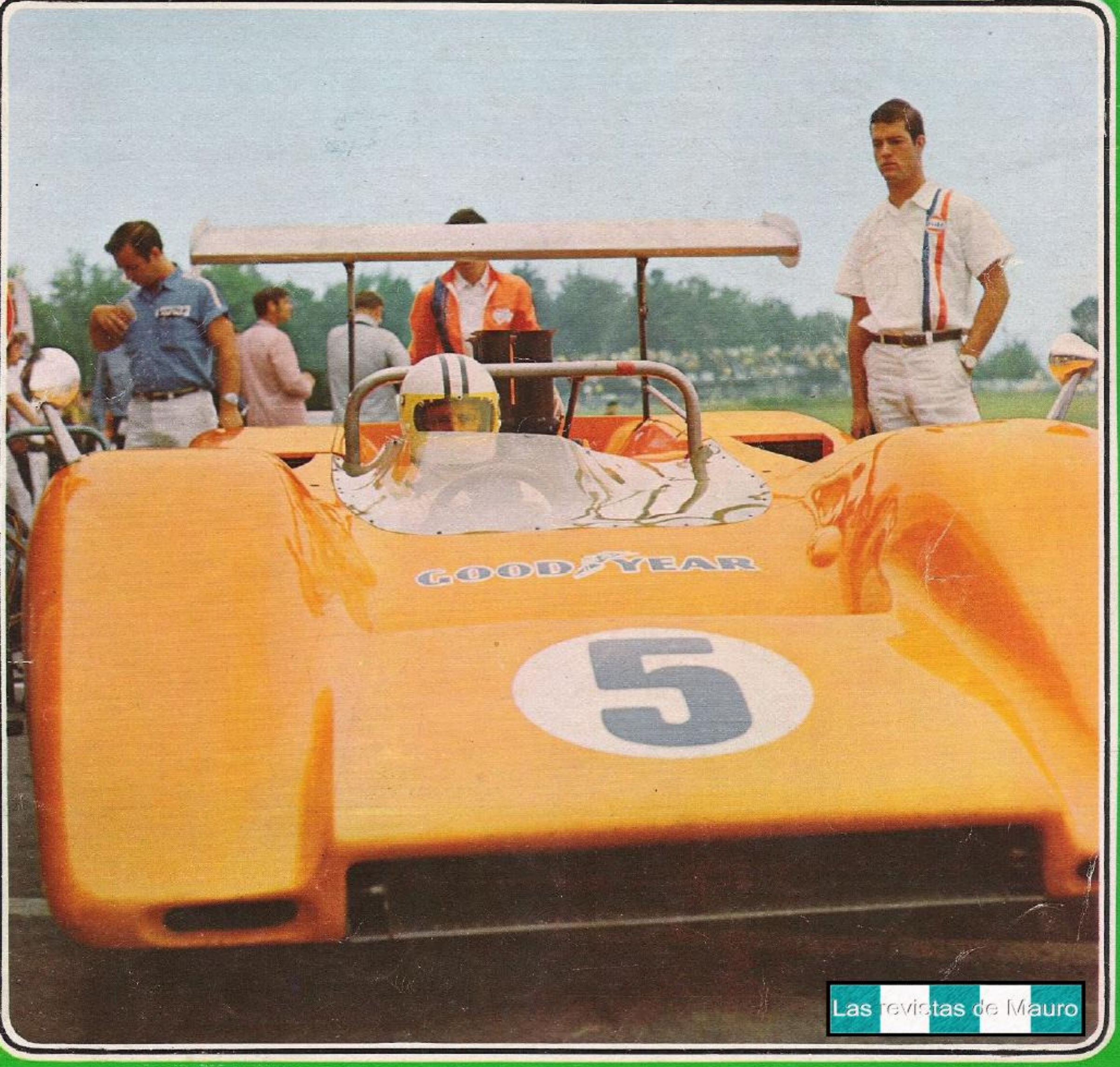
$m/n 80 $ 0,80 N° 201

Parabrisas

CORSA

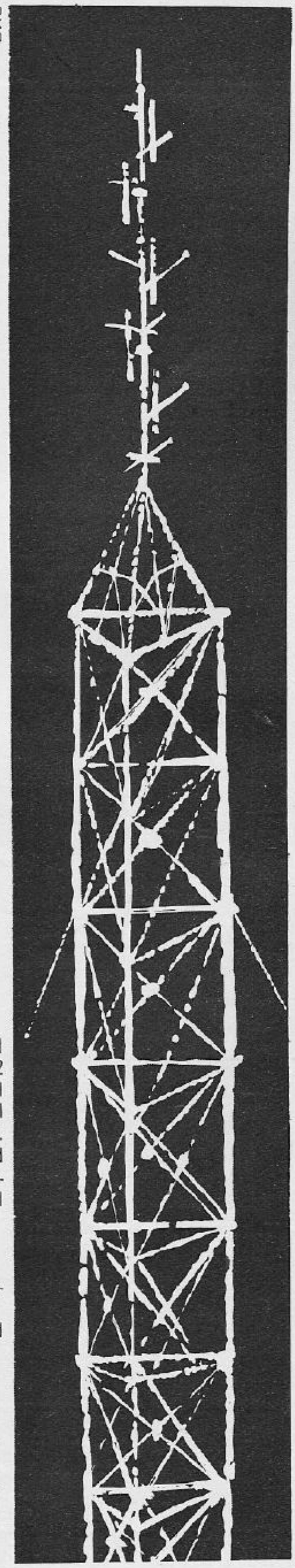
el 24 de febrero al 2 de marzo



Las revistas de Mauro

CAN AM: MILLONES Y PROBLEMAS

MARCH, LO NUEVO EN F.1



CMG

¡Ya está en el aire!

Ya está en el aire desde el primer minuto de 1970, LU22 RADIO TANDIL, desde el centro turístico y comercial de la Provincia de Bs. Aires.
Modernos Equipos Standard Electric ITT de 5 Kw. de potencia, con un alcance real de 250 Km².
Frecuencia Modulada y 1.300 Kc.
Modernas consolas transistorizadas.
Oficinas en Bs. As. Libertad 434 - 2º piso
T. E. 35-0502/0486

LU22
Radio Tandil

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 201 del 24 de febrero
al 2 de marzo de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director de Publicidad: Alberto Pazos.
Promotores: Juan Carlos Hiquis, Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto
Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

En los últimos días, nuestro país fue escenario de tremendos accidentes que conmovieron a la opinión pública. Uno de ellos —que no fue ni el más calamitoso ni tampoco el más publicado por la prensa— nos hace una vez más reflexionar sobre un aspecto que nos atañe bastante de cerca: el problema de transporte automotor y la circulación vial.

Por paradójico que parezca, no existe en nuestro país reglamentación alguna que seleccione adecuadamente y supervise con el cuidado que requiere, la capacidad, responsabilidad y "funcionalidad" de los conductores de ómnibus interurbanos (ni menos de transporte urbano). Para ser más claro, en nuestro país, a un conductor de ómnibus que tiene en sus manos la responsabilidad de guiar por la ruta llevando más de cincuenta pasajeros con los problemas y peligros que esto encierra, no le es requerida por las autoridades pertinentes ninguna aptitud psico-técnica-física más que la elemental que se le exige a un transportista que lleva por el camino una carga de bolsas de papa. Ni qué hablar que por otra parte está probado que muchos conductores de ómnibus interurbano cumplen horas de trabajo tan excesivas que superan con creces las mínimas lógicas que razones elementales de seguridad deberían exigir. Esa gente que a veces no es ni siquiera apta para guiar vehículos tan difíciles de conducir y que por añadidura está recargada de trabajo restándole a su capacidad de reflejos, etc., elementos de seguridad vitales, es habilitada por la propia sociedad para tener entre sus manos las vidas de a veces más de cincuenta semejantes. Pensamos que ya es hora de que las autoridades consideren la situación y reglamenten al respecto.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TORNEO APERTURA

El próximo fin de semana dará comienzo la temporada 1970 de nuestro automovilismo. El Automóvil Club Argentino organiza en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires el Torneo Apertura, auspiciado por Yacimientos Petrolíferos Fiscales. El mismo contiene en su programación carreras puntables para ocho categorías. La única que verá postergada su iniciación será la Fórmula "A" de Turismo de Carretera cuya primera fecha se disputará el 29 de marzo en Venado Tuerto.

Para no permitir que se produzca la aglomeración tanto de máquinas como de gente en los boxes el ACA optó por dividir la reunión entre el sábado y domingo. El primer día se realizarán las competencias para Fórmula 1,4, turismo de 1151 a 2000 cm3 y Turismo de Carretera Fórmula "B". La hora de iniciación de la primera carrera el día sábado será a las 14.

El domingo tendrá lugar el resto de las competencias programadas, es decir Fórmula 2, Turismo hasta 1150 y de más de 2000 cm3 y Sport Prototipo. La hora de iniciación ha sido fijada para las 9.

En premios se distribuirán 11.030.000 pesos de los viejos, repartidos entre las ocho categorías.

De acuerdo a una reciente disposición emitida por la CADAD los pilotos no podrán participar en más de una competencia de una misma reunión. Es decir que el próximo fin de semana por primera vez se aplicará esta nueva medida. Las razones que fundamentan esta resolución son "de diversa índole —fundamentalmente de carácter psicofísico— que inciden y afectan en importante medida la normalidad de las funciones neuro-psíquicas y neuromusculares en el individuo sometido a determinadas exigencias y tensiones".

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

TORNEO APERTURA DE AUTOMOVILISMO Y. M. F. 1970

Horarios de Entrenamientos, Pruebas de Clasificación y Carreras

Entrenamientos día 25 de febrero de 1970

8,30 a 9,30 horas — Coches mecánica argentina Fórmula Dos (2)
9,30 a 10,30 „ — Categoría turismo Anexo "J" hasta 1.150 cc.
10,30 a 11,30 „ — Categoría turismo Anexo "J" 2.000 cc. en adelante
11,30 a 12,30 „ — Coches Sport Prototipo
14,30 a 15,30 „ — Coches mecánica argentina Fórmula Uno (1)
15,30 a 16,30 „ — Coches mecánica argentina Fórmula Cuatro (4)
16,30 a 17,30 „ — Categoría turismo Anexo "J" 1.150 a 2.000 cc.
17,30 a 18,30 „ — Coches turismo carretera Fórmula "B"

Pruebas de Clasificación días Jueves 26 y Viernes 27 de febrero de 1970

8,30 a 9,30 horas — Coches mecánica argentina Fórmula Dos (2)
9,30 a 10,30 „ — Categoría turismo Anexo "J" hasta 1.150 cc.
10,30 a 11,30 „ — Categoría turismo Anexo "J" 2.000 cc. en adelante
11,30 a 12,30 „ — Coches Sport Prototipo
12,30 a 15,30 „ — Coches mecánica argentina Fórmula Uno (1)
15,30 a 16,30 „ — Coches mecánica argentina Fórmula Cuatro (4)
16,30 a 17,30 „ — Categoría turismo Anexo "J" 1.150 a 2.000 cc.
17,30 a 18,30 „ — Coches Turismo carretera Fórmula "B"

Carrera día Sábado 28 de febrero de 1970

14,00 horas — Coches Mecánica argentina Fórmula Uno (1)
15,00 „ — Coches mecánica argentina Fórmula Cuatro (4)
16,00 „ — Categoría turismo Anexo "J" 1.150 a 2.000 cc.
17,15 „ — Coches turismo carretera Fórmula "B"

Carrera día Domingo 1º de marzo de 1970

9,00 horas — Coches mecánica argentina Fórmula Dos (2)
10,00 „ — Categoría turismo Anexo "J" hasta 1.150 cc.
11,00 „ — Categoría turismo Anexo "J" de 2.000 cc. en adelante
12,15 „ — Coches Sport Prototipo.

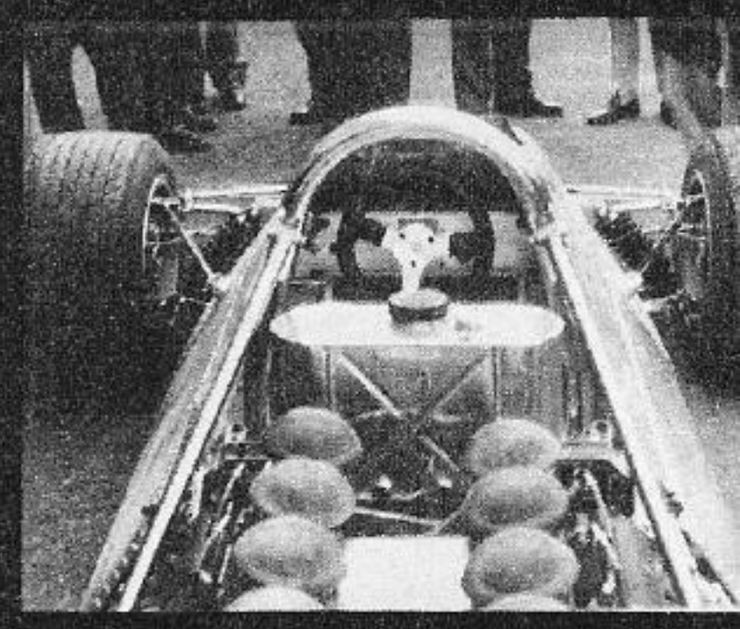
CIRCUITOS A UTILIZARSE

CIRCUITO NUMERO CINCO (5): 2.126,31 metros. Mecánica argentina Fórmula Cuatro.
CIRCUITO NUMERO NUEVE (9): 3.413,66 metros. Mecánica argentina Fórmula Uno, Mecánica Argentina Fórmula Dos, Categorías turismo hasta 1.150, de 1.150 a 2.000 cc. y de 2.000 cc. en adelante.
CIRCUITO NUMERO DOCE (12): 5.240,10 metros. Coches turismo carretera Fórmula "B".
CIRCUITO NUMERO QUINCE (15): 6.121,70 metros. Coches Sport Prototipo.

Corsa no se detiene, ante nada. Convencidos los redactores de que nuestro director nos engañaba cuando le preguntábamos: "Willy . . . ¿de dónde vienen los nenes . . .?", decidimos iniciar la investigación por nuestra cuenta. Y busca que te busca, localizamos en pleno centro de la capital (Suipacha y Córdoba, subsuelo) la legítima fábrica de nenes. Se acabaron entonces las mentiras piadosas: se derrumbaron todos los mitos. Nada de cigüeñas, repollos, cartas a París y demás chistes tendenciosos: los nenes se fabrican a máquina, y sanseacabó. Las pruebas no mienten.



DE TOMASO PARA F.1

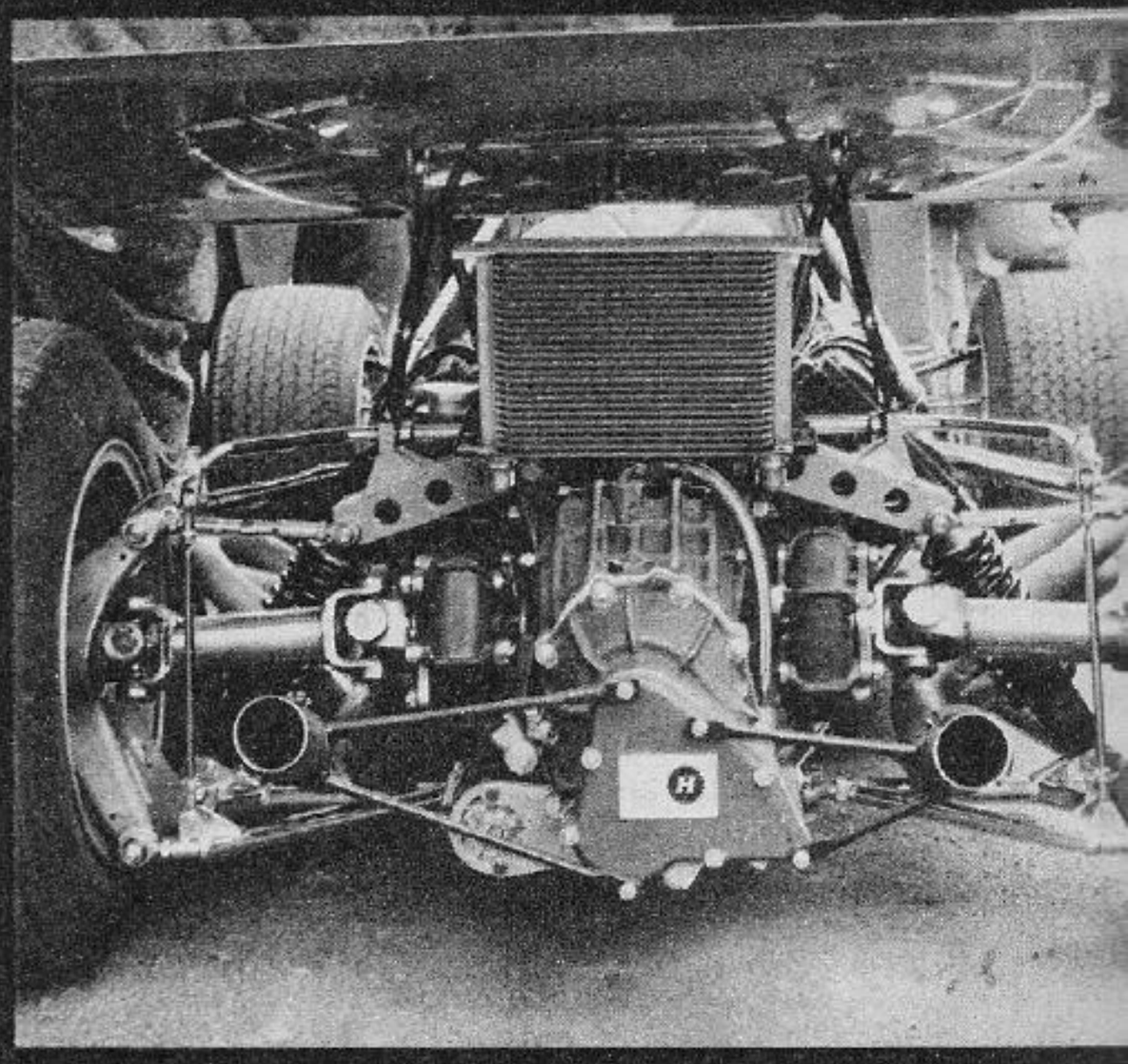


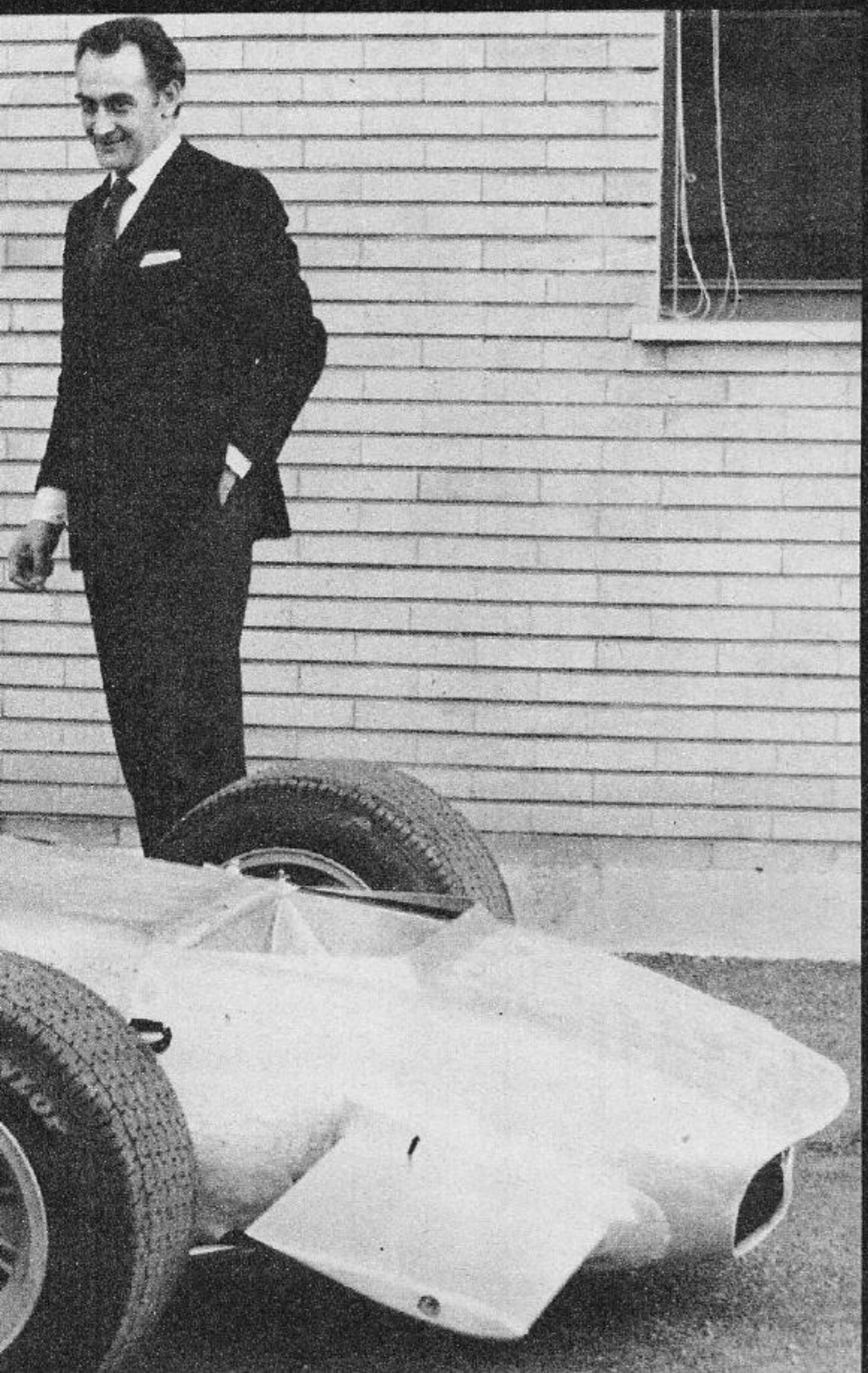
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

-FORD

El argentino radicado en Italia, Alejandro De Tomaso volvió a la F-1 a nueve años de su primer intento. El piloto será nada menos que Piers Courage. Observemos su obra maestra

Fotos exclusivas de FRANCO LINI





En primer plano la caja Hewland de cinco marchas que soporta los caños de escape. Semiejes no deslizantes con doble cruceta que suplanta el deslizamiento con un manchón de goma a la salida de la caja. La suspensión abajo a triángulo y arriba con brazo único con tensores longitudinales. Nótese el emplazamiento del arranque al costado izquierdo de la caja de velocidades. El radiador de aceite montado sobre el soporte de anclaje de las suspensiones como es habitual verlo en los F-1. El alerón como indica el reglamento no sobrepasa la trocha trasera. Su anclaje es sobre el bastidor.

En primer plano las trompetas de los inyectores con la malla antillama. El tanque recuperador de aceite montado justo detrás de la barra antivuelco reglamentaria. Más al fondo el cockpit de factura sumamente sencilla (faltan colocar los instrumentos) y al fondo de todo unos piececitos que no hemos podido redonocer.

Que un argentino haga un automóvil de F-1 en Europa es algo realmente importante. Un constructor argentino se ha lanzado a diseñar y hacer un F-1 para entrar a competir en la categoría máxima de los monoplazas en Europa. Este argentino es Alejandro De Tomaso.

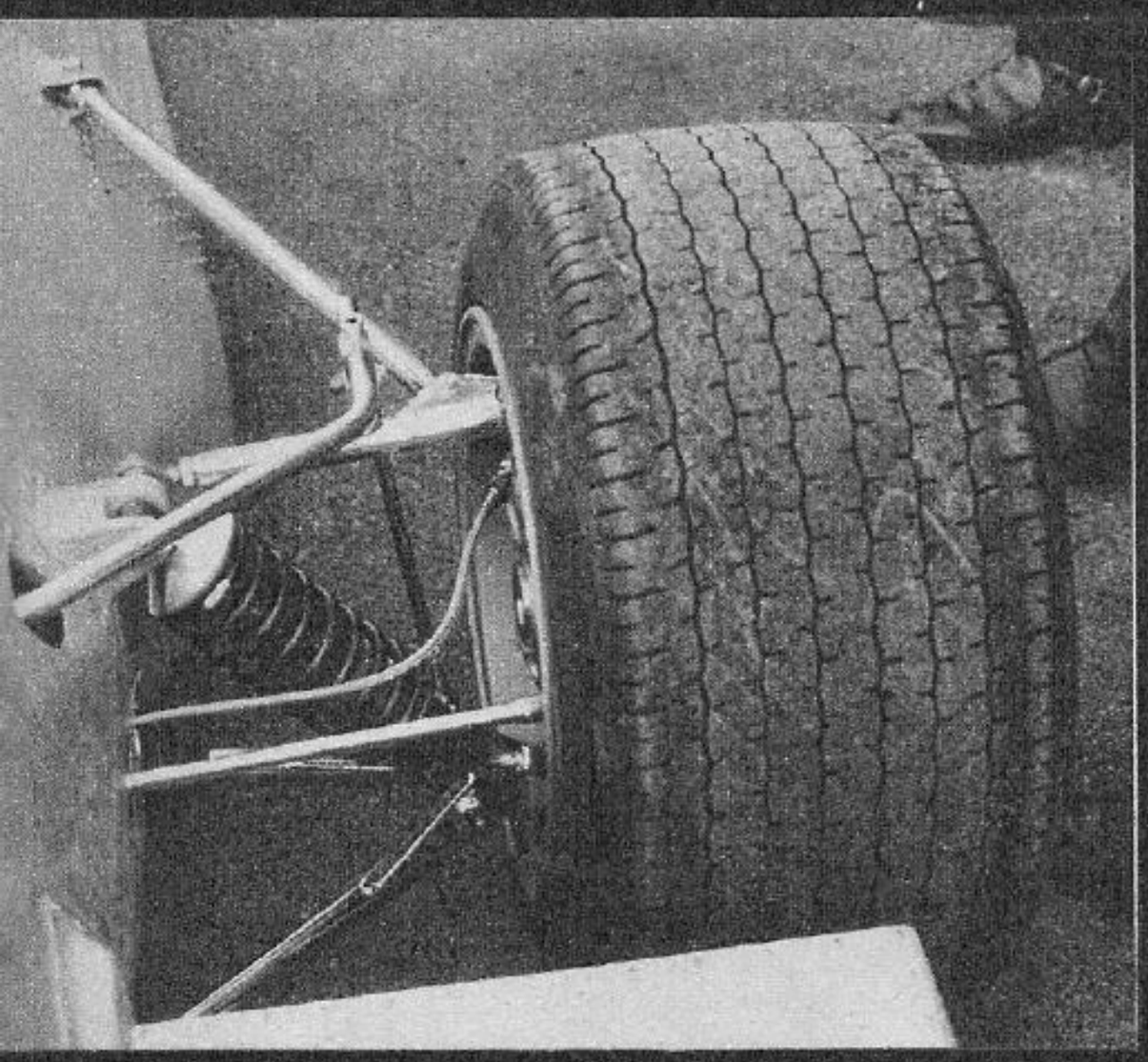
Luego de un paréntesis prolongado desde 1961 en que incursionó en la fórmula con motores Osca de 1.500 cm^3, De Tomaso no volvió a las competencias de F-1. Ahora en 1970 —nueve años después— hace un nuevo intento con un chasis de su diseño y construcción motorizado con un Ford Cosworth. Los neumáticos a utilizar durante la temporada serán Dunlop y la caja de velocidades es Hewland. El auto —de no acontecer algún imprevisto insolucionable— debutará en el Gran Premio de Sudáfrica el mes de marzo, primera carrera por el Campeonato Mundial de Conductores.

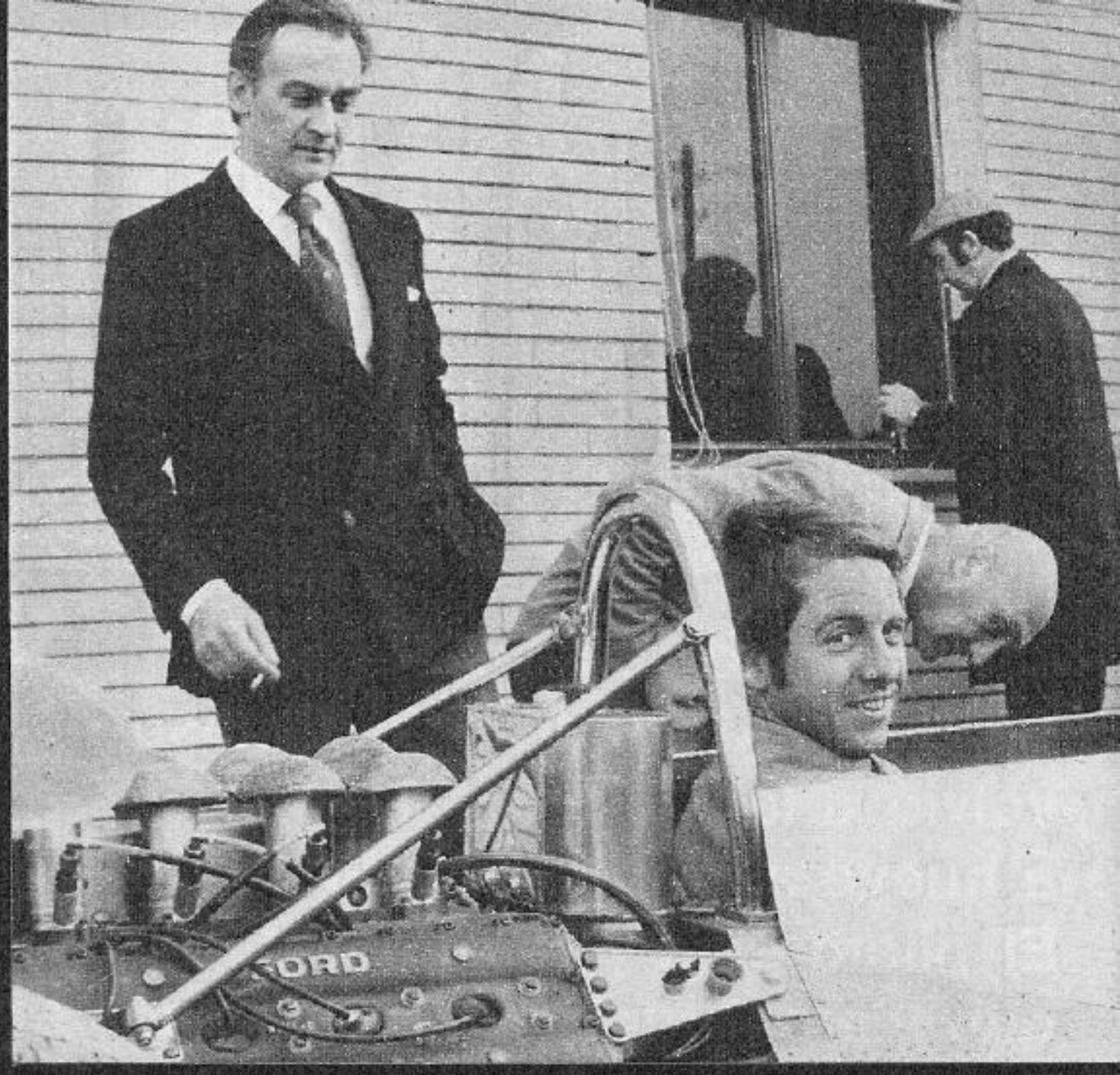
Entre los planes de De Tomaso existe también la posibilidad que en un futuro inmediato se dedique a la construcción de un motor para sus F-1 e integrar la lista de los concurrentes a los Grand Prix que presentan chasis-motores de su propia fabricación, caso Ferrari, BRM, Matra, Honda.

El De Tomaso, si bien no muestra ningún adelanto de importancia, por sus soluciones técnicas está a la altura de sus similares en la fórmula. Posiblemente —no en aspecto pero sí en suspensiones, anclajes, etcétera— el DT es lo más parecido al Mc Laren por su simpleza y seguridad. En pocas palabras, De Tomaso trató de hacer un F-1 lógico, con posibilidades, buscando lo más efectivo y probado sin necesidad de romperse la cabeza por descubrir algo nuevo que tendría que probar a fondo hasta darle el OK final.

→

DE TOMASO FORD PARA F.1





Las características sobresalientes del De Tomaso F-1 denominado "505-38-1" son las siguientes: distancia entre ejes, 2,404 metros; la trocha delantera es de 1,470 y la trasera de 1,450. El peso del auto sin piloto ni combustible es de 553 kilos y las ruedas son de 13 y 15 pulgadas adelante y atrás respectivamente. Como se puede apreciar sus rasgos generales son los normales en los autos de Fórmula Uno actuales.

Las suspensiones son convencionales pero por su geometría ofrecen un centro de rolido alto y una gama de variaciones de "comba" realmente interesante. Los amortiguadores son externos y la barra antirrolido es superior. La suspensión trasera es la que usan todos los F-1 del momento y no presenta novedades pero sí resultados positivos.

Pero posiblemente lo más importante de todo esto es la colaboración que prestan desde el primer momento su futuro piloto y su team-manager, Piers Courage que dejó definitivamente su Brabham F-1 y el mismo Frank Williams. Ellos serán los encargados, junto a De Tomaso, de sacar los defectos y pulir detalles de puesta a punto en el nuevo chasis. Nuestro compatriota dispone de un excelente conjunto. Un piloto de primera línea, con sensibilidad y excelente tester como es el inglés Piers Courage, un buen agente de promoción y director de equipo como Frank Williams y un motor Ford-Cosworth que es lo esencial para buscar resultados en la temporada venidera.

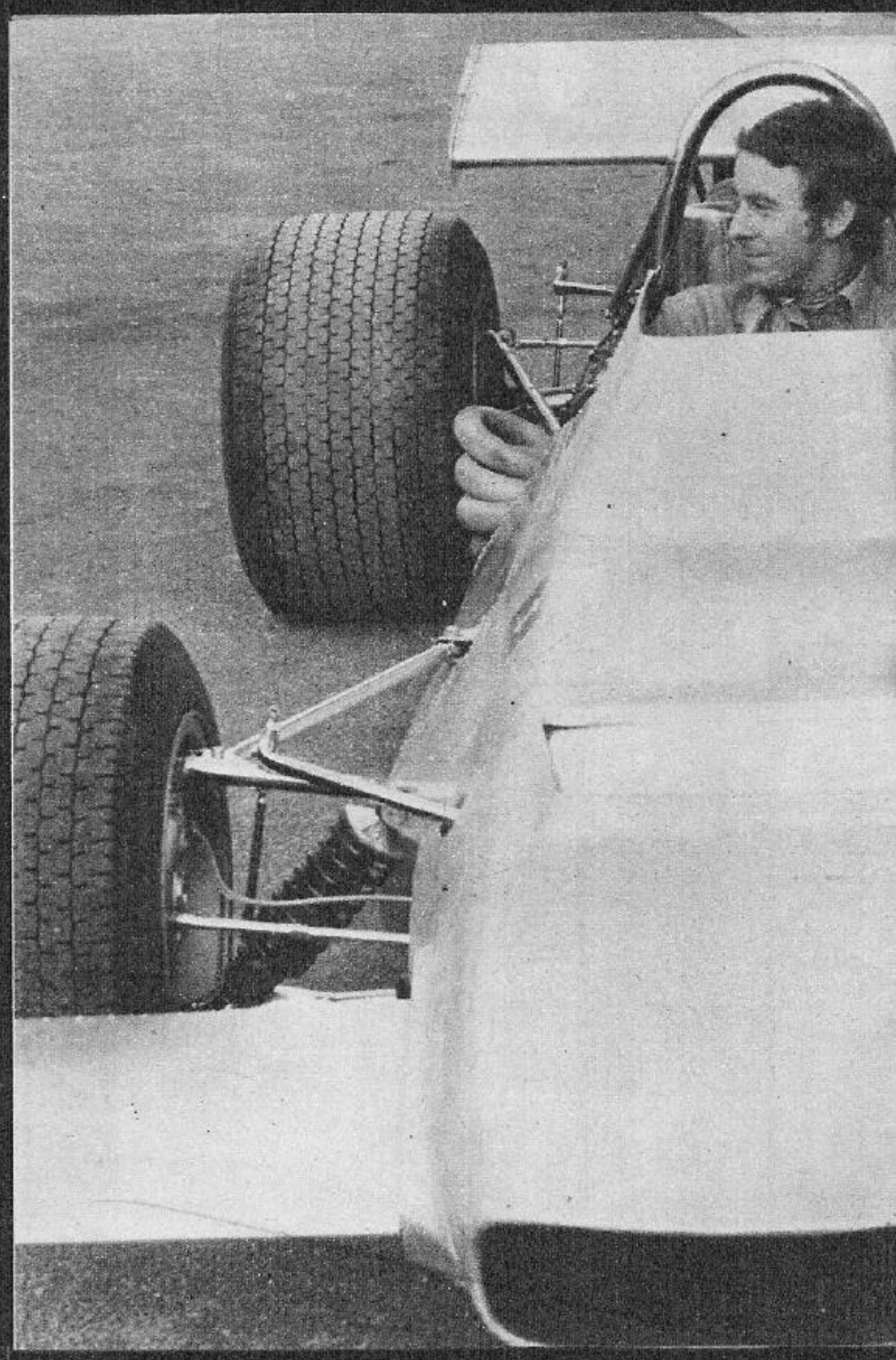
Por ahora detengámonos a observar el De Tomaso 505-38-1 y esperemos a que llegue el Gran Premio de Sudáfrica donde se producirá su debut y tendremos material como para analizarlo concienzudamente. Hasta marzo.

Arriba, centro: Alejandro De Tomaso (saco azul oscuro de Bond Street) admira su obra. Piers Courage en el habitáculo del De Tomaso-Cosworth. El soporte del motor tiene la "master switch" por medio de la cual se corta el contacto en caso de accidente para que las bombas de combustible dejen de trabajar y cortar a la vez el circuito eléctrico.

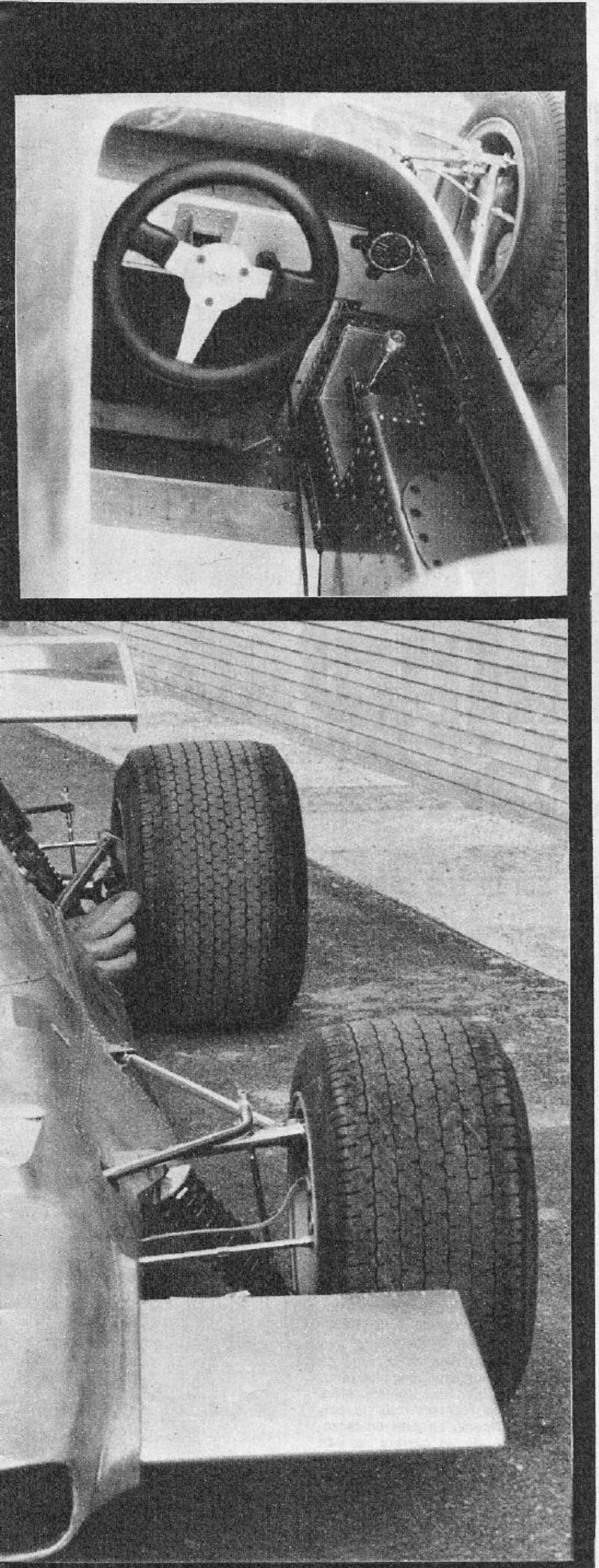
Arriba, izquierda: La suspensión delantera con triángulo inferior que soporta el amorttiguador y el resorte. El brazo superior es único con reactor longitudinal, barra antirrolido conforman una clásica pero efectiva suspensión delantera. Evidentemente De Tomaso optó en su F-1 por no innovar. Bien.

Abajo: La sección maestra, quizá sea un poco exagerada en razón de no sabemos qué. Posibiemente se deba a la ubicación de los tanques de nafta. En la parte delantera dos generosos "spoilers" o bigotes (a gust)o de perfil alar para lograr mayor adherencia del tren delantero. Sobre la trompa se observa la salida de aire, inspiración Broadley.

Arriba, derecha: He aquí el cockpit del DT. Como se puede observar, remaches, muchos remaches. Volante convencioal, la palanca selectora en su respectivo casillero sobre la derecha del piloto. El deflector que oficia de parabrisas es metálico y por lo menos hasta el momento en que Lini nos mandó las fotos no habían pensado en colocar elemento trasparente.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





NO ES LA PRIMERA VEZ QUE LOS FAROS MARCHAL CRUZAN LA META TRIUNFADORES.

Muchas veces lo han hecho en los principales circuitos del mundo...

Como lo hicieron el dia 11/1/70 **en la prueba de los 1.000 Km. (SP) "Ciudad de Buenos Aires"** en el Autódromo Municipal con el coche MATRA 650 conducido por Jean-Pierre Beltoise y Henry Pescarolo.

FAROS MARCHAL
Fabricados bajo Licencia Exclusiva de

S.E.V. MARCHAL

EIFRA S.A.C.I.F.
José Marti 3325/41
(Alt. Av. Provincias Unidas 2300)
Tel. 621-0189/0180 SAN JUSTO (Buenos Aires)

¡ULTIMO MOMENTO!

ARGENTINOS A LA LONDRES-MEXICO

por JORGE AUGÉ BACQUÉ



El proyecto de correr la Londres-México se concretó en Peugeot. Claude Le Guézec será el director, Fangio el asesor y los nombres más importantes en automovilismo serán los pilotos

Diciembre de 1969. Escenario: la oficina del Dr. Varela en Bonpland 2349, vale decir en el edificio de SAFRAR. Actores: Dr. Rufino Varela (Ejecutivo de Peugeot) y José "Pepe" Migliore (Piloto de Peugeot). Mobiliario: un escritorio. Comienza la acción: Hay un diálogo entre los dos protagonistas, sobre el escritorio se ve un reglamento de la carrera Londres-México. Gesticulan, ríen. La conversación dura treinta minutos, los protagonistas se levantan, se dan la mano y se baja el telón.

.....

"En realidad todo fue muy rápido —dice Marcelo Spiller, Gerente de Publicidad de SAFRAR— estamos aún un poco sorprendidos por la confirmación del asunto. Aunque en realidad todo comenzó en diciembre con la idea que trajo Migliore y después la charló con Varela. Luego vino el período de estudio del proyecto. Intervinieron Varela, Boullot Tolle, Coulom, y toda la plana mayor de SAFRAR. Luego vino el pedido de autorización a Peugeot-Francia y más tarde la conversación previa con Claude Le Guézec (cuando vino a la Temporada) y la confirmación de todo. En estos días nos pusimos en contacto con el coronel Premoli para solicitar el apoyo del Estado y éste nos aseguró que nos facilitarían los pasajes para el equipo, las bodegas para los autos, y puso a nuestra disposición todas las embajadas argentinas en la zona que atraviese la carrera. La verdad es que se portaron muy bien y nos dieron una gran mano. También lo contactamos a Fangio y él nos ayudó mucho, sugiriendo los pilotos y haciendo los contactos".

.....

Febrero 15 de 1969. Escenario: Redacción de Parabrisas Corsa. Personajes: un redactor de Corsa y la secretaria. Comienza la acción: La secretaria entra al escenario y deposita una carta en el escritorio del redactor. (La cámara se acerca en el momento en que el redactor abre el sobre, despliega la carta y la cámara enfoca el texto): Atención —dice la hoja— día 17 llega Le Guézec a Aeropuerto Ezeiza para hacerse cargo del equipo de SAFRAR que correrá la Londres-México. Saludos, Edouard Seidler. La cámara se aleja y se inicia un diálogo —que no se escucha— entre el redactor y el director. Se baja el telón.

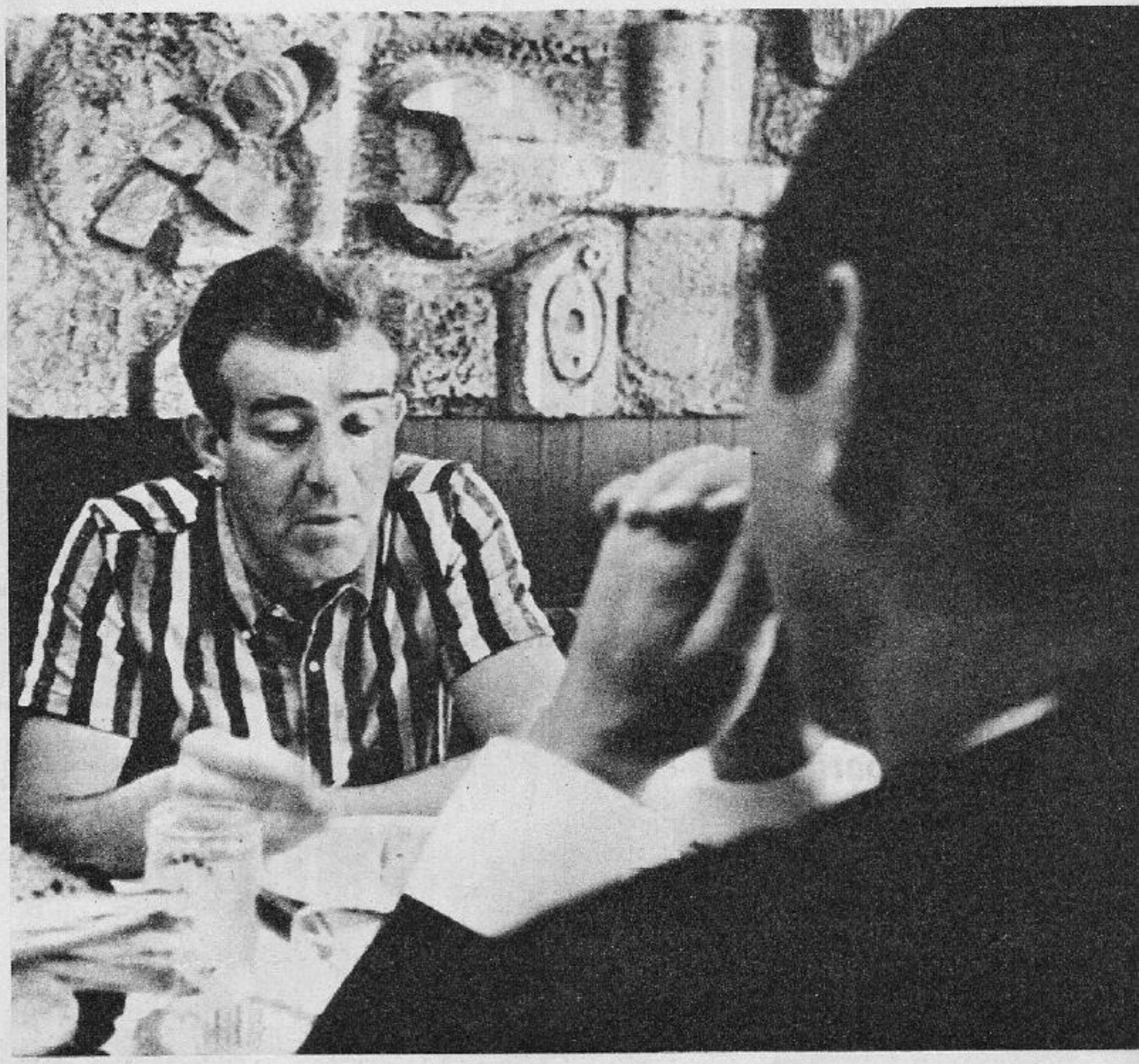
.....

"Como yo decía —continúa Spiller— lo único que tenemos hasta el momento es la estructura del equipo, los tres autos 404 con motor 504 preparados por Héctor Zampini y un solo piloto: "Pepe" Migliore. El resto de los pilotos serán designados la semana que viene, aunque ya tenemos un nombre al cual intentaremos traer al equipo. En estos momentos podemos adelantar que los auxilios se harán en combinación con las plantas Peugeot de todo el mundo. En Europa, será Peugeot-Francia quien se ocupe del problema. A partir de Río de Janeiro los auxilios estarán a cargo nuestro en combinación con las filiales de Uruguay, Chile, Perú, etcétera... El problema grave es Bolivia —por ejemplo— donde no hay practicamente ningún Peugeot. Toda esta organización que montaremos no estará solamente al servicio de nuestros tres autos, sino que atenderemos a todos los autos de la marca que compitan y, por supuesto, al equipo Commander Argentino por correr con autos y pilotos argentinos. Todo esto va a ser un poco complicado, más con el poco tiempo con el que contamos, pero creo que todo va a salir bien. Por ahora "Pepe" va a ir a Río de Janeiro a buscar a los dos pilotos franceses (J. C. Ogier-Claude Laurent) y de vuelta van a reconocer la ruta en la zona de Brasil y Uruguay. Luego estarán un par de días en Buenos Aires y partirán a recorrer toda la parte sudamericana. La ruta en la zona europea de la carrera la van correr en la medida que el tiempo lo permita, aunque la idea de Le Guezec es que si los argentinos siguen a la pareja europea en las rutas de Europa, no es prácticamente necesario reconocer la misma. En la parte sudamericana la táctica sería al revés, vale decir que la pareja europea tendrá que seguir a los argentinos."



