m/n 100 $1

Nº 232

CARS SA

Parabrisas

TODO EL GP

Del 29 de septiembre al 5 de octubre de 1970.

Las revistas de Mauro

ROAD TEST FIAT 600 E

NO

HORA

"Para conseguir el mejor promedio no es suficiente acelerar"

(ni aún teniendo la mejor máquina)



"Gane" con estos 2 productos de fama mundial

HOLLEY Carburetor Co.

CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

Alternadores - Distribuidores
Motores de arranque - Reguladores
de voltaje - y sus repuestos

Equipo original en la mayoría de los automóviles nacionales

DISTRIBUIDORES:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Del 29 de septiembre al
5 de octubre de 1970

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

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

CORSA

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

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



EL GRAN PREMIO DE BONAMICI

- **Un triunfo brillantísimo de Danilo Bonamici.**
- **Final de suspenso entre la cupé ganadora y el temido BMW.**
- **Visintini y el renacimiento del Auto Union**
- **Casi cuatro mil kilómetros con varios puntos negativos.**
- **Todo lo sucedido en el Gran Premio.**

Texto y fotos de CARLOS F. FIGUERAS y CARLOS AGUSTIN

Ver un auto de industria nacional delante de un BMW 2002 preparado en fábrica y conducido por un profesional del valor de Sobieslav Zasada es algo que tiene que regocijar al más neófito en materia de automovilismo. Eso fue precisamente lo más positivo —si no lo único— que pudimos sacar en limpio de este Gran Premio bastante desvirtuado como tal. El hecho que un auto "nuestro" —en este caso no importa si es Fiat o Peugeot— peleando en condiciones incluso algo desfavorables, logre una victoria como la que supo construir Danilo Bonamicci es un golpe importante de nuestra industria que indudablemente ha de repercutir favorablemente en el extranjero.

La mejor prueba de ello fue el asombro de Zasada ante el arribo de Bonamici con su cupé Fiat al Parque Cerrado al finalizar la última etapa. La robustez mecánica y constructiva del auto nacido, hecho y mejorado entre nosotros son elementos de juicio que el polaco no dejó de lado en ningún momento. La charla que mantuvo con Galluzzi es un testimonio real y palpable.

Antes de largarse este Gran Premio nadie se hubiera jugado a mano de los Fiat porque sus posibilidades eran remotas considerando la diferencia numérica con respecto a los Peugeot de equipos apoyados por fábrica. Sin embargo, lo hecho demuestra todo lo contrario, e indica que lo logrado es un exponente claro e indiscutible de lo que se puede hacer cuando se quiere y se dispone de los medios necesarios. La Comisión Fiat y sus mecánicos llevaron los laureles por un lado, pero "El Dani" —como lo llaman en Alta Gracia a Bonamicci— no pudo hacer las cosas con más perfección de lo que hizo. Durante dos etapas estuvo más allá de lo que la mayoría de los rivales pensó con lógica, hizo una carrera con mentalidad de cuatro mil kilómetros y al cabo se vio compensado en su forma de hacer las cosas. Esto no es nuevo, ya lo adjetivamos sentenciosamente una cantidad de veces, Danilo Bonamicci posiblemente sea el mejor exponente en cuanto al Gran Premio se refiere. Lo demostró con el Renault más de una vez, con el Peugeot en el pasado Gran Premio (y durante las 25 horas) y esta vez nos lo corrobora con un triunfo inobjetable y limpio con un curriculum inmaculado. A lo largo de todas las etapas lo vimos jugarse fuerte, doblando con todo, pero a la vez sin modificar los elementos de que disponía. La CCF no pudo pensar en mejor piloto para este Gran Premio y por una vez en mucho tiempo el equipo oficial hizo las cosas como se debía.

Miguel Angel Galluzzi (muletto muy veloz) completó el marcador con un tercer puesto. Por eso es que si la gente de la CCF estaba feliz, tenía toda la razón de estarlo: hacía mucho que no se daban las circunstancias como para que la cupé lograra un triunfo llano sobre calificados rivales.

Pepe Migliore y Gastón Perkins tropezaron con muchos inconvenientes y fueron los únicos sobrevivientes de los fuertes equipos Coehlo y Billy respectivamente. Pistones, embrague y demás pero al final estuvieron en el Parque Cerrado aunque, en el caso de Gastón, extraoficialmente clasificado. Esta vez Peugeot no pudo discutir la vanguardia con los Fiat pero eso no significa de ninguna manera que el fuego haya terminado o que la guerra tocó a su fin. Hay rollo para rato y esto es precisamente lo que salva a la categoría: la lucha entre marcas y pilotos.

"Mabellini-Varrone" y "Cabrera-Balloni" con Peugeot 404 particulares estuvieron dentro de las posibilidades y llegaron a un final feliz con recompensa en pesos y satisfacción. Alberto Lee con una cupé Fiat con no más de 110 HP y una velocidad inferior a los 180 km/h razonable como para entrar bien clasificado en un GP.

Con respecto a Zasada, se vio disminuido en sus posibilidades ante circunstancias adversas en la última etapa. No enloqueció y soportó la tiranía de su Beeme que a partir de la etapa inicial se negó a rendir lo esperado. Gracias a ello, llegó a Paraná en un nada deshonroso segundo puesto a menos de seis minutos del cordobés ganador. Posiblemente su actitud sirva como ejemplo aquí, donde estamos acostumbrados a los arranques impetuosos y a querer ganar de entrada cueste lo que cueste. Es nuestra forma de correr, está bien, pero eso no significa que sea la correcta. La participación de Zasada dejó algo bueno y hay que saber aprovecharlo... de esa manera podremos seguir compitiendo a nivel internacional con resultados algo mejores a los obtenidos hasta este momento.

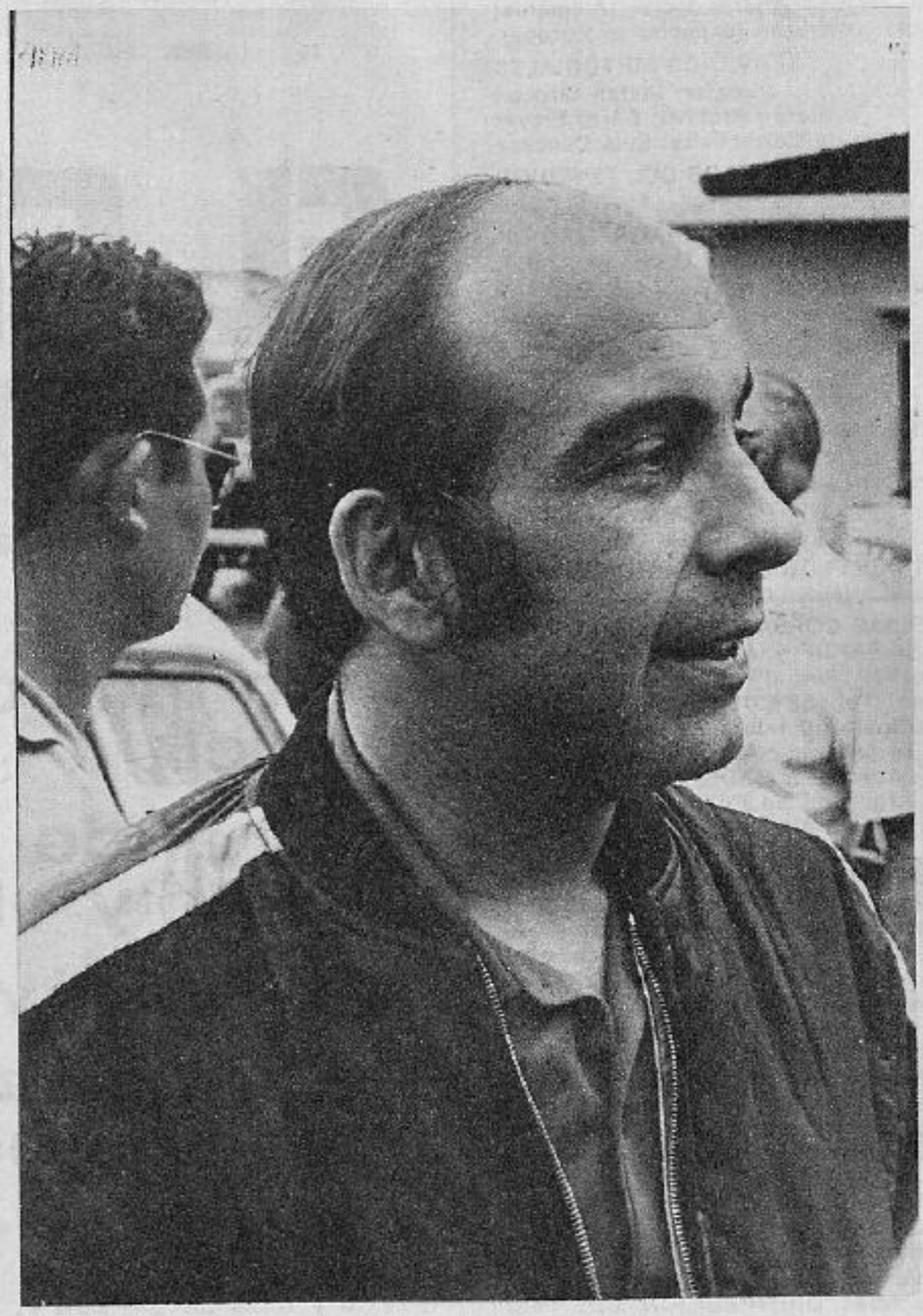
Aunque faltaba un poco menos de 900 km., en la clase "A" todo estaba dicho. Con dos horas sobre 'Transfer" relegado al desembarcarse de la tercera etapa, Visintini podía pasear. Prefirió viajar entre 130 y 135 km/h (4.800 r.p.m. del Auto Unión) y llegar a Paraná a tren de Turismo veloz. Nueve años de espera para el cordobés Visintini no fueron en vano y por fin pudo hincarle el diente a un Gran Premio que por mantenerse en asentamiento durante años fue mucho más sabroso. De compararlo con alguien, nadie mejor que su mismo coterráneo Bonamicci para llegar a emparejar la balanza. Visintini, con un auto que no se para nunca y que llega a los Parque Cerrados con el mismo sonido noble que al largar se alzó con un Gran Premio que fue mortal para la clase menor y así el que sobrevivió pudo encontrarse, al final, bien ubicado pese a los atrasos sufridos. Hubiese sido más positivo, quizá para Visintini, cambiar de marca o alejarse pero cuando alguien lleva sangre con cinco por ciento de aceite en las venas y sueña de noche con un ruido de avispero revuelto trepando una montaña, eso es imposible... Visintini no podía correr en otra cosa, no porque no pueda si no porque nunca se sentiría tan identificado como con su metalizado DKW. Simplemente por esa razón ganó, porque tuvo confianza.

'Transfer" fue otro autounionista que sacó canas verdes a los Renault. Fue uno de los autos más veloces de la clase chica, entró segundo debido a un atraso por problemas de pistón en la tercera etapa pero de todas manera le alcanzó como para ser escolta de Visintini a través de la vuelta.

Y atrás de los dos Dekas que dejaron sentada su capacidad y adaptabilidad a los malos caminos,



Danilo Bonamicci. Tercer Gran Premio ganado justo justo el hombre que necesitaba Fiat



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



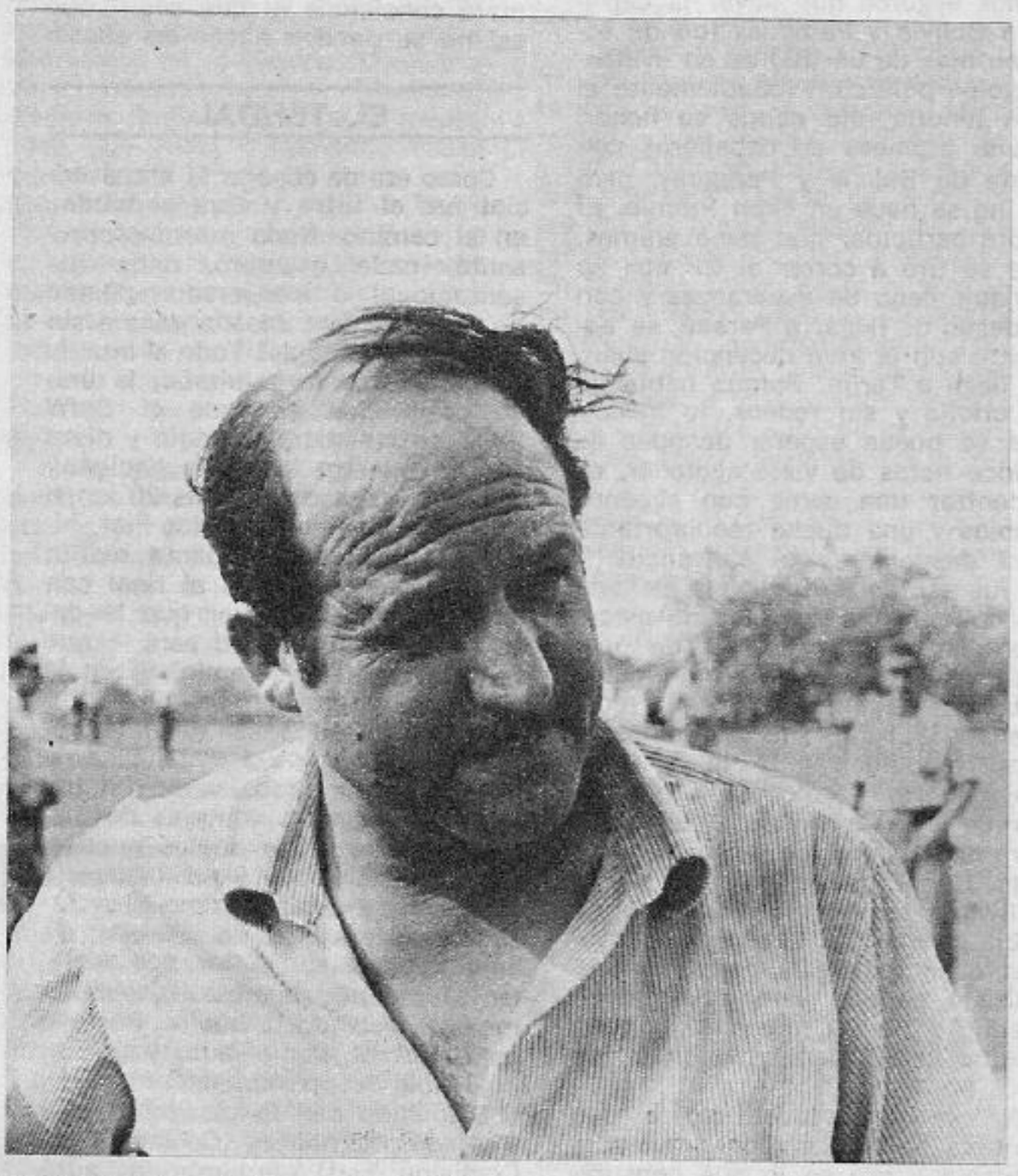
además de la dureza..., una fila larga de Renault que sortearon los mil y un inconvenientes a través de todo el Gran Premio. Monguzzi tercero, Giordano cuarto, Barceló quinto con un Gordini que anda una barbaridad, Antelo, Maccari y otros defendiendo el rombo de la marca. Pero esta vez no pudo ser... Dos anticonvencionales Auto Unión se negaron y sucedió lo que hacía mucho no pasaba en la clase. Los Renault encontraron la horma de su zapato en forma clara, con algo que se veía venir poco a poco por los datos de velocidad que se producían en los Auto Unión como en el caso específico del de "Transfer". En pocas palabras el resultado de este Gran Premio dio a la clase chica la inyección de vitalidad que le estaba haciendo falta desde hace mucho tiempo.

CONCLUSIONES

A medida que se iban sucediendo las etapas fuimos conversando sobre el Gran Premio y nuestra opinión acerca de esta nueva y poco brillante edición. Es indiscutible que si el Automóvil Club Argentino no hace el Gran Premio no aparecerá nadie para hacerlo. Pero no por ello el club organizador tiene derecho a jugar con una centena (plus) de pilotos que van a correr una carrera de automóviles sin pensar en ir al sacrificio de etapas con duración de quince horas, por caminos a veces inimaginables. Este Gran Premio no fue un éxito en la medida que sus organizadores se esfuerzan por demostrarlo, queda comprobado. Muy pocos inscriptos debido a distintas razones (especialmente las económicas) un reglamento que no es el ideal para este tipo de maratones por malos caminos y la imposibilidad del particular de luchar con los medios adecuados. La solución era cantada desde hace meses: Grupo 1 al estilo argentino y adelantamos que ya hay gente trabajando en eso.

Por otra parte el Gran Premio no puede perder continuidad; de esa forma lograremos nuevamente una total internacionalización de nuestra máxima carrera y viviremos todos felices y contentos conversando un año entero de lo sucedido.

Un traspié para los Renault ante los modestos Auto Unión y un triunfo inobjetable para los Fiat y Bonamicci ante un rival como Zasada y su BMW. Que el año que viene sean muchos los Zasada y muchos los Beeme, sólo se debe hacer y organizar todo con la debida antelación. No olvidemos que el GP es una institución de nuestro automovilismo y que no la debemos perder.



Visitini ya tiene el Campeonato prácticamente en sus manos. Auto Unión, ¿vuelve?

El número puesto que al fin resultó no ser tan puesto: el BMW tuvo problemas, Danilo Bonamicci en la cupé Fiat se jugó entero en la última etapa y le ganó el Gran Premio al polaco.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO "YPF" 1970

CLASIFICACION GENERAL FINAL

Acheral - Paraná (3.776 Km)

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	2	Rosmaldo Visintini	Auto Union 1000S	35h33m41s
2º	10	"Transfer"	Auto Union 1000S	37h40m34s
3º	4	Angel Monguzzi	Renault Gordini	38h09m31s
4º	26	Eduardo Giordano	Renault Gordini	38h32m14s
5º	16	Gonzalo L. Barceló	Renault Gordini	38h36m19s
6º	11	Osvaldo Antelo	Renault Gordini	39h23m57s
7º	12	Victor Maccari	Renault Gordini	41h25m37s
8º	9	Ricardo Carranza	Renault Gordini	41h35m51s
9º	35	Adrián Campo	Auto Union 1000S	42h06m12s
10º	28	Joaquín Blanco	Auto Union 1000S	43h20m18s
11º	32	José Ch. Carlomagno .	Fiat 600 E	43h33m22s
12º	53	Héctor V. Moreno	Renault Gordini	44h35m30s
13º	58	Jorge E. Guitelman	Renault Gordini	50h06m14s

PROMEDIO DEL GANADOR: 101,964 km|h.

Clase "B" (De 1.150 a 2.000 cm³)

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	209	Danilo Bonamicci	Fiat 1500 Cupé	28h11m44s
2º	205	Sobieslaw Zasada	BMW 2002 TI	28h17m25s
3º	217	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Cupé	29h37m25s
4º	201	José Migliore	Peugeot 504	30h27m07s
5º	246	Gastón Perkins	Peugeot 504	31h29m53s
6º	259	"Mabellini-Varrone"	Peugeot 404	32h03m07s
7º	227	"Cabrera-Balloni"	Peugeot 404	33h36m44s
8º	242	Juan C. Rosset	Peugeot 504	34h30m31s
9º	224	Alberto Lee	Fiat 1500 Cupé	35h28m15s
10º	216	Angel Di Nezio	Fiat 1500 Cupé	35h35m43s
11º	237	Jorge Terrizano	Peugeot 504	36h26m09s
12º	221	Oscar Gagliardi	Peugeot 404	36h54m22s
13º	232	Dora Bavio	Peugeot 404	38h30m36s
14º	256	Bruno Vitale	Peugeot 404	39h23m50s
15º	258	César Alonso	Peugeot 404	40h44m54s

PROMEDIO DEL GANADOR: 128,601 km|h.



Sobieslaw Zasada: impecable manejo en la montaña y en todos lados. En la primera etapa fue concluyente, pero se retrasó en la segunda.



"Cano-Acosta": los ganadores del año pasado mataron en la primera etapa. En la segunda desparramaron fierros cuando venían cómodos punteros en la general.

Cocho López: tercero en la primera etapa y el mejor Peugeot hasta ese momento.





Pepe Migliore, un valor tradicional en carreras largas, se afirmó en la segunda etapa.

1ª ETAPA: EL FILTRO

Desde hace más de un mes a través de charlas con gente que había hecho la ruta y otra que la conocía, tuvimos una idea bosquejada de lo que sería este Gran Premio. Lo dijimos, lo censuramos y hasta podríamos decir que lo criticamos. Una vez corrida la etapa inicial con destino a Tarija (Bolivia), recorrido el camino de la prueba y analizando los pro y los contra uno por uno llegamos a la conclusión indiscutible de que este Gran Premio no tiene sentido deportivo, se lo mire por donde se lo mire.

Cuando llegamos a Tarija, conversamos largo sobre el tema. El ACA, organizador vitalicio de nuestro querido y venerado Gran Premio, ha encarado, esta vez, las cosas desde un punto de vista distinto a como lo había hecho con el GP de Turismo desde 1960. Estamos seguros que llevar la carrera a Bolivia y Paraguay (donde estarán más de un día) es un evidente golpe político. Probablemente el ACA tendría una deuda de honor, o una promesa de caballeros con gente de Bolivia y Paraguay, pero así no se hace un Gran Premio. El pilotd particular que tomó ánimos, que se tiró a correr el GP con su Renault lleno de esperanzas y con el deseo de llegar a Paraná, se encontró con la gran decepción cuando llegó a Tarija. Porque hablando en criollo y sin rodeos, lo menos que se puede esperar después de quince horas de viaje agotador, es encontrar una cama con sábanas limpias y una ducha reconfortante para despojarse del cansancio. Y no fue así. A las dos de la mañana las calles estaban llenas de mecánicos, auxilios y también de pilotos. ¿El ACA no pensó en esto? ¿Cuando llegaron a Tarija recorriendo la ruta, ¿no vislumbraron esta posibilidad ante la falta de alojamientos? Suponemos que sí, porque lo contrario sería ser necio, pero el plan político no podía cambiar. Había que mandar el GP a Bolivia y también a Paraguay, no había alternativa. El único inconveniente en toda esta campaña proselitista es que esto es un Gran Premio y no un momento político internacional para beneficio de unos pocos.

No se puede sacrificar a una centena de pilotos por simple demagogia y eso es lo que censuramos. Tarija no podía ser cabecera de la primera etapa y eso hasta el ACA lo sabe.

Con respecto a la ruta las cosas cambian. Si bien la etapa Achiral-Tarija es difícil, dura, larga y agotadora, el piso está en buenas condiciones y por más tortuosas y retorcidas que sean la trepada y la bajada de las tres cuestas entre Villazón y Tarija, nadie tiene derecho a quejarse porque es parte viva del Gran Premio. Por supuesto que el kilometraje no es lógico porque los coches de la clase menor llegaron de noche y con la ruta abierta a ómnibus locales y camiones de todo tipo y tamaño, pero ese es el único error en la elección del camino propiamente dicho. La solución era separar la etapa en dos partes y no parar en Tarija sino en Salta o Jujuy. Es decir, en general se notó una total falta de conocimiento y, lo que es más lamentable, de despreocupación por los que al fin y al cabo brindan el espectáculo y montan el circo. Los "payasos" fueron los perjudicados, eso es lo triste. Por eso se nos ocurre que el próximo GP lo recorra el responsable de su organización en persona y en automóvil, no en avión o mandando a los "aláteres". De esa forma tomará conciencia el que sea— que así no se pueden hacer las cosas.

EL TENDAL

Como era de esperar la etapa inicial fue el filtro y dejó el tendal en el camino. Nada nuevo se presentó, nada asombró, nada fue sensacional o inesperado. ¿Quién no esperaba que Zasada ganara sin mayores problemas? Todo el mundo lo sabía o se lo palpitaba; la única posibilidad era que el BMW 2002 no resistiera el trajín y diera paso a nuestra industria nacional. Sobieslaw Zasada con sus 20 km/h plus que los Peugeot y los Fiat, hizo de las suyas en cuanta rectita se le presentó y llegó al final con 14 minutos a su favor que le daban cierta tranquilidad para lo que restaba del Gran Premio. Si en la segunda etapa lograba descontar otro tanto —situación nada improbable— la llegada a Paraná como líder se vislumbraba como un hecho. Esas son las ventajas de disponer de un fierro de los buenos, saberlo administrar y no jugarse la vida en la montaña; como hizo Zasada, que en lugar de manejar, dibuja y calca sin cortar por adentro ni sacando la cola..., simplemente siguiendo la huella. Por eso ganó, por él, por el auto y por su innegable responsabilidad.

Siguiendo con la clase "B", los tres equipos fuertes (Coelho, Billy, Comisión Fiat) perdieron un auto cada uno. Mayorga que se "pegó" en Jujuy sin consecuencias, Barragán, que llegó a ultimísima hora, y Luis Di Palma, que después de parar una docena de veces abando-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cocho López, José Coelho y Roberto Caminos, acompañante de Cocho. Satisfacción hasta Formosa.



Siempre fue un Auto Union veloz. "Transfer" comandó el Gran Premio en la segunda etapa.

nó a 40 kilómetros de Tarija. Por el lado de Billy, Castañón y Perkins fueron los dos mejores aunque se quejaron de los tapones en la tierra. Ambos con mentalidad de carrera de cuatro mil kilómetros y respaldados por Juchet y Marincovich que, aunque con algunos problemas también figuraban entre los quince primeros. Para Coelho todo fue color de rosa en el tramo a Tarija. Tercero, cuarto y quinto puestos es una performance reconfortante como para empezar un GP so bre todo teniendo los autos muy SALUDABLES y a los pilotos sanos y rebosantes de alegría.

La Comisión Fiat en cambio ubicó bien a Bonamici que como siempre dijimos es "el" piloto para ur GP. No castiga el auto, lo lleva siempre con mano firme y sabe hasta dónde puede y debe darle. Y así, tras el retraso de Rodríguez Canedo (marchaba segundo detrás de Zasada) por la rotura del filtro de aceite, Danilo Bonamicci se puso a 14m13s del polaco. Galluzzi, que corrió como muletto de la CCF, terminó séptimo en Tarija y llegó junto con Canedo, a quien auxilió sobre la Cuesta de Sama a pocos kilómetros de la llegada. Como sucede generalmente los "muletos" siempre llegan entre los primeros, cosa que viene sucediendo desde que existen. Angel Di Nezio, aunque retrasado, pudo llegar a Tarija con cara larga y un montañazo en su cupé. Hasta Bolivia, las mejores condiciones se presentaban para el equipo Coelho con tres autos en inmejorable posición. Billy algo retrasado en términos generales y Fiat con sus autos algo desperdigados.

En la clase "A" la cosa se jugó entre los productos de IKA-Renault sin apoyo oficial de fábrica y los privadísimos Auto Union. Todo indicaba que a la velocidad de los Renault de "Epsilon" y Monguzzi (al final corrieron sin que la fábrica los tuviera en cuenta) además de los de Alonso, "Cano-Acosta" y otros, se iba a interponer la robustez y agilidad en la montaña de los Auto Union conducidos por los viejos zorros Visintini y Santamaría junto al velocista "Transfer". Y precisamente entre ellos estuvo la conversación. Luego del arranque impetuoso de los dos autos de Batelli (Monguzzi-"Epsilon"), "Cano-Acosta", Visintini y Santamaría se disputaban la punta en los tiempos que finalmente quedó en manos del binomio cordobés por diferencia de dos minutos sobre Santamaría y algo más sobre Visintini. **"Yo no sé cómo ganamos la etapa porque el auto nuestro no tiraba nada.. apenas pasa los 140 km/h"**, nos decía el Negro Acosta al llegar con las primeras sombras a Tarija. De allí en más todos llegaron de noche, algunos luchando con tráfico en contra y a las dos de la mañana por la cornisa boliviana.

Ya la mitad habría quedado en el camino con motores desintegrados o chapa retorcida. Demasiadas víctimas para una etapa.

EL DESARROLLO DE LA ETAPA

La largada en Tucumán vio a varios desertores de ambas clases mirando cómo sus congéneres partían rumbo a Tarija, punto final de la primera etapa: de los 70 anotados en la Clase A largaron 59 y en la clase B, de 66 inscriptos, partieron 57. Poco después de la largada de la clase mayor (lo hizo antes que la A) llegaban a Tucumán noticias sobre la niebla que envolvía toda la zona de Cafayate y que haría dificultoso el paso de la carrera por ese lugar. También conspiraría contra el promedio inicial, el hecho de que el camino sinuoso se iniciaba a sólo 5 kilómetros de la largada para tornarse recto recién en Tafí del Valle.

El orden de paso por Tafí (52,500 km de carrera) era exactamente el verificado para los punteros en la largada, vale decir: Migliore, Mayorga, Castañón, Canedo y Zasada. Sin embargo Zasada ya iba punteando la carrera seguido de Castañón, Canedo, Migliore y Mayorga. En la clase chica, Visintini puntea ba por tiempo seguido de Alonso y Monguzzi, demostrando el puntero que el Auto Union sigue siendo —pese a que no se produce más— el mejor auto de la categoría para tramos montañosos y difíciles.

Desde Tafí del Valle hasta la Cuesta del Infiernillo los volantes debieron trepar hasta los 3.050 metros de altura sobre el nivel del mar, en sólo 23,700 kilómetros. Migliore seguía encabezando la caravana seguido por Mayorga, Castañón, Canedo y Zasada. En la clasificación por tiempo cumplidos 121 km, Zasada seguía encabezando la prueba seguido por Canedo, Mayorga, Migliore y Castañón. A todo esto se habían detenido ya Luis Nayen con problemas en la caja de velocidades y el 60, de Díaz, con problemas en el varillaje del acelerador. En el Empalme de la ruta 40, Zasada pasó a encabezar la carrera en el camino debido a que el piso permitía el sobrepaso por su consistencia y por el ancho del camino. Hasta allí, recorridos 173 kilómetros, Zasada encabezaba la carrera en el camino y en la clasificación, seguido a muy pocos metros por Mayorga que pugnaba por acercarse.

Al cruzar Cafayate, el paso de los diez primeros se verificaba en el siguiente ordenamiento: Zasada, Mayorga, Migliore, Canedo, Castañón, López, Bonamicci, Di Nezio, Ahumada y Juchet. En la A, el puntero seguía siendo el Auto Union de Visintini.

A partir de Cafayate, Zasada comenzó a aumentar su tren de marcha y a alejarse aún más de sus perseguidores, llegando a la neutralización de Salta con gran diferencia.

Cerca de Amaichá del Valle, a todo esto, Hernán Dubourg se había salido del camino y abandonado la carrera. Detrás de Zasada hicieron su arribo a la neutralización de Salta: Canedo, Migliore, Bonamicci, López, Castañón, Mayorga, Galluzzi, Ahumada y Juchet. En la clasificación de la etapa el orden era el siguiente: 1º) Zasada, 2º) Bonamicci, 3º) Canedo, 4º) López, 5º) Migliore, 6º) Castañón, 7º) Mayorga y 8º) Galluzzi. Ya Zasada había descontado sobre el segundo nada menos que 9m13s. La segunda neutralización de la carrera se produjo en San Salvador de Jujuy, donde Zasada llegó con más diferencia aún, sobre el resto de los competidores. Ya su promedio superaba los 96 km/h. Atrás de Zasada se colocaban en la clasificación, por tiempo neto: Danilo Bonamicci, Canedo, López y Migliore.

Mientras los punteros en la neutralización de Jujuy se aprestaban a largar en demanda de Humahuaca, próximo control de la carrera, hacían su ingreso a Salta los punteros de la A. Visintini seguía punteando por tiempo, mientras nuestr ocompañerito de CORSA, Héctor Acosta, junto a Pepe Cano, comenzaban su escalada vertiginosa colocándose quintos luego de haber estado octavos en la clasificación.

En Humahuaca, Zasada ya había pasado sin atenuantes a poseer la punta de la carrera, perseguido por Bonamicci en brillante actuación. Canedo con la segunda cupé del equipo Fiat y Migliore con el 504 de Coelho. Fue en el control de Yscayachi donde se produjo una novedad importante: Rodríguez Canedo se había detenido y había perdido cuatro puesos, lo que lo ubicaba octavo en la clasificación. Y así llegaron a Tarija (Bolivia); Zasada encabezando una posición que no había abandonado desde Cafayate, seguido por Bonamicci que con una cupé Fiat estaba estructurando un estupendo trabajo detrás del polaco; Cocho López se colocó tercero, luego de haberse retrasado por Humahuaca; Migliore venía escalando posiciones desde Cafayate donde estaba colocado sexto y Esteban Fernandind (h) que cumplió un brillante trabajo desde su 18º lugar en la largada.

En la A, "Cano-Acosta", cumplió un plan de carrera evolutivo que lo fue llevando paso a paso, control por control, a ocupar un indiscutido primer puesto. Visintini, puntero hasta la neutralización de Salta, se retrasó en los pasos de Jujuy y Humahuaca, para recuperar luego, a su paso por Yscayachi, pero sin poder volver a tomar el liderazgo de la prueba.

HOJITAS DE COCA

Quizás dentro de todo lo irregular de este Gran Premio, podamos encontrar como justificativo el hecho de que, entre otras cosas, los autos llegaran hasta la ciudad de Tarija, en el sur boliviano. Con sus 27.000 habitantes, Tarija es una típica ciudad norteña. Sus angostas calles con sus casas de adobe, ese aire colonial y las vestimentas tan curiosas como pintorescas de la mayoría de sus habitantes. Todo esto contrasta con algunos camiones Toyota y Nissan, y una que otra Suzuki acompañadas de cientos de bicicletas, que por otra parte es muy común ver en las ciudades del norte. Con su gente que se acuesta con el sol y se levanta con él; esa gente sencilla y amable que trató en todo momento de superar los problemas que se creaban y de ids cuales no eran culpables. Decimos que no eran culpables, ya que la falla radica en que Tarija no está preparada para recibir de golpe un aluvión de gente como la que mueve un Gran Premio. Es por esto que decimos que es totalmente injustificado e injusto que los auxilios lleguen a la madrugada con el cansancio de haber recorrido toda la etapa en camionetas cargadas con nafta, repuestos, aceite, la ropa de los corredores, en fin, todo lo que lleva un auxilio, y no tengan ni siquiera un baño para poder ducharse o una cama donde poder descansar las pocas horas que tienen hasta volver a la ruta y al trabajo. Todd esto sumado a la buena voluntad de los tarijeños, da como únicos culpables a los organizadores de la carrera.

Sobre el final de la primera etapa, ya en tierra boliviana muy cerca de Tarija, hay una zona de caracoles en bajada que dan a la recta que conduce hasta la ansiada llegada. En esos caracoles, nos ubicamos para ver los autos. Luego de más de dos horas de espera. con una temperatura de casi 38 grados que se hacían soportables gracias al viento, escuchamos a lo lejos el primer ruido de motor que quebró el silencio al que ya nos habíamos acostumbrado, así pasó

Zasada con su BMW, sin cascos y sin apuro, doblando muy despacio. No mucho tiempo después otro motor, pero este mucho más en vueltas, comenzó la bajada; cuando lo vimos era una cupé colorada con Danilo Bonamicci al volante, quien de esta manera se ubicaba segundo detrás del polaco. Luego fueron sendos Peugeot Coelho de Migliore y López y un poco después Fernandino y Castañón; por el lado de Peugeot, todos con los motores bien, el único con problemas era "Pepe" Migliore que venía sin frenos, cortando el contacto en las bajadas. Por el lado de Fiat, el Gordo Galluzzi y el Chino Canedo, que se había retrasado por falta de aceite y que venía con el motor fallando fueron los próximos en bajar. Los dos más fuertes fueron Danilo Bonamicci y Gastón Perkins.

La piña de "Paco" Mayorga en la primera etapa, nos la contó el Gordo Galluzzi (que no volcó, como se dijo) en Tarija. "Mirá, lo de Paco fue increíble, yo venía detrás de él, habíamos cruzado el río Mojotoro (en Jujuy) y luego del puente viene una curva a la derecha con contracurva a la izquierda, allí Paco tocó el freno y el auto no le respondió, entonces comenzó a volantear, el auto se le fue de cola y pegó contra la montaña, giró prácticamente sobre sí mismo, trepó la montaña y cayó de techo sobre el pavimento. Menos mal que ni a él ni a Gayol les pasó nada. Te aseguro que tuvieron mucha suerte".

Diálogo de famoso corredor, con Gutiérrez, oficial deportivo de la carrera, en el club social de Tarija el lunes por la noche:

—Gutiérrez, ¿vos vas a hablar con Carman?

—Sí. ¿Por?

—Decile de parte mía que.....

"Grey-Rock", seudónimo de Arturo J. Douburg, quien nos dijo:

—"Chicos... he decidido que le tengo un miedo bárbaro a la montaña, unos precipicios inmensos... che".

Lo de Luisito Di Palma fue por demás lamentable. En el trascurso de la primera etapa le pasó de todo, pero no un "de todo" así nomás; empezando por el embrague, hasta llegar a cambiar los cuatro pistones en la ruta, para luego tener que abandonar cuando le faltaban cuarenta kilómetros para llegar a Tarija.

Gastón Perkins: "Así no se puede correr... hay tanta tierra suelta que se tarda una enormidad en pasar a un auto y de esa forma se pierde un montón de tiempo".

2ª ETAPA: LA SORPRESA

No se puede decir si la etapa inicial con destino final Tarija, fue mejor o peor que el tramo que los llevó hasta Formosa a los desventurados que tuvieron la suerte de largar desde Bolivia. Son distintas pero, podríamos decir, igualmente absurdas.

