lo nueva que es la clase ya hay, como se ha dicho, campeones metropolitanos a falta de argentinos. Ellos son Carlos Mazza (hasta 45 HP), Alberto Pritl (hasta 65 HP), Alberto Vega (hasta 85 HP), Jorge Di Fiore (hasta 105 HP). Pero además de ellos hay un grupo siempre presente dando espectáculo: Arminda Rodríguez, Eduardo Rodríguez Lubary, Oscar Botti, Néstor Barbieri, Hugo Acuto, Francisco Orden, etc. Aconsejarle al que quiere empezar a correr que lo haga en esta clase es superfluo, ya que fue creada para eso. Lo que sí podemos asegurar es que la clase Anexo P responde con holgura a sus principios y que puede ser el verdadero semillero de pilotos del futuro.

LOS

por JULIO F. PEREZ BALBI

La categoria máxima cuenta con motores de cuatro marcas diferentes que representan otro tanto de fábricas de automóviles de nuestro pais. En esta nota comentamos y tabulamos las caracteristicas de estos motores con la preparacion deportiva incluida

Cuatro son los motores usados en la actualidad en nuestro esepé. A través de sus Comisiones de Concesionarios o directamente por las fábricas mismas, Ford Argentina, GM, Chrysler e Ika-Renault tienen sus dilectos representantes en la categoría máxima de nuestro automovilismo.

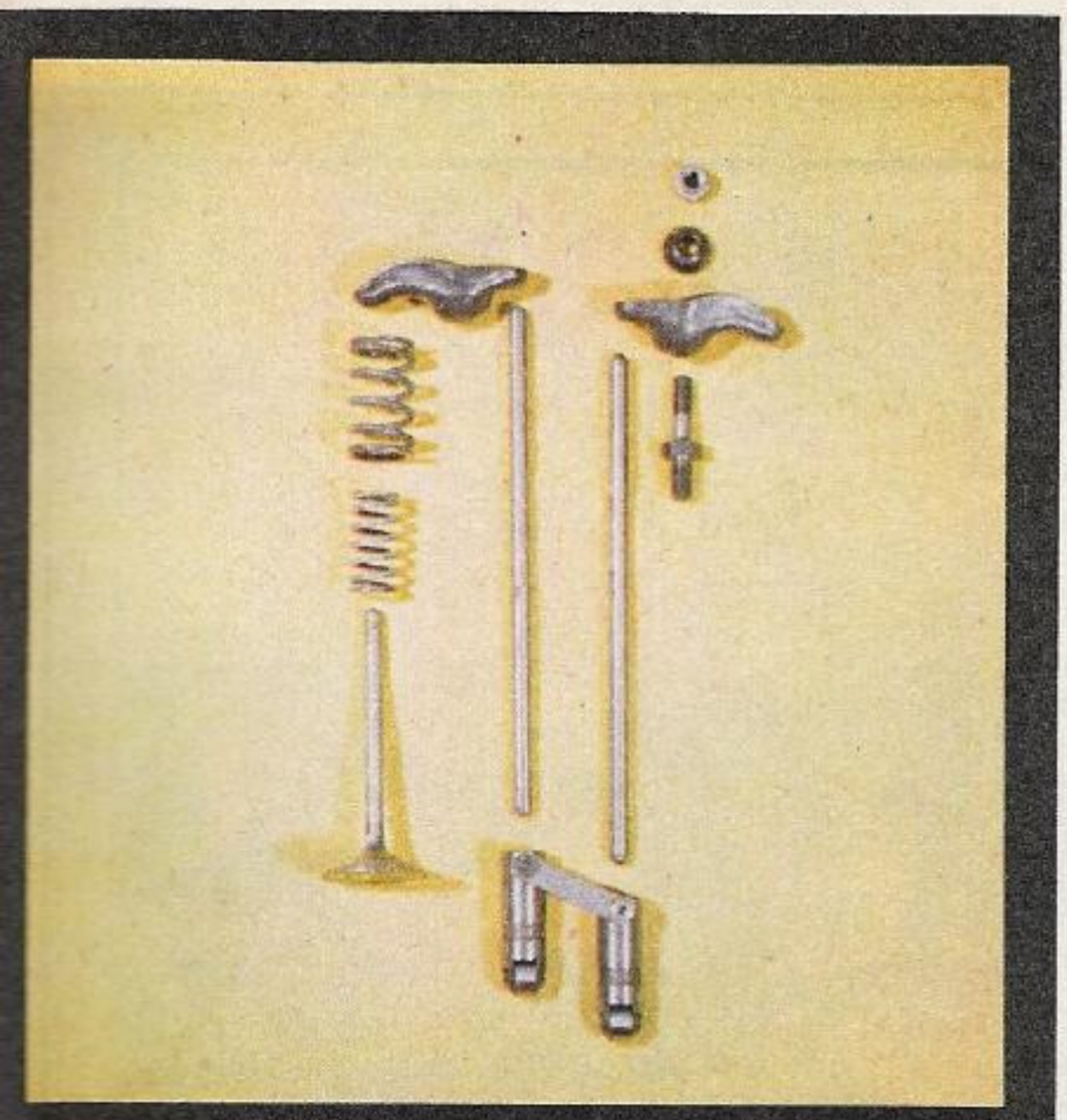
Por lo general los motores son desarrollados por preparadores particulares, apoyados por las C.C.C. o —en pocos casos— directamente por fábrica.

En esta ocasión cuatro fueron los preparadores que nos asesoraron para la confección de la nota. Juan Carlos Zurita para el Tornado; el Departamento de Competición de Ford; los hermanos Bellavigna para el Dodge y el ingeniero Ricardo Joseph, responsable de los motores de la Comisión de Concesionarios Chevrolet.

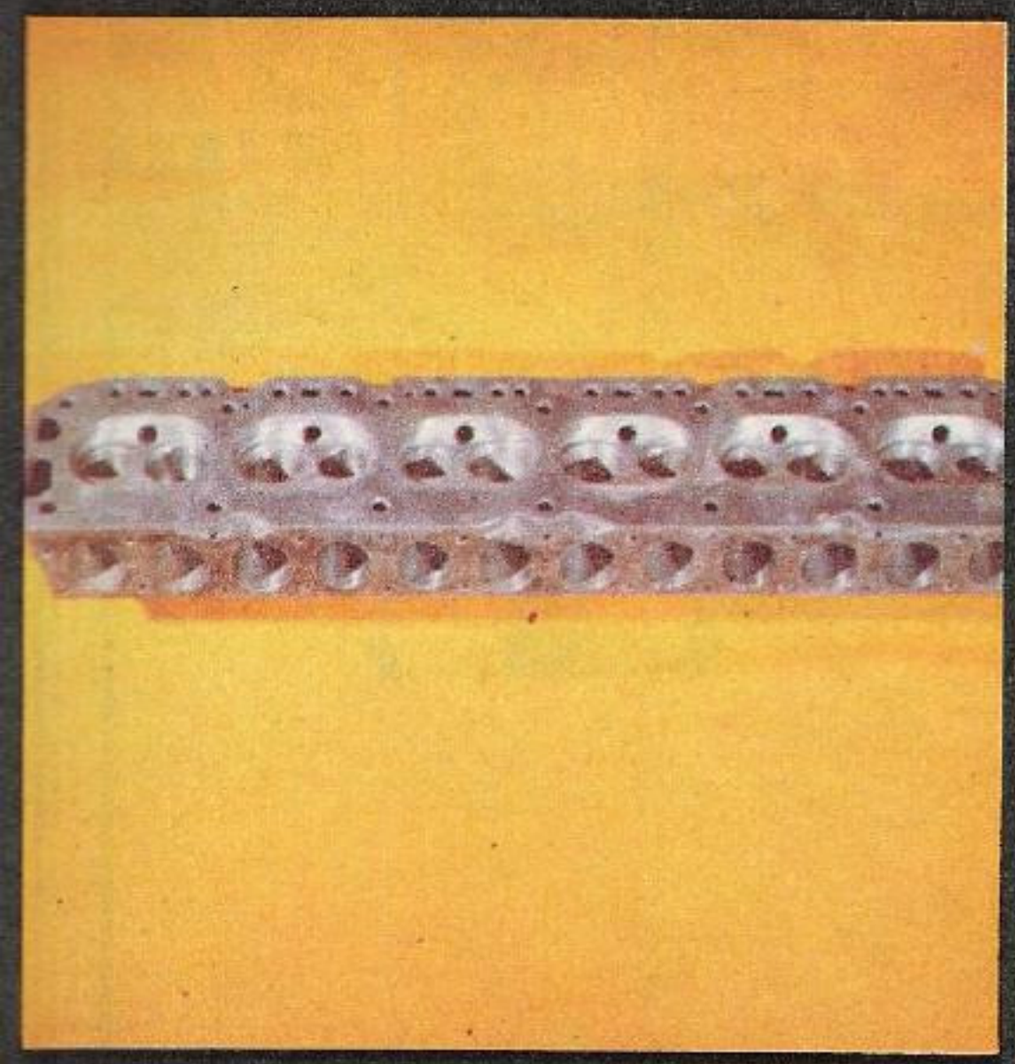
Veamos los motores uno por uno:

CHEVROLET

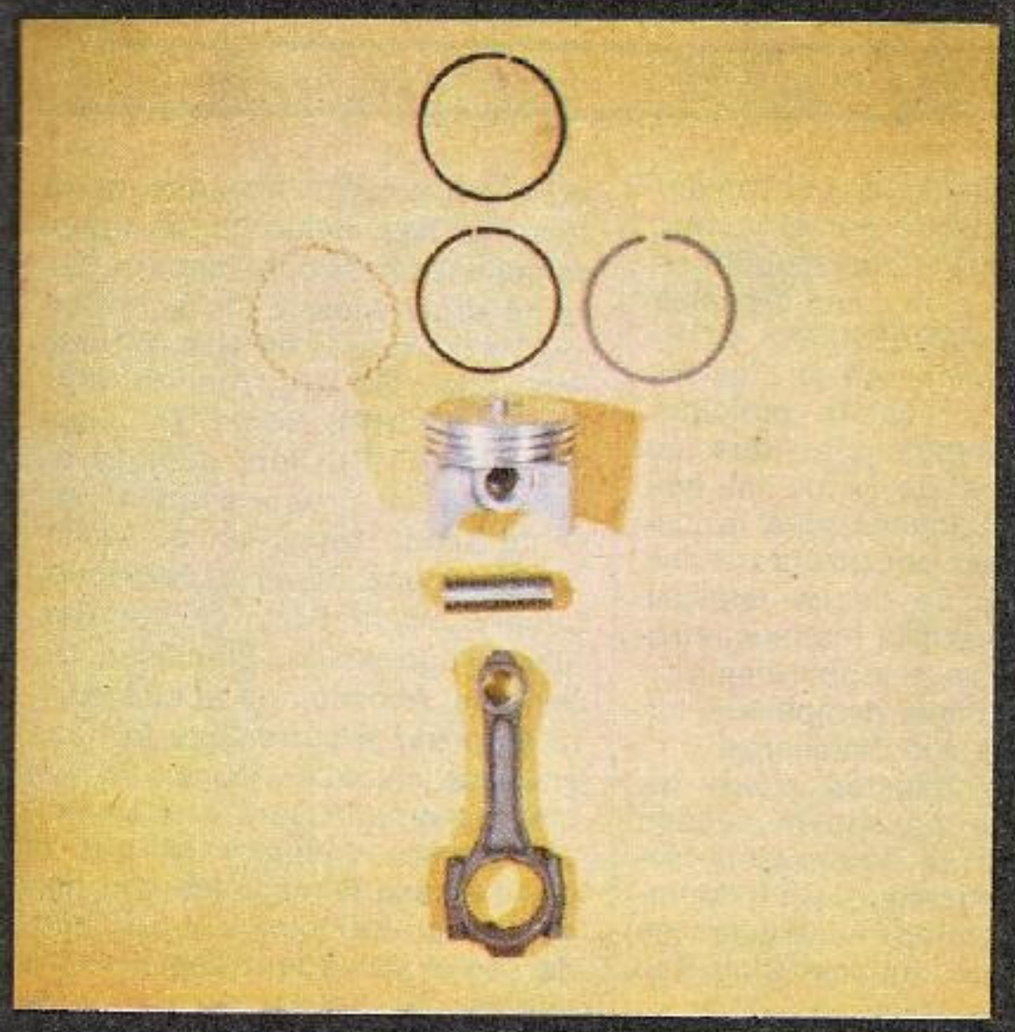
Juego de balancines, varillas levantaválvulas y botadores de motor Chevrolet. Excepto el Tornado, todos los motores de nuestro SP son los llamados varilleros que por su mayor masa en movimiento y su menor precisión no tienen el rendimiento de los que tienen el árbol directamente sobre las válvulas o pequeños balancines por medio como el Tornado. Los botadores tienen rodillos para disminuir el índice de rozamiento entre la leva propiamente dicha y la superficie de contacto del botador. La válvula visible es la de admisión, después de la del Tornado la de mayor diámetro de los cuatro motores. Obsérvese el juego de doble resorte de válvulas, la forma de los balancines y el vástago que lo sujeta. Actualmente el motor Chevrolet no padece problemas con estas piezas.



La tapa de cilindros, por supuesto, está desarrollada a partir de la original. Se han cambiado las formas de las cámaras de combustión en busca de corrientes de gases de mayor velocidad que mejoren el llenado original de la tapa que respeta ciertos cánones para reducir el consumo en el motor de serie. Los conductos de admisión y escape han sido comprensión y uno rascaceite. se aumentó considerablemente el diámetro de los mismos. La superficie de los conductos ha sido muy mejorada para disminuir el rozamiento de los gases con la pared de los conductos.



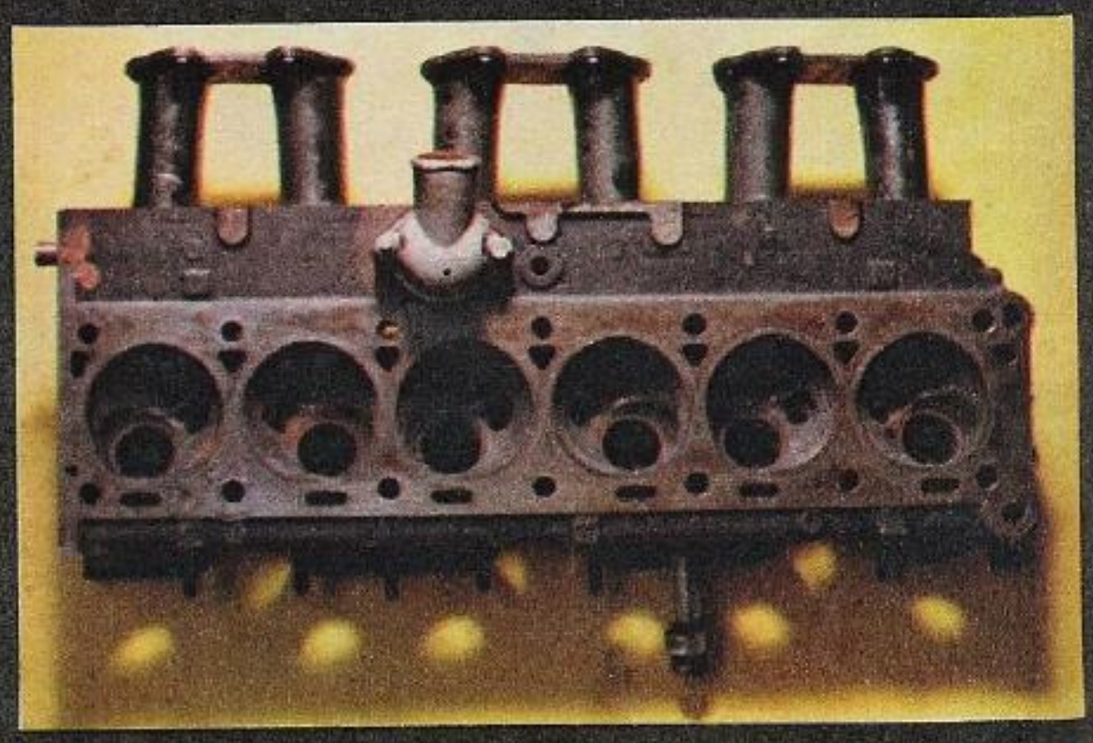
Conjunto de aros, biela, perno y pistón. Los pistones pesan 550 gramos; como es de imaginarse son de aluminio. Las bielas, en cambio, son las más livianas de los cuatro motores, pesan tan sólo 720 gramos. Eso es debido en parte a la corta carrera de los pistones, que hace que las bielas sean más cortas, por ende, más livianas. Los aros son tres: dos de también muy trabajados; El aro de metal claro de la izquierda es el expansor del rascaceite.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOTORES DE SP.





TORNADO

Juego de válvulas y resortes de un cilindro de un motor Tornado. Obsérvese la diferencia de diámetros entre la válvula de admisión y la de escape.
La tensión de los resortes de válvulas es un tema muy delicado en los Tornado: en ciertas ocasiones (problemas rectificado aparte) han llegado a "comer" las levas.

El fuerte del motor Tornado: la tapa de cilindros. Por su cámara de combustión hemisférica y por el hecho de tener el árbol de levas en la misma el llenado de los cilindros del Tornado alcanza cifras asombrosas, mucho mayores que las de los tres restantes motores.

TORNADO

Sin lugar a dudas, uno de los puntales del motor Tornado es la tapa de cilindros. Con un árbol de levas a la cabeza y cámara de combustión hemisférica, el llenado que se puede obtener de los cilindros alcanza valores superiores a los de las restantes marcas. Si a todo esto sumamos el bajo régimen a que gira (5.400 rpm para los convencionales y unas 300 rpm más para los "gordos") y la carrera larga del pistón, tenemos las razones de lo que caracteriza al motor Tornado: el alto torque a bajas rpm. Si vamos al cuadro publicado en esta nota veremos una cantidad de kgm similar a la de sus rivales pero a 1.500 rpm menos. Por otro lado, y entre las razones que hacen el buen llenado de los cilindros del motor Tornado, figuran el diámetro de los conductos de admisión (50 mm), mayor que los otros tres motores; la disposición de las válvulas y la dirección de los conductos.

Los puntos en contra indudablemente se los lleva la carrera larga de los émbolos, lo que arroja una velocidad lineal muy alta (junto con el Dodge sobrepasa los 20 m/seg.). Hay que tener en cuenta que velocidades lineales superiores a los 24 m/seg. ya resultan críticas para ciertas piezas que tienen que soportar solicitaciones peligrosas. Además, la lubricación en las paredes de los cilindros se torna poco efectiva. Luego es un motor bastante pesado por ser de seis cilindros.

FORD F100

En los papeles es el motor que más se adapta para el desarrollo corsa. Por sus 8 cilindros es el que menor cilindrada unitaria tiene (la ventaja de la cilindrada unitaria inferior es poseer menor masa en movimiento por cilindro), de los cuatro es junto con el Chevrolet el único supercuadrado y el de menor carrera del cuarteto. La corta carrera del motor arroja una baja velocidad lineal media del pistón, más baja aún que la del Chevrolet: 18,7 m/seg.

Se dice que el F100 es muy pesado. Sí, es cierto, es pesado en la versión standard, tal cual sale de fábrica; pero los múltiples de admisión y escape y la tapa de cilindros no se usan, es decir, se cambian por otros infinitamente más livianos, con lo que gran parte del peso desaparece. No obstante, el F100 es el más pesado.