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Febrero 20 - Escenario: despacho de Marcelo Spiller en SAFRAR. Personajes: Marcelo Spiller, Luis Ureta Sáenz Peña (del Dep. de Publicidad de SAFRAR), un fotógrafo y un redactor de Corsa. Mabiliario: un escritorio. La acción se desarrolla durante 25 minutos y al final del acto, toma la palabra Spiller. "Todo va a salir bien porque tenemos buena gente, buenos directivos, excelentes pilotos, y lo que es más importante buenos autos. Tenemos mucha fe y creemos en lo que dijo Fangio: Si los autos llegan a Buenos Aires la carrera está en casa."

.....

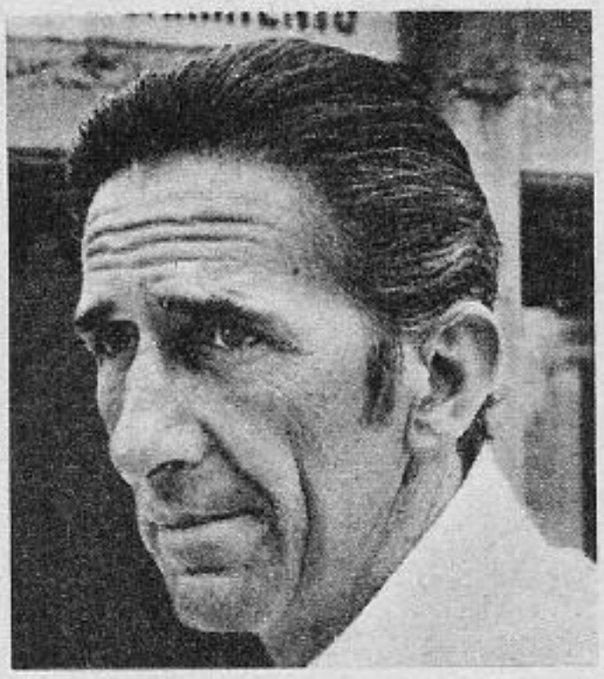
Y ahora vamos a hablar un poco nosotros. La idea de que un equipo argentino vaya a correr a la Londres-México es muy buena y es quizás la mejor carrera que pudieron haber elegido para iniciarse en las tenidas internacionales. Los autos son excelentes y dispuestos a aguantar muchos kilómetros sin problemas. Los pilotos (Migliore confirmado), Perkins, Rodríguez Larreta, Castañón, Gradassi, Forest Greene y posiblemente Juchet están en "nuestra lista" y forman la "élite" de los corredores para ese tipo de carrera. La gente de Peugeot tiene en sus manos la decisión definitiva. La semana próxima Peugeot dará más detalles y de ahí podremos dar un panorama más concreto de lo que pasará. Lo único que podemos decir es un muy sincero... ¡Buena suerte!

Arriba, izquierda: José "Pepe" Migliore: primer piloto confirmado. El resto de los corredores está a decisión de la gente de SAFRAR.

Arriba, derecha: Claude Le Guézec es el hombre que orquestará todo el operativo Londres-México y coordinará auxilios, alejamientos, todo...

El gerente de Publicidad de SAFRAR, Marcelo Spiller comenta el proyecto: fe y confianza en un producto y en un grupo humano.

ULTIMISIMO MOMENTO ¡GASTON PERKINS Y LA LONDON-MEXICO!



El viernes a último momento y cuando ya estábamos por cerrar la redacción con llave llegó un rumor: Gastón iba a la London-México. Inmediatamente lo ubicamos en su casa y para allá volamos. El rumor fue confirmado... Gastón Perkins junto con Migliore, "Larry" y Jackie Forest Greene. **"Me llamó por teléfono Le Guézec y me dijo si tenía interés. Al principio no me preocupó mucho. Me fijé en el calendario y sólo me perdía una carrera de TC, la de Allen. En SP no pensaba correr hasta mayo o junio así que no perdía nada. La de Bahía Blanca justo se corre cuando todos los participantes de la World Cup están viajando a Sudamérica en barco... yo me tomo el avión en Lisboa y corro en Bahía. Vuelvo a tomar el avión y me voy a Río de Janeiro a esperar que desembarquen el auto. No hay problemas... las carreras que no pueda correr —por el momento sólo Allen— le doy el coche a Cacho Fangio. Yo creo que es lo mejor que pude hacer. Por supuesto, ya consulté con la gente de IKA-Renault y me anticiparon que no había problema... si no aprovecho esta carrera, viejo... es una carrera sensacional".**

COMO HACE 20 AÑOS



César Carman, presidente del Automóvil Club Argentino. El ejecutor de la idea genial. A él y a la empresa el agradecimiento de todos los que estamos en esto.

Después de casi 20 años de la primera misión automovilística a Europa, partió para el Viejo Mundo el equipo del ACA. Un solo fin: recuperar el tiempo perdido

Piloto, Staffa, Caldarella y Quaglia. Dos mecánicos que se encargarán de la puesta a punto de los Brabham-Cosworth. Un DT que será el responsable de la parte organización y Caldarella que junto a Reutemann tendrán que domar los caballitos de F-2.



Llegó el momento. Viernes, 18 horas. Lo que parecía lejano se llevó a cabo finalmente. Años, páginas y más páginas de revistas especializadas, diarios y revistas de interés general clamando por una huida a Europa para probar suerte. Para volver a retomar el camino del automovilismo a nivel internacional. Para ver si existía la posibilidad de tener otro Juan Manuel Fangio... o simplemente por pasear los colores argentinos en Brands Hatch, Nürburgring, Pau, Montecarlo y cuanto escenario importante se presentara. Pero no volvamos a recorrer tiempo pasado ni a recordar los cinco campeonatos de Juan Manuel I. Todo esto es obra de una "empresa" que se acordó del automovilismo y a ella le debemos que Reutemann y Caldarella, los emisarios argentino en Europa, monten sobre sus respectivos Brabham y comiencen a ponerse a tono con el Viejo Mundo y sus pilotos. No importa si ganamos o no. No vamos a eso, éste debe ser el primer paso de una cumbre lejana pero no imposible de alcanzar. Empezar en F-2 ya es algo serio e importante. De allí a la F-1 sólo hace falta que se completen tres o cuatro factores importantes...

El Automóvil Club Argentino es el responsable y solamente nos queda decirles GRACIAS.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COLECTA NACIONAL:

UN DEBER DE HERMANOS

Todo el país y el mundo han sido sacudidos por el trágico accidente ferroviario. Los argentinos debemos dar en esta hora de dolor una prueba más de unidad solidaria y contribuir a atenuar las desastrosas consecuencias de la catástrofe. Esta convocatoria a la solidaridad fraterna espera la generosa respuesta de todos. Usted también debe participar en la COLECTA NACIONAL PRO AYUDA A LOS DAMNIFICADOS DEL ACCIDENTE FERROVIARIO. El monto de lo recaudado en esta colecta será entregado a la Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia de la Comunidad para su distribución entre las familias necesitadas.*

Los depósitos pueden efectuarse en el Banco Francés e Italiano para la América del Sud (Casa Central), en la cuenta especial: Colecta Nacional o/Editorial Abril S.A. número: 11990/10, o personalmente en Av. Alem 896, 4º piso, Capital Federal.

PROMUEVE EDITORIAL ABRIL S. A.

* Autorizado por la Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia de la Comunidad en fecha 6/2/70.

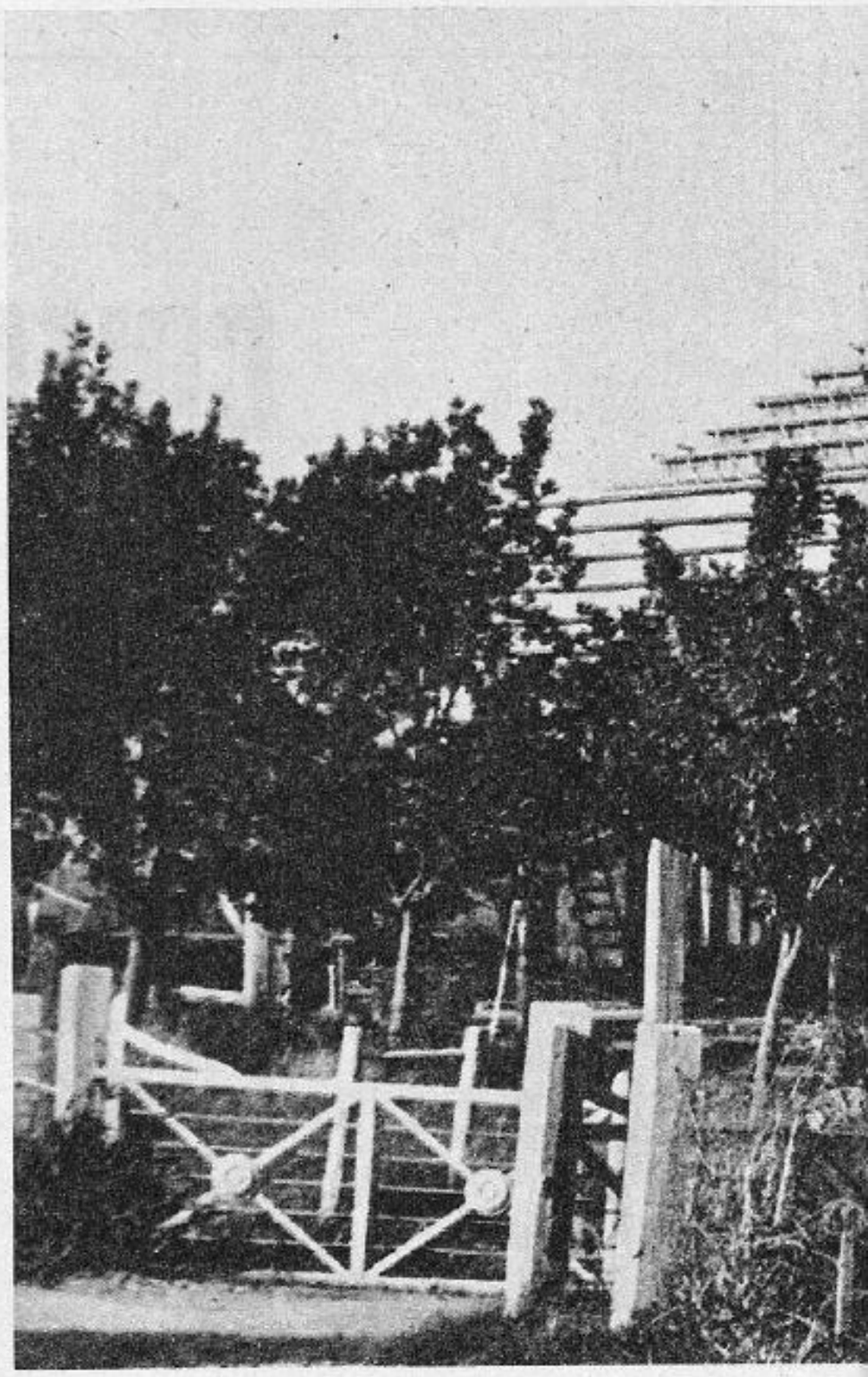


El ingeniero Pichi trabaja a toda hora, sin descanso, en jornadas de actividad agotadora. ¡Qué tipo sacrificado este Albizu! ... Bueno, pero con el calor de la siesta en Rafaela, se comprende que trabaje cómodo.

A la derecha:
Las próximas 500 Millas tendrán tribunas nuevas, más seguridad y un premio al ganador instituido por el gobierno de la provincia.



Fissanotti, un muchacho profesional y entusiasta que sabe qué hacer y cómo hacerlo. Entre él y Valciukas hacen maravillas. Presente dubitativo, futuro bárbaro.

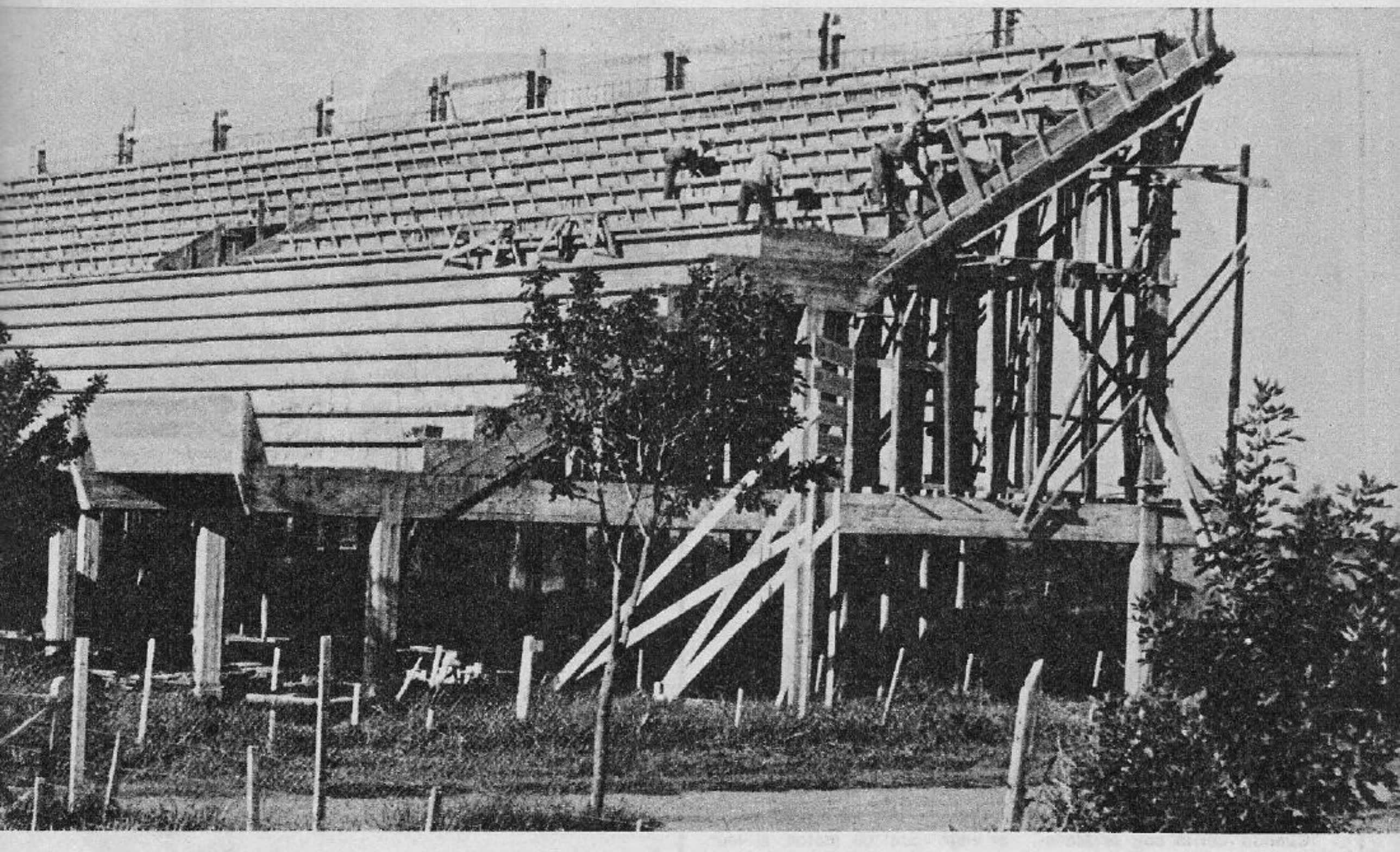


Una breve recorrida por Rafaela alcanza para demostrar que con prisa y sin pausa los hombres de la Perla del Oeste nunca descansan, y se acercan cada vez más al éxito. Grandes perspectivas para 1970. Los yanquis a Rafi

AFAELA

por HECTOR LUIS BERGANDI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Rafaela es decididamente la capital de la Mecánica Argentina Fórmula Uno. La actividad en torno a los monopostos no disminuye en ninguna época del año y cualquier momento es bueno para hacerse una corridita hasta la Perla del Oeste y empaparse de todas las novedades de la especialidad. Cuando abrimos el fuego con las entrevistas el primero en recibirnos fue don Bernardo Kuschnir, antes presidente, ahora secretario de Atlético, pero siempre ocupándose con el mismo interés de esa pista a la que quiere, cuida, mejora y defiende como pocos. **"Por supuesto, tenemos unas ganas terribles de saber cuál es el límite que se puede alcanzar en esta pista, y tarde o temprano lo vamos a lograr. Ahora está ese proyecto de traer acá a los autos de Indianápolis, y en la medida de lo posible no dejamos que se detengan las tratativas para lograr que vengn esas máquinas, que son las más apropiadas para hacer el promedio más alto posible en nuestro óvalo. Hasta ahora la idea sigue siendo la original, la sugerida por el doctor Alvarez. El es el que más contacto tiene con la gente del USAC y aseguró que se podían traer quince autos de primera línea, cinco de los cuales podrían llegar a ser para pilotos argentinos si se llega a un acuerdo; pero de haberlo serían unos cinco autos con reales posibilidades y no como pasa siempre. Por otra parte tenemos nuestro propio punto de vista en cuanto a los posibles costos, y pueden estar seguros que no hace falta una exorbitancia para traer esa gente y esos autos a Rafaela, a pesar que son los corredores mejor pagados del mundo. De no dar resultado esta gestión, vamos a seguir intentando hasta que consigamos por algún medio que vengan, pero insisto, ese medio con seguridad no va a ser la cantidad de millones que aparentemente se necesita..."**

El Autódromo de Rafaela está adquiriendo poco a poco aspecto y personalidad internacional. Las tribunas ya son un hcho real y concreto y van a estar listas en un mes más de trabajo, pero aunque ya se ven perfectas, son apenas la base para una distribución de elementos y construcciones complementarias que terminadas prometen ser maravillosas. Confiterías, cabinas de trasmisión, baños y comodidades en general que parecerían increíbles si no se pudiera comprobar el ritmo incesante con que se trabaja en la pista. **"Las comodidades de la tribuna son inmejorables, ya que todos los lugares están numerados garantizando el orden y el desahogo de la gente, que no puede ir a ver una carrera apretujándose y molestándose unos a otros durante cinco horas. Los escalones son amplios, dando espacio para pasar por detrás de cada hilera de personas sentadas sin molestar. Y la visibilidad es una locura, se ve todo el circuito."**

El entusiasmo de esta clase de gente nunca podrá encontrar obstáculos que puedan detenerlos por mucho tiempo. Y las condiciones que presenta actualmente el circuito hacen pensar por momentos que la internacionalización está más cerca de lo imaginable.

ENTRE LISO Y LISO

El "liso", caros lectores, no es más que un vaso de cerveza. Un vaso liso, sin manijas ni firuletes que deformen su imagen de cilindro adornado por dentro con cerveza bien helada, coronada por dos dedos de espumita. El record en calidad y cantidad de venta de esta refrescante droga que se consume inevitablemente a razón de no menos de media docena **per capita** parece tenerlo la "Chopería Mary", lugar donde encontramos al ingeniero Fissanotti castigándose sin piedad en compañía de su familia...

"Mirá, desgraciadamente tengo que irme a la mañana temprano para Buenos Aires, de manera que hasta que no vuelva, no podemos hablar nada en concreto. Mejor dicho, si vuelven a Buenos Aires antes que yo pegue la vuelta, nos ponemos en contacto y char.

NO PARA NUNCA

RAFAELA



"Este año vamos a mejorar, y mucho". Almeida y la peña tienen fe en el F-100.

UN F-100 DE LOS BUENOS

"Cuando corría con la Maserati, o más adelante con el Bravi, no se nos presentaban estos problemas. Los autos se pagaban solos, porque se conseguían siempre buenos puestos y esencialmente se llegaba siempre...", decía Omar Almeida, mientras abonaba pesos 2,50 ley 18.188 a Francesconi, su peluquero habitual, por sus buenas artes. **"Con este auto no hemos dejado de desembolsar plata durante todo el año pasado; sólo para volver desilusionados, con todo el auto a la miseria, para volver a empezar. Ahora las cosas prometen ser diferentes. Vamos a disponer de motores de los nuevos, con más apoyo, y con la seguridad de que pase lo que pase, se sigan rompiendo o lleguen, de cualquier manera los resultados van a ser muy superiores a los del año pasado."**

Nos encontramos con Pepe Revello, que espera a Almeida en el bar de al lado. Pepe es el **"team manager"** de la Peña F-100, y con toda seguridad figura a la cabeza en el ranking de los tipos más macanudos del mundo. Gaucho como él solo, es capaz de dejar cualquier cosa por serle útil a un amigo, y se ha ganado buena fama en Rafaela por su carácter, sus descomunales dimensiones antropométricas y sus exitosas gestiones para lograr la unión de todos los que de alguna manera hacen algo por el automovilismo en el lugar. Al ver cerrado el viejo local de motos, al lado del bar, le preguntamos por Manlio Romitelli. **"Mirá, Manlio tuvo que dejar todo esto y reorganizar un poco su vida, porque ya no podía seguir así. Se pasaba el día arriba del auto de carrera y descuidaba mucho el negocio. Ahora se fue a trabajar a Ford, está contento y le concede a cada cosa el tiempo que le corresponde. Tiene mucho amor propio y una voluntad de fierro para el trabajo, así que le va a ir bien. Casualmente ahora no vas a poder ver el auto porque está en Buenos Aires para que Romitelli le ponga el motor. La semana que viene lo vamos a probar en el Autódromo para la carrera de apertura, así que, si te querés venir por allá..."**

La Peña F-100 funciona con poca gente, apenas la justa, y en 1969 tuvieron que demostrar su temple varias veces cuando la máquina roja estaba inmovilizada en el taller hasta que alguno de ellos, o un poco entre todos, solucionaban los problemas económicos sacrificando gustos y hasta necesidades personales. Ahora se confía en abaratar ciertos costos de traslado y estadía mediante una idea de Revello que permitiría trasportar a todos los coches de Rafaela en un solo vehículo de carga. Y aparte se confía mucho en que en 1970 la mala racha por la que pasó hasta ahora la Peña va a llegar de una vez a su fin...



Perdonanos la intromisión, Albizu... Pero, a esto le llamás hacer "calculitos" para una tapa. Nos parece que vas bastante adelantado, ¿eh? Nosotros te hubiéramos pedido permiso, pero vos, ¿nos lo habrías dado?

lamos más en extenso. En principio me preocupa el prototipo. Ahora está allá y quiero conversar para ver qué se puede hacer con ese auto para que no siga parado. De todos modos, mañana andate a la fábrica de compresores de Modenessi y Cía. Allí está Valciukas. Decile que te muestre lo que estamos haciendo. Hay un F2 que ya está bastante terminadito. Es lo único que tenemos en marcha por el momento. ¿Querés otro liso?

ALBIZU: UNA SEGURIDAD Y UNA INCOGNITA

"Dejame de embromar. Ya estoy harto de quedarnos en todas las carreras por pavadas. Cuando vos estás vigilando esta abrazaderita en un auto te salta el tornillito menos pensado en el otro. Teniendo el motor entero tenés que abandonar porque te deja de a pie cualquier porquería insignificante... ¿Sabés una cosa? Me cansé de trabajar así, de manera que viramos en redondo con los planes, Archivé al 'Viejito' —si lo puedo vender lo vendo y si no todavía lo puedo preparar con tiempo para las '500'— y me quedé con un auto solo, ahora le dedicamos toda la atención a la cuña, Viejo, cundo te persigue esta clase de malas rachas, si no reaccionás urgente y te ponés de punta contra la adversidad, no salís nunca más.

"Por de pronto revisamos el auto de punta a punta y Víctor —Boscarol, algo así como el jefe de mecánicos— trabaja en el auto día y noche. Pobre flaco, está hecho bolsa, pero las cosas están saliendo bien, parece. Del auto como lo recibimos de Avante estamos haciendo casi una segunda versión. Contá. Cambiamos la trompa para poder aumentar la superficie del radiador, cambiamos la relación de brazos de suspensión porque tenían muy poco recorrido los amortiguadores, cambiamos todas las

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



rótulas, la barra antirroll y los anclajes, los resortes de suspensión, los anclajes del motor y hasta la ubicación del instrumental, porque no se veía nada. Le fabricamos portapunta de eje y portamasa trasero, cremallera de dirección, cambiamos la marca de pastillas de freno y reforzamos el chasis, y todavía andando viajando para ver si le puedo conseguir un radiador de aceite de avión y una batería seca, también de avión. Por suerte tengo bastante apoyo de fábrica y hay elementos para trabajar, así que estamos trabajando conformes, y supongo que trabajando así no vamos a tardar en vencer la racha adversa. En lo que no me quiero meter todavía es en SP, por lo menos hasta que no haya un reglamento que permita saber qué es lo que hay que hacer con unos cuantos meses —un año diría— de anticipación. Yo pienso que tapa, que podría ser, ponele, de cuatro válvulas y doble árbol en un tres litros podría dar resultado. La verdad es que ya tengo algunos cálculos hechos... pero no sé si largarme. Y no sé si largarme porque ignoro si el reglamento va a seguir en vigencia mucho tiempo, y cuando entraste en la "vertiginosa" no podés parar más, y porque además sale muy caro para hacerlo al divino botón."

Qué vamos a decir nosotros, si el ingeniero Gerardo Albizu tiene una manera de hablar tan particular que su opinión no deja lugar a dudas.

Estos son los hombres de Rafaela, con sus proyectos y sus desvelos. Fissanotti, Almeida, Kuschnir, Albizu, Gieco, Ricotti y un montón de nombres más que apuntan alto en 1970 en sus distintas actividades dentro de la misma especialidad. Son muchos, y todos tienen sus esperanzas muy bien fundamentadas. Con seguridad alguno de ellos antes de fin de año habrá alcanzado su objetivo.



"El 'gordo' va a andar mucho", dice Gieco. "Lástima perdernos la carrera del Autódromo".

"UN GORDO DESPARRAMADO"

De todos los equipos que desarrollan su actividad en Rafaela, el que parece menos adelantado en sus trabajos es, aparentemente, la "Peña Rueda" **Rafaelinos Unidos En Deporte Automotor.** Lamentablemente no estaba Pichín Beninca, por haber viajado a Rosario, y Gieco, el preparador no estaba en el taller, dentro del cual no había ninguna actividad en el caluroso mediodía del jueves. Estábamos fotografiando a los autos **—la cuña y el F2 de Prono—** cuando llegó Pepe Revello a dar solución al asunto.

En su auto fuimos por calles de tierra hacia donde suponíamos estaría Gieco, y efectivamente allí estaba, por lo que pudimos establecer un contacto menos furtivo con la Peña. **"Hemos decidido volver al Tornado porque con Ford no teníamos ninguna seguridad. El motor es un "gordo" que nos dio Berta a medio hacer, y por el momento seguimos trabajando para dejarlo listo lo antes posible, aunque no creemos que pueda estar listo para la carrera del Autódromo. El block está en el taller de Puy, en boulevard Roca, algunos otros pedacitos andan desparramados para repartir un poco de trabajo, y las partes principales las estoy haciendo yo. Lo que más trabajo me va a costar va a ser la tapa que vino prácticamente sin preparación."** Gieco es considerado por sus colegas uno de los mejores preparadores de Tornado del país, y ha vuelto a trabajar en la Peña Rueda luego de un paréntesis de alejamiento que, significativamente, coincide con la época en que se había optado por el F-100. **"El auto es el Bravi, con la carrocería cuña que le hizo Pronello. La vamos a pintar del mismo color de la carrocería vieja, verde y amarillo, pero de una forma que favorezca las líneas del auto; a lo mejor toda verde con la trompa amarilla y algún detallecito atrás. Y en alguna parte le vamos a hacer escribir "Carrocería Pronello" o algo así, porque Pronello hizo todo lo nuevo poniendo plata de su bolsillo y nunca recuperó un peso con el proyecto. Este auto dobla y se tiene muy bien. Tenemos pensado vender el F-2 y hacer otro F-1 igual a éste, aunque por supuesto con todos los adelantos."**

El piloto de la cuña de "Rueda" en 1970 va a ser Jorge Ternengo, y Gieco lo afirma a pesar de que la situación no es muy clara. **"La condición sería que Ternengo maneje nuestro auto en las carreras que no se superpongan con Sport Prototipos, porque él es piloto de Pronello. Cuando empezamos las conversaciones para este año le dimos unos días para que consultara y la última vez que nos vimos nos contestó que no iba a haber problemas."**

El auto, con el "gordo", debutaría en Comodoro Rivadavia.

CAN

por JUAN ALBERTO ABRAHAM

una copa



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

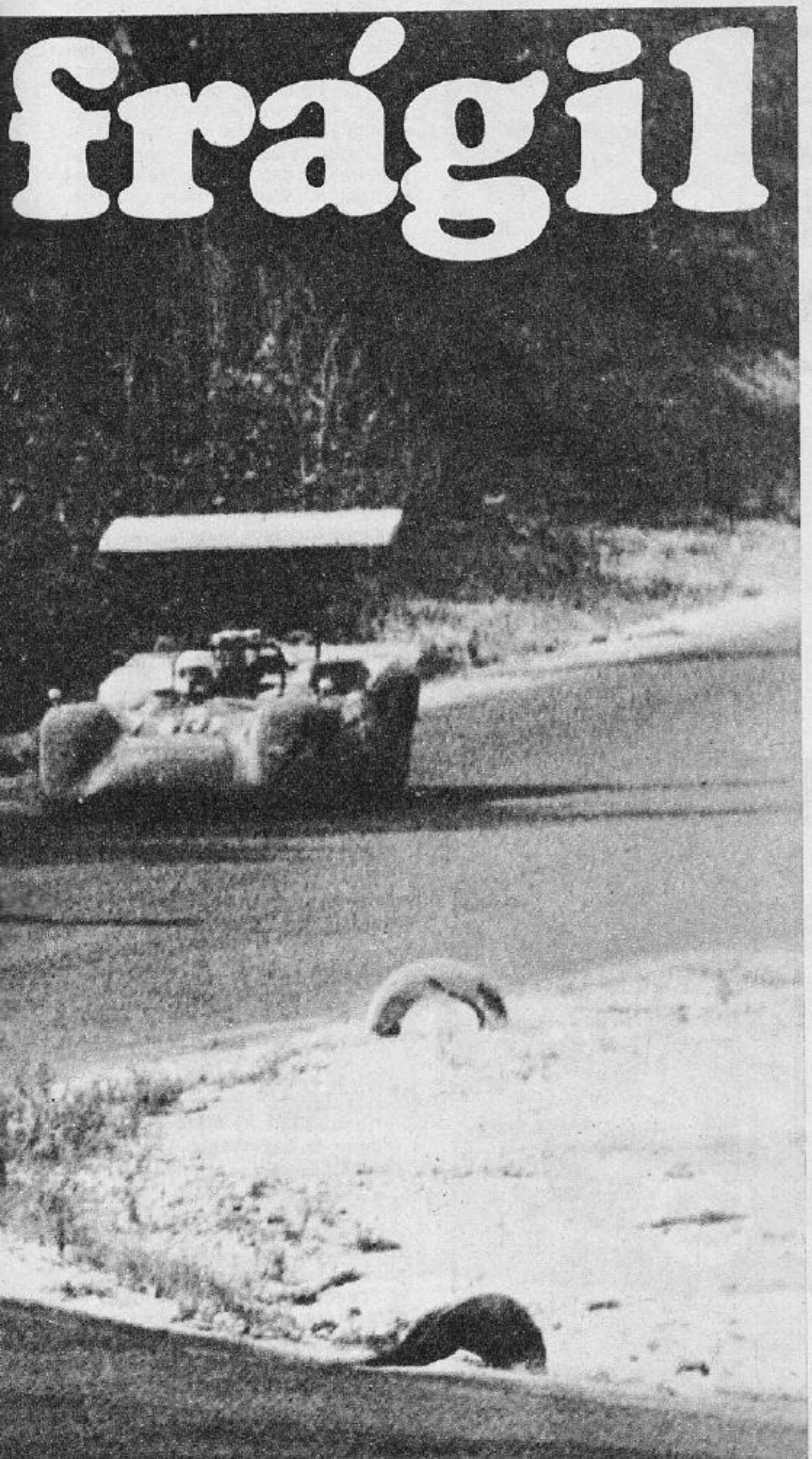
CAN-AM frágil

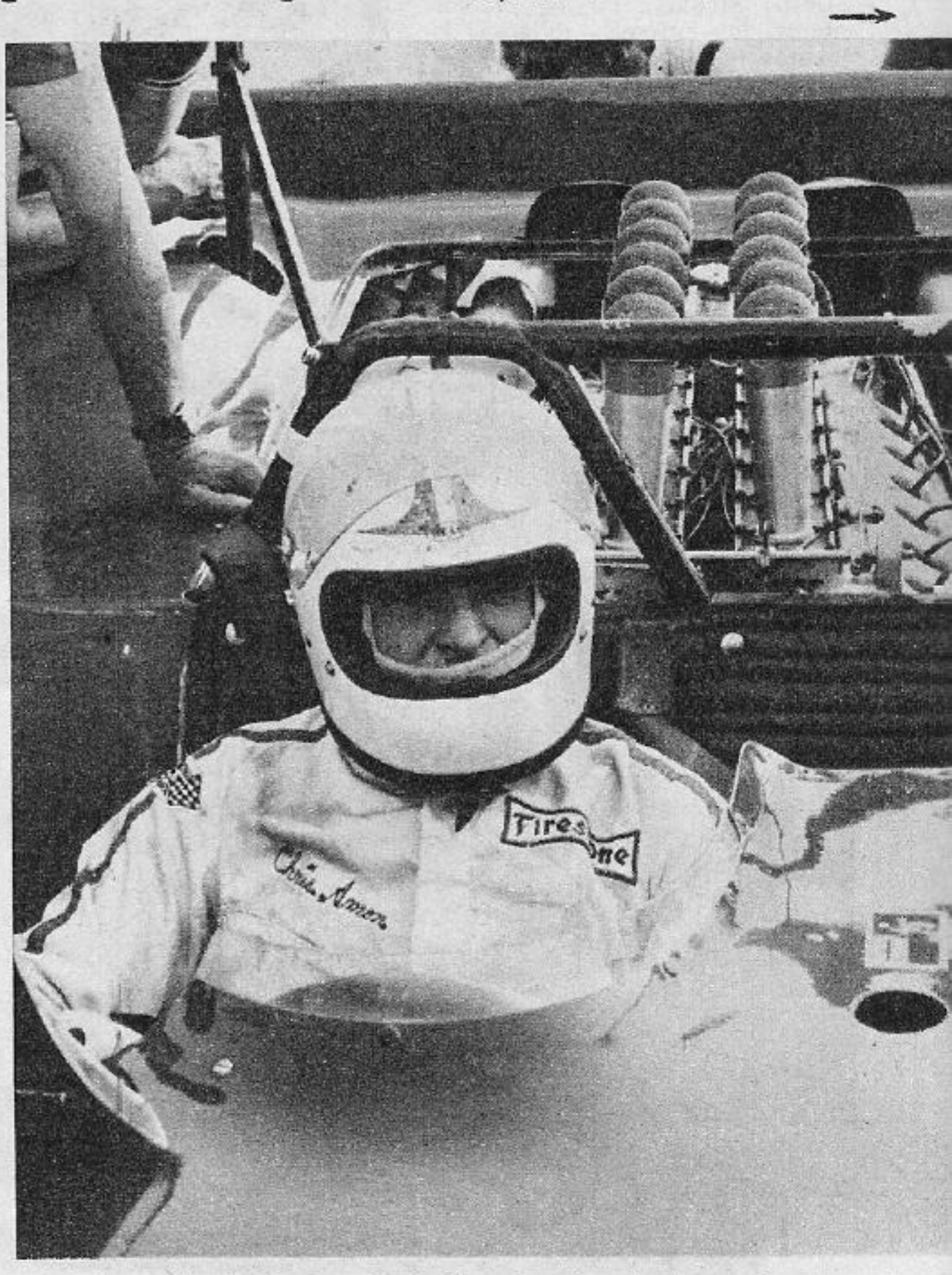
La publicitada y espectacular Copa Canadian-American está pasando por un momento crítico los McLaren son los dueños absolutos de las competencias, sus posibles rivales prefieren ir a lo seguro y se alistan en otro tipo de carreras. Algunos promotores ya no la ven como negocio, mientras Ceras Johnson anuncia un millón de dólares en premios para la próxima temporada

Siendo la serie más espectacular del automovilismo, tanto en potencia como recursos económicos, la promocionada Copa Canadian-American enfrenta paradójicamente un peligro siempre renovado de sucumbir. Más concretamente, la formidable ofensiva neocelandesa de los últimos años (con Bruce McLaren y Denis Hulme colectando dólares con mayor perseverancia que agente de impuestos) ha tenido un efecto contraproducente: dos autos anaranjados jugando con dispersos ratoncitos durante dos años seguidos es demasiado.

El primer síntoma para el '70 lo ha dado Mr. LoPatin, capo máximo de un par de superspeedways norteamericanos, que tenía reservadas dos fechas de la Can-Am para la temporada por comenzar y decidió —en medida sorpresiva— rescindir los contratos que lo ligaban con el SCCA (Sports Car Club of America), entidad organizadora de la serie. LoPatin, un tipo bastante temperamental que mira el automovilismo con signo pesos en los ojos y deja el aspecto deportivo para la nuca, puso los puntos sobre las íes en lo que sostuvo era experiencia personal sobre el asunto. Para él, la desmedida superioridad de los "kiwis" relega la atracción de las carreras a los primeros circuitos y de ahí en más todo consiste en esperar el final para ver quien

→





Chris Amon llevó a la Can-Am la Ferrari más potente construida en la historia de la fábrica italiana. Empezó bien y terminó sin pena ni gloria.

opta por llevarse las palmas, papá McLaren o el empleado Hulme. Como gota que hizo rebalsar el vaso, LoPatin se negó al agregado exigido por el SCCA (una carrera de tipo no profesional para clases menores) estimándola en directa oposición a los intereses predominantemente financieros de su empresa. El tira y afloje continúa entre las partes.

Todo esto es un contrasentido en el aparente encumbramiento de esta categoría que, identificada como Grupo 7, luce el distintivo mérito de agrupar bipostos con libertades constructivas que van desde la utilización de alerones a cilindrada ilimitada. ¿Cómo es posible que, por un lado haya gente que luche por obtener alguna de las once fechas de la Copa y por otro un señor se dé el lujo de rechazar dos previamente otorgadas? La explicación es compleja y varía según los puntos de vista. Para el corsa de alma es un placer ver girar dos monstruos anaranjados y olvidarse del resto. Los dos aparatos —con la inestimable cooperación de sus volantes— son una maravilla de aceleración, estabilidad, potencia y demás yerbas; en una palabra: impresionan.

Para el aficionado común y silvestre, que paga 10 dólares para arrimarse a un alambrado y divertirse durante dos o tres horas, la diversión no pasa de diez minutos y la promesa de guerra termina por lo general en monotonía.

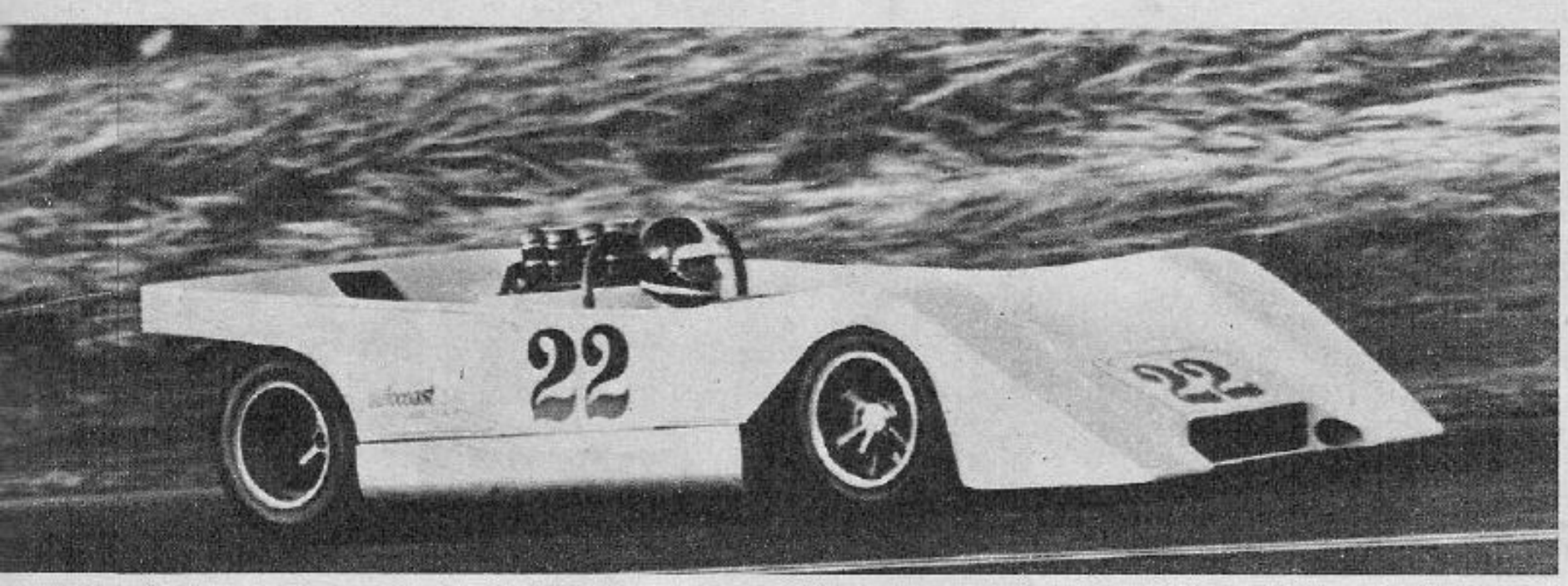
Desde el plano de los propios actores, los enfoques difieren. Al McLaren Racing Team no hace falta preguntarle qué le parece; para ellos que siga la serie por muchos años pues —aparentemente— hay ciencia en la bodega como para despatarrar a cualquier aventurero con ilusiones de destronarlos (léase Chaparral, AVS, Lola o lo que venga). Gente como Dan Gurney se aburrió de exprimir sus Ford sin mayor provecho. Esperó inútilmente que desde Detroit don Henry se decidiera a dar el visto bueno y mandara un V8 capaz de doblegar el caballaje de los Chevy de la contra. Al fin se cansó, rompió relaciones con Ford y le dijo chau a la Can-Am.

Chris Amon encabezó la ofensiva itálica con el fenómeno rojo identificado como Ferrari 612. El operativo empezó a pie firme, pero con los meses el esfuerzo resultó inocuo al olvidarse el commendatore que tras el motor del buen comienzo había que mandar uno más saludable. De California surgió a fin del '69 el Autocoast con chasis de titanio y el fracaso estampó su debut.

Mario Andretti incursionó fugazmente con el McLaren-Ford (por supuesto el chasis no es último modelo) de los hermanos Agapiou: sapo tras sapo y a otro cosa. Roger Penske tenía un arma muy peligrosa en manos: el Lola T163 que, con la preparación del Chevy 7 litros por Traco, la organización superlativa del Sunoco Team y el manejo de Mark Donohue, aparecía como el "cuco" del año. Mas los muchachos hicieron un solo experimento y luego pusieron en venta el auto, para dedicarse a robarle la Trans-Am a los Mustang (efectivamente el equipo de Penske ganó el campeonato con su Camaro). Es decir que, como tantos otros, optaron por ir tras el éxito cercano en lugar de invertir mayor capital en una empresa de dudosos resultados. Los mismos pasos parece seguir Jim Hall tras el estruendoso fracaso del Chaparral 2H, y ahora anuncia que se dedicará a preparar Camaros para la Trans-Am.

Mientras tanto, Ceras Johnson (public relations del inefable Stirling Moss de por medio) anuncia una millonada de divisas yanquis para 1970 y nuevas marcas se acercan a la fascinante ronda del Grupo 7, con los japoneses volando a través de la costa oeste y BRM avanzando por el este. En una paridad de fuerzas que pueda hacer tambalear el pedestal de McLaren puede estar la solución del problema.





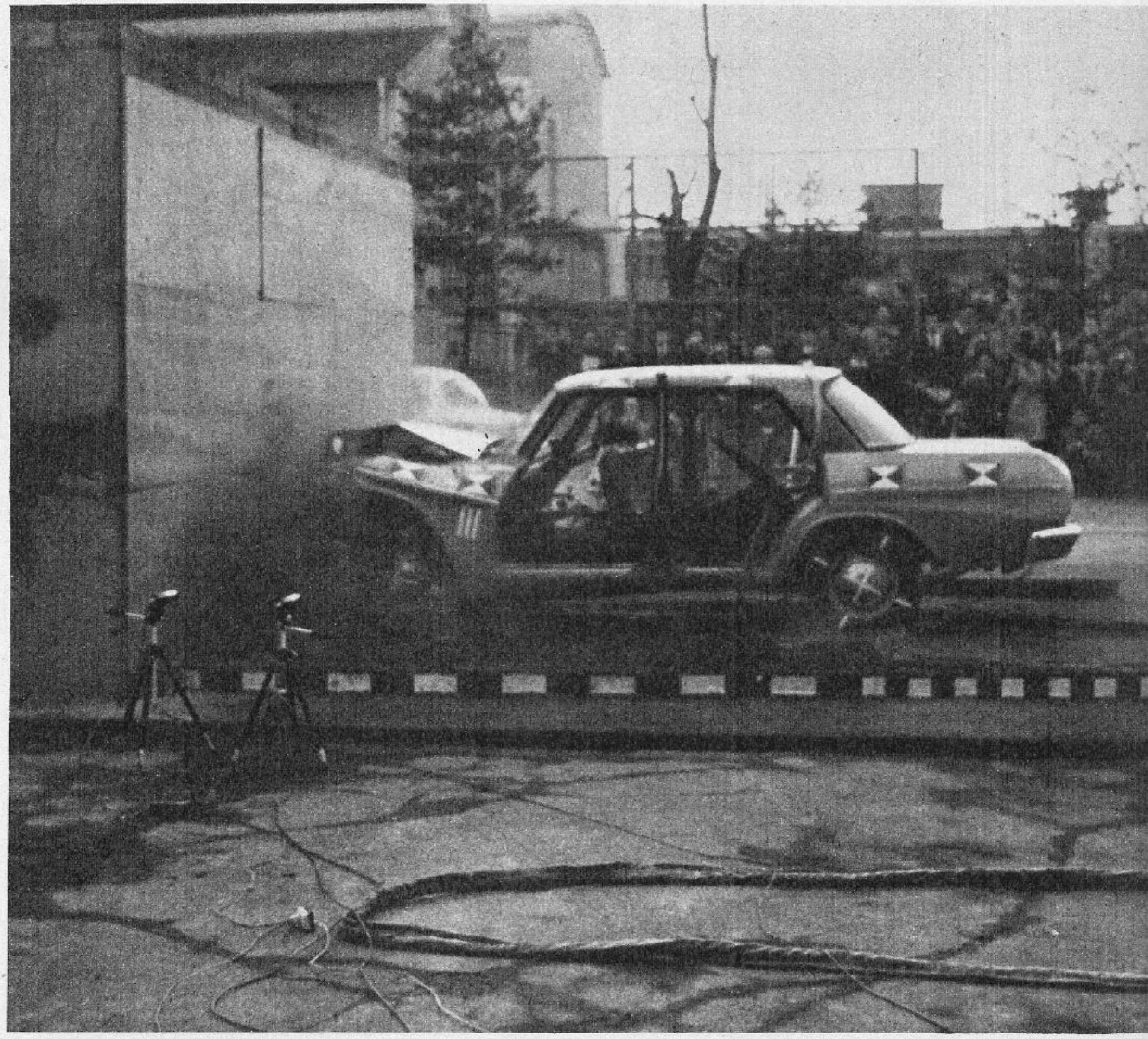


Arriba: Mario Andretti hizo unas pocas incursiones con este chasis McLaren modificado, equipado por una planta Ford V8. Nunca pudo arrimar.

Centro: Este es el Autocoast con chasis de titanio que infructuosamente trató de romper la hegemonía de los "kiwis".

