$ 100 $1

N° 240

CARS

Del 24 al 30 de noviembre de 1970

TODO SOBRE EL CAMPEONATO MUNDIAL 1970

ROAD TEST: CUPE DODGE V8

Las revistas de Mauro

Desperécese habitando un Renault 6

Generoso. Muy habitable. Piso liso. Sin túneles ni pasarruedas. Buen lugar para estirar las piernas, desperezarse. Y llegar al fin del camino despreocupado, disfrutando la compañía de un motor alegre y confiable, la suavidad y seguridad de un andar excepcional.
Si Ud. no lo conoce todavía, converse con su concesionario IKA-RENAULT.

Otros datos que importan:
—motor de 4 cilindros, 5 bancadas. Válvulas a la cabeza.
—1118 cc. y 51 HP/5.500 r.p.m.
—caja de cuatro marchas totalmente sincronizadas.
—radio de giro: 5 metros.
—carrocería de doble panel.
—con el nuevo proceso de pintura y protección total por inmersión.

RENAULT 6 es un producto
IKA RENAULT





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 240. Del 24 al 30 de noviembre de 1970

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

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

CORSA

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

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

EDITORIAL

LA SEGURIDAD EN EL TRANSITO

La catástrofe del arroyo Leyes es un hecho dramático, tremendo, que ha alcanzado ribetes de tragedia dantesca y que nos fuerza a apartarnos de nuestro enfoque habitual.

Es nuestra obligación, como periodistas especializados en el tema, ya que CORSA es una revista integral del automovilismo y en consecuencia estrechamente ligada a los problemas del tránsito urbano y carretero, que debemos hacer una seria reflexión sobre este hecho que ha conmovido a nuestro país.

Estamos muy de acuerdo con la actitud tomada por las autoridades provinciales y nacionales al tomar conocimiento del accidente. Estamos muy de acuerdo con que el gobernador de la provincia se haya hecho presente para visitar a los sobrevivientes, haya tomado contacto con los familiares de los muertos, haya ido al lugar del hecho para observar personalmente los trabajos de rescate de los cadáveres. Estamos muy de acuerdo con todas las molestias que se tomaron los funcionarios locales en organizar las tareas de rescate del omnibus del fondo del arroyo y con la celeridad con que se efectuaron. Estamos muy de acuerdo con todas las adhesiones al duelo, la suspensión de actos públicos, los decretos de duelo, etc. etc.

Pero ¿alguna de la autoridades competentes tomó conciencia y dedicó una ínfima parte de su tiempo y trabajo para crear de una vez por todas el dispositivo que asegurará un mínimo razonable de seguridad actualizado de acuerdo con las circunstancias actuales para los usuarios de los medios de transporte automotores?

Lamentablemente reaccionamos siempre tarde y elevamos nuestro grito al cielo cuando ya sucedieron hechos que no debieron suceder. Por eso es que definitivamente las autoridades deben tomar conciencia del grave problema de la falta de una reglamentación racional y eficaz que regule el funcionamiento de los medios de transporte afectados al servicio público, ya sea urbano o interurbano.

No existe en nuestro medio ninguna reglamentación racional y funcional que, por ejemplo, exija mínimos de seguridad para los equipos utilizados en el transporte y los chequee y supervise periódicamente para comprobar su perfecto estado de operatividad.

Para muestras vaya un botón: bástenos echarle una mirada a los neumáticos de los taxímetros que circulan en nuestra ciudad para constatar que a una enorme mayoría "se le ve el aire con que están inflados".

En países europeos se les exige para circ-circular un perfecto estado de las cubiertas con profundidades mínimas de dibujo —y esto vale no sólo para los taxímetros o vehículos de transporte colectivos, sino también para los particulares.

Ni qué hablar del estado calamitoso de las suspensiones (preferentemente trenes delanteros) de muchos vehículos que prestan en nuestras calles sus servicios profesionales. ¿Cuántos colectivos se ven con puntas de eje rotas?

Tampoco en lo referente a las aptitudes de los conductores de vehículos de transporte se lucen nuestras reglamentaciones. Ninguna cumple racionalmente con mínimos lógicos que aseguren aptitudes psicofísicas coherentes y adecuadas a los choferes de omnibus que tienen en sus manos la responsabilidad de setenta vidas. Ni qué hablar del caso de los choferes de colectivos urbanos, que además ven afectadas sus condiciones conductivas precarias en muchos casos, por exceso notable en sus horarios de labor.

Resumiendo, creemos que ha llegado la hora en la cual las autoridades nacionales intervengan para poner orden en este delicado problema del tránsito urbano y especialmente interurbano. Se debe —sin falta de tiempo —crear un dispositivo que establezca normas de seguridad operativas **actualizadas** para los equipos utilizados y se verifiquen inspecciones conscientes y periódicas de los mismos. Ya ha llegado el momento de aplicar una reglamentación sobre neumáticos similar a las vigentes en Europa para todos los automotores.

Se deben revisar a fondo las exigencias —tests—, exámenes, etc., que deben cumplir quienes pretendan obtener licencias de conductores profesionales de vehículos de transporte colectivos, especialmente para aquellos que deban hacerlo en líneas de transporte interurbano. En una palabra, quienes tienen la responsabilidad de llevar en sus manos decenas de vidas deben estar capacitados psiquica, física y técnicamente para hacerlo.

También las autoridades de Vialidad o quienes fueran deben tomar las medidas tendientes para evitar que se produzcan hechos inexplicables como el producido en el puente sobre el arroyo Leyes.

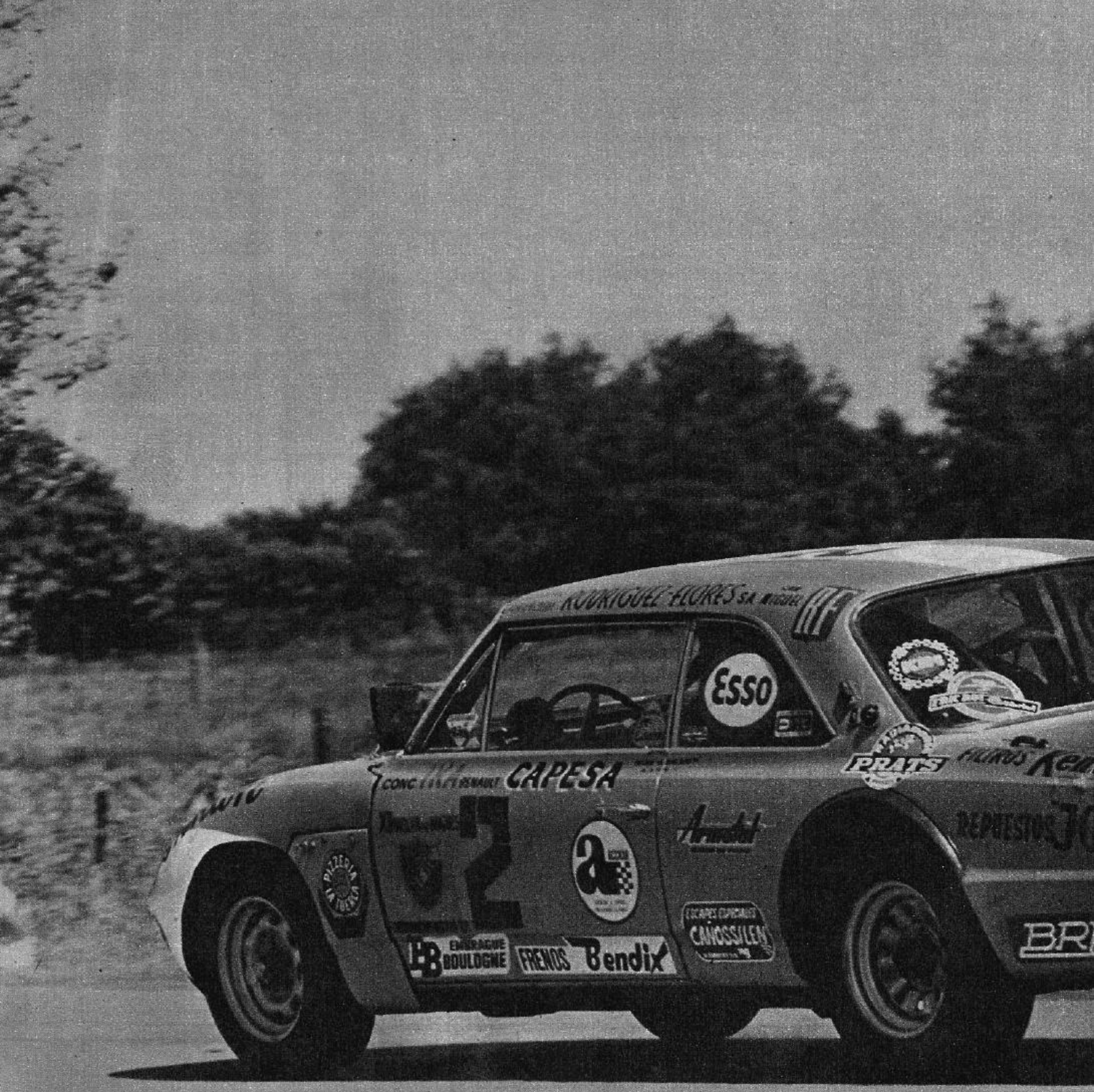
La débil baranda del trágico puente jamás hubiera podido impedir que el ómnibus cayera al arroyo. Lo lógico hubiera sido la existencia de un sólido guard rail calculado como para soportar incólume el impacto de cualquier vehículo, por grande que fuera, descarriado por una emergencia. Como vemos, hay muchos aspectos que revisar. Las autoridades a quienes corresponda deben ponerse de inmediato en la tarea.

Impedir que se repita la tragedia del arroyo Leyes es premio más que suficiente para cualquier desvelo.

G. M.

TC "A" EN HUGHES

MALNATTI: POR



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL CAMPEONATO



La de Hughes fue la última de la carreras cortas de la temporada. Malnatti consiguió nueve puntos que le posibilitan pelear el campeonato con Di Palma en el G. P. Segundo fue J. P. Machado

por: El Colorado y el Caudillo fotos: El Poeta

Malnatti dobla en busca de los puntos necesarios para poder pelear por el campeonato. Ahora la incógnita se traslada al Gran Premio. Esperar para saber.



Juan Rubén Machado alcanzó un elaborado segundo puesto. La mecánica de Berta fue factor determinante.

El Hughes Fútbol Club tuvo finalmente su postergada carrera el domingo pasado. Tal como estaba previsto, el circuito que se utilizó para la oportunidad es el ya tradicional trazado santafesino de 142,430 kilómetros que fue recorrido en cuatro oportunidades para totalizar los 569,720 totales.

Si bien este tipo de dibujo contribuye a que haya una mayor seguridad por el hecho de que al ser tan extenso no se produzcan aglomeraciones de gente, insistimos en que adolecen de una falla fundamental. Es que la emoción de la carrera deja de ser un espectáculo visual en un ochenta por ciento para convertirse en algo estrictamente auditivo (las radios). Sucede que apostarse tres o cuatro horas (en el mejor de los casos) al costado de la ruta para tan sólo ver pasar cuatro veces a las máquinas se torna un tanto pesado. El espectáculo carece de continuidad. No dudamos que la variante que días pasados utilizó el Automóvil Club de Pergamino es la ideal. Claro está que no todos los clubes cuentan con combinaciones de rutas que permitan hacer lo mismo o parecido.

Cayeron todos los records de la categoría con respecto a inscriptos. Sesenta fue la cantidad, de los cuales fueron de la partida cincuenta y uno. Esto confirma ya sin ninguna duda que el TC Fórmula "A" "es", abandonó ya su primer período de desarrollo y prueba. En lo que va de su primer año alcanzó a ser la categoría que más autos posee. A no dudar, el año próximo esa cifra alcanzará el centenar. Independientemente de cualquier tipo de apreciación nadie puede dejar de reconocer que ese solo hecho resulta más que auspicioso para el automovilismo, sobre todo en esta época de vacas raquíticas por la que está pasando la actividad..

Sin duda esta es también la categoría que permite la aparición de nuevas figuras. Las últimas carreras lanzaron nuevos nombres como el de Rubén Lence o Fran-

→

cisco Espinosa quienes por lo menos tuvieron la oportunidad de poder demostrar sus cualidades y la de sus medios mecánicos. Es un poco "el automovilismo al alcance de todos". Como estaban las cosas se hacía cada día más difícil el surgimiento de nuevas figuras, ya fueran pilotos o preparadores.

Malnatti logró su tercera victoria del año con la que se puso nuevamente a tiro de Luis Di Palma en la lucha por el Campeonato. La incógnita quedará totalmente devalada en el Gran Premio, el mes próximo, que será la última carrera del año.

El triunfo de Malnatti fue inobjetable ya que desde los primeros parciales se ubicó en la delantera. Solamente le salió al paso en determinado momento Jorge Cupeiro que de haber durado le podría haber hecho sombra. También fugazmente apareció en punta Francisco Espinosa. Pero en lefinitiva el ritmo parejo y regular de don César se impuso sin dificultades. Sin duda D'Angelo atiende uno de los motores más veloces de la categoría.

Tornado sigue demostrando que tiene la verdad. Dodge, cada vez más cerca, no recibe la porción de buena suerte que está necesitando para obtener resultados. Por el lado de Chevrolet por el momento hay un solo nombre: Cupeiro. Lo mismo ocurre con el óvalo a quien pugna por sacarle las papas del horno Cachito Matías.

En general la balanza se sigue inclinando hacia el lado positivo. El período de gestación se cumplió satisfactoriamente, la categoría ya va tomando imagen propia. El año se dará por finalizado luego del Gran Premio, el 20 de diciembre. Sin esperar a que la actividad de la temporada termine se puede adelantar que la categoría es un éxito. Se pueden oponer muchos argumentos pero no hay que olvidar que existe una verdad irrefutable: **lo que le gusta a la gente es bueno, con todos sus defectos.** El deber es mejorarlo.

MALNATTI Y CUPEIRO COMO EN LA GUERRA....

...así fue cómo se dieron de salida nomás. Segundos de diferencia y una performance muy pareja entre el Torino de don César y el Chivo del Gallego. Pero al cumplirse la primera vuelta la verdad definitiva se supo: Malnatti en punta con 10s 9/10 sobre el celeste Chevrolet de Cupeiro. A 6 segundos de éste el Dodge de Cacho Fangio, que ni se imaginaba que andaba tan bien porque el auto no tiraba. **"Esto indica que hay muchos que mienten acerca de velocidades... si no yo no podía estar tercero en la primera vuelta"** —nos diría más tarde "Cacho" mientras descargaba su mufa en el parque cerrado—. Cuarto a 11 segundos de Cacho y a 27s de Malnatti la Liebre de Gastón Perkins pero no por mucho tiempo. Unos kilómetros más allá el Flaco se quedaba a pie por un pistón caprichoso y se acababa su carrera a menos de una hora del comienzo. Ya quinto estaba el casi-debutante Francisco Espinosa ante la alegría de sus amigos que deambulaban por los palcos de transmisión. Atrás seguían muy juntos todos: Machado, Tempone, José Manzano, Scaramella, "Larry" y Raúl Libera con "Tarzán" Carrizo en el asiento de la derecha.

Ya Di Palma comía asado con algunos espectadores hospitalarios...

EN CHAPUY CUPEIRO, Y DESPUES ESPINOSA... FINALMENTE MALNATTI

Cuando los muchachos llegaron a la curva de Chapuy, el Gallego venía en punta con 10s de ventaja sobre Cacho Fangio y Malnatti que igualaban la segunda posición. Cuando pasaron por segunda vez el puntero no era ni Cupeiro, ni Malnatti... ¡Francisco Espinosa! para asombro de todos. Por supuesto la diferencia se debía a su no detención en abastecimientos en tanto don César y Cupeiro lo habían hecho ya. De todos modos eso indicaba la velocidad del Torino del chacabuquense Espinosa. 46 segundos detrás estaba Malnatti y detrás Tempone, Cacho Fangio, Cupeiro con problemas de diferencial o caja (ni ellos mismos sabían), Libera, "Larry", Scaramella y Machado.

Poco más allá (en Chapuy) Espinosa había desaparecido y se metió en una estación de servicio, (¿Nafta o qué?). Malnatti ya tenía 42s a su favor con respecto a Cacho Fangio y tercero Tempone aunque tampoco le duraría mucho al marplatense su alegría porque la junta de la tapa lo dejó tirado un poquito más allá. Machado entonces pasó a ser segundo (mecánica Berta) y "Larry" cuarto.

Durante los últimos kilómetros que confirmaron el último giro hubo novedades en todas las posiciones menos en la de Malnatti. Cacho Fangio sin nafta al igual que "Larry", que perdió un puesto a manos de Del Vitto. Machado quedó segundo cómodo y a tres minutos largos de Malnatti. Valsagna quinto y Alesina sexto en su mejor actuación del año con otro motor del mago Oreste que dejó chocho al comandante de Austral. **"Tiene como siete mil kilómetros recorridos y no lo toqué para nada... es sensacional"** —nos dijo el piloto de los BAC— One Elevan con una sonrisa amplia en Hughes. Así terminó la carrera.

CHIMENTOS DE JIUGS

Gastón Perkins pasó bien ubicado en la primera vuelta (estaba cuarto en la general) pero poco después de cumplirla y ya sobre la Ruta 8, se rompió un pistón. **"El auto andaba bien, tiraba 5.800 vueltas y estábamos cuartos, de lo que se desprende que los demás no andan mucho más"** contó Jorge Jareño con casco en mano cuando ya habían abandonado.

Poco antes de largarse la carrera, faltando poco menos de diez minutos para la bajada de bandera, alguien nos dijo muy sentencioso: **"Escuchá... el único motor que está en marcha y acelerando constantemente es el de Luis Di Palma... siempre larga con 100º de temperatura, no entiendo".**

Cuando la Liebre de Luis se puso en el lugar destinado a la partida y mientras aceleraba en forma intermitente, empezó a salir vapor por todos lados. Fácilmente perdió unos seis litros de agua y así largó porque ya no había tiempo de nada. Pocos kilómetros más adelante una manguera de agua lo dejaba tirado. ¿Habrá sido por la recalentada previa? Eso no importa, pero lo que nos dejó atónitos fue el hecho de que "alguien" lo predijo diez minutos antes de que se largara la vuelta de Hughes.

Por fin pudo debutar **Amadeo Carrizo** en TCFA como acompañante del marplatense **Raúl Libera.** Se quedaron en la segunda vuelta cuando marchaban en puestos de vanguardia.

"Laucha" Ríos: **"Estamos experimentando algunas cosas en el motor Chevrolet para TCA y creo que hoy vamos a andar bien. El año que viene se va a llegar a andar a velocidades cercanas a los 235 km/h... no te quepa duda".** No lo dudamos. ¿Nuevamente se limitará la cilindrada?

No largó **Juan Manuel Bordeu.** Se lo vio a las nueve de la mañana pasar en sentido contrario a la carrera haciendo la clásica "tiradita" pre-carrera. No volvió más por esos pagos.

Gran caballero resultó ser el **Gallego Cupeiro.** En Hughes nos enteramos que la gorra tipo Jackie Stewart que usa como si fuese un elegante adminículo tiene que ser usada por uno de los mecánicos mientras -l está corriendo. Por otra parte, el Laucha Ríos tuvo que reventar de calor envuelto en una campera que Jorge cree que tiene poderes "anti-mufas". No tuvo suerte, ni le sirvieron las cábalas... paró antes de romper la caja o el diferencial, pues uno de los dos elementos se estaba "agarrando".

Cacho Fangio: **"Tengo tanta suerte que el día que largue yo solo, alguien se va a equivocar y voy a salir segundo..."**

Piruetas importantes fueron las que hizo **Roque Boyle** con su Torino (motor de Gastón Perkins). Tocó un par de cubiertas en una curva veloz y el coche se le cruzó totalmente... dio varias vueltas sin consecuencias personales, pero sí para el Torino.

Rogelio Scaramella tuvo problemas de platinos en toda la carrera. En la última, para rematar, paró cuatro veces. Ha confirmado su participación en el GP para TCA.

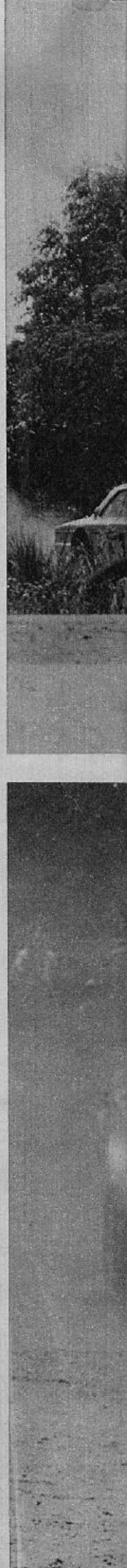
Alberto Rossi no usa más trompa aerodinámica en su cupé Fiat 1500. Le quitaba 400 vueltas (¿?). El motor que corrió en Hughes lleva tres carreras encima y no ha acusado fatiga alguna. Recién →

Arriba derecha: "Cacho" Fangio dobla seguido por Jorge Cupeiro. Los dos tuvieron inconvenientes. "Cacho" consiguió llegar aunque retrasado

El comandante Alesina logró vencer la racha. Anduvo sin ningún problema, terminó sexto. También Berta parece que fue el motivo determinante.

Derecha centro: A "Larry" es la tercera carrera consecutiva que le ocurre algo imprevisto. Esta vez se quedó sin nafta. De cualquier forma fue cuarto. Su auto evidentemente está para más.

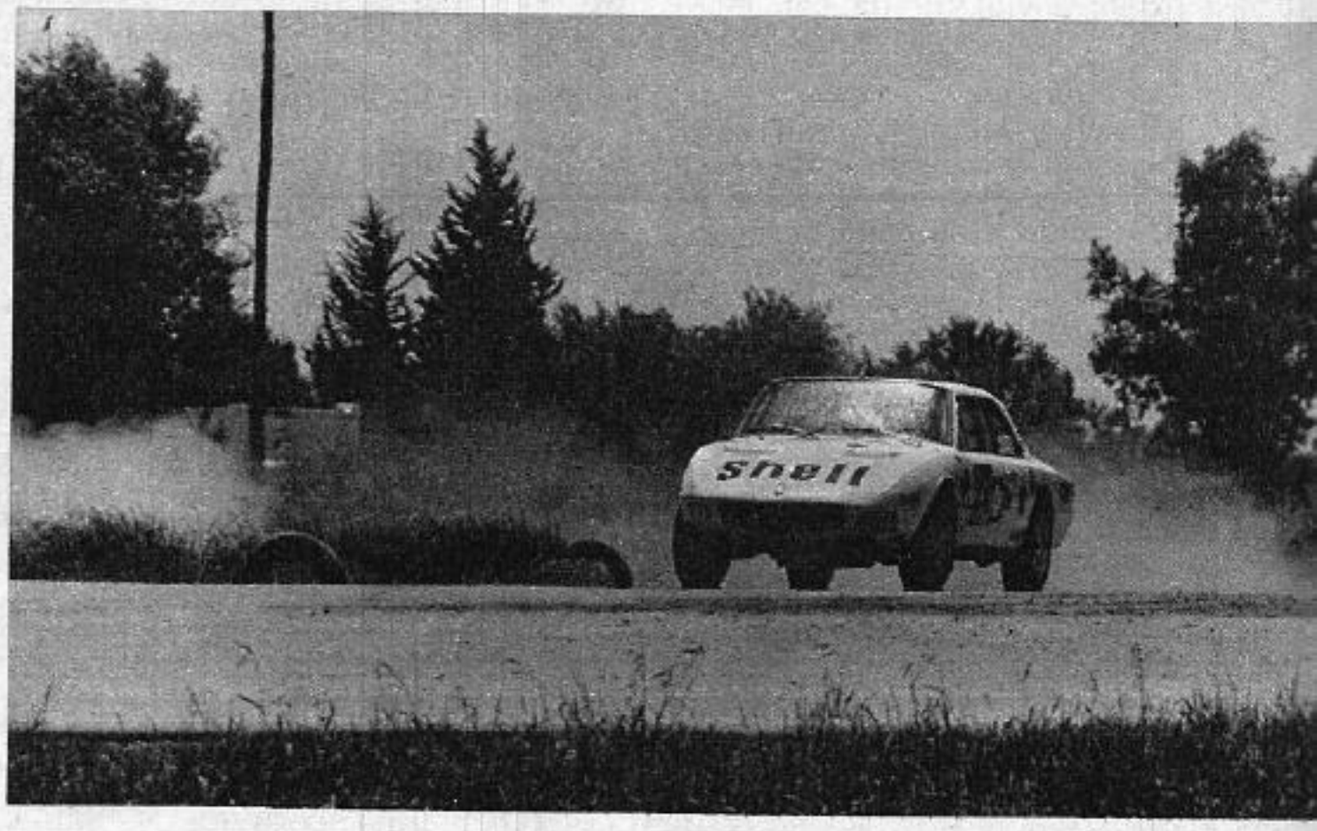
Al acompañante de "Cacho" Fangio no hubo forma de convencerlo de que es mucho más cómodo correr sentado en la butaca.

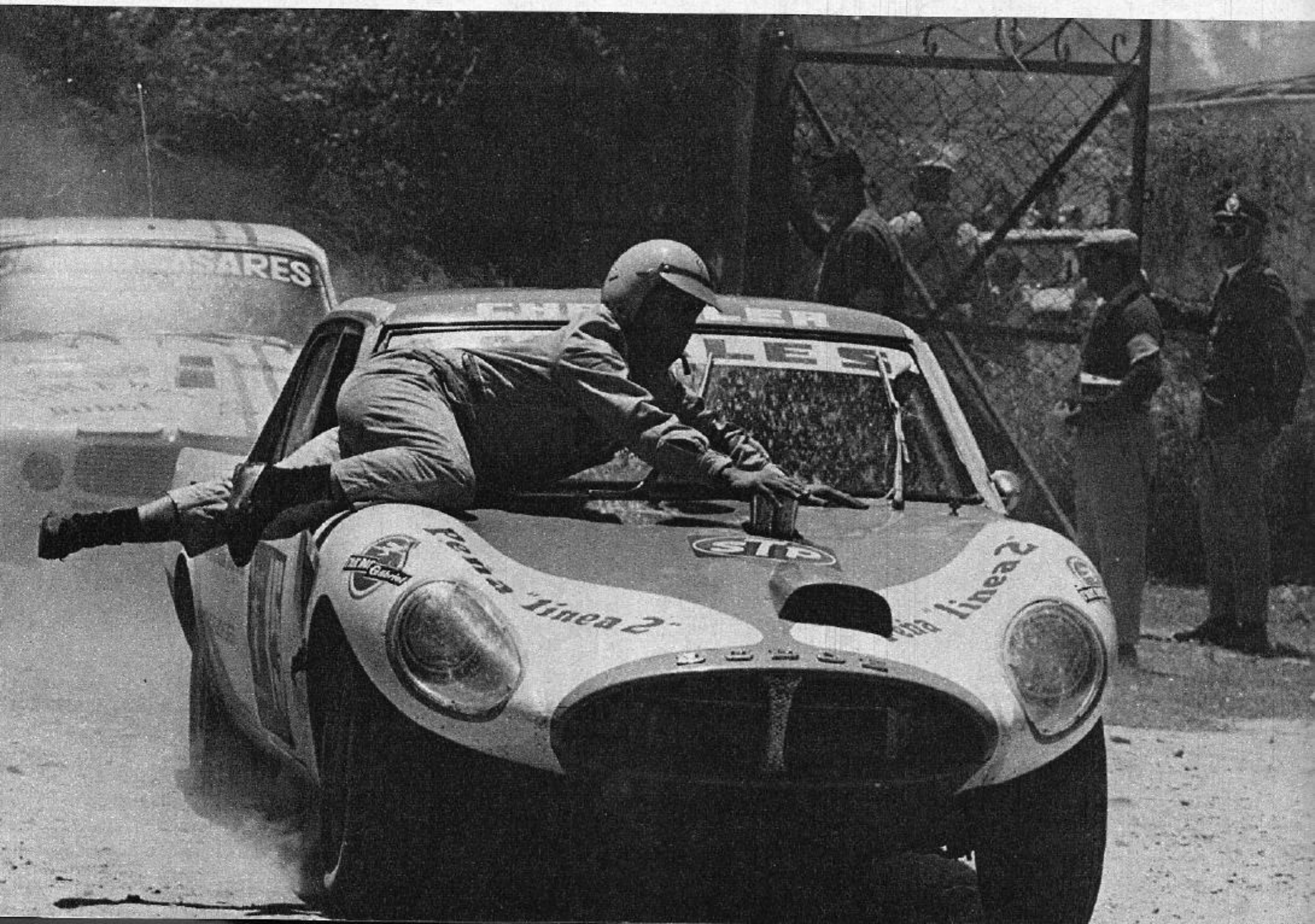


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com






Shell


Pepsi linea 2

en 1971 debutará con el Dodge.

Buena actuación la de **Juan Roberto Machado** (viejo tecefsta de San Antonio de Areco) con su Torino cuatro puertas. Pese a que insiste desde hace mucho tiempo en TCA, nunca había podido arrimar. Esta vez tuvo motor de Berta y don "Tubo" Machado estaba feliz.

Rubén Lence, la revelación de Pergamino por su tercer puesto que indicaba excelente preparación mecánica, tuvo inconvenientes esta vez. El auto no andaba lo mismo... unas 300 vueltas menos, debido a que la tapa de cilindros de Pergamino se fisuró y tuvo que colocar otra con válvulas chicas. Para el GP irá con motor nuevo.

El amigo **Abby Apkarian** sufrió un violento accidente con su cupé Fiat. Aparentemente se le habría trabado el acelerador a fondo y no pudo sortear una "S". El coche volcó de trompa y cola. Afortunadamente —según nos informaron en la Clínica Centro de Pergamino el domingo a las 19,30 hs.— su estado es satisfactorio. Un golpe fuerte en hombro y cintura pero sin lesiones de importancia. El martes será trasladado a Buenos Aires. CORSA le desea una prontísima recuperación al amigo Abby.

Cacho Fangio estaba indignado consigo mismo en el parque cerrado de Hughes. **"Me quedé sin nafta a 30 kilómetros de la llegada y le saqué a una camioneta particular con un cubetera... seguimos y cargamos en una estación de servicio, pero como había chupado la basura del fondo del tanque se tapó una boca del carburador y para que el coche no fallara mi acompañante se bajó y se tiró arriba del capó tapando la boca que faltaba... así llegamos, la gente no lo podía creer... ¡Imaginate!... a 130/140 km/h. y con un tipo tirado sobre el capó".** Pudo ser segundo cómodo.

Se anunció que faltaban cinco minutos para largar y el **Gallego Cupeiro** mientras se abrochaba el casco exclamó en voz alta y con sorna: **"¡Bueno!... vamos a trabajar un poquito..."**. Muy graciosito.

Antonio Tempone abandonó frente a los palcos al cumplir el tercer circuito. Causa: junta de tapa de cilindros.

Carlos Onainty, asiduo concurrente a pruebas de TCA con cupé Fiat está preparando un Chevrolet con motor 194 pulgadas. Debutará con él la próxima temporada.

"Larry": **"Es una barbaridad. Paré en la segunda vuelta a cargar nafta y resulta que me quedo cuando faltaban unos kilómetros para llegar, un poco más allá de Firmat. ¿No podía ser? Sin embargo fue así. En lugar de llenarme el tanque parece que se ahogó y creyeron que estaba al tope. ¡No puede ser! Estoy con una mufa..."**. Se notaba.



LOS MEJORES DE CADA VUELTA

PRIMERA VUELTA:

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	César Malnatti	43m03s
2º	Jorge Cupeiro	43m13s9
3º	"Cacho" Fangio	43m19s1
4º	Gastón Perkins	43m30s3
5º	Espinosa	43m44s8

Promedio del ganador: 198,500 km/h.

SEGUNDA VUELTA:

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	Espinosa	42m38s1
2º	Antonio Tempone	43m37s
3º	César Malnatti	43m52s
4º	"Cacho" Fangio	44m18s9
5	Eduardo Volpicina	44m44s1

Promedio del ganador: 200,44 km/h.

TERCERA VUELTA:

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	César Malnatti	42m47s8
2º	"Cacho" Fangio	43m07s1
3º	Juan R. Machado	43m26s4
4º	Antonio Del Vitto	43m48s2
5º	"Larry"	43m53s1

Promedio del ganador: 197,387 km/h.

CUARTA VUELTA:

Pos.	Piloto	Tiempo
1º	César Malnatti	43m01s3
2º	Juan R. Machado	43m11s3
3º	Antonio Del Vitto	43m37s1
4º	Carlos Alesina	44m40s
5º	Edison Valsagna	46m47s9

Promedio del ganador: 198,639 km/h.

INTERLAGOS PARA LOS BRASILEROS

A las 12 del mediodía del domingo, la bandera a cuadros cayó sobre el capot del Alfa Romeo GTA de la pareja brasileña constituida por Abilio y Alcides Diniz, dando por finalizada de esa manera las 1.000 Millas de Interlagos en San Pablo, Brasil, con la participación de autos y parejas de Brasil, Portugal e Italia. El "cuco" de la carrera fue de entrada el Ferrari 512-S de los italianos Conrado Manfredini y Giampaolo Moretti quien punteó durante gran parte de la carrera. Sin embargo, a media carrera debió detenerse por problemas en el motor, lo que lo hizo perder muchas vueltas. Cuando salió nuevamente a la pista, estableció el record de vuelta con 2m58s5 bajando en 13 segundos el record anterior en poder de Emerson Fittipaldi.

Poco a poco la performance



1º	Abilio Diniz - Alcides Diniz	Alfa Romeo G. T. A
2º	Mario Olivetti - José Morais	Porsche 910
3º	Carlo Facetti - Giovanni Alberti	Alfa Romeo P. 33

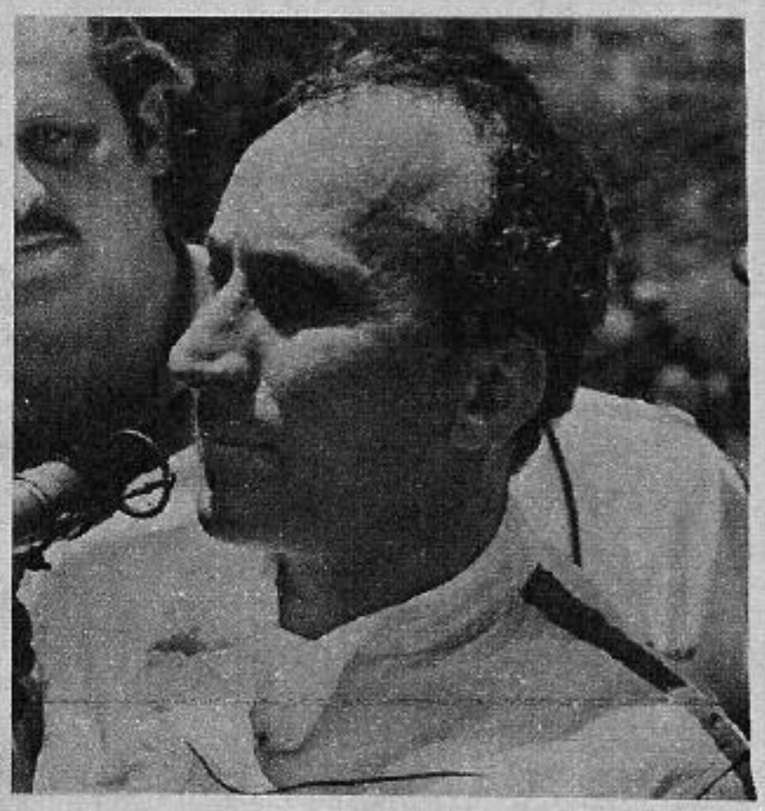
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Espinosa consiguió el record de vuelta. Llegó en un momento u ubicarse primero.



Del Vitto consiguió tres puntos paar el campeonato. Regularidad que rinde sus frutos.



Eduardo Volpicina esta vez fue octavo. Tuvo dos despistes que lo retrasaron considerablemente.

GLORIA DEL PASADO... HOY

Boquiabiertos usuarios de la ruta 2 se refregaban las manos por la cara para convencerse de lo que veían. No todos entendían, lógicamente, que allí se podía ver, todos juntos, a un Jaguar 100 millas, a señoriales Rolls Royce al lado de verdaderos pura sangre de carrera, a coches representativos de lo mejor de una época que reunidos por el Club de Automóviles de Colección partieron en caravana desde Buenos Aires hacia Mar del Plata. Pero todos gozaron el espectáculo.

Sin embargo el climax se produjo en el camino que une Mar del Plata con Miramar. Allí la caravana lució en todo su esplendor para culminar en un verdadero éxito este esperado encuentro de tantos coches lindos que hay en nuestro país.

Se vieron autos de calidad, niñas importantes y anécdotas dignas de ser contadas. El Jaguar 100 millas, el Delahaye Le Mans y la trompa del Lagonda Rapide que aparecen en la foto son apenas una mínima imagen de lo que se vivió. Por eso volveremos la semana que viene con todo lo visto en esta caravana de autos de colección que alcanzó un nivel internacional similar al de las grandes reuniones de este tipo que se realizan en Estados Unidos o Europa.



de la poderosa Ferrari fue mermando hasta que se verificó su retiro definitivo. Ya de mañana, un coche que circulaba en carrera por frente a las tribunas, atropelló un espectador que se cruzó para ver un auto que había volcado en el lado opuesto.

El Alfa Romeo 33 dos litros de Carlo Facetti-Giovanni, arremetió en un momento dado para tratar de conquistar la punta, pero debió resignarse a mantener su tercera posición segura, ya que el auto no rendía lo suficiente. Tampoco brilló durante la carrera, el Abarth 2000 que con un equipo de pilotos italianos hiciera un brillante papel en la clasificación. Finalmente, el Alfa Romeo GTA pudo pasar al frente y mantenerse en esa posición hasta la finalización de la carrera. El Porsche 910 del equipo brasilero Olivetti-Morais se clasificó segundo en una tarea aprobada por la tribuna.

XI VUELTA DE HUGHES

22/11/'70 - Hughes Foot-Ball Club - 4 vueltas al circuito de 142 km

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts
1º	2	César Horacio Malnatti	Torino	2h52m54s4	4
2º	22	Juan R. Machado	Torino	2h56m24s	4
3º	10	Antonio Del Vitto	Torino	2h59m57s1	4
4º	60	"Larry"	Torino	3h 27s2	4
5º	35	Edison Valsagna	Torino	3h 1m 5s3	4
6º	18	Carlos Alesina	Torino	3h 1m47s	4
7º	40	Norberto Rondelli	Torino	3h 3m28s9	4
8º	6	Eduardo Volpicina	Torino	3h 3m47s	4
9º	15	Oscar Fangio	Dodge	3h 6m20s9	4
10º	17	Rubén Lence	Dodge	3h 6m24s9	4
11º	9	Rogelio Scaramella	Torino	3h 7m22s7	4
12º	20	Alberto Rossi	Fiat	3h11m12s8	4
13º	23	Antonio De Maio	Torino	3h11m15s	4
14º	39	Alberto Eusevi	Fiat	3h13m14s5	4
15º	50	Eloy González	Chevrolet ...	3h23m 7s6	4
16º	59	Héctor Pietracupa	Dodge	3h32m18s9	4
17º	31	José Manuel Faraoni	Torino		3
18º	4	Antonio Oscar Tempone	Torino		3
19º	29	Cayetano Salatino	Torino		3
20º	41	Oscar Grilli	Chevrolet ...		3

PROMEDIO DEL GANADOR: 197,506 km/h.

RECORD DE VUELTA: Juan R. Machado en la 3ª con 42m26s4 a un promedio de 201,240 km/h.

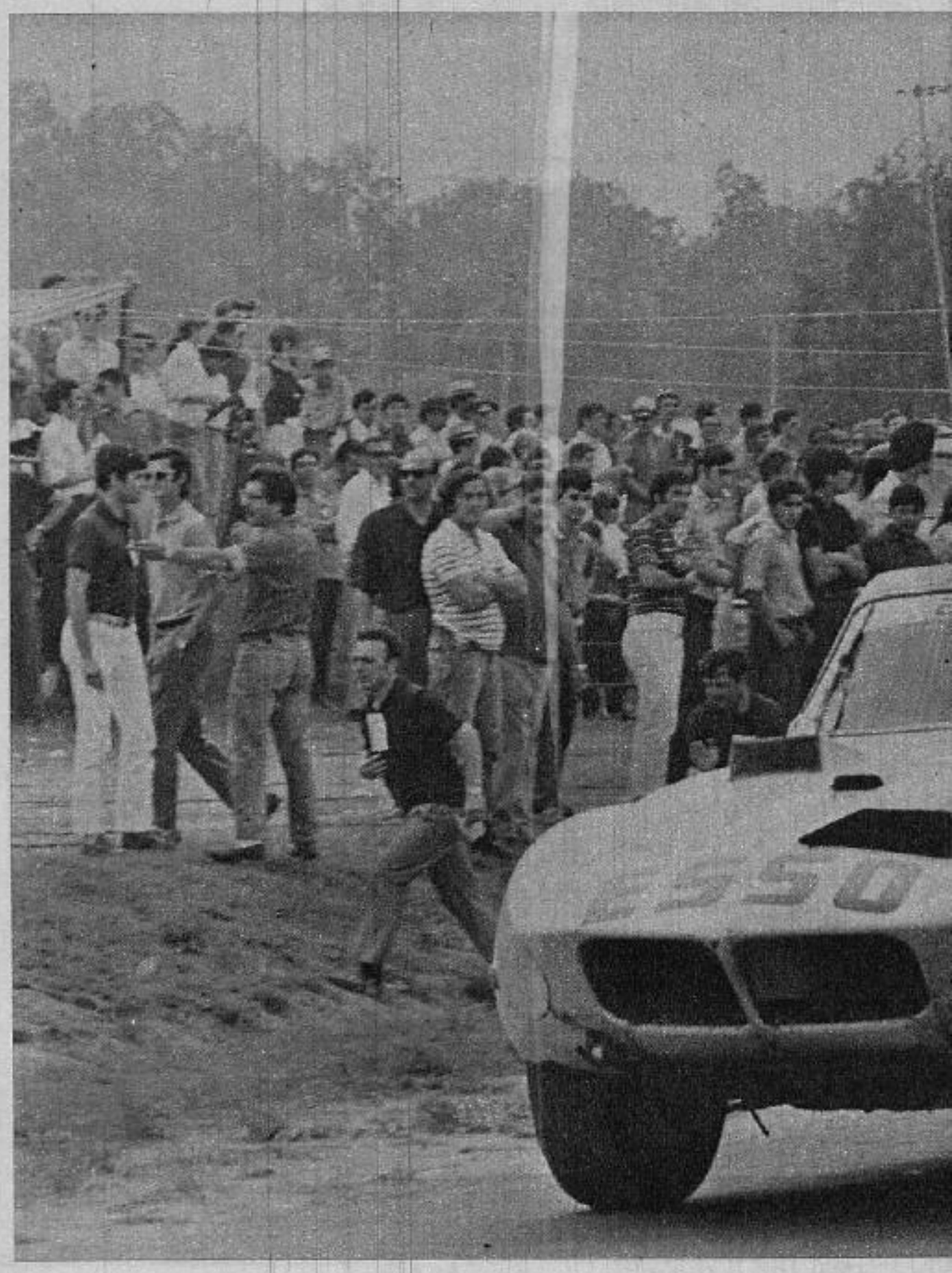
CAMPEONATO ARGENTINO DE TC FORMULA "A"

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Luis Di Palma ...	30
2º	César Malnatti ...	27,50
3º	José Manzano ...	12
4º	Carlos Glay	9
5º	Antonio Tempone.	7
6º	Eduardo Volpicina	6
6º	Juan R. Machado	6
8º	Gastón Perkins ..	5
9º	"Libera-Bozzone".	4
9º	Antonio Del Vitto.	4
10º	Jorge Cupeiro ...	3
10º	Ricardo Zunino ..	3
10º	R'lio. Scaramella .	3
10º	"Larry"	3
14º	Eduardo Matías ..	1
14º	Rubén Lence	1
14º	Rodolfo Marich ..	1
14º	E. R'guez. Canedo	1
18º	Oscar Fangio	0,50



DODGE, EL V8, TCA, SP,

PLANE



La Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler apoyará varias categorías. TC A, S P y Grupo Dos serán las mayormente beneficiadas. Fórmula Uno, en cambio, no recibirá apoyo ni siquiera parecido al de 1970 por Julio F. Pérez Balbi

Arriba izquierda:
Gerente Strianese: *"Hay mucha expectativa por el V8, tenemos que salir con un motor perfecto de entrada; no podmos fracasar".*

Chrysler no quiere perder el tranvía. Los proyectos para 1971 son muy ambiciosos y con la reciente admisión del vapuleado **veocho,** una espada más se agrega al armamento de la fábrica de las estrellas de cinco puntos.

1970 les fue poco propicio. Comprobaron sin embargo importantes conclusiones: que al seis cilindros no se le podía extraer más HP de los 300 y pico que supieron conseguir los Bellavigna; que Fórmula Uno no es una categoría que reditúe publicitariamente una inversión como la que se hizo este año (más de 10.000.000 $); que en TCA el motor tres litros tiene muchas posibilidades; que el V8 por la fama que se ha ganado tiene que salir a la pista con casi 400 HP sin romperse.

Por eso en 1971 la CCCC (Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler) y Chrysler se abocarán a atender las categorías en que consideren mayor cantidad de posibilidades de triunfo. Por eso el 60% del presupuesto se volcará en TC "A"; el V8 se estima que estará en orden de partida recién en Julio del año que viene; al motor de cuatro litros, seis cilindros, se lo archivará definitivamente y a F1 se le disminuirá casi totalmente su apoyo, por lo menos en el orden económico.

Que sí, que no, que el V8 puede, que no puede correr, fue básicamente el problema que aquejó a la gente de Chrysler durante el año pasado. La homologación de Dodge V8 no fue posible hasta que la AASP no intercedió para que así fuese. Mientras tanto el departamento de publicidad de la empresa trabajó lo suficiente con un criterio lógico: si no podemos publicitar el producto corriéndolo, por lo menos vamos a hacerlo por no poder correr

Vayamos a los planes de la CCCC en las diferentes categorías.

SPORT PROTOTIPO

Habrá que esperar. Horacio Steven es candidatazo a recibir motor desarrollados o para desarrollar, como él lo prefiera, pero como ya dijimos los motores listos para correr estarían en pie de guerra recién a fin de año y Steven los necesita a comienzos de la temporada.

Dichos motores serán desa rrollados por fábrica. Por lo menos eso es lo que parece. O por preparadores particulares, la política en SP a seguir todavía no está muy definida. Mucho menos se pueden hacer nombres sobre preparadores.

TC FORMULA A

Sobre esta categoría recaerá el grueso del apoyo. Habrá un equipo oficial. El de los hermanos Bellavigna con Bordeu y Loeffel como pilotos del Team. Los autos serán el Dodge Polara (Bordeu) y el Valiant I (Loeffel). A mediados del año en junio precisamente, ya podrá correr reglamentariamente la cupé Dodge.

Albizu también recibirá apoyo si continúa con su Payuca I, un Polara con trompa de Dodge Charger, pero sin lugar a dudas el grueso de los defensores de Dodge seránlaslu
res. Para ellos hay muchas novedades y de las buenas.

Ya está casi listo el stock permanente de repuestos, bielas especiales blocks, cascos, etc. Habrá un clasificador Dodge en cual se contabilizará el puntaje

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

etc.

ES PARA 1971





Loeffel será piloto de los Bellavigna. Estos serán preparadores oficiales de Dodge en TC "A" Presentarán dos autos y desarrollarán motores para dos autos más. A mediados del año que viene reemplazarán el Valiant I y el actual Polara por dos cupé.

Habrá cupé Dodge por todos lados. En TC "A", en Turismo

de cada competidor de la categoría que use el Slant Six de San Justo. Las posiciones en el mismo darán la cifra de crédito para cada piloto que además se llevará sus buenos fierros en concepto de premios. Calculan que habrá más de 20 autos de la marca en participación activa.

FORMULA UNO

Nones. A no ser que Albizu quiera hacer otro auto la CCCC no estará directamente representada en la categoría de los monoplazas grandes. Si Albizu construye su auto (el Avante —destrozado en Paraná— no se reconstruirá) la CCCC le dará un motor pero difícilmente invierta un solo peso en construir o apoyar la participación de un nuevo auto.

Los pilotos que quieran usar motores Dodge, por supuesto que recibirán todos los repuestos y el asesoramiento necesario.

TURISMO GRUPO DOS O GRUPO UNO

Habrá dos autos en Turismo Grupo Dos. Por supuesto serán cupé Dodge GTX y con el motor V8, todavía no se ha determinado quién o quiénes serán los responsables del desarrollo. Entre los posibles figuran la misma fábrica y el ingeniero Albizu si es que el TC "A" y el probable MA F1 le dejan tiempo libre.

Desarrollar el motor de un Grupo Dos no es tan complicado como preparar uno para SP, no hay obligación de reducir la cilindrada, en los EE.UU. hay infinidad de piezas de efectividad comprobada y armar entonces un motor eficiente es cosa relativamente simple y rápida.

Con Grupo Uno no hay nada decidido aún simplemente porque la categoría todavía no ha sido aplicada en nuestro medio. Por supuesto, si hay un campeonato o carreras importantes para la misma es posible que haya autos oficiales de la Comisión.

CONCLUSIONES

La CCCC está muy satisfecha con lo hecho durante la temporada 1970; a pesar de lo poco competitivo que resultó el motor cuatro litros a fines de año demostró que podía haber estado en conversación de más alto nivel si hubiese contado con mejores chasis y un poco más de suerte; ejemplo de lo que decimos fue la inserción de un Slant Six en un Trueno de Steven, el auto más estable de la actualidad y que le dió las mayores satisfacciones en SP en 1970. En cambio con el V8 habrá más potencia con qué compensar defectos ajenos. La cosa pinta mucho mejor.

Los resultados positivos más inmediatos sin lugar a dudas nacerán en TC "A". El Slant Six de tres litros demostró ya que da para mucho, el apoyo que recaerá sobre la categoría será poderoso lo que hace pensar que un triunfo en TC "A" en las primeras carreras del año será algo lógico.

Para F1 habrá poco y nada y para Turismo ya sea Grupo Uno o Dos habrá autos y apoyo porque defender la imagen de una marca en estas categorías de **"autos de calle"** es muy importante. Sin duda el pentastar estará en el ruido.

TOQUECITOS DE BOCINA



La pantera rosa en el Alvear.

LA PANTERA ROSA

El miércoles pasado en una reunión para la gente de prensa e invitados especiales, fue oficialmente presentado el SP construido por Baufer con mecánica Chevrolet-Herceg, por encargo de Eduardo Pino que lo correrá en la Temporada Internacional a realizarse próximamente en Buenos Aires. En el transcurso de la reunión —a la que no faltó prácticamente nadie— se develaron dos incógnitas: el copiloto de Pino será definitivamente Jorge Cupeiro y el motor a utilizar será el Chevrolet de 4,7 litros, descartándose la adopción de un Cosworth.

El coche deslumbró a los presentes por su cuidada terminación, cosa muy frecuente en los trabajos de los Baudena, pero dividió las opiniones radicalmente en cuanto a su estética. O hermoso u horrible, fueron las contestaciones más oídas cuando inquirimos al respecto.

Frontalmente recuerda al Porsche 908 Mk III conocido como "Targa" (aunque impropiamente) y en su parte posterior es decididamente diferente a todo lo conocido. La adopción del color —rosa— fue impuesto por Marta la esposa del piloto, que espera familia y desea una nena. Cábala, que le dicen.

Conversando con el preparador, José Miguel Herceg, éste nos anticipó que se espera que la "Pantera" gire en alrededor de 2m ó 2m 2s al circuito Nº 15 del autódromo durante la carrera, y estimándose que el mejor tiempo pueda estar en los 1m 57s ó 1m 58s. Recordemos que en la temporada pasada Brian Redman estableció una marca con el Porsche 917 de 1m 52s y monedas y el Berta LR giraba en 1m 54s. Para conseguir aquel valor Pino y Cupeiro deberán trabajar en la puesta a punto del chasis cosa que realizarían próximamente en el circuito Nº 9 con dos de los cuatro motores Chevrolet de que disponen.

LARGO ALIENTO PARA TC "A"

Proyectos del Vicente López Automóvil Club para 1971: 1) Organizarán una carrera para Turismo Carretera Fórmula "A" en el Autódromo Municipal y que tendrá características nunca vistas hasta el momento en la categoría: se llevarán a cabo dos carreras, una el sábado y otra el domingo como si fueran dos etapas de una carrera común. El sábado se correrían 6 Horas y los autos entrarían a Parque Cerrado. El domingo una hora antes de la carrera se entregarían los autos a los pilotos para reparaciones y posteriormente se largará la carrera. Indudablemente una gran idea para sacar al TC de las largas rectas ruteras y llevarlo a autódromos. 2) Tienen programadas para 1971, una serie de carreras que integrarían un Campeonato Zonal, para Fiat 600 preparación libre y Citroen 2 CV standard. Las competencias se llevarían a cabo en el Autódromo Municipal cada quince días. Bien por el Vte. López Automóvil Club que piensa en organizar algo distinto.