Si bien es el más potente, hasta el mo-

→







INGENIERO RICARDO JOSEPH

Es el preparador de los motores que equipan a los autos de la Comisión de Concesionarios GM (García Veiga, Marito García) y el que desarrolla las piezas especiales que posteriormente se entregan a los restantes pilotos de la marca. Desde hace varios años trabaja en el departamento experimental de GM, de ahí se escapa hacia los talleres de la Comisión donde supervisa la preparación de los motores. Sus primeros éxitos como preparador fueron en Turismo Mejorado desarrollando los motores que usaba Pedro Sancha en sus Chevrolet. Pero en esos años su labor deportiva se veía restringida por la negativa oficial de GM hacia las competencias. Todo lo hacía extralaboralmente.

JUAN CARLOS ZURITA

Prepara los motores Tornado del equipo de Gastón Perkins. Sus motores se caracterizaron siempre por su confiabilidad y por poseer piezas desarrolladas por Oreste Berta. En determinada época fueron los motores más eficientes de la marca y cosecharon innumerables triunfos en las manos de Perkins, Franco o Urruti. Siempre trabajó con la premisa CONFIABILIDAD, evidentemente aplicando el mismo criterio que su patrón, Gastón Perkins, que siempre se caracterizó por cuidar el aparato que conducía.

GUILLERMO MIKULAN

Es el responsable de los motores de Ford Motor Argentina, más o menos el encargado de la preparación de todos los motores Ford de SP. Hasta el momento se le han achacado culpas por el regular desempeño de los V-8. Sin embargo, Mikulan logró muchas cosas que nadie pudo consumar sobre un motor F-100. Hace años que se desempeña en la fábrica Ford de Pacheco, donde tiene la jefatura del Departamento de Competición. En su período fue donde se lograron las mayores potencias de un motor Ford deportivo.

MARCA	
Preparación	
Número de cilindros	
Disposición	
Diámetro	
Carrera	
Potencia/rpm	
Torque/rpm	
Diám. válv. admis./escape	
Peso de las bielas	
Peso de los pistones	
Diámetro conduct. adm./esc.	
Relación de compresión	
Número de bancadas	
Cigüeñal (material)	
Peso del volante	
Bujías	
Cantidad de aros	
Peso del motor	
HP/litro	
Lubricación	
Embrague	
Carburación	
Vel. media pistón	
Cilindrada unitaria	
Peso cigüeñal	
Encendido	
Cilindrada	

mento dio resultados magros pero por razones ajenas al diseño en sí.

DODGE

Este es el restante motor de carrera larga, 104,7 mm, casi lo que tiene el Tornado. Como gira a más rpm tiene 21,9 m/seg, la velocidad media más alta de los cuatro motores. La ventaja de este motor es la tapa de cilindros, de entradas y salidas individuales. Los hermanos Bellavigna construyeron otra tapa —siempre partiendo reglamentariamente de la original— de conductos rectangulares. Con ella no se obtuvieron valores muy superiores a la de sección circular, pero sí variaron los regímenes de torque y potencia, con lo cual se hace imprescindible para cierto tipo de circuitos.

Es un motor muy liviano, originalmente

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARACTERISTICAS TECNICAS DE LOS CUATRO MOTORES USADOS EN SP

TORNADO	FORD F100	DODGE	CHEVROLET
J. C. Zurita	Ford Argentina	Hermanos Bellavigna	Ingeniero R. Joseph
6	8	6	6
en línea	en V	en línea, inclinados	en línea
86,700 mm	86,670 mm	89,5 mm	96,50 mm
111,125 mm	83,820 mm	104,7 mm	89,66 mm
310 a 5.400 rpm	354 HP a 6.700 rpm	315 HP a 6.000 rpm	no declarada
35,8 kgm a 4.000 rpm	40,7 kgm a 5.500 rpm	45 kgm a 5.000 rpm	36 kgm a 5.400 rpm
52mm/48 mm	47 mm/38 mm	48 mm/40 mm	51 mm/42 mm
900 g	800 g	795 g	720 g
431 g	630 g	460 g	550 g
50 mm/38mm	48 a 47 mm/38 mm	44 mm/40 mm	46 mm/36 mm
12 : 1	11 : 1	11 : 1	11 : 1
4	5	4	7
SAE 1.040	Orig. de acero al cromo níquel	SAE 4.340	Fundición nodular
9 kg	9,8 kg	7 k	3,4 kg (aluminio)
Champion LR 57 y 54	Champion N 60 R	Champion N 57 R	Lodge RL 49
2 lisos y 1 ventil.	2 lisos y 1 ventil.	2 lisos y 1 ventil.	2 lisos y 1 ventil.
280 kg	290 kg	260 kg	245 kg
77,5	88,5	78,80	———
Cárter húmedo	Cárter seco	Cárter seco	Cárter seco
Wobron	Schiaffer	Schiaffer	Schiaffer
Tres Weber 45 mm (hor.) o 48 mm (vert.)	4 Weber IDA 48	3 Weber 58 mm hor.	3 Weber 50 mm hor.
20 m/seg. a 5.400 rpm	18,7 m/seg. a 6.500 rpm	21,9 m/seg. a 6.000 rpm	19m/seg.
658,333 cm^3	492,500 cm^3	658,333 cm^3	660 cm^3
35 kg	37 kg	40 kg	30 kg
Dist. original	Magneto Vertex	Dist. original	Dist. original
3.950 cm^3	3.940 cm^3	3.950 cm^3	3.950 cm^3

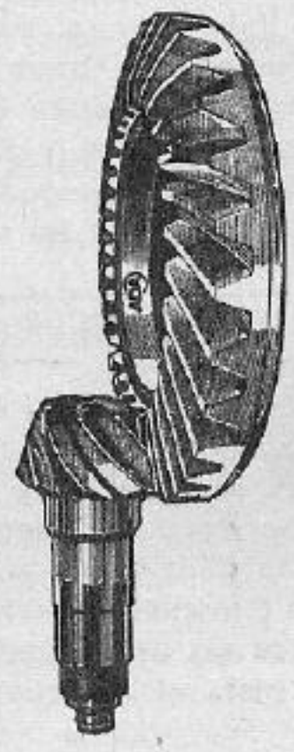
ADA®

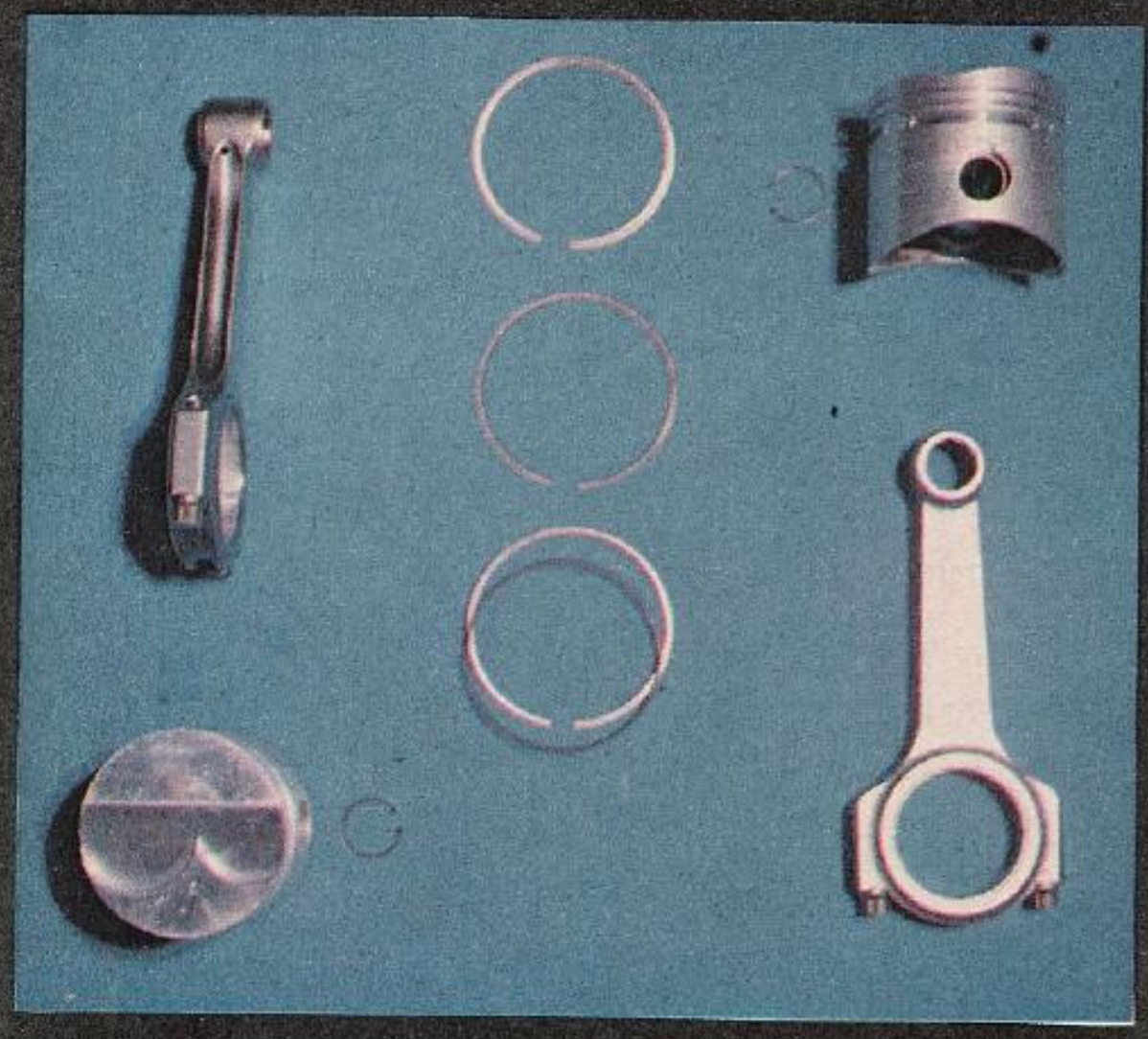
LA MARCA
ES SEGURIDAD

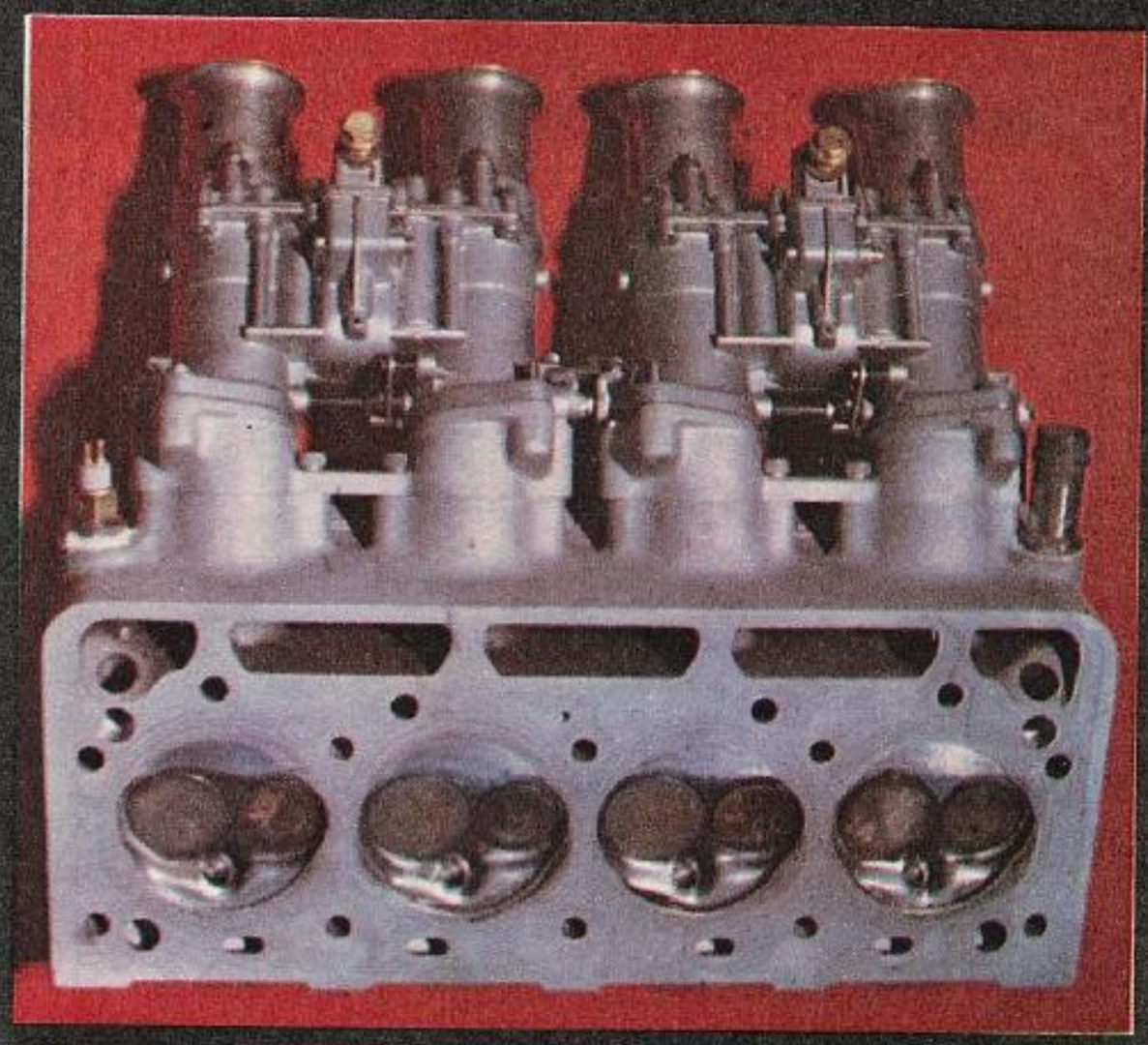
Porque respalda la
calidad del producto.
Cuando la marca es ADA
obtiene lo mejor.
Superior al similar
producto importado.

PIÑON Y CORONA

UNICO FABRICANTE
CASA STEWART S.A.
Comercial, Importadora e Industrial







FORD F 100

Bielas, aros y pistones del motor F-100. Las bielas son especiales, los pistones de aluminio tienen dos concavidades para alojar sendas válvulas y permitir una cámara de compresión más reducida. La cantidad de aros es similar en todos los motores detallados: tres.

Las muy publicitadas tapas Tandil. Con su inclusión en los motores F-100 se aumentó notablemente el rendimiento de los mismos (unos 30 HP) y además se redujo el peso de este V-8. Las ventajas: mejores conductos de admisión y escape y cámara de combustión más eficiente.



Válvulas y resortes del motor F-100. En relación a la cilindrada unitaria las válvulas son las de mayor diámetro de los cuatro motores. Lo que permite un buen llenado y rápida salida de gases desde la cámara de combustión.

es inclinado, cosa que agrada mucho a nuestros constructores por permitir un capot más bajo. Hasta el momento no dio grandes resultados, y como el Tornado parece ser que ha llegado a su punto máximo y mucho más no se le podrá extraer.

CHEVROLET

En la actualidad es el más efectivo. Sin lugar a dudas el ingeniero Joseph dio con la tecla en potencia y confiabilidad: **"Prefiero no decir la potencia porque es menor a la de algunos motores y sin embargo les ganamos. Realmente no sé si están medidos de otra manera, pero lo que es en la pista ni aparecen..."**. Algo les podemos asegurar a nuestros lectores: los HP que tienen los motores de la Comisión GM son muchos menos que los que se imaginan después de la racha aplastante de triunfos. Pero no se rompen prácticamente nunca y en la mayoría de los casos los abandonos o retrasos se debieron a causas ajenas al motor.

Es un motor supercuadrado de siete bancadas, muy liviano, gira a muchas rpm sin problemas mayores (hace un año había dolores de cabeza por los balancines, pero ya han sido solucionados). Baja velocidad lineal del pistón, prácticamente idéntica a la del F100. Este motor parece que puede brindar mucho más de lo logrado hasta el momento.

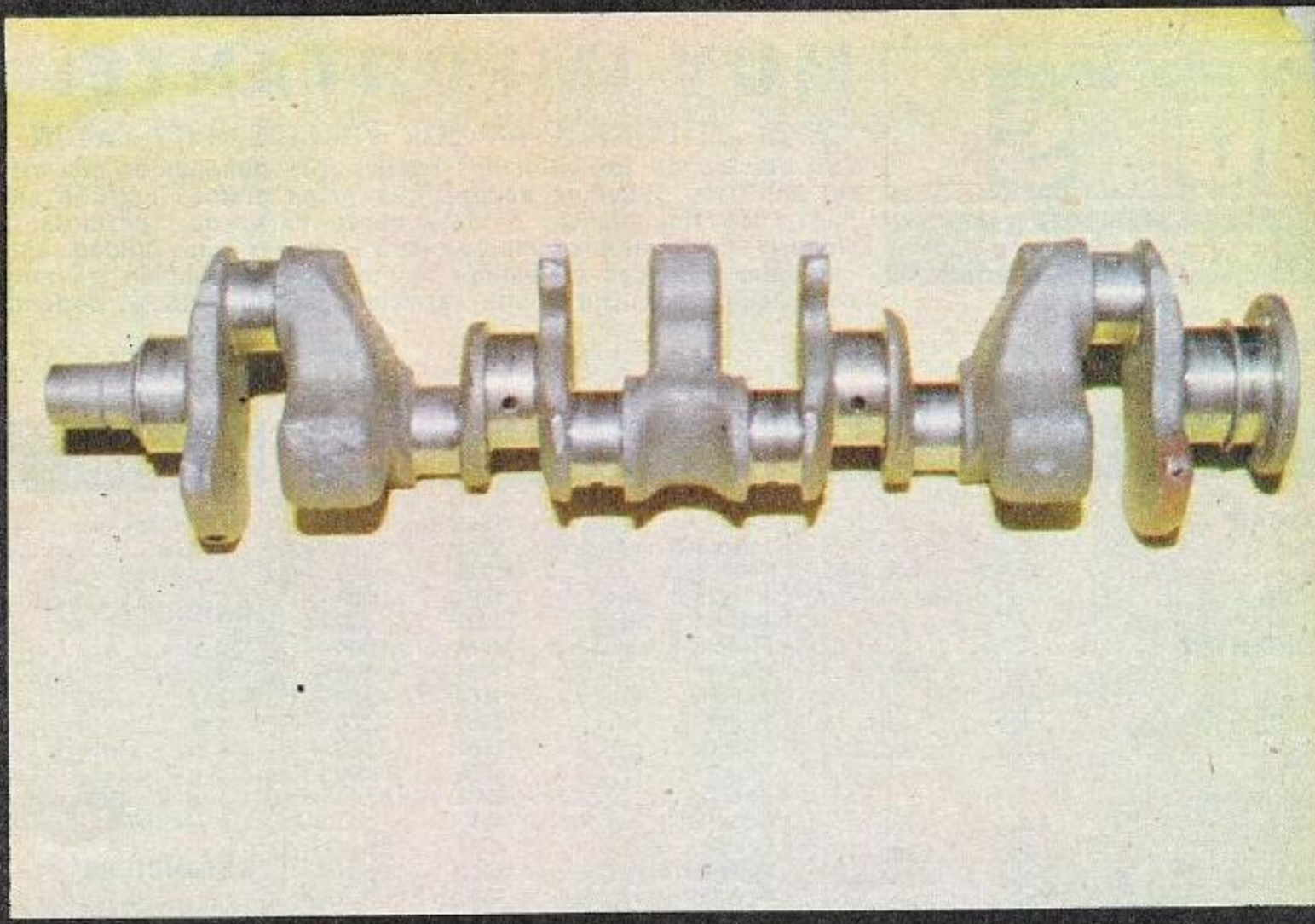
La actual versión del motor Chevrolet 7B usada en SP es el 250 pulgadas cúbicas. Ya el motor 230 y el legendario cuatro bancadas no se usan en absoluto; es que el **doscincuenta** tiene una serie de pequeños detalles (cigüeñal, por ejemplo) que hace que la preparación sea más sencilla y efectiva.