Apenas se largó se tomó por un camino de montaña —el cruce por Bermejo para unos, o el de Aguas Blancas para otros— que es el denominado camino panamericano o internacional. Piso en buenas condiciones, aunque con abundante ripio y bastante tierra que no deja ver lo suficiente como para sobrepasar en condiciones de seguridad mínimas a un rival más lento. Mucho faldeo, más veloz que el del cruce por Villazón claro está, pero más peligroso por esa misma razón. Curvas, contracurvas, horquillas, bajadas y subidas con retomes ocultos y malintencionados. Así se desenvuelven los primeros doscientos y pico de kilómetros, que significan en tiempo algo así como dos horas y media para el más rápido. Pero no olvidemos que el ACA agregó a esto un nuevo ingrediente: **la noche.** Sobieslaw Zasada y Danilo Bonamicci que marchaban en punta viajaron por esos caminos engañosos durante una hora larga con la escasa luz de los faros que indicaban el borde del camino. Uno en la tierra del otro y así la larga fila india hasta el último de los largados. De ahí en más la contraposición. Un camino rectísimo desde Embarcación (donde se toma la ruta 81) hasta Pirané que fueron unos quinientos ochenta kilómetros con el pie enroscado a la tabla y jugándose la vida para pasarse el uno al otro d ante la posibilidad de encontrarse con algunos de los centenares de animales sueltos que poblaban el camino. Colchones de tierra, escaso viento que no llega a disipar la polvareda y una larga estela que a veces alcanza cinco o seis kilómetros de largo. ¿Qué se trataba de demostrar? Absolutamente nada. Sin desmerecer el triunfo parcial de Bonamicci en esa etapa, pues todos conocemos sus cualidades de rutero, la etapa la podía haber ganado cualquiera siempre y cuando no se encontrase con el molesto obstáculo que significa viajar en la tierra del otro.

UN POCO MAS DE ATRACCION

Al retrasarse Zasada con su BMW 2002 poco después de Aguas Blancas (límite Argentina-Bolivia), Bonamicci pasó decididamente a tomar la punta en el camino que en esta etapa fue factor preponderante. Atrás, como escolta, otra cupé de la CCF en manos del Chino Canedo y luego el Peugeot de Pepe Migliore. La carrera volvió a tomar importancia e inesperadamente se sazonó con especias que en este Gran Premio aún no se habían utilizado. El retraso de Zasada daba nuevos bríos y la posibilidad de una lucha entre el BMW y un Fiat o un Peugeot, levantó los caídos ánimos de los que estábamos en Formosa esperando la llegada y nos nutríamos de información por onda corta de radios de Buenos Aires que llegaban como un hilito de voz hasta que se perdían para siempre. Sin embargo Zasada volvió a recuperar lo perdido viajando a velocidades del orden de los 190-200 km/h. Sobre la ruta 81, una nueva detención, otra vez recuperar y el segundo puesto final en la etapa mientras conservaba el liderazgo en la general. Pero la diferencia no era tanta... 2m16s para el polaco sobre la cupé Fiat de Bonamicci no era una cifra como para quedarse quieto. El resto, muchos de ellos con problemas, estaba bastante lejos.

Una baja para Fiat (Rodríguez

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO "YPF" 1970

Primera Etapa - Acheral (Tucumán)-Tarija (Bolivia) 913,6 km.

CLASIFICACION

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	3	"Cano-Acosta"	Renault Gordini	11h44m02s
2º	13	Raúl Santa María	Auto Union 1000S	11h46m34s
3º	2	Rosmaldo Visintini	Auto Union 1000S	11h51m03s
4º	6	Félix A. Defelippo	Renault Gordini	11h58m35s
5º	10	"Transfer"	Auto Union 1000S	12h02m58s
6º	8	Roberto Carubia	Renault Gordini	12h06m19s
7º	14	Julio César Castellani .	Auto Union 1000S	12h21m02s
8º	16	Gonzalo Luis Barceló ..	Renault Gordini	12h23m30s
9º	26	Eduardo Giordano	Renault Gordini	12h38m08s
10º	4	Angel Monguzzi	Renault Gordini	12h52m57s
11º	12	Víctor Maccari	Renault Gordini	13h01m41s
12º	27	Ricardo Belliti	Auto Union 1000S	13h11m33s
13º	9	Ricardo A. C. Carranza .	Renault Gordini	13h14m54s
14º	38	B. A. Fernández Rivas ..	Auto Union 1000S	13h48m48s
15º	44	Santiago Kovasevich	Renault Gordini	13h51m08s
16º	25	Juan Carlos Testa	Auto Union 1000S	14h30m24s
17º	50	Santiago R. D'Anna	Renault Gordini	14h32m33s
18º	32	José Cheche Carlomagno	Fiat 600 E	14h47m38s
19º	35	Adrián Campos	Auto Union 1000S	14h59m12s
20º	68	"Alberto Martín"	Renault Gordini	15h26m06s
21º	29	Joaquín Blanco	Auto Union 1000S	15h43m25s
22º	56	Jorge E. Guitelman	Renault Gordini	16h07m35s
23º	11	Osvaldo Antelo	Renault Gordini	16h15m07s
24º	1	Rubén Alberto Alonso ..	Renault Gordini	16h23m12s
25º	53	Héctor V. Moreno	Renault Gordini	16h46m27s
26º	36	Antonio Hugo Barragán .	Renault Gordini	17h25m40s
27º	61	Nicolás D'Abate	Renault Gordini	17h43m25s
28º	40	Alberto Omar Sardi	Renault Gordini	17h57m35s
29º	41	Ricardo O. Testai	Fiat 600 E	18h11m03s

PROMEDIO DEL GANADOR: 77,859 km/h.

ABANDONARON: 7, "Epsilon" (Renault Gordini); 15, Podestá, Jorge O. (Renault Gordini); 18, Pardo, Julio (Renault Gordini); 19, "Carricart-Carricart" (Renault Gordini); 20, Boschi, Edgardo (Morris Cooper); 21, "Danny Pol" (A. Union 1000S); 22, Gonzalo, Pedro J (Renault Gordini); 23, "Salvatore-Recalde" (Renault Gordini); 28, Acoto, Carlos J. (Renault Gordini); 30, "Campana-Maggi" (A. Union 1000S); 31, Moncada, Vicente (Renault Gordini); 34, Kerman, Eduardo A. (Renault Gordini); 37, Vivot, Enrique (A. Union 1000S); 39, Luppi, Eduardo (Renault Gordini); 42, "Dominguín-Illescas" (Renault Gordini); 45, "Del Grosso-Bernasconi" (Renault Gordini); 46, Toneatto, Miguel A. (Renault Gordini); 49, Baronio, Julio César (Renault Gordini); 51, Caputo, Oscar (Fiat Abarth 850); 52, Pérez Novoa, Emilio (Renault Gordini); 54, Catalano, Eduardo (Renault Gordini); 55, Heroe, Jorge Aníbal (Renault Gordini); 57, Molina, Julio César (Fiat 600 E); 58, Ruiz, Raúl N. (Renault Gordini); 60, Díaz, Andrés Isaac (Renault Gordini); 62, Picayo, Marcelo (Fiat 600 E); 63, Mancini, Juan J. (Renault Gordini); 65, Manacapelli, Oscar A. (Fiat 600 E); Baldoni, Marconi (Fiat Abarth 1000).

LLEGARON FUERA DE TERMINO: 64, Constantino, José (Renault Gordini).

Clase "B" (De 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	205	Sobieslaw Zasada	BMW 2002	9h40m30s
2º	209	Danilo Bonamicci	Fiat 1500 Cupe	9h54m43s
3º	207	Osvaldo Cocho López ..	Peugeot 504	10h07m41s
4º	201	José Migliore	Peugeot 504	10h10m05s
5º	218	Esteban Fernandino (h.)	Peugeot 504	10h13m17s
6º	203	Norberto Castañón	Peugeot 504	10h18m58s
7º	217	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Cupé	10h26m59s
8º	246	Gastón Perkins	Peugeot 504	10h32m42s
9º	204	Eduardo R. Canedo	Fiat 1500 Cupé	10h32m58s
10º	206	Jorge Ahumada	Fiat 1500 Cupé	10h34m24s
11º	212	Osvaldo Rolf Juchet	Peugeot 504	10h47m38s
12º	214	Carlos Marincovich	Peugeot 504	11h20m56s
13º	211	Ruben Miotti	Peugeot 504	11h32m20s
14º	259	"Mabellini-Varrone"	Peugeot 404	11h40m30s
15º	216	Angel Di Nezio	Fiat 1500 Cupé	11h57m57s
16º	221	Oscar M. Gagliardi	Peugeot 404	12h02m21s
17º	229	Ramón Alladio	Fiat 1500 Cupé	12h03m44s
18º	243	Arturo J. Sales	Peugeot 404	12h04m31s
19º	227	"Cabrera-Baloni"	Peugeot 404	12h08m53s
20º	222	Roberto Pedelaborde ...	Fiat 1500 Cupé	12h16m37s
21º	245	José Osvaldo Rabade ...	Peugeot 404	12h47m34s
22º	237	Jorge A. Terrizzano	Peugeot 504	13h01m35s
23º	224	Alberto E. Lee	Fiat 1500 Cupé	13h13m40s
24º	208	David Parvos	Peugeot 404	13h16m39s
25º	242	Carlos César Rosset ...	Peugeot 504	13h17m02s
26º	235	Wilfrido Candia	Peugeot 504	13h37m17s
27º	241	"Grey Rock"	Peugeot 504	13h42m35s
28º	232	Dora Bavio	Peugeot 404	13h48m44s
29º	256	Bruno Vitale	Peugeot 404	14h22m05s
30º	258	César Eduardo Alonso ..	Peugeot 404	14h36m12s
31º	238	Luis A. Barragán	Fiat 1500 Cupé	14h41m07s

PROMEDIO DEL GANADOR: 94,428 km/h.

ABANDONARON: 202, Mayorga, Francisco (Peugeot 504); 213, Rossi, Alberto (Fiat Cupé 1500); 219, Apkarian, Abby (Fiat Cupé 1500); 223, Lucchetti, Horacio (BMW 2002); 226, Bruno, Alberto (Fiat Cupé 1500); Nayem, Luis (Peugeot 504); 231, Molinari, Sandro (Peugeot 404); Dubourg, Hernán (Peugeot 504); 234, Di Palma, Luis (Peugeot 504); 236, Fosatti, Jorge (Fiat Cupé 1500); 239, Patat, Raimundo (Fiat Cupé 1500); Greco, Alfredo (Peugeot 404); 244, "Julián Bilbao" (Peugeot 504); 248, Alcuaz, Francisco (Peugeot 404); 249, "Tío Padrino" (Fiat Cupé 1500); 250, Rial, Manuel (Fiat Cupé 1500); 251, Ortiz, Justo (Fiat 1500); 252, Sosa, Juan Raúl (Fiat Cupé 1500); 253, Errecalde Allende, R. M. (Peugeot 404); 255, Patat, Raimundo Anastasio (Fiat Cupé 1500); García Grossi, Horacio (Peugeot 404); 262, "Castiglioni-Billigan" (Peugeot 404); 266, Uzarralde, Adolfo (Peugeot 404).

LLEGARON FUERA DE TERMINO: 230, Aldave Pedro (Alfa Romeo 1750); 261, de Quesada, Gonzalo (Peugeot 504); 263, "Mun-Car" (Fiat Cupé 1500).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Brillante el andar de Danilo Bonamicci en dos primeras etapas muy regulares.

Canedo) y un retraso (Di Nezio), mientras Bonamici y Galluzzi —que ya no era muletto— trataban de compensar la balanza haciendo muchos esfuerzos. Por Guillermo Billy, un auto muy herido (Castañón) y la mediocre performance de los 504 de Gastón Perkins, Osvaldo Juchet y Marincovich, todos ellos con sensibles inconvenientes. Sexto Castañón, séptimo Gastón y octavo Juchet eran los mejores de Billy. Finalmente Coelho ponía un 504 en tercer lugar (Migliore) y otro quinto (Cocho López) manteniéndose a la expectativa de lo que sucediera con los Fiat colorados. Así marchaba la cosa recorridos 2100 km entre Acheral y Formosa en la clase B.

En la menor se produjo lo que era previsible: los Renault no aguantaron el trajín en caminos poceados y enripiados, y los Auto Union que apenas si asomaban con timidez en la primera etapa, acapararon los tres primeros lugares de la clasificación general variando el marcador. Transfer primero con un minuto y monedas sobre Visintini logrados en base a la casi increíble velocidad de sus dos tiempos y a una mano firme que supo llevarlo en lo sinuoso. El cordobés Rosmaldo Visintini, como siempre peleando la punta con todo ahínco y como luchador nato que es. Santamaría coequipier de don Rosmaldo en tercer lugar a menos de media hora del puntero. Los tres con enteros y saludables DKW, que hasta Formosa se habían tomado la revancha de las largas penurias a que fueron sometidos por parte de los Renault.

Entre los ex 1093 estaban cuarto Gonzalo Barceló (mecánica Antelo) y quinto Giordano (mecánica Batelli) como mejores exponentes de la esta vez alicaída marca. 38m había entre el Renault más veloz al zumbador AU de Transfer (puntero) que ya a esa altura pensaba en que debía dosificar su auto mientras Visintini reconocía sin titubeos que si el puntero no paraba él no tenía con qué alcanzarlo.

"Cano-Acosta" ganadores de la etapa a Tarija quedaron en el camino haciendo la típica seña del que los relatores alados llaman del "no va más". Algunas piezas del Renault con fierros de Berta, yacían disipadas por el suelo. Ese es el precio que se paga cuando se lucha por la punta y ellos sólo fueron una de las muchas víctimas que cobró la etapa en las polvorientas rectas de Formosa.

Faltaban dos etapas y ya habían quienes afirmaban con mucha seguridad que esta vez el Gran Premio lo ganaba un DKW, mientras otros agregaban: "Sea quien sea se lo merece por perseverante..., claro que si es Visintini, mejor". De más está decir que eso lo decía un cordobés.

EL DESARROLLO DE LA ETAPA

El primer paso de la segunda etapa se verificó a los 94 kilómetros de Tarija en La Mamora, aún en territorio boliviano y Zasada seguía encabezando la carrera en la clase B. Bonamicci y Migliore seguían manteniendo sus posiciones de escolta, precediendo a López y Castaíón. Rodríguez Canedo se mantenía séptimo en el parcial.

A todo esto, los punteros de la clase A, en la 1a. etapa, "Cano-Acosta" venían con problemas y se retrasaban a la 17a. posición, mientras Rubén Alonso en impresionante "rush" encabezaba la clasificación, pero el Auto Union de Santamaría seguía manteniendo el liderazgo en la clase A en la general Acheral-La Mamora.

Sobieslaw Zasada siguió manteniendo el primer puesto hasta su paso por las cercanías de Ingeniero Suárez donde comenzó a mermar su tren de marcha hasta detenerse finalmente. Un problema eléctrico lo retrasó más de quince minutos, oportunidad que aprovecharon Bonamicci, Canedo y Migliore para pasarlo en el camino. Pero Bonamicci no sólo lo rebasaba en el camino sino que lograba encabezar la clasificación de la etapa por 13 minutos, aunque en la general Acheral-Ing. Suárez, Zasada seguía punteando por 2 minutos sobre Bonamicci. Buena era hasta ese puesto la actuación de Rodríguez Canedo que venía descontando tiempo a los punteros, colocándose segundo en la etapa detrás de Bonamicci y cuarto en la general detrás de Migliore. Buena era la actuación, también, del cipolleño Félix Mabellini que venía clasificándose 10º en Juárez llevando al mejor Peugeot 404 de la carrera. En la A, "Transfer", pese a haber estado detenido por problemas de "chapa" en la trompa de su Auto Unión, punteaba la clasificación. Por Las Lomitas (717 km), Bonamicci aumentaba su luz con respecto a Zasada, en tres minutos en la etapa y se acercaba al polaco en la general hasta ese lugar. Canedo seguía manteniendo la segunda posición pero Zasada achicaba la diferencia. A la cola del polaco, Miguel A. Galluzzi precedía a Migliore, Marincovich, Perkins, Miotti y el 404 de "Mabellini-Varrone".

Por Pirané (914) y ya cerca de la llegada, Bonamicci seguía puntero pero Zasada se colocaba segundo superando a Canedo que se había quedado en el 5º lugar. Migliore detrás de Zasada, y Galluzzi detrás de Migliore le daban tono a la carrera. "Transfer", Visintini y Santamaría colocaban tres A. Union en las tres primeras posiciones. Quizás IKA-Renault se empiece a preocupar ahora por este resurgimiento de los Auto Unión en carreras de este tipo.

Poco después del paso por Pirané, abandonaba Canedo por rotura del motor y en Las Lomitas se quedaba definitivamente "Grey Rock". Llegada a Formosa y triunfo de Bonamicci por 12 minutos sobre Zasada, 15 sobre su coequipier Galluzzi, 24 sobre Migliore y 1h 9 minutos sobre "Cabrera-Balloni". "Transfer" y Visintini clasificaron dos Auto Union 1º y 2º, Barceló y Antelo con sendos Renault, 3º y 4º y Santamaría con Auto Union 1000S en quinto lugar.

NUBES POLVORIENTAS

Fue una opinión generalizada —créase o no— que la largada desde Tarija hacia Formosa era una verdadera locura ya que los autos no estaban preparados para andar de noche (aunque sí debían estarlo) y sólo contaban con los faros originales, además de que los primeros 210 km desde Tarija hacia Bermejo son de cornisa con piso de ripio continuado que la hace doblemente peligrosa. Su extensión y lo duro del camino dio como resultado que sólo el treinta por ciento de los autos que largaron desde Tucumán arribaran a Formosa. Y la mayoría de ellos, sobre todo en la clase chica, lo hicieron muy entrada la noche, es decir, que esta etapa comenzó y culminó de noche para los pilotos de la clase A.

¡¡¡INSOLITO!!! Cocho López tenía cuatro gicleurs de repuesto, mientras iban en carrera se puso uno en la boca y se lo tragó... Esto, más muchos problemas, ocasionaron las diversas detenciones que culminaron con el pistón terminado sobre el final de la etapa; cuando llegó al parque cerrado, el auto daba lástima; hasta el jueves ya en Asunción del gicleur no había novedad.

El polaco Zasada perdió aproximadamente cuarenta minutos en la segunda etapa debido a un cortocircuito que le interrumpió la corriente en las bujías; igualmente recuperó y llegó segundo detrás de Bonamicci y primero en la general.

Un muy bien diez, se merece Formosa, debido a la inmejorable atención por parte de la comisión de recepción, tanto para corredores, acompañantes, periodistas o auxilios. Los pocos que llegaron, dado que tuvieron que recorrer la misma ruta de la etapa y en la madrugada del jueves 24 la mayoría todavía estaba viajando o se habían quedado en el medio de la ruta, con los consiguientes inconvenientes que esto originaba a los pilotos. El parque cerrado fue un verdadero ejemplo, sin apretujones ni gente que no tiene nada que ver..., el público al costado de la ruta en excelente orden y la policía y el ejército muy correctos.

DANILO BONAMICCI: "No tuvo ningún problema; más que corriendo vine paseando porque levantaba el pie a cada rato para no exigir demasiado al auto. Es impresionante lo que anda..., lástima que poco antes de llegar pinché una goma en el pavimento. ¿Lo peor de la etapa? La largada de Tarija que se hizo de noche; es una barbaridad. Para peor, los focos de mi auto no alumbraban más allá de los treinta metros." (N. de la R.: Grave error del equipo. Si no pinchaba la goma, Bonamicci era el ganador de la general hasta ese momento.

MIGUEL ANGEL GALLUZZI: "¿Sabés cuánto viaja la cupé? Más de 195 km/h. La cronometramos y está casi en las dos rayas. Eduardo está tirado cerca de acá; le alcancé una batería y seguí viaje... debe venir dentro de un rato". Más tarde se supo que Rodríguez Canedo había roto motor y abandonaba definitivamente. Según se supo, Galluzzi recibió órdenes de Tarija de salir a hacer carrera, abandonando su función de muletto.

JOSE PEPE MIGLIORE: "Me pasó de todo. Pinché una goma en plena recta; levantamos el auto; se nos cayó y quedó enganchado el cricket... veinte minutos parados para desengancharlo. Supongo que llegué con una válvula quemada porque en los últimos tramos el auto no pasaba las 5100 vueltas".

ANGEL MONGUZZI: "No me preguntes por qué estoy acá en Formosa, porque no sé. En realidad yo debería estar en casa o jugando al golf en Villa Allende. Me embaló el ingeniero Céspedes y vine. El coche está destrozado) de amortiguación, aunque el motor está entero... Voy a ver si puedo

averiguar quién fue el que inventó este Gran Premio... no termino de entenderlo". Nosotros, tampoco.

Pasada la medianoche, apareció por el parque cerrado el escribano Zemborain (de la Comisión de Carreras del ACA), para ver "cómo andaban las cosas".

Zemborain. —¿Cuántos autos han llegado hasta ahora, joven?

Planillero. —41 coches, señor, y faltan doce minutos para cerrar el control.

Zemborain. —¿41? Este Gran Premio es un verdadero éxito....

(Miradas cómplices y leves sonrisas entre los que estábamos en el Regimiento 29.)

Un señor no identificado. —No, escribano... estamos en la segunda etapa. Recuerde que en los Grandes Premios la segunda etapa recibía unos 150 autos...

Zemborain (silencio). —...Bueno... será hasta mañana.

(Diálogo textual.)

GASTON PERKINS, retrasado y con mucha tierra: "¡Qué te parece! Anduve todo el tramo viajando entre 135-140 km/h. No teníamos gliceurs para cambiar y resulta que en el llano el auto no caminaba nada. Suerte que pinché un pistón".

Sobieslaw Zasada, que correrá el Rally de Montecarlo con un Polsky-Fiat, versión polaco del modelo italiano 125 pero que allí se fabrica con motor del 1500 cm³ estuvo sentado un largo rato con el "Gordo" Galluzzi interiorizándose de las potencias logradas en este país sobre la base de los motores "milqui". Se le habló de potencias del orden de los 135 HP y Zasada quedó asombrado realmente. Más adelante, una vez terminado el Gran Premio, Zasada y Galluzzi volverán a conversar. ¿Un motor Fiat preparado en la Argentina para correr en Montecarlo? ¿Y por qué no?

Roberto Pedelaborde fue otro de los infortunados que perdió mucho tiempo en la larga recta que une Embarcación con Formosa (Ruta 81). La bomba de nafta se negó a seguir trabajando y tuvieron que cambiarla. Resumen: 1 hora perdida.

"Grey-Rock" luego de sufrir un fuori-pista en la etapa inicial volcó en la segunda. Seguramente debido a la gran cantidad de tierra suelta que dejaban los autos a su paso o por un reventón. El acompañante sufrió heridas leves.

¿Sabe cuánto aceite consumió el auto de Esteban Fernandino? Ni se lo imagina. ¡100 litros! ¿Y el de Castañón? ¡¡120 litros!!! Ambos llegaron a Formosa con gran cantidad de humo blanco y pistón perforado.

Rosmaldo Visintini con su apariencia simple y humilde y a bordo de su AU llegó a Formosa con mucha tierra encima y una de esas sonrisas bien amplias que son típicas en el cordobés. **"No me preocupo en ganar porque los GP no son para mí... los tengo ahí nomás pero nunca los gano. Más no pude hacer. El motor no pasa de los 145 km/h y con eso no se pueden hacer maravillas... además había mucha tierra suelta y no se veía nada .Donde yo no veo me quedo en el molde, viejo... También me anduve cuidando en el primer tramo que se hizo de noche...".** El motor de su Auto|Union fue armado a ultísima hora del día sábado para entregar en parque cerrado ya que se había roto el original. Pidieron block a Córdoba y armaron uno nuevo.

Otra actuación descollante fue la de "Transfer" que con su Auto Union se puso a la cabecera de la general con dos minutos sobre Visintini formando un compacto grupo de punta compuesto por los representantes algo alvidados de los dos tiempos y los tres cilindros. **"Viajé rápido, pero pese a todo el coche estaba algo fuera de punto y no rindió lo que esperaba. ¿Velocidad? Calculá unos 155-160 km/h más o menos?."**

Un cortocircuito misterioso fue relegó bastante a Sandy Marincovich en el tramo a Formosa. **"Paré como diez veces... no me preguntes lo que me pasó porque fueron tantas cosas que ni me acuerdo. El cortocircuito nos volvió locos...**

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO "YPF" 1970
Segunda Etapa - Tarija (Bolivia)-Formosa 1.225,9 km.

CLASIFICACION

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	10	"Transfer"	Auto Union 1000S .	11h04m36s	110,674
2º	2	Rosmaldo Visintini	Auto Union 1000S .	11h18m12s	108,400
3º	16	Gonzalo L. Barceló	Renault Gordini ...	11h22m28s	107,700
4º	11	Osvaldo Antelo	Renault Gordini ...	11h27m03s	107,000
5º	13	Raúl Santa María	Auto Union 1000S .	11h48m40s	103,700
6º	26	Eduardo Giordano	Renault Gordini ...	12h45m33s	96,000
7º	53	Héctor V. Moreno	Renault Gordini ...	12h54m38s	94,900
8º	4	Angel Monguzzi	Renault Gordini ...	13h04m28s	93,700
9º	40	Alberto A. Sardi	Renault Gordini ...	13h28m42s	90,900
10º	32	José Carlomagno	Fiat 600 E	13h43m36s	89,300
11º	35	Adrián Campo	Auto Union 1000S .	13h47m00s	88,900
12º	29	Joaquín Blanco	Auto Union 1000S .	13h51m46s	88,400
13º	41	Ricardo Testal	Fiat 600 E	14h55m09s	82,100
14º	27	Ricardo Belliti	Auto Union 1000S .	15h01m43s	81,500
15º	38	Baltazar Fernández	Auto Union 1000S .	15h27m21s	79,300
16º	56	Alberto Guitelman	Renault Gordini ...	16h21m00s	74,978
17º	12	Víctor Maccari	Renault Gordini ...	16h21m40s	74,900
18º	9	Ricardo A. C. Carranza	Renault Gordini ...	16h49m59s	72,800
19º	44	Santiago Kovasevich	Renault Gordini ...	17h12m47s	71,200

ABANDONARON: 1, Alonso, Rubén A. (Renault Gordini); 3, "Cano-Acosta" (Renault Gordini); Defelippo, Félix A. (Renault Gordini); Carubia, oberto (Renault Gordini); 14, Castellani, Julio César (Auto Union 1000S); 25, Testa, Juan Carlos (Auto Union 1000S); 36, Barragán, Antonio Tugo (Renault Gordini); 50, D'Anna, Santiago (Renault Gordini); 61, D'Abate, Nicolás (Renault Gordini); 68, "Alberto Marín" (Renault Gordini).

Clase "B" (De 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	209	Danilo Bonamicci	Fiat 1500 Cupé ...	9h02m38s	135,546
2º	205	Sobieslaw Zasada	BMW 2002	9h14m35s	132,600
3º	217	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Cupé ...	9h17m11s	132,500
4º	201	José Migliore	Peugeot 504	9h26m11s	129,800
5º	227	"Cabrera-Baloni"	Peugeot 404	10h11m29s	120,200
6º	222	Roberto Pedelaborde ...	Fiat 1500 Cupé ...	10h16m54s	119,200
7º	207	Osvaldo Cocho López ..	Peugeot 504	10h18m30s	118,800
8º	242	Carlos C. Rosset	Peugeot 504	10h23m49s	117,800
9º	259	"Mabellini-Varrone"	Peugeot 404	10h24m21s	117,700
10º	246	Gastón Perkins	Peugeot 504	10h26m41s	117,300
11º	203	Norberto Castañón	Peugeot 504	10h39m07s	115,000
12º	211	Rubén Miotti	Peugeot 504	10h51m56s	112,700
13º	212	Osvaldo Rolf Juchet	Peugeot 504	11h00m37s	111,300
14º	237	Jorge A. Terrizzano	Peugeot 504	11h26m16s	107,100
15º	221	Oscar M. Gagliardi	Peugeot 404	11h44m38s	104,300
16º	224	Alberto E. Lee	Fiat 1500 Cupé ...	11h53m56s	103,000
17º	214	Carlos Marincovich	Peugeot 504	12h04m21s	101,510
18º	232	Dora Bavio	Peugeot 404	12h10m35s	100,600
19º	218	Esteban Fernandino (h.)	Peugeot 504	12h24m02s	98,800
20º	258	César E. Alonso	Peugeot 404	12h35m42s	97,308
21º	216	Angel Dinezio	Fiat 1500 Cupé ...	12h38m59s	96,800
22º	256	Bruno Vitale	Peugeot 404	12h45m02s	96,100
23º	243	Arturo J. Sales	Peugeot 404	15h41m39s	78,000

ABANDONARON: 204, Rodríguez Canedo, Eduardo (Fiat Cupé 1500); 206, Ahumada, Jorge (Fiat Cupé 1500); 229, Alladio, Lewis Ramón (Fiat Cupé 1500); 235, Candia, Wilfrido (Peugeot 504); 241, "Grey Rock" Peugeot 504); 245, Rabadé, Osvaldo (Peugeot 404).

LLEGARON FUERA DE TERMINO: 208, Parvis, David (Peugeot 504); 238, Barragán, Luis Alberto (Fiat Cupé 1500).

CLASIFICACION GENERAL PROGRESIVA

ACHERAL - FORMOSA

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	205	Sobieslaw Zasada	BMW 2002	18h55m05s	113,093
2º	209	Danilo Bonamicci	Fiat 1500 Cupé ...	18h57m21s	112,867
3º	201	José Migliore	Peugeot 504	19h36m16s	109,100
4º	217	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Cupé ...	19h44m10s	108,400
5º	207	Osvaldo Cocho López ...	Peugeot 504	20h26m11s	104,600
6º	203	Norberto Castañón	Peugeot 504	20h58m06s	102,000
7º	246	Gastón Perkins	Peugeot 504	20h59m23s	101,900
8º	212	Osvaldo Rolf Juchet	Peugeot 504	21h48m15s	98,100
9º	259	"Mabellini-Varrone"	Peugeot 404	22h04m51s	96,600
10º	227	"Cabrera-Baloni"	Peugeot 404	22h20m22s	95,700
11º	211	Ruben Miotti	Peugeot 504	22h24m16s	95,400
12º	222	Roberto Pedelaborde ...	Fiat 1500 Cupé ...	22h33m31s	94,800
13º	218	Esteban Fernandino (h.)	Peugeot 504	22h37m19s	94,500
14º	214	Carlos Marincovich	Peugeot 504	23h25m17s	91,300
15º	242	Carlos C. Rosset	Peugeot 504	23h40m51s	90,300
16º	221	Oscar M. Gagliardi	Peugeot 504	23h46m59s	89,900
17º	237	Jorge A. Terrizzano	Peugeot 504	24h27m51s	87,400
18º	216	Angel Di Nezio	Fiat 1500 Cupé ...	24h36m58s	86,900
19º	224	Alberto E. Lee	Fiat 1500 Cupé ...	25h07m36s	85,100
20º	232	Dora Bavio	Peugeot 404	25h59m19s	82,300
21º	256	Bruno Vitale	Peugeot 404	27h07m07s	78,800
22º	258	César E. Alonso	Peugeot 404	27h11m54s	78,600
23º	243	Arturo J. Sales	Peugeot 404	27h46m10s	77,000

Clase "B" (De 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	10	"Transfer"	Auto Union 1000S .	23h07m34s	92,514
2º	2	Rosmaldo Visintini	Auto Union 1000S .	23h09m15s	92,400
3º	13	Raúl Santa María	Auto Union 1000S .	23h35m14s	90,700
4º	16	Gonzalo L. Barceló	Renault Gordini ...	23h45m58s	90,000
5º	26	Eduardo Giordano	Renault Gordini ...	25h23m41s	84,200
6º	4	Angel Monguzzi	Renault Gordini ...	25h57m25s	82,400
7º	11	Osvaldo Antelo	Renault Gordini ...	27h42m10s	77,200
8º	27	Ricardo Belliti	Auto Union 1000S .	28h15m16s	75,800
9º	32	Jorge Carlomagno	Fiat 600 E	28h31m14s	75,000
10º	35	Adrián Campo	Auto Union 1000S .	28h46m12s	74,365
11º	38	B. Fernández Rivas	Auto Union 1000S .	29h16m09s	73,000
12º	12	Víctor Maccari	Renault Gordini ...	29h23m21s	72,700
13º	29	Joaquín Blanco	Auto Union 1000S .	29h35m11s	72,300
14º	53	Héctor V. Moreno	Renault Gordini ...	29h41m05s	72,000
15º	9	Ricardo A. C. Carranza	Renault Gordini ...	30h04m53s	71,100
16º	44	Santiago Kovasevich ...	Renault Gordini ...	31h03m55s	68,800
17º	40	Alberto O. Sardi	Renault Gordini ...	31h26m17s	68,000
18º	56	Alberto Guitelman	Renault Gordini ...	32h28m35s	65,800
19º	41	Ricardo Testal	Fiat 600 E	33h06m12s	64,600

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

3ª ETAPA:
EL SUSPENSO

Cuando la etapa a Posadas iba llegando a su fin y poco a poco los autos ingresaban al parque cerrado, algunos con salud y otros con varios y determinados problemas, el comentario general se circunscribía a hacer pronósticos sobre las posibilidades de Bonamicci y de Zasada en este deslucido GP. El ruido nefasto del BMW del polaco, que se vino arrastrando desde los últimos tramos de la etapa inicial, se porolongaba indefinidamente y al llegar al parque cerrado de Posadas el motor del "2002", a juzgar por su ronroneo desparejo y soplón, estaba herido. El diagnóstico de los entendidos mecánicos de diferentes equipos fue unánime: una válvula quemada. "Si saca la tapa, los 22 minutos no le van a alcanzar... Además, tené en cuenta que el diferencial suena en cualquier momento...". Zasada, por su parte, ponía su mejor cara polaca y sonreía de vez en cuando demostrando despreocupación, mientras los de la colectividad radicados en Posadas aplaudían y conversaban sobre temas que no llegamos a descifrar. Sin duda, Zasada, hombre experimentado, sabía que su auto no estaba en la mejor forma, y eso lo preocupaba bastante. Cambió el diferencial, que era el problema vital que debía solucionar y al reintegrarse al parque cerrado el coche andaba algo menos anémico. De todas formas, el motor no era una joya, pero no era para desesperar, porque si aguantaba, pese al cilindro de hándicap (venía en tres cilindros) le alcanzaría para mantener las distancias con Bonamicci, que de vislumbrar las posibilidades de ganar, no iba a dudar en exprimir a fondo su cupé. Los 3m 16s que los separaban no eran gran cosa. Una goma de Zasada y la diferencia quedaba neutralizada, o una de Bonamicci y el polaco aumentaría a 6 minutos su ventaja. En semejantes condiciones, y con una cupé segunda y otra tercera en manos de Galluzzi, el plan de la CCF era elemental.

Bonamicci a "matar o morir" y Galluzzi a guardar las espaldas y conservar el prestigio de la marca ante los Peugeot de Cocho López y Gastón Perkins, que estaban bastante lejos del muletto de la CCF.

Los Peugeot ya no tenían posibilidades. El retraso de Migliore —con un pistón roto— le relegó a un insalvable quinto puesto en la general, que lo dejó fuera de toda conversación por la punta. Inmejorable y también algo sorpresiva la actuación de los Fiat hasta Posadas, y debacle inesperada para

→



Sobieslaw Zasada, tanto él como su acompañante corrieron muchos tramitos sin el casco protector de coco. ¡¡¡Aaaahh, pillines!!!



Angel Di Nezio fue otro (hubo muchos) que tuvo algún altercado con la montaña.

Gastón Perkins, invitado por Billy, fue objeto de una denuncia por haber sido empujado su auto al entrar al parque cerrado de Paraná.





El Gordo Galluzzi corrió con el "muletto" de la scuadra Fiat. Bueno "muletto" a lo Galluzzi, ¿no?



Roberto "Bebe" Pedelaborde. Anduvo kilo y medio hasta la tercera y principios de la cuarta etapa, pero después patapúfete: vuelco.

Sovieslaw Sezada dialoga con desconocida residente polaca del interior de nuestro país.



las huestes de Peugeot, que en número superaban a los Fiat caminadores.

"Mabellini-Varrone" y Rubén Miotti también engrosaban en puestos de retaguardia las filas de Peugeot, el tanto Bebe Pedelaborde se entremezclaba en una posición no acorde a sus posibilidades pero sí lógica, considerando los inconvenientes sufridos.

Los desvaríos y los análisis continuaron, pero conclusiones no se pudieron sacar.

La etapa final diría la que al fin y al cabo es la única verdad en las carreras de autos. Y mucho más en un Gran Premio que cuenta con una etapa final elegida por Drácula y Frankenstein en reunión de monstruos diabólicos.

VISINTINI MUY TRANQUILO

No era para menos. Su tiempo menor en dos horas al de Monguzzi, que de sexto pasó a ser segundo debido a los abandonos en la clase chica, le daba a Visintini una libertad de acción pocas veces vista en un GP, por más largo y duro que haya sido. El cordobés Rosmaldo se podía dar el lujo de viajar a velocidades del orden 100/110 km/h., y tener asegurado por más de 20 minutos su puesto en la clasificación general de la categoría. Lo que demostró por enésima vez que viajar a 145 km/h. y no parar nunca rinde unos frutos muy maduros que Visintini tendría posibilidades de saborear en Paraná. El retraso de Transfer y el abandono de Santamaría —con sus respectivos Auto Unión— dio la posibilidad de escalar a varios en la general y así, tanto Monguzzi como Giordano (con mecánica Batelli) se encontraban en tercer y cuarto lugar pese a luchar durante casi todo el recorrido con inconvenientes de todo tipo y especie. Carranza, pese a ganar la etapa de Posadas, no alcanzaba un puesto de vanguardia en la general, pues en el tramo a Formosa llegó pasada la medianoche, tiempo imposible de recuperar. Barceló era quinto con un velocísimo Renault.

