N° 78 - OCTUBRE 17 DE 1967 - APARECE LOS MARTES - $ 60.-

Parabrisas

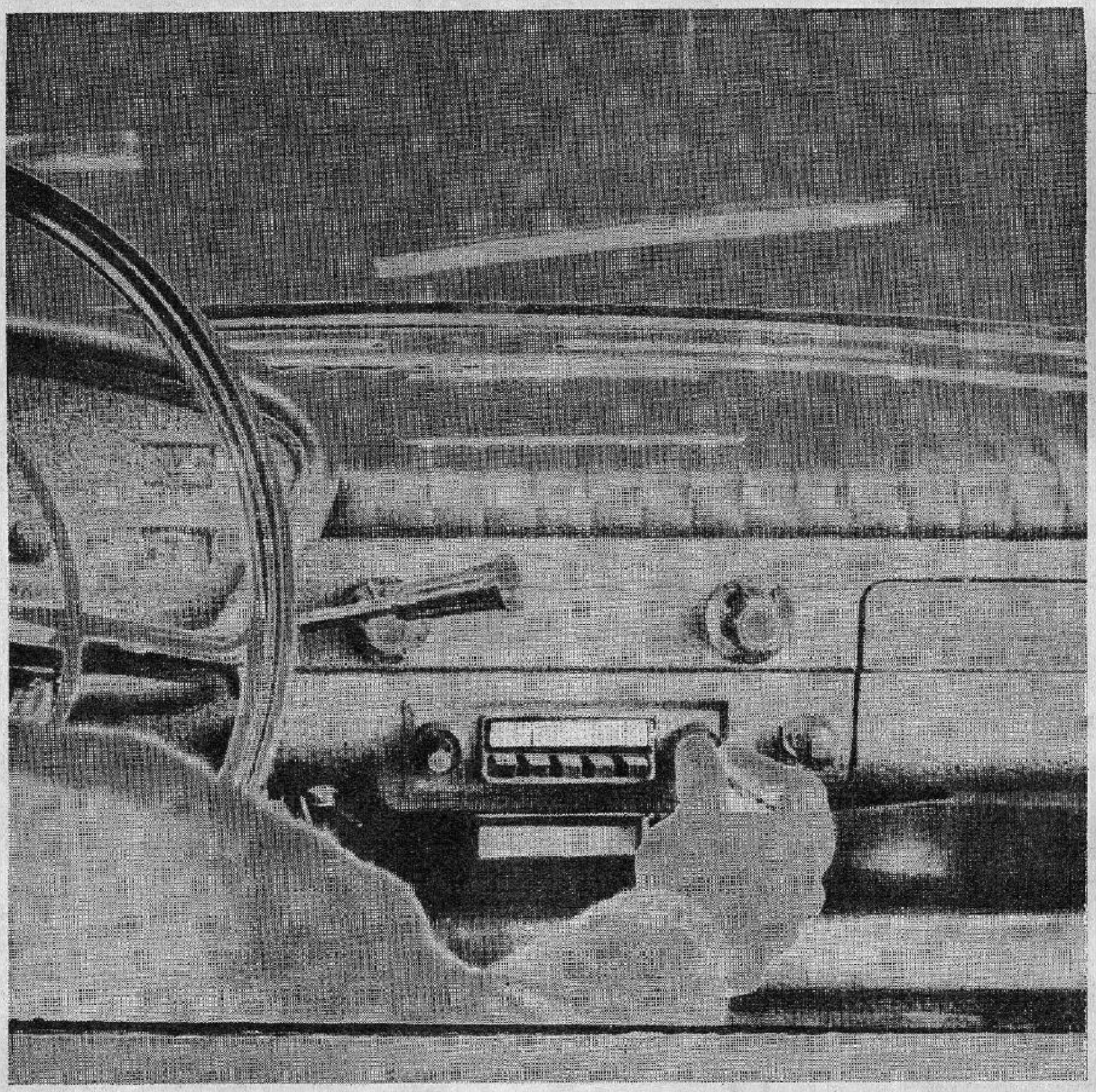
CORSA

SE LARGA EL GRAN PREMIO

BONANNO 1° EN LA VUELTA DE ROSARIO

(pág. 23)

Las revistas de Mauro



¡Hay miles y miles de clientes como éste¡

Dígales lo suyo. Háblele de las ventajas de los productos que usted comercializa. Y hágalo utilizando los servicios de la primera emisora privada argentina que transmite ininterrumpidamente durante las 24 horas del día y con 25.000 vatios de potencia.

LU9 RADIO MAR DEL PLATA
EN EL 670 DEL DIAL

En Buenos Aires:
Libertad 434,
T. E. 35-0502 y 0486

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Grupo de revistas ABRIL

Parabrisas

Director: RONALO HANSEN.
Jefes de Redacción: EMILIO R. DEL VALLE (h) y GUILLERMO MARTIRE
Coordinador General: NORBERTO ALVAREZ OJEA.

Edición semanal CORSA

Redacción: GERMAN SOPEÑA, HECTOR GRANATTO, JUAN CARLOS GOMEZ, SERGIO CORNEJO.
Colaboradores: ENRIQUE S. SANCHEZ ORTEGA, CARLOS FIGUERAS, JULIO PEREZ BALBI, ENRIQUE CARMONA Y RAFAEL FARFAN AROSEMENA.
Corresponsales: HANS TANNER (Filadelfia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), LUIS RUESJAS (Tucumán), HECTOR ACOSTA (Córdoba).
Servicios del exterior: AGENCIA E. F. E.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESGO.
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, JUAN CARLOS HIQUIS.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN.
Coordinador Jefe: LUIS SOLER CAMINO.
Talleres: ROBERTO LEONE.
Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 031.000. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6388/89. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 746-2587/6160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. 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: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A. Paraguay 340. Capital Federal. T. E. 31-1431 32-6388/6343.



El viernes a las 7 de la mañana ocurrirá algo un poco trascendental en el ambiente Corsaiolo nacional: da la casualidad que a esa hora más de 400 automóviles, todos ellos de los denominados "de carrera" saldrán como bólidos en pos del triunfo. Porque hete aquí que allá, a esa hora, comienza el Gran Premio Internacional de Turismo. Allá significa Pergamino, y esa hora, ya dijimos, son las 7 de la matina.

Nosotros saldremos el jueves al mediodía en un Fiat 1500 Berlinetta a esperar las máquinas en el Dique Los Molinos. Que después será Mina Clavero y más adelante San Juan; hasta allí nos arriesgamos a pronosticar el itinerario, después, Dios decidirá . . .

Tendremos también un Cessna, uno de esos avioncitos que hacen brrmmm y son tan prácticos, desde el que nuestro jefe de redacción vigilará nuestros movimientos.

Llevamos fotógrafos, grandes fotógrafos. Dos Redactores Dos. Cámaras, película, papel pautado, lapiceras, bolígrafos, lápices, gomas de borrar, botellas de agua, jabón, un poco de plata, tres remeras cada uno, dos pantalones, alpargatas, gomina, artículos para afeitarse, más "guita", cepillos de dientes varios, ninguna musculosa, trajes de baño, bronceadores, más "guita", raquetas de tenis, anteojos oscuros, despertador uno, tablas de surf, otro Omega Speedmaster, más "guita", y más "guita", y más y más . . .

COMPETENCIAS NACIONALES

TERCERA VUELTA DE RUFINO

La Comisión Deportiva Automovilística ha fijado un máximo de 45 participantes para la carrera de TC del próximo domingo. Por lo tanto el sábado 21 se cumplirán las pruebas de clasificación eliminatorias. Estas se llevarán a cabo a partir de las 13.30.

El circuito en el que se disputará la carrera es mixto, con un recorrido total de 59,400 kms, de los cuales 21,400 son de camino pavimentado y el resto, 38 kilómetros, son de tierra. Este circuito deberá ser recorrido en nueve oportunidades para totalizar así 534,600 kilómetros.

Los volantes inscriptos tendrán nafta de 100/130 octanos.

Como dato interesante, vale informar que la ciudad de Rufino se encuentra a 470 kilómetros de Buenos Aires por ruta pavimentada y a 422 kilómetros por ferrocarril. De Córdoba, 531 y 501 respectivamente; de Rosario, 268 y 270.

Se distribuirán 2.307.800 pesos en efectivo en calidad de premios. Esto se entregará de la siguiente forma: 260.000 pesos por la clasificación; por vuelta, 75.000 pesos hasta el quinto, completando un total de 675.000 pesos. Para los no ganadores hasta el quinto, 150.000 pesos, y al record de vuelta, 50.000. Para la clasificación general hay 1.005.000 pesos y 100.500 para los acompañantes.

MOTOCICLISMO EN GALVEZ

También el 22 de octubre, y a las 13.30, por el Campeonato Santafesino se disputará una prueba más para las categorías 100 y 175 cm³. Preparación Libre. Organiza la Subcomisión de Deportes Mecánicos del Sporting Club "Jorge Newbery" y fiscaliza la Agrupación Motociclística Zonal del Litoral Santafesino. En premios se entregarán 150.000 pesos y contarán con la participación de destacados motociclistas locales y de distintas provincias, tales como Carlos Ternengo, Juan Carlos Fernández y Walter Bigatti.

6 HORAS EN MOTONETA

La clásica carrera preparada por el Club Motociclista Porteño se desarrollará el próximo domingo en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. La prueba dará comienzo a las 11 horas y culminará a las 17. En ella participarán máquinas de las categorías Standard, Standard Mejorada y Libre. Se distribuirán 142.500 pesos en premios para las clases 125 Standard, 125 Standard Mejorada y Libre 150 y 175 cm³. Informes e inscripciones, en Campana 5661, Capital, el jueves de 21.30 a 24 horas.

MOTONAUTICA EN S. FERNANDO

El club San Fernando llevará a cabo el próximo sábado 21 de octubre, a partir de las 8, una prueba de la clase Fuerza Libre. A las 8.30 se disputarán las de Categoría Turismo.

La prueba en su recorrido incluye el Río Luján, Canal Pajarito, Urión, Canal Honda, Paraná de las Palmas, Gobernador La Serna, Canal 4, Paraná Miní, Paraná Guazú hasta la boya ubicada frente a la Prefectura Guazucito regresando por Guazú, Naranjo, Laguna de la Barca, Gobernador Arana, Miní, Canal 4, Gobernador La Serna, Paraná de las Palmas, Canal Honda, Urión, Canal Pajarito (Canal Vinculación), Luján, finalizando frente al Faro Mateo Kay (Club San Fernando).

Las inscripciones cierran el día jueves 19, a las 22 horas. A un precio de 1.000 por embarcación y 500 pesos para gozar del asado en el que se hará la entrega de premios.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

GRAND PRIX DE MEXICO

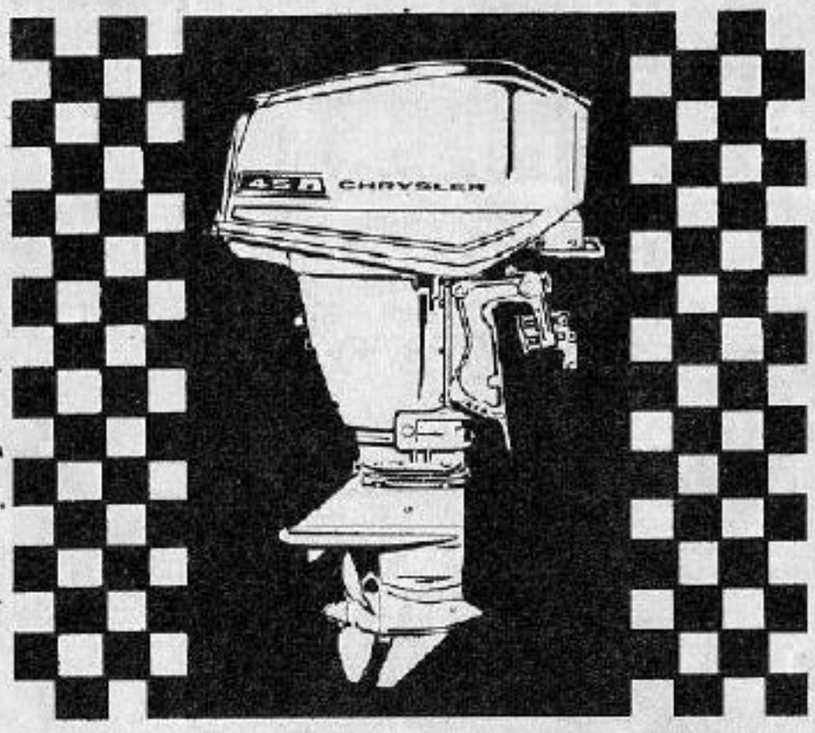
Esta carrera es singularmente importante por una sencilla razón: allí se definirá el Campeón Mundial de la actual temporada. De cualquier forma, la marca que resultará ganadora de la Copa de Constructores de Fórmula 1 ya está consagrada: Brabham.

El domingo 22, entonces, sabremos quién es el nuevo campeón.

Este es el apoyo logístico con que contarán nuestros corredores en el Gran Premio: Sopeña, Auge Baqué, Speraiti, Carlitos Manzano y otros bichos. La revista CORSA no ha reparado en gastos. En la foto, el apoyo durante las prácticas realizadas previamente a la largada con los muchachos del auxilio . . .



CHRYSLER
MOTORES MARINOS
Fuera de borda
PRIMEROS EN POTENCIA, ECONOMIA, VELOCIDAD.
20 - 35 - 45 - 50 - 75 - 105 HP.
CHRYSLER le brinda una real GARANTIA
Una existencia permanente de repuestos.
Un eficiente SERVICE en todo el país y en cualquier momento.

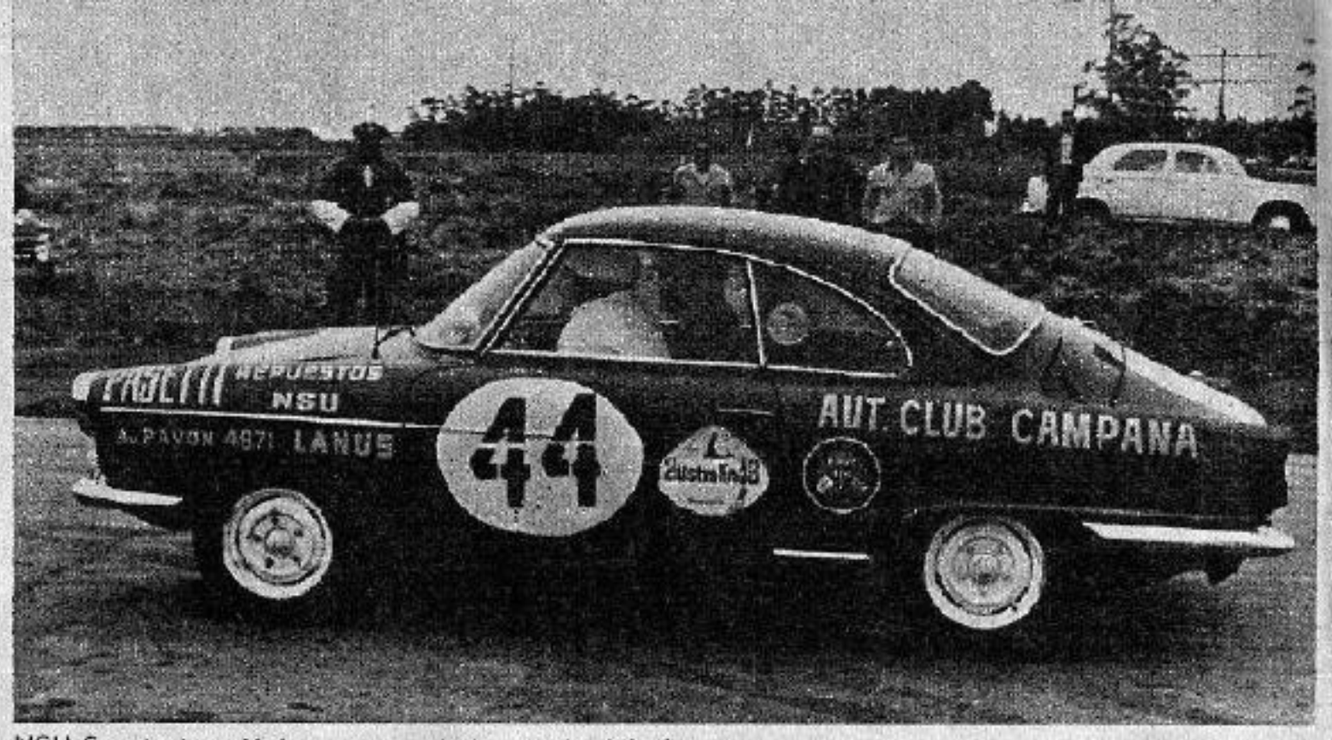


7 de Octubre 1967
CIRCUITO DE TURISMO ISLEÑO
GRAN PREMIO CINCUENTENARIO ASTILLERO
DOMINGO PAGLIETTINI
CLASE DT 1º Norberto Lanfranchi, con CHRYSLER 45

REPRESENTANTES Y DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN ARGENTINA.
RAAL
Fernández hnos. S.A.C.I.I. y F.
PARANA 789 - Tel. 49-7155 - 45-3244 - BUENOS AIRES



BMW-De Carlo: *En su clase, la mejor.*



NSU Sportprinz. *Veloz, pero relativamente frágil*

EL GRAN PREMIO

Un análisis de posibilidades en hombres y máquinas en el G.P. de Turismo.

Coches nacionales e importados en un G.P. con récord absoluto de inscriptos. Lancia Fulvia HF y Porsche 911 como visitas oficiales

por CARLOS F. FIGUERAS

Tres días más y una caravana interminable de más de 400 autos se pondrá en marcha desde la ciudad de Pergamino rumbo a Villa Carlos Paz, tras desfilar por las velocísimas rectas de la ruta 8 y los serpenteantes dibujos que forma el camino por Embalse y dique Los Molinos. Es otro Gran Premio Internacional de Turismo Anexo "J", la prueba más importante de nuestro calendario y la única que tiene repercusión mundial. El Gran Premio siempre depara sorpresas, tanto sea en los resultados, como en gente nueva que logra excelentes actuaciones parciales en algunas etapas.

Ya pasaron al recuerdo las épocas lejanas de la largada desde el Automóvil Club, con las nobles "galeritas" NSU abriéndose camino con sus faros por entre la multitud que bordeaba avenida Libertador desde Palermo a San Fernando. También son historia las largadas simbólicas con partida efectiva en Pilar y a partir de este año también lo es la antigua costumbre de largar a las dos de la madrugada. El Gran Premio fue progresando y la treintena de hombres que salían con sus autos de calle a tratar de dar la vuelta y divertirse junto con los TC se han transformado en centenares de pilotos y copilotos con esperanzas de cubrir el recorrido en toda su extensión. Este año, como se sabe, el GP tendrá como lugar de lanzamiento de las máquinas la ciudad de Pergamino y de allí en adelante por la ya conocida ruta 8 hasta Río Cuarto. El hecho de largar de día hace suponer un alza en el promedio de la primera etapa que por otra parte, también es más corta en extensión. Era muy emotiva y tradicional la largada nocturna, pero las condiciones de seguridad que se deben tener en cuenta, no permitían correr el riesgo que sucediera algún accidente, sobre todo a causa de la disparidad total de máquinas que se alistan en un Gran Premio, con velocidades y performances tan distintas que muchas veces superan los 100 kilómetros horarios.

Este año se habían planteado las cosas de tal forma que todo hacía suponer que por lo menos habría la misma cantidad de inscriptos que el año pasado. Y fue así, hubo más y por consiguiente se batió el récord absoluto de 1966. Pero el detalle importante, como siempre, lo dan las máquinas inscriptas. El año anterior no habíamos tenido la suerte de recibir visitas europeas. 1967 compensó esa falta con nada menos que la participación del equipo LANCIA & CO. con tres máquinas Lancia-Fulvia modelo HF (la versión Rally).

Este "aparato" no conocido entre nosotros, posee una performance que no está de acuerdo a su cilindrada. Conversando la semana anterior con George Harris (encargado del equipo de competición de Lancia en nuestro GP) nos anticipó que los autos no vienen con su máxima preparación y que andarán aproximadamente a unos 180-185 km. horarios. Es decir, comparándola con la de los autos que compiten en esa categoría (o sea la B hasta 1600) nos encontraremos con una diferencia de velocidad bastante considerable, amén de que el Fulvia es un auto netamente deportivo y probado en las más duras pruebas de la categoría Turismo —léase 24 Horas de Francorchamps, Rally de los Alpes, Rally de Montecarlo, 500 kilómetros de Nurburgring y muchas más— donde en la mayoría de los casos salió victoriosa. Esta, podríamos decir, es la nota más importante en lo que a máquina se refiere; pero no por ello anticipamos que el resto de las clases se presentan menos interesantes. Para dar una idea general de lo que **"puede pasar en el Gran Premio"** debemos clasificar las clases y las máquinas y poder, de esa manera, ordenar mejor las posibilidades de cada una.

CLASE A - 1150 cm3

Como ya anticipara el Automóvil Club Argentino en su reunión de prensa, esta clase sufre una subdivisión especial hasta 700 cm³ para que puedan participar (según ellos por última vez) los autos de menor cilindrada y con posibilidades de obtener premios aparte, ya que sería ilógico mandarlos en una misma clase con los Renault y los Auto Union. En la subdivisión hasta 700, tendremos los mismos autos que el año pasado y también los mismos nombres, salvo unos pocos que pasaron a otras mayores. La lucha aquí se presenta entre las De Carlo cupé que por elementos técnicos son las que tienen mayores posibilidades de

Saab 96 Sport: *En Europa y en rallies. Aquí, no tanto.*



Morris-Austin Cooper S: *En el piso malo flaquea. Verlos es un placer.*



Fiat 1500 C y Cupé: *Característicos en el GP y con muchas posibilidades.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Isard 700: *Trepador y ágil. Falto de velocidad.*



Renault 1093: *Término medio ideal. Apto para el GP.*



Auto Unión 1000 S: *En la montaña está en su ambiente.*

ESTA EN MARCHA

triunfo. Sus velocidades son muy superiores a las que pueden lograr los Isard o los NSU. Pero un problema se interpone entre la abrumadora superioridad de los BMW. La resistencia mecánica. No debemos olvidarnos que en los últimos tres años el ganador (Rogelio Scaramella) nunca fue escoltado por una máquina similar. En 1964 al ser descalificado Paillot con Isard, quedó Scaramella como ganador, seguido por un NSU Protprinz. En 1965 también ganando Scaramella se clasificó segundo Abelardo Petrabissi con un Isar 700 y el año pasado sucedió lo mismo con la diferencia que el segundo fue Aldo Delgado con otro Isard. Es decir, que evidentemente el que defiende en el GP la marca BMW es el bragadense Scaramella, pues de no ser por él, los últimos cinco Grandes Premios hubiesen sido ganados por pilotos de otras marcas. De todos modos la superioridad de los BMW es innegable, pero sin menospreciar a los Isard primero y a los NSU Sportprinz después (aunque estos últimos tienen muchos inconvenientes con repuestos y en general todos están muy fatigados). También veremos las "constantes" galeritas NSU Prinz, pero que sólo nos hacen recordar épocas pasadas (las de Von Dory, Bordeu, Galluzzi, Bohen, Mieres, Levine, Barth y tantos otros).

BMW-De Carlo: Como es habitual, hay varios anotados con el modelo Limousine que tiene las mismas homologaciones que la Cupé, pero con líneas aerodinámicas menos penetrantes lo que la pone en desventaja con respecto a su similar más deportiva, en el orden de los 4 ó 5 kilómetros horarios. Salvo la fragilidad que demostraron a través de los Grandes Premios corridos hasta el momento, son número puesto para ganar su clase, principalmente por una razón: son mucho más veloces que el resto y en la primera etapa y los demás tramos rectos de las siguientes, sacan suficiente ventaja como para compensar la desventaja que tienen con respecto a los Isard en las zonas muy trabadas y de camino pesado.

ISARD: Ya lo hemos cotejado con la cupé De Carlo y sabemos del hándicap que ofrece. Su punto a favor está en su increible fuerza de abajo. Es una máquina **trepadora** por excelencia, aunque muchos aún no se lo expliquen, posiblemente su ventaja esté en su cortísima relación de diferencia: 7:34 ó 7:35. Eso mismo es lo que le quita la velocidad esencial como para luchar en paridad de condiciones. Los autos de esta marca que andan fuerte no son muchos, pero hay cuatro o cinco que han heredado y todavía les queda algo de lo mucho que tuvieron.

NSU: Tanto el Prinz como el Sportprinz están ya fuera de época. Pueden obtener buenas clasificaciones en etapas relativamente veloces, pero no creemos que al final del GP tengamos alguno de ellos entre los punteros. Igual hacen número y siempre es lindo ver doblar una involcable galerita por la Pampa de Achala o en la Cuesta de Huaco.

Salvo la subdivisión especial para los coches de hasta 700 cm³ la clase A tiene como tope de cilindrada los 1150 cm³. Renault 1093, Saab, Auto Unión, algún Lancia Fulvia 2C y Morris o Austin Cooper S serán los encargados de ofrecer el espectáculo a lo largo de los 3.400 kilómetros de carrera. Los Renault 1093 por cantidad y también por calidad son los que teóricamente se deben alzar con el triunfo. Si los Saab viniesen en equipo, bien organizados y con una asistencia técnica eficiente, podrían ser candidatos; pero los esfuerzos de dos o tres pilotos orientales no son suficientes para dar por tierra con la hegemonía de los autos de origen francés. Los Auto Unión tienen su gran oportunidad en el Gran Premio, a causa de su robustez ya que adolecen de falta de performance poniéndolos en el mismo plano que los Renault o los Saab. Pero siempre al llegar al punto final del GP, un Auto Unión está entre los tres primeros. El único problema que puede desfavorecerlos este año, es el éxodo de pilotos que defendían esa marca y que han pasado a otras clases o categorías. Con los Morris o Austin Cooper (son exactamente iguales, sólo cambia la marca por ser ambas del grupo BMC) sucede lo mismo que con los Saad. Gran agilidad, potencia, mucha velocidad y grandes aptitudes para el frenaje y tenida aunque no son especialmente diseñados para el tipo de caminos por los que se corre nuestra competencia; pero no muy nobles ni aguantadores. En equipo puede ser, pero individualmente es muy difícil que logren establecer buenos tiempos de no ser en la primera etapa.

RENAULT 1093: Un auto ideal para todo terreno. Veloz y resistente. Dobla correctamente, no tiene problemas de abajo y para demostración sólo ejemplos. Gastón Perkins, Bonamicci son en total ganadores de cuatro Grandes Premios para esa marca. Este año tendrán el apoyo de ACCIKA (Comisión de Concesionarios IKA) y aunque no sabemos hasta qué punto, es importante para los que participen con Renault. Es el más fuerte aspirante al triunfo final.

AUTO UNION: En esta carrera es donde los tres cilindros y los dos tiempos del Auto Union pueden rendir al máximo. No tienen la misma velocidad que los Renault pero en los caminos de ripio y en trepada tiene la ventaja que significa el tener tracción delantera y no flaquear en puesta a punto y carburación. A medida que el Gran Premio avance, los Auto Union se irán afianzando y trepando en las posiciones. La balanza puede volcarse sorpresivamente.

SAAB 96 Sport: Si nos guiamos por sus actuaciones en Europa, en rallys y carrera de Turismo, tendríamos que darlo como seguro ganador, pero aquí las cosas son diferentes. En Europa hay un equipo especializado y pilotos igualmente aptos y en nues-

→

Lancia-Fulvia HF: *Una visita que viene a ganar.*



Peugeot 403: *Duro. Noble y robusto. Fueron, ya no son.*



Isard 1204 TS: *Veloz y ágil. Pero también muy frágil.*





cubra todo el país con LIBERTAD en el XI° GRAN PREMIO TURISMO MEJORADO

3 emisoras
1 canal de tv
50 periodistas
6 equipos móviles
3 aviones

LS10 RADIO LIBERTAD
CX8 RADIO SARANDI (R. O. U.)
CB10 RADIO MINERIA (CHILE)
LS83 CANAL 9 LIBERTAD

con el consagrado equipo de EMOCION EN LAS RUTAS

DEL 19 DE OCTUBRE AL 28

RADIO LIBERTAD

PRIMERA EN TODA MANIFESTACION DEPORTIVA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Alfa Romeo Giulia Súper: *Una máquina especial con sabor a pur sang. Van en forma particular.*



Alfa Romeo Giulietta TI: *Hacen recordar tiempos mejores.*



Renault R-8 Gordini 1255: *Muy buen auto, pero un solo ejemplar no puede demostrar mucho.*

tro país son sólo tres o cuatro orientales los que tratan de colarse en las clasificaciones con sus autos particulares y apoyados nada más que por un gran entusiasmo. Pueden conseguir buenas posiciones en algunos parciales, y en Junín pueden estar entre los cinco de adelante.