En síntesis: cuatro motores; dos de ellos, el Chevrolet y el F100, con claras ventajas técnicas sobre el resto, el Tornado y el Dodge. Pero, significativamente, si bien el siete bancadas de GM domina en la actualidad, el V8 de Ford hace mucho tiempo que no arrima decorosamente. Por otro lado, el Tornado gana de vez en cuando en SP. Por lo que se deduce que las características técnicas de un motor standard son una gran parte en el logro de un triunfo, pero se necesita un preparador capaz con apoyo económico fuerte para que pueda desarrollar piezas especiales para equipar esos motores de corsa.

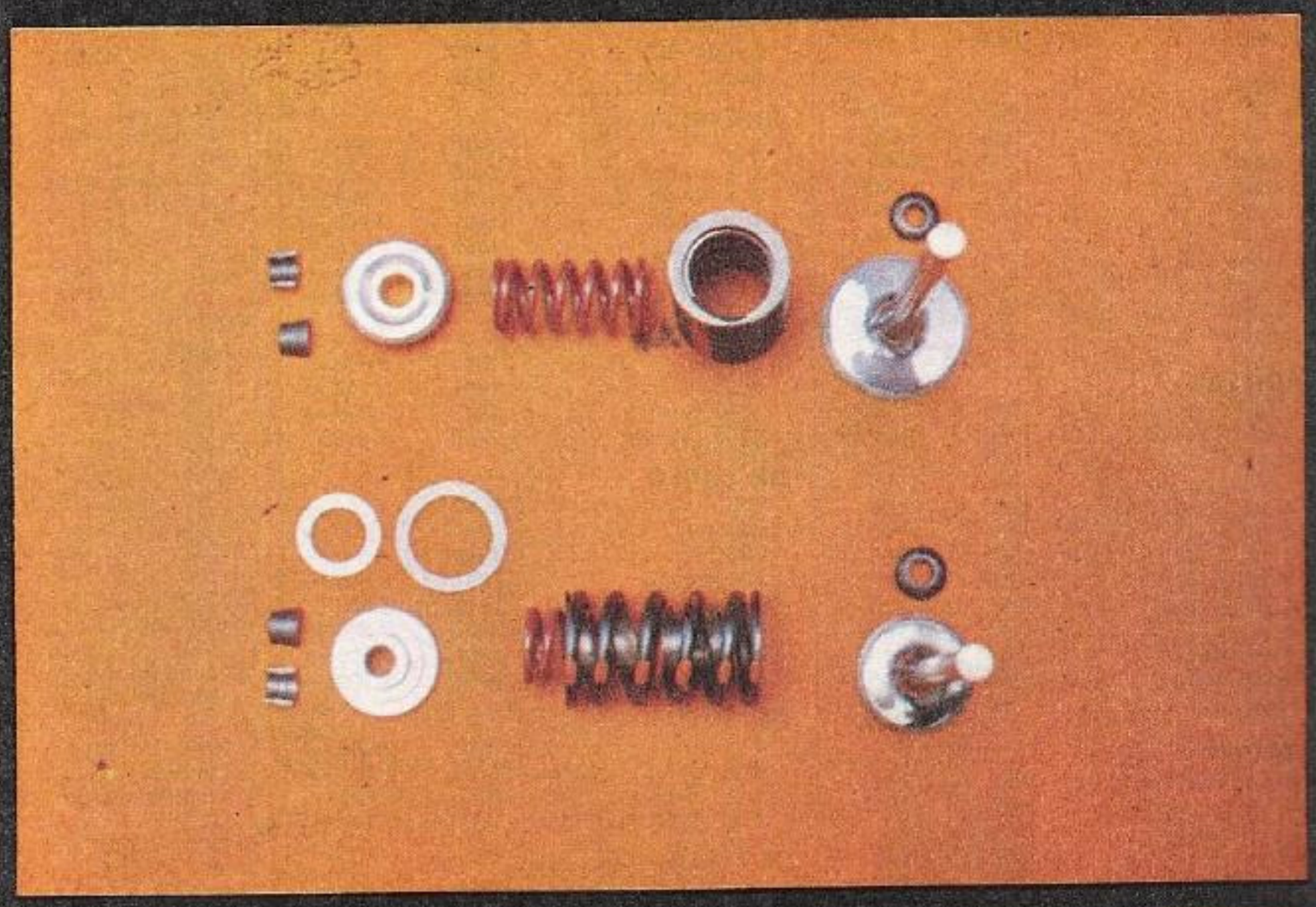
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DODGE

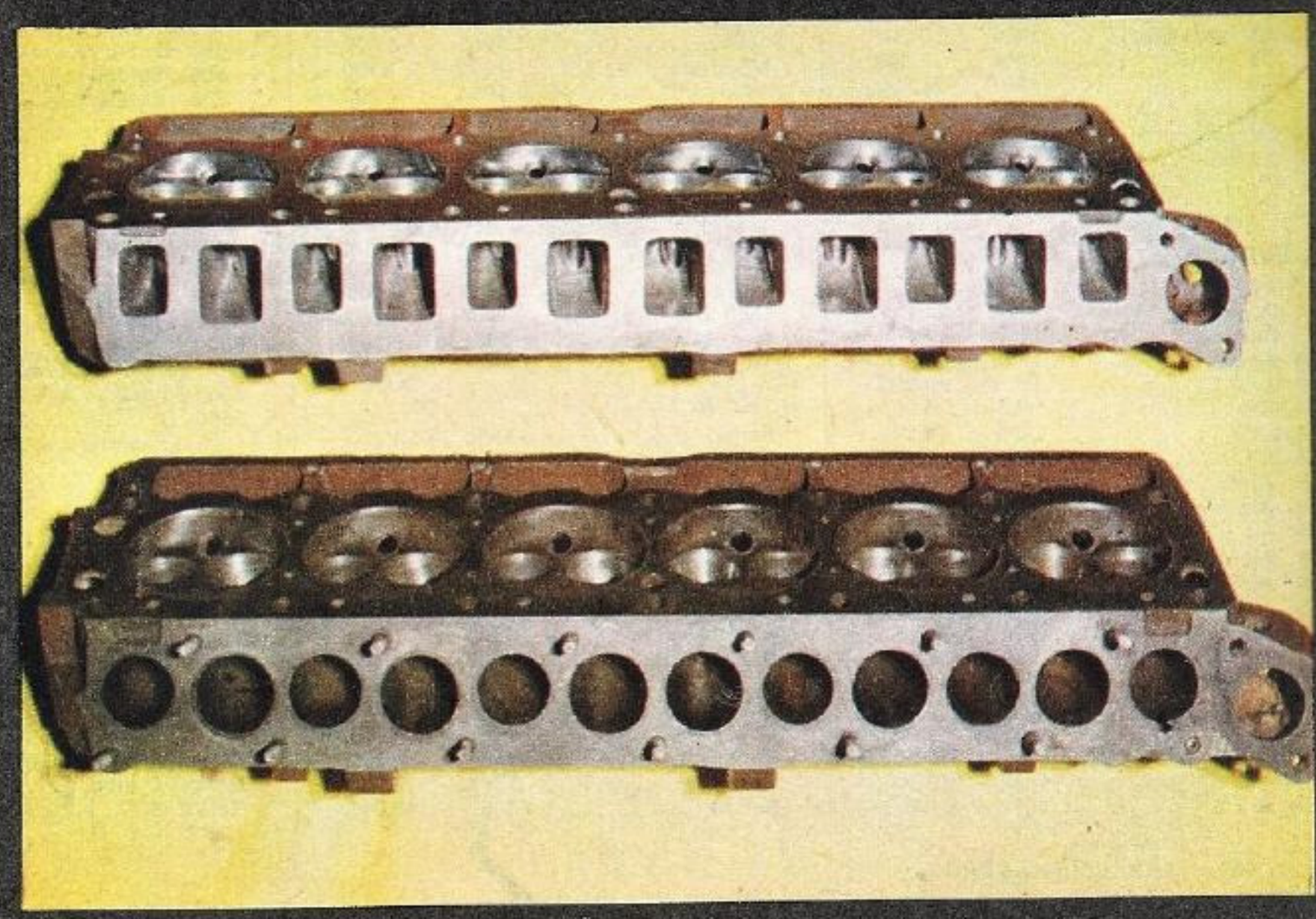
El cigüeñal de Dodge no es una pieza que otorgue ventajas sobre los demás motores. Todo lo contrario. Su peso, más alto que el de los restantes motores (pesa 10 kilos más que el cigüeñal más liviano, el del Chevrolet siete bancadas). A pesar de los tres apoyos solamente el motor Dodge no tiene ni tuvo mayores problemas con esta pieza, evidentemente por su robustez. Sin lugar a dudas el secreto de estos motores de carrera larga es trabajar con el llenado de los cilindros y reducir el régimen a que se obtiene la potencia máxima, reduciendo así la velocidad lineal media del pistón.



Dos tapas de cilindros. Ambas Dodge desarrolladas por los hermanos Bellavigna. En la de abajo se adoptó la forma circular para los conductos de admisión y escape En la superior se probó con las rectangulares. No se obtuvieron rendimientos muy superiores con uno o con la otra, pero sí las cifras de torque y potencia se lograban a regímenes diferentes, lo que hace que en ciertos circuitos o determinados tipos de carreras se use una y no la otra. Los conductos de admisión circulares tienen dos ventajas sobre los cuadrados. Primero: por su forma producen menos torbellinos, con lo que aumenta la velocidad de los gases. Segundo: un un conducto circular siempre tiene mayor caudal que el cuadrado. En el caso de estas tapas hay que tener en cuenta que son rectangulares y no cuadradas.



Juego completo de válvulas resortes, seguros, platillos para doce personas. Resortes dobles, como se acostumbra pero ¿para qué? Porque uno absorbe la frecuencia que no puede hacerlo el otro y viceversa. Por lo tanto se evita el rebote de la válvula leva. Los platillos son especiales y los diámetros de las válvulas menores aun que los del motor F-100 a pesar de que éste tiene una cilindrada unitaria mucho menor y por ende podria tener válvulas de menor diámetro. Seguros standard, arandelas y demás piezas que componen parte de la distribución conforman esta foto. Esto pertenece a un solo cilindro, por supuesto, los grupos de admisión y escape.



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.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
"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	6.000.—
1500	1961	6.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1600	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.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Universal	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	1959	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	12.800.—
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.	1952	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.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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	5.500.—
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	1965	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 1º 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.—
CITROEN		
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	13.800.—
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
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROEN	
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	19.980.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	28.060.—
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	15.787.—
UA-5RA t/doble	17.452.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.885.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. 380, 4 p.	20.237.—
C.-Country 380, 4 p.	20.891.—
Ambassador 380, 4 p.	26.359.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
R-6, 4 puertas	11.950.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	25.179.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja ...	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja ...	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj. ...	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja ...	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja ...	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 6 cil.	16.232.—
F-100 8 cil.	17.220.
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	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, nafteró	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

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

En mi país tenemos sur, paredón y después...



San Telmo.
Aquí el tango se queja de día y de noche.
Escuchás? ... Estás temblando? ...
Un cigarrillo.

iux Publicidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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	2.200/2.600
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	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.600/4.500
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 125	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 380	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
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	3,86-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.160.—
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	4,25-1,80-0,85	$	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	4,60-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,60-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,60-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,60-1,76-0,70	$	6.760.—
Picoina Sport	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
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	3,83-1,63-0,80	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,80	$	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	$	9.364.—
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	5,63-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,63-2,28-1,12	$	29.850.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,63-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.850.—
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.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	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 Pescador	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).

ENCICLOPEDIA de los ANIMALES

EDITORIAL ABRIL - NOGUER - RIZZOLI - LAROUSSE

Los editores de ENCICLOPEDIA DE LOS ANIMALES agradecemos el inmenso favor del público y lamentamos que - en razón de la extraordinaria demanda - muchos lectores hayan debido quedarse sin los primeros fascículos.
A todos les aseguramos: sigan reuniendo la colección, porque próximamente reeditaremos los números agotados. Además, muy pronto estarán en los quioscos las tapas para encuadernar el Primer Tomo, con las 32 páginas de Introducción a la Obra.

SURAMERIS



Ya está en venta
el séptimo fascículo (Insectívoros).
Próximo fasciculo: Quirópteros
(El Vampiro, El Zorro Volador).

Todas las semanas un fasciculo a
$1,80
RECLAMELO HOY EN SU QUIOSCO DE REVISTAS

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, 23 de junio de 1970 — **Nº 218** — **Unica sección: 2 página**

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

NOVEDADES DE LAS BUENAS

LAS FLORES. — Cuando en los últimos días de mayo Las Flores se pobló del ruido mayor de nuestro automovilismo, se tejieron y entretejieron pases, negocios, vinculaciones y desvinculaciones en todos los niveles.

Una de estas mutaciones, a punto de concretarse, afecta directamente al equipo "Billeres Competición". La inactividad obligada del team por las incoherencias de reglamentos y calendarios, hizo lucubrar la posibilidad de competir en otra categoría. Billeres y Edreira tenían pensado adquirir una Liebre III para iniciarse en Sport-Prototipo. Pero hete aquí que cuando conversaron con Horacio Steven en el bien ponderado autódromo florense, surgió una negociación interesante. "Chiquito" entregaría a Steven su Torino 380 particular (del que quedó prendado don Horacio por algunos "toques" exclusivos) y éste, a su vez, se "sacaría de encima" aquel Trueno Blanco que iba a ser para Luis Di Palma, similar al Naranja de Pairetti y al Dorado de "Cacho" Fangio.

Este auto, que no rodó nunca, sería entregado sin motor, sin caja y sin cubiertas; por supuesto que lo propulsaría un Tornado "by Billeres", lo que significa una garantía de durabilidad y una potencia respetable. La permuta se perfeccionará casi con seguridad, quedando supeditada al otorgamiento de la licencia de Edreira por la CADAD.

Si esto se concreta, el 28 estarían presente en los 500 km del Avellaneda Automóvil Club. ¿Copiloto?: Eduardo Weber o el propio Juancito Billeres.



Mientras tanto, Edreira y Weber participarán en la "Primera Vuelta Ciudad de Firmat" con puntaje para el campeonato zonal de TG2. Y luego muy posiblemente convertirán en TC F. "A" sus dos Torinos 380 W ya que el panorama en la categoría mayor de Turismo es bastante desalentador.

El que todavía no se ha decidido es el "gran gaucho" Marcos Pagliere, que se resiste a tener que luchar "mano a mano" con los Fiat y los Peugeot. Orgullo de piloto eminentemente puntero. Justificado.



PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Raggio y su cuarto triunfo

LOBERIA. — Desmintiendo aquello de que .. "nadie es profeta en su tierra" Guillermo Raggio, nacido en Lobería hace 24 años, y con solamente un año de actuación como cafeterista, gana en lo que va del corriente año SU CUARTA CARRERA EN EL CAMPEONATO ZONAL DE CAFETERAS y justamente los cuatro triunfos son obtenidos en pistas de la localidad de Lobería.

En el circuito "La Virgen del camino" del Club Jorge Newbery, se llevó a cabo una nueva ronda con la participación de las más destacadas figuras de la especialidad, estando presentes 18 máquinas que disputaron dos series y un repechaje, triunfando respectivamente los siguientes corredores.

En la primera ganó Guillermo Raggio, seguido por Mingo Solís, Jorge Reymonte, Sebastian Eder y Edgardo Vera.

En la segunda el triunfo correspondió a Oscar Castellanos quien precedió a Luis Finoc.

chio, Carlos Bianchini, Manuel Moreno y R. Burgio. Se disputó un repechaje para seleccionar a los dos corredores que juntamente con los cinco mejores tiempos de cada serie, largarían la final, clasificándose Santos Vega y Juan Miraball.

Ante una espectacular cantidad de público que colmó el circuito de Lobería se largó el final de cafeteras y tras un intenso luchar, consiguió cruzar victorioso la línea de llegada Guillermo Raggio, quedando en segundo lugar el crédito marplatense Mingo Solís, que llegó separado por solamente un segundo de Sebastián Eder y por otro segundo de Oscar Castellanos, todos ellos de Lobería.

También se disputó una competencia de Turismo Mar y Sierras, ex fuerza libre, obteniendo un cómodo triunfo el volante de Tandil Anselmo Quintanar al mando de un Falcon quedando en las siguientes posiciones Blas Paredi con Torino y Hugo Franco con Fiat.

De esta manera el campeonato zonal de cafeteras queda de la siguiente forma: 1º Raggio con 36 puntos; Solís con 28; Finocchio con 16; Reymonte con 15; Eder con 9 y Castellanos con 7.

SANTA FE

La segunda por el zonal de motos

ESPERANZA. — Se disputó la segunda competencia de motociclismo con puntaje para el Campeonato Zonal Santafesino. Fue organizada por la peña "La Lima Loca" y como es tradicional se disputaron competencias para las categorías 100 cm³ Preparación Libre y 125 cm³ Standard Exterior. Como complemento también se llevó a cabo una carrera para la nueva categoría promocional Sach 98 cm³ Standard. El programa se desarrolló en un circuito de tierra de 520 metros de extensión que consta de dos rectas paralelas de 148 metros cada una, con peraltes en las curvas y piso muy bien compactado.

Las pruebas fueron interesantes y entusiasmaron al numeroso público que dejó en boleterías algo más de 200.000 pesos. En la carrera preliminar para Sach 98 cm³ triunfó el esperancino Oscar Merke. En la final de la clase 100 cm³ se produjeron actitudes antideportivas por parte de algunos pilotos, cosa que es preferible no comentar por bien del motociclismo.



CATEGORIA 125 cc. STANDARD EXTERIOR

1ª Serie 12 v.	2ª Serie 12 v.	Final: 25 vueltas	
1º A. Anacabe	1º H. Zafrea	1º Angel Bustos	Zanella
2º O. Gramaglia	2º A. Bustos	2º Quito Gramaglia	Zanella
3º N. Gatti	3º R.Sieber	3º Norberto Gatti	Zanella
		4º Remigio Sieber	Zanella
		5º Alejandro Saldisqui	Sachs

CATEGORIA 100 cc. PREPARACION LIBRE

1º N. Gatti	1º H. Zafrea	1º Héctor Zafrea	Zanella
2º A. Bustos	2º R. Sieber	2º Norberto Gatti	Zanella
3º R. Yosía	3º C. Gay	3º Angel Bustos	Zanella
		4º Remigio Sieber	Zanella
		5º Raúl Yosía	Zanella

El puntaje del campeonato zonal santafesino quedó de la siguiente manera:

CATEGORIA 100 cc.

1º	Héctor Zafrea	12	puntos
2º	Norberto Gatti	8	,,
3º	René Heidegger ...	7	,,
4º	Remigio Sieber	3	,,
5º	Omar Airasca	1	,,
	Raúl Yosía	1	,,

CATEGORIA 125 cc.

1º	Angel Bustos	12	puntos
2º	Héctor Zafrea	7	,,
3º	Norberto Gatti	5	,,
	Quito Gramaglia ...	5	,,
5º	Remigio Sieber	3	,,
	Alberto Anacabe ..	3	,,
7º	Alejandro Saldisqui .	1	,,

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Vallasciani en Cnel. Dorrego

CORONEL DORREGO. — Con la organización del Bahía Blanca Automóvil Club y el contralor del Club Quilmes de Tres Arroyos, se cumplió el domingo 7 de junio en el circuito El Cañadón, en la localidad de Coronel Dorrego, la segunda competencia del Campeonato Zonal de esta Federación para máquinas de la Categoría Turismo Grupo 2 con homologaciones hasta el 31 de diciembre de 1969.