La clase menor no presentaba posibilidades de lucha. Visintini en punta y muy cortado, Giordano a 14 minutos de Monguzzi, Barceló cerca de Giordano, y Antelo y Belliti muy por debajo de los anteriores. La única probabilidad —siempre existe— era la quedada de Visintini, pero, aunque factible, el cálculo de probabilidades lo favorecía en un 90 %, sobre todo ante la innecesidad de tener que usar sus dos tiempos a fondo.

Una etapa faltaba, de largas rectas, con promesas de muchos fierros rotos cuando el final del GP está cerca, sobre todo el de éste, donde llegar es una verdadera satisfacción.

DESAROLLO DE LA ETAPA

Luego de la largada en Asunción del Paraguay, el primer control del ACA donde se registró el paso de los pilotos fue el de Potrero Balbina, aún en territorio paraguayo y a 132 kilómetros de la partida. El primero en pasar por este control fue el polaco Zasada seguido a 50 segundos de Danilo Bonamicci que había salido con su cupé Fiat en decidida persecución del puntero. Pero en la clasificación parcial hasta ese paso, Zasada era escoltado a 20 segundos por Norberto Castañón que parecía a esa altura haber solucionado los problemas que lo habían aquejado en la segunda etapa. Gastón Perkins y Pedelaborde en vertiginoso "rush" se ubicaban 3º y 4º mientras el puntero de la segunda etapa, Bonamicci, se mantenía 6º detrás del Peugeot de Marincovich. Era notorio en este control, el retraso de Migliore y López. En la clase "A" se producía una noticia importante, Ricardo Carranza había descontado mucho tiempo y encabezaba brillantemente el parcial seguido de Maccari, Santamraía y Visintini. El hasta entonces puntero. "Transfer" se retrasaba en forma evidente hasta llegar a ubicarse en el puesto 16º. En la general seguía punteando Visintini, seguido de Santamaría, "Transfer" y Giordano.

Por Puerto Stroessner (635 km) seguía puntero Zasada, pero esta vez la segunda colocación era detentada por Roberto Pedelaborde quien precedía a López, Perkins, Bonamicci, Galluzzi y Juchet. Migliore se seguía retrasando en la etapa, colocándose 16º.

Ya a 426 km de carrera, Bonamicci lograba superar a Zasada en el camino al paso por El Dorado, sacándole 32 s. Perkins se colocaba tercero por paso, seguido de López. Galluzzi, Di Nezio (reaparecía en los primeros puestos). Pedelaborde (retrasado), Miotti, Lee, "Mabellini" y "Cabrera" en sensacional performance, Rossert, Dora Bavio, el matrimonio Terrizano, Migliore (retrasado), Gagliardi, Vitale, Alonso, Sales y Marincovich: Cinco Fiat, un BMW y catorce Peugeot.

A todo esto en la clase menor, Carranza seguía punteando la etapa aunque sin poder acercarse a Visintini en la general en la que ya había logrado una luz suficiente como para correr tranquilo el resto de la carrera.

Posadas, la meta ansiada de esta segunda etapa, volvió a ver en su línea de llegada, la trompa del BMW de Zasada llegando antes (30 segundos) que la del Fiat de Bonamicci. Per-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

kins en extraordinaria gestión llegaba tercero seguido de López, Galluzzi, Pedelaborde, Di Nezio, Miotti, "Mabellini", "Cabrera", Lee y Rosset. Con la llegada a Posadas de los punteros de la "B", Zasada mantenía el liderazgo en la general seguido muy de cerca por Bonamicci.

PICADURAS DE MOSQUITOS

Víctor Maccari —de Alta Gracia, motor hecho por él mismo y con la ayuda de algunos fierros de Berta— llegó a la balsa donde había neutralización en la misma línea con Carranza. "Veníamos tirando juntos y los autos andaban igual. Después se empastaron las bujía cuatro veces y tuve que parar para cambiarlas. Igual me fue mejor que en la etapa a Formosa." Carranza fue el ganador de la etapa y Maccari segundo.

"Transfer" estaba puntero y sin problemas hasta Asunción. El día del balseo a Paraguay, el acompañante nos dijo: "Lástima que estos motores nunca avisan cuándo van a explotar... Por ahora todo está en orden". En el tramo a Posadas y a poco de largar, el Auto Unión pinchó pistón y se retrasó considerablemente.

Otro Deka con problemas insalvables fue el de Santamaría, que venía tercero en la general hasta la segunda etapa. Tocó el cárter en un lomo de burro y al rozar el mismo cárter contra una biela, ésta se engranó. No hubo nada que hacer. Visintini corroboró: "Cuando te pasa eso... lo mejor es tirarse a fumar un cigarrillo y esperar a que te vengan a buscar los auxilios'. Podemos acotar que el burro murió, entre horribles dolores, con el lomo destrozado...

"Si ves el auto, no lo podés creer. Tiene el tablero abollado de las trompadas que le di... Estábamos peleando la punta en el sinuoso y se empezaron a empastar las bujías cuando ya llegábamos a Posadas... A 80 km/h., veníamos los últimos kilómetros, y la gente me hacía señas de que me apurara... ¡Dejame...!" Ofuscado, el Negro Monguzzi en el parque cerrado de Posadas.

Retraso de Marincovich en el tercer tramo. Cortó una válvula. Pudo arreglar dentro del plazo establecido.

"Hay momentos en esta actividad en que no existen diferencias de marcas. Yo soy Peugeot hasta la raíz de mis poocs pelos, pero debo reconocer que si Bonamicci gana el GP seré uno de los más felices, porque Dani es un gran amigo... Además, pienso que Peugeot no debía perderlo..," Confesión del Dr. Raúl Fernández Aguirre, que recorre el GP en avión como coordinador general, o algo así...

Zemborain trató de convencer a Fernández Aguirre (organizador de muchos GP mientras estuvo en Carreras del ACA) que este GP era "la verdad". Fernández Aguirre, por su cuenta y con la lógica de su lado, trató de demostrarle que está totalmente equivocado. La discusión fue interrumpida cuando legó el doctor Carman (presidente del ACA) y el escribano Zemborain corrió a saludarlo y decirle: "Vio, doctor... este Gran Premio es sensa-cio-nal... Mire la cantidad de autos que han llegado... ¡Muchos...!". Hasta ese momento, habían llegado solamente 19 autos...

Danilo Bonomicci: "No tuvimos ningún problema. El auto anda maravillosamente bien. Zasada nos pasó en tres cilindros... ¡Te imaginás cuando le funcionen los cuatro...!"

Coca-Cola fue lo que Gastón Perkins utilizó para neutralizar en parte el problema de su embrague que patinaba. Tiraba 6500 vueltas en el llano, y llegaba a las 6800/6900 en las bajadas. El gaucho de Alberdi estaba contento porque en el sinuoso anduvo viajando medio de costado, como para divertirse un rato.

"Vine levantando el pie... Si lo dejo a fondo llega a las 7000... Pero lo que quiero es llegar". Cocho López.

Los auxilios nuevamente se vieron en figurillas para llegar a Posadas. Como no hubo día de descanso, del lugar que ocupaban en la ruta durante el desarrollo de la tercera etapa debían viajar a Posadas, colaborar en la reparación de los autos —que se podían sacar del parque cerrado entre las 18 y las 21 hs.— y salir a la tabla para tomar posiciones en la última etapa. Recorrer algo así como 1.000 km o más en pocas horas... Sumémosle a esto el cansancio arrastrado durante una semana...

Roberto Pedelaborde, con su cupé particular pero atendida por la gente de la comisión Fiat, venía segundo a 43 segundos de Sazada, en la balsa. Poco después rompió el radiador de aceite, clasificándose 7º en Posadas.

Osvaldo Rolf Juchet estaba 8º en el final de la segunda etapa, en Formosa. Su Peugeot 504 de Guillermo Billy no evidenciaba mayores inconvenientes. Durante el trascurso de la tercera etapa sufrió un vuelco, que lo obligó a abandonar. Por suerte él y su acompañante resultaron totalmente ilesos.

Tercera Etapa - Asunción (Paraguay)-Posadas (Argentina) 635,6 km

CLASIFICACION

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	9	Ricardo A. Carranza	Renault Gordini ...	5h 4m51s	125,097
2º	12	Víctor Maccari	Renault Gordini ...	5h14m21s	121,317
3º	11	Osvaldo Antelo	Renault Gordini ...	5h14m25s	121,291
4º	2	Rosmaldo Visintini	Auto Union 1000S .	5h32m29s	114,700
5º	4	Angel Monguzzi	Renault Gordini ...	5h38m41s	112,600
6º	27	Ricardo Belliti	Auto Union 1000S .	5h55m04s	107,405
7º	35	Adrián Campo	Auto Union 1000S .	5h59m49s	105,987
8º	32	José Cheche Carlomagno	Fiat 600 E	6h09m13s	103,288
9º	26	Eduardo Giordano	Renault Gordini ...	6h26m04s	101,949
10º	29	Joaquín Blanco	Auto Union 1000S .	6h28m45s	98,606
11º	56	Jorge Guitelman	Renault Gordini ...	6h48m17s	91,172
12º	10	"Transfer"	Auto Union 1000S .	7h25m26s	85,600
13º	53	Héctor V. Moreno	Renault Gordini ...	7h57m11s	79,918
14º	16	Gonzalo L. Barceló	Renault Gordini ...	8h19m27s	76,355

ABANDONARON: 13, Santamaría, Raúl (Auto Union 1000S); 38, Fernández Rivas, Baltasar (Auto Union 1000S); 40, Sardi, Alberto Omar (Renault Gordini), y 41, Testay, Ricardo (Fiat 600 E).

Clase "B" (De 1.150 hasta 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	205	Sobieslaw Zasada	BMW 2002	4h05m35s	155,287
2º	209	Danilo Bonamicci	Fiat 1500 Cupé ...	4h06m35s	154,857
3º	246	Gastón Perkins	Peugeot 504	4h10m05s	152,493
4º	207	Osvaldo Cocho López ...	Peugeot 504	4h13m14s	150,596
5º	217	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Cupé ...	4h15m22s	149,338
6	216	Angel Di Nezio	Fiat 1500 Cupé ...	4h18m48s	147,357
7º	222	Roberto Pedelaborde	Fiat 1500 Cupé ...	4h24m36s	144,126
8º	211	Rubén Miotti	Peugeot 504	4h27m27s	142,591
9º	259	"Mabellini-Varrone"	Peugeot 404	4h34m07s	139,123
10º	224	Alberto E. Lee	Fiat 1500 Cupé ...	4h34m47s	138,795
11º	227	"Cabrera-Baloni"	Peugeot 404	4h41m33s	135,450
12º	242	Carlos C. Rosset	Peugeot 504	4h42m29s	134,899
13º	232	Dora Bavio	Peugeot 404	4h59m18s	127,417
14º	201	José Migliore	Peugeot 504	5h11m03s	122,604
15º	237	Jorge Terrizzano	Peugeot 504	5h29m16s	115,821
16º	256	Bruno Vitale	Peugeot 404	5h33m14s	114,442
17º	258	César E. Alonso	Peugeot 404	5h46m21s	110,108
18º	221	Oscar M. Gagliardi	Peugeot 404	5h47m23s	109,780
19º	214	Carlos Marincovich	Peugeot 504	5h59m49s	105,987

ABANDONARON: 203, Castañón, Norberto (Peugeot 504); 212, Rolf Juchet, Osvaldo (Peugeot 504); 218, Fernandino, Esteban (Peugeot 504); 243, Sales, Arturo J. (Peugeot 404).

CLASIFICACION GENERAL PROGRESIVA HASTA LA TERCERA ETAPA: ACHERAL-POSADAS: 2.775,1 km.

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	2	Rosmaldo Visintini	Auto Unión 1000 S	28h41m44s	96,708
2º	10	"Transfer"	Auto Unión 1000 S	30h33m32s	90,836
3º	4	Angel Monguzzi	Renault Gordini ..	31h36m06s	87,814
4º	26	Eduardo Giordano	Renault Gordini ..	31h49m46s	87,187
5º	16	Gonzalo L. Barceló	Renault Gordini ..	32h05m25s	86,477
6º	11	Osvaldo Antelo	Renault Gordini ..	32h56m35s	84,239
7º	27	Ricardo Belliti	Auto Unión 1000 S	34h08m20s	81,288
8º	12	Víctor Maccarin	Renault Gordini ..	34h37m42s	80,139
9º	32	José Cheche Carlomagno	Fiat 600 E	34h40m27s	80,033
10º	35	Adrián Campo	Auto Unión 1000 S	34h45m01s	79,820
11º	9	Ricardo A. Carranza	Renault Gordini ..	35h09m44s	78,922
12º	29	Joaquín Blanco	Auto Unión 1000 S	36h01m56s	77.017
13º	53	Héctor V. Moreno	Renault Gordini ..	37h38m16s	73,731
14º	56	Jorge E. Guitelman	Renault Gordini ..	39h16m52s	70,647

Clase "B" (De 1.150 hasta 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Prom.
1º	205	Sobieslaw Zasada	BMW 2002	23h00m40s	120,598
2º	209	Danilo Bonamicci	Fiat 1500 Cupé	23h03m56s	120,313
3º	217	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Cupé	23h59m32s	115,666
4º	207	Osvaldo López	Peugeot 504	24h39m25s	112,548
5º	201	José Migliore	Peugeot 504	24h47m19s	111,950
6º	246	Gostón Perkins	Peugeot 504	25h09m28s	110,307
7º	259	"Mabellini-Varrone"	Peugeot 404	26h38m58s	104,133
8º	211	Rubén Miotti	Peugeot 504	26h51m43s	103,309
9º	222	Roberto Pedelaborde ...	Fiat 1500 Cupé	26h58m07s	102,901
10º	227	"Cabrera-Baloni"	Peugeot 404	27h01m55s	102,660
11º	242	Carlos C. Rosset	Peugeot 504	28h23m20s	97,753
12º	216	Angel Di Nezio	Fiat 1500 Cupé	28h55m44s	95,928
13º	214	Carlos Marincovich	Peugeot 504	29h25m06s	94,332
14º	221	Oscar M. Gagliardi	Peugeot 404	29h34m22s	93,839
15º	224	Alberto E. Lee	Fiat 1500 Cupé	29h42m23s	93,417
16º	237	Jorge Terizzano	Peugeot 504	29h57m07s	92,651
17º	232	Dora Bavio	Peugeot 404	30h58m37s	89,585
18º	256	Bruno Vitale	Peugeot 404	32h40m21s	84,936
19º	258	César E. Alonso	Peugeot 404	32h58m15s	84,168

→

4ª ETAPA: EL BATACAZO DE BONAMICCI

Por Ita Ibaté, primer paso de los corredores durante la última etapa y a 154 kilómetros de la llegada en Paraná, el puntero de la etapa era Danilo Bonamicci, seguído por Perkins, Migliore y Pedelaborde, mientras el polaco Zasada en un evidente retraso se colocaba quinto precediendo a Galluzzi y a Miotti. En la general Acheral-Ita Ibaté, Zasada seguía manteniendo su ventaja (1m1s) sobre Bonamicci aunque ésta era muy relativa ya que Bonamicci había largado con ganas de ganarle la etapa y el G.P. En la A, por Ita Ibaté, Ricardo Carranza reitera su performance de la etapa anterior, punteando la carrera sobre Maccari y Barceló. "Transfer" marchaba cuarto y el puntero de la general (casi dos horas sobre el segundo), Rosmaldo Visintini, viajaba en la 7a. posición en la etapa, sin preocuparse demasiado.

Ya a 514 kilómetros de carrera y al arribo de las máquinas a la neutralización de Goya (Corrientes) la clasificación general Acheral-Goya de la clase mayor era la siguiente: 1º, Bonamicci, segundo Zasada a 10 minutos y monedas del puntero, tercero Galluzi, cuarto Perkins y quinto Migliore. Un abandono importante se producía a esta altura, era el abandono de uno de los animadores de la carrera, el "Bebe" Pedelaborde.

Y ya en Paraná las máquinas de la clase mayor fueron agregando un clima de emoción a la llegada. El primero en hacer su ingreso al Parque Cerrado de Paraná fue Danilo Bonamicci con su Cupé roja. La emoción final estuvo a cargo de Zasada, ya que de la hora de arribo del polaco dependía el triunfo o no de Bonamicci. A las 12h41m45s el polaco ingresó a Parque Cerrado, con lo que Bonamicci pasaba a ganar el Gran Premio Internacional de Turismo por 6 minutos y 20 segundos de diferencia. El "cuco" había sido derrotado en la ruta y en buena ley. El tercer arribo a Paraná sorprendió ya que se trató del rionegrino Félix Mabellini en una extraordinaria performance. Sin embargo al ingresar en Parque Cerrado, derribó un cartel y atropelló a un espectador, aunque afortunadamente sin consecuencias personales.

Mabellini al llegar tercero a Paraná había logrado rebasar en la ruta a Gastón Perkins y a José Migliore. El 217 de Miguel Angel Galluzzi fue la cuarta máquina en ingresar a P.C. en Paraná. Y la quinta fue el Peugeot 504-Coelho de Pepe Migliore seguido de la Cupé Fiat de Alberto Lee en brillante actuación en la etapa y en el Gran Premio.

En lo que respecta a la clase "A", al arribo a Posadas, Ricardo Carranza fue el ganador, seguido por Antelo, Barceló, Monguzzi, Giordano y Maccari. Recién en el puesto séptimo, Rosmaldo Visintini asomaba la trompa de su A. U., sin duda seguro ya de su triunfo en la general. 'Transfer" (9º en la etapa) se retrasó pero siguió afirmado en la segunda posición sin mortificar mucho el automóvil.

AL PASAR...

En la neutralización de Pto. Stroessner, Sobieslaw Zasada le pidió a Miguel A. Galluzzi que le echara una revisada al BMW porque el polaco creía que estaba todo roto. Galluzzi le confirmó el diagnóstico por la zona de válvulas. El día antes Zasada había cambiado relación de diferencial, una más larga, para poder aguantar el tren de carrera de la última etapa. Sin embargo, en las proximidades de la mitad de la última etapa, lo que empezó a sonar mal fue el diferencial. Según se pudo oír en la llegada, el BMW parecía la sinfónica de Varsovia por la cantidad de ruidos distintos que hacía.

Cuando llegó Zasada, Bonamicci ya estaba en el Parque Cerrado de Paraná porque entró empujado, lo se abrió paso entre el gentío, se acercó al cordobés y le dio un abrazo de felicitación. Bonamicci se emocionó tanto que no podía hablar.

Una denuncia: Contra Gastón Perkins en el Parque Cerrado de Paraná porque entró emjujado, lo cual está penado por el Reglamento de la Prueba. El comisario deportivo no quiso decir quién había hecho la denuncia, ni quiso hacerla pública; anunció sin embargo que había —efectivamente— una denuncia y que la pasaría como corresponde a CADAD. Trascendió que el denunciante había sido el seudónimo "Cabrera-Balloni".

Palabras de Danilo Bonamicci, nervioso y contento, al bajarse del Cupé Fiat en Paraná: **'Lo vi a Gastón venir muy despacio, según pienso tiene un "pinchón pistado"** (Aclaramos: Bonamicci quiso decir pistón Pinchado").

Un asunto muy personal y por la misma razón incorrectamente dado a publicidad, fue el que se ventiló en diarios de Buenos Aires, radio y televisión acerca de un supuesto pedido de captura por un juez de Córdoba sobre Danilo Bonamicci. **"Yo no lo entiendo** —explicó el corredor— **esto es obra del abogado de la otra parte; en un accidente de tránsito atropellé a un menor y fui procesado por esa razón. Lógicamente, estoy bajo prisión preventiva y no puedo salir del país sin autorización...".** El gordo Morello, periodista cordobés, agregó: **Sé perfectamente que el juez no ha pedido la captura, todo lo contrario. Simplemente se trata de una argucia legal de la que se aferró el abogado que entiende la causa contra Danilo".** Siendo el Ganador ya del Gran Premio, Bonamicci mostraba molestamente su indignación. **"Lo lamentable es hacerse eco de semejantes versiones, sobre todo cuando, aparentemente, no son las reales".**

Sobieslaw Zasada se acercó en parque cerrado a Bonamicci para saludarle y explicar las razones de su atraso **'No pude conseguir la nafta adecuada y el auto fallaba"** auto del polaco no andaba como Bonamicci comentaba luego: **El en las etapas anteriores, yo viajé fuerte porque quería ganarle a toda costa pero en ningún momentó trató de que yo no me le fuera.**



CORSA se movilizó en el Gran Premio gracias a la amable gentileza de Peugeot que a tales efectos le facilitó un impecable 404. Shell, como siempre, también ayudó.

Sra. de Terrizano, acompañante de su marido, quien reconoció por radio que corren juntos porque su señora no lo deja salir solo. Mal, eh..



Muy destacado estuvo el Dr. Carranza. Ultimamente aparecía poco pero en este Gran Premio arrasó con las dos últimas etapas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RALLY DE LOS LIBERTADORES

Cuando bajó la bandera al primero en Tarija (Bolivia), el doctor César Carman voló inmediatamente a La Paz (Bolivia) donde se llevaba a cabo la reunión anual de la FITAC (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes). En esa reunión se estableció una ponencia compartida por Argentina y Chile para organizar el "Rally de los Libertadores" que recorrerá la mayor parte de Sudamérica y tendrá cabeceras en Argentina, Chile, Perú y Bolivia. La organización del evento, se supone, quedaría a cargo del Automóvil Club Argentino y su fecha de realización sería entre los meses de septiembre y octubre de 1971. La competencia se llevará a cabo para autos de Turismo y ha de ser una de las pruebas más duras del automovilismo sudamericano y mundial. Sería interesante, sin embargo, lograr que este ambicioso proyecto tuviera cabida, como fecha puntable, por el Campeonato Mundial de Rallies fiscalizado por la Federación Internacional del Automóvil. Bien.

La máquina irrompible. El Auto Unión de Rosmaldo Visintini alcanzó finalmente la gloria largamente buscada.



Pepe Migliore, el mejor Peugeot clasificado luego de muchos problemas. Como consuelo encabeza el campeonato argentino.

Procesión de hormigas en la cara de Monguzzi. Al parecer es una variedad de termitas que lo atacaron en el cruce de la frontera con Paraguay y que aún no lo abandonaron.

El auto no daba más. En algunos tramos andábamos igual, pero en cuanto había que repechar un poquito me le iba enseguida".

Miguel Angel Galluzzi: **'Me vine cuidando en todo el camino, sobre todo en la parte que llovía por miedo a que pudiera pasar cualquier cosa. Nunca pasé de las 5.800 vueltas y a ese orden se me cortó una varilla de válvulas".** El Gordo Galluzzi hizo una muy buena carrera a lo largo de las cuatro etapas. Pese a que lo prometió, cuando llegó a Paraná no se cortó las venas.

Bebe Pedelaborde volcó con su cupé Fiat y don Américo Grossi, que seguía la última etapa desde el avión lo vio completo. Por suerte no le pasó nada a él ni a su acompañante. Sólo chapa y pintura a la cupé.

Un hecho lamentable que por suerte no llegó a mayores fue el que protagonizó Félix Mabellini al llegar a Paraná. Al entrar al parque cerrado su coche patinó en el barro atropellando a tres o cuatro personas que estaban donde no debían. Aunque ninguno fue lastimado de consideración. En el lugar, gran despliegue policial pero ninguno estaba en el lugar que le correspondía.

Record para el equipo Coelho: le cambiaron al Peugeot 504 de Pepe Migliore los pistones, bielas y camisas en nada más que 54 minutos. Así pudo llegar a Paraná. Aparte Pepe sufrió inconvenientes de todo tipo, la última fue el embrague que patinaba constantemente y un corte de corriente de esos que nunca se sabe de donde provienen. Bajó algo mufado pero satisfecho de haber llegado.

Gran recibimiento para el binomio Cabrera-Balloni" con el Peugeot 404 que representaba a Gualeguaychú, inmensa cantidad de público lo esperó con banderas y estandartes. Finalmente, la turbamulta invadió el Parque Cerrado.

Norberto Castañón: **"Habrá que reveer ciertas cosas, porque lo sucedido en este Gran Premio con los Peugeot no puede suceder más. Entre nosotros y los del Equipo Coelho hay un total de nueve pistones pinchados. Yo no sé si será la carburación lo que pinchaba los pistones pero no puede ser".** Estaba incluido el que pinchó Gastón Perkins en la última.

Rosmaldo Visintini: **"Todavía no he tomado conciencia que he ganado el Gran Premio, todo me parece mentira. Van nueve años que largo y nunca lo pude hacer. ¿Cuántas veces paré? Nunca, en la primera solamente diez minutos porque se me cortó un caño de freno".** Los hermanos Visintini (pi-

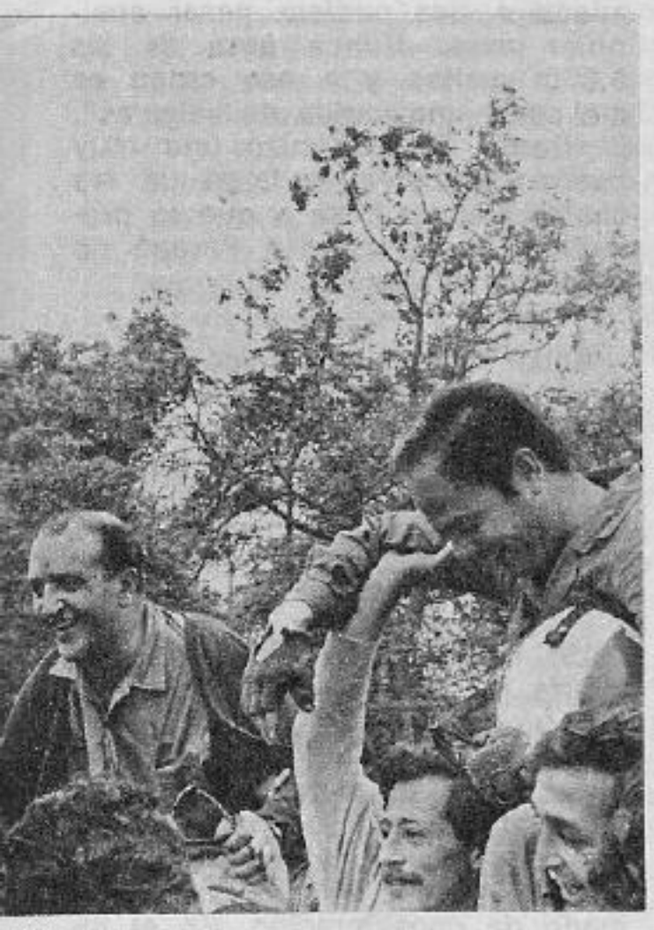
LAS FLORES SP

SUSPENSION Y REUNION MUY IMPORTANTE

El sábado llovió todo el día y el comisario deportivo, mayor Benvenuto, decidió suspender las pruebas de clasificación para el domingo por el estado calamitoso de las banquinas. El domingo a la mañana siguió lloviendo y por lo tanto todo el mundo se volvió a su casa porque la carrera quedó definitivamente suspendida. Al pasar, la referencia es inevitable: nuestro país debe ser el único en el cual las carreras no se hacen porque llueve o bien porque los autos andan demasiado rápido.

Pero al margen de eso, el sábado a la tarde se aprovechó para materializar una reunión muy importante y positiva entre todos los integrantes de la Asociación de SP. El tema tratado fue el siguiente: decidir cómo debe ser el reglamento a partir de 1971 para lograr una mayor paridad de fuerzas (actualmente el predominio del Chevrolet es absoluto) y consecuentemente aumentar el interés de la categoría que es en definitiva el negocio de todos. Con la presencia y el acuerdo de Formisano,(Bascou, Zampini, Pronello (por Ford), Berta, Lobbosco y Copello (por IKA-R), Pellegrino, Joseph y Cupeiro por GM y los hermanos Bellavigna por Chrysler, se decidió solicitar a la CADAD los siguientes cambios:

Aplicar el reglamento internacional en cuanto a chasis y carrocería. O sea ubicación del motor o cualquier otro elemento es totalmente libre. En cuanto al motor se solicitan tres ítems fundamentales para equiparar las performances: 1º) **Admitir el motor V8 de Chrysler; 2º) Permitir la relación carrera/diámetro con lo cual Tornado solucionaría su problema de límite de revoluciones y Ford podría modificar el volteo del cigüeñal; 3º) Mantener el árbol de levas en su posición original pero se permite tapa de cilindros libre aunque no más de dos válvulas por cilindro** Con eso la salida se hace lógica: autos con motor trasero de cuatro litros.



Un binomio descooncido que cumplió una actuación destacada: "Cabrera-Balloni". Una catnidad de entusiastas de Gualeguaychú los esperaba radiantes en Paraná, con carteles y todo.

loto y Hugo, acompañante) cumplieron su misión a las mil maravillas.

Ingeniero Eduardo Céspedes ("Epsilon"): **"Abandoné en la primera etapa y vine a recibirlo al Negro Monguzzi. ¡Ché, que bien Visintini! Estoy tan contento como si hubiera ganado yo".**

Transfer: **"Vine despacio por miedo a romper algo. Había roto una pata del motor y en la etapa anterior cambié tapa de cilindros y un pistón... Lo importante es que llegué".** Se abrazó con Visintini.

Breeem... beem... beemm es el nombre con el que el Negro Monguzzi denomina cariñosamente a los Auto Unión (o no tan cariñosamente). No hay duda que los breemm... beem... beemm se tomaron la revancha.

Cocho López que venía tercero en la última etapa y cuidando el auto pinchó uno de los muchos pistones que se agujerearon. Inmediatamente después rompió el motor. Lo contaba en Paraná bastante enojadito y no era por el pistón sino a causa de ciertos problemas en la etapa que nada tenían que ver con el motor.

Gastón Perkins llegó con el auto a Paraná entre los aplausos de todo el público. Entró y nos sentamos dentro del 504 a conversar fuera de las miradas y los oídos de los curiosos: **"Pinché un pistón a 80 kms. de acá... venía a 5.500 vueltas porque estaba por parar en el auxilio cuando escuché el ruido. ¡Qué bronca! ¿No? Lo puse en marcha en la línea de llegada.** Más tarde una denuncia hecha por los entrerrianos Cabrera-Balloni indicaba que Perkins había sido llevado a remolque o empujado por un Peugeot particular. La decisión final respecto a este tema estaba en manos del Comisario Deportivo.

LOS DINEROS DEL GP

Durante el desarrollo del Gran Premio también se piensa en los pesotes que se pueden ganar llegando en tal o cual puesto, y no solamente en los honores de un triunfo. Porque, no nos engañemos, los dineros mueven al mundo, y por qué no a los 100 y pico de señores que se largaron a correr este Gran Premio.

Los pesos oblados por el ACA a los dos primeros de cada clase serán del siguiente tenor:

Rosmaldo Visintini: 1.280.000 pesos.
Hugo Visintini (copiloto): pesos 131.000.
"Transfer": $ 920.000.
José M. Mateo (copiloto): pesos 92.000.
Danilo Bonamicci: $ 1.860.000.
Aldo Baldoni (copiloto): pesos 186.000.
Sobieslaw Zasada: $ 1.460.000.
Marian Bien (copiloto): pesos 186.000.

CUARTA ETAPA - Posadas-Paraná 908 km.

CLASIFICACION

Clase "A" (Hasta 1.150 cm³)

		Marca	Tiempo	Pos.	Nº	Piloto
1º	9	Ricardo Caranza	Renault Gordini			6h22m07s
2º	11	Osvaldo Antelo	Renault Gordini			6h27m22s
3º	16	Gonzalo L. Barceló	Renault Gordini			6h30m54s
4º	4	Angel Monguzzi	Renault Gordini			6h33m28s
5º	26	Eduardo Giordano	Renault Gordini			6h42m29s
6º	12	Víctor Macari	Renault Gordini			6h47m55s
7º	2	Rosmaldo Visintini	Auto Unión 1000 S			6h51m57s
8º	53	Héctor V. Moreno	Renault Gordini			6h57m14s
9º	10	"Transfer"	Auto Unión 1000 S			7h07m32s
10º	35	Adrián Campo	Auto Unión 1000 S			7h20m21s
11º	29	Joaquín Blanco	Auto Unión 1000 S			7h18m22s
12º	32	José Cheche Carlomagno	Fiat 600 E			8h51m55s
13º	56	Jorge E. Guitelman	Renault Gordini			10h49m2s

PROMEDIO DEL GANADOR: 133,608 km|h.

ABANDONARON: 27, Belliti, Ricardo (Auto Union 1000S).

Clase "B" (De 1.150 hasta 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	209	Danilo Bonamicci	Fiat 1500 Cupé	5h07m48s
2º	205	Sobieslaw Zasada	BMW 2002 TI	5h16m45s
3º	259	"Mabellini-Varrone"	Peugeot 404	5h24m09s
4º	217	Miguel A. Galluzzi	Fiat 1500 Cupé	5h37m53s
5º	201	José Migliore	Peugeot 504	5h39m48s
6º	224	Alberto L. Le	Fiat 1500 Cupé	5h45m52s
7º	242	Juan Carlos Rosset	Peugeot 504	6h07m11s
8º	237	Jorge Terrizanno	Peugeot 504	6h29m02s
9º	246	Gastón Perkins	Peugeot 504	6h30m25s
10º	227	"Cabrera-Balloni"	Peugeot 404	6h34m49s
11º	216	Angel Di Nezio	Fiat 1500 Cupé	6h39m59s
12º	256	Bruno Vitale	Peugeot 404	6h43m29s
13º	221	Oscar Gagliardi	Peugeot 404	7h20m00s
14º	232	Dora Bavio	Peugeot 404	7h31m59s

PROMEDIO DEL GANADOR: 165,867 km|h.

ABANDONARON: 207, López, Osvaldo (Peugeot 504); 222, Pedelaborde, R. (Fiat 1500 Cupé); 211 Miotti, Rubén (Peugeot 504); 214, Marincovich, Carlos (Peugeot 504).

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO

GRUPO 2

(Clase "B" - De 1.150 cm³ a 2.000 cm³)

1º	José Migliore	26,68	puntos
2º	Danilo Bonamicci	24	„
3º	Francisco Mayorga	19,12	„
4º	E. Rodríguez Canedo ...	17	„
5º	David Parvis	14	„
6º	Osvaldo López	11,39	„
7º	Jorge Ahumada	11,20	„
8º	Miguel Angel Monguzzi .	8	„
9º	Vicente Linares	5	„

(Clase "A" - Hasta 1.150 cm³)

1º	Rosmaldo Visintini	56,25	puntos
2º	Rubén Alonso	28,50	„
3º	"Transfer"	24	„
4º	Angel Monguzzi	14,50	„
5º	"Epsilon"	12,50	„
6º	Félix Defelippo	8,97	„
7º	"Cano-Acosta"	8	„
8º	Napoleón Beveraggi	7	„
9º	Osvaldo Antelo	6,50	„
	Raúl Santamaría	6,50	„
11º	J. C. Rizutto	6	„
	Ricardo Carranza	6	„

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REGAZZONI EN CASA DE TECNO

Gianclaudio Regazzoni ganó la penúltima carrera del Campeonato Europeo de F 2, la Copa de Europa en Imola, Bologna, donde se fabrican los Tecno que él conduce. Reutemann debió abandonar faltando sólo ocho vueltas, cuando venía quinto con el nuevo Brabham modelo 1971 confiado al equipo argentino para su presentación en esta carrera

El Campeonato Europeo de Fórmula Dos va llegando a su fin y también se va perfilando su vencedor. Todavía pueden suceder cosas pero muy pocas —ya que queda sólo una carrera puntable— para que el campeón sea otro, pero todo parece indicar que la breva está a punto para que se la coma Gianclaudio Regazzoni. El cada vez más temible piloto suizo volvió a ganar el domingo pasado y esta vez en los pagos donde se fabrican los Tecno, o sea en Bologna. Obviamente, el apoyo popular estaba íntegramente a favor de los autos de los hermanos Pederzani, que conducen Regazzoni y Cevert con el auspicio de Motul, y esta condición de local influyó en gran parte para que el primer piloto del equipo intentara con éxito el triunfo en el Trofeo de Europa de F2, disputado en Imola con la presencia de los equipos más importantes de la categoría.

Si bien Regazzoni fue lo más veloz que se vio andar por el circuito en los días de práctica y clasificación, no se puede decir que haya ganado la carrera con holgura. Los ensayos del viernes lo ubicaban al tope de una lista que se disputaba los mejores puestos por meras décimas de segundo, y en la que salían favorecidos Ernesto Brambilla, Rolf Stommelen, Jacky Ickx con el más veloz de los BMW, y un sorprendente Lole Reutemann, como apuntando a una superación en sus actuaciones.

Las listas del sábado, válidas para el orden de largada en la primera serie del día siguiente, mostraban algunas diferencias, siempre con Regazzoni a la cabeza pero ahora con Fittipaldi muy cerca en el segundo puesto y superando al lote antes nombrado y Lole retrocediendo al noveno puesto con el Brabham nuevo y un motor de menos potencia que el usado el viernes.

La salida de la primera serie confirmó que la cosa no iba a ser muy fácil para los autos locales. Regazzoni salió en punta, es cierto, pero la picada de Fittipaldi fue impresionante y no fue motivo de asombro ver venir al Lotus amarillo y verde en punta al cabo de la segunda vuelta, con el brasileño decidido a no dejarse quitar el lugar muy fácilmente.

Hubo algunos esporádicos ataques de Regazzoni a las posiciones de Emerson, pero a decir verdad la intensidad de los mismos no parecieron llevar la suficiente carga de entusiasmo por parte del suizo, que aparentemente se conformó con el segundo puesto en la serie en pago de la chance de poder contar con un medio mecánico menos fatigado en la batería decisiva. Con vistosidad de manejo, se ubicaron detrás de Emerson y Clay, el Brabham de Rolf Stommelen y el Tecno de François Cevert, jugando a las escondidas detrás de la cola del Tecno segundo, mientras nuestro compatriota Reutemann llegaba octavo a 26 segundos del ganador, en una actuación de poca proyección para la final pero sin altibajos. El motor no daba para más.