MORRIS / AUSTIN-COOPER: A los Morris-Austin le aquejan los mismos problemas que a los Saab. En Europa sí, pero aquí por lo menos hasta ahora, no pudieron demostrar todo lo que andan. También son pilotos particulares los encargados de llevar estas pequeñas maravillas a las mejores posiciones que les sea posible. Son más veloces que los Saab pero no tan nobles. No creemos que pueda llegar alguno en una posición de avanzada. Claro que sus pilotos se divertirán de lo lindo en Los Molinos (¿no?).

CLASE B hasta 1600 m3

Para llamarla como lo hacen los que están en el ambiente, tendríamos que llamarla "clase de los Fiat" no sólo porque siempre ganan, sino porque prácticamente son los únicos que corren con todas las de ganar. De ahí que el tiempo de los "millecinquencento" se compare directamente con el de los Peugeot 404 aunque los 44 entre en la clase mayor. La mayor cantidad de inscriptos siempre se registró en la clase hasta 1600 y por consiguiente, fue una de las más disputadas. Este año las cosas se presentan cambiadas. Habrá lucha, no sólo entre pilotos sino entre marcas. Los tres italianísimos Lancia-Fulvia HF se encargarán de hacerle la vida todo lo imposible que puedan a los Fiat del equipo oficial, que por primera vez se presenta en una competencia de Turismo Anexo "J". Como nunca vimos en persona la actuación de los distinguidos HF no podemos arriesgar un pronóstico, aunque por los datos que tenemos, se puede esperar una inmejorable performance a través de las cinco etapas. Además es lógico pensar que si ganan su categoría en Montecarlo y el Rally de los Alpes, también pueden hacerlo aquí, pese a que los caminos son radicalmente diferentes. De cualquier manera Fiat tomó las cosas muy en serio y será interesante ver el accionar de ambos equipos. Hay quienes seguirán insistiendo con los duros Peugeot 403 y los frágiles y veloces Isard 1204 TS. Un grupo reducido de Alfa Romeo Giulia Super tratarán de entreverarse en los primeros puestos y si sus pilotos están dotados de solvencia seguramente conseguirán una buena ubicación. Luego unas cuantas Giulietas TI nos harán recordar al ex equipo Vianini, cuando las Giuliettas le ganaban la etapa de montaña (Catamarca-Tucumán) a los Mercedes Benz 220. Pero por desgracia ahora ya no están en condiciones ni siquiera de pelear contra sus similares de clase. Completan la lista un R-8, un Volvo PU544 y un Flavia.

FIAT 1500 Cupé y Berlina: De no ser por la línea aerodinámica, es decir el área de choque, las cupés tiene que andar lo mismo que las berlinas. Tienen homologados los mismos accesorios. Cuatro cupés y tres berlinas van bajo responsabilidad de la fábrica y sus concesionarios. Luego todos los particulares y teams privados que uno pueda imaginarse. Posiblemente este fenómeno de la fiebre Fiatista, es que el Fiat da la imagen "ideal" (para muchos) del coche de Turismo. Su rival directo: el equipo Lancia.

LANCIA FULVIA HF: Un equipo de fábrica y que viene de tan lejos, siempre es cosa seria. Y más cuando este equipo se llama Lancia. Si vinieron a nuestro Gran Premio, es porque en su cálculo de probabilidades el saldo final ha sido holgadamente positivo. Caso contrario no se hubiesen jugado. Si ganan nuestro Gran Premio, ello les representa una jugosa y fructífera publicidad en Italia y el resto de Europa. Es una excelente máquina y con el respaldo de la fábrica son número puesto. Sólo nos resta esperar y luego opinar.

PEUGEOT 403: Es un auto como para hacerle unos toquecitos y dar la vuelta segura. Pero no para ganar. Seguro veremos uno entre los 10 primeros de la clase. Están atrás con respecto a las performances alcanzadas por los Fiat, pero son sumamente robustos.

ISARD 1204 TS: Se distingue por su fragilidad. Es una máquina que anda muy fuerte en Europa y aquí también se han logrado excelentes resultados (caso Diego Riera) que no alcanzan como para hacer carrera en un GP. Frágil de arriba (válvulas y resortes) y de abajo (suspensión y amortiguación) debido a que el tren delantero posee parrillas de suspensión de Isard 700 (???). Dudamos que llegue alguno.

ALFA ROMEO GIULIA SUPER: Si no son exigidas pueden llegar bien colocadas. Mayorga en 1964 entró segundo de Rodríguez Canedo (Fiat 1500) con una Giulia Super totalmente standard (180 km/h). Sabemos que la de Maresio está en condiciones de arrimar entre los de punta. Es una máquina magnífica y que se aclimata perfectamente al trazado de nuestra prueba. Para ganar no sabemos, pero para estar ahí, estamos seguros.

ALFA ROMEO GIULIETTA TI: Igual que las galeritas NSU, tuvieron sus buenas épocas. Ahora no. Si fuesen nuevas y vinieran en seudoequipo podrían estar en la lucha, pero en forma particular y con metales fatigados como las que hay en plaza, no tienen esperanzas. ¡Lástima, porque suenan tan lindo!

RENAULT R-8 GORDINI (1255 cm³): Nosotros conocemos la versión que trajo a nuestro país el uruguayo Morás. Esta tiene motor de 1255 cm³ y por lógica más potencia. No podrá luchar contra las Fulvia y dudamos que contra los Fiat.

VOLVO PV544 y LANCIA FLAVIA: Dos esfuerzos particulares más en el GP. El Volvo fue una excelente máquina para nuestro Gran Premio e inclusive ganó la general en el año 1960 (Gunnar Anderson). En su categoría no podrá estar en la lucha. Lo mismo acontece con el Lancia Flavia.

CLASE C hasta 2000 cm3

Si a la clase hasta 1600 cm³ se le llama la de los Fiat, a esta no podemos dejar de llamar la **"de los Peugeot"**. Hordas de Peugeot 404 oficiales y de los otros invaden esta clase. El equipo oficial va con seis autos (incluido el de Casá, la nueva adquisición del equipo de Fernández Aguirre y Forest Greene) y el resto son todos particulares aunque algunos van en team de concesionarios de la marca. Este año son más de uno los BMW que tratarán de arrebatarle el triunfo a la firma del León. Si nos guiamos por la corta experiencia de Carlos Ballbe en el GP del año anterior, tendríamos que darle una victoria casi segura a los del team oficial. Sin embargo, los BMW no han venido a dar la vuelta sino a ganar. Conocemos el modelo 1800 TISA y sabemos que anda en serio, el 2000 CS no tuvimos oportunidad de verlo pero suponemos que debe ser un verdadero "aparato". Por primera vez los Peugeot tendrán un rival importante, aunque si los BMW triunfan esto no desmerece de ningu-

→

Volkswagen 1500 S: *Nobleza y durabilidad absolutas.*



Peugeot 404: *Ganador múltiple. ¿Otra vez?*



BMW 1800 TISA: *En circuito sí. En el GP no sabemos todavía.*





Porsche 911: *Piloto y máquina probados. Son candidatos muy firmes.*



Torino 380: *Debutan en un GP. Son número puesto en la general.*

na manera la labor de los Peugeot que corren en una inferioridad evicente contra los autos alemanes. Perder con los BMW, igual es ganar y de esto no hay que olvidarse. El tercero en discordia será un Porsche 911, conducido por un especialista.

PEUGEOT 404: Una máquina fuerte, noble, segura. No exageradamente ágil, pero tampoco extremadamente pesada. No muy veloz, pero tampoco lenta. Está en el término medio ideal. Es un auto especial para correr un GP. Su contra: los BMW. Rivales por cilindrada más o menos similar, pero no por performance. El Peugeot es un automóvil de calle y construido con fines netamente comerciales, en cambio los BMW son máquinas evidentemente deportivas. Si triunfan en la general de su clase será doble victoria.

BMW 1800 TISA y 2000 CS: Pueden ser candidatos, aunque nunca mostraron sus garras en caminos difíciles por tener una unidad motriz que trabaja prácticamente en el límite que aceptan sus componentes. En circuitos es una máquina probada y que dio muchas satisfacciones a sus fabricantes, en rutas que exigen no sabemos qué puede pasar. Es interesante tenerlos en el GP para comparar.

PORSCHE 911: A último momento se anotó el Porsche 911 del piloto de rallies, Sobieslaw Zsazada que tantas veces ganara el Rally de Montecarlo con un Steyr Puch de 600 cm³. Tener una figura como Zsazada y un auto como el Porsche 911 es una cosa muy interesante.

CLASE D más de 2000 cm3

Esta categoría que hasta el año pasado era de relleno, y la que menos atraía la atención del público, en 1967 se ha transformado en la más interesante a causa de la intervención de los Torino 380. Antes, pacíficos ciudadanos, preparaban más o menos su Chevrolet o su Valiant y se iban al Gran Premio a salvar la plata y ganar unos pesitos. Luego se vendía el auto y a otra cosa. Ahora se acabó. Con la cantidad de Torino 380 que se han inscripto en el GP la clase grande toma un matiz muy interesante. El TC sufrió un éxodo (por diez días) de su parte hacia la categoría Turismo en razón de este Gran Premio que promete mucho y bueno. Los Torino, serán uno de los pocos privilegiados de pasar la barrera de los 200 km/h. No hablemos de 215 o 220, pero sí de 205 que es una cifra razonable. Los Chevrolet Super serán los que pueden estar más cerca de igualar los tiempos de los coches de IKA en la primera etapa. Luego, creemos que no. El comportamiento de los Torino en los tramos montañosos será sensiblemente superior. Los Valiant se conformarán con ir a dar la vuelta completa y ubicarse más o menos por la mitad de la clasificación sin mayores inconvenientes. Luego los Ford Falcon que por falta de homologaciones y de velocidad no podrán entrar en la conversación y un Jaguar, un Mercedes y un Fiat 2300.

TORINO 380: Más de diez máquinas y pilotos que están como para ganar. Sin duda son los más firmes, para ganar la general extraoficial. Buena velocidad, excelente reprise, un coche que será probado en la carrera más severa de la categoría y que suponemos saldrá airoso. Homogéneo conjunto de máquinas y de hombres e interesante experiencia para el GP de TC.

CHEVROLET SUPER: Siempre tuvo buenas actuaciones en el Gran Premio y se dio el lujo de ganar más de una vez. Las cosas son ahora más dificultosas con los Torino en la clase mayor. Igual son los únicos con posibilidades de pelear por los puestos de punta.

VALIANT: No pueden estar en el mismo plano que los Chevrolet y los Torino, pero estarán presentes con su Slant Six. A medida que se sucedan las etapas los iremos viendo más arriba.

FORD FALCON: Un motor prácticamente indestructible hasta un límite lógico. Con la preparación Anexo "J" no se llega a él, así que no tendrán problemas mecánicos de importancia, pero tampoco tendrán velocidad suficiente. También dar la vuelta es importante.

JAGUAR 3.800: Incursionó varias veces en el GP. Decididamente no es un auto para el tipo de caminos por donde se desarrolla nuestra gran carrera.

MERCEDES BENZ 300 SEB: Otra vez nos visita Pity Block con sus tímidos automóviles. Este año trajo un 300 SEB. Es difícil ganarle a los Torino sin tener apoyo de ninguna clase.

FIAT 2300: Ya lo vimos en el Gran Premio de Turismo de Carretera al comando del mismo "Pepe Zanetta". Ahora va al de Turismo. Insistimos, los Torino son huesos difíciles de pelar.

LA RUTA

En oportunidad de la presentación del Gran Premio, hablamos y dejamos bien clara cuál era nuestra posición y nuestra idea acerca de la ruta a utilizarse. Básicamente es la misma que la del '66. La primera etapa se presenta igual con la diferencia de que la largada se hará desde Pergamino y no de Pilar y por supuesto de día (a las 7 de la mañana para ser precisos). La segunda se mantiene intacta igual que la tercera (Carlos Paz-San Juan y San Juan-Catamarca). El piso de estos dos tramos está en perfectas condiciones a excepción de la Pampa de Achala que a causa de las heladas del crudo invierno que se soportó este año está muy "serruchada" y "cortada" cosa que daña mucho las suspensiones de los autos y van en detrimento de la tenida de los mismos en los tramos rectos. Luego la cuarta etapa que antes era Catamarca-Tucumán y que ahora es Catamarca-Alta Gracia tomando por la cuesta del Portezuelo y bajando a Frías y de allí Deán Funes, Cruz del Eje, Capilla del Monte, La Cumbre, Carlos Paz y Alta Gracia que debuta como cabecera de etapa en un Gran Premio. Insistiremos nuevamente en que consideramos que ha sido un error de parte del Automóvil Club el hacer desaparecer la cuarta etapa que era la más atractiva de todo el GP. Difícil sin duda, pero ponía más parejas las posibilidades de los autos menos veloces con respecto a los demás. Al quitarse esta etapa el promedio, por razones obvias, será mucho más alto y también influirá menos la capacidad de tal o cual piloto dándole vital importancia al auto propiamente dicho. La actual cuarta etapa entre Catamarca y Alta Gracia es algo larga pero veloz. Por último la quinta entre Alta Gracia y Junín, que también es por vez primera final de un GP de Turismo. En general el trazado es aceptable, pero se le ha quitado algo de ese sabor de aventura y safari que le daba la etapa de montaña con el cruce del Abra del Infiernillo y luego la baja hasta Acheral por el paisaje incomparable de Tafi del Valle.

Congeniemos o no con ciertos tramos de la ruta, el Gran Premio ya está encima. 3 días, 72 horas y más de 800 esperanzas partirán rumbo a Carlos Paz. Radios portátiles se escucharán en oficinas, talleres, casas de familia; para seguir al amigo, el cliente, el hijo o simplemente al conocido o al muchacho del barrio. ¡El Gran Premio está en marcha!

Chevrolet Súper: *Pelearán contra los Torino.*



Ford Falcon: *Duros. Robustos. Sin velocidad.*



Volvo 1800: *Especiales para carreras de largo aliento. Un ejemplar no tiene mayores posibilidades.*



Valiant: *Van a dar la vuelta.*



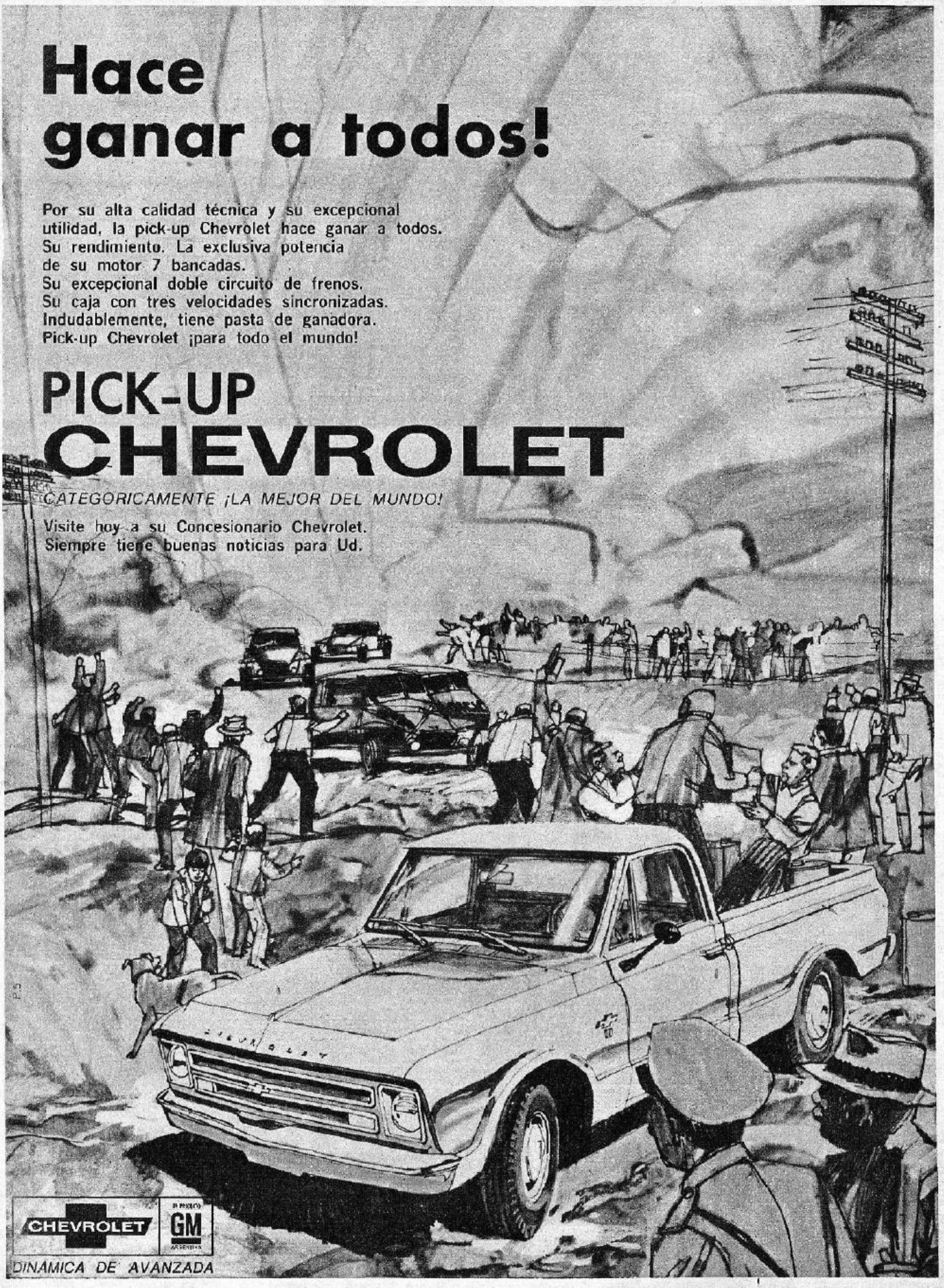
Jaguar 3800: *Decididamente no son para un GP.*



Mercedes Benz 300 SEB y 220: Una máquina excepcional.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


Hace
ganar a todos!
Por su alta calidad técnica y su excepcional utilidad, la pick-up Chevrolet hace ganar a todos.
Su rendimiento. La exclusiva potencia de su motor 7 bancadas.
Su excepcional doble circuito de frenos.
Su caja con tres velocidades sincronizadas.
Indudablemente, tiene pasta de ganadora.
Pick-up Chevrolet ¡para todo el mundo!
PICK-UP
CHEVROLET
CATEGORICAMENTE ¡LA MEJOR DEL MUNDO!
Visite hoy a su Concesionario Chevrolet.
Siempre tiene buenas noticias para Ud.
CHEVROLET
GM
DINAMICA DE AVANZADA

XI GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO
NAFTA "SUPER" Y.P.F. 1967

NOMINA DE INSCRIPTOS

Clase "A"

Nº	Piloto	Marca
1	Rogelio Scaramella	De Carlo Cupé
2	Carlos Ruesch ...	Renault 1093
3	Danilo Bonamicci .	Renault 1093
4	Rosmaldo Visintini	Auto Unión 1000 S
5	Carlos Koster	SAAB 96
6	Emilio O. Parisi ..	Renault 1093
7	B. A. Bornancini ..	De Carlo Cupé
8	"Fécora"	Renault 1093
9	"Perry Mason" ...	De Carlo Cupé
10	"Zagalo-Moreno" .	SAAB 96
11	Santos Toraño	De Carlo Cupé
12	Horacio O. Gastien	Auto Unión 1000 S
13	"Espartaco"	De Carlo Cupé
14	José Berdini	NSU Sport Prinz
15	Javier I. Montero .	Renault 1093
16	Héctor O. Prono ..	Renault 1093
17	Alberto L. Depego	Renault 1093
18	Juan P. García ..	Renault 1093
19	Félix A. Defelippo .	Renault 1093
20	Julio Pardo	De Carlo Cupé
21	Héctor Iglesias ...	De Carlo Cupé
22	"Transfer"	Auto Unión 1000 S
23	Mario C. Cratzmar	NSU Sport Prinz
24	Enrique Zonini ...	Renault 1093
25	Osvaldo Antelo ...	Renault 1093
26	Carlos Manzano .	Renault 1093
27	Antonio Fumuso ..	Renault 1093
28	Juan Sampayo ...	De Carlo Cupé
29	Julio C. Castellani	Auto Unión 1000 S
30	"Oria"	Renault 1093
31	Angel R. Malpezzi .	Auto Unión 1000 S
32	Carlos Pulenta ...	Renault 1093
33	Luis V. Pasotti ...	NSU Sport Prinz
34	Eddie J. Hebord .	De Carlo Cupé
35	Oscar Crespo	De Carlo Cupé
36	Carlos A. Grossi .	De Carlo Cupé
37	Alberto E. Roggero	Renault 1093
38	Carlos Colavino ..	Renault 1093
39	"Cisco"	De Carlo Cupé
40	Nestor Gordo	Renault 1093
41	Juan J. Moguich .	Fiat 750
42	Jorge O. Morganti .	De Carlo Cupé
43	Genaro O. Ventura	NSU Sport Prinz
44	Juan D. González .	De Carlo Limous.
45	Mario Surchi	Renault 1093
46	Jorge E. Freytes .	Renault 1093
47	José L. Pernas ..	Renault 1093
48	Victor Maccari ...	Renault 1093
49	Abel E. Tannuro .	Renault 1093
50	Horacio Lucchetti .	Austin Cooper "S"
51	José M. Vives ...	De Carlo Cupé
52	Juan C. Alonso ...	Renault 1093
53	José A. Fittipaldi .	Auto Unión 1000 S
54	Horacio H. Piccolo	De Carlo Cupé
55	Julio C. Bolognini .	De Carlo Cupé
56	Luis A. Siro	Isard 700
57	Juan Stessel	Renault 1093
58	Francisco Vázquez .	De Carlo Cupé
59	Juan A. Ratto ...	Renault 1093
60	José M. Nigrelli ..	NSU Prinz
61	Horacio Marconetti	Lancia Fulvia 2C
62	Washington Viana .	De Carlo Cupé
63	Rodolfo Schneiter P.	De Carlo Cupé
64	José M. Aguerre R.	Renault 1093
65	Raimundo Latorre .	De Carlo Cupé
66	Domingo Marcellino	Renault 1093
67	Domingo M. Corzo .	Isetta 300
68	"Paubet"	Isard 700
69	Fco. J. Guillermin .	Renault 4 L
70	Alberto Petracchi .	Isard 700
71	"Piraña"	De Carlo Cupé
72	Ricardo Carmielli .	Renault 1093
73	Luis Saint Germes	Isard 700
74	Rodolfo U. Otero .	De Carlo Cupé
75	Plácido N. García .	DKW Cupé
76	A. Mascanbruni ..	Renault 1093
77	"Marielli-Atencio" .	Renault 1093
78	José R. Graciano .	Isard 700
79	"Alvarez-Mastromonaco	Isard 700
80	"Cacho"	NSU Sport Prinz
81	G. Michelson Irusta	Renault 1093
82	Luis O. Colombo .	De Carlo Limous.
83	Gabriel Font	NSU Prinz
84	Arnaldo Vismara ..	Auto Unión 1000
85	"García-Blandini" .	De Carlo Limous.
86	"Torres-Flores" ...	De Carlo Cupé
87	José A. Soto	Renault 1093
88	Alberto Riviere ...	De Carlo Cupé
89	Normando Labayen	Isard 700
90	Héctor Borzone ..	De Carlo Cupé
91	Carlos Solveyra ..	Renault 1093
92	Jorge A. Maggi ..	De Carlo Cupé
93	Nicolás Arias	Renault 1093
94	Martín A. García .	Renault 1093
95	"Osso-García"	Lancia Appia III
96	Carlos A. Yomha .	De Carlo Cupé
97	"Fernández-Blando"	De Carlo Cupé
98	Joaquín Blanco ..	Renault 1093
99	Nicolás A. Vallone	Renault 1093
100	Pablo Nicholson ..	Renault 1093
101	Néstor O. López ..	Renault 1093
102	César Cáneva	Auto Unión 1000
103	Esteban Ruffino ...	De Carlo Cupé
104	José Lara	Renault
105	"Guanaco"	De Carlo Cupé
106	Delucchi-Martínez .	Isard 700
107	Verbiski-Garavaglia	De Carlo Cupé
108	Norberto Bressano .	De Carlo Cupé
109	Nestor O. Murphy .	De Carlo Cupé
110	Véliz-Magdalena ..	NSU Prinz
111	Jorge F. Vazquez .	NSU Prinz
112	Norberto Ciccarelli	De Carlo Limous.
113	Abel M. Picchio ..	Lancia Fulvia 2C
114	Alberto Hertler ..	NSU Prinz
115	Novoa-Piñeyro	De Carlo Cupé
116	Carlos Casanova ..	Renault 1093
117	Arturo Abella Nazar	Renault 1093
118	Enrique Baovide ..	Isard 700
119	Juan D. Yoverno .	De Carlo Cupé
120	Rodríguez Camino-Carnevale	De Carlo Cupé
121	Juan C. Iencenella	De Carlo Limous.
122	Pedro Bonnet	De Carlo Cupé
123	Horacio Flogeat ..	Renault 1093
124	Eduardo S. Germes	Isard 700
125	Julio Nannini	NSU Prinz
126	Rodolfo Mariani ..	Renault 1093
127	Ricardo Valentino .	Renault 1093
128	Pando-Castro	De Carlo Limous.
129	Firmino Cester ...	De Carlo Cupé
130	Alfredo Greco	De Carlo Limous.
131	Elías Yamin	Isard 700
132	Defina-Herradon ..	NSU Prinz
133	"Charnaco's"	Renault 1093
134	Roberto Casanova .	Auto Unión 1000 S
135	Miguel Callejas ..	Auto Unión 1000 S
136	Rafael L. Escriña .	Isard 700
137	Horacio Maglione .	Citroën 2 CV
138	Manuel Tosello ...	Isard 700
139	José Caló	Auto Unión 1000 S
140	Héctor V. Mate ..	De Carlo Cupé
141	Juan C. Marinovich	Auto Unión 1000 S
142	Gimeno-Ramírez ..	Renault 1093
143	Claudio Mazzi	
144	Osvaldo L. Pueta .	Renault 1093
145	E. Barroetaveña ..	De Carlo Cupé
146	Roberto Vicent ...	Renault 1093
147	Carlos Calianno ..	Renault 1093
148	Raúl Fernández ...	De Carlo Cupé
149	Juan P. Esteguy ..	Renault 1093
150	Iglesias-Alderete ..	De Carlo Cupé
151	Leonidas A. Walger	Renault 1093
152	"Manquehué"	Fiat 600 "D"
153	Cabreira-Bessia ...	De Carlo Cupé
154	Darío Sánchez ...	Isard 700
155	Domingo Sierra F.	De Carlo Limous.
156	Enry J. Medina ..	NSU Prinz
157	José Talamona ...	De Carlo Cupé
158	Gerardo Palumbo .	Auto Unión 1000 S
159	Piazzi-Di Leo	De Carlo Cupé
160	Zunino-Knox	Renault R-8
161	José M. Berton ..	Renault 1093
162	Mario J. Manfredi .	Isard 700
163	Daniel Natalini ..	Renault Gordini
164	Joaquín Campana .	Auto Unión 1000 S
165	Domingo Vázquez .	NSU Prinz
166	Jorge N. Barreiro .	Renault 1093
167	"Lu-Be"	Renault 1093
168	Carlos N. Paterno .	De Carlo
169	Osvaldo Coria ...	Renault 1093
170	Carlos Moreno ...	De Carlo
171	Rodolfo Diego Hall	De Carlo Limous.
172	Oscar Marassa ...	Renault 1093
173	Edmundo Albornoz .	Renault Gordini
174	Eliseo Rodríguez .	Renault 1093
175	González-Polango .	NSU Prinz
176	Miguel Rueda	Renault 1093
177	Víctor Vilches	De Carlo Limous.
178	Jorge P. Arens ...	Isard 700
179	Pedro R. Sarri	Renault 1093
180	Guido Prandi	De Carlo Cupé
181	Omar Del Fabro ..	De Carlo Limous.
182	Rubens Samaratti .	Renault 1093
183	Jorge E. Serafini .	De Carlo Cupé
184	Thiery-Sopeña	Isard 700
185	Raúl Abraham	Fiat 1100
186	José N. Adamo ..	De Carlo Cupé
187	Jorge R. Dimotta .	Citroën 2 CV
188	Domingo Altilio ..	Renault 1093
189	Rodolfo D'Agnese .	Renault 1093
190	Biondo-Defaix	Renault 1093
191	"Chacho"	Renault 1093

Clase "B"