FORMULA DOS NEWS

Fórmula Dos y Asociados ha lanzado un comunicado de prensa en el cual se informa sobre distintas inquietudes que la entidad se propone concretar a la brevedad posible. En primer lugar se realizará un censo de chasis, motores y cajas, con el fin de que sean completados todos los autos posibles para engrosar el parque automotor. Ya se han establecido algunos cómputos parciales y se han llegado a estas cifras: 23 autos en condiciones de competir; 5 en un plazo de 30 días; 6 en un plazo de 90; y 8 en 180 días de trabajo. En lo que respecta a la prima de partida que se solicitará a los clubes organizadores, Fórmula Dos y Asociados ha establecido el otorgamiento de un puntaje que recibirá cada automóvil a los efectos de distribuir dichas primas en relación directa a su rendimiento y performance.

El puntaje se distribuirá de la siguiente manera: 1) Todo auto que participe en la 1ª competencia de Fórmula Dos en 1971 automáticamente tendrá 5 puntos de calificación, haya corrido en 1970 o no. 2) Para las competencias a disputarse el resto del año todo auto que se inscriba y cumpla con la clasificación tendrá otorgado un punto, otorgue o no la competencia puntaje para el Campeonato Argentino de la Especialidad. No se dará puntaje calificatorio a los autos de Fórmula Dos que participaren en carreras que no sean exclusivamente para la categoría o que se desarrollen fuera de nuestro país.



Citroën 2 CV: Largo aliento en El Zonda.

CITROEN: ¿12 HORAS EN EL ZONDA?

Durante las 12 Horas Citroën en San Miguel de Tucumán, pudimos escuchar una conversación entre un representante de Citroën y el amigo Mercado, Concesionario Citroën en San Juan, donde se trataba la posibilidad de organizar las 12 Horas para autos 2 y 3 CV. Los sanjuaninos comentaban que una carrera de 12 Horas sólo se podría hacer en los meses de otoño ya que en el resto del año se haría casi imposible, para autos y pilotos, correr tanto tiempo con el calor que habitualmente hace en la zona del Autódromo El Zonda. Sin embargo, la idea cuajó y la gente de San Juan ya estaría trabajando en organizar unas 12 Horas o en su defecto unas 6 Horas.

MAS DE SAN JUAN Y SUS CORSAS

Existe un movimiento en la Asociación Sanjuanina de Volantes que propugnaría la desaparición de la clásica San Juan - Coquinbo - San Juan en favor de la creación de una carrera que llevaría el nombre de "Vuelta de San Juan" y que abarcaría tres etapas en territorio sanjuanino, utilizando tramos llanos y montañosos, aunque se considera desde ya que la mayor parte de la carrera mantendría las características actuales de la San Juan-Coquinbo, vale decir que sería muy difícil y con preponderancia del terreno cordillerano o de cornisa. Sería mucho más barata para correr y tan difícil como la San Juan-Coquimbo.

MARTOS Y FROILAN

Froilán González ha decidido brindar su apoyo a Paco Martos para que pueda poner en la pista el Sport Prototipo con motor delantero que está a punto de finalizar y que será conducido por Juan Carlos Salatino. Froilán, le brindará toda su colaboración en lo que a cubiertas y motor se refiere como así también apoyo logístico y técnico durante la Temporada 1971 de SP nacional. Por otra parte, de los diez autos de Fórmula Dos, que Paco construyera para una peña del Sur, ya ha entregado 5 de ellos. El resto será enviado, en los próximos meses.

VUELVE ROLITO

Rolo Alzaga seguirá corriendo. De acuerdo a versiones confirmadas, Rodolfo de Alzaga tripularía una de las cupé Fiat 1500, que la Comisión de Concesionarios Fiat posee actualmente. La compra de la Cupé se verificó recientemente debido a la disolución de la Comisión. Otro tanto sucedió con el "gordo" Galluzzi y Rodríguez Canedo quienes se hicieron cargo de las otras dos cupés restantes. Por otra parte el camión-taller que hasta hace poco, utilizaba la comisión Fiat, será entregado a estos tres pilotos para que de tal manera continúen representando a la marca con el mayor apoyo técnico posible.



Rolo Alzaga compra cupé para correr Turismo. Volver...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Sport y distinción... Pampero® Sport®



ALPARGATAS S. A. I. C. - EMPRESA PRIVADA ARGENTINA QUE PRODUCE PARA EL PAIS DESDE 1885

® Marca Registrada - Algodon - Vulcanizado - Industria Argentina

Pablo Brea estuvo el viernes pasado de visita en CORSA. Entre la lluvia y su cita con Mirtha Legrand para sus famosos "almuerzos", Pablo habló de todo un poco pero el tema central fue su intervención en la próxima temporada Internacional de Sport Prototipos.

—Las primeras charlas las hice en Europa. Emerson Fittipaldi es un gran tipo y en un principio pensábamos correr juntos. Existía la posibilidad de que Berta hiciera un auto al cual le pondríamos un Cosworth que tiene Emerson. Una vez en la Argentina hablé con la mujer de Berta, ya que a Oreste no lo pude ubicar, y ella me dijo que estaba al tanto de todo lo de él y que lamentablemente no tenía tiempo para hacer otro auto.

—¿Qué hay entonces de un pedido de Berta de 8.000.000 de pesos viejos al Club YPF para presentar un auto más?

—Eso fue un malentendido. Berta pidió esa cifra para conseguir otro motor para un posible segundo auto. El Club YPF pensó en que nosotros ya teníamos un motor... y bueno de ahí surgió el problema, pero fue nada más que una equivocada interpretación.

—Entonces ¿en qué quedaste con Fittipaldi?

—Apenas me enteré de que no podíamos contar con el Berta, hablé con él, y le dije que no podíamos correr. Fijate qué gran tipo será, que su preocupación era con qué "carro" iba a correr yo.

A esta altura de la conversación comenzaron a surgir recuerdos.

Sus dos años en Europa, la necesidad de ir a correr con la tranquilidad que dan los tan conocidos "pesos". Recordó así una frase que le dijeron en Europa: **"Mirá Pablo, mientras sigás corriendo pensando en que si rompés el auto no lo podés arreglar, jamás vas a ganar una carrera".**

—Fue una linda experiencia pero a veces, como una vez en Monza, tuvimos que utilizar un manchón al cual le faltaba el precinto porque no teníamos otro, ni la plata para comprarlo. Pero así y todo aprendés mucho. Aunque te parezca mentira también me sirvió de mucho la anterior temporada de SP. El Ford GT, evidentemente, no era un auto de punta y ni siquiera tenía posibilidades de estar en la conversa; sin embargo te digo que en la recta no se me iban mucho ni me pasaban parado como muchos creen, el problema era frenar, es un auto muy pesado para esta época. No obstante te sirve de mucho, son 400 burros, y bueno, pesado o no, a la hora de acelerar se sienten.

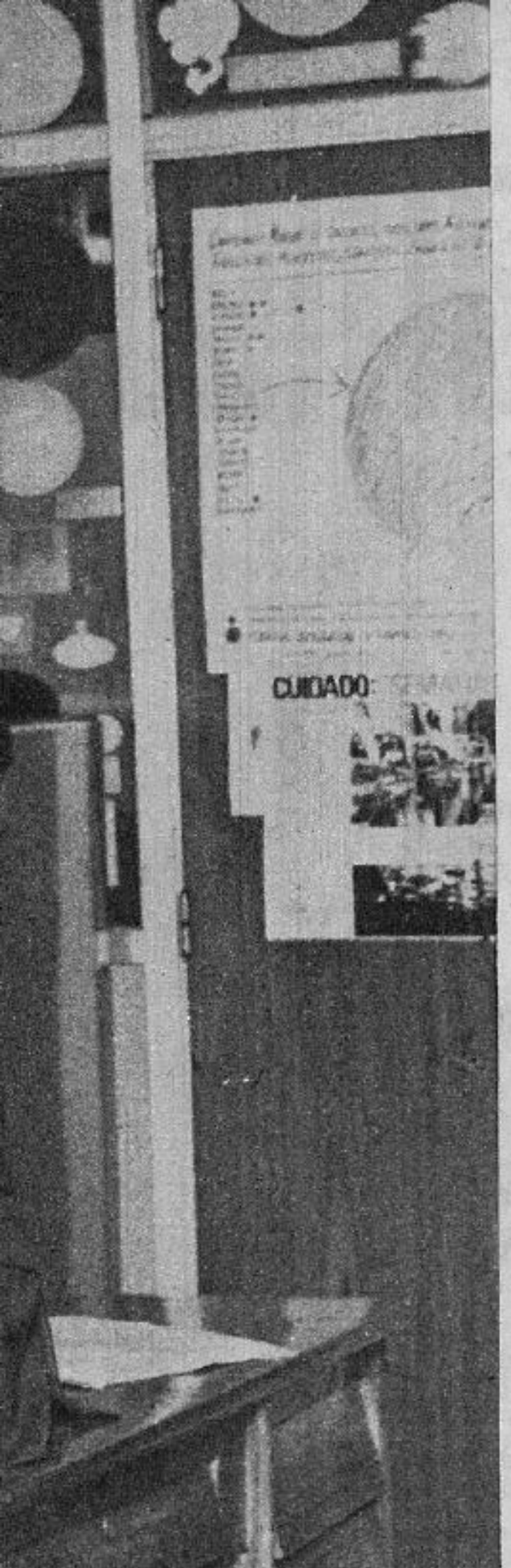
—¿Por qué no hiciste nada aquí en Argentina?

—No es que no haya nada. En Europa, este año fui a verlo a Staffa cuando la carrera de Nürburgring en la cual Caldarella estaba ausente. En Buenos Aires le habían dicho a mi mujer en el ACA, que si quedaba libre un auto alguna carrera, lo iba a poder correr yo. Sin embargo fue nones. Luego, ya en Buenos Aires, se habló de correr en el equipo de Fórmula Dos nacional del ACA pero jamás me llamaron, y ¡qué más hubiera querido yo! ya que esos autos son iguales a los F. 3 europeos con unos pocos caballos más.

—¿Pero ibas a correr con el F. 2 de Cigliuti?

—Sí, en Las Flores, en la carrera que se suspendió por la lluvia. Es posible que corra alguna el año que viene. Tulio Crespi empezó un chasis que muy posiblemente pueda correr también.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

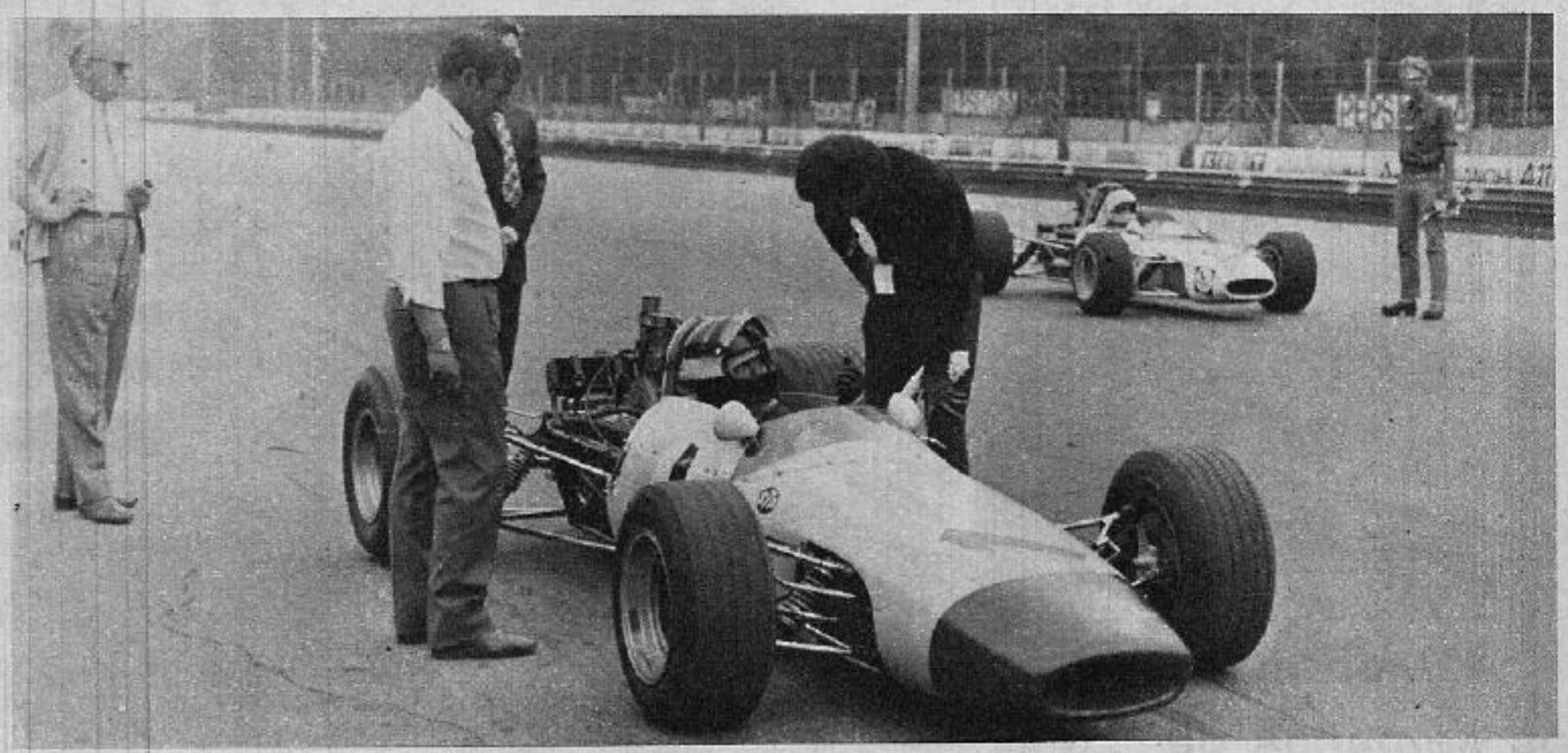


PABLO BREA:

LA TEMPORADA ES SU OPORTUNIDAD

Esta vez Pablo Brea tendrá un auto con todas las de la ley. Un casi flamante Porsche 917 que compartirá con el suizo Dominique Martin

por CARLOS AGUSTIN Fotos: ALFREDO ALBORNOZ



2



3



4



5

1 Una visita agradable. Una larga charla y el porqué de su participación en la Temporada Internacional.

2 Europa fue una experiencia positiva. Lamentablemente los medios económicos no fueron suficientes. Monza, un circuito muy conocido por Pablo, a quien vemos subido al Merlyn de F. 3.

3 "Emerson Fittipaldi: ¡Un gran tipo! y ¡cómo anda!..."

4 "En Europa hay que ganar carreras. De cualquier categoría, pero ganar".

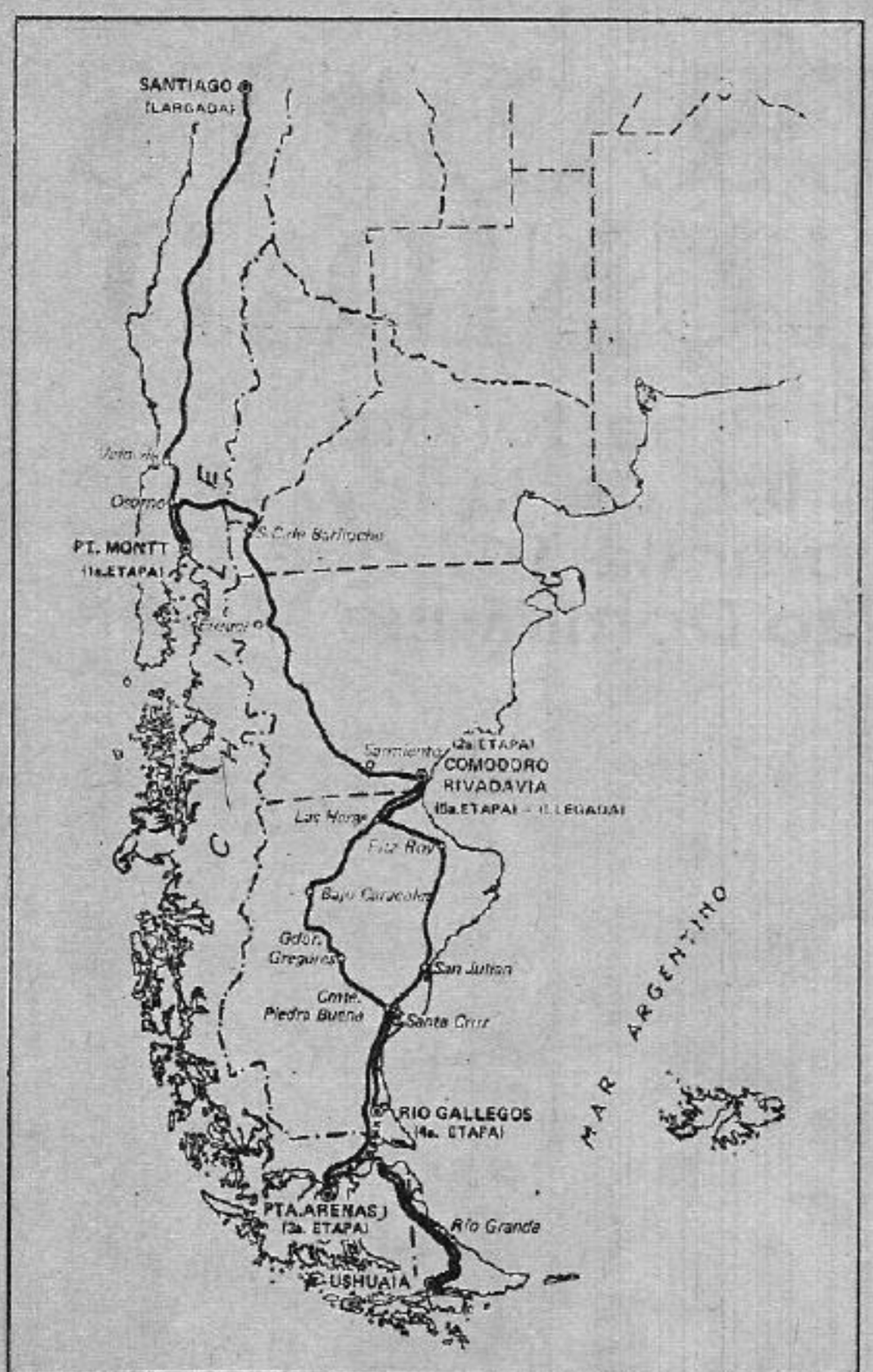
5 "...el Porsche 917 está perfecto. Sólo espero tener tiempo para probar y un poco de suerte".

—Después de todo esto, ¿qué pasa con la temporada de este año?

—El año pasado conocí a un suizo, Dominique Martin. Aquel que corrió con el otro Ford GT, que tampoco anduvo nada. En Europa hablamos algo sobre la carrera de Buenos Aires y luego de eso nos pusimos en comunicación por carta. Después de vender el Ford, Martin compró un Porsche 917, con el cual corrió algunas carreras en Europa. Hace poco tiempo, volvimos a hablar y arreglamos para correr juntos los Mil Kilómetros. Te digo que este suizo es muy derecho, fijate que al Club YPF no mandó un telegrama diciendo que yo era el otro piloto, sino que envió directamente el contrato. La "Zitro Racing Cars" de la cual Dominique es director, es la dueña del auto; el cual está ahora en Stutgart, donde lo están revisando y colocándole un motor "cero" con el cual vendrá a la Argentina. El arreglo comercial es que él cobra la partenza, viáticos, premios, etc., y yo el 50 por ciento de la publicidad que consigamos. Estoy muy contento, porque si bien Martin no es un fuera de serie, es un tipo que cuida el auto y no hace macanas, y a veces en una carrera como los Mil Kilómetros, son dos condiciones muy importantes. Además el auto está prácticamente nuevo.

Pablo Brea, 23 años, padre hace un mes de su tercer hijo, en este caso niña, Sonia Brea (hermanita de Pablo y Vicente), será uno más de los argentinos que correrán los nuevamente puntables Mil Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires. Piensa que Siffert-Rodríguez será la pareja más temible y que el asado de tira que comió con nosotros estaba muy rico.

EN LA INCERTIDUM





A menos dos semanas de la fecha estipulada para su iniciación, la cantidad escasa de participantes conspira para que se realice el GP del Sur para las dos clases mayores de Grupo 2. De hacerse, se recorrerán 5.377 km en cinco etapas por territorio chileno y argentino

Bajo el signo de la incertidumbre y la indiferencia, entra en su faz decisiva la organización y preparación de otro Gran Premio de Turismo. Incertidumbre pues a pocas horas del cierre de inscripciones, no se sabe aún si la cantidad de éstas justificarán la realización de esta carrera que en otros años revestíase de una especial significación y era esperada con gran expectativa por interesados directos y aficionados. La indiferencia es bastante lógica en los participantes, reacios a largar una carrera que comenzará en Chile y terminará a centenares de kilómetros de Buenos Aires, en Comodoro, agravada por los altos costos del Grupo 2 y la cercanía del Gran Premio anterior corrido hace menos de dos meses.

Estas razones hacen que hasta el momento no haya más que 33 inscriptos, de los cuales 25 son extranjeros (22 chilenos, 2 peruanos y un polaco), lo que sí dará efectivamente el carácter internacional que no tuvo pese a su nomenclatura, el G. P. anterior.

COMO SERA EL G. P. DEL SUR

La organización corre en forma conjunta por parte del ACA y el Automóvil Club de Chile. Se llevará a cabo desde el **4 al 13 de diciembre** con el auspicio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y comprenderá un recorrido de **5.377 kilómetros** a través de caminos chilenos y argentinos. Este kilometraje ha sido dividido en **cinco etapas. La primera** sobre la ruta Panamericana propone mucho asfalto y poco manejo desde **Santiago de Chile a Puerto Montt.** La **segunda** es quizá la más atractiva pues en su primera mitad ofrece las dificultades propias de la zona montañosa. Con 1.223 km (que se suman a los 1.088 de la primera) unirá **Pto. Montt** con **Comodoro Rivadavia** con pasos por Puyehue, Bariloche, Esquel y Sarmiento. La **tercera** etapa será la más extensa y transitará por caminos del interior de la provincia de Santa Cruz para terminar en **Punta Arenas** (Chile) después de recorrer 1.334 de ripio y asfaltos en mal estado. La **cuarta** etapa, previo cruce en balsa, se correrá íntegramente en la Isla de Tierra del Fuego uniendo **Manantiales** con **Ushuaia** ida y vuelta, con la innovación de que mitad se correrá un día y la restante al siguiente para totalizar 938 km. Por fin la quinta y última etapa, sin mayores dificultades, vinculará a Río Gallegos con Comodoro Rivadavia por la ruta 3, sobre 789 km.

Entre una y otra etapa habrá siempre un día de descanso y reparación de las máquinas, dándose para esto último un tiempo de seis horas para todo el GP a cada participante, más 10 horas adicionales que se computarán con penalización al doble.

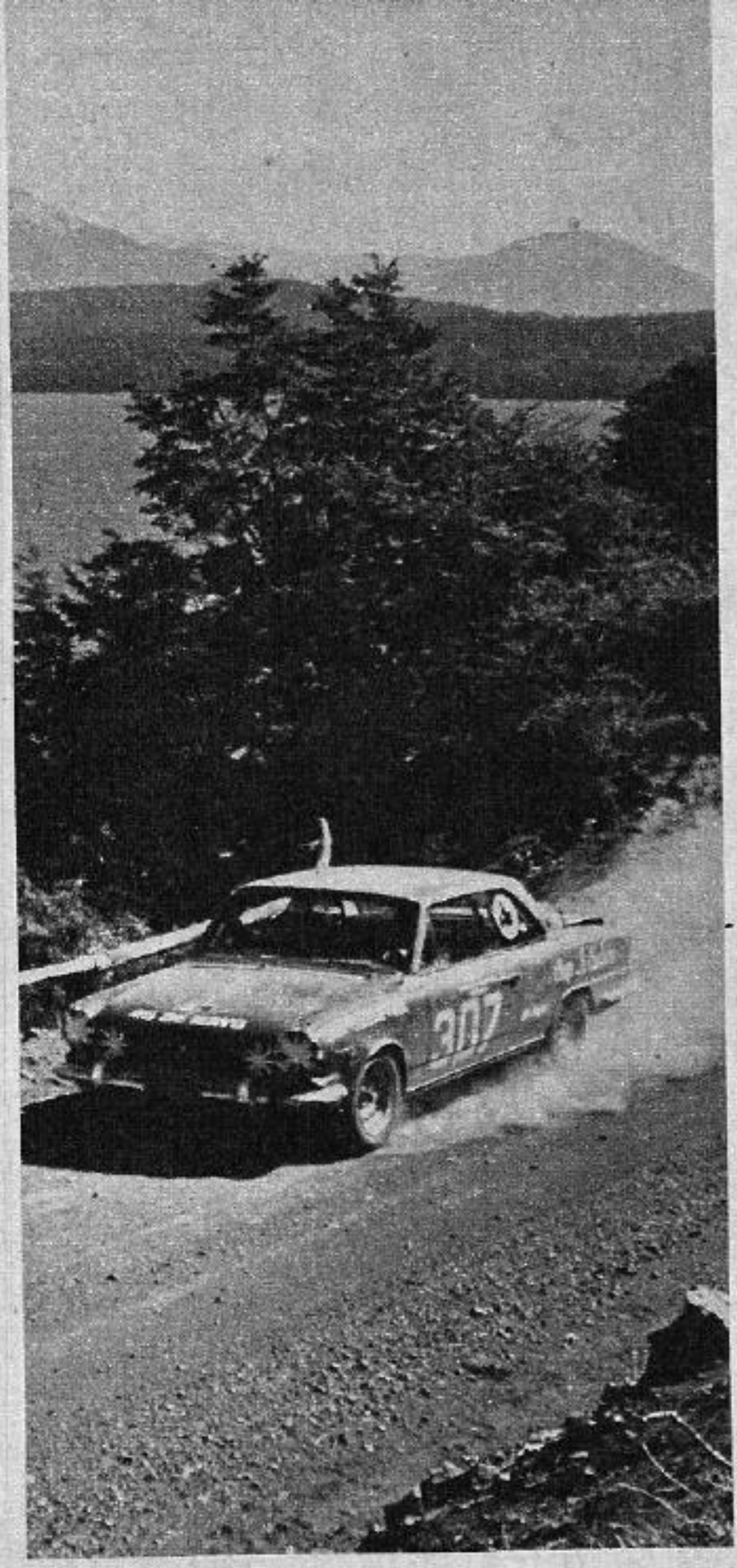
Se ha dispuesto la largada por ranking para los argentinos y chilenos, mientras que a los pilotos de otras nacionalidades se les asignarán por sorteo números que partirán del cinco y múltiplos de él, en cada una de las **dos categorías: hasta 2000 cm³ y de 2001 a 5000 cm³** En concepto de premios se ha previsto la suma de m$n **24.860.000** de los cuales se distribuirán 16 millones a los diez mejores clasificados en la general y el resto a los seis mejores de cada etapa en cada clase. El puntaje correspondiente al campeonato argentino, será adjudicado exclusivamente a los pilotos que compitan con automóviles de fabricación nacional.

En cuadro aparte damos los inscriptos formales hasta el momento de escribirse esta nota, a los que habría que agregar a los de último momento pues la inscripción se cierra el miércoles 25 a las siete de la tarde. Entre ellos —sin confirmación aún, pero con grandes posibilidades de que corran— se destaca a Carlos Pairetti que sería piloto de un Fairlane particular y a Paco Mayorga con un Peugeot 504.

Y volviendo a la incertidumbre aludida al comienzo ahora sólo cabe esperar que la escasa cantidad de coches impida o no la suspensión —cosa insólita en un GP— por falta de número.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BRE



GRAN PREMIO INTERNACIONAL DEL SUR

Automóvil Club Argentino y Automóvil Club de Chile

NOMINA DE INSCRIPTOS HASTA EL MOMENTO

Clase A (hasta 2.000 cm³):

Corredor	*Marca*	*País*
Horacio Luchetti	B.M.W. 2002 TI	Argentina
Norberto Castañón	Peugeot 504	Argentina
Heriberto Messineo	Peugeot 504	Argentina
G. Marticorena	Peugeot 404	Chile
Fedor Popic Pastene	Peugeot 404	Chile
Hernán Videla	Peugeot 404	Chile
Uldarico Ossio	Fiat 125	Perú
Guillermo Arteaga	Fiat 125	Perú
Juan M. Bengolea	Fiat 125	Chile
Patricio Campos	Fiat 125	Chile
Edo Fernández	Fiat 125	Chile
Luis Gimeno	Fiat 125	Chile
German del Fierro	Fiat 125	Chile
Patricio Zulaica	Fiat 125	Chile
José Migliore	Peugeot 504	Argentina
Dora Bavio	Peugeot 404	Argentina
Manfredo Sutter	B.M.W. 2002	Chile
Manuel Comandari	Volvo B-18	Chile
Sergio San Martín	Volvo B-18	Chile
Rubén Miotti	Peugeot 504	Argentina
Arturo Sales	Peugeot 404	Argentina

Clase B (de 2.000 cm³ en adelante):

Boris Garafulic	Ford Falcon	Chile
Claudio Ibarra	Ford Falcon	Chile
Jaime Vergara	Ford Mustang	Chile
Larrain y Jordán	Ford Mustang	Chile
Jorge Serafini	Torino 380 W	Argentina
Sobieslaw Zasada	B.M.W. 2800 CS	Polonia
Vicente Edreira	Torino 380 W	Argentina

para hombres dinámicos!



Realización EDDIE Publicitaria. T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Rueda para Peugeot 403/404 y 504
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

RECTIFICACION AUTOMOTRIZ
Dinaf
SCALISI & CIA. S.R.L.
ESPECIALIDAD LINEA FIAT
PLAZO DE ENTREGA 4 DIAS
PRECIOS ACCESIBLES
MITRE 418 - BERAZATEGUI
T. E. 256-1030

CAJAS AUTOMATICAS
REPARACIONES Y SERVICE
VENTA DE REPUESTOS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
RECAMBIOS DE CAJAS EN EL DIA
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 - CAPITAL

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

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

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini

VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 - T. E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100. CAPITAL

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
ES PARA GENTE APURADA...
y exigente, no inventamos
desperfectos, limitamos el problema.
Por eso entregamos las reparaciones
"en horas" y con garantía escrita.
Vengan sin complejos a quienes mucho
saben de Renault y su mantenimiento.
Sabrán por qué somos distintos y muy
expertos.
Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673.
Estacionamiento propio:
Salta 1167

Lintap M.R.
RECLINABLES!..
FABRICA
de BUTACAS
PARA TODAS LAS MARCAS
TRANSFORME sus Butacas
A RECLINABLES
RIGLOS 253/55, T.E. 99-5933
(Alt. Rivadavia 5100)

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.

EXPO AUTO 71 EN MAR DEL PLATA

SENSACION VERANIEGA

Los consuetudinarios concurrentes a Playa Grande, Brístol y otras compartirán este año los pocos centímetros de arena con la asustada multitud que prefirió la tranquilidad asegurada de nuestras playas. Y todos ellos, desde el primer día del '71 tendrán un motivo más para pasar la Temporada divertidos incluso sin playa. Porque ese día se inaugurará la Expo Auto 71 donde se exhibirán automóviles deportivos, de competición y de características especiales de nuestros días y de ayer.

Para eso se desparramarán sesenta (60) stands en 6.500 metros cuadrados totalmente cubiertos. Todo eso en la manzana de la Avenida Colón entre Alvear y Güemes y la calle Bolívar por atrás. Eso viene a quedar en la loma de la Avenida Colón a una cuadra del Boulevard Marítimo, en pleno centro, pleno Mar del Plata. Contará también la muestra con material relacionado con el automovilismo, un microcine donde Juan Carlos Pérez Loizeau proyectará cintas filmadas en las carreras nacionales e internacionales más interesantes de la historia de este deporte. Habrá también un restaurante donde los adictos podrán encontrarse todas las noches con figuras del automovilismo ya que desde la misma exposición, Alberto Hugo Cando hará —en vivo— su programa de radio diariamente.

La muestra se clausurará el día 7 de marzo. Hasta entonces se entregarán premios al mejor auto presentado, al mejor stand, al coche cuya historia y anecdotario sea el más interesante, al auto del año de entre los de serie expuestos y finalmente al mejor auto de entre todos los que se mostraron durante los 60 días de la Expo Auto 71. Un jurado de quince miembros (entre quienes estarán Juan Manuel Fangio, Oreste Berta, Oscar Gálvez y Carlos Pairetti) será el encargado de dictaminar los cinco merecedores de los premios.

Entre los coches más relevantes de los que el público podrá ver se destaca sobre todos la Alfetta (Alfa Romeo 158) que la casa italiana enviará especialmente desde Europa. El coche reviste particular interés para nosotros ya que con uno de ellos Juan Manuel Fangio consiguió su primer Campeonato del Mundo. La exhibición de este auto no se limita a la Exposición de Mar del Plata sino que existe un plan que seguramente resultará sensacional: Juan Manuel Fangio en persona daría un par de vueltas al Autódromo de Buenos Aires en esa legendaria máquina antes de la largada de los 1000 Kilómetros de Buenos Aires en la próxima temporada. Pero el festejo no termina allí, porque existe la idea también de interesarlo a Oscar Gálvez para que gire él también un par de vueltas en el Alfa 3.800 que fuera suyo simultáneamente con la Alfetta. Y en una de esas los gigantes se entusiasman y podremos participar del espectáculo inolvidable de volver a enloquecernos con las artimañas de Juan Manuel y Oscar.

También estará en la Expo Auto 71 ese famoso Alfa 3.800 con el que Oscar Gálvez venció a los europeos en el circuito de Retiro en 1947. También se podrá ver el REO de Ernesto Blanco en tan impecable estado como cuando él mismo gozaba en carrera de la idolatría popular. Estará el Berta LR, la cupé de Oscar Gálvez, el SP de García Veiga y, en fin, todos nuestros autos deportivos más importantes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PP

AHORA SI HAY TRES BUENOS MOTIVOS PARA CAMBIAR:

- **Ablanda la barba instantáneamente***
- **Cuesta casi como las cremas de afeitar comunes**
- **Afeita placenteramente en la mitad de tiempo**

Oxford
espuma "hecha", en aerosol



$ 360 m/n

Haga la prueba. Extienda un poco de espuma "hecha" sobre la barba, y goce de una placentera afeitada al ras, en la mitad de tiempo. Cambie por OXFORD, la primera espuma "hecha", en aerosol, al alcance de todos.

OXFORD

Clásica y Limón

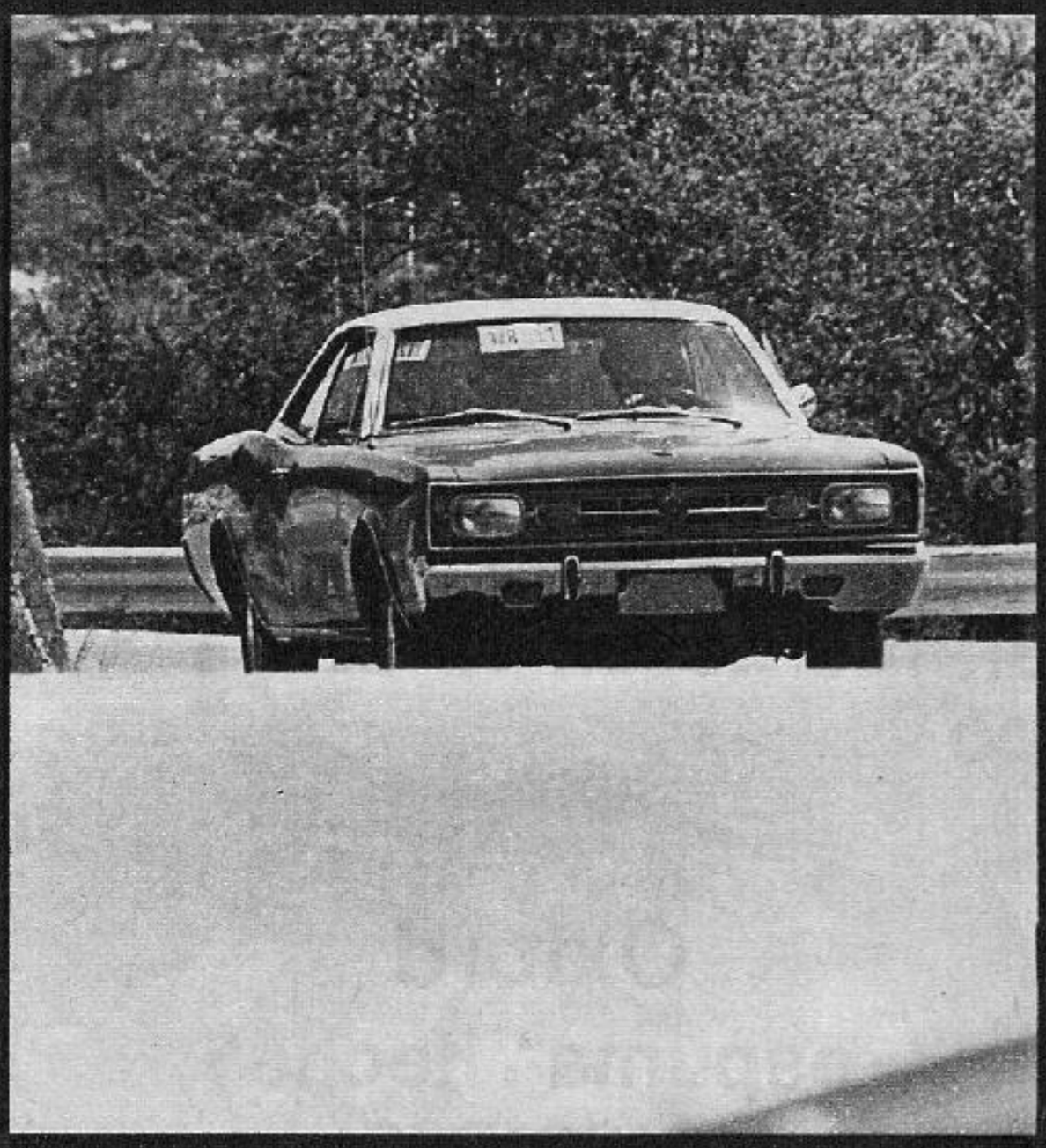
*Estearato de coco: ablandador y suavizante.

SEGURIDAD Odol

GTX

ROAD-TEST

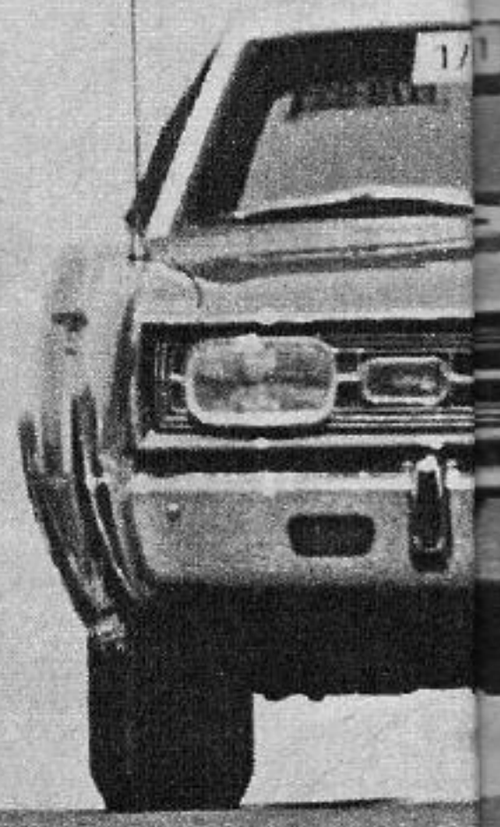
DODGE



Es una verdadera cupé de dos puertas sin parantes. Es grande, mide cinco metros de largo. Es veloz, con la posibilidad de un motor V-8 de más de cinco litros doscientos de cilindrada. Tiene una gran presencia evidente en las miradas callejeras. Es la imposición 1970 de la regia baquet, aunque de aplicaciones mucho más domésticas y funcionales que aquellas de Gardel y Macoco Unzué. Nos gustó siempre mientras la probamos y cuesta m$n 2.690.000 con el motor V-8 de 318" cúbicas.

Los entretelones previos a su lanzamiento abarcan desde las especulaciones sobre el futuro económico del sector presupuestamente comprador, hasta los tanteos de mercado y estadísticos de rigor. Sin embargo, es fácil pensar que lo que llevó a la drástica determinación de iniciar la producción haya sido la tesis elaborada en Chrysler en base a la hipótesis de que existían sólo dos cupés en el país de corte seudodeportivas: Fiat 1600 y Torino 380 W. Las ventas —magras— de estos dos coches (dadas las cifras estudiadas por Chrysler Argentina) reflejan la inclinación telúrica por los coches de dos puertas, sí, pero que sean más aptos para el transporte cómodo de niños, suegra, patrona y jaula de loro que para viajar desde barrios suburbanos al centro a más de 150 km/h. haciéndose el Riganti...

La aceptación, consecuentemente, por parte de los argentinos exige una cantidad de requisitos de los que tampoco se salvará una cupé por más aire deportivo que tenga. En la búsqueda de la personalidad a través de los elementos que usamos el automóvil ocupa un lugar muy especial. Porque nuestros connacionales no se valen del auto como si fuera simplemente una heladera y nada más, sino que se identifican de tal manera con él, lo integran tanto a su carácter que pasa a ser una prolongación de su persona. Por eso se ve en el compromiso de vivir feliz en la versatilidad de un coche deportivo, que se lo miren por la calle, que sea imbatible en cada semáforo, pero que también le permita acarrear a la familia a Mar del Plata todos juntos. Si tiene una exagerada velocidad final o no, tampoco es fundamental. Las primeras cifras de ventas arrojan porcentajes muy parecidos entre las cupés GTX vendidas con motor de seis cilindros y de ocho en "V". Lo importante es la "pinta". Y que sea cómodo y espacioso por dentro, incluido el baúl y las puertas de acceso y salida y todo esto que nosotros vivimos durante un mes.



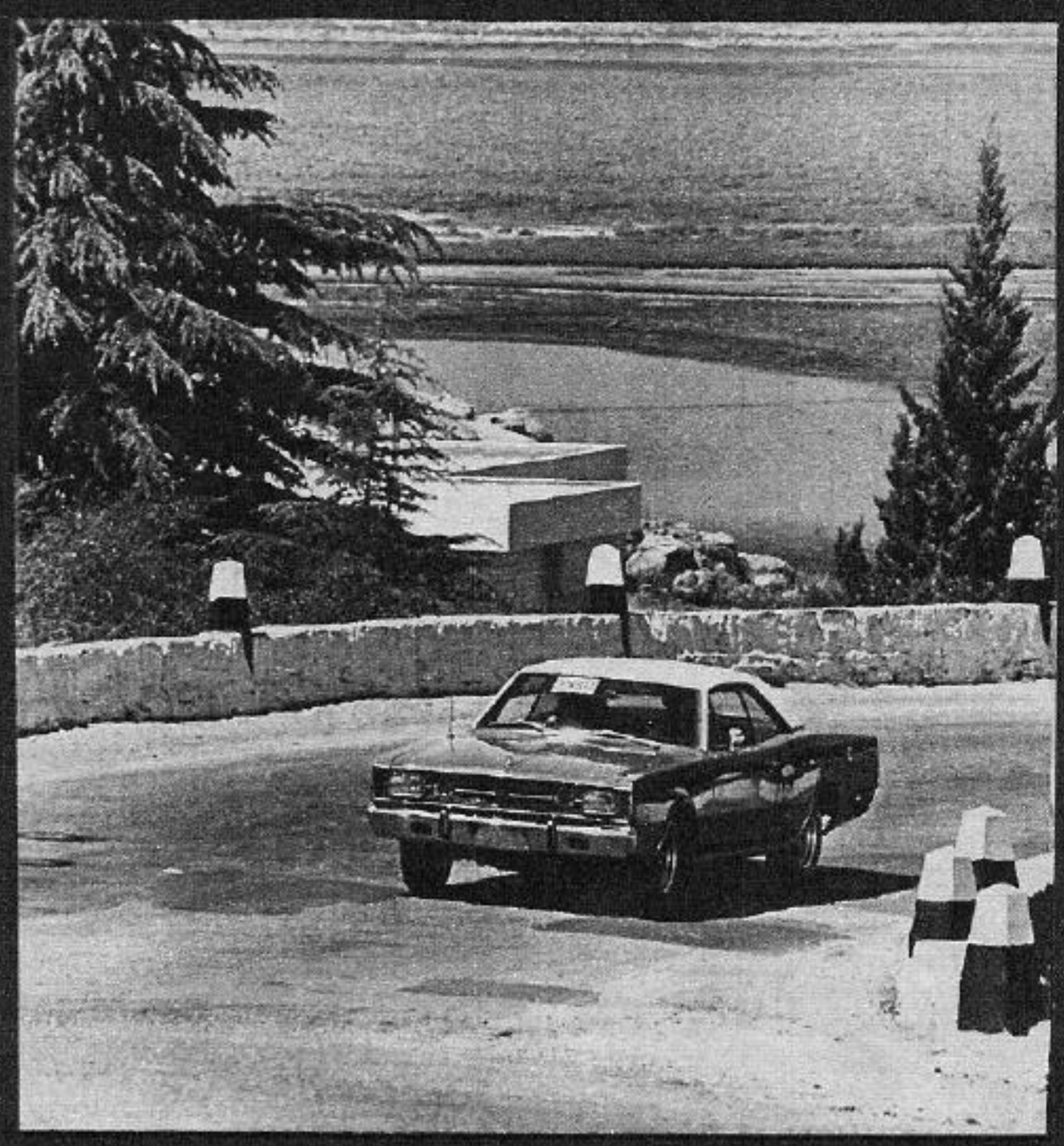
Los muchos p
contras inclinaron la balan
del último modelo
Las cifras recogidas en las m
y el mes que tuvimos
y en ciudad fueron elevar
impresiones respecto
radactamos este test exp
puntos favorables y d
del auto de mayor cilindra
el merca

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GTX V-8

ROAD-TEST





os y las pocas
a de nuestro juicio a favor
de la línea Dodge.
diciones, las comparaciones
para probarla en viaje
lo gradualmente nuestras
a la cupé. Finalmente,
cando los porqués de los
stacando los defectos
da y potencia que ofrece
do local

LA USINA DE OCHO CILINDROS

Aunque Chrysler Fevre Argentina ofrece la posibilidad más económica en el precio y en el consumo de poseer la misma Cupé Dodge GTX con el probado seis cilindros (3.688 cm^3) bajo el capot, poco y nada podemos decir de sus performances en esta versión ya que nos tocó esta vez hacer el test del otro. Vale decir, la versión más "polenta", la que alberga en el vano motor el paquidérmico V-8 (5.210 cm^3) de producción mexicana.

La tradición automovilística identifica automáticamente —en esta parte de la Tierra— al motor de ocho cilindros dispuestos en "V" con la marca Ford. Desde siempre, desde inmediatamente después del gauchito Ford "A". Sucesivos cambios evolutivos llevaron a que la marca se valga actualmente de un motor con las mismas características de su antepasado denominado F-100. Se trata en este caso de un motor levemente más pequeño que el de Chrysler (4.785 cm^3). La diferencia es de 425 cm^3 más para el de la cupé que probamos. No obstante eso, el consumo resultó paradójicamente mucho menor en el coche de Chrysler. Lejos de ser económicos ninguno de los dos, tomando cada coche en particular para el análisis, la cupé recorrió 9,5 kilómetros con un litro de nafta a 80 kilómetros por hora. En el caso del Fairlane con el motor F-700, el consumo se elevó en aproximadamente un 27 %. Es decir, que recorrió 7 kilómetros con un litro a la misma velocidad. A 140 km el porcentaje de diferencia favorable al Dodge fue del 24 %: la cupé recorrió 6 kilómetros con un litro, mientras el Ford anduvo sólo 4,6 kilómetros.

En cuanto a la aceleración de los V-8 que ofrece la industria local, las cifras comparativas son favorables también al GTX de Dodge. Mientras el Fairlane tarda 5,8 segundos para acelerar de 0 a 60 km/h, 8,4 para acelerar de 0 a 80 km/h, 11,5 para llegar de los 0 a los 100 km/h, 16,6 para alcanzar los 120 y 25 segundos para acelerar de 0 a 140 km/h, la cupé Dodge emplea 7 segundos, 10,2 segundos, 13,8 segundos y 20,1 segundos, respectivamente. Casi cinco segundos menos para alcanzar los 140 km/h. En cuanto a la aceleración en directa, o sea para ir escalando desde los 40 km/h hasta las distintas velocidades buscadas, mientras el Dodge tardó 12,5 segundos para alcanzar los 100 km/h, el V-8 Fairlane empleó 13,7 segundos; para trepar hasta los 120 km/h la cupé tardó 17,5 s mientras el Ford lo

hizo en 18,8 s. Para llegar a los 140 en directa (y desde los 40 km/h) el Dodge empleó 23 segundos contra 27,6 que tardó el Ford. Finalmente, para lograr 160 km/h el primero utilizó 16,5 segundos menos que el Fairlane.

Las cifras se vuelcan a favor de este motor cuyas características son las siguientes: ocho cilindros en "V" con válvulas a la cabeza accionadas por botadores hidráulicos. La cilindrada de 5.210 cm^3 la determinan las medidas de 99,3 mm de diámetro y 88 mm de carrera para cada cilindro. La potencia máxima es de 212 HP a 4.400 rpm. El par motor está en las 2.600 rpm, un número bastante bajo que le permite especular con una gran elasticidad. Desde ese régimen hasta las 4.400 rpm (potencia máxima) la curva de potencia sigue ascendiendo (el motor está "tirando"). En la práctica pudimos comprobar (y quedó demostrado en las cifras de aceleración) lo bien que sale "de abajo".

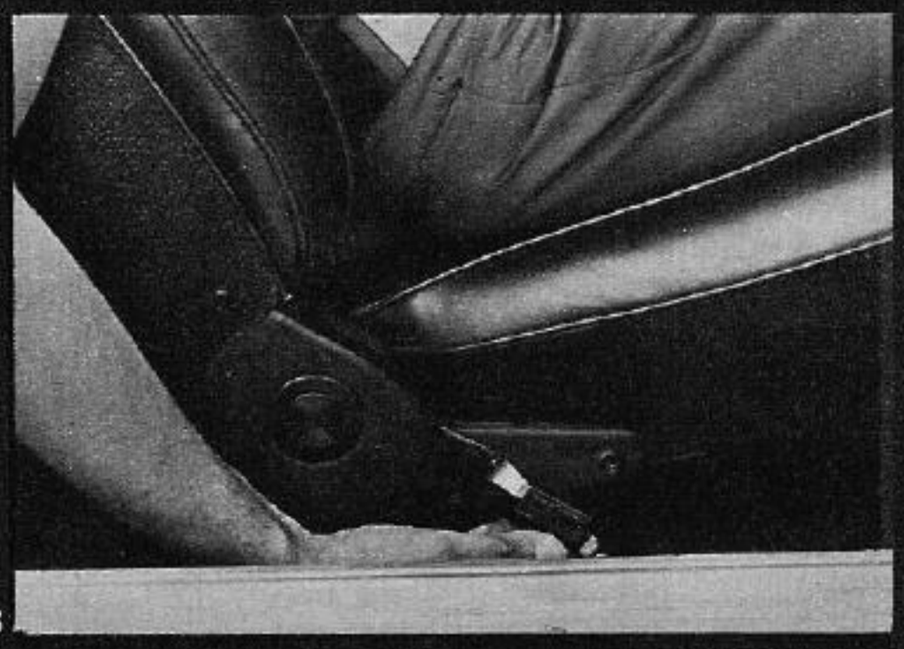
Pero no son solamente las sobresalientes condiciones de aceleración, de consumo y de rendimiento lo que destacan al V-8 de Chrysler, aplicado a la cupé Dodge, sobre su similar. Porque es la ubicación de los elementos accesorios del motor y los componentes externos del mismo lo que más nos satisfizo. Todo está sumamente accesible: las bujías pueden quitarse desde arriba y sin achicharrarse uno los dedos. La correa del ventilador es de sencillo y rápido recambio. La bomba de nafta, los filtros, la instalación eléctrica, el distribuidor, todo está al alcance de la mano y sin necesidad de tener que sumergirse en la fosa para hacer cualquier recambio de poca importancia. Levantando el capot resalta la limpieza con que se ha solucionado el emplazamiento de motor tan grande y sus accesorios: todo está a mano.