Abajo: Mark Donohue pudo ser el "cuco" con este Lola T163, pero el equipo Sunoco optó por dedicarse a ganar el campeonato Trans-Am y abandonar la Can-Am durante 1969.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EN DIRECCION A LA SEGURIDAD

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA

La columna de dirección deformable por impacto absorbe energía durante una colisión frontal, salvando así muchas vidas. Seis años de desarrollo puestos al servicio del usuario argentino. Algo que debe ser imitado

→

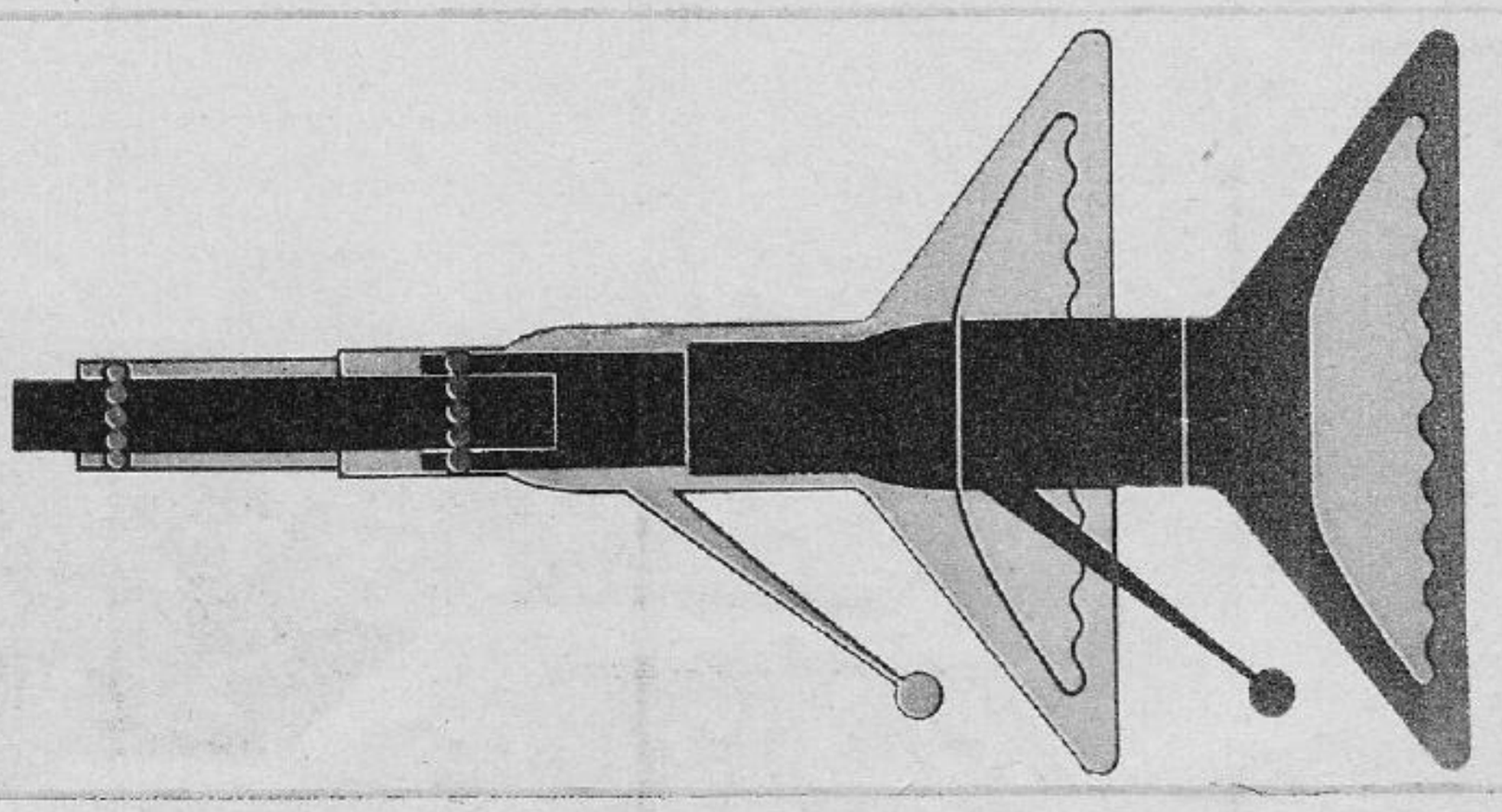
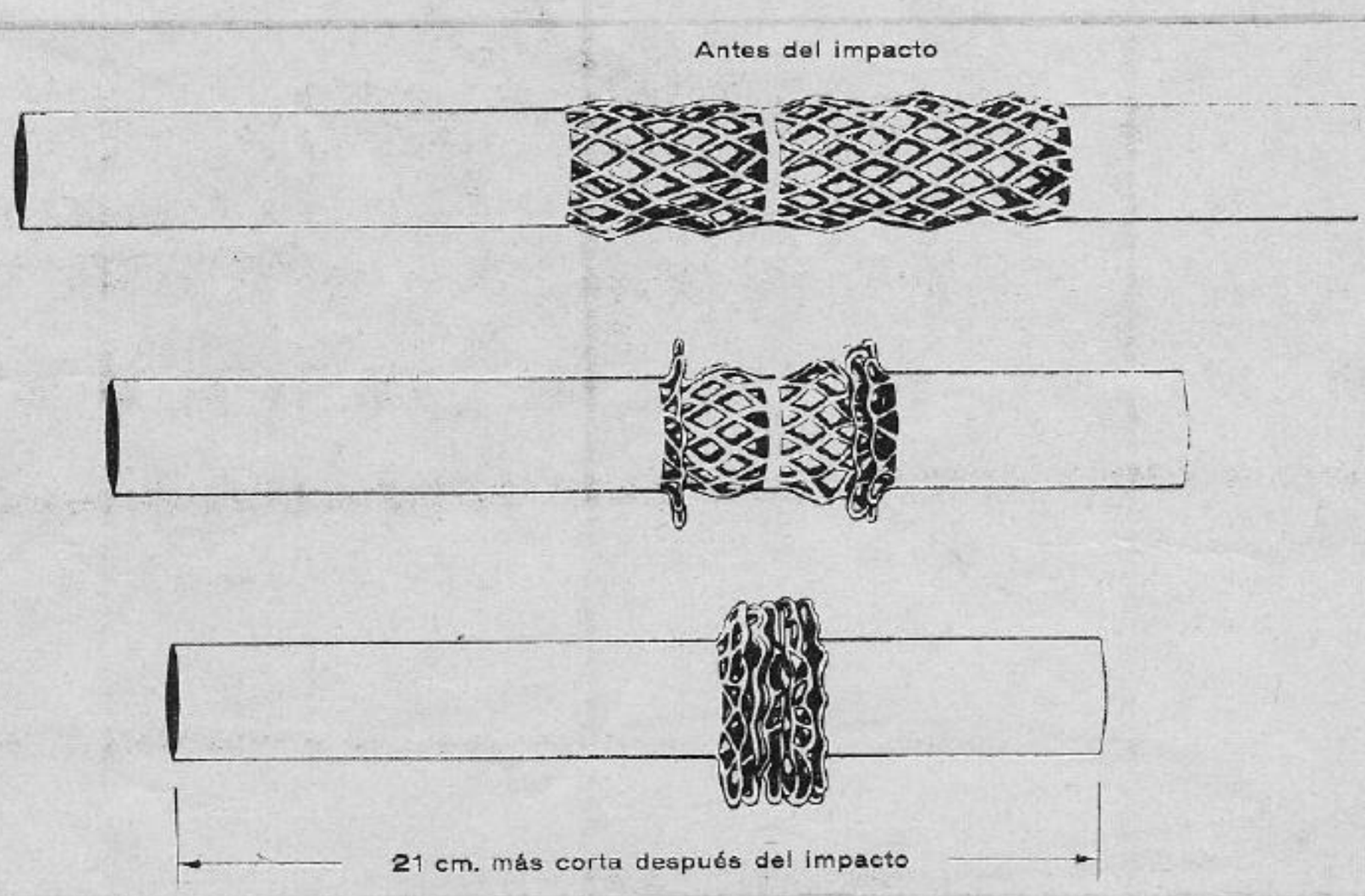


Diagrama en el que se muestra el accionamiento previsto de la barra de dirección deformable por impacto frontal.



Camisa externa Saginaw antes y después del choque. La malla romboidal se deforma de una manera predeterminada absorbiendo progresivamente la energía cinética del cuerpo del conductor.

Hay elementos o partes componentes de un automóvil que han permanecido invariables, en su forma o funcionamiento, desde los primeros autos concebidos como tales; descartemos los primitivos carruajes a motor que conservaban todas las características indemnes de los coches a caballo, sin el caballo.

El volante y la barra de dirección son unos de esos elementos que en esencia no han variado nada en absoluto a pesar de los innumerables intentos que se han hecho por reemplazarlos por sistemas menos agresivos.

En cambio, se prefirió seguir elaborando ciertas modificaciones formales sobre los ya existentes con el fin de convertirlos en partes no lesivas en caso de choques frontales.

Hace apenas seis años se inició en EE.UU. una intensa campaña dirigida desde el gobierno para que las fábricas de autos extremen al máximo las medidas que conduzcan a una mayor seguridad del ocupante en accidentes.

Entre las modificaciones llevadas a cabo se encuentra la columna de dirección deformable, que hoy, después de siete años de ser aplicada por primera vez en un auto de GM en EE.UU., la encontramos como novedad en un vehículo también de GM pero argentino, novedad que vino algo desdibujada entre la campaña promocional del nuevo Chevrolet: "un automóvil nacional trae por primera vez —como equipo de norma— **la columna de dirección deformable por impacto".**

"Primero encuentro, después busco", dijo alguna vez Pablo Picasso. Apliquemos aquí su fórmula preferida para conocer en qué consiste una columna como la referida, capaz de absorber energía en el momento de producirse un choque. Su desarrollo en los EE. UU. llevó seis años, así que vale la pena echar un parrafito.

No es dórica, jónica, ni corintia. No tiene capiteles, tampoco basamento; sin embargo ha pasado a ser un elemento más de nuestra cultura, de este mundo tecnológico que nos ha tocado en suerte compartir.

DESARROLLO INICIAL

Cuando las primeras columnas Saginaw fueron instaladas en 1967 en automóviles de General Motors y de American Motors (ésta con cuya licencia se producen los Rambler en Argentina), culminaba un período de seis años de desarrollo en el que se fue gestando un número de diseños, los que presentaban limitaciones iniciales que fueron siendo eliminadas en cada intento siguiente. Entre ellos estaban el sistema **Intertube** y la columna **"Linterna Japonesa".** Finalmente, la columna absorbente de energía con malla en forma de rombo (Fig. 2) fue la adoptada en producción. Con ella viene equipado el Chevy Nova de las huestes de San Martín, allende la Av. General Paz.

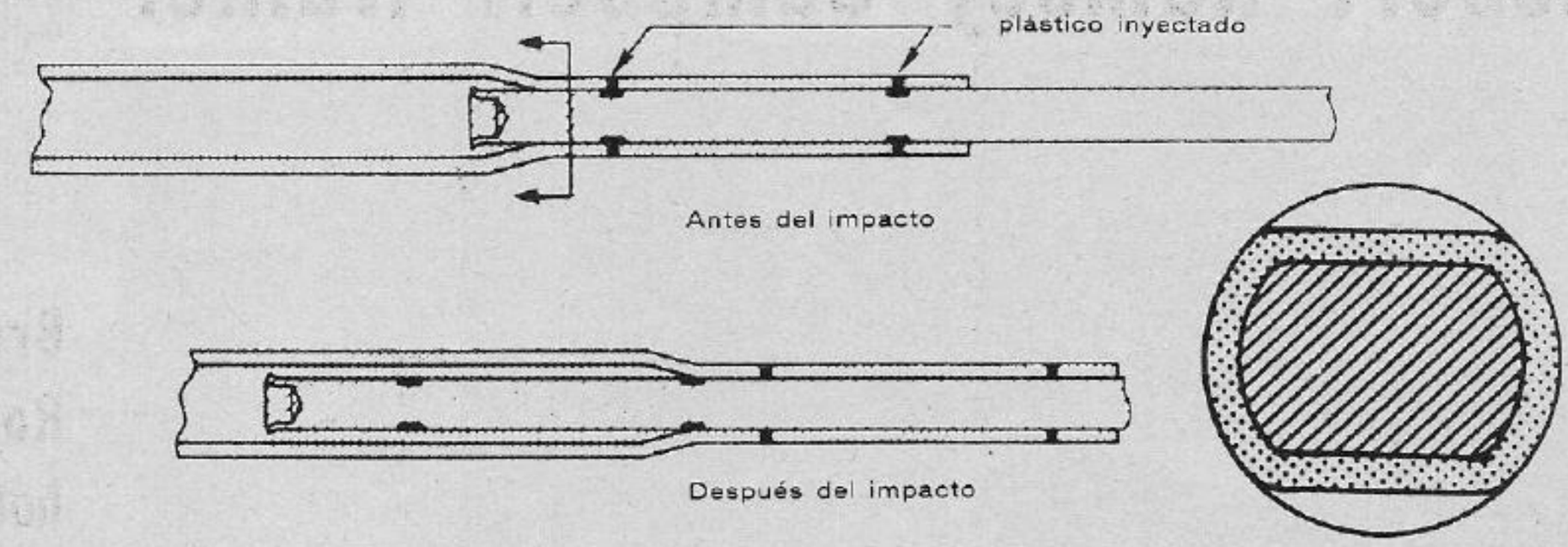
El éxito de este diseño final, en salvar vidas humanas en accidentes de frente, ha sido ampliamente demostrado.

COLUMNA SAGINAW

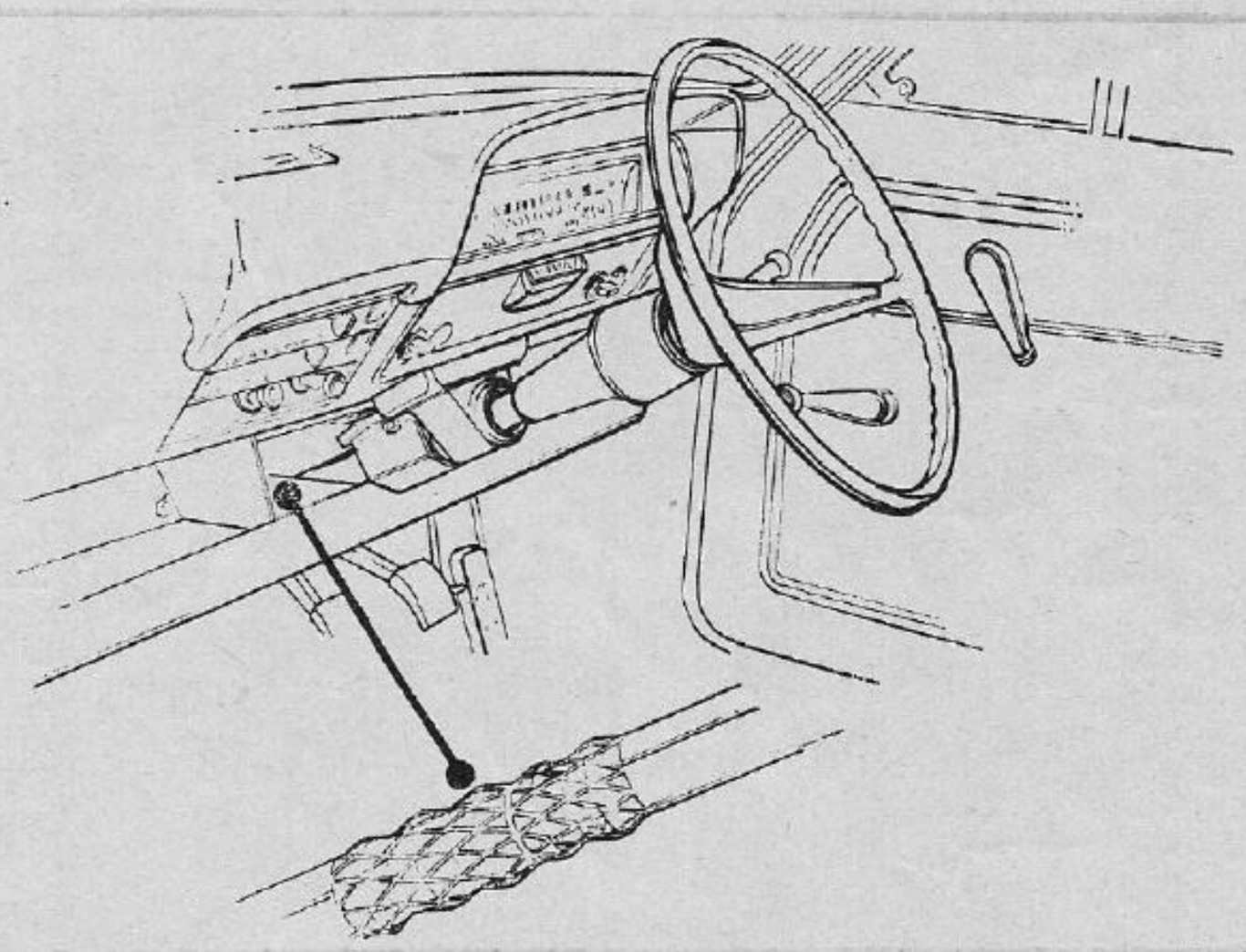
Hojeando el SAE JOURNAL (especie de "El alma que canta" para el chanta escriba del jeite fierrero) podemos conocer las intimidades de cada uno de los referidos previos diseños, pero para nuestro caso extraemos solamente lo relacionado directamente con el adoptado finalmente en la práctica. La columna Saginaw con malla romboidal es capaz de: a) Absorber energía a lo largo de 21 cm de compresión (es decir, acortándose); b) Absorber el impacto de una fuerza de 230 kg; c) minimizar las sacudidas o vibraciones de la columna. Para ello está compuesta por tres partes: el eje de dirección, que vincula al volante con la caja de dirección, el tubo del mecanismo de la palanca de cambios y la camisa exterior (con una zona de malla romboidal).

Esta camisa, que es el elemento que mayor cantidad de energía absorbe en un choque, tiene un diámetro aprox. de 55 mm para los coches con palanca al volante, y 40 mm para el caso del Convair (no se fabrica más) y el Corvette, que tienen palanca al piso. La sección compuesta por la malla romboidal tiene cinco "barriguitas" (Fig. 2). En estas barriguitas se inicia la deformación en el momento del impacto; deformación que se logra entonces de una manera predeterminada (Fig. 2). Las múltiples barriguitas disminuyen el diámetro del elemento comprimido, y la forma de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El eje que une el volante con la caja de dirección consiste de una sección tubular y otra maciza aplanada. Ambas pueden moverse telescópicamente durante el impacto. Los insertos de plástico eliminan el ruido y después de ser cizallados permiten un deslizamiento suave.



Ubicación de la columna deformable por impacto en un Vauxhall Viva. Obsérvese la curvatura de los rayos del volante, donde se apoya el tórax en caso de piña frontal.

rombo posee alta resistencia a la plegadura en la camisa.

La capacidad o relación de absorción de energía puede ser ajustada cambiando el diseño de la sección de malla. Las camisas de los referidos automóviles de 1967 estaban diseñadas para deformarse bajo el impacto de una fuerza aprox. a los 250 kg. Este valor está por debajo de la presente estimación de la habilidad de la caja torácica humana para absorber impacto sin hacerse pomada. Al mismo tiempo mantenían alta la resistencia trasversal a la dobladura (flexión lateral) de la columna, para evitar sacudidas en ella. La carga de compresión se manifestaba a un valor de deformación del material por encima del límite elástico aparente. Los esfuerzos causados por la resistencia de la columna debían estar por debajo de aquel límite. De este modo, la mejor combinación de trepidación versus compresión era lograda con el metal totalmente recocido.

CAMBIOS

El tubo correspondiente al mecanismo de la palanca de cambios al volante está compuesto en la Saginaw por tres secciones telescópicas, las cuales son mantenidas juntas por medio de insertos de plástico inyectado. Estos proveen la resistencia inicial al movimiento y permiten al tubo (mando de los cambios) permanecer intacto bajo el normal movimiento de la palanca al volante. Esos insertos de plástico son cizallados bajo una carga longitudinal de aprox. 75 kg permitiendo a los tubos telescópicos moverse libremente (en caso del choque). Después de esto, ninguna absorción de energía es efectuada por este tubo de la palanca de cambios.

EJE DE DIRECCION TELESCOPICO

Dijimos que éste era el que vincula el volante con la caja de dirección, o sea el que permite dirigir el automóvil. En la columna deformable por impacto Saginaw es central y también telescópico (Fig. 4). La parte baja de dicho eje es un tubo circular que tiene su extremo superior aplastado (ver Fig. 4). Ajustado dentro de esta zona aplastada va la parte alta del eje de dirección, que es sólido y tiene, de hecho, una sección también aplastada (ver Fig. 4). Este ajuste deslizante de las dos secciones machi hembradas une seguramente a ambas. Las fuerzas torsionales (torque) que exige la dirección son trasmitidas de una parte del eje a la otra, porque ambos ejes son aplanados así que no pueden rotar uno con relación al otro.

Debido a que es inevitable eliminar algunos ligeros ruidos (provenientes de pequeños juegos entre ambas partes) en la referida unión, y a la vez mantener una baja carga friccional, también aquí se recurre a colocar insertos de plástico en forma de arandelas (ver fig. 4). En este caso el material empleado es una resina acetal de alta viscosidad en el momento de ser moldeada, lo cual se requiere para evitar que se escape de su alojamiento anular existente entre el tubo y el eje. Tiene, además, un bajo coeficiente de fricción frente al acero.

La columna deformable por impacto Saginaw con que viene equipado de norma el Chevy Nova es producida en el país por una firma de plaza. Los lineamientos generales son similares a los descriptos aquí someramente. Pero existe algo que es necesario recalcar.

EJEMPLO PARA IMITAR

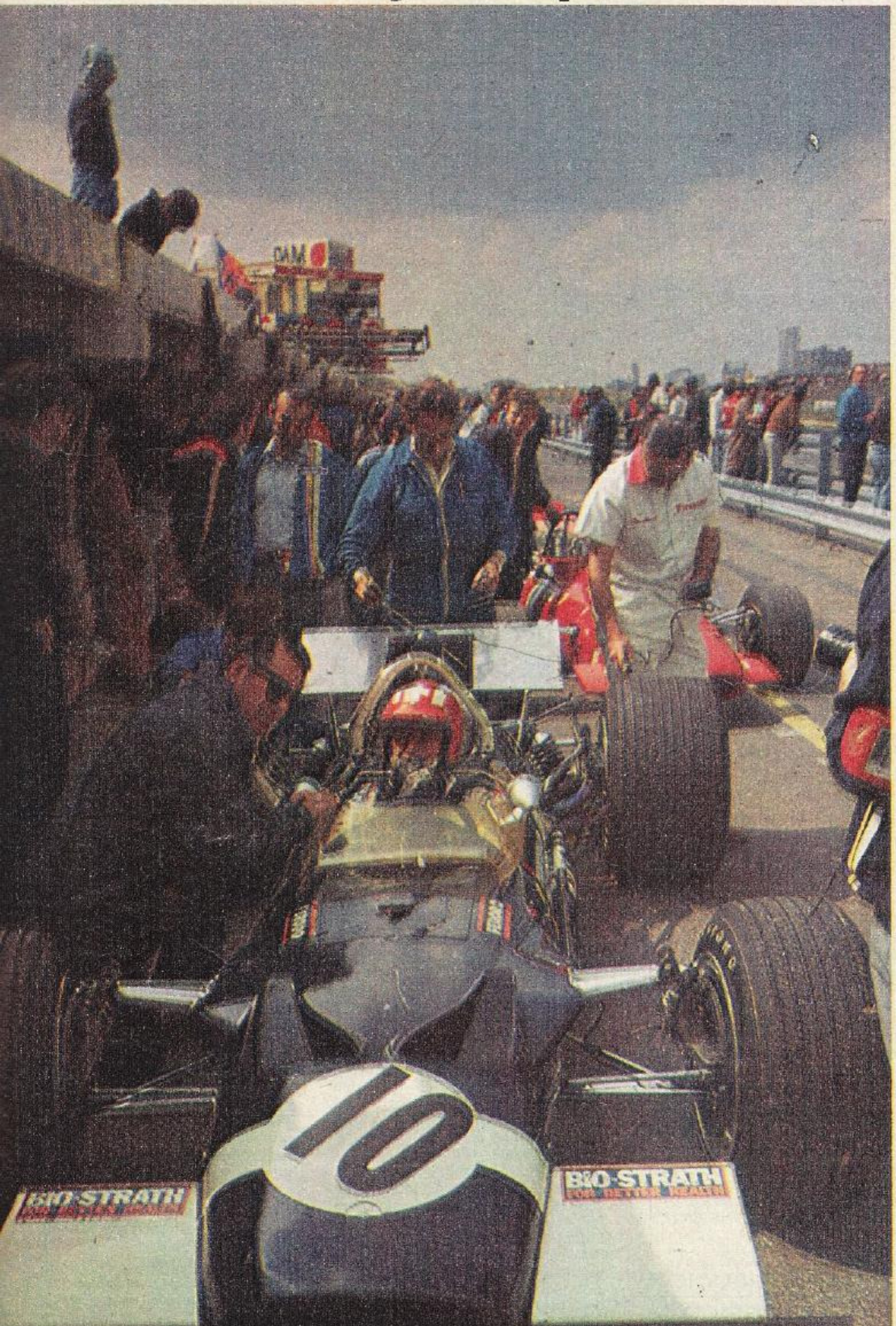
En los EE. UU. la adopción de este elemento de seguridad, la columna deformable por impacto es en cierto modo consecuencia de la enorme presión ejercida por el gobierno a través de severas leyes, creadas ex profeso, para mejorar las condiciones de seguridad de los pobres mortales que utilizan el automóvil para desplazarse. Pero en nuestro país estamos al respecto como cuando vinimos de España. De modo que la decisión de General Motors de ofrecer de **motu proprio** —como equipo de norma— un elemento tan vital para la seguridad en caso de colisión frontal, merece ser imitado a la brevedad. Hacedlo

Robert Ramsey Campbell Walker

"EL U

Breve historia de Rob Walker, un hombre que dedicó su vida al automovilismo deportivo, sin esperar a cambio nada más que la satisfacción de algún triunfo. Sus autos ganaron más de una carrera, pero el mejor premio a sus merecimientos es el respeto y el cariño de todos los que lo conocen

por HECTOR L. BERGANDI



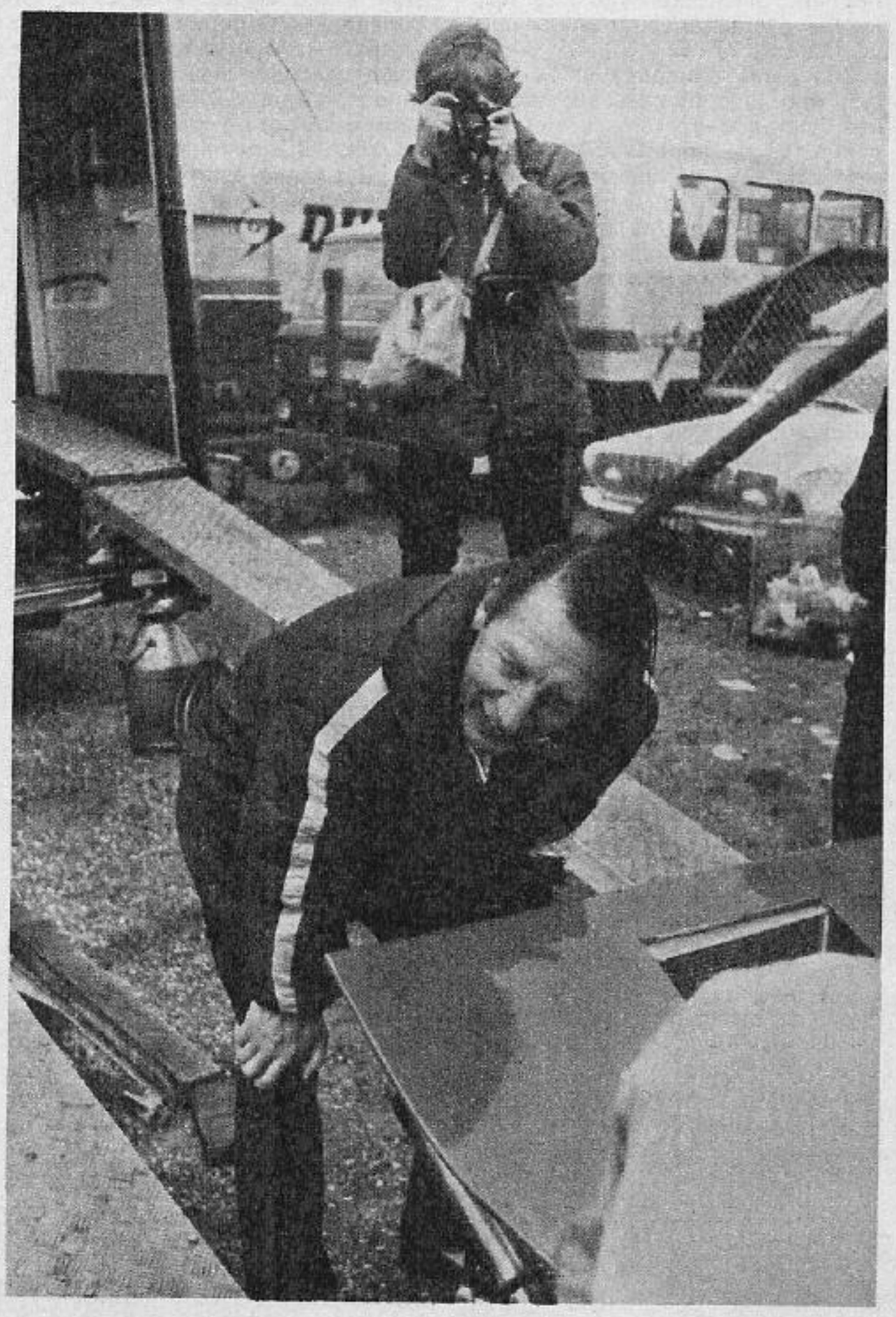
Rob Walker no sólo cuida del perfecto funcionamiento de su equipo. Mientras su gente trabaja él se dedica a investigar el trabajo de los equipos oficiales. Aquí observando detalles en un auto del Gold Leaf Team Lotus.



Stirling Moss precede a Bonnier y a "Larry" en el Autódromo de Buenos Aires, en 1960. Moss fue quien más victorias logró para Walker, y éste afirma que hubiera deseado que el piloto inglés fuera eterno. En su preferencia está primero Stirling Moss y luego Siffert, netamente separados del resto de sus pilotos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...LTIMO SPORTSMAN"



La misión de un concurrente privado es una de las más ingratas que se pueden encontrar en el campo del automovilismo deportivo. Su actividad es variada y muchas sus responsabilidades; debe preocuparse de conseguir el mejor auto posible, afrontar todos los gastos de su preparación, mantenerlo actualizado, ponerlo en el circuito rodeado de las mejores atenciones, y sin embargo debe resignarse a no ser él quien lo maneje.

De todos los que han elegido este camino para participar de alguna manera en las carreras más importantes del mundo, sin duda el de más experiencia, el de más renombre, y por sobre todo el más **sportman** es un señor inglés llamado Robert Ramsey Campbell Walker, patrón del mundialmente famoso R. R. C. Walker Racing Team y el único concurrente particular cuyos autos ganaron pruebas puntables para el campeonato de Fórmula Uno, hasta la llegada de Ken Tyrrell.

Hace fácilmente más de treinta años que **Rob Walker** está relacionado con actividades relativas al automovilismo deportivo y a los autos en general. Acaso sea suficiente para certificarlo el siguiente dato: cuando Rob cumplió 21 años en 1938, ya habían pasado por sus manos 21 coches. Entre ellos estaba un Delahaye Type 135 de 3.5 litros, que fue conducido por Walker en algunas carreras en Brooklands, e incluso en las 24 Horas de Le Mans de 1939. Conducido en pareja con Ian Connell el auto terminó octavo a un promedio de 125.6 km/h, luego de una carrera absolutamente regular en la que no se presentaron problemas mecánicos ni de ningún otro tipo. Para la ocasión, y en épocas en que ya era habitual usar indumentarias apropiadas para el caso, el amigo Walker se puso un sobrio traje cruzado, con camisa de cuello duro y una vistosa corbata, amén de un lustroso par de zapatos de primera calidad, como si en vez de una carrera de autos concurriera a un **five o'clock tea.**

Más adelante, también en 1939 se originó una fenomenal controversia entre iniciados tratando de determinar cuál era el auto más veloz existente en Inglaterra. A raíz de ese episodio se hizo necesaria la confrontación de los aparatos más votados para establecer el verdadero ganador, cosa que no presentó mayores inconvenientes puesto que los litigantes eran gentes de club, con suficiente prestigio y relación directa con los propietarios de los autos, lo que allanó los trámites para la organización de una prueba especial. Uno de los autos invitados a participar de la singular carrera fue el Delahaye de Rob Walker, y los dos restantes eran un Alfa Romeo Mile Miglia de 2.6 litros y un Darracq.

Para el evento, Walker juzgó sus posibilidades personales, y demostrando suficiente criterio como para medirse a sí mismo prefirió dar el coche a conducir a Arthur Dobson al considerar que en sus manos tendría mayor chance. El Delahaye ganó la carrera, y Walker, sin darse cuenta, dio así comienzo a lo que sería su carrera de concurrente, mucho más fructífera para él que la de piloto.

Desgraciadamente, los muchos planes de Walker se vieron pospuestos por el comienzo de la guerra, en la que tomó parte durante seis años como piloto naval. Durante esos años Rob se casó, y una de las condiciones del "contrato matrimonial" era que nunca más participaría en carreras de autos, promesa a la que

→



Robert Ramsey Campbell Walker

nunca faltó hasta el día de la fecha, aunque algunas veces haya sido visto realizando furtivas pruebas en sus autos en ensayos privados tratando de detectar alguna falla.

Después de la guerra, Rob Walker retornó a las carreras ya en el rol de concurrente, presentando al principio el Delahaye que antes manejara él mismo, y más tarde un Aston Martin.

En 1950 llevado por convicción propia y por el apoyo de un grupo de amigos, el entusiasta Walker abandonó los autos sport, para dedicarse a los monopostos del Campeonato Mundial de Conductores, por ese entonces recién establecido. A falta de mejor solución —después de la guerra el mercado de autos de carrera se movía sólo con la compra y venta de neumáticos batatones— la primera adquisición de Rob fue un par de veteranas Delage de un litro y medio de cilindrada y 23 años de baqueta. Por supuesto, los distinguidos cachivaches nunca andaban ni para atrás, y recién agilizaron un poco su marcha cuando Walker, al abrir su nuevo taller llamado Pippbrook Garage, montó sobre uno de ellos un motor ERA con un sobrecargador de dos etapas y arregló el otro prácticamente a nuevo. Pippbrook Garage está instalado en Dorking, un pueblito ubicado a unos cincuenta kilómetros de Londres, y se compone de talleres privados para el equipo, talleres para reparaciones al público, salones de venta de autos nuevos y usados y estación de servicio completa. La sección competición está físicamente separada del resto de las secciones que están agrupadas en un solo edificio, y es allí donde se encuentra habitualmente a Walker, al lado de sus autos de carrera o bien en su pequeña oficina, cerca de ellos, rodeado de posters de distintas carreras, fotografías, copas y demás recuerdos de los días de champagne y laureles.

Rob Walker es un tipo alto, más bien delgado, de nariz prominente, aire distinguido, elegantemente vestido a cualquier hora del día y de aspecto que no aparenta los 53 años que tiene actualmente.

Habla con maneras suaves, ademanes sobrios y una entonación muy particular adoptada en Cambridge durante su época de estudiante. Su familia desciende directamente del conocido Johnie Walker, de quien Rob viene a ser architataranieto o algo así, pero él no tiene parte activa en el negocio del whisky.

Las razones por las que se dedica a una actividad como la suya, se explica fácilmente si se tiene en cuenta que desde su juventud Rob creció al lado de autos, y todos —o casi todos— sus mejores amigos los hizo en las carreras. Por otra parte confiesa ser un poco andariego, y le encanta viajar de un lado a otro siguiendo el calendario de carreras. Por último, el máximo incentivo para que Rob Walker permanezca en la brecha, se basa en la permanente posibilidad de ganarles a los equipos de fábrica.

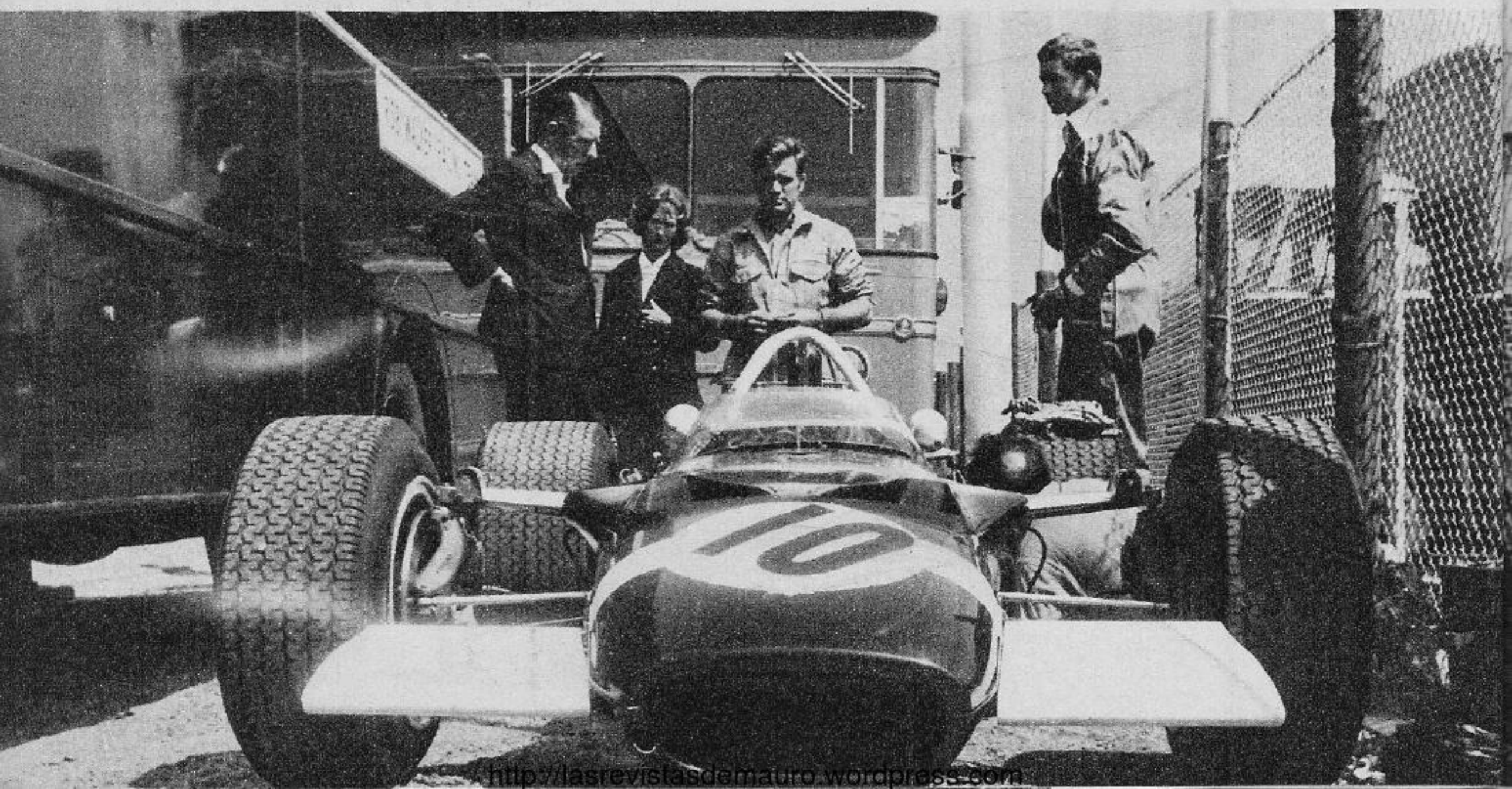
A través de los años Rob contrató los servicios de muchos pilotos de primerísima línea, tales como Jack Brabham, Reg Parnell, Tony Rolt, Maurice Trintignant, Roy Salvadori, Peter Collins, Tony Brooks y luego, en la última década, a Stirling Moss, Joakim Bonnier y Joseph Siffert. Ahora que Seppi se unió al equipo March, no sería raro que de un momento a otro se confirme la contratación de Graham Hill para continuar la lista de ases del equipo de Dorking.

Ellos manejaron las más variadas marcas de monopostos: Connaught, ERA Delage, Porsche, Cooper y Lotus, y aún cabe la posibilidad que para este año, Rob Walker se decida a comprar un nuevo March.

Con estas marcas y estos pilotos, Rob tuvo muchas satisfacciones, logrando numerosas victorias y puestos de importancia, records de vuelta y de clasificación y hasta un record de velocidad promedio para carreras de Fórmula Uno con el Brabham-Climax que en 1964 ganó en Enna a 224 km/h con Siffert al volante. Pero acaso su momento más brillante fue aquel que justamente no pudo presenciar, cuando en 1958 mandó a su equipo solo a Buenos Aires, al mando de Ken Gregory, el manager de Stirling Moss. El auto era un Cooper-Climax de dos litros, con motor atrás, y para cumplir con los nuevos reglamentos de la FIA, debió quedarse en Dorking más de la cuenta para ser adaptado al uso de nafta comercial en lugar de alcohol como el año anterior. Por consiguiente debió ser enviado urgentemente confirmándose su participación a último momento en nuestro entonces puntable Gran Premio de la República Argentina. El cochecito daba medio litro de ventaja a las potentes pero pesadas máquinas italianas Ferrari y Maserati oficiales, y cuando llegó al autódromo era mirado con sonrisas como a un juguete inofensivo. Sin embrgo, tanto el piloto Stirling Moss, como el jefe de mecánicos Alf Francis, conjugaron brillantemente sus esfuerzos, primero en una puesta a punto veloz y efectiva del Cooper, y luego con una conducción magistral de Moss, y un trabajo de boxes por parte de Francis y sus hombres que se trasformó en espectáculo inolvidable cuando se aprontaron para un decisivo cambio de gomas sobre el final del GP, mientras el gran piloto inglés, dosificando el consumo de neumático gastado seguía a la cabeza del lote hasta llegar vencedor a la vuelta 80 evitando la parada. Ese auto fue bautizado por el público argentino con el nombre de "Hormiga Negra". Acaso ésta haya sido una gran victoria para Walker, pero lo que más lo enorgullece no es la carrera ganada sino el hecho de ser él, un particular con mentalidad de avanzada, el primero en lograr un triunfo con un auto de motor atrás, dando comienzo a una nueva era.

El éxito logrado en Buenos Aires fue seguido por otro consecutivo, al ganar Maurice Trintignant la segunda carrera del campeonato en Mónaco con el Cooper de Walker, a pesar de la seria oposición de los equipos oficiales Vanwall, Ferrari y BRM. Así comenzó la época más recordada del R.R.C. Walker Racing Team, en la que sus autos lograban más éxitos en Fórmula Uno que cualquiera de los equipos oficiales, y que recién terminaría cuando Stirling Moss se accidentó en Goodwood en 1962.

Uno de los secretos de un team manager para llevar al éxito a su equipo, particular o no, consiste en fomentar la amistad propia con pilotos y mecánicos, a la vez que la amistad de ellos entre sí. Los pilotos de Rob Walker siempre han sido grandes amigos de su patrón, y Rob es un hombre que prefiere que su auto no corra antes de contratar a un corredor que no le gusta como per-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

sona, lo que es una prerrogativa a la que tiene legítimo derecho por ser particular y participar en el Campeonato Mundial por deporte, en el auténtico sentido de la palabra.

Rob fue muy amigo de Stirling Moss —como sigue siéndolo ahora— y acostumbraba aconsejarlo un poco paternalmente sobre los autos que debía elegir —aun antes de pertenecer a su equipo— o sobre la clase de chicas con que se juntaba y las precauciones que debía tomar desde los puntos de vista deportivo y humano. Después del accidente de Moss, durante más de un mes fue necesario que alguien le hiciera permanente compañía en su convalecencia. Alfred Moss, el padre de Stirling, lo cuidó durante todo ese tiempo en el horario nocturno, mientras que Rob hizo lo mismo voluntariamente durante los turnos diurnos.

Este tipo de comportamiento le ha ganado muchos amigos, que no sólo recibieron favores de Rob sino que también se los hicieron. Cuando en 1966 cambió la F. 1 de una manera tan radical que hizo necesario la compra de un auto, repuestos y componentes totalmente nuevos, las condiciones económicas particulares de Rob —de las que dependen todos los gastos de su equipo— no eran tan fuertes como para comprar una máquina de la nueva cilindrada. Ante la posibilidad de que Walker se viera forzado a interrumpir su actividad hasta reunir el dinero necesario, su viejo amigo Jack Durlacher decidió que había llegado el momento de jugarse, y pagó de su bolsillo un Cooper-Maserati flamante, con el que la situación del team Walker quedó solucionada por un año o dos.

Si por Rob fuera, seguiría en su actividad indefinidamente.



El Lotus 49 que utilizó Seppi Siffert para ganar el Gran Premio de Inglaterra en 1968. Siffert fue uno de los mejores conductores que tuvo el equipo en toda su historia.

Walker —junto al Lotus— siempre dio los mejores autos que pudo a sus pilotos, y sacrificó performance a cambio de seguridad, ya que para él son más importantes sus pilotos que cualquier otra cosa. Siempre empleó corredores con experiencia y de temperamento sereno, porque se siente responsable de su seguridad.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PLYMOUTH BARRACUDA



Composición tema:

EL PLYMOUTH BAR

¡¡Qué lindo es el Barracuda!! Cómo me gustaría tener uno para ir al colegio y que todos mis c
Por eso, cuando sea grande, voy a tener un Barracuda, para llevar a pasear a mamita, papito



Indudablemente, el Barracuda es un ejemplo concreto del criterio americano actual con respecto al diseño. Sin apartarse de las dimensiones clásicas en los autos Made in USA, ofrece superficies limpias, sin ornamentos superfluos; manijas embutidas, un solo faro por lado y demás características que lo hacen funcional.

Estados Unidos de Norteamérica continúa siendo, incuestionablemente, el mayor productor de automotores. A pesar de las diferencias que año a año presentan los modelos producidos, nunca sustanciales, el mercado interno americano y las exportaciones son consumidores ávidos del volumen total emanado de las líneas de producción.

Tendríamos que hablar específicamente del Plymouth Barracuda, pero vamos a aprovechar esta oportunidad que generosamente se nos brinda para discurrir brevemente sobre el actual estilo USA.

¿Son más grandes que antes? ¿Parecen más grandes...? No; no son más grandes. Los autos americanos han perdido la ampulosidad de formas que los caracterizara durante casi dos décadas. La forma actual, producto de diseños originales más razonables y elaborados, nos presenta autos que parecen más grandes de lo que en realidad son.

Y para que los autos americanos no sean más grandes que antes, confluyen cuatro factores determinantes fundamentales: 1º) La inflación. Porque USA tiene problemas de inflación, sí señores; la nafta se siente en el precio y no es lo mismo alimentar una bestia de siete litros que un motor de la mitad de litros. 2º) El incremento de la venta de autos europeos medianos (Volvo, Peugeot, Audi, Rover, etc.). Los potenciales compradores de autos grandes se inclinan por las marcas europeas de tamaño medio. 3º) La legislación nacional, cada vez más estricta en el sentido de control de contaminación del aire, de la cual tienen la culpa los autos principalmente. Las exigencias en cuanto a control de emisión de gases de escape son cada vez mayores y resulta más viable en ese terreno trabajar sobre motores de cilindrada media. 4º) El tránsito urbano, realmente calamitoso y complicado en mayor medida por el gran tamaño de los autos. O sea que todas las determinantes convergen en una conclusión evidentemente válida: los autos americanos tienden a achicarse y no a agrandarse. A partir de aquí, entremos en tema.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por CESAR M. SORKIN (6º Grado "B")

RACUDA

mpañeritos me miren...
a mis hermanitos

FICHA TECNICA

Motor	V-8
Capacidad cúbica	6286 cm³
Válvulas	A la cabeza
Diámetro y carrera	107,95 x 85,85 mm
Relación de compresión	9,5:1
Octanaje requerido	96 octanos
Potencia máxima	335 HP a 5200 rpm
Par motor máximo	58,7 kgm a 3400 rpm
Carburador	4 bocas, tiro descendente
Equipo eléctrico	12 V. Alternador Chrysler de 37 Amp. Rectificador trifásico de onda entera, diodo de silicio. ¡Qué tal!
Sistema de refrigeración.	Por agua. Capacidad del radiador y circuito: 14,2 litros
Trasmisión	Optativa: caja de tres, cuatro velocidades y automática
Embrague	Monodisco seco
Puente trasero	Con engranaje hipoidal semiflotante y diferencial de dos piñones
Chasis	Monocasco
Suspensión	Delantera, a brazos independientes no paralelos, barras de torsión y amortiguadores telescópicos. Trasera a ballestas longitudinales paralelas y amortiguadores telescópicos.
Dimensiones	
Distancia entre ejes	2,82 m
Trocha delantera	1,52 m
Trocha trasera	1,49 m
Altura	1,31 m
Largo total	4,73 m
Ancho total	1,90 m
Peso	1465 kg

PLYMOUTH BARRACUDA

La línea se compone de seis modelos y seis opciones de motor, ordenados de acuerdo con el siguiente cuadro sinóptico:

MODELO	MOTORES DISPONIBLES	CAP. DE PERS.
Barracuda Hardtop 2 puertas	6 y V-8	5
„ „ Cupé convertible	6 y V-8	5
Gran Cupé Hardtop 2 puertas	6 y V-8	5
„ „ Convertible 4 puertas	6 y V-8	5
'Cuda Hardtop 2 puertas	V-8 solamente	5
„ Cupé convertible	V-8 „ „	5

OPCIONES DE MOTOR: Slant Six 3682 cm³ - V-8 5210 cm³ - V-8 5561 cm³ - V-8 6286 cm3 - Hemi V-8 6974 cm³ - Wedge V-8 7206 cm³.

El Barracuda específicamente es uno de los modelos más lindos de toda la producción Chrysler. Ningún ornamento externo entorpece la claridad del dibujo. La trompa hereda las características de la que en primera instancia apareció en el Pontiac GTO '63, heredada luego por el Dodge Charger —siempre desde el punto de vista de similitud de diseños—; no resulta fea como la mayor parte de las trompas americanas, dada la carencia de cromados a discreción. Un solo farol por lado, integrado formalmente al diseño completa la parrilla.

En forma general, comparte la impuesta por el Camaro, imitada luego por la mayoría de las fábricas americanas. En el caso del Barracuda, sensiblemente mejorada, ya que dentro de sus similares es el más ascético, el menos barroco de los hardtop dos puertas.

Como curiosidad digna de Ripley, digamos que Dan Gurney, rotos sus lazos con Ford, ha elegido al Barracuda para su campaña 1970 Trans Am. Y si Dan el Terrible lo ha elegido, no será por casualidad. Dan Gurney es un muchacho que sabe...

en Cordoba ¡DIVERTIMENTI!
López Puccio S.R.L.

LA CITA ES EN:
Trianon Riviera
TRAGOS Y MASTICABLES EN TODAS LAS DIMENSIONES
LA CAÑADA CASI ESQ. DEAN FUNES

conozca NARVIK por dentro
RESTAURANT
CONFITERIA
PISCINA
GRILL
NARVIK
IDEAL PARA LUNCH DESPEDIDAS O PEQUEÑAS COMIDAS
AVDA. RAFAEL NUÑEZ 39
CERRO DE LAS ROSAS

en el Cerro de las Rosas, ciudad de Cordoba (a la hora de almuerzo o cena) lo espera...
RANCHO GRANDE
AVDA. RAFAEL NUÑEZ 1020 (CERRO DE LAS ROSAS) CORDOBA T.E. 81-1529

toda hora es buena para...
Neuchatel
SALON DE TE REPOSTERIA VIENESA
CERVECERIA RESTAURANT
Av. Rafael Núñez 2203 T. E. 77501
Cerro de las Rosas - Córdoba
Conozca un sitio distinto, con precios que no lo son.
Para cada acontecimiento un menú. Solicite presupuesto.