201	Carlos Reutemann .	Fiat 1500 Cupé
202	Alfonso Marín	Fiat 1500 "C"
203	R. Pedalobordo ...	Fiat 1500 Cupé
204	Carlos Pascualini .	Fiat 1500 Cupé
205	Héctor Mera	Alfa R. Giulia TI Super
206	Eduardo Boyadjián	Fiat 1500 "C"
207	Italo Maresio	Alfa R. Giulia TI Super
208	Miguel Galluzzi ..	Fiat 1500
209	Daniel Arnoldt ...	Fiat 1500 "C"
210	Oscar González ..	Renault R-8 Gordini
211	Roberto Pachelo ..	Fiat 1500 Cupé
212	Jorge Ahumada	Fiat 1500 Cupé
213	Francisco Mayorga	Fiat 1500 "C"
214	Fernando Geri ...	Fiat 1500 Cupé
215	Roberto Larghero .	Renault R-8 Gordini
216	Fernando Arana ..	Fiat 1500
217	Juan P. Concaro .	Fiat 1500 "C"
218	M. Estebanez	Fiat 1500 "C"
219	Rodolfo D'Apice ..	Fiat 1500 "C"
220	Carlo Facetti	Lancia Fulvia Cupé HF
221	Norberto Sanson ..	Fiat 1500 "C"
222	Angel Di Nezio ..	Fiat 1500
223	Jesús M. Trento ..	Fiat 1500
224	Ernesto Ranno ...	Fiat 1500 "C"
225	"Zombie"	Fiat 1500 "C"
226	Roque Namur	Fiat 1500 "C"
227	Luis Romero	Fiat 1500 Cupé
228	Jorge Scamuffo ...	Fiat 1500
229	"Chito"	Fiat 1500
230	E. Fernandino (h) .	Fiat 1500 "C"
231	"Tío Padrino"	Volkswagen 1500 "S"
232	Roberto Galluzzi ..	Fiat 1500 Cupé
233	Luis Bonich	Fiat 1500
234	"Yories"	Fiat 1500 Cupé
235	"Eddie"	Fiat 1500 Cupé
236	Carlos Benavídez .	Fiat 1500 Gran Clase
237	Néstor Perren	Fiat 1500 Cupé
238	Laureano Huerta ..	Fiat 1500 Gran Clase
239	Benito Calvo	Fiat 1500 Cupé
240	Wilfredo Francioni	Fiat 1500 "C"
241	Salvador García ..	Fiat 1500 "C"
242	Tito Mosquera	Fiat 1500 Gran Clase
243	Miguel Vizzotti ...	Fiat 1500 "C"
244	Narciso Mendoza ..	Fiat 1500 "C"
245	Eduardo Luther ...	Fiat 1500 "C"
246	Juan José Fontán .	Fiat 1500 Cupé
247	Héctor Fernández .	Fiat 1500 Gran Clase
248	Néstor N. Lago ..	Fiat 1500
249	Varela-Capaccio ..	Fiat 1500 "C"
250	Alberto Jobad	Fiat 1500 "C"
251	Carlos Diguero ...	Fiat 1500 "C"
252	José Pérez Pavón .	Fiat 1500 Gran Clase
253	Roberto de Britos .	Fiat 1500 Gran Clase
254	Carlos Costes	Fiat 1500 "C"
255	César Galimberti .	Fiat 1500 "C"
256	Héctor Costilla ...	Fiat 1500 Cupé
257	Juan C. Gómez ..	Fiat 1500 Gran Clase
258	Mario Vessuri	Fiat 1500 Cupé
259	Roberto Dotta	Fiat 1500
260	Alberto Crespo ...	Fiat 1500 Cupé
261	A. Saccomano	Fiat 1500
262	Jorge Azzinnari ..	Fiat 1500 Cupé
263	Jorge Borges	Fiat 1500 Gran Clase
264	Luis G. Curcio ...	Fiat 1500 Gran Clase
265	"Cacho"	Lancia Fulvia Cupé HF
266	Eduardo Dolera ..	Fiat 1500 "C"
267	Errecalde-Allende .	Fiat 1500 Gran Clase
268	Mercado - Dellegracie	Fiat 1500
269	Vicente Barth	Fiat 1500 Cupé
270	Juan M. Bordeu ..	Lancia Fulvia Cupé HF
271	Dante Caselli	Fiat 1500 Cupé
272	Carlos Francia	Fiat 1500 Cupé
273	"Los Vascos"	Fiat 1500 "C"
274	Jore Dambolena ..	Peugeot 403
275	Núñez-Tomaselli ..	Isard 1204 TS
276	"Los Pingüinos" ..	Peugeot 403
277	Alfredo Rusconi ..	Fiat 1500
278	Andrés Ferreño ..	Fiat 1500 Cupé
279	Neldo Varela	Fiat 1500 "C"
280	Víctor Pramori ..	Fiat 1500 Gran Clase
281	Roberto Lamela ..	Borgward Isabella
282	Borghi-Altamura ..	Fiat 1500 Gran Clase
283	Laureano Huerta ..	Fiat 1500 Cupé
284	Jorge Cacopardo ..	Fiat 1500 "C"
285	Jorge L. Volati ..	Fiat 1500 "C"
286	Roby-Hills	Alfa Romeo Giulietta
287	Raúl Salvatierra ..	Fiat 1500 "C"
288	Eduardo Maselli ..	Fiat 1500 "C"
289	"Lolyniko"	Fiat 1500 "C"
290	Virgilio H. Bruno .	Alfa R. Giulietta TI
291	Luis Schifano	Fiat 1500 Cupé
292	Jorge A. García ..	Fiat 1500 "C"
293	Héctor Oliveto	Alfa R. Giulietta TI
294	Carlos A. Alesina .	Fiat 1500 Cupé
295	Aníbal Lucchioni ..	Fiat 1500 "C"
296	Oscar G. Menéndez	Peugeot 403
297	Armando Poggi ...	Fiat 1500 Cupé
298	"Los Universitarios"	Fiat 1500 Cupé
299	Carlos Moretti ...	Fiat 1500 Cupé
300	Jorge Bodratto ...	Fiat 1500
301	Víctor J. Bonnet ..	Fiat 1500
302	Faustino Ostoni ..	Fiat 1500
303	"Goghi Lehmann" .	Volvo PB 544
304	Oscar R. Viola ..	Fiat 1500 Cupé
305	Adrián Aranarte ..	Fiat 1500
306	H. Martelletti	Fiat 1500
307	Angel L. Homar ..	Fiat 1500 Gran Clase
308	Ríos-Elverdín	Fiat 1500
309	Purriños-Lombardi	Peugeot 403
310	David L. García ..	Fiat 1500 "C"
311	Lorenzo Salani ..	Fiat 1500 Cupé
312	Santos L. Munlain .	Fiat 1500 Cupé
313	José M. Brienzo ..	Fiat 1500
314	Jorge E. Herrero .	Lancia Flavia
315	"Fico"	Fiat 1500 Cupé
316	Enrique José Díaz .	Fiat 1500 Gran Clase
317	Jorge Sosa Bilbao .	Fiat 1500 "C"
318	Adolfo Uzarralde ..	Fiat 1500
319	Jorge Bocci	Fiat 1500 "C"
320	Jorge Fossati	Fiat 1500 "C"
321	Hugo Rodríguez ..	Fiat 1500

Clase "C"

401	José Migliore	Peugeot 404
402	Osvaldo R. Juchet	Peugeot 404
403	Ricardo Bonanno .	Peugeot 404
404	Norberto Castañón .	Peugeot 404
405	Sebastián Zasada .	Porsche 911
406	E. Santamarina ...	Peugeot 404
407	Angel Terturro	Peugeot 404
408	Luis Nayen	Peugeot 404
409	Carlos A. Balbé ..	BMW 1800 T.I.
410	Luis A. Romanzo .	BMW 2000 C.S.
411	P. Ortiz Basualdo .	Peugeot 404
412	José Daporta	Peugeot 404
413	Osvaldo A. López .	Peugeot 404
414	"Eduardo Brucen" .	Volvo 122 "S"
415	Teófilo Bordeu	Peugeot 404
416	Fe. Domínguez ...	Peugeot 404
417	"El Gitano"	Peugeot 404
418	Marcelo Rondinoni .	Peugeot 404
419	Jorge D. Parvis ..	Peugeot 404
420	Jorge Schumacher .	Peugeot 404
421	Ruben A. Miotti ..	Peugeot 404
422	Carlos Lostaló ...	Peugeot 404
423	Carlos W. Luetig .	Peugeot 404
424	"Yanda"	Peugeot 404
425	César R. Grigioli .	Peugeot 404
426	Ricardo D. Villar .	Peugeot 404
427	Diego Luis Riera .	Peugeot 404
428	Domingo Suárez ..	Peugeot 404
429	"Grey Rock"	Peugeot 404
430	Edgardo Boschi ...	Peugeot 404
431	Osvaldo Viotti ...	Peugeot 404
432	Ricardo Gastaldi .	Peugeot 404
433	Nicasio Giribone .	Peugeot 404
434	Juan J. Blaquier ..	Peugeot 404
435	Selín Kesen	Peugeot 404
436	Raúl Manganiello .	Peugeot 404
437	"Quique Villar" ..	Peugeot 404
438	Jurgen Nathan ...	Peugeot 404
439	Aníbal S. Bosch ..	Peugeot 404
440	Eduardo Casé	Peugeot 404
441	Homero Luna	Peugeot 404
442	Jorge Peregrino ..	Peugeot 404
443	"Las Cosas"	Peugeot 404
444	Ricardo U. Zapata .	Peugeot 404
445	"Ecan"	Peugeot 404
446	Oscar Martínez ...	Peugeot 404
447	Mario Capelli	Peugeot 404
448	Hernán Dubourg ..	Peugeot 404
449	Ernesto M. Losada	Peugeot 404
450	José Argain	Peugeot 404
451	Arturo J. Sales ..	Peugeot 404
452	Jorge Sampayo ..	Peugeot 404
453	Francisco Torrubia .	Peugeot 404
454	Sandro Molinari ..	Peugeot 404
455	Ricardo Iturrieta ..	Peugeot 404
456	Galper-Cáceres ...	Peugeot 404
457	Rosbel Otegui	Peugeot 404
458	Rogelio S. Castaño	Peugeot 404
459	Américo Sbrilli ...	Peugeot 404
460	"Goffin"	Peugeot 404
461	Vicente Di Lorenzo	Peugeot 404
462	Mijich-Quarenta ..	Peugeot 404
463	José Ferra	Peugeot 404
464	Alfonso Vega	Peugeot 404
465	José Santamaría ..	Peugeot 404
466	Héctor Montoya ..	Peugeot 404
467	"El Mazorquero" ..	Peugeot 404
468	Gerardo Sessone .	Peugeot 404
469	Hernán M. Agote .	Peugeot 404
470	"Chiquito"	Peugeot 404
471	Raúl A. Culasso ..	Peugeot 404
472	Armando M. Angel	Peugeot 404
473	Ismael A. Pirez ..	Peugeot 404
474	Norberto S. Rud ..	Peugeot 404
475	Weissmann-Gallino	Peugeot 404

Clase "D"

501	"Larry"	Torino 380
502	Pedro Sancha	Chevrolet Super
503	Antonio Médici ...	Chevrolet Super
504	G. Von Wernich h.	Ford Falcon
505	"Pity Block"	Mercedes Benz 300
506	Federico Urruti ...	Torino 380
507	"Tati Galanti" ...	Barracuda
508	Humberto Maneglia	Torino 380
509	Gastón Perkins ..	Torino 380
510	Carlos Pairetti ...	Torino 380
511	"Pepe Zanotta" .	Fiat 2300
512	Alfredo Querol ...	Valiant III
513	César H. Malnatti .	Torino 380
514	Gerardo Soler ...	Mercedes Benz 220
515	"Yaguareté"	Ford Falcon
516	"Gacela"	Chevrolet Super
517	Pietronave-Bertoldi	Valiant III
518	Nasif Estéfano ...	Torino 380
519	Aldo Caldarella ...	Torino 380
520	Mario Tarducci ...	Torino 380
521	Daniel García	Chevrolet Super
522	Crispulo Villanueva	Torino 380
523	Rodolfo Rabanaque	Torino 380
524	Angel Nomdedeu .	Torino 380
525	Luis C. Castelli ...	Torino 380
526	Alfredo Peirano ..	Torino 380
527	Norberto A. Caputo	Torino 380
528	E. Rodríguez C. ..	Torino 380
529	Alberto E. Bruno .	Chevrolet Super
530	Miguel Scardigno .	Chevrolet Super
531	Juan A. Baudrix ..	Torino 380
532	Tulio Riva	Torino 380
533	Enrique Castagnola	Chevrolet Super
534	Atilio Busatto	Torino 380
535	Rodolfo Cavadini .	Chevrolet Super
536	Ricardo Belliti ...	Torino 380
537	Jorge Cupeiro	Torino 380
538	Héctor A. Floras .	Ford Falcon

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HOJA DE RUTA DEL GRAN PREMIO

4ª y 5ª Etapa

Como vinimos haciendo en los dos números anteriores, nos corresponde en esta oportunidad presentarles el trazado de la cuarta y quinta etapas del Gran Premio Internacional de Turismo. De esta forma finalizamos la publicación de las hojas de ruta de las cinco etapas que componen este Gran Premio. Esperamos que esta iniciativa, ya puesta al servicio de los lectores el año anterior, sea de utilidad especialmente para pilotos y acompañantes inscriptos en la carrera.

CUARTA ETAPA

CATAMARCA-ALTA GRACIA (596,0 Km)

Referencia	*DETALLE*
	A la salida, camino pavimentado con curvas y zig-zags amplios, pasando por la CHOCARITA y TRES PUENTES. Al enfrentar cartel Citroën, comienza camino sinuoso. 10 km después de bifurcación (tomar a la derecha) comienza camino sinuoso y de ripio. La primera curva al entrar al ripio es peligrosa. CUESTA DEL PORTEZUELO. Camino de cornisa con muchas curvas amplias. OJO: *Al llegar a la parte más alta el sol de frente en forma directa y molesta.* CUIDADO CON LOS ANIMALES SUELTOS.
138	200 metros más adelante, curva a la izquierda de 90º, y 200 metros después, curva derecha 90º. Continúa camino sinuoso.
117	En bifurcación continuar al frente por ruta 64. Comienza el asfalto después del indicador LAVALLE, hay cruce de vías y luego doblar a la derecha empalmando la ruta 157. Esta ruta se presenta asfaltada y sin banquinas.
1059	Zig-zag. *Levantar.* En seguida otro veloz al ver cartel FRIAS. Indicador del pueblo, hay curva a la izquierda, en seguida cruce de vías sin barrera y en desnivel. Luego curva derecha a la salida del pueblo comienza el ripio y 200 metros después doblar a la derecha. Camino ancho. SAN ANTONIO: se entra al pueblo con dos curvas. *Levantar.* A la salida del pueblo comienza el pavimento. Hay varios desvíos pero el día de la carrera estarán listos. Luego zig-zag cerrado. Primero derecha, luego izquierda. *Levantar.* EL RECREO (acceso). En bifurcación seguir al frente. LUCIO V. MANSILLA.
892	600 metros más adelante, lomo de burro.
891	200 metros más adelante, cruce de vías en desnivel. SAN JOSE DE LAS SALINAS. Al enfrentar iglesia, zig-zag. *Levantar.*
859	500 metros más adelante, fuerte lomo de burro.
855	500 metros más adelante, fuerte lomo de burro.
854	Al ver cartel QUILINO, 200 metros después curva izquierda 90º y en seguida a la derecha. Cruce de vías y más adelante curva izquierda en 90º. Poco después se entra en camino pavimentado. Se entra en DEAN FUNES.
826	500 metros más adelante y antes de entrar al pueblo se dobla a la derecha por camino de tierra. En este camino hay varios desvíos de Vialidad en los que pasa un solo auto. Al ver cartel TALAGASTO hay curva izquierda y luego zig-zag derecha e izquierda. *Levantar.* CRUZ DEL EJE. Si se cruza por el pueblo, OJO: varias curvas de 90º. A poco de entrar en pavimento, cruce de vías sin barrera. CAPILLA DEL MONTE: Poco después del indicador, curva a la derecha. Luego de indicador, camino sinuoso, curva izquierda peligrosa. *Levantar.* LA FALDA: Casi 1.000 metros después del indicador, cruce de vías con barreras doblando a la izquierda y en seguida a la derecha. *Levantar.* Continúa camino sinuoso y pavimentado. COSQUIN: Poco después, cruce de vías. VILLA CARLOS PAZ: En bifurcación, frente al reloj tomar a la izquierda y luego a la derecha por camino de tierra en mal estado. ALTA GRACIA (Final cuarta etapa).

QUINTA ETAPA

ALTA GRACIA-JUNIN (706,0 Km)

Referencia	*DETALLE*
	La salida se presenta con buen asfalto.
798	Más adelante zig-zag. *Levantar.*
794	Zig-zag.
793	Curva derecha y en seguida otra más cerrada. Poco después zig-zag con puente angosto. Camino sinuoso.
762	Zig-zag peligroso. Derecha e izquierda. En ambas bifurcaciones tomar siempre a la derecha.
727	Después del cartel "Evite Encandilar", curva a la derecha de 90º y en seguida curva a la izquierda. Después de ACA Villa del Dique comienza camino sinuoso. EMBALSE. En bifurcación tomar a la izquierda. Luego de unos kilómetros, bifurcación; tomar a la derecha. RIO TERCERO. En estación ESSO doblar a la derecha en diagonal y 200 metros después a la izquierda. Poco después de cruzar las vías se dobla a la izquierda en boulevard de tierra. Al finalizar la misma se toma a la derecha (ruta 6). HERNANDO. En bifurcación, a la derecha. Luego fuerte desnivel en paso a nivel. LUCA. Curva a la izquierda con buena banquina. VILLA MARIA. En seguida se entra a la tierra con cruce de vías sin barreras. BALLESTEROS.
510	1.000 metros después, curva izquierda.
503	500 metros después, curva izquierda. *Levantar.* BELL VILLE. Precaución en el cruce.
447	MARCOS JUAREZ. Precaución, hay varias curvas en 90º y luego se empalma con la ruta en muy buen estado. A la salida, luego de puente de hierro, curva a la izquierda sin banquinas. CAMILO ALDAO. Precaución en el cruce. En bifurcación tomar a la derecha. CORRAL DE BUSTOS. Unos 8 kilómetros después, doblar a la izquierda y luego, al enfrentar ruta 8, nuevamente a la izquierda. VENADO TUERTO. A la salida de la ciudad hay dos cruces de vías.
351	500 metros, curva a la izquierda con poca banquina.
346	1.000 metros, cruce de vías sin barreras.
334	1.000 metros más adelante, curva veloz a la izquierda.
321	500 metros más adelante zig-zag, primero a la izquierda.
305	1.000 metros después, zig-zag.
287	700 metros después, curva veloz a la izquierda.
284	500 metros después, curva veloz a la derecha. COLON. Al enfrentar indicador de rutas, unos 10 km de Colón, doblar a la derecha por ruta 31. En bifurcación, doblar a la derecha por ruta 188.
144	500 metros después, curva a la izquierda, y poco después a la derecha. En seguida zig-zag veloz.
149	500 metros después, curva a la derecha con buena banquina. JUNIN (Llegada).

es prudente cambiar las bujías cada 16.000 Km...

aunque sean Champion



Porque es la manera segura de disfrutar siempre de la verdadera potencia del motor, y de no acelerar su desgaste. Después de ese kilometraje, las bujías no queman todo el combustible, produciendo acumulaciones perjudiciales dentro del motor.
Cambiando el juego completo de bujías cada 16.000 kilómetros, Ud. obtiene además:

- **máximo kilometraje por litro: mayor economía.**
- **arranque inmediato.**
- **aceleración más rápida.**
- **segura protección del motor.**

Y para que sus bujías rindan todo lo que Ud. y su motor esperan durante esos 16.000 km... deben ser Champion. Al cambiar, siga con

bujías

CHAMPION

MUNDIALMENTE PREFERIDAS EN AIRE, MAR Y TIERRA.

CINERAMA®
Le ofrece la emoción que experimentan algunos de los pilotos más famosos del mundo en la película
Grand Prix
Una presentación M-G-M

CUANDO LAS RUEDAS DIRIGEN

Secreto a voces de la dirección. Cómo y por qué de su geometría. Radiografía de los sistemas de potencia

Por ENRIQUE ROBERTO CARMONA

Esta vez orientamos nuestra plática a la discusión y análisis de los fundamentos relacionados con el sistema de dirección y las características de manejo del automóvil.

La dirección permite al conductor dirigir las ruedas delanteras del vehículo para realizar una maniobra controlada. A su vez las características de manejo dependen de factores provenientes del sistema de dirección, de las suspensiones y de los neumáticos utilizados. Hoy nos ocuparemos solamente de lo relacionado con la dirección.

Comenzaremos con la descripción de los elementos componentes de los sistemas utilizados en la mayoría de los automóviles. *A posteriori* analizaremos la geometría de la dirección, contemplando a la vez otros factores vinculados con el tema.

ELEMENTOS COMPONENTES

Primeramente veamos un clásico sistema dotado de una caja de dirección a engranajes compuesta por un par de tornillos sinfín y corona. Al girar el volante resulta accionado el referido tornillo sinfín a través de la columna de dirección. A la salida de la caja se halla un brazo Pitman, que se mueve hacia atrás y adelante según se gire el volante en un sentido u otro. Conectada al extremo del brazo Pitman se encuentra una barra, que transmite a ambas ruedas el movimiento impuesto desde el volante, a través de otras tantas barras conectadas a ella. La articulación entre las distintas barras se hace por juntas esféricas, y el sistema tiene incorporado algunos elementos de regulación.

CAJA SIN FIN Y CORONA: La somera descripción precedente obedece a nuestra intención de dedicarnos en cambio un poco más a la referida caja de dirección compuesta por un par cinemático de tornillo sinfín y corona. El uso generalizado de este tipo de engranajes en los sistemas de dirección de la mayoría de los automóviles, obedece al hecho de que dicho par puede actuar como reductor y a la vez como regulador del retorno de la dirección.

Como reductor determina la *relación de dirección* del sistema (explicada más adelante), que puede ser seleccionada previamente al diseñarse los engranajes. Por otra parte, actuando como *regulador del retorno* de la dirección, el par permite que las ruedas vuelvan a su posición inicial —luego de haber sido dirigidas describiendo una curva— con mayor o menor rapidez, al "soltar" el volante. Esa cantidad de retorno puede ser establecida también previamente gracias al grado de irreversibilidad que caracteriza a los pares cinemáticos compuestos por sinfín y corona. En efecto, tanto puede elegirse un par irreversible como uno relativamente reversible —es decir, sin y con retorno en nuestro caso— según sea el ángulo del diente de los engranajes que se escoja al diseñarlos. A menor ángulo, mayor irreversibilidad. Aclaremos que el referido retorno es producido por la tendencia a autoalinearse de las ruedas direccionales, motivada —como se verá— por el Avance de Perno. La caja de dirección compuesta por tornillo sinfín y corona sólo actúa como regulador de ese retorno.

BOLILLAS RECIRCULANTES: Una variante del sistema que hemos visto es el llamado "de bolillas recirculantes". Básicamente se trata del mismo par de engranajes descripto, sólo que en este caso se ha interpuesto una tuerca entre el sinfín y la corona, la que ahora ha pasado a ser un piñón. Esa tuerca rodea al tornillo y está roscada internamente con el mismo paso y perfil de diente del sinfín, siendo el espacio existente entre ambos llenado con bolillas de acero. A su vez, la tuerca está engranada externamente con lo que antes era la corona, formando así un sistema parcial de piñón y cremallera.

Las bolillas circulan cuando se gira el volante, constituyendo un sistema libre de fricción, y cuando han llegado a un extremo de la rosca de la tuerca son puestas en recirculación mediante ranuras que las conducen al otro extremo, para reiniciar el ciclo.

DIRECCION DE POTENCIA: Generalmente ligadas al sistema que acabamos de ver, particularmente en los automóviles norteamericanos, se hallan las denominadas *direcciones de potencia*, las que hacen uso de la presión aportada al mecanismo por un sistema hidráulico con el fin de disminuir el esfuerzo requerido en el volante.

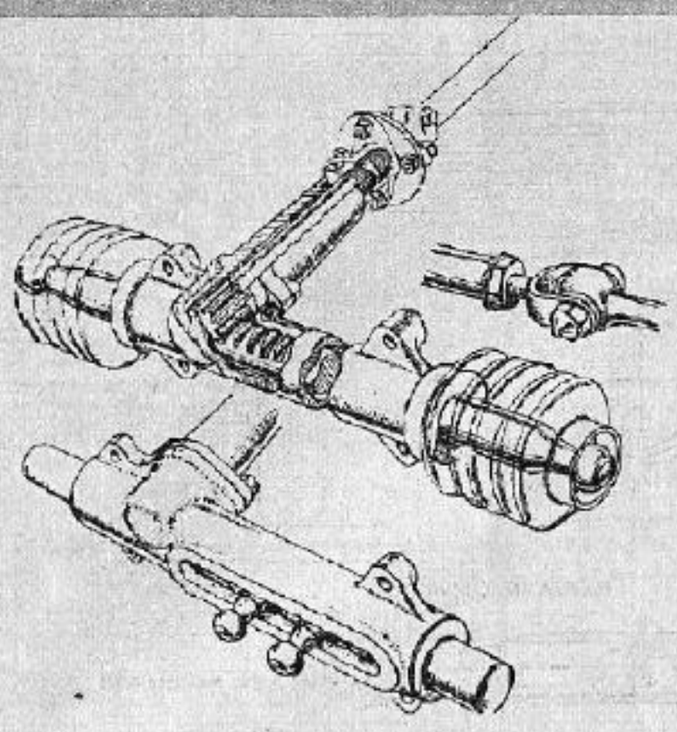
Los sistemas de dirección asistidos por potencia facilitan la maniobra al estacionar el vehículo en espacios confinados, pero generalmente son diseñados de modo que no actúan cuando la trayectoria es recta, permitiendo así que el conductor conserve cierta sensibilidad en el volante.

Las direcciones asistidas por potencia nacieron en los automóviles norteamericanos como consecuencia de su gran peso —por lo general desfavorablemente repartido sobre el tren delantero— y de sus sistemas de dirección generalmente pobres. Algunos automóviles llegaron a tener direcciones tan asistidas, que toda sensibilidad era completamente perdida en el volante, dando al conductor la sensación de tener una anguila o un calamar entre sus manos.

La potencia puede ser aplicada al mecanismo de la dirección mediante dos métodos. En el primer caso, recurriendo a un cilindro hidráulico montado externamente, cuyo pistón es conectado a las barras del sistema de dirección. En el segundo, también por medio de un cilindro hidráulico, pero incorporado en la propia caja de dirección. En cada uno de los casos la energía es provista por un líquido hidráulico presurizado por bomba que es accionada por el motor del vehículo.