La largada de la segunda serie demostró que Regazzoni no había usado en la primera todo lo que tenía debajo del pie. La salida de la "baffona" —dixit Tecno '70— fue de lo más espectacular que se vio en la tarde, dejando dos anchas rayas negras en el pavimento mientras se cortaba en la punta aullando como una bestia en celo. Fittipaldi y Cevert fueron los primeros en alinearse en su persecución pero para alegría de los boloñeses, poco habría para comentar después de la salida de su favorito. Regazzoni fue una aplanadora y no hizo más que seguir aumentando ventajas hasta el banderazo que lo consagró triunfador de la batería y de la general por suma de tiempos, mientras en la serie llegaba segundo Ickx después de una sensacional escalada desde los últimos puestos, tercero Derek Bell, que pasa a ser segundo en el Campeonato, cuarto Peterson, quinto Fittipaldi y sexto Stommelen. La clasificación final indicaba como ganador a Clay Regazzoni, segundo Fittipaldi, tercero Bell, cuarto Stommelen y quinto Peterson. Reutemann abandonó cuando sólo faltaban ocho giros para el final.

VIA PAJARO MADRUGADOR

Un diálogo telefónico con Lole Reutemann, desde Bologna vía satélite, nos permitió averiguar en detalle lo ocurrido en la carrera de Imola, en la que el piloto argentino abandonó a sólo 8 vueltas de la llegada.

¿Cuál fue el motivo de tu abandono?

Porque me quedé repentinamente sin presión de aceite. Fue una verdadera pena porque venía sexto y podía haberme clasificado bien. No digo mejor pero por lo menos terminar una carrera para quebrar de una vez esta racha de abandonos en que estamos estancados...

¿Cómo anduviste mientras duró en carrera?

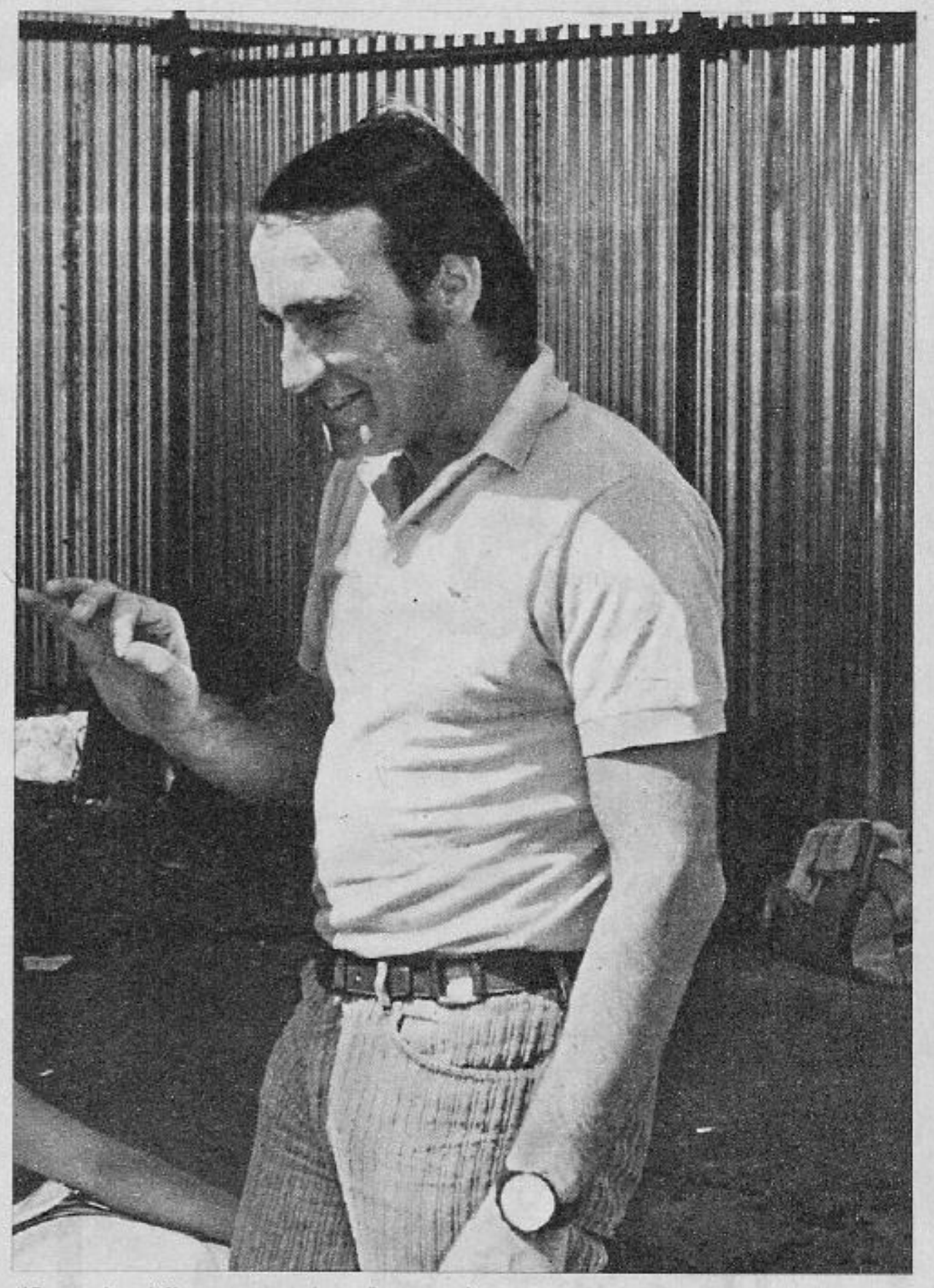
En la primera serie me mantuve dentro de lo que podía hacer con este motor, que no daba para más. Era el motor que traía el Brabham '71 y que usamos mientras probamos en Goodwood hace dos semanas. No tenía más potencia que para andar en mi puesto de salida y sólo pude ganar uno sobre el final. En la segunda serie salí inmediatamente detrás de Dickie Atwood y como éste se quedó parado en la largada gané automáticamente un puesto en el que me mantuve sin más alternativas hasta que abandonó François Cevert, adelantando yo al quinto puesto. Poco después, en la octava vuelta, me pasó Jacky Ickx, con evidente superioridad mecánica, ya que desde la última fila arremetió sin descanso hasta salir segundo, y yo me mantuve en la sexta posición sin perder contacto con los de adelante hasta el bajón de la presión de aceite que me sacó de carrera.

¿A qué se debió que tus tiempos del viernes fueran mejores que los del sábado?

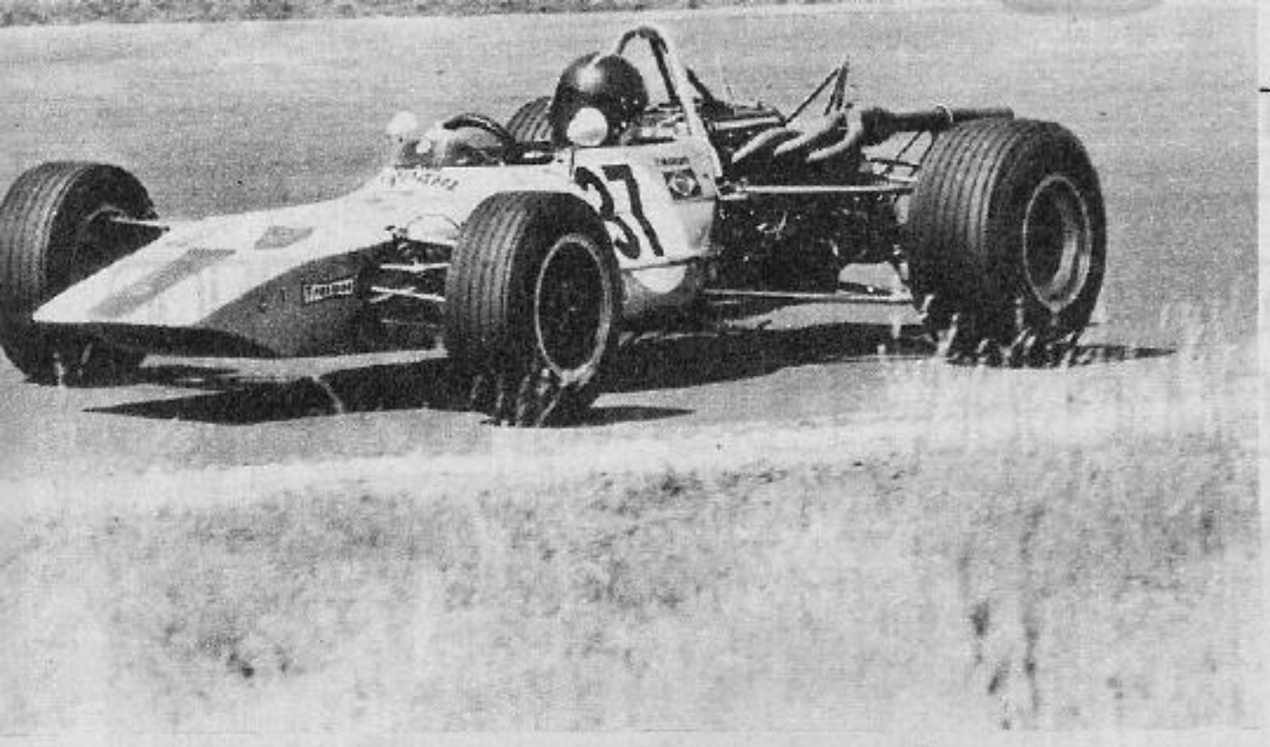
Sencillamente debido a que el jueves practiqué con el auto del equipo con el que sólo di cuatro vueltas para después cambiar al Brabham nuevo. En el auto nuestro teníamos un motor trabajado en lo de Charles Lucas que tiraba una barbaridad y con ése salieron los tiempos pero no nos animamos a usarlo en carrera porque tenía fallas eléctricas intermitentes y no confiábamos en que aguantara ni una serie.

Y el Brabham nuevo, ¿qué tal es?

Mirá, vos viste que Brabham no tiene por costumbre hacer cambios revolucionarios. El auto no es lo que se podría llamar un modelo nuevo sino una actualización del anterior. El aspecto exterior y la estructura no han cambiado en absoluto y sólo hay diferencias en el punto de anclaje de las suspensiones, una bomba de nafta más moderna y algunos retoques de menor importancia.



"Sensazionaje", parece opinar Regazzoni con su gesto respecto al andar de su Tecno "baffona". El vigoroso piloto suizo es el ganador cantado del Campeonato '70. Su triunfo en Imola parece confirmarlo.



Emerson Fittipaldi tuvo una actuación brillante en la primera serie, en la que logró imponerse aprovechando la expectativa de Regazzoni. Al final fue segundo por suma de tiempos.



El Brabham modelo 1971 que el viejo Jack confió al equipo argentino para su presentación en Imola no presenta muchas variantes con respecto al anterior

¿Qué tal era el circuito

Imola es una pista muy, muy linda. No es muy larga, más bien de corta distancia pero veloz, con altibajos de terreno. En todo sentido, incluyendo el aspecto de los boxes, el paisaje, todo hace recordar a Brands Hatch. Acá se desarrollan velocidades de algo más de 185 km/h. para la vuelta, y el espectáculo es entretenido porque se demora apenas un minuto y medio para la vuelta y los autos no se separan mucho. Lástima no haber podido andar mejor aquí... Era una carrera muy importante y una buena colocación me hubiera venido tan bien para levantar el ánimo...

¿Cuándo corrés otra vez?

...Bueno, en carreras puntables queda solamente una, la del 11 de octubre en Hockenheim, que cierra el Campeonato Europeo de F2, prácticamente en manos de Regazzoni. Aparte hay otra carrera ese mismo mes en Munich, pero ahí no sé si voy a ir...

El tono de la voz, la manera de decir las cosas y las cosas dichas hacen pensar en que Carlos Reutemann está pasando por un mal momento anímico. Su entusiasmo de otros instantes se ha trocado en algo que no quisiéramos llamar momentáneo pesimismo sino abatimiento por su incortable racha de abandonos. La mentalidad perdedora es lo último que puede atacar los pensamientos de un deportista que como Reutemann tiene por delante un futuro más que prometedor. Hay diferencias que son importantes de destacar. Una cosa es que no funcione un equipo, o un auto, o un repuesto, o que las relaciones humanas no sean lo suficientemente compatibles o satisfactorias como para evitar el malestar dentro de un grupo humano, y otra cosa es la valoración de uno mismo como corredor o como lo que se quiera ser en la vida. Nunca una cosa debe influir en la otra, y si hay algo de lo que uno siempre debe estar seguro es para qué sirve, para qué tiene condiciones, y qué ambiciones tiene al respecto.

En el caso particular de Reutemann es innegable que su mayor anhelo es triunfar en el automovilismo, en esa clase de automovilismo del que ahora es parte activa y en el que algún día podrá ascender a la fórmula máxima si tiene la constancia y la presencia de ánimo necesarias para apuntalar las condiciones y la conocimientos acumuladas en este tipo de experiencias que hoy lo agobian. Lo que necesita es retornar a la mística que lo empujó a puntear en Hockenheim aquel primer día de su actuación en Europa; seguir luchando con las mismas esperanzas con que lo vimos irse un día a enfrentarse con su destino. Lo demás ya vendrá.

GRAN PREMIO DE IMOLA

Circuito de Imola (Italia), de 5.018 m. - 27/IX/70

CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Fittipaldi, Emerson	Lotus	45m31s2	28
2º	Regazzoni, Gianclaudio	Tecno	45m31s3	28
3º	Stommelen, Rolf	Brabham	45m31s4	28
4º	Peterson, Ronnie	March	45m47s1	28
5º	Bell, Derek	Brabham	45m47s3	28
6º	Atwood, Richard	Brabham	45m51s9	28
7º	Terbeck, Bernd	Brabham	45m52s7	28
8º	Reutemann, Carlos	Brabham	46m00s9	28
9º	Walker, Alistair	Brabham	46m09s4	28
10º	Cevert, François	Tecno	46m11s	28
11º	Nelson, Bryan	Crossie	46m16s9	28
12º	Ikuzawa, Tetsu	Lotus	46m32s1	28
13º	Westbury, Peter	Brabham	46m32s6	28
14º	Birrel, Graham	Brabham	46m32s8	28
15º	Guthrie, Malcom	March	46m34s4	28

PROMEDIO DEL GANADOR: 185,191 km|h.

Segunda Serie

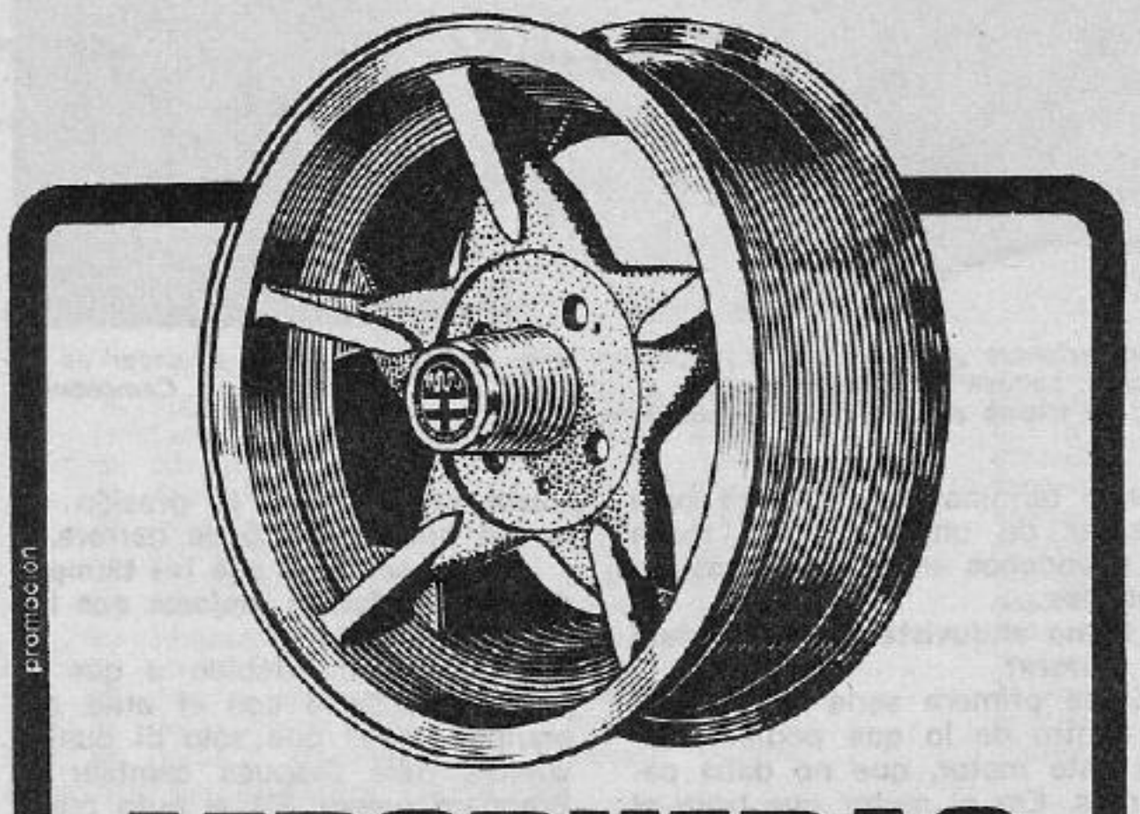
1º	Regazzoni, Gianclaudio	Tecno	45m19s	28
2º	Jacky Ickx	BMW	45m23s	28
3º	Bell, Derek	Lotus	45m27s	28
4º	Peterson, Ronnie	Brabham	45m25s	28
5º	Fittipaldi, Emerson	Brabham	45m25s7	28
6º	Stommelen, Rolf	Brabham	45m50s4	28
7º	Schenken, Tim	Brabham	45m50s6	28
8º	Guthrie, Malcom	March	46m24s	28
9º	Ikuzawa, Tetsu	Lotus	46m29s3	28
10º	Birell, Graham	Brabham	46m52s6	28
11º	Nelson, Bryan	Crossie	45m41s8	25
12º	Terbeck, Bernd	Brabham	40m08s2	23
13º	Walker, Alistair	Brabham	34m07s9	21
14º	Reutemann, Carlos	Brabham	29m37s6	18
15º	Wetsbury, Peter	Brabham	46m02s8	15

Final

1º	Regazzoni, Gianclaudio	Tecno	1h30m50s	56
2º	Fittipaldi, Emerson	Lotus	1h30m58s	56
3º	Bell, Dereck	Brabham	1h31m12s	56
4º	Peterson, Ronnie	March	1h31m12s	56
5º	Stommelen, Rolf	Brabham	1h31m21s	56
6º	Schenken, Tim	Brabham	1h32m49s	56
7º	Guthrie, Malcom	March	1h32m58s	56
8º	Ikuzawa, Tetsu	Lotus	1h33m01s	56
9º	Birrel, Graham	Brabham	1h33m36s	56
10º	Nelson, Bryan	Crossie	1h31m37s	53
11º	Terbeck, Bernd	Brabham	1h26m00s	51
12º	Walker, Alistair	Brabham	1h20m57s	49
13º	Reutemann, Carlos	Brabham	1h15m48s	46
14º	Westbury, Peter	Brabham	1h32m35s	43
15º	Atwood, Richard	Brabham	1h13m39s	42

PROMEDIO DEL GANADOR: 185,569 km|h.

RECORD DE VUELTA: Para Jacky Ickx (BMW) en la primera y segunda series- en 1m35s5, a un promedio de 189,127 km|h.



promoción

AERORUEDAS

S.A.

RUEDAS DEPORTIVAS
DE ALEACION LIVIANA MAGNESIO TITANIO
para calle y competición

LA IRROMPIBLE

TODA MARCA Y MEDIDA

EXP. Y VENTAS
DORREGO 58
TEL. 54-7062

CONCEPCION ARENAL 4847
TEL. 54-1089

FABRICA Y VENTAS
BUENOS AIRES 770
V. PROGRESO - S. MARTIN
TEL. 755-3242

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



"Toscanito" Marimón, fundador de la dinastía, vive en Córdoba. Pasa la mitad del año en Cosquín, el pueblo desde donde comenzó el profuso historial deportivo del apellido: Domingo en el TC de largo aliento y Onofre "Pinocho", su hijo, en Europa. Ellos crearon la imagen de un nombre que estuvo en vigencia durante veinte años. "Pinocho" falleció mientras se entrenaba en Nürburgring; su padre, dejó el TC hace quince años. Hoy es el momento de los grandes recuerdos

MARIMÓN, un capítulo del automovilismo

POR ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



—"¿Vos de quién sos?"
—"Yo... de Fangio. ¿Y vos?"
—"¡Yo de Marimón!"

Así nos acercábamos. Esa era la forma de trabar la charla y hacernos amigos cuando la edad no nos daba para inventar otras formas de comunicación. Cuando hace veinte años (los de casi treinta hoy) salíamos al recreo, o llegábamos de vuelta a casa para salir corriendo al potrero o a charlar sobre el hoyo de la cancha de bolitas. Los ídolos cambiaban, a veces eran los Gálvez, otras Marcilla o tantos que había.

Era lindo. Algunos pintaban el autito de juguete con los colores de "Toscanito" y Zárate en el techo para correr algún Gran Premio en el cordón de la vereda. Cada uno se identificaba con un nombre y un auto. ¿Cómo lo elegíamos? ¡Vaya uno a saber! Por las fotos de Coche a la Vista, por haberlos visto en alguna carrera o

MARIMÓN, ...

porque de repente el nombre de cualquiera de ellos se repetía demasiadas veces. Como apareció un día el de Domingo Marimón, "Toscanito", cuando asomó por primera vez a los titulares después de ganar con su Ford en "El Borbollón" de Mendoza (27 de marzo de 1938) con siete minutos de ventaja sobre el segundo, y estableciendo el record de vuelta. Ese día fue su nombre, porque como corredor había nacido en una carrera que organizó la Asociación Audax de Córdoba en "La Tablada" (¿1930?) y en la que eligió como arma un V8. Después dejó los fierros hasta 1936. Y los triunfos. Pero reaparece y sigue siendo fiel al Ford hasta 1940 cuando cambia por Chevrolet.

"¿Te acordás, no es cierto Toscanito?" Vos eras íntimo amigo de Enrique González Tuñón, ese gran escritor. Lo conociste en Cosquín Vos te habías ido para allá desde Zárate en 1924 para radicarte definitivamente. Te dijeron que estabas enfermo del pulmón y por ahí estabas, pero te curaste gracias al método del estómago: comías y comías sin parar. Una vez en una publicación de medicina te citaron como ejemplo milagroso de la nueva inyección que curaba casos desesperados. Y te reíste como un loco porque en tu vida se te había ocurrido inyectarte con eso. Te curabas masticando.

Enrique fue a parar a aquel rincón del Valle de Punilla porque él sí estaba muy enfermo. Se fue a vivir a una pensión y se casó con la hija de la dueña (una chica González), y después del casamiento se fue a vivir a una casita. Desde allí mandaba a un diario de Buenos Aires una historieta en episodios. Y Toscanito era uno de los personajes y todos los amigos de allá representaban algún papel en la imaginación del escritor, hasta que un día dijo: "Mirá Domingo, estoy cansado de escribir esto", y en el envío siguiente se las ingenió para que llegaran los enemigos y los mataran a todos y FIN de las aventuras. Allá te hiciste pintoresco. Comprabas terrenos y tenías una cochería. "Pinocho" era chico y trabaja con vos.

Lo hiciste debutar en La Cumbre con un Mecánica Nacional Chevrolet que había sido de Fangio. El chico andaba bien.

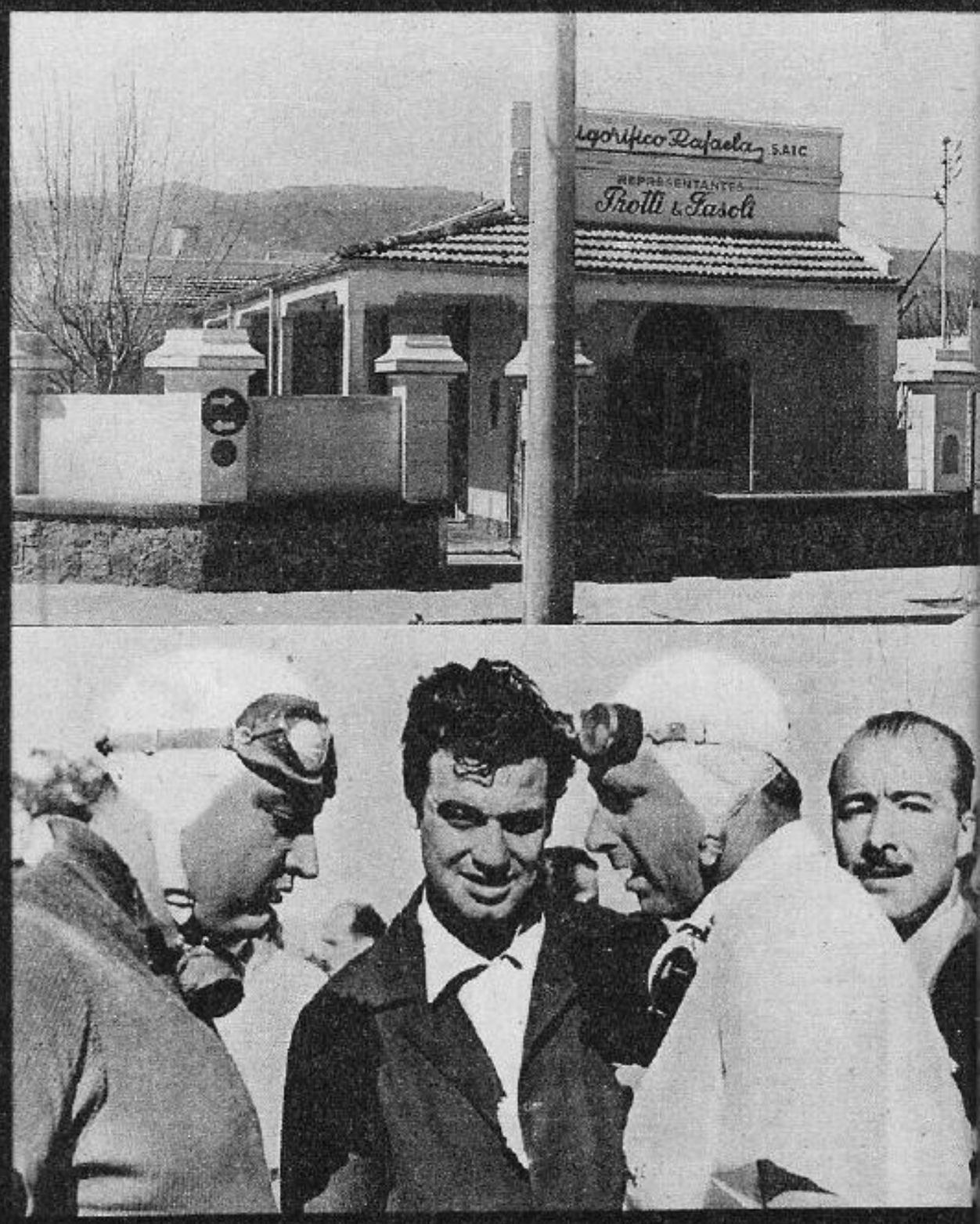
Vos ya te habías pasado a la marca del seis cilindros. Casi casi por casualidad. Allá en Cosquín vivía la señorita Ortiz, "La Niña Rubia", una mujer de mucho dinero que practicaba verdadera filantropía. A esta mujer le gustaban mucho las carreras de autos, por eso le compró una cupé a un chofer suyo y éste se iba a correr de vez en cuando. A veces también lo mandaba la Niña Ortiz a pescar. Entonces éste se inventó un sistema para que la cosecha del lago fuera rápida y efectiva: hacía explotar cartuchos de dinamita en el agua; mataba cantidades de peces que salían a flote y recogía. Pero tuvo el desdichado la mala suerte que un día al preparar un cartucho y sumergirlo explotara antes de tiempo y le destrozara una mano. No pudo correr más y así la Niña Rubia te dio el auto que ya para 1947 era bastante viejo. Tenía el mismo seis cilindros de antes de la guerra. Todo igual, con una ligera diferencia, Fangio te había prestado un árbol de levas con un cruce que el "Chueco" nunca ensayó. Y así te anotaste en el Gran Premio de aquel año que se hizo internacional porque cruzaba la cordillera para recorrer del otro lado parte del territorio chileno. La primera etapa —matadora— unía Buenos Aires con Santiago de Chile; de allí una segunda parte a La Serena; luego a Copiapó, a Tucumán, a Resistencia y vuelta a Buenos Aires. En el primer tramo largo, vos "Toscanito" les pasaste a todos el trapo, tu Chivo andaba que era una bala, las otras etapas fueron para Fangio, Fernandino, Oscar Gálvez, Rodrigo Daly y Juan Gálvez, respectivamente.

En 1948 se hizo la heroica caravana a Caracas. Y también esta vez, en el viaje de ida fuiste el mejor, fue una barbaridad. ¿No es cierto? 14 etapas, largaron 138 coches y el regreso se hizo desde Lima, en carrera aparte hasta Buenos Aires. Ganaste hasta Caracas. pero al regresar, en duelo con Oscar, volcaste y se te fueron las esperanzas. ¿Cuántas anécdotas? Si es toda una vida. Tu íntimo amigo, Marcilla, el que se fue con vos a la Carrera Panamericana de México. En Caracas también habías estado con él, caundo la gente de General Motors te dio una cupé convertible por una mínima cantidad de dólares y vos la aceptaste con la condición que le vendieran una igual a Marcilla por una cifra similar. Era 1953, Fangio ganaba con su Lancia, y tu hijo, Onofre, "Pinocho", defendía el azul y amarillo (los colores argentinos) en Europa. A Oscar Cabalén lo habías traído a Córdoba para que trabajara con vos —poco después— y con él fuiste a la Panamericana. Era muy trabajador —decías— y muy vivo para los negocios. Era vencedor en el interior de Córdoba y Santa Fe.

Los principios mecánicos de "Pinocho" llegaron con aquel Chivo ex Fangio que le prestaste para que corriera en La Cumbre. De tal palo tal astilla, Onofre maneja tanto o mejor que su padre que ya es ídolo. Después corrió en Turismo de Carretera tres carreras: una fue la que organizó el Mar del Plata Automóvil Club, para no ganadores en 1949 (la ganó), pero a Onofre le gustaban más las carreras de máquinas especiales, como les decían entonces. Y por fin consigue uno de los autos que nuestro país compró para enfrentarse con los europeos. Aparece cuarto en Paraná, circuito Parque Urquiza, 1950, detrás de Fangio y González (Ferrari) y Pián (Maserati), también él con Maserati 1500. En 1951 vinieron los norteamericanos a correr en autos sport y se organiza un potpourri en la costanera. Se realizó una prueba reservada a coches de Mecánica Nacional y "Pinocho" se clasifica segundo con el Chevrolet detrás de Crespo.

Y sin darnos cuenta habíamos

1



4.

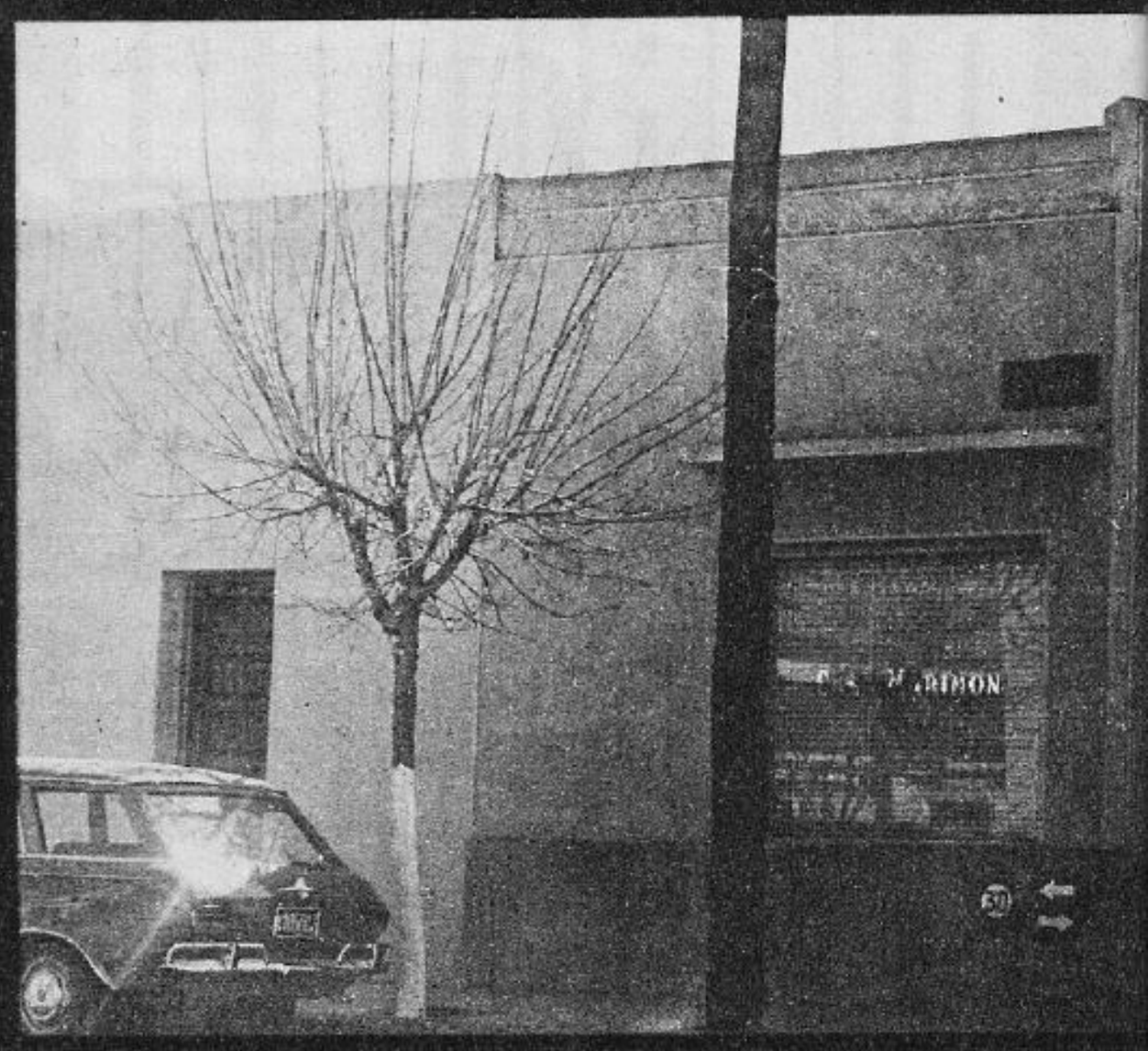
1. — La casa de Enrique González Tuñón en Cosquín, "Toscanito" la frecuentaba cuando el escritor vivía.

2. — En su casa de verano en Cosquín, tantos recuerdos de este pueblo.

3. — El reposo: administrar el enorme local de la avenida Vélez Sársfield y otras propiedades.

4. — Los tres gigantes en Europa, década del 50: José Froilán González, Onofre Marimón y Juan Manuel Fangio.

6.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



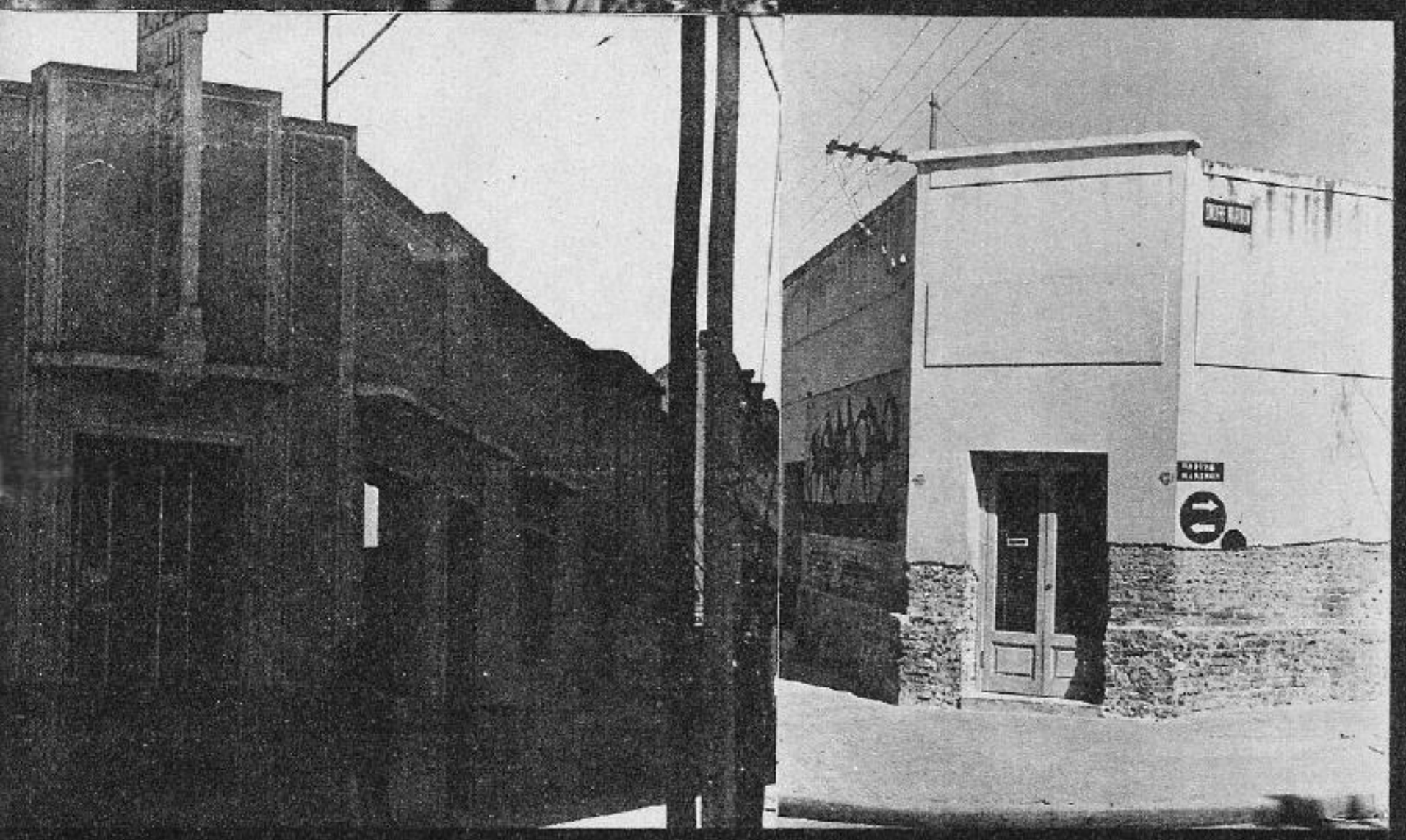




5. — Domingo Marimón y Eusebio Marcilla, 1º y 2º al llegar a Caracas finalizando el G. P. de 1948.