EN CARLOS PAZ...
KARTHUM

EN CORDOBA
MOORISH Caffé
salón de té - cocktails - música

Hay quienes gustan de lo muy especial... para ellos...
Confiteria Molino del Cerro
prepara sus exclusivos
MANJARES HELADOS
Delirios creativos para la vista y el paladar y ahora también El Molino, siempre dando más, invita a conocer su intimo y selecto Moulin Rouge
Petit Restaurant
AVDA. RAFAEL NUÑEZ 709 CERRO DE LAS ROSAS CORDOBA

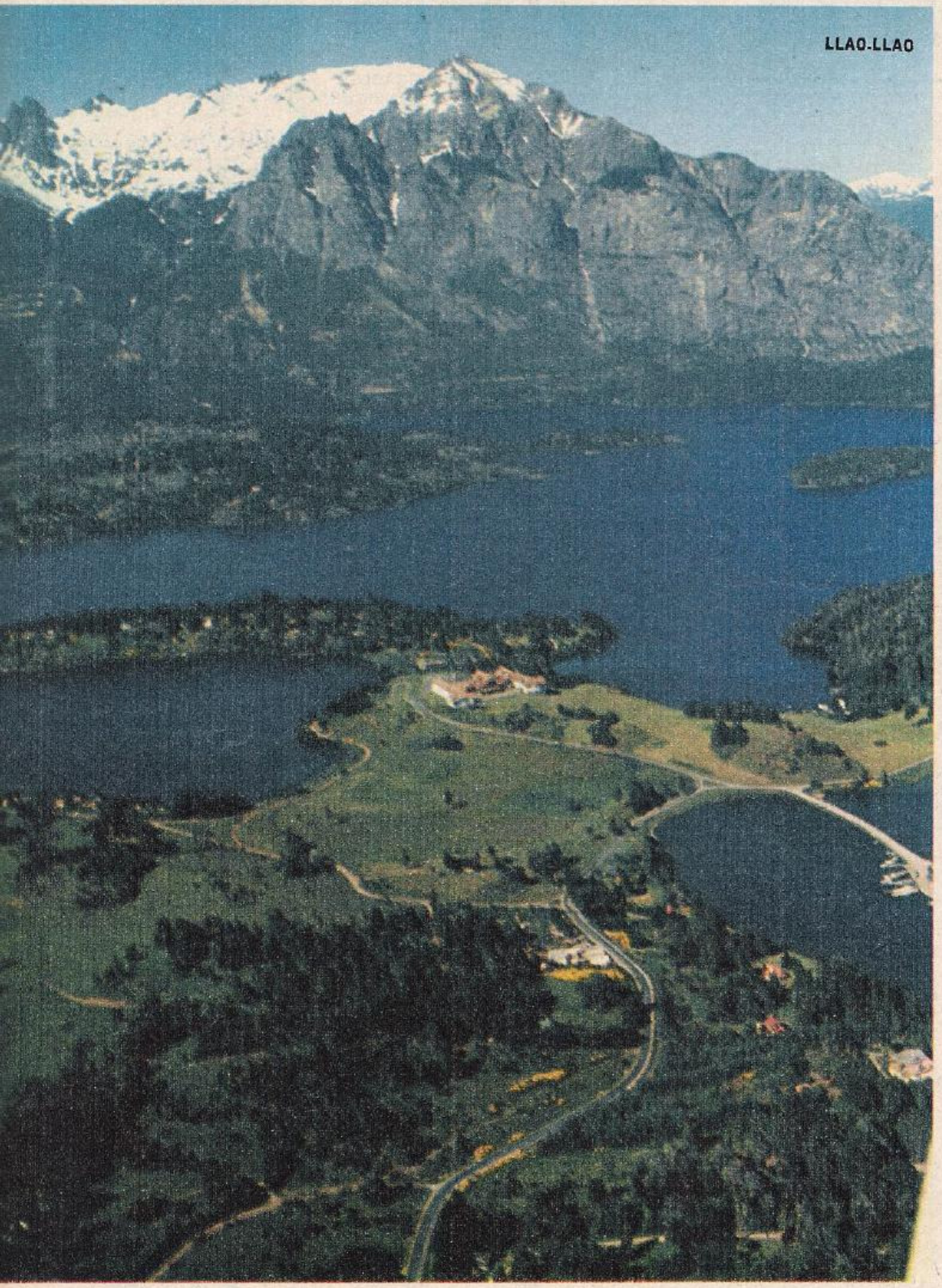
Podemos mostrarle que hay una forma mejor de
- Preparar una rana...
- Preparar otras cosas...
- Hacer un culto de la cordialidad
Mónaco
El Palacio de las Ranas
AVDA. RAFAEL NUNEZ 1100 CERRO DE LAS ROSAS

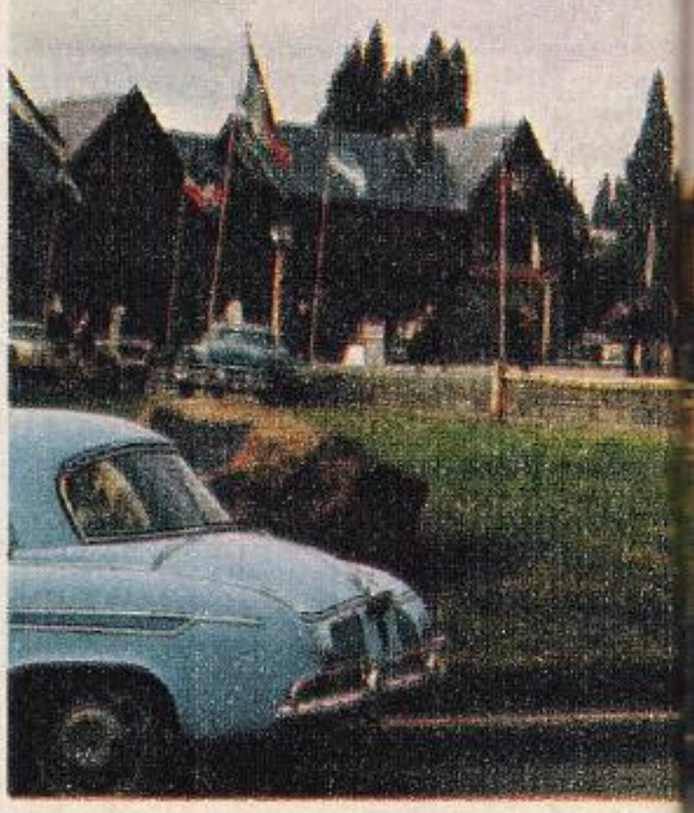
COCKTAILS - LOMITOS
TEA ROOM
ART GALLERY etc.
AVDA. RAFAEL NUÑEZ 898 CORDOBA

Cerro de las Rosas los lomitos

BARILOCHE RU

LLAO-LLAO





Su hora más gloriosa vive la "capital de los lagos del sur" con su incorporación a la red caminera nacional. Aquí presentamos la flamante ruta pavimentada. Su auto será el gran protagonista. Y usted, por supuesto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UTA O

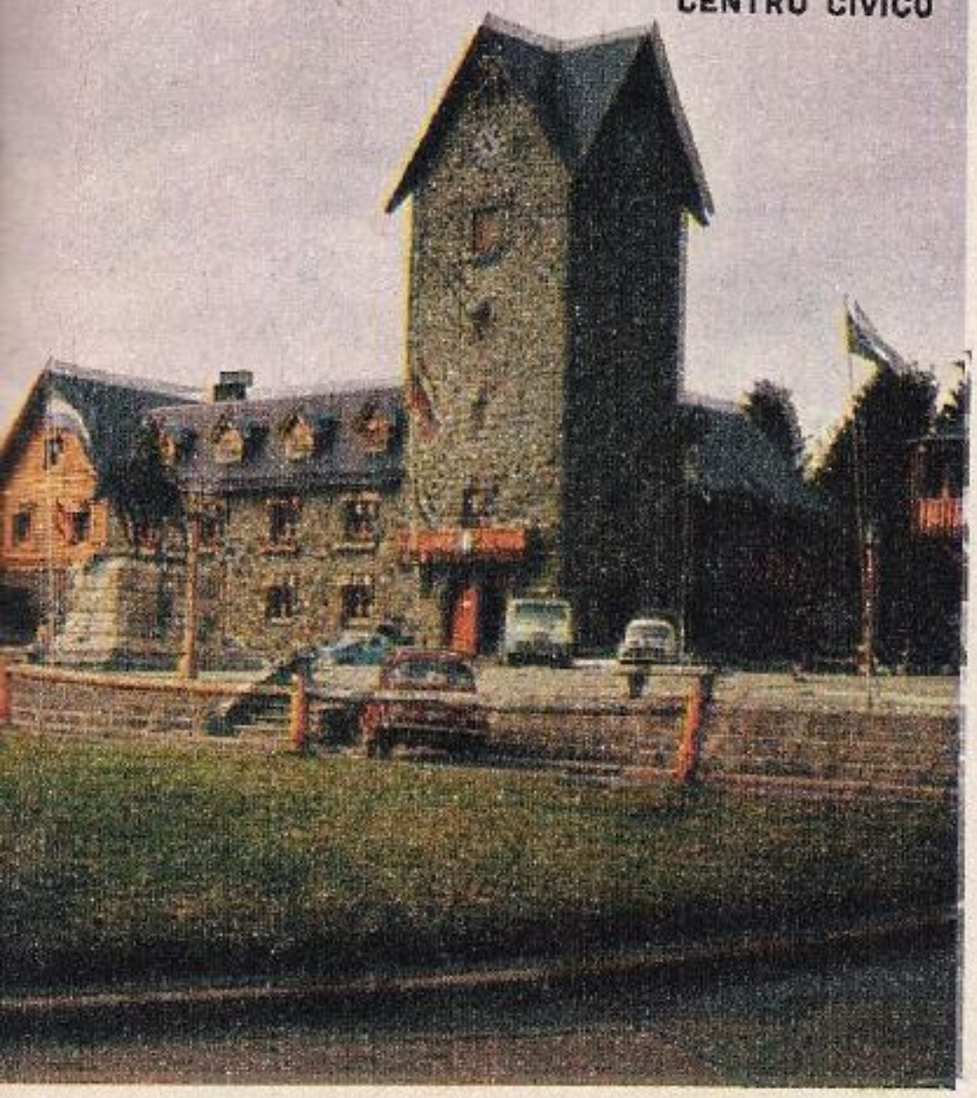


CERRO CATEDRAL

turismo

Por NORBERTO ALVAREZ OJEA

CENTRO CIVICO



PUERTO BONITO



VALLE ENCANTADO



El camino tardó, pero llegó al fin; incorporó a Bariloche en forma concreta e irreversible al quehacer turístico nacional. El viejo y antiguo bastión "exclusivo" donde predominaban las motivaciones más heterogéneas: pesca, caza mayor, parejas en luna de miel, esquí, etcétera, ha sido ganado por un turismo masivo de miles de automovilistas que imponen nuevo ritmo al lugar y que por sobre todas las cosas gana Bariloche para todos los argentinos y sirve como punto de partida para conocer las incomparables bellezas de nuestro ya no tan lejano sur.

Todo no fue tan fácil, pues para muchos Bariloche no debía crecer demasiado, para seguir siendo ese "rincón exclusivo". La lucha por el camino fue decisiva; saben de ella los muchachos del CAR, pioneros en las ya clásicas carreras de regularidad a Bariloche (hoy Rally Lagos del Sur). No había caminos en condiciones, todo terminaba en Bahía Blanca. Luego poco a poco comenzó a crecer la ruta 22 hasta Zapala, y tímidamente se habló de unirla a Bariloche contra los que se oponían al camino, pues sólo concebían la región con un centenar de turistas extranjeros o grupos de esquiadores. Se alzó, con voz propia la "Asociación Amigos de Bariloche", que defendió el camino y clamó por él. Surgen los nombres de Fanjul y los hermanos Zelaschi, que junto a la gente del CAR y porqué no decirlo de nuestra revista, organizaron contra viento y marea las citadas pruebas de regularidad, que, pese a los malos caminos, demostraban que era falsa la leyenda negra de la imposibilidad de hacer un viaje razonable en auto a "esa lejana región". Los desconocidos de siempre llegaron en una de las primeras ocasiones a dejar sin nafta a la caravana de automóviles. Pero la noche quedó atrás al Dr. Fanjul pionero en esa empresa y hoy Director Municipal de Turismo, y a las autoridades de la Dirección de Turismo de Río Negro, que "creyeron en el camino" les toca vivir también su "hora más gloriosa". Y a partir de ahora sólo resta asistir al futuro, el gran convidado de honor en la fiesta barilochense.

EL PLAN DE VIAJE

No somos partidarios de hacer planes rígidos de viaje, pues las etapas dependerán en gran parte del tipo de automóvil que se posea y de la capacidad "innata" en nuestros lectores de afrontar largos kilometrajes sin pestañear; sin embargo en este caso, atendiendo más que nada a razones logísticas propondremos el siguiente plan:

Primera etapa, Buenos Aires - Bahía Blanca. Si bien podría llegarse fácilmente hasta Río Colorado o más allá, Bahía es el punto ideal por su gran capacidad receptiva. Según la hora de partida, puede llegarse relativamente temprano, con tiempo para reservar hotel, ir a cenar y dar una recorrida por la ciudad. Al otro día conviene madrugar y salir bien temprano de Bahía, para alcanzar en una segunda etapa General Roca o Neuquén. Esta etapa ofrece la interesante alternativa de su paso por el prodigioso alto valle del Río Negro, una zona conocida mundialmente por las excelencias de sus productos frutícolas, en especial sus célebres manzanas. La ruta 22, que cubre esta segunda etapa, es de trazado moderno e impone altas velocidades, pero hay que tener prudencia pues suele haber animales sueltos en la ruta, y al pasar por las poblaciones del valle son frecuentes los cruces de vehículos y la ruta a ratos es transitada por lentos tractores. En Gral. Roca las posibilidades hoteleras son óptimas y queda la chance de seguir a Neuquén (50 kilómetros más adelante). La tercera y última etapa ya no sería tal en lenguaje turístico, pues se llega de inmediato a la región de los ríos y lagos sureños.

Por una combinación de la ruta 40 y la 237, se entra en Bariloche por la "puerta grande", es decir, por donde el paisaje se da en todo su esplendor.

LA TRANQUILIDAD Y COMO LOGRARLA

Aunque estamos convencidos de que para nuestros lectores corsas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





kilómetros más kilómetros menos no les harán mella, consideramos que el auto tiene que estar en buenas condiciones mecánicas para realizar con éxito la gira y poder aventurarse en ciertos circuitos cordilleranos que ofrecen alguna dificultad.

En primer término hay que hacer una revisión del auto a cargo de un mecánico de confianza; se impone un cambio de aceite y de líquidos de frenos, y que un buen gomero nos revise las cubiertas y no diga si están en condiciones de rodar unos miles de kilómetros. Lo ideal es llevar dos ruedas armadas de auxilio. La suspensión asimismo debe ponerse en condiciones, y un buen engrase general. Hay que llevar bujías, fusibles y correa de ventilador de repuesto. Por supuesto las balizas y... fósforos para encenderlas. Completar la caja de herramientas. Según el consumo del automóvil, sobre todo si se usa nafta especial que puede faltar en algún punto de la ruta, conviene llevar un bidón de 20 litros con combustible, y aunque sea un pequeño bidón con agua para el radiador. En casi todas las localidades de la ruta hay auxilios mecánicos de emergencia y servicios de las distintas marcas (ver recuadro). Si viajamos durante la temporada invernal no olvidar un buen anticongelante para mezclar con el agua. Si pensamos en caminos nevados, no olvidar las clásicas cadenas para nieve. En fin, el equipo depende un poco de nuestras aspiraciones turísticas dentro de los respectivos circuitos, ya que la ruta en sí no ofrece ninguna dificultad.

Equipo personal: aunque viajemos en verano debemos tener en cuenta que la temperatura baja durante las noches, razón por la cual es necesario llevar algunas prendas de abrigo, esto se acentúa si viajamos durante el invierno para asistir a la fiesta de la nieve o para esquiar, en tal caso ya el equipo es el clásico barilochense: botas o botines de montaña, gorro pasamontaña, pantalón de abrigo y guantes. Son muy importantes anteojos que nos protejan de la nieve. Si no queremos incurrir en grandes gastos por una sola temporada, estos equipos pueden alquilarse, sobre todo si pensamos esquiar. En tal sentido, la Organización Turística Lagos del Sur además de reservar alojamiento en el hotel Catedral Sky, tiene un interesante plan de equipamiento, que incluye clases personales de sky a cargo de los destacados profesores Kammerer y Benavides. Pueden obtenerse mayores informes y reservas desde Buenos Aires.

Con respecto a la pesca, otro de los deportes cumbres de la región, damos en recuadro aparte una guía de pesqueros, el "pique" será un problema personal.

ARTESANIAS Y PRODUCTOS REGIONALES

Gente sabia la de Bariloche, que paralela a la turística desarrolló una auténtica industria artesanal y de productos regionales. Ya es pública y notoria la calidad y originalidad de los tejidos de lana barilochenses, prendas que únicamente pueden adquirirse en la región; las tallas en madera y objetos de arte son otros de los pilares artesanales de la región, como asimismo la singular cerámica que goza de justificada fama, completan el cuadro los objetos de cobre, fabricados a mano; hay en Bariloche verdaderos artífices de ese metal, entre los que se destaca Testoni, un artista de nombradía internacional.

Entre los productos regionales sobresalen los dulces, preparados con frutos del lugar (no dejar de probar el de mosqueta) y los chocolates, un verdadero alarde barilochense. Hay para todos los gustos, predominando los europeos.

Es de hacer notar que pese a que el sur teóricamente no tiene un acendrado folklore, los artesanos regionales han sabido abrevar en algunas interesantes tradiciones indígenas, como se observa especialmente en los motivos de sus cerámicas.

LOS CIRCUITOS LACUSTRES

Como suponemos que usted no llevará un vehículo anfibio (o si)

→

CIFICO

SANTIAGO

RANCAGUA

S. FERNANDO

CURICO

TALCA

LINARES

TALCAHUANO

CHILLAN

CEPCION

LOS ANGELES

Ruta Panamericana

TEMUCO

VILLARRICA

LONCOCHE

L. Calaufquen

VALDIVIA

OSORNO

Puyehue

La Angostura

L. N. Huapi

PT. MONTT

Golfo de Ancud

ANCUD

Golfo Corcovado

L. Menéndez

CHILE

ANDES

TUPUNGATO

TUNUYAN

40

MENDOZA

SAN RAFAEL

144

GRAL. ALVEAR

MALARGUE

143

SAN LUIS

7

MERCEDES

SAN LUIS

188

SANTA ISABEL

ALGARROBO DEL AGUILA

SANTA F

151

LA PAMPA

GRA
ACH

152

CNIA. 25 DE MAYO

BUTA-RANQUIL

NEUQUEN

LAS LAJAS

ZAPALA

ALUMINE

LAS COLORADAS

Río Neuquén

22 NEUQUEN

Cipolletti

GRAL. ROCA

Río Colorado

PUELCHES

La Japonesa

22

Picum Leufú

Río Limay

Río El Chocón

237

PICUN LEUFU

CHOELE CHOEL

250

PIEDRA DEL AGUILA

RIO NEGRO

JUNIN DE LOS ANDES

S. MARTIN DE LOS ANDES

S. C. DE BARILOCHE

EL BOLSON

Confluencia

SIERRA COLORADA

VALCHETA

SAN ANTONIO OESTE

23

PILCANIYEU

MAQUINCHAO

NORQUINCO

GOLF

L. Puelo

L. Cholila

LELEQUE

3

Colan Conuhe

PUERTO MADRYN

Golfo Nuevo

ESQUEL

CHUBUT

25

Paso de Indios

LAS PLUMAS

TRELEW

GAIMAN

RAWSON

Pampa de Agna

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RIO CUARTO
CASILDA
ROSARIO
V. CONSTITUCIÓN
GUALEGUAY
GUALEGUAYCHU
ENTRE RIOS
PASO DE LOS TOROS
CORDOBA
SANTA FE
SAN NICOLAS DE LOS ARROYOS
BARADERO
Río Uruguay
MERCEDES
URUGUAY
DURAZNO
ARRECIFES
ZARATE
CAMPANA
C. DE ARECO
CNIA. DEL SACRAMENTO
S. JOSE DE MAYO
Is. Martín García (Arg.)
BUENOS AIRES
REALICO
GRAL. PINTO
JUNIN
LUJAN
LINCOLN
CHACABUCO
MERCEDES
GRAL. VILLEGAS
CHIVILCOY
INT. ALVEAR
BRAGADO
LA PLATA
RIO DE LA PLATA
MONTEVID
RIVADAVIA
9 DE JULIO
GRAL. PICO
C. CASARES
S. M. MONTE
PEHUAJO
SALADILLO
T. LAUQUEN
CHASCOMUS
LAS FLORES
CATRILO
BUENOS AIRES
Bahía Samborombón
DOLORES
AZUL
PIGUE
MAIPU
BERNASCONI
JUAREZ
CNL. VIDAL
TORNQUIST
BAHIA BLANCA
TRES ARROYOS
MAR DEL PLATA
MEDANOS
CNL. DORREGO
PUNTA ALTA
NECOCHEA
RIO COLORADO
MAR ARGENTINO
OCEANO ATLANTICO
C. DE PATAGONES
VIEDMA
SAN MATIAS
Punta Norte
Pto. Pirámides
P. VALDES

BARILOCHE Y LAGOS DEL SUR

CIRCUITOS TURISTICOS DE CORSA

REFERENCIAS

- MOTONAUTICA
- CAZA SUBMARINA
- PARQUES NACIONALES
- RUINAS HISTORICAS
- YACIMIENTOS ARQUEOLOGICOS
- AUTODROMOS
- CAMPING
- PESCA
- CAZA
- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA

ISAURA
Es argentina y está en su ruta







HOTELES RECOMENDADOS

Bariloche:

BELLA VISTA, S. Rolando 351, tel. 2182 y 2435. *Precios:* PC 42, MP 36, AS 31.
CRISTAL, B. Mitre 355, tel. 2442 *Precios:* PC 37, MP 28.
DEL LAGO SKI, San Martín 645, tel. 2725. *Precios:* PC 35.
LLAO LLAO. Llao-Llao, tel. 8222/8336. *Precios:* PC 74, MP 56, AS 30.
TUNQUELEN, Km. 24, ruta Llao-Llao, tel. 8035. *Precio:* PC 43.
AMANCAY, Km. 24, ruta Llao-Llao, tel. 8344, PC 25, MP 18, AS 12,50.
AUSTRAL, Av. San Martín 425, tel. 2178. PC 26, MP 21.
CATEDRAL SKI, Villa Catedral, tel. .. *Precios:* PC 40.
HUEMUL, Km. 1,800, ruta a Llao-Llao, tel. 2385. *Precios:* PC 39, MP 32, AS 25.
ROMA, Av. San Martín 102, tel. 2204. *Precio:* PC 27.
PILMAYQUEN, 12 de Octubre 701, tel. 3027. *Precio:* PC 36.
MONT BLANC, Juramento 163, tel. 2750. *Precios:* PC 21, MP 17, AS 12.
NEVADA, Rolando 250, tel. 2778/2345. *Precios:* PC 27, MP 29.
PARQUE, Km. 1,200 ruta Llao-Llao, tel. 2513. *Precios:* PC 35, MP 29.
CAMPANA, Belgrano 165, tel. 2162. *Precios:* PC 26, MP 21.
LOS COIHUES, Lago Gutiérrez, tel. 2385. PC 33, MP 26, AS 18.
TRES REYES, Av. 12 de Octubre 135, tel. 2201/2. PC 44, MP 40, AS 28.
QUETRIHUE, O'Connor 321, tel. 2061. *Precio:* PC 30.
VALLE DEL SOL, Valle del Sol, tel. 3353. *Precio:* PC 32.
EL JABALI, Av. San Martín 130, tel. 2256. *Precios:* PC 35, MP 30.
EL RADAL, Tiscornia 48, tel. 2551 *Precios:* PC 19, MP 15, AS 10.
LOS ALERCES, España 327, tel. 2369. *Precios:* PC 26, MP 22, AS 18.
MADINETTE, Morales 534, tel. 2561. *Precio:* PC 28.

HOTELES RESIDENCIALES
(Con alojamiento solamente)

CAPRI, San Martín 698, tel. 2823. *Precio:* 14,50.
CARAVELLE, B. Mitre 278, tel. 2203. *Precio:* 16,50.
FLAMINGO, B. Mitre 24, tel. 2334. *Precio:* 14.
ITALIA, B. Mitre 212, tel. 2715. *Precio:* 20.
TREVI: Moreno 138, tel. 2044. *Precio:* 17.
ATLAS, Capraro y Sarmiento. *Precio:* 15.
ANDINO, Palacios 127, tel. 2732. *Precio:* 14.
LOS CANTAROS, San Martín 286, tel. 2310. *Precio:* 15.
MILLABAY, Libertad 195, tel. 2229. *Precio:* 12.
PIUQUE, Bestchedt 130, tel. 3044. *Precio:* 12.
PREMIER, Bestchedt 263, tel. 2520. *Precio:* 12.
QUILLEN, San Martín 415, tel. 2669. *Precio:* 12.
QUIMELEN, Gallardo 136, tel. 2501. *Precio:* 13.
REX, Elfrein 609, tel. 2143. *Precio:* 12.
SPLENDID, Quaglia 170, tel. 2131. *Precio:* 13,50.
SELVA NEGRA, San Martín 557, tel. 301. *Precio:* 10.
GRACI LUZ, Villegas 146, tel. 3011. *Precio:* 12.
IDEAL, Libertad 121, tel. 2901. *Precio:* 13.
QUIME QUIPAN, Moreno 1103, tel. 2659. *Precio:* 11.

Hoteles en ruta

General Roca:

AUSTRAL, Av. Viterbori y Alsina, tel. 0121. *Precio:* AS 12,40.
BRISTOL, Av. Rosa 336, tel. 0003. *Precio:* AS 10.
GRAN HOTEL, Av. Rosa esq. 9 de Julio, tel. 0203/0902. *Precio:* 11.

Neuquén (ciudad):

PROVINCIAL DE TURISMO CONFLUENCIA, Av. Argentina esq. Independencia, tel 444 y 2114.
CLIMAX, Tierra del Fuego 388, teléfono 2240.
RESIDENCIAL NEUQUEN, Av. Roca 109, tel. 803.
RESIDENCIAL REX, San Martín 552, tel. 2298.
RESIDENCIAL CRYSTAL, Olascoaga 268, tel. 305.
RESIDENCIAL HUEMUL, Santa Fe 350, tel. 2195.

BAHIA BLANCA:

AUSTRAL, Av. Colón 159, tel. 20241 al 45. *Precios:* AS 14.
BELGRANO, Belgrano 44, tel. 30498 y 28007. *Precios:* AS 13,50.
CENTRAL MUÑIZ, O'Higgins 28, tel. 20021/26. *Precios:* AS 10.
ITALIA, Brown 195, tel. 20121/23. *Precios:* AS 10.
CITY HOTEL, Chiclana 226, tel. 30176/7/8. *Precios:* AS 11.

Río Colorado:

ANCONA, J. B. Justo 835, tel. 55.
QUELE LEUFU, Río Colorado. *Precio:* 6,80.

VILLA REGINA:

CITY HOTEL, tel. 116. *Precio:* 7,50.

ALLEN:

MALLORCA, Independencia 458, tel. 238. *Precio:* 16,10.

Hoteles en circuitos de turismo

San Martín de los Andes:

LACAR, San Martín s/n., tel. 439.
LOS ANDES, c/Lago Lacar, tel. 252.
LOS PINOS, 2 c/Lago Lacar, tel. 207.
RESIDENCIAL CRISMALU, Roca s/n., tel. 283.
RONELL, Cap. Drury y Gral. Villegas, tel. 324.

Junín de los Andes:

CHIMEHUIN, J. de los Andes.
AMANCAY, San Martín s/n.

Villa La Angostura:

CORRENTOSO, Lago Correntoso, tel. 6.
ANGOSTURA HOTEL, V. Angostura, teléfono 9.

El Bolsón:

AMANCAY, S. Martín y 12 de Octubre. *Precios:* PC 15, AS 9.
PILTRIQUITRON, San Martín s/n. *Precios:* PS 15, AS 6.
STEINER, sobre c/Lago Puelo. *Precios:* PC 16, AS 8.

Zapala:

PEHUEN, Cnel. Vidal 72, tel. 72.
COLIQUEO, Etcheluz 159, tel. 68.

Esquel:

RESIDENCIAL HUEMUL, 25 de Mayo y Av. Alvear.
RESIDENCIAL LA TOUR D'ARGENT, San Martín 1063.
ESQUEL PALACE, 25 de Mayo y San Martín.
RESIDENCIAL ARGENTINO, 25 de Mayo 862, tel. 37.
HOSTERIA FUTALAUFQUEN, s/lago. Parque Nacional "Los Alerces".

Trelew

TOURING CLUB, Av. Fontana 240.
GALICIA, Rivadavia 215.

Puerto Madryn

RESIDENCIAL TOLOSA, R. S. Peña 253
PLAYA, Julio A. Roca y 28 de Julio tel. 246.
MOTEL ACA, Av. Costanera s/n.

---

para conocer a fondo el lago Nahuel Huapi tendrá que contratar los servicios de las empresas que realizan las excursiones lacustres, cuyos principales itinerarios son:

Isla Victoria: se trata de una excursión lacustre que lleva casi todo el día (se almuerza en la isla). La embarcación parte de Puerto Pañuelo, a pocos minutos del centro de Bariloche, y luego de hacer una breve recorrida de la zona costera, enfila hacia la agreste isla enclavada en pleno corazón del lago. La isla Victoria tiene una superficie aproximada de 3.800 hectáreas y su origen se remonta geológicamente al período terciario. Su altura no excede de los 900 metros y su conformación corresponde a la acción de los hielos de la época glacial. Los técnicos de Parques Nacionales han hecho de la isla un verdadero exponente de la flora y fauna de la región, un espléndido museo viviente de tantas maravillas. En la isla hay un restaurante donde pueden almorzar los visitantes, pero también un espacio para camping junto al lago, donde se puede merendar y gozar aún más de la naturaleza. Quienes opten por esta alternativa lleven de Bariloche los comestibles y bebidas necesarios y tomen únicamente la excursión sin comida. Hay hoteles y hosterías que preparan para el turista la merienda, en compensación con la comida que corresponde al día. Pero dejemos esta parte prosaica, aunque nutritiva, de la excursión y examinemos qué más podemos ver en ella.

Una breve caminata por la isla nos dará la exacta dimensión de sus atractivos. Aconsejamos respetar las indicaciones para no perderse en sus floridas sendas y no cometer asimismo el error de acampar o hacer fuego en lugares no autorizados. Los amantes de la fotografía tienen un excelente punto panorámico desde el mirador de la hostería que está ubicada en lo alto de un acantilado.

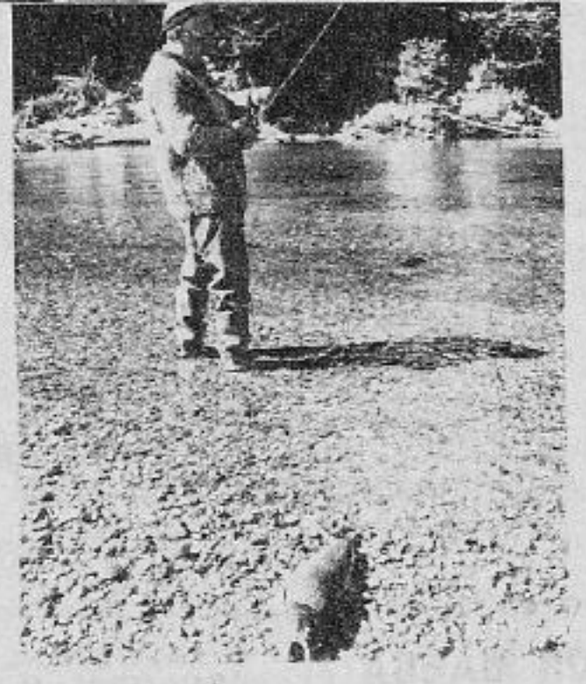
La excursión a la isla se completa con el recorrido y posterior desembarco en la península Quetrihué, donde se encuentra el famoso bosque de arrayanes, que inspirara a Walt Disney para su inolvidable película "Bambi". Trátase de una rara formación arbórea; el arrayán es un árbol de color canela, de corteza fría y lisa que al desprenderse deja manchas claras y rojizas. El bosque de arrayanes es único en el mundo y por tal motivo el "arrayanal" ha sido declarado Monumento Natural, y toda la península "área intangible"; de más está decir: cuidado con las manitas.

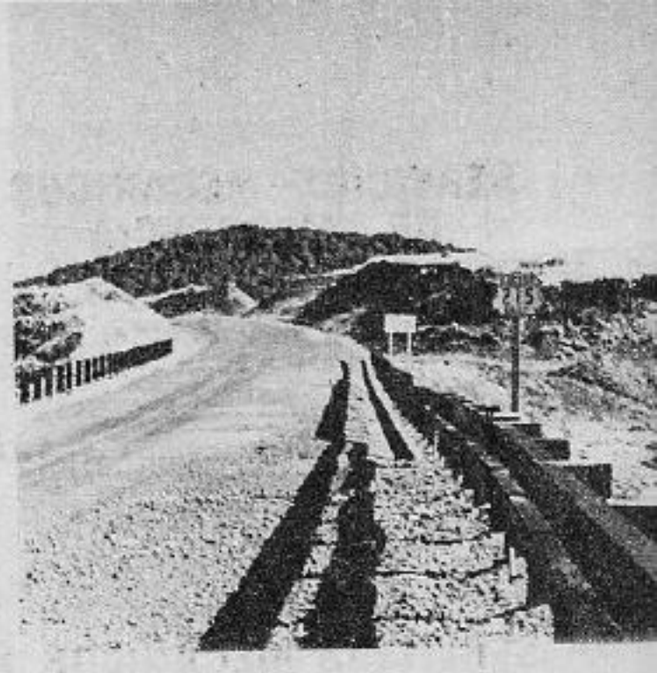
Cuando cae la tarde y abandonamos la isla Victoria, por el majestuoso e impresionante Nahuel Huapi, no está de más recordar al teniente O'Connor, que recorriendo el lago entre los años 1883 y 1884, descubrió la isla y la denominó Victoria. Lo que hoy es un estupendo paseo, fue una extraordinaria aventura, si tenemos en cuenta el desconocimiento de la región que reinaba entre los navegantes de aquellos tiempos.

Puerto Blest: se trata de otra interesante excursión lacustre, cuyo punto de partida también es Bariloche, y que nos hace navegar el lago por uno de sus brazos de mayor extensión, el brazo Blest. La travesía dura casi tres horas y el magnífico espectáculo de la costa del Huapi se renueva paso a paso, hasta llegar a Puerto Blest, donde nos espera una acogedora hostería. Desde ahí puede visitarse también Puerto Alegre. El imponente lago Frías, rodeado de montañas cortadas a pico, de una altura impresionante. Un eco responde en mitad del lago a nuestras voces. Si navegamos por el Frías media hora más llegaremos a Puerto Frías sobre la frontera con Chile. Se trata del paso Pérez Rosales, uno de los más bellos de la cordillera patagónica. Hasta allí, si la intención es seguir a Chile (ver recuadro) también podemos llegar con nuestro automóvil por medio de las balsas de Parques Nacionales. Hay que solicitar espacio con anticipación. La primera población chilena, luego de la frontera, es Peulla, enclavada en un paisaje de excepcional belleza, a orillas del lago Esmeralda, teniendo a su frente el majestuoso pico nevado del volcán Osorno. Del otro lado del lago Esmeralda se halla Puerto Varas, desde donde puede llegarse fácilmente a Puerto Montt, y tomando la ruta panamericana, entrar nuevamente por Osorno, paso Peyehue, a la Argen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







PESCA: GUIA BREVE

Ríos

AGRIO:
Salmón, trucha arco-iris, trucha criolla.
Hotel en Las Lajas y estación de servicio.

ALUMINE:
Trucha arco-iris, trucha de arroyo, trucha criolla, trucha marrón.
Hoteles en Aluminé y Rahue; estaciones de servicio.

CALEUFU:
Salmón, trucha arco-iris, trucha marrón y trucha de arroyo.
Hotel en Pichi Traful, estación de servicio en Villa La Angostura.

COLLON CURA:
Salmón, trucha arco-iris, trucha criolla, trucha de arroyo y trucha marrón.
Hoteles en S. M. de los Andes y Junín de los Andes. Estación de servicio.

CORRENTOSO:
Trucha arco-iris, trucha criolla, trucha marrón, trucha de arroyo; por su característica de torrente sólo se puede pescar trucha con cuchara.
Hoteles en Correntoso y en Villa La Angostura. Estación de servicio en Villa La Angostura.

CURI LEUVU:
Pejerrey (todo el año), trucha arco-iris.
Hotel y estación de servicio en Chos Malal.

CHIMEHUIN:
Salmón, trucha arco-iris, trucha criolla, trucha marrón.
Hotel y estación de servicio en Junín de los Andes.

LIMAY:
Ideal para pesca con mosca; salmón, trucha arco-iris, trucha de arroyo, trucha criolla, trucha plateada.
Hoteles y estación de servicio en Confluencia y Piedra del Aguila.

MELIQUINA:
Salmón y trucha marrón.
Hoteles y estación de servicio en San Martín de los Andes. Hotel en Meliquina.

NEUQUEN:
Pejerrey, trucha arco-iris, trucha criolla.
En la zona norte hoteles y estación de servicio en Chos Malal.

PIRECO:
Salmón y trucha arco-iris.
Hoteles en Lago Espejo y Villa La Angostura, estación de servicio en Villa La Angostura.

QUEMQUEMTREU:
Trucha arco-iris, trucha de arroyo, trucha marrón.
Hoteles en Junín de los Andes y San Martín de los Andes. E. de servicio.

QUILQUIHUE:
Trucha arco iris, trucha de arroyo, trucha marrón.
Hoteles y est. de servicio en Junín de los Andes y S. M. de los Andes.

TRAFUL:
Privilegiado para la pesca de salmón.
Hoteles y estaciones de servicio en Villa Traful y Confluencia.

Lagos

ALUMINE:
Salmón, trucha arco-iris, trucha de arroyo y trucha criolla.
Hosterías y est. de serv. en Aluminé.

CORRENTOSO:
Trucha arco-iris, trucha de arroyo y salmón.
Hoteles en Ruca Malén, Correntoso y Villa La Angostura. Estación de servicio en Villa La Angostura.

CURRHUE:
Salmón, trucha arco-iris, trucha criolla, trucha de arroyo.
Hotel en San Martín de los Andes y Hostería Lolog. Estación de servicio en S. M. de los Andes.

EPULAFQUEN:
Salmón, trucha criolla, trucha arco-iris y trucha marrón.
Hostería en Huechulafquen (Puerto Canoa) y en Paimún. Estación de servicio en Junín de los Andes.

ESPEJO:
Salmón, trucha arco-iris.
Hotel en Lago Espejo, en Villa La Angostura. Estación de servicio.

ESPEJO CHICO:
Salmón y trucha arco-iris.
Hotel en Ruca Malén, estación de servicio en Villa La Angostura.

FALKNER:
Trucha arco-iris, trucha de arroyo.
Hotel en Lago Falkner. Estación de servicio en S. M. de los Andes.

FILO HUAHUM:
Trucha arco-iris, trucha de arroyo.
Hotel en Pichi Traful y en San Martín de los Andes. Hoteles y estaciones de servicio.

HERMOSO:
Salmón, trucha arco-iris, trucha criolla, trucha de arroyo.
Hoteles en Lago Hermoso y en San Martín de los Andes. Estación de servicio.

HUECHULAFQUEN:
Salmón, trucha arco-iris, trucha de arroyo y marrón.
Hotel en Lago Huechulafquen (Puerto Canoa) y Paimún. Estación de servicio en San Martín y Junín de los Andes.

LACAR:
Salmón, trucha marrón, arco-iris y criolla.
Hotel en Hua-Hum y en San Martín de los Andes. Estación de servicio.

LAS CARMENES:
Salmón, trucha arco-iris, trucha de arroyo y criolla.
Hoteles en S. M. de los Andes. Estación de servicio.

LOLOG:
Trucha arco-iris, de arroyo y marrón.
Hotel en Lolog y S. M. de los Andes. Estación de servicio.

MACHONICO:
Trucha arco-iris, de arroyo y marrón.
Hotel en Lago Falkner y en San Martín de los Andes. Estación de servicio.

MELIQUINA:
Salmón, trucha arco-iris, criolla, de arroyo y marrón.
Hoteles en Meliquina y S. M. de los Andes. Estación de servicio.

MOQUEHUE:
Salmón, trucha arco-iris, trucha de arroyo.
Hotel y estación de servicio en Aluminé.

NAHUEL HUAPI:
Salmón, trucha arco-iris, de arroyo, criolla y marrón.
Hoteles y estación de servicio en distintos lugares del lago.

PAIMUN:
Salmón, trucha arco-iris, trucha marrón.
Hotel en Paimún y en Puerto Canoa. Estación de servicio en Junín de los Andes.

QUILLEN:
Salmón, trucha arco-iris, trucha criolla, marrón y de arroyo.
Hotel y combustible en Aluminé.

RUCA CHOROY:
Salmón, trucha de arroyo.
Hotel y combustible en Aluminé.

TRAFUL:
Salmón, trucha arco-iris, trucha de arroyo, trucha marrón.
Hotel y estación de servicio en Confluencia Traful. Hotel en Traful.

TROMEN:
Trucha arco-iris y trucha de arroyo.
Hotel y estación de servicio en Junín de los Andes.

VILLARINO:
Trucha arco-iris y trucha de arroyo.
Hotel en Lago Villarino. Estación de servicio en San Martín de los Andes.

tina, por Villa La Angostura (ver recuadro).

Las excursiones a Isla Victoria y Arrayanes salen todos los días a las 8.30 y cuestan 9 pesos por persona. A Puerto Blest y Laguna Frías, 12,50 pesos; se sale a las 8. Informes en Turisur, Quaglia 199, y en Génova, Mitre 263, las más importantes compañías de excursiones lacustres.

LA DOLCE VITA

Además de su idílico paisaje, Bariloche tiene también su dosis de "buen comer" y su "ruido". Aquellos que no tengan hotel con pensión podrán almorzar o cenar en los siguientes lugares:

Restaurantes: Munich, en Mitre y Quaglia; La Querencia, Mitre 467; Don Santiago, Mitre y Rolando; Asoc. Italiana, Beschtedt 141 (cocina internacional); El Jabalí, San Martín 130; Casita Suiza, Quaglia 342; El Velero, Km 1,5 (comidas típicas e internacionales); La Vaca In, Km. 1,3; El Fortín, Mitre 213, 3er. piso (con peña folklórica); Vizcacha, Rolando 279; La Rosada, Km. 4, Melipal (parrillas). Puede calcularse entre 8 y 15 pesos un almuerzo o cena por persona.

La hora del té tiene relieves propios en Bariloche, sobre todo por sus exquisitas masas al estilo europeo. Ese deleite lo espera en La Suiza, San Martín 66; El Tronador, San Martín al 100; La Andinita, Mitre 56 y Don Peppo, Mitre 282. En estas confiterías puede calcularse alrededor de 2,50 a 3,00 por persona un té bien servido.

El ruido (no tanto) está en las boîtes Grisu, 12 de Octubre 574; Zulu, San Martín 298, y en la sofisticada Mau-Mau, del Hotel Catedral. La rueda loca gira en el Casino del hotel Llo-Llao, exclusivamente, es decir, a 22 kilómetros del Centro Cívico (vale la pena ir por el lugar y por el hotel). La ruleta abre todos los días, menos lunes, a las 22; puede solicitarse más información a los teléfonos 8002 y 8009, lo demás es cuestión de suerte.

Y por si las damas quieren embellecerse (cuándo no) antes de iniciar la "vida social" barilochense, acá van algunos datos sobre peluquerías "in" y salones de belleza: Anna, Moreno 138; Nardo, Mitre 437, y Bettina, Mitre 382. Y para los feos (por qué no) en La Modernista, Mitre 911, y en Tomasello, Mitre 83, o en Malagola, Mitre 212, podrán obtener un buen corte a la navaja.

NO DEJAR DE IR

Si bien al llegar a Bariloche, por la ruta 40 y luego la 237, ya se ha recorrido buena parte de los lugares más atractivos y que corresponden al denominado "circuito grande", conviene completar otros circuitos y visitar lugares de singular interés, que pasamos a destacar:

Cerro Otto, se puede ascender a este cerro desde cuyas alturas (1.405 metros) se domina en todo su esplendor el paisaje barilochense, saliendo desde el C. Cívico, frente a la Intendencia de Parques Nacionales, Av. San Martín, Morales, 20 de Febrero y Avda. Belgrano, que nos conducen a la cima.

Villa Catedral, a 24 kilómetros del C. Cívico, por la ruta a Llao-Llao y luego tomando un camino que sale a la izquierda (hay indicadores) se llega al Cerro Catedral, que debe su nombre a sus caprichosas formas. En el cerro se ha desarrollado uno de los más importantes centros del mundo para la práctica del esquí. En los últimos dos años la compañía "Lagos del Sur", concesionaria del Hotel Catedral, ha mecanizado las canchas de esquí, poniéndolas a la altura de las mejores en el orden internacional. Esa mecanización comprende: Sky-lift, de 9 a 17 horas, desde el 1º de julio al 30 de septiembre, a 1 peso por persona; Aerosilla, de Villa Catedral a Plataforma 1200 m, de 9.30 a 17 horas (todo el año) a 1 peso por persona; Aerosilla desde Plataforma 1200 m a Piedra del Cóndor, de 9.30 a 17 horas (todo el año) a 2,50 pesos por persona; y Cable Carril, de Villa Catedral hasta la confitería, en el cerro Catedral, de 9.30 a 17 horas (todo el año, menos los días lunes) a 5,00 pesos los mayores y 2,50 los menores. Desde la confitería se obtiene una magnífica visión pano-

SERVICIOS MECANICOS DE EMERGENCIA

Automóvil Club Argentino:

AZUL, ruta 3, Km 294, tel. 4426; H. Yrigoyen y Colón, tel. 3556.
BARRANCAS, ruta 40, Km 547,2
BAHIA BLANCA, Chiclana y Fitz Roy, tel. 25050.
CALEU CALEU, ruta 22, Km 859.
CAÑUELAS, Del Carmen y San Vicente ,tel. 125.
CIPOLLETTI, Ruta 22 y L. de la Torre.
CONFLUENCIA, ruta 237, Km 1753.
CUTRAL-CO, ruta 22.
CHOELE-CHOEL, ruta 22, Km 1028.
CHORRIACA, ruta 40, Km 750,5.
EL BOLSON, Av. San Martín y Bolívar.
ESQUEL, Rivadavia y Fontana, teléfono 2.
LAGO MASCARDI, ruta 258.
NEUQUEN, Bvard. 25 de Mayo y Rivadavia, tel. 2131 y 928.
PIEDRA DEL AGUILA, ruta 237, tel. ACA.
S. C. DE BARILOCHE, Av. Costanera y O. Goedeke, tel. 3000/1.
SAN MARTIN DE LOS ANDES, ruta complementaria "d".
VILLA LA ANGOSTURA, ruta complementaria "f" (c/Correntoso).
VILLA REGINA, Av. Italia y Gral. Paz, tel. 210.
ZAPALA, P. Avellaneda y Uriburu, tel. 85.

SERVICIOS MECANICOS POR MARCA

AUTO UNION

MONTE: Ruta 3 Km 110.
BAHIA BLANCA: 11 de Abril 326 - Tel. 20387.
BARILOCHE: Bmé. Mitre esq. Palacios - Tel. 2922.
CIPOLLETTI: Oro 440 - Tel. 252.
SANTA ROSA: Cnel. Gil y L. V. Mansilla.
TRENQUE LAUQUEN: Bvard. Villegas 128.
CARLOS CASARES: S. Martín y Brandsen - Tel. 152.
CHIVILCOY: Av. Suárez 271 - Tel. 4309.

CITROEN

AZUL: Humberto I 382.
TORNQUIST: 25 de Mayo 340 - Tel. 124.
BAHIA BLANCA: Castelli 720.
RIO COLORADO: Italia 216.
BARILOCHE: C. Namuncurá 180 - Tel. 2965.
S. M. DE LOS ANDES: Estación Y.P.F.
NEUQUEN: Alcorta 298.
GRAL. ROCA: Av. Roca 143 - Tel. 1116.
SANTA ROSA: Alsina 69.
TRENQUE LAUQUEN: S/nombre y acceso ciudad.
CHIVILCOY: Belgrano esq. Moreno - Tel. 4992.

CHRYSLER

AZUL: Av. Colón 851 - Tel. 2068.
BAHIA BLANCA: Brown 241 - Tel. 31954.
RIO COLORADO: Sarmiento 500.
VILLA REGINA: Av. Italia y Gral. Paz - Tel. 133.
GRAL. ROCA: Tucumán 1145 - Tel. 297.
ZAPALA: Avellaneda 158 - Tel. 37.
BARILOCHE: Frey y O'Connor 630 - Tel. 3027.
SANTA ROSA: Cnel. Gil 369 - Tel. 2933.
CHIVILCOY: Pueyrredón 180 - Tel. 2817.

FIAT

AZUL: Avda. Mitre 777 - Tel. 3219.
BAHIA BLANCA: Brown 533/47 - Tel. 25705 y 23136.
GRAL. ROCA: Av. Viterbori 165 - Tel. 0808.
NEUQUEN: Pampa esq. Ing. White - Tel. 2241.
VILLA REGINA: Italia 219.
SANTA ROSA: 25 de Mayo 537 - Tel. 472.
TRENQUE LAUQUEN: Av. San Martín 378 - Tel. 375.
CHIVILCOY: Avda. Flores y Alvear - Tel. 3357.

FORD

AZUL: Ruta 3 Km 299 - Tel. 3179.
BAHIA BLANCA: Saavedra 247 - Tel. 23725.
RIO COLORADO: H. Yrigoyen 135 - Tel. 36.
VILLA REGINA: 9 de Julio e Ing. Bonoli - Tel. 114.
GRAL. ROCA: H. Yrigoyen y Sarmiento - Tel. 1092.
NEUQUEN: Independencia 70 - Tel. 802.
ZAPALA: Perito Moreno y Ruta 22 - Tel. 30.
BARILOCHE: Elordi 135 - Tel. 2743.
S. M. DE LOS ANDES: San Martín y M. Mascardi Tel. 228.
SANTA ROSA: Avellaneda 98 - Tel. 2742 y 2556.
TRENQUE LAUQUEN: Oro 140 - Tel. 28 y 358.
CARLOS CASARES: Maipú 132 - Tel. 121.
CHIVILCOY: San Martín 50 - Tel. 2329 y 3225.