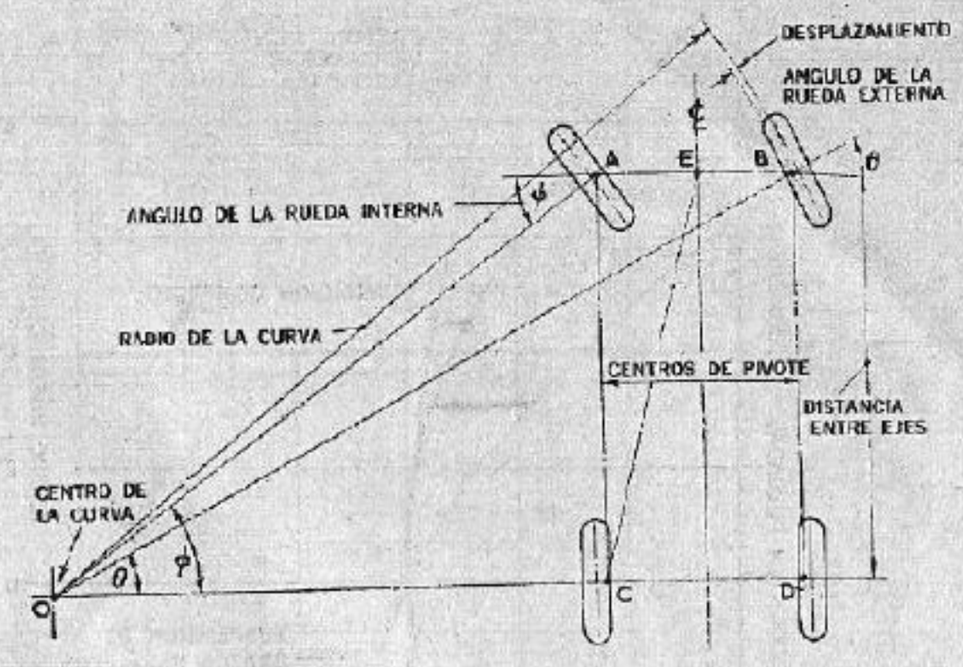
El líquido enviado a presión por la bomba es conducido a una u otra cara del pistón, a través de válvulas que son accionadas por el movimiento del volante, según se lo gire en uno u otro sentido. Generalmente a un mayor ángulo de giro en el volante corresponde una mayor sección de paso en la válvula, lo que da lugar a una mayor presión en el interior del cilindro, con la consecuente mayor acción sobre el mecanismo de dirección. Una característica de las direcciones de potencia es

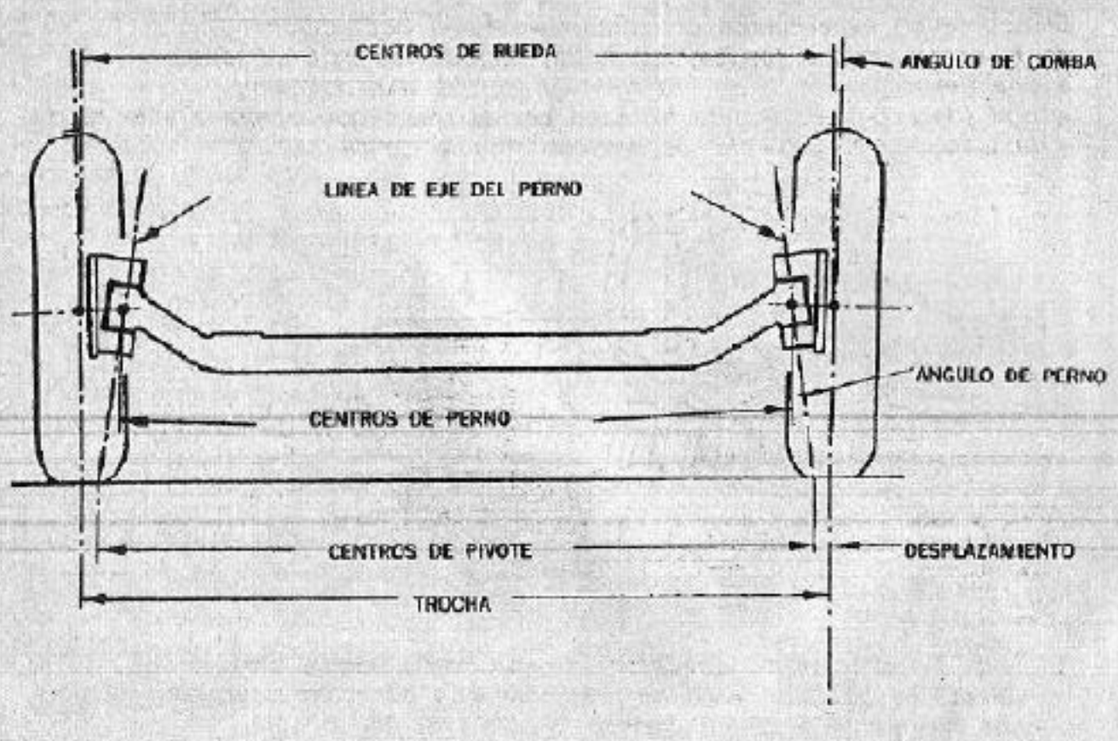
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



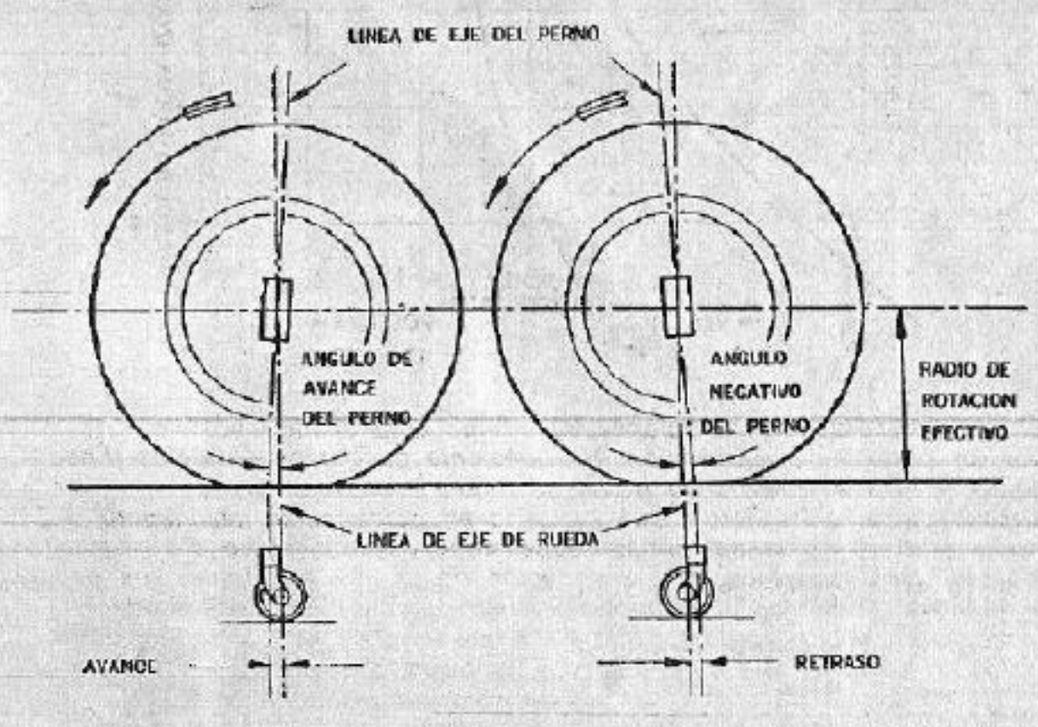
(FIG. Nº 1)
Caja de dirección con piñón y cremallera, cada día más utilizada tanto en automóviles de competición y sport como en los convencionales de serie modernos.

(FIG. Nº 2)
El esquema indica la diferencia de ángulos existente entre la rueda interna y la externa, cuando el vehículo describe una curva, dado que la primera debe recorrer un arco de radio menor que el correspondiente a la segunda.





(FIG. Nº 3)
Eje rígido delantero esquematizado con acotaciones de los principales factores que intervienen en su geometría, en un plano transversal. Esa geometría es también válida para los sistemas de suspensión independientes.



(FIG. Nº 4)
El ángulo formado entre la línea de eje del perno y la vertical, se denomina "avance de perno". Cuando ese ángulo resulta positivo (izquierda), la rueda resulta guiada y tiende a autoalinearse en trayectoria recta, generando el llamado retorno de la dirección.

que el sistema hidráulico las hace irreversibles, al absorber cualquier acción proveniente del camino, impidiendo que llegue al volante.

CAJA DE PIÑON Y CREMALLERA (Figura Nº 1): Las cajas de dirección a tornillo sinfín y corona descriptas van siendo reemplazadas cada vez más por otros sistemas de piñón y cremallera. De ese modo vemos cómo la mayoría de los automóviles europeos, así como la totalidad de los de competición y sport, las utilizan actualmente. La cremallera se dispone transversalmente, actuando a la vez como una de las tres barras que conectan a ambas ruedas, en este sistema. Así el piñón que la acciona queda ubicado en el sentido longitudinal del vehículo, y es conectado al volante mediante la columna de dirección.

Piñón y cremallera van encerrados en una carcaza y aquélla se vincula con las otras barras mediante articulaciones que pueden estar indistintamente en sus extremos o en su punto medio. Las razones principales por las que este sistema ha desplazado a su antecesor son: mayor sencillez constructiva, menor número de elementos requeridos, menor peso y facilidad de ubicación dadas sus reducidas dimensiones. Otra de las características más estimadas para su uso en automóviles de competición y sport es la de que este sistema transmite íntegramente al volante el retorno de dirección.

RELACION DE DIRECCION

Tanto una como otra de las cajas de dirección de piñón y cremallera o de sinfín y corona que hemos visto, actúan como reductores estableciendo en el sistema una determinada *relación de dirección*. Esta relación es la existente entre la rotación ejercida en el volante y el correspondiente movimiento resultante en las ruedas direccionales.

En la elección de una determinada relación se tienen en cuenta principalmente el peso que actúa sobre las ruedas direccionales y el grado de rapidez deseado en la dirección. Así las relaciones pueden resultar variando desde 10 a 1 hasta 20 a 1 en automóviles de competición y sport, o ser tan altas como desde 20 a 1 hasta 30 a 1 para automóviles convencionales de serie. Las altas relaciones de estos últimos obedecen a la necesidad de disminuir el esfuerzo requerido para girar el volante durante la maniobra de estacionamiento o en espacios estrechos, dado el mayor peso generalmente hallado sobre su tren delantero. En estos vehículos el volante puede llegar a girar 5 a 6 vueltas de tope a tope.

En los automóviles deportivos, dado su menor peso y su mejor distribución por eje, se utilizan relaciones más bajas, que se traducen en una dirección muy directa y de rápida respuesta. En estos casos el volante gira solamente de 2,5 a 3 vueltas de tope a tope.

GEOMETRIA DE LA DIRECCION

Entramos aquí en la parte del tema que estimamos será de mayor interés tanto para el aficionado común que sólo quiere saber el por qué de las cosas, como así para el entusiasta delirante que va más adelante y se halla dispuesto a diseñar y construir un eficiente sistema de dirección. Si se siguieran los lineamientos aquí establecidos sugerimos que, una vez hecha la construcción, recurran por las dudas a un mono amestrado como piloto de pruebas.

Dijimos previamente que el conductor controla la acción de dirigir las ruedas a través de una trayectoria determinada. Veamos simplificadamente qué ocurre cuando el conductor gira el volante para que el vehículo recorra una curva. Cuando el vehículo la está recorriendo, es necesario que la rueda interna sea girada un ángulo mayor que el correspondiente a la rueda externa. O sea, cuando el vehículo se halla recorriendo una trayectoria recta las ruedas se encuentran virtualmente paralelas, pero cuando recorren una curva deben abandonar ese paralelismo porque la rueda interna debe recorrer un arco de radio menor que el correspondiente a la rueda externa. De no poderse alcanzar esta situación, la dirección sería totalmente imprecisa y habría resbalamiento de los neumáticos.

En el siglo pasado, Ackerman patentó su luego famoso principio que habría de ser adaptado universalmente, a pesar de ser en la realidad una solución de compromiso. Según ese principio, los *brazos de dirección* se inclinan ligeramente hacia adentro, para conseguir que las ruedas se aparten progresivamente del paralelismo, cuando recorren una curva. Se denominan *brazos de dirección* los que estando dispuestos casi longitudinalmente en cada rueda, vinculan a la punta de eje con la barra que proviene de la caja de dirección. Una vez inclinados según Ackerman, las proyecciones de esos brazos se deben intersectar sobre la proyección del eje trasero del vehículo, en una curva cuyo radio pasaría a ser el de Ackerman. (Fig. Nº 2.)

CENTRO DE CONTACTO: Se denomina así al punto que se considera en contacto permanente con el piso. En condiciones estáticas puede ser determinado por la intersección del eje vertical de la rueda con el piso. Es el centro del *Area de Contacto* de la cubierta con el piso.

TROCHA: Distancia existente entre los *Centros de Contacto* de cada rueda. La trocha del eje delantero de un vehículo puede ser distinta de la correspondiente al eje trasero. Algunos sistemas de suspensión ocasionan variaciones de trocha durante sus movimientos.

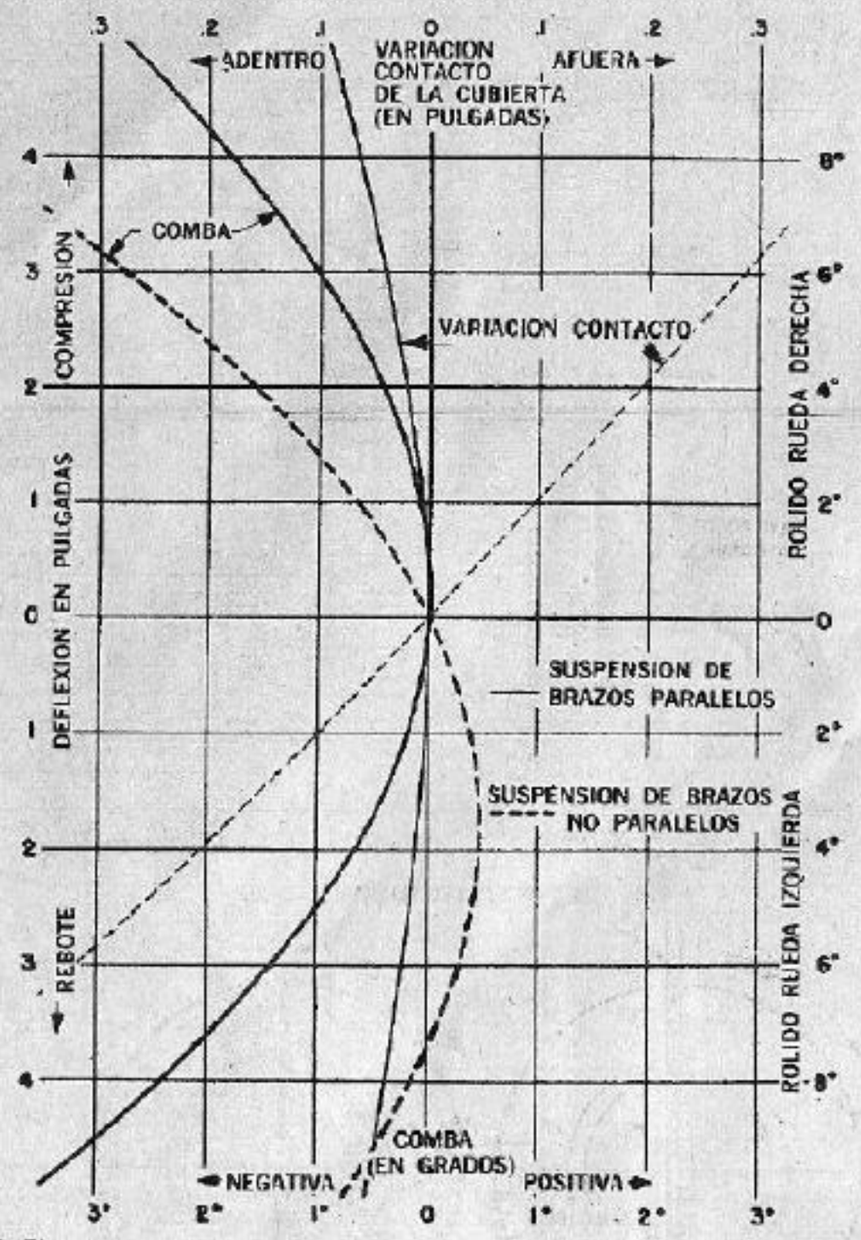
ANGULO DE PERNO (Fig. Nº 3): *Perno de punta de eje* es el pivote alrededor del cual son giradas u orientadas las ruedas direccionales. El ángulo que forma con la vertical es llamado *Angulo de Perno*, medido en el mismo plano transversal que contiene al eje delantero del vehículo.

La intersección de la línea de eje de dicho perno con la línea de eje horizontal de la rueda constituye un punto llamado *Centro de Perno*. Es alrededor de este punto que son giradas las ruedas, y si aquellos que están construyendo su aparato fatídico lo toman como centro, trazando un arco hallarán el espacio requerido por la rueda para el movimiento de tope a tope de dirección.

Si se proyecta la línea de eje del perno hasta encontrar el piso, el punto de intersección determinará el denominado *Centro de Pivote*. Observando detenidamente la ilustración se comprenderá que es alrededor de dichos centros donde la dirección es realmente efectiva.

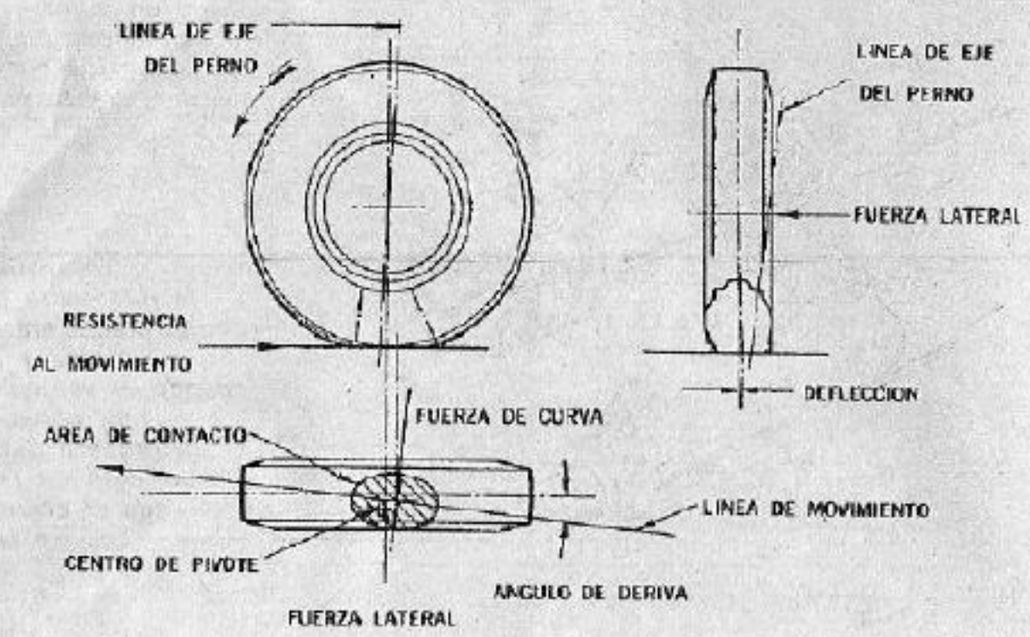
La distancia entre el *Centro de Pivote* y el *Centro de Contacto* es llamada *Desplazamiento*. El desplazamiento determina el valor del *momento* de la reacción del piso, alrededor del perno de punta de eje (recordemos que *momento* es el producto de fuerza por distancia; para una fuerza constante,

→



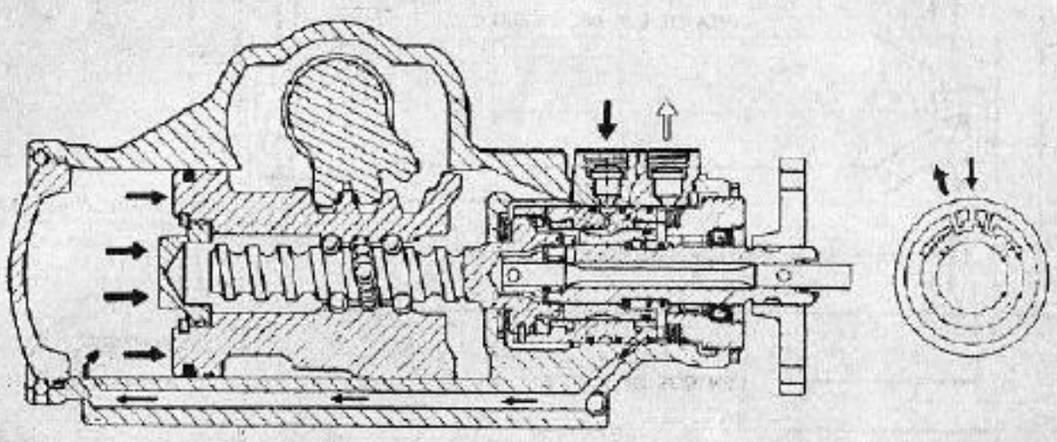
(FIG. Nº 5)

El gráfico indica las variaciones de comba ocasionadas por un sistema de suspensión independiente de brazos paralelos (línea llena), y otro de brazos no paralelos (línea punteada). En el eje vertical a la izquierda está indicado en pulgadas el movimiento hacia arriba y abajo de ambas suspensiones. Abajo, sobre el eje horizontal podemos leer la variación de comba resultante, sea positiva o negativa. Tomemos el otro par de ejes. El rolido de cada rueda indicado en el eje vertical de la derecha, significa la inclinación que puede ir tomando una u otra rueda. En correspondencia, el eje horizontal de arriba nos indica cómo va variando el apoyo de la cubierta sobre el piso, cuando aumenta la inclinación de la rueda izquierda o de la derecha.



(FIG. Nº 6)

El neumático experimenta una deflexión radial por acción de la carga vertical (arriba, izquierda). Si además está sometido a una fuerza lateral, a su vez también sufrirá una deflexión lateral (derecha). El ángulo formado por el plano que contiene a la rueda y la Línea de Movimiento, es llamado Angulo de Deriva.



(FIG. Nº 8)

Caja de un sistema de dirección llamada "de potencia". Al girar el volante se habilitan válvulas (derecha) que permiten el ingreso de un líquido hidráulico a presión, a una u otra cara del pistón (flechas). En este caso se trata de una caja de dirección con bolillas recirculantes.

aumentando la distancia se incrementa el *momento*, en este caso, la reacción del piso).

Si el *desplazamiento* es cero, la dirección del vehículo tiende a ser más pesada en marcha lenta o cuando está detenido. Veamos por qué: al girar el volante, la única forma de que la rueda sea orientada en un cierto ángulo, es por frotamiento del neumático sobre el piso (imagínese estar apagando un fósforo con el zapato). Es para evitar ese frotamiento que en el proyecto de un sistema de dirección se determina cierto *desplazamiento* (ver Fig. 4); de ese modo cuando orientamos la rueda cierto ángulo, ésta gira o "camina" sobre el piso, describiendo un pequeño arco alrededor del *Centro de Pivote*, pero sin frotar.

En la práctica se acostumbra establecer un *desplazamiento* que puede oscilar alrededor del 10 al 25 % del ancho de la banda de rodamiento de la cubierta. De ese modo se consigue establecer un *momento* positivo (según las agujas del reloj) de la resistencia del piso, con respecto al *Centro de Pivote*. Además se procede así con el fin de lograr que la rueda "camine" —sin frotamiento, como vimos— cuando se acciona la dirección.

Un último parrafito respecto al *Angulo de Perno*. ¿Cuál es la razón de la existencia de ese ángulo, y por qué la inclinación es hacia adentro? Se lo determina así con el fin de conseguir un *desplazamiento* como el que hemos referido y a la vez lograr espacio destinado a frenos, rodamientos, retenes, etcétera. Como es sabido, en los automóviles modernos los referidos pernos de punta de eje han sido reemplazados por juntas esféricas, que vinculan la punta de eje con las parrillas de suspensión. No obstante, el criterio geométrico precedente sigue siendo válido.

AVANCE DE PERNO (Fig. Nº 4): íntimamente asociado al *Angulo de Perno* que acabamos de ver, está el *Angulo de Avance del Perno*, medido ahora longitudinalmente. Ambos ángulos tienen fundamental importancia en el comportamiento del sistema de dirección.

El *Angulo de Avance* lo forman en el plano longitudinal, la línea de eje del perno con la vertical. En la mayoría de los casos la proyección de la línea de eje del perno intersecta al piso en un punto que se halla adelante del *Centro de Contacto*. O sea, entonces, que el *Centro de Pivote* se halla delante del *Centro de Contacto*, para que exista estabilidad direccional.

Para entender mejor lo precedente, recordemos *altri tempi* de purretes cuando corríamos detrás de una llanta de bici o triciclo, a la que empujábamos con una vara o alambre. Siempre disponíamos el alambre de manera que "tirara" a la llanta; es decir, intuitivamente poníamos el *Centro de Pivote* delante de donde la llanta tocaba el piso, o sea delante del *Centro de Contacto*.

El *Angulo de Avance* puede llegar a oscilar de 1 a 7 grados y da al vehículo una tendencia a autoalinearse en una trayectoria recta. Es decir, lo que al principio denominamos *Retorno de la Dirección*. O sea que variando el *Angulo de Avance* podemos conseguir el grado de retorno deseado. En TC hemos conocido algunos preparadores que ya han llegado o pasado los 11 grados de *Avance de Perno*, tratando de mejorar la conducta del hirsuto aparato. En una oportunidad ese criterio le significó a Jorge Cupeiro un lindo hematoma en un dedo, causado por un rayo del volante en su enloquecido retorno. Claro que en aquel caso la solución buscada no estaba en aumentar el *Avance de Perno*, sino simplemente en colocar una inocente barra Panhard en el puente trasero. No obstante, a pesar del mentado modernismo adjudicado al Chevitú, nunca llegó a tenerla.

El *Avance de Perno* es el único factor dentro de la geometría de la dirección que asegura la tendencia de las ruedas a mantenerse autoalineadas. No obstante lo que señaláramos respecto al *Angulo de Avance* positivo, en algunos casos debido a fenómenos de comportamiento en curva del vehículo, etcétera, se ha determinado usar un ángulo negativo.

ANGULO DE COMBA (Fig. Nº 3): Se denomina así al ángulo que forman el plano que contiene a la rueda con el vertical. Si la rueda está inclinada hacia adentro se dice que la *Comba* es positiva. Hacia afuera, negativa. Cuando está en la vertical, no tiene *Comba* o es neutral.

En un vehículo dotado de eje rígido la *Comba* no es afectada por el rolido de la carrocería, pero sí lo es en la mayoría de los otros con los restantes sistemas de suspensión. Por ejemplo en un sistema independiente de brazos paralelos se experimentan variaciones de *Comba* que difieren notoriamente de las observadas en sistemas cuyos brazos no son paralelos. (Ver Fig. Nº 6.)

EMPUJE DE COMBA: Cuando un neumático tiene un determinado *Angulo de Comba* genera una fuerza lateral llamada *Empuje de Comba*. Esta fuerza es independiente de la *Fuerza de Curva* o de deriva (que veremos luego), y depende de la carga que actúa sobre el neumático y del *Angulo de Comba*. Tomando como ejemplo el caso de una motocicleta que se halla recorriendo una curva, se comprenderá cómo aumenta el *Empuje de Comba* a medida que se inclina el vehículo, es decir, cuando va aumentando el *Angulo de Comba*. La fuerza del *Empuje de Comba* está dirigida hacia el centro de la curva, hacia el cual se inclina el neumático de la moto.

FUERZA DE CURVA O DE DERIVA (Fig. Nº 6): Como la cubierta es un medio elástico existente entre el piso y la rueda, sufre una deflexión radial (causada por la carga vertical), y otra deflexión lateral si está sometida a una fuerza también lateral. La Fig. Nº 6 ilustra un neumático en tales condiciones. Puede observarse que el *Centro del Area de Contacto* ya no está sobre la vertical que pasa por el eje de la rueda, y que además la dirección de la *Línea de Movimiento* no está alineada con el plano que contiene a la rueda. La distorsión de la cubierta produce una fuerza, aquí llamada *Fuerza de Curva o de Deriva*.

Siempre observando la misma figura Nº 6 se verá que el plano que contiene a la rueda forma con la *Línea de Movimiento* un ángulo llamado de *Deriva*. Este ángulo es proporcional a la fuerza lateral que lo originó. A su vez la *Fuerza de Curva* o de deriva es generada por el *Angulo de Deriva* y es la que hace doblar al vehículo. El *Angulo de Deriva* lo impone el conductor cuando gira el volante y orienta a las ruedas delanteras un determinado ángulo respecto de la referida *Línea de Movimiento*, o dirección de marcha del vehículo. Señalamos que estos aspectos que acabamos de analizar, están estrechamente vinculados con el tipo de neumáticos utilizados.

CONVERGENCIA: Ya sea por acción del *momento* de la resistencia del piso, que vimos anteriormente, o por efecto del *Angulo de Comba* u otros factores, las ruedas delanteras tienden a separarse cuando el vehículo avanza. Para anular esa tendencia es que se las hace converger a un punto lo suficientemente alejado del vehículo, evitando un paralelismo longitudinal.

En la práctica la *Convergencia* se logra estableciendo una diferencia —que puede ser de alrededor de 1/8 de pulgada—, cuando se mide la distancia que separa a las ruedas detrás y delante del eje delantero del vehículo respectivamente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COSAS CORSAS

MENDITEGUY, PRESIDENTE DE LA ACTC

El martes pasado en la sede de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera (ACTC), en la calle Bogotá de esta Capital, se llevó a cabo la votación para elegir la nueva comisión directiva de la entidad que reúne a los pilotos.

Como ya anunciamos en ediciones anteriores, la lista de los corredores estaba encabezada por Carlos Alberto Menditeguy, secundado en la vicepresidencia por Juan Manuel Bordeu. El voto oral de los 100 socios presentes dio el apoyo unánime a la nueva lista, que por otra parte fue la única que se presentó. Esta comisión, entre los puntos más importantes promueve la existencia de un peso mínimo de 1.275 kilos y que los automóviles tengan como base (o sea el casco) partes de autos de serie de producción nacional con la posibilidad de reformar trompa y cola solamente.