6. — La Cochería Marimón de Cosquín, establecida por Domingo; allí trabajó "Pinocho".

7. — La calle donde vivió la familia Marimón en Cosquín hoy lleva el nombre de Onofre.



entrado en el estrellato internacional. Bah... mejor dicho, nos habíamos dado cuenta. Fangio y Campos nos abrieron los ojos en San Remo cuando el Chueco ganó a lo maestro (ya) y Benedicto Campos entró cuarto con los dos Maserati 1500 del equipo del ACA. Entonces Fangio lo mandó llamar a "Pinocho" Marimón. ¡Qué alegría! Se le dio la gran oportunidad, vos te fuiste con él a Europa. Porque participabas desde aquí — antes de irte— de lo que hacían los nuestros. La primera llamada por teléfono —¿cómo hiciste?— que recibió Fangio después del triunfo en San Remo fue la tuya.

1951, "Pinocho" se embarca. En apenas meses se ha convertido en el niño mimado de Maserati. Era nuestra gran época. Fangio cambiaba de marca: Maserati, Ferrari, Alfa-Romeo, Mercedes, con la constancia siempre igual de ser el dueño de los circuitos europeos. Mientras tanto el "Cabezón" Froilán se convertía en Nº 1 de Ferrari, tu hijo se hacía legendario en Maserati. Al punto que el libro de la historia de la marca comienza (en la introducción) con un párrafo dedicado a Onofre Marimón. En aquel año de su debut participa en Reims y debe abandonar y consigue un octavo puesto en el Grand Prix de Módena. Y comienza la estadística cronológica que hoy resulta tan fría y sin vida como cualquier otra recopilación histórica de archivo. 1953, Mil Millas, abandona con Alfa; Grand Prix de Italia, abandona; Grand Prix de Módena, segundo; 24 Horas con Alfa y Fangio de compañero, abandonan; Grand Prix de Francia, 9º por fallas en el tanque de nafta; Aix-les-Bains, abandona; G. P. Bélgica, Spá, 3º; Inglaterra, abandona; Grand Prix de Suiza, abandona; Grand Prix de Alemania, abandona; 1.000 Km. de Nürburgring, se retira cuando iba 2º; lo mismo en el G. P. de Sicilia; Grand Prix de Bari, 4º; Grand Prix de Roma, 1º; Grand Prix de Bélgica, abandona. Perdió la vida en Nürburgring el 31/7/54 en los entrenamientos.

El lugar donde se lo llevó el auto aún está marcado en el oscuro circuito de los montes Eiffel. Sus restos —por orden del gobierno— fueron traídos en un avión especial. El entonces presidente Perón fue a recibirlos en persona.

Poco después vos, "Toscanito", descolgaste su foto de la oficina de "Pinocho" (aquella donde estaba en el Autódromo dándole la mano al presidente) porque te recibirían en Casa de Gobierno. Sabías que aquella era la foto favorita de tu hijo. Querías que el presidente la firmara como "Pinocho" lo deseaba. Y todavía recordás, allá en Cosquín, con la emoción que los dos participaron de aquel acto, y cuando el presidente lo miró a Valenzuela y le dijo: "Gran muchacho, 'Pinocho', jamás me pidió nada". Ustedes nunca pidieron nada. Siempre dieron, sobre todo batalla, porque los Marimón son una dinastía de lucha deportiva que ya es capítulo aparte en el automovilismo argentino.

ROAD

El auto más chico y uno de los más ancianos de nuestro parque automotor. Un diseño de más de 15 años de antigüedad que todavía sigue siendo el "caballito de batalla" de FIAT. Hoy lo probamos para usted



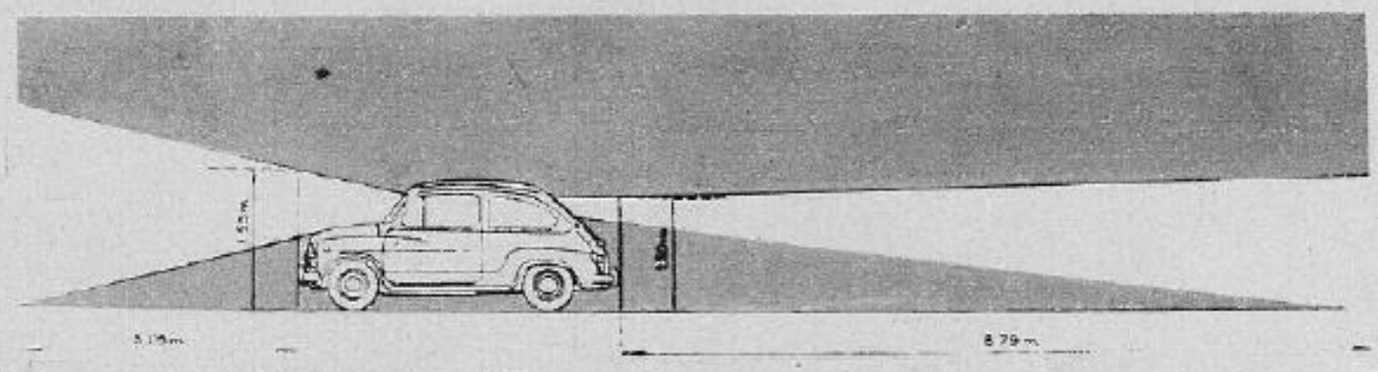
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TEST: FIAT 600 E

Mantener en el mercado mundial un automóvil diseñado hace más de quince años y seguir obteniendo buenos dividendos derivados de éxitos en las ventas, no es cosa de todos los días. Sin embargo, es precisamente esto lo que FIAT ha logrado en todo el mundo con el famoso y popular Fiat "600".

En diez años de su existencia argentina el "600" fue modificado y mejorado hasta llegar al modelo actual que por otra parte sigue siendo —indiscutiblmente— el caballito de batalla de Fiat Concord. Las diferencias de aquél a éste lo han trasformado en un acto de andar más agradable, de mayor confort dentro de las limitaciones de su tamaño y su precio, más agilidad y una marcha más regular y sostenida a velocidades superiores a 90/95 km/h.

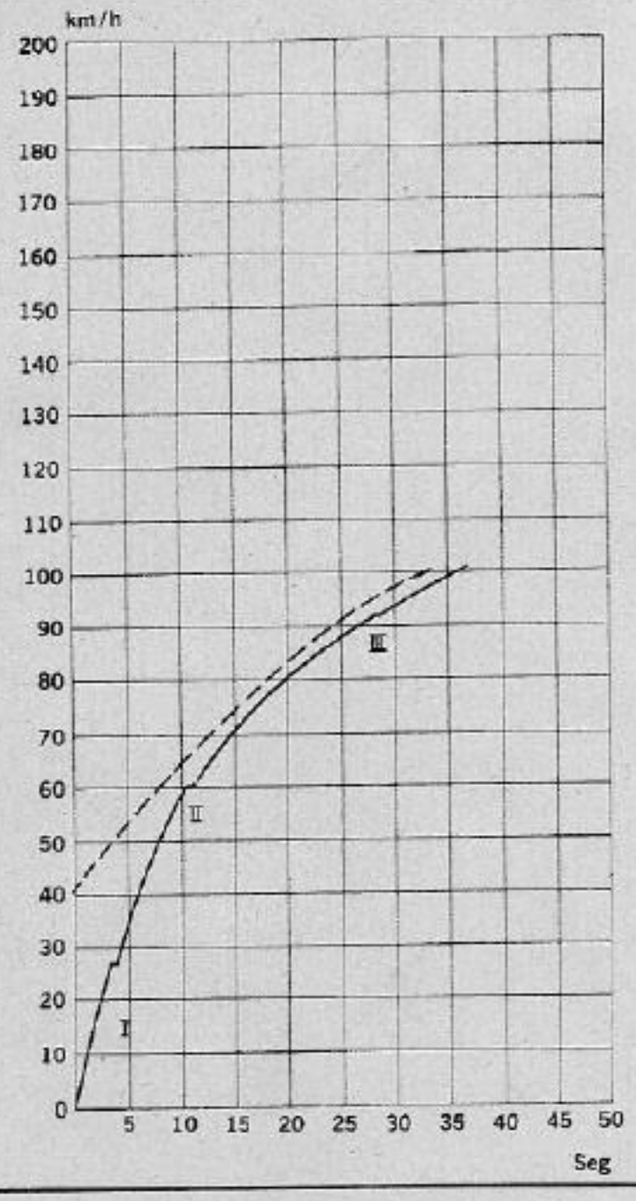
Pero sus atractivos principales se han mantenido inalterables a través del tiempo y por ello sigue siendo un coche excepcional para desplazarse por el tránsito ciudadano aunque esto no indique



Excelente visibilidad hacia adelante a lo largo y a lo ancho.
No se puede decir lo mismo del panorama hacia atrás.
Es indispensable un espejo retrovisor externo.

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	2.4
0-40	5.6
0-60	10.4
0-80	18.9
0-100	35.5

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	7.2
40 — 80	18.1
40 — 100	33

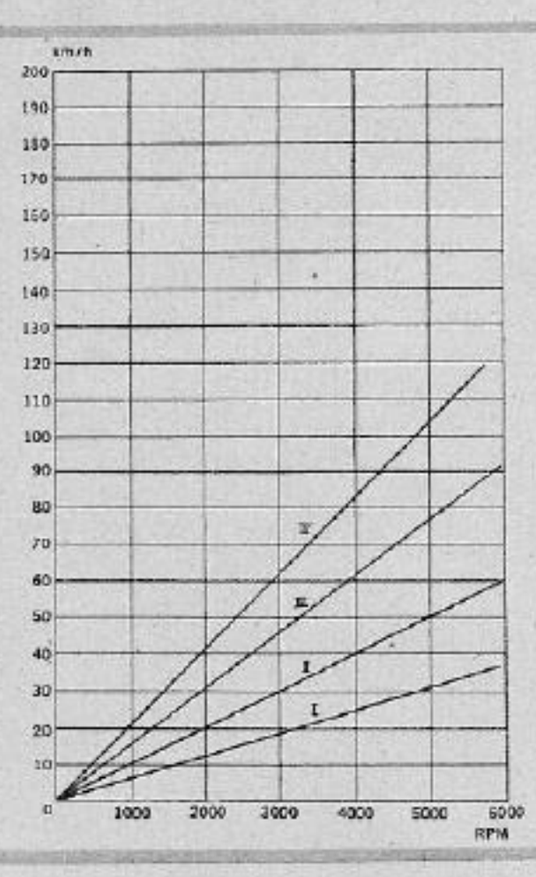


La zona de barrido del limpiaparabrisas es amplia y las escobillas trabajan correctamente. Si llueve mucho se nota la falta de una velocidad más.

Volante grande, tablero de nuevo diseño pero incompleto, bandeja bajo el tablero. Abajo y en el centro la parrilla de calefacción para desempañar el parabrisas. Espejo retrovisor pequeño.

Tanque de nafta a la izquierda. Rueda de auxilio al frente y el resto queda para utilizar como baúl. Un bolso de tamaño mediano bien acomodado se puede albergar. Nada más.

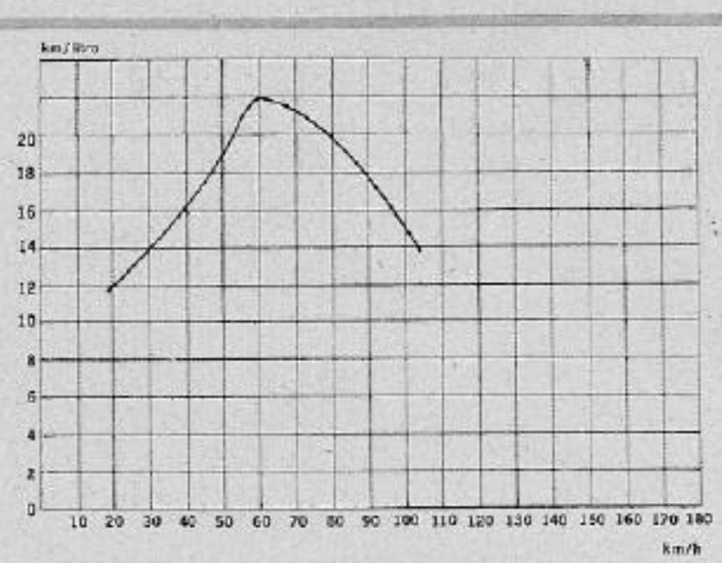
RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	6.09
1000	II	10
1000	III	15.36
1000	IV	20.8



Las curvas de aceleración del "600" a partir de los 50 km/h. corren parejas. De 0-100 y de 40-100 los tiempos son similares. Los registros obtenidos son buenos.

El escalonamiento de marchas es lógico y con la ayuda de un motor bastante elástico el manejo en tránsito se simplifica bastante.

Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	16
60	21
80	20
100	15



El consumo es la virtud más importante del Fiat "600". En ciudad, en ruta, en tránsito ligero o lento, las cifras son extremadamente bajas.

que sea inepto para viajar en ruta. Lógicamente no fue diseñado, ni tiene el confort suficiente como para hacer largas giras debido, entre otras cosas, a la baja velocidad de crucero con que se puede encarar un "tour" de ese tipo. Claro que si usted no tiene problemas en irse a Bariloche oscilando entre los 95/100 km/h. y demorar 24 horas de andar constante hasta llegar a destino, el asunto cambia. El "600" lo va a llevar. Por eso insistimos que no fue concebido para vuelos trascontinentales, sino para servicio de cabotaje. Y bajo este aspecto hay que encarar el análisis.

Si tomamos un modelo 1960 y una versión '70 no encontraremos mayores diferencias externas. Sólo se han mejorado los faros delanteros que son ahora de mayor diámetro e intensidad de luz, las puertas que abren "contra viento", un motor con más potencia y mayor cilindrada que le brinda más agilidad. En pocas palabras, se lo ha ido modernizando paulatinamente sin variar la estructura básica del auto.

CARA A CARA

La primera impresión que se recibe —muy lógica por otra parte— es que uno se encuentra en presencia de un vehículo auténticamente chico. Algo levantado de trompa y con dos inmensas puertas que facilitan en grado sumo el acceso al habitáculo. No hay problemas ni para entrar ni para salir del "600" aunque el conductor sea un señor de 1,90 m. y portador de largas piernas y brazos.

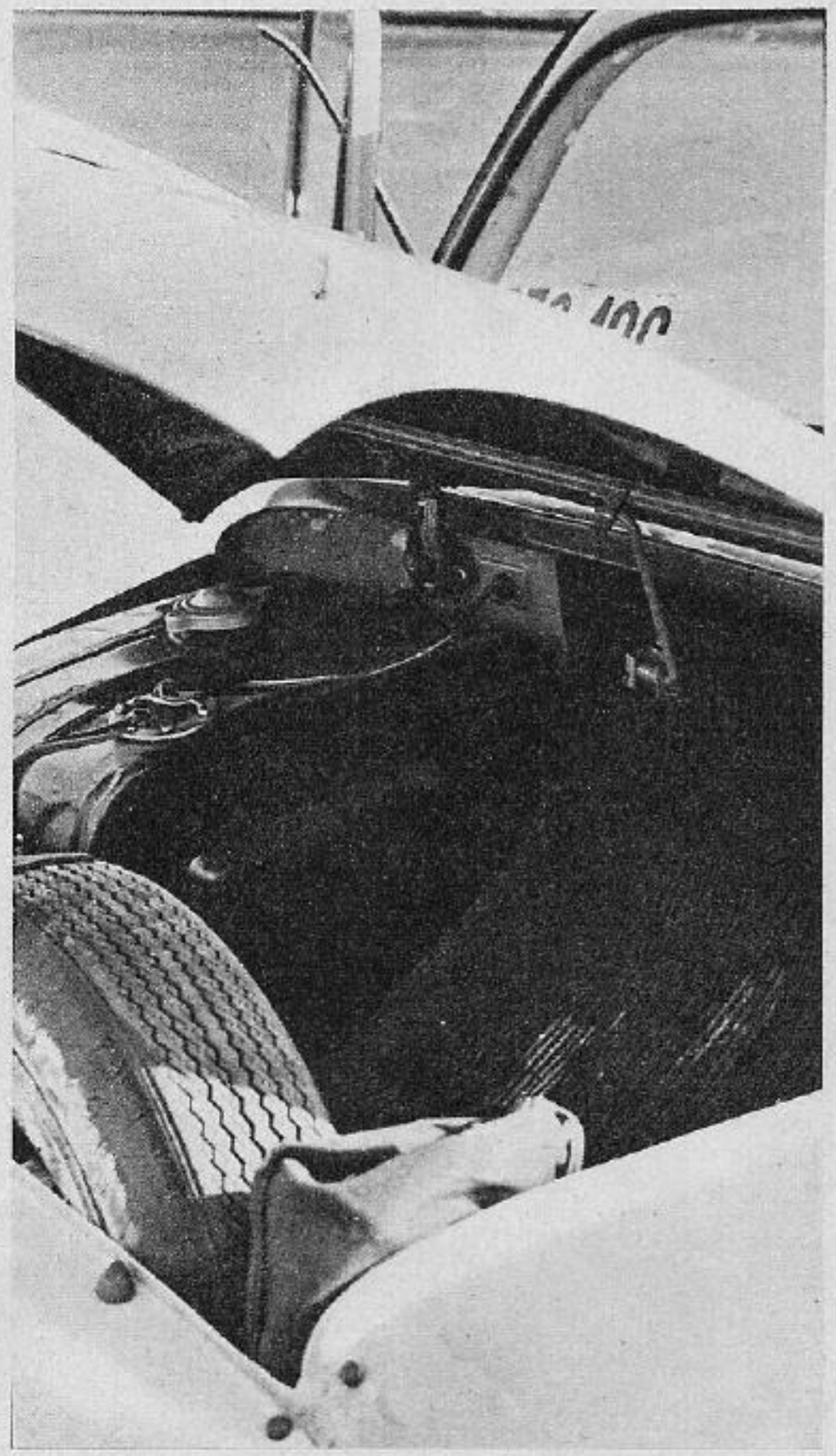
Una vez que se acomodó en el asiento, se hace necesario, o quizá imprescindible tirar la mano en busca de la manivela que permite el desplazamiento de la butaca sobre el riel hacia adelante y atrás. Llevando el tope hacia atrás, se logra una posición de manejo muy buena, deseable en autos que lo duplican en tamaño con cierta holgura. Los brazos quedan en ángulo de 120° y las piernas tienen absoluta libertad de movimientos para accionar los tres pedales convencionales. Claro que aquí uno se encuentra con el primer problema. Se forma conciencia que atrás del asiento del conductor, llevado a esa posición, no entra nadie porque el respaldo queda a menos de diez centímetros del asiento trasero. Lo mismo sucede con la butaca derecha si se lleva a la misma altura que la del conductor. O sea que si los ocupantes de los asientos delanteros son de 1,80 m. de altura por ejemplo, atrás sólo pueden viajar dos niños. De ninguna manera podrá hacerlo una pareja de adultos.

El volante es cómodo y el aro de bocina está bien ubicado, pues se lo encuentra instintivamente sin necesidad de buscarlo con la vista. Posiblemente un diámetro de volante algo menor lo haría más agradable y dejaría más espacio interior entre el aro y el ventilete izquierdo. La palanca de cambios está muy bien ubicada, pues la mano cae directamente sobre ella. El tablero de instrumentos es otro de los aspectos negativos del Fiat "600". El nuevo modelo que trae tablero rectangular es de diseño agradable pero incompleto y bastante "barato" en calidad. El velocímetro está numerado con

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







CONTROL DE VELOCIMETRO

Veloc. que indica km/h.	Velocidad real km/h.
20	15,5
40	34,2
60	53,6
80	72,8
100	92,7

VELOCIDAD MAXIMA

109,400 km/h. (Promedio de dos pasadas en ambos sentidos). Mejor pasada 32" 5/10 para un kilómetro (111,1 km/h.) y 33" 2/10 para la peor (107,7 km/h.).

VELOCIDADES MAXIMAS EN CADA MARCHA

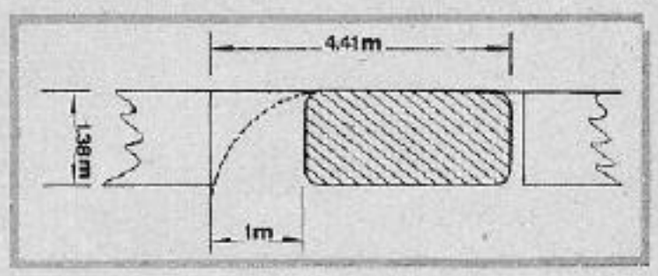
Iº	28	km/h.
IIª	57	km/h.
IIIª	92	km/h.
IVª	109	km/h.

ACELERACION 0-500 METROS

27". Promedio de dos pruebas en ambos sentidos.

ACELERACION 0-100 KM/H-0

41" 8/10. Promedio de dos pruebas en ambos sentidos.

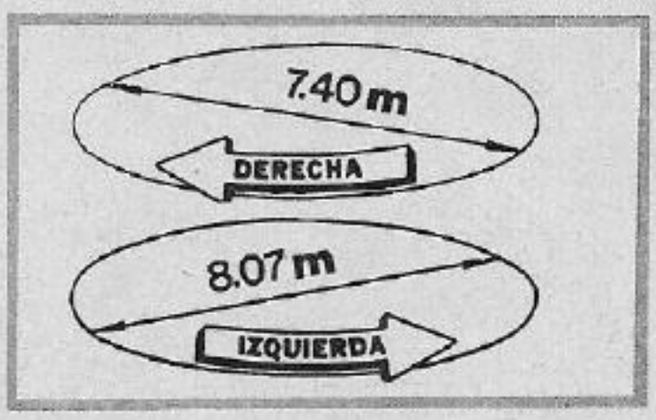


Salir y entrar del estacionamiento es cosa de niños considerando los ángulos de giro para maniobrar. El diámetro de giro es reducido y acorde al tamaño del vehículo.

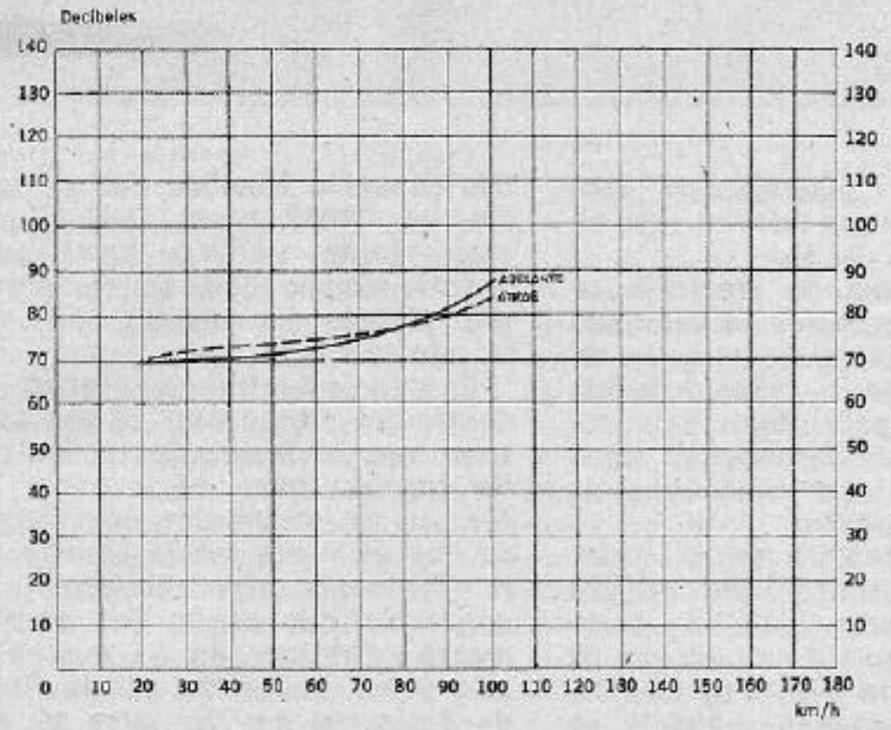
DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad			
20 Km./h. a 0	2,7 m	2.57	D. T. = 5.27
40 Km./h. a 0	5,5 m	5.70	D. T. = 11.20
60 Km./h. a 0	8 m	18.10	D. T. = 26.10
80 Km./h. a 0	11 m	33.80	D. T. = 44.80
100 Km./h. a 0	14 m	50.10	D. T. = 64.10

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



Buenos frenos. Distancias de frenado cortas y un comportamiento lógico aunque tiende a mover la cola como un barrilete cuando se lo exige a fondo.



- Martillo neumático (134)
- Subterráneo pasando por una estación (113)
- Ruido en una ciudad con tránsito intenso (98)
- Ruido en una fábrica promedio (73)
- Ruido en una oficina (52)
- Ruido promedio en una casa habitación (32)
- Nivel mínimo promedio de percepción auditiva. (13)

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	70	70
40	71	73
60	73	75
80	78	78
100	86	84

cifras impares (10-30-50-70-90-110 - 130) y este simple hecho lo hace confuso, ya que casi todos los autos que se fabrican en el mundo están escalados con cifras pares. Además como es de aguja central con 180º de movimiento, no es un instrumento de precisión ya que tiene un error de alrededor del 8 %. La otra agujita es la perteneciente al nivel de nafta. ¿El resto?... sólo luces de idiota ubicadas debajo del velocímetro y en forma horizontal que corresponden de izquierda a derecha, a: Luz de reserva de tanque de combustible, carga de la dínamo, presión de aceite y testigo de luz alta Nuestra opinión acerca de las luces de idiota creemos que es sabida; las consideramos poco confiables. Por último, sobre el lado opuesto al del nivel de nafta, hay lugar para ubicar un medidor de temperatura que no existe y fue suplantado por una luz roja central. O sea que el tablero de ninguna manera es de los que se llaman completos, pues lo menos que necesitaría son los medidores de presión de aceite y temperatura de agua.

Sobre el centro del panel donde se ubican los instrumentos, las cómodas palanquitas que comandan el limpiaparabrisas y las luces de posición dando contacto a las altas y bajas. En el centro el encendedor que generalmente funciona bien, aunque nuestro auto no estaba dotado de él.

En la columna de dirección se encuentra incorporado el comando de las luces altas, bajas y la de giro. La más larga (altas y bajas) sirve además para efectuar la popular "guiñada" llevando el brazo hacia el lado del conductor, es decir, hacia adentro.

Debajo del tablero se ha incorporado una bandeja que es útil para llevar libros, papeles, o un portafolio siempre y cuando sea de tamaño reducido y no muy pesado, pues en ese caso la bandeja se desfondará con el traqueteo. Las contrapuertas ya no poseen aquellos cómodos bolsillos que equiparon los "600" hasta 1967 y por consiguiente no hay lugar para guardar mapas, algún trapito (siempre útiles), documentos del auto, etcétera.

El espejo retrovisor incorpora dentro del cuerpo una luz que sólo sirve eventualmente para lectura de mapas, pues no cumple la función de luz interior, considerando que el coche queda sumido en la penumbra invariablemente. El panorama que se ve por el elemento retrovisor no es muy amplio y es imposible ver la línea de horizonte por él, pues su ángulo no deja ver más allá de los 100 metros. La visibilidad hacia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ROAD TEST: FIAT 600 E

ENCUESTA

OPINAN LOS USUARIOS

A partir de este "road-Test" incluimos una encuesta a propietarios de Fiat 600 para que den su opinión acerca del vehículo que poseen, del cual conocen mañas y virtudes. Desde hoy en adelante se incluirá en los tests (cuando los dioses lo permitan) un cuestionario que será contestado por conductores elegidos al azar.

CUESTIONARIO

1) Precio 0 km.
2) Valor de reventa.
3) ¿Volvería a comprar otro Fiat 600 ?
4) Uso que le da al vehículo.
5) La velocidad máxima, ¿es razonable para este tipo de coche?
6) ¿Y la potencia?
7) Maniobrabilidad.
8) Terminación.
9) Atención de concesionarios.
10) Consumo.
11) Frenos.
12) Capacidad del baúl.
13) Principal defecto.
14) Virtud más destacable.





adelante es normal y la lateral excelente.

El ingreso a los asientos traseros es lógico teniendo en cuenta las dimensiones del auto. Una vez ubicado en el asiento con todos los elementos contabilizados delante de uno, incluido el cebador (útil para arrancar en mañanas frías), el freno de mano (muy eficiente) y la leva de comando de la calefacción; todos estos comandos ubicados sobre lo que aparenta ser el túnel de trasmisión; sólo nos resta dar media vuelta a la llave de contacto ubicada a la derecha de la barra de dirección y escuchar el zumbido alegre del motor para ponernos en marcha.

EN CIUDAD

Al cabo de un mes transitando por la ciudad de Buenos Aires, se pueden sacar varias conclusiones. La más importante y que salta de inmdiato es la gran maniobrabilidad del "600" en el tránsito urbano. Y es ésta la virtud más importante del "Fiatín". Cualquier claro es más que inmenso para meter un "600". Acelera bien y posee frenos como para pararlo en escasos metros dentro de la velocidad que se puede llegar a levantar en las calles de la ciudad. Sin duda, y sin temor a equivocarnos, el Fiat 600 E es el auto que más

→

NOMBRE Y EDAD: Héctor G. Saravia. (60).
LOCALIDAD: Capital.
OCUPACION: Médico.

1) Está bien.
2) Se mantiene.
3) No, es inseguro.
4) Para el trabajo y todo uso.
5) Sí, es suficiente.
6) Muy buena.
7) Bonísima.
8) Buena.
9) Buena.
10) Poco.
11) Buenos.
11) Pocos.
13) Es muy frágil.
14) Lo barato que es.

NOMBRE Y EDAD: Cecilia Brecht. (22).
LOCALIDAD: Martínez.
OCUPACION: —

1) Está bien.
2) Bueno.
3) Sí.
4) Todo uso.
5) Es suficiente.
6) También.
7) Muy buena.
8) Buena.
9) ... más o menos...
10) Muy bueno.
11) Buenos.
12) Es chico.
13) ¡La carrocería es una "lata"!
14) Que es muy ágil.

NOMBRE Y EDAD: Norberto Piccolo. (35).
LOCALIDAD: Capital.
OCUPACION: Arquitecto.

1) Es razonable.
2) Es bajo.
3) Compré varios, pero ya no.
4) Trabajo.
5) Sí.
6) Sí.
7) Es muy ágil.
8) Cada vez peor.
9) Mediocre.
10) Bueno.
11) Muy malos.
12) Muy reducida.
13) El sistema defensivo.
14) La agilidad.

NOMBRE Y EDAD: María Isabel Martínez. (45).
LOCALIDAD: Capital.
OCUPACION: Ama de casa.

1) Excesivo.
2) No lo conozco.
3) Sí.
4) Trabajo.
5) Es la ideal.
6) No tanto.
7) Fantástica.
8) Buena.
9) Buena.
10) Económico.
11) Pocos.
12) Un desastre.
13) La chapa. (?)
14) La agilidad.

NOMBRE Y EDAD: Ubaldo Rebon. (26).
LOCALIDAD: CAPITAL.
OCUPACION: Contador.

1) Un poco abultado.
2) Bien.
3) Sí.
4) Ir al trabajo y pasear.
5) Tendría que dar un poquito menos.
6) Es buena.
7) Buena.
8) Más o menos.
9) Lo atiendo en la central Fiat.
10) Poco costo.
11) Buenos.
12) Muy chico.
13) Poca visibilidad.
14) Es muy maniobrable.

NOMBRE Y EDAD: Estela Murray de González del Solar. (40).
LOCALIDAD: Capital.
OCUPACION: Productora de seguros.

1) Podría ser un poco más barato.
2) Es bajo.
3) Sí.
4) Para todo uso.
5) Es suficiente.
6) También.
7) Es buena.
8) Buena.
9) Regular.
10) Muy bueno.
11) Son buenos.
12) Muy chico.
13) Es muy chico atrás.
14) La maniobrabilidad.

NOMBRE Y EDAD: Rodolfo Pisani. (25).
LOCALIDAD: Capital.
OCUPACION: Comerciante.

1) Caro.
2) Bueno.
3) Depende...
4) Todo uso.
5) Sí, es razonable.
6) Lo mismo.
7) Muy buena.
8) Buena.
9) Buena.
10) Muy bueno.
11) Buenos.
12) No tiene.
13) Rolido excesivo.
14) Muy barrero.

NOMBRE Y EDAD: Mónica Iglesias-Brickles. (22).
LOCALIDAD: La Lucila.
OCUPACION: Repostera.

1) Un poco caro.
2) Se mantiene.
3) Sí.
4) Trabajo.
5) Más que suficiente.
6) Debería tener más pique.
7) Bárbaro, me encanta.
8) Podría ser mejor.
9) Bárbara.
10) Economiquísimo.
11) Más o menos.
12) No tiene baúl, ¡tiene carteral
13) Poco pique.
14) Súper maniobrable.

ROAD TEST: FIAT 600 E

se adapta a nuestro volumen de tránsito, de todos los autos fabricados en nuestro país. El conducirlo por las calles porteñas no acarrea problemas de ningún tipo ni una atención especial hacia los que circulan al lado nuestro. El autito entra en cualquier lado.

El defecto más sobresaliente es la falta de una 1ª velocidad sincronizada. La única forma de poner esa marcha sin que crujan los dientes de los engranajes y nos erice la piel, es hacer doble embrague, pero como no se puede dar un curso especial a los eventuales compradores acerca de la utilidad de la "doppietta", mucho más práctico es sincronizar la 1ª y evitar ruidos molestos provenientes de la caja de velocidades. El resto, incluso la caja en general, es de funcionamiento correctísimo. Los cambios entran sin problemas, son seguros y la palanca carece de esa molesta sensación de "gomosa" que caracteriza a algunos autos. Su recorrido es bastante corto y le da un aire agradablemente deportivo.

La suspensión es algo saltarina y como repercute y se trasmite a la carrocería hace que a los pocos días de circular por Buenos Aires, los ruidos internos de carrocería vayan in-crescendo. Sobre todo por la gran cantidad de plástico y la falta de colizas adecuadas que no permitan las vibraciones de los vidros laterales. Generalmente los ruidos provienen del tablero que es de plástico, manijas del mismo material que sirvan para cerrar las puertas desde adentro, vidrios laterales, asiento trasero, bandeja delantera y soporte de barra de dirección. Los amortiguadores traseros también suelen golpear en calles empedradas debido a que el auto rebota en el piso.

El motor es elástico y permite andar en el tránsito tupido a bajas velocidades en relaciones de cajas altas. Por ejemplo, no hay inconvenientes en viajar a 50 km/h en IVª, pese a que es más lógico y saludable hacerlo en IIIª. Con respecto a la Iª, velocidad que es imposible ponerla con el auto en marcha, aunque sea a 2 km/h, sin que "cante"; es compensada con una IIª que tira sin sacudones desde muy abajo, incluso hasta es posible arrancar en esa velocidad sin que al conductor se le caiga la dentadura.

Andando en días de lluvia hay que tener cuidado, pues los neumáticos con que viene equipado de fábrica no son confiables y si uno no toma conciencia de ello no es difícil terminar sobre la vereda contra una pared. Esto se acentúa si el piso es empedrado.

Con respecto a la maniobrabilidad en los estacionamientos nada mejor que un Fiat "600". Para entrar y salir es suficiente con disponer de 40 cm. en total y con cuatro maniobras precisas el conductor saldrá airoso de un trance, que en otro auto sería insalvable. Pero como todo tiene su contra aquí va una, los paragolpes son sumamente débiles y cuando es empujado tanto los traseros como los delanteros se tuercen hacia adentro, imposibilitando de esa forma abrir y cerrar la tapa de motor, sin pararse sobre el paragolpe para volverlo a su posición.

Abreviando, el Fiat "600" es el auto ideal para conducir en la ciudad, por su maniobrabilidad y agilidad pese a sus limitaciones lógicas debido a la cilindrada y potencia. Indudablemente, un auto creado para las grandes urbes.

VIAJANDO EN RUTA

Cuando se gestó el "600" no fue ideado para realizar viajes largos, ni expediciones por Africa, sino para travesías cortas (500-700 Km) que en Europa es una distancia considerable y en nuestro país media. Por eso, no hicimos pruebas de ruta extensas, sino viajes cortos por la provincia de Buenos Aires.