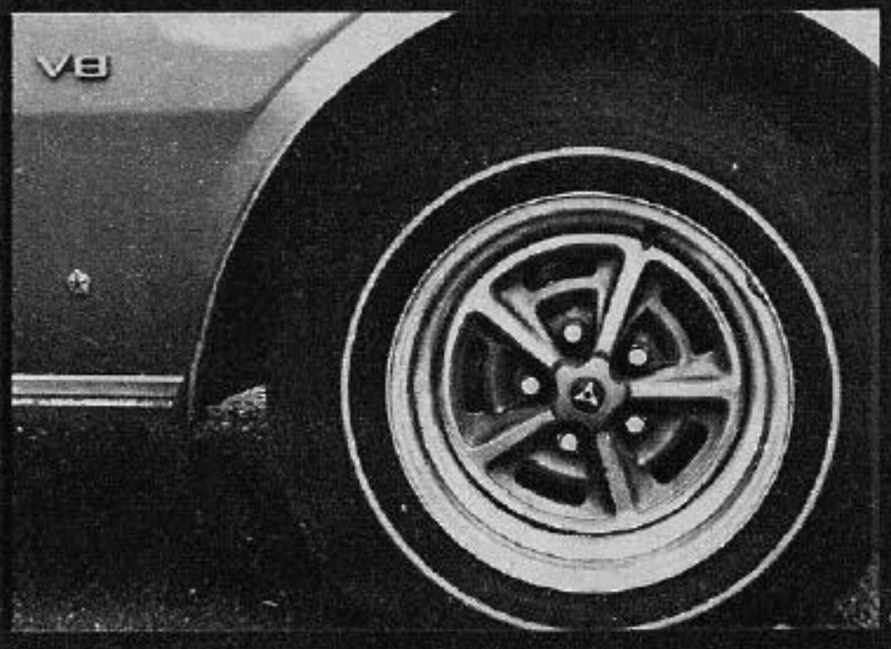
TRASMISION

La suavidad del pedal de embrague nos dio en un principio la sensación de que algo debía estar roto. Sin lugar a dudas la solución mecánica en este caso también está lograda. En ningún momento y bajo ninguna condición de manejo nos sentimos cansados de la pierna izquierda. El monodisco seco de 266,7 mm de diámetro (10,5") se mueve sin esfuerzo. En contraste con el accionamiento de la palanca de la caja de cambios. Palanca al piso que engancha las cuatro velocidades hacia adelante cuyas relaciones son: 3,09:1 la primera, 2,10:1 la segunda, 1,45:1 la tercera y 1:1 la cuarta. La marcha atrás tiene una relación de 2,67:1. Indices de relación largos, pues dada la potencia del motor podrían ser las cuatro marchas mucho más cortas. No solamente por la potencia del motor sino también por la relación del puente trasero (2,87:1) que al ser tan larga permitiría marchas más cortas en la caja. No obstante, en ningún momento se siente la necesidad de otra marcha. Tan-

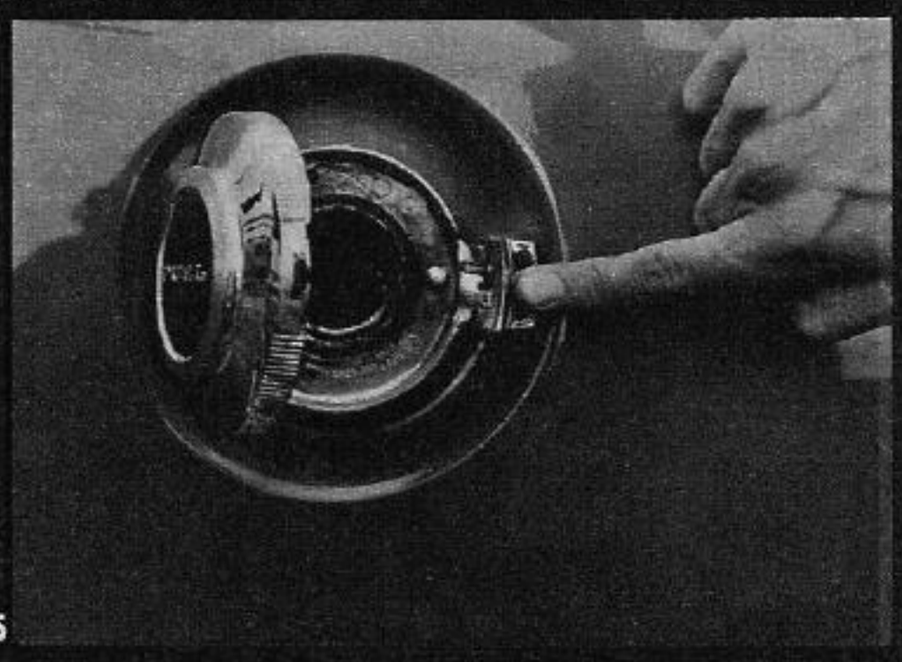

1

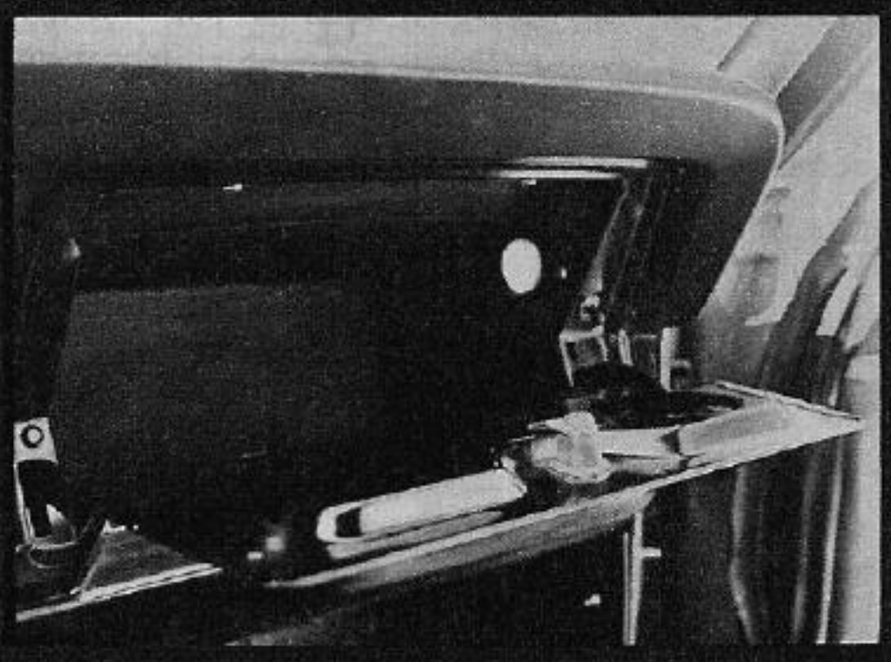

2


3

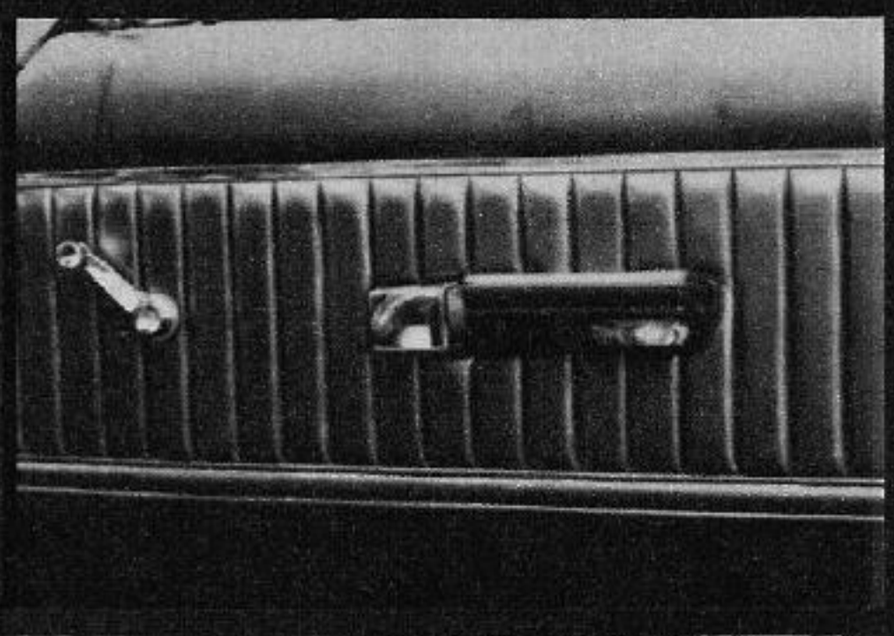


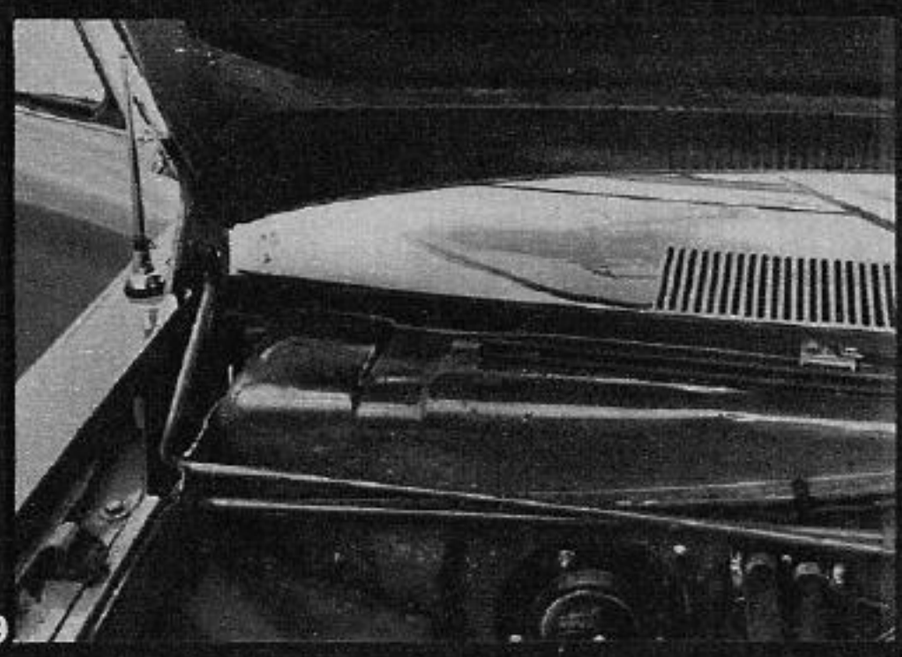
4

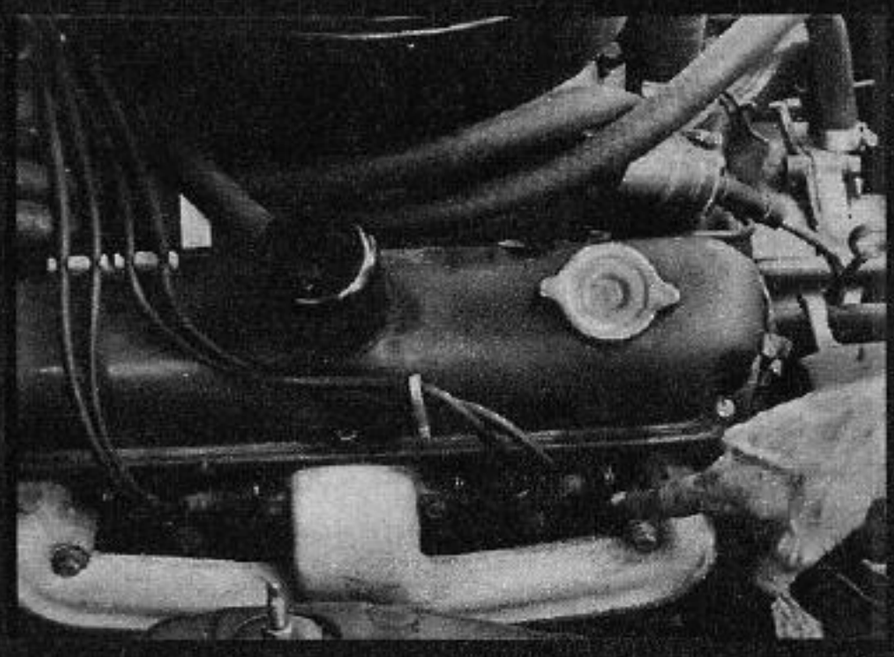

5


6

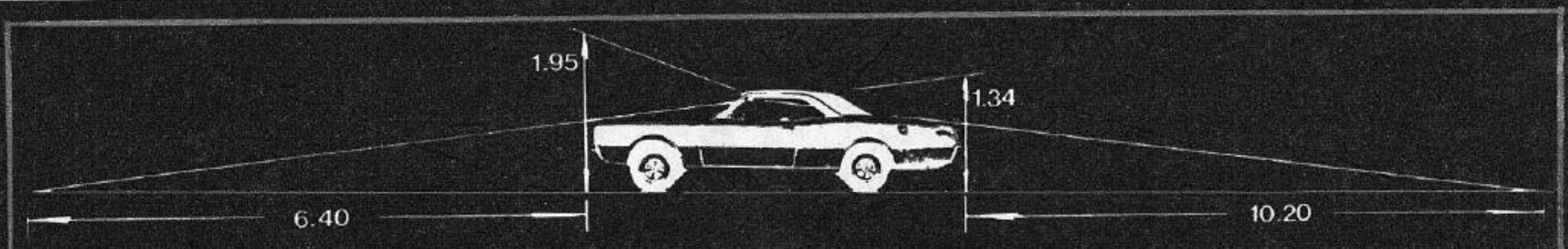

7


8


9


10

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

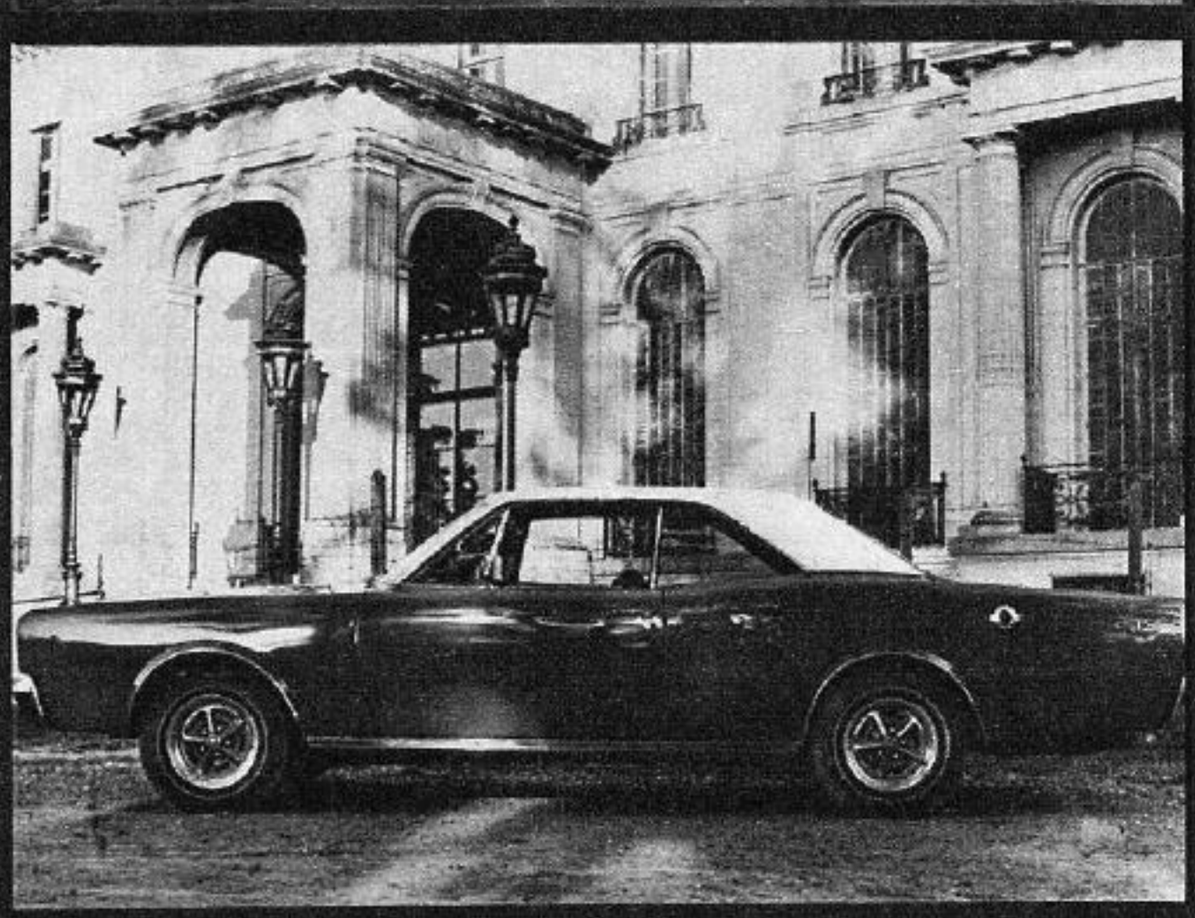


El largo de la cola dificulta algo la visión hacia atrás, pero para mejorarla se la ha equipado con un espejo exterior sobre la puerta izquierda. El parabrisas es amplio.

1. Una verdadera cupé, sin parantes. Las ventanas trasera y delantera integran una superficie amplia. - 2. La gaveta de la consola complementa la guantera, sumando amplios espacios útiles. Puede verse el incómodo gatillo en la palanca de cambios. - 3. La palanca que acomoda la posición de las butacas reclinables "con memoria". - 4. Llanta con sabor deportivo discreta. - 5. La tapa de carga de combustible "quick-open", al estilo tradicional de los autos de competición. - 6. La guantera con luz interior y regular espacio. - 7. Espejo exterior para complementar el retrovisor interno. - 8. El sistema de apertura de puertas interno es cómodo y seguro. Observar la luz de seguridad bajo el apoyabrazos. - 9. Para ayudar a la apertura del gran capot tiene un sistema de barras de torsión. - 10. Detalle de uno de los laterales del motor, donde se aprecia la accesibilidad de las cuatro bujías.







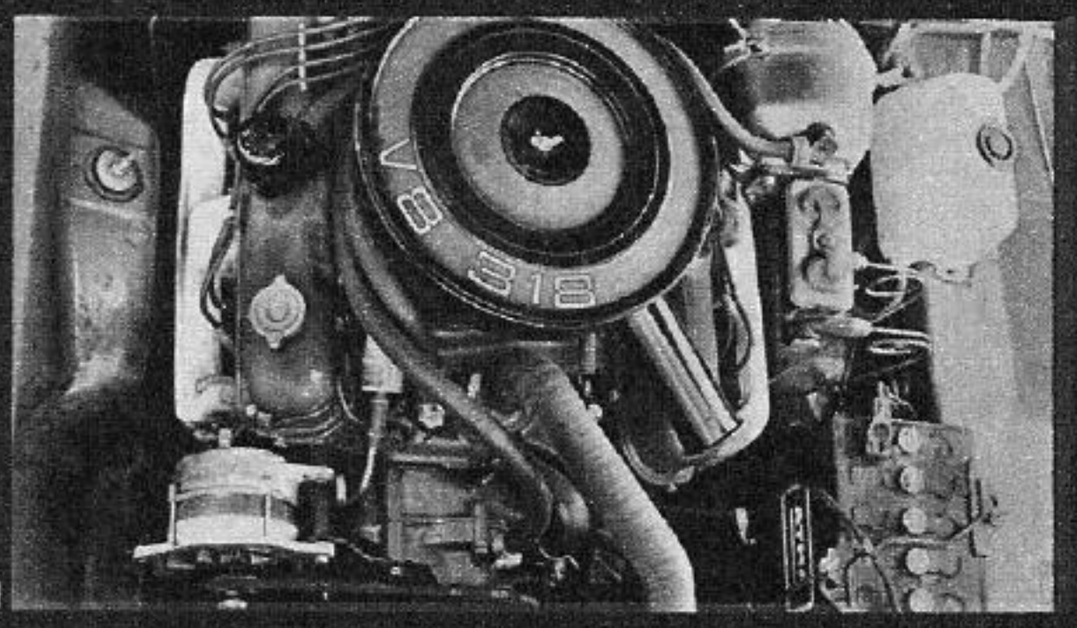




GTX



11



12

12. El equipo de test en nuestra pista privada a punto de comenzar las pruebas de consumo de combustible. Grifos que se abren y se cierran y cifras que cantan.

13. El motor más grande que ofrece la producción automovilística local. En la foto se puede ver claramente la limpia distribución de los elementos, dejándolos al alcance de la mano.

11. No cabe duda de que el baúl es espacioso. Es el más grande de todos los que hemos medido en test. Entraron tres valijas grandes de 48x22x60 cm; una de 40x15x60 cm; una de 36x14x50 cm; dos de 33x14 x49 cm; 2 bolsos de viaje grandes; un bolso de viaje mediano y uno chico. Y aún sobraban recovecos donde podrían acomodarse paquetes o carteras pequeñas. Esta medida la pudimos hacer gracias a la colaboración de Pedro Mayorga, quien nos brindó sus finísimas valijas para nuestro test.

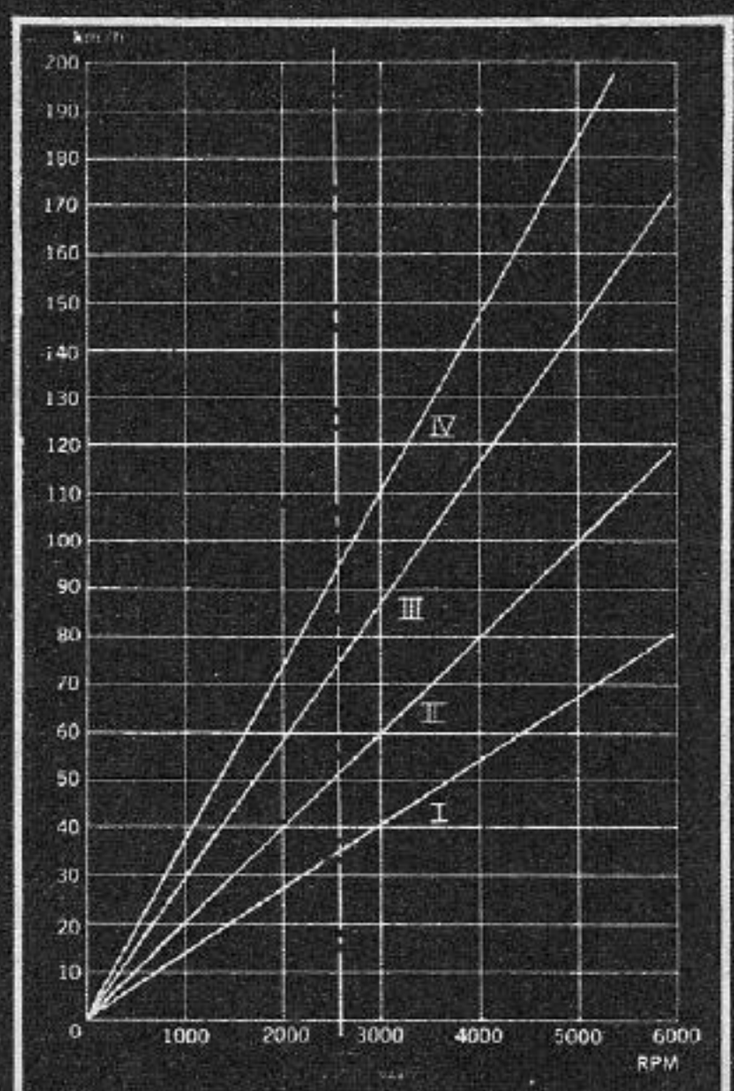
14. La corrección del velocímetro nos permitió calcular en un 10 por ciento, más o menos, el error de lectura. Las cifras exteriores corresponden a las velocidades reales.

Cuadro D. El largo total del auto dificulta el estacionamiento. No obstante, la dirección permite que salga con un claro de 1m 80.

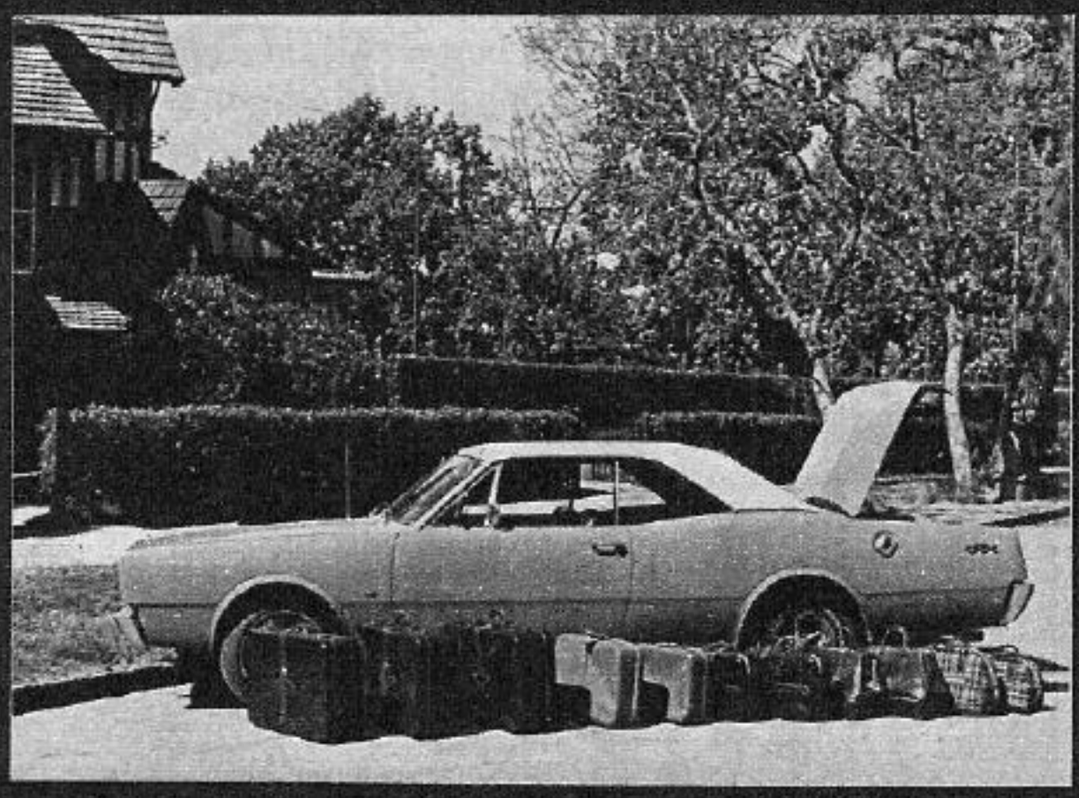
Cuadro C. Excelentes las cifras que arrojaron las pruebas de frenado. A pesar del peso de la cupé, el sistema de discos delanteros y tambores traseros la detuvo en poco espacio y sin que se desacomodara a cualquier velocidad.

Cuadro A. Así se escalonan las cuatro marchas: pensamos que incluso las líneas en el gráfico podrían estar más abiertas. Aunque el diagrama que tienen permite un manejo más cómodo en la ciudad.

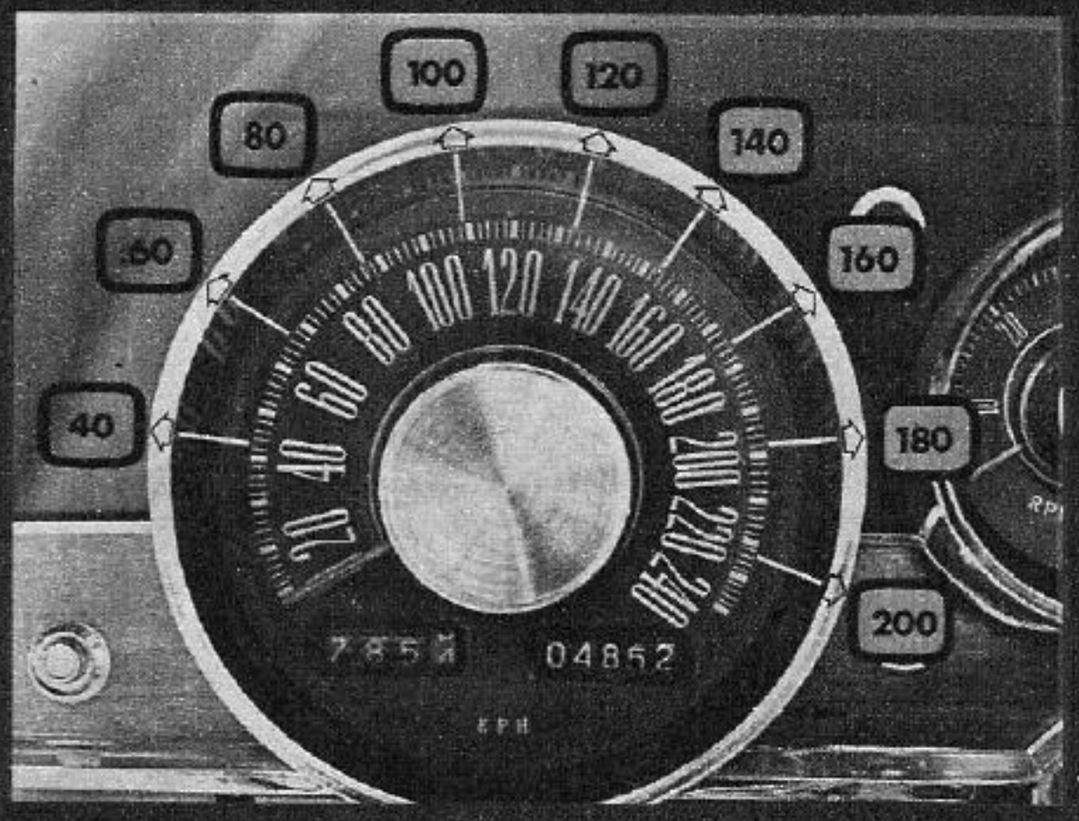
Cuadro B. Para los 5.200 cm³ del motor las medidas de consumo no resultaron exageradas. En la ruta resultó más económico que coches nacionales de menor cilindrada.



RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	13,53
1000	II	19,99
1000	III	28,83
1000	IV	41,80



13

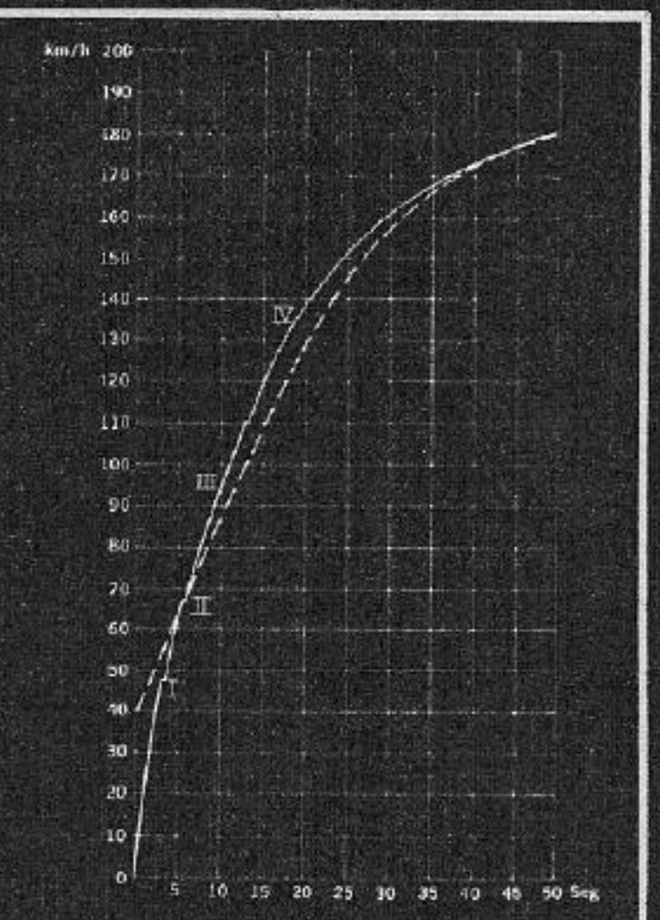


A

14

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	4
40 — 80	8,2
40 — 100	12,5
40 — 120	17,5
40 — 140	23
40 — 160	31,5

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	1,8
0-40	2,7
0-60	4,8
0-80	7
0-100	10,2
0-120	13,8
0-140	20,1
0-160	28,9
0-180	49,4



Cuadro H. Las relaciones acertadas de cada una de las cuatro marchas y la elasticidad del motor, cuyo torque máximo está en las 2.600 rpm, se evidencian en las curvas bien verticales del gráfico.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Velocidad máxima

188,986 km/h (Promedio de dos pasadas en sentido contrario sobre un kilómetro medido con precisión de 5 centímetros).

Velocidades máximas en cada marcha

1ª ..... 60 km/h
2ª ..... 89 km/h
3ª ..... 128 km/h
4ª ..... 188 km/h

Aceleración 0 - 500 m

19 segundos 9/10 (Promedio de dos aceleradas en sentido contrario).

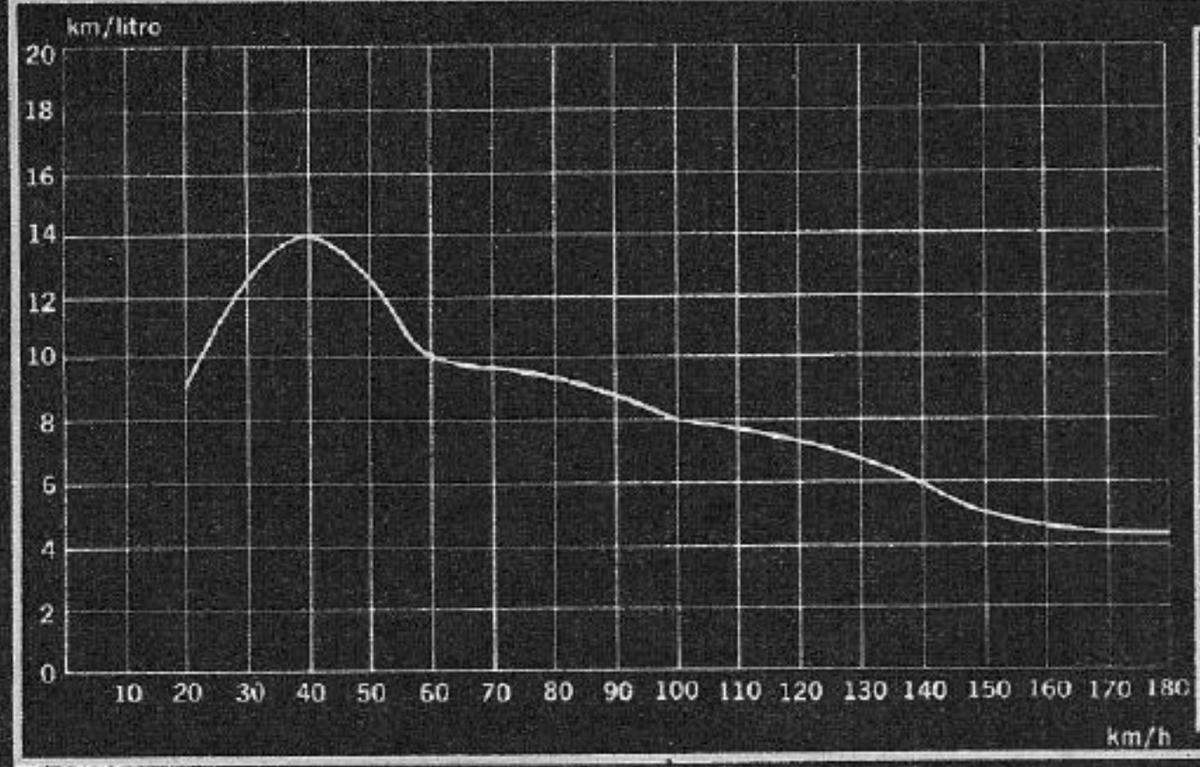
Aceleración 0 - 1.000 m

31 segundos 6/10 (Promedio de dos aceleradas en sentido contrario).

Prueba de aceleración y frenada violenta 0 - 100 - 0 km/h

Alcanzó esa velocidad y se detuvo en 13,6 segundos.

B



Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	14
60	10
80	9.5
100	8
120	7,2
140	6
160	4,4
180	4,2

C

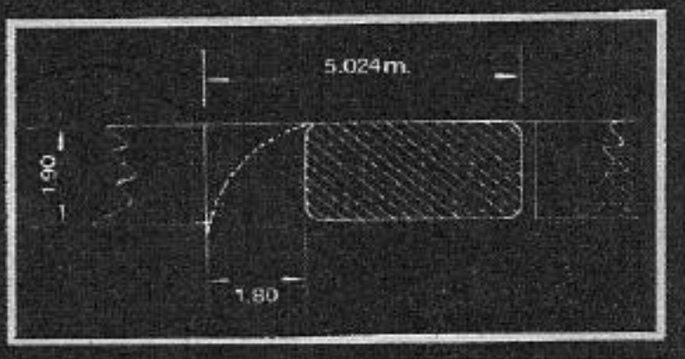
DISTANCIA DE FRENADO

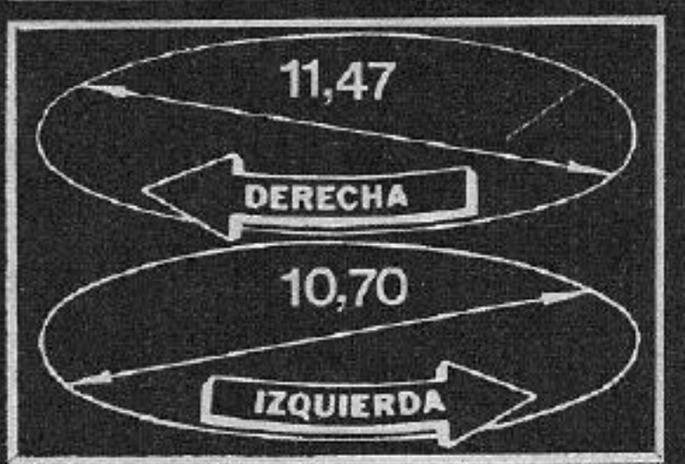
Velocidad

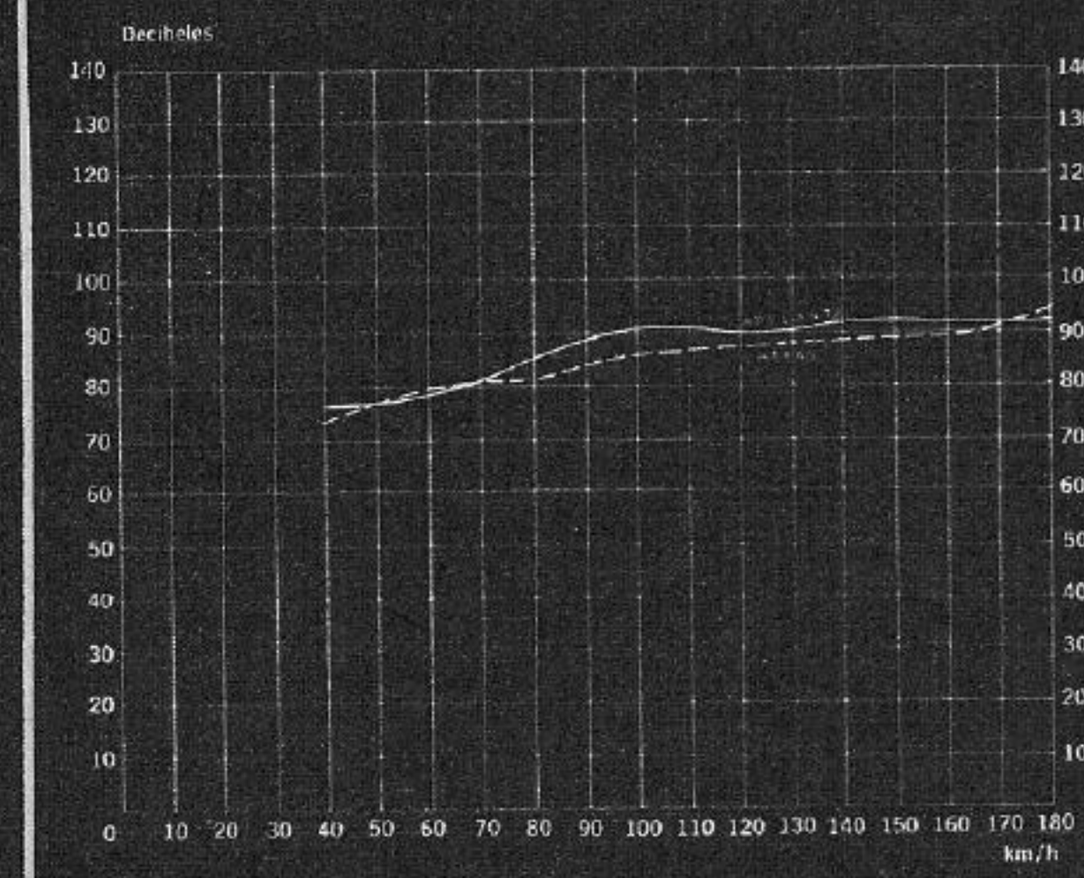
20 Km./h. a 0	2,7 m	2.10	D. T. -4.80
40 Km./h. a 0	5,5 m	6.20	D. T. -11.70
60 Km./h. a 0	8 m	16.60	D. T. -24.60
80 Km./h. a 0	11 m	18.96	D. T. -29.96
100 Km./h. a 0	14 m	46	D. T. -60
120 Km./h. a 0	16.5 m	71.19	D. T. -87.69
140 Km./h. a 0	19.4 m	96.15	D. T. -115,55

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

D







Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	—	—
40	76	74
60	78	79
80	85	81
100	91	86
120	90	87
140	92	89
160	92	90
180	93	91



to en ciudad, como en ruta, como en circuitos y faldeos veloces como en la montaña (lugares donde lo probamos) los cambios cumplieron su función con eficacia. A pesar, como ya destacamos, de la dureza del movimiento de la palanca. A esto hay que agregarle el incómodo gatillo trasversal que la integra y que tirándolo hacia arriba permite que entre la marcha atrás. Este pulsador sirve más que nada para lastimar los dedos al accionar rápido el cambio de marchas o para luchar como un tigre intentando meter la marcha atrás cada vez que se hace necesario. Sigue siendo más práctico y menos sacrificado el sistema de hundir la palanca para poner el retroceso. En cuanto al gatillo, en el sistema adoptado por Chrysler, podía haber sido de algún tipo anular, por ejemplo, y en la parte posterior de la palanca donde es más difícil que se enganche con los dedos. Por último, es importante destacar que entre cambios y ascendiendo de marchas, el motor cayó alrededor de ochocientas vueltas de primera a segunda y de ésta a tercera. Mientras que al pasar de tercera a cuarta la aguja cayó sólo 500 vueltas.

El puente trasero —por último— con sus palieres semiflotantes y su relación final 2,87:1 (la más larga que hay en plaza) permite que el coche arañe los 190 km/h con sus elementos absolutamente standard. Simplemente con un rodado de apenas mayor diámetro, el coche superaría con holgura los 200 km/h.

FRENOS QUE LO DETIENEN

Dado el tamaño del auto, que determina directamente su peso (1.590 kg), muy pocas referencias parecían indicar que frenaría tan bien como lo hizo. La cupé viene equipada con frenos de disco en las ruedas delanteras. El diámetro del disco es de 27,76 cm. Atrás actúa una cinta sobre tambor, y tanto adelante como atrás el accionamiento se realiza a través de un sistema de servo. Y de un doble circuito cuyo depósito de líquido está sumamente accesible junto al motor. Una luz en el tablero avisa cualquier falla en el sistema.

Para cumplir con las distancias de frenado durante el road test lo llevamos a una larga recta de hormigón, pavimento éste que no es el del autódromo ni mucho menos en cuanto a su abrasividad. No obstante, obtuvimos cifras más que satisfactorias. Basta destacar que viajando a 140 km/h y realizando el "panic-stop" (frenada de pánico) vale decir apoyándose con todas las fuerzas sobre el pedal sin dosificar los movimientos del pie y que reproduce la reacción automática e instintiva de una persona ante una emergencia, se detuvo en 115,55 metros. Pero a esto hay que descontar el tiempo estimado para la reacción del que conduce: así a 140 km/h resulta que el coche se detiene en 96,15 metros. A 120 km/h recorre 71,19 metros antes de detenerse completamente (87,69 metros sin el descuento del tiempo de reacción). A 100 pasan 40 metros solamente hasta que se detiene y a 80 km/h nada más que 18,96 metros con descuento y 29,96 totales.

SUSPENSION O.K.

Después de todo el traqueteo que sufrió nuestra cupé de test, apenas si se ablandaron un poco los amortiguadores. Lo que demostraría que el nuevo Dodge GTX se adapta perfectamente a las inclemencias de nuestros pisos. Subiendo a la Pampa de Achala rápido, resultó mucho más chico de lo que su aspecto refleja (por lo maniobrable). El juicio a priori y sin experiencias nos había obligado a juzgarlo como un coche muy subvirante porque así tenía que ser. Pero resulta que no. Que es tanto o más neutro en su comportamiento veloz que muchos medianos. En el trabado de la trepada resultó cómodo acomodarlo para cada curva y, sobre todo, para salir bien de ellas. En el pavimento veloz pudimos hacerlo deslizar con seguridad sobre sus cuatro ruedas sin que acusara vicios de tenida en el piso.

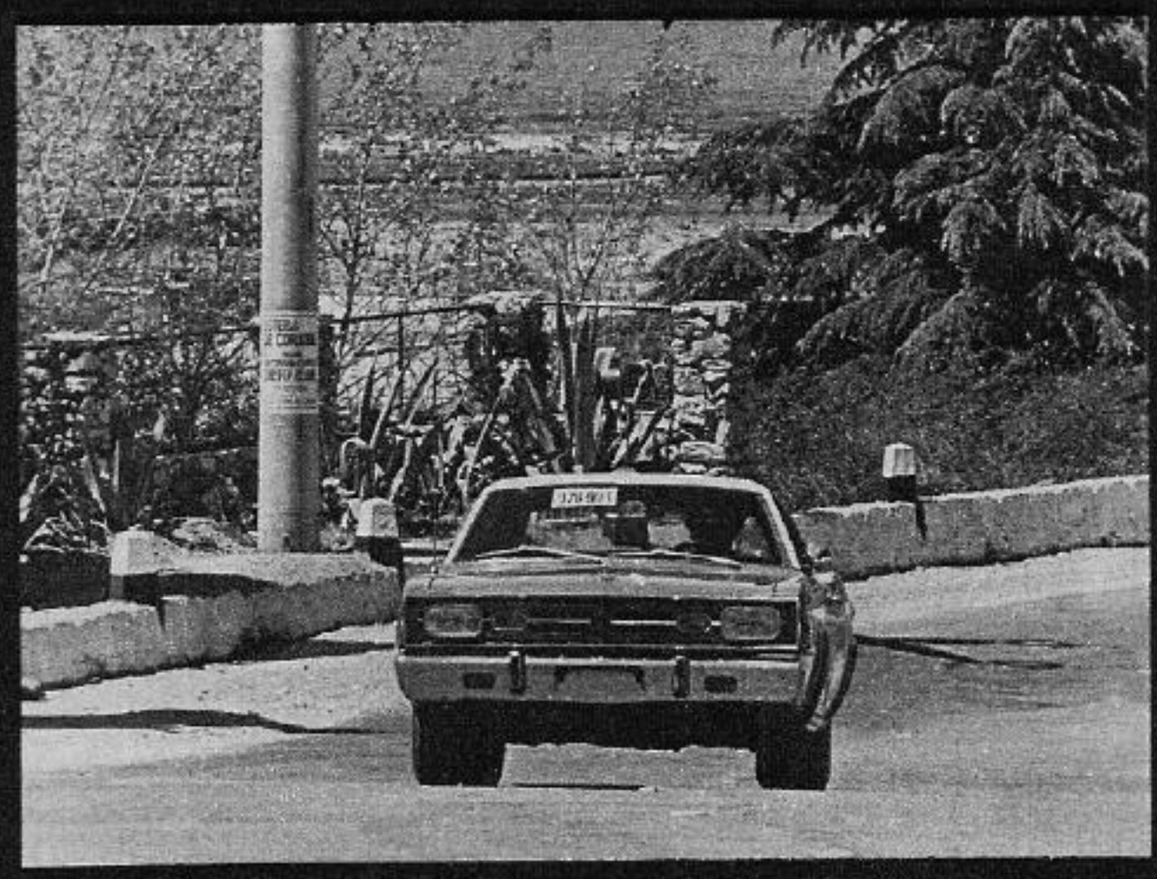
Para eso contribuyen las barras de torsión de la suspensión independiente delantera que aguantan con hidalguía la tremenda trasferencia de pesos que se produce al frenar cuando todo el motor se apoya en ellas. Elásticos semielípticos y los mismos amortiguadores que adelante fijan el eje trasero sin que hayamos notado en éste tendencia al zapateo y sobre todo la gran rigidez torsional de la estructura autoportante.

LOS CONTROLES

La cupé cuenta con un panel completo de instrumentos, luces y controles. En el piso, junto al embrague y un poco más arriba de éste, dos pedalines sirven para cambiar las luces altas a bajas o viceversa y para mojar el parabrisas simplificando la tarea de las escobillas, respectivamente. En el tablero, que imita madera en forma muy sobria, sobre todo al estar combinado con símil cuero negro, una perilla con dos posiciones enciende las luces de ciudad y las altas o bajas. Pero encima de esta perilla, a la izquierda del panel, un switch de contacto enciende a su vez los faros de yodo que encierra la parrilla. Estos faros iluminan solamente cuando la luz alta está conectada. Un poco más hacia el centro, una pequeña perilla mueve los números del cuentakilómetros parcial ("giornalero"). Sigue luego la traba del capot, el indicador de luz alta, la luz de advertencia de freno de mano y falta de frenos, las luces de giro, el control de limpiaparabrisas que funciona sobre un reóstato. Haciéndolo girar acelera o retrasa gradualmente el movimiento de las escobillas (excelente idea).

Para terminar, la radio (con el defecto de tener solamente salida de la voz en la parte de-









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

lantera del habitáculo) y los controles del calefactor, entrada de aire exterior, ventilador, desempañador y temperatura.

En cuanto a los instrumentos, tres esferas alojan todas las lecturas de control. En el de la extrema izquierda se aloja el velocímetro, el cuentakilómetro parcial y el total. En forma radial se leen las velocidades de marcha (de 20 a 240 km/h). Una esfera más pequeña y en medio de los dos instrumentos más grandes que encierra, paradójicamente, la lectura más importante de todas: las revoluciones del motor. Es una antigua costumbre norteamericana considerar el tacómetro como el instrumento de menos importancia. Por eso —seguramente— la cupé trae el cuentavueltas semioculto, pequeño y de muy difícil lectura. El tercer reloj guarda en su interior el indicador de presión de aceite muy bien marcado, igual que el indicador de temperatura del agua, el amperímetro y el indicador de nivel del tanque de combustible.

El cenicero delantero está muy bien solucionado también. Se cierra bajo el tablero y dentro de él se oculta el encendedor eléctrico.

En cuanto a los espacios para guardar cosas están bien distribuidos: una guantera de mediano tamaño con luz, y en la consola otra gaveta un poco más grande y complementada por una bandeja de considerables dimensiones revestida en un plástico imitación madera.

CONTINUANDO CON EL INTERIOR

El espejo retrovisor (sobre el parabrisas) da una visión bastante mala. Hacia arriba muy limitada y en línea, hacia atrás, marcadamente disminuida por el largo de la cola del auto. Pero para solucionar en parte el defecto, se ha agregado el tan necesario espejo exterior sobre la puerta izquierda. Para colmo, al bajar la visera del lado del acompañante (esa que lleva espejo y las mujeres suben y bajan continuamente), para hacerla llegar a su posición extrema delantera, choca contra el espejo. Vale decir, que cada vez que el acompañante se siente molesto por el sol de frente o quiere mirarse en el espejito de la visera, la visión hacia atrás en el retrovisor desaparece por arte de magia . . .

Las butacas individuales delanteras son sumamente cómodas. La espalda apoya siguiendo las líneas anatómicas evitando el cansancio y los dolores musculares en viajes largos. Los respaldos son reclinables y se voltean hacia adelante mediante barras de torsión. La traba que lo mantiene en posición de sentarse tiene memoria, así al volver de adelante para atrás queda en la posición elegida anteriormente. La palanca que voltea el respaldo y lo acomoda en distintas posiciones se encuentra al costado del asiento propiamente dicho, pero también se puede destrabar mediante un pedalín desde los asientos traseros. En estos asientos posteriores se pueden acomodar tranquilamente tres personas sin ninguna dificultad. La misma comodidad de las butacas (tanto en el respaldo como en el asiento) la tiene la parte posterior de la cupé. Respaldo alto y cojín ancho que impiden el cansancio de piernas. Entremedio de las butacas delanteras, y rematando la consola, hay un cenicero para los pasajeros de atrás.

La superficie vidriada es amplia. Las ventanillas posteriores se abren completamente y al no tener parante completan una superficie íntegra con la ventana de la puerta. Las manijas que las accionan son algo duras de mover y de apariencia resistente. Estimamos, de todos modos, que un auto de esta categoría, porte y potencia, debería traer —a menos como equipo opcional— un sistema levantavidrios eléctrico. Lo mismo que las palancas que abren las puertas. Para accionarlas es necesario tirar hacia adentro de un pulsador ancho. Esta solución nos agradó por lo cómoda y segura. Es prácticamente imposible que se accione por un mal movimiento de los brazos, como también es muy difícil que los niños puedan moverlas.

Digamos, por último, que el tapizado es discreto, en símil cuero negro (en este caso) y tiene mucho que ver con el aire general del auto.

TERMINACION, ESTETICA, ACCESORIOS

En el juicio de la terminación entran muchos de los elementos que ya hemos analizado. El interior, por ejemplo, con su carácter marcadamente "toriniano" refleja un verdadero cuidado del detalle por parte de la fábrica (el precio del coche lo exige). Las uniones de las puertas, los cierres de capot y baúl, aquellos lugares donde se han soldado chapas y todas aquellas partes que delatan una buena o mala terminación, incluida la pintura, resultaron inobjetables en la cupé testeada.

La tapa "quick-open" debe ser el elemento más promocionado de todos los que trae como equipo normal de fábrica el GTX. La famosa tapa ("Renato, amigo . . . tapa click . . . nueva idea . . .") que se abre oprimiendo un pulsador al estilo tradicional de los autos de competición para facilitar tanto la carga rápida para los empleados de la gasolinera, donde habitualmente refuelamos, como para la descarga rápida por los visitantes de la noche . . .