CAMPEONATO ARGENTINO DE LA CLASE TURISMO

Restando para su finalización solamente disputarse el Gran Premio y las carreras de 25 de Mayo y Mar y Sierras, este es el estado en que se encuentra el campeonato.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO ANEXO "J"

CLASE "A" (hasta 700 cm³)

Pos.	Conductor	Ptos.
1º	Scaramella	55
2º	Gallo	18
2º	Toraño	18
4º	Verdini	14
5º	Bomancini	12
5º	Villaverde	12
7º	Becce	10,5
8º	Pardo	10
9º	Craotzman	9,5
10º	"Espartaco"	7
10º	Estebanez	7
12º	"Cisco"	6
13º	Ferrea	5
14º	Catalano	3
14º	"Klaer"	3
14º	Crespo	3
14º	Alberdi	3
14º	Rebord	3
19º	"Perry Mason"	1,5
20º	"El Capitán"	1
20º	Grossi	1
20º	Petrabisi	1
20º	Ventura	1
24º	Vives	0,5

CLASE "B" (de 701 a 850 cm³)

Pos.	Conductor	Ptos.
1º	Parisi	59,5
2º	Ruesch	46
3º	Bonamici	37
4º	Monguzzi	23
5º	Prono	11,5
6º	Manzano	8
7º	Fumuso	7
7º	Depego	7
9º	Del Coro	6
9º	Montero	6
9º	"Eppsilon"	6
9º	Santacoloma	6
9º	Tosco	6
9º	Freites	6
9º	"Kabuki"	6
16º	Antelo	4
17º	Lizzi	3
17º	Pulenta	3
17º	Sáenz	3
20º	Poggio Rinaldi	2
20º	Albizu	2
20º	Victoria	2
20º	Roggero	2
20º	Colavino	2
25º	Durán	1
25º	Fantagussi	1
25º	Serrano	1
25º	Gordo	1
25º	Peña	1
25º	Macari	1
31º	Mallea	0,5
31º	Localelli	0,5

CLASE "C" (de 851 a 1150 cm³)

Pos.	Conductor	Ptos.
1º	Visintini	18
2º	Gastion	12
2º	Cosella	12
4º	"Transfer"	9
5º	De Filippo	6
5º	Quahelle	6
5º	Molina	6
8º	Carricart	4
9º	Novillo	3
10º	Gini	1
10º	Torres	1
12º	Mendia	0,5

CLASE "E" (de 1151 a 1600 cm³)

Pos.	Conductor	Ptos.
1º	Reutemann	63,5
2º	Franco	27,5
3º	Carranza	21
4º	Maresio	18
5º	Marin	14
6º	Pachelo	10
7º	Arnoldt	9
7º	Rodriguez Canedo	9
9º	Pedelaborde	7
9º	Kahan	7
11º	Maneglia	6
11º	Riva	6
11º	"Pepe Zaneda"	6
11º	Palmieri	6
11º	Di Nezio	6
11º	Geri	6
17º	Arana	5
17º	Ahumada	5
17º	Brea	5
20º	Castelli	4
20º	Najurieta	4
20º	Treachi	4
23º	Romero	3,5
23º	Estebanez	3,5
25º	Sanson	3
25º	Romero	3
25º	Yanello	3
25º	Linares	3
25º	Moler	3
25º	Bravo	3
31º	Boyadjian	2
32º	"Zombie"	1
32º	Pascualini	1
32º	Alberini	1
32º	García	1
32º	García Giribone	1
32º	Ragno	1
32º	Colmigno	1
39º	Santoro	0,5
39º	Fernández	0,5
39º	Pomodoro	0,5
39º	Scamuffo	0,5
39º	Mórtola	0,5
39º	Fernández	0,5
39º	Doria	0,5

CLASE "F" (de 1601 cm³ en adelante)

Pos.	Conductor	Ptos.
1º	"Larry"	21,5
2º	Santamarina	18
3º	Migliore	17,5
4º	Castellon	17
5º	Turturro	13
5º	Juchet	13
7º	Médici	12
8º	Ortiz Basualdo	9
8º	Cao López	9
10º	Boubee	7
10º	Nayen	7
12º	Otamendi	6
12º	Alvarenga	6
14º	Sancha	4
15º	Daporta	3
15º	Blanco	3
15º	Palau	3
15º	Carauni	3
19º	Caldara	2,5
20º	Callejón	2
20º	Riffel	2
20º	López	2
23º	Olguin	1
23º	Spatoco	1
23º	Gandini	1
23º	von Wernich	1
23º	"O Falcon"	1
23º	Belforti	1
23º	Estévez	1
30º	"Calguen"	0,5
30º	Somma	0,5
30º	Romano	0,5

CLASIFICACION GENERAL

TODOS "GANARON" CON RAMCO!

PETERSEN



Haga como los campeones, cuando desean más potencia para conseguir elevados promedios, recurren a los...

AROS PARA PISTON

RAMCO

"PARA DARLE UNA MANITO"

Ud. que es entendido en motores también ganará! Los Aros para Pistón Ramco, positivamente otorgan más potencia con más economía y su calidad está respaldada por una experiencia mundial.

Distribuidores exclusivos:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

M.A. F-1 ALMEIDA EN BUSCA DEL TITULO

El Campeonato está por finiquitar. Resta disputar un par de competencias que impulsarán al flamante campeón al tope del podio de los mejores del GT.

Tanto Omar Almeida como Ramón Requejo, tienen los 44 puntos necesarios para estar en la cabecera del inconcluso certamen. Que Requejo esté tan bien ubicado no llega a ser ninguna novedad. Hace años que anda en estas cosas. Ganó varios, tiene tres triunfos en Rafaela —que es el termómetro que mide los más altos exponentes de la clase— con sus trofeos ganados con primeros puestos solamente, puede formar una fila india interminable. Por algo es tan popular.

Pero a Almeida, la gran mayoría de los corsas lo conoce de oído no más. Y es este el ítem predominante en este campeonato. De cómo un tapado —para el automovilismo, claro está— pasó tan sólo en un año, a ser un nouveau rich reportivamente hablando.

En las dos competencias faltantes se definirá todo. El sistema usado en el puntaje del campeonato es el del tipo de suma total, donde se suman los puntos obtenidos por primeros, segundos o la mínima posición puntable y esa suma es la que determina la posición final. O sea que las carreras de puntaje útil para cualquier competidor son simplemente todas.

Por lo tanto, ambos tratarán de sumar la mayor cantidad de puntos en estas dos carreras, así tan sólo sea el punto que da un sexto puesto o el del record de vuelta, pueden ser imprescindibles para determinar la diferencia. Pero mientras tanto, si uno resulta campeón el otro ya es "sub". Eso no se lo quita nadie, las 20 unidades que separan a ambos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de Cipolatti, ubicado inmediatamente después, son indescontables, aunque el piloto de Sunchales gane las dos carreras restantes y obtenga sendos records de vuelta y Requejo y Almeida ni aporten.

Terceros están ubicados Cipolatti y Gradassi. Cipolatti, como ya dijimos, no puede llegar más allá de donde está, al tercer puesto. Solamente se tiene que remitir a cuidarse de lo que pueda hacer Rolando Sotro, que tiene tres puntos menos solamente. Aunque Gradassi tiene 24 puntos (de Rafaela, por ganador) como Cipolatti seguramente no volverá a correr en MA —por lo menos por este año, por las razones de corsa conocimiento— es quien tiene más posibilidades de los dos.

Los ocho mejores ubicados, excepto Gradassi, van a todas. Algunos con coches que se adaptan más o menos bien al asfalto y a la tierra (Di Santo, Cipolatti, Cuvertino), a la tierra floja solamente (Rolando Sotro), al asfalto especialmente (Orlando Sotro) y el súmmum para Requejo y Almeida: sendos monopostos de motor delantero para la tierra y otro de motor en popa para asfalto.

Requejo ganó dos carreras en este año; las 200 millas de San Antonio y la de la semana pasada en autodromo. Las 200 millas le otorgaron 16 puntos, por ser una carrera de más de 300 kilómetros de recorrido total, que por esa razón el puntaje básico (8, 6, 4, 3, 2, 1) se multiplica por dos. Además llegó tercero en Rafaela (9 puntos), obtuvo records de vuelta (1 punto) y varias clasificaciones puntables secundarias. Por el otro lado Almeida ganó solamente una carrera, la primera del año en el absurdo circuito de las paralelas, en Rosario, pero llegó segundo en Rafaela, Esperanza, Bahía Blanca y en el autódromo.

Almeida cuenta con muchos consejos de Bertá, para aplicarle al Tornado, tiene el incondicionable apoyo de R.U.E.D.A., la pena del nombre extraño (Rafaelinos Unidos en Deporte Automotor). Es muy prolijo, difícilmente ponga en orbita una biela por culpa suya. En Sunchales debutó con la tierra y hoy ya está plenamente ajustado a este tipo de piso. Requejo es toda experiencia, tiene siempre elementos mecánicos que son el último grito, sus Chevrolet quizá tengan algún caballito menos que los Interceptor de Almeida, pero igualmente le puede ganar sin muchos apremios.

Villa Ballester o Rafaela. Esa es la cuestión.

CAMPEONATO ARGENTINO MA F. 1

	Pts.
Almeida, Omar	44
Requejo, Ramon	44
Cipolatti, Vicente	24
Gradassi, Héctor	24
Sotro, Rolando	21
Di Santo, Domingo	17
Cuvertino, Omar	15
Sotro, Orlando	14
Taberna, Anselmo	12
Toncatto, Juan	9
Lehmann, Felipe	6
Racca, Danilo	6
Pascuali, Norberto	5
Esparza, Héctor	5
Peral, Francisco	4
Favre, Daniel	4
Crespi, Tulio	4
Gutiger, Raul	3
Reutemann, Carlos	3
Llaser, Gonzalo	2
Bravi, Jerry	2
Copello, Eduardo	1
Ponce, Rogelio	1
Risatti, Victor	1
Franchi, Oscar	1

MOTOCICLISMO NACIONAL

UN CAMPEONATO POSITIVO

Por *JULIO F. PEREZ BALBI*

Redelico, Vivacqua, Ubieta y Alberto Pomesano en sidecars son las figuras descollantes

Ya se han disputado cinco carreras. Algunas más, alguna menos, para las categorías inferiores y faltando tres para determinar los nuevos campeones de las dos ruedas a rayos. La cantidad de carreras que tiene el '67 es más o menos similar a la del año pasado, pero el grupo de pilotos, especialmente en 175 cm³ FI ha disminuido en forma sensible, especialmente en el grupo de los selectos de gran calidad. Para ejemplificar podíamos citar varios casos. Los hermanos Kissling, que se pasaron decidida y definitivamente a la F4; Aldo Caldarella, que anda ya con los TC; Alberto Gómez, que prácticamente no corre más, y el trágico accidente en el que perdió la vida Guillermo Luis Arnaiz.

A pesar del éxodo, la categoría, la máxima en dos ruedas en nuestro medio, tiene características interesantes, porque a pesar de la "impasse" han ingresado nuevos pilotos. Entre ellos están Redelico, que ya no compite esporádicamente en la clase, sino que se presenta en casi todas. Y Raúl Ubieta, piloto que usa en estos momentos las motos del malogrado Arnaiz, y que al fin está en una categoría grande.

En 50 cm³, tanto satandard como Fórmula Internacional, hubo solamente cuatro competencias, que hacen paralela su disputa en la pista. En la primera, Rimasa lleva 8 puntos de ventaja sobre el segundo, a la sazón, Andrés Rodríguez. A esta altura, faltando tres carreras, no se puede predecir nada. Pero en FI, de la misma cilindrada, aunque la diferencia sea la misma y la cantidad de carreras faltantes también, Raúl Ubieta tiene la manija como todos los años. Probablemente este año también resulte campeón. Entre otras cosas "Poly", otro de los buenos rivales de Ubieta, dejó prácticamente todo.

En 100 cm³ standard hubo solamente una carrera. La ganó Roberto Médici, con su R.F., y su hermano Jorge resultó segundo. Pero problemas con la homologación del motor ganador, obligaron a un nuevo estudio del reglamento, que ya aprobó la Federación Argentina de este deporte y que entrará en vigencia el 1º de enero del año que viene. Del R. F. Special ya existen las 50 unidades que exige el reglamento y que permite adosar ese motor a un chasis standard y estar, de hecho, en ley. Por ser una, la única competencia para la clase, el campeonato correspondiente ya fue anulado. Como así el reglamento actual.

Pero en 100 cm³ Internacional la cosa está que arde. Domingo Redelico y su Zanella le llevan solamente 5 puntos al inefable Roberto Médici y la RF. Cuatro carreras ya se disputaron y tres quedan por hacerlo.

125 cm³ lo tiene a Armando Vivacqua a la cabeza. Si en las competencias que siguen no tiene problemas mecánicos insalvables, durante el desarrollo de las carreras con su Zanella RK, difícilmente Redelico le gane el campeonato. Mecánicamente, Vivacqua quizá esté mejor dotado y la genialidad de Redelico en estos casos no le serviría para mucho.

El fallecido Guillermo Arnaiz queda todavía primero en el Campeonato máximo. La pérdida de este piloto es sumamente significativa para este deporte. Sus motocicletas eran de lo mejor que había en estos momentos en la clase, fue uno de los primeros en usar la debutante de este año: la Zanella RK6, de seis marchas. Además, sus cuadros de cromomolibdeno de pequeña sección eran los más estables. Sus Zanella RK, las ex fábrica serán conducidas ahora por Raúl Ubieta, el piloto de Adrogué.

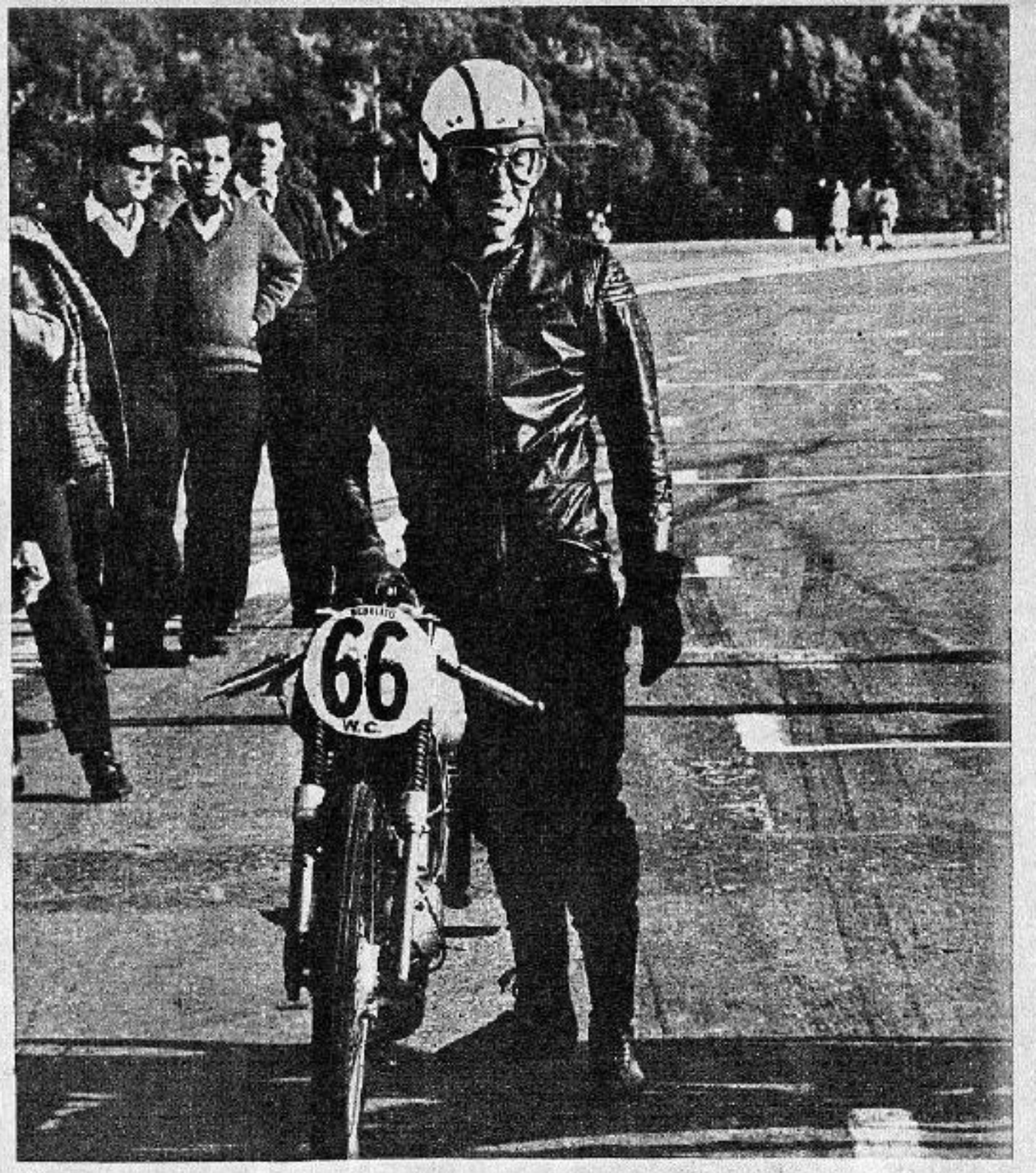
Redelico está segundo. Indudablemente resultará, en el peor de los casos, subcampeón de alguna categoría. Pero en el mejor, y si se les dan casi todas es el único que puede serlo en tres: 100, 125 y 175 cm³, todas de Fórmula Internacional.

En sidecar —la categoría más espectacular que se corre en pistas pavimentadas en estos momentos— Pomesano hijo, dilecto amigo de CORSA, le gana el campeonato a su padre por 11 puntos, nada menos.

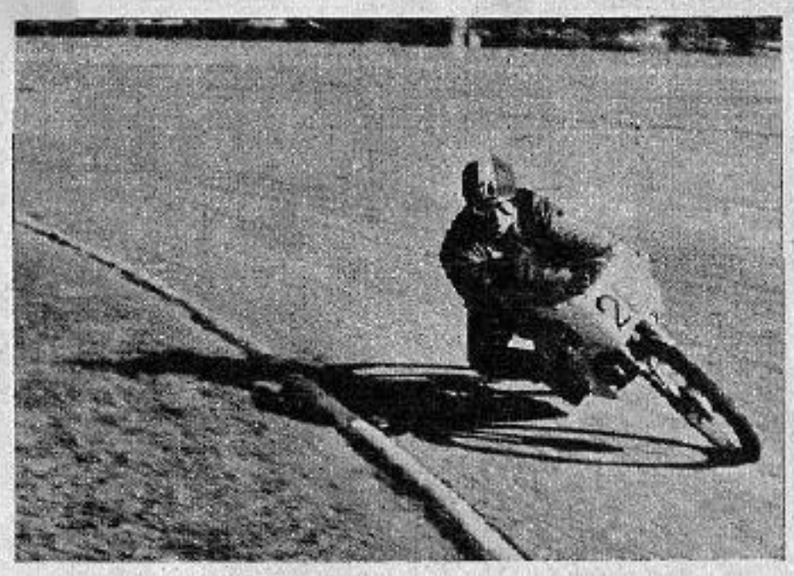
El campeonato continúa. Posiblemente este año tengamos auténticos *Campeones Argentinos*, ya que el año pasado había algunos casos de pilotos que eran Campeones para nuestra Federación, mientras que la Internacional no lo fueron, por ser solamente 5 las carreras de esa categoría. La Federación Internacional exigía por lo menos 6 carreras.

Grezzi Hnos. Su Matchless es estéticamente la mejor, algunas veces se rompe. Siempre están entre los primeros, pero este año, un poco atrás en el Campeonato





Redelico quizá se proyecte este año hacia el gran público. Corre en 100, 125 y 175 cm³, siempre con Zanella, en los tres Campeonatos muy bien ubicado.



Raúl Ubieta. Infinidad de veces campeón argentino en la clase mínima. Este año también en las categorías mayores, como lo propuso CORSA el año pasado.

CAMPEONATO ARGENTINO DE MOTOCICLISMO

50 cm³ STANDARD (4 CARRERAS)

Rimasa, Hugo	26	puntos
Rodríguez, Andrés	18	„
Mosterio, Raúl	12	„
Schwedt, Jorge	8	„
Ferrante, Hugo	6	„
Menéndez,	2	„
Mugno, Miguel	2	„

50 cm³ FORMULA INTERNACIONAL (4 CARRERAS)

Ubieta, Raúl	24	puntos
Pereyra, Telmo	16	„
Szalay, Ladislao	16	„
Caorín, José	12	„
Darder, Daniel	2	„
Grau, Andrés	2	„
Rimasa, Hugo	1	„

100 cm³ FORMULA INTERNACIONAL (4 CARRERAS)

Redelico, Domingo	18	puntos
Médici, Roberto	13	„
Regula, José	8	„
Ubieta, Raúl	6	„
Amoroso, Ernesto	5	„
Rodríguez, R.	2	„
6º Ramírez, Roberto	2	„
8º Szaley, Ladislao	1	„
8º Massimino, Guillermo	1	„
8º Menéndez, Guillermo	1	„

125 cm³ FORMULA INTERNACIONAL (4 CARRERAS)

1º Vivacqua, Armando	24	puntos
2º Redelico, Domingo	19	„
3º Arnaiz, Guillermo	13	„
4º Diéguez, Alfredo	8	„
4º Caldarella, Aldo	8	„
6º Ubieta, Raúl	7	„
7º Corsi, Juan Carlos	3	„
7º Fernández, Juan C.	3	„
7º Fariña, Alfredo	3	„
10º Belverino, José	2	„
11º Regula, José	1	„
11º Catania, Pancracio	1	„

175 cm³ FORMULA INTERNACIONAL (5 CARRERAS)

Arnaiz, Guillermo	32	puntos
Redelico, Domingo	17	„
Vivacqua, Armando	13	„
Caldarella, Aldo	8	„
Pilepich, Armando	7	„
Far, Carlos	5	„
Fariña, Alfredo	3	„
Catani, Pancracio	3	„
Diéguez, Alfredo	2	„
10º Corsi, Juan C.	1	„
10º González, José	1	„
10º Regula, José	1	„
10º Conti, Fernando	1	„
10º Ubieta, Raúl	1	„

SIDECARS HASTA 500 cm³ (5 CARRERAS)

1º Pomesano, Alb. - Prado, O.	26	puntos
2º Pomesano, Aml. - Quaremba J.	15	„
3º Fava E. - Fava A.	10	„
3º Rodríguez, M. - Agusti, R.	10	„
5º Dimeo	8	„
6º Rodríguez - Igiglio	3	„
7º Gasita, J. - De Nicola, A.	2	„
8º Grezzi, E. - Grezzi, A.	1	„

Nota: Faltan contabilizar los resultados en el Autódromo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOTICORSA

NUEVA CUBIERTA GOODYEAR

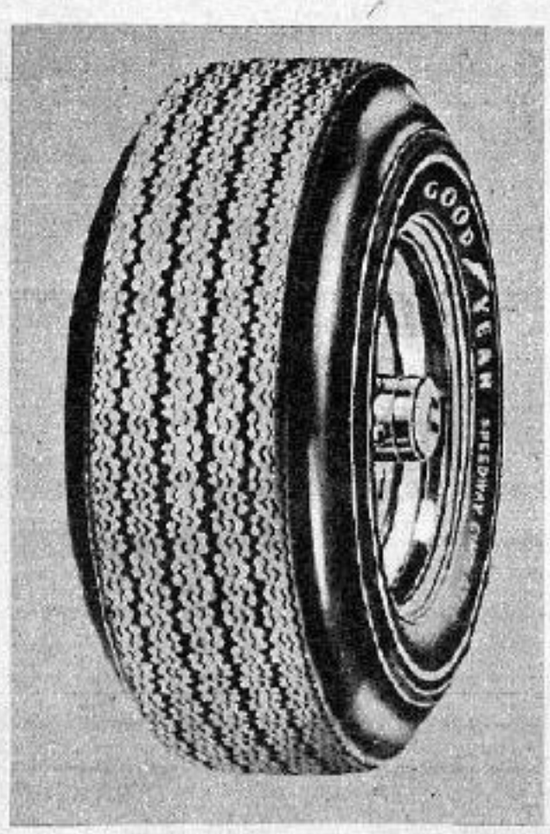
La Compañía Goodyear anuncia la presentación de la cubierta "Speedway Cinta Azul", excepcional cubierta para automóviles que está estrechamente relacionada con la famosa familia de cubiertas Goodyear "Blue Streak" para carreras, triunfadoras en las más famosas pistas del mundo.

La "Speedway Cinta Azul" que ahora fabrica Goodyear en su planta ubicada en Hurlingham, no es una cubierta para carrera, pero sí para desarrollar y mantener elevadas velocidades del orden de los 200 km/h. Fue probada en pistas de carreras a velocidades sostenidas entre 195 y 208 km/h, durante más de 800 kms. de recorrido, con excelentes resultados.

Entre sus características más notables mencionamos su perfil bajo, que le da más estabilidad, su hombro redondo que le da más agarre en las curvas, y las estrías en V y ranuras en V y W de su banda de rodamiento. Las estrías en V afirman más la cubierta sobre el camino y las ranuras en V y W expulsan el agua y la tierra, permitiéndole rodar seca y limpia.

La "Speedway Cinta Azul" es construida con telas de nylon 3-T y caucho Tufsyn. Las telas van dispuestas en ángulo bajo, como en las cubiertas de carreras, para anular la distorsión de la cubierta a alta velocidad. El dibujo de la nueva cubierta es limpio y moderno, ofreciendo mayor duración y rendimiento.

La "Speedway Cinta Azul" se presenta en dos medidas: la 7.75-15 y la 6.95-14.



GUARDERIA NAUTICA

El 6 de octubre inauguró sus instalaciones la nueva guardería náutica Río Reconquista S.A.C.I. Las mismas están ubicadas en Liniers y Puente Olivari, Tigre.

En ellas, todo aficionado al deporte náutico podrá obtener un servicio rápido y eficiente, que comprende: izado y botado de la embarcación todas las veces que sea requerido; limpieza; servicio de puesta en marcha; carga rápida de acumuladores; mecánica ligera; expendio de combustibles y lubricantes; asesoramiento por personal especializado; playa de estacionamiento de vehículos; servicio de bar; baños; vestuarios; venta de elementos y equipos náuticos; servicio de auxilio de embarcaciones y todo lo necesario para una mayor comodidad del usuario.

OPERATIVO GRAN PREMIO

La peña La Piña de Villa Carlos Paz tiene todo dispuesto para el operativo Gran Premio Internacional de Turismo. Dos serán los representantes de la peña en el evento máximo de la categoría anexo J. Tullio Riva, que llevará como copiloto a Ovidio Bruera, piloteará un flamante Torino 380 en la clase "C" y Daniel Arnoldt, a quien acompañará Mario Colasanto, lo hará en la "B" con un Fiat 1500.

En la edición del año pasado, los representantes de la peña salieron a la ruta con la misión de dar la vuelta; este año, en cambio, las máquinas han sido preparadas con los últimos adelantos técnicos.

El Torino de Tullio Riva fue preparado por Mario Colasanto y Carlos Sosa, estando la parte motriz a cargo de Oreste Berta. El Fiat de Daniel Arnoldt fue preparado en los talleres de Fiat Grossi de la ciudad de Rafaela.

ACEITE VEEDOL COMPETICION

"El progreso en el diseño de motores de carrera, ha dado como resultado la reducción de su tamaño y el aumento de la potencia de los mismos. Con ello se agrava el rigor de las condiciones de funcionamiento que tiene que satisfacer el aceite de competición".

Básicamente, este fue el "lei motiv" de la conferencia de prensa ofrecida por INDUTEC S.A.C.I.F. para presentar su producto Veedol Competición en nuestro país. Al mismo tiempo que se anunciaba la patrocinación del piloto Gastón Perkins y se lo traía al señor Getty, hijo de Paul Getty, dueños entre otras cosas de una de las fortunas más grandes del orbe y de la Getty Oil Co.

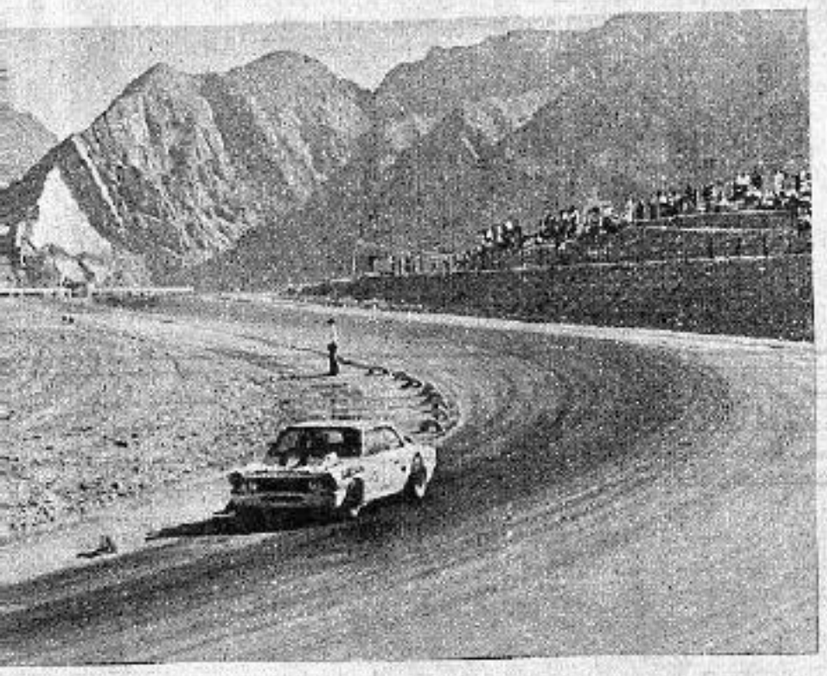
Estos aceites son bien conocidos en Europa Estados Unidos y Japón. Dadas las condiciones sumamente desfavorables con que se lo someterá en un motor de competición en la República Argentina, se lo puso a prueba en motores de banco de pruebas en los Laboratorios de Investigación de la Tidewater Oil en los Estados Unidos y finalmente se hicieron pruebas de servicio, que en este caso consistieron en carreras de turismo de carretera en el coche de Gastón Perkins. Después de todo esto, el resultado fue altamente satisfactorio, Veedol ha ingresado en el campo de los elementos indispensables en el terreno automovilístico deportivo.