IKA

AZUL: Mitre y Arenales - Tel. 3225.
TORNQUIST: Belgrano y Gral. Paz - Tel. 8.
BAHIA BLANCA: Fitz Roy 435/39 - Tel. 20348.
CHOELE-CHOEL: Avellaneda y 9 de Julio - Tel. 242.
GRAL. ROCA: Tucumán 747 - Tel. 93.
NEUQUEN: J. B. Justo y Almte. Brown - Tel. 542.
ZAPALA: Alejandro Sorondo 243/99 - Tel. 42.
BARILOCHE: Quaglia y P. Moreno - Tel. 2991 y 2281.
SANTA ROSA: Avda. S. Martín y Rivadavia - Tel. 311.
CARLOS CASARES: Vicente López 30/50 - Tel. 170.
CHIVILCOY: C. Pellegrini esq. Bolívar - Tel. 3146/8.

G.M.

AZUL: Colón 735 - Tel. 3718.
BAHIA BLANCA: San Martín 299 - Tel. 20031.
RIO COLORADO: Sarmiento 797 - Tel. 111.
CHOELE-CHOEL: s/n - Tel. 206.
GRAL. ROCA: Tucumán 93 - Tel. 388.
NEUQUEN: Av. Corrientes y Ruta 22 - Tel. 393.
ZAPALA: Olascoaga 299 - Tel. 139.
BARILOCHE: Moreno 107 - Tel. 2183.
SANTA ROSA: Avellaneda 101 - Tel. 2840.
TRENQUE LAUQUEN: M. Moreno 138 - el. 270.
CARLOS CASARES: Av. San Martín 170 - Tel. 90.
CHIVILCOY: Avda. Villarino 250 - Tel. 2703.

PEUGEOT

AZUL: Avda. Mitre 971 - Tel. 4636.
BAHIA BLANCA: Fitz Roy 30 - Tel. 3-0183.
VILLA REGINA: Ruta 22 esq. España.
GRAL. ROCA: Tucumán 240 - Tel. 0019.
NEUQUEN: Bahía Blanca y Ruta 22 - Tel. 409.
ZAPALA: E. Zeballos 432.
BARILOCHE: Beschtedt 128 - Tel. 2596.
SANTA ROSA: Av. San Martín 855 - Tel. 2909.
TRENQUE LAUQUEN: Fray J. Santa María de Oro 374.
CHIVILCOY: Av. Sarmiento 149 - Tel. 4734.

COMO LLEGAR A CHILE

Una de las más interesantes alternativas para quienes llegan en auto a Bariloche es la posibilidad de visitar la región de los lagos chilenos, atravesando la cordillera patagónica en una zona que ofrece pocas dificultades por su baja altura. Para ello conviene usar los pasos tradicionales y aquellos en los cuales tanto las autoridades camineras de nuestro país como las de Chile mantengan en mejores condiciones de mantenimiento.

En estos momentos, el paso más conveniente es el denominado *Puyehué*, ubicado a una altura de 1.314 metros sobre el nivel del mar y a una distancia de 43 kilómetros de Villa La Angostura. La ruta es de tránsito permanente, se halla bien señalizada y vincula la zona argentina con la ciudad de Osorno, chilena. Damos a continuación un resumen de los distintos *pasos a Chile*.

Paso Puyehué: Está a 1.314 metros aproximadamente sobre el nivel del mar. Se llega desde Villa La Angostura, por rutas complementarias "j" y "f" hasta la bifurcación del lago Espejo, desde donde se continúa por complementaria "f" hasta el límite internacional. Total del kilometraje desde Villa La Angostura: 46 kilómetros. El camino es consolidado, de montaña. El tramo de la complementaria "f" es ancho, consolidado, cubierto de arena volcánica. El paso es permanente, para cualquier tipo de vehículos, tiene control de Gendarmería y carabineros, en sus respectivos puestos, y también control de aduanas y sanitario.

La zona es de excepcional belleza, destacándose lugares como: Lago Constanza. Termas de Puyehué, Aguas Calientes, Volcán Osorno, Barra de río Bueno, llegándose finalmente a Osorno, importante capital de la provincia chi-

rámica de toda la región. Ideal para los fotógrafos. Más detalles en Empresa "Lagos del Sur", Mitre 140, tel. 3123, Bariloche.

AUTOCAMPING EN BARILOCHE

Desde hace mucho tiempo la zona del Parque Nacional Nahuel Huapi, es una de las preferidas por los acompañantes y mochileros. Bastaría recordar la fama internacional que adquirió el denominado "camping musical" de donde surgió la ya célebre "Camerata de Bariloche" que hoy pasea su música triunfal por las principales capitales del mundo, capitaneada por el violinista Alberto Lissy.

Como es sabido, a esos campings ubicados cerca de Llao-Llao y del lago Moreno concurren las personas con distintas aptitudes musicales, que acampan con bastante comodidad pues inclusive disponen de bungalows y de un comedor. Los mochileros siempre fueron bien recibidos y lo son por la gente de Parques Nacionales, que sólo les pide que cumplan las ordenanzas tendientes a preservar la fauna y flora de la región.

Ahora bien, junto con la ruta pavimentada y el consiguiente "boom" automovilístico comienzan a surgir los auténticos autocampings, cuyo mejor exponente es quizá el denominado "Tres Lagos", ubicado exactamente en el kilómetro 14 de la ruta a Llao-Llao, que dispone de: agua caliente permanente, duchas, lavatorios, de un amplio salón social con bar y cafetería y de proveeduría. Además tiene calles enripiadas, luz eléctrica, buzón correo y juegos infantiles. Su denominación "Tres Lagos" corresponde a su ubicación, frente al Nahuel Huapi, y próximo a los lagos Moreno y Gutiérrez. Ideal para caza, pesca y motonáutica, con base en el camping. Son en total 300 lotes de 120 m² cada uno, arbolados. **Precios:** Lote; auto y carpa 1,50 pesos por día y 3,50 pesos por día y por persona. Menores 50 % de la tarifa. Socios del ACA 10 % de descuento. Reservas en Buenos Aires, Alerón, Venezuela 1665, 35-0410.

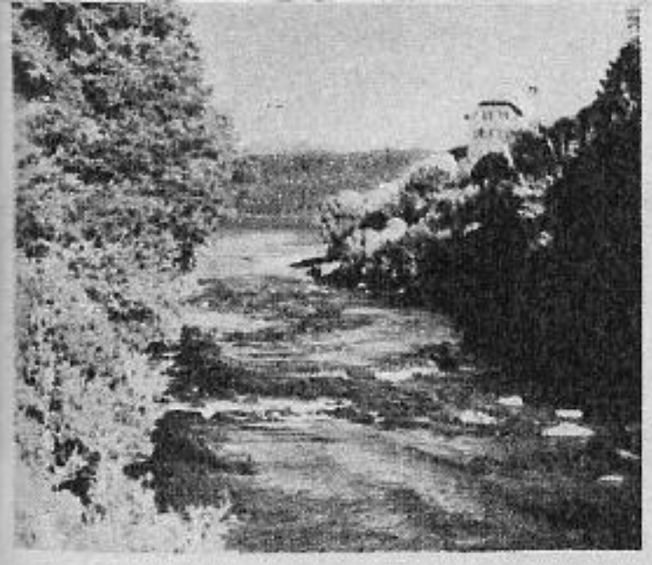
REGRESO A DOS PUNTAS

Si nos despegamos un poco del flamante asfalto, podemos intentar el regreso en alguna de las dos direcciones que indicamos a continuación, y conoceremos otras regiones sureñas que no desmerecen por su belleza la bien ganada fama de nuestros lagos y cordillera patagónicos.

Si tomamos hacia Neuquén, haremos el estupendo circuito denominado de los "Siete Lagos". En primer término llegaremos a Villa "La Angostura", y desde allí hacia el norte el recorrido de los Siete Lagos, con escalas en San Martín de los Andes, hermosa ciudad sobre el lago Lacar y dentro del Parque Nacional Lanín. En la zona hay suficientes comodidades para pasar uno o dos días y continuar luego el regreso por Junín de los Andes, otra creciente población sureña, de un estupendo paisaje. Lamentamos la brevedad de la crónica que nos impide detenernos en estas bellezas neuquinas, pero más adelante les dedicaremos la nota amplia que merecen. Volvemos así al cruce con la ruta pavimentada que nos conducirá a Zapala.

Una interesante alternativa para el regreso, es hacerlo por El Bolsón, adonde se llega por un pintoresco camino de cornisa y bordeando lagos y de allí seguir hasta Esquel, ya en la provincia del Chubut, donde se halla el hermoso parque nacional Los Alerces y los lagos Futalaufquen, Verde y Menéndez. De Esquel por la ruta 25 (consolidada) llegaremos luego de atravesar la meseta patagónica a Trelew y Puerto Madryn sobre la costa, regresando a Bahía Blanca por ruta 3 (ver Corsa número 144). El mayor kilometraje se verá ampliamente compensado con las bellezas paisajísticas del Chubut, y conocer Puerto Madryn, el complejo turístico más formidable del Atlántico Sur: caza submarina, pesca de altura, motonáutica y sus amplias y tranquilas playas. Y por si eso fuera poco, esa lección de "prehistoria viva" que es una visita a los elefantes marinos, de Punta Norte. Después de todo para eso es el automóvil, para conocer a fondo el país.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





lena homónima, que cuenta con todos los servicios para el automovilista y buenos hoteles. Quienes se interesen por el camping en la zona, se encontrarán con excelentes lugares para acampar, y para más datos consultar el número 163 de Corsa sobre "Camping en Chile".

Quienes deseen seguir visitando los lagos del sur chilenos, podrán seguir por la carretera Panamericana (totalmente pavimentada) hasta Puerto Montt, y de allí regresar, si lo desean, por el circuito lacustre del Paso Pérez Rosales, por Puerto Varas y Peulla, según itinerario indicado en la columna respectiva. Desde Villa La Angostura a Osorno hay 189 kilómetros.

Paso Pino Hachado: Está ubicado a 1.864 metros sobre el nivel del mar. Se llega desde Neuquén por ruta 22, pasando por Zapala y Las Lajas. Hasta Zapala es camino asfaltado (ver mapa) y de allí en adelante es camino amplio consolidado de ripio fino y en algunos lugares de cornisa. La distancia desde Zapala es de 116 kilómetros. Hay nafta en Zapala y en Las Lajas. Desde el límite y una vez en Chile, puede llegarse hasta Lonquinay y Villarica. El paso no es de tránsito permanente, transitable solamente durante el verano.

Paso Tromen: Está a 1.300 metros sobre el nivel del mar. Se llega por Junín de los Andes por la ruta complementaria "ex h". Es de camino consolidado de ripio fino. Está a tan sólo 64 kilómetros de Junín de los Andes. Se puede alcanzar fácilmente la localidad chilena de Pucon (a orillas del lago Villarica). Buena zona para el camping, ver la nota de Corsa antes citada.

Requisitos: Para el cruce de fronteras hay que poseer la siguiente documentación: Libreta de Pasos por Aduanas, para el auto, que otorga el Automóvil Club Argentino o el Touring Club, cédula de identidad para los argentinos o extranjeros radicados, certificado internacional de vacunación antivariolosa. Los extranjeros no radicados, deben presentar pasaporte. Los menores deben viajar acompañados por sus padres, si lo hacen solamente con la madre o tutor, deben presentar un permiso otorgado por el padre ante escribano público. El ACA atiende estos trámites en su Sección de Turismo Internacional, avda. del Libertador 1850, 1er. piso, todos los días hábiles de 12 a 18 y el Touring Club en Esmeralda 601, de 10 a 18. Ambas instituciones poseen también delegaciones en el interior del país autorizadas para expender documentación internacional. En todos los casos los conductores deberán poseer el "Carnet Internacional para Conducir" que expide tanto el ACA como el TCA con la presentación del registro respectivo. Para obtener el certificado de "vacuna internacional" hay que concurrir de 7 a 19 al Hospital Rivadavia sito en Las Heras y S. de Bustamante de Capital Federal, o a las Delegaciones de Salud Pública en el interior del país habilitadas al efecto.

El costo total de la documentación internacional puede estimarse de 30 a 40 pesos Ley 18.188, según los modelos. Un último modelo paga el importe máximo y luego hay que calcular 1 peso menos por año.

En el Gran Buenos Aires, puede obtenerse asimismo el "Certificado" de vacuna internacional en: Policlínico Avellaneda, Anatole France 773, Avellaneda; Policlínico Alfaro, en Río de Janeiro 1910, Lanús; Policlínico de Ezeiza, R. J. Payró 351, Ezeiza; Policlínico San Martín, Ruta 8 y D. Pombo, S. Martín, y Hospital Ciudadela, H. Yrigoyen 1051, Ciudadela.

AGENDA INFORMATIVA

Nota: De los hoteles que corresponden a la prov. de Río Negro damos las tarifas generales que rigen durante los meses de marzo a junio y luego de octubre a noviembre. Durante enero y febrero y entre junio a septiembre (temporada de verano e invierno respectivamente) estas tarifas sufren un recargo que oscila entre el 15 y 35 %. Por tal razón conviene en cada caso actualizar precios, ya sea por carta o por teléfono con el hotel preferido o en la Casa de Río Negro, Av. Corrientes 2063, Buenos Aires. Los precios de Neuquén solicitarlos en Cangallo 685, Casa de Neuquén, o por carta a los mismos hoteles.

En todos los casos se dan precios que corresponden a: 1 persona, por día y por habitación con baño privado. **Claves:** AS, alojamiento solamente. PC, pensión completa. MP, media pensión.

RESERVAS EN BUENOS AIRES: Organización Hotelera D'Onofrio, Viamonte 1336, tel. 46-3185, telex 0121274 (Hotel Llao-Llao), Lagos del Sur, Ayacucho 2180, 44-0017 (Hotel Catedral). Sarmiento 944, tel. 35-2945/3629 (Hotel Tunquelén) y Bariloche Viajes, Florida 556, 1er piso, tel. 392-4368. (Reservas en varios hoteles de Bariloche y también en la ruta B. Blanca, Gral. Roca, Neuquén, etc.) Además reserva de excursiones lacustres e información sobre estado de la ruta para los automovilistas.

Hace poco se inauguró un nuevo y excelente "Centro de Información Bariloche", donde se reservan hoteles de la Asoc. de Hoteles de esa ciudad y pasajes aéreos de ALA-AUSTRAL; el mismo está ubicado en Florida 236, atiende al público de 8 a 20, sábados de 8 a 13, y tel. 45-4690.

HOJA DE RUTA

BUENOS AIRES - BAHIA BLANCA

(por ruta nacional Nº 3, pavimentada)

Km	Referencias
0	*PLAZA DEL CONGRESO* Se sale por Rivadavia hasta la Av. Gral. Paz, que se toma a la izquierda, hasta la salida a la ruta 3 (Av. Provincias Unidas, a la derecha, hay carteles indicadores).
14,5	YPF, gomerías.
22	Esso, YPF, talleres mecánicos, gomerías. Sala de Primeros Auxilios.
31,8	Shell, bar, restaurante. Cruce de camino a Cañuelas. Seguir al frente.
118	*MONTE*. Esso, Shell.
143	ACA, gomería. *LAS FLORES*. Todos los servicios. Policía Caminera.
227	Esso.
242	YPF.
283	ACA, gomería. Bar.
298	*AZUL*, todos los servicios. Policía Caminera.
308	Shell, gomería.
358	Chillar. YPF, rest. Taller.
400	Juárez. YPF, Bar.
450	YPF, restaurante.
482	*TRES ARROYOS*. Todos los servicios. ISAURA.
525	ISAURA.
538	ACA, gomería, bar.
593	*CORONEL PRINGLES Y DORREGO* (accesos). YPF, gomería.
638	ISAURA.
683	*BAHIA BLANCA*. Todos los servicios. Policía Caminera. Hoteles, Restaurante, etcétera.

BAHIA BLANCA - ZAPALA

(ruta 3 un tramo y ruta 22, pavimentadas)

688	*BAHIA BLANCA*. Se sale por Zelarrayán, y se dobla por Juan Molina hacia el Sur, cruzando las vías, se avanza unas 5 cuadras y se dobla a la derecha, hasta una barrera, que NO se cruza (pues si se hace se va por ruta 35) y se continúa por ruta 3 (hay carteles).
694	Paso a nivel (¡¡Atención!!).
697	Paso a nivel (¡¡Atención!!).
719	Bifurcación, la ruta 3 sigue a la izquierda. CONTINUAR AL FRENTE, SOBRE LA DERECHA, POR RUTA 22 (que seguiremos hasta Zapala).
732	*MEDANOS*. YPF, gomería. Taller mecánico. Motel, restaurante.
745	P/nivel sin barreras.
747	P/nivel sin barreras.
767	Esso, bar.
771	Vialidad (puesto).
814	ISAURA, bar.
838	ANZOATEGUI.
857	Esso, bar.
857	Caleu, Caleu. ACA (Motel y Est. Caminera), restaurante.
857,2	Puente s/río Colorado. (Límite entre La Pampa y Río Negro).
858	*POLICIA CAMINERA*. Oficina de Informes de Turismo. Bar, parrilla, YPF, Shell. Hotel, restaurante, gomería.
859	Esso, restaurante. Bar, parrilla.
860	P/nivel s/barreras.
1004	Choele, Choel. YPF.
1005	ACA (Est. Caminera), bar, parrilla. Shell, restaurante. YPF.
1011	P/nivel s/barreras.
1014	Dawin. Almacén.
1024	Comienzan 7 km de camino un poco roto. ¡Cuidado! En Km 1031 retorna el buen pavimento.
1052	Chimpay. YPF, gomería. Bar. (En esta localidad nació Ceferino Namuncurá.)
1084	Chelforó. Esso.
1122	Chichinales. YPF, gomería. Bar.
1122,5	P/nivel s/barreras.
1131	*VILLA REGINA*. ACA, YPF, gomería, electricidad del automóvil. Hotel, pizzería.
1132	¡Atención! Semáforo en ruta.
1133	Semáforo. Esso, gomería. Bar.
1134	Shell. Parrilla.
1144	Vialidad Nacional.
1166	Parrilla.
1176	*GENERAL ROCA*. ISAURA, YPF, Shell. Hoteles, restaurantes. Talleres mecánicos, gomerías.
1177	Policía Caminera.
1198	*ALLEN*. YPF, gomería, talleres. Restaurantes, bar, parrilla. (Futuro autódromo.)
1214	*CIPOLLETTI*. ACA (Est. de Serv. y Motel), gomerías, talleres. Restaurantes, bar.
1216	Puente s/río Neuquén. Límite Río Negro y Neuquén.
1217	*NEUQUEN* (capital de la prov. homónima). Policía Caminera. Of. Informes de Turismo. ISAURA, ACA (a 700 m. de la ruta), talleres mecánicos, gomerías. Restaurantes. Hoteles.
1221.	YPF, gomería.
1224	Policía Caminera. Esso, gomería.
1238	Policía Caminera. Shell, gomería.
1239	YPF, gomería.
1254	Senillosa. Restaurante, bar.
1305	Chañaco. Esso.
1326	Plaza Huincul. YPF, gomería, taller mecánico. Motel, bar.
1328	Policía Caminera.
1330	Cutral-Co. ACA, YPF, restaurante, taller mecánico. Esso, gomería.
1334	Aeródromo.
1350	Cerro Bandera (comienza la visión paisajista de los Andes patagónicos).
1399	P/nivel s/barreras.
1406	*ZAPALA*. ACA, gomería. YPF, camping, parrilla, bar. Esso (a partir de aquí se sigue por ruta nacional Nº 40).

ZAPALA - SAN CARLOS DE BARILOCHE

(rutas 40 y 237, pavimentadas)

1429	Puesto Vialidad Nacional.
1488	Aguada de Florencio. ACA (Est. Caminera y Motel). Restaurante, Bar.
1548	Puesto Vialidad Nacional.
1563	YPF (surtidor solamente).
1644	Puesto Vialidad Nacional.
1661	A partir de aquí se sigue por la ruta nacional 237.
1689	Puesto Vialidad.
1706	*CONFLUENCIA*. ACA, gomería. Of. de información de Turismo (empalme ruta de los 7 Lagos). Se sigue siempre por la ruta 237.
1708	Hotel.
1720	Policía Caminera. Vialidad.
1764	P/nivel, s/barreras.
1767	Aeropuerto S. C. de Bariloche.
1769	Policía Caminera.
1771	*SAN CARLOS DE BARILOCHE*.

El señor Norberto ROVITO, colaborador especial de nuestra revista, quien tuvo a su cargo la actualización de la nueva ruta a Bariloche, nos entregó asimismo un interesante informe sobre la misma que aquí va:

La ruta 22, después de Bahía, en óptimas condiciones. Desde Río Colorado, ¡precaución! Hay mucho ganado suelto en la ruta. Lo mismo al llegar a Villa Regina, mucha gente e inclusive ciclistas en la ruta.

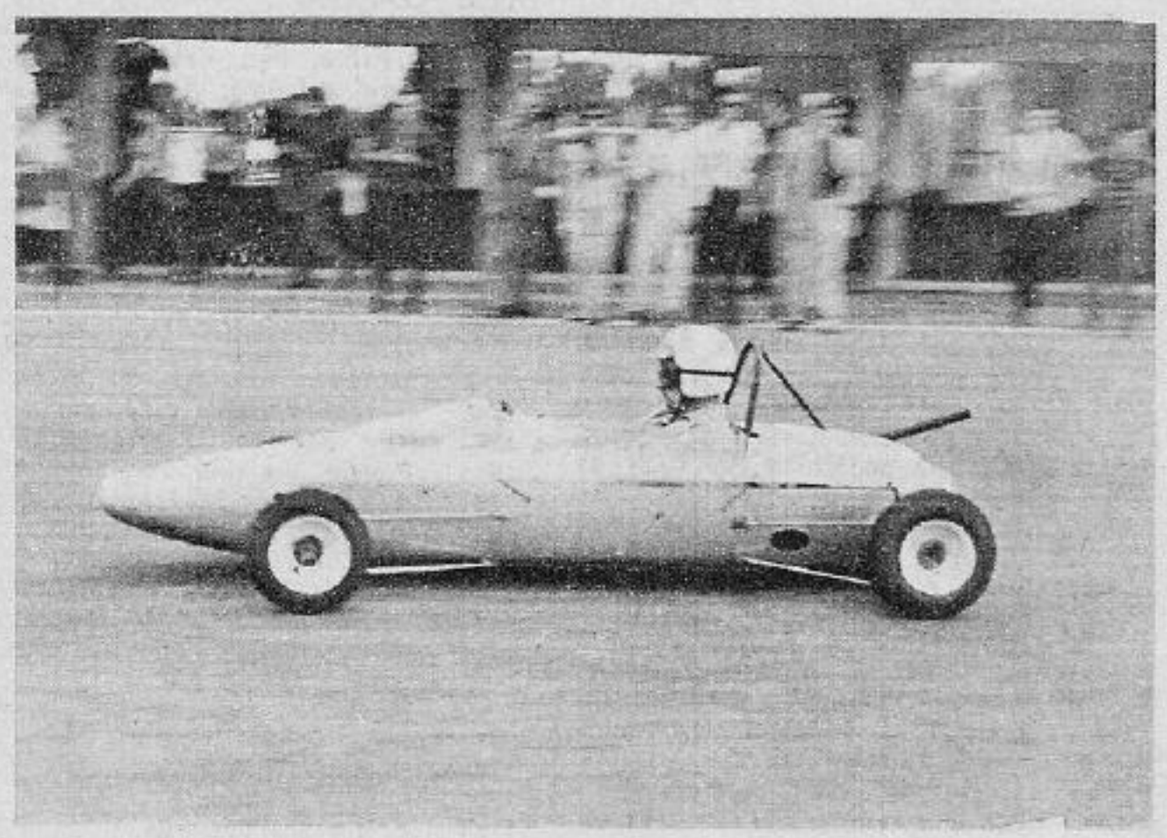
Cuando se sale de Neuquén comienza una zona con mucho viento, hasta Zapala, por consiguiente el coche comienza a gastar mucha nafta.

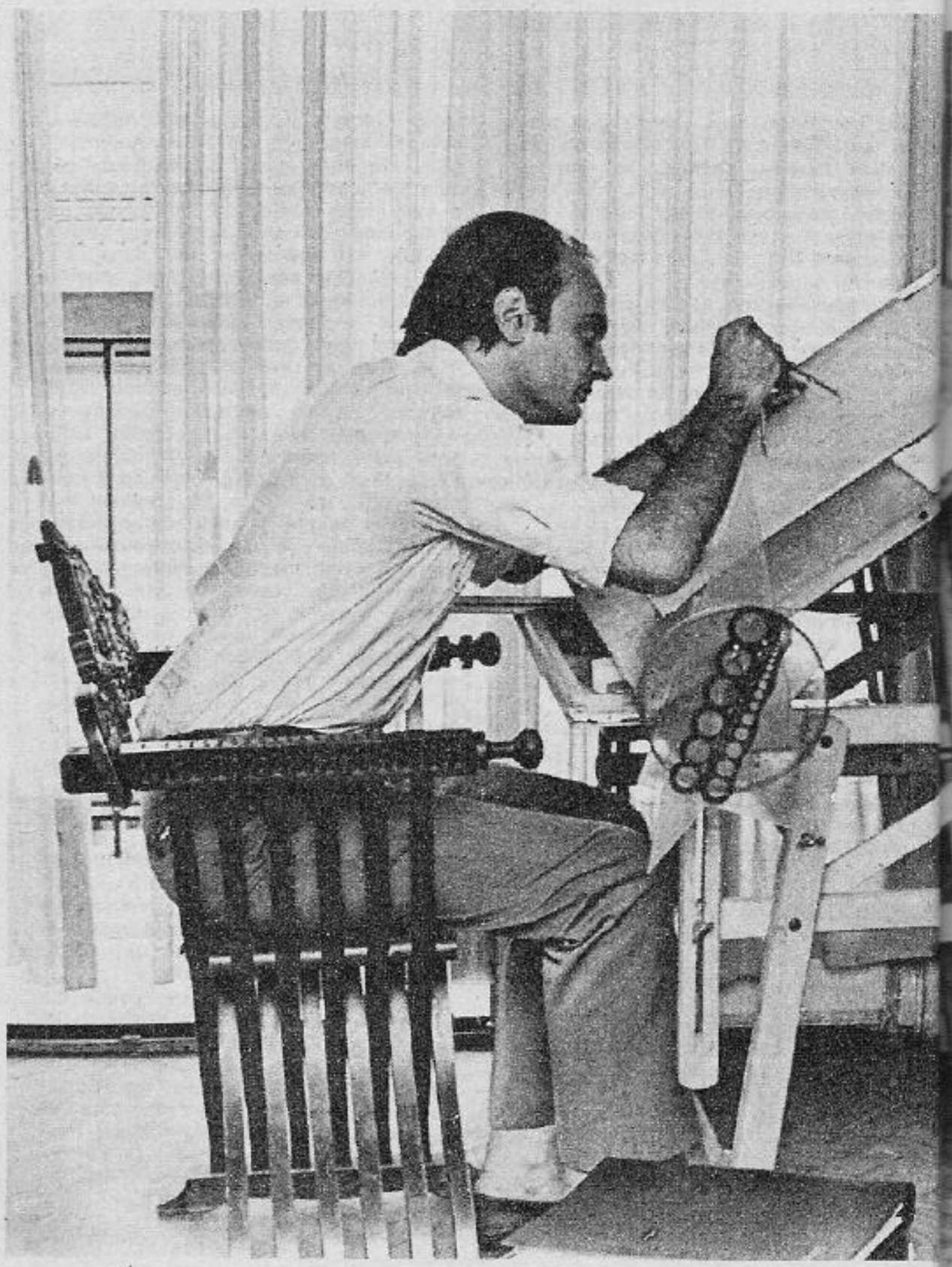
Después de Zapala, a los 100 kilómetros, hay un ACA; es aconsejable llenar tanque allí pues hasta Confluencia no hay más combustible y un auto grande puede quedarse sin nafta. En caso de duda llevar un bidón adicional. Y una última e importante advertencia: después de Neuquén se empiezan a ver carteles de lo que falta hasta Bariloche: ¡están mal!, pues van por la ruta antigua y tienen un error de casi 100 kilómetros más de lo real que falta.

N. de la R.: Tener en cuenta todos estos detalles, y en el caso de los carteles, verificar si en el momento de su viaje ya no han sido cambiados por los nuevos. El presente relevamiento se terminó el día 14 del actual.

UN DISEÑADOR







Eligió el camino más difícil: ser diseñador free - lance de autos de carrera. Pedrito Campo con un bagaje de planos y cálculos bajo el brazo se lanza a una gran aventura. Sus obras más recientes, el Trueno Sprint y el Trueno F-1, son sus mejores cartas de presentación

"Y dejé de tomar la sopa de mamá, el whisky de papá, y me casé con Marta, y largué Competición y me puse por mi cuenta y me va muy bien..." Así se puede sintetizar la actual situación de Pedro Campo (29 años, proyectista) en estos momentos. El mismo que diseñara los Trueno Sprint del equipo Shell-Steven y que tan extraordinario suceso provocaran en la temporada pasada. Pero pese al éxito, Pedrito Campo, tal como en el aviso del whisky Robert Brown's, largó todo y se puso por su cuenta, o mejor dicho, como "free-lance", a diseñar lo que se le pida y siempre con la conciencia que hasta ahora lo caracterizó. Alguien alguna vez dijo que es más difícil diseñar que construir y hasta el día de hoy sigue siendo una de las verdades elementales en lo referente a autos de carrera. Sin embargo, Pedro Campo por esas cosas inexplicables siempre se mantuvo en el anonimato y pocos —casi nadie— sabe quién es o a qué se dedica. Hace los planos del chasis, de las estructuras, de las suspensiones y analiza los elementos con que se construirán y su resistencia. En pocas palabras y para no hacer un fraseo técnico, es algo así como el padre espiritual de los Truenos y del auto de F-1 más lógico de nuestro país y para prueba remitirse a los resultados.

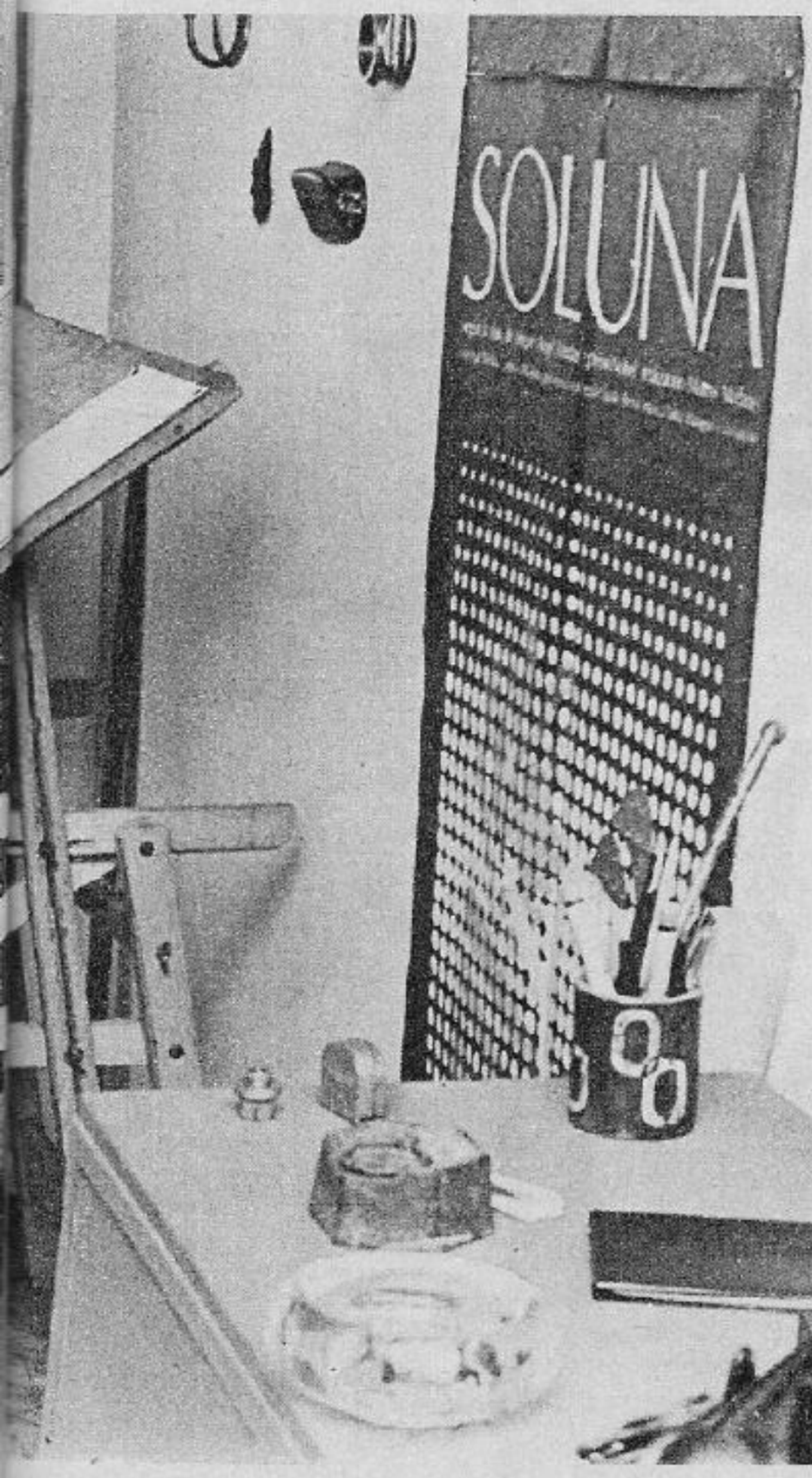
"De chico viví siempre en Devoto. Me dedicaba al aeromodelismo... ¿Sabés a quién le vendí un motor de aeromodelismo? A tu compañero Sopeña que también se dedicaba al asunto de los avioncitos. El primer auto que construí en mi vida fue un karting allá por el año 1959. El segundo auto fue otro kart, pero de otro tipo. ¿Te acordás de aquellos prototipos de 175 cm³? Bueno, si mal no recuerdo, ustedes tenían uno. Eso fue alrededor de 1961. Y te puedo asegurar que muchos conceptos de aquella época se siguen usando actualmente pese a que todo progresa a un ritmo agigantado."

Su primer trabajo efectivo fue en Ford Motor Argentina en el departamento de Ingeniería como dibujante proyectista. De septiembre de 1964 a marzo de 1965. De allí pasó directamente a IKA al departamento de competición donde trabajó junto a Steven y Fraga. Aquel famoso equipo de los

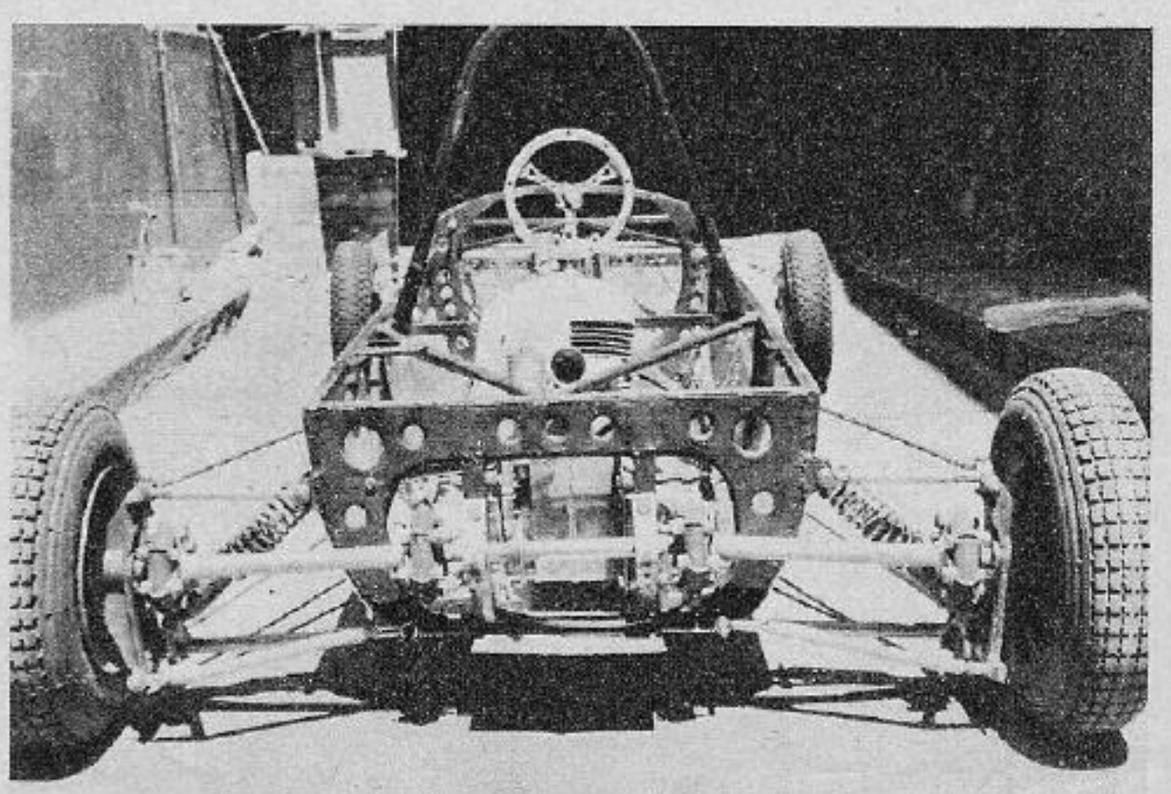


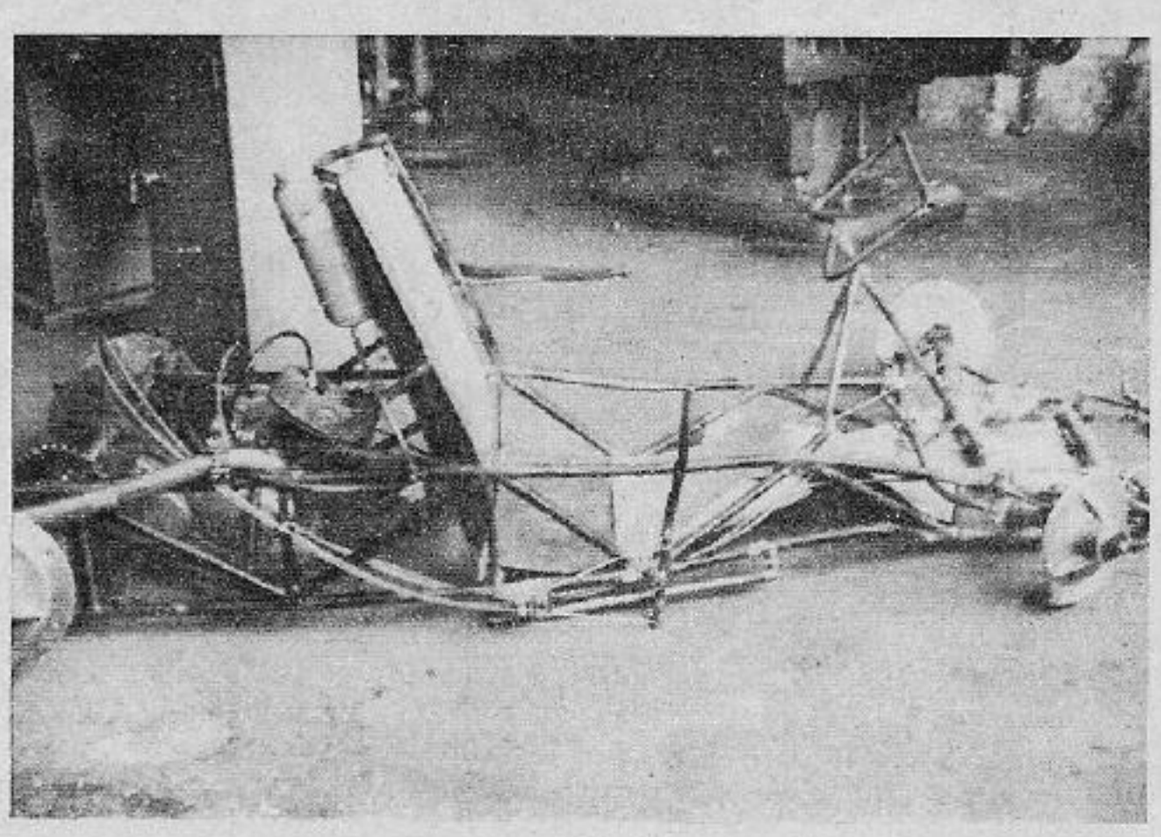
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANDA SUELTO...









Arriba, izquierda: "El Trueno Sprint fue el auto que me dio más trabajo: casi 1.000 horas de tablero, cuentas, cálculos y correcciones. Así logramos que dobla una barbaridad."

Centro, izquierda: Así quedó terminado. El F-5 con toda la estructura de aluminio remachado fue muy avanzado para la época.

Arriba, derecha: "Esto fue un paso importante, un fórmula 5 de 175 cm³. Aquí se hizo un buen estudio de suspensiones. Fue una muy buena experiencia."

Centro, derecha: "Este fue mi primer proyecto: un kart con bastidor reticulado."

"Mientras un auto no gane, nunca nadie va a fijarse en él, aunque sea el mejor auto del mundo."

blancos y veloces Renault 1093 que respondieron con sus promedios mientras existieron y hasta que salieran sus similares pero "powered" by Berta.

En 1968 se forma Competición y Pedro Campos va a trabajar con Horacio Steven. En 1967 trabaja en el diseño del Prototipo Ford, en 1968 con el Trueno que condujeran Pairetti y "Cacho" Fangio y el año pasado en el Trueno Sprint y en el F-1. Los dos mejores autos, cada uno en su categoría.

—¿Qué auto hiciste con más amor?

—Todos te llevan trabajo, y por lo menos yo todo lo he hecho con dedicación. Y cuanto más problemas te trae más te empecinás y tratás de salir adelante. El Trueno Sprint fue el auto que me dio más trabajo y nos trajo muchos dolores de cabeza. Por mi parte me costó 1.000 horas de tablero, cuentas, cálculos y correcciones hasta que el auto tuvo forma. El resto fue ir mejorando detalles de suspensión y estructura sobre la marcha y guiándonos por lo que nos decían los pilotos. Así fue como llegamos a un punto ideal y creo que es muy poco lo que se puede mejorar. Nuestros autos doblan una barbaridad.

—¿Qué necesita un auto para ser perfecto?

—Perfecto, no sé. Pero lo más importante es que gane. Mientras no gane nunca va a fijarse nadie en él aunque sea el mejor auto del mundo.

—¿Constructores que admirás?

—Tony Rudd, Eric Broadley y Robin Hert. Para mí son los tres mejores.

—Una marca extranjera.

—Aunque sea muy discutido por su forma de manejarse con la gente y el carácter de Chapman, yo me quedo con Lotus. Soy fanático de Lotus y de los chasis ingleses aunque me gustan los motores italianos.

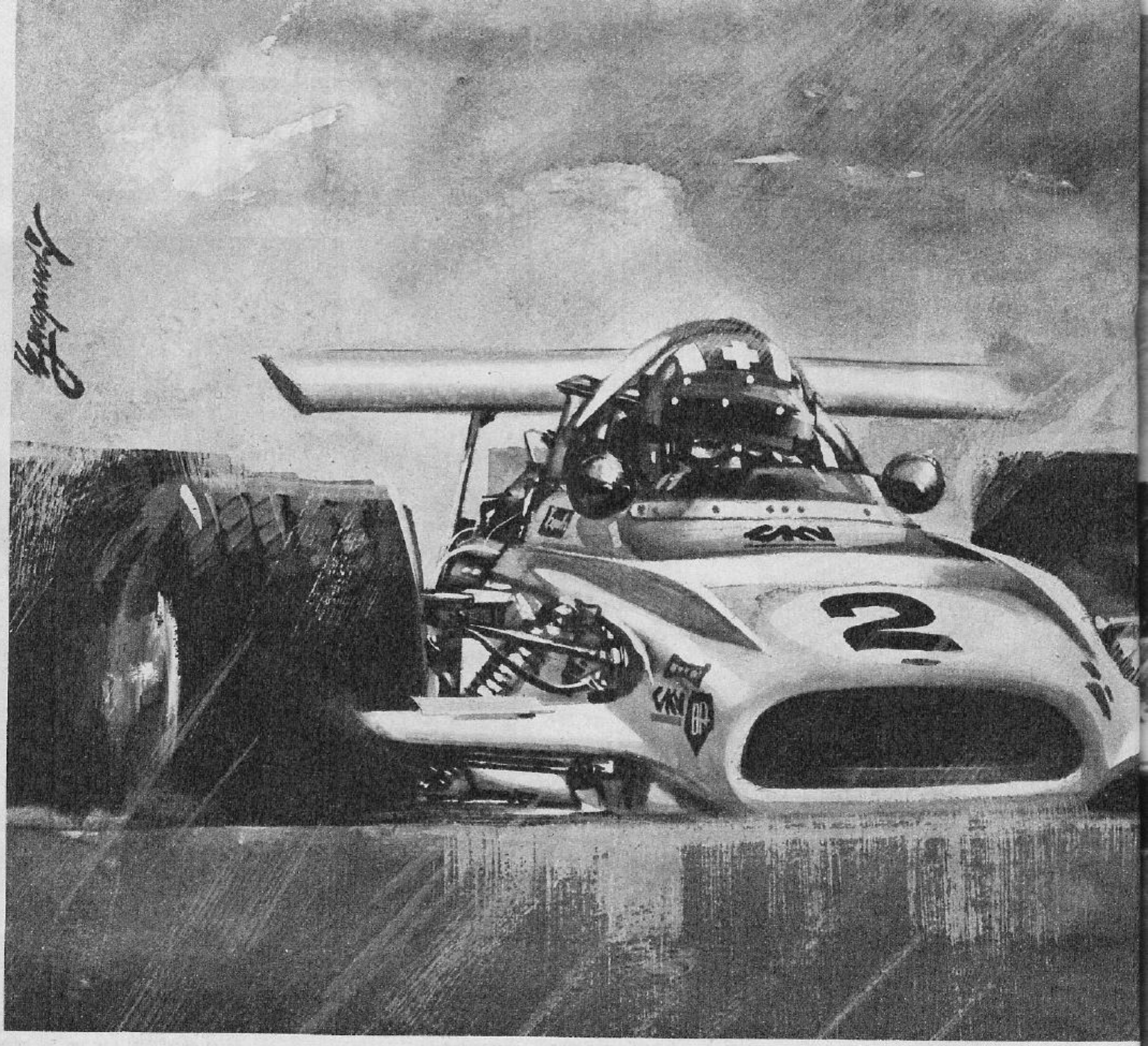
—¿Viste algo interesante en la temporada de SP?

—Hay cosas interesantes. Sobre todo tuve oportunidad de ver muy de cerca y poder estudiar el Porsche 917 pese a que el auto que mandaron acá estaba muy carrereado. Creo que siempre se aprende algo nuevo y esta temporada no fue excepción. Lo que pasa es que a veces nos agrandamos demasiado y no valoramos lo otro. Es como el asunto del manejo y los tiempos Hacer 1m50s en el perimetral con un SP nuestro, lo hace cualquiera que maneje bien. El asunto es bajar el minuto cincuenta y llegar al minuto cuarenta y cinco. A nosotros nos pasa lo mismo. Llegamos al 1m50s en lo referente a construcción y calidad de terminación en nuestros autos. Ellos están en pleno refinamiento para llegar a bajar esos 5 segundos. De ahora en adelante tenemos que prepararnos a superar problemas que antes no teníamos en cuenta. Entrar en el refinamiento, en la exquisitez y en base a eso ganar segundos o décimas. Hasta aquí todo fue fácil. Ahora recién empieza el baile. Tampoco podemos pensar que nosotros somos los únicos vivos y los europeos son todos bobos.

—¿Tu futuro?

—Seguiré como diseñador freelance. Ahora estoy en el diseño de nuevas llantas del tipo del Ford Mrk IV ventiladas y ya estoy trabajando con el nuevo auto SP para Steven tipo Spyder.

Pedro Campo ya no tiene relación de dependencia con Steven. Un diseñador anda suelto... y de los buenos.



HAN transcurrido cuatro años fructíferos e instructivos para Robin Herd desde que entró hasta que renunció a sus trabajos en McLaren Racing primero, y luego en Cosworth Engineering.

Cuatro años de producir al par que aprender en dos de los establecimientos más modernos del mundo en técnica de competición, antes de presentársele la oportunidad de su vida: diseñar y construir una máquina de carrera propia por sí solo.

Alan Rees, quien había dirigido con mucho éxito la Winkelmann Racing Organisation, era amigo de Robin desde los días de la secundaria, y ya desde ese entonces sus charlas frecuentemente eran divagaciones sobre el tema de tener una escudería de autos de carrera, sin pensar que años más tarde el destino los volvería a unir para ver cumplidos sus sueños de la adolescencia.

Cuando llegó el momento de encarar el proyecto en serio, Robin y Alan contaron con dos amigos más que se les unieron en la aventura, Max Mosley y Graham Coaker, el primero de ellos para encargarse de la parte legal-administrativa de la nueva sociedad y de las relaciones públicas de la misma, y el otro para dirigir la producción.

La sociedad se bautizó March Engineering y se estableció inmediatamente en un local de Bicester, en Oxfordshire. Actualmente no se trata más que de una precaria construcción de mínimas dimensiones, pero ya los socios piensan aprovechar todas las ganancias que les reporte su actividad inmediata, construyendo y ampliando la planta a medida que se vaya abriendo el campo de acción hacia otras categorías. Además no piensan mudarse por nada del mundo, aunque consiguieran un local en mejor estado, porque éste —el actual— está situado a minutos del circuito de Silverstone. Los planes para este año están totalmente referidos a la construcción y óptima puesta a punto de los monoplazas March-Cosworth de F1, y para salir rápidamente del anonimato la firma cuenta con el concurso de dos pilotos de condiciones indiscutibles. Chris Amon como primer piloto —otra de las partes interesadas en el rápido florecimiento de la joven marca— y Joseph Siffert prácticamente en un mismo nivel de jerarquía, ya que lo que March pretende no es crear rangos sino tener pilotos que, cualquiera sea de ellos, consigan victorias.