Los resultados fueron los siguientes:

CLASE "A"

1ª Serie

1º	Rodolfo A. Mariani	Renault 1093	9m 56s
2º	Modesto Satorra	Renault 1093	10m 10s
3º	Luis Gullini	Renault 1093	10m 19s

2ª Serie

1º	Raúl Cangaro	D.K.W.	10m 09s
2º	Jorge Roncoroni	Renault 1093	10m 43s 2/5
3º	Rubén Roux (hijo)	Renault 1093	9 vueltas

Final

1º	Rodolfo A. Mariani	Renault 1093	20m 01s 2/5	20 vueltas
2º	Luis Gullini	Renault 1093	20m 14s 2/5	20 ,,
3º	Jorge Roncoroni	Renault 1093	20m 18s 2/5	20 ,,
4º	Raúl Cangaro	D.K.W.	20m 25s 4/5	20 ,,
5º	Raúl Andrade	Fiat 600	21m 07s	20 ,,
6º	"MACO"	Renault 1093		14 ,,
7º	Carlos Bueno	Renault 1093		11 ,,
8º	Raúl Giavedoni	Renault 1093		11 ,,

Promedio del ganador: 96,140 km por hora.

CLASE "B"

Clasificación General sobre 20 vueltas

1º	Juan A. Vallasciani	Peugeot 404	19m 10s 3/5	20 vueltas
2º	Jorge Albizu	Fiat 1500	19m 30s	20 ,,
3º	Rodolfo A. Mariani	Renault 1093	19m 34s 2/5	20 ,,
4º	Alberto Rodríguez	Fiat 1500	19m 14s	19 ,,
5º	Jorge Roncoroni	Renault 1093	19m 15s	19 ,,
6º	Raúl Cangaro	D.K.W.	19m 17s	19 ,,
7º	Carlos Claverie	Peugeot 404		10 ,,
8º	Luis Gullini	Renault 1093		8 ,,
9º	Oscar Villatoro	Fiat 600		7 ,,

Promedio del ganador: 100,434 km por hora.

LA RIOJA

Regularidad de largo aliento

LA RIOJA. — *La peña automovilística "La Llave Cruz", primera entidad del deporte motor en esa ciudad hizo disputar la II Vuelta de La Rioja de Regularidad "Gran Premio Lotería de La Rioja", con la participación de regularistas locales y de las provincias de Córdoba, Buenos Aires, Catamarca, San Juan y un participante uruguayo.*

La carrera se disputó en cuatro etapas. La primera partiendo de La Rioja, tocaba los puntos de Patquía, Chamical, Olta, Santa Rita de Catuna y Milagro. La segunda, desde Milagro hasta La Rioja. La tercera desde allí hasta Aimogasta, y la cuarta desde allí hasta La Rioja nuevamente. El recorrido total de la prueba fue de 900 kilómetros aproximadamente

Fueron de la partida treinta volantes, que compitieron en las siguientes categorías: Especial, Tercera y Novicios. La competencia se realizó bajo el sistema de autocontroles y controles secretos, con el que se comprobó un alto grado de capacidad para la especialidad.

La clasificación general y por categorías fue la siguiente:

NOVICIOS

1º Stauffer-Taborda
2º Giménez-Avalle
3º Ercole-González
4º Trigo-Vega
5º Seco-Seco
6º Navarrete-Navarrete
7º Ruiz-De San Pedro
8º Silva-Salazar
9º Rodríguez-Contenti
10º Arévalo-Moreno

TERCERA

1º Terenzio-Terenzio
2º De la Vega-Blanco
3º Remannazi-Remannazi
4º Navarro-Saúl
5º Leco-Vega
6º Herrera-González

ESPECIAL

1º Brizzio-Chelle
2º Pelliza-Peña Mercado
3º Martínez-Bracamonte

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En invierno su auto no debe usar la misma nafta que en verano.

Cuando hace frío y su motor no arranca, quizá no sea por una falla del coche. Podría ser la nafta.

Porque en invierno su auto no debe usar la misma nafta que en verano. Como la temperatura es más baja, se requiere una nafta que facilite el arranque y el calentamiento del motor.

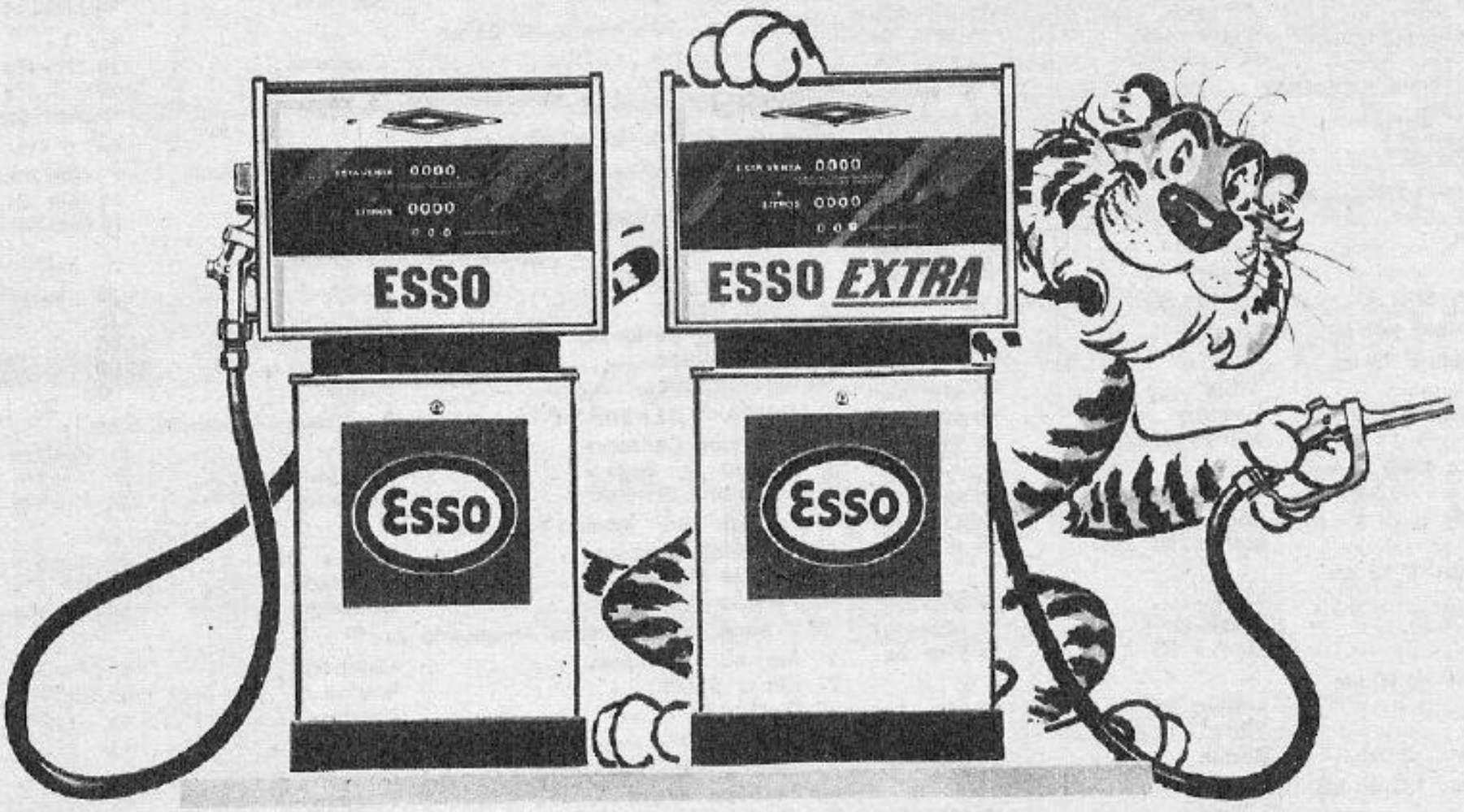
Por esta razón Esso elabora las naftas de invierno, que dan mejor combustión a bajas temperaturas.

Así, su motor arranca rápidamente y tiene marcha suave, por más frío que esté.

Use Naftas Esso, refinadas al platino, y ahora hechas especialmente para el invierno.

Ponga un tigre en su tanque.

Naftas de invierno



yachting

OTOÑO, ESTACION DE

Finalizaron los innumerables Campeonatos que se venían desarrollando en el mes de mayo. Martín Costa y Arnoldo von Foester se impusieron en la selección para el próximo Campeonato Sudamericano de la clase Penguin que se correrá en San Pablo (Brasil) entre los días 25 al 30 de julio

RESULTADOS DE LAS REGATAS

CLASE PENGUIN - Selección para el Campeonato Sudamericano

Organizador: Yacht Club Olivos - 20 inscriptos

1ª Serie 28|5|70 - Viento E 12 km

1	Héctor Serena	Adiós IV	1h 32m 5s
2	Pablo Gianelli	Kakata	1h 32m 33s
3	Jorge Heller	Bitácora	1h 32m 48s

2ª Serie 30|5|70 - Suspendida por no cumplirse el recorrido en tiempo.

3ª Serie 31|5|70 - Viento NE 10 km

1	Martín Costa	Lantia	1h 52m 32s
2	Héctor Serena	Adiós IV	1h 59m 36s
3	Felipe Fliess	NN	2h 0m 23s

4ª Serie 6|6|70 - Viento NO 17 km

1	Jorge Heller	Bitácora	1h 37m 36s
2	Martín Costa	Lantia	1h 38m 30s
3	Pablo Gianelli	Kakata	1h 38m 59s

5ª Serie 7|6|70 - Viento NE 12 km

1	Martín Costa	Lantia	1h 30m 35s
2	Jorge Heller	Bitácora	1h 33m 20s
3	Pablo Gianelli	Kakata	1h 33m 25s

6ª Serie 13|6|70 - Viento SO 25 km

1	Martín Costa	Lantia	1h 4m 53s
2	Daniel Ujvary	Cambalache ...	1h 6m 58s
3	Jorge Heller	Bitácora	1h 6m 59s

2ª Serie 14|6|70 - Viento O 5 km (En lugar de la regata suspendida)

1	Martín Costa	Lantia	1h 41m 0s
2	Jorge Heller	Bitácora	1h 42m 22s
3	Daniel Ujvary	Cambalache ...	1h 43m 58s

CLASIFICACION GENERAL

1	M. Costa-A. von Foester ..	Lantia	102,1 puntos
2	J. Heller-J. Gonella	Bitácora	95,5 ,,
3	H. Serena-M. Cánepa	Adiós IV	89 ,,
4	P. Gianelli-G. Casepe	Kakata	87,5 ,,
5	A. Ujvary-A. D. Ripol	Cambalache ...	86,4 ,,
6	E. Homps-B. Pérez	Babiequin	79. ,,
7	R. Munck-W. Munck	Tramoya	74 ,,
8	Felipe Fliess	NN	58 ,,

CLASE GRUMETE - Premio Aniversario - 14|6|70 - Viento NO 18 km

Organizador: Club Náutico YPF - 18 inscriptos

1	Lucas Soninno	Cid	1h 35m 0s
2	Esteban García	Sosiego	1h 36m 1s
3	Jorge Zabotinsky	Ventura	1h 36m 20s
4	Hugo Strassburger	Kamerad	1h 37m 10s
5	César Caravelli	Amatxu	1h 38m 0s

CLASE FINN - Premio a designar - 14|6|70 - Viento NO 20 km

1	Guillermo Alfonso	Amasijo	1h 35m 50s
2	Ernesto Kutter	Flaca	1h 38m 0s
3	Andrés Robinson	Banazzo-Soul ..	1h 40m 0s

CLASE PENGUIN - Premio a designar - 14|6|70 - Viento NO 20 km

1	Ronaldo Munck	Tramoya	1h 15m 0s
2	Sergio Sinistri	Tonina	1h 15m 1s
3	Jorge Pinedo	Risque II	1h 15m 30s

CLASE FLECHA - Premio Stella Maris - 14|6|70 - Viento NO 19 km

1	Horacio Toccalino (h.)	Numancia	2h 0m 0s
2	Alberto Tagliaferri	Sayonara	2h 4m 0s
3	Jorge Gligo	Midget	2h 5m 0s

CLASE STAR - Campeonato por el premio Santiago Pérez Peñalba

1ª Serie 30|5|70 - Anulada por falta de viento

2ª Serie 31|5|70 - Viento E 18 km

1	Roberto Mieres	Titila	1h 51m 30s
2	Guillermo Calegaris	Shandry	1h 52m 42s
3	Carlos Terragno	Marlyn III	1h 54m 42s

3ª Serie 6|6|70 - Viento NNO 15 km

1	Roberto Mieres	Titila	1h 45m 18s
2	Guillermo Calegaris	Shandry	1h 47m 5s
3	Carlos Terragno	Marlyn III	1h 48m 57s

4ª Serie 7|6|70 - Viento NE 12 km

1	Roberto Mieres	Titila	1h 45m 35s
2	Lucas Soninno	Yamique	1h 48m 41s
3	Carlos Terragno	Marlyn III	1h 51m 0s

5ª Serie 13|6|70 - Viento O 20 km

1	Carlos Terragno	Marlyn III	1h 29m 5s
2	Roberto Mieres	Titila	1h 29m 45s
3	Carlos Comesaña	Parma	1h 31m 35s

6ª Serie 14|6|70 - Viento NO 10 km

1	Roberto Mieres	Titila	1h 15m 32s
2	Carlos Terragno	Marlyn III	1m 16m 10s
3	Guillermo Calegaris	Shandry	1h 16m 33s

CLASIFICACION GENERAL

1	Roberto Mieres	Titila	24 puntos
2	Carlos Terragno	Shandry	11 ,,
3	Guillermo Calegaris	Marlyn III	18 ,,
4	Lucas Soninno	Yanique	8 ,,
5	Carlos Comesaña	Parma	6 ,,

CLASE LIGHTNING - Campeonato por un premio a designar

1ª Serie 30|5|70 - Anulada por falta de viento

2ª Serie 31|5|70 - Viento E 18 km

1	Osvaldo Bordino	Flamingo III ...	2h 0m 50s
2	Ricardo Giovanello	Repunte IV	2h 5m 17s
3	Jaime Vascucci	Cazon	2h 6m 40s

3ª Serie 6|6|70 - Viento NNO 15 km

1	Ricardo Giovanello	Repunte IV	2h 25m 16s
2	Jorge Segura	Gualicho	2h 27m 53s
3	J. Carlos Irizar	Catriel	2h 33m 29s

4ª Serie 7|6|70 - Viento NE 12 km

1	Osvaldo Bordino	Flamingo III ..	2h 20m 0s
2	Ricardo Giovanello	Repunte IV	2h 24m 45s
3	Jaime Vascucci	Cazon	2h 26m 0s

5ª Serie 13|6|70 - Viento O 20 km

1	Ricardo Giovanello	Repunte IV ...	1h 43m 10s
2	Jaime Vascucci	Cazon	1h 50m 0s
3	Jorge Segura	Gualicho	1h 55m 0s

6ª Serie 14|6|70 - Viento NO 10 km

1	Ricardo Giovanello	Repunte IV ...	1h 46m 20s
2	Jaime Vascucci	Cazon	1h 47m 19s
3	Jorge Segura	Gualicho	1h 48m 23s

CLASIFICACION FINAL

1	Ricardo Giovanello	Repunte IV ...	38 puntos
2	Jaime Vascucci	Cazon	31 ,,
3	Jorge Segura	Gualicho	24 ,,
4	Carlos Irizar	Catriel	23 ,,
5	Patricio Soler	Fatiga	21 ,,

CLASE CADET - Campeonato por el premio Sudeste

1ª Serie 6|6|70 - Viento NO 18 km

1	Diego Brauer	Patagón	1h 39m 15s
2	Juan McCall	Querandí	1h 47m 0s
3	Alejandro Bertomeu	Ranquel	1h 47m 57s

2ª Serie 7|6|70 - Viento NE 12 km

1	Diego Brauer	Patagón	1h 14m 40s
2	Juan McCall	Querandí	1h 15m 30s
3	Alejandro Bertomeu	Ranquel	1h 17m 25s

3ª Serie 13|6|70 - Viento SO 23 km

1	Juan McCall	Querandí	1h 30m 45s
2	Diego Brauer	Patagón	1h 31m 20s
3	Alejandro Bertomeu	Ranquel	1h 34m 5s

4ª Serie 14|6|70 - Viento O 8 km

1	Diego Brauer	Patagón	1h 42m 20s
2	Juan McCall	Querandí	1h 45m 0s
3	Alejandro Bertomeu	Ranquel	1h 49m 35s

CLASIFICACION FINAL

1	Diego Brauer	Patagón	4,25 puntos
2	Juan McCall	Querandí	6,75 ,,
3	Alejandro Bertomeu	Ranquel	12,00 ,,
4	Mario Dillon	Exi	23,00 ,,
5	Claudia Biloc	Alamac	24,00 ,,

HANDICAP - GENERAL CCA - Premio Copa Helo - Viento SO 8 km

1	J. Carlos Canzobre	Gitano	5h 45m 51s
2	Alfredo M. Segers	Trinidad II	5h 46m 31s
3	Alejandro Ponieman	Charango	5h 56m 18s