ECOS DEL ZO

ANTES...

Aún faltaban algunas horas para el comienzo de la carrera. Todavía continuaban los coches cumpliendo las vueltas de clasificación. En la pista a nivel del pavimento: 60 grados. En las cabezas: 41 grados. El pavimento se derretía; sobre las cabezas los más variados modelos de sombreros. Desde Jipi-japas hasta auténticos Stetson, pasando por los infaltables "Nat King Cole".



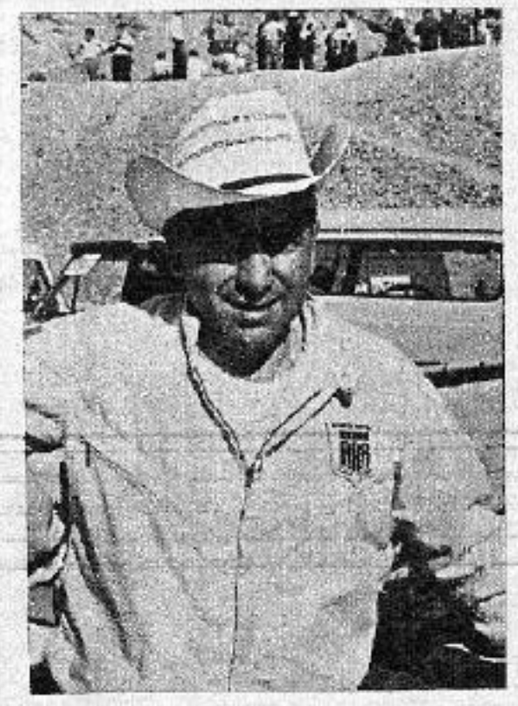
También esto es antes de la carrera. Es el sábado, en momentos que Copello obtiene el mejor registro de clasificación. El piso todavía se mantenía en forma; luego, con el calor y a medida que se recorría el circuito, se formaron muchos pozos, que hicieron aumentar sensiblemente los tiempos de giro.

SOMBRERITOS



¿Los reconocen? Bajo un sombrero de cowboy, Galbato descansa apoyado sobre el Falcon. Mucho más incógnito, Oscar Gálvez soporta el sol con un sombrero con plumita y anteojos ahumados. Entre tanto, Papín Jaras y Aldo Bellavigna demuestran preferencias diferentes en materia de "funyis".







...DURANTE...

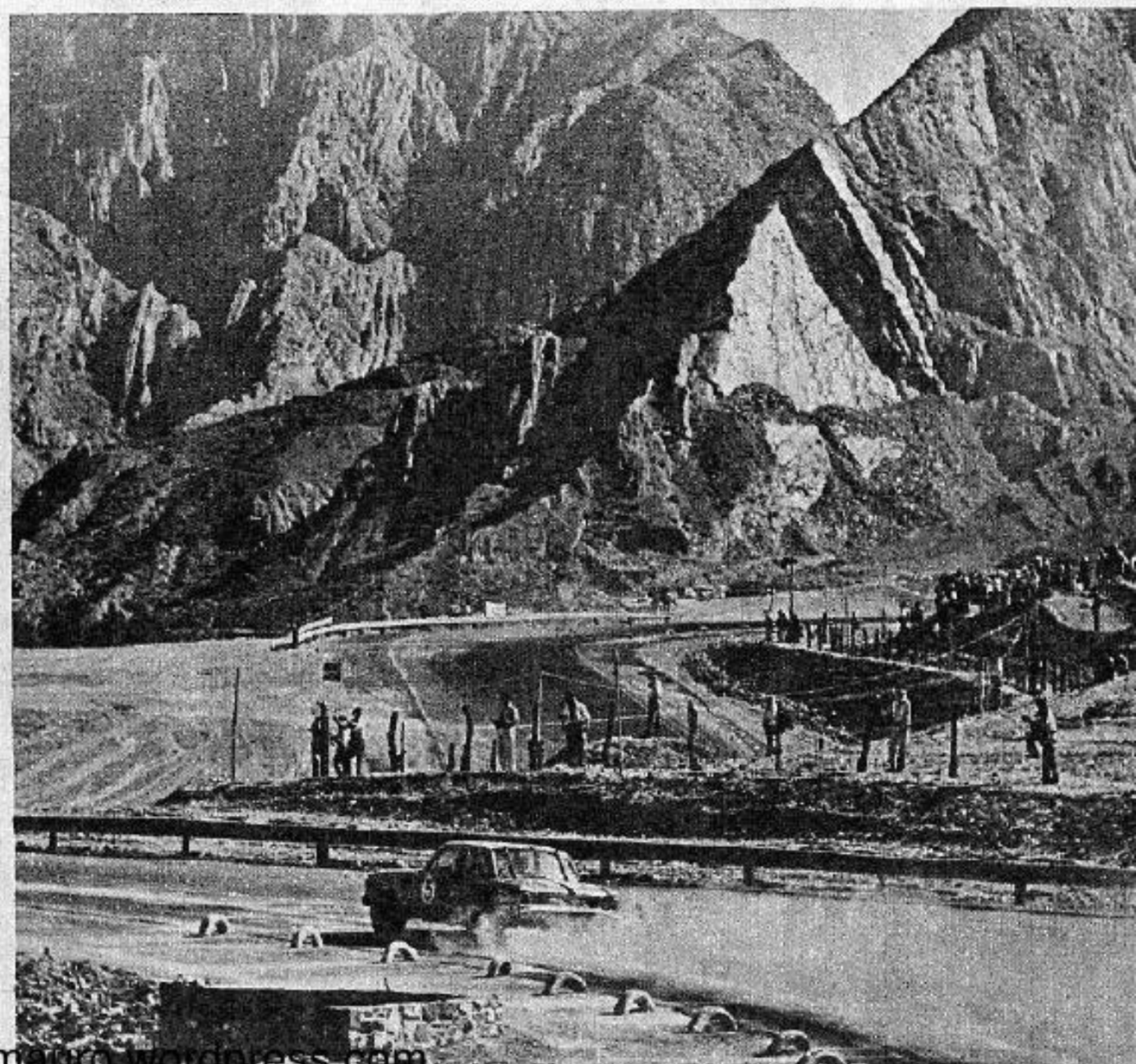
El domingo a las diez de la mañana fue el día esperado tan ansiosamente por San Juan para estrenar el autódromo "El Zonda". Apiñados en los cerros y a despecho del calor, todos vieron una de las mejores carreras del año.



Copello y Gradassi barren con la serie. Copello barre tanto que arroja tierra a Gradassi, a quien se le abrió inoportunamente la puerta. Atrás vienen Ternengo, Manzano y Di Palma.

¡Se va, se va, y se fue, no más! Carlos Rueech endereza una de las eses del mixto saliendo por la tierra con el auto muy bien dominado. Fue en la primera vuelta de la final.

Carmelo Galbato entre los cerros que envuelven al circuito. El polvillo levantado por el auto es por causa del cemento desparramado para tapar las



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NDA

Una semana después continúan los comentarios elogiosos sobre la inauguración del imponente autódromo de San Juan

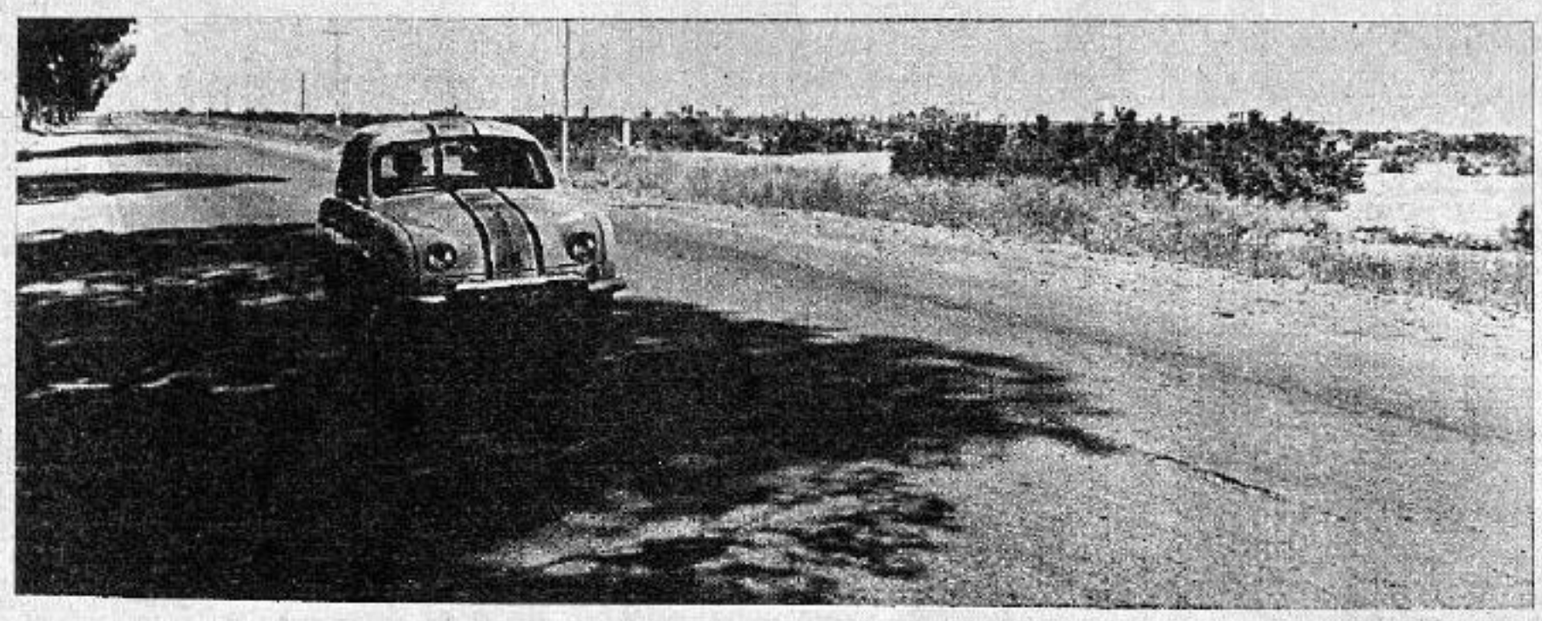
fotos: JORGE DIAZ

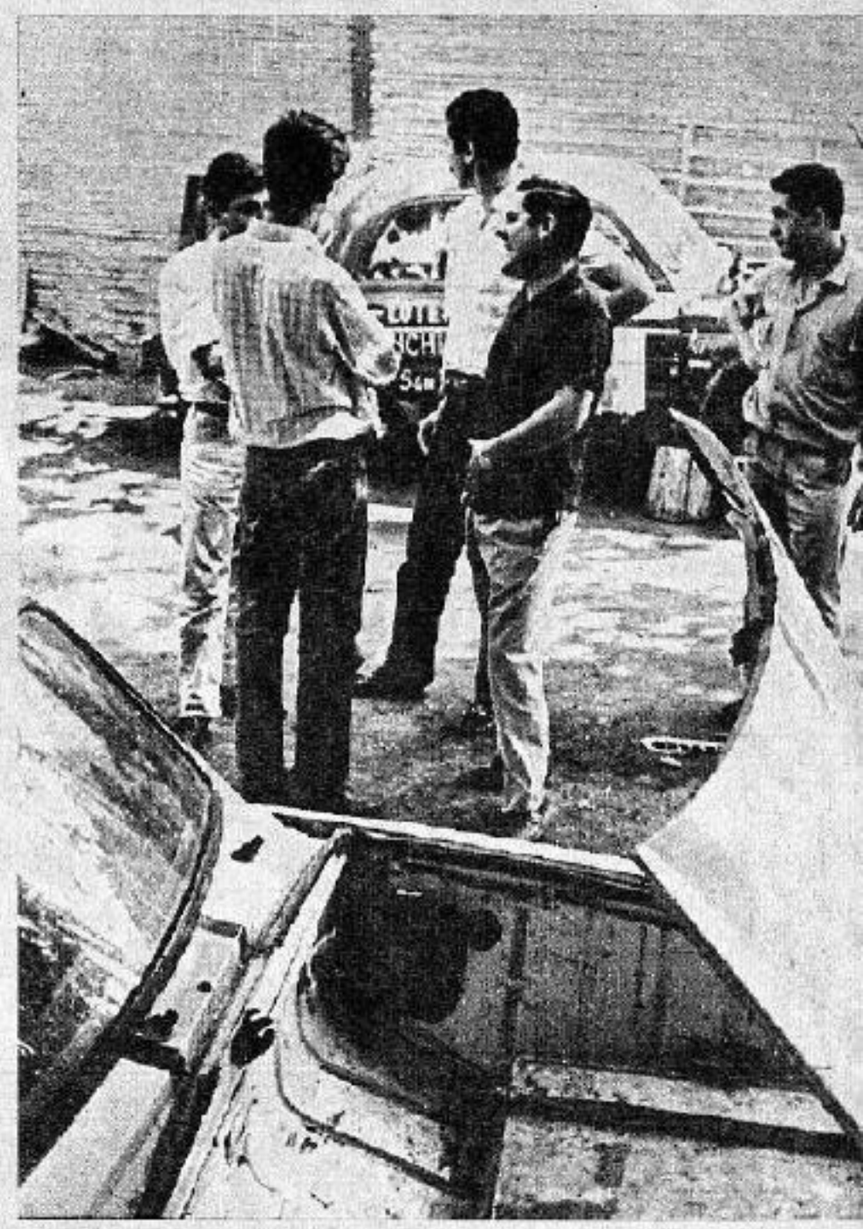
...Y DESPUES DE LA CARRERA

Terminó la gran fiesta de TC en el autódromo pero San Juan recobra su ritmo Corsa con todas las mentes pensando en el ya inmediato Gran Premio de Turismo. En un pequeño taller dos Renault se preparan para dar la vuelta; uno es el de Carlos Manzano, segundo en el campeonato argentino en la categoría hasta 1150 cm³. El otro es el de Titi Rodríguez, un joven valor estudiante de ingeniería y que se pone un mameluco todo sucio para trabajar en el 1093.

El hombre de remera negra que habla es Carlitos Manzano. Los que lo rodean y no le dan bolilla, son infaltables curiosos que andan por el taller.

El Renault de Manzano en la primera tiradita posterior al armado del motor. Quedaron todos muy contentos. Van con unos 160 km/h.





NOVEDADES **CORSA**

Córdoba 333 - 8º P. Tel. 32-7900 y 32-1424

INIMITABLES!..
DAVID RUTERO 777
PROVISTOS CON LAMPARAS DE IODO
Auténticos Extrapotentes
Fabrica y distribuye:
CASA DAVID S.A.
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

MOTORCAR,
Rectificación AUTO UNION.
Seguridad y garantía de 20.000 km. para su cigueñal.
Recambio en el acto.
Envíos al interior.
Thames 1252 - Tel. 773-1130

BOBINAJES "EL RAPIDO"
Dinamo y arranque - Cambios en el acto del Microcoupe - Heinkel - Bambi - De Carlo - Isard Isetta - NSU
Nicasio Oroño 1856 - Capital
Tel. 59-3546

RECTIFICACION de MOTORES
DE BAJA CILINDRADA
Motocicletas, motonetas, microcoupes, De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con maquinas modernas.
FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S.C.
FRANCISCO HUE 572 - San Andrés - FCGBM

Una nueva sensación de manejo con sabor deportivo
CUENTA VUELTAS JAEGER
CUBRE PALANCA
Instrumental deportivo BRD - Orlan Rober - Faros Al-Ro - Bosch - Marchal - Llantas magnesio - Butacas especiales - Cascos de competición - Palanca al piso para Peugeot 403 404 - Volante F. 1.
ESUSEN ARGENTINA S.A.C.I. e I.
Paraná 734 - CAPITAL

La casa
EL CHINO
Presenta sus novedades deportivas para el Automovilista.
ACOPLADITO CARROZADO, para turismo y camping y CHASIS para transportar botes o embarcaciones.
AMBOS PRODUCTOS SE CONSTRUYEN A PEDIDO DEL CLIENTE Y A MEDIDA.
VISITENOS EN NUESTRA EXPOSICION Y VENTAS:
Warnes 1250 - T. E. 59-4544/8417 - Cap.

Cinturones STEGE, licencia Sueca: Combinado $ 4.200.-
Cascos, Espejos, Faros. Cubrevolantes acolchados $ 420.-
Instrumental, Tableros y Consolas.
Palanca al Piso, Volantes y Llantas Deportivas. Anteojos especiales para conducción nocturna.
Surtido integral en Banderines, Calcomanías, Distintivos, Llaveros ... y EL ACCESORIO QUE USTED BUSCA.

ACCESORIOS Y EQUIPOS DE COMPETICION CON INSTALACION
COMIND AUTOMOTOR S.R.L.
Fabricante de los Tacómetros Comind (R) únicos a cinta tensa.
Arda. Córdoba 1770, T.E. 42-2651
ENVIOS AL INTERIOR

CASA DACAR
Dispone de la más amplia línea de DISTRIBUIDORES CARBURADORES y BOMBA DE NAFTA para todas las marcas y modelos de vehículos.
También LEVAS con DISEÑO ESPECIAL y CARBURADORES WEBER para USD DEPORTIVO O COMPETICION.
Repuestos del encendido para coches americanos y europeos. Repuestos del Carburador y Bomba de nafta de todos los tipos
Venta por mayor y menor. Envíos al interior en el día.
Casa Central: Fitz Roy 71, T.E. 54-8428.
Sucursal: J. B. Justo 3886, Buenos Aires.

FRENOS A DISCO ROUSAN
Equipos especiales para coches standard y competición.
Torino - Valiant - Chevrolet Rambler - D. K. W. - Gordini Peugeot, etc.
T.C. - T.M. - F.1 - F.2 - F.3 F.4 - M.N., etc.
Pastillas de fricción para todo freno a disco.
ROUSAN INGENIERIA AUTOMOTRIZ S.R.L.
Chascomús 4636, Tel. 69-1518, Bs. Aires



estoy en LA lata...

soy un contenido especial, para los que aman el vértigo, me crearon para satisfacer a los exigentes y... estoy en LA lata.

"VEEDOL COMPETICION"

BELGRANO 407 - 4º P. - 33-5486, 9111, 5201

DEPORTE MOTOR

HECTOR ACOSTA

EDUARDO MORELLO

EDUARDO JONES OTERO

MARTES Y JUEVES 19.35

SABADOS 19.05

LW1

RADIO UNIVERSIDAD

580 KLCS

SAN MARTIN 119 OF. 24 TE. 36451

CORDOBA

¿QUIEN SERA CAMPEON MUNDIAL DE CONDUCTORES?

Como en "Grand Prix", la última carrera del año decidirá entonces quién obtendrá el campeonato del mundo de conductores. En la película, las cosas son ya demasiado rebuscadas, porque hay tres pilotos con unap diferencia entre sí de solo dos o tres puntos. En el caso real de este año, el asunto no es tan disputado porque solo Denis Hulme y Jack Brabham están en condiciones de ganar el campeonato: Hulme le lleva a su compañero y director cinco puntos muy valiosos.

Alguno de los dos puede ser campeón mundial según el resultado del próximo domingo en México, última carrera puntable. Ahora bien, observemos los puntajes y las posibilidades. Denis Hulme tiene en la actualidad 47 puntos y Jack Brabham lo sigue con 42. Las carreras de todo el campeonato son once, pero el reglamento divide a la temporada en dos partes; hasta el Gran Premio de Gran Bretaña y después del mismo. Esta carrera es la sexta y en consecuencia quedaban cinco más que son Alemania, Canadá, Italia, USA y México.

De las seis primeras carreras, o sea GB inclusive, se computan las cinco mejores para cada piloto y de las cinco restantes se cumputan las cuatro mejores. De tal manera que si el piloto "X" se clasifica en todas las carreras del año, tiene que eliminar de su puntaje total, las dos carreras donde obtuvo menos puntos. Veamos el caso de Hulme y Brabham respectivamente.

De las seis primeras carreras Hulme se clasificó en cuatro obteniendo 9 puntos en Mónaco, 6 en Francia, 6 en Gran Bretaña, 4 en Holanda y 3 en Sudáfrica; se le suman en total. De las cinco últimas carreras Hulme obtuvo 9 puntos en Alemania, 6 en Canadá y 4 en Estados Unidos. O sea que tiene tres clasificaciones en la segunda parte del campeonato y como el máximo admitido es cuatro, el puntaje que obtenga en México se le suma íntegro.

Esta es la principal ventaja de Hulme sobre Brabham. El anciano Jack obtuvo la mayoría de sus puntos en la segunda parte: nueve puntos en Canadá, seis en Alemania, seis en Italia y dos en USA. Son ya cuatro carreras con puntos de manera que si en México gana, a esos nueve puntos que obtiene, le debe restar dos o sea que le quedan netos siete puntos a obtener, en el mejor de los casos. Suponiendo que Hulme no se clasifique en México y ganando Brabham el campeonato queda otra vez en manos de Jack. Aún saliendo Brabham segundo y abandonando Hulme lo mismo sale campeón el actual puntero porque restando dos puntos a los seis del eventual segundo puesto Brabham sumaría cuatro puntos reales a sus 42 y quedaría con un total de 46, uno menos que Hulme actualmente. En definitiva, las posibilidades son más que halagüeñas para Hulme.

El tercer puesto está inamovible en manos de Jim Clark que de cualquier manera no puede aspirar al segundo lugar con sus 32 puntos que pueden ser 41. Y el que sí puede modificarse es el cuarto puesto ya que Chris Amon tiene 20 puntos y John Surtees 17. Esperemos a México.

El muy versátil de Jackie Stewart se quedó dormido en la actual Temporada. De cualquier forma, el año que viene reincidirá en la marca: "B.R.M. for ever". De esta forma, quedaron sin fundamento todos los rumores que ya lo habían metido en el cockpit de una Ferrari para el año venidero.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BONANNO:

EL QUE BUSCA ENCUENTRA

Por GERMAN R. SOPEÑA, CARLOS F. FIGUERAS y SERGIO CORNEJO
Fotos: JUAN MESTICHELLI

Ricardo Bonanno luego de mucho luchar y esperar, logró su primer triunfo en TC. Segundo entró Hector Gradassi y tercero Rolo Alzaga que cada vez está más cerca

La lista de los ganadores primerizos del TC 1967 es cada vez más larga. El domingo se agregó uno más y precisamente uno de los principales "novatos" en TC, que desde comienzos de año se constituyeron en los grandes animadores de cada domingo. Ricardo Bonanno está en esa lista que integran los que hoy son figuras de TC y que hace siete meses tenían números altísimos en el ranking, casos que se inician con Copello, Gradassi y Ternengo y se completan a lo largo del calendario con Larry, Nasif Estéfano, Gastón Perkins, Rodríguez Canedo, Caldarella, Ruesch y algunos más. Pero de todos ellos hay dos que durante todo el año amenazaron en más ocasiones con llevarse el triunfo y que se quedaron, casi con la bandera a cuadros al alcance. Ricardo Bonanno y Gastón Perkins. Y si bien Gastón no pudo apartarse de su secuela de pequeños problemitas que siempre lo atrasan, en cambio llegó por fin el gran día para Bonanno, el que había estado esperando desde la carrera de San Pedro y que lamentablemente se vio empañado por el desgraciado accidente de la octava vuelta. Pero esto nada tiene que ver con la gran carrera de "Cafi" Bonanno en las ocho vueltas que tuvo la competencia.

Fue una carrera veloz. Bastante más de lo que se suponía, pero tomando en cuenta los pronósticos previos esbozados en los hoteles y en el club y habiendo recorrido luego el circuito, nos quedó un poco la duda sobre si realmente la distancia medida era correcta porque el sábado a la noche se hablaba de unos 190, 195 km/h a lo sumo y el domingo se andaba en los 204 sostenidos. Es cierto que el tramo de asfalto era prácticamente una recta donde se viajaba a fondo pero en cambio la zona de tierra tenía bastantes accidentes topográficos en los cuales había que levantar sensiblemente el ritmo. Se nos ocurre que, si bien pequeño, hubo un error en el kilometraje de la vuelta que se daba —para el tiempo empleado— un promedio levemente superior al real. En realidad si se andaba a 200 o a 205 km de promedio tiene menos importancia relativamente que la forma en que se sostenía el promedio a lo largo de las vueltas cumplidas.

Empezaron fuerte los arrecifeños. Di Palma y Pairetti dominaron en tiempo la primera vuelta con 198,321 km/h de promedio para Di Palma. Y eso que era la primera vuelta, donde la partida detenida roba segundos. Di Palma cumplió la primera vuelta y se detuvo en seguida y quedó Pairetti guiando la carrera, aunque ya Bonanno apretaba desde atrás pasando autos y colocándose primero por tiempo. Exactamente en el segundo giro es cuando Bonanno logra el récord de vuelta promediando 207 y pico. Asombroso, aunque ratifica nuestra duda. Y seguiría así durante el tiempo restante, hasta que Pairetti se detuvo para seguir sin caja y luego abandonar definitivamente, y el tractor de Casá era alcanzado por el híbrido Chevrolet F-100 del ganador, que de esa manera ya tenía el triunfo asegurado. Allí levantó algo el acelerador Bonnano. Ya estaba primero en la ruta y en los tiempos, y podía andar un poco más tranquilo.

Aunque el ritmo velocísimo seguía. Varios autos más giraban al circuito rosarino a más de 200 de promedio. Eran Gradassi, Alzaga, Menditeguy, Ternengo, Roux, Casá y Perkins, todos con pequeñas diferencias entre sí, que variaban entre vuelta y vuelta.

Evidentemente los más rápidos eran Pairetti y Bonanno. Pairetti mientras estuvo en carrera, se había desprendido mucho de Casá y Bonanno venía pasando gente por arriba. En parte sería porque los dos estaban de estreno, ya que el Chevrolet llevaba el motor nuevo, el de 250 pulgadas en el cual hay tantas esperanzas puestas, y Bonanno había colocado nuevas tapas en el motor F-100. En parte también es porque esos dos autos pertenecen a la galería de los más veloces del TC actual.

Sorprendía un poco ver las diversas variantes que presentaba cada vuelta con respecto a las ubicaciones, sobre todo entre aquellos autos que no sufrían problema alguno. Pero la explicación estaba únicamente en el circuito. Angosto en la zona de tierra, en muchos lugares era muy difícil pasar autos y a veces se encontraban "tapones" que hacen perder segundos y puestos. Ternengo, por ejemplo, en la primera vuelta tuvo que sortear a varios y no estaba en tiempo neto entre los cinco primeros, pero cuando se colocó más cómodo en la ruta, comenzó a bajar sus tiempos en manera notable y se aproximó constantemente a los punteros. Ganó la tercera vuelta, ganó la cuarta vuelta, lo pasó a Casá en el camino, se detuvo Pairetti por el problema con la caja y Ternengo quedó en el puesto de privilegio en la ruta. →

Se podía pensar que el auto había mejorado de golpe con respecto a los primeros momentos, pero sólo se debía a las condiciones que iba encontrando en el circuito. Y el otro problema, también inherente al trazado, fue el de los trenes que durante las tres horas y algo de carrera, tenían que cruzar por alguno de los seis pasos a nivel que había en el dibujo de la carrera de Rosario. Alzaga fue uno de los más perjudicados. Perdió el segundo puesto por los segundos que estuvo demorado cuando pasaba un tren delante de su Torino, parado mientras Gradassi lo perseguía sin tregua. "Y a otro tren le pasé por adelante, justo, justo" —explicaba Rolo en parque cerrado, una vez terminada la carrera. Que un tren o dos puedan pasar por el circuito en horas de la carrera, es admisible, pero no que haya un convoy a cada rato exponiendo la vida de todos. Hay que buscar con demasiadas precauciones el circuito a usar, para que no se produzcan situaciones como la de Perkins, tres veces detenidos por los trenes, o lo que es mucho peor, obligar al corredor a jugar con el cálculo de si me tiro o no me tiro a pasar.