Lo ideal es que el viaje lo encaren dos personas; de esa manera tendrán lugar para colocar bolsos y valijas en el asiento trasero ya que en el baúl no hay posibilidad de poner más que un bulto de tamaño mediano al lado del tanque de nafta, que ocupa el 50 % del sitio disponible.

Una vez en la ruta, se nota que la visibilidad hacia adelante es considerable a excepción de la ubicación del parante izquierdo. Debido a que el parabrisas no es envolvente, el parante del lado del conductor se interpone en su línea visual cuando encara curvas con ese rumbo. Detrás de ese parante —nos ha ocurrido— se puede "esconder" sin inconvenientes un camión con acoplado que puede llegar a ser el causante de una manobra brusca y de un mal momento. Por el espejo retrovisor poco y nada es lo que se ve. La solución se logra con un espejo externo montado sobre la puerta.

A altas velocidades (110 km/h de máxima) la tenida direccional del auto no es satisfactoria. Tiende a moverse y salirse constantemente de su línea de marcha, lo que hace que el conductor deba "manejarlo" sin descanso en plena recta. Además se nota la sensibilidad del "600" ante los vientos laterales, frontales y de cola. Los primeros hacen que el auto "tire" hacia el lado contrario donde sopla Eolo y uno trate a veces infructuosamente de llevarlo derechito. Los de frente hacen que la aguja del velocímetro se clave en los 90 km/h; y los de cola que el "600" viaje a velocidades superiores a los 115 km/h.

Los frenos en términos generales responden bien a las exigencias. El coche frena razonablemente aunque a velocidades que superan los 95 km/h ya no son tan efectivos como a 80 km/h. A lo largo de un viaje de 800 km entre ida y vuelta el pedal de freno baja en forma considerable y aunque eso no influye en el frenaje, hace que el conductor no se sienta tan seguro como cuando el pedal está arriba.

La pedalera es cómoda, los pedales están cerca y el punta-taco para rebajar sale solo, aunque haciendo "planta y planta" con porciones del pie derecho debido a las dimensiones de los pedales. La manija levantavidrios del lado izquierdo llega a tornarse insoportable cuando la ventanilla está subida totalmente pues trata de calarnos la rodilla con la perilla que sobresale, entonces se busca la solución que es la de bajar 1 centímetro el vidrio y de esa forma deja de molestar además de lograrse una mejor ventilación del habitáculo en el asiento trasero principalmente, pues los ventiletes no llegan a cumplir con esa misión satisfactoriamente.

Si hace frío y hay que hacer uso de la calefacción (que es sumamente efectiva y de fácil graduación de temperatura) en el habitáculo de por sí ruidoso, se produce un barullo insoportable proveniente del motor. A la larga uno se acostumbra y habla a los gritos con su eventual acompañante.

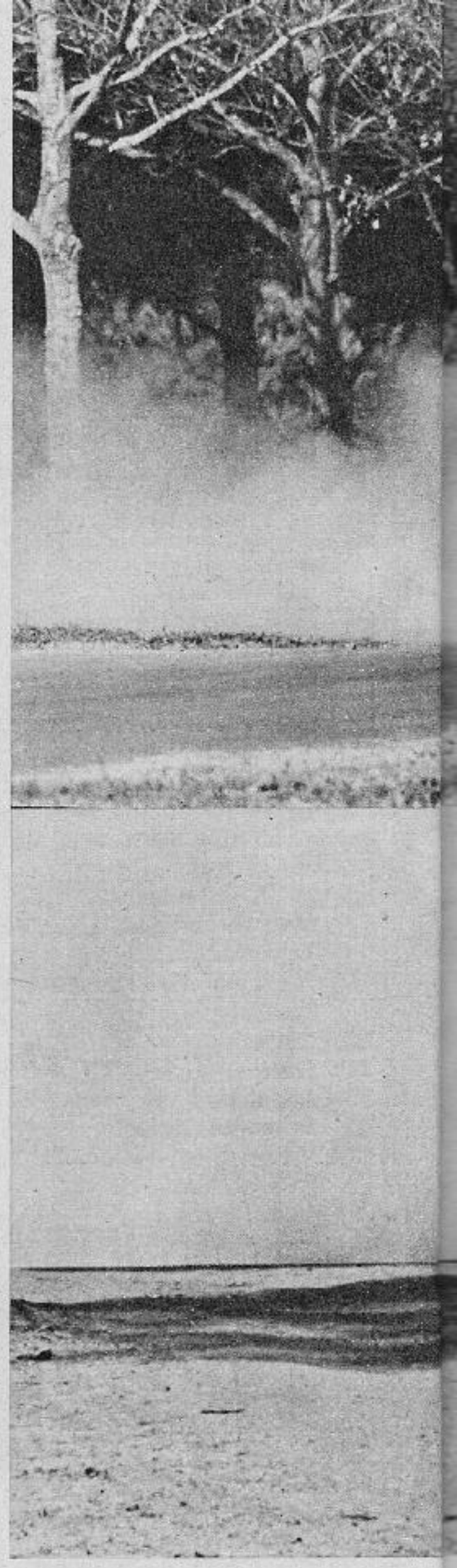
Con lluvia, los limpiaparabrisas pueden llegar a no ser suficientes e inmediatamente se piensa en la posibilidad de agregar una velocidad más de barrido aunque como es sabido eso encarece los costos. La tenida en estas condiciones es defectuosa e insegura a más de 80 km/h. Por su parte las luces aunque intensas adolecen del problemita de ser algo bajas. Pero eso se soluciona con dos vueltas de los tornillos de regulación... y a otra cosa.

PRESTACIONES, DATOS, INDICES

Pese al incremento en la cilindrada y potencia (actualmente ostenta 36 HP) no hay mayores diferencias con los modelos anteriores que disponían de menor cilindrada y potencia. Los HP's plus que posee la versión '69 y '70 se hacen evidentes arriba y no a bajas rpm. Pues comparando la aceleración de un modelo 1962, que tenía 30 cm³ menos, y 32 HP: hasta los 80 km/ desde 0 km/h no hay cifras muy disímiles. De 0-20, 2s4|10 para el 600E y 2s 2|10 para el 600D; de 0-40, 5s6|10 contra 5s4|10; 0-60, 10s4|10 contra 11s; 0-80, 18s9|10 contra 20s 6|10 y de 0-100, 35s5|10 contra 45s del modelo 62. Como se ve por las cifras, hasta los 80 km/h la diferencia no llega a los dos segundos, sin embargo para llegar a los 100 km/h la misma a favor de la versión '70 es de 9s 5|10, que sí es un dato considerable. Esto prueba nuestra impresión, antedicha, de que los 4 HP se notan a más de 80 km/h en IVª.

La velocidad máxima, pese a varias intentonas, no llegó nunca a superar los 111,1 km/. La menor fue de 107,7 km/h y el promedio general arrojó la cifra de 109,4 km/h que no es superior a la máxima del modelo '62 (testeado en PARABRISAS Nº 16). Pero aunque la fábrica no lo aconseje, está comprobado que no existen mayores inconvenientes en hacer viajes largos (600-700 km) con la zapatilla a fondo siempre y cuando se le dé un resuello cada quince o veinte minutos. Es por eso que no habrá inconvenientes para que se pueda viajar a Mar del Plata (que es el viaje típico) en cuatro horas y cuarto siempre y cuando deje el almuerzo de lado.

El consumo de combustible tanto en ruta como en ciudad puede dejar feliz al más exigente. Llenando el tanque en Buenos Aires (27 litros) se puede llegar a Mar del Plata crucerando 95/100 km/h. Lo que significa una inversión módica de 1.215 pesos de los viejos, que es menos de lo que cuesta el pasaje en ómnibus. Los índices son realmente convincentes y ponen al "600" entre los coches más económicos de los que se producen en el país.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Las distancias de frenado logradas en las pruebas son razonables y demuestran que los frenos están bien dimensionados con respecto al peso del auto. Si todo el sistema está en condiciones los frenos nunca dejarán "pagando" al conductor.

Respecto a las reacciones del "600" cuando es exigido, sacamos conclusiones de su comportamiento. Como es sabido y comentado tiene una evidente inclinación a "sacar la cola" que es fácil corregir aunque no muy seguro por el vicio de meter la "ruedita adentro", efecto causado por el sistema de vinculación de los ejes al bastidor. De allí que no es tarea dificultosa volcar un Fiat 600 en una curva lenta. Para evitarlo hay que darle golpes de volante y compensar el excesivo rolido que se produce al doblar evitando hacerlo con un solo golpe de volante y manteniendo el ángulo de giro. Para que no se produzca este fenómeno desagradable, lo mejor es bajarlo de suspensión tanto adelante como atrás, pero de esa forma el andar en empedrado se trasforma en una verdadera penuria, así que lo mejor es dejarlo como está y no exigirlo más de lo debido.

La caja de velocidades tiene relaciones aceptables llegando a desarrollar las siguientes velocidades máximas: Iª 28 km/h, IIª 57 km/h, IIIª 93 km/h y en IVª 110 km/h. El varillaje ayuda a que los cambios entren sin problemas, aun cuando se necesita cierto apuro para poner IIIª o IIª al entrar en una curva cerrada. Los frenos responden y el embrague es de accionamiento suave.

En síntesis, un auto práctico al que se le puede pedir más de lo que en teoría está capacitado para brindar. Excelente en la ciudad, y no se siente incómodo en la ruta. Un consumo bajo, y prestaciones interesantes que le dan personalidad definida. Agilidad y maniobrabilidad como virtudes elementales.

Sin duda su fuerte es el tránsito. Un auto bien ciudadano.

CONCLUSION

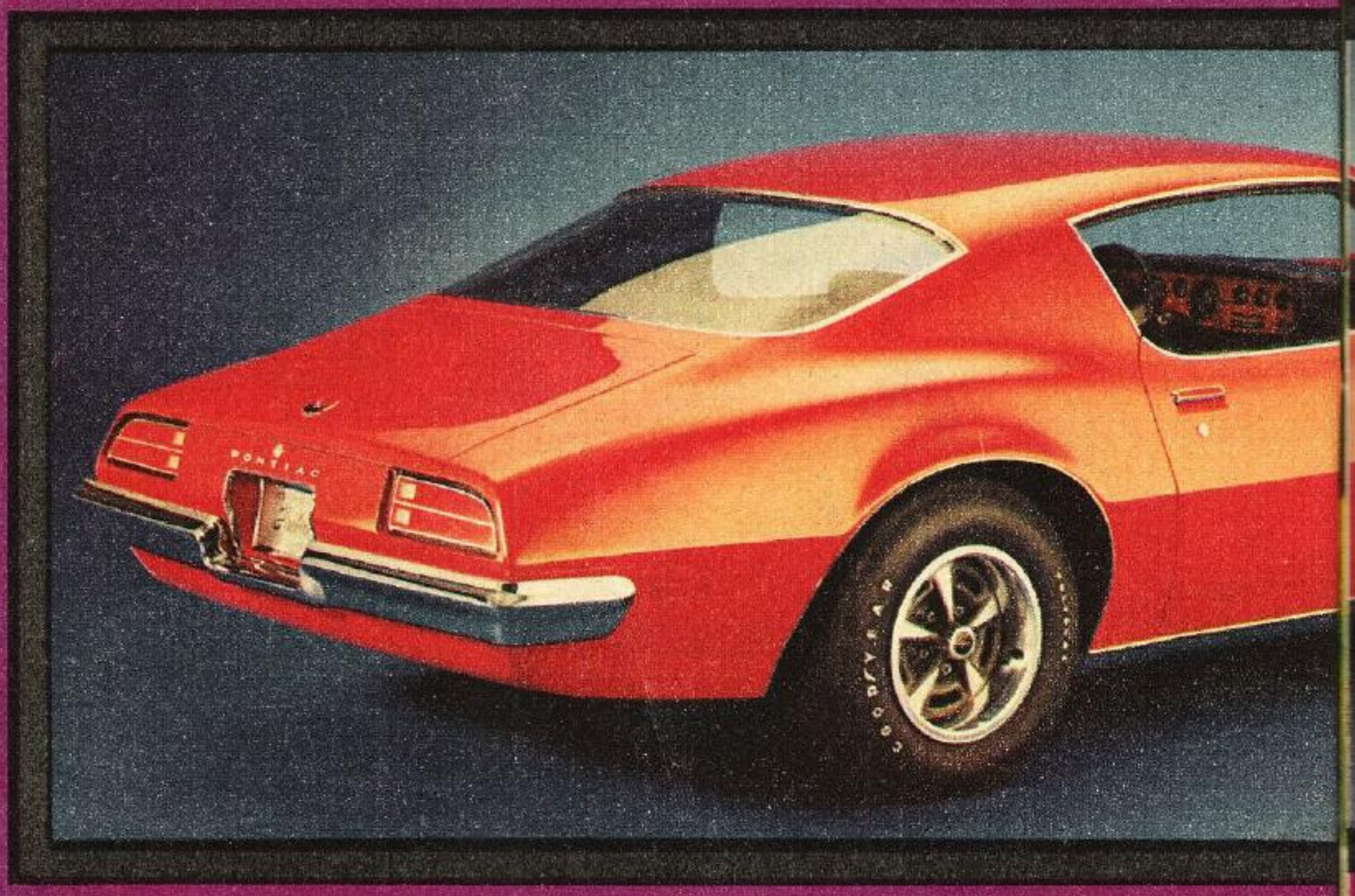
PRO

- Maniobrabilidad, facilidad para estacionar.
- Agilidad en la ciudad.
- Bajo consumo.
- Posición de manejo cómoda Butacas casi anatómicas agradables y descansadas. Excelente posición de la palanca de cambios.
- Buenas luces, altas y bajas.
- Asiento trasero volcable que permite ampliar el espacio para llevar equipaje.
- Caja de velocidades muy efectiva.
- Buenos frenos.
- Cómodo acceso a los asientos delanteros.
- Buena calefacción. Fácil graduación.

CONTRAS

- Falta de tenida direccional en ruta a más de 90 km/h.
- Espacio reducido en los asientos traseros. No caben dos adultos si el conductor mide más de un 1 m 75 cm.
- Falta de capacidad de baúl.
- Terminación regular. Muchas soldaduras y pestañas de chapa a la vista.
- Vibraciones de carrocería. Principalmente de los plásticos
- Se nota la falta de una 1ª sincronizada al andar en la ciudad.
- Visibilidad hacia atrás muy limitada.
- Paragolpes y soportes débiles.

NACIONAL



ESTADOS UNIDOS. — Dentro de lo que en USA se puede obtener como auto sport a cambio de una buena pila de jugositos dólares, se encuentra el Pontiac Firebird (si usted quiere parecer americano, diga "Poniac Fairberd"). Cinco versiones de motor que varían entre los 155 HP y los 345 HP equipan a la línea Firebird, denominándose al que lleva el motor más potente como "Trans-Am", nombre acordado seguramente porque no sirve para andar despacio.

En el estilo —los motores son los acostumbrados en USA— mantiene el criterio que nació con la resolución estética del Camaro allá por el '67, que luego fuera adoptada por la línea Pontiac. Totalmente carente de cromados y con un tamaño que sin resultar pequeño tampoco resulta exagerado, el nuevo Firebird responde a los cánones actualmente adoptados

EXTRANJERA



SUECIA. — Ya se conocen los nuevos modelos de **Volvo** para 1971, tanto en la línea 140 como en la línea 164.

En la serie 140 se han introducido los modelos "Grand Luxe" y "De Luxe", ofreciendo así mayores posibilidades de elección. Las nuevas designaciones de la serie 140 son: 142, 144 y 145 De Luxe.

Además se ha incluido en los modelos Grand Luxe el nuevo motor B-20-E con inyección de combustible electrónica, que desarrolla 130 HP. En los modelos precedentemente citados, o sea los de la serie 140, se obtiene el motor standard de 90 HP o el B-20-B de 118 HP.

Los nuevos modelos De Luxe se entregan en versiones de dos, cuatro puertas y Station Wagon. Los de Grand Luxe, como los De Luxe, están provistos de nueva parrilla, ruedas, llantas de mayor ancho, neumáticos radiales, nuevos emblemas identificatorios y un nuevo sistema de ventilación integral. O sea, muy mejorados estos Volvo...

En cuanto a los nuevos 164, desde su introducción —hace ya un par de años— han sido sometidos en forma sucesiva a una serie de mejoras que comprenden la modificación de la caja automática, el alargamiento de la distancia entre ejes, mayor eficacia de los frenos delanteros a disco, nuevos colores exteriores y tapizados interiores y la adopción de la consola central delantera con instrumental incorporado. Y por sobre todas las consideraciones técnicas, la tradicionalmente reconocida calidad Volvo. Porque Volvo 164 är en bil utöver det vanliga. Provkör den. Jämför sè pa Komforten. Y nadie discute nada más. ¿Estamos?

COCINA INTERNACIONAL

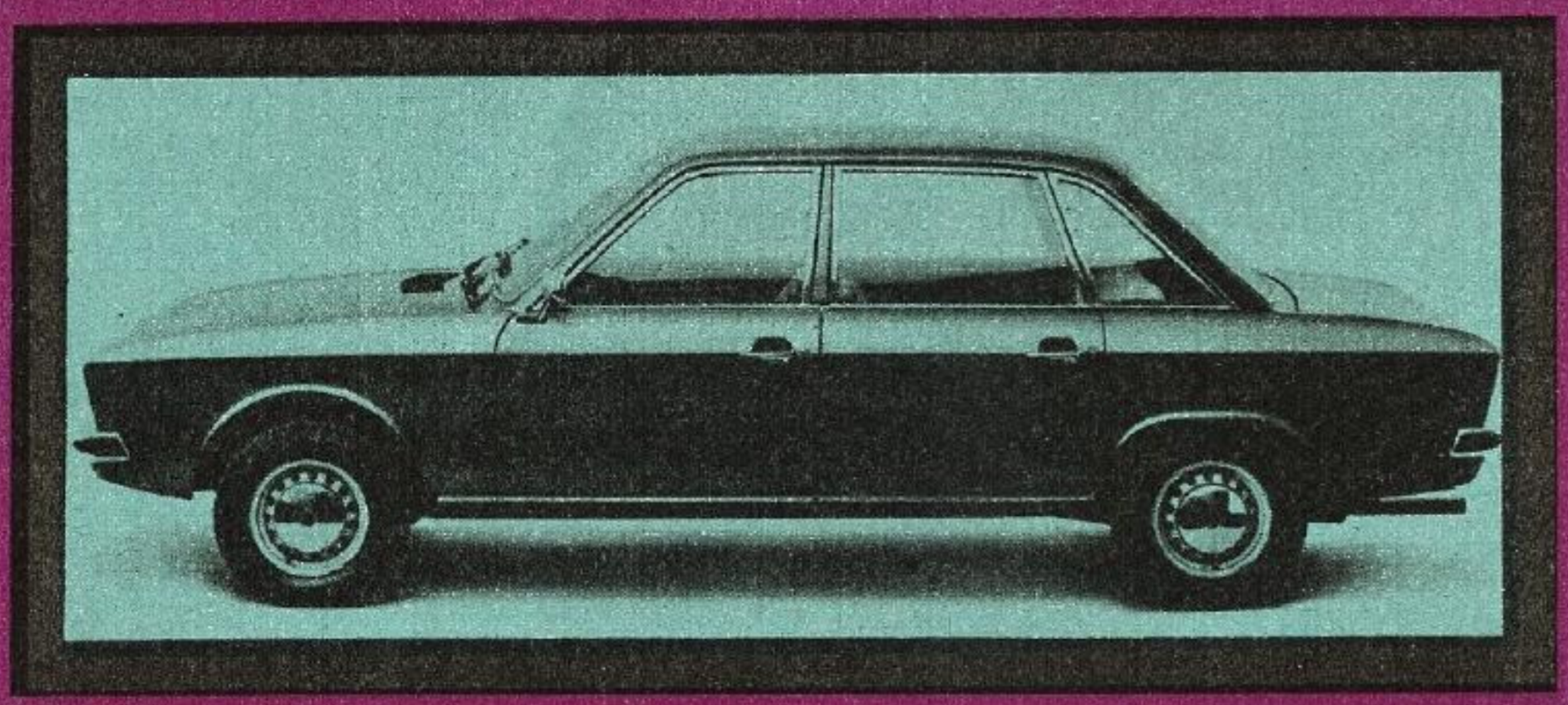
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La industria mundial se divide en dos grandes sectores: lo que se fabrica acá y lo que se fabrica allá. O sea, la industria local y la industria extranjera. De ambas, las novedades más importantes extractadas en estas emotivísimas líneas



en USA con respecto al estilo. La influencia europea ocasionó —en parte— tal criterio.

Con 8 cilindros en V, 6,6 litros, 345 HP y un carburador Rochester de cuatro bocas, alcanza tranquilamente los 210 km/h, y es alcanzado tranquilamente por las motos de la Patrulla de Caminos, que andan más rápido. Broderick Crawford en persona le hará la boleta. Ocasión de obtener su autógrafo así, de sorpresa...



ALEMANIA. — "Cambiaremos unas cuantas cosas en Wolfsburg." Así respondió el doctor Kurt Lotz —alto capo de Volkswagen— en una entrevista el año pasado. Y evidentemente las palabras se han trasformado en decisiones. El Volkswagen-Porsche 914/4 resultó una prueba concreta de la decisión adoptada. Y el nuevo —novísimo— Volky K 70 (tracción delantera, refrigeración a agua) es la última instancia de ese cambio, que además rompe con los conceptos tradicionales en todos los VW anteriores. La adopción de la tracción delantera es consecuencia de un análisis de mercado que determinó que tal cualidad se ha erigido en uno de los mejores factores de venta en Europa. Más de la mitad de los autos vendidos en Gran Bretaña y en Francia son de tracción delantera y Fiat ha conseguido un verdadero "hit" de ventas con el 128 de similares características.

Cabe destacar que el K 70 no es un VW pura cepa, sino el producto de la investigación y desarrollo de NSU, actual subsidiaria VW. La intención fundamental es competir en línea directa con el Audi 100.

Las características técnicas responden al siguiente orden: motor cuatro en línea, árbol de levas a la cabeza, carrera corta, 1605 cm^3, 90 HP a 5200 rpm y relación de compresión 9,5:1. Un motor de idéntica construcción ofrece menos potencia (75 HP) y 8:1 de compresión. La velocidad tope de la versión más potente alcanza a los 155 km/h.

El nuevo VW será oficialmente introducido en el Salón de París, a realizarse en octubre próximo.

COCINA INTERNACIONAL

FRANCIA. — Vamos a presentar al "Stil" electrónico. Que, según su constructor, el francés Jarret, reemplazará a los vehículos dotados de motores de combustión interna en las ciudades del mañana. El aparato se compone de una cáscara de poliester laminado, dos asientos, tres ruedas, una palanca de control entre ambos asientos... y nada más. Sin volante, sin puertas, sin pedales, sin maquinaria, sin panel de instrumentos, sin humo, sin vaso y sin agua... La conducción es sencilla, ya que la palanca central responde sensiblemente a los impulsos que hasta un niño puede trasmitir. Su adopción como solución para el actual tránsito urbano se ve dificultada por dos razones fundamentales: es muy frágil y muy lento (crucero 12 km/h; velocidad tope: 27 km/h) y además requiere recarga de baterías cada 40 km. Para todas estas condiciones planteadas por el Stil —y por todos los vehículos de este tipo— todavía no existe una infraestructura sólida en cuanto a servicios y normas especiales de seguridad. No dejan de ser una solución válida para el pequeño transporte urbano, pero todavía no está el horno para bollos, ni se le puede pedir peras al olmo. Habrá que esperar un poco, amigo Jarret...





JAPON. — Toyo Kogyo lanzó recientemente un modelo modificado de la cupé R616 alterado en cuanto a detalles de confort y rebautizado con el nombre RX-2. Montando siempre el mismo motor rotativo fabricado bajo licencia de NSU-Wankel, la cupé está destinada fundamentalmente a satisfacer el nivel de demanda extranjera, o sea que el producto será exportado preferentemente. No explicamos aquí los mecanismos de exportación ya que sería larguísimo enumerar todos los pasos, y además porque no tiene nada que ver con nuestro tema fundamental.

La cupé RX-2 saldrá equipada normalmente de la línea de producción, contemplando la posibilidad de complacer a los países cuya circulación de tránsito aún se efectúa por la izquierda, al ser entregadas las unidades con dirección a la derecha (caso único en la historia de la civilización en que la izquierda y la derecha trabajan juntas y con el mismo objetivo). En fin.



ITALIA. — La actividad de Abarth no conoce pausas. Y por eso presenta un nuevo modelo gran turismo denominado "Scorpione 1300", en dos series conocidas como "Esse" y "Esse-esse". El diseño abandona la característica redondeada y curva de los anteriores Abarth para adoptar una combinación entre curvas, filos y planos rectos que se complementan muy bien.

Las diferencias entre ambas series radican en las suspensiones, algo más deportivas en el "Esse-esse", ya que en éstos los brazos triangulares y los resortes helicoidales reemplazan a la ballesta transversal del modelo "Esse". En cuanto a las dimensiones y performances, ambos modelos mantienen similares características, enumeradas a continuación.

Cantidad de cilindros: 4 —diámetro y carrera: 75,5 x 71,5 mm—; cilindrada: 1.280 cm^3; relación de compresión: 10,5:1; refrigeración: por agua; caja de velocidades: cuatro marchas y la infaltable marcha atrás (sucede en las mejores familias...); frenos: adelante a disco y atrás a tambor; cantidad de plazas: 2 personas tamaño normal tirando a chico; peso total: 670 kg; velocidad máxima: 180 km/h.

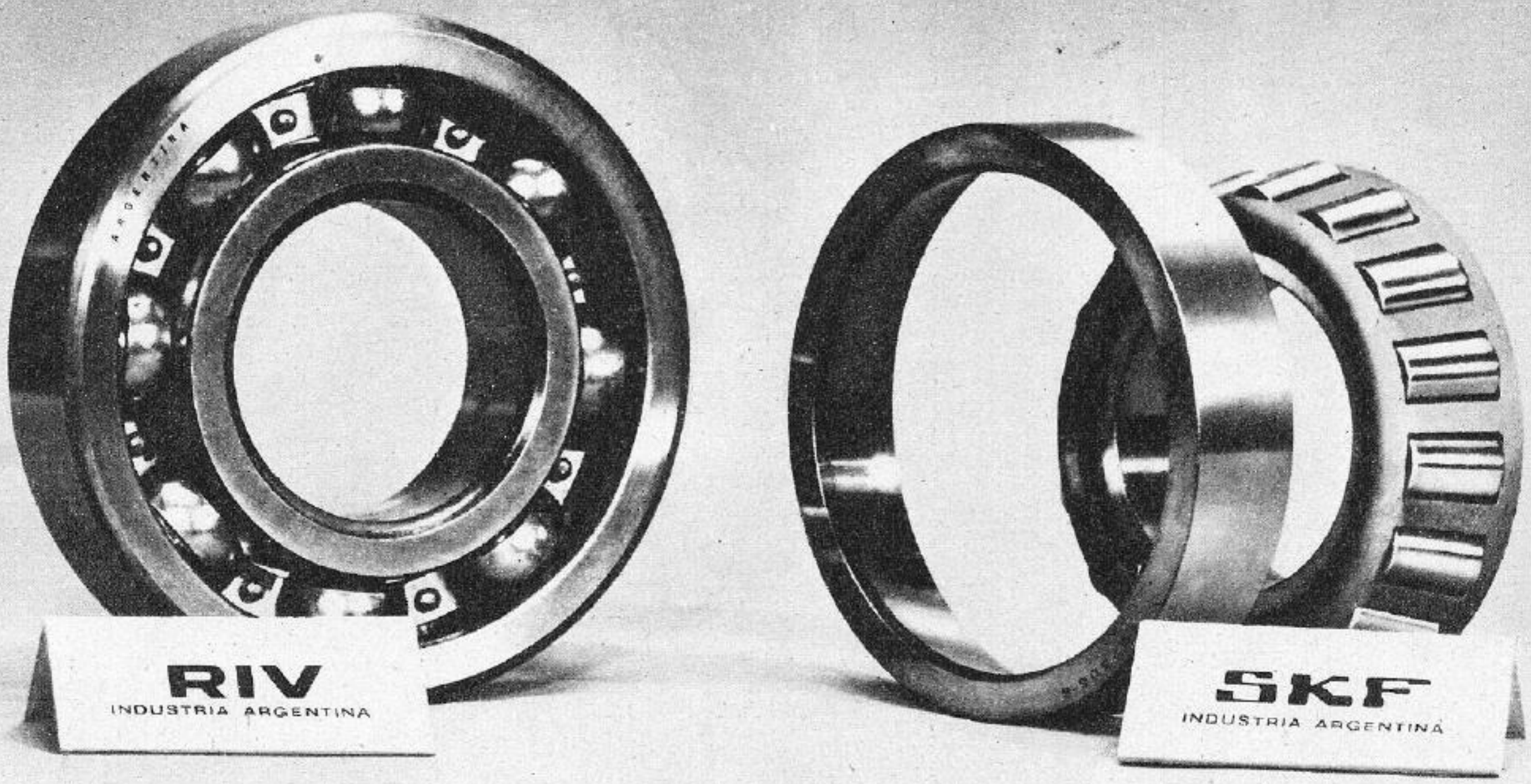
Con todos estos datos, los interesados pueden escribir a Abarth & C., 10145 Torino. Corso Marche 38. Italia. Nos imaginamos que como ya tienen la dirección, no escribirán a CORREO CORSA pidiéndola. ¿O sí...?

C. M. S.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ahora se fabrican en la Argentina rodamientos con la insuperable calidad SKF

...y ya están en venta en todo el país.



FABRICADOS POR CIA. SUDAMERICANA BTB S.A. AGENTES Y DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JORGE CUPEIRO

CHEVROLET SP

CORSA BUSCA AL REY DE LOS DELIRANTES

CAMPEONATO

Con las listas cada vez más pobladas de candidatos -algunos con muchas posibilidades, otros con pocas y los demás con más o menos perspectivas-, el campeonato continúa con el rumbo impuesto. Tarde o temprano -o más o menos tarde o temprano- sabremos quién es el más piantao, quién el menos piantao. Hasta más ver. O menos ver. O más o menos ver

Cocho López, totalmente rayado, hizo decorar su casa de acuerdo con la ropita que luce habitualmente. Claro está que el conjunto, más que impactante, resulta verdaderamente deslumbrante. Tantos colores, tan bien combinados, y la indiscutible elegancia de Cocho, no pueden pasar inadvertidos. Lo que nadie entendió fue cuando Cocho gritó, en medio de la función de gala del Colón: "¡¡Compre salamines Fox!!" Después se nos acercó y nos dijo: "Publicidad subliminal, que le dicen . . ."



Nos estamos enterando, poco a poco, de cosas realmente insólitas. La repercusión de este campeonato de piantados es tal, que muchos apelan a los métodos más increíbles para resultar elegidos. No faltan los que se autovotan, inundando la redacción de innumerables cartas; tampoco están ausentes los que obligan a sus señoras y/o señoritas a que los voten, ni faltan los que por sus verdaderas condiciones reciben el espontáneo espaldarazo popular, figurando por consiguiente en las listas de CORSA. Pero el mayor problema está representado por los que no son piantados pero que, por problemas de status, no quieren quedar al margen de esta cuestión. Así supimos que, por ejemplo, Angel Monguzzi, desesperado por no figurar en las listas del campeonato, metió los dedos en un tomacorriente durante el tiempo suficiente y necesario como para quedar descalibrado mentalmente. En el mismo caso está Willy Mikulan, quien se aseguró un lugarcito en la tabla al afirmar que este año Ford ganará el campeonato de SP, sea como sea... Juan Carlos Zurita también está buscando el motivo que lo lleve a la popularidad, y por eso toma whisky con Vascolet en Mau-Mau. Oreste Berta prendió fuegos artificiales en el baño de su casa. Ricardo José María Bonanno se hace llamar actualmente Ricardo José Federico Ernesto Julio Domingo Italo Pedro Evaristo María Inés Luis Jorge Mario Ulises Bonanno Fú del Zoppo y Calatrava, nominación que obligó al banco con el que opera Bonanno a modificar el tamaño de las chequeras. Roberto Carubia toma clases de baile clásico con el profesor Gaeta. Carlos Ragno organiza happenings en la azotea de una vecina. Carmelo Galbato encargó en Ricciardi un escarbadientes de oro, y asegura que Allende es un impostor, ya que él es quien siempre gana en Chile. Tulio Crespi está abocado a la creación de una nueva fórmula que, según sus propias declaraciones, "será una verdadera solución para evitar la caída del cabello a temprana edad". Héctor Luis Bergandi asegura a pie juntillas que él es el autor de "La Gioconda". El comandante Alesina asegura que correrá la próxima de TC "A" con un BAC One-Eleven, sin dejar de reconocer que gozará de alguna ventaja. Vicente Conejero se prestó voluntariamente a la NA-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE PIANTADOS

Pos.	Nombre	Votos
1)	Paco Mayorga (se compró una máquina portátil para electroshocks)	82
2)	Gastón Perkins tiene pena de que sus vaquitas duerman a la intemperie y se las trae a dormir a su pisito de Libertador)	81
3)	Carlos Pairetti (ganó un campeonato con Chevrolet, y se pasó a Ford)	79
	Nasif Estéfano (quiere secuestrar a Claudia Cardinale)	79
	Heriberto Pronello (está encantado con los telegramas "vía satélite")	79
	Dorita Bavio (usa conjuntos Palazzo antiflama)	79
7)	Andrea Vianini (dice que los de "Tradición-Familia-Propiedad" son simpatizantes del Tercer Mundo)	77
	José Migliore (le roberon 5 palos y todavía se ríe)	77
9)	Palito Ortega (quiere acompañar a Jackie Stewart en el March F-1)	76
10)	Eduardo "Beto" Rodríguez Canedo (Meichu oijiky otokynasay minga)	75
	Luis Di Palma (corta demasiado cerca...)	75
	Héctor Staffa (no le da de comer a Quaglia y a Piloto para ahorrar)	75
	Alberto Linares (en el fondo —del río— es bueno...)	75
14)	"Larry" (no fuma, no va al cine, no sale, no toma agua, no...)	73
15)	Ernesto "Pichín" De Pedro (es presidente de la Fábrica Argentina de Burletes para verano)	72
	Rafael Sierra (siempre dice: "Acompáñame a Arrecifes y volvete en micro".)	12
	Néstor García Veiga (asegura que no se agrandó)	72
	Cocho López (está creando el salamín soluble instantáneo)	72
	Astor Piazzolla (le gusta el violín porque es un instrumento de "cuerdos")	72
20)	Alberto Hugo Cando (prohibió que los organizadores de carreras enciendan la radio si previamente no pagan m$n 100.000)	70
	Joaquín "Negro" Rodríguez Muñoz (inauguró "Z" y no se lo cerraron)	70
	Carlos Reutemann (escribe en CORSA y cobra en dólares de Malasia)	70
	Martín Calvo (sale con plomadas en los bolsillos para no volarse)	70
24)	Roberto Eguía (cuando nació, lo primero que dijo fue: "¡¡Verificación!!")	69
	Mario Vessuri (compró el paquete accionario de Pescadas)	69
	Vicente Formisano (colecciona calaveras)	69
	Oscar Urdiales (tiene un tigre en su casa, pero no se anima a meterlo en el tanque de su 600)	69
	Abby Apkarian (no usa calzoncillos)	69
29)	Carlos Marincovich (tiene una agencia de azafatas y su principal cliente es Pedro Rodríguez cuando viene a las Temporadas)	68
	Héctor Luis Gradassi (dice que el Pan de Azúcar tiene miguitas)	68
	Pirulo Tuero (tiene una fábrica de tenedores para sopa)	68
32)	Marito García (es el "Chiquilín de Bachín")	67
	Oreste Berta (hizo un motor V8 con 16 cilindros)	67
	Raúl Fernández Aguirre (se fue a reclutar pingüinos a la Antártida para correr en Turismo, y lo peor es que ganaron)	67
35)	Eduardo Casá (cuando tiene que salir de noche se pone "bisogne")	66
	Evaristo Aranzana (se hizo coronar Emperador de la Papa Frita)	66
	Carlos Ruesch (dice que los porteños tienen caaaantito)	66
38)	Miguel Angel Galluzzi (tiene un 1500 negro y de noche trabaja de remise)	65
	Eduardo Copello (ejerce la enseñanza y no tiene título)	65
	Norberto Pauloni (es de Quilmes y nunca probó la cerveza)	65
41)	Raúl Horacio Burzaco (quiere ser redactor de CORSA)	63
	Jorge "Mono" Villa (se dedica a la investigación cerebral)	63
	Carlos "Talicho" Fresco (come el asado a filo, contrafilo y punta)	63
	Carlos M. Thiery (es amigo de los Hnos. Wright)	63
45)	Sobieslaw Zoghani (es un rápido del año cero)	61
46)	Osvaldo P. Andrés (tiene una licuadora calibre "50")	59
	Jorge Cupeiro (en lugar de ganar Rafaela, hubiera preferido ganarse a Raphael)	59
47)	Pichlo Pascualini (se hace el tímido)	56

CON MENOS DE 56 VOTOS FIGURAN:

"Colorado" Hernández
Jorge Omar del Río
Comodoro Juan Grillo
Víctor Hugo Gilardi
Guillermo Mártire
Gerardo Albizu
Eugenio "Firestone" Mraz
Juan Manuel Fangio
Raúl Sendic
Douglas Kitermann
Susana (para en Vittorio)
Carlos Travers
Vicente Edreira
Alejandro Ciancaglini
Alfredo Basualdo
Vicente Viney
Ricardo "Dicky" Fox
Paco Martos
Humberto Maneglia
Guillermo Mauro
Bernardo Kuschnir
Carlos Balibé
Edgardo Boschi
Rodolfo D'Apice
Juan C. Fisanotti
Antonio J. Sergi
Sadit Héctor Penacini
Roberto Groba
Charlie Fox (dice que juega al rugby)
Susana "Polenta" Forte
Aitor Otaño (Pucará)
Raúl Tortti (gordo aficionado)
Ema "Grandota" Compagno
Luis Yuste
Lorenzo "Chevy" Blanco
Aldo Mendiberri
María Amuchástegui
Patricia "Pato" Gollan
Chiquito García Navarro
Rodolfo De Marras Irierte
Esteban "Melena" De Nevares
Salomón Zeltzer
Oscar Escalada (nervioso)
Oscar Da Silva
José María "Chito" Areco
Julio C. Levene
Oscarcito Racco
José "Chuleta" Giuliani
Luis "Castorcito" Grossi
Idelmar Cabrera
Cosota Santa de mi Vida
Oscar Gagliardi
José Miguel Herceg
Ernesto Pierángelo
José "Pepitito" Coelho
Roberto Catabarren
Sergio Capozzi
Alberto Carmelo Scarazzini
Luis Bernardo O. (Gordo "GB S")
César Tito Galimberti
Domingo De Marco
Cacho Garavaglia
Anteo Pisani
Lito Winer
Enrico Vannini
Juan Pablo Concaro
Alberto Del Priore
Jackie Stewart
Danilo Bonamici
Ernesto Santamarina
Toti Agromayor
Barba Blanco
Luis Nayen
Guillermo Billy
Alberto Gómez
Roberto "Gulliver" Carubia
Jorge "Francés Apache" Gerardin
Eduardo Pino "Bliss"
Roberto Leone
Juan Carlos Pérez Loizeau
Juan Laskac
Guillermo Michelson Irusta
Alex Talbot Guiñazú
Orlando Sotro
Antonio Giraldez
Carlitos Giay
Pepe Viniegra
Héctor Zampini
Ricardo "Ritchie" Purdía
Coco Cámara
Dr. Roberto Groba (bifocometrista)
Germán Sopeña (Zombie)
Gordo Buela
Ricardo Martín (un gomía)
Alfonsino Agustín (poetiso)
Néstor Penín
Arturo Pellet Lastra (notable abogado)
Cacho Fangio
Gustavo Durán (ja ja ja)
Nerudín El Atassi
Osvaldo Castagnola
Gordo Lezama (Gowland)
Sor Reverberación de las 14 llagas
Santiago Hileret
La hermanita de Santiago Hileret
Enrique "Momia" Giovanetti

SA para ser enviado a la Luna, dado que la NASA requiere "gente acostumbrada a las velocidades fantásticas". Luis Melnik asegura a los cuatro vientos que la cupé Dodge "es un invento de CORSA". Carlos Neira Rancales canta melancólicos blues en las calles de Caballito y se autotitula "Jefe de Manzana del Black Power en la Argentina". César Civita también quiere figurar, y por eso bajó hasta CORSA y dijo "A mí me ponen en la lista, ¿eh?". Federico Urruti no sabe qué hacer para que lo crean piantado. "Por más que pienso, no me sale nada", asegura Federico.