Las llantas deportivas son de diseño discreto y agradable. El techo vinílico puede ser aún hoy repudiado por ciertos gustos. No obstante, ya es una solución estética aceptada en nuestro mercado y, aunque parezca increíble, la combinación del "rojo Ferrari" de la pintura y el techo vinílico blanco de nuestro



CARACTERISTICAS DEL DODGE GTX V-8

DATOS GENERALES

Alto: 1,425 m.
Largo: 5,024 m.
Ancho: 1,904 m.
Trocha delantera: 1,42 m.
Trocha trasera: 1,68 m.
Distancia entre ejes: 2,81 m.
Peso del vehículo con motor 318 (aprox.): 1.590 kg.

MOTOR

Tipo 8 cilindros en V a 90°.
Diámetro del cilindro: 99,31 mm.
Carrera del pistón: 84 mm.
Cilindrada total: 5.210 cm^3.
Relación de compresión: 8,5 a 1.
Torque máximo: 42,6 kgm (308 lib/pie) a 2.600 rpm.
Luz de válvulas no lleva.
Botadores hidráulicos.
Lubricación forzada.
Capacidad del cárter: 3,700 litros más 1 litro por filtro.
Presión de funcionamiento a 1.000 rpm: 3,1 a 4,5 kg/cm^2 (45 a a 65 $lbs/pulg^2$).
Carburador Cárter BBD 4749 S.
Capacidad del tanque de combustible: 68 litros.
Bomba de nafta (presión de funcionamiento a 500 rpm): 3,51 a 4,92 kg/cm^2.
Puesta a punto del encendido: 5° APMS.
Bujías Champion N 11 Y.
Luz de platinos: 0,35 a 0,48 mm (.014" a .019").
Orden de encendido: 1-8-4-3-6-5-7-2.
Circulación de la refrigeración a presión.
Capacidad de refrigerante: 15,650 lts.
Control termostático.
Batería 12 V, 48 A/h.
Terminal a masa: Negativo.
Proceso a carga: Alternador 12 V.

TRANSMISION

Embrague de disco único seco.
Diámetro: 266 mm.
Caja de velocidades con palanca manual en el piso.
Relaciones: 1ª 3,09:1.
2ª 2,10:1.
3ª 1,45:1.
4ª 1 a 1.
Marcha atrás: 2,67:1.
Capacidad de lubricante: 3 litros.
Relación de puente trasero: 2,87:1.

DIRECCION

Tipo nuez a bolilla de circulación continua.
Relación: 24 a 1.
Dirección de potencia opcional. Relación: 16:1.

FRENOS

Servoasistidos, doble circuito, hidráulicos.
De disco en las ruedas delanteras. Diámetro del disco: 277,6 mm.
Cinta y tambor en las ruedas traseras. Con zapata regulable.

SUSPENSION

Delantera: Independiente a barras de torsión y amortiguadores hidráulicos de doble acción.
Trasera: Con elásticos semielípticos y amortiguadores hidráulicos de doble acción.

NEUMATICOS

Medida E 70 x 14 sin cámara.

GTX

coche, resultó estéticamente aceptable al análisis final. En la barra de dirección hay una perilla que puesta en posición de contacto hace que las dos luces de giro de los faros posteriores y las de posición (pequeños faros en los paragolpes) delantera se enciendan y apaguen intermitentemente. Este recurso eléctrico es de gran utilidad para el caso de una obligada detención nocturna en la banquina o incluso en la ciudad en el caso de una pinchadura o alguna rotura en el tráfico después de la caída del sol. Más o menos el mismo fin que tienen las luces rojas que hay en el interior de cada una de las puertas (bajo el apoyabrazos) y que se encienden al ser abiertas. De esa manera los distraídos evitarán que algún otro automovilista arrase con tan importante elemento de la carrocería en alguna súbita apertura para descender ...

El volante de dirección es de diseño muy parecido al del Torino. Con tres radios agrupados hacia la parte inferior para facilitar la lectura de los instrumentos, el aro de madera bastante ancho y cómodo de empuñar y el centro acolchado de símil cuero negro. Los pulsadores de la bocina —alargados— están colocados en cada uno de los radios, lo que permite hacerla sonar con comodidad en cualquier posición del volante y bastante rápido.

A la seguridad contribuyen los acolchados del interior (consola, tablero, volante) y los cinturones de seguridad en cada una de las butacas delanteras. Si la intención es buena, y de hecho los cinturones están (a diferencia de tantos coches de precio elevado de industria local), en la práctica no son lo suficientemente efectivos por ser simplemente de cintura. Dado el precio y las características de la cupé GTX debería traer cinturones compuestos de cintura y bandolera por ser éstos más seguros.

En la discusión por el juicio estético a que sometimos el coche testeado no hubo unanimidad absoluta en los resultados. En general todo nuestro equipo estuvo de acuerdo en la aprobación. Los más adeptos decretaron que estaban frente a la cupé más linda de producción nacional. Opinión un poco atrevida por cuanto sobre gustos, etc. Aunque sí nos enfrentamos con un diseño logrado y bien equilibrado. Teniendo en cuenta la procedencia del coche y los requerimientos estéticos del mercado (USA) para el que fue pensado. Es netamente "americanote" de punta a punta, y eso ya lo encasilla para las decisiones de gusto. La larga trompa se equilibra perfectamente con el espaciosísimo baúl (el más grande, por mucho margen, de todos los vistos y construidos aquí). La línea de cintura se curva con suavidad para formar el guardabarros trasero. Las puertas bien amplias (detalle de comodidad) contribuyen a la inclinación favorable por parte del posible comprador nacional. Las llantas contribuyen eficientemente al carácter general de la cupé. La altura total y esa altura de la línea de cintura, en equilibrio con el tamaño del techo y la cabina y la inclinación del parabrisas hacen del Dodge una verdadera cupé a pesar de su enorme tamaño. Y muy lejos de reflejar un aire de sedan cuatro puertas modificado por compromisos competitivos o de venta.

Los faros delanteros y todo el frente en general es el punto más flojo. El diseño de parrilla desagrada porque choca con el carácter del auto. Esta cupé tiene verdadero aspecto de "rabiosa": bajita (bien bajita) y con poco despeje, ruedas tirando a anchas y la cabina (de las ventanas para arriba) considerablemente más angosta que la línea de cintura en el plano trasversal. Pero nada tienen que ver con este aire de "mala" las barras que recargan el frente de la parrilla.

MANEJO

Coincidió el viaje de nuestro test con el Desafío de los Valientes (Carlos Paz-Mina Clavero). Y en ese escenario fue donde pudimos comprobar la excelente maniobrabilidad y tenida del auto, intuidas antes en el desempeño ciudadano. Los pedales son de accionamiento suave y bien dispuestos (a pesar que no permiten hacer el punta y taco en forma correcta). El de frenos actúa presionándolo suavemente y el coche se detiene en tramos cortos (ver las cifras) y siempre en una misma línea, incluso a velocidades del orden de los 140 km/h. En ningún momento se desacomodó, ni siquiera en la tierra en el momento de frenarlo exigido. La posición de las butacas, tanto para el cuerpo como para los brazos y piernas con respecto a los comandos, permite los viajes largos con comodidad. El volante de dirección tiene un formato cómodo de empuñar y el sistema requiere pocas vueltas para hacerlo doblar por ser bastante directo. No obstante, por el tamaño del auto, los diámetros de giro son grandes, lo que hace sumamente incómodas las maniobras de estacionamiento. El punto más flojo radica en la dureza de la palanca de cambios, lo que hace aún más fatigoso el desempeño en ciudad y garajes.

Doblando fuerte se comportó neutro y en las curvas muy veloces levemente subvirante (se va un poco de trompa), lo que permite acomodarlo mejor (sacando la cola) para negociar el viraje.

Con estas experiencias en la mano podemos concluir con una afirmación netamente positiva para la nueva cupé de Chrysler: Es un auto logrado ciento por ciento en lo que aspira. Tiene un carácter definido y está dirigido a un gusto del mercado en especial. Ese sector encontrará en el GTX un buen auto, el que dentro de su estilo es de lo mejor de la producción local.



CONCLUSIONES

PRO

1) EXCELENTE TENIDA EN RUTA A CUALQUIER VELOCIDAD Y SOBRE CUALQUIER CAMINO.
2) DOBLANDO ES CASI NEUTRO A VELOCIDADES DE CRUCERO (INCLUIDOS LOS CAMINOS DE TIERRA Y MONTAÑA). A VELOCIDADES ALTAS ES LEVEMENTE SUBVIRANTE.
3) POSICION DE MANEJO MUY COMODA (PARA PERSONAS DE CUALQUIER ESTATURA).
4) TANTO LAS BUTACAS DELANTERAS COMO EL ASIENTO TRASERO SON MUY COMODOS Y PERMITEN VIAJES LARGOS CON EL CUERPO DESCANSADO.
5) MUY BUENOS FRENOS. LO DETIENEN CON SEGURIDAD EN DISTANCIAS CORTAS CONSERVANDOSE EL COCHE EN UNA LINEA RECTA.
6) BAUL MUY AMPLIO.
7) PERFECTA Y COMODA ACCESIBILIDAD A TODAS LAS PARTES EXTERIORES DEL MOTOR.
8) LIMPIAPARABRISAS QUE SE ACELERA O RETARDA POR MEDIO DE UN REOSTATO.
9) BAJO CONSUMO, TENIENDO EN CUENTA LA GRAN CILINDRADA.

CONTRA

1) ACCIONAMIENTO DE CAMBIOS MUY DURO. SOBRE TODO EL SISTEMA DE ENGANCHE DE LA MARCHA ATRAS. EL GATILLO EN LA PALANCA ES MOLESTO.
2) CUENTARREVOLUCIONES MUY PEQUEÑO Y DIFICIL DE LEER.
3) CINTURONES DE SEGURIDAD INSUFICIENTES. DEBERIA TRAERLOS COMBINADOS CON BANDOLERA Y NO SOLAMENTE DE CINTURA.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

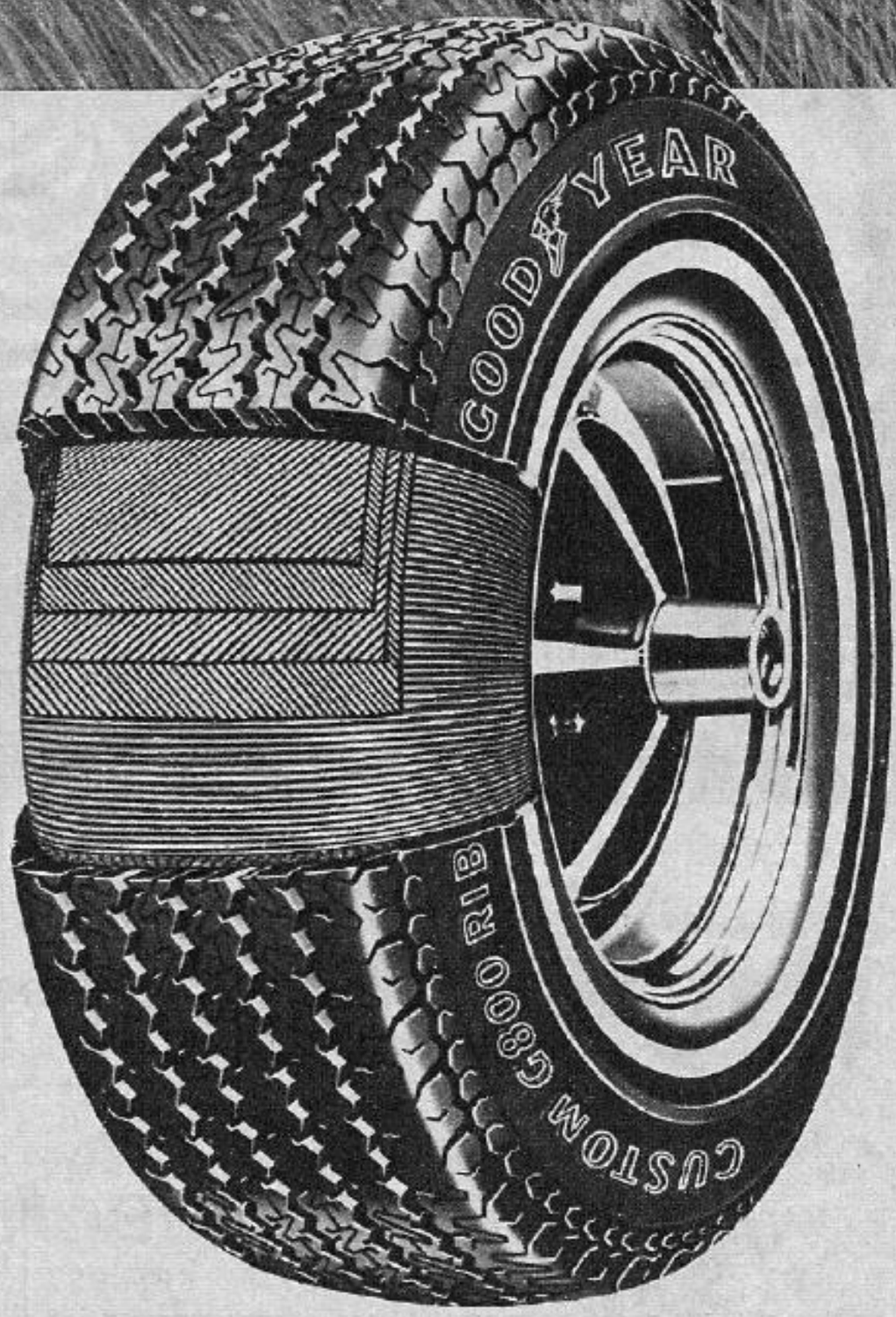
GOODYEAR **RADIAL GOODYEAR**

FUERTE, SEGURA, CREADA PARA CORRER.



DURA HASTA EL DOBLE

CUSTOM G800 RADIAL



La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales.
No hay otra cubierta construida así.
Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure mas y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente el armazón, manteniendo la banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo, brindándole así hasta el doble de kilometraje.
Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado.
Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia.
Disponible en los tipos con y sin cámara.

GOODYEAR

ALA-AUSTRAL SE PREPARA. El desplazamiento turístico interno promete alcanzar en la próxima temporada de verano 1970/71 niveles hasta ahora desconocidos. Las reservas de alojamiento en las playas atlánticas, en los Lagos del Sur, Cuyo y sierras de Córdoba son en el orden de un 70 por ciento superiores al de otros años. Ala-Austral estarán, como siempre, a la altura de las circunstancias, aumentando la frecuencia de sus vuelos, incorporando nuevos aviones y, por sobre todas las cosas, asesorando cordialmente al viajero en sus centrales oficinas de Florida 234, Buenos Aires, con los teléfonos 46-8841 y 46-6851/9. Asimismo, en todas las agencias ALA-AUSTRAL del país y en los aeropuertos habrá servicios especiales de atención al turista. Un detalle de interés para el automovilista es la posibilidad de viajar en avión por ALA-AUSTRAL y despachar su auto por tren hacia el punto de destino. Esto es particularmente importante para quienes dispongan de poco tiempo y deseen conocer puntos distantes del país y no quieran privarse de una movilidad propia para ellos y su familia en la zona elegida. Bien por los amigos de ALA-AUSTRAL.



CARACOL. Las raidistas británicas Rosemary Smith y Alice Watson partieron de Londres con un Austin Maxi remolcando una casa rodante, con el cual intervendrán en el Rally de Montecarlo 1971. La casa será remolcada a velocidades de rally desde Oslo a Montecarlo, sobre una distancia de 3.500 kilómetros. Esta prueba tiene como objetivo mostrar la facilidad con que pueden ser remolcadas las casas rodantes, a altas velocidades y en caminos muy variados. La "casa" tiene 3,90 metros de largo y cuenta con 4 cuchetas. Rosemary Smith ocupó el 10º puesto en el reciente Rally Copa del Mundo. En fecha próxima será exhibido en Buenos Aires este modelo de casa rodante.

COMIENZA LA AVENTURA. El señor Raúl A. Linares Araya, de 21 años, domiciliado en la calle Laprida 1089, de Rosario, resultó el feliz ganador del concurso "Vacaciones para playboys con RADO", organizado por la Compañía Relojera Riel. El afortunado viajará a "South Africa", donde participará de un Safari. Y para compensarle el susto con los leones, luego en Suiza será recibido y guiado por la "leona" europea Barbara Vitz. ¿Cuál será el final de esta aventura?

PARA COMUNICARSE MEJOR. Fue suscripto un importante convenio entre la Secretaría de Estado de Comunicaciones y el Automóvil Club Argentino, por el cual esta última entidad utilizará sus servicios radioeléctricos instalados en las Filiales y Estaciones de Servicio Camineras, para cursar radiotelegramas tasados por parte de los automovilistas. El turista encontrará en este servicio una importante ayuda y amparo, por cuanto sabrá de antemano que en un itinerario prefijado contará con los medios de comunicación no sólo para solicitar ayuda en caso de problemas imprevistos sino también para estar en contacto con sus familiares o bien éstos poder anticipar las noticias que quieran hacer llegar al paso del automovilista. Firmaron el convenio el Ing. Roberto Cabern, director nacional de Correos y Comunicaciones; el Dr. César Carman, presidente del ACA, y el Ing. Abel M. Lissarraque, secretario del ACA. Una nueva realización del ACA en beneficio del autoturismo y de los viajeros de todo el país. Por fin las rutas dejarán de estar incomunicadas.

FINANZAS. El señor Perry Mendell Cohen ha sido designado director financiero de Chrysler-Fevre Argentina SA, en reemplazo del señor Herbert Lashinsky, quien asumirá a la brevedad la dirección general de Chrysler Perú SA, según anunció el señor Paul A. Archer, director general de la empresa.

CCA, NUEVOS DIRECTIVOS. En su sede social, Billinghurst 1837, Capital, la Cámara del Comercio Automotor realizó la Asamblea General Ordinaria de la institución que nuclea a concesionarios y comerciantes del automotor. Fue elegido presidente de la Comisión Directiva el señor Francisco Villar, de Ford Quintana; vice, el doctor Edgardo R. Glosa (S.V.A. SA); secretario, el señor José M. Pérez Castro; prosecretario, el señor Jorge Luis Pera (Orsi Hnos. S.C.A.); tesorero, el señor Jorge Luis Pera; protesorero, el señor Ernesto J. Baldassare (D' Arc SA), y vocales los señores Guillermo Billy (G. Billy SA), Carlos A. Ciancaglini (Altho Automotores), José L. de Unamuno (Grandio y López SA), Mario Alberto Arizio (D.A.P. Automotores SA), Rubens F. Di Prieto (Tiphaine SA), Eduardo F. Zielli (Zielli Norte SA), y vocales suplentes los señores Juan Failiace (Automóviles San José de Flores SA), Roberto Mieres, Horacio Claro (Horacio A. Claro SA), Jorge Pena (Central Motor SA). Revisores de cuentas: señor Norberto Ferrari (Pueyrredón de Las Heras SA) y señor Mario O. Fiorini. El presidente saliente, señor César L. Reyes, agasajó con una cena en su residencia particular a quienes lo acompañaron en su mandato y a la nueva Comisión Directiva.

distribuimos los mejores aros para pistón y el mejor filtro

2 productos que hacen "palpitar el motor a nuevo"



Los aros para pistón RAMCO ofrecen más economía, mayor potencia y mejor diseño

Desde hoy adopte el mejor filtro: Fabricado con celulosa importada y tratada en origen

AGENTES EN TODO EL PAIS

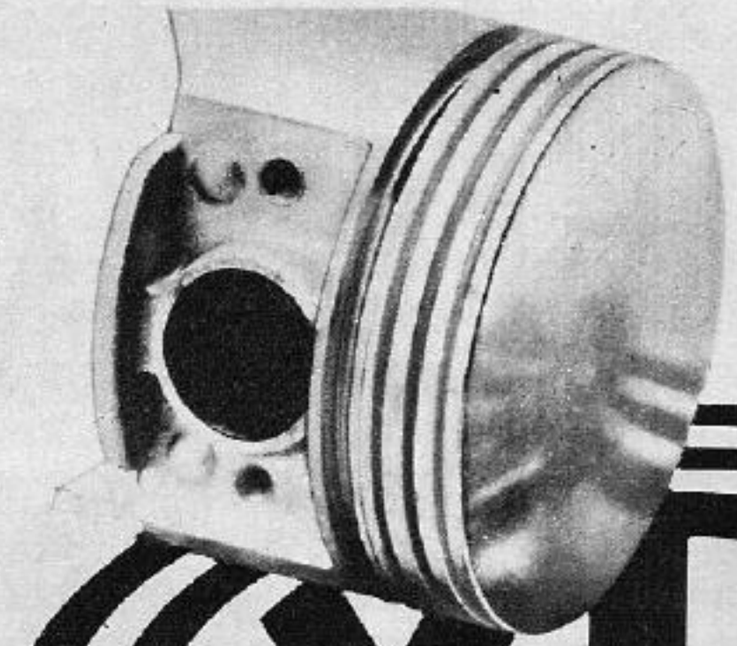
AROS PARA PISTON
RAMCO
LOS MEJORES QUE SE FABRICAN

SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

FILTROS JOES®
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

Distribuidores exclusivos:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A más de 40 km/h, los pistones exigen un lubricante perfecto.



Por eso, si tuvieran que elegir, preferirían Supermóvil YPF! Supermóvil contiene aditivos que preservan su vida, protegiéndolos de la corrosión. Jamás forma carbón. Por eso protege mejor cada pieza. Recuerde que Supermóvil es el resultado de un moderno proceso de elaboración realizado por YPF para beneficio de su coche.



Supermóvil YPF. Como su coche manda!

Análisis del Campeonato Mundial de Conductores

UN AÑO AL ROJO

En 1970 abundaron los ganadores sorpresivos, las supremacías momentáneas y los momentos dramáticos. De todo ese remolino de acción salió un campeón, Jochen Rindt, que no vivió para recibir la corona, y un subcampeón, Jacky Ickx, que dominó la parte final del campeonato a bordo de una máquina netamente superior al resto, la Ferrari 312-Box. Lotus, sin embargo, se impuso en la Copa de Constructores de F1 con dos triunfos más que Ferrari

El final del Campeonato Mundial de Conductores de 1970 no tuvo el clima habitual de este tipo de celebraciones. La ausencia de la principal figura del certamen tiñó de gris a una temporada que de otra forma podría haberse calificado como brillante, pero a pesar de las contras el año puede contarse entre los más competitivos y disputados de la historia de los campeonatos de la FIA.

Hasta el momento en que Jochen Rindt comenzó a dominar el certamen, los triunfadores nunca fueron repetidos y se pueden contabilizar siete ganadores distintos en 13 carreras: Rindt (5), Ickx (3), Brabham (1), Stewart (1), Rodríguez (1), Regazzoni (1) y Fittipaldi (1). También la variedad de autos y motores ganadores es llamativa si se compara con otros años; son seis autos diferentes, a saber: Brabham-Ford (1), March-Ford (1), Lotus 49C-Ford (1), Lotus 72-Ford (5), BRM V12 (1) y Ferrari 312-Box (4). Esto indica en gran medida hasta qué punto existe paridad entre las máquinas de hoy en día y más si se tiene en cuenta que pesó mucho a favor de Lotus el gran momento que pasó Rindt antes de la tragedia de Monza.

Desde el punto de vista de los autos, el Lotus 72 fue el más exitoso de todos. Ganó la Copa de Constructores con cinco triunfos (cuatro de Rindt y uno de Fittipaldi) ayudado por la sorpresiva victoria de Rindt en Mónaco con un vetusto 49C. Se puede decir con justicia que fue el auto más exitoso porque ganó más carreras que ninguno, pero sería faltar a la verdad no decir que su diseño revolucionario peca de excesiva fragilidad y que en carrera pesaba mucho la calidad del desaparecido campeón para mantenerlo a la altura de otras máquinas que lo superaban en velocidad y que muchas veces llegaron a llevarle abundante ventaja parcial, como Brabham, Ferrari y en algunos casos Matra. En definitiva se podría decir que los Lotus ganaron no por abrumadora superioridad mecánica —cosa que nunca existió— sino por una combinación de excelente estrategia y conducción madura. Lamentablemente, la demostración de que el type 72 no era ni el más veloz ni el más seguro cobró la vida de Rindt cuando en Monza trataba, preocupado, de acercarse a los tiempos de Ferrari y BRM.

Ferrari, en cambio, no sólo se erigió en el auto más veloz del momento sino que su tenida excepcional le permitió doblar muy, muy rápido y sin riesgos mayores, ya que en el año el único accidente de un auto de la marca sobrevino cuando Jackie Oliver con el BRM chocó a Ickx en España.

Sin embargo, una serie de fallas de motor y encendido en la primera mitad del año evitó que los bólidos de Maranello pudieran hacer frente a tiempo a Rindt y a su Lotus, legitimando el título de éstos en sus respectivos campeonatos a pesar de poder superarlos potencialmente en la pista.

Matra y BRM dieron el toque de atención de los V12. BRM logró un triunfo decisivo para su destino en Spa, en manos de Pedro Rodríguez, y Matra pudo ganar el GP de Francia con facilidad de no haber sido por una pinchadura que le obsequió el triunfo en bandeja a Rindt.

Jack Brabham perdió dos carreras en la última vuelta (Mónaco e Inglaterra) y las dos veces en favor de Rindt que venía segundo. Su triunfo en Sudáfrica no fue estímulo suficiente para seguir en F1 el año que viene. Al parecer no sólo "Black Jack" se retira de la actividad sino que vendería su parte de la fábrica "Brabham" a su propio socio, Ron Tauranac, o a Porsche, que está interesado en sus chasis para su proyecto de F1.

Desde el punto de vista humano la categoría perdió mucho en 1970. La muerte de Jochen Rindt acaparó la atención mundial pero no hay que olvidar que a principios de año también desaparecieron Piers Courage y Bruce McLaren. Esto pone a la categoría en una crisis de pilotos, si se cuentan además los retiros de Johnny Servoz-Gavin, Jack Brabham y posiblemente Graham Hill. Evadiéndonos de la faz sentimental, que nos exigiría mencionar cualidades y curriculum de los desaparecidos y no permitiría la idea de un reemplazo, los puestos que éstos dejaron libres han abierto las puertas a una nueva generación de jóvenes a los que se suman quienes por mérito propio llegaron a la cima este año. Peter Gethin, Tim Schenken, Emerson Fittipaldi, Reine Wissell, por un lado, y François Cevert, Gianclaudio Regazzoni, Ignazio Giunti, Andrea de Adamich y Rolf Stommelen, por el otro, vienen a reforzar el plantel humano de F1, postulándose para los campeonatos venideros con armas dispares. De todos ellos, Regazzoni y Fittipaldi son los que más prometen; ambos son ganadores y figuran muy bien en los puntajes finales.

Entre los consagrados, Jackie Stewart fue la antítesis de la imagen que mostró al mundo el año pasado, no porque perdiera sus innegables cualidades sino porque el March no "funca" ni aunque lo agarren a fierrazos. Embarcado en la tarea de ganar una carrera antes de fin de año (ya había ganado en España), logró que Tyrrell le fabricara un auto nuevo del que mucho se habló pero sin resultados efectivos a la vista.

Entre los absurdos son dignos de destacarse: Pete Lovely, que no puede correr en F1 con un Lotus 49 que anda menos que tres años atrás. Joakim Bonnier no debería, como presidente de la asociación de pilotos, correr solamente en Watkins Glen porque allí le pagan hasta al último —que es lo más que el sueco puede pretender, por otra parte—. George Eaton no está para F1. John Miles tampoco, pero parece que se dio cuenta solito. Silvio Moser debería convencerse de que no sirve para esto y que fabricar un auto como el Bellasi-Ford es malgastar el dinero de sus amigos.

En fin. No podíamos terminar sin un poco de cizaña. Ahora, más tranquilos, esperemos el momento de la llegada de los F1 a nuestro país para poder palpitar una Temporada con todas las de la ley, y roguemos que sea para muchos años, como dicen las viejitas...

Repaso técnico

El panorama técnico del año '70 en F1 se presenta a simple vista como muy interesante, dado que aparte de las marcas que habitualmente compiten en la categoría, debutaron durante el año cinco autos y medio totalmente nuevos. Ellos son el Tyrrell, el Surtees, el March, el De Tomaso, el Bellasi y —el medio— el McLaren-Alfa.

Aparte de ellos, la totalidad de las marcas que habitualmente compiten en F1 presentaron nuevos modelos, salvo Lotus en la primera mitad del año en que hizo participar a los ya fatigados type 49 versión C —o sea bastante emparchados— mientras duraba la difícil puesta a punto del 72, y McLaren, cuya versión BM 14A no era más que una pasada en limpio con poco y nada de novedoso del M7.

De todos modos, la proliferación no fue síntoma de innovación, ya que la mayoría de las marcas (Brabham, De Tomaso, Lotus, McLaren, March, Surtees, Tyrrell y Bellasi) se sirvieron del mismo motor, el Cosworth DFV, y en esencia compartieron también un tipo de diseño y construcción que para F1 ya se está haciendo convencional y en las que el ingenio diferencia a una máquina de otra sólo en detalles ínfimos.

Lejos es la Ferrari la máquina que aúna más novedades técnicas por sobre todo lo hecho por sus rivales. La famosa fábrica italiana se ha caracterizado durante la mayor parte de su historia por preferir la disposición de 12 cilindros en V para todos sus motores de competición y cuando no tuvo un V12 a tono para una fórmula, seccionó un motor grande por la mitad (V6) hasta poder desarrollar un V12 efectivo que lo reemplazara. Ahora, acaso inspirada por el éxito de Porsche en SP, Ferrari ha renunciado a los famosos V12 para tentar fortuna con un motor de doce cilindros contrapuestos, en disposición bóxer, logrando la potencia más alta del actual parque de F1, a una cantidad de rpm que se eleva lejos por encima de cualquier otro motor. Sus 460 HP a 12.000 vueltas, con un peso de 542 kilos la convierten automáticamente en la máquina con la mejor relación peso/potencia del momento y justifica los "afanos" de las últimas carreras.

La Ferrari 312-Box perdió la Copa de Constructores de F1 por apenas cuatro puntos de diferencia con el ganador, el Lotus 72, y habría que creer que esto se debió a la demora que sufrió la puesta a punto de la máquina italiana —cuestión pilotos aparte—, que no pudo defender su chance hasta bien avanzado el campeonato. La Ferrari lideró el movimiento de avance de los motores de 12 cilindros sobre las posiciones del legendario Cosworth. Los otros fueron el BRM y el Matra-Simca, que corrieron con motores V12 con filas de cilindros dispuestas en ángulo de 60°. Ninguno de los dos se arrimó al índice de efectividad de la Ferrari pero fueron, de todos modos, rivales dignos del V8 inglés, manteniéndose siempre entre los más veloces.

Si la cantidad de cilindros de los motores parece propensa a crecer, el crecimiento de los neumáticos parece tender a disminuir su ritmo inflacionario. En verdad, durante el año las gomas parecen haberse estacionado en un tamaño que por el momento sería el óptimo. Tal parece que se ha llegado a un punto en que no se puede seguir mejorando la adherencia por el ensanchamiento de las cubiertas sin tropezar con problemas de otro tipo, como es el aumento del drag, de peso, de momento de inercia y cosas por el estilo. Mediante el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VIVO

por HECTOR L. BERGANDI

hallazgo de un compuesto que permite una adherencia prodigiosa, Firestone ha sido la primera fábrica que ha invertido el proceso reduciendo por el momento el ancho de los neumáticos delanteros de 9 pulgadas a 7,6, y se cree que el año que viene se podrá lograr una disminución similar en las ruedas traseras.

En materia de chasis, el de la Ferrari es el más llamativo. Su parte delantera es un monocoque del que forman parte los tanques de combustible laterales. Atrás, en cambio, el motor boxer no puede formar parte del chasis por lo menos en la proporción en que se puede lograr con un V8, de manera que detras del cockpit nace un pontón auxiliar debajo del cual "cuelga" el motor. Sobre el mismo pontón, que sirve como receptáculo del carburante, se eleva el alerón y detrás los ya famosos radiadores dobles de aceite, embutidos en los conductos aerodinámicos que chupan aire por dos bocas de mínimas dimensiones.

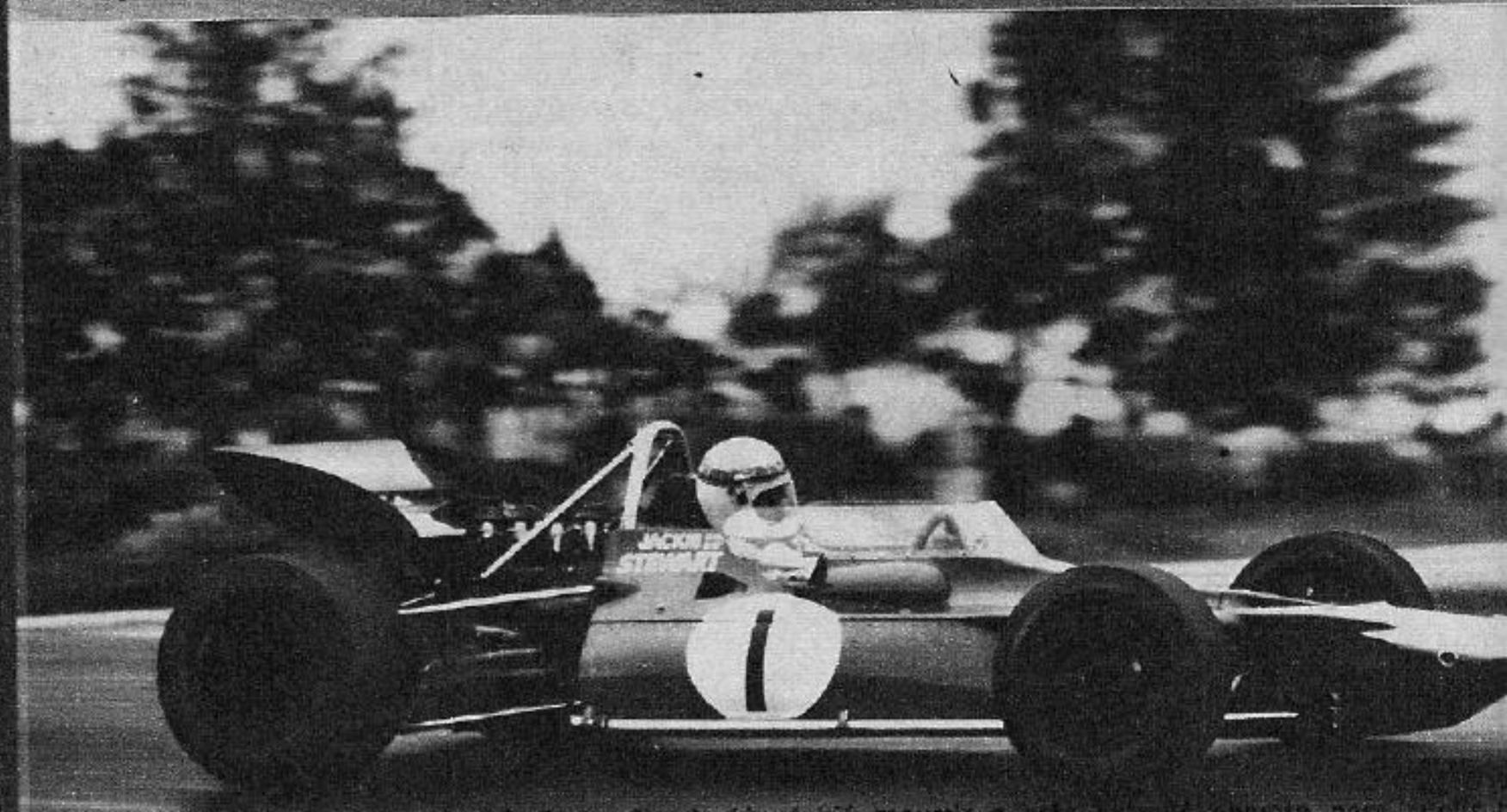
Aunque más convencional en diseño, el Surtees TS7 aporta como novedad la ubicación del radiador de agua, acostado en línea con el flujo de aire y que se puede ver perfectamente desde el exterior por la salida tipo Broadley que tiene delante del cockpit. Otra novedad son las llantas, diseñadas por el mismo Surtees sobre bases de Eric Broadley. Se dividen en tres partes, un centro standard y aros de distintos anchos y tamaños que se pueden cambiar dando forma a infinidad de variedades de llantas con un solo juego. El Surtees es un muy buen auto y lo demostró desde el día de su debut y luego ganando una carrera no puntable sobre el Lotus 72. Su principal problema de dentición fue debido a una puesta a punto apresurada de las suspensiones. El coche tocaba el suelo con la trompa en las frenadas, pero no fue motivo de asombro; muchos autos (el March, por ejemplo) lo hacen y nadie se preocupa mucho por solucionarlo.

Entre las cositas que terminan de dar forma al panorama técnico del '70 se encuentran los spoilers o alerones combinados: el más llamativo es el del Lotus 72, que parece una persiana compuesta por tres "postigos" de ángulos diferentes. Según Maurice Phillipe (diseñador del 72) el artificio anda a las mil maravillas a una velocidad constante, o en trazados de variabilidad poco brusca, pero en los frenajes violentos se corre el peligro de que se invierta la influencia del alerón, produciéndose una

→



La Ferrari 312-Box. Un verdadero bólido rojo que reverdece los laureles de Ferrari en F1. Tres triunfos Ickx y uno de Regazzoni en las últimas cinco carreras.



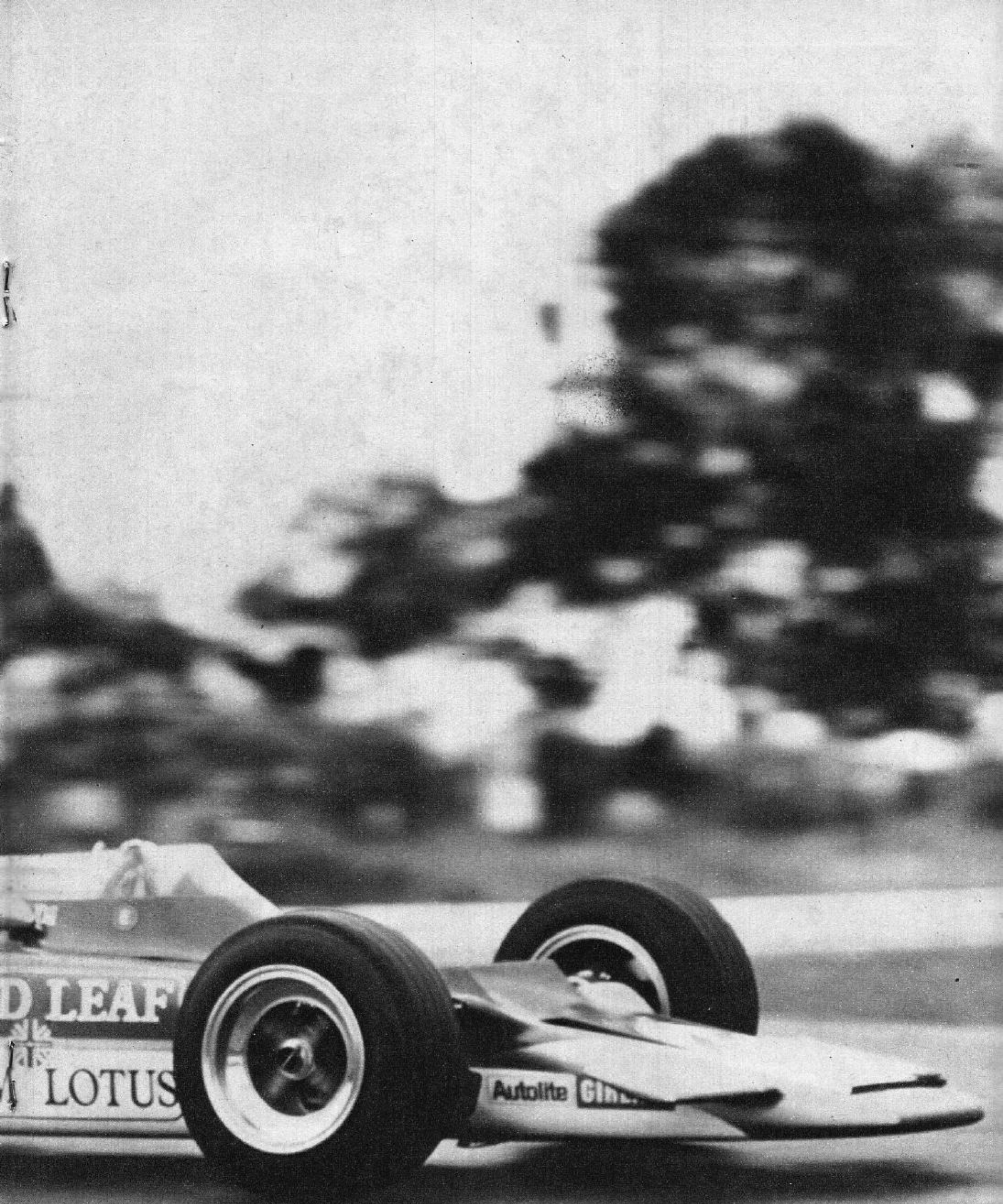
Jackie Stewart con el Tyrrell 001-Cosworth. Jackie debió recurrir a este [illegible] para superar la vastosa performance del March.

Emerson Fittipaldi

Lotus 72 Cosworth



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


D LEAF
LOTUS
Autolite

EL PUNTAJE DEL MUNDIAL, CARRERA POR CARRERA

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES 1970	Sudáfrica	España	Mónaco	Bélgica	Holanda	Francia	Gran Bretaña	TOTAL PRIMERA PARTE	Alemania	Austria	Italia	Canadá	Estados Unidos	México	PUNTAJE VALIDO
1º JOCHEN RINDT	-	-	9	-	9	9	9	36	9	-	-	-	-	-	(36+ 9) 45
2º Jacky Ickx	-	-	-	-	4	-	-	4	6	9	-	9	3	9	(4+ 36) 40
3º Clay Regazzoni	-	-	-	-	3	-	3	6	-	6	9	6	-	6	(6+ 27) 33
4º Denis Hulme	6	-	3	-	-	3	4	16	4	-	3	-	-	4	(16+ 11) 27
5º Jackie Stewart	4	9	-	-	6	-	-	19	-	-	6	-	-	-	(19+ 6) 25
Jack Brabham	9	-	6	-	-	4	6	25	-	-	-	-	-	-	(25+ 0) 25
7º Pedro Rodríguez	-	-	1	9	-	-	-	10	-	3	-	3	6	1	(10+ 13) 23
Chris Amon	-	-	-	6	-	6	2	14	-	-	-	4	2	3	(14+ 9) 23
9º J. P. Beltoise	3	-	-	4	2	-	-	9	-	1	4	-	-	2	(9+ 7) 16
10º E. Fittipaldi	-	-	-	-	-	-	-	0	3	-	-	-	9	-	(0+12) 12
11º Rolf Stommelen	-	-	-	2	-	-	-	2	2	4	2	-	-	-	(2+ 8) 10
12º Henri Pescarolo	-	-	4	1	-	2	-	7	1	-	-	-	-	-	(7+ 1) 8
13º Graham Hill	1	3	2	-	-	-	1	7	-	-	-	-	-	-	(7+ 0) 7
14º Mario Andretti	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	(4+ 0) 4
Reine Wissell	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	4	-	(0+ 4) 4
16º Ignazio Giunti	-	-	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	(3+ 0) 3
John Surtees	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	2	-	-	(1+ 2) 3
18º John Miles	2	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	(2+ 0) 2
Jackie Oliver	-	-	-	-	-	-	-	0	-	2	-	-	-	-	(0+ 2) 2
20º Dan Gurney	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	(1+ 0) 1
Peter Gethin	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	1	-	-	(0+ 1) 1
François Cevert	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	1	-	-	-	(0+ 1) 1
Derek Bell	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	1	-	(0+ 1) 1

CLASIFICACION DE LA COPA DE CONSTRUCTORES DE FORMULA UNO

1º Lotus	2	3	9	-	9	9	9	41	9	-	-	-	9	-	(41+ 18) 59
2º Ferrari	-	-	-	3	4	-	3	10	6	9	9	9	3	9	(10+ 45) 55
3º March	4	9	-	6	6	6	2	33	-	-	6	4	2	3	(33+ 15) 48
4º Brabham	9	-	6	2	-	4	6	27	2	4	2	-	-	-	(27+ 8) 35
5º McLaren	6	6	3	-	1	3	4	23	4	-	3	1	-	4	(23+ 12) 35
6º BRM	-	-	1	9	-	-	-	10	-	3	-	3	6	1	(10+ 13) 23
Matra	3	-	4	4	2	2	-	15	1	1	4	-	-	2	(15+ 8) 23
8º Surtees	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	2	1	-	(0+ 3) 3

Sin puntos: Tyrrell, McLaren-Alfa Romeo, De Tomaso y Bellasi.

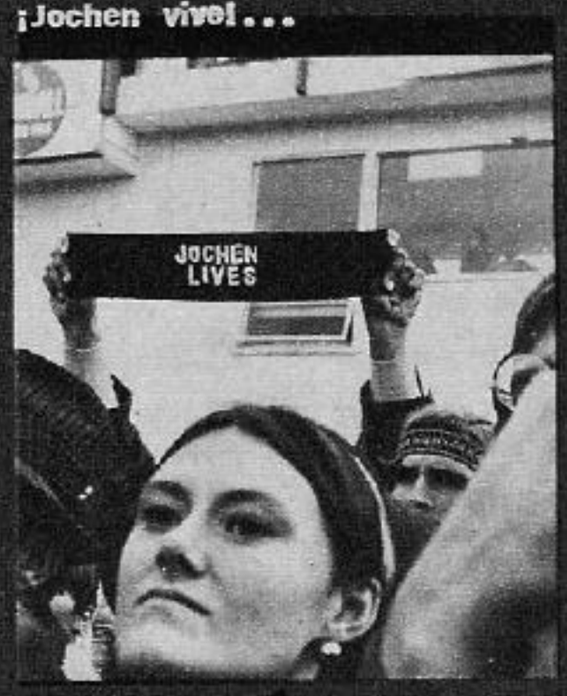
MARCA	TIPO	MODELO	MOTOR
BELLASI-FORD	V8	F1-70	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 85,6 x 64,8 mm
BRABHAM-FORD	V8	BT-33	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 85,6 x 64,8 mm
BRM	V12	P-153	12 cil. V 60° (tipo 142) 4 válv. x cil. 74,6 x 57,2 mm
DE TOMASO-FORD	V8	505-38	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 85,6 x 64,8 mm
FERRARI	12 Boxer	312-Bo	12 cil. 180° 4 válv. x cil. 78,5 x 51,5 mm
LOTUS-FORD	V8	Type 7	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 85,6 x 64,8 mm
MATRA-SIMCA	V12	MS-12	12 cil. V 60° 4 válv. x cil. 79,7 x 50 mm
McLAREN-FORD	V8	BM-14	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 86,6 x 64,8 mm
McLAREN-ALFA ROMEO	V8	M7D	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 86,0 x 64,4 mm
MARCH-FORD	V8	701	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 85,6 x 64,8 mm
SURTEES-FORD	V8	TS7	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 85,6 x 64,8 mm
TYRRELL-FORD	V8	001	8 cil. V 90° 4 válv. x cil. 85,6 x 64,8 mm

ANALISIS DE F. 1

sustentación positiva que podía llegar a ser nefasta. (!)

El alerón de la Ferrari funciona bien en cualquier tipo de condiciones; debajo del borde de ataque tiene una aleta Handley-Page que en todo momento ayuda a incrementar la adherencia. Prueba de ello es que fue usado en todas las carreras del calendario. Las tomas dinámicas fueron adoptadas por Lotus y Brabham para mandar aire fresco a los inyectores y por Ferrari para sus radiadores de aceite y en pequeña escala por Ferrari y Brabham para refrigerar los frenos delanteros y por Matra para mantener fresquitas las bombas de combustible. Por último, los frenos han sido motivo de nuevas mudanzas. Ahora en el tren delantero algunos optan por mandarlos dentro de la carrocería, como en el caso de Lotus, que incluso tiene previstas dos salidas de aire caliente sobre el capot que también sirven para refrigerarlos en boxes mediante un dispositivo compuesto por dos "cuasi" secadores de pelo. Otros han optado por meter los frenos dentro de las llantas, caso Ferrari, en que los discos autoventilantes son auxiliados por pequeñas tomas. Atrás, los frenos tanto van dentro de la llanta como expuestos a la corriente de aire, como apareados a los flancos de la salida de la caja. En definitiva, Lotus y Ferrari son los que más justifican el éxito logrado por sus modelos, con alguna ventaja para la máquina italiana, que sin duda llegó tarde al convite, y que de los dos se llevó la peor parte.

¡Jochen vive! . . .