Volvamos a Ternengo. Una arremetida de dos vueltas lo había llevado al primer puesto en la ruta, aunque Bonanno era el puntero real, pero en la quinta vuelta un lomo de burro tomado con demasiada vehemencia, dejó al cárter con un agujero y a Ternengo sin posibilidad de repetir lo de Tres Arroyos. Entonces con Pairetti afuera, y abandonando Ternengo, Bonanno quedó mucho más cómodo porque le llevaba al segundo, Alzaga, cerca de dos minutos. Las dos cupés Ford, Casá y Menditeguy, ya no lo amenazaban. Casá tenía sin duda un poco menos de velocidad que el Chevrolet-Ford y Menditeguy, al principio tercero en el camino, mostraba en la trompa de su auto los efectos de un golpe chico. Bonanno lo pasó a Casá, se colocó primero en la ruta y allí se quedó esperando el instante final de la carrera donde alcanzaría su primer triunfo en TC.

Entretanto, desde atrás paulatinamente recuperaba terreno Gradassi cuyo auto no andaba al principio, pero que sobre el final se acordó de andar bien y discutió con Alzaga el segundo puesto hasta obtenerlo ayudado, eso sí, por la causa fortuita del tren.

Todavía faltaban dos vueltas y vino lo imprevisible. Los dos autos que se tocan frente a los palcos, "Rospide" que se va y todo lo demás. Algunos accidentes se pueden comentar. Otros, como éste, no. Preferimos remitirnos a la opinión del ingeniero Sierra, comisario deportivo, que no pudo atribuirlo a ninguna otra causa que a un imponderable; no fue algo concerniente al circuito ni a las medidas de seguridad tomadas por el club. Como en 1955, en el autódromo de Le Mans cuando Pierre Levegh se elevó y fue a parar a las tribunas en este caso fue lo mismo. Sucedió en un segundo y nadie pudo darse cuenta. Lástima, porque Bonanno no merecía ganar una carrera así.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

Por disposición del club organizador se resolvió citar a todos los competidores con sus máquinas, a las siete de la mañana en el parque ce-



A Héctor "Pirín" Gradassi le tocó esta vez salvar los papeles de los Torino. Fue segundo y el mejor de los del "ToritoRampante". En el campeonato se acerca a Copello y no todo está dicho aún.



Poco a poco arrima cada vez más. Rolo Alzaga y su Torino hacen buenas migas y juntos pueden dar que hablar en cualquier momento. Alzaga se lo merece, porque es piloto de punta, batallador.

Como siempre. Mientras dura va en punta, aunque esta vez Bonanno le pisó los talones. Carlitos Pairetti fue puntero al principio, luego tuvo que abandonar. Su Barracuda-Chevrolet sigue siendo combinación ideal.



Casá anduvo parejo, como de costumbre. No está entre los más veloces pero cuando llega el camino difícil, "el tractor" sigue arando. Fue cuarto, pero detrás de tres hombres y máquinas que en Rosario viajaron como nunca.

Gastón Perkins con "cartón lleno", como dijo al llegar al parque cerrado. Le pasó de todo, pero igual llegó, y como siempre, bien clasificado. Hasta ahora, se le siguen negando.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



rrado. El motivo de la medica fue el de someter a los automóviles a una revisión tecnica de los elementos de seguridad.

●

La única objeción hecha por los encargados de la revisión fue al auto de Carlos Menditeguy, cuya barra anti-vuelco es antirreglamentaria por no tener los caños el diámetro correspondiente.

Al ser informado Menditeguy, dijo: "Viejo, cómo no van a ser seguros estos caños si se aguantaron los ocho vuelcos del autódromo" ¿ . . ?

●

"Cacho" Matías continúa con su mala racha. El domingo, el coche le anduvo bien una sola vuelta. A partir de la segunda comenzó a caminar en siete cilindros. Para rematarla, en la cuarta vuelta al tomar fuerte un lomo de burro rompió el cárter.

●

Jorge Ternengo anduvo muy fuerte en Rosario desmintiendo con hechos la duda de los muchos que opinan que no es todavía un piloto totalmente hecho para carreras de ruta.

Lamentablemente el cárter de su Torino fue otro de los que sufrieron las consecuencias de los lomos de burro.

●

Luis Di Palma se presentó a la largada con el parabrisas de su Liebre I astillado. La avería la sufrió el domingo pasado en San Juan. Lo que sucedió es que en Buenos Aires no encontró repuesto para sustituirlo. De todas maneras, como el que tenía era triple y la piedra no lo había perforado del todo, decidió largar con el mismo.

●

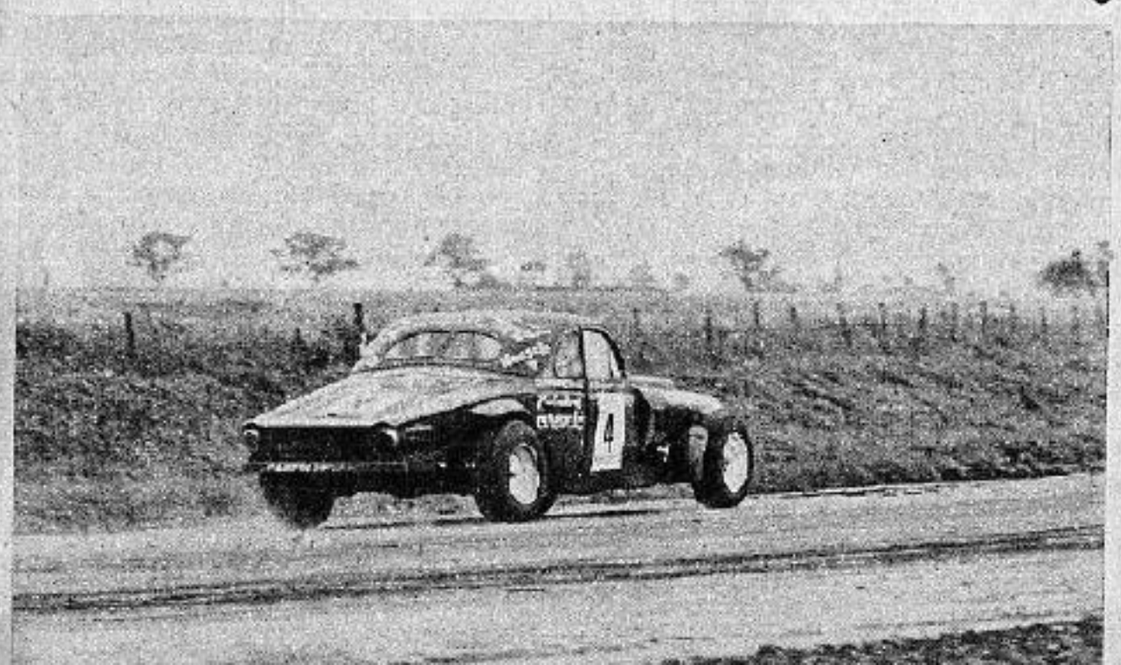
Prueba evidente de lo larga que se les hizo la espera a los corredores en el parque cerrado a la mañana, es la foto que le fue tomada a Gastón Perkins. (ver foto).

→



Carlos Alberto Menditeguy se retrasó por distintas causas. Su F-100 camina con paso firme y está llegando seguido por los parques cerrados. Aunque con sólo siete vueltas, entró sexto. Señal que anda.

●



CONSAGRADAS DEFINITIVAMENTE !!

BOMBAS ELECTRICAS PARA NAFTA

INDIANAPOLIS

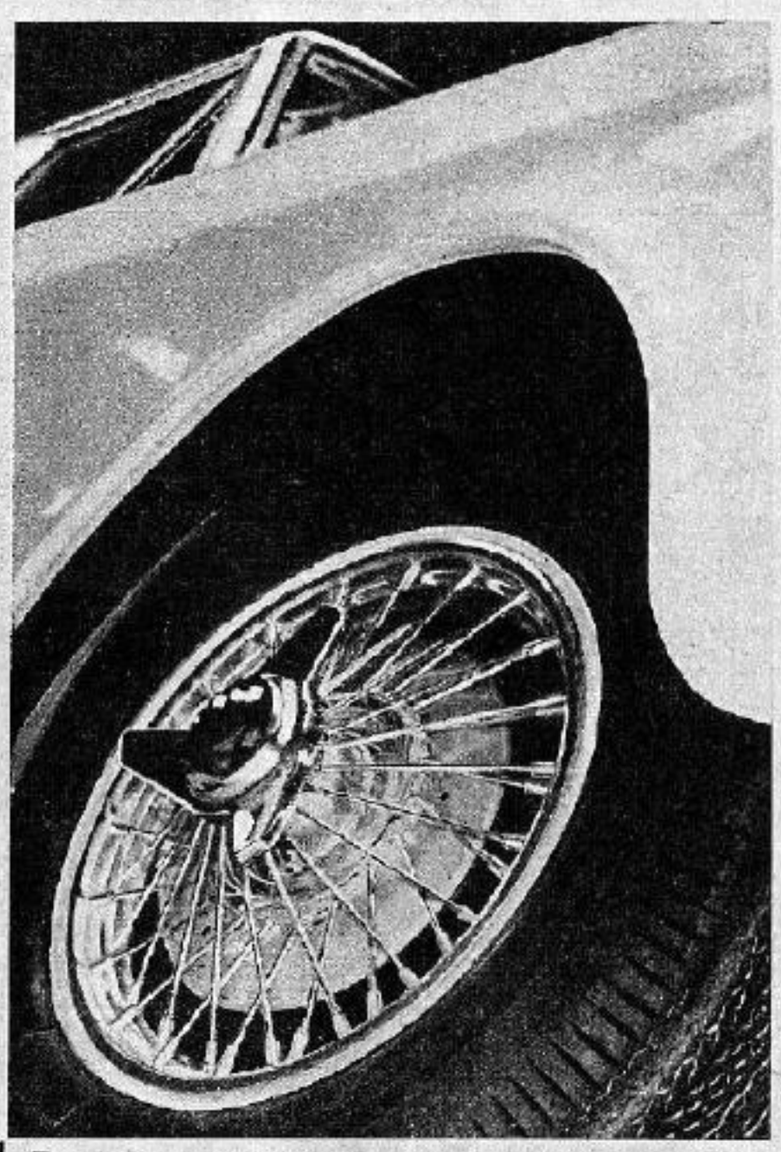


TRIUNFADORAS EN TODOS LOS ESCENARIOS Y EN LAS MAS IMPORTANTES CATEGORIAS DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO ! !

DISTRIBUIDORES:

RONCHETTI, RAZZETTI y CIA. S. A.

ROSARIO – BUENOS AIRES – CORDOBA – TUCUMAN



clase
internacional
auténtica
jerarquia sport

CUBRE-RUEDAS

R & G

PATENTE 01432

De gran realismo, lucen como verdaderas ruedas RUDGE & WHITWORTH. Se aplican sobre llantas corrientes. Con sistema de seguridad.

Distribuidores: Roberto S. Tortorelli - Rivadavia 6091
T.E. 59-6760 – Divol SCA Ladines 3808 - T.E. 50-7572

SEGURIDAD

Pésima
Mala
REGULAR
Buena
Muy Buena
Sobresaliente

Hacer estas líneas sin mencionar el accidente, hace suponer una parcialidad evidente, pero consideramos que el accidente ocurrido en Rosario fue imprevisible y por esa razón no puede entrar como un factor más en este balance que tratamos sea lo más imparcial posible. Así que para analizar las medidas de seguridad del circuito y las tomadas por la gente del ADA de Rosario, no debemos tener en cuenta lo sucedido. Recorrimos el circuito y nos encontramos con un camino de tierra muy abovedado, con mucho polvo y bastante angosto. En otros tramos el camino estaba circundado por taludes lo suficientemente altos como para que cualquier piloto que entra un poco más fuerte de lo debido, como mínimo, tuviera que comprar tren delantero completo para poder finalizar la temporada. Otro aspecto negativo era el cruce de la localidad de Alvarez que se hacía por un bulevard con dos lomos de burro bastante pronunciados y que desacomodaban los autos en forma alarmante, todo esto rodeado a ambos lados por una densa cantidad de público. Y para finalizar una serie interesante de curvas cerradas de 90° al cruzar Acebal. Ahhh!!! los trenes, renglón aparte. Por lo menos tres de ellos cruzaron la ruta mientras se disputaba la prueba. Consideramos a nuestro entender que de ninguna manera era un circuito apto para hacer una competencia de TC. Nuestra calificación final: REGULAR (y bastante).

LAS MARCAS MAS EXITOSAS

Pos.	*Marca*	*Ptos.*
1°	**Torino Tornado 380 W**	**144**
2°	**Ford F-100**	**105**
3°	**Chevrolet Super**	**56,5**
4°	**Chevrolet F-100** ...	**11**

NOTA: En el puntaje de Ford se han contabilizado todos los puntos obtenidos por esa marca, correspondiendo 47 al Falcon F-100 y 57 al Ford F-100. En el Chevrolet, con el mismo criterio, le corresponden los totales del Chevrolet Super (25,5), del Bergantín Chevrolet Super (7) y del Barracuda Chevrolet Super (24).

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

Pos.	*Conductor*	*Ptos.*
1°	**Copello, Eduardo** ..	**67**
2°	**Gradassi, Héctor L.** .	**64**
3°	**Casá, Eduardo Alfredo**	**38**
4°	**Ternengo, Jorge (h)**	**33,5**
5°	**Perkins, Gastón**	**25,5**
6°	**Pairetti, Carlos A.** ..	**24**
7°	**Polinori, Norberto** ..	**16**
8°	**Bonanno, RicardoJ.M.**	**11**
8°	**Rienzi, Angel T.** ...	**11**
10°	**Manzano, José**	**9**
10°	**"Larry"**	**9**
12°	**Menditeguy, Carlos A.**	**8**
13°	**Caldarella, Benedicto**	**7**
14°	**Bordeu, Juan Manuel**	**6**
14°	**Sogoló, Adolfo**	**6**
16°	**Di Palma, Luis**	**5**
16°	**Vianini, Andrea**	**5**
16°	**Marincovich, Carlos** .	**5**
19°	**Estéfano, Nasif M.** ..	**4,5**
20°	**Galbato, Carmelo** ...	**4**
20°	**Malnatti, César H.** ..	**4**
20°	**Matías, Eduardo** ...	**4**
23°	**Cupeiro, Jorge**	**3,5**
24°	**de Alzaga, Rodolfo** .	**3**
24°	**Calamante, Mariano** .	**3**
26°	**Dana, Humberto** ...	**1**
26°	**Rodríguez C., Eduardo**	**1**
28°	**Peduzzi, Ricardo** ..	**0,5**

LOS TRES MEJORES DE CADA VUELTA

1ª VUELTA:

Pos.	*Piloto*	*Tiempo*
1º	Di Palma	16m 38s 2
2º	Pairetti	16m 37s 4
3º	Roux	16m 41s 4

Promedio: 198,321 km/h

2ª VUELTA:

1º	Bonanno	15m 36s 4
2º	Pairetti	16m 02s 8
3º	Ternengo	16m 07s

Promedio: 207,388 km/h (Record)

3ª VUELTA:

1º	Ternengo	16m 05s 4
2º	Pairetti	16m 10s 2
3º	Menditeguy	16m 11s 8

Promedio: 204,648 km/h

4ª VUELTA:

1º	Ternengo	15m 59s 6
2º	Gradassi	16m 05s 2
3º	Bonanno	16m 05s 4

Promedio: 205,885 km/h

5ª VUELTA:

1º	Bonanno	16m 03s
2º	Gradassi	16m 05s 8
3º	de Alzaga	16m 22s 2

Promedio: 203,246 km/h

6ª VUELTA:

1º	Gradassi	15m 59s
2º	de Alzaga	16m 24s 2
3º	Bonanno	16m 29s 4

Promedio: 206,014 km/h

7ª VUELTA:

1º	Gradassi	16m 28s 2
2º	de Alzaga	16m 34s 4
3º	Bonanno	16m 58s 4

Promedio: 199,927 km/h

8ª VUELTA:

1º	Bonanno	16m 16s 6
2º	Gradassi	16m 27s 8
3º	Casá	16m 45s 2

Promedio: 202,301 km/h

PREMIO CORSA-BAHCO



En la carrera de Rosario le correspondió la caja BAHCO al acompañante del ganador Blas Pinillos. El sonriente, atlético, simpático, atractivo y seductor melenudo que le hace entrega del premio es nuestro redactor Sergio Cornejo. El "tercero en discordia" dice llamarse Jorge Blanco.

OTRO SI DIGO... CORSA BAHCO

Como debemos dos aclaraciones del Premio Corsa-Bahco, aquí van: En la carrera de Tres Arroyos, por problemas con los envíos del material fotográfico no pudimos publicar la foto del ganador de la caja BAHCO, en esa oportunidad Beto Rigoni, y esta vez por razones de espacio tampoco podremos hacerlo. Pero cumplimos por lo menos en publicar el nombre del ganador. En la carrera de San Juan también por causas similares (condiciones meteorológicas) tampoco pudimos publicar la foto de Juan Carlos Blandini, acompañante de Malnatti y ni siquiera su nombre. Ahora cumplimos con ambos. ¡Qué manera de cumplir!

PRIMERA VUELTA CIUDAD DE ROSARIO (548,80km)
Asociación Automovilística - 15/X/67 - Circuito de 54,880km

CLASIFICACION PROVISORIA

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	16	Bonanno, Ricardo ...	Chevrolet F-100	2h 10m 39s 4	8
2º	5	Gradassi, Héctor	Torino Tornado 380 W .	2h 12m 41s 2	8
3º	12	de Alzaga, Rodolfo ..	Torino Tornado 380 W .	2h 13m 21s 2	8
4º	1	Casá, Eduardo A. ...	Ford F-100	2h 13m 55s 2	8
5º	9	Perkins, Gastón	Torino Tornado 380 W .	2h 19m 02s 4	8
6º	4	Menditeguy, Carlos ..	Ford F-100	1h 59m 20s 1	7
7º	10	Estéfano, Nasif M. ...	Torino Tornado 380 W .	—	7
8º	25	Rosetto, Plinio A. ...	Ford F-100	—	7
9º	35	Rondelli, Néstor	Torino Tornado 380 W .	—	7
10º	24	Melino, Andrés	Ford F-100	—	7
11º	6	Malnatti, César H. ...	Torino Tornado 380 W .	—	7
12º	38	Brandoni, Ricardo ...	Torino Tornado 380 W .	—	6
13º	32	"Rospide"	Torino Tornado 380 W .	—	6
14º	41	Ravassi, Jorge	Ford F-100	—	6
15º	40	Gayero, Ernesto	Chevrolet 4 IA	—	6
16º	30	Macerateasi, Fermín ..	Chevrolet Super	—	6

Promedio del ganador: 203,576 km/h.

Record de vuelta: El 16, Ricardo J. M. Bonanno, en la 2ª: 15m 36s 4, a un promedio de 207,388 km/h.

No largaron: El 8, Mario Tarducci (Chevrolet Super); 14, José Manzano (Torino Tornado380 W); 15, Humberto Dana (Ford F-100); 17, "Larry" (Torino Tornado 380 W); 18, Hugo Gimeno (De Soto Slant Six); 20, Héctor Figlioli (Ford F-100); 22, Carlos Marincovich (Chevy II Super); 23, Eduardo Rodríguez Canedo (Torino Tornado 380 W); 28, Ricardo Domínguez (Chevrolet Super); 29, Ermelindo Rienzi (Ford F-100); 42, Rubén R. Larrea (Ford 59 AB).

Abandonaron: El 2, Carlos A. Pairetti (Barracuda Chevrolet Super); 3, Eduardo Copello (Torino Tornado 380 W); 7, Jorge Ternengo (Torino Tornado 380 W); 11, Luis Di Palma (Torino Tornado 380 W); 13, Rubén Roux (Chevrolet Super); 19,Eduardo Matías (Ford F-100); 21, Juan F. Luluaga (Chevrolet Super); 26, Adrián Villegas (Torino Tornado 380 W); 27, Marcial Faljóo (Ford F-100); 31, Melquíades Bengochea (Chevrolet Super); 33, José Kovasevich (Ford F-100); 34, Luna-Leonetti (Valiant Slant Six); 36, José Dagnillo (Torino Tornado 380W); 37, Rogelio Foffano (Ford F-100); 39, Daniel Saccani (Torino Tornado 380 W); 43, Néstor Moreno (Ford F-100); 44, Fernando Arana (Barracuda Chevrolet Super); 45, Eduardo Savino (Ford F-100).

Nota: A causa del accidente producido durante la disputa de la prueba, se dio por terminada la misma al cumplirse la octava vuelta. La clasificación se efectuó de acuerdo con la posición que ocupaban los competidores hasta ese momento, siendo pasible, por lo tanto, que pueda modificarse alguna posición. —Colaboraron con nosotros en el planillaje de esta carrera los integrantes del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad. Especialmente Luis García Del Soto, Roberto Bó y Darío Rinaldi, quienes son los encargados de llevarlo durante la transmisión radial de las competencias.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES Y CAMIONES

Los precios de vehículos usados tienen un carácter informativo, se entienden para unidades en estado medio (ni exepcionalmente bueno ni muy malo), y se actualizarán semana a semana.

Cuando se trata de una unidad a adquirir a un revendedor, puede calcularse de 30 a 50.000 más por unidad en concepto de los arreglos que el revendedor suele hacer para presentar mejor el vehículo. Este dato debe tenerse muy en cuenta.

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	180.000
AUTOAR		
Sedan	1956	250.000
Rural	1957/8	270.000
Rural	1960/1	290.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	400.000
4 cil lujo	1961	470.000
4 cil. lujo	1962	530.000
6 cil.	1962	550.000
BORGWARD		
Isabella	1956	570.000
Isabella	1958	630.000
Isabella	1959	680.000
Isabella	1960	730.000
Isabella	1961	770.000
Isabella	1962	820.000
Isabella	1963	860.000
BUICK		
Super 4 p.	1950	350.000
Dynaflow	1951	400.000
Super 4 p.	1954	450.000
Super 4 p.	1955	500.000
Super 4 p.	1956	550.000
Super 4 p.	1957	650.000
Super 4 p.	1958	700.000
Super 4 p.	1959	750.000
Super 4 p.	1960	920.000
CADILLAC		
4 p.	1950	420.000
Coupé sedan	1951	475.000
4 p.	1952	520.000
4 p.	1953	560.000
4 p.	1954	600.000
4 p.	1955	650.000
4 p.	1956	600.000
4 p.	1957	750.000
Fleetwood	1958	860.000
CITROËN		
2 CV	1958	340.000
2 CV	1961	410.000
2 CV	1962	430.000
2 CV	1963	450.000
2 CV	1964	490.000
2 CV	1965	530.000
2 CV standard	1966	620.000
2 CV lujo	1966	660.000
CHEVROLET		
4 p.	1950	520.000
4 p.	1951	550.000
Coupé	1951	630.000
4 p.	1952	570.000
4 p.	1953	600.000
4 p.	1954	630.000
4 p.	1955	650.000
B. Air 6	1956	700.000
B. Air 6 aut.	1956	630.000
B. Air 6	1957	730.000
B. Air 8	1957	680.000
B. Air 8 aut	1958	750.000
Impala 6	1958	640.000
Impala 8 aut.	1959	980.000
Impala 6 mec.	1959	1.000.000
Impala 6 mec.	1960	1.280.000
Impala 8 aut.	1960	1.220.000
Impala 6	1961	1.380.000
Impala 8 aut.	1961	1.320.000
Impala 6 mec.	1962	1.580.000
Impala 8	1962	1.500.000
"400"	1962	920.000
Impala 6	1963	1.610.000
Impala 8 aut.	1963	1.490.000
"400"	1963	1.030.000
Impala 6 mec.	1964	2.400.000
Impala 8 aut.	1964	2.400.000
Super	1964	1.150.000
Special	1964	1.070.000
Super	1965	1.240.000
Special	1965	1.120.000
Super	1966	1.390.000
Special	1966	1.200.000
CHRYSLER		
4 p. 6 cil.	1950	450.000
4 p. 6 cil.	1951	480.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	530.000
4 p. Imp.	1954	560.000
CISITALIA		
850 cc. Coupé	1961/2	730.000
850 cc. Spyder	1961	750.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	330.000
700	1961	370.000
700 coupé	1961	450.000
700	1962	420.000
700	1963	470.000
SL	1964	520.000
SL	1965	570.000
DE SOTO		
2 p.	1940	250.000
4 p.	1940	270.000
4 p. chico	1946	350.000
4 p. Driv.	1947	370.000
4 p. 8 cil.	1951	390.000
DI TELLA		
1500	1960	570.000
1500	1961	650.000
1500	1962	720.000
1500	1963	780.000
Magnette	1963	820.000
1500	1964	830.000
Magnette	1964	900.000
Traveller	1964	870.000
1500	1965	880.000
Magnette	1965	990.000
Traveller	1965	930.000
D. K. W.		
Sedan	1956	380.000
Sedan	1957	420.000
Sedan	1958	460.000
Sedan	1960	490.000
Sedan	1961	520.000
Sedan	1962	580.000
Univ.	1962	620.000
Sedan	1963	650.000
Univ.	1963	680.000
Sedan	1964	700.000
Univ.	1964	740.000
Fissore	1965	850.000
Sedan	1965	790.000
Univ.	1965	830.000
Sedan	1966	850.000
Univ.	1966	900.000
DODGE		
4 p.	1940	250.000
4 p. F. Drive	1946	350.000
4 p. 6 cil.	1951	520.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	340.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	460.000
Ika	1960	490.000
Ika	1961	510.000
Ika	1962	570.000
Ika	1963	620.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	790.000
Ika doble tracc.	1965	830.000
Ika	1966	850.000
Ika doble tracc.	1966	960.000
FIAT		
1400	1951	240.000
1400	1954	300.000
1100	1956	360.000
500	1958	290.000
600	1958	330.000
1100	1958	440.000
600	1960	400.000
1100	1960	550.000
750	1961	440.000
1100	1961	610.000
2100	1961/2	920.000
750	1962	530.000
1100	1962	680.000
750	1963	560.000
1100	1963	740.000
1500 C	1963	860.000
600 D	1964	600.000
1500 C	1964	930.000
600 E	1965	680.000
Familiar	1964	980.000
1500 C	1965	1.050.000
Familiar	1965	1.090.000
600 E	1966	730.000
800 Spyder	1966	890.000
800 Coupé	1966	850.000
1500 C	1966	1.120.000
1500 Familiar	1966	1.150.000
1500 Coupé	1966	1.450.000
FORD		
4 p.	1950	460.000
4 p.	1951	530.000
4 p.	1953	550.000
2 p.	1954	560.000
Coupé sedan	1954	610.000
4 p.	1955	600.000
Prefect	1956	330.000
Fairl. 500 6 mec.	1957	670.000
Fairl. 500 8 aut.	1958	730.000
Galax. 8	1960	1.120.000
Galax. 6	1961	1.200.000
Falcon	1962	950.000
Falcon Standard	1963	920.000
Falcon de Lujo	1963	1.070.000
Falcon Standard	1964	1.010.000
Falcon Lujo	1964	1.200.000
Falcon Lujo	1965	1.320.000
Falcon Futura	1965	1.350.000
Falcon Standard	1965	1.230.000
Falcon Standard	1966	1.270.000
Falcon De Luxe	1966	1.420.000
Falcon Futura	1966	1.460.000
GRACIELA		
2 p.	1957	230.000
2 p.	1958	250.000
2 p.	1960	280.000
GW	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	350.000
Rural	1961	390.000
Coupe	1961	450.000
HENRY J.		
2 p.	1951	280.000
HEINKEL		
Microcoupé	1958/9	100.000
Microcoupé	1960/1	120.000
HILLMAN		
4 p.	1950	290.000
4 p.	1956	350.000
Rural	1956	350.000
4 p.	1961	450.000
HUDSON		
4 p.	1940	220.000
4 p.	1946/7/8	280.000
Coupé	1946/7/8	350.000
4 p.	1949	360.000
ISARD		
300	1958/9	180.000
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	340.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700	1963	420.000
Kombi	1963	440.000
700	1964	460.000
Kombi	1964	480.000
1204	1964	640.000
700	1965	520.000
Kombi	1965	540.000
1204	1965	730.000
ISETTA		
300	1958	100.000
300	1959	120.000
JAVELIN		
4 p.	1951	300.000
JEEP		
Ika	1957	300.000
Ika	1958	350.000
Ika	1959	400.000
Ika	1960	450.000
Ika	1961	490.000
Ika	1962	530.000
Ika	1963	570.000
Ika	1964	620.000
Ika	1965	670.000
Ika	1966	730.000
KAISER		
Manhattan	1955	360.000
Carabela	1958	450.000
Carabela	1959	490.000
Carabela	1960	520.000
Carabela	1961	570.000
Carabela	1962	610.000
LINCOLN		
4 p.	1946/7	260.000
4 p.	1951	400.000
4 p.	1956	600.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero	1951	280.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000