Nicolás Gibelli tiene demasiados problemas como para andar ocupándose de esta lista; en cambio, Alberto Del Priore, para hacerse notar, arrojó un teleobjetivo de su propiedad desde lo alto de un guinche hasta el suelo, para que se hiciera añicos. Sucedió en Río de Janeiro...

Y así sin solución de continuidad. Cada uno aporta su granito de arena, de manera tal que han convertido estas páginas en un verdadero desierto de Gobi. Nadie quiere quedar afuera; todos quieren integrarse, motivo por el cual se desintegran los sesos. Pero no vayamos por las ramas. Con las planillas de cómputos cada vez más pobladas, comprobaremos que en nuestro país están todos locos. Todos. Menos —por supuesto— su familia, amado lector...

VOTO

CORSA BUSCA AL REY DE LOS PIANTADOS

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

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

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

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

SURTEES TS7

EL MONOPOSTO SIMPLE

Luego de su exitosa primera experiencia como constructor con el TS5 de Fórmula 5.000 el veterano piloto inglés John Surtees presentó su primer modelo de F1. Ya ganador en Oulton Park, parece dar la razón a su creador, quien se inclinó por la teoría de la funcionalidad

John Surtees ha estrenado ya su primera máquina de F-1. Como es sabido, el famoso piloto inglés hace más de un año se dedica a la nada fácil tarea de construir autos de carrera y a juzgar por lo poco que lleva hecho va muy bien encaminado por la ruta trazada por Brabham y McLaren. Su primer auto, el TS5 para Fórmula 5000, fue un éxito rotundo y a pesar que tuvo algunas dificultades en sus primeros meses, después se creció robusto, sanito, y ganó una respetable cantidad de carreras en Europa y Estados Unidos.

Aparte de la conocida necesidad de Surtees de una máquina de punta en F-1, su proyecto de ampliación del taller de construcción y del incremento de las ventas de sus autos para otras fórmulas lo ha llevado a la siguiente deducción: Desde el punto de vista del prestigio de una marca es muy importante contar con un ejemplar que la represente en la categoría máxima. Así nació el TS7 que debutó en Inglaterra con una performance opaca, para ir mejorando según pasaban las carreras hasta ganar en Oulton Park frente a nada menos que el ahora desaparecido Jochen Rindt con el temible Lotus 72. Monza lo esperaba como a uno de sus favoritos y a pesar de que no pudo clasificar muy bien por problemas de motor, en la primera vuelta de la carrera ya pasaba cuarto en el denso pelotón de punta. Sin embargo, nuevamente, el Cosworth lo traicionó y debió abandonar apenas cumplió el segundo giro, postergando su chance para próximos Grandes Premios. El Surtees TS7 se destaca por la simplicidad de su construcción, y vale la pena hacer un re-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



paso a su ficha técnica para apreciar mejor su limpio diseño por el cual se perfila como un firme candidato al triunfo en F1.

ESTRUCTURA: Monococque que termina detrás del cockpit. Chapa de aluminio y tres cuadernas a la altura de la suspensión delantera, volante y barra protectora. Cuaderna delantera en aluminio acajonado y traseras en tubos de sección rectangular. CARROCERIA: Trompa de fibra de vidrio con salidas de aire tipo Broadley y spoilers delanteros tipo ala delta. Alerón trasero montado sobre la caja. TANQUES: Integran el chasis y están recubiertos interiormente por escamas de goma, como obliga el reglamento americano. Dos laterales y uno detrás de las espaldas del piloto. Capacidad 213 litros.

MOTOR: Ford Cosworth DFV tres litros V8. Cilindrada 2994 cm³, 85,6 mm de diámetro de cilindros, 64,8 mm de carrera, relación de compresión 11:1, inyección Lucas y encendido transistorizado. Potencia máx.: 430 HP a 10.000 rpm.

TRASMISION: Caja Hewland DG 3000, de cinco velocidades y marcha atrás.

SUSPENSIONES: Delanteras independientes, con amortiguadores Koni o Armstrong dentro de la carrocería, con espirales. Traseras independientes, triángulo inferior invertido, un solo reactor (el superior), barra antirrolido y amortiguadores anclados al block del motor.

DIRECCION: a cremallera.

FRENOS: Girling, con discos ventilados, de 10,4 pulgadas de diámetro en las cuatro ruedas, "fuera de borda" los delanteros y detrás del motor los traseros.

RUEDAS: Surtees Adjusta, de aleación de magnesio, de 13 pulgadas adelante y 15 atrás.

NEUMATICOS: Firestone.

SISTEMA ELECTRICO: Batería Varley de 14 voltios.

EXTINGUIDOR: Automático Graviner.

RADIADOR: Sumitomo, de aleación de aluminio liviana.

LUBRICACION: Tanque de aceite y radiador montados a popa.

DIMENSIONES: Trocha delantera: 145 cm. Trasera: 150 cm. Distancia entre ejes: 240 cm. Peso aproximado: por debajo de los 600 kilos con aceite y agua.

SERI

El constante problema del robo de automotores ha mantenido siempre alerta a la mente de los inventores. Cantidades innumerables de sistemas se han creado para tratar de disminuir en alguna forma la actividad de los amigos de lo ajeno. Lo cierto es que hasta el momento, algunos más otros menos, han logrado ser vulnerados todos. Si bien no hay que quitarles el mérito de haber constituido un escollo más en la carrera de la represión. Recordamos hace cuatro o cinco años un señor que presentó su idea en el programa de Mancera. La misma estaba dirigida para evitar el robo de vehículos a los taximetreros. El novedoso invento consistía en eyectar del tablero al oprimirse un botón una pistola a la altura de las manos. En otra temática mucho menos peligrosa también se conocieron otros varios.

Salomón Zeltzer, un conocido industrial ligado a todo lo que sea automotores, entre otras cosas uno de los integrantes del directorio

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IDENTICAR: O OBSTACULO PARA LADRONES

Un nuevo sistema para combatir el robo de automotores se está poniendo en práctica. El mismo consiste en grabar en los cristales de los vehículos la numeración de las chapas identificatorias

de filtros Othea hace ahora un interesante aporte a lo que nos referimos. Es poseedor de la patente de un sistema que ya ha sido puesto en práctica en algunos países europeos y en Estados Unidos con muchísimo éxito. Consiste en grabar sobre la superficie de todos los vidrios del automóvil la numeración de las chapas identificatorias.

El procedimiento resulta sumamente sencillo: consiste en colocar sobre el cristal una plantilla de un material similar a un cartón plastificado pero de mucha resistencia perforada con la numeración de la patente. Que además es autoadhesivo. Sobre el mismo se tira a presión esmeril en polvo. El mismo penetra por las perforaciones de manera que toca el vidrio únicamente en el lugar previamente trazado. Luego se retira la plantilla y el número queda grabado. Siendo prácticamente imposible adulterarlo, borrarlo o practicarle ningún tipo de cambio. El tiempo que se emplea para grabar los seis vidrios de un automóvil común es de alrededor de tres minutos.

Se acciona el compresor y el esmeril en polvo comienza a incrustarse contra la plantilla. Lógicamente alcanza a tocar el vidrio en los lugares que las perforaciones se lo permiten.

Concluido el esmerilado se retira la plantilla y aparece el número grabado. Tómese como referencia los dedos de la mano para tener una idea del tamaño de los números.

Colocada la plantilla adherida al vidrio se apunta con la jaula de la esmeriladora hacia ella.

Lo interesante de esto es el verdadero obstáculo que se le presenta al eventual ladrón. Primero y principal, de robarlo con éxito, debería cambiarle la totalidad de los vidrios, lo cual le resultaría un tanto caro además de complicado. Ya que tendría que tratarse de una organización lo suficientemente grande como para que cuente con un taller propio. Porque de lo contrario al concurrir a cualquier vidriero se delataría.

Otra de las variantes atractivas del sistema es que facilita notablemente el control de automotores agilizándolo al máximo. Evita fastidiosa espera que supone la muestra de los papeles. Ya que con sólo comparar el número grabado en los cristales con el de la chapa se comprueba la anormalidad.

En la actualidad ya son muchos los autos que circulan con la identificación ya que en los puestos donde se otorgan las identificaciones se ofrece al público efectuar el grabado. El hecho de que se haga únicamente en estas reparticiones le da un viso de seriedad.

Claro está que el sistema lograría aun mayor eficacia si fuera obligatoria la grabación en todos los automotores, ya que de esta forma no habría excepciones y los controles conseguirían el ciento por ciento de efectividad. Es decir, por el momento la posibilidad que brinda el "identicar" está explotada pero creemos que no al máximo. Decimos que está explotada porque es lógico pensar que el ladrón para ahorrarse problemas preferiría siempre robar un auto que no esté grabado. Pero siempre está al lado la posibilidad de uno que no ofrezca dificultades. El ideal sería que todos ofreciesen el contratiempo. Sabemos que en las altas esferas se encuentra en estudio la posibilidad. Que se haga.



EL HOMBRE QUIETO

Salomón Zeltzer es el propietario de la patente del sistema "identicar". Mucho trabajo y tiempo invirtió en perfeccionar el procedimiento del grabado hasta alcanzar conjugar las cualidades necesarias para hacerlo rápido, económico y sencillo.

—¿A qué se debe que el grabado no se efectúe en forma, digamos, particular. Como podría ser, por ejemplo, en estaciones de servicio?

"En realidad debería hacerse como usted opina, pero debe tenerse presente que sin el control oficial se podría grabar un coche mal habido y darle cariz de seriedad a un automotor que no lo es. Con tal motivo buscamos la forma de hacerlo en los puestos oficiales, para que se lleve a cabo con el correspondiente contralor".

—¿No cree usted que para lograr una mayor eficacia su sistema tendría que implantarse obligatorio?

"Bueno, si bien no soy yo el más indicado para decirlo sin pecar de inmodesto, creo íntimamente que sí.

"En el supuesto caso que se considerase necesaria la oficialización del identicar, para bien de la comunidad, se podría realizar un operativo de modo que en pocos meses todos los vehículos del país cuenten con su respectiva identificación fiscalizada. Pero en tal caso haría falta la colaboración de la Policía Federal y Provinciales a los efectos de controlar debidamente la identidad de los vehículos previo al trabajo de grabado de los cristales.

"Tengo entendido que la Policía Federal ante el incremento del hurto ha creado una nueva repartición que se llama precisamente Sección Automotores cuyo personal está capacitado como para supervisar una tarea que puede conducir a la erradicación definitiva del uso de chapas falsas, y al no poder falsificarse la identificación se eliminaría casi en su totalidad el robo del automotor.

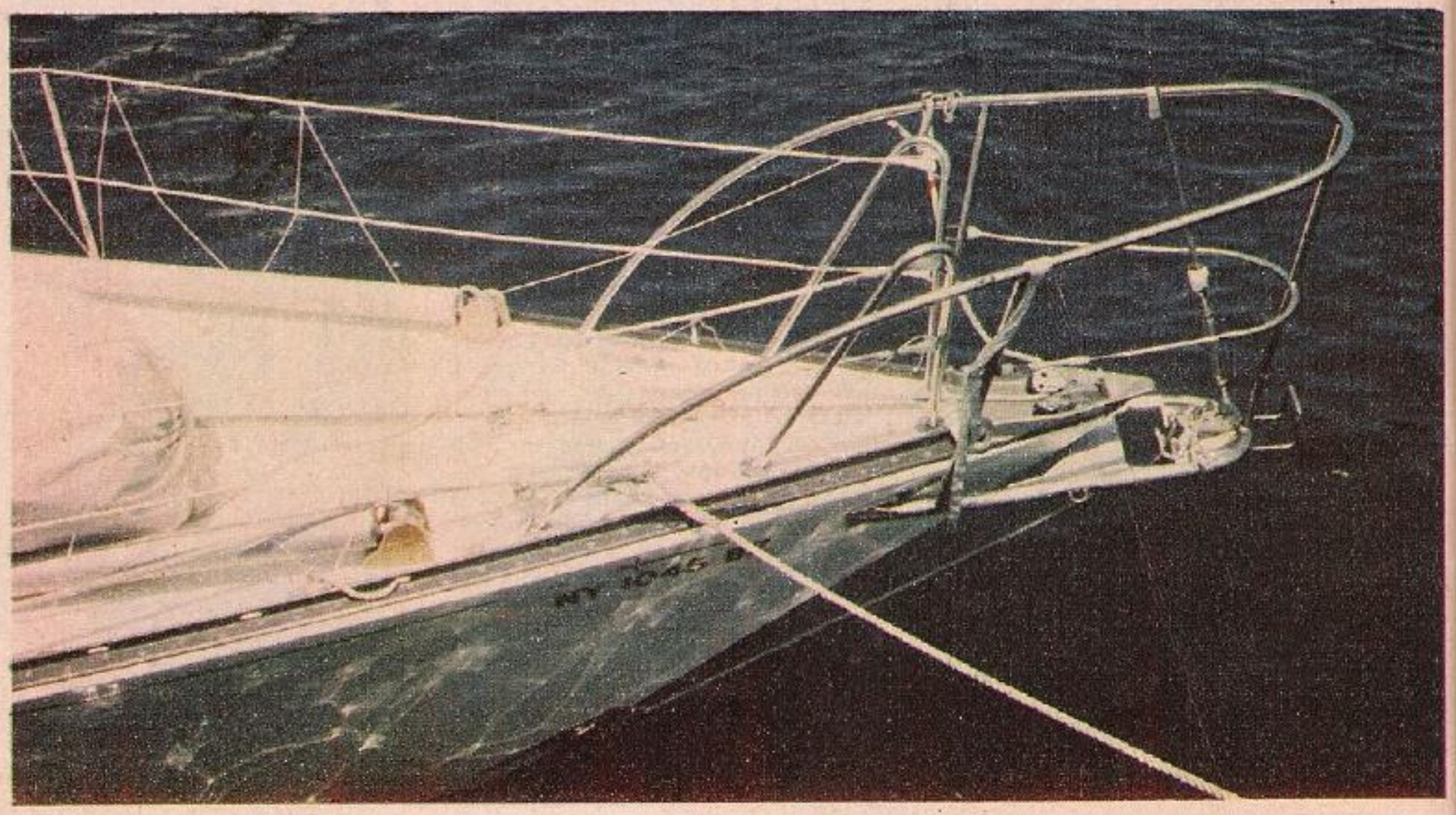
"Desearía hacer también una aclaración tendiente a evitar cualquier tipo de malas interpretaciones. De concretarse la oficialización del sistema, cosa que entiendo beneficiaría a toda la comunidad, yo automáticamente renunciaría a los derechos de la patente que obra en mi poder".



yachting

¿Que se vió en bermu

Brevemente intentaremos mostrar algunas de las novedades que presentaron las máquinas contra las que tuvieron que competir los barcos argentinos en la versión 1970 de la Newport - Bermudas



Por Juan Pedro Siedmann (alias Peta)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



das?

Si bien ya pasó algún tiempito desde que se corrió la tradicional regata Newport-Bermudas, en la que intervinieron cuatro yates argentinos, creemos que no es tarde todavía para revisar algunas de las innumerables novedades que presentaron los monstruos que regatearon junto a los nuestros. Como es sabido el resultado fue excelente, prueba de ello fueron los destacados puestos alcanzados por el Juana, Atrevido y Fortuna; por su parte el Milagro, barco muy caminador con vientos francos, tuvo que resignarse a aguantar las fuertes rachas de proa que imperaron durante la travesía, conformándose con una regular actuación. Pero vayamos directamente al grano. En la **foto "A"**, vemos la largada de los barcos que participaron en la primera regata por el trofeo "Onion Patch" y que se efectuó entre Oster Bay y Newport. De izquierda a derecha tenemos al Carina, ganador de la Newport-Bermudas; el Lutine, del equipo inglés; el Bay Bea del equipo americano; la mesana del Fortuna; el Equation de USA y el Milagro. Se puede apreciar que los barcos yanquis saben ubicarse para las largadas, lástima que lo que no muestra la foto es cómo a los 10 minutos de la partida éstos ya habían acumulado una ventaja considerable; y eso que son más chicos que los criollos.

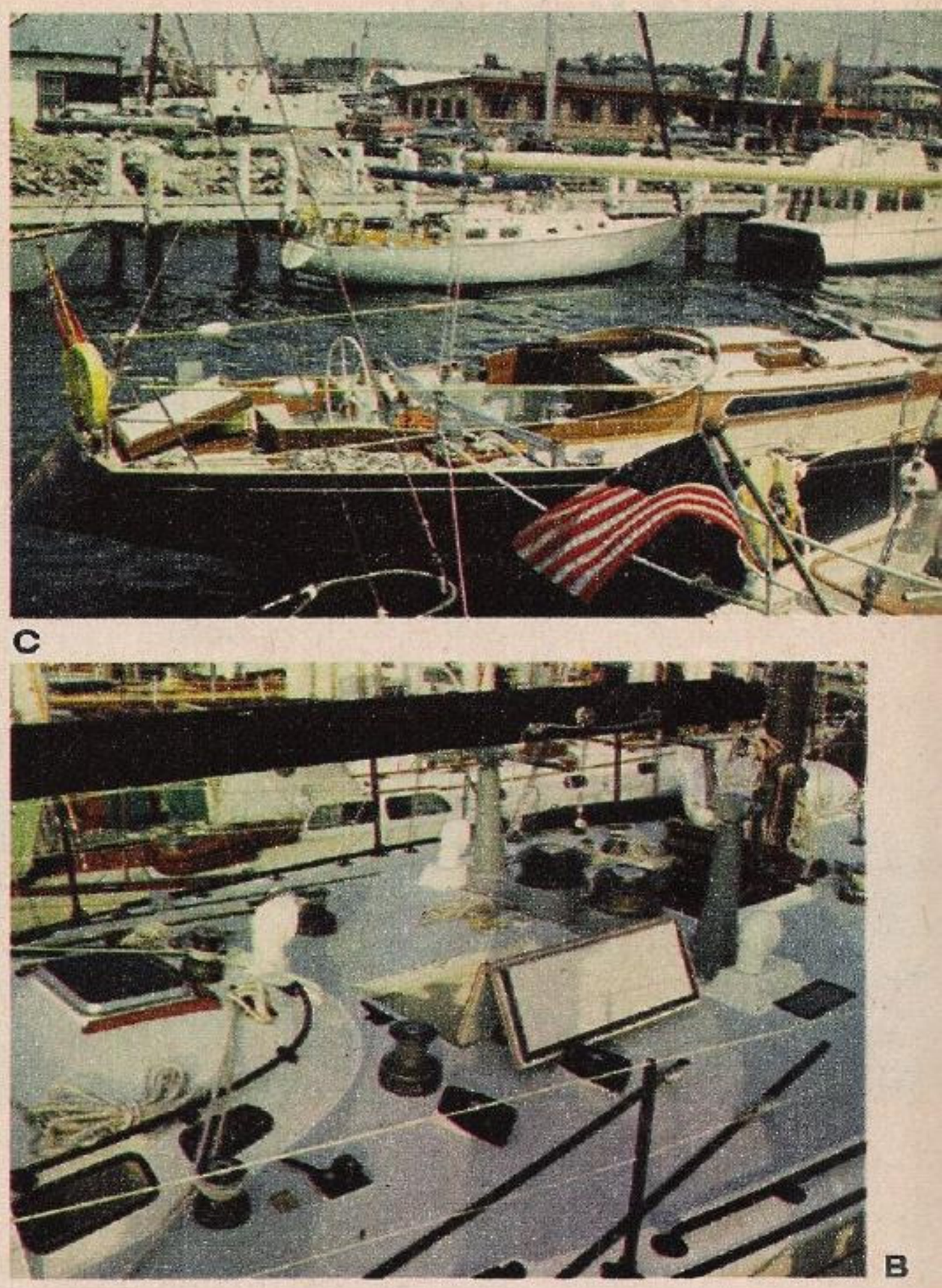
Foto "B": Aspecto de la cubierta del Warior, tal vez el mejor y más moderno barco de todos, dibujo del americano Britton Chance. Se ven los rieles de genoa muy adentro, los molinetes tipo molinillo de café, los tambuchos de aluminio; también se observan unas mordazas excéntricas que se usan para trabar las escotas cuando se hace el cambio de un molinete a otro; la botavara es de aluminio anodizado y como la mayoría de estos barcos (casi todos sloops) tiene todos los molinetes en cubierta, es decir, lleva el palo limpio, también se ven varios prismas de refracción para aumentar la luminosidad interior.

Foto "C": El barco es el Lutine, del equipo inglés que participó en la Onion Patch, se trata de un barco muy vistoso, con bastante lanzamiento y mucha manga, llegó quinto en la general de la regata a Bermudas. Se puede apreciar el traveller de mayor que va de banda a banda, el patín es de rulemanes. El casco, como la mayoría de estas aparatos de ganar regatas, es de aluminio.

Foto "D": El Warior navegando, se puede apreciar el aparejo con mucha relación de aspecto, que es la relación entre la altura del mástil y el largo de la botavara. El triángulo de proa es muy grande, en la foto ocupado por un reacher. Es un barco que tiene un quillote muy angosto e inclinado hacia popa, siendo la mitad del mismo un trim-tap, la proa es muy llena y sin lanzamiento, tiene tres estayes proeles, los obenques están más adentro que los guardamancebos para permitir el paso del genoa, como se aprecia tiene mucho francobordo. Los candeleros, púlpito y balcón son de aluminio anodizado. Corrió la regata Oster-Bay-Newport, por el trofeo Astor (regata en la que el Atrevido salió quinto), matando de punta a punta; lamentablemente rompió el mástil antes de la importante travesía a Bermudas lo que imposibilitó lo que podría haber sido un gran papel.

Foto "E": El Windward-Passage, de 75 pies, casi todos en flotación, llegó primero por tiempo real a Bermudas, es un barco que llega a desarrollar 20 nudos con vientos francos, es el único barco "gigante" que no lleva molinillos de café, los candeleros están muy adentro para que el genoa trabaje bien, por supuesto, también en este yate el palo está limpio, o mejor dicho todos los molinetes de drizas están sobre cubierta (para bajar el centro de gravedad). La brazola es un perfil en "L" de aluminio con agujeros para enganchar cualquier cosa, este tipo de brazola se vio en muchos barcos.

Foto "F": Púlpito que permite el paso del genoa. El botalón está para aumentar el triángulo de proa y bajar el puño de amura de las velas de adelante a una posición más abajo que el nivel de la cubierta.

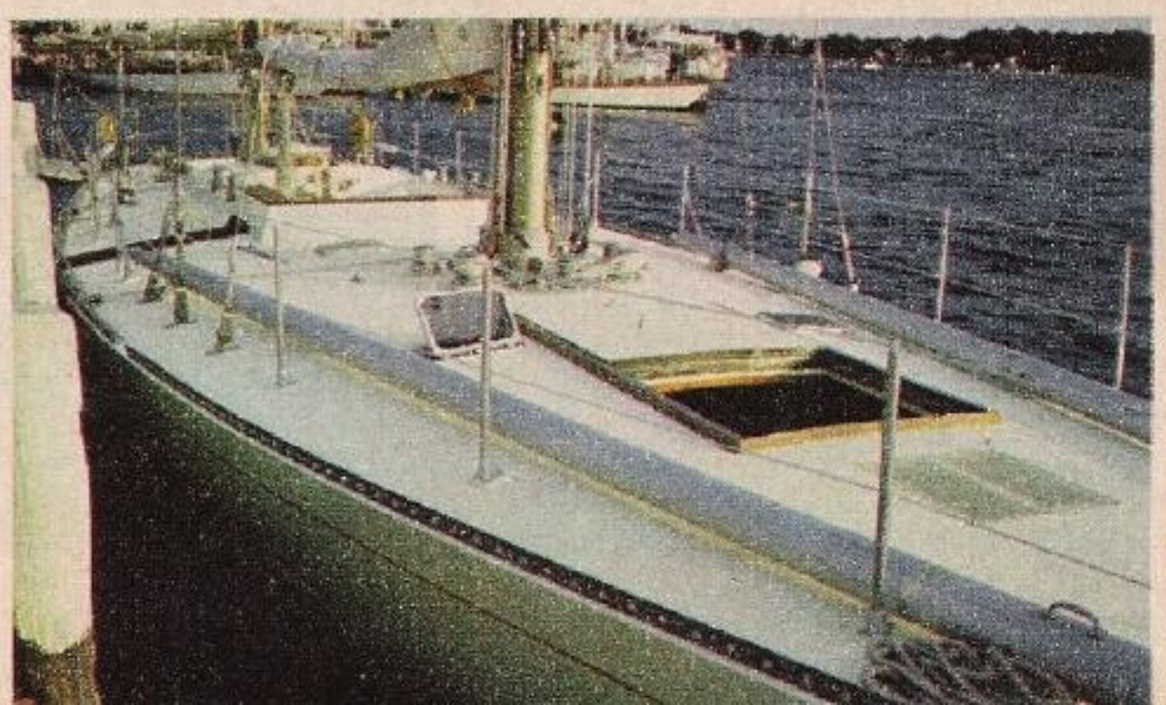


A

C



B D



E F

yachting

Foto "G": El Juana, fue el barco de mejor desempeño en la clasificación general a pesar de ser un diseño de alrededor de 20 años; llegó 5º en la serie "A" y 15º en la clasificación general.

Foto "H": El Atrevido, lejos de ser el mayor barco argentino en loque respecta al diseño, es un moderno dibujo de Sparkman & Stephens, hecho en aluminio en los astilleros Robert Derektor. Fue el yate criollo mejor clasificado en su serie, llegó cuarto en la serie "D".

¿Que se vió en bermudas?

H

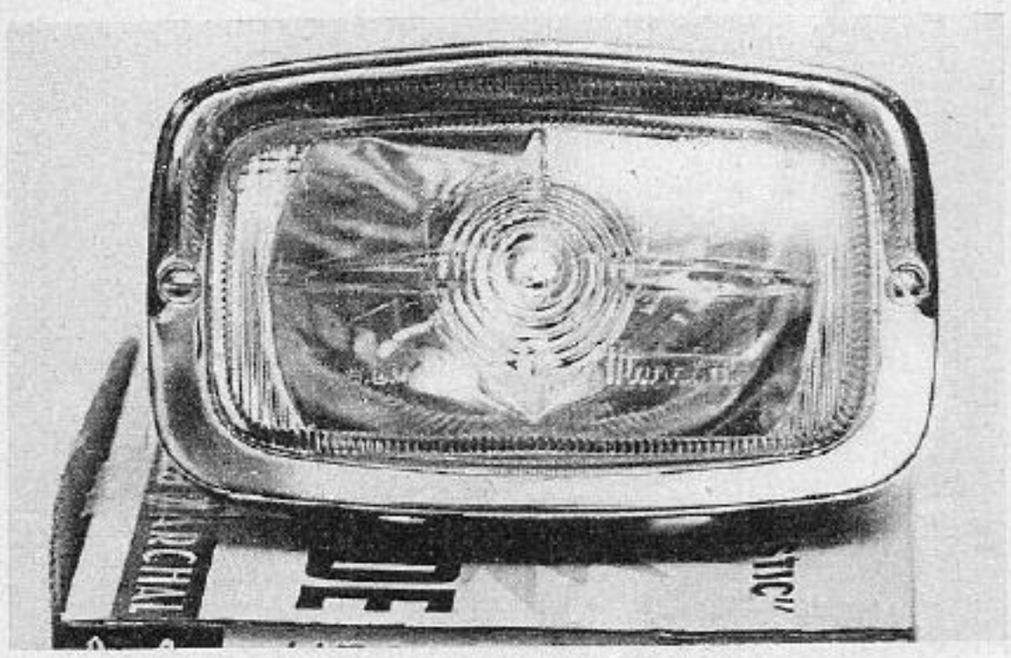
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la vidriera de corsa



Stereo con radio, marca Sanyo, japonés, reproduce magazines de 8 canales, $ 890.—. Unico distribuidor: Nicolás M. Canet, Pte. Roca 1686, tel. 27553, Rosario (Santa Fe).

Cigarrera-encendedor automática para el automóvil, $ 99,90 (chica para el tablero), $ 130 (grande para oficina), Ya Prendo, SRL, Tucumán 784, Capital.

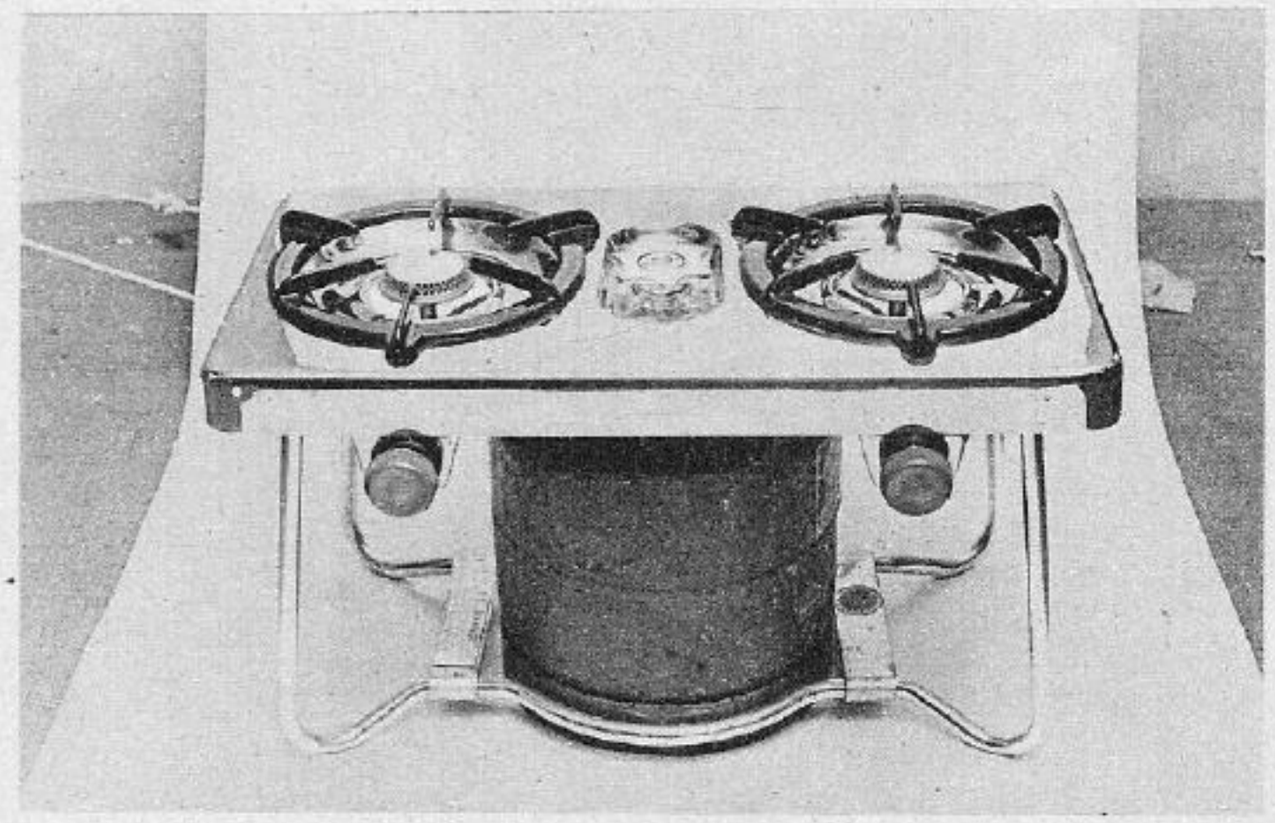


Faro Madchall, a lámpara iodo importada, $ 85. Anglo-Franc, Avda. Alem 1110, Capital.

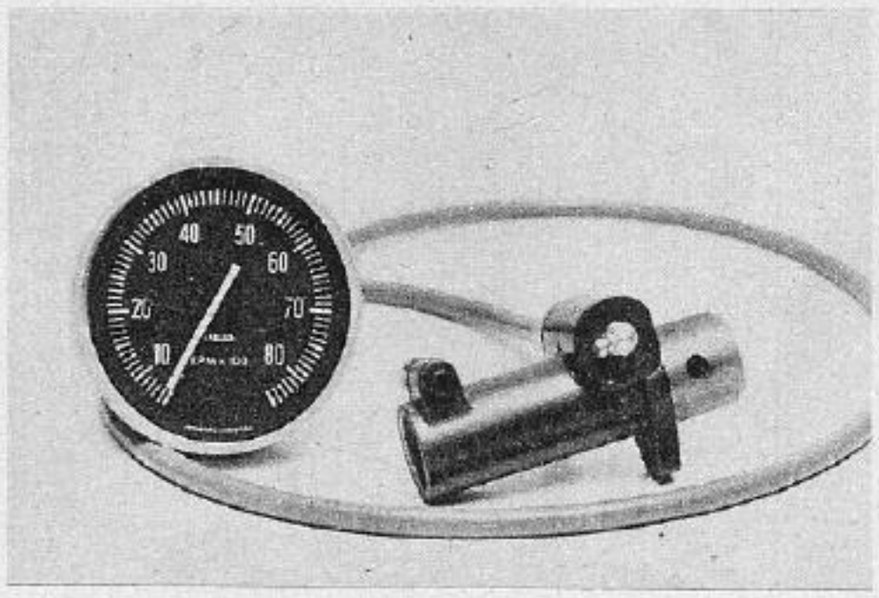


Cocina de 2 hornallas, cromada, "Longvie". Garrafa de 3 kilos (cargada), $ 31.10. Eurocamping.





Mesa para auto, con 4 bancos todo plegable $ 85. Marmita, con 12 piezas de aluminio para camping (va todo adentro de la marmita) $ 22. Eurocamping, Paraná 767, Capital.