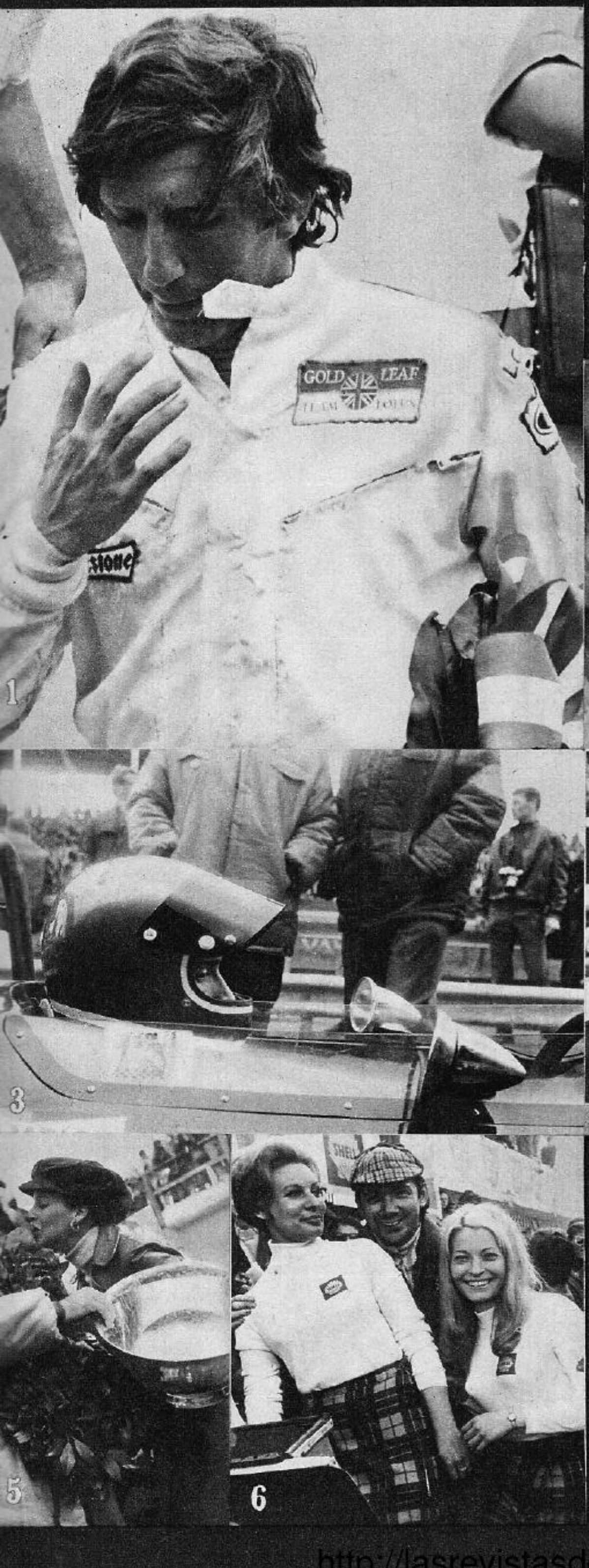
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS MAQUINAS DE FORMULA UNO DEL '70

POTENCIA VUELTAS	ALIMENT	ENCENDIDO	CAJA	CHASIS	FRENOS	TROCHA ANT. / POST.		DISTANCIA ENTRE EJES	PESO KG	PILOTOS
440/10.000	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland FG 400 5 RM	Monocasco con cuaderna: hasta altura motor	Girling autoventi-lantes a las 4 ruedas	1450	1555	2360	555	Silvio Moser
440/10.000	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland DG 300 5+RM	Monocasco de aluminio. Estruct. tub. auxiliar adelante	Girling alojados en llantas. Ventilados adelante	1470	1550	2420	545	Jack Brabham Rolf Stommelen
430/10.500	Inyección indirecta Lucas	Electrónica a impulsor Dinoplex	BRM Type 131 5+RM	Monocasco de aluminio. Extensiones tubulares.	Girling autovent. alojados en las 4 llanta	1500	1475	2350	542	Pedro Rodriguez Jackie Oliver George Eaton
430/9.500	Inyección indirecta Lucas	Lucas transit.	Hewland DG 300 5+RM	Monocasco de aluminio con costillas de magnesio	Girling autovent. adelante, macizos at	1470	1450	2404	552	Piers Courage Tim Schenken
460/12.000	Inyección indirecta Lucas	Electrónica Marelli Dinoplex	Ferrari 5+RM	Combinación estruc. tub. con paneles monococque	Girling autovent. ad. en las llantas. Atrás en corriente de aire.	1560	1570	2380	534	Jacky Ickx Gianclaudio Regazzon Ignazio Giunti
440/10.500	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland DG 300 5+RM	Monocasco central con paneles int. de aluminio y externos de magnesio	Girling autovent. adelante dentro de l. carrocería	1450	1500	2540	535	Jochen Rindt John Miles Emerson Fittipaldi Reine Wissell Graham Hill
450/11.000	Inyección indirecta Lucas	Electrónica a impulsor Lucas	Hewland FG 400 5+RM	Monocasco de aleación liviana	Girling tipo A-IV adelante en llantas. Atrás a los costados caja.	1640	1600 1700	2500	545	Jean Pierre Beltoise Henri Pescarolo
430/9.500	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland DG 300 5+RM	Monocasco de aluminio con cuadernas de acero.	Lockheed alojados en las llantas.	1560	1512	2370	540	Bruce McLaren Denis Hulme Dan Gurney Peter Gethin
405/9.400	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland DG 300 5+RM	Monocasco de aluminio con cuadernas de acero.	Lockheed alojados en las llantas.	1560	1512	2370	550	Andrea De Adamich Nanni Galli
440/10.000	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland DG 300 5+RM	Monocasco de aluminio	Lockheed ad. en las llantas, atrás a los lados de la caja.	1475	1475	2320	570	Jackie Stewart François Cevert Chris Amon Joseph Siffert Mario Andretti Ronnie Peterson
430/9.500	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland DG 300 5+RM	Monocasco de aluminio con cuadernas de acero	Girling autovent. atr. : a los lados de la caja.	1450	1500	2400	532	John Surtees Derek Bell
440/10.000	Inyección indirecta Lucas	Lucas transist.	Hewland FG 400 5+RM	Monocasco de aleación liviana	Girling autovent.	1600	1600 1660	2400	540	Jackie Stewart

Análisis del Campeonato Mundial

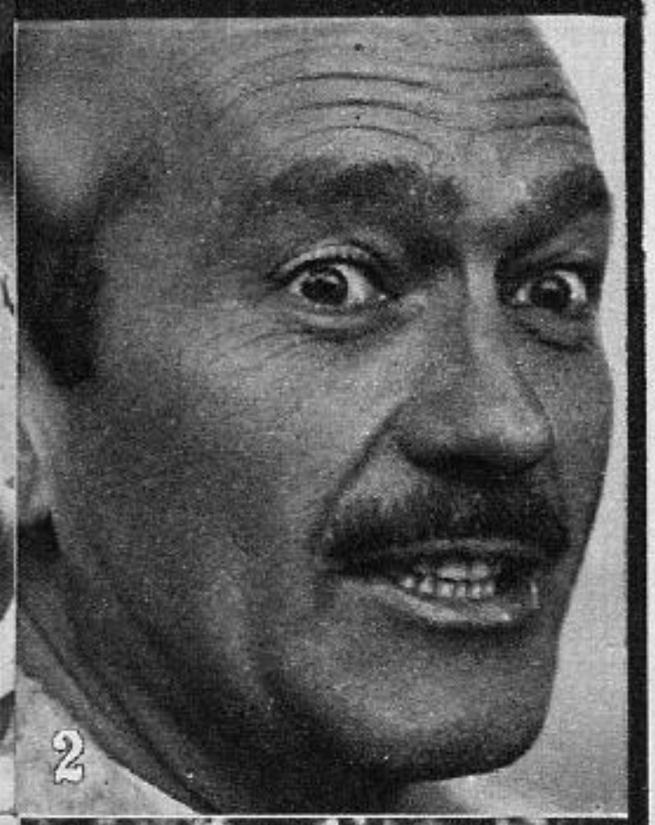
GANADORES



1) Jochen Rindt. **Ganó el título mundial con asombrosa facilidad. Cinco carreras casi al hilo: un final inesperado.**

2) Colin Chapman. **Sus autos siguen siendo los más peligrosos. Ganó la Copa de Constructores, a pesar de todo . . .**

3) Jacky Ickx. **Dominó la segunda parte del campeonato a voluntad, salió subcampeón. Promete más para 1971.**



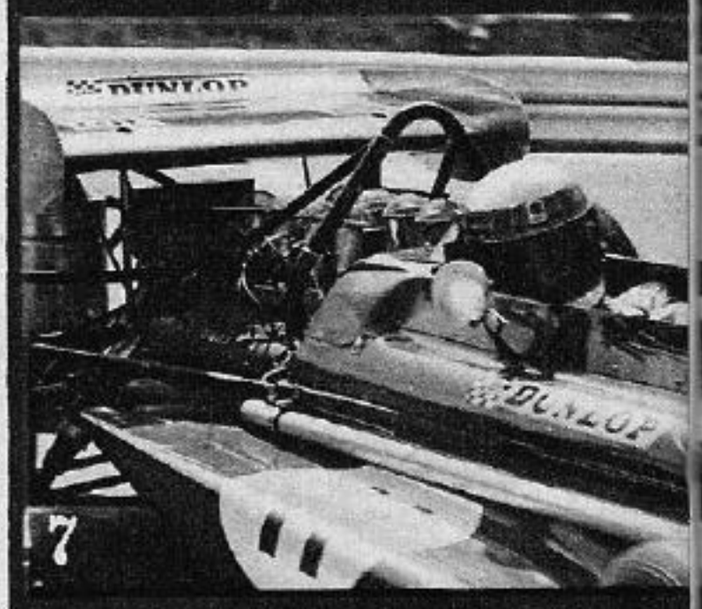


4) Clay Regazzoni. **Rotundo triunfo en Monza y un puesto asegurado en la nuevamente victoriosa squadra Ferrari.**

5) Emerson Fittipaldi. **Triunfo inesperado en U.S.A. Puede ser el nuevo superdotado para la colección de Colin Chapman.**

6) Pedrito Rodríguez. **Un triunfo en Spa para BRM lo aseguró en el elenco de F1, a pesar de no ser su fuerte.**

PERDEDO

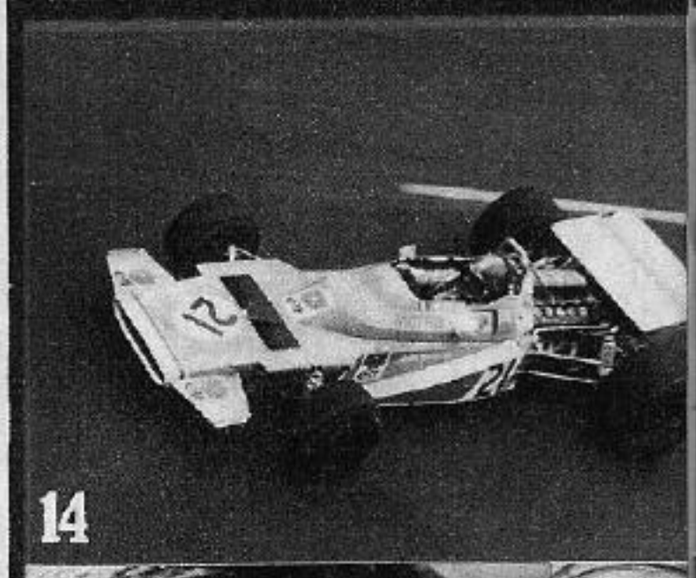


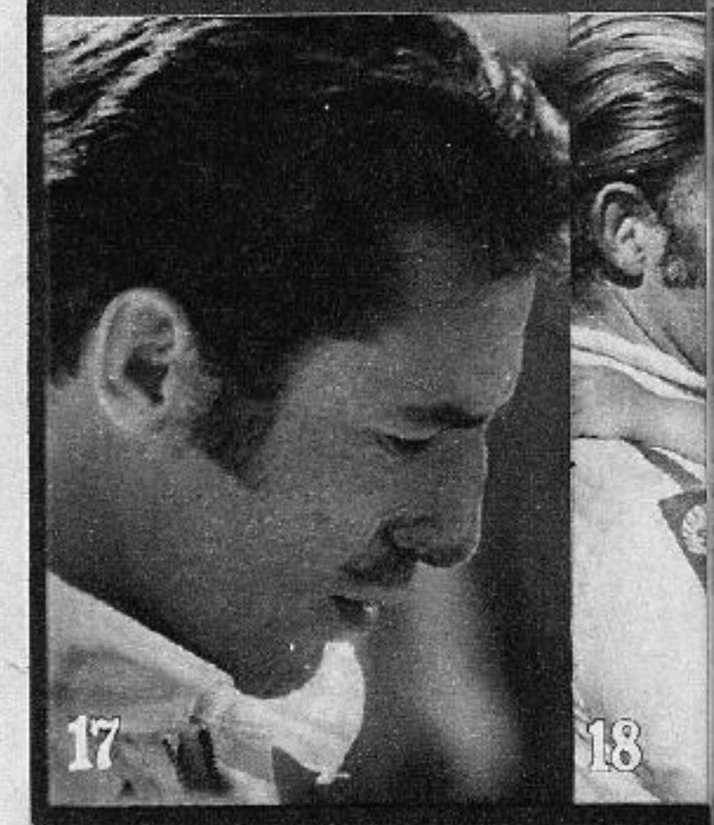
7) Jackie Stewart: **El dominador del '69 perdió toda chance intentando hacer andar al March. Un desastre.**

10) Seppi Siffert: **(a) "El Invento". No logró un solo punto en el campeonato. ¿Una mala racha?**



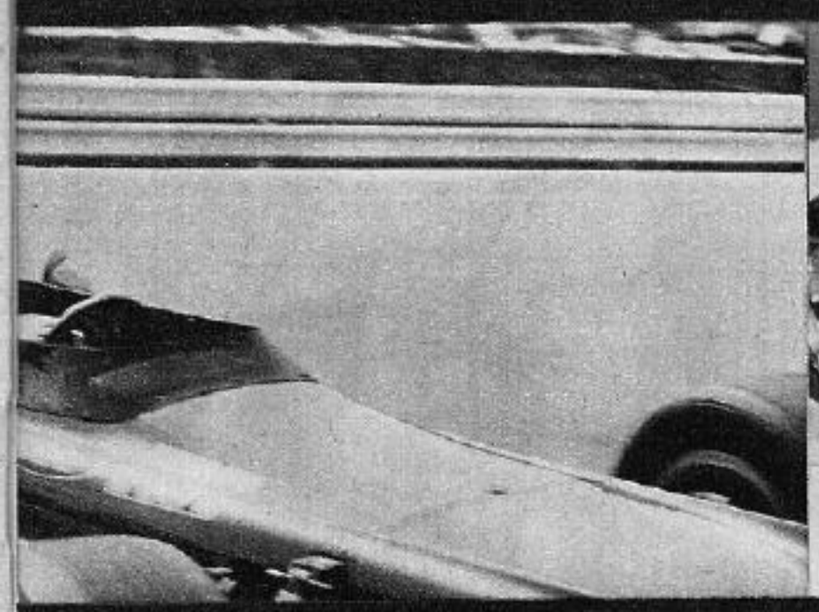
ELENCO



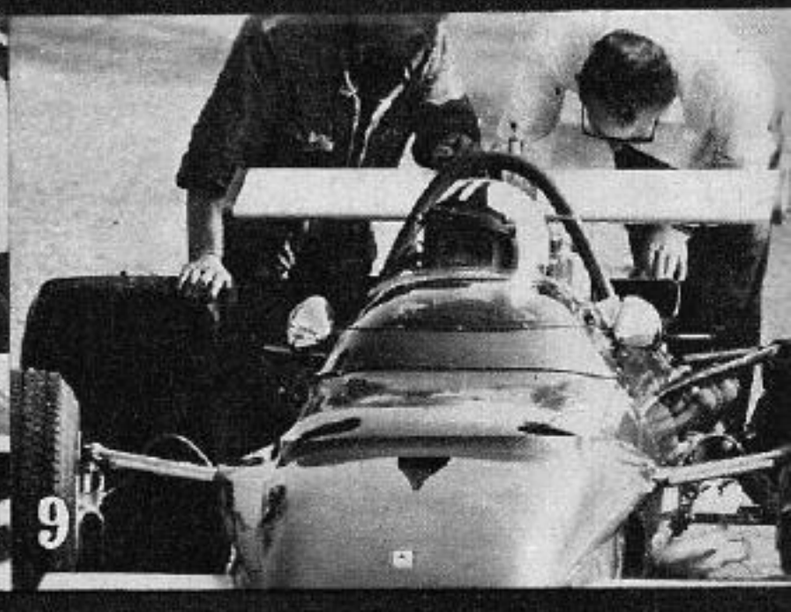


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RES







8) Jack Brabham: **Pudo ser campeón otra vez, pero perdió las imperdibles por puro factor suerte. Parece que se retira.**

9) Chris Amon: **Otro que estaba sentado en la "precisa"** (en la foto, sobre la Ferrari 312-Box) **y cambió por March. ¡Embromate, che!**

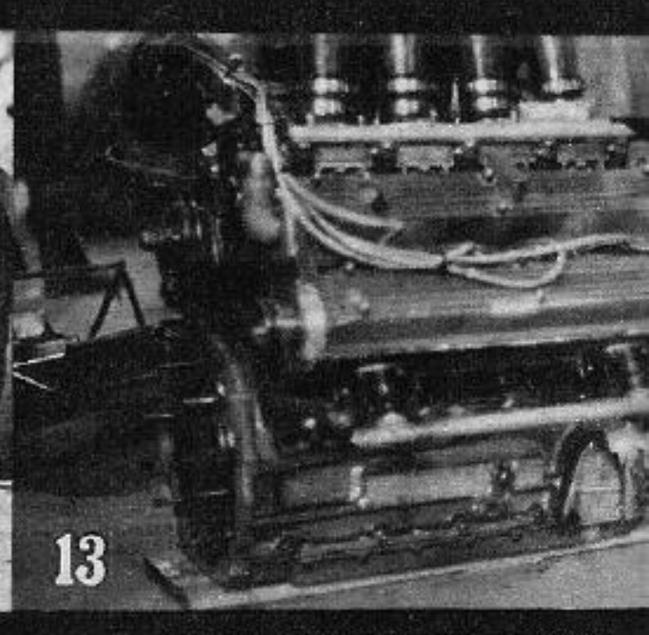
11) McLaren Cars. **Ganadores en cualquier categoría, no le encuentran la vuelta a F1. Ni un solo triunfo.**

12) De Tomaso. **La incursión en F1 fue nefasta. Muchos fuoripista y la muerte de Piers Courage lo llevarían a abandonar el intento.**

13) Motor Alfa Romeo. **Intentó entrar en la categoría impulsando un McLaren. No tuvo suerte. Acaso el año que viene termine una carrera . . .**







ESTABLE



14) Matra - Beltoise. **En la cruzada de los V12 no lograron ganar pero sí hacerse respetar.**

15) BRM. **Ganaron en Spa el derecho a que Sir Alfred Owen los deje seguir jugando a las carreritas. Siguen en la brecha.**

16) John Surtees. **El gran mufado de F1. Su auto es muy bueno pero él anda con el paso cambiado en la elección de motores.**

17) Mario Andretti. **Insiste en que cuando tenga un auto decente los mata a todos. Se verá.**

18) Graham Hill. **Protagonista de un retorno increíble, se resiste a creer que debería retirarse.**

19) Denny Hulme. **Cuarto en el campeonato, logró los puntos sin prisa y sin pausa. Prefiere la CanAm.**

20) Jackie Oliver. **Sigue perteneciendo al montón, aunque su mamá y Tony Rudlin crean lo contrario.**

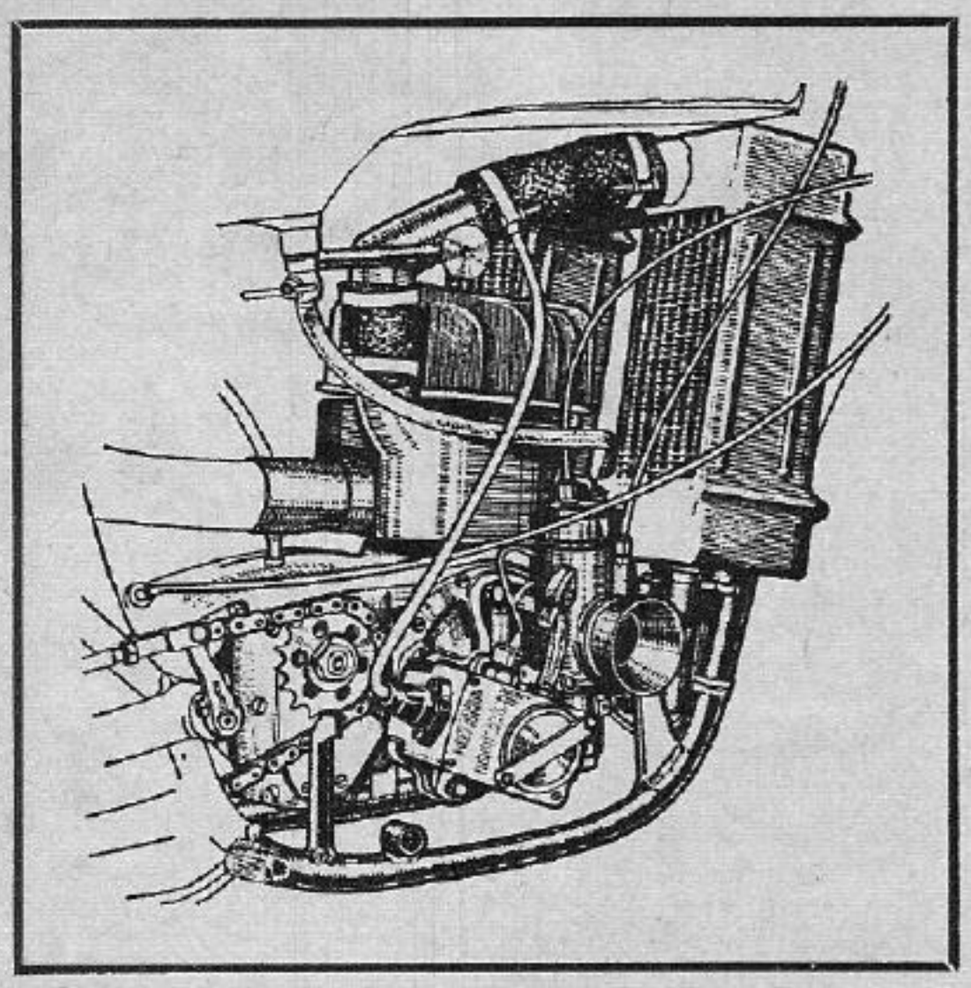




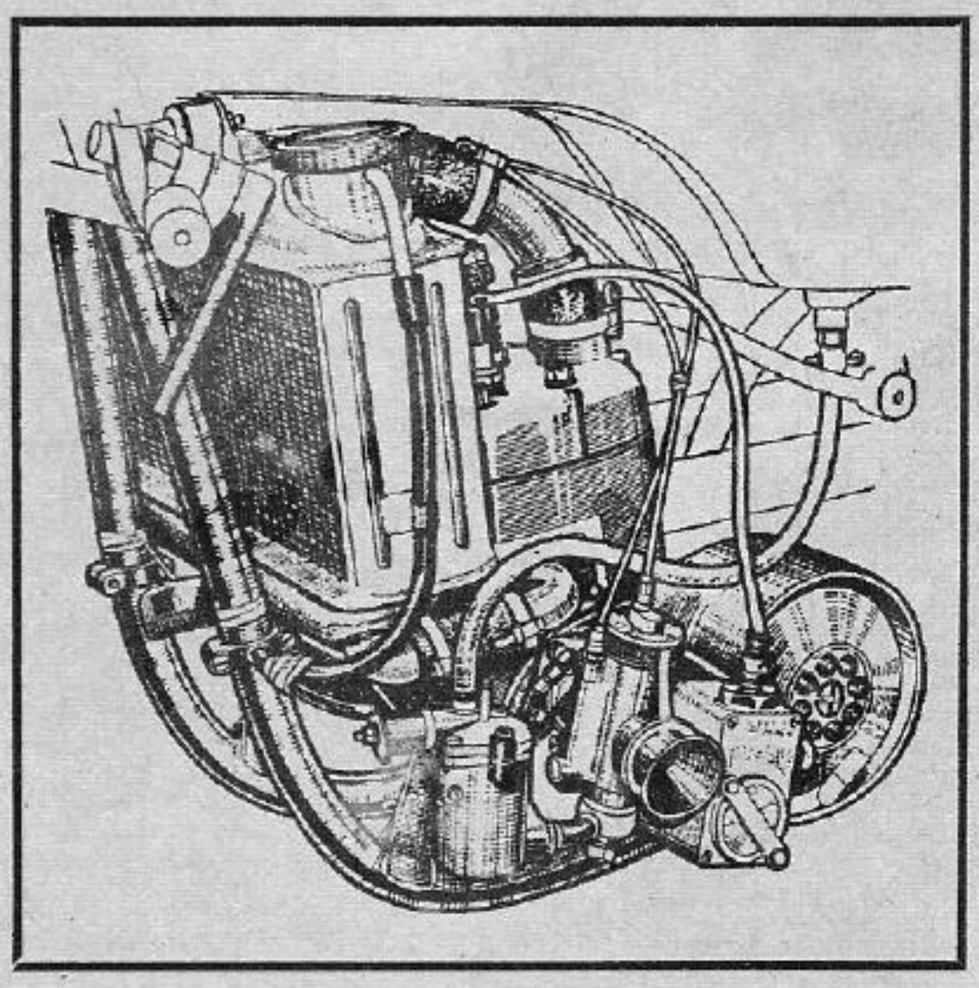




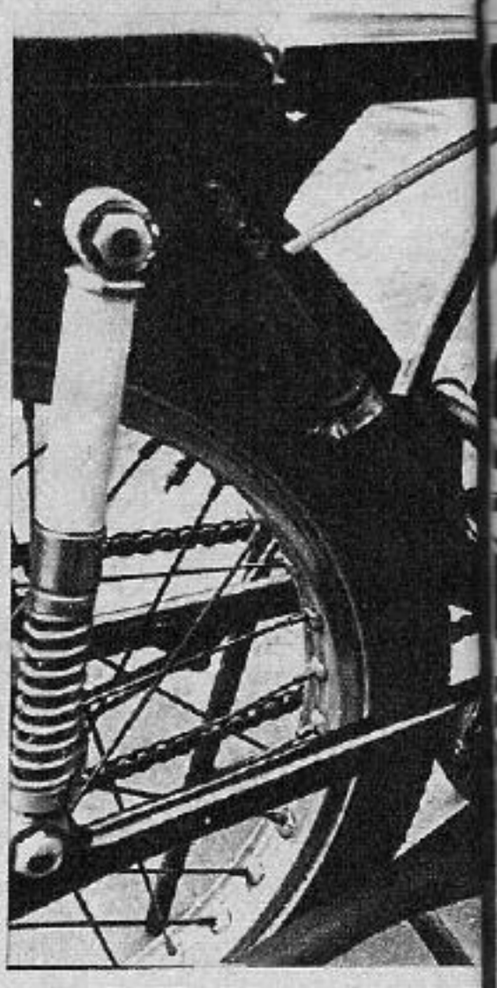
¿MEJOR POR AGUA... O POR



Refrigeración mixta de un moderno motor de carrera. La cabeza del cilindro está enfriada por aire (obsérvese el aleteado) y el cilindro por agua.



Motor de competición enfriado por agua. El radiador va ubicado en una posición elevada y el agua circula por termosifón.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOTOCICLISMO

por LUCIANO FERNANDEZ

En esta segunda nota sobre el tema de la refrigeración de los motores de carrera, se analizan algunos aspectos del sistema de enfriamiento por agua

II PARTE

AIRE?



Una moto de carrera refrigerada por agua en nuestro medio: la Bultaco 125 cm3 de Hugo Vignetti.

Antes de la II Guerra Mundial, iniciada en 1939, los motores de dos tiempos de competición y de uso común agregaban a sus ya tradicionales problemas de sellado y deficiente lubricación, los que surgían por la excesiva temperatura de trabajo que los cilindros de fundición difícilmente podían conjurar. Como recurso extremo, se decidió experimentar la refrigeración por agua circulante, en base a los resultados obtenidos en los motores marinos de dos ciclos tan en boga en esos años. Evidentemente, la desventaja en el avance de experiencia, con respecto a grupos motrices de cuatro tiempos de los cuales no podía extraerse ninguna solución, determinaba las causas del excesivo valor. Analizando, hoy día, algún vetusto corte de funcionamiento de motores de preguerra, se puede observar la inadecuada disposición de las ventanas de trasferencia en su mayoría orientadas hacia el escape, los deflectores del pistón que pretendían una corrección de la columna gaseosa y deficientes barridos en tapa de cilindro, superados en los modernos diseños actuales.

La tendencia de la adopción del agua como refrigerante en las máquinas de competición tuvo su adaptación más tarde, y finalizado el conflicto pudimos observar en nuestro país ejemplares producidos en Inglaterra (¡HORROR!), las infernales Scott bicilíndricas de medio litro y algo más, con un radiador de plena extracción automovilística.

A mediados de la década del 60 los motores de dos tiempos comienzan una definida supremacía sobre los tradicionales cuatro tiempos utilizados en las competencias deportivas. Los regímenes de rotación aumentan paralelos al logro de mayor potencia y vuelve a surgir el incremento de temperatura. Nuevos diseños y materiales se emplean en el afán de superar el problema, pero nuevamente debe recurrirse a la refrigeración por agua.

Este sistema disfruta de la reputación de ser unas 20 veces superiores en su conductibilidad. Las condiciones de trabajo son similares a la de un motor de automóvil, salvo en pequeños detalles, no existe bomba de agua ni ventilador. En estos pequeños motores el agua circunda el cuerpo del cilindro y/o tapa del mismo. El calor interno se trasmite al agua y cuando la temperatura de la misma se eleva a 80/85 grados ésta comienza a circular hacia el radiador que habitualmente se coloca por delante y arriba del motor. Esta colocación permite enfrentarse a la corriente de aire producida por el desplazamiento del vehículo, lográndose de esta forma el mantenimiento de una temperatura estable en el agua, que cierra el ciclo bajando hacia el cilindro mucho más fresca de lo que subió, es decir por el clásico sistema denominado termosifón.

En nuestro medio es factible de provecho su utilización en pequeños motores de baja cilindrada, ya que los mismos, por partir de elementos standard de serie y diseñados para un pacífico uso y destino, son sometidos a elevados regímenes de rotación que no son aceptados de buena gana por el cilindro y se producen engranamientos y deformaciones lógicos. Los ejemplos más comunes los observamos en los motores DEM, MINARELLI, ZANELLA, NSU, MIVAL, MORINI, etc., de 50 cm, en que la escasa dimensión de las aletas de ventilación y su comprometido diseño conspiran contra el buen funcionamiento deportivo.

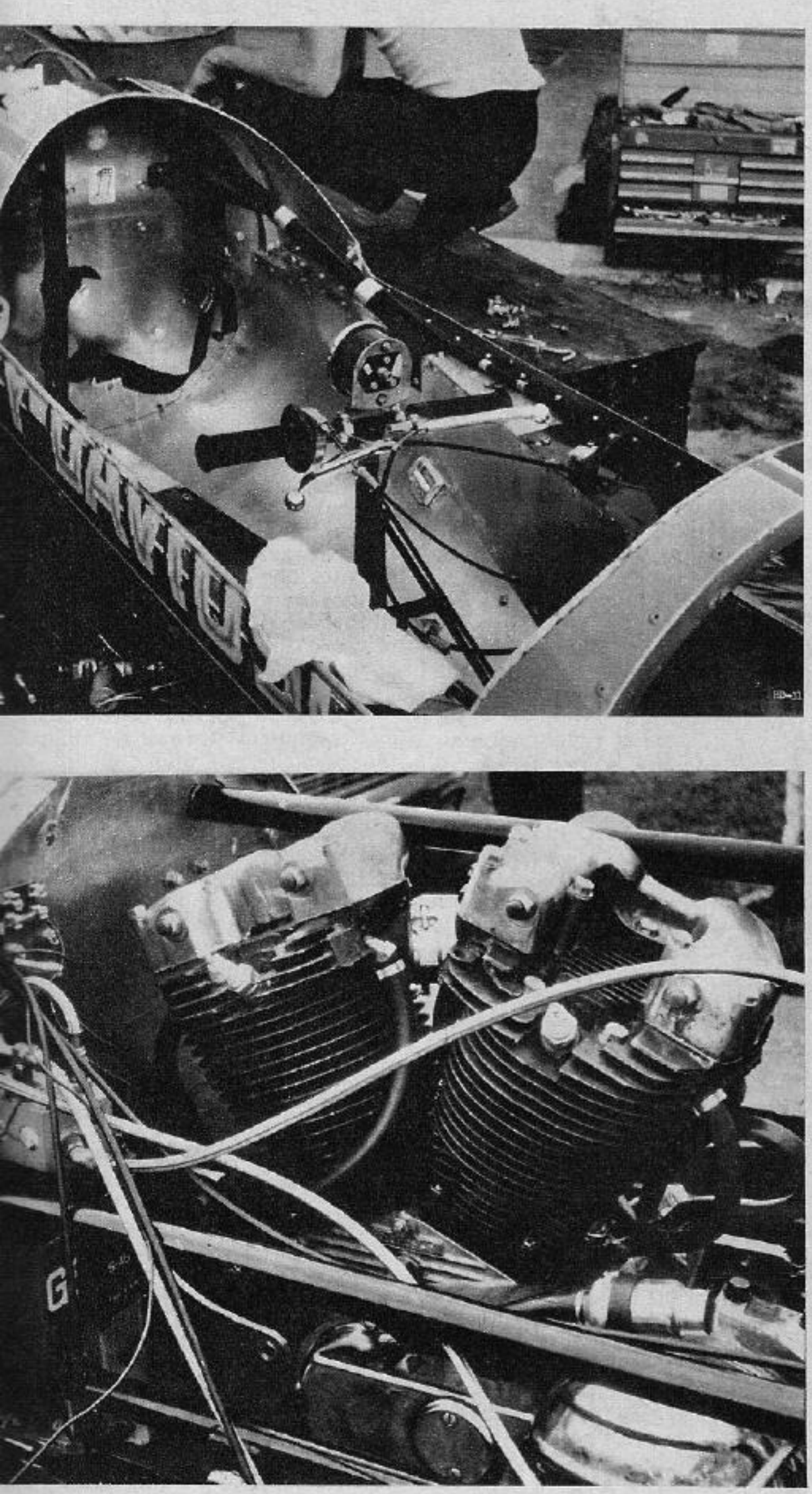
Un buen artesano puede lograr óptimos resultados efectuando la conversión del sistema original de agua, para lo cual en la mayoría de los casos y como primer paso basta reducir al 30 % el diámetro original de las aletas centrales del cuerpo del cilindro, dejando como guía la superior e inferior, para que sean abrazadas por una chapa acerada o de bronce y que un paciente soldador selle con una colada del mismo material. Luego se mecanizarán las bocas de entrada y salida de agua, mangueras, un radiador de pequeña dimensión de volumen no superior a 4 veces el caudal de agua alojado alrededor del cilindro (cámara de agua) y, como detalle de interés, adosar un medidor de temperatura para su control.

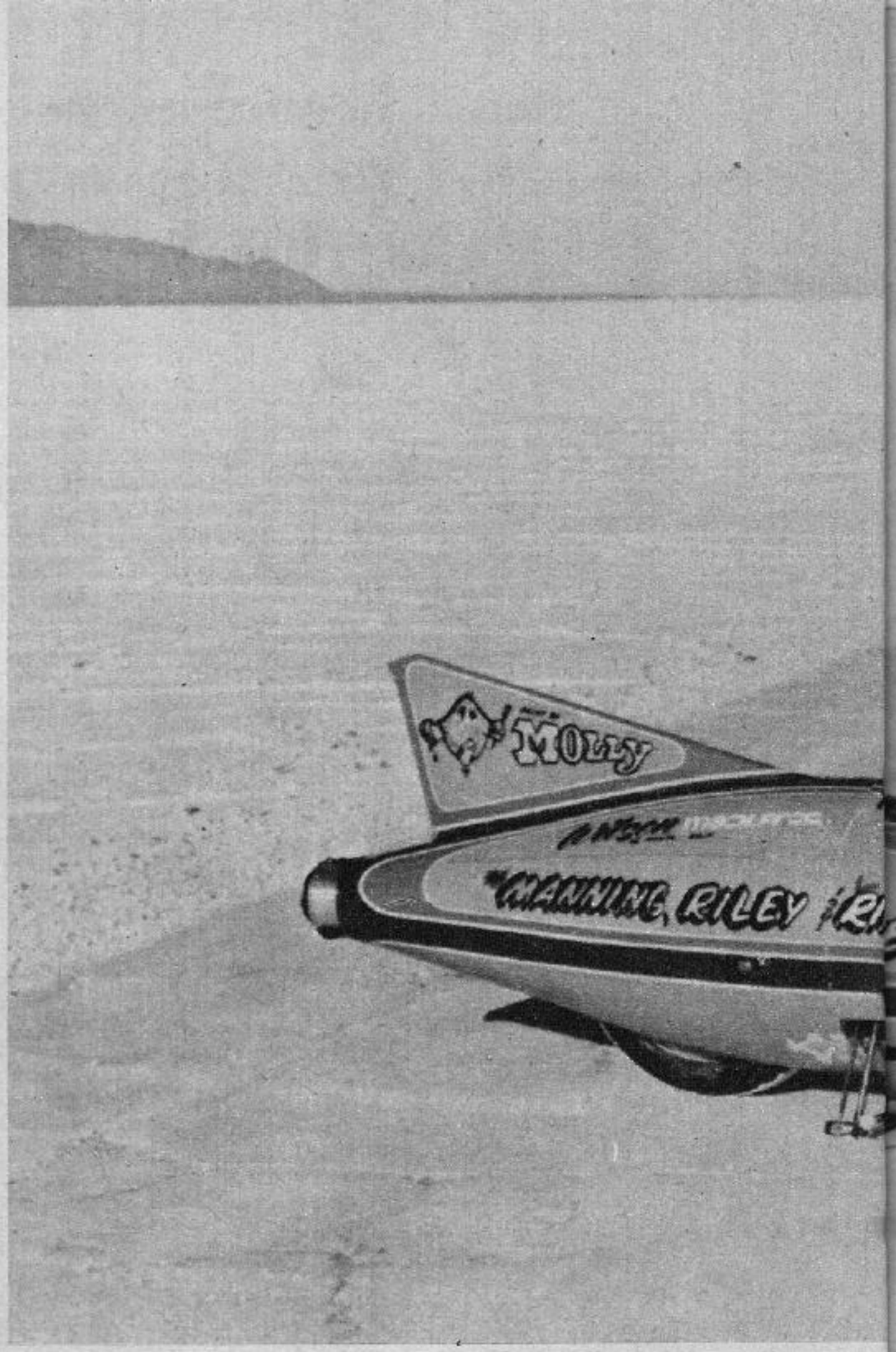
En el caso de la adopción de este sistema en máquinas de mayor cilindrada, 125 ó 175, en nuestro medio no creemos sea de extrema necesidad su adopción. Para tal criterio basta observar las diferencias y soluciones determinadas por la casa española Cemoto para sus últimos productos Bultaco, en este caso la T.S.S. 6 velocidades que a partir de 1967 utiliza exclusivamente este sistema en "125" y luego extiende el mismo a la versión 250 cm³. Es notorio que el régimen de rotación publicitado por la casa productora para su modelo menor, que "orilla las 12.000 entre cambios", nos dejaría ver si desarmáramos uno de esos motores, una ventana de escape de "supergenerosas" dimensiones en lo que a su altura se refiere, mal necesario para el logro de un elevado régimen, siempre y cuando se ayude por una o dos marchas de cambio más, para su mantenimiento en la banda de régimen que otorgue la potencia prevista. Esta altura permite que el frente de llama se mantenga por varios milisegundos más, en contacto de una mayor superficie que deberá absorber el calor resultante de la mayor duración. Reservando este detalle, debemos agregar que los conductos de trasferencia y sus ventanas talladas en la camisa, casi a un mismo nivel inferior que el escape, comprometen la rigidez de la camisa de cilindro, una admisión muy baja por razones de espacio (nada más) ya que no existe mayor superficie disponible dentro del escaso perímetro que desarrolla su diámetro de 51,5 mm determina la insuficiencia de absorción de las variaciones de temperatura y provocaría deformaciones o "engripadas violentas" de no ser por la bendita acción refrescante del agua.

Curiosamente, esos inconvenientes no se presentaron en versiones experimentales de la versión 54x54 y válvula rotante de dicha casa ni tampoco en las versiones de 350 x 420 Gran Prix las que conservan la refrigeración por aire sin mayores problemas.

En nuestro parque de máquinas de carrera que constan de un máximo de 4 velocidades y es muy antieconómica su conversión a 6 marchas y que los cilindros por aire cuentan con un aceptable diseño, no es ventajosa su adopción, salvo en el caso de querer aprovechar ésta para el montaje de pistones con menor tolerancia que la usual que evidentemente ayudaría a un mejor sellado. La elevación de régimen de rotación también estaría limitado por las condiciones y materiales del conjunto muñón-biela (recordemos que los técnicos de la casa INA —de rodamientos— pasaron más de tres meses en España estudiando medidas y aleaciones para que las jaulas del muñón soportaran estoicamente la frecuencia de carga a más de 10.500 rpm —en el caso de las Bultaco— sin que se desintegraran). En la actualidad con bielas rediseñadas y tolerancias de rodillos fuera de serie, montadas en las jaulas de aleación especial, permiten el funcionamiento con sólo el 4 % de aceite mineral como agente lubricante.

Expuestas las razones de su uso en determinados motores por las marcas más populares con relación a nuestro medio, surge del balance de pérdidas y ganancias que la adopción del agua como elemento refrigerante presenta como principal beneficio una eliminación mayor de calorías que evita distorsiones, que pueden ser conjuradas también por un diseño conveniente de las aletas de ventilación (ver I Parte), que el precalentamiento insume más tiempo que en el caso del aire y que debe incrementarse el espacio disponible por el montaje del indispensable radiador con su peso superfluo, amén del líquido alojado en el mismo que puede llegar a comprometer la relación de peso potencia (en el caso de las 50 cm³) y a veces aumentar la resistencia frontal en determinados casos. Pero el que tiene el problema es el preparador o constructor que está en la disyuntiva de inclinarse por el mejor sistema para viajar (perdón) digo refrigerar. ¿Será por agua o por aire?





ANDA

Eso es lo que exactamente hizo el piloto norteamericano Cal Rayborn al establecer el nuevo record mundial de velocidad en motocicleta. 424,787 km/h fue el registro logrado con un cigarro de aluminio impulsado por un motor Harley Davidson

Derecha, arriba: Cal Rayborn, el nuevo recordman mundial, posa en Bonneville junto a su proyectil motociclístico de algo menos de cuatro metros de largo por sólo sesenta centímetros de altura.

Izquierda, arriba: El "posto di guida" del toscano volador de Rayborn. El manubrio recto, muy cortito, y un cuentavueltas arriba. El bastidor del tremendo aparato es autoportante y hecho de aluminio. El piloto va totalmente acostado boca arriba.

Izquierda, abajo: Esta es la planta motriz del record. Harley Davidson, dos cilindros refrigerados por aire, 1.480 cm³ y trasmisión a cadena. Lo suficiente para andar a 424 km/h.

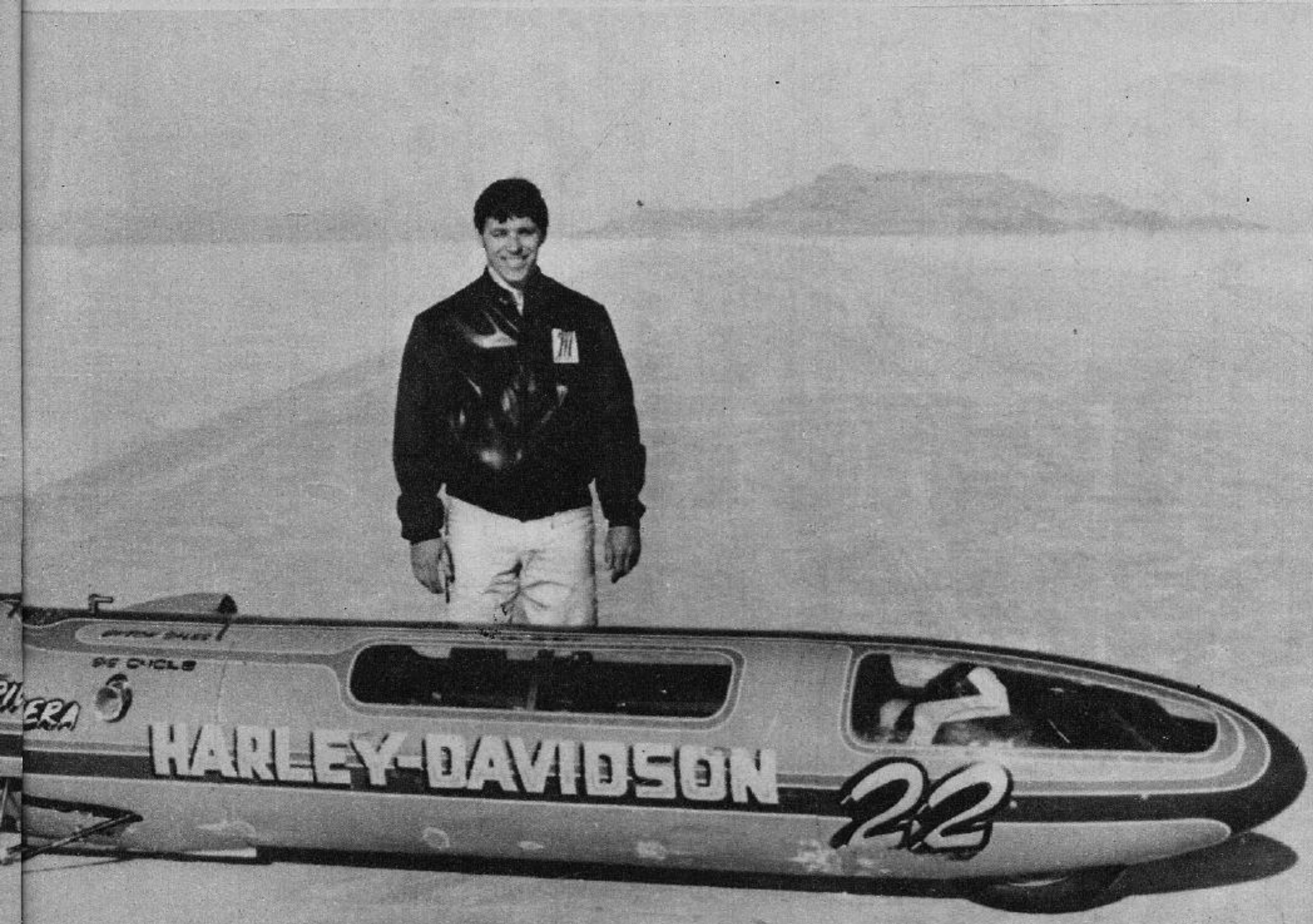
¿Cuánta gente que lea sobre el nuevo record mundial de velocidad en motocicleta establecido por Cal Rayborn podrá visualizar el hecho de viajar a 424 km/h?

Imagínense estar andando en una autopista con una moto veloz a 160 km/h —que es mucho hablar— y que otra moto nos pase con 264 km/h más de velocidad. ¡Cosa de locos!

Pero así no más fue. El piloto estadounidense fijó hace pocos días en las salinas de Bonneville la increíble marca de exactamente 424,787 km/h, que configura el record absoluto para motociclismo, piloteando un larguísimo toscano aerodinámico impulsado por un motor Harley Davidson de 1.480 cm³.

Muchos pueden pensar que pese a la tremenda velocidad, no es difícil conducir un vehículo

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...R RAPIDO

en línea recta, pero basta con oír a Cal Rayborn hablar de su experiencia al respecto para darnos cuenta de la realidad.

Después de haberse estrellado dos veces, una a 240 km/h, Rayborn dijo: "Es una de las cosas más difíciles que he hecho. Cuando llegué a las salinas pensé que intentar el record era cosa sencilla para cualquier piloto con buenos reflejos y entrenamiento, pero créanme, me tomó toda mi sapiencia, sensibilidad y hasta fuerza el mantener al proyectil en línea recta".

"A 320 km/h todavía la cosa no pintaba tan ardua, pero arriba de los 400 las cosas pasan demasiado rápido y hay que estar con todas las antenas desplegadas."

Si tomamos esto traduciéndolo en cifras, para darnos una idea más aproximada de lo rápido que anduvo el bueno de Cal, digamos que su "motocicleta" descontó la distancia a razón de algo más de 8,2 segundos para los mil metros.

"Pilotear el aparato fue una sensación realmente especial. Acostado sobre mis espaldas y mirando mis pies, en esa posición no se puede tener mucha noción del equilibrio. Con los interminables dos metros setenta y cinco entre ejes que tiene el proyectil, es una cosa seria manejarlo. Uno no puede realmente ver hacia dónde va, pues la vista va dirigida justo entre los pies hacia adelante. Entonces se está obligado a mirar por las ventanillas laterales. Si yo miraba el tacómetro, era fácil que perdiera "orientación" al volver la vista hacia afuera."

Más o menos a unos 130 km/h —iniciada recién la carrera de aceleración— los patines laterales que tenía el proyectil para asegurar su verticalidad en estado de reposo eran plegados mediante un sistema de aire comprimido. De esa manera el aparato ganaba en penetración aerodinámica. Justamente ese sistema fue el que casi hace perder la vida a Rayborn en un accidente —muy afortunado— que se produjo en una de las corridas previas al record.

"Había tocado los 320 horarios en uno de los intentos de prueba, cuando comencé la etapa de desaceleración. Apenas llegado a los 200 km/h intenté bajar los patines. Ahí empezó la cosa. Bajó sólo el de la izquierda y el desequilibrio originado me causó un trompo y varios tumbos a esa velocidad que se repitieron como veinte veces hasta que la moto paró sobre uno de sus costados. Por suerte yo resulté ileso, pero el aparato quedó boca abajo y bastante maltrecho. Desde ya que no tuve tiempo ni de tirar el paracaídas de freno ni nada. No me di cuenta de nada en absoluto hasta que paré."

El equipo de mecánicos capitaneados por Dick O'Brien reconstruyó la Harley en 30 horas y decidieron que Cal corriera sin los patines, tratando de que el piloto por su cuenta equilibrara el vehículo.

Finalmente llegó el gran momento y Rayborn, manija a fondo, pudo establecer los terroríficos 424 km/h. A eso sí que se le llama andar rápido. Sí, señor

Ortiz, Scopesi y Ratto. 750

Tenemos carácter.



Por eso, fumamos Embajadores.

Suaves y con carácter.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

Un buen auto comienza a ser bueno desde abajo.



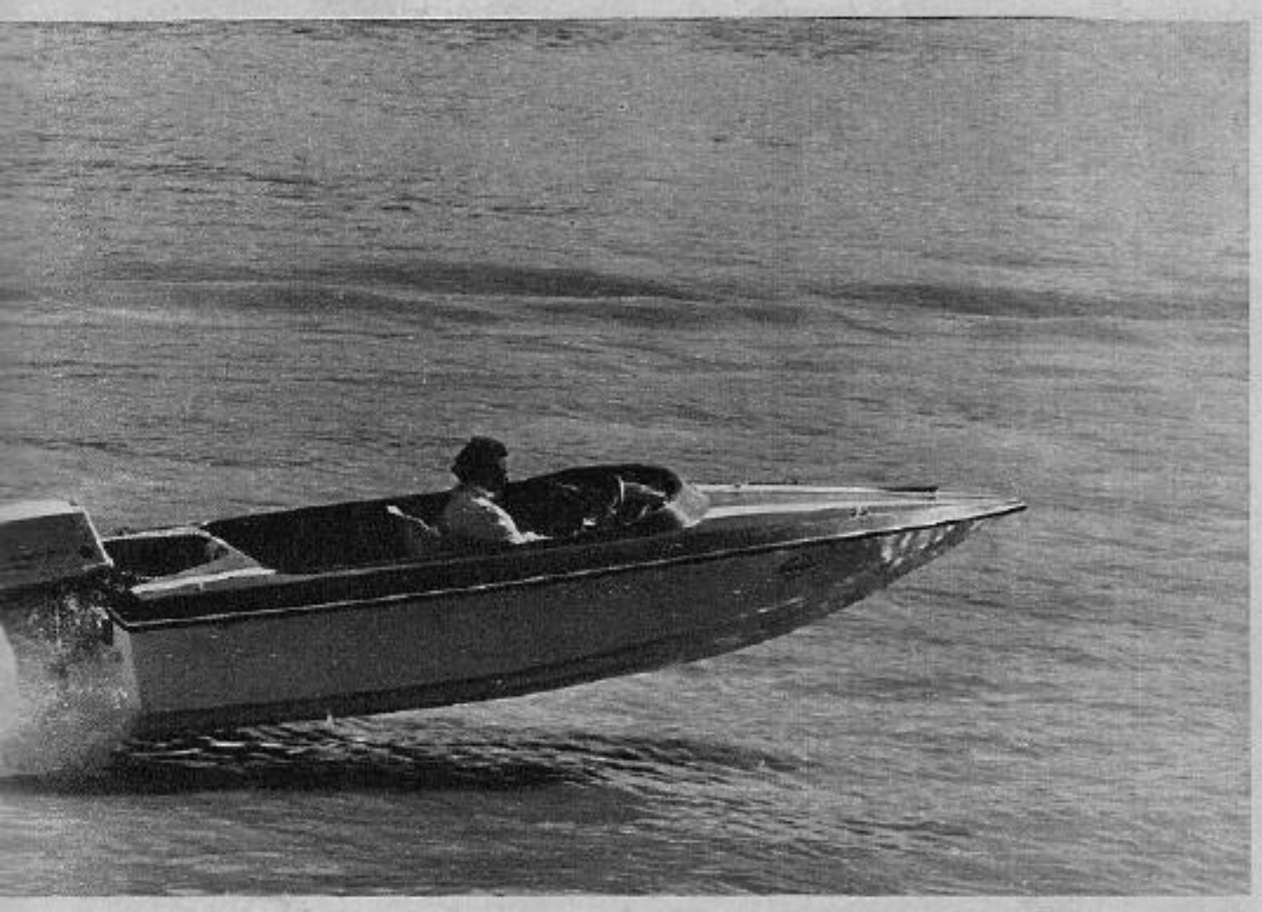
El Peugeot 504 comienza con neumáticos
FATE RADIAL, que es el mejor comienzo.
FATE RADIAL, neumáticos diseñados para recorrer segura y firmemente la trayectoria de los autos excelentes.
Peugeot 504,con FATE RADIAL
como equipo opcional de fábrica.

fate O

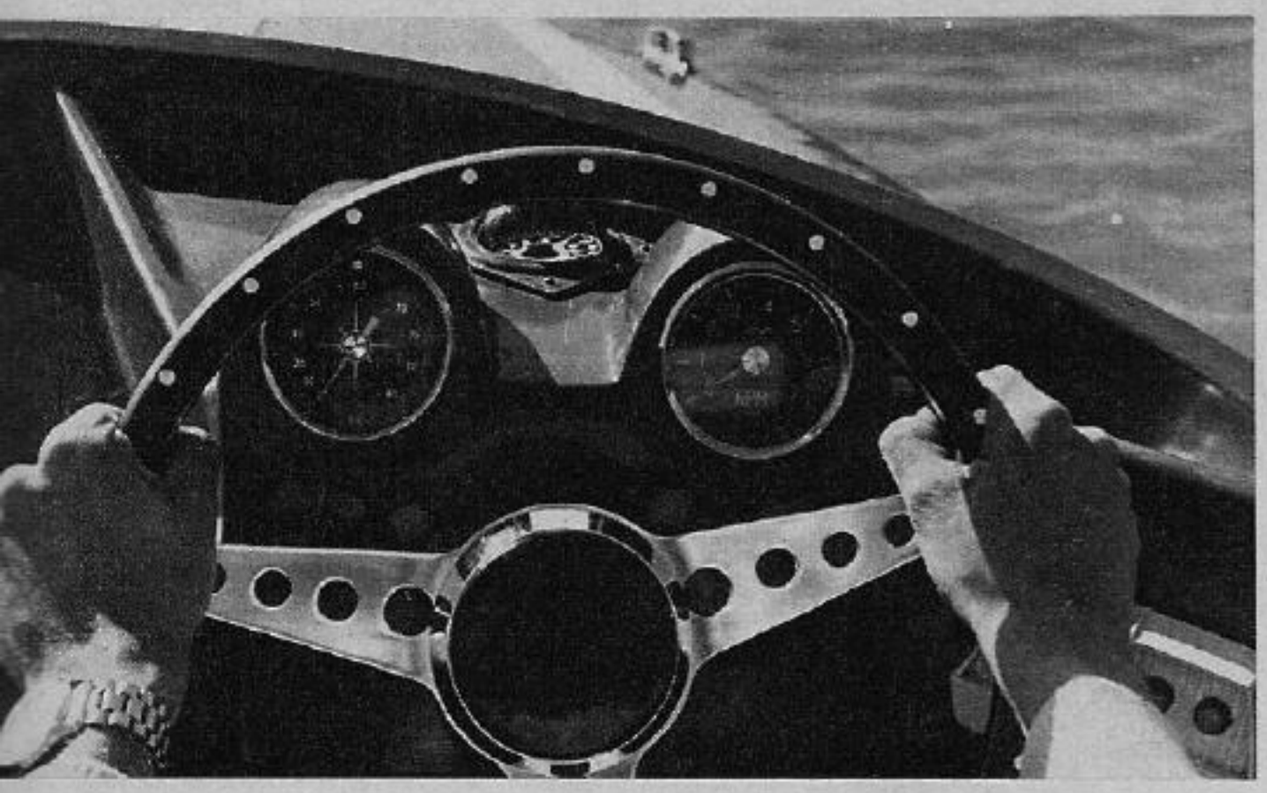
El neumático argentino.