CCA Serie "B" - Premio Puerto Madero

1	J. Carlos Canzobre	Gitano	5h 45m 51s
2	Alfredo M. Segers	Trinidad II	5h 46m 31s
3	José Domenech	Cimarrón	5h 59m 16s

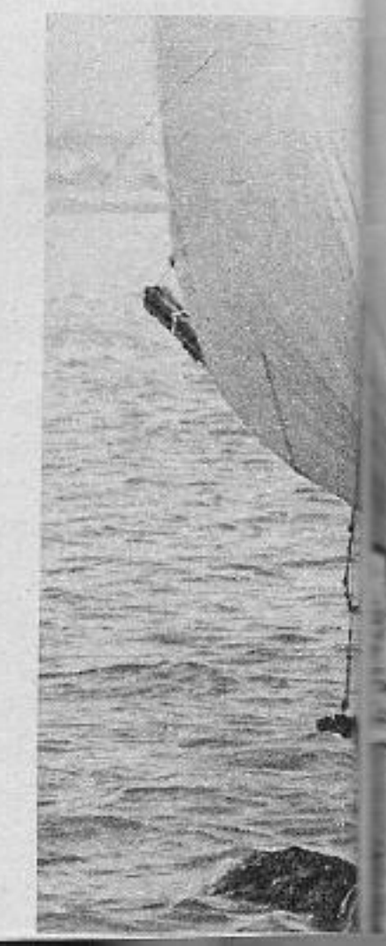
CCA Serie "C" - Premio Antepuerto Sur

1	Alejandro Ponieman	Charango	5h 56m 18s
2	Dieter Specht	Marina	5h 58m 26s
3	B. Seljak	Travieso	6h 2m 31s

CCA Serie "D" - Premio Dársenas del Sur

1	José L. Marazza	Procyon	6h 17m 51s
2	Santiago Braun	Flamenco	6h 20m 45s
3	R. R. Russomando	Vinxi	6h 25m 1s

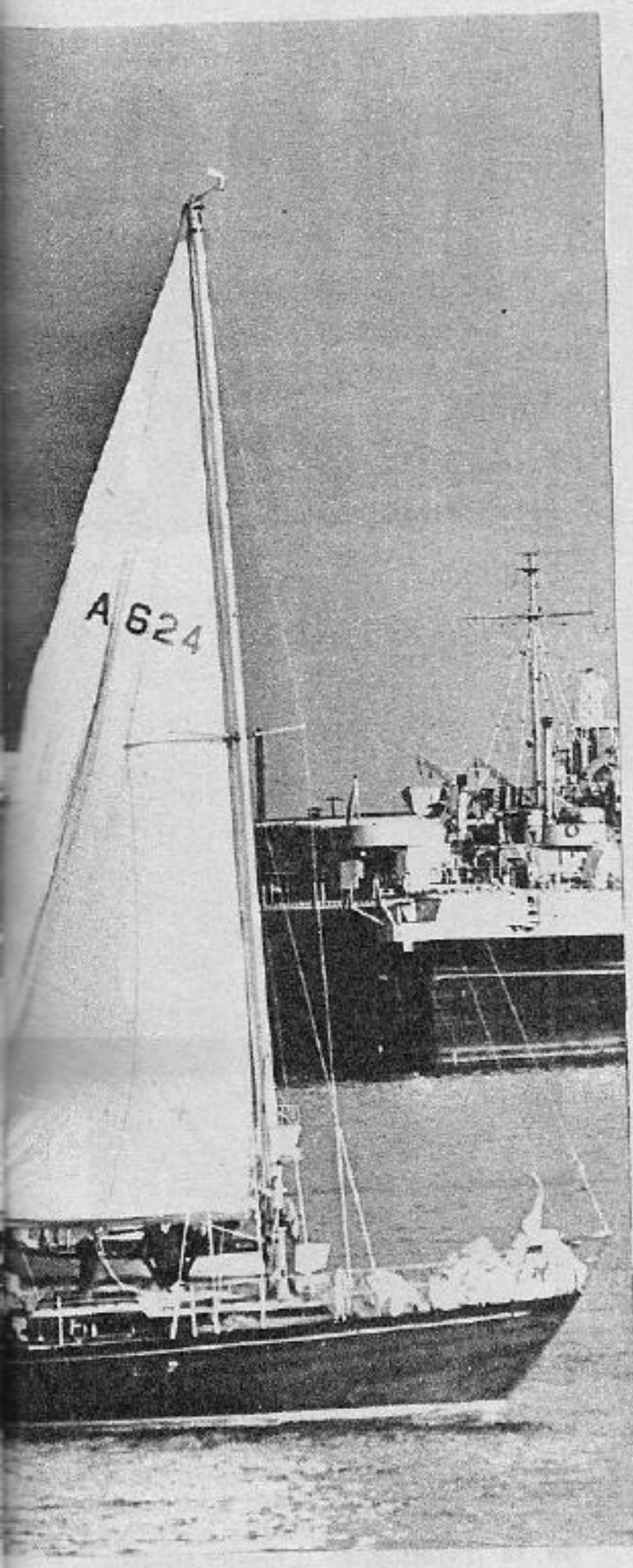




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

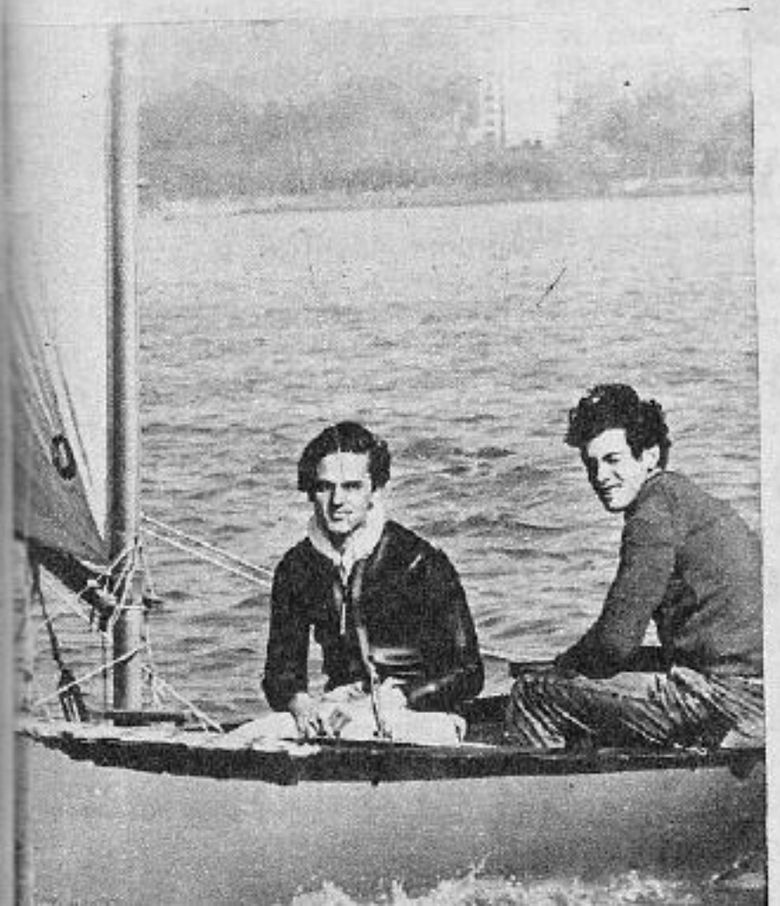
LOS CAMPEONATOS

Por JUAN PEDRO SIEDMANN Fotos MARIOLINO CASTELLAZZO



El Gitano Juan C. Canzobre, evolucionando en el antepuerto antes de la largada de las 25 millas.

Los ganadores de la selección para el Campeonato Sudamericano de la clase Pengüin: Martín Costa (tim.) y Arnoldo von Foester (trip)).

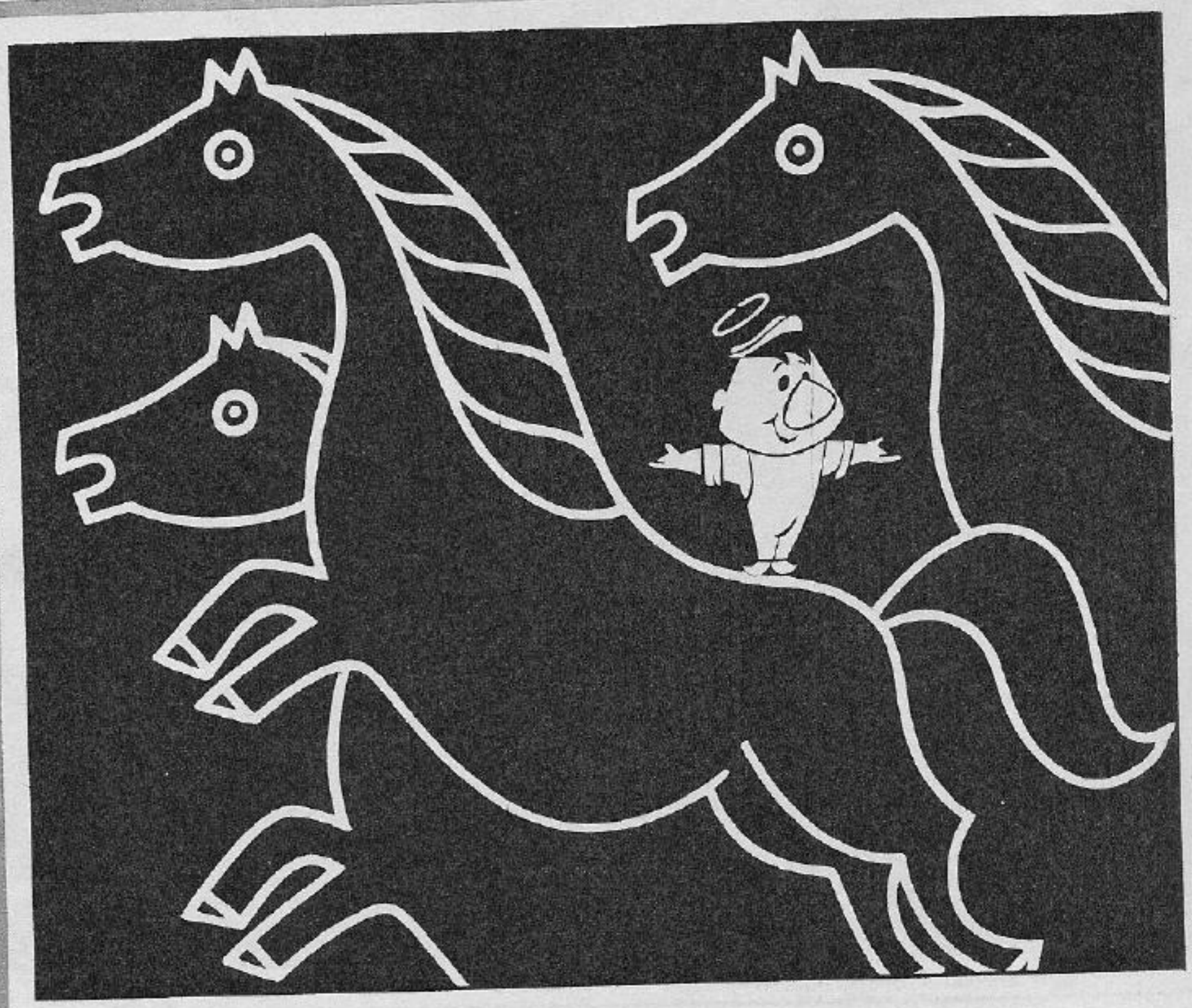


CURSO DE YACHTING

Como es habitual, el Club Náutico Belgrano dictará un CURSO de PILOTOS de YATES a VELA que comprenderá por igual a socios de la Institución como asimismo a aquellas personas ajenas a ella que deseen iniciarse en los secretos de este deporte.

El curso estará constituido por clases teóricas que se dictarán una vez por semana, en horas de la noche, en el local de la Liga Naval Argentina, calle Reconquista 383. Estas clases comprenderán proyecciones de películas y diapositivas para mayor ilustración de los interesados.

También se complementa el curso con clases prácticas que se llevarán a cabo con veleros de la institución, las mismas durarán tres horas y se harán los sábados y domingos; se estima que cada alumno tendrá oportunidad de efectuar un mínimo de diez salidas en las que participará activamente. Los interesados pueden dirigirse a la secretaría del Club, Avda. de Mayo 1370, piso 14, Of. 359 — T.E. 38-6909— en el horario de 16 a 20.



Caballos = Potencia
Potencia = Ramco*!

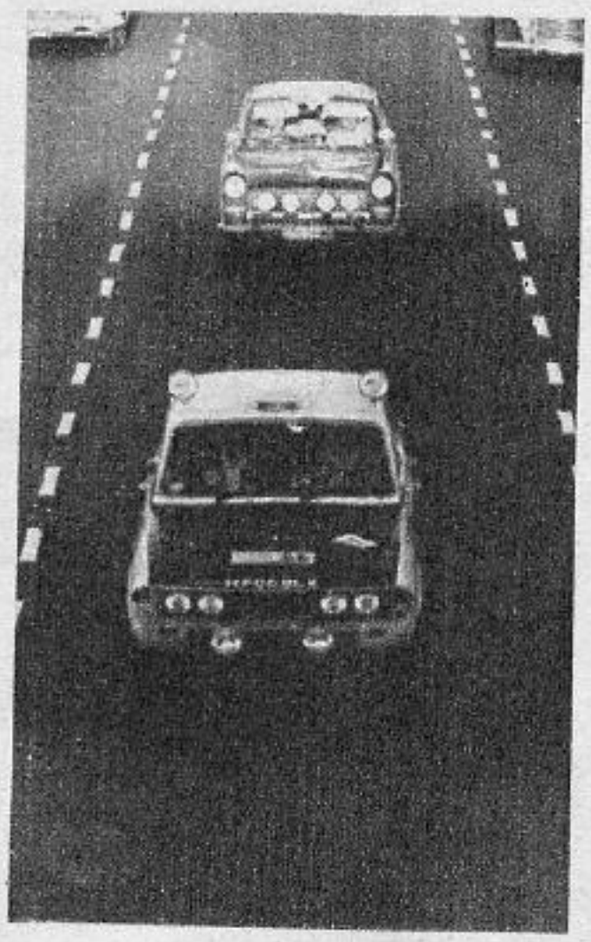
*RAMCO: los mejores aros para pistón

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

SOLICITELOS AL AGENTE RAMCO DE SU ZONA

TESTIMO

HABI



Los amigos lo llaman "Laco". Corrió con Andrew Cowan y Brian Coyle, ganadores de la London-Sidney. Uldarico nos cuenta el accidente, da sus opiniones sobre el rally y el Triumph 2,5. Habla de los rivales y de la experiencia cosechada. Un amigo peruano opina sobre la London-México y el afortunado vuelco

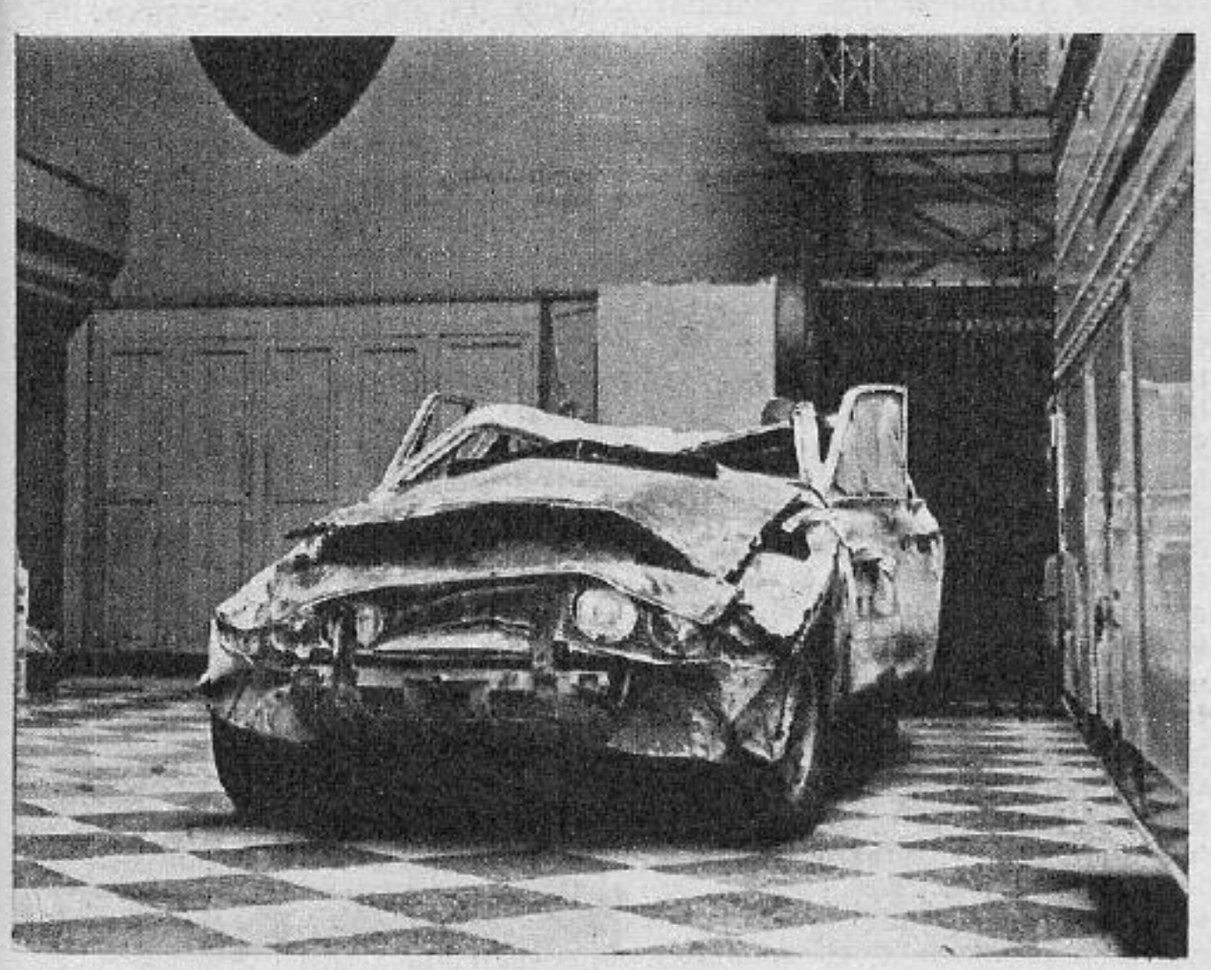
por CARLOS F. FIGUERAS

Amanecía en Salta. El Triumph 2.500 marchaba a las mil maravillas. No había acarreado problemas en todo lo que ya había recorrido de la extenuante London-México. Uldarico Ossio —peruano— hacia muchas horas que estaba manejando y por supuesto, bastante extenuado. Andrew Cowan le hizo señas para hacer el cambio. Pararon, Uldarico pasó al asiento trasero que durante un mes les venía sirviendo de cama y se echó a dormitar entre los cojines que llevaban para tal fin en tanto Andrew lo relevaba al volante. El peruano sentía los cambios, el ruito del motor y en pleno camino de montaña éstos se multiplicaban. Segunda... tercera... segunda... tercera, segunda y primera mientras la cola del Triumph quería irse y Andrew trataba de mantenerla. El sol ya había despuntado y el reflejo molestaba sobre el parabrisas cubierto por el polvo típico del norte argentino. Andrew empezaba a ver poco y nada porque para colmo de males estaban alcanzando a quien los precedía y la nube que quedaba flotando en el aire lo dejaba a ciegas totalmente. Andrew pensó: **"si me acerco lograré verle el reflejo del techo o las luces de stop y la tierra me va a molestar menos... además de esa forma podré pasarlo"**. La idea no era mala. Los cas-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NIOS DE LA LONDON-MEXICO

A: ULDARICO OSSIO





El Triumph 2.500 Nº 43 de Cowan.Coyle.Ossio en plena avenida Figueroa Alcorta rumbo al primer "prime" argentino en Saladillo. Hasta allí todo iba OK.

cos estaban desparramados por el asiento trasero donde Ossio ya estaba por conciliar el sueño. Todos estaban rendidos. Andrew lo miró a Brian que dormitaba de a ratos en el asiento de la izquierda. Ya divisaba las luces de stop del Escort y de pronto desaparecieron... Uldarico se despertó de golpe sintiendo esa sensación de vacío... la misma que se siente en un ascensor cuando baja, e inmediatamente los mil ruidos infernales del chaperío pegando contra la ladera de la montaña, algunos gritos entremezclados y luego el silencio total. Andrew salió del auto y ascendió por la pared rocosa hasta el camino para pedir auxilio, pero estaba totalmente "shockeado". Uldarico y Brian estaban inconscientes dentro del auto. Más tarde la internación en Salta. Y el posterior traslado a Buenos Aires. Todos en estado delicado, pero el más grave era Uldarico. Intervención exitosa, algunas marcas, yeso para la fractura de columna, pero a salvo y totalmente fuera de peligro.

"No recuerdo nada. No sé exactamente cómo fue. Empiezo a recordar una vez que estaba en el hospital de Salta y no sé si eso fue uno, dos o tres días después del accidente. Perdí noción del tiempo. Me contaron que Andrew fue a buscar auxilio pero lo único que atinaba a decir era: ¡No Brian, no!... ¡Poor Laco!, insistentemente. Pero ahora eso ya no importa. Ya pasamos el mal momento."

Uldarico Carlos Ossio (34 años, siete de casado, una hija de 6 años, María Cecilia) llamado por sus amigos "Lacoi' fue reclutado por los ganadores de la London-Sidney cuando éstos vinieron a Sudamérica a recorrer la ruta. Pidieron informes en la British Leyland y como Uldarico corre para ellos en forma oficial, les recomendaron a Laco. Su esposa Janiebbycz (polaca radicada en Perú desde los 7 años), no opina lo mismo que su marido. **"Tuve la mala suerte de conocerlo justo en el momento que había empezado a dedicarse al automovilismo. Pero nunca sufrí tanto como esta vez porque a Lima había llegado la noticia por medio de un periodista del Daily Mirror asegurando que Laco estaba muerto. Yo salí inmediatamente a Salta y lo encontré vivo. Allí renacieron nuestras esperanzas, especialmente las mías. El resto ya lo sabes... y aquí lo tienes. Ahora tendré que acostumbrarme nuevamente cuando Laco vuelva a la actividad. Sé que durante las primeras carreras tendré miedo... después me he de acostumbrar."**

Nos encontramos con el matrimonio Ossio circunstancialmente el sábado por la noche en una fiesta privada y el martes fuimos al hotel City para seguir conversando con los Ossio. Hablamos del rally, de su significado, del Trimph, de Mikkola...