Robin Herd es muy amigo de Chris Amon, y lo conoce desde que ambos comenzaron su "aventura en Europa" llevados de la mano por Bruce McLaren. Herd opina que Amon es un piloto muy desafortunado, por cuanto en tres años trascurridos con Ferrari no logró una sola victoria de las varias que mereció durante ese tiempo, pero confía que con el motor Cosworth, del que dispondrá Chris por primera vez en F1, las cosas van a cambiar. Jo Siffert ya se sabe lo que es, acaso el hombre múltiple por excelencia en este momento. Capaz de ganar en cualquier categoría y de encontrarle un defecto a un auto que no funciona como corresponde con la precisión de un médico, Seppi sorprendió hasta la misma gente de March al integrarse al equipo sin preguntar quién tenía más cartel, sino dispuesto a ponerse a trabajar lo antes posible, mostrando su ya proverbial don de gentes. Con estos dos pilotos en el equipo de la casa, March puede estar seguro de no hacer papelón si el auto es medianamente bueno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MARCH

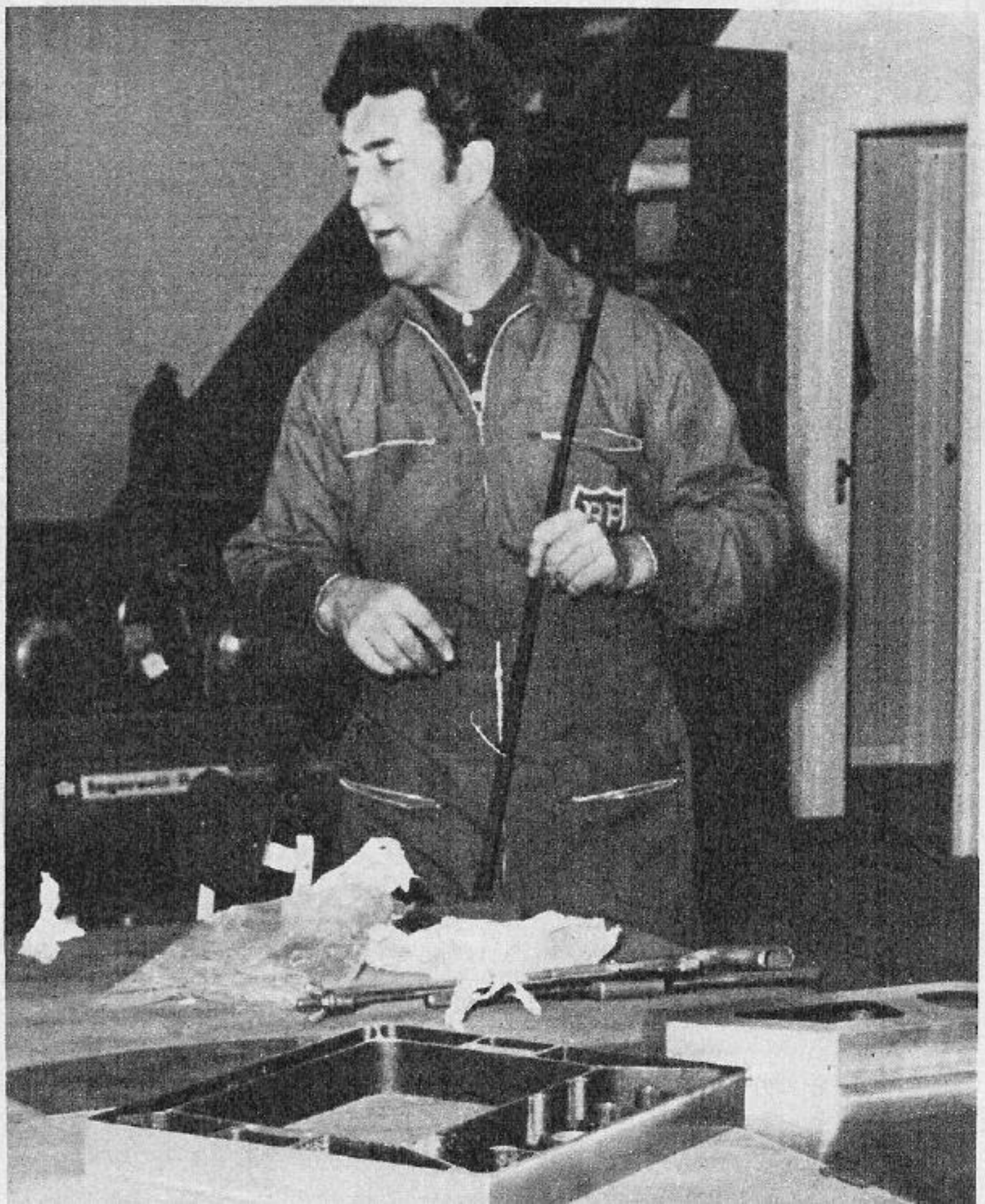
debutante con futuro

Sin ningún antecedente previo, la flamante marca inglesa March cuenta ya con tres de los pilotos más veloces de Fórmula Uno. Chris Amon y Joseph Siffert en el team oficial, y el campeón Jackie Stewart en el de Ken Tyrrell. Pocas novedades; solamente cosas ya experimentadas

¡TAMBIEN JACKIE!

Cuando March inició sus trabajos en el primer monoposto de F1 sólo contaba con la seguridad de que Chris Amon condujera la solitaria máquina amarilla. Pero tras la sorpresa de la incorporación de Siffert al equipo llegó otra, que fue el golpe de gracia para impulsar la naciente sociedad a una fama por la que todavía no habían hecho nada en la pista. Ken Tyrrell, al fracasar todos los intentos de recibir de Matra un par de autos sin motor para instalarles el probado Ford Cosworth, decidió encargar a Herd y asociados dos March, por ser la única otra marca que tenía los mismos compromisos contractuales que él y su piloto Jackie Stewart. Uno de los autos sería para el Campeón Mundial y el otro para su nuevo piloto de apoyo, John-

→

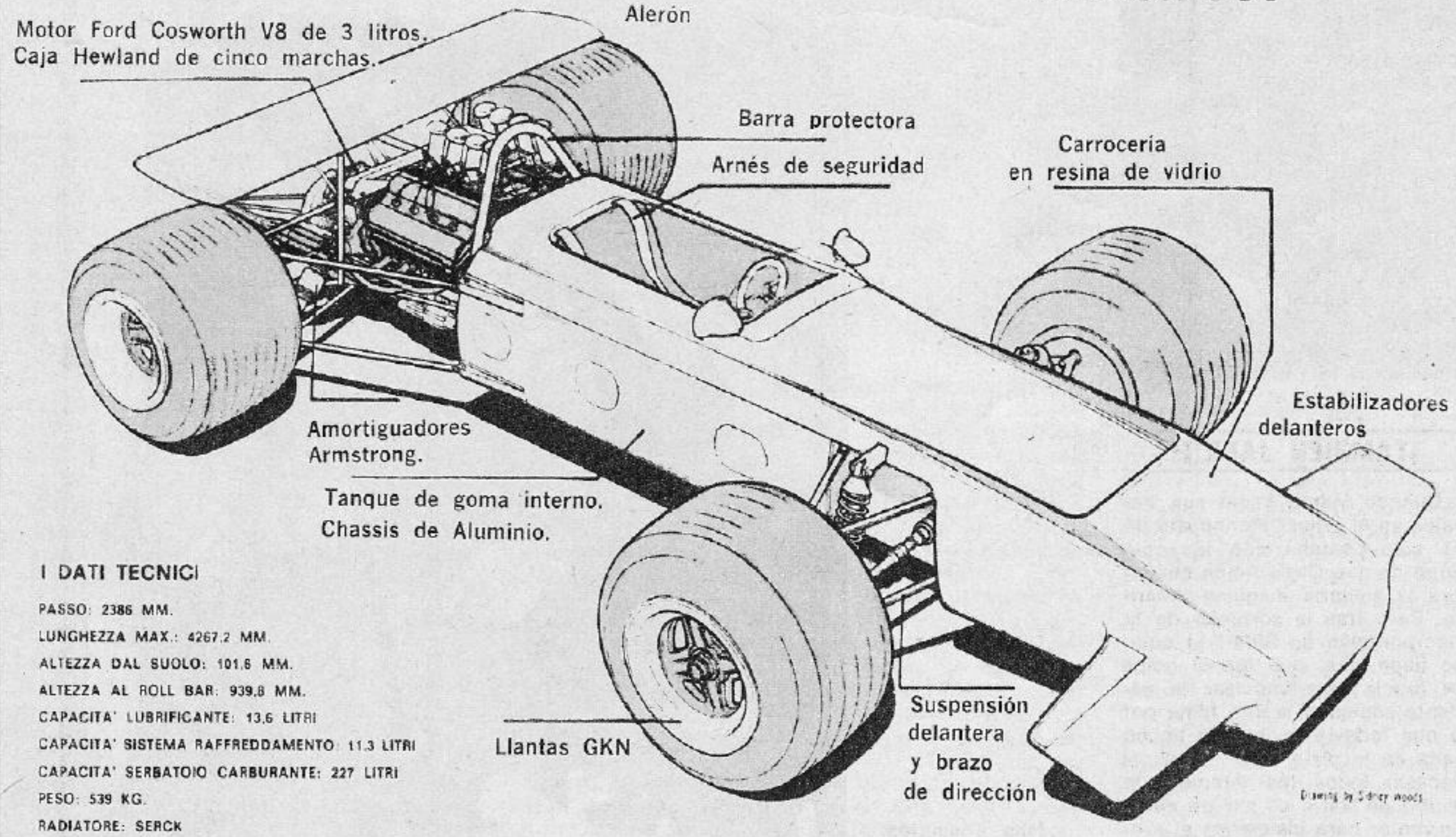


John Thompson, el que construye materialmente el 701, aparece junto a una de las cuadernas del monococque. Se trata de la primera de ellas, o sea la que está ubicada delante de la pedalera.

Robin Herd (camisa blanca) y Chris Amon, diseñador y primer piloto del team March, observan la unión de la estructura con el motor Cosworth V8. El responsable del buen funcionamiento de éste es el neocelandés Peter Kerr, de conocida actuación en el equipo Winkelman.

MARCH DEBUTANTE CON FUTURO

MARCH 701



I DATI TECNICI

PASSO: 2386 MM.
LUNGHEZZA MAX.: 4267,2 MM.
ALTEZZA DAL SUOLO: 101,6 MM.
ALTEZZA AL ROLL BAR: 939,8 MM.
CAPACITA' LUBRIFICANTE: 13,6 LITRI
CAPACITA' SISTEMA RAFFREDDAMENTO: 11,3 LITRI
CAPACITA' SERBATOIO CARBURANTE: 227 LITRI
PESO: 539 KG.
RADIATORE: SERCK
SISTEMA D'ACCENSIONE: LUCAS
ALIMENTAZIONE A INIEZIONE: LUCAS
STRUMENTAZIONE: SMITHS
PNEUMATICI: FIRESTONE O DUNLOP
FRENI A DISCO: GIRLING
PASTICCHE FRENI: FERODO

Sul "Sunday Times" è apparso questo disegno di Sidney Woods riproducente per grandi linee la "fisionomia" della March F. 1 denominata 701 (70 l'anno di costruzione, 1 per la formula)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ny Servoz Gavin, en reemplazo de Jean-Pierre Beltoise, nuevamente primer piloto de Matra oficial. Queda aún la posibilidad que March construya más máquinas, para reforzar ambas escuadras, la oficial y la de Tyrrell, de modo que es posible que desde ya los diarios ingleses pidan en sus columnas de avisos la presentación de todo interesado en engrosar el staff de los talleres de Bicester, a fin de poder cumplir con la cantidad de compromisos que las circunstancias van cargando sobre los hombros de los recién iniciados constructores.

PROBLEMITAS & SOLUCIONES

El sistema de suspensión adoptado por Robin Herd es convencional, con triángulos adelante y brazos dobles y reactores atrás. Acaso se hubiera esperado de una máquina nueva que aportara alguna novedad en suspensiones, en vez de retrogradar a los ya canosos triángulos de tubos adelante, pero las crecientes dimensiones de los neumáticos actuales no dan lugar aparentemente a otras posibilidades; y, al decir de Herd, la adoptada es la solución más segura. Los amortiguadores, aunque aerodinámicamente creen alguna desventaja, son externos en las cuatro ruedas por razones de refrigeración, accesibilidad y para reducir al máximo los esfuerzos de trabajo. También los frenos, en la fase inicial, son externos.

El problema de los frenos externos es algo que todavía no tiene una solución. El Matra MS80 tenía frenos internos, y sólo en ese caso los mismos funcionaron adecuadamente, eran robustos y eficientes, y por su acción nunca se perjudicó la salud de las juntas homocinéticas o de los débiles semiejes actuales. Sin embargo, no fueron lo que se esperaba y el Matra también debió adaptarse a los problemas de la actualidad y mudar los frenos al exterior. Es posible que la Girling tenga listo un nuevo modelo para fines del '70 que traiga fin a estas dificultades.

CUADRO TECNICO

Distancia entre ejes, 2380 mm; Largo, 4267,2 mm; Despeje, 101,6 mm; Altura a la barra protectora, 939,8 mm; Lubricante, 13,6 litros. Enfriamiento, 11,3 litros de agua; Carburante, 227 litros; Peso, 539 kg; Radiador, Serck; Encendido, Lucas; Alimentación a inyección, Lucas; Instrumental, Smiths; Neumáticos, Firestone o Dunlop (Tyrrell); Frenos a disco, Girling; Pastillas de freno, Ferodo.

La palanca de cambios del March va a ser posiblemente una de las más cómodas de accionar, ya que en lugar de estar pegada a la pared del cockpit, va a estar situada en una cavidad especialmente cavada en el tanque de combustible, y la pedalera, a pedido de ambos pilotos oficiales —Amon y Siffert—, no será colgante sino que estará fijada al piso del auto. En materia de este tipo de preferencias los pilotos de F1 se dividen exactamente en dos mitades a favor de una u otra forma de fijación de los pedales.

El proyecto de Robin Herd se caracteriza por la eliminación de todos los detalles que ofrezcan resistencia al avance, comenzando por el estudio de las formas generales hasta el estudio de las más ínfimas soluciones de terminación. Para obtener la mejor tenida posible se ha decidido la utilización de grandes "bigotes" adelante y un alerón trasero fijo, según las últimas órdenes de la CSI. Los mencionados estabilizadores delanteros forman una sola pieza de fibra de vidrio con la trompa del auto, y su moldeado es obra de un ex empleado de Specialised Mouldings, Peter Jackson, actualmente en March.

Según Herd, los autos se comienzan eligiendo primero el tipo de motor y la forma de la carrocería, luego se piensa en el tipo de suspensión conveniente, y recién a partir de allí se calcula qué tipo de chasis es el más conveniente para dar unidad al conjunto. March dio preferencia al tipo monococque, un poco porque era lo que más se adaptaba a las formas del auto, luego porque ofrece más seguridad al piloto, porque permite a los tanques cumplir una función estructural, y por su mayor simplicidad constructiva. Por otra parte, el motor del March sigue los lineamientos trazados por Keith Duckworth: el motor es el elemento principal de la estructura. Hoy en día es prácticamente imposible pensar en un monoposto con pretensiones que no esté construido según este esquema y sin embargo sonreímos al pensar en la ola de escepticismo que despertó el primer Lotus 49 hace tres años.

Con Robin Herd como responsable, Peter Kerr en la parte mecánica, pilotos de primerísima línea, un motor prácticamente invencible, ruedas y suspensiones archiprobadas, March ofrece una sola incógnita, su chasis.

Si es capaz de funcionar a la altura de todos los otros componentes del auto, es muy posible que para fin de año alguno de sus pilotos consagre al March como el F1 de trayectoria más meteórica en la historia del automovilismo, ganando el Campeonato Mundial de Conductores.

HLB

EN ROSARIO ¡DIVERTIMENTI!
López Puccio S.R.L.


Mini Ranch
Restaurant
Grill - Confitería
Banquetes y despedidas junto al río
el clima ideal para su cena y almuerzo.
MINI RANCH
Frente al Monumento a la Bandera

cocktail de camarones
gran paraná
calamares rellenos
paellas
il Piccolo Navio
SAN LUIS 709/AIRE ACONDICIONADO
PLAYA ESTACIONAMIENTO

cacha bacha
Su copa
Su momento
Pje. A. Storni 761 (Frente Plaza López)

Restaurante-Confitería Bailable

Pulpería
POSTA 38
con vista al río
Reuniones empresarias
casamientos - homenajes
Buchanan 36 - TE 552307 - Rosario

PARA EL VERANO DE ROSARIO
Confitería
EL LAGO
LA MONTAÑITA - Parque Independencia

PARRILLA
La cabaña
El rey del chivito
Todas las noches
conjuntos de tango y folklore
anexo choperia
Rivadavia y Balcarce - Rosario

parrilla choperia
LA ROTONDA

CARNE AL FIERRITO
PLATOS Y POSTRES ARABES
J.J. PASO 7462
(CASI ESQ. CIRCUNVALACION)

ZUCUMBUM
su night club personal
Aire acondicionado

Br. RONDEAU Y RICARDO NUÑEZ

CHOPERIA - BAR "EL PUENTE"
EL PUENTE
AMPLIO SALON CUBIERTO Y TERRAZA SOBRE EL RIO PARA REUNIONES.
Increibles sandwichs de varios pisos - Superpollos y verdaderos entrecots a las brasas - Pastas - Minutas para llevar - ATENCION PERSONAL
Sarmiento y Avda. Costanera
LIBRE ESTACIONAMIENTO


Reencuéntrese con El Tango
PEÑA
El Farolito
Todas las noches
Tucumán 1137



"80.000 AUTOS EN NAPOLES"

Edouard Seidler, corresponsal de CORSA en Francia, entrevista a Giuseppe Luraghi, presidente de Alfa Romeo, iniciando así una serie de diálogos con los magnates de la industria automovilística europea

GIUSEPPE LURAGHI (64)

Presidente Director General de Alfa Romeo.

Doctor en Ciencias Económicas, ocupó muchos buenos puestos en industrias relacionadas con el automóvil (más que nada en Pirelli) antes de llegar a la Dirección General de Finmeccanica (Grupo financiero del Estado). Luego fue vicepresidente de Alfa Romeo y se convirtió en Presidente Director General en 1960.

—

En los últimos dos años, la industria europea ha batido todos los records de producción. Este "boom" ha sido muy notorio sobre todo en las fábricas de automóviles de calidad, berlinas deportivas y autos confortables. Esta expansión del mercado se ha debido al aumento del standard de vida y a la ampliación, consecuentemente, del mercado automovilístico. Tal es el caso de B.M.W. en Alemania y Alfa Romeo en Italia. Estos constructores se han ubicado en el límite entre los constructores medianos y los constructores grandes. Alfa Romeo, por ejemplo, que construía hasta 1968, 100.000 automóviles anuales, pasó en 1969 a construir 120.000 y piensa hacer en 1970, 150.000 autos, doblando de esta manera el potencial de su fábrica de Aresse.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

al día



DESPLAZAR LAS FUENTES DE TRABAJO Y NO LOS HOMBRES

E. Seidler: "La crisis social que amenaza a Italia, ¿comprometerá la expansión de Alfa Romeo?"

Giuseppe Luraghi: "Una explosión es muy posible y la esperamos —dice— pero podemos pensar que será muy breve y se superará. Los problemas nacieron del desplazamiento hacia Turín y Milán de los obreros del sur, jóvenes en su mayoría, y que no se asimilaron a la sociedad local en la que nacieron. La rapidez de este "boom" migratorio interno ha tomado a todos los órganos estatales sin tiempo para desarrollar la infraestructura necesaria. Lejos de sus familias, de sus costumbres, raleados por la sociedad local, son presa fácil para los agitadores sociales y políticos. Estos riesgos se mantienen aún en los negocios menores y en las pequeñas industrias, que constituyen la base de la economía italiana. Y a la larga la industria será la que traslade sus establecimientos al sur y no los hombres los que se deban trasladar al norte en busca de trabajo. Fiat, por ejemplo, trasladará parte de su planta al sur. Es más fácil trasportar los productos que hacer viajar a los hombres. El problema planteado es evidentemente serio. Demuestra que la industria actual no está actualizada con el pensamiento de la juventud. Habrá que rebajar horas de trabajo, compensar las horas de fatiga con actividades deportivas y culturales. Considero que a la juventud de hoy hay que darle la posibilidad de afirmarse en el mundo, sin explosiones ni luchas.

En el recuento total, soy muy optimista. Estaba muy inquieto durante estos últimos años, viendo a los jóvenes en sus posiciones amorfas, sin reacción. El ideal europeo los había dejado ya sin cuidado. Hoy estoy contento de notar que la juventud existe todavía, que tiene un pensamiento y tiene acción, aunque a veces planteen ciertos problemas."

Además de perderse en conjeturas filosóficas sobre la evolución del tiempo social italiano, Luraghi pone los pies sobre la tierra y nos habla sobre la nueva planta que ubicará la firmá en el sur de Italia y que se denominará Alfa-Sud.

ALFA-SUD: UN AÑO DE PRUEBAS

Dos datos resumen actualmente la construcción de la nueva planta de Alfa Romeo. La fábrica será terminada en el verano europeo de 1970 y el primer auto saldrá de la cadena de montaje a fines de 1970.

"Esto no es un trabajo fácil, ya que Alfa-Sud no será simplemente una planta de montaje. En esta nueva fábrica se construirán íntegramente los autos."

La fábrica empleará entre 13 y 14.000 obreros, de los cuales la mitad deberá ser entrenada para ocupar cargos especializados. La otra mitad sufrirá un entrenamiento de 2 ó 3 meses. De los 14 mil obreros contratados, la mayoría de ellos fueron reclutados en el norte de Italia, Alemania y Francia, entre los hombres nativos del sur que habían emigrado. Dos escuelas especializadas ya trabajan en Alfa-Sud.

"En total, estamos formando actualmente 1.400 a 1.500 hombres, o sea más del 10 por ciento de nuestro personal futuro. Con respecto al edificio en sí, las obras prosperan activamente, con el único inconveniente que una huelga nos demoró durante un mes entero. La infraestructura subterránea está terminada, la parte mecánica está lista y las prensas están por llegar."

Por ahora hay un solo punto que no está bien claro. ¿Qué auto construirán en Alfa-Sud? Muchos son los prototipos que andan por Italia en período de pruebas.

"La elección del modelo definitivo se realizará el año que viene. Tenemos muchas posibilidades para elegir. Habrá que elegir un modelo y realizar sus derivados o versiones. Nos hará falta tres años para desarrollar una producción de 300.000 unidades por año. En el primer año la producción de Alfa-Sud completará la de nuestra planta actual. En 1972 produciremos 80.000 unidades. Hace no mucho tiempo estas cifras hubieran parecido una cosa de locos. Pero hoy muchos mercados se abren a la industria automovilística y podemos hablar de otro tipo de producción. Considerando las posibilidades de exportación no es nada alucinante hablar de 300.000 unidades anuales."

Pero Alfa Romeo corre otro riesgo: el de convertirse en una fábrica de gran producción abandonando de esa manera la calidad clásica de Alfa Romeo.

"Puede ser que usted tenga razón, pero en Alfa-Sud seguiremos produciendo vehículos de gran calidad. Y después tenemos que pensar también que el mercado que corresponde a nuestros autos no termina nunca de ampliarse. El mercado actual es más joven, más poderoso, derivado tal vez del acortamiento de las grandes distancias gracias a las "autostradas". Este es un mercado muy favorable para Alfa Romeo."

"ES FACIL ENCONTRAR AMIGOS"

Cuando se evoca delante de Giuseppe Luraghi el aislamiento empresario de Alfa Romeo, se rebela:

"Realmente, la cosa más fácil es encontrar amigos cuando uno lo desea realmente. Pero Alfa tiene actualmente un programa propio que la empresa es capaz de llevar por sí sola, y para lo cual debe conservar toda su individualidad y personalidad. Sin duda, usted mismo se dará cuenta que actualmente se habla cada vez menos de fusiones. La fiebre se ha calmado. Se han dado cuenta que las uniones empresarias de altísimo nivel no solucionan nada y es más, contribuyen a que una marca pierda su personalidad. Yo soy un defensor acérrimo de la personalidad de los autos y de las marcas, sin por eso descartar la colaboración entre diseñadores y técnicos."

BRASIL: CABEZA DE PUENTE

Luraghi habla de su planta de Brasil. Se le ha dado ahora una nueva dirección tomando pleno control de la "Fábrica Nacional de Motores". Fábrica de aviones en un principio, la F.N.M. explotó durante mucho tiempo la patente Alfa Romeo. Luego de ese período los técnicos italianos decidieron tomar en sus manos la planta y desarrollar sus propias ideas sobre vehículos utilitarios.

"Alfa Romeo tomó el control de F.N.M. —explica M. Luraghi— prevaleciendo sobre otros ofrecimientos habidos. Debemos actualmente reorganizar el negocio, donde las gestiones no fueron siempre lo 'sanas' que deberían ser. Cuando compramos F.N.M. era nuestra idea la de tener una cabeza de puente en América y la planta de Brasil lo constitula perfectamente."

Y con su planta de Brasil, Giuseppe Luraghi finaliza su racconto. Alfa Romeo está en buenas manos, no solamente de un teórico sino en las manos de un hombre que sabe cómo construir automóviles y cómo mantener la imagen de una empresa.



Parabrisas **O S**

mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

LOS PRECIOS ESTAN DADOS EN PESOS LEY 18.188

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUTOAR		
Sedan	1956	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1956	4.500.—
Isabella	1958	4.800.—
Isabella	1959	5.000.—
Isabella	1960	5.600.—
Isabella	1961	6.000.—
Isabella	1962	6.700.—
Isabella	1963	7.300.—
BUICK		
4 p.	1940	1.600.—
4 p.	1941	1.700.—
4 p.	1942	1.800.—
4 p.	1946	2.000.—
4 p.	1947	2.200.—
4 p.	1948	2.400.—
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1942	2.300.—
4 p.	1946	2.700.—
4 p.	1947	2.800.—
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROËN		
11 ligero	1946/9	3.100.—
11 ligero	1950	3.300.—
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.600.—
4 p.	1952	5.000.—
4 p.	1953	5.200.—
4 p.	1954	5.500.—
4 p.	1955	6.000.—
B. Air 6 mec.	1956	6.200.—
B. Air 8 aut.	1956	5.700.—
B. Air 6	1957	6.500.—
B. Air 8	1957	6.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	7.000.—
Impala 8 aut.	1959	7.200.—
Impala 6 mec.	1959	8.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—
"400"	1962	8.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.900.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	9.500.—
Special	1964	8.500.—
Súper	1965	11.000.—
Special	1965	9.500.—
Súper	1966	12.500.—
Special	1966	11.000.—
Súper	1967	13.500.—
Special	1967	12.000.—
Súper	1968	15.000.—
Special	1968	13.000.—
Súper Lujo	1968	16.000.—
Súper Sport	1968	17.000.—
CHRYSLER		
4 p.	1940	1.800.—
4 p.	1941	1.900.—
4 p.	1946	2.500.—
4 p.	1947	2.600.—
4 p.	1948	2.800.—
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. Imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	2.500.—
700	1960	3.600.—
700	1961	3.800.—
700 coupé	1961	5.000.—
700	1962	4.000.—
700	1963	4.300.—
SL	1964	3.500.—
SL	1965	3.500.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	6.000.—
1500	1961	6.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1500	1965	7.900.—
Magnette	1965	8.200.—
Traveller	1965	8.200.—
1500	1966	8.200.—
Magnette	1966	8.500.—
Traveller	1966	8.500.—
1500	1967	8.900.—
Magnette	1967	9.500.—
Traveller	1967	9.500.—
D. K. W.		
Sedan	1958	3.800.—
Sedan	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.800.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	7.200.—
Sedan	1967	8.200.—
Universal	1967	8.500.—
Sedan	1968	9.000.—
Universal	1968	9.300.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1957	3.500.—
Ika	1958	4.000.—
Ika	1959	4.500.—
Ika	1960	5.000.—
Ika	1961	5.500.—
Ika	1962	6.000.—
Ika	1963	6.500.—
Ika	1964	7.000.—
Ika doble tracc.	1964	7.500.—
Ika	1965	7.500.—
Ika doble tracc.	1965	7.500.—
Ika	1966	7.800.—
Ika	1967	8.200.—
Ika	1968	8.700.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	4.000.—
1100	1961	5.800.—
2100	1961/2	7.500.—
750	1962	4.400.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.900.—
1100	1963	7.000.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	6.500.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	9.000.—
1500 C. Largo	1965	9.800.—
Familiar	1965	9.500.—
Familiar Largo	1965	10.000.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.000.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	13.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	7.500.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	14.500.—
1500 C	1969	12.800.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1954	4.200.—
Coupé sedan	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
Fairlane 8 aut.	1957	5.000.—
Fairlane 6 mec.	1958	6.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	5.800.—
Galax. 6 mec.	1960	7.000.—
Galax. 8	1960	7.500.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	12.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	13.000.—
Falcon Futura	1966	13.500.—
Falcon de Lujo	1967	14.000.—
Falcon Standard	1967	12.500.—
Falcon Futura	1967	14.500.—
De Lujo	1968	14.800.—
Standard	1968	14.000.—
Futura	1968	16.000.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.500.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.800.—
Kombi	1963	4.000.—
700	1964	4.000.—
Kombi	1964	4.200.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	4.300.—
Kombi	1965	4.500.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
LINCOLN		
4 p.	1951	2.200.—
4 p.	1956	3.500.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	17.000.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
220 S 4 p	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p.	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p.	1966	65.000.—
250 SE 4 p.	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—
MERCURY		
4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—
M. G.		
4 p.	1966	9.000.—
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—
N. S. U.		
24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—
PEUGEOT		
203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	9.200.—
404 5 banc	1964	9.800.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	10.500.—
404 Stand.	1966	11.200.—
404 de lujo	1966	12.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—
PONTIAC		
Sedanette	1947	2.500.—
4 p.	1951	3.400.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	6.700.—
Classic Custom	1962	6.200.—
C. Country	1962	6.500.—
Ambassador 990	1963	7.300.—
Ambassador 990 2 p.	1963	8.000.—
C. Custom 1ª S	1963	6.900.—
C. Custom	1963	7.300.—
C. Country	1963	7.400.—
C. Country 660	1963	8.200.—
De Luxe 550	1963	6.500.—
Ambassador 990	1964	9.300.—
C. Custom 660	1964	8.200.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC
C. Country 660	1964	9.500.—
De Luxe 550	1964	7.500.—
Ambassador 990	1965	10.500.—
C. Custom 660	1965	9.500.—
C. Country 660	1965	11.000.—
De Luxe 550	1965	8.700.—
Ambassador 990	1966	11.500.—
C. Custom 660	1966	10.500.—
C. Country 660	1966	12.000.—
De Luxe 550	1966	9.300.—
Ambassador 990	1967	14.000.—
C. Custom 660	1967	12.500.—
C. Country 660	1967	14.000.—
De Luxe 550	1967	11.300.—
Ambassador 990	1968	15.000.—
C. Custom 660	1968	13.500.—
C. Country 660	1968	15.000.—
De Luxe 550	1968	12.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	4.000.—
4 L.	1963	4.000.—
Gordini	1963	4.300.—
4 L.	1964	4.500.—
Dauphine	1964	4.200.—
Gordini	1964	4.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	5.400.—
Dauphine	1965	4.800.—
Gordini	1966	5.900.—
Dauphine	1966	5.200.—
4 L	1966	6.000.—
Gordini	1967	6.500.—
4 L	1967	7.000.—
Renault 850	1967	5.700.—
Gordini	1968	7.500.—
4 L	1968	7.500.—
850	1968	6.200.—
RILEY		
1500	1961	6.000.—
1500	1966	9.000.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	11.000.—
300 S 4 p.	1967	12.000.—
380 2 p.	1967	16.000.—
380 W 2 p.	1967	17.000.—
300 4 p.	1968	12.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	17.000.—
380 W 2 p.	1968	17.500.—
VALIANT		
I	1962	8.800.—
II	1963	9.500.—
III	1964	10.500.—
III	1965	10.800.—
Coronado	1965	11.000.—
G. Turismo	1965	11.200.—
IV	1966	12.000.—
Coronado	1966	12.400.—
G. Turismo	1966	12.800.—
IV	1967	13.000.—
Coronado	1967	13.500.—
G. Turismo	1967	14.000.—
IV	1968	14.500.—
Coronado	1968	15.000.—
G. Turismo	1968	15.550.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC
ARGENTA		
Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.300.—
AZU Furg.	1966	4.800.—
AZU Furg.	1967	5.300.—
AZU Furg.	1968	6.100.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	7.000.—
10 ,,	1966	11.000.—
10 ,,	1967	12.000.—
10 ,,	1968	13.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	7.000.—
D-100 ,,	1964	8.200.—
D-100 ,,	1965	9.000.—
D-100 ,,	1966	10.000.—
D-100 ,,	1967	11.000.—
D-100 ,,	1968	12.000.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	7.000.—
D-100 ,,	1963	7.500.—
D-100 ,,	1964	8.200.—
D-100 ,,	1965	9.000.—
D-100 ,,	1966	10.000.—
D-100 ,,	1967	11.000.—
D-100 ,,	1968	12.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	7.000.—
D-100 ,,	1964	8.200.—
D-100 ,,	1965	9.000.—
D-100 ,,	1966	10.000.—
D-100 ,,	1967	11.000.—
D-100 ,,	1968	12.000.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	7.500.—
Multicarga 1500	1966	8.000.—
Multicarga 1500	1967	8.500.—
Multicarga 1500	1968	9.200.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	7.000.—
F-100 ,,	1962	7.800.—
F-100 ,,	1963	8.500.—
F-100 ,,	1964	9.000.—
F-100 ,,	1965	
F-100 ,,	1966	11.000.—
F-100 ,,	1967	12.000.—
F-100 ,,	1968	13.800.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA ,,	1962	4.600.—
IKA ,,	1963	4.800.—
IKA ,,	1964	5.000.—
Glad. V Pick-up	1964	5.000.—
Glad. X ,,	1964	5.200.—
Glad. V ,,	1965	5.400.—
Glad. X ,,	1965	5.800.—
Glad. V ,,	1966	6.000.—
Glad. X ,,	1966	6.400.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
,,	1965	6.000.—
,,	1966	6.400.—
,,	1967	7.000.—
,,	1968	7.400.—
,, 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	8.640.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.250.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy	19.980.—
DODGE	
Dodge	16.400.—
Valiant	18.460.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	15.267.—
UA-5RA t/doble	16.932.—

MARCA	PRECIO
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.000.—
1500 Coupé	17.050.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon, taxi, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.885.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	24.862.—
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
404 Súper Lujo, 4 p.	16.650.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	19.547.—
Clas. De Luxe 380, 4 p.	17.809.—
C.-Country 380, 4 p.	20.201.—
Ambassador 380, 4 p.	24.901.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	9.602.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.397.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	24.512.—
380W, Compet., 2 p.	21.460.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
F-100 6 cil.	16.282.—
F-100 8 cil.	16.808.50
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, naftero	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

CILINDRADA			
AJS			
500		46-48	800/1.000
350		46-48	500/ 800
500		49-54	950/1.400
500		60-62	2.600/3.000
650		60-62	2.800/3.500

MERCADO

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp.	1.790.—
GILERA 180 SPRING	1.910.—
GILERA 200 G.T.	2.140.—
GILERA 300	2.970.—
ZANELLA 48	900.—
ZANELLA SPECIAL 12S	1.550.—
ZANELLA RUTERA 125	1.350.—
ZANELLA PONDEROSA	1.700.—

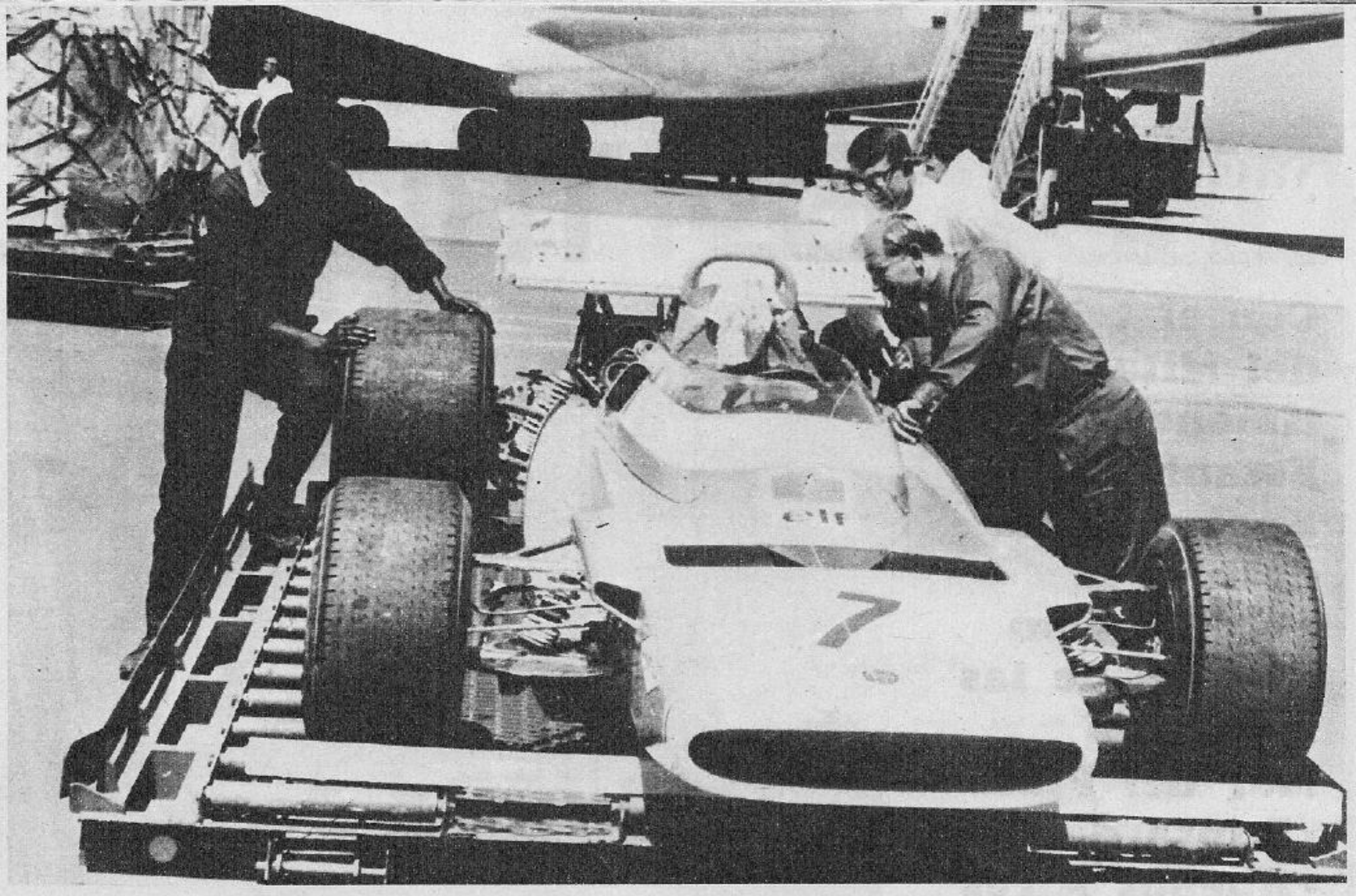
LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI				
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$ 4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,66	$ 6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$ 6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$ 7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$ 8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$ 9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$ 10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$ 11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$ 12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$ 9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$ 11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$ 11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$ 12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$ 13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$ 15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,68-1,72-1,00	$ 7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$ 9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$ 14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-093	$ 15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$ 17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	65HP	5,35-2,01-1,00	$ 20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$ 22.000.—
DELTA-MARINE				
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$ 1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$ 4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$ 5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$ 6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$ 7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$ 5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$ 6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$ 13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$ 15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$ 5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$ 6.900.—
JUANJO				
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$ 8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$ 7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$ 8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$ 8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,60-1,76-0,70	$ 9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,60-1,76-0,70	$ 7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,60-1,76-0,70	$ 9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$ 7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$ 6.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$ 7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,58	$ 4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$ 2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$ 3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$ 2.080.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *	PRECIO
NAUTICA-BERMUDA				
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$ 4.860.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$ 5.265.50
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$ 5.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$ 6.006.—
Sportmin	Evinrude	33HP	3,79-1,63-0,68	$ 6.650.—
Sportmin	Evinrude	40HP	3,79-1,63-0,68	$ 7.200.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$ 4.880.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$ 5.285.50
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$ 5.467.80
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$ 5.873.30
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$ 6.423.30
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 6.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 6.455.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$ 6.450.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$ 7.020.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$ 7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$ 7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$ 9.849.40
S/Sport STD	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$ 11.699.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$ 9.138.—
S/Sport d/Lujo	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$ 10.889.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$ 12.789.40
444	Evinrude	55HP	4,44-1,72-0,80	$ 11.931.40
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$ 13.781.40
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$ 14.831.40
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$ 14.179.40
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$ 15.229.40
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$ 21.300.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$ 23.200.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$ 25.400.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 24.600.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 26.500.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 28.700.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$ 27.100.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$ 29.000.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$ 31.200.—
PAGLIETTINI				
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$ 9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,48-1,73-0,58	$ 8.975.—
Comodin	Mercury	65HP	4,45-1,73-0,58	$ 11.579.—
Comodin	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$ 12.621.—
Comodin	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$ 13.401.—
Comodin	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$ 14.473.—
Gacelux	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$ 15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$ 16.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$ 20.267.—
REGNICOLI				
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$ 5.050.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$ 5.950.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 6.415.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 6.965.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$ 6.758.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 7.558.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$ 8.562.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$ 9.817.50
Dorado V2	Johnson	55HP	4,33-1,75-0,75	$ 10.637.50
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$ 12.227.50
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$ 13.937.50
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$ 27.500.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$ 29.500.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL NUEVO MATRA

En Johannesburgo se vio por vez primera el nuevo Matra F1. La unidad ha sido construida con el apoyo de Simca. Tiene motor de 12 cilindros opuestos y su debut se hará en el Grand Prix de Kyalami

por EDOUARD SEIDLER, corresponsal de PARABRISAS CORSA en Francia

Las carreras de autos implican cada vez un desembolso mayor para las firmas que intervienen. Es por eso que Matra ha buscado en Simca el apoyo necesario para poder continuar con sus Fórmula Uno y Sport Prototipo. Si bien el acuerdo, incluye la colocación de la leyenda Simca junto a la de Matra en todos los autos de carrera de la empresa francesa, la unión con Simca no significa de ninguna manera —entiéndase bien— que Simca haya comprado Matra sino que, no teniendo Matra un buen sistema de distribución de sus productos de serie, debió recurrir a Simca para que ésta, vía su extensa red de concesionarios, pudiera vender el Matra 530. Por ahora los 530 serán vendidos con motor Ford, pero Matra ya está trabajando en un auto deportivo que llevará motor Simca 1800. En lo que respecta a la Fórmula Uno, el auto de Matra no podía —siendo Simca una filial de Chrysler— llevar motor Ford, por lo que se decidió a reemplazar ese motor por uno producido por la firma francesa. El nuevo F-1 está equipado con un motor Matra de 12 cilindros opuestos. La suspensión delantera del nuevo Matra es prácticamente igual a la del Matra MS 80, pero con los brazos inferiores más gruesos y semicarenados.

Este modelo también tiene un alerón, que no forma parte de la carrocería como en el anterior modelo, sino que está sostenido por una estructura de caños al motor. La estructura ha sido ensanchada y la carrocería ha sufrido un rediseño, hacia la línea tipo cuña.

La trompa tiene una toma de aire dividida en dos, una de las bocas será destinada para refrigerar en el nuevo modelo los frenos internos —como en el MS80—, ya que por el momento los frenos se encuentran fuera de la carrocería.

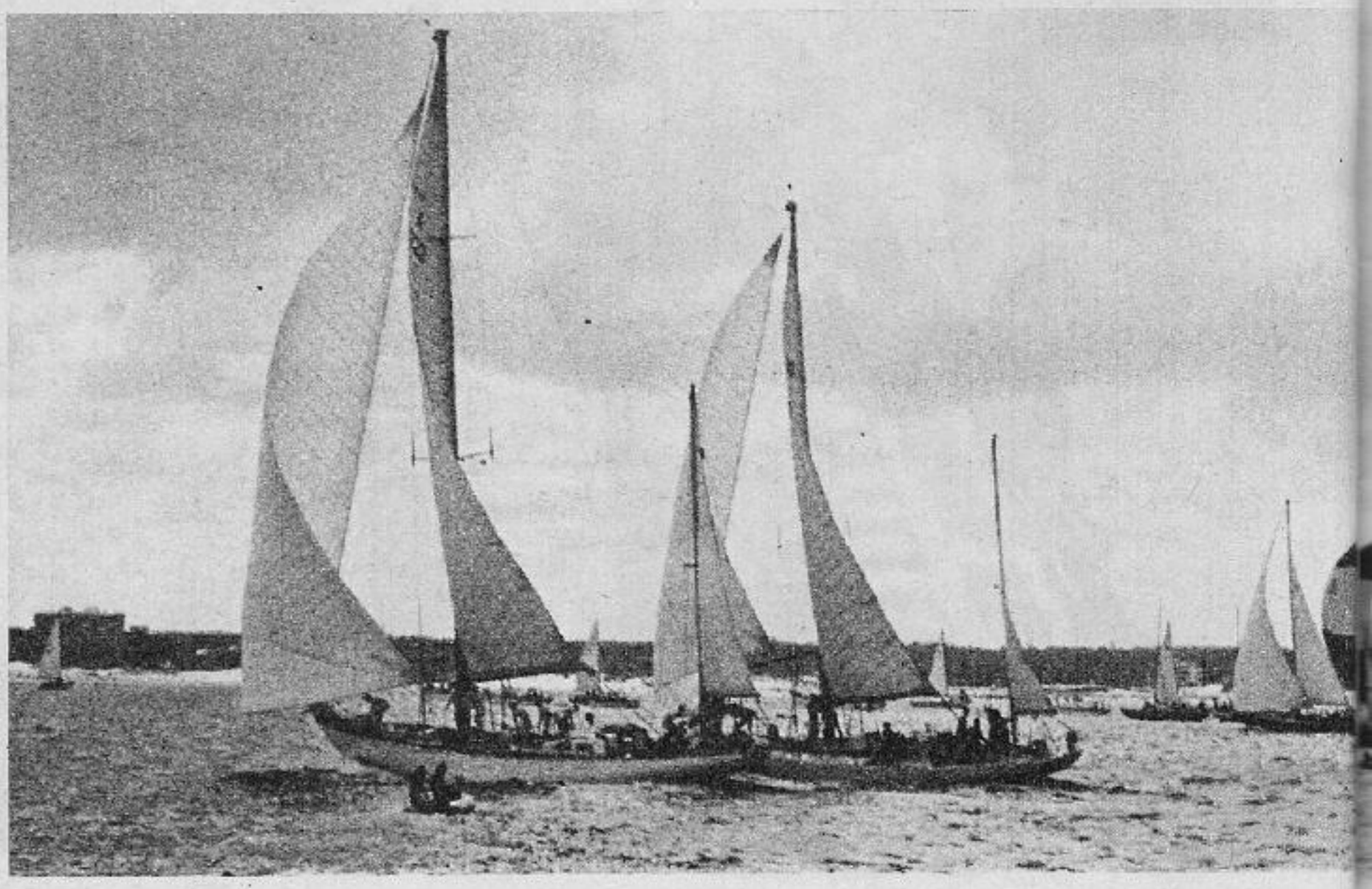
Los pilotos que intervendrán en el equipo Matra con estos automóviles son Jean Pierre Beltoise y Henry Pescarolo, que seguramente se alternarán en la conducción. Matra quiso hace muy poco, contratar a Jackie Oliver para reforzar la actuación de Beltoise y mantener a Pescarolo como tercer hombre y hacerlo correr alternativamente, pero lamentablemente Oliver no quiso deshacer su contrato con BRM y no participará para Matra.

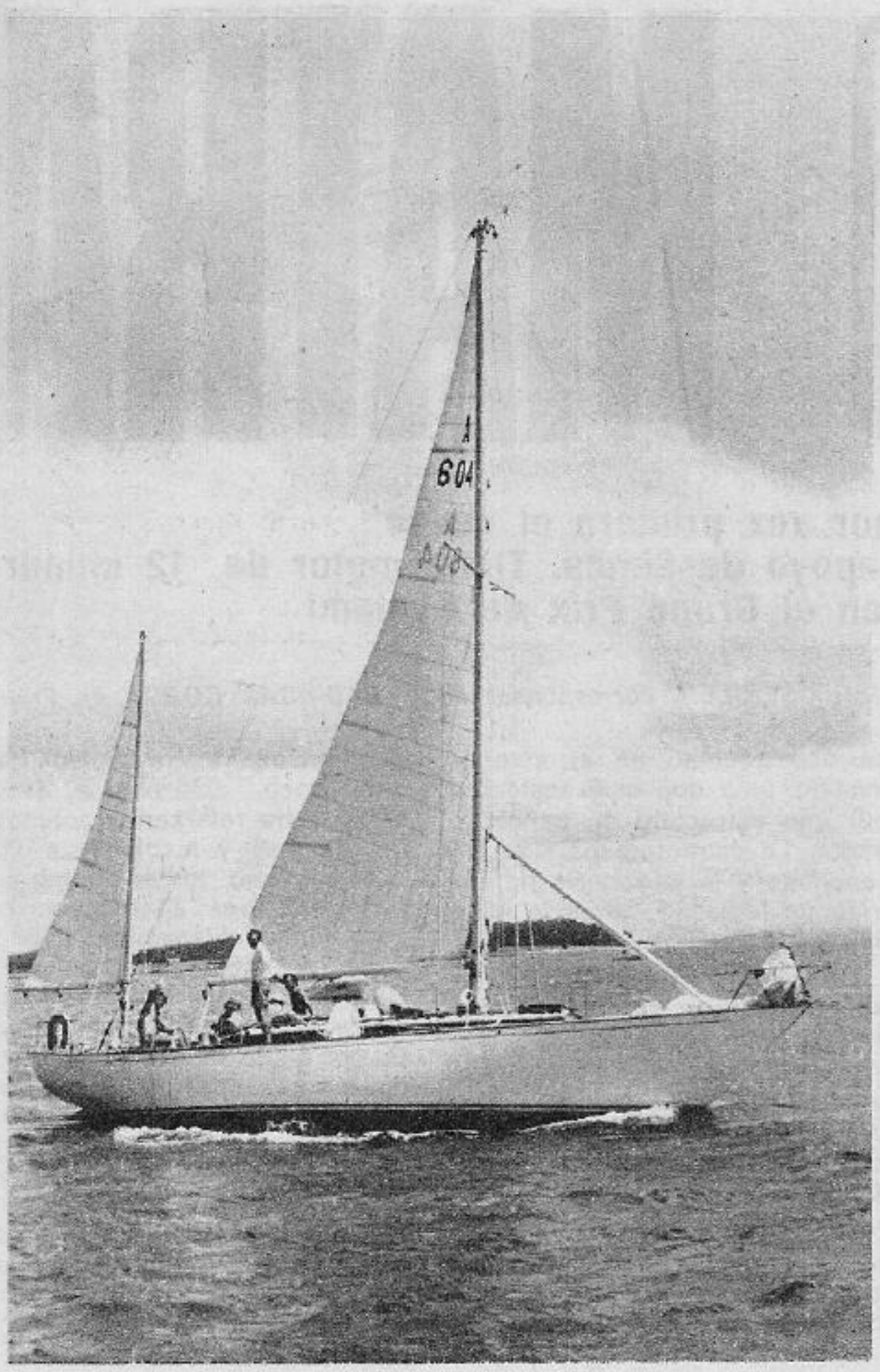
Por otra parte, Johnny Servoz Gavin, piloto exclusivo de Matra, ha firmado contrato con March para formar equipo con Stewart por lo que la firma francesa no podrá contar con él. En cambio, existen serias posibilidades de que François Cevert y François Mazet pasen a militar en Matra y con serias posibilidades de irse promocionando de a poco en la Fórmula Uno.