La nueva lancha de Alejandro Bordiga. Una embarcación donde todo tiene su objeto y está pensado. Aspectos constructivos y diseño del casco. Posibilidades del cockpit. El nuevo sistema REC de sustentación. Aplicación de motores de baja potencia. Turismo y deporte

LA VENGA



Clara visión para el piloto fue uno de los requisitos fundamentales del diseño. Visión y comodidad. Nótese la buena distancia del asiento al volante.



Así se ve desde el puesto de mando de la Vengadora. Entre el velocímetro y el cuenta vueltas, un poco más al fondo, está ubicado el compás magnético, como pidiendo un poco de navegación pura.

Una perfecta imagen del sistema REC de sustentación. Las líneas son redondeadas, lo mismo que la cubierta: la Vengadora salió redonda en todo sentido.



Alejandro Bordiga probó la motonáutica hace ya unos cuantos años. La probó como piloto (aquí y en el extranjero), como diseñador y como fabricante de embarcaciones. La probó y le tomó el gusto. Por eso no es nada probable que la abandone y, por el contrario, siga volcando en nuevos proyectos toda la experiencia adquirida. La última producción suya es la "VENGADORA", una lancha de turismo de 4,60 metros de eslora, especialmente pensada para motores de mediana potencia.

El mismo Bordiga, autor del diseño, explica cómo nació la idea: "Pensamos en brindar, a un precio competitivo, una lancha confortable para navegar y totalmente segura, que al mismo tiempo permitiera una buena performance con poca potencia a fin de reducir los costos de adquisición y mantenimiento. También, como estamos viviendo en 1970, nos pusimos como requisito fundamental que fuera elegante y moderna". Se analizaron las características de los principales diseñadores de cascos (Levi, Hunt, Wynne, Bertram) y se resolvió desarrollar un diseño que, como perfil de fondo de casco, fuera una solución de compromiso entre todas las tendencias conocidas.

Si hablamos estrictamente, las líneas pueden considerarse originadas por una generatriz cóncava y ángulo de diedro variable. Viniendo de popa, la carena presenta unos ochenta centímetros de cuerpo paralelo y luego comienza la "V" variable que va desde 30 grados hasta alcanzar unos 52 en la proa. Una característica del diseño es que en ningún lugar hay planos rectos, todo es curvo, y ello por dos razones fundamentales: la primera es evitar los golpes del agua contra superficies planas: ya sea salto o caída, siempre golpea con la forma curva del casco. Ello "suaviza" el impacto. La segunda razón es que el material trabaja siempre a la compresión, lo que desde el punto de vista de la resistencia es muy interesante.

Llaman la atención los pronunciados escalones longitudinales, de los cuales hay tres a cada banda. El central, es decir, el más cercano a la línea de crujía, llega hasta aproximadamente 1,30 metros de la proa, el intermedio hasta unos ochenta centímetros y el tercero (que hace las veces de cantonera) va al extremo de la proa que queda trasformado así en un vértice "cinco esquinas", ya que allí convergen los bordes de ambas bandas, la línea central de quilla y los dos escalones mencionados. La idea de estos escalones o patines es de Bordiga: "El objeto es brindar planos de sustentación hidrodinámica, no solamente mediante el apoyo del casco en esas zonas sino por rebote del agua que, luego de expulsada del patín interior, va a pegar en el de más afuera. Esto se adapta primordialmente para motores chicos, ya que la utilización de la potencia se mejora notablemente". Esto constituye un nuevo sistema que Bordiga denominó REC)recuperación de energía cinética) y cuya patente tiene en trámite.

Desde el punto de vista de la construcción, la Vengadora está hecha de fiber-glass Polydro pigmentado con Gel-Coat incorporado. Excepto donde va el volante y en el espejo de popa no hay madera a bordo. El espejo de popa es un sandwich de madera dentro de dos chapas de fiber-glass, de las cuales la exterior es la que da continuidad al casco; en cuanto a la madera es terciada con resina fenólica de pulgada y media de espesor y apoya sobre los extremos de dos largueros moldeados que corren longitudinalmente. Estos largueros a su vez determinan cinco estancos con el piso de un volumen aproximado de 280 litros. El central tiene el tapón de desagote a popa y los cinco se comunican entre sí por un pequeño orificio en proa, donde también se ha previsto un respiradero.

La resistencia longitudinal está dada por los largueros mencionados y los planos de sustentación del sistema REC, que tienen un espesor promedio de 7 milímetros. El casco está moldeado en una sola pieza llegando en algunas partes a espesores de unos 9 milímetros, por la incorporación del premoldeo. La cubierta tiene refuerzos trasversales y longitudinales formados con núcleo de espuma de poliuretano rígido incorporado. Robustece más el conjunto un puntal o columna que vincula el apoyaie con la parte inferior de la cubierta.

En el tercio anterior del casco, zona más expuesta a golpes, el piso de la lancha presenta un resalto a partir del apoyapié dando mucha rigidez a la zona comprometida. El mismo apoyapié constituye en sí un refuerzo trasversal. Cerca del botazo, y disimulado por éste, hay un diente muy ancho que es un nervio que corriendo todo a lo largo de la borda le da fortaleza a la misma.

La Vengadora se ofrece con dos posibilidades en cuanto a asientos delanteros: asiento enterizo volcable o asientos individuales tipo butaca. Atrás pueden disponerse banquetas tapizadas detrás de las cuales quedan el tanque de nafta, la batería y el pozo de sentina. Un detalle original: los marcos de sostén de batería y tanque de combustible van moldeados con el piso y tienen una pequeña rampa que permite calzarlos en su marco: Esto no sólo facilita la tarea sino que evita la rotura de los marcos cuando se trata de "embocar" un tanque con 25 litros de nafta en su interior.

Hablemos del tablero. Para el acompañante se ha previsto una bandeja cuyo borde anterior, muy sobresaliente, constituye una verdadera agarradera que permite afirmarse bien sin riesgos. En el centro, pero orientado hacia el piloto,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por NICOLAS GELORMINI

GADORA

y algo inclinado para ver mejor, se encuentra un portamapa. También el tablero obedece a un motivo. Se pensó y supuso que el centro de visión de un observador sea la nariz. Por ello se fijó un punto del espacio donde convergen: prolongación del eje del volante, eje de instrumentos, eje normal a la superficie de portamapa y plano de la llave de arranque; el punto donde coinciden es la cabeza del timonel.

El marco anterior del tablero constituye un excelente deflector del aire cuando se navega sin parabrisas. En caso de colocar éste, sirve de base para su apoyo. En todos los casos es un grueso refuerzo trasversal que contribuye a la rigidez de la cubierta. El parabrisas que se ofrece como opcional es del tipo fórmula 1. Todavía dentro del tablero, y a la derecha del timonel, queda espacio para una pequeña bandejita. La Vengadora tiene un buen francobordo y el generoso puntal da amplitud al espacio interior.

A cada lado del cockpit hay una guantera lateral tipo repisa y tapizada en plástico. Hay suficiente lugar como para acomodar sin problemas esquíes y elementos de pesca, etcétera. Delante del apoya pie hay aproximadamente un metro y medio de eslora, donde pueden guardarse elementos como salvavidas, ropa, etcétera. El apoya pie, al quedar elevado sobre el piso, mantiene las cosas bajo cubierta sin peligro de que se desparramen. La distancia de los asientos al tablero es variable, o mejor dicho, se fija donde uno desee, ya que en el piso hay orificios a distinta distancia que permiten ubicarlo donde sea más cómodo. Los asientos volcables enterizos tienen la estructura de madera y van tapizados en plástico. Bajo el asiento y en el respaldo hay lugar para guardar elementos de hasta no muy pequeño tamaño. En el caso de optar por asientos individuales hay espacio para meter cosas en el lugar que queda entre ambas butacas. Nos olvidábamos de decir que el respaldo del asiento enterizo va fijado por un robusto pasador a cada borda; dicho pasador se quita cuando desea volcarse el respaldo y la gente se pone a tomar sol, etcétera...

Hablemos un poco de la cubierta. Cuando se navega con marejada fuerte, es difícil que la lancha adopte una posición horizontal de marcha, lo que dificulta la visión hacia adelante. Con el arrufo invertido que tiene la Vengadora y la proa afilada y la inclinación trasversal de la cubierta, se ha buscado que por el costado de crujía, es decir, frente al timonel, se mejore notablemente la visión en dichas circunstancias. Los resaltes de la cubierta, estética y resistencia unidos, no presentan ningún tipo de "canaletas" que no son fáciles de limpiar (¿también esto lo pensaron?). La Vengadora trae las luces de navegación en herrajes de acero inoxidable, siendo el resto bronce cromado. En proa hay luz de posición, dos pasacabos, una cornamusa y un cáncamo de remolque. En popa, a babor una cornamusa, a estribor la luz de posición y en el espejo dos cáncamos para remolque y para atar la pata del motor. El volante es de tipo deportivo hecho de aluminio y micarta.

El botazo es un perfil de aluminio (por extrucción) con elemento amortiguador de acetil-butano-estireno y remata prolijamente el alto francobordo, especialmente pensado para navegar con aguas movidas. La misma idea de enfrentar aguas movidas y salir a navegar río afuera es la que dio origen a este casco, ya que las formas en "U" son las que más se prestan para ello.

La Vengadora se ofrece en azul, rojo, naranja, verde, celeste, amarillo y turquesa y de acuerdo con sus fabricantes admite potencias desde 30 hasta más de 100 HP.

CONCLUSIONES

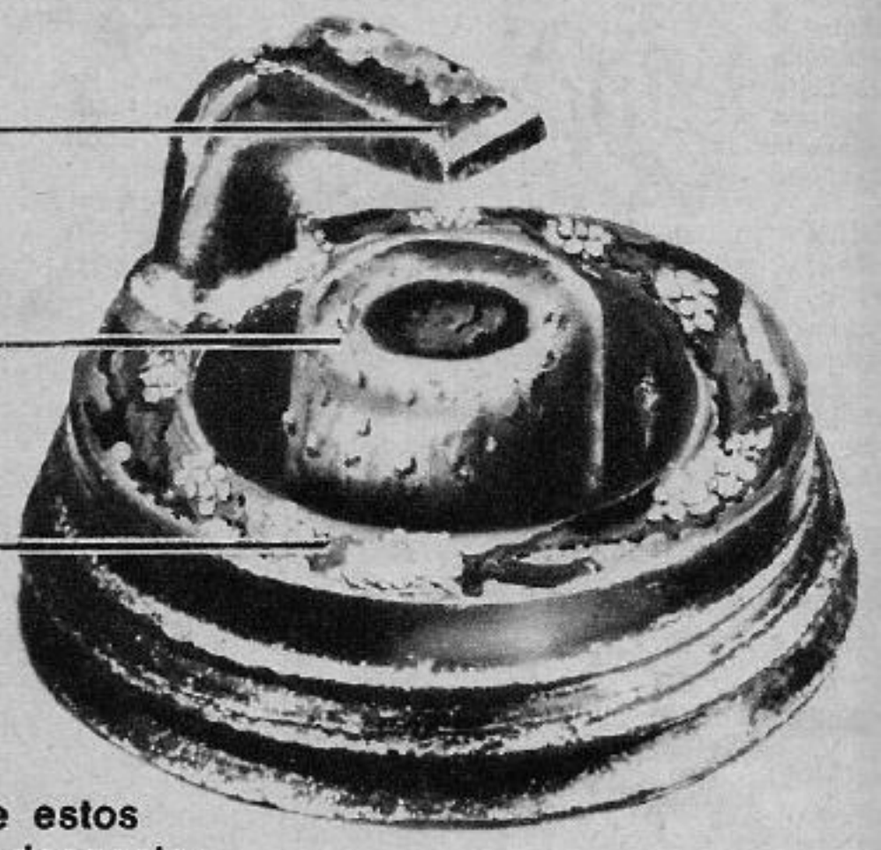
Dos aspectos se conjugan: el de turismo y el deportivo. Como lancha de paseo se ha pensado desde la inclinación del tablero hasta la rampa para calzar batería y tanque, pasando por la buena comodidad de que se dispone a bordo. Como lancha deportiva no es casualidad que a Bordiga le salgan proyectos que anden mucho. Por las medidas es apta para competir desde la DT de Turismo. Con 35 HP lleva fácilmente a cuatro personas y, con dos a bordo, permite hacer esquí con la misma potencia. En lo que la anduvimos la encontramos de fácil gobierno y muy cómoda de manejar, sobre todo porque permite ubicar el asiento a la altura que cada uno considera "ideal". Totalmente seca, no embarcamos agua ni siquiera salpicamos el cockpit. Y además es rápida. Bastante rápida. Y decimos bastante porque andábamos sin cronómetro a mano, pero por las dudas lo volvemos a repetir: bastante rápida... Y para terminar, tres conclusiones: como periodistas nos quedamos con ganas de hacerles un test (que desde ya queda prometido), como motonautas, con ganas de hacer un crucero prolongado, y como deportistas, con ganas de ponerla en una línea de largada y ver qué pasa.

CARACTERISTICAS DEL CASCO

Fabricante: Astilleros NEPTUNO SCA.
Material: Fiber-glass Polydro.
Eslora: 4,60 m.
Manga: 1,72 m.
Puntal: 0,80 m.
Peso: 180 kilogramos.
Precio: 4.000 pesos ley 18.188 (impuestos incluidos).
Equipo opcional: sistema de dirección a cable o cremallera butacas tapizadas, velocímetro, cuenta vueltas, compás magnético, pala, bichero, matafuegos, ancla, parabrisas, cáncamo a popa.
Potencia aplicable: desde 30 hasta 125 HP.

Después de los 16.000 kilómetros las bujías dejan de ser bujías.

Cámbielas y gane.



Cualquiera de estos tres tipos de desgaste, reduce el rendimiento de sus bujías.

A los 16.000 km. las bujías de su motor ya cumplieron con su deber. En consecuencia, el motor de su coche estará resentido. Lo notará en el arranque lerdo, en el menor kilometraje por litro de nafta y en la sensible disminución de su potencia.

En otras palabras, no le eche inmediatamente la culpa a las bujías cuando el motor empiece a fallarle. Es obligación suya revisar sus bujías a los 8.000 km. y cambiarlas a los 16.000 Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

● Potencia: 8% ● Economía de combustible: 10%
● Aceleración: 6% ● Rapidez de encendido.

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



CHAMPION

CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

Parabrisas CORSA

noticorsa

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.

TOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ERGANTIN		
4 cil.	1960	2.300.—
4 cil. lujo	1961	2.600.—
4 cil. lujo	1962	2.800.—
6 cil.	1962	3.200.—
ORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
UICK		
4 p.	1949	2.300.—
4 p.	1950	2.500.—
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
ADILLAC		
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.700.—
4 p.	1950	3.000.—
Coupé	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	4.000.—
4 p.	1954	4.300.—
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROEN		
2 CV	1958	2.800.—
2 CV	1960	3.000.—
2 CV	1961	3.400.—
2 CV	1962	3.600.—
2 CV	1963	3.800.—
2 CV	1964	4.000.—
2 CV	1965	4.300.—
2 CV standard	1966	4.500.—
2 CV lujo	1966	4.800.—
2 CV	1967	5.100.—
2 CV lujo	1967	5.700.—
2 CV standard	1968	5.600.—
2 CV lujo	1968	6.000.—
2 CV standard	1969	5.900.—
2 CV lujo	1969	6.400.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	2.500.—
4 p.	1948	2.700.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	9.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	7.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	7.500.—
Special	1964	6.500.—
Súper	1965	7.800.—
Special	1965	6.800.—
Súper	1966	9.300.—
Special	1966	7.300.—
Súper	1967	10.800.—
Special	1967	8.600.—
Súper	1968	11.800.—
Special	1968	10.000.—
Súper Lujo	1968	12.200.—
Súper Sport	1968	13.500.—
Special	1969	10.900.—
Super lujo	1969	13.500.—
Super sport	1969	14.500.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	2.000.—
4 p.	1949	2.000.—
4 p. 6 cil.	1950	2.600.—
4 p. 6 cil.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1953	3.200.—
4 p. imp.	1954	3.500.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
DE CARLO		
600	1960	1.500.—
700	1960	2.200.—
700	1961	2.500.—
700 coupé	1961	3.200.—
700	1962	3.000.—
700	1963	3.200.—
SL	1964	2.200.—
SL	1965	2.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	1.500.—
4 p. chico	1946	2.000.—
4 p. Driv.	1947	2.300.—
4 p. 8 cil.	1951	2.800.—
DI TELLA		
1500	1960	5.300.—
1500	1961	5.600.—
1500	1962	5.800.—
1500	1963	6.000.—
Magnette	1964	6.100.—
1500	1964	6.300.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.900.—
Magnette	1965	7.100.—
Traveller	1965	7.100.—
1500	1966	7.300.—
Magnette	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
1500	1967	8.300.—
Magnette	1967	8.500.—
Traveller	1967	8.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	3.900.—
Sedan	1961	4.100.—
Sedan	1962	4.300.—
Sedan	1963	4.800.—
Univ.	1962	4.400.—
Univ.	1963	4.800.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.300.—
Fissore	1965	6.000.—
Sedan	1965	5.900.—
Univ.	1965	5.500.—
Sedan	1966	6.300.—
Univ.	1966	6.000.—
Sedan	1967	7.100.—
Universal	1967	6.500.—
Sedan	1968	7.600.—
Universal	1968	7.200.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1947	2.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1950	3.000.—
4 p. F. Drive	1946	2.000.—
4 p. 6 cil.	1951	2.800.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.200.—
Ika	1959	3.600.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.200.—
Ika	1962	4.800.—
Ika	1963	5.000.—
Ika	1964	5.400.—
Ika doble tracc.	1964	5.600.—
Ika	1965	6.000.—
Ika doble tracc.	1965	6.400.—
Ika	1966	6.300.—
Ika	1967	6.700.—
Ika	1968	7.000.—
Ika	1969	7.600.—
FIAT		
600	1958	2.500.—
600	1960	3.100.—
1100	1960	3.800.—
750	1961	3.400.—
1100	1961	4.200.—
2100	1961/2	5.000.—
750	1962	3.700.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.200.—
1500	1964	7.400.—
Familiar	1964	7.500.—
600 E	1965	5.100.—
1500	1965	7.700.—
1500 C. Largo	1965	8.100.—
Familiar	1965	8.000.—
Familiar Largo	1965	8.300.—
600 E	1966	6.000.—
600 Spider	1966	6.400.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	9.300.—
1500 Familiar	1966	9.300.—
1500 Coupé	1966	10.700.—
600 E	1967	6.200.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	9.600.—
1500 Familiar	1967	9.900.—
1500 Coupé	1967	11.500.—
600 E	1968	6.400.—
800 Spider	1968	7.400.—
800 Coupé	1968	7.400.—
1500 C	1968	10.600.—
1500 Familiar	1968	11.000.—
1500 Coupé	1968	12.300.—
600 E	1969	6.900.—
800 Spider	1969	7.800.—
800 Coupé	1969	7.800.—
1500 C	1969	11.700.—
1500 Familiar	1969	12.300.—
1500 Coupé	1969	12.900.—
FORD		
4 p.	1946	2.400.—
Coupé	1946	3.000.—
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1953	2.800.—
4 p.	1954	2.800.—
Coupé sedan	1954	3.000.—
4 p.	1955	4.000.—
Fairlane 8 aut.	1957	4.500.—
Fairlane 6 mec.	1958	5.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	4.800.—
Galax. 6 mec.	1960	6.500.—
Galax. 8	1960	6.500.—
Galax. 6	1961	7.200.—
Galax. 8 aut.	1961	7.200.—
Falcon	1962	7.200.—
Falcon Standard	1963	7.600.—
Falcon de Lujo	1963	8.000.—
Falcon Standard	1964	8.200.—
Falcon de Lujo	1964	8.500.—
Falcon de Lujo	1965	9.400.—
Falcon Futura	1965	9.700.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Falcon Standard	1965	8.500.—
Falcon Standard	1966	9.700.—
Falcon de Lujo	1966	11.000.—
Falcon Futura	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1967	11.800.—
Falcon Standard	1967	10.800.—
Falcon Futura	1967	12.500.—
De Lujo	1968	12.800.—
Standard	1968	11.500.—
Futura	1968	13.000.—
De Lujo	1969	13.600.—
Standard	1969	12.600.—
Futura	1969	14.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.500.—
2 p.	1960	1.600.—
GW-Wartburg	1962	2.800.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1950	1.500.—
4 p.	1956	2.000.—
Rural	1956	2.000.—
4 p.	1961	2.800.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.000.—
4 p.	1946/7/	1.500.—
Coupé	1946/7/	1.700.—
4 p.	1949	2.000.—
ISARD		
300	1958/9	1.100.—
700	1963	2.800.—
Kombi	1963	3.100.—
700	1964	3.100.—
Kombi	1964	3.400.—
1204	1964	4.000.—
700	1965	3.500.—
Kombi	1965	3.500.—
1204	1965	4.500.—
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	3.500.—
Carabela	1962	3.800.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	16.000.—
220 S 4 p.	1961	12.000.—
220	1962	15.000.—
220 S 4 p	1962	16.000.—
220 SE	1962	18.000.—
220 S 4 p.	1963	19.000.—
220 SE coupé	1963	25.000.—
220 SE coupé	1964	30.000.—
220 S	1964	25.000.—
220 S	1965	29.000.—
250 SE	1965	32.000.—
250 S 4 p.	1966	34.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
250 SE 4 p.	1966	39.000.—
250 SE coupé	1966	45.000.—
MERCURY		
2 p.	1946	2.000.—
4 p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
2 p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Montclair	1958	4.500.—
Monterey 4 p.	1957	4.500.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	3.800.—
4 p.	1966	7.800.—
Traveller	1966	7.800.—
N. S. U.		
24 HP	1958	1.900.—
34 HP	1960	2.200.—
34 HP	1961	2.300.—
34 HP	1962	2.700.—
34 HP Prinz	1963	2.900.—
Sport Prinz	1961	3.800.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	3.400.—
Rural	1956/7	3.400.—
Rekord 2 p.	1958	4.000.—
Rural	1958	4.000.—
Rekord 2 p.	1959	4.200.—
Rural	1959	4.200.—
Rekord 2 p.	1960	4.500.—
Rural	1960	4.500.—
Rekord 2 p.	1961	5.200.—
Rural	1961	5.200.—
Rekord 2 p.	1962	5.500.—
Rural	1962	5.500.—
PEUGEOT		
203	1956	3.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	5.700.—
403	1960/61	6.000.—
403	1962	6.200.—
404	1962	6.500.—
403	1963	6.500.—
404	1963	6.800.—
404 Rural	1963	7.000.—
403	1964	6.900.—
404 3 banc.	1964	7.500.—
404 5 banc	1964	7.900.—
403	1965	6.800.—
404 Stand.	1965	9.000.—
404 Stand.	1966	9.400.—
404 de lujo	1966	9.600.—
404	1967	9.900.—
404 G. Lujo	1967	10.400.—
404	1968	10.500.—
404 G. Lujo	1968	11.500.—
404	1969	12.300.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.600.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	5.000.—
Classic Custom	1962	5.200.—
C. Country	1962	5.200.—
Ambassador 990	1963	6.000.—
C. Custom 1ª S	1963	5.500.—
C. Custom	1963	5.800.—
C. Country 660	1963	6.000.—
De Luxe 550	1963	5.300.—
Ambassador 990	1964	7.000.—
C. Custom 660	1964	6.100.—
C. Country 660	1964	6.800.—
De Luxe 550	1964	6.000.—
Ambassador 990	1965	6.400.—
C. Custom 660	1965	7.000.—
C. Country 660	1965	7.800.—
De Luxe 550	1965	6.600.—
Ambassador 990	1966	9.800.—
C. Custom 660	1966	7.800.—
C. Country 660	1966	9.800.—
De Luxe 550	1966	6.800.—
Ambassador 990	1967	11.500.—
C. Custom 660	1967	9.400.—
C. Country 660	1967	10.300.—
De Luxe 550	1967	7.700.—
Ambassador 990	1968	12.300.—
C. Custom 660	1968	10.300.—
C. Country 660	1968	12.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
De Luxe 550	1968	10.000.—
Ambassador	1969	13.800.—
C. Country 660	1969	13.000.—
C. Custom 660	1969	12.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.800.—
4 L.	1963	3.200.—
Gordini	1963	3.400.—
4 L.	1964	3.700.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	3.900.—
4 L 8 veloc.	1965	4.200.—
4 L 4 veloc.	1965	4.400.—
Gordini	1965	4.200.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	4.700.—
Dauphine	1966	4.400.—
4 L	1966	4.900.—
Gordini	1967	5.200.—
4 L	1967	5.400.—
Renault 850	1967	4.800.—
Gordini	1968	6.000.—
4 L	1968	5.900.—
850	1968	5.000.—
Gordini	1969	6.700.—
R4	1969	6.600.—
850	1969	6.300.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.700.—
Rural	1956	3.200.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	5.300.—
17 M 2 p.	1961	6.000.—
17 M 4 p.	1961	6.000.—
17 M 2 p.	1962	6.500.—
17 M Rural	1962	6.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	8.600.—
300 S 4 p.	1967	9.800.—
380 2 p.	1967	13.200.—
380 W 2 p.	1967	12.800.—
300 4 p.	1968	9.600.—
300 S 4 p.	1968	10.500.—
380 2 p.	1968	13.800.—
380 W 2 p.	1968	13.500.—
300 S 4 p.	1969	11.800.—
380 2 p.	1969	15.000.—
380 W 2 p.	1969	14.500.—
VALIANT		
I	1962	7.200.—
II	1963	7.500.—
III	1964	7.800.—
III	1965	8.200.—
Coronado	1965	8.500.—
G. Turismo	1965	8.800.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	10.500.—
Coronado	1967	11.000.—
G. Turismo	1967	11.500.—
IV	1968	11.700.—
Coronado	1968	12.500.—
G. Turismo	1968	12.600.—
Polara	1969	13.000.—
Coronado	1969	14.500.—
G. T.	1969	15.000.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.400.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	3400.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.500.—
Export	1962	4.900.—
1500 2 p.	1962	6.000.—
VOLVO		
121	1960	5.900.—
122	1962	6.500.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 „	1966	8.500.—
10 „	1967	9.300.—
10 „	1968	10.500.—
10 „	1969	11.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	5.500.—
D-100 „	1963	5.800.—
D-100 „	1964	6.000.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
D-200 „	1969	11.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	5.500.—
D-100 „	1964	6.500.—
D-100 „	1965	6.700.—
D-100 „	1966	7.500.—
D-100 „	1967	8.500.—
D-100 „	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.800.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	5.800.—
F-100 „	1962	6.300.—
F-100 „	1963	6.800.—
F-100 „	1964	7.100.—
F-100 „	1965	8.300.—
F-100 „	1966	9.200.—
F-100 „	1967	9.600.—
F-100 „	1968	11.000.—
F-100 „	1969	12.000.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA „	1962	4.600.—
IKA „	1963	4.800.—
IKA „	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. „	1965	5.500.—
Glad. „	1966	6.000.—
Glad. „	1967	6.500.—
Glad. „	1968	7.000.—
Glad. „	1969	8.000.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—
„ 1ª S.	1969	8.800.—
„ 2ª S.	1969	9.800.—

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.390.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy Súper	20.500.—
Chevy Súper Sport	23.070.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—

MARCA	PRECI
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780
800 Coupé	10.850
800C Coupé Spider	11.100
1600 Coupé Sport	17.950
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040
1600	14.950
FORD	
Falcon Taxi	15.968
Falcon Standard	16.055
Falcon De Luxe	17.380
Falcon Futura	18.354
Rural Standard	18.315
Rural De Luxe	19.727
Fairlane De Luxe I-6	20.000
Fairlane De Luxe V-8	21.235
Fairlane 500 I-6	21.375
Fairlane 500 V-8	22.610
Fairlane LTD I-6	23.627
Fairlane LTD V-8	24.862
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	15.920
404 Standard (9001)	15.200
504 De Lujo (8001)	16.620
504 Súper Lujo (8201)	18.220
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230
C. Country 300	20.891
Ambassador 380	26.950
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.980
R-4L	9.127
R-6, 4 p.	11.950
R-4, 4 puertas	9.763
Gordini, 4 p.	10.479
850, 4 puertas	8.730
TORINO	
L, 4 p.	17.412
GS, 2 p.	25.678
S, 4 p.	19.950
TS Coupé	23.561
TS, 4 p.	22.000

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050
AZU B	8.170
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	11.910
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
Picp up F-100 c/caja I-6	16.882
Pick up F-100 V-8	17.459
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420
Diesel P-64	14.230
Diesel P-66	15.980
IKA-RENAULT	
JA3UB t/simple	9.507
JA3UB t/doble	11.286
Jeep Largo t/simple	10.095
Jeep Largo t/doble	11.854
Jeep T-80	15.603
PEUGEOT	
T4B	12.500

MOTOS USADAS

AJS			
CILINDRADA			
500		46-48	800/1.0
350		46-48	500/ 8
500		49-54	950/1.4
500		60-62	2.500/3.0
650		60-62	2.600/3.5

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	2.067.—
GILERA 180 TC	2.277.—
GILERA 200 G.T.	2.426.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.088.—
ZANELLA RUTERA 125	1.606.—
ZANELLA PONDEROSA	1.970.—
Z-Carga 175	3.455.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI				
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$ 4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$ 6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$ 6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$ 8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$ 10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$ 11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$ 12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$ 9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$ 11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$ 11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$ 12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$ 13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$ 15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$ 7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$ 20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$ 22.000.—
DELTA-MARINE				
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$ 1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$ 4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$ 5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$ 6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$ 7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$ 5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$ 6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$ 13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$ 15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$ 5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$ 6.900.—
JUANJO				
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$ 8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$ 7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$ 8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$ 9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$ 7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$ 7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$ 6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$ 4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$ 2.950.—
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	3,78-1,62-0,68	$ 6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$ 6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$ 6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$ 7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$ 6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$ 6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$ 6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$ 7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$ 7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$ 8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$ 9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$ 12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$ 14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$ 14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$ 16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$ 17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$ 17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$ 18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$ 24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$ 26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$ 29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 36.400.—
PAGLIETTINI				
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$ 9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$ 8.975.—
Comodin	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$ 11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$ 12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$ 13.401.—
Comodin	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$ 14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$ 15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$ 18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$ 20.267.—
REGNICOLI				
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$ 6.307.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$ 7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$ 13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$ 17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$ 18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$ 34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$ 37.260.—

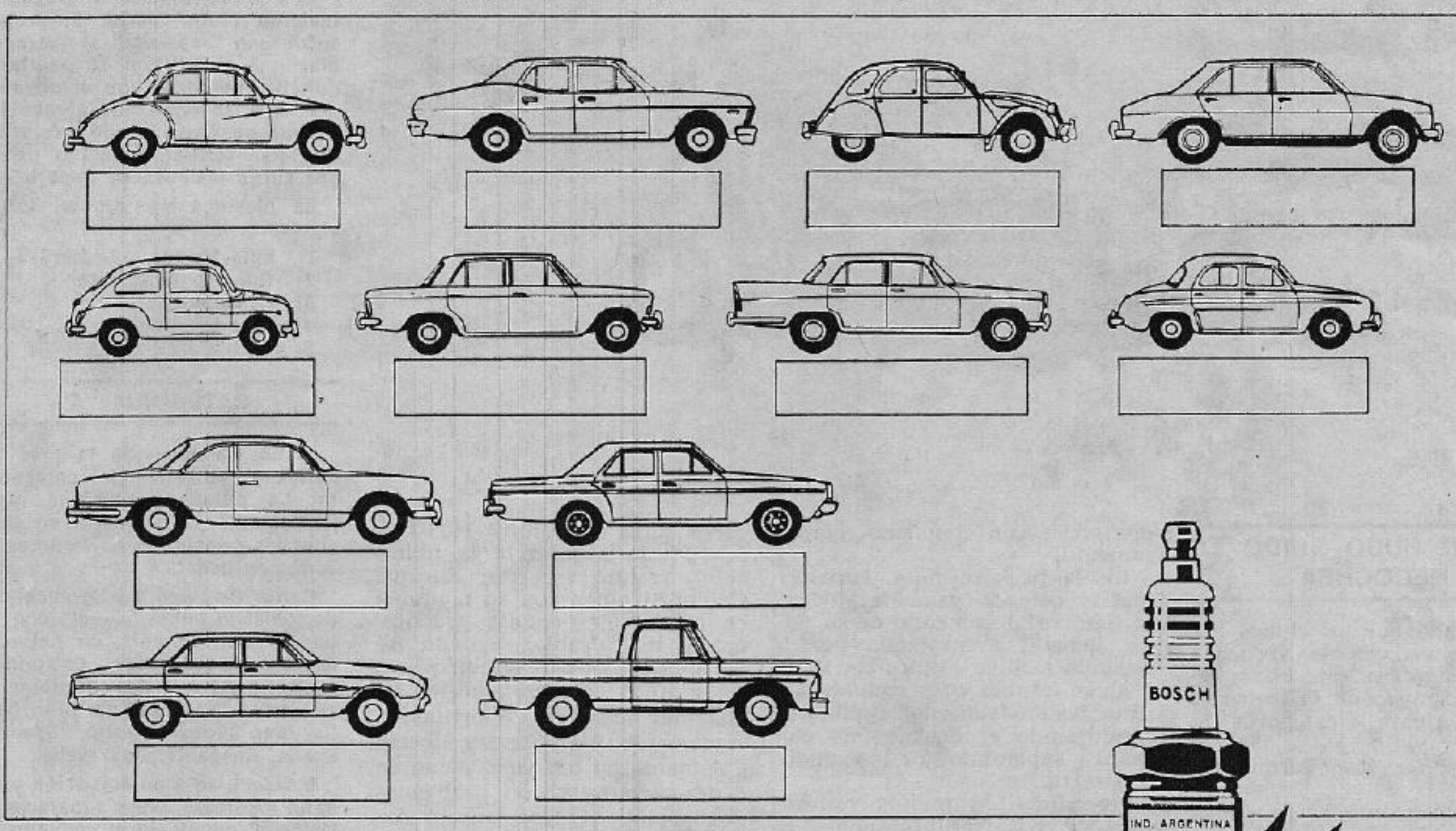
* ESLORA - MANGA - PUNTAL (en ese orden).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Murillo Kern & Co.

Llegó el momento de cambiar... y de ganar!..

Identifique las marcas de los coches en las figuras que se muestran y anote en el casillero el tipo de Bujía Bosch que corresponde a cada marca. Conteste el cuestionario con las cuatro preguntas, y remitalo (antes del dia 19 de diciembre de 1970) a Robert Bosch Argentina S. A. I. C. y F. Casilla de Correo 2403 - Correo Central.



Eso es todo. Usted ya gana el derecho a participar en el sorteo de estos importantes premios.

1er. Premio:
1 FIAT 600 0 Km.

2º Premio:
2 pasajes a Rio de Janeiro con Hotel y 10 días de estadia pagos.

3er. Premio:
2 pasajes a Bariloche con Hotel y 10 días de estadía pagos.

4º al 8º Premio:
1 combinado estereofónico BLAUKPUNT.

9º al 12º Premio:
1 auto radio BLAUKPUNT modelo Export Super, a botonera.

13º al 15º Premio:
2 faros de largo alcance BOSCH.

1902 - 24 de Septiembre - 1970

El sorteo se realizará ante Escribano Público el dia 22 de diciembre de 1970 a las 19.30 hs. en lugar a determinar oportunamente.

Usted podrá obtener mayor información en los avisos que se publicarán en los diarios de Capital Federal, los días 23, 24 y 25 de noviembre, y 1º de diciembre de 1970.

No olvide colocar el nombre y dirección al dorso del sobre cerrado.

1º Indique la dirección del taller al que concurrió para la consulta.

.....

.....

2º ¿En qué fecha BOSCH entregó la primer Bujía de Encendido de alta tensión

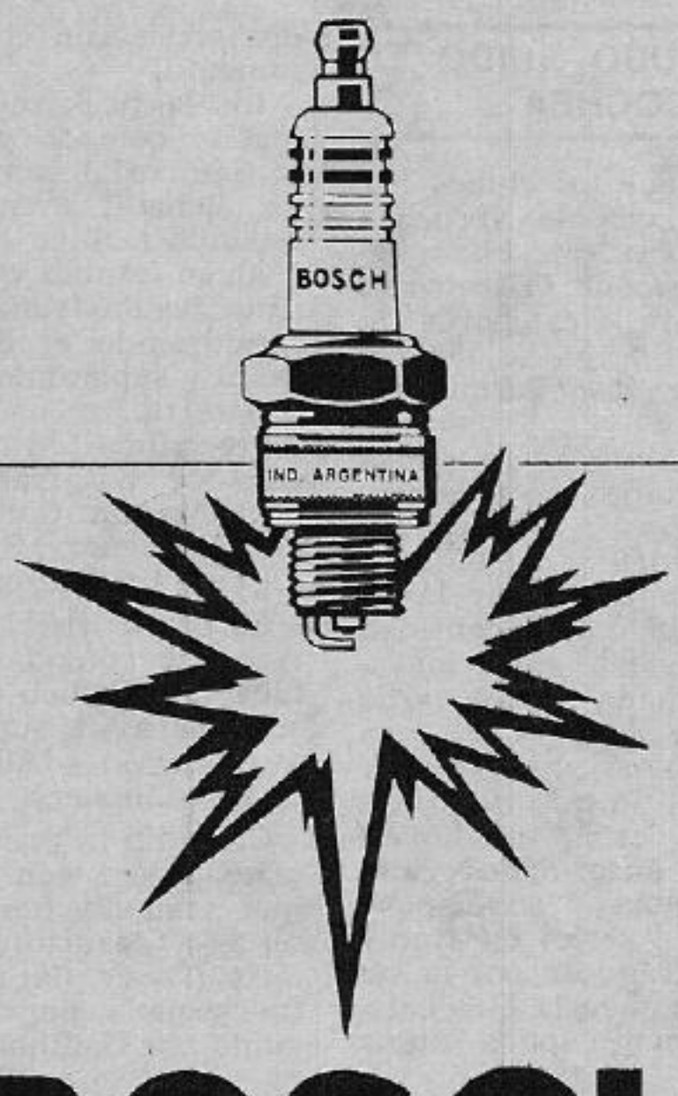
.....

3º ¿Qué vehículo posee?

.....

4º ¿Cuál es la Bujía BOSCH que corresponde a su coche?

.....



BOSCH

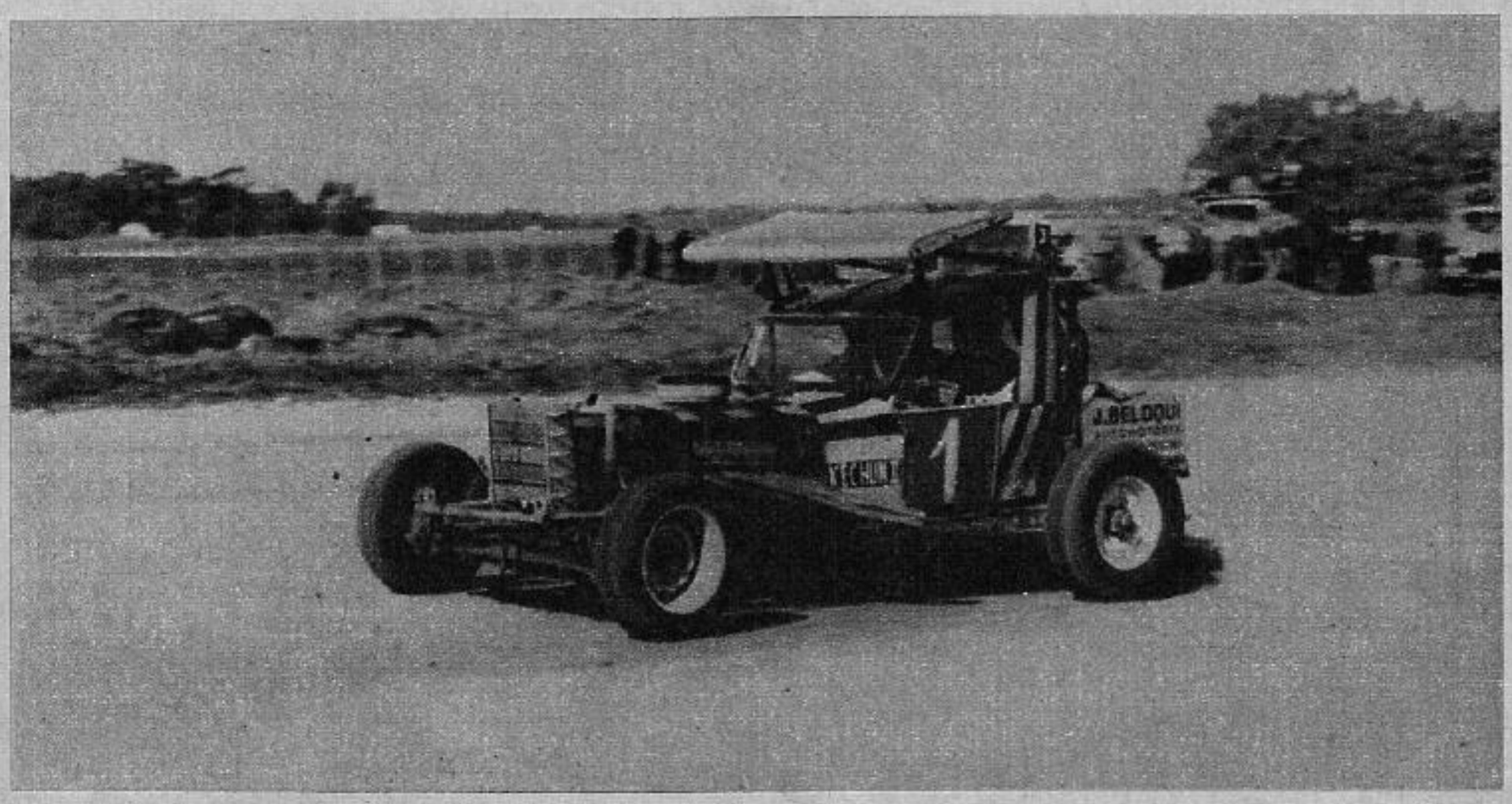
BUJÍA DE ENCENDIDO

con toda la chispa!

Consulte a su repuestero o mecánico de confianza. El lo asesorará con las respuestas correctas. La participación es libre y gratuita y no implica compromiso de compra alguno.

LA ACTIVIDAD ZONAL

PROVINCIA DE BUENOS AIRES



TAMBIEN HUBO RUIDO EN NECOCHEA

Organizado por los clubes Palermo y Rivadavia de Necochea y cumpliendo con una nueva fecha del campeonato fiscalizado por ACOCA para la categoría Turismo Mar y Sierras se llevó a cabo en el hermoso Parque Zugazua.

Lamentablemente la presencia de pocas máquinas no solamente en esta categoría sino en Turismo hasta 1.150 y hasta 1.500 que iban a complementar la fecha, unido a la escasa cantidad de público asistente en la iniciación de la jornada (por la tarde comenzaron a llegar y la cosa tomó otro color), hizo diferir enormemente a lo que nos tiene acostumbrado estas reuniones, debiendo las autoridades cambiar el programa y se dispuso que corrieran 3 series en Mar y Sierras consagrándose por la suma de tiempos y en la otra categoría que corrieran todos juntos dos series con el mismo temperamento.

En la primera para Turismo resultó cómodo ganador Modesto Satorra al comando de su veloz Renault aventajando por 1 segundo a Hugo Franco con Fiat 1500; en cambio, en la segunda batería resultó vencedor Gallinotti conduciendo el Peugeot 404 ex-Debil y superando por 1 segundo a Satorra.

Por suma de puntos resultó ganador Satorra, ubicándose a continuación Gallinotti, Franco, O. Rodríguez, Riezgo, Rosello, Carricart y Guzmán.

La primera serie de Mar y Sierras fue cómodamente conquistada por Gallinotti al mando de su poderoso y super veloz F 100, aventajando a Alberto Calamante y Occhionero.

Calco de la primera, fue la segunda, pero con la variante de que segundo fue Occhionero y tercero Calamante, en cambio la última serie (la más disputada) fue ganada por Occhionero seguido por Gallinotti y Calamante.

Por suma de puntos (34-21-13-8-5-3-2-2-1 de acuerdo a la ubicación), resultó vencedor Enrique Gallinotti quien con su máquina en condiciones resulta prácticamente inalcalzable, segundo Alberto Occhionero también con un F 100 y carrocería difícil de imaginar en esta oportunidad sumamente veloz, tercero Alberto Calamante no tan veloz como en otras carreras y con problemas de neumáticos lisos, cuarto Anselmo Quintanar con lo que resta de su carrocería Falcon y motor F 100.

Lamentablemente la jornada resultó financieramente para sus organizadores muy mala, pero pese a la poca cantidad de máquinas presentes, el público no salió defraudado gracias a la calidad de los participantes,

Un circuito que si se le hiciera un tratamiento asfáltico resultaría extraordinario por su trazado y comodidades para el público asistente y que esperamos lo puedan concretar.

CORDOBA

ZONAL EN VILLA GLORIA

Con esta prueba el campeonato cordobés de Turismo Grupo Dos entró ya en su faz final, ya que sólo faltan disputarse dos pruebas: el cruce del Pan de Azúcar, y otra en Justiniano Posse.

Lamentablemente, muy poco público se dio cita en el pintoresco circuito serrano. La gente del Centro Comercial, Industrial y Turismo de La Cumbre trabajó con ahínco para finiquitar los detalles de seguridad que les había impuesto la Federación Número 5.

La primera competencia de la mañana correspondió a la categoría reservada a coches Fiat 600 standard (¿standard?), que contó con ocho participantes. El tucumano Roberto Matarosse fue quien tomó la punta impetuosamente, lo que le originó un fuoripista en la primera curva del circuito, quedando relegado varios puestos. César Norverto fue el nuevo puntero, pero su entusiasmo sólo le duró dos vueltas, cuando fue sobrepasado por el piloto de La Cumbre Luis Macris (no confundir con Héctor Macris, hombre de San Telmo). Este conservó su puesto hasta la bajada de bandera. Por su parte, Mataresse comenzó a descontar ventajas hasta colocarse en la posición de escolta. Otro que anduvo bien fue el piloto-preparador Alberto Ramírez, quien sufrió la rotura del parabrisas cuando viajaba tercero.

Víctor Rosso (ahora con bigotes) y el debutante Antonio Bugué no tuvieron tanta suerte. El primero sufrió una "acostada" al querer doblar una curva con la puerta izquierda, mientras que el segundo, más que acostada fue zambullida, ya que su fiatín quedó irreconocible. Por fortuna, ninguno de los dos sufrió lesiones de importancia.

La clasificación general fue la siguiente:

1) **Luis Macris, 12m29s3/5**
2) **Roberto Mataresse**
3) **César Norverto**
4) **Alberto Ramírez**
5) **Aldo Borga**

CATEGORIA "A"

Como siempre, fue la más discutida y "peleada" del campeonato. La prueba contó con nueve participantes, contándose entre ellos los principales animadores del certamen zonal.

Carlos Colavino fue el encargado de tomar la punta, y junto con Eittel Mazzoni se cortaron del resto de los participantes. La primera vuelta mostró a los punteros en ese orden, seguidos de Juan Carrillo, Juan Carlos Rizzutto, "Epsilón", Spada, Raspanti y Baravalle.

Mazzoni, en gran actuación y con hábil maniobra, logra superar a Colavino al cumplirse el segundo circuito, pero desafortunadamente en la vuelta siguiente pinchó un neumático, obligándolo a detenerse en boxes y perdiendo así dos vueltas.

No obstante este imprevisto Mazzoni registró el record de vuelta y record absoluto del circuito, girando en 1m09s3/5.

En esta categoría hubo un solo debutante: Daniel Baravalle, con un Renault que evidentemente no estaba a la altura de los coches punteros, pero que logró clasificarse en el quinto puesto.

Juan Carlos Rizzutto, puntero en el campeonato, defendía sus posiciones de las arremetidas de Carrillo y Epsilón. Cuando marchaban en un impresionante rueda a rueda con Rizzutto debió abandonar Carrillo con insalvables problemas en su coche. Epsilón también anduvo con problemas. Su Renault, mecánica Batalli, no rindió lo suficiente, aunque se clasificó tercero.

Las posiciones en la clasificación general fueron las siguientes:

1) Carlos Colavino, 12m25s	12 v.
2) Juan C. Rizzutto	12 v.
3) "Epsilón"	12 v.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

4) Eittel Mazzoni ..... 10 v.
5) Daniel Baravalle ..... 8 v.

El record de vuelta lo estableció Mazzoni en la tercera: 1m09s3/5.

CATEGORIA "B"

Por primera vez en lo que va del campeonato zonal esta categoría contó con nueve inscriptos, aunque sólo se presentaron ocho a la línea de partida.

El volante de San Francisco, Héctor Manzotti, actual puntero del campeonato, fue quien tomó decididamente la punta, escoltado a pocos "centímetros" por Juan Carlos Gómez. Más atrás se ubicaban, al cumplirse la primera vuelta, Lewis Alladio, Mario Yeretto, Alfredo Boix, Luis Marco, Félix Menditto y Roberto Grazzetti.

Los dos primeros giros fueron realmente espectaculares. Manzotti y Gómez luchaban por la vanguardia sin darse tregua, hasta que Manzotti realizó un trompo en la entrada de la curva sur, quedando relegado al tercer puesto, detrás de Gómez y Alladio.

Gran actuación le cupo también al piloto de Cosquín, Alfredo Boix, quien se clasificó en la tercera colocación.

Manzotti, mientras tanto, comenzó a experimentar problemas con el motor de su cupé, hasta que finalmente debió abandonar al romper la tapa del distribuidor. Esto permitió que Ramón Alladio pasara a la segunda colocación, concretando así una aspiración que hacía mucho no se le daba. Por su parte, Félix Menditto, con la cupé Fiat de la Peña Alta Córdoba, debió abandonar en la cuarta vuelta al pinchar un pistón.

Gómez, integrante del equipo Fiat Centro, ganó cómodo, dándole grandes satisfacciones al numeroso grupo de colaboradores que habitualmente lo acompaña (y lo aguanta).

La clasificación general fue la siguiente:

1) Juan Gómez, 17m28s 15 vtas.
2) Ramón Alladio ..... 15 "
3) Alfredo Boix ..... 15 "
4) Mario Yeretto ..... 15 "
5) Roberto Grazzetti ... 13 "

Record de vuelta: Juan Carlos Gómez en la 3ª, 4ª y 5ª en 1m11s.

24 HORAS DE PEGARLE FUERTE

Todavía hoy, diez días más tarde, estamos oyendo los comentarios sobre las 24 Horas de Río Gallegos, y estamos seguros de que seguirán muchos días más. Creemos que será así, como una compensación a la falta de fe que encontró en algunos sectores el grupo organizador de la carrera, cuando seis meses atrás la idea recién lanzada se cotizaba a cinco guitas. El mes anterior a la carrera y más propiamente la semana última, no quedó en Río Gallegos persona, entidad o repartición que no aportara algo, poco o mucho, a que la idea se pudiera ver y tocar. Los cuarenta y dos boxes tomaron forma gracias a Municipalidad y Aeronáutica; la iluminación total, con gas de mercurio, con luz en cada box y energía eléctrica en dos y tres fases, fue posible por la EPSP y el Ejército; el circuito se debe a Vialidad Provincial y a la Cooperativa de Carniceros, y así con los miles de detalles que sumados tomaron el nombre de 24 HORAS DE RIO GALLEGOS. Premio NAFTAS YPF.

Los ganadores, Costilla y Rodríguez, marcaron la ruta desde el comienzo hasta la de a cuadros, dando una demostración excepcional de solvencia mecánica y organización, mientras que a muy poca distancia de ellos el nutrido lote de veteranos y novicios que largaron se venía en malón, en una puja de hacha y tiza, sin pedir ni dar ventajas, hasta el increíble final de una vuelta de diferencia del primero al segundo, que coronó una verdadera fiesta del deporte motor. Río Gallegos confirmó con este éxito que el futuro es del Grupo 1 y que Ceferino Namuncurá es tuerca.

El circuito mixto, de asfalto y ripio, con un largo total de 22,550 km, ofreció un promedio final de 133,610 kilómetros por hora, a pesar del deterioro que fue sufriendo por el paso de los coches. Todos los pronósticos sobre abandonos, merma del ritmo de carrera en la noche, peligrosidad del circuito, paradas en boxes, etcétera, que hicieron nuestros S.T.P. (Sumos Tuercas Profetas), quedaron archivados para ocasión más propicia. Los Peugeot 504, muy veloces y auténticamente standard, con más diámetro de rodado que los cavallinos fiatistas, hicieron tabla rasa y acapararon los seis primeros puestos haciendo alarde de velocidad y resistencia. Fiat pellizcó un séptimo puesto gracias a la berlina 1600 de Campana-Paco-Campana, pero ¿qué hubiera pasado si la cupé de Lafuente y Riestra mantenía el ritmo que se interrumpió cuando la cadena de distribución dijo basta?

La noche fue sólo la prolongación sin interrupción para nadie de las horas del día. Ni siquiera el público se movió de sus lugares durante las 24 horas, con un comportamiento admirable. Con la mañana del nuevo día, el permanente compañero que es el viento empujó al circuito a miles de personas que se ubicaron en el largo trecho que iba desde abastecimientos hasta la estación de servicio "La Manguera Honrada".