—¿Cuál es tu opinión del Rally London-México?

—"Es algo muy especial. No tiene comparacion con otro tipo de carrera. Es muy exigente Mucho más para la tripulación que para el auto propiamente dicho. De todos modos es muy interesante, es una gran carrera y sólo con llegar se cumple el cometido."

—¿Cuál era el plan de carrera de que disponían antes del rally?

—"Bueno... te explicaré. A mí me invitaron cuando el equipo BLMC pasó por Lima recorriendo la ruta. Yo allí corro con Triumph Spitfire y conozco bien los caminos sudamericanos. Uno de los directivos de la British Leyland de Lima me ofreció participar en el rally como tripulante-piloto junto a Andrew Cowan (piloto Nº 1) y Brian Coyle (mecánico). Por supuesto que acepté, me pareció apasionante la idea de correr ese rally. Fui a Londres y hablamos mucho sobre el tema... nuestro plan era andar tranquilos en Europa para recuperar en Sudamérica, todo lo contrario de lo que hizo Ford. Nuestro problema fue que erramos los

→



Uldarico Ossio y señora en el hotel City de Buenos Aires. "Ya todo pasó. Ahora hay que pensar en el futuro." Dos peruanos que quedaron encantados con nuestro país y nuestra gente.

cálculos y en Europa anduvimos demasiado despacio entonces al llegar a América estábamos bastante atrasados. Fue la causa de muchos retrasos los "primes en Europa y todo salió mal debido a que llegaron muchos más autos de los pensados por los más optimistas. Es decir... de no haber abandonado igualmente no hubiésemos podido recuperar. Posiblemente Culchet-Syer podrían haber aspirado al primer puesto con otro Triumph pero como nosotros, en Europa anduvieron muy tranquilos."

—¿Considerás al Triumph como un auto apto para este tipo de carreras?

—"Por supuesto... y de haber planteado las cosas de otra forma los Triumph podrían haber luchado mucho más con los Escort. Debes tener en cuenta que nuestro auto tenía 128 caballos y es mucho más pesado que los Escort. De haber corrido con unos 20 ó 30 HP más las cosas hubiesen sido muy diferentes. Nosotros teníamos más velocidad que los Escort pero ellos andan más rápido en lo sinuoso."

—¿Y el Escort?

—"Un carro sensacional. Ustedes saben bien lo que es capaz de hacer en los rally europeos. A esta carrera fueron con todo el despliegue técnico que uno se pueda imaginar y con la fija idea de ganar. Los autos pesaban mucho menos que los nuestros, tenían guardabarros de plásttico, puertas, capó y baúl del mismo material y los habían reforzado de suspensión, pero sin hacerlos demasiado duros para evitar que se desintegraran las estructuras. En velocidad final no eran de temer, andarían en los 170 km/h, en tanto nosotros llegábamos a los 180, pero cuando llegaban los "primes" que generalmente eran en tramos trabados los Escort nos sacaban una ventaja amplia debido a la gran salida que tenían. Muchas veces nos pasaron en forma alarmante sin cuidar las suspensiones ni nada de eso, porque a la terminación de cada tramo especial les cambiaban los elementos completos. Nosotros también los teníamos, pero cuidábamos mucho más los autos porque el despliegue económico, no el técnico, fue superior por parte de Ford. Además a los pilotos no les habían impuesto condiciones y salieron a ganar desde que largaron en Londres. Por otro lado te aseguro que los Escort llegaron a México con las estructuras desintegradas. No es imposible ganarles, pero habría que haber encarado las cosas de una manera muy distinta."

—¿Los mejores pilotos que viste en el rally?

—"Sin duda los finlandeses. Debe ser que están acostumbrados a manejar en caminos helados, muy trabados... no sé. Tienen un sistema no convencional y andan fuertísimo, Mikkola, Aaltonen y Makinen fueron los que más me impresionaron. Luego Roger Clark, y el mismo Andrew Cowan que anda muy fuerte. ¿Quieres que te cuente una anécdota de Mikkola para que te des una idea? Mira... estábamos en Yugoslavia y llegaron a un puente que la corriente había arrasado. Por consiguiente sólo quedaron las tablas que antes eran puente. La fila era larga y consultando los mapas llegamos a la conclusión que la única forma de seguir adelante era tomar en sentido contrario y doblar por un camino secundario, hacer un rodeo y aparecer del otro lado del río haciendo 38 kilómetros de más. Cuando llegó Mikkola nos pidió que pusiéramos nuestros autos a un costado para darle paso. Hizo dos pilas de piedras y colocó dos de los tablones que quedaban más o menos enteros del puente. Tomó envión en unos 500 metros y pasó por sobre los tablones colocados en forma de rampa como a 120 km/h.... el Escort se elevó en el aire y cayó pesadamente del otro lado. Mikkola fue el único que pasó, el resto, nosotros también, hicimos los 38 kilómetros. Eso te dará una idea de cómo anda Mikkola y las cosas que es capaz de hacer. Algunos lo llaman loco, otros opinan que simplemente es un responsable profesional..."

—¿Cuál es tu actividad particular y deportiva en Perú?

—"Tengo una distribuidora de alimento avícola en Lima y me encargo constantemente de mi negocio. En la parte deportiva, el año pasado salí campeón peruano de la categoría Sport con mi Triumph Spitfire del equipo oficial de la British Leyland. Ahora estoy pensando en cuánto tiempo tardaré en ponerme sano otra vez para volver a correr. Y también pienso en la invitación que me hizo Cowan para participar con un Triumph 2,5 de 178 HP en el RAC Rally de Inglaterra... ¡Me encantaría!"

—¿Los caminos del rally?

—"Salvo algunos pequeños tramos, el camino estaba en buenas condiciones. Cuando los ingleses hicieron la ruta los caminos sudamericanos estaban en pésimas condiciones, pero luego mejoraron y nos encontramos con la poco grata sorpresa, pues los que tenían pensado recuperar no podrían hacerlo. Los de Europa eran duros."

—¿Tu opinión sobre Cowan y Doyle?

—"Dos excelentes personas y con verdadero sentido de la responsabilidad. Dos profesionales. Por eso fue difícil (para el periodismo) ubicarlos en el Hospital Británico donde estábamos internados... ellos querían poca publicidad debido a que son pilotos oficiales de la British Leyland. En estos momentos Andrew Cowan está considerado en Europa como uno de los diez mejores pilotos de rally. Hemos quedado muy amigos..."

—¿Cómo te sentís en este momento?

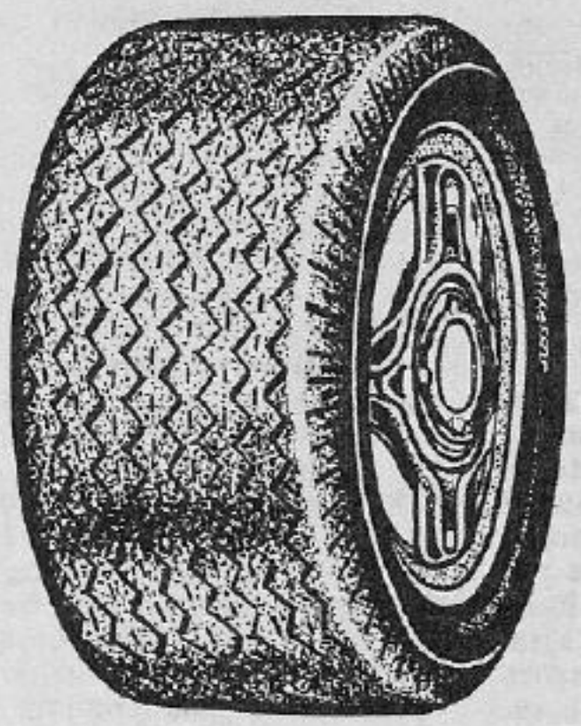
—"Pues te imaginas que bien, simplemente porque pienso que podría estar mucho peor. Me duele la cintura a veces y lo peor es la incomodidad del yeso. Pero me siento bien, además me puedo mover y camino sin mucha dificultad. Los médicos me dijeron que tengo yeso por lo menos para cuatro meses... Eso no me importa."

Dos días después Uldarico "Laco" Ossio y su esposa volaban rumbo a Lima. Dos amigos que tendremos en Perú desde hoy en adelante. Y un pedido muy especial del matrimonio Ossio: **"Por favor, te pido... si puedes ponerlo... estamos inmensamente agradecidos a todos los argentinos, a los muchos amigos que hemos dejado, a los doctores, a la gente en general... al periodismo, a ustedes, a todos... ¡Pues bien hospitalarios que son los argentinos!"**.

Hasta la vuelta, hermanos.

NEUMATICOS DE COMPETICION

PARA: SP. - TC. - TAJ. - F1. - F2.
Precios sin competencia



Pídalas a

NEUMATICOS GUTIERREZ
La gomería más moderna de Buenos Aires
Av. Santa Fe 4997 - Tel. 771-1154 y 773-2091

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡OSCAR BAJO UN RECORD!

Oscar Gálvez con el Fairlane Grupo 2 preparado por el Ing. Bascou estableció un nuevo record para el circuito Nº 9 del Autódromo Municipal para autos de más de 2 litros



La noticia circuló como reguero de pólvora. ¡También, no era para menos! El "Aguilucho" había bajado el record de la clase más de dos litros en el circuito 9 del Autódromo. Inmediatamente, el teléfono negro de Corsa se puso en comunicación directa con el ex campeón de TC para saber lo que había pasado. Un **"¡qué hacés, querido!"** nos respondió en el teléfono de Viel Temperley. Era el "Aguilucho", no había duda. **"¡Vos sabés qué bárbaro! ¡No hay con qué darle! ¡Y eso que no me tiré!... Vos sabés que me paraban en los boxes y me tocaban los frenos y no entendían nada. ¡Están fríos, Oscar!, me dijeron los muchachos de Ford."**

El record anterior del Nº 9 estaba en poder de Larry con Torino con 1m37s9|10 y Oscar Gálvez estableció 1m35s5|10 "sin tirarse a fondo" el martes 17.

"Vos sabés que salí con el Fairlane con las gomas angostas y establecí el tiempo que te comenté. Paré y me pusieron las "patonas" que Bascou había llevado para probar. Salí y en el curvón se me cruzó, lo peleé y ya lo iba sacando y de pronto el único tipo que estaba en el Autódromo se me apareció enfrente. ¡Te imaginás! ¡Volanteé a la derecha y el tipo se va para la derecha, le pego a la izquierda y el tipo se va para la izquierda! ¡Al final lo saqué y rocé un guard-rail! ¡Huuuuuuu! Qué susto. ¡Y vos sabés... el tipo entró a correr, saltó el alambrado y desapareció!!!"

Oscar piensa reeditar otro intento con el Fairlane Grupo 2 preparado por el Ing. Bascou, en el Autódromo y en los próximos días. Por otra parte se está esperando que llegue de París la homologación pedida a la F.I.A. Cuando llegue la homologación habrá en la pista una nueva marca competitiva. Se va a poner lindo el asunto.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

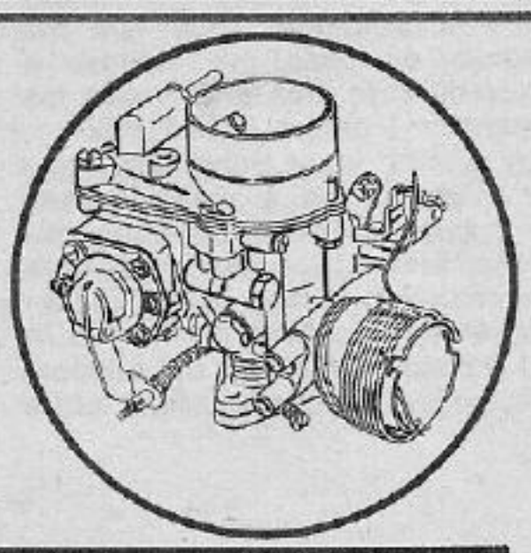


DISEÑOS EXCLUSIVOS "70"
AMPLIO STOCK EN LLANTAS DEPORTIVAS ANCHAS ORIGINALES CROMADAS Y LA SENSACION DE EUROPA Y EE.UU.: LA LINEA ACERO. LA LINEA MAS COMPLETA EN LLANTAS DEPORTIVAS
FABRICANTES:
NEW YORK RUEDAS
WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital
WARNES 1487 - T. E. 54-0410 - Capital



¡AL FIN!
NUEVOS FAROS DE IODO, FORMATO RECTANGULAR EXTRA CHATOS DE ESPECIAL APLICACION EN LOS DODGE Y CHEVI
¡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

PEUGEOT 404



EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:
CARCION

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.



LOS CONOCE MUY BIEN...
Claro! Es una afirmación de quienes tienen experiencia en la marca. Hacemos su servicio mecánico integral desde hace años. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía. Venga con su Renault sin complejos y sabrá por qué somos distintos.
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673

ASI VEO EUR

EL ESPECTACULO DE LA FOR

Por primera vez vi personalmente una carrera de fórmula uno y sin duda me pareció muy difícil porque se anda más fuerte que en ninguna otra categoría. Resultó una sorpresa ver ganar a Pedro Rodríguez en el veloz circuito de Spa

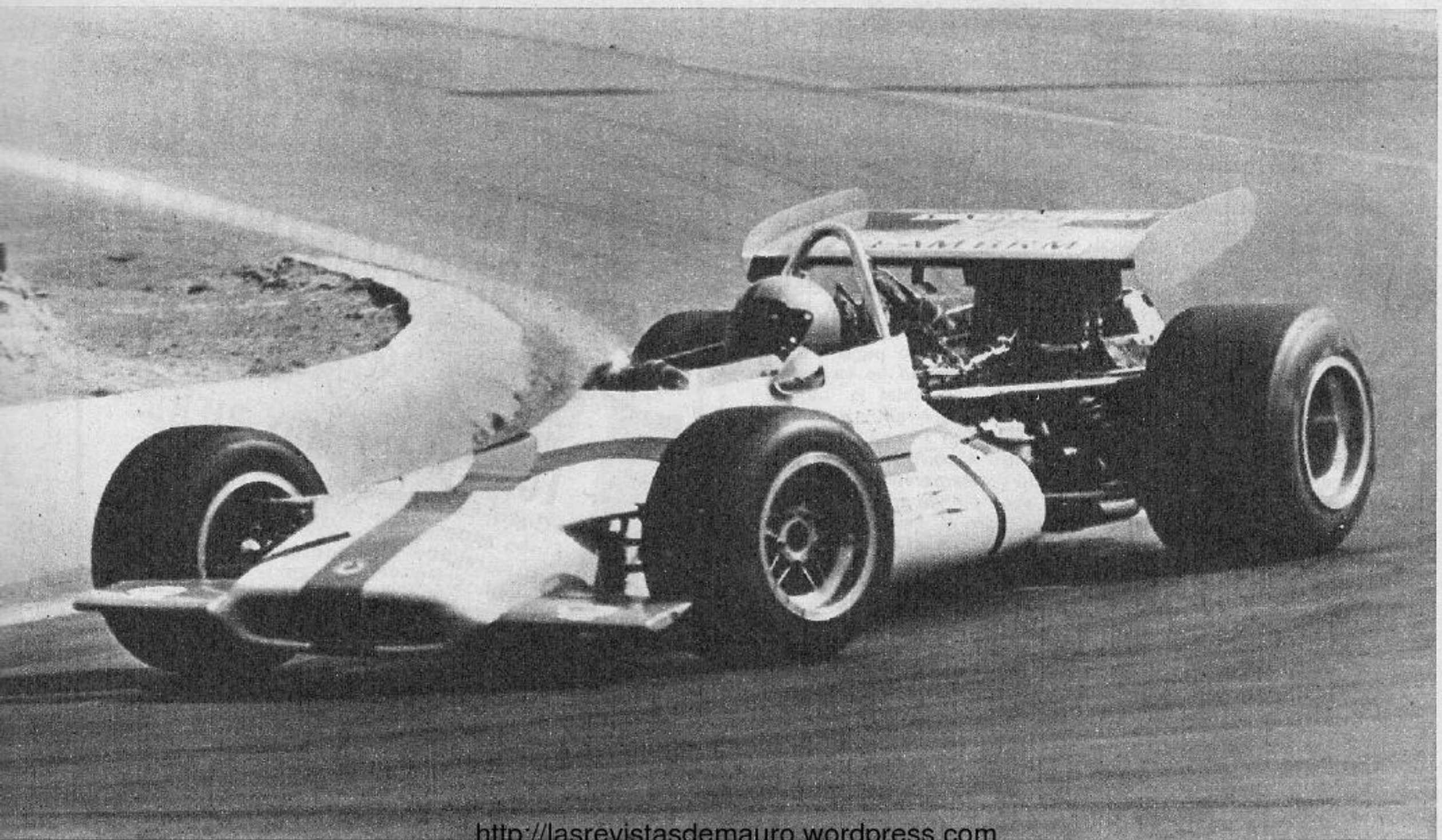
La única vez que había visto F-1 fue hace pocos días a través de las pantallas de la TV en oportunidad del GP de Mónaco y la verdad es que fue una carrera bárbara. Pero no es lo mismo que en la realidad y aprovechando que Spa me quedaba de paso me dispuse a seguir durante tres días todos los preparativos de un Grand Prix.

En primer lugar debo decir que la carrera se iba a realizar siempre y cuando las condiciones del tiempo fueran satisfactorias para los corredores. Viene esta petición después de la última carrera en la cual a pocos kilómetros del comienzo hubo un choque múltiple entre ocho competidores y el que más lo recuerda es el campeón del mundo Jackie Stewart que permaneció durante 20 minutos boca abajo dentro del cockpit de su monoplaza mientras por su cuerpo corrían intranquilizantes chorros de nafta. La causa fue que había un pequeño sector que estaba mojado y es muy fácil que esto suceda en alguna de las partes que componen los 14 km de pista.

El día viernes comenzaron las prácticas y lo que más llama la atención es la cantidad de medios de que disponen Rindt, Icky y Stewart. Cuentan los tres pilotos con dos coches cada uno para entrenarse y probar distintas multiplicaciones y rodados optando siempre por el mejor. Pero es evidente que no sólo es la cantidad sino la calidad y en esto el equipo que tiene formado Jack Brabham, comandado por Ron Tauranac, pone años luz de ventaja sobre los demás. Todo el mundo trabaja en absoluto silencio y muy ordenado notándose muchísimo en la presentación de los vehículos. El viernes se anduvo pero no al límite de posibilidades, más bien se hizo un reconocimiento general de todo. Lo bueno venía el sábado. Ese día me encontré con Soler Roig y empezamos a charlar. Me dijo que iba a correr el Lotus 72 del equipo oficial por invitación de Chapman pero también agregó que Rindt no piensa subirse a este auto mientras el propio Chapman no le haga unas modificaciones que él sugirió para obtener más seguridad. Mientras trascurría la conversación llegó Rindt así que instantáneamente aproveché para hablar con él.

En primer lugar lo que más me alegró fue que el episodio de Hockenheim pasó al olvido y me citó su propio ejemplo de la carrera de Francia en la cual le dio un furibundo autazo a Chris Amon dejándolo fuera de carrera.