EL TRIANGU

por PEDRO SIEDMANN

Con el triunfo del Milagro, timoneado por Estanislao Kocourek, se definió la clasificación general de las regatas a Mar del Plata - Punta del Este - Buenos Aires





Después de un día de descanso en Mar del Plata, se largó el 11 de este mes, la segunda etapa de la regata Buenos Aires - Mar del Plata - Punta del Este - Buenos Aires que organizó el Yacht Club Argentino. Intervinieron en esta oportunidad 12 barcos, los que cruzaron al mediodía la línea de partida frente a Playa Grande con rumbo a Punta del Este, para lo cual debían recorrer las 220 millas que separan ambos balnearios.

Se efectuó la largada con viento NO de unos 35 km., lo que facilitó el desplazamiento de los barcos, puesto que el rumbo a seguir se daba de borde. Desde el comienzo se destacaron en la serie "A" el Esperanza seguido por el Columbia, Juana, Fortuna y Alfard; mientras que en la "B" y "C" compartieron el primer puesto en el Start, el Atrevido y el Milagro, este último más sobre la costa.

Ya entrada la noche, el viento comenzó a hacer locuras, empezó a calmar, bornear, etc., para terminar calmo y del sector N.

A esta altura de la regata, el pelotón estaba encabezado por el Juana que se había quedado muy cerca de la costa, lo mismo que el Kuenda, en tanto el Esperanza y el Columbia se mantenían a relativa distancia de tierra; en cambio el Fortuna que había derivado desde el comienzo estaba muy internado en el mar, cosa que lo perjudicó, puesto que fue el primero en quedar encalmado. Al amanecer del jueves soplaban unos 25 km de viento, del NO, para establecerse por la tarde, previo una calma chicha, del sector ESE a 40 km. y fue aquí donde repuntó el Fortuna que al estar mar adentro logró hacer un rumbo directo, todo lo contrario de los que costeaban, que empezaron una lenta bordejeada. Al anochecer y aún con fuerte viento hicieron su arribo a la meta, el Juana, que lo hizo a las 23h. 48m. 35s. y el Fortuna que llegó 11m. 14s. después.

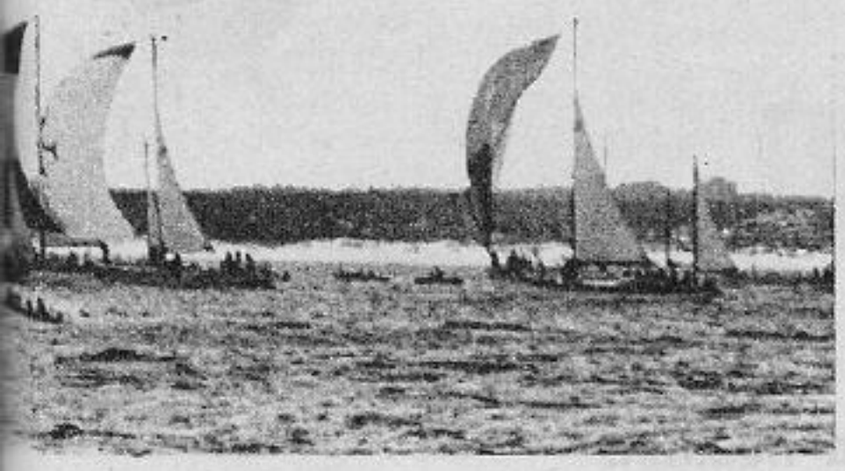
En cambio el Esperanza, Kuenda y Columbia se vieron demorados frente a isla Gorriti, en más de dos horas, por una calma que frustró todas sus aspiraciones de ganar la regata, especialmente las del Kuenda, que venía muy bien ubicado. Los barcos chicos por lo contrario venían con una linda brisa de 18 km. del NE con lo que consiguieron restar tiempo y colocarse bien en la clasificación de la serie, en la que se impuso el Milagro, timoniado por Estanislao Kocourek, por la ínfima diferencia de 12 segundos. El primero en arribar en la serie "B" fue el ganador, quien lo hizo a las 5h. 35m. 35s. del viernes 14, seguido por el Atrevido, Risque II, Pax, Zorba y Gitano.

REGATA PUNTA DEL ESTE - BUENOS AIRES

Sobre un total de 171 millas se largó el domingo 16 la última etapa de este triángulo de carnaval; intervinieron en esta ocasión 16 barcos, los que cruzaron la largada a las 12 horas, con un viento ESE de 35 km. En la serie "A" salió en punta el Esperanza seguido por el Columbia, ambos a barlovento y con spinnaker izado. Flor de susto le dio a más de uno el nuevo barco de Ugo Baldi, que con sus idas a la orza pegaba unas escoradas maestras; dicen que en casos como ésos es conveniente filar un poco la mayor, ¿o no? Más a sotavento el resto de los barcos con genca para orzar un poco y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LO DEL MILAGRO



Frente a Playa Mansa en Punta del Este, la largada de los barcos de la Clase A, de Izq. a der.: Fortuna, Kuenda, Juana, Esperanza, Columbia, Alfard.

Abajo, izquierda: Un cabal vencedor, ganó dos de las tres regatas y se adjudicó la clasificación general. El Milagro, buen diseño y buena tripulación, son las claves de su éxito.

Abajo, derecha: Antes de largar, el Fortuna y el Esperanza, afinando la maniobra para la difícil regata.

luego, una vez sobrepasada Gorriti, también izar sus parachutes.

Las series "B" y "C" en cambio largaron todas con spinnaker excepto el Nike, que lo hizo con reacher, a barlovento de toda la flota.

A poco de la partida las posiciones eran las siguientes: Fortuna, Esperanza, Juana, Columbia, Alfard, Kuenda, Atrevido, Milagro, Nike, Pax, Trinidad II, Gitano, Vahine, Taurus II, Zorba y Charango.

El fuerte viento se mantuvo hasta entrada la noche, en que se fue al NE también bastante fuerte, por lo que la mayoría de los yates pusieron velas de proa; esto salvó al Esperanza que frente a Buceo rifó su spinnaker y tuvo que aguantar con genoa mientras los demás se le escapaban (creemos que Prefectura debería incluir en su próximo presupuesto tres spinnakers, porque no puede ser que tremenda máquina ande con uno solo); otro barco que también rifó su llamativo spinnaker fue el Columbia, percance que no le afectó, dado que al poco tiempo vino el borneo de viento.

El lunes por la mañana arribó en tiempo record a Dársena Norte el Fortuna, que lo hizo a las 6h. 51m. 15s. seguido por el Juana y el Columbia. A media mañana comenzó a calmar el viento perjudicando así a los barcos chicos, que tuvieron que soportar la angustia de ver esfumarse el tiempo que le otorgaban los mayores, especialmente el Nike, que ocupaba una excelente posición.

Al final triunfó nuevamente el Milagro y de esta manera se adjudicó también el premio Capitán Piedrabuena, que se otorga al yate que emplee el menor tiempo corregido en las tres regatas.

RESULTADOS DE LAS REGATAS

MAR DEL PLATA - PUNTA DEL ESTE

SERIE A Premio: **Punta del Este**

1) Jorge Benavides	Juana	35h. 48m. 35s.
2) Alberto Heredia	Fortuna	36h. 11m. 14s.
3) Joaquín Neyra	Esperanza	36h. 25m. 47s.
4) Arturo Acevedo	Kuenda	36h. 34m. 15s.
5) Ugo Baldi	Columbia	37h. 32m. 1s.
6) Francisco Balbisso	Alfard	37h 45m. 28s.

SERIE B Premio: **Isla Lobos**

1) Estanislao Kocourek	Milagro	35h. 20m. 38s.
2) Juan Baylac	Risqué II	37h. 30m. 12s.
3) Isaac Bokser	Pax	37h. 40m. 51s.
4) Armando Grandi	Atrevido	37h. 52m. 40s.
5) Juan Canzobre	Gitano	37h. 58m. 57s.

SERIE C Premio: **Isla Gorriti**

1) Pedro Soto	Zorba	36h. 27m. 35s.

Clasificación Gral. Premio: **Abel Ayerza**

1) Estanislao Kocourek	Milagro (También se hizo acreedor al premio Almirante Guillermo Brown que se otorga al ganador de las dos primeras regatas.)
2) Jorge Benavides	Juana
3) Alberto Heredia	Fortuna

PUNTA DEL ESTE - BUENOS AIRES

SERIE A Premio: **Banco Inglés**

1) Alberto Heredia	Fortuna	18h 51m. 15s.
2) Ugo Baldi	Columbia	18h. 56m. 51s.
3) Jorge Benavides	Juana	18h. 58m. 11s.
4) Francisco Galbisso	Alfard	19h. 16m.
5) Arturo Acevedo	Kuenda	19h. 33m. 18s.
6) Joaquín Neyra	Esperanza	20h. 31m. 35s.

SERIE B Premio: **Banco Ortiz**

1) Estanislao Kocourek	Milagro	18h. 18m. 57s.
2) Armando Grandi	Atrevido	19h. 25m. 1s.
3) Curt Steinweg	Nike	19h. 38m. 5s.
4) Isaac Bokser	Pax	19h. 53m. 24s.
5) Alfredo Segers	Trinidad II	20h. 8m. 26s.
6) Juan Canzobre	Gitano	20h. 9m. 54s.
7) Carlos Semeria	Vahine	20h. 41m. 9s.

SERIE C Premio: **Banco Chico**

1) Pedro Soto	Zorba	23h. 26m. 55s.
2) Alejandro Poniemann	Charango	23h. 28m. 39s.
3) Tulio Corti	Taurus II	25h. 46m. 25s.

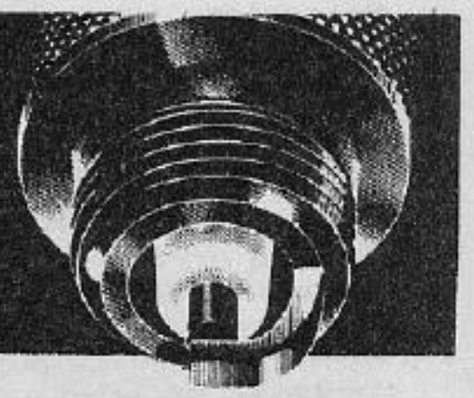
Clasificación gral. Premio: **Almirante Manuel Domecq García**

1) Estanislao Kocourek	Milagro
2) Alberto Heredia	Fortuna
3) Ugo Baldi	Columbia



Para su coche, camión o motocicleta...

GANE FUERZA



...CON BUJIAS

prestolite

HACEN RENDIR DEL TODO A LA NAFTA Y AL MOTOR

FABRICADAS BAJO LICENCIA DE PRESTOLITE INTERNATIONAL COMPANY, TOLEDO, OHIO EE.UU.

Av. Gaona 1553. Capital - Tel. 59-2183



motociclismo europeo

Mike Hailwood (104) y Jim Redman (103) en los tiempos en que arrasaban con sus Hondas en la clase 350. Ahora se anuncia su reaparición juntamente con la del canadiense Frank Perris, todos sobre Yamaha.

Vuelven a las carreras Mike Hailwood, Jim Redman y Frank Perris. Franco Vila y sus 2T. Silvio Grassetti, piloto número uno de Jawa. El regreso de la Norton Manx. Phil Read, vencedor en tres oportunidades del inefable "Ago"

El hecho de formarse un equipo en el que revistan dos ex campeones mundiales ya es noticia. Si entre ambos han conseguido nada menos que quince títulos, la noticia ya es sensacional. Pero si decimos que los susodichos son Mike Hailwood y Jim Redman se trata de una bomba. El inglés y el rodhesiano vuelven al motociclismo luego de una ausencia de dos años, acompañados por el canadiense (viejo conocido de la Argentina) Frank Perris. Los tres formarán la Scudería Musketeers — los mosqueteros— con máquina Yamaha 250 y 350 cm³, bicilíndricas, refrigeradas por aire que responden a la sigla de fábrica TR-2 y que son las máquinas de competición que desarrolla la fábrica japonesa para vender a particulares.

Ls múltiples ocupaciones de "los mosqueteros" les impedían participar en las carreras puntables, aunque pueden estar en algunas. La fórmula 5000 a Hailwood y los negocios inmobiliarios de Perris y Redman en Africa del Sud, además de la concesionaria oficial Yamaha de Redman en Capetown, hacen limitar las actividades del flamante equipo a un mero "despunte de vicio". Pero una vez en el baile, las cosas pueden ir mucho más allá.

Y hablando de Hailwood, recordamos que hace apenas un par de meses fue llamado por la casa Benelli para ofrecerle la conducción de la nueva máquina de medio litro, siendo el primer piloto del equipo. Hailwood declinó el ofrecimiento por no poderse comprometer a estar en todas las carreras puntables, que interferirían con su actividad en las cuatro ruedas.

En el panorama europeo de motociclismo es cada vez mayor el abrumador dominio de las máquinas de dos tiempos en todas las categorías hasta 350 cm³. Franco Vila, artífice de las Mondial y creador de la Montesa refrigerada por agua, presenta ahora la Franco Vila 125 cm³ 2T, refrigerada por aire que eroga 28 HP y vale algo así como 7.000 pesos de los nuevos. Por las dudas don Franco también construye 250 y 350 cm³.

Jawa, la prestigiosa firma checoslovaca, se encontró con un problema ante la desaparición de Bill Ivy, su ex primer piloto. Luego de tratativas con varios pilotos de primera línea, el nombramiento recayó en el piloto italiano Silvio Grassetti que correrá este año la exitosa cuatro cilindros refrigerada por agua.

Una muestra de la importancia que se le da al motociclismo en Europa. Castrol premió a los campeones de cada categoría en el campeonato inglés con el equivalente en libras de $ 200.000 viejos, a los subcampeones con $ 100.000, a los terceros con $ 50.000 y así sucesivamente. En total repartió al final del certamen una suma cercana a $ 1.500.000. Otra firma que apoya al motociclismo es Bardhal. Para entrar en el mercado inglés eligió este campo y no el más promocionado del automóvil. En cada categoría del campeonato inglés eligió a dos corredores para representar a la marca, los que son apoyados con gruesas sumas de dinero. Bien.

En Alicante, España, se disputó la primera reunión internacional del año. En 250 cm³ el ganador fue el siempre en alza piloto español Santiago Herrero montado en la OSSA. La sorpresa mayor fue la clase de hasta 350 cm³: ante el abandono del puntero, el sueco Anderson (Yamaha), y el segundo el francés Findlay (también Yamaha), cruzó victorioso la llegada el casi ignoto suizo H. E. Rug con una modesta Aermacchi. Rug tiene antecedentes muy buenos como montañista pero es la primera vez que logra una destacada posición en un G.P.

Los fanáticos de Norton de parabienes. Sucede que desde que se retiró la antigua firma inglesa de las competencias hace ya unos cuantos años, los pocos fierros de esa marca que aún transitan las pistas europeas se encuentran en un estado que no es precisamente el ideal de lo competitivo. Desde que Geoffrey Duke se consagrara campeón en 350 y 500 en 1951, Norton no vio una ni cuadrada; ahora llega la noticia de que Norton vuelve a las carreras, con máquinas flamantes. El ex corredor y constructor de pequeñas series para competencia, John Tickle, es el "culpable" del regreso de las añoradas Norton Manx. Compró toda la matricería y demás elementos que habían pertenecido al antiguo departamento de carreras de la firma de Plumstead Road y ya lanzó al ávido mercado europeo unas veinte máquinas. El necesario "aggiornamento" de la Manx 1970, comprende cambios tales como: caja de velocidades de cinco o seis marchas en reemplazo de la de cuatro, tanque de nafta y de aceite en plástico en vez de aluminio y lo que es más importante carburador Gardner que suplanta al anterior con grandes ventajas en la aceleración y la potencia. Memoriosos seguidores de la actividad motociclística acotan que precisamente la dosificación del acelerador, por la extraña sensibilidad del carburador anterior (SU), constituyó siempre el "talón de Aquiles" de la Manx. Ahora será distinto. El precio de la moto lista para largar es de 895 libras esterlinas y los interesados pueden comprarla en Cromwell Road, Eynesbury, St. Neot, Hunts, England (preguntar por don Tickle).

Agostini dio un mal paso. O mejor dicho tres malos pasos. Por tres veces consecutivas fue vencido a bordo de su MV en el difícil circuito de Kyalami, Sudáfrica. El que concretó la hazaña fue nada menos que Phil Read con la Yamaha de serie modificada para competición por el extroordinario "revirado" Tom Herring, uno de los locos lindos más locos del mundillo motociclístico. La Yamaha de Read tiene seis lumbreras en vez de las cuatro originales para ese motor. Fue en la clase 350 cm³

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RENE TRAUTMANN EN BUENOS AIRES

Luego de recorrer los caminos de Brasil y Uruguay llegó a nuestro país René Trautmann, que intervendrá en la Londres - México

Otro de los volantes que participarán en la Londres-México ha visitado nuestro país en viaje de reconocimiento de la parte sudamericana de la competencia. Se trata de René Trautmann, uno de los mejores pilotos de rally de Europa y también un experto en carreras de ruta.

El 11 de febrero, un barco procedente de Francia traía a nuestro país dos Citroën ID19 franceses preparados como para soportar una bomba atómica explotando a dos cuadras. El destinado para ocupar la butaca principal de la expedición era René Trautmann.

¿Qué harán? Pues bien, cuando esta edición salga a la venta, René Trautmann y sus acompañantes (Jean Pasture de Citroën Argentina entre otros) estarán recorriendo la ruta en la parte argentina y tal vez la zona de Chile. Uno de los puntos que más inquieta a los integrantes de la misión Citroën-Francia es descubrir si el paso por Aguas Negras (ruta de la San Juan-Coquimbo) podrá ser atravesado en mayo, época en la cual —teóricamente— el paso está taponado por la nieve.

Según Trautmann, el recorrido que van a emprender tiene por objeto tratar de constatar prácticamente cuáles serán las zonas donde se podrán recuperar eventuales retrasos logrados en Brasil y Uruguay.

Los autos con que competirán serán Citroën ID19 preparados especialmente para la carrera y conservando mucha similitud con los que participaron en la Londres-Sidney. El modelo a utilizar tendrá dos tanques suplementarios alimentados por una bomba eléctrica. La cantidad de combustible que pueden llevar los tanques es de 195 litros. Se han previsto blindajes especiales para el cárter, caja de velocidades y de los frenos a disco.

Sin duda que el Citroën que utilice Trautmann estará capacitado para recorrer la carrera sin inconvenientes. Y el auto que trajo Trautmann motivó el interés del público. Frente al hotel Lancaster, en Córdoba y San Martín, un grupo de gente se apiñaba, mientras nosotros nos alejábamos del lugar en el momento en que Trautmann montaba a su auto y se disponía a partir rumbo a las rutas de la gran carrera.

Buenos Aires-México, en tren de carrera y sin descanso es la consigna

para hombres dinámicos!



TREINTA MINUT
HABLANDO DE L





Mike Warner, gerente de la división Lotus Components, estuvo en Bs. Aires por unas horas para seguir viaje a Punta del Este. Uno de los ejecutivos más jóvenes de Lotus y el brazo derecho de Colin Chapman para correr pronto en Fórmula Uno.

El fin de semana pasado estuvo en Buenos Aires el inglés Mike Warner, de Lotus Cars, de Gran Bretaña. Algo así como el colaborador inmediato de Colin Chapman. Llegó el viernes y se fue el domingo pasado mediodía. Ese mismo día fuimos a la casa de Edgardo Boschi, en Vicente López, para conversar con él y Richard Vignoles sobre los temas que se nos ocurrieron en los escasos treinta minutos que estuvimos junto a la pileta de natación, a la sombra de los árboles. Y la conversación informal fue tomando interés entre acotaciones de Richard y explicaciones del amigo Mike Warner (32 años, casado).

—¿Cuál es su puesto específico en la Lotus Cars Ltd.?

—Soy uno de los cuatro gerentes que existen en cada una de las cuatro divisiones de Lotus. Mi puesto es el de Managing Director de la Lotus Components Ltd., la sección que se encarga de los Lotus Elan, Europa, Seven, Fórmula Ford, Fórmula 3, Fórmula 2 y Fórmula 5000. Como se pueden dar cuenta... todos, menos los coches de Fórmula Uno.

—¿Cómo se inició en Lotus?

—Fue cuando tenía 22 años. Había terminado de cumplir con el servicio militar y quería hacer lo que me gustaba realmente. Tenía devoción por Chapman y por los Lotus. Claro que en esa época ni Chapman ni Lotus eran tan importantes ni conocidos como ahora. Un día me decidí y fui a fábrica para hablar con Colin. Le dije que me dejara trabajar de mecánico... de cualquier cosa, quería empezar ya mismo. Poco a poco fui ascendiendo gracias a que la fábrica se fue agrandando y he llegado a mi puesto actual... Estoy muy conforme. Reconozco haber tenido suerte.

—¿Cuál es su opinión acerca de Colin Chapman?

—Es una persona sensacional. Grandiosa. En mi opinión la persona más brillante que he conocido en todo sentido. Tiene todo, dinero, buena posición, autos que ganan y posiblemente por esa misma razón mucha gente lo envidia. Es muy tranquilo y piensa muy bien lo que emprende aunque hace poco, unos días atrás, reconoció que en los últimos tres años se había dejado estar mucho mientras que el resto de los constructores y diseñadores habían progresado enormemente. Colin en persona es el que maneja todo lo que sea Fórmula Uno y es el único responsable. Por otra parte, pese a que Lotus es una sociedad anónima, les aseguro que Colin Chapman es el dueño absoluto de la fábrica y que todas las acciones están en su poder. Por eso mismo hace lo que quiere, pero todo le anda muy bien porque es sensacional su capacidad empresaria. No he conocido otra persona con más habilidad en cuestión negocios.

—¿Qué auto tiene en Inglaterra?

—Depende del momento. Hasta hace poco tenía un Elan. Ahora, apenas llegue a Inglaterra, me tienen listo un nuevo Lotus Seven Super con motor 1.600 cm³, doble árbol de levas a la cabeza, 125 HP y menos de 500 kilos de peso... ¿lindo, no?

—¿Dónde vive en Inglaterra?

—Antes en Londres, cerca del Hyde Park. Ahora como la fábrica se ha mudado a Norwich —a unos 130 km de Londres— vivo con mi esposa en una casa de campo. Me encanta el campo...

—Usted ama el Lotus Seven, ¿no?

—Sí, realmente. Me parece un auto sensacional y lo más parecido a un coche fórmula por su conducción, comportamiento y relación peso-potencia. Además es algo muy especial lo que siento por él. Y en parte puedo considerarme el responsable de que se siga fabricando por unas "trampitas" que hice para que Colin no lo sacara de circulación hace un par de años.

—¿Qué opina acerca de la incorporación de Fittipaldi, ya que es algo que está dentro de su sección y es de su responsabilidad?

—Una de las misiones que tengo a mi cargo es la de descubrir pilotos con posibilidades. David Walker era el mejor hombre de la Fórmula Ford y de pronto apareció Fittipaldi y lo superó demostrando mayor solvencia. Inmediatamente lo adopté y lo hicimos ingresar en el equipo de Fórmula Tres junto a Peterson. Me gustó su forma de ser y manejar, es responsable y sabe muy bien hasta dónde puede llegar. Este año correrá en Fórmula Dos y Tres. El año que viene veremos... pero no descarto la posibilidad de que se lo pruebe para correr pronto en Fórmula Uno.

—¿Por qué vino a nuestro país?

—Varias razones. Vine a Brasil por el asunto Fórmula Ford; como ustedes saben están haciendo una temporada allí. La segunda causa es la exposición de Punta del Este, una especie de Motor Show, y la otra el asunto Lotus Seven.

—¿Cómo anda el tema Lotus Seven argentino?

—Por nuestro lado perfectamente bien. Hace tiempo que todo está firmado y en orden. Las cosas se están demorando más de lo debido por los trámites con Fiat. Hace unos días estuvimos en Italia, en Fiat Mirafiori, y ya prácticamente está todo listo. Una vez que Fiat Argentina empiece a entregar los motores ya estaremos en condiciones de comenzar a venderlos.

—¿Qué pretenden con el Lotus Seven?

—No lo hemos encarado como negocio porque no pretendemos resultados positivos a la brevedad. Nuestra idea es lograr que nuestro local de la Panamericana llegue a ser una especie de Shorping Center de accesorios deportivos. Eso es lo que queremos conseguir en este país y considero que es factible lograrlo. El Lotus Seven será un negocio paralelo.

—Usted estuvo en Brasil y palpó el ambiente deportivo. ¿Dónde hay más posibilidades... aquí o en Brasil?

—No hay punto de comparación. Aquí hay mucho más terre-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OS OTUS

Colin Chapman. El domingo estuvimos con él. Aquí va una reseña de todo lo que se conversó:

no y un futuro más promisorio. En Brasil pasa muy poco. Los brasileños hablan mucho, quizá demasiado, pero no hacen tanto. Aquí se hace mucho y se dice menos. Eso es lo importante. No hay que dejarse engañar... Argentina es un país con un inmejorable futuro automovilístico.

—¿Cuál es su opinión acerca del Lotus Seven prototipo hecho aquí en el garaje de la casa de Boschi por Vignoles, Muttio y el mismo Boschi?

—Muy bien hecho. Se nota que hubo dedicación y además hay conocimiento en la materia. Excelente terminación y un buen trabajo en las supensiones, etc. Estamos esperando deseosos que les entreguen los motores Fiat para que lo lancen oficialmente al mercado. En Mirafiori ya nos dieron el visto bueno, pero los trámites burocráticos de Fiat Italia superan lo normal. No es fácil tratar con los italianos...

—¿Cuál es su opinión de la Argentina?

—Un gran país al que le tengo confianza. Es la segunda vez que estoy en vuestro país y me parece excepcional. Lo mejor qué ustedes tienen es la gente.

Ya eran las 12.30 y el avión partía a las 13.15 con rumbo a Punta del Este. Mike Warner y su esposa tomarían desde Carrasco otro avión hacia Londres, unos días después. Los despedimos en la puerta de la casa de Boschi y salieron arando con Vignoles rumbo al Aeroparque. Habían trascurrido treinta minutos muy interesantes.

BLANES - IPPOLITO



Una audición dinámica.
Distinta. Con estilo. Eso es Vértigo
-una temática diferente en automovilismo.
Vértigo es lo actual: la opinión
de todos los grupos humanos que componen
esta hora maravillosa que vive el mundo...
a ritmo de vértigo!
Qué piensan. Cómo viven. Qué opinan.
Usted. Sus ídolos. Y cuando hay "fierros"...
le "damos" a los fierros! Por 4 emisoras,
44 domingos... ¡264 horas vertiginosas!
Conduce Alberto Hugo Cando...
y usted de copiloto!

Vértigo, por 4 emisoras:
Los domingos de 8 a 14 horas en
LR3 Radio Belgrano
y las ondas cortas LRY 1 y LRY 2
Todos los días de 20 a 21 horas en
LR2 Radio Argentina
y las ondas cortas LRY 1 y LRY 2

LR3 RADIO BELGRANO

LR2 RADIO ARGENTINA

Y LAS ONDAS CORTAS LRY 1 y LRY 2

Administración: Arenales 1925,
estudios: Uruguay 1237, Tel. 42-9661/69

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 24 de febrero de 1970 — **Nº 201** — **Unica sección - 2 páginas**

ENTRE RIOS

UN JOVEN CON EXPERIENCIA

CONCORDIA. Roberto Carubia, el "gurí" de Concordia, nació en esa ciudad de Entre Ríos el 11 de diciembre de 1948. Es decir que cuenta con veintiún años, situación ésta que sumada a sus cualidades de muy buen piloto lo coloca en un plano elevadísimo debido a su promisorio futuro.

El debut del "gurí" se produjo el 16 de abril de 1967 en una carrera por el Campeonato Zonal Entrerriano. Lo hizo con un Fiat Abarth 750 y fue en el circuito de Concordia, en ese entonces todavía de tierra. Ese día bajo el seudónimo "El Maniático" obtuvo su primera victoria. Luego vendrían cuatro más en el transcurso del mismo año.

En el verano del '68 se produjo su debut y su primer triunfo sobre el Renault 1093. Fue en la carrera organizada en Punta del Este. A partir de ese momento comienza su campaña con el 1093 a la que se agrega en agosto un Torino 380W con el cual también debutó triunfando. Completó de esta forma todo el '68 y el '69 compitiendo con ambas máquinas, prendiéndose con el Renault en la categoría inmediata superior en las carreras por el Zonal. Debió atravesar un largo período de mala suerte, pero luego, a partir de la carrera de Gualeguaychú donde alcanzó un segundo puesto con el Torino, el asunto comenzó a apuntar mejor. Triunfó más tarde en Uruguay, Chajarí y Paraná; fue segundo en Nogoyá. Por el Campeonato Argentino triunfó con el Renault en Posadas y fue segundo con el Torino esa misma tarde. Luego en Jujuy fue segundo de "Larry" y también en Mercedes. En el Autódromo Municipal de Buenos Aires su mejor colocación fue un tercer puesto y finalmente obtuvo un segundo puesto con el Renault en la carrera de Concordia.

Sin duda alguna difícilmente algún piloto argentino halla llegado a los 21 años de edad con una foja de servicios como la de Roberto. Más aún habiendo competido con dos máquinas diferentes. El Renault que indiscutiblemente es el coche escuela por excelencia y el 380W con suficiente potencia como para no sorprenderse sobre un Sport Prototipo, llegado el caso.

Sus planes inmediatos son dejar el Renault y el Torino. "Hasta el momento la oferta más concreta que tengo es la de participar en Turismo con un Peugeot de Coelho".

Nosotros también sabemos que anda rondando otra oferta para otra categoría mayor. Que se dé.





CORDOBA

Visintini en TC. Berlolini en su nueva residencia. Cardinale y la Peña Don "Pepe" en TC "A"

CORDOBA. *Rosmualdo Visintini, el legendario piloto de Auto Unión, ha decidido participar en la categoría Turismo de Carretera. Lo hará con la Liebre 1½ que recientemente le adquiriera a Héctor Luis Gradassi. La misma continuará siendo empujada por un Tornado. Don Visintini declaró que preferentemente se presentará en las carreras denominadas trepadas de montaña.*

El sanjuanino Emilio Bertolini, que en la presente temporada integrará el equipo de Eduardo Copello, ha decidido radicarse temporariamente en esta ciudad. Esto le permitirá estar permanentemente en contacto con el movimiento del team, ya que el centro de operaciones estará en Alta Gracia.

ALCURA GIGENA. *En un taller de esa localidad se trabaja activamente sobre el Torino-Berta que corriera Alfredo Cardinale en la temporada pasada. La Peña "Don Pepe" es la que apoya la participación del citado corredor, y decidió realizar las reformas con la intención de que Cardinale participe en la Fórmula "A" de Turismo de Carretera.*

EL RETORNO DE KELO



LABOULAYE. Se está trabajando en la máquina con la que Jesús Ricardo Risatti tratará de rememorar viejos éxitos obtenidos en Turismo de Carretera. Recordemos que este piloto se alejó de la práctica del automovilismo (salvo esporádicas actuaciones en 1965) en el año 1961 a causa del terrible accidente que sufrió en la Vuelta de Rojas cuando estaba a punto de alcanzar su tercera victoria consecutiva, que lo afianzaría aún más en la punta del Campeonato de es temporada.

El "chiche" con que va a contar para la oportunidad es el Falcon con el que compitió en algunas carreras en el '65, el que estará equipado con un motor de

tres litros y siete bancadas. La preparación del mismo correrá por cuenta de Kelo en colaboración con los mecánicos de su taller. Aún no está calculada la potencia que podrán extraerle ya que la preparación es muy distinta a la del motor anterior de cuatro bancadas, de manera que tendrán que esperar que se encuentre listo para montarlo en el dinamómetro y hacer las comparaciones del caso con respecto a la unidad vieja.

En lo que respecta a la carrocería, en estos momentos se encuentra en Villa Nueva en el taller de Pronello, donde se le colocará una trompa que permita una mejor penetración y una tapa de baúl de plástico. Toda la carrocería será alivianada al máximo permitido por el reglamento de la categoría.

La butaca derecha del aparato aún no tiene designado ocupante ya que el legendario Nazareno "Gringo" Zoppi, que fue acompañante de Kelo en casi todas las oportunidades en que se presentó a correr y que también acompañó a su padre, no podrá hacerlo, ya que las actividades comerciales de la empresa en la que está al frente junto con Risatti se lo impiden. Con este panorama y como hay muchos candidatos que se salen de la vaina por ir al lado de Kelo, éste ha resuelto que lo hará el mecánico que menos kilos acuse en la balanza en los días previos a cada carrera. Demás está decir que ya los muchachos han comenzado a hacer el régimen de los puntos.

El debut está programado para la Vuelta de Santa Fe, a realizarse el 20 de marzo próximo.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

"CACHO", BARRAGAN Y LA PEÑA TRAMA

MAR DEL PLATA. La Peña Roberto Trama de esa ciudad continuará este año apoyando a sus dos pilotos "Cacho" Fangio y Alberto Barragán. Este último participará a partir de mediados de año con el Trueno Dorado, ex propiedad de "Cacho", el que está siendo sometido a numerosas modificaciones tendientes a modernizarlo.

SANTA FE

LA VUELTA DE CIANI

VENADO TUERTO. Nuevamente Marcos Ciani, el piloto santafesino, volverá a las competencias. Piensa participar en carreras de Turismo de Carretera Fórmula "B", para lo cual cuenta con un Valiant reformado al cual equipará un Dodge de cuatro litros. La preparación del motor será del propio Ciani.

SANTA CRUZ

PROGRAMA Y REGLAMENTOS

RIO GALLEGOS. Dos competencias anunció el Automóvil Club Río Gallegos para los días 7 y 8 de marzo próximo. Una prueba está reservada para automóviles de un máximo de 1.600 cc. de cilindrada, preparación standard, mientras que el plato fuerte de la reunión es la categoría hasta 5.000 centímetros cúbicos, sin limitación de modelo ni carrocería, un solo carburador y cuatro velocidades hacia adelante como máximo. En cuanto a los premios, el Club ha anunciado un original sistema, expresando que "...los corredores fijarán el monto de sus propios premios, mediante los representantes en el seno de la directiva (sic). Si la recaudación no supera el millón de pesos viejos, los pilotos se repartirán el 60 % de lo recaudado, y en caso de pasar esa cifra, el porcentaje para los pilotos será del 50 %. Linda forma de disimular la incapacidad organizativa de la actual directiva del Automóvil Club Río Gallegos, única ciudad en el mundo donde el automovlismo deportivo se encuentra en baja. Desde hace un par de años el deporte motor se debate entre fórmulas nuevas y viejas. Primero fue una fórmula de acercamiento a las categorías nacionales, esterilizada en la práctica, y ahora es una vuelta al primer amor, que apunta poner en el circuito a los 10 ó 12 coches que pueden entrar en la categoría sin mayores problemas. Es lamentable que se hayan perdido dos años en experimentar reglamentos, y que mientras tanto corredores y mecenas hayan invertido mucho dinero, para que ahora se vuelva a una fórmula que nunca debió abandonarse y que seguirá subsistiendo, por lo menos, mientras el circuito tenga piso de ripio.

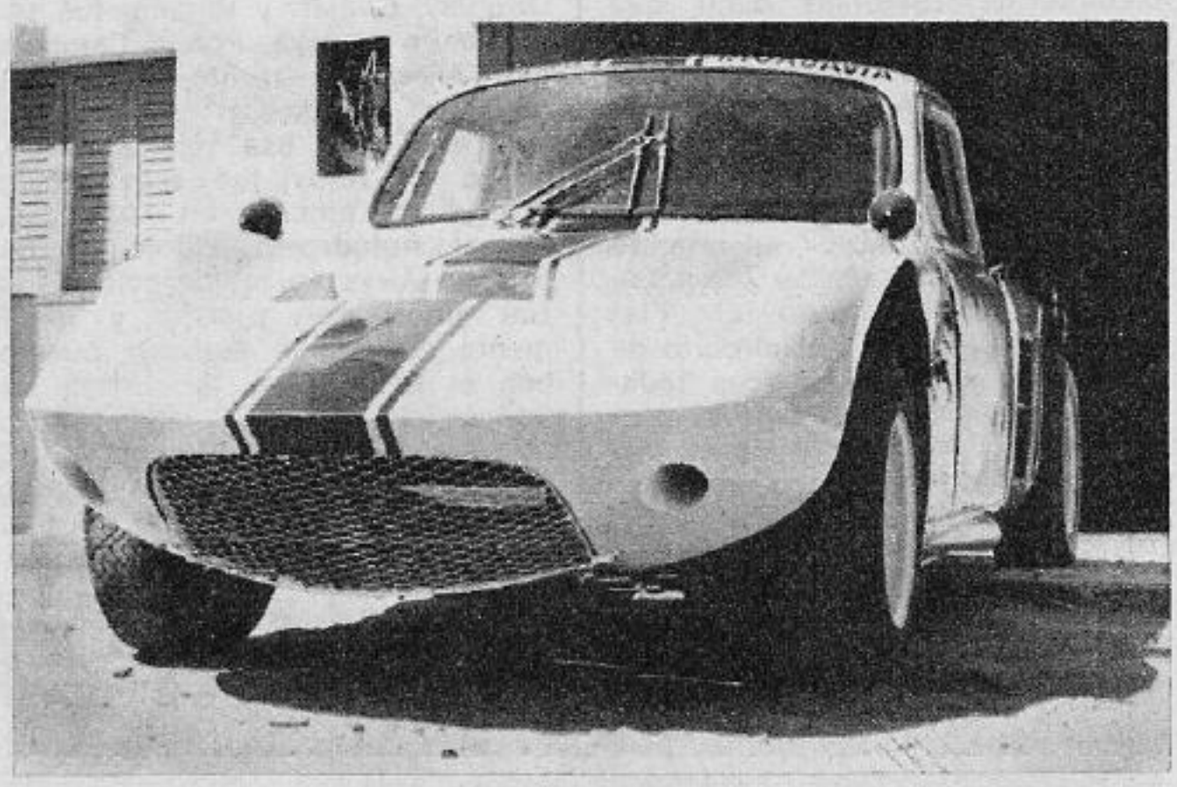
CHUBUT

UN TC MADE IN COMODORO

Comodoro Rivadavia. La semana pasada visitamos un taller mecánico en esta ciudad para conseguir pormenores sobre un coche construido íntegramente por dos entusiastas fierreros de la zona, y nos llevamos una muy agradable sorpresa al encontrarnos con el vehículo completamente terminado y a la espera del motor para cobrar vida definitivamente. Las características principales del vehículo son las siguientes: se inició su construcción a partir de un chasis Bergantín, la carrocería fue hecha totalmente en nuestra ciudad, teniendo la misma cierta similitud con la primera Garrafa de los hermanos Bellavigna. En la parte mecánica podemos destacar que se encuentra provisto de diferencial Torino, caja de cambios Sáenz, frenos de disco en el tren delantero y de campana en el trasero; estos últimos fueron reformados por sus propietarios para darle mayor efectividad. La planta motriz será un Chevrolet 250 adquirido en Buenos Aires, pero cuya puesta a punto y mantenimiento posterior será realizado por uno de sus propietarios, el cual cuenta ya con mucha experiencia en la preparación de motores, ya que en varias oportunidades anteriores ha realizado trabajos al respecto para algunos corredores locales, los cuales anduvieron muy bien.

Las pruebas de puesta a punto serán realizadas por el preparador del vehículo y además por un corredor local de primera línea, para de esa forma poder determinar las correcciones necesarias en el vehiculo y al mismo tiempo definir cuál de los dos será el que lo va a conducir en carrera. Esperamos con mucho interés el debut de "La Ráfaga Dorada", nombre que le dio un popular comentarista radial de automovilismo.

Sus constructores son Natalio Cacija y Victorino Viegas.



SAN LUIS

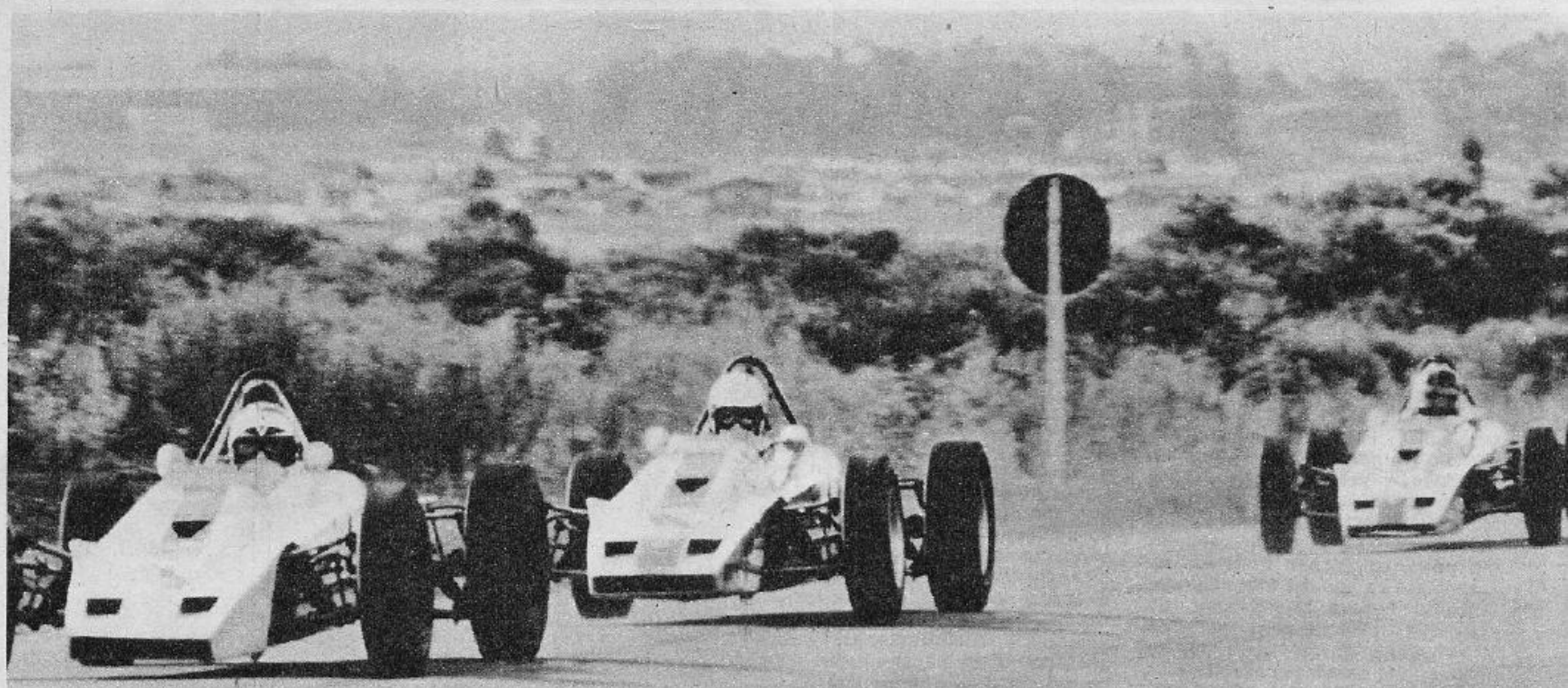
LA FEDERACION Nº 8 AUN SIN CALENDARIO

San Luis. Serias dificultades hay en el seno de la Federación Regional Nº 8. Dos veces ha debido suspenderse la reunión donde se iba a confeccionar el calendario de la presente temporada. La causa muy elemental fue la falta de quórum. Resulta por demás lamentable que por falta de acuerdo entre los dirigentes la actividad de esa importante zona del país se vea paralizada.

La próxima reunión aún no cuenta con fecha fija, pero se estima que será los primeros días del mes próximo. Desde ya que el tema fundamental será el calendario.

El Mercedes Automóvil Club ha renunciado a su fecha del día 26 de abril por el Campeonato Argentino de Turismo Anexo "J". La decisión se debe a que no hay seguridad de que para esa fecha pueda estar lista la pista de su autódromo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TEMPORADA BRASILEÑA

FORMULA FITTIPALDI

Emerson Fittipaldi domina con su abrumadora superioridad conductiva la primera Temporada Internacional Brasileña de Fórmula Ford, ganando categóricamente en Río y Fortaleza y encabezando el puntaje del torneo. El británico Ian Ashley ganó la carrera de Curitiba

A pesar de una punta de fallas de organización, lógicas en un país que no tiene experiencia en la difícil tarea de dar forma, orden y puntualidad a este tipo de espectáculos, se puede afirmar que la Temporada Brasileña de Fórmula Ford ha sido un éxito, y un buen comienzo para intentar el avance de posiciones en el **"mercado"** mundial de carreras.

Lo más importante de la **Temporadinha** es que ellos —los brasileños— conocen sus defectos y los miran de frente, con la decidida intención de exterminarlos.

La categoría estuvo muy bien elegida y la prueba es el eco que tuvo en el público. Nosotros, en un plano algo más elevado, pudimos apreciar el fenómeno con el Berta-LR en nuestra Temporada de SP. La gente colmaba las tribunas y se entusiasmaba y se iba del Autódromo con la convicción de que los Sport Prototipos eran **"la verdad"**, porque un auto argentino andaba bien en esa división.

De la misma manera, los brasileños tienen esperanzas de internacionalización automovilística en base a la capacidad de un hombre, Emerson Fittipaldi. "O Rato", como lo llaman los amigos, llegó a Inglaterra demostrando que la Fórmula Ford no presentaba obstáculos para él. Este año va a correr en F3 y en F2 y según como ande, se lo piensa lanzar a la Fórmula Uno en 1971. ¿Y qué mejor entonces que presentar en su país a un joven con tan promisorias posibilidades en una categoría que le dé oportunidad de lucimiento ante su público?

El resultado de la promoción previa arrojó un total de treinta y cinco mil espectadores para la primera carrera, disputada en el autódromo de Jacarepaguá, en Río. En la misma soleada tarde carioca, sólo 4.414 espectadores presenciaron la reaparición del Flamengo en el Estadio de la Gavea; la cancha de Sao Januario albergaba 1.383 personas, casi todas de la **"torcida"** organizada del Vasco da Gama y en Sao Paulo el encuentro entre el Sao Paulo y el campeón japonés Mitsubishi atraía la flaca cifra de 10.532 asistentes, lo que da una idea de la atención que suscitó la carrera.

LA PRIMERA: EMERSON

El sábado, el brasileño Luis Pereira Bueno, piloteando el mismo Merlyn del equipo de Stirling Moss que conduce en Inglaterra, ganó la cuerda para la largada de la primera batería con un tiempo de 1m 30s 3/10, aventajando ajustadamente a Emerson Fittipaldi, quien marcó 1m 30s 5. El tercero, integrando la primera fila por el lado de afuera, fue Ray Allen con un Royale, al obtener 1m 36 clavados.

Buscando imponer la puntualidad como característica positiva de la Temporada de Fórmula Ford, la primera batería se largó el domingo a las 16 horas exactamente. Tanto Marivaldo Fernandes como Ricardo Achcar se quedaron en la largada, saliendo éste con una vuelta de retraso con su Lola T200 mientras Marivaldo debía quedarse en boxes con problemas de caja. Su auto era un Lotus que en principio iba a ser piloteado por el australiano David Walker —**el que se comía los chicos crudos en Inglaterra hasta que llegó Emerson a imponer condiciones**— pero que quedó para un conductor local al cancelarse el viaje de Walker.

En la primera vuelta, Emerson se mantuvo tranquilo y expectante a la cola de Luizinho Pereira Bueno con Ray Allen chupado y sin perder terreno con respecto a los brasileños. En la segunda, Allen era el escolta de Luizinho, con Emerson rezagándose unos diez metros, pero en la cuarta sobrevino la primera explosión del público cuando Fittipaldi pasó a Allen por la cuerda en la entrada a la recta de las tribunas, amenazando seriamente las posiciones del puntero. En la quinta vuelta el buque tomado por Luizinho cobró dimensiones más que significativas. Hasta el final de la carrera el espectáculo quedaría en manos de Emerson y Allen, quienes peleando por el segundo puesto, se hallaban cerca del puntero y habían dejado muy atrás al resto, definiendo la posición a favor del brasileño en la penúltima vuelta.

→

La segunda batería se largó con las ausencias del ya nombrado Marivaldo Fernandes y de Ed Patrick, que en la primera había roto el chasis de su auto en una violenta salida de pista.