La llegada se desarrolló en el mejor estilo TC: gobernador con bandera, público, policía a caballo, más público, viento con tierra o tierra con viento, más público, coches a fondo en la recta final y mucho más público y nuevamente Ceferino que interviene para que el final sea feliz. Terminaron las 24 Horas de 1970. Hay que empezar a trabajar en las de 1971.

24 HORAS DE RIO GALLEGOS
CLASIFICACION GENERAL

Categoría C - Hasta 2.000 cm³

1º Alberto Rodríguez - Héctor Costilla.
Peugeot 504 - 143 vueltas - 24h08m04s.

2º José Muñiz - Oscar Hawkins - Luis López.
Peugeot 504 - 142 vueltas - 24h09m33s.

3º Ernesto Susacasa - Carlos Serantes.
Peugeot 504 - 139 vueltas - 24h10m42s.

4º Raúl Febre - Juan C. Pereyra.
Peugeot 504 - 136 vueltas - 24h04m14s.

5º Oscar Plaza - Ubaldo González Pedemonte - Pedro Quenego.
Peugeot 504 - 134 vueltas - 24h08m59s.

6º Roberto Goti - Andrea Maggioni.
Peugeot 504 - 133 vueltas - 24h09m15s.

7º Anselmo Campana - Paco - Oscar Campana.
Fiat 1600 - 121 vueltas - 24h01m11s.

8º Santo Stefano - Narvarte, Peugeot 504, 121 vueltas; 9º Di Massimo - Blaser - Martínez, Fiat 1500, 121 vueltas; 10º Stich - Roquel, Fiat 1500, 118 vueltas; 11º Cuesta - Boga - Cuesta, Fiat 1500 Cupé, 116 vueltas; 12º Varone - Almendra - Valenzuela, Fiat 1500 Cupé, 116 vueltas; 13º Ortiz - Harry - Cheyenne, Fiat 1500 Cupé, 113 vueltas y 14º Costanzo - Fernández - Vázquez, Fiat 1500, 102 vueltas.

Promedio del ganador: 133,610 km/hora.

Categoría A - Hasta 850 cm³

1º Enrique Lola - Eduardo León.
Gordini - 107 vueltas - 24h07m26s.

2º Jorge Tresguerres - Percy Earsman.
Gordini - 106 vueltas - 24h01m20s.

3º Mario Jones - Hugo Nievas.
Fiat 600 - 103 vueltas - 24h13m35s.

4º Héctor Salas - Carlos Pereyra.
Fiat 600 - 102 vueltas - 24h01m41s.

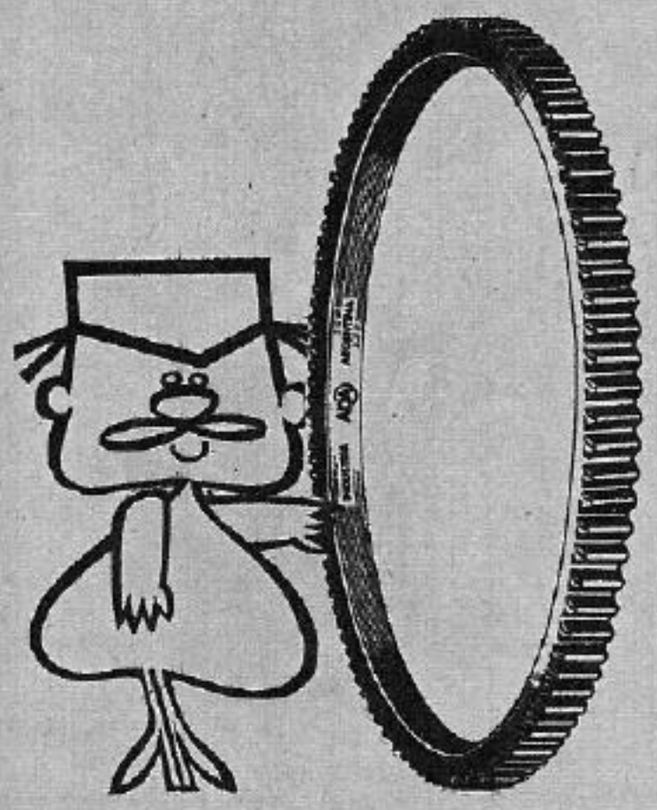
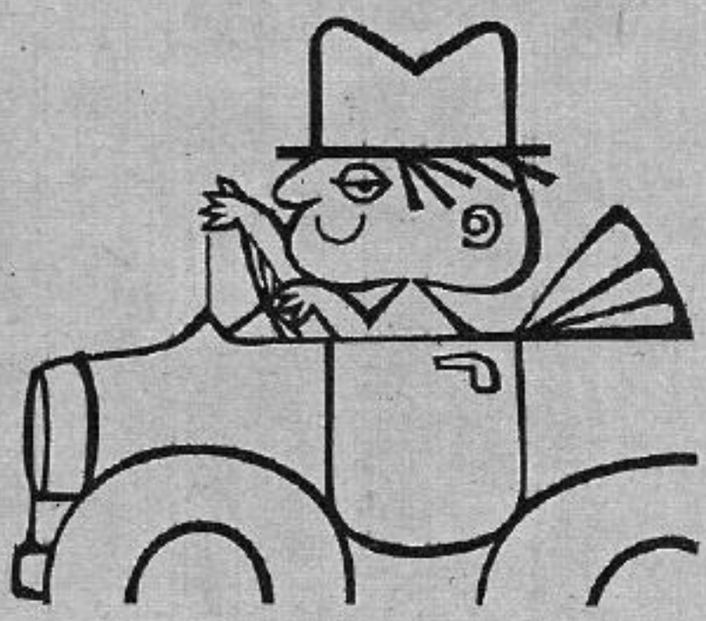
5º Jorge Fuente - Juan H. Calabia - Carlos Saavedra.
Fiat 600 - 101 vueltas.

6º Aldo Rodríguez - Omar Gobato.
Citroen 3CV - 101 vueltas - 24h04m18s.

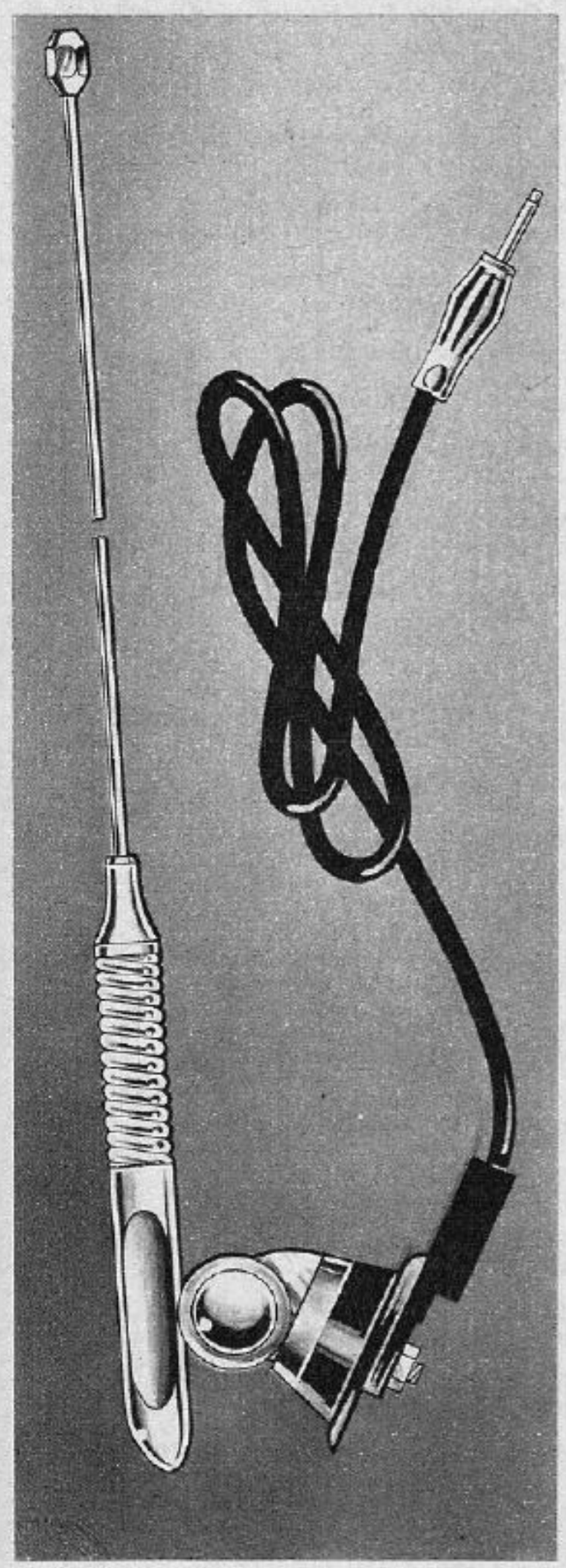
7º Alfa - Jorge Tagle - Roberto Longhini.
Citroën 3CV - 100 vueltas - 24h04m19s.

8º Suárez - Sarsoza - Fernández, Fiat 600, 100 vueltas; 9º Rojas - Santamaría, Citroën 3CV, 97 vueltas; 10º Sutherland - Alavedra - Guitard, Gordini, 92 vueltas; 11º Crespo - Amieva - González, Citroën 3CV, 83 vueltas y 12º Risa Libre - El Extranjero, Citroën 2CV, 52 vueltas.

Promedio del ganador 100,200 km/hora.

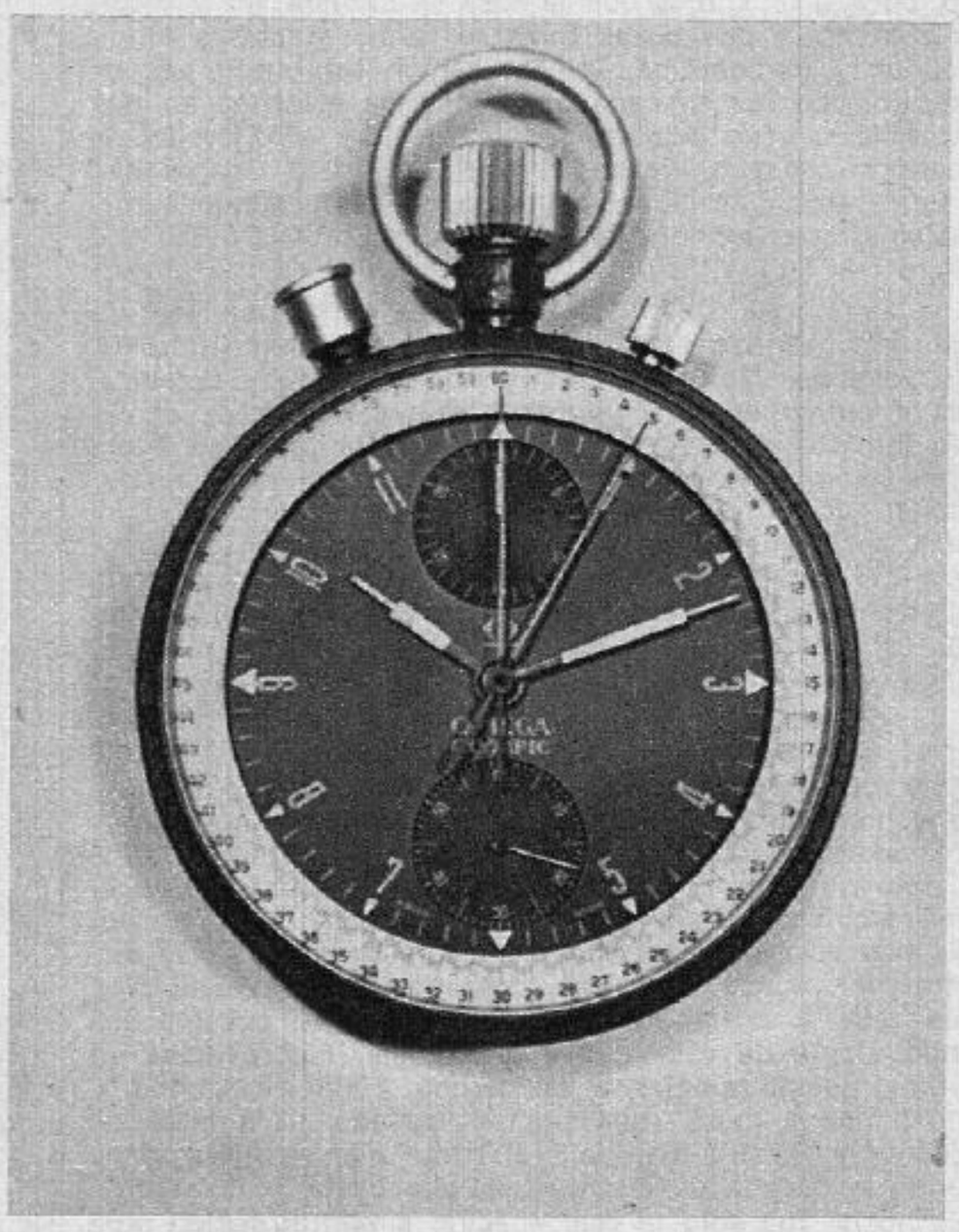

lo que cuesta, vale... y valen
mucho mas de lo que cuestan
coronas
de arranque
ADA®
UNICO FABRICANTE
CASA STEWART S.A.
Comercial, Importadora e Industrial


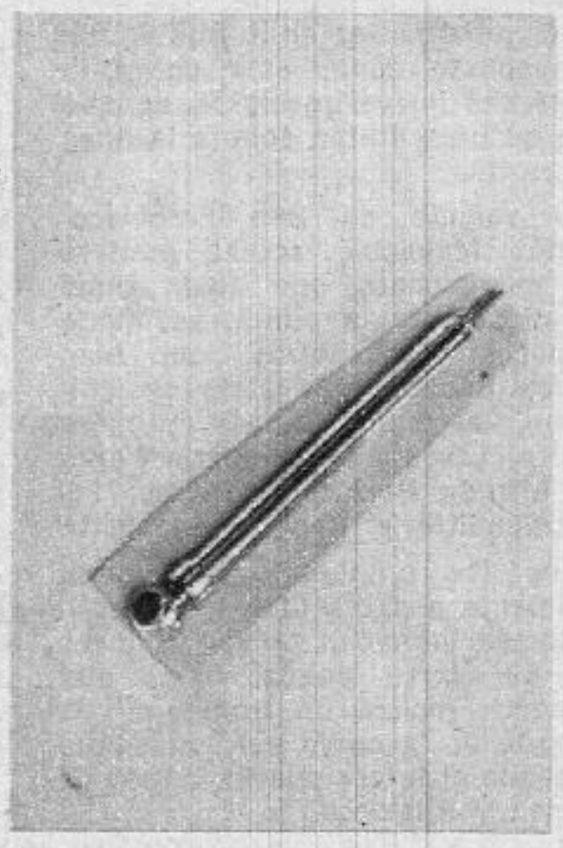
la vidriera de corsa



Antena especial de techo, regulable de 0º a 90º, para todo tipo y modelo de auto. Fabrica y distribuye Marel S.C.A., Darwin 279, Capital, Tel. 55-6548.

Medidor para la presión de los neumáticos, $ 8,50. HAROD'S, San Martín 890, Capital.

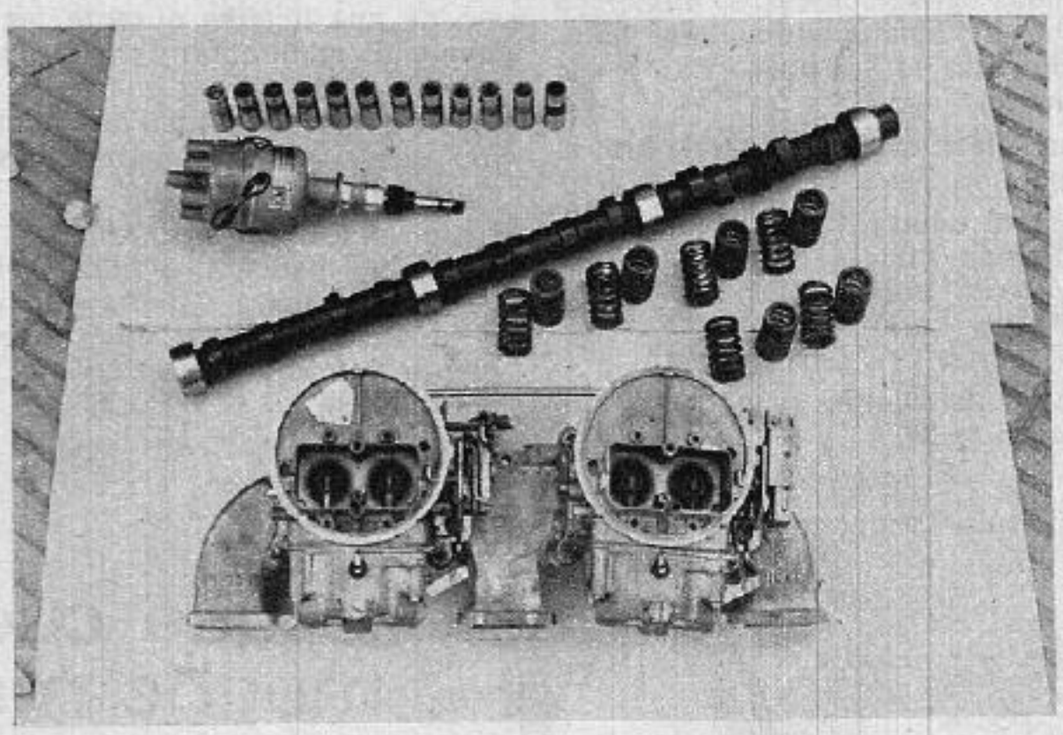


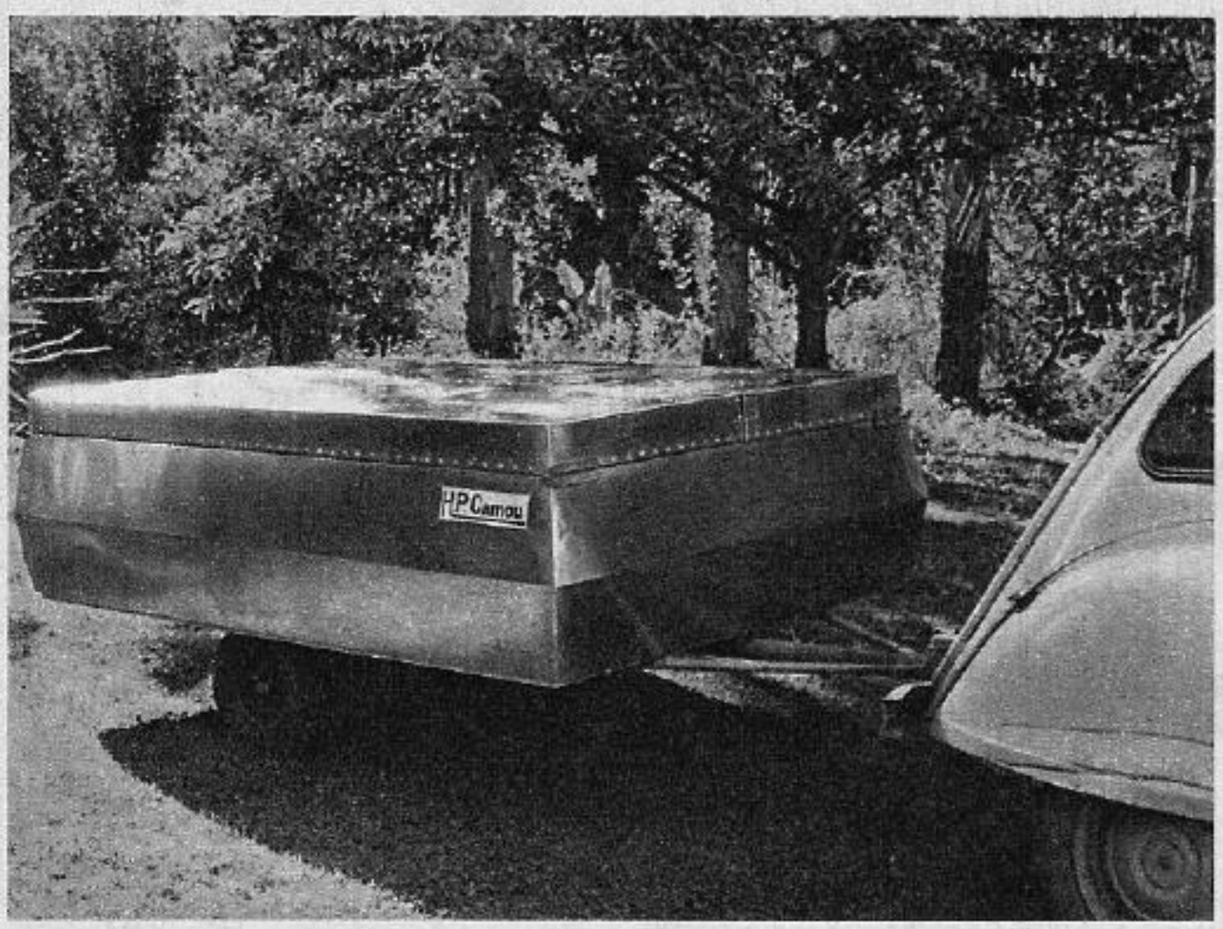


OMEGA OLYMPIC, 1/10 de segundo, totalizador 30 minutos, duración de marcha, 37 horas. Ideal para cronometrajes deportivos. Caja provista de un cristal óptimo antirreflejos, $ 986. En agencias Omega autorizadas.

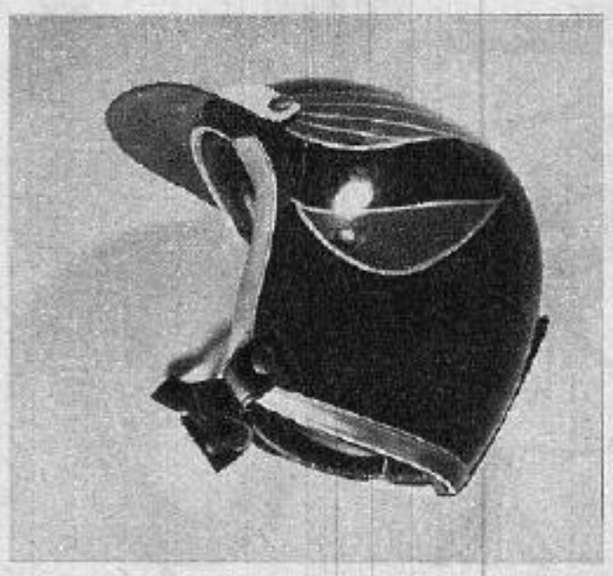
Múltiple para Chevrolet y Chevy, de 2 carburadores "Holley", doble boca, $ 790. Arbol de levas, botadores, resortes y distribuidor, todos elementos especiales para alta performance, $ 640. PENIN, Hipólito Yrigoyen 199, San Martín.

Casa rodante plegadiza. Pesa solamente 200 kilos. Fabricada con perfiles de hierro, piso compacto autoportante, todo forrado en aluminio. Con 2 camas, 2 cuchetas, mesa y mesada de cocina con pileta, $ 395.— HECTOR P. CAMOU, España 1095, San Isidro, tel. 743-7205.





Casco para competición, Estación de Servicio Shell (frente a River).



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NIELSEN

SON IGUALES





Como lo son los rodamientos SKF fabricados en la Argentina y en todas partes del mundo.



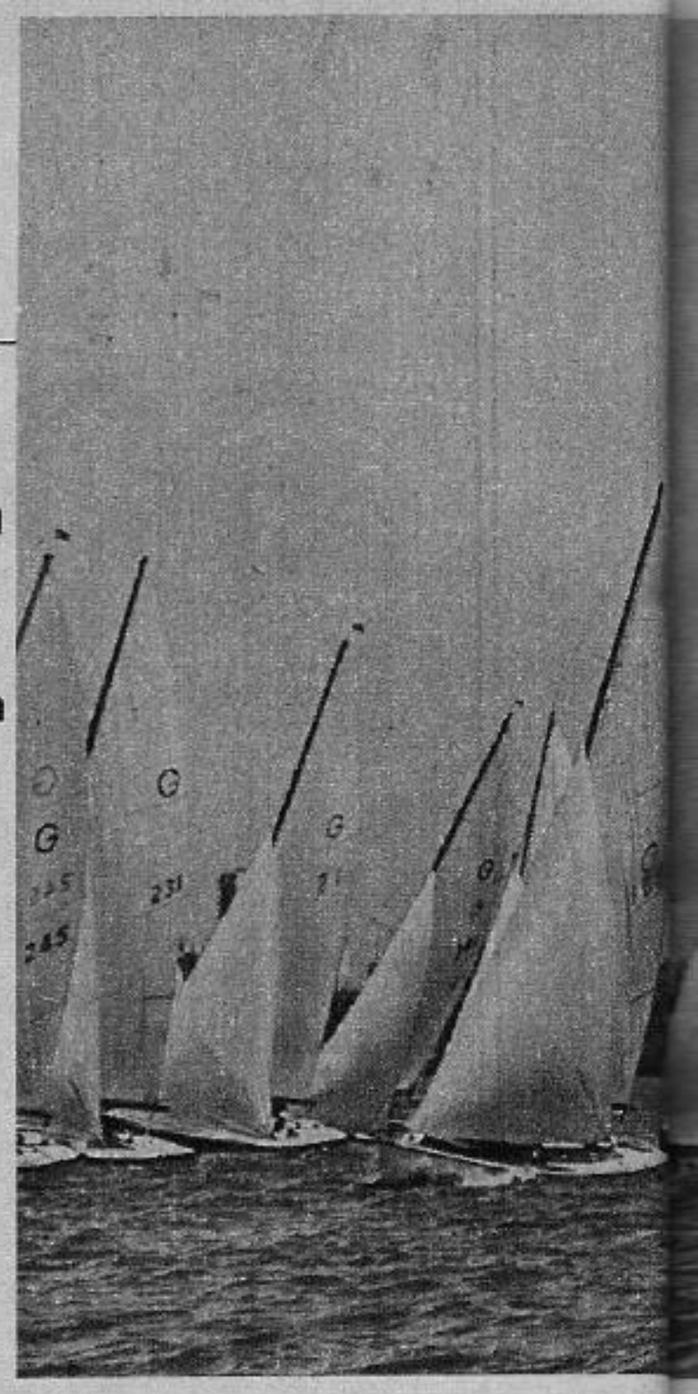
El mismo e insuperable acero sueco.
La misma experiencia, la de 6.000.000.000 de rodamientos SKF, fabricados hasta la fecha.
La misma calidad, CALIDAD SKF.

SKF

por JUAN PEDRO SIEDMANN
fotos: J. CARLOS LANFRANCHINI

GRUMETE SHOW

Brillante actuación de Lucas Sonnino, quien se impuso en el Campeonato Argentino de la Clase Grumete. Lo escoltaron J. García Rey y Humberto Tenaglia



Un espectáculo, eso es lo que fue la versión 1970 del Campeonato por el título argentino de la clase Grumete. Con la participación de 39 tripulaciones se desarrolló este torneo, sobre seis regatas con descarte de una, en el octógono de la FAY organizado por el CUBA con la colaboración del YCO y el CNSI durante los días 30 de octubre y 1, 7, 8, 14 y 15 de noviembre.

La clase Grumete, después de los Penguins, es la clase que más barcos junta en sus competencias y es justamente ese detalle lo que trae aparejado eso que nosotros consideramos un espectáculo, puesto que realmente es un cuadro poder ver tantos barcos en acción, especialmente en los francos, donde los spinnakers cubren medio río de múltiples colores.

LAS REGATAS

En esta oportunidad se introdujo una variante en lo que respecta a los recorridos ya que hubo dos, ambos olímpicos pero entre distintas boyas; el "A" que es el que acostumbran a hacer todas las clases en el octógono, es decir la ceñida entre marcas opuestas y el "B" que es un trayecto desfasado en una marca, es decir, en vez de hacerse la ceñida hacia la boya opuesta se hace hacia la adyacente, de uno u otro lado, según de dónde sople el viento.

1ª Regata: Viento SE de 25 km.
Recorrida "B"

El start fue bastante normal, con excepción del topetazo que se ligó Hugo Strassburger al querer largar con malas. A los pocos minutos de regata se destacaron el Onix y el Cid, los que viraron barlovento en ese orden, aunque fue en esa marca, donde el último de los nombrados tocó la boya, teniendo que dar la vueltita reglamentaria para poder seguir. Ambos barcos izaron spinnaker cosa que fue un error, puesto que la pierna era demasiado forzada por lo que los parachutes portaron para atrás; esta circunstancia fue aprovechada por el Antú quien se apoderó de la delantera hasta el final.

Durante el resto de la prueba hubo algunos cambios de posiciones entre los de vanguardia, destacándose el Amaxtú quien en la última ceñida, a base de mucho camino, logró repuntar varios puestos, a tal punto que se adjudicó el tercer lugar al pasar al Derecho Viejo casi sobre la línea, cosa que logró gracias a un recalmón que perjudicó ostensiblemente al barco de R. Gatti que aún llevaba una mano de rizos en la mayor.

Otro hecho digno de destacar fue el abandono del Caribou, que se equivocó de recorrido (hizo el "A"). ¿De quién fue la idea de hacer dos recorridos?

2ª Regata: Viento O de 20 km.

La largada se daba en la lancha, lo que equivale a decir que todo el mundo se tiró a pasar por el mismo lugar. Consecuencia: casi todos se pasaron, debiendo largarse nuevamente; lógicamente la segunda intentona fue también muy apretada pero válida.

Desde el vamos tomó la delantera Pepe García Rey y no hubo quien se la quisiera discutir. Tras él venía un pelotón que peleaba entre sí que daba gusto, a tal punto que la llegada fue bastante emocionante dado que entre el Cid, Caribou, Amaxtú y Onix había escasos metros de distancia.

Novedades de bulto no hubo en esta segunda serie. El Derecho Viejo y el Aleluya fueron descalificados por la regla de los cinco minutos y el Amaxtú estrenó involuntariamente un nuevo modelito de spinnaker, una rifadura a todo su ancho dividió a la vela en dos, lo que no fue impedimento para que el barco caminara igual.

3ª Regata: Viento NE de 10 km.

Con viento suave el Amaxtú y el Cid venían recorriendo la línea y en momentos en que el primero estaba por "sacar" al segundo de los nombrados, se quedó enganchado en un espinel que todavía se está tratando de saber de donde salió. Es de imaginarse que el Amaxtú se quedó como plantificado.

Tras el cañonazo partió el pelotón sin ningún contratiempo a pesar de que la cosa se daba en la boya y se largó con cierto apretujamiento. Promediando la ceñida y tras pegarse un buen susto, en una pasada con malas con el Cecil, el Cid comenzó a distanciarse progresivamente haciendo caso omiso a los esfuerzos del Cecil y del Ventura que pugnaban por alcanzarlo.

Interesante fue ver cómo el "Zorro Viejo" de Pepe García Rey se las arreglaba para adelantar posiciones en la última ceñida y cómo el Derecho Viejo se empleó a fondo, lo que le significó un avance de varias posiciones.

4ª Regata: Viento ENE de 12 km.

Gracias a la fuerte creciente la largada fue bastante repartida, yéndose al principio el G-161, para luego ser superado por Sonnino, quien venía dispuesto a ganar no sólo una regata más, sino todo el torneo. Tomada la manija, el Cid no la quiso largar más, ganando la regata de cabo a rabo.

Como en las series iniciales, se volvieron a formar dos pelotones que se dedicaban a intercambiar posiciones a discreción: el de vanguardia integrada por el Antú, Onix, Ventura, Cecil, Caribou, Derecho Viejo y Amaxtú, además del Cid, por supuesto, que brindó variadas situaciones de interés al hacer buenos matches de loofing, cosa que indudablemente le da un sabor muy especial a las competencias.

La llegada no fue apta para cardíacos por lo menos en lo que respecta a la diferencia entre el segundo y el tercero que fue por la mínima diferencia del top.

5ª Regata: Viento NE de 15 km.

Como hizo durante todo el Campeonato el Cid aprovechando su buen camino, largó claro en el centro de la línea, los demás bastante apretujados en la lancha. Sin embargo y a pesar que desde el co-

Largada de la última serie del Campeonato: en primer plano el ganador del certamen Lucas Sonnino con el Cid (185).

RESULTADOS DEL CAMPEONATO

1ª Regata:

Pos.	Piloto	Embarcación	Tiempo
1º	José García Rey	Antú	1h51m50s
2º	Alejandro Da Milano ..	Onix	1h51m52s
3º	Luis Serra	Amaxtú	1h54m35s
4º	Roberto Gatti	Derecho Viejo.	1h54m39s
5º	Lucas Sonnino	Cid	1h54m50s

2ª Regata:

1º	José García Rey	Antú	1h59m50s
2º	Lucas Sonnino	Cid	2h01m16s
3º	Raúl Alderete	Caribou	2h02m05s
4º	Luis Serra	Amaxtú	2h02m20s
5º	Alejandro Da Milano ..	Onix	2h02m21s

3ª Regata:

1º	Lucas Sonnino	Cid	2h40m02s
2º	Jorge Zabotinsky	Ventura	2h44m03s
3º	Humberto Tenaglia	Cecil	2h48m51s
4º	José García Rey	Antú	2h50m29s
5º	Roberto Gatti	Derecho Viejo.	2h50m49s

4ª Regata:

1º	Lucas Sonnino	Cid	2h37m15s
2º	Raúl Alderete	Caribou	2h42m40s
3º	Humberto Tenaglia	Cecil	2h43m10s

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





mienzo tomó la delantera, tuvo que pelear con el Derecho Viejo que en la empopada se le arrimó tanto que hizo peligrar su privilegiada posición; sin embargo en la ceñida logró zafarse del asedio, aumentando paulatinamente su ventaja adjudicándose de esa manera la serie. Por su parte, el Antú y el Onix, en gran repunte y a base de viradas lograron rebasar la línea del Derecho Viejo.

En esta regata hubo algunas descalificaciones como ser la del G-161 quien se le cruzó al Cecil con malas y la del Caribou por meterse del lado de adentro de la boya en momentos que viraba el Amaxtú, el que resultó con el botazo roto.

6ª Regata: Viento NE de 20 km.

Con bajante fuerte se inició la última serie del torneo y aquí fue donde Sonnino se aseguró el título al ganar la regata por escándalo; sacó casi media pierna de ventaja.

Al promediar la prueba hubo un borneo por lo que el recorrido se hizo casi calesita. También hubo algo de lucha entre los inmediatos seguidores del puntero, especialmente en el reach donde se armó un lindo lío entre el Onix, Cecil, Amaxtú, Ventura y Carmen de la que salió airoso el Ventura al virar en el segundo puesto la boya aunque luego se fue quedando para ser pasado por el Antú, Onix, Derecho Viejo y Cecil que llegaron en ese orden.

POSTDATA

Fue de esta manera como Lucas Sonnino tripulado por J. Varela y J. Loew logró ganar este importante galardón que realmente merecía, ya que desde que empezó a navegar, hace aproximadamente cinco años, Sonnino ya había logrado destacarse con dos subcampeonatos rioplatenses y un tercero en el argentino del año pasado.

Solo queda felicitar a la tripulación del Cid y desearle que sigan los éxitos para que por allí no se siga oyendo "parece que no surgen nuevos valores".

ARGENTINO DE GRUMETES

Pos.	Piloto	Embarcación	Tiempo
4º	Luis Serra	Amaxtú	2h43m11s
5º	José García Rey	Antú	2h45m43s
5ª Regata:			
1º	Lucas Sonnino	Cid	2h06m50s
2º	José García Rey	Antú	2h10m20s
3º	Alejandro Da Milano ..	Onix	2h10m50s
4º	Roberto Gatti	Derecho Viejo.	2h10m53s
5º	Humberto Tenaglia	Cecil	2h12m30s
6ª Regata:			
1º	Lucas Sonnino	Cid	1h50m46s
3º	Jorge Zabotinsky	Ventura	1h53m37s
3º	José García Rey	Antú	1h54m35s
4º	Humberto Tenaglia	Cecil	1h56m04s
5º	Luis Serra	Amaxtú	1h56m55s
CLASIFICACION FINAL			
1º	Lucas Sonnino	Cid	3 puntos
2º	José García Rey	Antú	16,7 "
3º	Humberto Tenaglia	Cecil	41,1 "
4º	Jorge Zabotinsky	Ventura	42,4 "
5º	Alejandro Da Milano ..	Onix	45,1 "
6º	Luis Serra	Amaxtú	45,7 "
7º	Roberto Gatti	D. Viejo	56 "

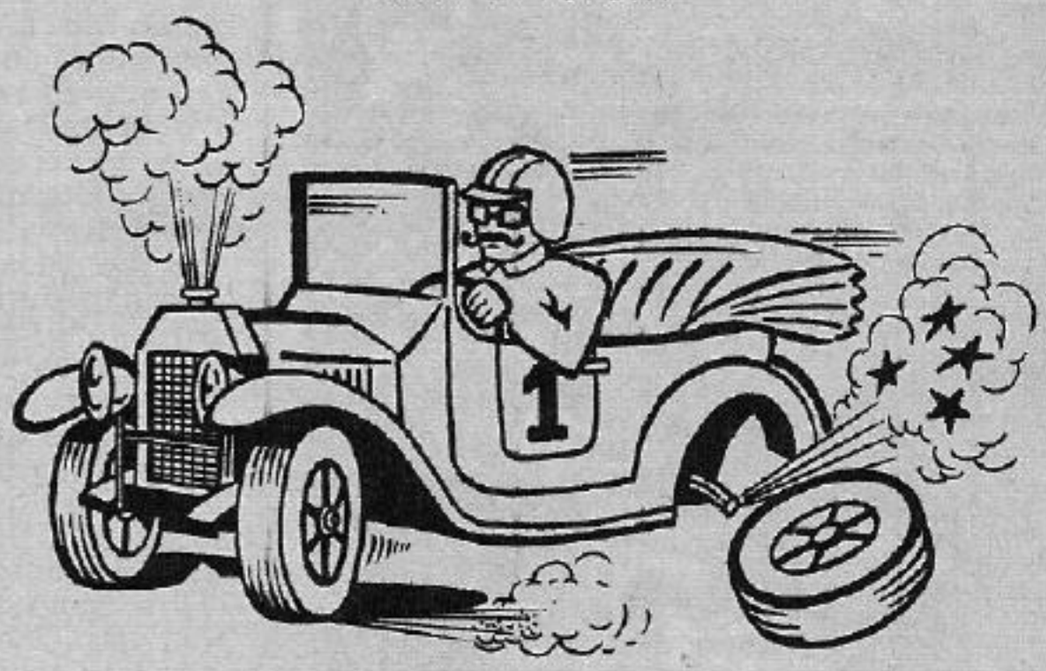
El Cid, de Lucas Sonnino, quien tripulado por J. Varela y J. Loew se adjudicó merecidamente el Campeonato Argentino de la Clase Grumete.

POR SU SEGURIDAD

¡PALIER FLOTANTE!

UNICOS CON SISTEMAS PATENTADOS PARA AUTOMOVILES DE TURISMO. APROBADO POR C.A.D.A.D. PARA COMPETICION.

GRAND PRIX



PARA TRANSPORTISTA : *REPARACION EN EL DIA DE TREN DELANTERO Y TRASERO - DIFERENCIALES CAJAS DE VELOCIDADES - CAÑONERAS - ALINEACION DE DIRECCION - BALANCEO DE RUEDAS.*

PALAGI HNOS.

ALMTE. BROWN 3976 TEL. 243-2893/1990

TEMPERLEY



REGNICOLI ESTABA APURADO

VII edición de la Buenos Aires - Rosario. Buena Victoria de Muñoz de Toro sobre Néstor Sarthou. El buen tiempo favoreció los altos promedios. Extraordinaria actuación de Alberto Regnicoli



Germán Barbot triunfó en la categoría IT. En poco más de 3 horas cubrió los 300 kilómetros de recorrido. La victoria le sirvió para puntear el Campeonato Argentino.

VII GRAN PREMIO MOTONAUTICO BUENOS AIRES ROSARIO

CLASIFICACION

Fuerza Libre:

Pos.	*Embarcación*	*Piloto*	*Tiempo*
1	Carla	Alberto Regnicoli	2h20m45s
2	Marsopa III	Rodolfo Lanfranchi	5h16m22s

Clase Argentina Turismo:

Categoría ET (motores fuera de borda de más de 700 a 800 cm3)

1	Miss Sanitized	Alfredo Hernandorena	4h 4m 5s
2	Gema	Emilio López	4h12m24s
3	Piraña	Raúl Pereyra	4h37m37s

Categoría GT (motores fuera de borda de más de 1000 a 1150 cm3)

1	Titán	Arturo Turisendo	3h40m37s
2	María Marcela II	Alberto Vega	4h33m46s
3	Huayra II	Marcelino García	5h11m16s

Categoría IT (motores fuera d eborda de más de 1350 a 1500 cm3)

1	Chita XXIII	Germán Barbot	3h 7m55s
2	Sagitario	Miguel Godino	3h31m37s

Categoría JT (motores fuera de borda de más de 1500 a 1650 cm3)

1	Orión II	Ricardo Muñoz de Toro	2h59m30s
2	Chitty Chitty Bang	Néstor Sarthou	3h 1m30s
3	Aries	Ricargo Viaggio	3h 7m57s
4	Zakate I	Aldo Ferri	4h 8m15s

Clase Argentina Anexo P:

Categoría hasta 60 HP

1	Iporá	Dante Cicotti	4h45m35s

Categoría hasta 105 HP

1	Rosa C	Francisco Orden	3h40m23s
2	Califa	Adolfo Czubarko	5h 5m26s

El domingo 15 se disputó la séptima edición de la Buenos Aires - Rosario, competencia que otorga puntaje para el Campeonato Argentino de Timoneles y que se desarrolla sobre un recorrido aproximado de 300 kilómetros. No hubo muchos en la largada, solamente veintidós embarcaciones, pero la carrera en sí fue todo un éxito, en cuanto a organización y balance deportivo. Ya en el comienzo, Alberto Regnicoli se adueñó de la punta y no la dejó hasta que le bajaron la bandera a cuadros, llevándose la Cinta Azul. En la categoría JT el bahiense Muñoz de Toro demostró que está andando más que Sarthou, ya que ninguno de los dos tuvo inconvenientes y consiguió una ventaja de dos minutos. Claro que no es mucho, pero ojalá sirva para "obligarse" a un duelo entre ellos y se renueven las emociones en una categoría que estaba dormida hace un tiempo. Seis minutos detrás de ellos se ubicó Ricardo Viaggio que cada vez se arrima más. En la IT Germán Barbot no tuvo problemas; anduvo rápido y tranquilo y con los 400 puntos que obtuvo pasó a puntear el Campeonato Argentino en su categoría, desplazando a José Luis Fernández que estuvo ausente de la prueba. La nota destacada fueron los altos promedios registrados, no sólo el de la Carla (de la que hablamos más adelante) sino el resto; nótese que la JT se ganó con más de 100 km de promedio y la IT con más de 95; aunque evidentemente el tiempo favoreció la marcha rápida es todo un mérito lograr esa velocidad a lo largo de 300 kilómetros en el agua.

LA ACTUACION DE ALBERTO REGNICOLI

Resumirla a esta sola prueba sería injusto, ya que desde 1964 ha vencido cada vez que se disputó la misma. Para los que gustan la estadística acá van los tiempos empleados en las distintas oportunidades: 1964: 3h26m44s; 1965: 3h08m31s; 1966: 3h 15 m15s; 1968: 3h28m51s; 1969: 2h41m37s y 1970: 2h20m45s, es decir casi veinte minutos menos que el año anterior. Y puede bajarse. Por ejemplo, el mismo Regnicoli cuenta, que en el reaprovisionamiento se perdieron unos dos minutos, para cargar 180 litros. También influyó la correntada, que en algunas zonas llegaba a 7 ú 8 kilómetros. Y después está el factor de correr prácticamente solo, sin que nadie lo apure. Y esa música ya la conocemos todos: si corriendo solo se esfuerza y tiene que abandonar, a soportar a todo el mundo; si por cuidarse anda algo más despacio, a soportarlo también. Por eso mismo tiene valor su promedio de más de 128 km/hora. La ruta fue obligatoria hasta el Paraná de las Palmas (por el Pajarito, Honda, Urión) y después cada uno tomaba por donde le convenía. Claro que Alberto Regnicoli, conociendo el poco calado de su catamarán pudo optar por la Laguna de San Pedro en cuyo fondo hay una pequeña canaleta de unos 30 centímetros de agua, después Villa Constitución, laguna del Talar, en resumen, aprovechando al máximo las posibilidades de su catamarán. Mantuvo un régimen de marcha de alrededor de 5500 vueltas, dejando un margen de 300 o 400 por lo que pudiera pasar, y que están listas para emplearse en cuanto haya contrincante a la vista. Según sus propias palabras, el agua estaba tan tranquila hasta Baradero que hasta resultaba contraproducente, porque el catamarán se "pegaba" demasiado al agua; después hubo una marejada tipo "rodillos" donde su acompañante, Hugo Tedin, tuvo que bombear un rato seguido un motor que no andaba como debía. No hace mucho dijimos, con ocasión de la carrera que ganara en el Club Delta, que en los papeles Alberto Regnicoli nunca es el más rápido, ni el más arrojado; pero a la hora de entregar la Cinta Azul es él normalmente quien la recibe, y a veces, como en este caso, dos cintas, ya que la Federación Motonáutica Brasilera mandó un representante con una Cinta Azul para el que empleara menos tiempo. Quizá pronto, en retribución de esa atención, Alberto Regnicoli vaya a correr a Brasil (más exactamente a Porto Alegre); con que allí haga algo parecido a lo del domingo, vamos a estar muy bien representados.



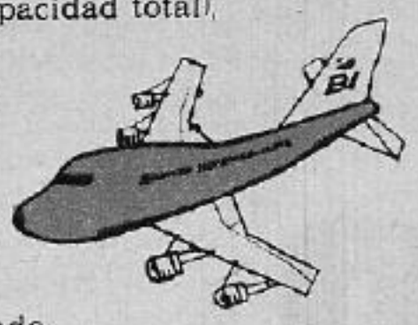
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ama a tu prójimo.

(Ponlo en la lista de las 9 personas que más quieres en el mundo).

Aleluya.

En Braniff estamos contentísimos.
No cabemos en nuestros uniformes de la alegría.
Porque el día 15 de Enero, inauguramos nuestro primer Jumbo Jet 747 a Hawaii.*
Y porque es el más anaranjado,
el más cómodo (único con 3 living-rooms en clase turista),
el más profesional (puntualidad inglesa),
el más exclusivo (detalles Braniff, como comer con cubiertos de plata),
el más generoso (360 pasajeros a sus anchas... en vez de 490 pasajeros que es su capacidad total),
el más Pucci (nuevos diseños para cubrir dulces azafatas),
el más delicioso (Langosta chilenísima, Boeuf Strogonoff),
el más sofisticado (el primer avión con "penthouse"),
pero sobre todo, el más liberado,
y romántico, (porque en Braniff somos así)
y original, (porque en Braniff somos así),
y divertido, (porque en Braniff somos así).
y cálido, (porque en Braniff somos así),
y personal,
y el más más del mundo entero.



* desde Dallas

Pero de qué sirve todo esto sin amigos?

La alegría es tan grande que amamos a nuestro prójimo más que nunca. Porque en Braniff sentimos que las cosas buenas (como nuestro feliz y enorme 747) están para compartirlas con los amigos.
Tenemos tantas ganas de que usted inaugure nuestro personal Jumbo Jet 747!
Y "Semana Gráfica" encontró la mejor forma.
Organizando el concurso "Ama a tu prójimo y ponlo en la lista del 747 de Braniff"
Para que usted viaje con las 9 personas que más quiera en el mundo. Llene el cupón y ojalá sea usted (y sus 9 amadas y/o amados) los que se ganen:
7 días intensos en Hawaii, con sus 6 movidas noches,
(con excursiones organizadas por Dynasty Tours),
un hotel de película de espionaje (el Ala-Moana),
beber tragos sin ley seca,
derrochar las propinas,
revolcarse en blancas arenas,
atragantarse con manjares raros,
hacer surf o bañarse,
y hasta tener dinero de más en el bolsillo,
vivir alguna aventura extra,
sacarse fotos con los otros 9,
mandarle al décimo una postal,
y etcétera,
todo gratis, pero lo que se dice gratis.

Festejando su personal **747**

(la nueva manera de volar)

Braniff ama a su prójimo más que nunca.

concurso revista SEMANA GRAFICA

Ama a tu prójimo y ponlo en el 747 de Braniff.

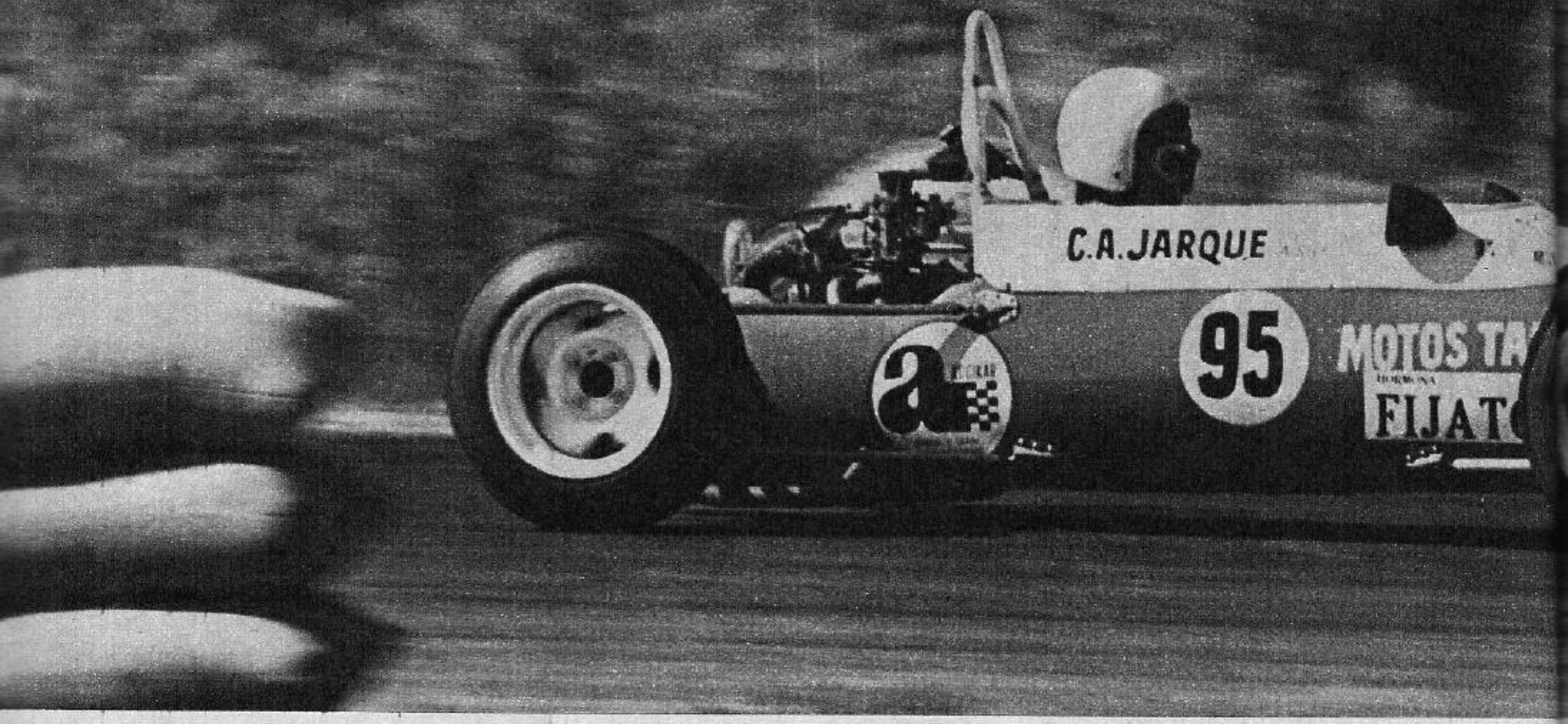
1 Llene este cupón con su nombre y los nombres de las 9 personas que más quiera en el mundo.
2 Envíe el cupón a Editorial Abril S.A. (Casilla de Correo Nº 22, Suc. 18).
Entregue el cupón a su Agente de viajes o a una oficina de Braniff y déjelo en la urna correspondiente.
3 El ganador de este concurso recibirá
—Diez pasajes a Hawaii en el Jumbo Jet 747 de Braniff.
—Diez estadías durante 7 días.
—Con todo absolutamente gratis (hasta propinas), incluyendo dinero extra para tener en el bolsillo.
4 Empiece una campañita personal para que otros lo coloquen a usted en sus respectivos cupones. Haga cara de prójimo.
5 Cruce los dedos.

Vivo en .....
Mi documento de identidad es .....
Mi Agente de viajes es .....
De entre todos los cupones recibidos, se extraerá el favorecido ante escribano público el día 4 de Enero de 1971 en Editorial Abril S.A.

Me llamo .....
y amo a los siguientes prójimos:
1 .....
2 .....
3 .....
4 .....
5 .....
6 .....
7 .....
8 .....
9 .....