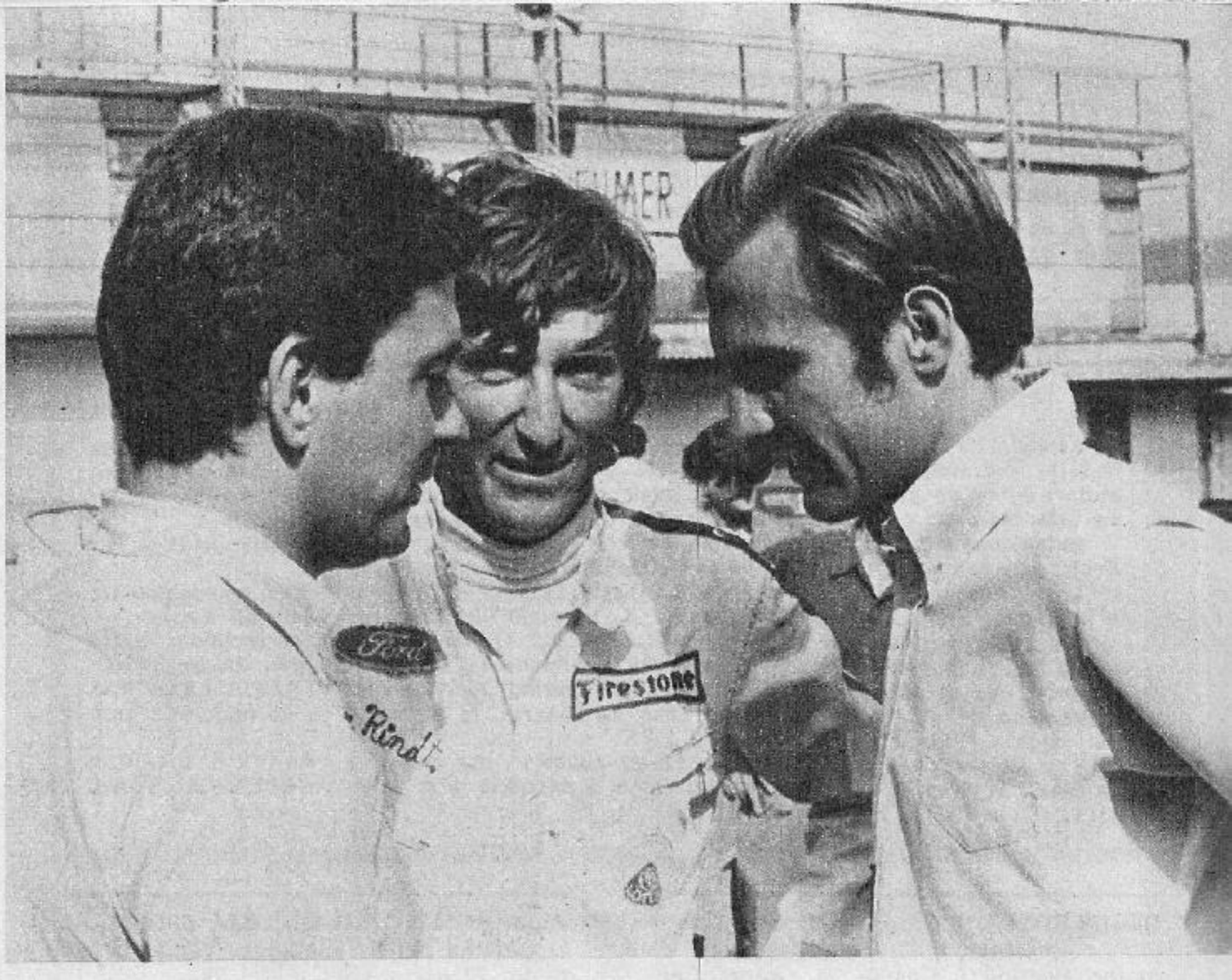
Luego siguió la charla y Rindt ex-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OPA

MULA 1



Por Carlos Reutemann

plicó un montón de cosas con las cuales no hizo más que refirmar su alto grado de profesional. Creo que rompiendo esa barrera que aparenta puede ser un gran tipo.

Del Lotus 72 uno se lleva una impresión bastante fea sobre todo teniendo en cuenta la potencia que tienen que aguantar las débiles parrillas de suspensión aunque seguramente estarán bien estudiadas.

El día domingo desde muy temprano comienza el movimiento, sobre todo por parte del club organizador que dispone de un verdadero ejército de personas para velar por la seguridad. Todo el mundo por supuesto se lleva sus intercomunicadores para pasar cualquier novedad que se produzca en alguna parte de los 14 kilómetros.

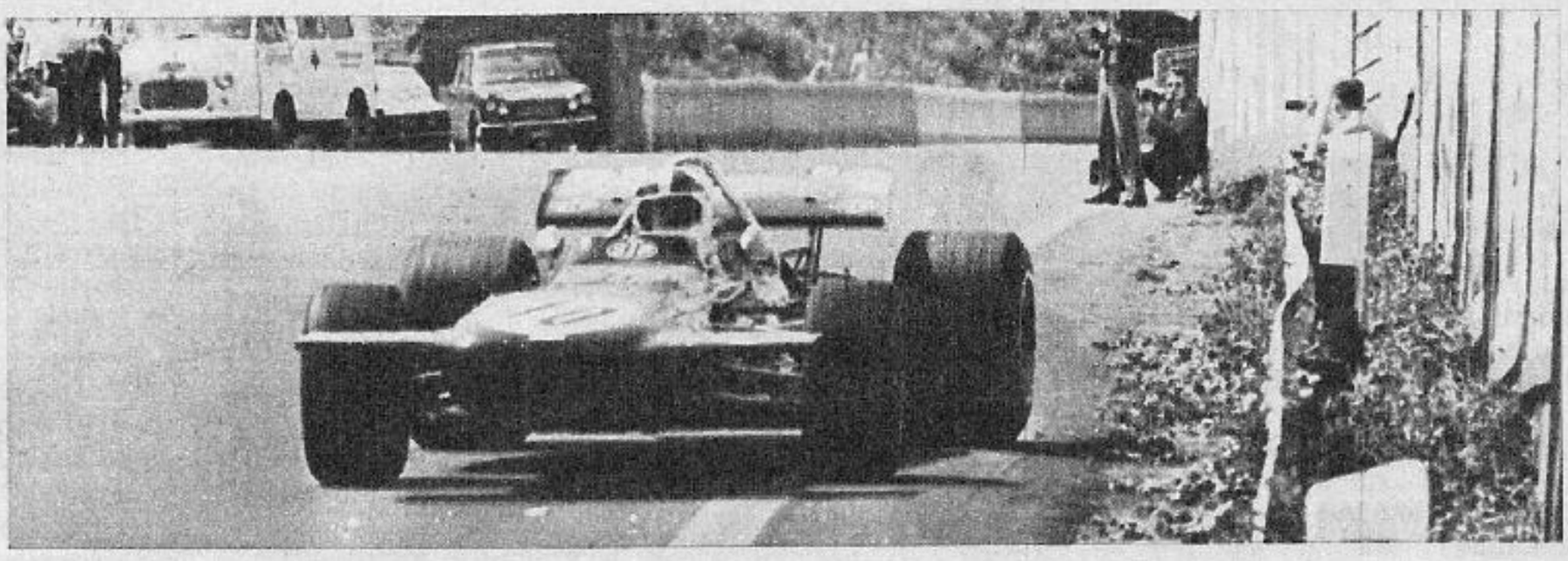
Las primeras vueltas fueron muy emocionantes ya que se vislumbraba mucha lucha pero después del séptimo giro ésta quedó sólo a cargo de SORPRESA Rodríguez y Amon. Fueron 28 vueltas que manejaron los dos muy bien sin cometer el más mínimo error para terminar la carrera separados por apenas 100 metros.

En general la F-1 me pareció muy difícil siempre y donde el piloto anda al superlímite de adherencia y buscando tiempo en el frenado. En general los autos se mueven bastante y aquel que aparte de piloto sea probador y capaz de poner a punto su auto va más seguro. Es el caso auténtico de Brabham cuyo auto se acerca muchísimo a la perfección en todo sentido.

Pero también es evidente que esta categoría tiene un muy bajo índice de performance así que un piloto que ande más que tranquilo durante todo el recorrido se puede encontrar al final merced a todos los abandonos con un buen puesto.

La sorpresa sin ninguna duda la dio Pedro Rodríguez por varios motivos. En primer lugar por la solvencia con que manejó toda la carrera aguantándolo a Amon y sobre todo por el gran remate de las últimas 5 vueltas en las cuales fijó un fabuloso record de vuelta. Otra cosa que llamó la atención fue el andar parejo de su auto que hasta ahora había evidenciado problemas. Yo lo vi a Rodríguez en los 1.000 Km de Nürburgring y luego aquí, causándome en ambos escenarios una muy buena impresión como piloto.

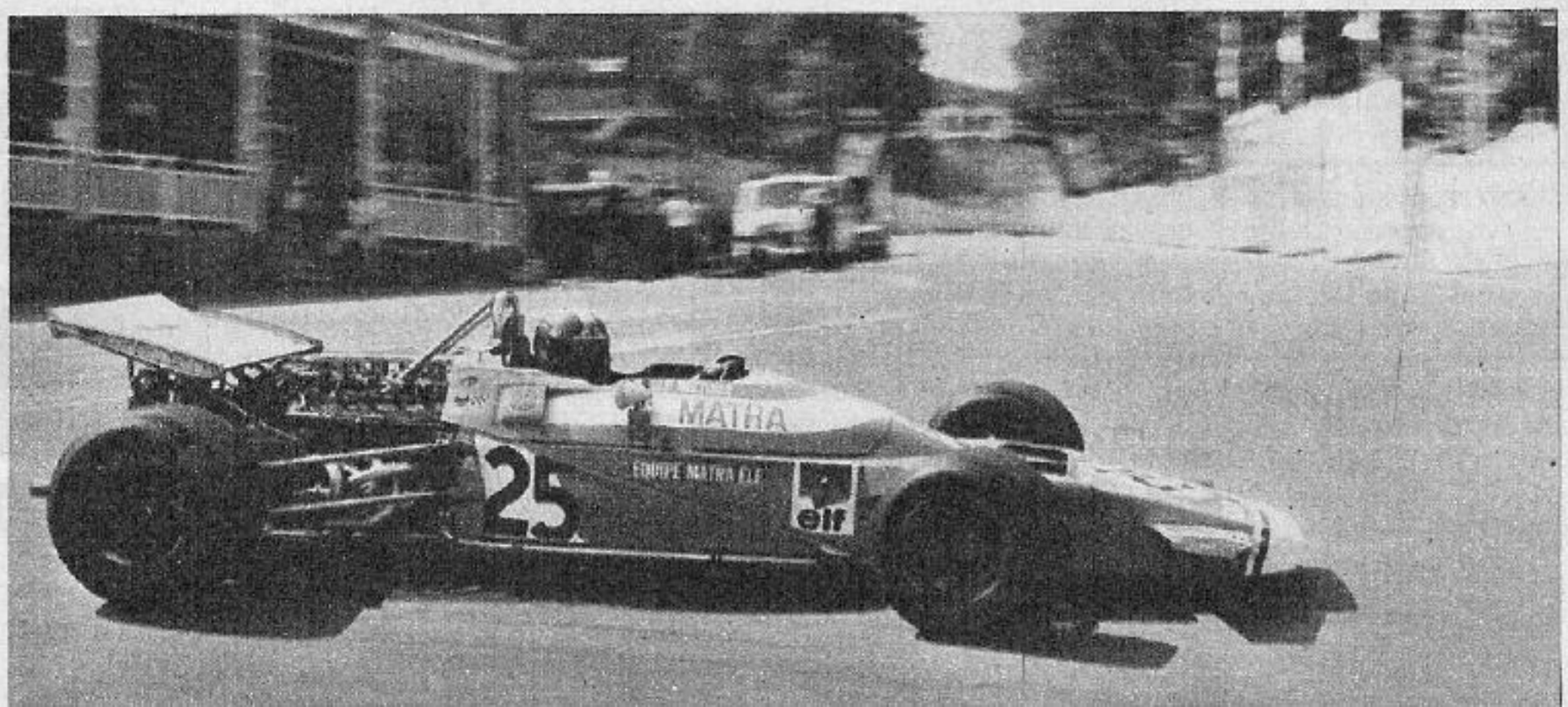
También Spa confirmó que Matra, Ferrari y BRM tienen unos motores aguantadores y mientras siga habiendo falencias en los rivales van a llegar bien colocados. Lo cual brindará carreras más interesantes por la lucha de marcas.



El BRM funcionó bien y los mató a todos. El motor parece muy potente y Pedro Rodríguez manejó muy bien.

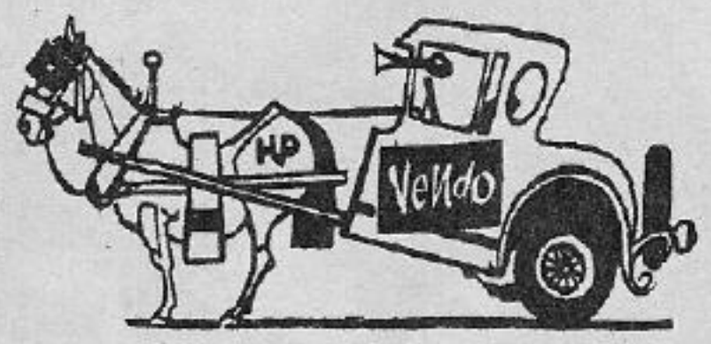
Derecha, arriba: En Spa tuve ocasión de hablar por fin con Rindt para aclarar el incidente de Hockenheim. Gentilmente Alex Soler Roig nos hizo de intérprete.

El March de Chris Amon fue el único que pudo hacerle carrera a Rodríguez. Al final fue segundo.



Los Matra son lindos y aparentemente tienen motores potentes y pueden discutir con los autos equipados con el Ford Cosworth.

AVISOS corsificados



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

Extendemos el alcance de este servicio de 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.

ROLLS-ROYCE compro, cualquier estado y modelo hasta 1940. Indicar número de motor. Escribir a Casilla de Correo Central Nº 816, Capital Federal.

CAJA DE VELOCIDAD, 5 marchas, vendo. Nueva, con disco de embrague especial, palanca de cambios y pata de caja para Fiat 1500. Arregui 3837, tel. 50-5348.

LANCHA AUTOMOVIL, vendo, largo 5,80, excelente estado. Arregui 3837, teléfono 50-5348.

M-G MIDGET 1100 cc. Modelo 1963, 70 mil kilómetros, recién ajustado, color ce-



leste, gomas nuevas "para caminar". Muy bueno. Precio total: $ 11.000, Ley 18.188. Contado. Tratar: Ricardo Beloqui, Bmé. Mitre 2480, 7º, 21, tel. 48-9847 y 8113.

CARBURADORES SOLEX 40 vendo, con múltiple AG, pulido espejo, para Peugeot 404, y Weber 40-40. Aumentan pique y velocidad. Tratar: Sr. Enrique, tel. 84-3656 (por la mañana).

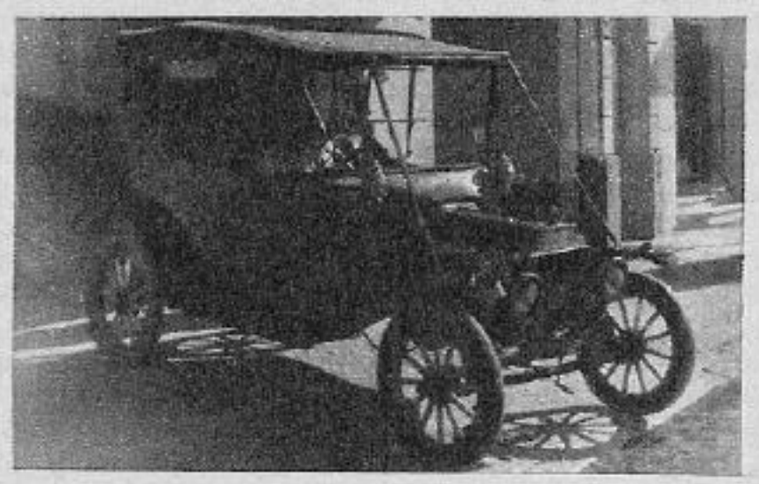
CUATRO CUBIERTAS y 4 amortiguadores de competición para Fiat 1500, vendo. Tel. 90-0879.

VENDO 1 compresor A.P., 5 caballos, seminuevo, cabezal doble; 1 elevador hidráulico A.P. de 5 toneladas; 1 bombeador A.P. de 3 caballos para lavado de coches. Tratar: tel. 80-1386 y 773-2866, Sr. Girelli.

VELERO CLASE FINN, gran oportunidad, vendo. Casco de plástico sin uso, así como orza y carlinga. Todo 0 km. Llamar a tel. 791-5955, de 20 a 23 horas. Preguntar por Ernesto.

ALFA ROMEO 1961 GIULETA SPRINT, rojo, unidad para entendidos. Vendo o permuto. Clausi y Cía., Jujuy 992.

FORD "T" 1914, reacondicionado a nuevo. Motor en ablande 95 % original. Precio:



$ 500.000 moneda nacional o mejor oferta. Luis María Campos 360, PB, Dto. F.

AUTOS A TODA PRUEBA. Torino 300S/67, extraordinario estado. Peugeot 403/62 único como 0 km. Renault 850/67, muy barato. Renault 4L/66, perfectas condiciones. Estanciera 57, impecable, barata. **Permutas y facilidades.** Promóvil Argentina SRL, José E. Uriburu 460, 3º "A", Capital Federal.

CLAUSI Y CIA. Jujuy 992. 93-6602. Edificio propio, salón de ventas lujoso, necesita urgente para exposición y su posterior venta toda la línea de autos de competición, sport y antiguos, inclusive mecánica nacional. Además, recibimos en consignación autos particulares, pick-ups y, muy especialmente, taxis.

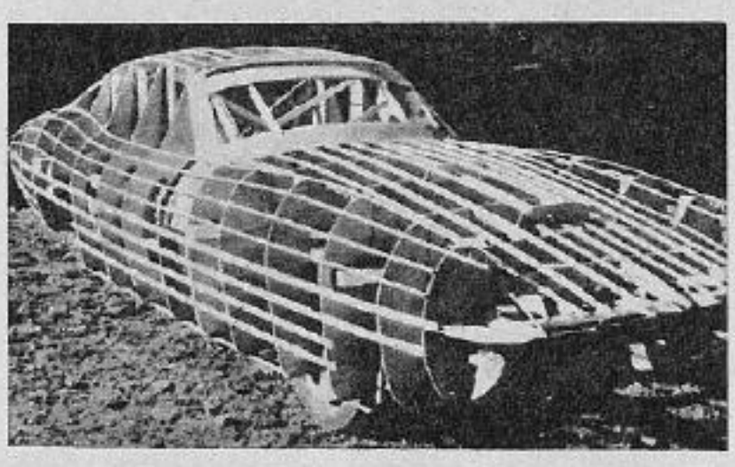
FORD F-100, 8 carburadores, preparación Faccini, especial de competición. Velocidad máxima: 280 km hora. Recibo en parte de pago auto particular. Saldo amplias facilidades. Clausi y Cía., Jujuy 992.

GEFICO (Gestoría del Automotor). Trasferencias, patentamientos, bajas CAPITAL y PROVINCIA, REDITOS, LUCRATIVAS, ESCRIBANIA, SEGUROS sin franquicia. Av. Provincias Unidas 980, Lomas del Mirador, tel. 68-7723.

TALLER "EL COPILOTO", especialidad Fiat y Torino. Mecánica general, alineadora de dirección, carburación, puesta a punto, encendido. Atendido por sus dueños (uno de ellos nada menos que el popular gordito García Hermo, acompañante de Larreta, Cóncaro, etc.), en la calle Malabia 1475, tel. 72-0718. Venga, que además somos muy simpáticos...