→ CONTINUA EN PAG. 27

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220	1953	480.000
300	1953	530.000
170 diesel	1954	480.000
180	1954	580.000
170	1955	550.000
180	1955	660.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.660.000
220	1959	1.950.000
220 S coupé	1961	2.100.000
220 S 4 p.	1961	2.000.000
220	1962	2.100.000
220 S 4 p.	1962	2.600.000
220 E	1962	3.100.000
220 S 4 p.	1963	4.000.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.250.000
220 E	1964	4.100.000
220 S	1965	4.300.000
250 SE	1965	4.700.000
250 S, 4 p.	1966	7.000.000
250 SE, 4 p.	1966	8.000.000
250 SE, Coupé	1966	9.000.000
MERCURY		
2 p.	1951	570.000
Monterey 4 p.	1953	650.000
Montclair	1954	700.000
Monterey 4 p.	1957	750.000
Montclair	1958	800.000
M. G.		
Sport	1940	280.000
Sport	1947	350.000
4 p.	1966	1.070.000
MORRIS		
Minor 1000	1961	450.000
4 p.	1966	970.000
Traveller	1966	1.050.000
N. S. U.		
24 HP.	1958	260.000
34 HP.	1960	280.000
34 HP.	1961	330.000
34 HP. Prinz	1963	420.000
Sport Prinz	1961	470.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1951	355.000
4 p.	1954	490.000
4 p.	1955	595.000
88 4 p.	1956	645.000
88 4 p.	1957	700.000
88 4 p.	1958	755.000
88 4 p.	1961	1.200.000
88 4 p.	1962	1.520.000
88 4 p.	1963	1.800.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	450.000
Rural	1956/7	480.000
Rekord 2 p.	1958	550.000
Rural	1958	580.000
Rekord 2 p.	1959	580.000
Rural	1959	620.000
Rekord 2 p.	1960	640.000
Rural	1960	680.000
Rekord 4 p.	1961	730.000
Rekord 2 p.	1962	800.000
Rural	1962	860.000
PEUGEOT		
203	1956	360.000
403	1956/7	520.000
403	1958/9	580.000
403	1960	640.000
403	1961	720.000
403	1962	800.000
404	1962	860.000
403	1963	830.000
404	1963	930.000
404 Rural	1963	1.000.000
403	1964	880.000
404	1964	1.020.000
404 Rural	1964	1.060.000
403	1965	980.000
404 Standard	1965	1.090.000
404 Rural	1966	1.170.000
404 Standard	1966	1.230.000
404 Rural	1966	2.300.000
PLYMOUTH		
4 p.	1946	490.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1961	750.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	280.000
4 p.	1951	360.000
RAMBLER		
Cross-Country	1962	760.000
Classic Custom	1962	680.000
Ambassador	1962	810.000
De Luxe 550	1963	740.000
Classic Custom	1963	800.000
C. Country 660	1963	830.000
Ambassador 990	1963	900.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	960.000
Ambassador 990	1964	1.020.000
C. De Lujo 550	1965	940.000
Classic Custom	1965	1.070.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassador 990	1965	1.240.000
Ambassador 999	1966	1.460.000
Classic Custom	1966	1.150.000
De Luxe 550	1966	1.090.000
C. Country 660	1966	1.230.000
RENAULT		
Dauphine	1958	290.000
Dauphine	1960	350.000
Dauphine	1961	370.000
Dauphine	1962	400.000
Gordini	1962	470.000
Dauphine	1963	440.000
4 L	1963	460.000
Gordini	1963	530.000
4 L	1964	500.000
Dauphine	1964	510.000
Gordini	1964	570.000
4 L 3 veloc.	1965	560.000
4 L 4 veloc.	1965	580.000
Gordini	1965	600.000
Dauphine	1965	550.000
Gordini	1966	710.000
Dauphine	1966	640.000
4L	1966	590.000
RILEY		
2500	1947	280.000
1500	1961	620.000
1500	1966	950.000
SIMCA		
4 p.	1955	320.000
Rural	1955	340.000
4 p.	1956	360.000
Rural	1956	390.000
SINGER		
4 p.	1947	190.000
4 p.	1951	230.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	280.000
2 p.	1948	300.000
4 p.	1948	320.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
15 M rural	1956/7	460.000
17 M 4 p.	1958/9	660.000
17 M rural	1958/9	680.000
17 M 2 p.	1960	700.000
17 M rural	1960	730.000
17 M 2 p.	1961	750.000
17 M 4 p.	1961	800.000
17 M 2 p.	1962	850.000
17 M rural	1962	900.000
VALIANT		
I	1962	1.075.000
II	1963/4	1.075.000
III	1964	1.175.000
III	1965	1.300.000
Coronado	1965	1.410.000
Gran Turismo	1965	1.440.000
IV	1966	1.470.000
Coronado	1966	1.500.000
GT	1966	1.510.000
VAUXHALL		
4 p.	1947	230.000
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	410.000
Cresta 4 cil. 4 p.	1958	440.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	480.000
Export	1957	500.000
Export	1958	540.000
Export	1959	600.000
Export	1960	660.000
Export	1961	750.000
Export	1962	840.000
1500 2 p.	1962	930.000
VOLVO		
2 p.	1956	430.000
4 p.	1958	540.000
121	1960	800.000
122	1962	880.000
WILLYS		
4 p.	1940	180.000
Coupé Sedan	1940	180.000
Aerolark	1953	350.000
WOLSELEY		
4 p.	1947	180.000
1500	1960	850.000

CAMIONES USADOS

ARGENTA			
	1962	Pick-Up	670.000
	1963	"	700.000
	1964	"	750.000
	1965	"	800.000
BAQUEANO			
1000	1961	"	430.000
500	1962	"	450.000
1000	1962	"	490.000
500	1963	"	480.000
1000	1963	"	500.000
CITROEN			
	1963	Furg. s/crist.	360.000
2CV	1963	„ c/crist.	380.000
2CV	1964	„ s/crist.	400.000
	1964	„ c/crist.	420.000
CHEVROLET			
10	1960	"	670.000
10	1961	"	720.000
10	1962	"	770.000
10	1963	"	820.000
10	1964	"	870.000
10	1965	"	950.000
10	1966	"	1.050.000
DE SOTO			
D-100	1961	"	660.000
D-100	1962	"	700.000
D-100	1963	"	750.000
D-100	1964	"	800.000
D-100	1965	"	900.000
DODGE			
D-100	1960	"	580.000
D-100	1961	"	670.000
D-100	1962	"	700.000
D-100	1963	"	750.000
D-100	1964	"	800.000
FARGO			
D-100	1960	"	610.000
D-100	1961	"	670.000
D-100	1962	"	700.000
D-100	1963	"	820.000
D-100	1964	"	750.000
D-100	1965	"	910.000
FORD			
F-100	1960	"	670.000
F-100	1961	"	725.000
F-100	1962	"	790.000
F-100	1963	"	860.000
F-100	1964	"	910.000
F-100	1965	"	990.000
F-100	1966	"	1.100.000
JEEP			
IKA	1959	"	440.000
IKA	1960	"	480.000
IKA	1961	"	520.000
IKA	1962	"	550.000
IKA	1963	"	600.000
IKA	1964	"	650.000
Glad. V	1964	"	690.000
Glad. X	1964	"	720.000
Glad V	1965	"	720.000
Glad X	1965	"	760.000
MERCEDES BENZ			
170	1951	"	280.000
RASTROJERO			
	1956/7	"	260.000
	1958	"	290.000
	1959	"	320.000
	1960	"	360.000
	1961	"	390.000
	1962	"	420.000
	1963	"	450.000
	1964	"	440.000
	1965	"	530.000
STUDEBAKER			
Champ.	1963	"	680.000
Champ	1964	"	720.000

AUTOMOVILES 0 Km.

Auto Union 1000 S, 4 p.	1.184.000
Auto Union Rural Universal	1.199.000
Citroën 2CV AZN, 4 p.	748.000
Citroën 2CV AZ, 4 p.	779.000
Citroën 2CV AZAM, 4 p.	814.000
Chevrolet Súper Sport	217.150
Chevrolet Special, 4 p.	1.761.000
Chevrolet Súper, 4 p.	1.957.350
Chevrolet Súper De Luxe	2.103.000
Estanciera UA-5RB t/simple	1.526.700
Estanciera UA-5RA, t/doble	1.693.200
Fiat 600 E, 2 p.	878.000
Fiat 800, Coupé	1.065.000
Fiat 800, Coupé Spider	1.090.000
Fiat 1500 C-Gran Clase, 4 p.	1.411.000
Fiat 1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000
Fiat 1500, Coupé	1.650.000
Ford Falcon, Taxi, 4 p.	1.736.000
Ford Falcon Standard, 4 p.	1.769.500
Ford Falcon de lujo, 4 p.	1.885.000
Ford Falcon Futura, 4 p.	2.021.000
Jeep JA-3UB, t/simple	869.100
Jeep J.-3UA, t/doble	1.041.800
Peugeot 404 Gran lujo, 4 p.	1.480.000
Peugeot 404 Súp. Lujo, 4 p.	1.625.000
Classic Custom 380, 4 p.	1.954.700
Classic de Lujo 380, 4 p.	1.780.900
Cross-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.390.800
Renault 4L, 4 puertas	903.800
Renault Gordini, 4 p.	1.017.400
Renault 850, 4 p.	873.000
Torino 300, 4 puertas	1.741.200
Torino 380 W, 2 p.	2.451.200
Torino 380 W Compet., 2 p.	2.280.100
Torino 300 S, 4 p.	1.920.600
Torino 380, 2 p.	2.245.300
Valiant IV, 4 puertas	1.912.000
Valiant Coronado, 4 p.	2.090.000
Vailant Gran Turismo, 4 p.	2.150.000
Valiant Standard 4 p.	1.759.000

PICK-UPS 0 Km.

D.I.N.F.I.A.	
Rastrojero (diésel)	1.055.000
Rastrojero doble cabina	1.290.000
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DE SOTO - DODGE - FARGO	
D-100 E/ejes, ch. c/cab.	1.376.000
D-100 E/ejes c/cabina	1.455.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Fiat "Multicarga"	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/cab.	1.655.000
F-100 chasis c/cab.	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/ang.	1.557.200
Chevrol. C-10734 c/ancha	1.562.200
INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A.	
Jeep Glad. V Súp. simpl.	1.373.300
Jeep Glad. V Súp. simpl.	1.310.000
Jeep Glad. X Súp. simpl.	1.426.000
Jeep Glad. X Súp. simpl.	1.460.000
Jeep Glad. X Súp. d/trac.	1.674.600
Jeep Glad. X Súp. d/trac.	1.421.100
Jeep T-80	1.533.300
Renault 4-F (Furgonette)	812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE	
D.K.W. pick-up frontal	1.125.000
S.A.F.R.A.R.	
Peugeot T 4 B	1.225.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TURISMO MEJORADO



Carlos Reuteman, con algunos pocos kilómetros menos de velocidad en su auto que los de costumbre, logra un primer puesto cómodo. Sin duda ayudaron al mismo los abandonos de Pachelo y Franco.

ZARATE: SABOR A NADA

Una más para Parisi. El auto, como ya comienza a ser norma, le respondió a las mil maravillas. Sigue siendo cómodo puntero del campeonato en su categoría.

por SERGIO "PALITO" CORNEJO

fotos: OSVALDO DUBINI

El Banco de Pruebas aprobó a Reuteman, Parisi y Becco. La última palabra comenzará a deletrearse el viernes.



Con una semana de retraso, ya que debido a la lluvia la carrera debió ser pospuesta, se disputó el pasado 8, el esperado "Banco de Pruebas" de Zárate, última carrera del año de la categoría Turismo antes del Gran Premio.

Lamentablemente, debido a la suspensión, lo que verdaderamente hubiese podido constituir el banco de pruebas del Gran Premio —debido a la cercanía de la fecha de largada del mismo—, no pasó de ser una carrera más de calendario. Y decimos esto porque si bien el número de inscriptos no fue nada despreciable (64 participantes), fue mucho menos de lo que todos esperábamos.

El circuito elegido por el Club Defensores Unidos con muy buen criterio constaba de 40 km mixtos (7 km de pavimento, 15 km de entoscado, y 18 km de tierra) que los corredores debían recorrer en trece oportunidades para completar el recorrido total de 520 km. Contrariamente a lo que se suponía, el domingo todo el circuito se encontraba en inmejorables condiciones. La parte de tierra y entoscado había sido consolidada por la lluvia y para rematarla, la máquina de Vialidad había hecho varias pasadas.

Gracias a San Pedro, que decidió hacer un paréntesis en su trabajo de regador, los que nos llegamos el domingo hasta Zárate pudimos observar cómo Febo asomaba tímidamente para la competencia.

Con una demora de casi treinta minutos, muy justificada si tenemos en cuenta que el comisario deportivo quiso personalmente recorrer por enésima vez el circuito para tomar las medidas de seguridad, se dio la orden de largada para el primero de la categoría "A", Juan Carlos Gallo. Con intervalo de diez segundos entre coche y coche y dos minutos entre categoría lo hicieron sucesivamente los demás hasta completar 64, el número de participantes.

Segundos antes de los veinte minutos, apareció el primero en la ruta, la cupé De Carlo de Raúl Becco, que ya cuando apenas se llevaban disputados 40 km de carrera, se había cortado del resto.

De la categoría "B" el primero en completar la primera vuelta fue Emilio Parisi, a quien seguía de cerca Osvaldo Peña, Horacio Gastien y Carlos Pulenta. Pero lo más esperado era el paso de los competidores de la categoría superior, donde se esperaba un duelo entre Carlitos Reuteman, Oscar Franco y Roberto Pachelo (que estrenó una cupé 1500). No se hicieron esperar mucho, apareció el Fiat color bordó de Franco primero, pero separado por escasos treinta metros de Pachelo y un poco más distanciado Reuteman a quien evidentemente el auto no le rendía en la medida de siempre.

Por tiempo neto las cosas estaban así: en la "A" Raúl Becco era primero cómodo

→

empleando 18m 59s, segundo se ubicaba "Perry Mason" con 19m 51s y tercero Juan Carlos Gallo, con 20m 31s. En la "B" Osvaldo Peña en muy buena actuación punteaba con un tiempo de 17m 32s, segundo era Parisi con 17m 40s y tercero Gastien con 17m 49s. En la Clase "C" la incógnita comenzaba a develarse y surgía como puntero Roberto Pachelo, que empleaba 15m 38s; lo seguía Oscar Franco, con 15m 46s, y tercero, un poco más distanciado, Reuteman.

Pero a esta altura de las cosas, nada estaba dicho, ya que todavía faltaban 480 km de carrera. Donde sí se definirían realmente las cosas sería en las cuatro vueltas siguientes.

En la "C" Franco abandonó a causa de la rotura de embrague y Pachelo hacía lo propio por rotura de pistón, dejando de esta forma el camino libre a Reuteman, quien de ahí en más se limitó a girar a un ritmo lento y sostenido para completar el recorrido.

En la "B" Osvaldo Peña perdió la punta a causa de un vuelco, afortunadamente sin consecuencias físicas; de esta forma, Parisi se adueñó del primer puesto. También se notó el avance de "Transfer", que fue ganando posiciones hasta ubicarse segundo. Carlos Pulenta desertó por quemar junta de tapa de cilindros.

Raúl Becco era dueño absoluto de la clase de los más chiquitos, haciendo alarde de una muy buena máquina (ex Calduch) y una mejor conducción. Por su parte, Julio Pardo y "Espartaco" peleaban por el segundo puesto, que finalmente correspondería al primero. "Perry Mason" desertó y Juan Carlos Gallo se retrasó por problemas en la presión de aceite.

De esta forma se mantuvieron las posiciones hasta el final, perdiendo en gran parte interés la carrera a causa de la falta de lucha.

La organización del Club Defensores Unidos de Zárate muy buena, casi excelente. Es digno de resaltar el interés puesto por sus autoridades para que se cumplieran las medidas de seguridad.

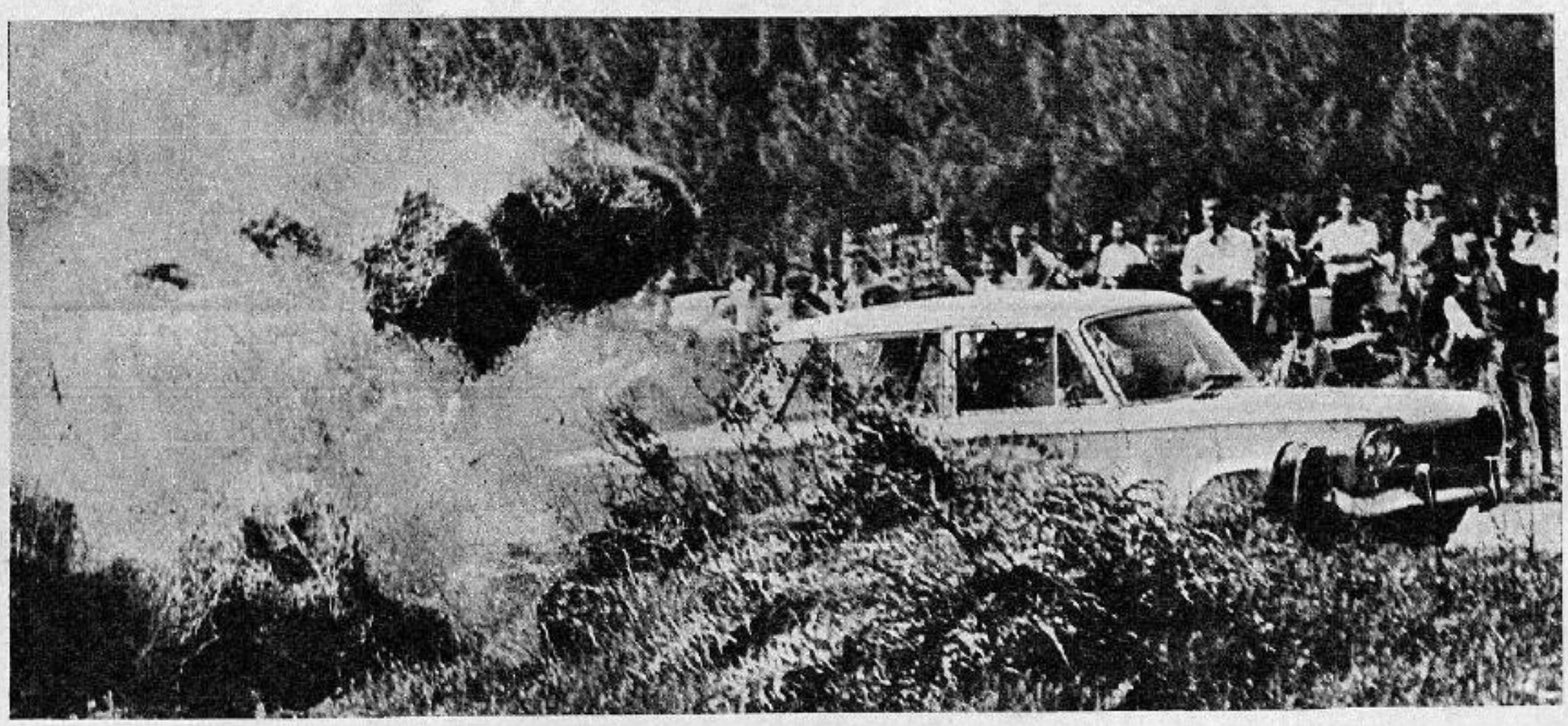
Lo que sí queda una vez más demostrado, es que las carreras de tanta duración hacen perder el interés del público y se vuelven monótonas.

NOTA: En la clasificación de la carrera, publicada en el número anterior, página 15, erróneamente dimos como recordman de la categoría "C" a Norberto Castelli.

Aclaramos ahora que el poseedor del mismo es Roberto Pachelo, que empleó 15m24s para recorrer el segundo circuito, marcando un promedio de 155,627 km/h. Aclaración hecha, pilar contento.

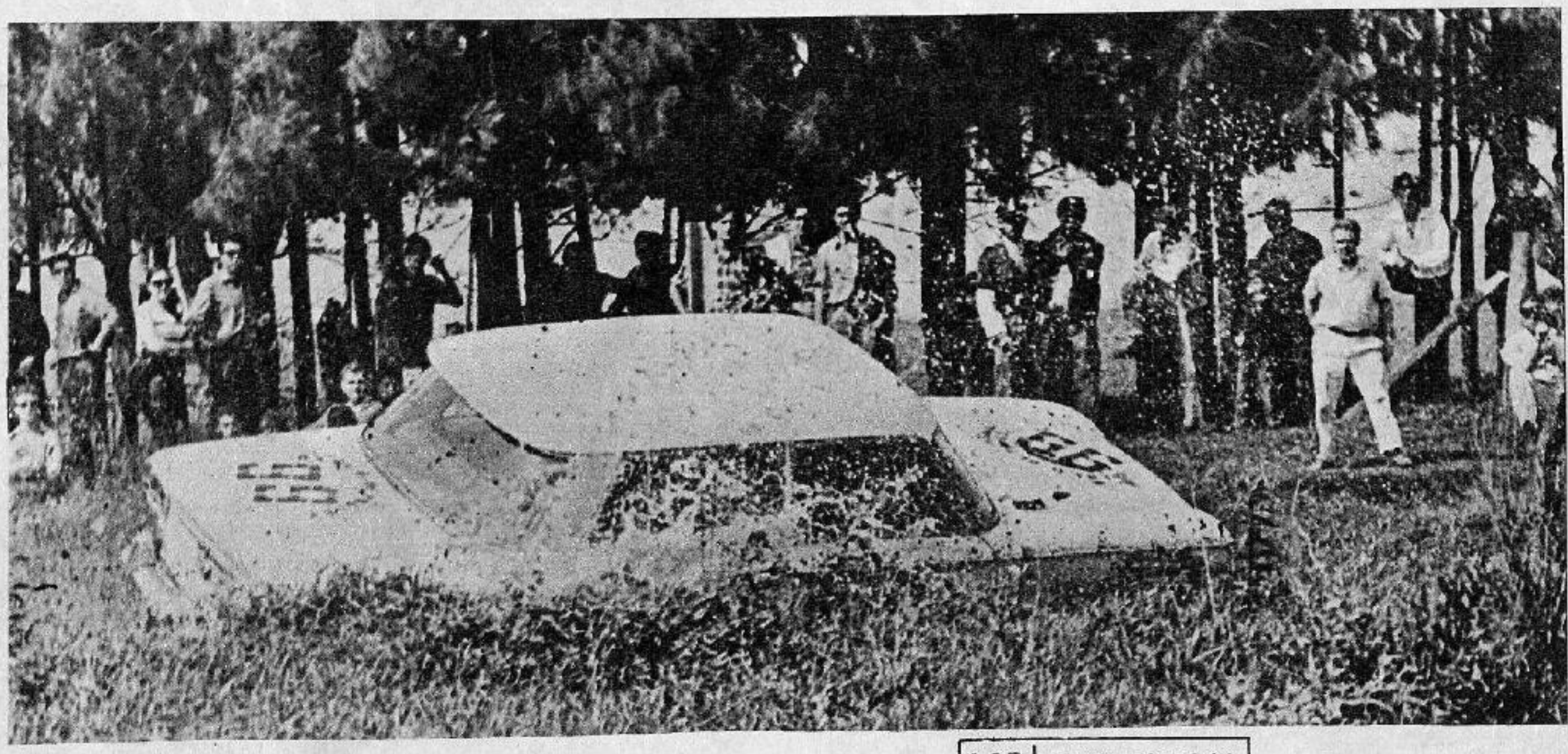


Raúl Becco se impuso de punta a punta, demostrando poseer uno de los autos más veloces de la categoría. Su conducción, excelente.



No corta... y no corta... y... ¡Chaffffff! ¡Contra los fardos! Primera Brrrrrr... ¡y a la zanja!

Luego enderezar un poco los fierros y a seguir "Zombie". Finalmente y a pesar del golpe, "Zombie" siguió doblando fuerte y llegó cuarto.



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TARIFA REDUCIDA

Registro de la pro

Nº 931.009.



SU SUERTE

★

SUS POSIBILIDADES

★

SU FUTURO

★

SU HOROSCOPO
DIA POR DIA
SIGNO POR SIGNO

ZODIACO

PRIMERA REVISTA ASTROLOGICA
INTEGRAL

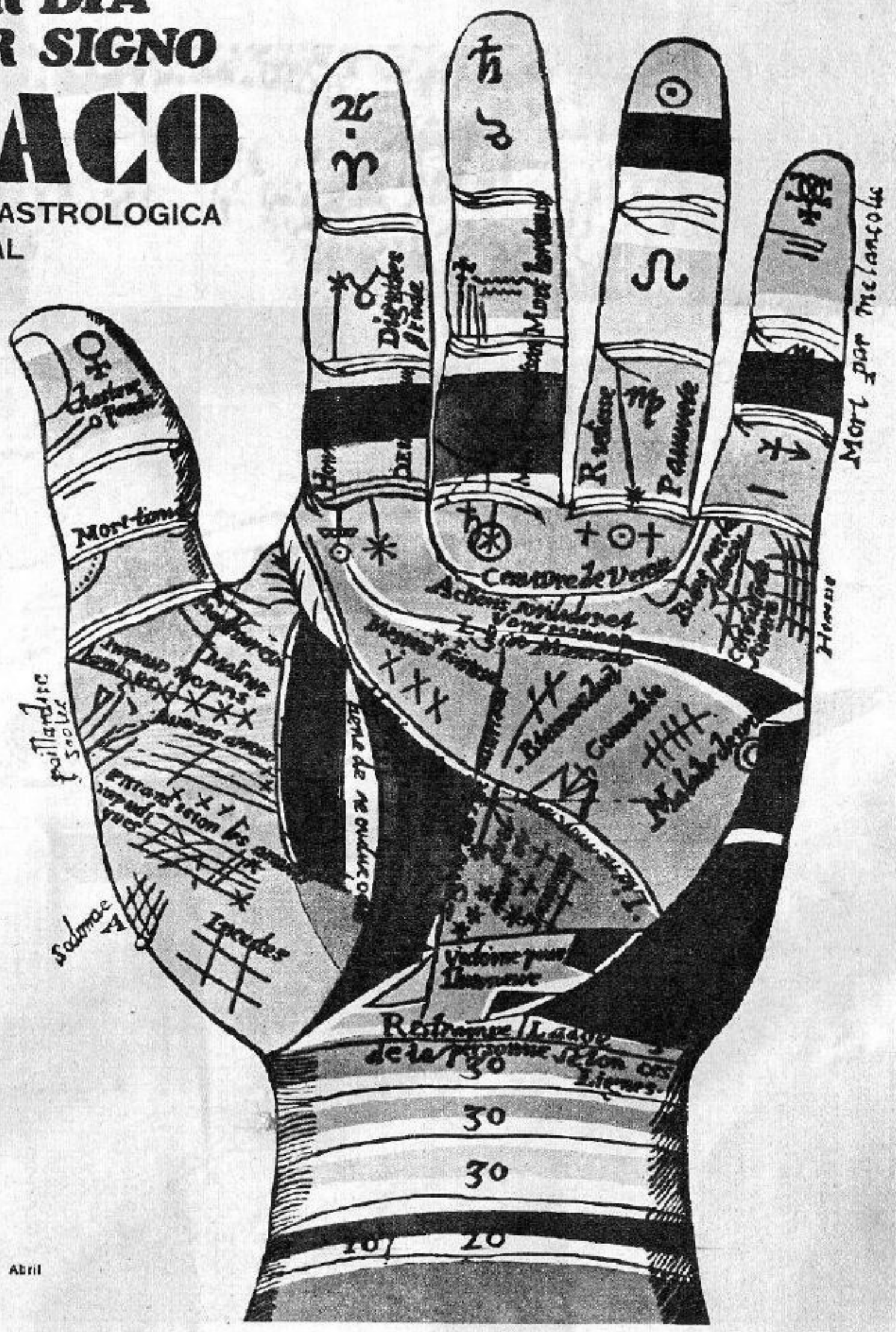
ZODIACO entregará a Ud.
—hombre o mujer—
DIA POR DIA la influencia astral sobre su suerte,
de acuerdo con su signo. Y le dará claves para el mejor
conocimiento de sí mismo, interpretación
de sus sueños, quirología, grafología, etc.
PARA TENDER UN PUENTE HACIA EL FUTURO

LEA CADA MES **ZODIACO**

APARECE EL 20 DE OCTUBRE

RESERVELA DESDE YA!

SE AGOTARA!


Mort-terme
Chance et Fortune
Maladie grave
Mort par accident
Mort par maladie
Mort par suicide
Mort par meurtre
Mort par noyade

Creado para ganar!

Así, tal cual usted lo ve desplazarse pujante y veloz por rutas y circuitos durante las carreras de TC. Así, con igual potencia y rendimiento, con la misma velocidad y precisión. Así, con el motor Tornado Interceptor, la caja (H) y la suspensión Link Bar, es el mismo TORINO que usted encontrará en cualquiera de nuestros Concesionarios. Recuerde que TORINO fue creado para ganar.

TORINO 380 - 380 W



Es un producto IKA RENAULT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com