Emerson se cansó de dar espectáculo, así que salió a matar de entrada. El segundo puesto tocó ser disputado por Allen y Bueno, a los que se sumó Ricardo Achcar. En el pelotón las cosas estaban entretenidas para actores y espectadores, con un trencito de lo más llamativo compuesto por Ian Ashley, Peter Hull, Wilson Fittipaldi, Norman Casari —**también brasileño**—, Vern Schupan y Tony Lanfranchi, quienes cambiaban posiciones constantemente. En la pelea más intensa de la vanguardia no se cambiaban tanto los lugares pero se andaba más al límite. Luizinho Pereira Bueno salió de pista con violencia, pero aparte de la polvareda en la "ese", no se debieron lamentar consecuencias graves, salvo la rotura de la suspensión delantera que lo obligó a abandonar. Achcar se lanzó en una arremetida vigorosísima que le permitió rebasar limpiamente a Ray Allen y hasta dar alcance a Emerson, pero en el momento en que se proponía ofrecerle pelea por la vanguardia se quedó sin nafta por culpa de una falla en el tanque de combustible. Así terminó la única tentativa de lucha por la punta en toda la tarde, llegando Fittipaldi primero y lejos, perseguido sin esperanzas por Ray Allen y Peter Hull.

LA SEGUNDA: ASHLEY

El dominio de los brasileños en la primera carrera de Río de Janeiro no pudo repetirse en Curitiba, donde los extranjeros recuperaron terreno en los resultados parciales y se adueñaron de la punta en el petit-campeonato. Por supuesto, Emerson Fittipaldi les dio a todos una paliza **"que ni su madre..."**, pero tuvo la mala suerte de perder su posición de privilegio al detenerse para limpiar el carburador, totalmente sucio de tierra. En la segunda serie, también cuando iba puntero con Ian Ashley intentando darle alcance, salió violentamente de pista, retrogradando a la séptima posición. De esta manera, Ashley se adjudicó la carrera con facilidad ya que por seguir el fuerte tren impreso por Emerson había conseguido separarse del pelotón.

Ray Allen demostró ser el piloto extranjero más adaptable a circuitos desconocidos, ganando el segundo puesto en la clasificación detrás de Fittipaldi, adjudicándose la primera serie y el tercer puesto en la segunda y el segundo en la suma de tiempos.

Ian Ashley, el ganador, probó tener el ritmo necesario para seguir a Emerson, a pesar de la neta superioridad del brasileño y ganó una carrera impecable.

Ricardo Achcar tuvo el dudoso honor de ser el más "mufado" de los conductores locales. Cuando llevaban su auto en camión al circuito —**el primer ejemplar del Lola T200 para F.Ford confiado a él para probarlo en carrera**— cedió uno de los soportes y el auto cayó al asfalto sufriendo serios daños. La gente de Achcar trabajó sin descanso hasta reparar el Lola y en una salida de práctica para ponerlo nuevamente a punto, Ricardo abordó muy abierto una curva y se tragó el guard-rail, mandando nuevamente el auto a remendar. Por último, y ya en carrera, Achcar iba a la cabeza del pelotón de persecución a mitad de la primera serie cundo terminó su desafortunado fin de semana con una explosión en el motor y el posterior ruido a fierros flojos que anuncia el clásico **"no va más"**.

LA TERCERA: EMERSON

Hasta último momento y con todos los pilotos esperando en Fortaleza la llegada de sus autos, se pensaba que la carrera debería suspenderse pues los caminos que conducen de Curitiba a Fortaleza estaban en pésimas condiciones, anegados de barro por las recientes lluvias, y a mitad de los 3.400 kilómetros que separan ambos autódromos se había quedado detenido por desperfectos uno de los trasportes que traía doce autos.

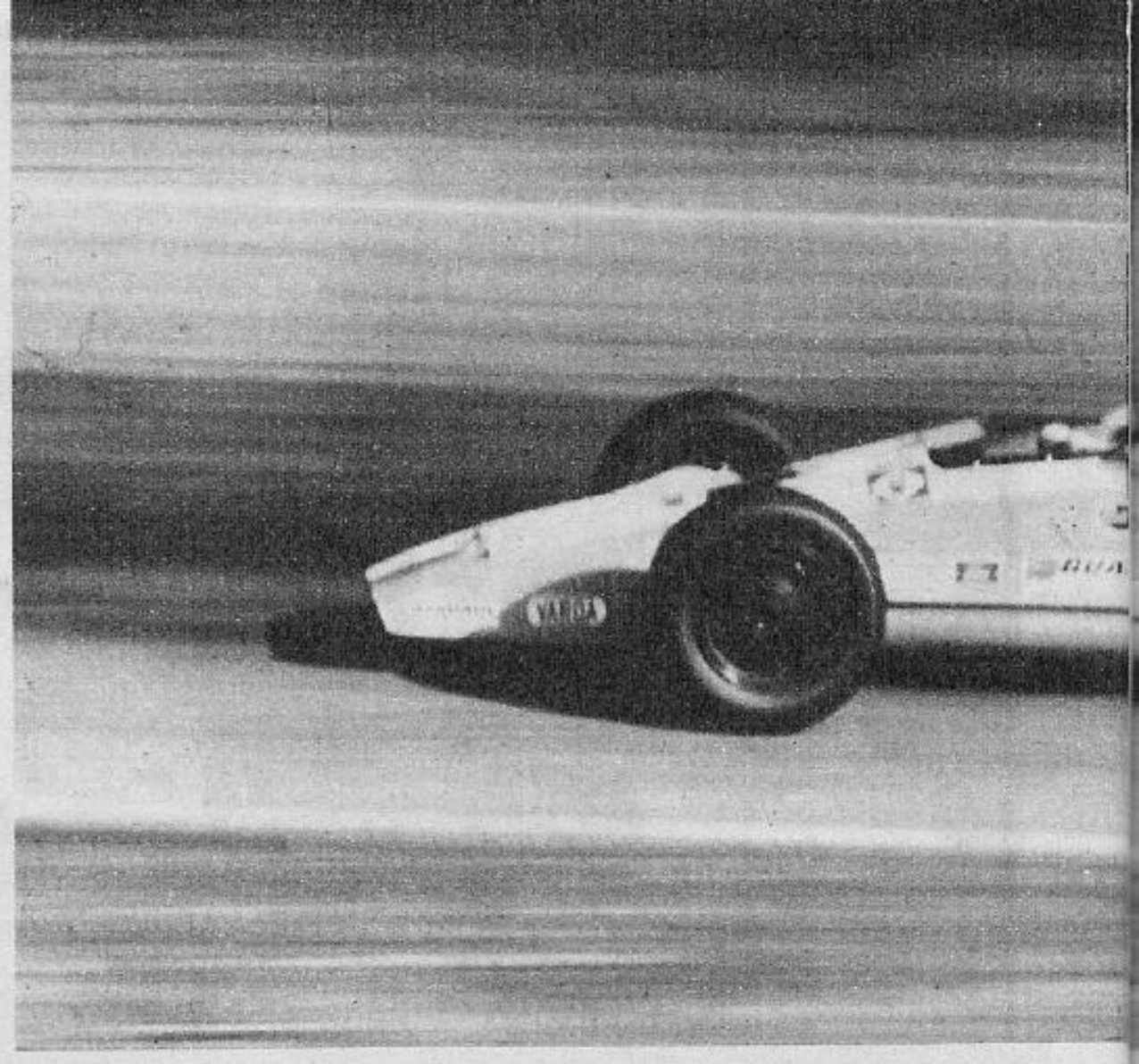
Pero, por último, todo tuvo solución, ya que a pesar de la demorada llegada de los autos, los mecánicos se pusieron a trabajar de día y de noche hasta dejarlos aptos para el trazado de la tercera carrera de la Temporada brasileña. Desde las prácticas, como era previsible, Emerson Fittipaldi aplastó toda oposición ganando muy holgadamente la cuerda para la largada de la primera de las dos series a 25 vueltas que constituían el programa del domingo.

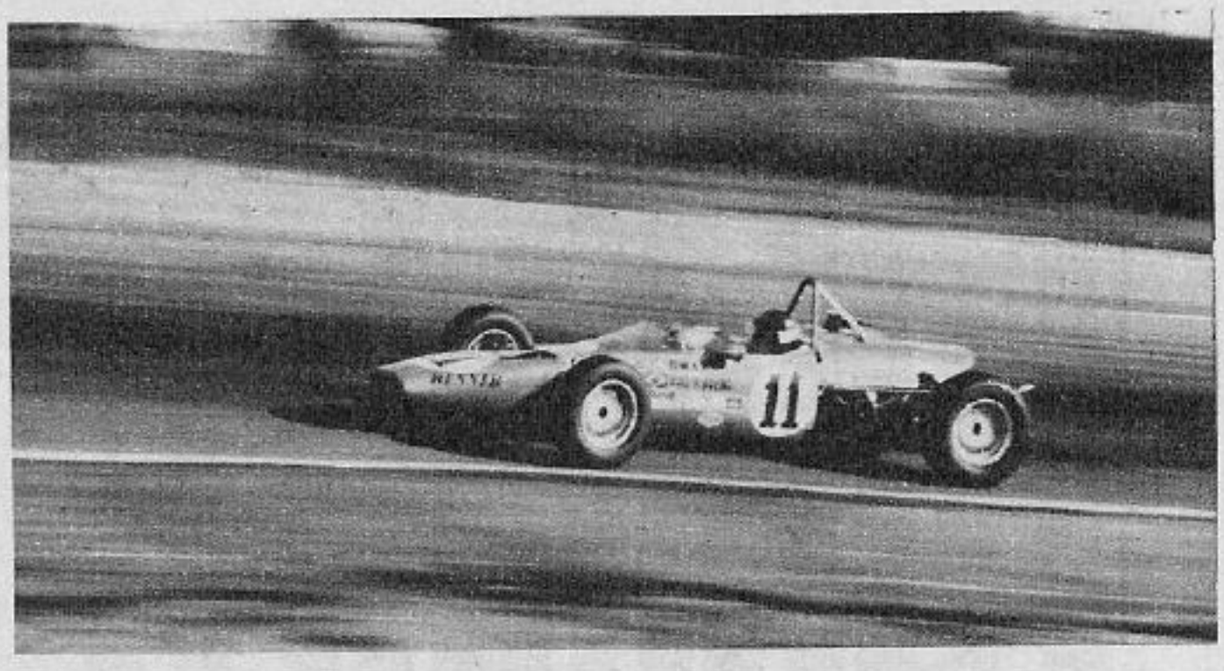
La primera batería comenzó con Emerson tranquilo al frente mientras el segundo lugar lo disputaban frenéticamente Marivaldo Fernandes, ansioso de demostrar sus condiciones y el tranquilo pero tenaz Ray Allen.

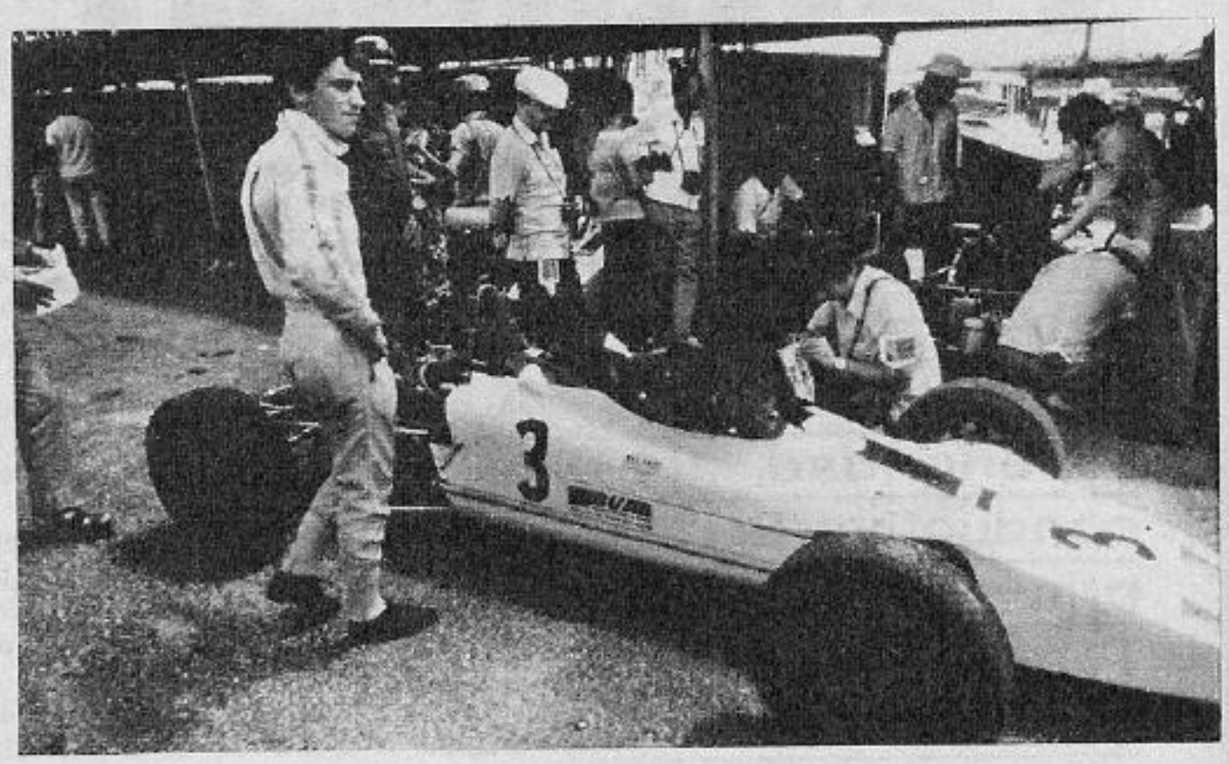
La victoria de Emersan nunca llegó a ser amenazada por ningún motivo, ni aun cuando uno de sus fanáticos perdió un zapato en la pista al salir corriendo de la misma, donde se había parado para observar la aproximación de su favorito. El zapato rebotó en el piso y antes de tocar nuevamente el piso se incrustó en la toma de aire de la trompa del Lotus amarillo número uno de Emerson, quedando en tan privilegiada posición hasta el fin de la primera serie. Durante la misma chocaron espectacularmente Luiz Pereira Bueno, Ricardo Achcar y Reg James, quedando los tres fuera de carrera.

En la segunda serie Emerson amenazó con no participar, a menos que la policía diera suficientes garantías de que la pista no volvería a ser invadida por espectadores. Ya calmado y en carrera, se vio rebasado en la largada por la excelente picada de Ian Ashley, quien dirigió las acciones en los primeros tramos seguido de Ray Allen, Luizinho Pereira Bueno con el auto reparado, y recién después Fittipaldi. Así anduvieron hasta la quinta vuelta cuando Emerson comenzó a presionar.

Tratando de escapar de la persecución arrolladora de Emerson, Pereira Bueno asumió el liderazgo, pero con tan mala fortuna que hizo un trompo a la segunda vuelta de andar en la punta. De ahí en más la carrera fue una demostración de solvencia por parte del vencedor, Emerson Fittipaldi. Lo que no asombra. Esta temporada está hecha a la medida para su lucimiento.

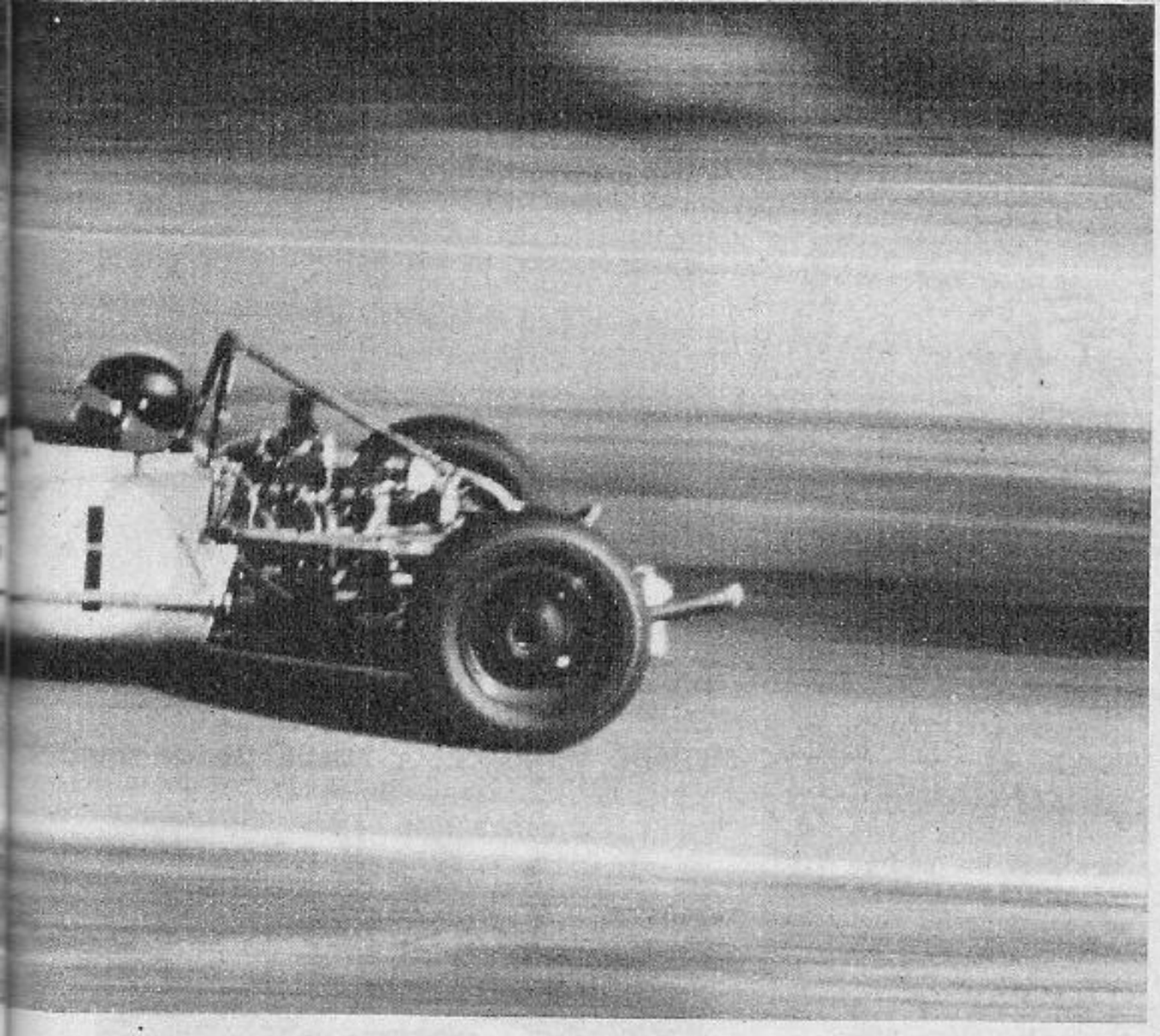


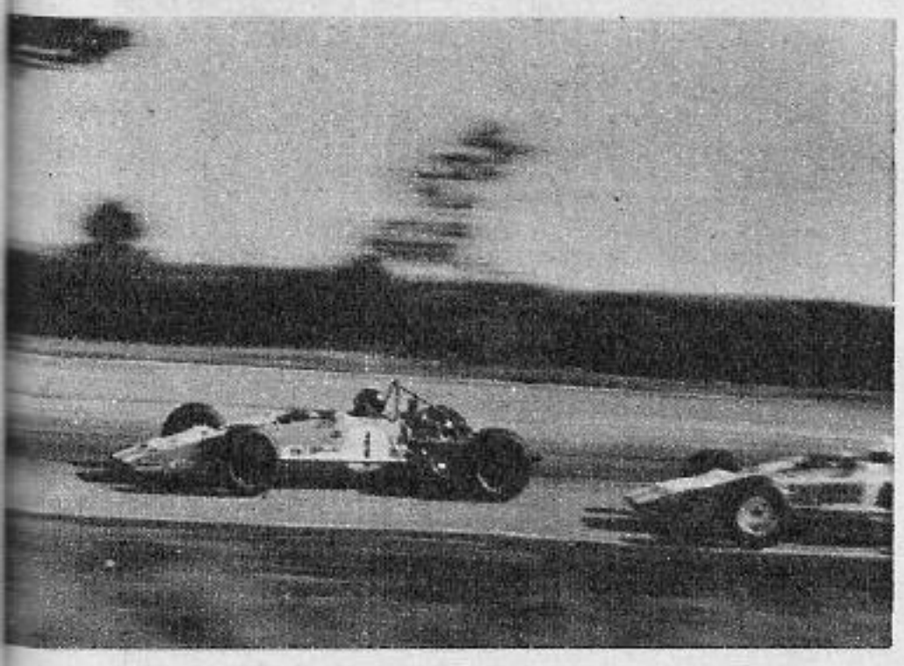






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

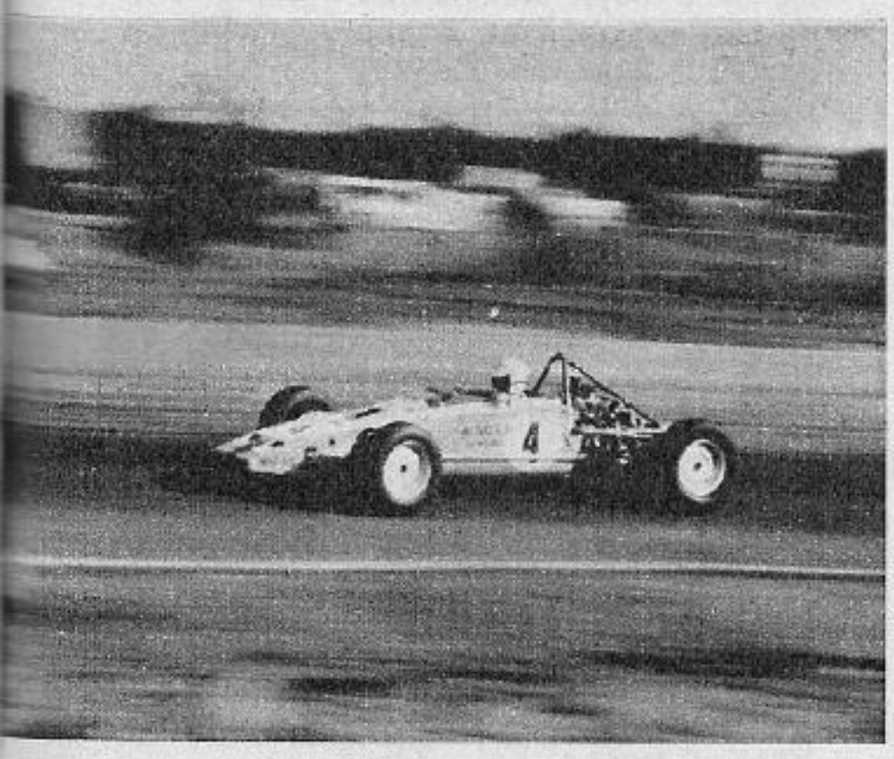




Emerson Fittipaldi, de Brands Hatch a Jacarepaguá sin mayores alternativas. Siempre primero, aunque acá más fácil que allá.

Luiz Pereira Bueno logró ganar la serie de apertura en Río de Janeiro, pero después se vio plagado de problemas. Conduce un Merlyn.

Así anda Emerson cuando se propone apoderarse de la punta. Aquí lo vemos rebasando con autoridad la línea de marcha de Fernandes.



Marivaldo Fernandes fue la revelación brasileña de la Temporada de Fórmula Ford con la máquina que iba a pilotear el australiano David Walker.

Ian Ashley, un flaco inglesito de 23 años, ganó la segunda prueba en Curitiba gracias a un ritmo parejo y a la excelente preparación de su Lotus.

Largada de la segunda serie en la angosta pista de Curitiba. Pica en punta el ambicioso Marivaldo Fernández.



Primera Carrera
RIO DE JANEIRO

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto
1º	Luiz Pereira Bueno
2º	Emerson Fittipaldi
3º	Ray Allen
4º	Ian Ashley
5º	Peter Hull

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto
1º	Emerson Fittipaldi
2º	Ray Allen
3º	Peter Hull
4º	Wilson Fittipaldi
5º	Ian Ashley

CLASIFICACION FINAL
(por suma de tiempos)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Emerson Fittipaldi	Lotus	53m 21s 0
2º	10	Ray Allen	Royale	53m 28s 8
3º	12	Peter Hull	Merlyn	54m 18s 7
4º	3	Ian Ashley	Lotus	54m 24s 0
5º	2	Wilson Fittipaldi	Lotus	54m 31s 4
6º	96	Norman Casari	Merlyn	55m 16s 8
7º	9	Tony Lanfranchi	Royale	55m 34s 8
8º	14	Vern Schuppan	Merlyn	55m 35s 5

Segunda Carrera
CURITIBA

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto
1º	Ray Allen
2º	Ian Ashley
3º	Marivaldo Fernandes
4º	Tom Walkinshaw
5º	Clive Santo

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto
1º	Ian Ashley
2º	Marivaldo Fernandes
3º	Ray Allen
4º	Luiz Pereira Bueno
5º	Tom Walkinshaw

CLASIFICACION FINAL
(por suma de tiempos)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	3	Ian Ashley	Lotus	1h 00m 46s 6
2º	10	Ray Allen	Royale	1h 00m 57s 9
3º	4	Marivaldo Fernandes ..	Lotus	1h 01m 09s 0
4º	21	Tom Walkinshaw	Hawke	—
5º	15	Clive Santo	Merlyn	—

Tercera Carrera
FORTALEZA

PRIMERA SERIE

Pos.	Piloto
1º	Emerson Fittipaldi
2º	Luiz Pereira Bueno
3º	Ian Ashley
4º	Wilson Fittipaldi
5º	Ray Allen
6º	Marivaldo Fernandes

SEGUNDA SERIE

Pos.	Piloto
1º	Emerson Fittipaldi
2º	Luiz Pereira Bueno
3º	Ray Allen
4º	Ian Ashley
5º	Wilson Fittipaldi
6º	Marivaldo Fernandes

CLASIFICACION FINAL
(por suma de tiempos)

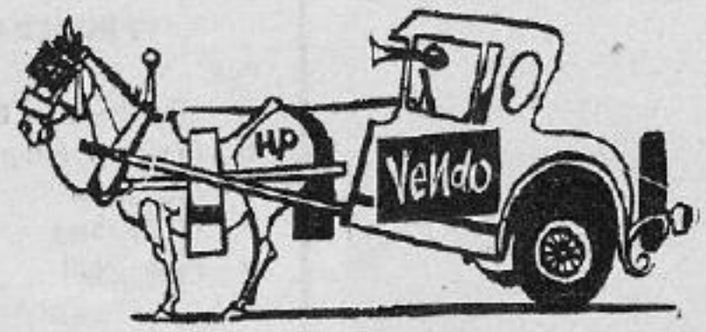
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	1	Emerson Fittipaldi	Lotus	50m 49s 7
2º	11	Luiz Pereira Bueno	Merlyn	51m 32s 6
3º	3	Ian Ashley	Lotus	51m 33s 1
4º	10	Ray Allen	Royale	—
5º	2	Wilson Fittipaldi	Lotus	—
6º	4	Marivaldo Fernandes ..	Lotus	—

Promedio del ganador, Emerson Fittipaldi: 128,225 kilómetros/hora.

POSICIONES DEL TORNEO
(tres carreras corridas)

Pos.	Piloto	País	Ptos.
1º	Emerson Fittipaldi	Brasil	18
2º	Ian Ashley	Inglaterra	16
3º	Ray Allen	Inglaterra	15
4º	Luiz Pereira Bueno	Brasil	6
5º	Marivaldo Fernandes	Brasil	5
6º	Peter Hull	Nueva Zelandia	4
6º	Wilson Fittipaldi	Brasil	4
8º	Tom Wilkinshaw	Escocia	3
9º	Milton Amaral	Brasil	2
10º	Norman Casari	Brasil	1
10º	Reg James	Inglaterra	1

AVISOS corsificados



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

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

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

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

HECTOR REY VENDE URGENTE su Torino Fast Back con mecánica de "Juan Calo" Zurita. Permuta se acepta. Listo para



correr (es uno de los pocos que todavia sirven) en TC fórmula B. Tratar: Santiago del Estero 1917. Capital. 9 a 17 horas.

ME VENDEN. Soy un Fiat 1500/1969, con 30.000 kilómetros reales (Doy Fe). Tengo una hermosa caja italiana de 5 marchas, una consola electrónica con grabador "Philips" a cassette, micrófono oculto (muy divertido esto!!), radio Motorola, etc. Ade-



más camino sobre "Michelin XAS" y llantas de dibujo especial. Para hacer oír bien, tengo una bocina de aire "Fiam" italiana (también) de tres tonos. Faros con lámparas de yodo. Suspensión y frenos especiales. Si me quieren conocer estoy en Libertador Gral. San Martín 3036, PB., pregunten por mi "amo" Bobby, es un brasileño macanudo, y lo único que sabe decir en castellano es pesos Ley 18.188 14.000.

FIAT 600 F. Modelo 1966. Perfecto estado. Color blanco, tapizado negro. Excelente oportunidad para particular. Ver en CASTRO BARROS 1802, de 9 a 19 horas. Preguntar por el "gomía" Príncipe, de parte de los muchachos de CORSA.

VALIANT III - TC Fórmula - A. Vendo. Listo para largar, preparación Padovani - Ballestrini. Materiales y mecánica de alta pre-



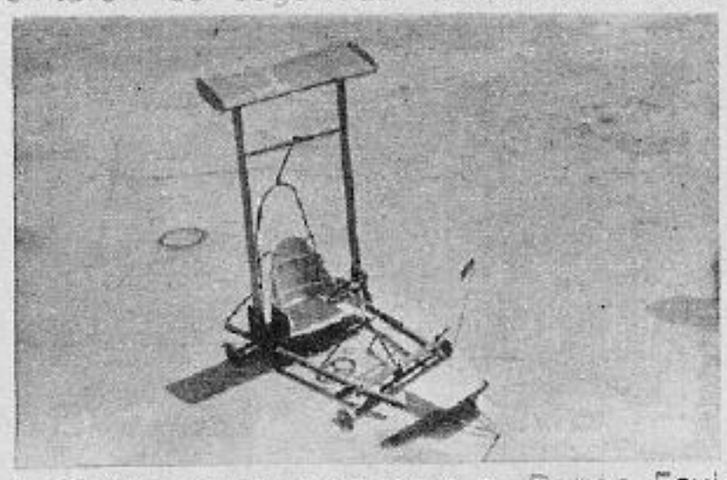
cisión, carrocería modificada por Baufer. Facilidades de Pago. Tratar: Tandil 49, Villa Ballester, de 18 a 22 horas.

FORD "A" 1929 - BAUTURE. Excepcional estado. Segunda mano real. Pintura, tapizado, parte eléctrica y batería nuevos. Motor impecable. Precio $ 180.000 m/n. Tratar; tel. 795 - 6241.

TURISMO CARRETERA, Ford F-100, Fórmula "B". Moderno, actualizado, motor a estrenar. Listo para largar, adaptado al nuevo reglamento. Totalmente equipado con repuestos. VENDO a primera oferta, por no poder correr. Acepto permuta por auto en perfectas condiciones. Ver al Sr. Antonio, por la tarde, en Seguí 336, Capital, tel. 63 - 6848.

PISTA DE AUTOMODELISMO. Vendo, para explotación en clubes o locales de entretenimientos. Seis carriles, 23 metros de recorrido, 8 coches escala 1/24, 12 pulsadores, batería, cargador y repuestos. Largo del mueble 10 metros por 1,70 metro de ancho. Tratar: O'Higgins 1523, Lanús Este, tel. 241-2439, de lunes a viernes de 12 a 14.30 horas.

VENDO ESTE KARTING. Frenos, dirección, cinturón de seguridad suspensión. Diri-



girse por correspondencia a: Ruben Favini, Nuevo Torino, SANTA FE. Estación SHELL.

VENDO MANUALES Y FOLLETOS, de automóviles, camiones, motos, etc. Mario Vagani, Cangallo 3045, Dep. 13, Capital, tel 28 - 3416.

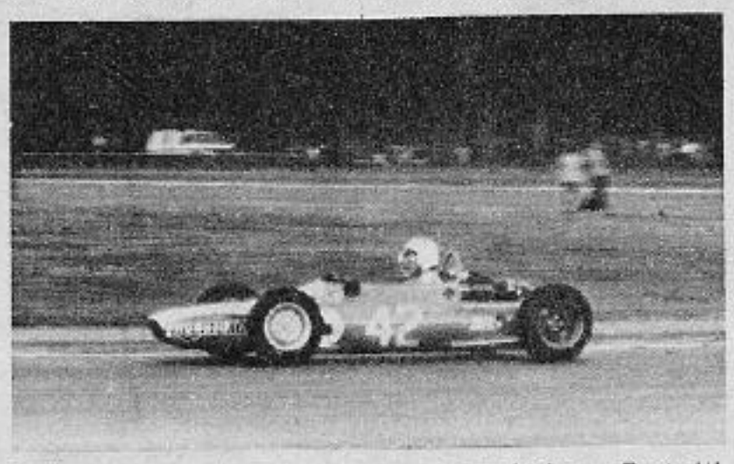
EDUARDO CASA vende TRACTOR F-100. Listo para largar y correr en Turismo



Carretera Fórmula B. Precio total al contado $ 1.500.000. Tratar: tel. 99-1472, señor Rodríguez.

TALLER MECANICO "Antonio Gallina e hijos". El taller especializado en autos de clase. Alfa Romeo, Lancia, etc., y lógicamente la mejor atención para autos nacionales. Peugeot, Fiat. Chapa y pintura. Godoy Cruz 2347, tel. 72-4131.

ANGEL MONGUZZI VENDE su Fórmula 4, último chasis de Tullo Crespi, completo.



listo para largar, con mecánica Batelli. Ver o escribir al Taller Batelli, Lavalleja 1545, Córdoba. Tel.: 79888.

ANGEL MONGUZZI VENDE su TORINO 380 W (ex "Larry"), ganador entre otras



de la última carrera en Concordia del '69. Listo para largar. Ver o escribir al Taller Batelli. Lavalleja 1545. Córdoba. Tel. 79888.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HORACIO FERREA vende su "Crespi" BMW Fórmula-4. Nuevo a estrenar. Tratar: Melián 4048, frente a Parque Saavedra.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Ahora puede aprender plástico reforzado con fibra de vidrio cómodamente en su casa, por correo. Recuerde: "El plástico da dinero". Envíe sus datos: nombre y apellido, edad, dirección, a H. VON HASENN Y ASOCIADOS, Casilla de Correo 1238, Correo Central, y recibirá "El Fascinante Mundo del Plástico".

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será incluido gratuitamente.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/79

sugerencias PARABRISAS CORSA

FUNDAS LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO



CITROEN	$ 69,50	M$N	6.950.-
FIAT 600	$ 69,50	"	6.950.-
RENAULT	$ 85.—	"	8.500.-
DI TELLA	$ 89,50	"	8.950.-
FALCON	$ 97,50	"	9.750.-
RAMBLER Ent.	$ 94.—	"	9.400.-
VALIANT	$ 96.—	"	9.600.-

SERVICE
Reparaciones Generales
Armazones y Tapizados
"Cambio de las tapas, en asientos y respaldos"
CONCORDIA 1410 - T. E. 69-1318
(ALTURA JUAN B. JUSTO 6200)

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

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

PEUGEOT Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION-FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su
CAJA AUTOMATICA

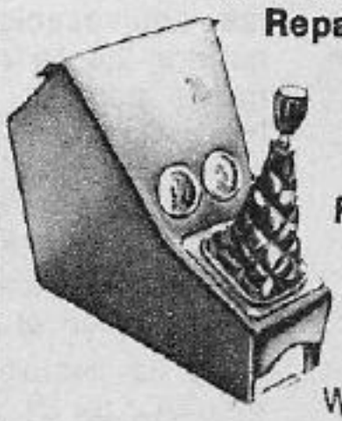


DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

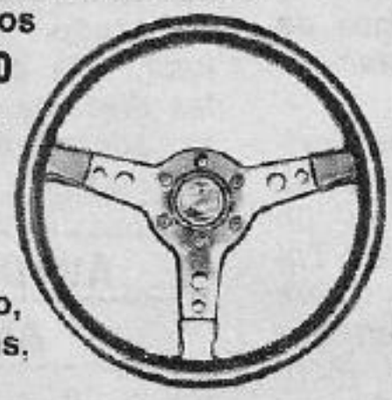
LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Rueda para Peugeot 403/404 y 504
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347



VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.



ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.



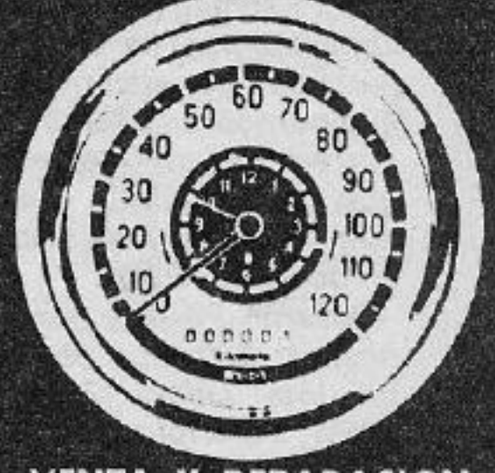
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Bs. Aires



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES.
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE.
- ENVIOS AL INTERIOR.

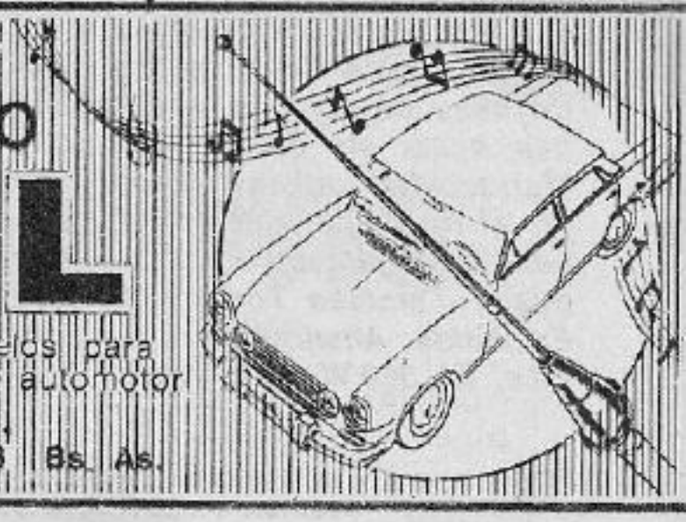
FIAT **FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.**
EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 8643 - ESQ. GOYA 14
T. E. 69-5502 • 69-6738 - CAP. FED.
FABRICA: BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221
VILLA DOMINICO - AVELLANEDA

INSTRUMENTAL DE PRECISION



VENTA Y REPARACION
El centro más completo en instrumental para el automóvil, le brinda la más amplia línea en nacional e importado de Velocímetros, Vacuómetros, Tacómetros, Cuenta Revoluciones, Indicadores Combustible, Presión de Aceite, Bulbos de alarma, Limpiaparabrisas, Tableros, etc.
LINEA MERCEDES BENZ
ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO OFICIAL VDO
KILOMETRO
ANTONIO A. BELVEDERE
CASA CENTRAL:
QUITO 4018, T. E. 97-3488
SUCURSAL:
QUINTINO BOCAYUVA 392,
Buenos Aires

ANTENAS AUTO-RADIO
MAREL
Antenas de todos los modelos para cada necesidad y marca de automotor
MAREL S. C. A.
DARWIN 279 T. E. 55-6548 Bs. As.



Parabrisas CORSA

correo

PARA TODOS LOS DIAS

de Mónica Helder, Córdoba.

Muy señoritos míos: soy una cordobesa enamorada de CORSA y, por qué no decirlo, de los que la hacen. Me encantaría, cuando alguno de ustedes venga a Córdoba, poderlos recibir en mi casa, en la avenida Rafael Núñez .... (N. de la R.: el número de la casa no lo trascribimos por razones obvias, de todos modos la invitación es para nosotros exclusivamente...). Recuerden mi dirección y les reitero que la puerta está abierta. (Otra N. de la R.: ciérrela, Mónica, que se va a llenar de bichos; total, cuando lleguemos tocamos el timbre y listo.) A cambio de mi hospitalidad sólo les suplico que me digan cuáles son los coches de calle que usan los más importantes corredores argentinos para su uso cotidiano. Muchas gracias y hasta la vista.

R) Estimada Mónica: su ofrecimiento nos ha tocado. No dejaremos de visitarla; si puede mandarnos una fotito a vuelta de correo, mejor. Con respecto a lo que nos pregunta, trataremos de contestarle lo más completamente posible. Anote.

Gastón Perkins tiene dos Torinos: un 380 y un 380 W, además de una Gilera 200; Urruti un 380W; Rodríguez Canedo un Torino 380 W, un 404 y una Gilera 300 y ningún Fiat; Pairetti un Alfa Romeo 1750; Angel Monguzzi un Jaguar serie E; Bordeu y Vianini sendos Dodge GT y el segundo de los nombrados una Gilera ex carrera; Pronello una rural Ford; Berta una Liebre III y un Torino 380 W; Di Palma un 380 W "Multiuso" (le sirve para correr, pasear y trabajar, pero no mucho). Casá tiene un 404 y "Cocho" López un 504; Mayorga también anda en Peugeot 404. Galluzzi hasta hace poco andaba en Fiat 1500, ahora no sabemos en qué; Condomí Alcorta también tiene un "milqui" con una particularidad: da lástima por su estado. Chiche Caldarella en la calle también es hombre de Fiat, pero en su mínima expresión: tiene un Fiatín con toda la maldad encima.

Rolo de Alzaga tiene encargado un 504, y hasta que llegue usa su nueva F-100 carrozada, especial para llevar patotas numerosas de amigos y damajuanas hasta su quinta. Franco y Marincovich utilizan sendos 380 W, al igual que Héctor Rey, que tiene uno pintado con muy mal gusto. También Torino 380 para Errecalde Allende, pero sin gomas. El 380 W del "Nene" Terrengo es similar al multiuso de Di Palma: sirve de todo menos para trabajar.

Emiliozzi detenta un Riley 1968 casi taxi y Salatino podría hacer equipo con el hombre de Olavarría: su máquina es una pick-up Argenta que complementa con una obvia Triumph Bonneville. Original es el medio de "el gaucho rosca" Larriestra: un Rastrojero última serie en su versión más rablosa. Eduardo Pino tiene un Mercedes Benz 250 y José Soifer un Lotus Elan Santa Marta tiene tren, pero no tiene tranvía. Formisano se vale de un Fairlane, presuntamente prestado.

Migliore: Peugeot 504; Antelo, Renault Gordini; Mario Vessuri está sumamente familiarizado con su Fiat Familiar y Cupeiro con su Chevrolet Súper Sport. Cacho Ruesch está en la pavada: su coche es, como el de Balbé, un Mercedes 220. Edgardo Boschi tiene para todos los días un BMW 2002 TISA. Sauze tenía hasta trascurridas algunas horas de "las 25 de APAT", un Torino 380 W. Ahora, no. Por último Galbato se ufana con un Ford F 900 "Big Job" carrozado "baquet". Y esto es todo. Los demás corredores de las diversas categorías de nuestro automovilismo no tienen coche.

AUTODROMO EN ASUNCION

de W. W. y L. V., Asunción del Paraguay.

Señores: ante todo quisiéramos felicitarlos por vuestra excelente revista y desearles un continuo y ascendente progreso en la década del '70.

Asimismo desearíamos que incursionaran un poco más en el naciente automovilismo paraguayo, porque desde este año, coincidiendo con la terminación de las obras de construcción del Autódromo Nacional, la actividad deportiva local se incrementará notablemente. Cabe destacar que dicho autódromo es construido con los aportes de los Touring y Automóvil Club de Paraguay y con la ayuda financiera de Shell Paraguay Ltd. Asimismo quisiéramos obtener las direcciones de los señores Martos, Tulio Crespi y Vicente Formisano.

R) En la medida de nuestras posibilidades trataremos de reflejar en nuestras páginas el movimiento del deporte automotor en Paraguay. Las direcciones que nos piden son las que siguen: Martos, Cochrane 2326, Capital; Tulio Crespi, Montenegro y Santos Dumont, Capital, y Vicente Formisano, Cochabamba y Azopardo, también de Capital.

PORQUE TE QUIERO TE APORREO

de Marcelo Gandini, San Salvador de Jujuy.

Señores: decididamente vuestro número 199 puede ser calificado como sensacional. Excelentes las notas "Los dólares deciden" y "La Maserati A6 GCS", como sus fotos en colores. También, interesante la titulada "Las novias del viento", aunque en ella se haya deslizado un grueso error en la página 30/31: se ve en gran tamaño una motocicleta A.J.S. (al menos así se lee sobre su tanque) y el epígrafe reza "...con esta B.S.A. bicilíndrica...". ¿En qué quedamos? ¿B.S.A. o A.J.S.? En la entrega anterior de CORSA (Nº 198, página 22, foto "D") leo lo siguiente: "...el alternador del Alfa Romeo 33.3. Detrás de él, los seis inyectores que alimenta al V8...". Yo creo que si se trata de un V8 tendrían que ser ocho los inyectores. Además yo cuento ocho elementos, ¿o me equivoco? No se enojen conmigo porque les marque estas equivocaciones; el balance general de la revista es francamente positivo. ¡Ah! Me olvidaba pedirles que si es posible publiquen el almanaque central en todos los números. Me encanta empapelar las paredes de mi habitación con las "máquinas" que en él aparecen.

R) La moto es efectivamente una A.J.S. El tontito que puso que era una B.S.A. se encuentra en una clínica privada, restableciéndose de las heridas infligidas por el encargado de castigar a los redactores que se equivocan. Lo de los inyectores es diferente. Julito Pérez Balbi, su autor, no se equivocó. Por lo tanto no fue flagelado. Lo que pasa es que sabe contar nada más que hasta seis. Si no se habría dado cuenta que eran ocho.

Relativo al almanaque, lamentamos desilusionarlo: mientras se mantenga el ridículo y para algunos obsoleto sistema de dividir el año en sólo doce meses, nos veremos obligados a publicar sólo doce láminas-almanaque por año.

DE ESTRENO

de Roberto Piamonte, Capital Federal.

Señores: he adquirido recientemente un Fiat 600 E 0 Km, que es el primer automóvil que poseo en mi vida. Con relación a él les quiero hacer algunas preguntas, anticipándoles mis disculpas si alguna de ellas es de respuesta demasiado obvia, pues me encuentro un tanto fuera de onda.

1) He visto que numerosos coches de la misma marca y modelo que el mío circulan con la tapa del motor entreabierta, en algunos casos mediante dispositivos "ad hoc". ¿Es recomendable que yo haga lo mismo?

R) En condiciones normales (y demos por supuesto que su Fiat si es 0 Km está "al pelo") su coche no tiene por qué recalentar. Por ende no es necesario levantar la tapa ni hacer ninguna modificación a lo que los ingenieros diseñadores han pergeñado. Y en caso que recalentara, lo más sensato sería no abrir el capot sino buscar la causa de dicho recalentamiento: radiador tapado, pérdidas de líquido refrigerante, deficiencias en la bomba de agua, etc., y darle la solución adecuada.

2) ¿Qué aceite es eficiente?

R) Multigrado, es decir especificación SAE 20W/40.

3) Me han aconsejado que le ponga a mi coche una barra estabilizadora. ¿Qué les parece?

R) No tenemos una opinión formada al respecto por falta de experimentación con la barra en el Fiat 600, pero de todos modos nos parece que no estaría de más, máxime si a usted le gusta andar y doblar rápido.

4) Mi coche tiene chapa del Registro Automotor y por lo tanto tengo la Cédula de Identificación del Automotor. Ahora bien, en ella dice: "Su tenencia acredita derecho o autorización para conducir el vehículo (art. 21 Decreto Ley Nº 6582/58 ratificado por Ley Nº 14.467)". ¿Significa esto que puede manejarlo otra persona?

R) Según nuestra apreciación la tenencia de la Cédula o tarjeta verde bastaría, pero según algunas autoridades policiales es indispensable la autorización extendida por la Policía correspondiente. Le recomendamos que recurra a este último formalismo.

5) ¿Hay en plaza algún tipo de ventanilla removible para reemplazar en el Fiat 600 a las fijas que tiene atrás? Lo pregunto porque he notado que los pasajeros del asiento trasero traspiran mucho en verano.

R) Lamentablemente la ventilación en la parte trasera del habitáculo es uno de los puntos flojos del Fiatín. No conocemos modificas para solucionar este problema. Si por su lado encuentra algo, pónganos al tanto.

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

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

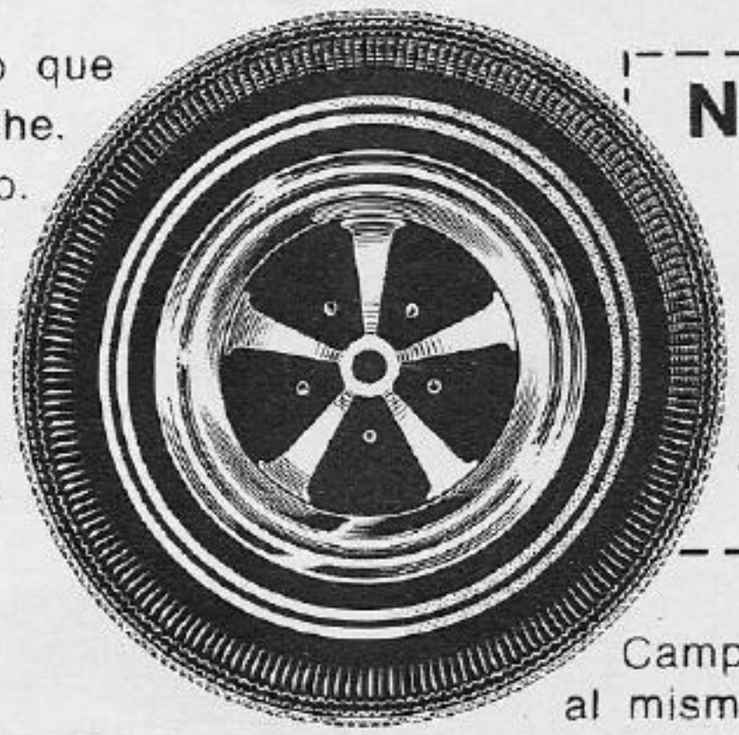
Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Tenga ese Doble Toque Sport sin diferencia en el precio!

Aquí está ese aire deportivo que Ud. quiere para su coche.
Y sin recargo.
Téngalo. Con esa seguridad que da marchar sobre Firestone.
A cualquier velocidad.
Sobre cualquier terreno.



Nueva

FIRESTONE

Campeón de Lujo

Doble Anillo Rojo

al mismo precio que la de banda negra común.

También Nueva Firestone
Campeón de Lujo -Doble Anillo Blanco
al mismo precio que la de banda blanca



Firestone

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

ACELERE CON ISAURA...



ISAURA *carbura mucho mejor!*

NAFTAS Y LUBRICANTES ARGENTINOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com