Braniff International

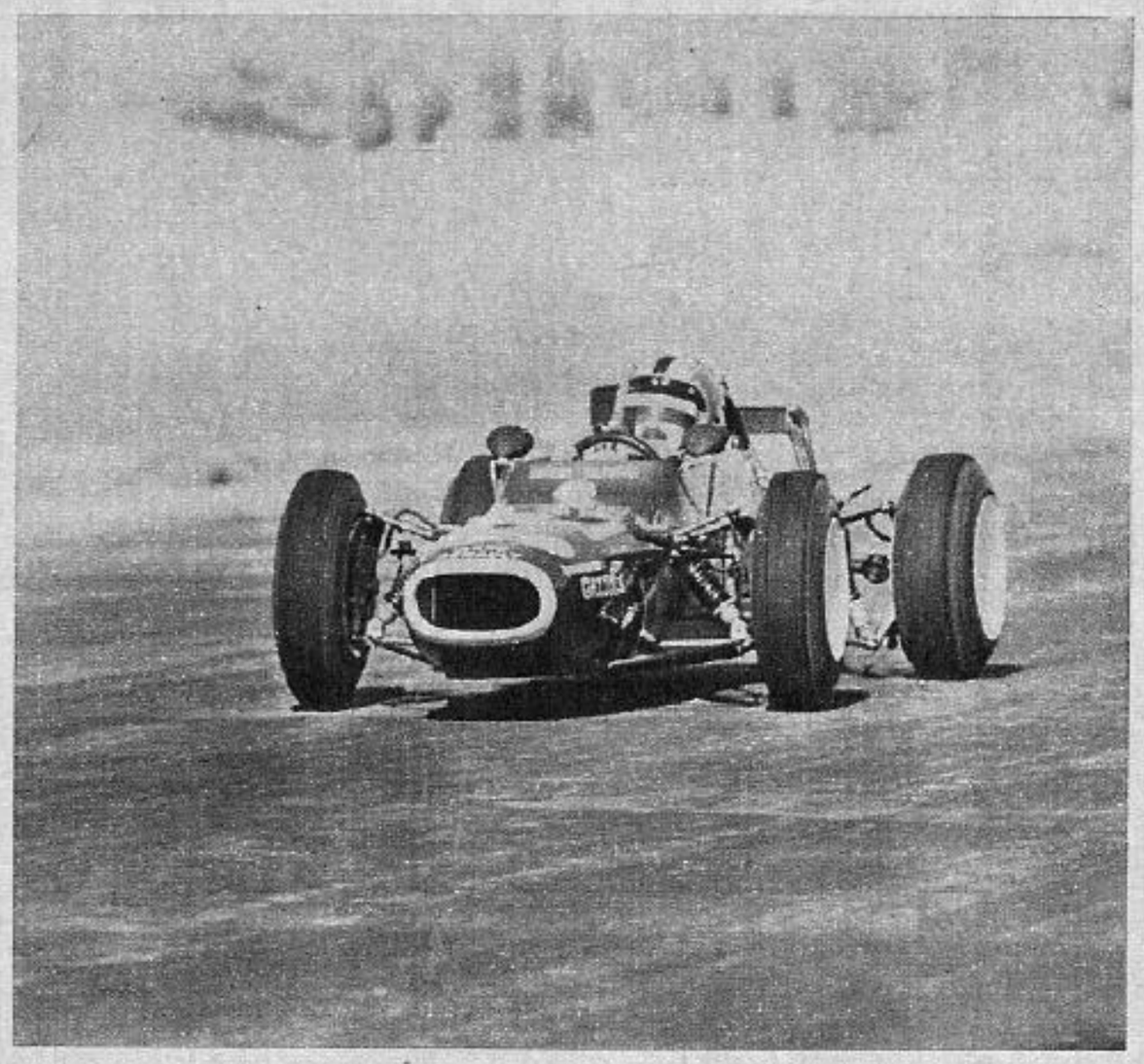
F.4 en Gral. Roca



UN TAPADO... ¡MAT

Ya, en una temporada en que todas las categorías de nuestro automovilismo padecen una anemia crónica de autos, Fórmula Cuatro se da el lujo de poner mucho más de treinta autos en una carrera en General Roca y descomponer el programa de la carrera en dos series e-li-mi-na-to-ri-as, y una final a cara de perro que es la que realmente dará el ganador. Símbolo de que la categoría funciona. Sin lugar a dudas la que mejor lo hace de todas las de nuestro automovilismo.

Es un ejemplo de lo que se debe hacer. Autos de carrera económicos, que cuesten chauchas, en el peor de los casos chauchas y palitos, de mantenimiento económico, todo respaldado por una Asociación de Pilotos que funcione como Dios manda, es decir que defienda los intereses de los asociados y trabaje en beneficio de la categoría. Tal cual se da con Fórmula Cuatro



Carlitos Jarque. Fue, vio y ganó. (Todo).

Guillermo Stegmann con el Tulia 5-Renault, ex Laskao obtuvo un segundo puesto en la final a pesar de gicleurs tapados



Osvaldo Avale. Primero en la primera serie.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



...ó!

Carlos Alberto Jarque debutó en Fórmula Cuatro General Roca. Ganó la serie y la final, y como si todo esto fuera poco, también triunfó en las cuatro series preliminares de motociclismo. ¿Qué tal? Laskac, flamante campeón 1970 de F. 4



General Roca fue —en principio— la última carrera de la Temporada 1970. Ganó un debutante, lo que demuestra que quien se anime a hacer las cosas bien puede ser candidato en cualquier ocasión. De una vez por todas Juan Pedro Laskac se consagró Campeón Argentino de la categoría y sin lugar a dudas fue quien dominó en casi todos los circuitos asistido por el hombre número uno de la mecánica de la categoría (por lo menos en este año): Jorge Meriggi.

Triunfó Carlos Jarque. Tandileño, debutante con el auto que, del campeón por medio, perteneció al subcampeón Eduardo Pino. Desde la segunda serie (la que le tocó correr) comenzó a gestar su triunfo que remató con un primer puesto en la serie final.

PRIMERA SERIE

Todo fue entre Laskac y el "Pato" Avale. Sin lugar a dudas una lucha aparente entre los dos coequipers del equipo Meriggi; ni siquiera tuvieron que apurar mucho ya que a sus espaldas otros dos integrantes del mismo team les cuidaban la retaguardia. A pesar de lo que calculaban muchos, la serie la ganó Avale y no Laskac.

En la última vuelta Jorge Meriggi, desde los boxes, hizo señas para que Avale ganase la serie y Laskac como buen alumno obedeció y permitió que el "Pato" recibiese el primer banderazo. Segundo por supuesto fue Laskac, tercero Guillermo Stegmann y cuarto Ricardo Belloni, todos coequipers.

SEGUNDA SERIE

Otro apadrinado por Meriggi, Marcelo Raitzin, fue en las primeras vueltas primero y más o menos tranquilo pero en la penúltima vuelta hizo un trompo y Jarque, ganador al fin de todo,

→

Lo imposible... resuelto!

USTED PUEDE LLEVAR DOS RELOJES EN SU MUÑECA... PERO EN UNO SOLO!



Cunom

NAVITIMER
automático
impermeable
calendario
1806 acero

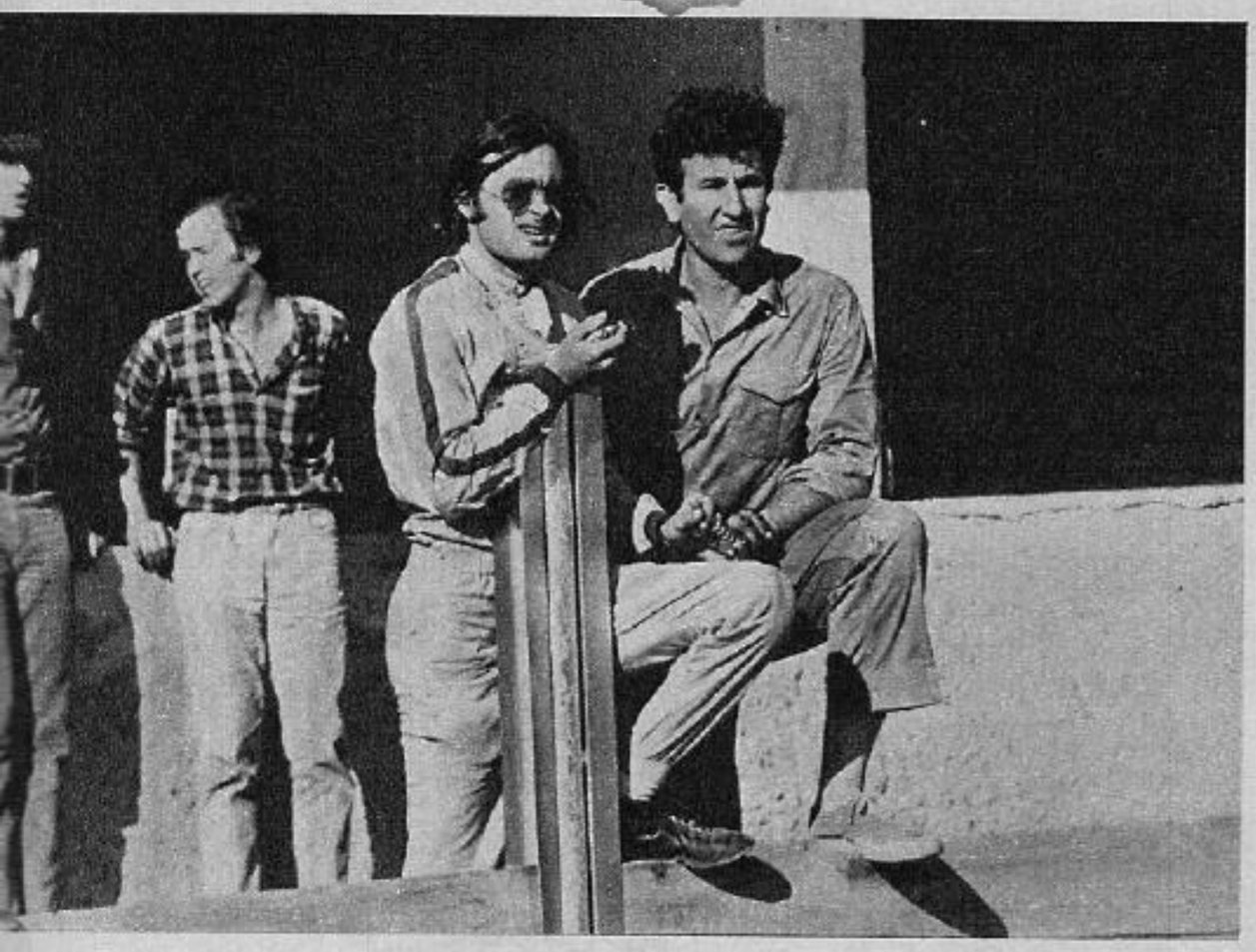
Un cronógrafo - el reloj "inteligente" que calcula para Ud. tiempos y velocidades y un automático! el reloj que no necesita cuerda! Antes de Breitling, el "crono" y el reloj automático con calendario forman por primera vez un conjunto en el interior de una espléndida caja dotada de una esfera tan bella como un cuadro de abordo.
¡Con el CRHONO - MATIC, su muñeca está definitivamente equipada para el siglo XXI!
CRHONO - MATIC, el invento capital de los últimos 20 años de mecánica relojera.

Nombre.....
Apellido.....
Domicilio.....
Provincia.....

BREITLING

Envíenos este cupón y gustosamente le haremos llegar catálogo ilustrado y la dirección del concesionario "BREITLING" más próximo a su domilicio.

Distribuidores Exclusivos:
VAN GANSEN HNOS.
Esmeralda 339, 2°. Piso, Oficina 5
Buenos Aires.
Agentes en todo el país.





ganó el primer puesto sin mayores problemas. Segundo Lavenna, quien siempre está ahí nomás; tercero De Rossi y cuarto Raitzin a pesar del trompo. Jarque se bajaba de la moto con el primer puesto en el bolsillo, subía al F. 4 y también ganaba...

LA FINAL

¿Laskac, Jarque, Raitzin o Avale? Era el intríngulis a dilucidar en las 25 vueltas. Se largó a las 20 horas, sí, a las ocho, pero de la tarde, todavía el día seguía siéndolo. A los cuatro ya nombrados se agregaron en el pelotón de punta Lavenna, De Rossi y Belloni.

Pero ya en la tercera vuelta Jarque seguía dejando boquiabiertos a todos al ganar el primer puesto que mantendría intocable hasta el final de la corsa. A partir de la cuarta o quinta vuelta comenzaba la hecatombe de los que lo seguían. Laskac abandonaba con el motor roto por unas piedritas que se le metieron en el carburador; De Rossi con 0 libras de presión de aceite; Raitzin volcó (sin consecuencias) probablemente por un brazo de dirección roto; Belloni por un golpe de una piedra contra el cárter y Lavenna por un corte en la cara originado por una piedra.

Juan Pedro Laskac, el nuevo Campeón Argentino. Según rumores integraría el equipo del ACA en Fórmula Dos. esperemos que Rafael Sierra ponga sus ojos en la categoría cuando necesite pilotos. En la foto junto a Jorge Meriggi el Jefe del equipo más exitoso de 1970.

Héctor de Rossi estuvo de estreno Un nuevo chasis Salatino con la mecánica de siempre.

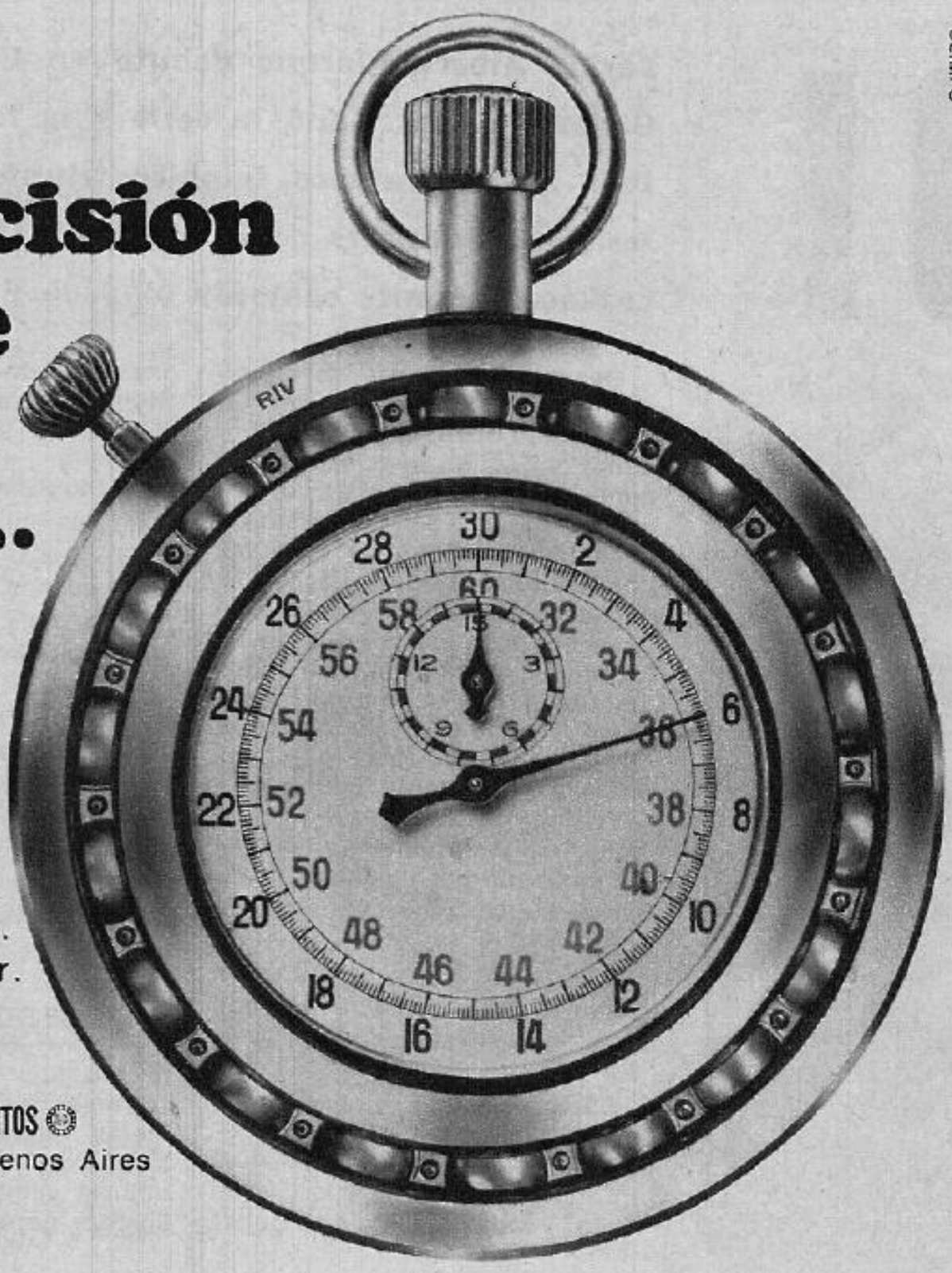
Jarque intocable adelante. Stegmann que lo seguía tuvo que parar a destapar los gicleurs y a pesar de perder una vuelta no varió su segundo puesto, tercero resultó Alberto Pérez y cuarto Alberto Famá. Una gran carrera que debe repetirse. F 4 puede... y mejor.

CAJONCITOS DE MANZANA

Sin lugar a dudas la estrella del día fue el debutante Jarque. Le compró el Crespi-Renault a

OLIMPO

Cuando la precisión se mide en fracciones de segundo...



RIV pone su seguridad. Rodamientos absolutamente precisos y seguros. Como lo exige nuestra moderna industria automotriz. Y lo requieren también las máquinas y motores industriales, agrícolas . . . y hasta el simple aparato para el confort hogareño. Así colabora RIV, eficientemente, a su mayor bienestar.

RODAMIENTOS
RIV
Distribuye
COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS
Perú 699 esq. Chile - Buenos Aires
Tel. 34 - 8455/6 y 7

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA CUATRO EN GENERAL ROCA

CLASIFICACION

Primera Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	28	Avale, Osvaldo	Mero-Renault	12m15s0	12
2º	5	Laskac, Juan	Crespi-Renault	12m15s2	12
3º	38	Stegmann, Guillermo.	Crespi-Renault	12m21s9	12
4º	72	Belloni, Ricardo	Crespi-Renault	12m22s8	12
5º	73	Faverio, Carlos	Crespi-Renault	12m26s3	12
6º	67	Pérez, Alberto	Crespi-Renault	12m32s4	12
7º	96	Naymark, Sergio	Crespi-Renault	12m22s2	11
8º	93	Pinillas, Nicolás	Crespi-Renault	12m22s5	11
9º	2	Chutrau, Norberto ...	Crespi-Renault	12m25s7	11
10º	74	Pagola, Eduardo	Crespi-BMW	12m29s3	11
11º	71	Famá, Carmelo	Crespi-Renault	13m00s7	11
12º	89	Paronetto, Alberto ...	Crespi-Renault	13m01s4	11
13º	8	Zemborain, Atilio ...	Crespi-BMW	3m01s3	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 118,991 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el 28, Osvaldo "Pato" Avale (Mero-Renault) en 58m6s en la vuelta 12º a un promedio de 123,604 km/h.

Segunda Serie:

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	95	Jarque Carlos	Crespi-Renault	12m04s1	12
2º	9	Lavenna, Juan Carlos	Crespi-Renault	12m17s0	12
3º	3	De Rossi, Héctor ...	Salatino-Renault ...	12m35s0	12
4º	38	Raitzin, Marcelo	Crespi-Renault	12m35s5	12
5º	60	Martino, Rodolfo	Crespi-Renault	12m35s6	12
6º	39	Abdala, Claudio	Crespi-Renault	13m07s2	12
7º	83	Famá, Alberto	Crespi-Renault	12m17s2	11
8º	82	Bouvier, Eduardo ...	Crespi-Renault	7m27s2	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 120,781 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el 38 de Marcelito Raitzin (Crespi-Renault) en 57s5/10 en la 7ª vuelta a un promedio de 125,968 km/h.

Serie Final (a cara e' perro):

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	95	Jarque, Carlos	Crespi-Renault	25m25s2	25
2º	33	Stegmann, Guillermo.	Crespi-Renault	25m45s9	24
3º	67	Pérez Alberto	Crespi-Renault	26m04s7	24
4º	83	Famá, Alberto	Crespi-Renault	26m14s6	24
5º	2	Chutrau, Norberto ..	Crespi-Renault ...	26m20s2	24
6º	28	Avale, Osvaldo	Mero-Renault	25m41s2	23
7º	74	Pagola, Eduardo	Crespi-BMW	25m46s8	23
8º	96	Naymark, Sergio ...	Crespi-Renault	25m12s1	22
9º	73	Faverio, Carlos	Crespi-Renault	25m48s4	20
10º	72	Belloni, Ricardo	Crespi-Renault	17m18s7	17
11º	9	Lavenna, Juan	Crespi-Renault	12m17s9	12
12º	38	Raitzin, Marcelo	Crespi-Renault	8m15s6	9
13º	73	Alvarez Saavedra, T.	Crespi-BMW	9m26s1	8
14º	5	Laskac, Juan P.	Crespi-Renault	7m12s6	7
15º	3	De Rossi, Héctor ...	Salatino-Renault ..	7m13s6	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 118,721 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el número 5 de Laskac y para el 95 de Jarque (ambos con Crespi-Renault) en la 6ª vuelta en57s8/10 a un promedio de 125,314 km/h.

Del Campo y viene a ser el mismo con el cual también debutó y ganó Eduardo Pino. Además de ganar la final y su serie arrolló en las cuatro carreras de motos que se disputaron también en el autódromo de General Roca. Con la Zanella 100 cm³ con la cual acostumbra a correr en Tandil ganó las cuatro series para motocicletas disputadas el mismo día, ganándole incluso a las Ducati desmodrómicas de 200 cm³. Para empezar está bien, ¿no?.

Hubo algunos problemas con el piso del autódromo. Lo arreglaron el viernes pero con el calor se arrugó bastante, especialmente en las zonas de frenaje donde el serrucho que se formó descolocaba los autos y colaboró en la rotura de rótulas, brazos de suspensión y piezas varias de la suspensión.

De Rossi estrenó auto nuevo. Un flamante chasis Salatino es la nueva herramienta para el hombre que empezó muy bien la temporada pero después se apagó un poco. En carrera abandonó en la misma vuelta que Laskac; tirando juntos De Rossi vio cómo se le venía abajo la presión de aceite y abandonó.

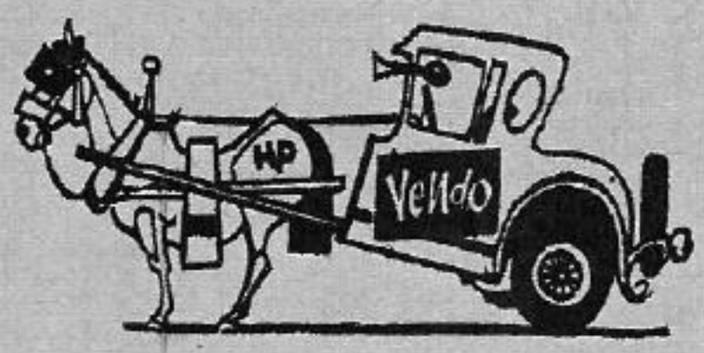
Las piedras sueltas tuvieron sus víctimas. A Lavenna un cascotito le produjo un tajo en la cara y tuvo que abandonar. Carmelo Famá también tuvo problemas con las piedras. A él le rompieron las antiparras y un vidrio le produjo un corte en la cara.

El equipo Meriggi no las tuvo todas consigo esta vez. Raitzin abandonó por vuelco (probablemente una barra de dirección rota), Laskac también desertó porque unas piedritas se le metieron por el carburador y destruyeron bastante. Belloni golpeó el cárter contra otra piedra suelta y abolló la bomba de aceite; Stegmann paró en la final por los gicleurs tapados.

Carlos Ragno, el Campeón, ni siquiera largó. El domingo por la mañana, en los entrenamientos, fisuró la tapa de cilindros. Pésima fue su temporada 1970.



AVISOS corsificados



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

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

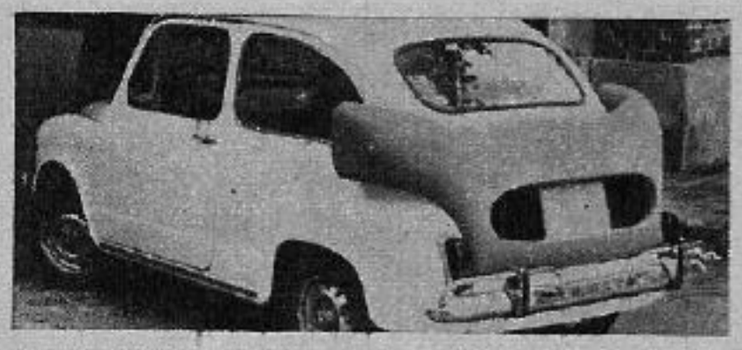
Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 9 a 12 y de 15 a 19. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

TRIUMPH TR3 Competición 1963. Motor 0 Km. Velocidad: 200 kilómetros por hora reales. Vendo, llamar tel. 207-8908 ó 9589.

MERCEDES BENZ 300 B, Modelo 54. Importante lote de repuestos (tren delantero, caja de velocidad, diferencial, cristales, etc.), provenientes de desarmado. Escuchamos ofertas: tel. 202-0774 o personalmente: Dorrego 233, Bernal.

CAPOT TOMAS LATERALES, fabrica, vende e instala I.P.A., Leiva 4247, Capital, de 8 a 12 y de 15 a 17 horas.



VENDO TRIUMPH 650 año 54, semidesarmada o permuto por otra moto. Tel. 792-7816. Preguntar por Marcelo.
KARTING: vendo con motor Herceg 100, listo para largar y ganar. Tel. 46-9163.

CAPOT DEPORTIVO PROTOTIPO. Enfriar más. En venta: "Flatenco", Vicente López.



En Olivos: "Petrucci". Av. Maipú 4030, Capital.

UNICA OPORTUNIDAD: Cubiertas especiales de competición, rodado 13' nuevas y usadas. Warnes 1800, Capital.

VENDO TORINO 380 W, grupo 2, equipado. Listo para largar Gran Premio, 2 motores, 2 diferenciales, 2 cajas, llantas y cubiertas varias. Preparación "Billeres Competición", tel. 658-5497, Garay 149, Ramos Mejía.



EDUARDO SALATINO le ofrece su service integral especializado Fiat-Peugeot, alineación de dirección. Quintino Bocayuva 878, Capital.

FORMULA CUATRO: Chasis Martos, motor Renault. Verdadera oportunidad. Señores: resulta que Raúl Expósito tiene que vender urrrrgente su F4 para juntar unos pesos necesarios para asistir a la fiesta de F2 Asociados en Pinar de Rocha el 30 de noviembre, acompañado por dos girlfriends. Tratar (por el Fórmula Cuatro) en Av. San Martín 7160, Capital Federal.

MOTOR DE COMPETICION. Se vende una 125 y una 175 cm³. Ambas Zanella RK. Oportunidad. Llamar al 73-0659 después de las 15 horas.

CHAPA, PINTURA, TAPICERIA: Nada más ni nada menos que los Hnos. González, los ex propietarios del "Monito" (el TC que corrió Bordeu) le pueden dejar su auto piñado nuevito, nuevito. Visitarlos en la Avda. Juan de Garay 2833/57 de Buenos Aires.

AIRE ACONDICIONADO PARA TU AUTO: En Alvarez Thomas 3328, Capital, uno de los cinco concesionarios oficiales de Eaton se encargará de instalarle tan sibarítico aparato. Lo mismo que el service o su auto radio o car Stereo. Todo financiado en mínimo.

VENDO NORTON 500, modelo 1949, por estar en la vía. Excelente estado, precio superacomodado. Llamar al tel. 41-8933, de 12 a 17,30. Preguntar por Jorge.

DORITA BAVIO vende su Peugeot 404 (La Mimosa), listo para largar, con motor de 2000 cm³, preparación de Oscar Da Silva. Con trompa Baufer para TC. Llamar al 71-6715 o verlo en 11 de Septiembre 2200, San Fernando.

PENIN TIENE LA PAPA. A su línea de múltiples y carburadores Holley doble boca para Chevrolet, Chevy, Falcon, Valiant y Dodge, PENIN agregó ahora los múltiples para Chevy y Chevrolet de **2 carburadores.** Se complementan con distribuidor especial, árbol de levas, resortes de válvula y botadores. Por pocos pesos, algo más que un TC. PENIN está en Hipólito Yrigoyen 199, San Martín..

AUTO-RADIOS MOVILTRANS, modelos manuales - permeabilidad y botoneras, para todo tipo de automóviles. Calidad tonal y largo alcance. Garantía total 2 años. Adaptadores, antenas, auto-stéreos. Venta, instalación y service, Av. Forest 762, Capital, pida turno por tel. 54-6491.

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.

TALLER VILLA CRESPO, de Castagna y Santarella. Especializado en chapa, pintura, mecánica en general y rectificación de motores. Trabajos de alta calidad. Entregas rápidas. Thames 400, Capital, teléfono 54-3259.

ESPECIAL PARA CONOCEDORES. UNICA. Cupé Fiat 1500 modelo 1967, última serie. Tiene 55.000 km reales. Motor especial colocado a los 45.000 km. Mecánica Ballestrini armado por Roberto Galluzzi. Arbol de levas especial. Radiador de aceite. Carburador Weber 40/40 y otras delicadezas para andar fuerte. Tiene la performance de un Grupo 2 pero concebido para circular sin problemas por la calle. Velocidad máxima 175 km/h verdaderos. Cubiertas Dunlop 175 x 13. Suspensión y dirección nuevas. Puede verse y tratar en Maipú 768, tel. 32-3863. Pero... atención: solo se escucharán ofertas al contado.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

La última carrera de la temporada para la categoría Sport Prototipo se llevará a cabo en el tradicional óvalo de Rafaela el próximo domingo. El programa incluirá además una carrera para coches de Mecánica Argentina Fórmula Uno.

La competencia de SP será a dos series de 25 vueltas cada una, con un recorrido de 115,611 kilómetros por batería. La clasificación será por suma de tiempos. El máximo de autos que se permitirá largar por serie será de 25, de acuerdo con la resolución de la Comisión de Seguridad de CADAD.

La largada de la primera serie tendrá lugar a las 10 horas y la segunda a las 12.

En lo que respecta a Fórmula 1, la carrera constará de una sola serie a treinta vueltas al circuito, lo que totaliza un recorrido de 138,733 kilómetros. También se admitirán como máximo 25 unidades. La largada para esta categoría ha sido fijada para las 11 horas.

..Las pruebas de clasificación para las dos categorías tendrán lugar el día sábado 28 en horas de la mañana. Los SP lo harán de 8,30 a 10,15 horas, mientras que los F. 1 lo harán de 10,30 a 11,45 horas. Las mismas tendrán carácter de eliminatorias y además determinarán las posiciones de la largada.

El circuito permanecerá abierto para entrenamientos los días 26, 27 y 28, de 10,30 a 11,30 y de 17,30 a 19,30 horas.

Todo corredor regularmente inscripto para poder participar en la competencia deberá recorrer como mínimo 10 vueltas al circuito Nº 1 durante las pruebas de clasificación y/o entrenamiento oficial.

El total de premios a distribuirse entre las dos categorías ascenderá a siete millones y medio de nacionales.

TURISMO ZONAL

Por el Campeonato Entrerriano habrá el domingo próximo una competencia en el Autódromo Ciudad de Concordia. Participarán tres categorías: A, B y C. Los coches intervinientes en su categoría podrán también competir en la categoría superior.

Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el domingo de 9 a 12 horas, sobre tres vueltas al circuito de 2500 metros.

La reunión dará comienzo con la disputa de la categoría "A" a las 14 horas del mismo día.

En premios se distribuirá una suma superior a los 6.000 pesos ley.

RALLY

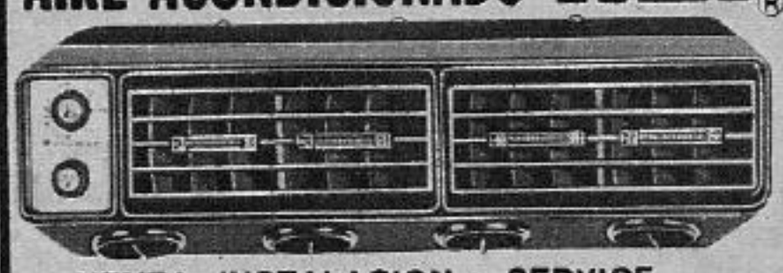
La Comisión Directiva de la Unión de Padres de Familia del Colegio Nuestra Señora de la Misericordia organiza para el próximo domingo el Primer Rally para automóviles, que se llevará a cabo a partir de las 8,30 horas.

La competencia tendrá como punto de partida y llegada el frente del colegio, siguiendo una ruta que pasará en su punto más alejado de la partida por el Puente de la Noria, desde donde se iniciará el regreso.

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

AIRE ACONDICIONADO norman®



• AUTO RADIOS
• ESTEREOS
• ANTENAS ELECTRICAS NACIONALES E IMPORTADAS

VENTA, INSTALACION y SERVICE
ACCESORIOS NORTH-CAR
MONTAÑESES 2130 - T.E. 76-5681 (Bcas. de Belgrano)

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

LA JERARQUIA DE UNA MARCA DEBE ESTAR RESPALDADA POR UN SERVICE DE CALIDAD.



CRYPSA S.A.
REUNE LAS CONDICIONES PARA BRINDAR ATENCION INTEGRAL EN EL MAS ALTO NIVEL TECNICO A SU
PEUGEOT
RESERVE YA SU TURNO AL:
MARIO BRAVO 271/79 Cap., T. E. 88-5368/7585

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA
GARANTIA DE UN IMPULSOR DE AVANZADA

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS
CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS
WASHER S. C. A.
LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438



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

PARA SU FIAT 600!...
AUTO RADIO
BLACVOZ



ES UN PRODUCTO MOTORVOX
CON TRANSISTORES FAPESA

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



SIENTASE COMODO!!
SIENTASE SEGURO!!
SIENTESE EN LA LEGITIMA
BUTACA DEPORTIVA



VOLANTES Y ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL PARA EL AUTOMOTOR
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:
ROBERTO S. TORTORELLI
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
DONATO ALVAREZ 1655 - T. E. 59-6760 - CAPITAL

FABRICA:
HUMBERTO 1º 2126
LANUS OESTE - T. E. 241-3012
VENTAS: VIEYTES 1437
T. E. 21-2932 - CAP. FED

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

RENOVARSE ES VENDER!..

Asi lo comprendemos y brindamos más confort, para una perfecta atención.
Visite nuestro "renovado" local.

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

Precios especiales a talleristas y revendedores.

Casa adherida a Créditos LONDONCARD CITICARD y DINERS CLUB.

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

Envios al interior

Parabrisas CORSA correo

R 10 PARA EL TRUCAJE

de Ernesto Zúñiga Sánchez, Lima, Perú

Amigos: espero que le dispensen atención a la presente, pues en rigor de la verdad soy un fanático del automovilismo y además lector consuetudinario de CORSA, por la cual me entero de los temas de rally europeo y argentino y de los grandes premios, que son los que más me interesan. Yo, modestamente, soy corredor de rally en mi país y el año pasado corrí casi todas las pruebas, llegando siempre en los puestos de vanguardia y en otras descalificado por pasarme los controles. Este año no he tenido tanta suerte, ya que mi coche está ya por debajo de su rendimiento habitual. Y aquí está mi consulta. En uno de los últimos números de CORSA (234) hay un interesante artítulo titulado "Preparando el Renault 4", y como mi coche es un Renault 10 y dado que voy a viajar próximamente a Buenos Aires con él, quisiera que me den la información necesaria sobre un presupuesto para llevar mi coche a los talleres de la avenida Santa Fe 2254 para prepararlo para competir el año que viene con mayores posibilidades, especialmente en el Rally "Caminos del Inca". Les agradezco la amabilidad y quedo de ustedes como amigo y lector.

R) Como no sabemos qué tipo de preparación desea hacerle a su R 10, no podemos darle una idea de cuánto va a cobrarle Meriggi por el trabajo; le recomendamos que cuando venga a Buenos Aires se dé una vueltita por el taller de Vicente López (localidad colindante con la Capital) y hable con el mismo Meriggi. Desde ya lo comprometemos a que se venga a tomar un cafecito con nosotros, excusa que servirá para que charlemos del automovilismo de su país. ¡Buen viaje!

CUPEIRO

de Carlos Alberto Frecha, San Antonio de Padua, Prov. Bs. As.

Señores: En el Nº 235 aparece una nota titulada "Cupeiro: cómo se trabaja para ganar". La misma me parece un derroche de ingenio, pero opino que ustedes han hecho mal en publicarla, pues ahora —con la fórmula— todo el mundo va a poder ganar.

La respuesta más interesante, y que a la vez pinta de cuerpo entero al señor Cupeiro, es la referente al "Desafío de los Valientes". Me parece muy oportuna su afirmación: "Yo no voy a hacerle el caldo gordo a nadie; por eso no corrí". Automáticamente recordé a los idiotas que le hicimos el caldo gordo a él en el rally de "Los 1.000 Km de Fiat". En otra parte afirma: "... yo no soy valiente: soy corredor de autos..."; supongo que se olvidó de agregar: "...que caminen 15 km más que los demás".

En el principio de esa respuesta dice: "Yo para correr cobro". Quisiera saber cuánto cobró antes de largar dicho rally y si el fin del mismo no era publicitar a vehículos de la misma fábrica que los del Desafío. También quisiera saber qué hizo con el Fiat 1600 que ganó, pues que yo sepa donó únicamente la copa. Se me hace que debe haber vendido el 1600 de premio a precio de lista, pues después podría comprar otro igual por un millón cien mil pesos o un millón doscientos mil. ¡Es de pícaro él!...

En homenaje a los casi 2.000 idiotas que le hicimos el caldo gordo al señor Cupeiro en aquella ocasión, y no tanto en forma personal, pues al menos yo recibí un premio que compensó no ya mis gastos y sí mi entusiasmo, pero sí a manera de desagravio para aquellos que pensaron que dicha competencia era una cosa limpia, y quedaron colgados en la montaña o le sirvieron de comparsa al señor Cupeiro en un circuito donde con autos iguales éste no le saca 500 metros a nadie, es que les pido la publicación de la presente. Como los derechos de autor no están reservados, autorizo la reproducción total o parcial de la presente, pues por el respeto que me merece vuestra publicación no pongo en duda que si desean extractarla o publicarla parcialmente, dejarán sentado el espíritu de la misma. Reciban ustedes mi cordial saludo.

R) CORSA, en su oportunidad, dejó perfectamente establecida su opinión con respecto a aquel rally. Publicamos su carta, pero no nos cabe a nosotros responder a sus dudas. En todo caso, el señor Cupeiro es quien debe contestarle, y al respecto las páginas de CORSA están a su disposición.

EL SP DE LA CANELA

de Pablo y Francisco Araneta, Lima, Perú.

Señores: nos ponemos en contacto con ustedes pues actualmente CORSA es la revista de automovilismo más difundida en nuestro medio y además la más completa. Actualmente nos estamos dedicando a la construcción de un SP, el primero construido en el Perú, y la presente tiene por objeto recabarles las direcciones postales de algún fabricante o vendedor de aros (N. de la R.: llantas), caja puente y gomas de competición.

En concreto lo que necesitamos es: aros de aleación liviana, tipo Ford de 5 pernos, medidas 8" × 14" y 10" × 14"; gomas de competición de 14", de 8" y 10" de trocha efectiva. La caja puente —sabemos que en la Argentina se fabrica una que nos interesa mucho, la Sáenz— debe ser apta para acoplarla a nuestro motor, un Ford V8 de 289" que alcanza 250 HP, si es posible de cinco velocidades. ¿Pueden darnos estas direcciones? Desde ya, muchas gracias, cuando esté terminado el coche les mandaremos una foto del mismo.

R) Por los aros —o llantas— diríjanse a Ruedas Argentinas S.A., Concepción Arenal 4847, Capital Federal. Por los neumáticos escriba a Gomería Gutiérrez, Santa Fe 4997, Capital y la dirección de Sáenz Hnos., es Provincias Unidas 5980, San Justo, Partido de La Matanza, provincia de Buenos Aires. Suerte con el SP y esperamos la foto.

¡VALIENTE!...

de Carlos Raviolo, Molde, Córdoba

Señores: Me dirijo a ustedes con el fin de que me proporcionen una somera ficha técnica del Valiant I (modelo 1962) y, además, algunas indicaciones de su performance, como ser velocidad máxima, consumo, velocidad máxima en cada marcha, frenado, etc. Desde ya les quedo sumamente agradecido.

R) El motor del Valiant I es de 6 cilindros en línea inclinados 30°. Las medidas de diámetro y carrera son de 86,6x79,2, lo que da una cilindrada total de 2.788 cm³. Compresión de 8,2:1, lo que exige nafta especial. Potencia máxima, 101 HP a 4.400 rpm. Caja de velocidades de tres marchas y MA, con la segunda y tercera sincronizadas. Las relaciones de caja son: 1ª, 2,71:1; 2ª, 1,83:1; 3ª, 1,00:1. En cuanto a la segunda parte de su pregunta, le diremos que la velocidad final estaba en los 150 km o un poco menos. En primera, la máxima está alrededor de los 60 km/h y en segunda alrededor de los 95/100. En ciudad la nafta rinde algo así como 8 km por cada litro, subiendo ese valor a los 9,2 en ruta a 80 km/h y bajando a 6,5 en ruta pero a alta velocidad constante. A 60 km/h frena en 17 metros y a 100 necesita 43 metros para detenerse por completo. El velocímetro marca 60 cuando se marcha realmente a 65; 100 cuando se anda a 102, y 140 cuando se lo hace a 145. Es decir, a cualquier velocidad "roba" algunos kilómetros, contrariamente a lo que sucede con los velocímetros de casi todos los coches.



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

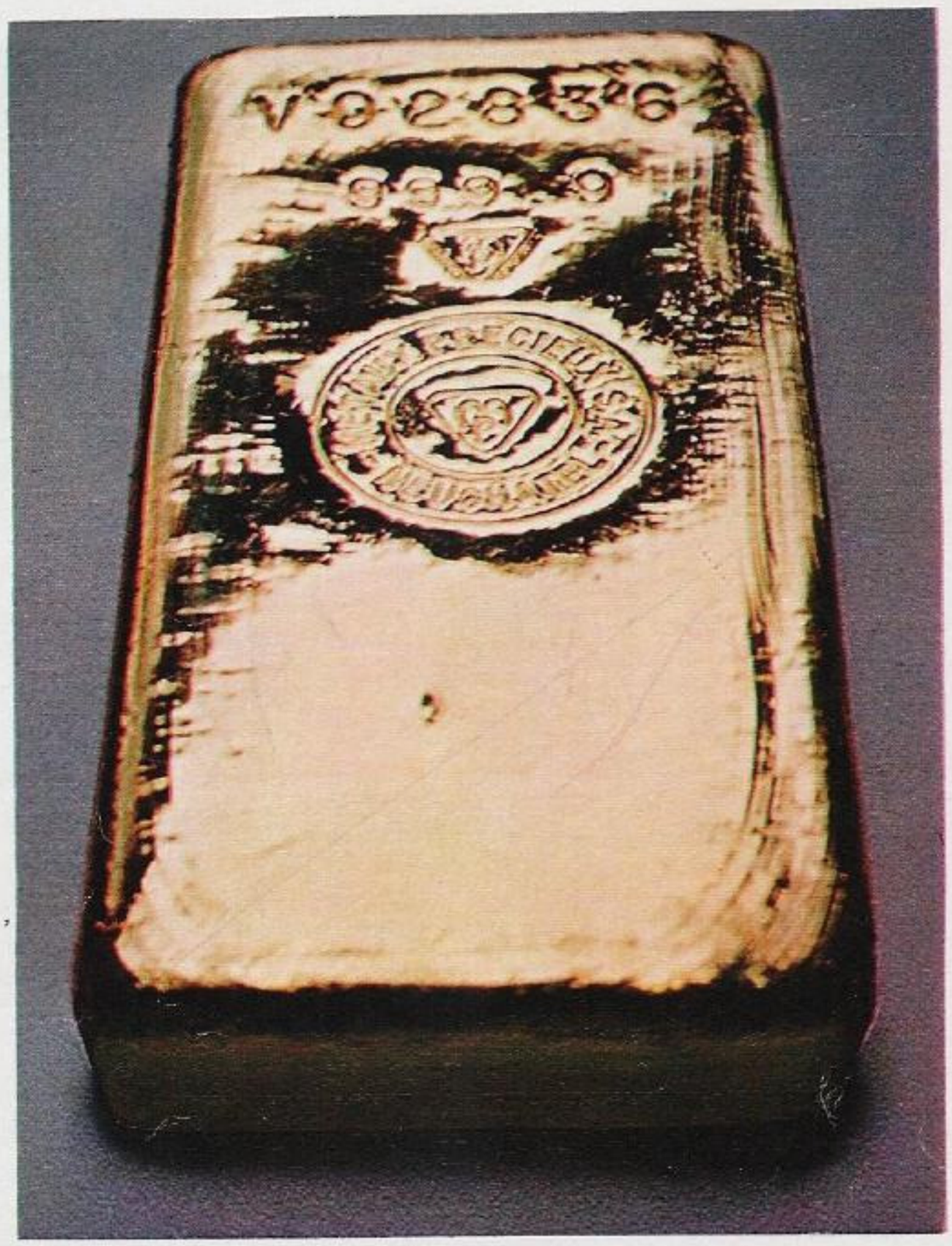
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Dentro de un año, esto será un Rolex.

Por el momento, es un lingote de oro macizo. Pero aproximadamente dentro de un año, será un cronómetro Rolex Oyster Perpetual.

Por supuesto, se necesita bastante tiempo para transformar un lingote de oro macizo en un reloj; y como existe la posibilidad de que algún día usted adquiera este reloj, probablemente le gustará saber cómo lo hemos fabricado. Lo primero que hacemos con este lingote, es tallar la indestructible caja Oyster. Luego colocamos cuidadosamente una máquina automática montada a mano, y provista de un rotor al que llamamos Perpetual.

Después, confiamos esta máquina a uno de los Institutos Oficiales Suizos para Comprobación de la Marcha de los Cronómetros, donde la someten a rigurosas pruebas durante 15 días y 15 noches.



Allí, es metida en un horno y luego en una heladera, en toda clase de posiciones, para comprobar cada día su precisión, y detectar la más ligera variación de marcha. Superadas estas pruebas, obtiene el codiciado título de "Cronómetro".

Para lograr la absoluta hermeticidad, similar a un submarino, la caja Oyster cuenta con una corona Twinlock patentada por Rolex. Esta combinación de la indestructible caja Oyster y la corona Twinlock, nos permite garantizar la impermeabilidad del Rolex hasta altas profundidades.

En 1960, un Rolex Oyster especial —sujeto al exterior del batiscafo Trieste, del Profesor Jacques Piccard— fue sumergido a una profundidad de casi 11.000 metros, en el Pacífico. La presión soportada fue de más de una tonelada por cm². No obstante, cuando el Trieste emergió, el Rolex seguía indicando la hora exacta.

Por otra parte, reclama también mucho tiempo y especiales cuidados el brazalete de oro 18 quilates, ya que se realiza casi enteramente a mano, como la mayor parte del trabajo necesario para la fabricación de nuestros relojes. En el cierre del brazalete, usted reconocerá la corona Rolex. Así como puede reconocerse la forma característica de la caja Oyster.

Quizá todo esto le ayude a comprender cuánto trabajo nos costó transformar un lingote de oro macizo en un Rolex; y por qué los que lo llevan, dicen que es el mejor reloj del mundo.

Comprenderá por qué hombres como Lord Hunt, que conquistó el Everest, lo han calificado de "elemento esencial en el equipo de alta montaña".

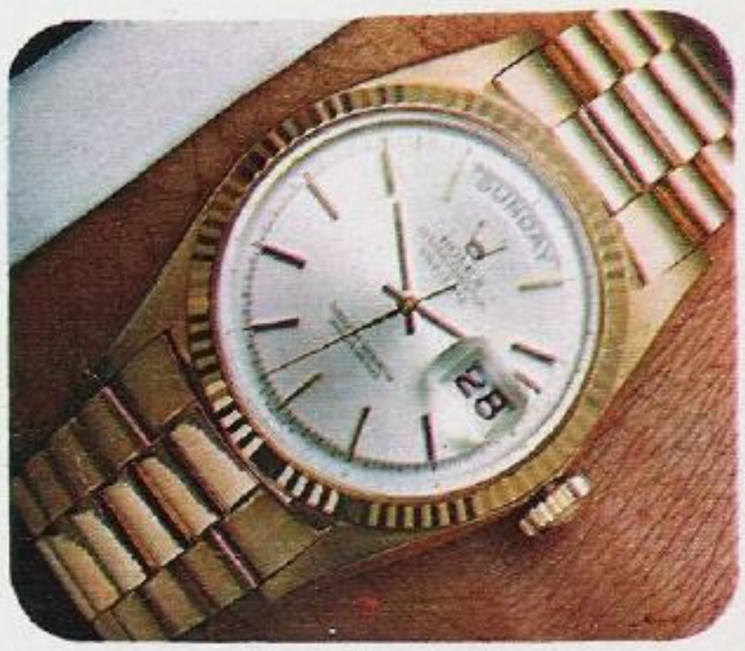
Por qué el navegante solitario Sir Francis Chichester lo llevó durante su vuelta al mundo.

Por qué el científico Haroun Tazief lo utiliza en sus exploraciones al interior de los volcanes.

Por qué ha sido adoptado por las Fuerzas Navales de muchos países.

Por qué los retratos dedicados por los hombres más importantes del mundo se hallan expuestos en nuestra casa de Ginebra, como testimonio de que ellos también reconocen la superioridad de Rolex.

Y por qué podemos decir que cada Rolex es digno del prestigio que ha conquistado.



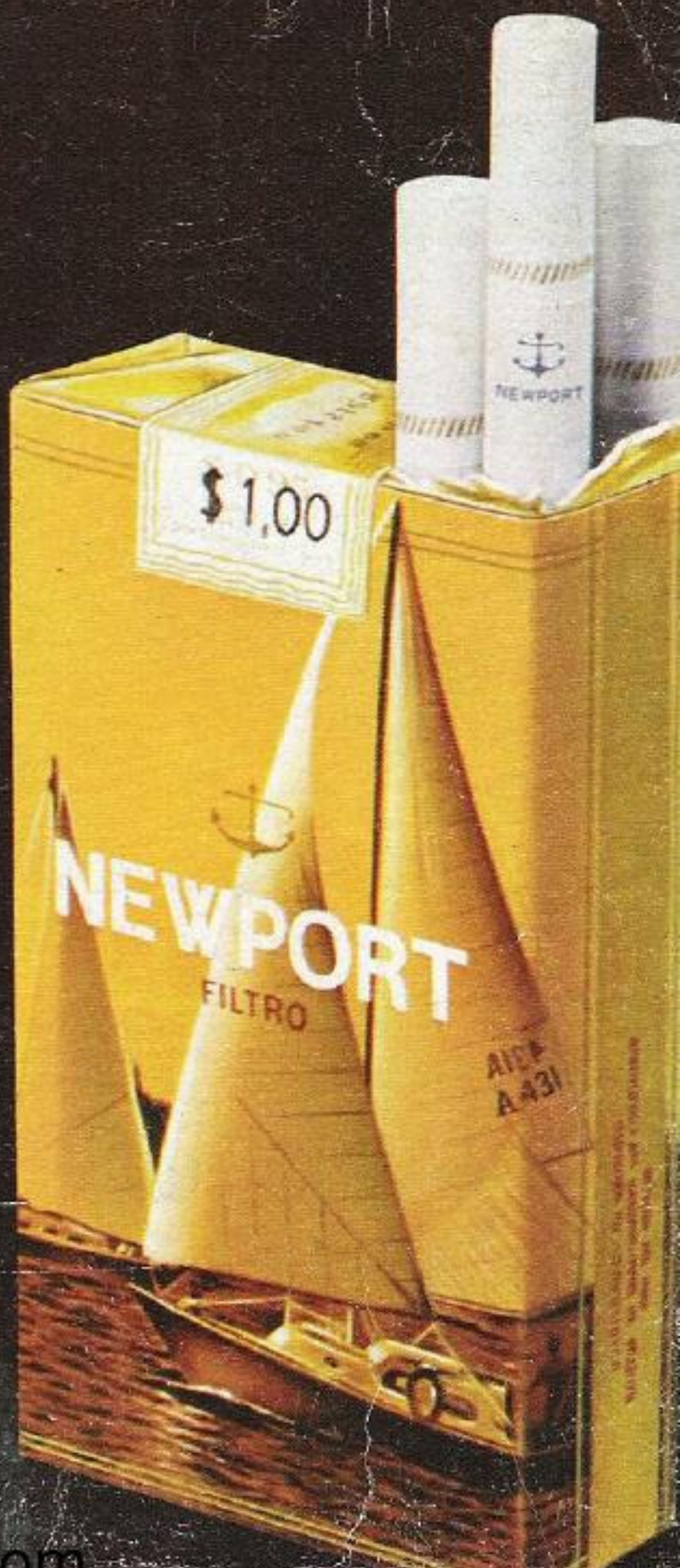
Cada Rolex es digno del prestigio que ha conquistado. Ud. lo apreciará.

ROLEX

GINEBRA

rubios fuertes
NEWPORT
para prenderse

Un rubio, pero fuerte
Eso es Newport.
Rubio fuerte
para fumar con todo.
Con todos.
Por más tabaco,
por más rubio,
por más fuerte,
Préndase a Newport
frente a frente
es el más fuerte.
Newport,
veinte rubios fuertes.
Con todo.



$1,00
m$n 100.–

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com