CUADRADO MOTOR DODGE 1934, de competición. Velocidad máxima: 180 km hora. Vendo o permuto. Clausi y Cía., Jujuy 992.

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



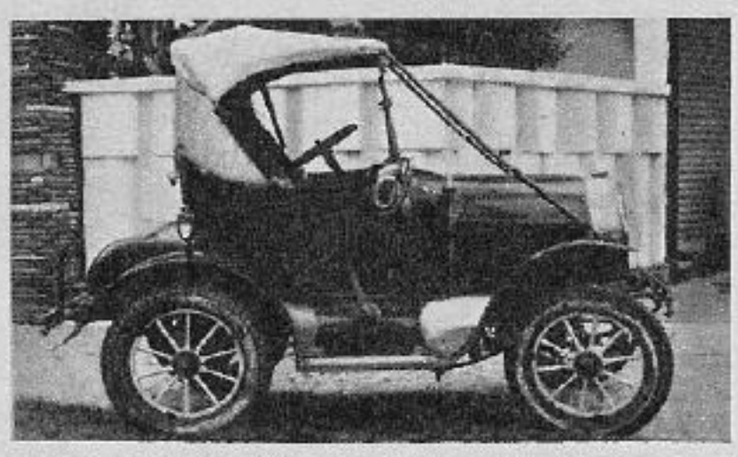
semanales enviados a domicilio se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, resistencia al avance, coeficiente de forma, problemas de sustentación, estabilidad direccional. Diseño y construcción de bastidores tubulares y monocasco. Geometría de suspensiones. Construcción de matrices y carrocerías 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.

RELOJ PARA AUTOMOVIL, recién importado. Funciona con una pila común de 1,5 Volt. Duración estimada de la pila: más de 1 año. Fácil instalación, sin cables y sin tener que hacer perforaciones en el tablero para su instalación. Llamar todos los días entre las 13 y 14.30 o después de las 18 horas, a tel. 795-8034.

RENAULT 1093, listo para competir, vende Peña HP, Remedios de Escalada. Ultima carrera, 3º en Concordia. Acepta coche particular como parte o pago total. Av. Pavón 5965, R. de Escalada, t. 241-8322.

CARLOS R. NAJURIETA, escribano. Maipú 879, piso 6º, Capital. Trasferencias. Bajas. Incorporación al Registro Nacional. CAPITAL y PROVINCIA, Bs. As. Impuesto a la tenencia. Pago de Patentes.

AUTO ANTIGUO PEUGEOT 1902, en marcha. Unico en el país, pieza valiosa para



coleccionista. Vendo. Ricambi. Huberto I 769, Córdoba.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RENAULT 1093, realizado sobre casco Renault 850 nuevo, año 1968, 2.800 km reales. Frenos de disco 4 ruedas. Todos los elementos provistos por fábrica. Cubiertas nuevas Cinturato. Listo y completo para correr. Se aceptan permutas, inclusive por más valor. Tratar: Arenas S.R.L., Concesionario Ika-Renault, calle 29 y 18, Mercedes, Prov. de Buenos Aires, tel. 2322.

TACOMETROS. Reparamos todo tipo. Venta, canje, desde $ 50 Ley 18.188. Electrónicos, mecánicos, velocímetros, equipos para rallies. Constitución 1241, tel. 27-0989.

FORD FALCON 0 Km, cupé, motor F-100, caja ZF, 4 frenos de disco. Solamente faltan radiadores e interior. Regalo en $ 9.000 Ley 18.188. Gonzalo Barceló, tel. 90-9664 y 99-2167, de 8 a 12 y de 14 a 16 horas. ¡Ojo! ¡Solamente hay una!!!

VENDO camisas, pistones, aros, cojinetes, inyectores y demás repuestos de tractor HANOMAG R 55. Muy barato. Tratar: Uruguay 1319, 3er. piso, T.E. 41-8937.

BAUFER VENDE Gran Turismo hecho a mano, 0 km, mecánica Renault, rojo, llantas y cubiertas especiales, gran performance. Tratar: Alain Baudena. T.E. 73-1078. (Apareció en lámina central de CORSA, Nº 215.)

CUPE FIAT 1500, mod. 1969, impecable estado, cubiertas nuevas, vendo urgente, $ 1.300.000 (de los perimidos). Tratar: tel. 41-8933, Sr. Willy.

AUSTIN HEALEY SPRITE M.K. II. 1100 cc. Modelo 1963, color celeste con capota azul, motor a 0 Km, tapizado a nuevo, te-



cho duro, gomas buenas (2 juegos), uno G800 (francesas). Tratar: Sr. Miguel Angel Cattáneo, Rivadavia 2057, 9º D, tel. 45-4340 (de 10 a 18 horas).

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.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

COMPRE TODOS SUS REPUESTOS A CREDITO

Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes.

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

Precios especiales a tallerista y revendedores
Envíos al interior.
Casa adherida a Créditos LONDONCAR y CITICAR

PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. PAVON 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

CUANTO CUESTAN SUS RUEDAS ?..
COLOQUE SEGURIDAD...
UTILIZANDO TUERCAS ANTIRROBOS PRODUGAN
DISTRIBUYE:
PRODUGAN S.A.
POSADAS 1209 - 2º piso
T. E. 42-5045 - CAP. FED.
PAT. 228.475

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

MAREL
ANTENAS AUTO RADIO
ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.
MAREL S.C.A.
DARWIN, 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES
BOCINAS
TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Fiat 600/770/800
VICAR S. C. A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

Para su automotor compre Ud. lo mejor
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA
GARANTIA DE UN IMPULSORES DE ARRANQUE

2 EXTRAORDINARIAS OFERTAS POR AMPLIACION DEL LOCAL DE VENTAS...
LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTAL PARA EL AUTOMOTOR
SERVICE Y COLOCACION CON GARANTIA DE FABRICA.
INSTRUMENTAL
ida

CONSOLA completa Fiat 600, con Manómetro de Aceite, Temperatura de Agua, Amperímetro y Tacómetro. $ m/n 15.000.-
Pesos Ley 18.188: 150.-

TABLERITO con Manómetro de Aceite y Amperímetro. $ m/n 1.350.-
Pesos Ley 18.188: 13,50

OFERTA LIMITADA:
ENVIOS AL INTERIOR CONTRA GIRO BANCARIO A LA ORDEN DE CASA CADI S. A. C. I.

FABRICA Y DISTRIBUYE: CASA cadi S.A.C.I.
WARNES 1055 - T. E. 55-3832 y 54-8914
BUENOS AIRES

Parabrisas CORSA correo

DE CASI TODO, UN MUCHO

de N. N., Capital Federal.

Estimados delirantes: esta carta me da la oportunidad de saludarlos a todos ustedes y además de hacerles algunas preguntitas que satisfagan mi morbosa curiosidad.

1) ¿Dónde está el otrora archiodiado Cooper-Tornado?

R) Está desarmado en el taller de Berta. Algunas de sus partes, como ser piezas de la suspensión, han sido usadas para armar el Berta F 1, "piñado" en Comodoro Rivadavia cuando era conducido por Luis Di Palma en su debut.

2) ¿Bajo qué grupo del Anexo "J" fueron preparados los Escort, Triumph, Citroën y demás aparatazos que corrieron en el Rally Londres-México?

R) Bajo ninguna especificación del Anexo J, ya que la preparación fue completamente libre. Se dio así el caso de coches que aprovecharon al máximo esa liberalidad y otros que fueron prácticamente standard.

3) ¿Cuál es el precio de un motor RF Special de la fórmula Super K?

R) La fórmula Super K es para dos motores de 100 cm³; si usted se refiere a los motores para "K", el precio está en alrededor de $ 600.— sin carburadores. El costo de cada uno de estos (por lo menos necesita dos) es de $ 130.—.

4) ¿Se puede correr en TC fórmula "A" con un Rambler Ambassador 1969? ¿Ese coche tendrá posibilidad en TC "A"?

R) Se puede. Por lo visto hasta ahora, parecería que sí.

5) Un motor F 100 equipado con un turbocompresor de los que se usan en Indianápolis, ¿cuántos HP alcanzaría?

R) Unos 420 HP, o sea un 20 por ciento más de lo que eroga sin el turbocompresor (dato estimativo obtenido con el Masomenímetro de CORSA).

6) ¿Cuál es el SP argentino más liviano y cuál en el orden internacional?

R) Berta LR. Entre los que compiten asiduamente en el orden internacional, Porsche 908.

7) ¿No les parece absurdo que a un piloto como Carlos Pairetti le hayan exigido las pruebas de suficiencia en Indianápolis, cuando su capacidad conductiva está por demás reconocida?

R) En USA, al parecer, no se dejan llevar por las capacidades reconocidas y prefieren asegurarse "de visu". A Jim Clark también le pidieron la prueba y la dio. Fue el único en toda la historia de Indianápolis que se hizo acreedor a un 100 por ciento del puntaje que se da a los corredores novatos.

8) ¿Alguna vez en Indianápolis triunfó un corredor no americano?

R) Varias veces. Ultimamente los británicos Jim Clark y Graham Hill. De los años idos (y nunca más "volvidos") le mencionaremos a los franceses Jules Goux, René Thomas y Gastón Chevrolet.

FOTOS

de Gustavo Milozzi, José C. Paz, Prov. de Buenos Aires.

Señores: lo que les voy a pedir tiene y no tiene que ver con automóviles, pero les ruego que me orienten. Desde el momento que le escribo a CORSA es evidente que me gustan los fierros, pero tengo otra pasión y a ella me voy a referir: la fotografía.

Yo quisiera que me digan cuál es el equipo básico para que un aficionado como yo a las carreras de coches pueda obtener buenas fotos. Por supuesto que no es mi intención adquirir un equipo completo como para un profesional, sino solamente una cámara que se adapte a lo que yo quiero.

R) Aunque puede conformarse con cámaras de menor precio, lo ideal para un fotógrafo aficionado como usted es una cámara de 35 mm, sistema reflex, con óptica intercambiable. Las más usadas por los fotógrafos que hacen automovilismo son las Nikon, Miranda, Asahi Pentax y Canon, lo que no quita que haya otras marcas de calidad que puedan servir a sus fines. En cuanto a lentes, lo mínimo indispensable son dos: una normal de 50 mm y un teleobjetivo de 200 mm, que es la medida más versátil para sacar coches en carrera. Otra variante es no comprar normal y adquirir solamente una lente tipo zoom de 50 a 300 mm, con lo que tendrá en una sola lente toda la gama de distancia focal necesaria para obtener buenas fotos.

PAIRETTI EN INDY

de Víctor Enrique Montángero, Capital Federal.

Señores: me dirijo a ustedes, por primera vez, con bastante desconcierto después de haber leído en el número 214 de vuestra revista el artículo escrito por el señor Juan Abraham referido a las "500 Millas de Indianápolis". En dicho artículo el lector puede encontrar una serie de disculpas (¿¿??) sobre la actuación de Pairetti, del cual yo no discuto las dotes de brillante conductor que posee. Mi desacuerdo con lo expuesto en la nota se basa en que, en mi opinión, no se puede improvisar una empresa de tamaña importancia con tan poco tiempo. Sabido es que para conseguir un buen auto en Indy es necesario comenzar a buscarlo desde el mes de diciembre, y no 45 días antes de la clasificación. Sumado a esto, debe tenerse en cuenta que los autos de mejor rendimiento mecánico son asignados a gente de gran prestigio en el ambiente.

En mi forma de ver lo acontecido, el señor Pairetti no fue burlado en su buena fe, como afirma el artículo, ni falto de ayuda por parte del jefe de mecánicos ni por parte de su manager. Su fracaso se debe a la falta de experiencia e improvisación (...) además creo que los conceptos vertidos sobre el doctor Vicente Alvarez son el resultado de un juicio temerario realizado por el señor Abraham. Este olvida hacer mención del poco tiempo de que se disponía para dar buen fin a una misión tan difícil e importante como esta. También pasa por alto lo dicho en el número 207 de CORSA, en el sentido de que el auto era un ejemplar fabricado en 1966 y que únicamente se pensó en la posibilidad de conseguir alguna máquina de reserva, que no fuera utilizada por alguna de las primeras figuras.

Me extraña sobremanera el cambio de opinión del señor Pairetti, tanto en lo referente a su equipo como a la gente del speedway.

Si bien todo lo acontecido es una gran experiencia para nuestro corredor, es importante no arriesgar el prestigio del país con empresas mal organizadas (por falta de tiempo) y con declaraciones o publicaciones posteriores que llegadas a conocer por el periodismo extranjero pueden formar un concepto equivocado de lo que en realidad somos.

Aprovecho la ocasión para felicitarlos por su revista.

R) Nuestro corresponsal en los Estados Unidos.. Juan Abraham, consideró en su nota que el responsable de que "tal irregular estado de cosas durara tanto" fue la "persona que nominalmente había viajado para velar por los intereses de Pairetti y Canal 9, el doctor Vicente Alvarez". Si tal afirmación, como las restantes que usted cuestiona, le merecen el juicio de "temerarias", es su manera de encarar el problema. No queremos entrar en polémica. Pero hay una evidente contradicción, pues cuando usted opina que el fracaso se debió a la falta de experiencia, improvisación, falta de tiempo material, y cuando habla de empresas mal organizadas, está acusando también al doctor Alvarez, que en su carácter de conocedor de Indianápolis y manager de la excursión tendría que haber previsto todo eso. Por otra parte, en una carrera de autos, por más Indianápolis que sea, no se pone en juego el prestigio del país. Y si lee atentamente en el Nº 215 (pág. 218), verá que la impresión que causó Pairetti entre los americanos fue inmejorable, tanto que como dice nuestro corresponsal, Parnelli Jones estaría interesado en establecer algún contacto con Pairetti para las "500" de 1971.

MOTOS

de José Oal, Rivadavia, Mendoza.

Señores: quisiera que me contestaran las siguientes preguntas, dentro de vuestras posibilidades:

1) ¿Qué diferencias hay entre los siguientes tipos de motocicletas: Speedway, Motocross, Scrambler, Trial, Turismo y Sport?

R) Los cuatro primeros tipos corresponden a motocicletas diseñadas para usos específicos. Por si no lo sabía, speedway es la especialidad que se practica en pistas ovales de tierra (también de césped) en carreras de muy corta duración. Las motos de speedway poseen cuadros muy sencillos pero resistentes, sus motores tienen altísima compresión y trasmisión superreforzada. Las motos de trial, motocross y scrambler sirven para competencias fuera de carreteras, o sea en terrenos abruptos. Se destacan en ellas las horquillas de gran recorrido y sus ruedas de apreciable diferencia de diámetros, además de sus neumáticos de "pancitos" para asegurar tracción en la tierra. La moto de turismo es la destinada al uso común de calle, así como la de sport, con la diferencia de que esta última agrega detalles que le dan cierta reminiscencia de moto de competencia de velocidad.

2) ¿Se pueden adquirir en Buenos Aires motores de moto de 150 a 250 cm³? ¿Qué marcas y de qué precio?

R) Los fabricantes de motos no venden motores sueltos. Tendría que ver algún motor usado. Le aconsejamos ponga un Corsiticado pidiendo motores de moto. Seguramente tendrá respuesta positiva.

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

Salió primero.
Sigue primero.

cicero publicidad

FATE RADIAL
Rinde 100.000 Km. Economiza nafta.

Construcción radial significa:

Telas que no se cruzan (radiales): Más flexibilidad. Mejor comportamiento en curvas y rectas.

Sunchos absorbedores: Más resistencia al impacto frontal. Marcha más suave (más fácil para el motor). Más agarre al pavimento, aun mojado.

Primer neumático radial producido en el país.

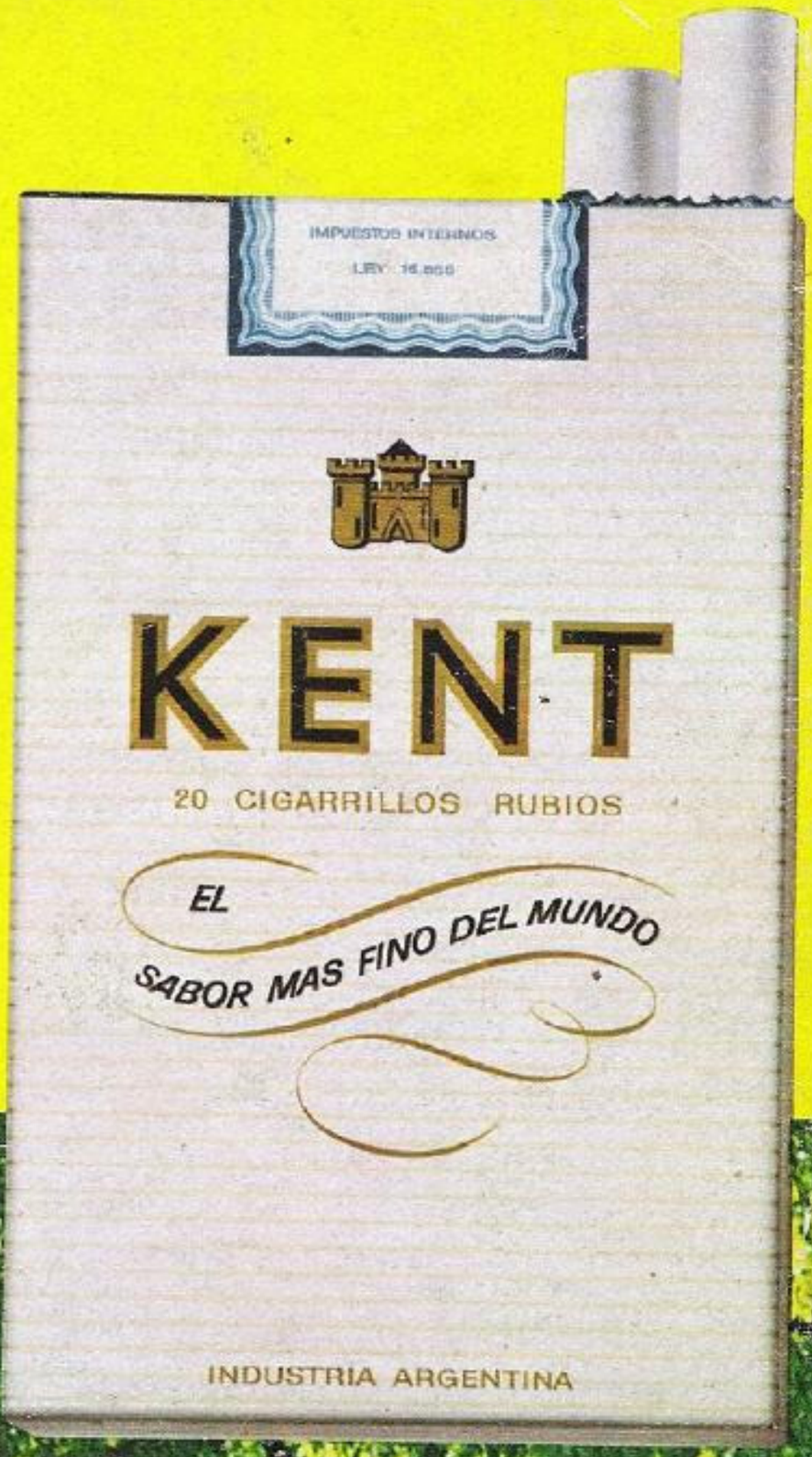
fate O

El neumático argentino.



Para los que tienen riqueza por fuera
y por dentro y pueden disfrutar
plenamente lo que la vida ofrece,
para ellos . . .

faltaba Kent.



Para gente que ya lo tiene casi todo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com