Cuenta vueltas "Jaeger" mecánico, importado, para Peugeot 404, $ 253. Anglo-Franc.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

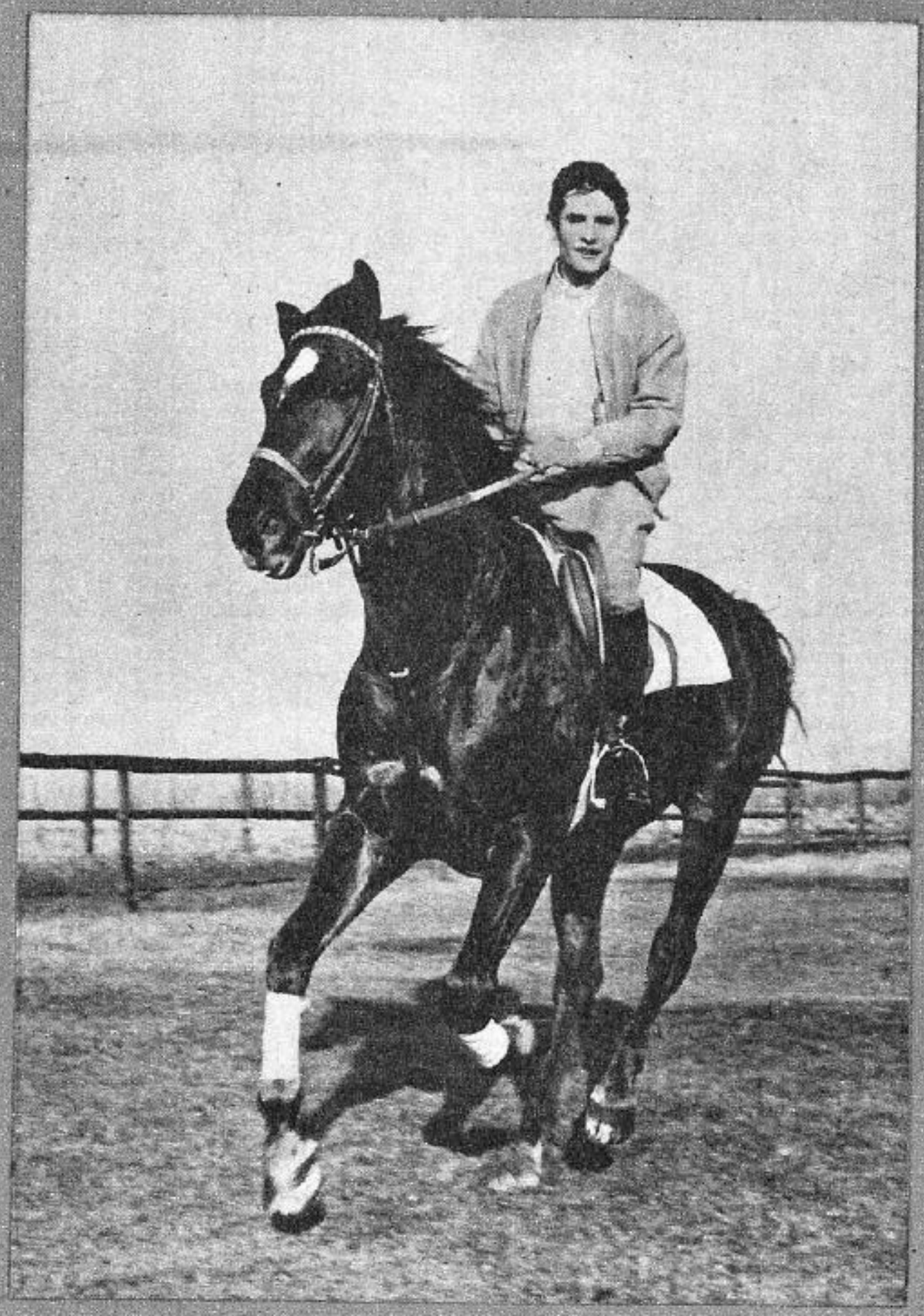
Jacky Ickx
HOMBRE DE A CABALLO

Los caballos son el hobby del "muñeco" de la fórmula uno. Desde los doce años los "tungos" son el amor de Jacky. Breves instrucciones para quienes quieren montar sin dar con sus huesos por tierra, a cargo del mismísimo Ickx "himself"

"Lo más difícil de este asunto de andar a caballo —al menos para mí— es llegar a montarlo", comentaba Jacky Ickx en momentos en que su valet lo ayudaba a empinarse sobre el equino, **"pero probablemente esto me ocurra porque no soy muy alto."**

Y estas declaraciones del joven piloto belga vienen a cuento pues "Pierino" —como le dicen en Italia—, además de ser piloto de monopostos en el mejor nivel mundial, es un eximio jinete de saltos. Y pocos de sus colegas "hipicófilos" admitirían que hay alguna similitud entre cabalgar un monstruo de cuatrocientos caballos o un corcel de un HP solitario y obvio. Pero pocos —o tal vez ninguno— habrá manejado aquel tipo de máquina. Jacky en cambio puede ufanarse de haber practicado ambas disciplinas, y lo que es más, con éxito.

A los doce años (hoy duplica esa edad) comenzó a dedicarse a los saltos montando su primer caballo: un hermoso alazán, L'Etoile, regalo de su padre, quien en su juventud tampoco estuvo alejado de pingos y fierros y que es actualmente uno de los capos en el periodismo europeo. Con L'Etoile, Jacky compartió muchos momentos de solaz, privando a sus amiguitos del esparcimiento que significaba jugar al sapo con el futuro volante. Estos, con la inocencia propia de la edad, hacían abrir la boca a Jacky y tiraban sus tejos a las fauces del pequeño jinete. Dado el tamaño de la bocaza de Jacky, rara vez erraban el tiro.



Pero ¡oh! ¿a qué hemos venido?, ¿a hablar de caballos o de inmundos y grandes sapos? ¡De caballos! Volvamos a ellos.

Cuando se lo ve dar vueltas en Solimán, su zaino malacara, resulta indudable que no desconoce los principios que hacen que un jinete resulte realmente tal. **"El equilibrio** —dice el menudo "Bambino d'Oro"— **es primordial para conducir tanto autos como caballos. Mucha gente que ve cabalgar supone que el "caballista" aprieta fuertemente con sus piernas a la cabalgadura para permanecer arriba de su silla. Pero se equivocan. Lo correcto es tener las piernas relajadas y mantener el equilibrio siguiendo los movimientos del caballo, pues si uno se queda rígido y en tiesa postura, puede terminar "fuori-caballo"** —pontifica el bueno de Jacky—. **"En un auto de carrera pasa lo mismo: el sentido del equilibrio le dice a uno cómo se comporta el automóvil y qué actitud hay que tomar ante una curva. El cuerpo deberá estar relajado y pronto a seguir los designios del coche."**

Con todo, cuando tiene tiempo, Ostende y sus playas lo ven con Solimán. Y junto a sus numerosos trofeos, siempre están presentes siete medallas que reconocen que Jacky es además **hombre de a caballo.**

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC
AUTOAR		
Sedan	1956	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.500.—
Isabella	1958	3.800.—
Isabella	1959	4.000.—
Isabella	1960	4.600.—
Isabella	1961	4.900.—
Isabella	1962	5.200.—
Isabella	1963	5.500.—
BUICK		
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
2 CV standard	1969	7.000.—
2 CV lujo	1969	7.500.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.800.—
4 p.	1952	5.000.—
4 p.	1953	5.200.—
4 p.	1954	5.500.—
4 p.	1955	6.000.—
B. Air 6 mec.	1956	6.200.—
B. Air 8 aut.	1956	5.700.—
B. Air 6	1957	6.500.—
B. Air 8	1957	6.000.—
B. Air 8 aut.	1958	6.300.—
B. Air 6	1958	7.000.—
Impala 8 aut.	1959	7.200.—
Impala 6 mec.	1959	8.000.—
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—
"400"	1962	7.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.000.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	8.500.—
Special	1964	7.500.—
Súper	1965	9.000.—
Special	1965	8.000.—
Súper	1966	10.000.—
Special	1966	8.500.—
Súper	1967	11.500.—
Special	1967	9.500.—
Súper	1968	13.000.—
Special	1968	11.000.—
Súper Lujo	1968	14.000.—
Súper Sport	1968	15.000.—
Special	1969	11.700.—
Super lujo	1969	15.000.—
Super sport	1969	16.000.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	1.800.—
700	1960	2.500.—
700	1961	2.800.—
700 coupé	1961	3.800.—
700	1962	3.200.—
700	1963	3.500.—
SL	1964	2.500.—
SL	1965	2.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	6.000.—
1500	1961	5.200.—
1500	1962	6.500.—
1500	1963	6.800.—
Magnette	1964	7.100.—
1500	1964	7.200.—
Magnette	1964	7.500.—
Traveller	1964	7.500.—
1500	1965	7.900.—
Magnette	1965	8.200.—
Traveller	1965	8.200.—
1500	1966	8.200.—
Magnette	1966	8.500.—
Traveller	1966	8.500.—
1500	1967	8.900.—
Magnette	1967	9.500.—
Traveller	1967	9.500.—
D. K. W.		
Sedan	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.200.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	6.800.—
Sedan	1967	7.500.—
Universal	1967	7.000.—
Sedan	1968	8.000.—
Universal	1968	7.500.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.500.—
Ika	1959	3.800.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.500.—
Ika	1962	5.000.—
Ika	1963	5.500.—
Ika	1964	6.000.—
Ika doble tracc.	1964	6.200.—
Ika	1965	6.400.—
Ika doble tracc.	1965	6.800.—
Ika	1966	6.800.—
Ika	1967	7.200.—
Ika	1968	7.600.—
Ika	1969	8.100.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	3.700.—
1100	1961	5.000.—
2100	1961/2	6.000.—
750	1962	4.000.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.500.—
1100	1963	5.500.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	5.000.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	8.500.—
1500 C. Largo	1965	9.000.—
Familiar	1965	8.700.—
Familiar Largo	1965	9.400.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.800.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	12.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.500.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	8.000.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	13.800.—
600 E	1969	7.600.—
800 Spider	1969	8.400.—
800 Coupé	1969	8.400.—
1500 C	1969	12.800.—
1500 Familiar	1969	13.300.—
1500 Coupé	1969	14.500.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1954	4.200.—
Coupé sedan	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
Fairlane 8 aut.	1957	5.000.—
Fairlane 6 mec.	1958	6.000.—
Fairlane 500 8 aut.	1958	5.600.—
Galax. 6 mec.	1960	7.000.—
Galax. 8	1960	7.500.—
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	11.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	12.500.—
Falcon Futura	1966	13.000.—
Falcon de Lujo	1967	13.000.—
Falcon Standard	1967	12.000.—
Falcon Futura	1967	13.500.—
De Lujo	1968	14.000.—
Standard	1968	13.000.—
Futura	1968	14.500.—
De Lujo	1969	15.000.—
Standard	1969	13.500.—
Futura	1969	15.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.500.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.200.—
Kombi	1963	3.500.—
700	1964	3.500.—
Kombi	1964	3.800.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	3.800.—
Kombi	1965	4.000.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	6.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	16.500.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

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

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.200.—
AZU Furg.	1966	4.700.—
AZU Furg.	1967	5.000.—
AZU Furg.	1968	5.500.—
AZU Furg.	1969	6.500.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	6.000.—
10 ,,	1966	9.500.—
10 ,,	1967	10.500.—
10 ,,	1968	11.500.—
10 ,,	1969	12.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 ,,	1964	7.500.—
D-100 ,,	1965	8.000.—
D-100 ,,	1966	9.000.—
D-100 ,,	1967	10.000.—
D-100 ,,	1968	10.900.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	6.000.—
D-100 ,,	1963	7.000.—
D-100 ,,	1964	7.500.—
D-100 ,,	1965	8.000.—
D-100 ,,	1966	9.000.—
D-100 ,,	1967	10.000.—
D-100 ,,	1968	10.900.—
D-200 ,,	1969	12.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 ,,	1964	7.500.—
D-100 ,,	1965	8.000.—
D-100 ,,	1966	9.000.—
D-100 ,,	1967	10.000.—
D-100 ,,	1968	10.900.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	7.590.—
Multicarga 1500	1966	8.000.—
Multicarga 1500	1967	8.500.—
Multicarga 1500	1968	9.200.—
Multicarga 1500	1969	9.800.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	6.500.—
F-100 ,,	1962	7.300.—
F-100 ,,	1963	8.000.—
F-100 ,,	1964	9.000.—
F-100 ,,	1965	9.500.—
F-100 ,,	1966	10.000.—
F-100 ,,	1967	11.000.—
F-100 ,,	1968	12.000.—
F-100 ,,	1969	13.800.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA ,,	1962	4.600.—
IKA ,,	1963	4.800.—
IKA ,,	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. ,,	1965	5.500.—
Glad. ,,	1966	6.500.—
Glad. ,,	1967	7.500.—
Glad. ,,	1968	8.900.—
Glad. ,,	1969	9.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
,,	1965	6.000.—
,,	1966	6.400.—
,,	1967	7.000.—
,,	1968	7.400.—
,, 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy Súper	20.500.—
Chevy Súper Sport	23.070.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.080.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.760.—

MARCA	PRECIO
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
1600 Coupé Sport	17.950.—
1500 C - Familiar, 4 p.	15.040.—
1600	14.950.—
FORD	
Falcon Taxi	15.968.—
Falcon Standard	16.055.—
Falcon De Luxe	17.380.—
Falcon Futura	18.354.—
Rural Standard	18.315.—
Rural De Luxe	19.727.—
Fairlane De Luxe I-6	20.000.—
Fairlane De Luxe V-8	21.235.—
Fairlane 500 I-6	21.375.—
Fairlane 500 V-8	22.610.—
Fairlane LTD I-6	23.627.—
Fairlane LTD V-8	24.862.—
PEUGEOT	
404 Grand Prix (9061)	15.920.—
404 Standard (9001)	15.200.—
504 De Lujo (8001)	16.820.—
504 Súper Lujo (8201)	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Classic 380 4 p.	20.230.—
C. Country 300	20.891.—
Ambassador 380	26.950.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4S, 4 p.	9.980.—
R-4L	9.127.—
R-8, 4 p.	11.950.—
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
TORINO	
L, 4 p.	17.412.—
GS, 2 p.	25.679.—
S, 4 p.	19.950.—
TS Coupé	23.561.—
TS, 4 p.	22.000.—

PICK-UPS 0 km

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

MOTOS USADAS

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.600/2.100
250	58	1.800/2.500
500	58	3.000/3.600
500	62	3.800/4.500
600	62	4.500/5.300
DKW		
125		400/ 500
150		500/ 600
DUCATI		
175		900/1.400
200		1.000/1.500
GILERA		
150	54-62	600/ 900
175	60-67	700/1.100
200	62-68	900/1.300

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

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.800/3.300
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.	2.067.—
GILERA 180 TC	2.277.—
GILERA 200 G.T.	2.426.—
GILERA 300	3.580.—
ZANELLA 50	1.068.—
ZANELLA RUTERA 125	1.606.—
ZANELLA PONDEROSA	1.970.—
Z-Carga 175	3.455.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,66	$	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	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	8.620.—
Signorina	Chrysler	35HP	3,70-1,71-0,65	$	7.200.—
Signorina	Chrysler	45HP	3,70-1,71-0,65	$	8.170.—
Sprinter	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	8.970.—
Sprinter	Chrysler	55HP	4,80-1,76-0,70	$	9.700.—
Piccina	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	7.460.—
Piccina	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	9.420.—
Bambina	Chrysler	45HP	3,60-1,60-0,65	$	7.370.—
Piccine Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	8.750.—
Piccine Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	6.050.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	6.636.—
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	6.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	7.186.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	6.000.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	6.586.—
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	6.660.—
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	7.246.—
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	7.876.—
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.636.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	7.444.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	8.214.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	8.844.—
S/Sport 70	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.384.—
S/Sport 70	Evinrude	60HP	4,36-1,76-0,69	$	12.639.—
S/Sport 70	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	14.209.—
444	Evinrude	60HP	4,44-1,72-0,80	$	14.709.—
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	16.270.—
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	17.709.—
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	17.119.—
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	18.549.—
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	24.650.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	26.850.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	29.600.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.450.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.650.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	32.400.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	31.450.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	33.650.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	36.400.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
Gacelu-	Mercury	125HP	4,45-1,81-0,76	$	15.739.—
Gacelux	Mercury	125HP	5,15-2,02-0,87	$	18.267.—
Gacelux	Mercury	120HP	5,15-2,02-0,87	$	20.267.—
REGNICOLI					
Trucha	Johnson	25HP	3,60-1,71-0,60	$	6.307.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	7.873.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.461.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.216.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	9.223.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.968.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	11.425.—
Dorado V2	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	13.067.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	17.059.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	18.680.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	34.560.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	37.260.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

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

Argentina, 29 de septiembre de 1970 — **Nº 232** — **Unica sección, 3 páginas**

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Moto - cross sin puntaje

Quilmes. — Con ritmo intenso y continuado siguen las jornadas de moto-cross en esa ciudad. Organizada por la Peña Motociclística Quilmeña, tuvo lugar en la pista de la especialidad otra competencia, esta vez sin puntaje para el campeonato.

Se disputaron seis pruebas entre series repechajes y final. También se corrió una categoría promocional para Gilera 150 cm³ modelos 57 al 61. Todas las competencias fueron arduamente disputadas, siendo el espectáculo agradable para el público, que está comenzando a tomarle el gustito a la especialidad.



CLASIFICACION

Final Categoría Promocional

1º	77	"Gallego"	Gilera 150
2º	8	Andrés Caviglia	Gilera 150
3º	5	José Palacios	Gilera 150

Final Categoría Unica

1º	12	Andrés Caviglia	Suzuki 250
2º	92	José Marino	Gilera 150
3º	77	"Gallego"	Gilera 150

FINAL

1º	8	C. Mari
2º	4	Michel
3º	12	M. Muniagurria
4º	9	Tocalli
5º	17	Boggio
6º	19	M. Ascurián
7º	29	Espósito
8º	27	Asuar
9º	25	Bach
10º	23	E. Bragieri
11º	28	Sánchez
12º	31	

PUNTAJE BI-TRIANGULAR

1º	M. Muniagurria . 5	puntos
2º	C. Mari 3,50	"
3º	Michel 2	"
3º	Boggio 2	"
5º	Tocalli 1,50	"
6º	Ascurián 0,50	"
6º	H. Sánchez ... 0,50	"

CATEGORIA "B" DESDE 801 A 1150 cc

PRIMERA SERIE

1º	57	E. Lischetti
2º	41	H. Olivieri

SEGUNDA SERIE

1º	48	Talca
2º	51	H. Maccari

FINAL

1º	41	Olivieri
2º	57	Lischetti
3º	48	Talca
4º	51	H. Maccari
5º	43	J. Camarotti
6º	45	T. Luchini
7º	60	
8º	56	J. C. Aquilino

PUNTAJE BI-TRIANGULAR

1º	Héctor Olivieri . 6,50	puntos
2º	Elio Lischetti .. 3,50	"
3º	Walter Keegan . 2	"
4º	Talca 1,50	"
5º	Víctor Ingrasia . 0,50	"
5º	Eloy Santillán . 0,50	"
5º	Héctor Maccari . 0,50	"

CATEGORIA "C" DESDE 1151 HASTA 2000 cc

No se corrieron series.

FINAL

1º	75	J. C. Penta
2º	89	Zusuki
3º	76	El Graduado
4º	82	Tardini
5º	86	D. Maino
6º	91	Gentile

PUNTAJE BI-TRIANGULAR

1º	Juan C. Penta . 6,50	puntos
2º	Zusuki 3	"
3º	H. Manzotti ... 2,50	"
4º	El Graduado ... 1	"
5º	Tardini 0,50	"
5º	L. Soler Ruiz .. 0,50	"

SANTA FE

Anexo "J" en Acebal

ACEBAL. En esa localidad se llevó a cabo la segunda competencia del Campeonato Bi-Triangular que organiza en las localidades de Rosario Alcorta y ésta la Asociación Rosarina de Volantes de Anexo "J".

Los resultados fueron los siguientes:

CATEGORIA "A" HASTA 800 cc

PRIMERA SERIE

1º	12	M. Muniagurria
2º	4	Michel

SEGUNDA SERIE

1º	8	J. C. Mari
2º	28	H. Sánchez

CORDOBA

Motociclismo

En la ciudad de Oliva se corrió la décimaoctava fecha del campeonato organizado por el Ahuca Motor de Villa María, contando en esta oportunidad con la colaboración de la Peña El Bielazo de aquella ciudad. Se disputaron tres series a 15 vueltas, un repechaje y una final sobre 30 giros al circuito de 580 metros.

En la primera batería se impuso Juan Carlos Rossi, siendo sus escoltas Alberto Scurra y Aníbal Guruchaga, que libraron un duelo aparte por la segunda colocación.

La segunda serie fue ganada por José García, quien más tarde también se adjudicaría la serie final. Fueron sus escoltas Juan Pagliero y Héctor Bulgra.

En la tercera tanda triunfó Omar Vicario, ocupando la segunda colocación Miguel Genovese, mientras que el tercer puesto fue para Miguel Sampronio.

En el repechaje se clasificaron para la final, Faustino Guevara y Oscar Bailone.

La final fue verdaderamente de novela. El primer puesto fue constantemente disputado, imponiéndose José García, separado por pocos metros de Héctor Bulgra. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Miguel Sampronio, Juan Carlos Rossi y Víctor Pacheco.

Como complemento, se realizó una competencia reservada para máquinas de hasta 100 cc, libre preparación, que contó con la presencia de numerosos volantes.

Se impuso el cordobés Dante

Benegas, quien sostuvo una interesante lucha con Juan Carlos Rossi, que tuvo una rodada cuando sólo faltaban 8 vueltas.

Quedó escolta Roque Sherman, ubicándose posteriormente José García, Oscar Ceballos y Miguel Angel Genovese.

NUEVAS AUTORIDADES EN LA CAMARA DE LA MOTOCICLETA

Fueron elegidas el pasado fin de mes, en la asamblea general ordinaria realizada en la sede social del Córdoba Automóvil Club.

Resultó electo presidente el señor Asdrúbal Luján, actuando como presidente el señor Raúl Freytes. Las tareas de secretario y prosecretario serán desempeñadas por Bernando Prizker y Federico Hidalgo, respectivamente.

Tesorero será el señor Paulino Rer, y protesorero Miguel Pián.

Vocales serán: Rosendo Colmenares, Adolfo Papalini, Felipe Franco, Alfredo Bertoldi y Raúl Bissio.

Vocales suplentes: Ricardo Graglia, Hugo de Sola Dante Porfirio y Marcos Schumiachkin.

Por últimos, los encargados de revisar las cuentas serán los señores Remigio Conci, Tito Cento y Luis Basilio.

KARTING

Se corrió en la localidad de Noetinger, en un circuito de tierra compactada, en el paraje denominado Parque El Regalo.

La jornada resultó sumamente interesante, ya que contó con la presencia de numerosos pilotos de la zona y de otras provincias.

La programación comprendió dos series a 10 vueltas y una final sobre quince giros.

En la primera se impuso José Carloni, de la localidad santafecina de Correa, mientras que en la segunda triunfó Raúl Guaillano.

El record de vuelta fue establecido por Guaillano en la segunda serie, girando a 21', a un promedio de 68,400 kph.

En la final también triunfó Raúl Guaillano, escoltado por Alcides Bengochea y Oscar Ferrera, todos integrantes del equipo oficial MEIFA.

MAS MOTOCICLISMO

Esta vez se corrió en la ciudad de La Carlota, correspondiendo a la quinta fecha del campeonato zona Sur, organizado por la Sociedad Unión Eléctrica de aquella ciudad.

Oscar Antomás y Norberto Letona fueron los ganadores en sus respectivas series.

En la final se impuso nuevamente Antomás, siendo escoltado por Víctor Brol, de Río Cuarto. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Norberto Letona, Oscar Pellegrini y Osvaldo Arzú, todos de La Carlota.

El campeonato sigue encabezado por Oscar Antomás con 39 puntos, siendo su escolta Víctor Brol con 19 unidades.

ZONAL GRUPO 2 EN CRUZ DEL EJE

Se corrió en un pintoresco cirquito que bordea el dique La Viña y que tiene una extensión de 2.460 metros.

La organización estuvo a cargo del Automóvil Club Capilla del Monte con la valiosa colaboración del Cruz del Eje Motor Club, que por ser ésta la primera carrera, lo hicieron muy bien.

Fueron dos las categorías que se disputaron, otorgando ambas puntaje para el campeonato zonal fiscalizado por la regional número cinco.

En la categoría A se dieron cita los principales animadores del certamen, sumando once los inscriptos.

Carlos Colavino fue quien tomó decididamente la punta, escoltado muy de cerca por Juan Carrillo, Alberto Oliva Funes, Juan Carlos Rizzutto y Eittel Mazzoni.

Colavino quedó relegado a los últimos puestos al soltársele el cable del acelerador, quedando así puntero Carrillo, y a pocos metros Oliva Funes, quien finalmente logró rebasar al puntero y comandar así el pelotón.

Lamentablemente, Oliva Funes hizo un hermoso trompo en la parte trabada del circuito, quedando relegado al sexto puesto. De ahí en más emprendió una vertiginosa marcha, causando delirio en el público, y tras pasar uno a uno a sus predecesores, logró nuevamente tomar la punta, pero como ése no era su día de suerte, la "chiva" Oliva Funes debió abandonar por problemas insalvables. Quedó así puntero Juan Carrillo, escoltado por Rizzutto, que posteriormente pasó al frente, hasta poco antes de finalizar la carrera cuando se le soltó una bujía y lo pasó Carrillo, ganando por sólo 5".

La tercera colocación le correspondió a Eittel Mazzoni, que viene cumpliendo una destacada actuación a pesar de ser "nuevo" en el oficio.

CATEGORIA B:

También en esta categoría estuvo lo más "granado", a pesar de ser pocos los inscriptos, ya que sólo llegaban a seis.

Juan Carlos Gómez debió resignarse apenas largó, ya que hizo "pomada" el palier de su 1500. Así fue que el sanfrancisqueño Manzotti picó en punta seguido de Félix Mendittto, Héctor Caviezzel, Roberto Grazzetti y Salvador Raspanti. Antes de cumplirse el primer circuito, Manzotti realizón un espectacular trompo, esquivándolo magistralmente Menditto, y pasando así a la primera colocación.

Manzotti, que había quedado relegado, comenzó a "apilar monos", retomando el primer puesto, no sin antes registrar otros trompos para la historia. Por su parte, el local Caviezel mantenía su tercera posición ante el fanatismo de su pueblo. A esta altura del partido, Raspanti, con un Isard 1204, debió abandonar al pinchar un pistón. Cuando faltaban pocas vueltas para finalizar, y cuando las distancias se acercaban entre Menditto y Manzotti, aquél debió abandonar por rotura de válvula, quedando entonces cómodo puntero Héctor Manzotti. La segunda colocación correspondió a Caviezel, ubicándose tercero Roberto Grazzetti.

En definitiva, fue un lindo espectáculo, bajo un sol verdaderamente primaveral que rajaba la tierra y a nosotros también.

CLASIFICACION CATEGORIA A

1) Juan Carrillo - Nº 6	30'54"1/10 - Prom. 85.975 kph	18 v.
2) Juan Rizzutto - Nº 2	30'59"	18 v.
3) Eitel Mozzoni - Nº 8	31'21"2/10	18 v.
4) Rubén Casagne - Nº 7		17 v.
5) Jorge Rizzutto - Nº 10		13 v.
6) Mario Surchi - Nº 5		13 v.

Record de vuelta: Carlos Colavino (Nº 1) en la 6ª v. 1'38"9/10 - 89.544 kph.

CLASIFICACION CATEGORIA B

1) Héctor Manzzotti - Nº 12	38'55"5/10 - Prom. 83.421 kph.	22 v.
2) Héctor Caviezel - Nº 17	40'04"5/10	22 v.
3) Roberto Grazzetti - Nº 15	40'10"4/10	20 v.
4) Félix Menditto - Nº 10		16 v.

Record de vuelta: Héctor Manzzotti en la 4ª: 1'38"9/10 - 89.544 kph.
Los dos records de vueltas fueron iguales en ambas categorías.

BUSQUEDA DEL TESORO

Se disputó la séptima fecha puntable para el campeonato cordobés de esta interesante actividad.

En esta oportunidad estuvo organizada por el equipo Chanta Cuatro, que tuvo una extraordinaria eficacia, y fue a total beneficio de APADIM, y la Escuela Amadeo Sabattini.

En la categoría veteranos triunfó el equipo Perdidos en el Espacio, con 2h. 20', escoltado por "Rumbo a lo Desconocido" a 5'30". La tercera colocación fue ocupada por "Los Troncos".

En Principiantes se impuso el cuarteto "Anónimo", con 1h.45' 05" en contra. Sus escoltas fueron "El Trabije" a 32' y "Mosconautas" a 40'.

Por su parte, la categoría Debutantes, que siempre cuenta con record de inscriptos, fue ganara por "Tres Tréboles" en 2h. 26' 30" de recargo, siendo escoltados por "Juma" a 28' y "Mate Cocido" a 35'.

MOTOCICLISMO

Villa María fue epicentro nuevamente de la actividad motociclística. Se corrió la décimonovena fecha del campeonato organizado por el Ahuca Motor de aquella ciudad.

Las series fueron ganadas por Oscar Ceballos, Juan Carlos Rossi y Víctor Pacheco.

También se realizaron dos repechajes debido al gran número de participantes, donde triunfaron Miguel Sampronio y Carlos Castillo, respectivamente.

En la gran final, y tras mantener un emocionante duelo, se impuso Juan Carlos Rossi, escoltado a poca distancia por Oscar Ceballos. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por José García y Héctor Bulgra.

El campeonato es encabezado ahora por Juan Carlos Rossi con 122 puntos. Segundo se ubica Oscar Ceballos con 117; tercero Eduardo Llabrés y José García con 52, y quinto Héctor Bulgra con 50 unidades.

CAMPEONATO ZONAL GRUPO DOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CATEGORIA A:

1)	Santos Raspanti	De Carlo	30 puntos
2)	Luis M. Rodríguez	Fiat 600	25 „
3)	Salvador Raspanti	De Carlo	8 „
4)	Antonio Mari	Fiat 600	6 „
5)	Ruiz Esperanza	Fiat 600	2 „
6)	Angel Marcattini	De Carlo	1 „

CATEGORIA B:

1)	Carlos Colavino	Renault 1093	21 puntos
2)	Angel Monguzzi y Juan C. Rizzutto	„ „	18 „
4)	Juan Carrillo	„ „	17 „
5)	Mario Surchi	„ „	10 „
6)	Eduardo Giordano	„ „	9 „
7)	Eduardo Biangulli	„ „	8 „
8)	Rubén Gasagne	„ „	7 „
9)	Alberto Oliva Funes y Eittel Mazoni	„ „	6 „
11)	Aldo Meniutta y Jorge Luis Rizzutto	„ „	1 „

CATEGORIA C:

1)	Héctor Manzotti	Cupé Fiat 1500	30 puntos
2)	Juan Carlos Gómez	Fiat 1500	20 „
3)	Félix Menditto	Cupé Fiat 1500	17 „
4)	Roberto Grazzetti	Peugeot 404	9 „
5)	Juan Borgogno, Alberto Zarazate y Héctor Caviezel	Peugeot 404 Cupé Fiat 1500 Fiat 1500	6 „
8)	Julio Martínez	Peugeot 404	2 „

HUBO REUNION EN LA REGIONAL 5

En la misma se trató el orden del día definitivo que se presentará en la próxima reunión de delegados a realizarse el día 26 del corriente.

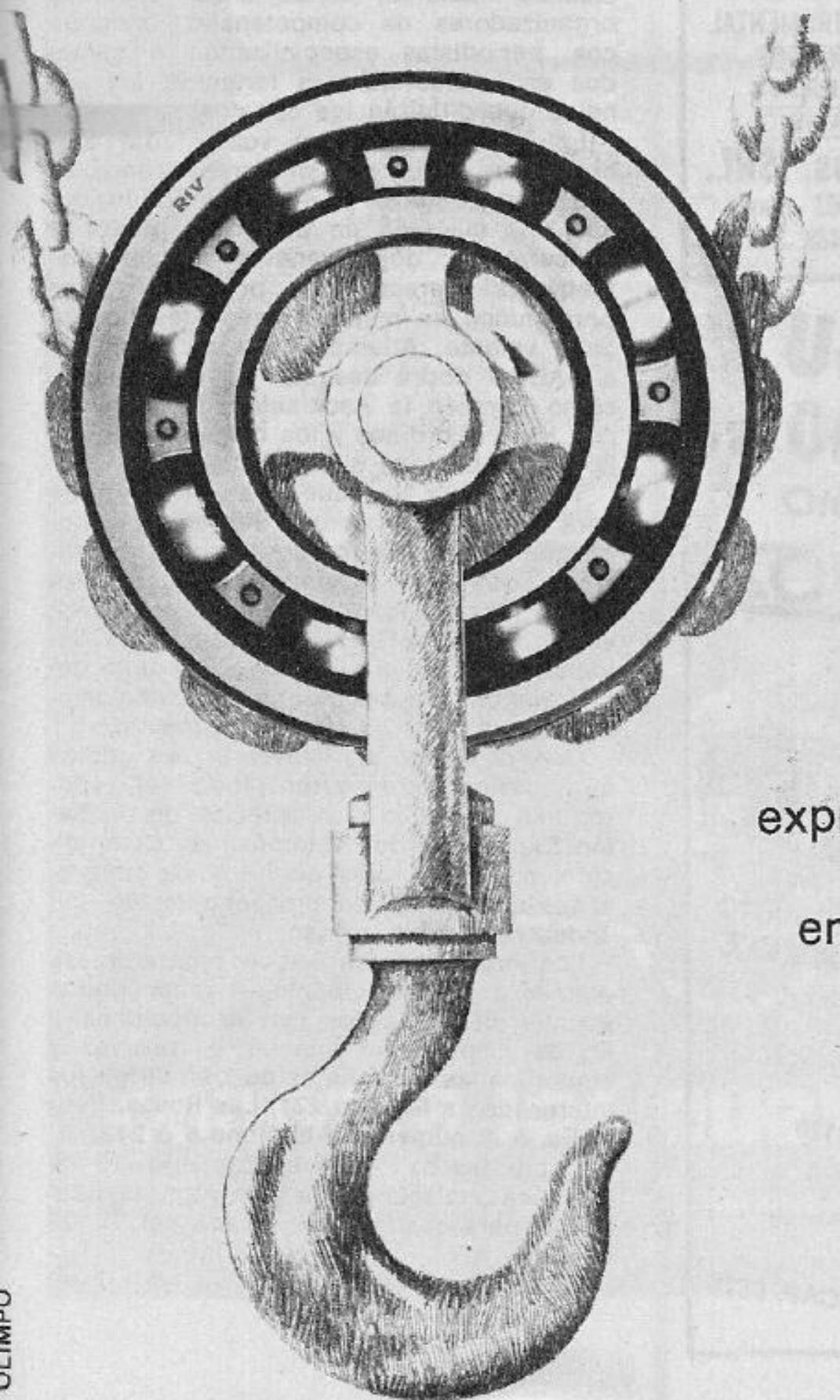
Varias serán las ponencias que llevarán los delegados de los clubes afiliados a la regional, pero la que más merece destacarse es la solicitada por el Córdoba Automóvil Club. En la misma se exigen modificaciones en las bases del campeonato zonal de turismo para el año que viene, haciendo de dicho certamen una verdadera categoría de fomento. Es decir que no se permitiría la participación de pilotos que hayan corrido en competencias con puntaje para el campeonato argentino; pidiendo por último, modificaciones en la escala actual de premios.

También en esta reunión se resolvió enviar dos veedores a cada competencia de Fort T, que en nuestra provincia cuenta con tres campeonatos distintos organizados por la Peña Automovilística Oncativo, Peña Automovilística Coronel Moldes y Serrano Auto Club.

El día 26 se realizará juntamente con la reunión de delegados una asamblea extraordinaria del comité ejecutivo, a los efectos de reformar sus estatutos.

PROBLEMAS EN LAS VARILLAS

El pasado 6 de setiembre se corrió una competencia reservada para la categoría Limitada del 27. La noticia en sí no dice nada, pero lo realmente novedoso es que ninguno de los pilotos participantes poseía licencia habilitante. Hete aquí que estaban presentes dos representantes de la regional cordobesa, que al observar esta irregularidad, y tras hablar con el presidente del Club Deportivo y Biblioteca Infantil Almafuerte, que por otra parte no está afiliada a ningún organismo de CADAD, resolvieron no autorizar la realización de la carrera. Por supu que la medida no fue tomada con mucha alegría por el público y pilotos en general, quienes formaron un peligroso cerco alrededor de los "pobres indefensos" representantes de la federación, quienes adoptaron una histórica retirada y pusieron pies en polvorosa, no sin antes hacer levantar un acta por el comisario del pueblo, delegando las responsabilidades en la persona del señor presidente del club organizador. El resultado de la carrera no lo supimos ni lo sabremos jamás, pero lo que sí sabemos es que CADAD tomará cartas en el asunto, por pedido de la Federación regional cordobesa.



contribuimos al movimiento industrial

Con absoluta precisión.
Con total seguridad. Prueba de ello
son las innumerables industrias que utilizan nuestros
rodamientos. Los Rodamientos RIV, inigualable
expresión de la técnica moderna. Máquinas de todo tipo,
tamaño y potencia, fijas y de transportes, llevan
en su interior un Rodamiento RIV. Así servimos al país.
Así contribuimos a su movimiento industrial.

RODAMIENTOS **RIV**

Distribuye: COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS
Perú 699, esq. Chile - Bs. As. - Tel. 34-8455/6/7

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

PARA SU AUTOMOTOR COMPRE UD. LO MEJOR
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA GARANTIA DE SUS IMPULSORES DE ARRANQUE

PRODUCTORA
ANEXO J67 ®

Av. J. B. JUSTO 4300
COLECCION de CALCOMANIAS DEPORTIVAS.

LLANTAS CROMADAS

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

COLOCACION EN EL ACTO
Sandrini

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

REALCE SU Chevy

Aplique las vistosas
MOLDURAS de ZOCALOS y PASARRUEDAS
Pidalas en Agencias y casas de Accesorios
MOBA FABRICANTES

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

SEGURIDAD!!

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

PARA SU FIAT 600!...
AUTO RADIO
BLACVOZ

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

En REPUESTOS y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500, recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en;
FIREP S.A.C.I. y F.
Av. J. B. JUSTO 6199, CAPITAL, T. E. 611-5581
Sucursal: Av. DE LOS INCAS 5057, CAPITAL


1er. CONGRESO NACIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Se realizará en la ciudad santafesina de Las Rosas los días 17 y 18 de octubre para tratar la actividad deportiva

Para analizar y proponer soluciones acerca del automovilismo deportivo en la Argentina, se realizará en la ciudad santafesina de Las Rosas —cuna del "Conejo" Pian y de Víctor H. Plá, entre otros notorios de los fierros— el **Primer Congreso Nacional de Automovilismo Deportivo** cuya organización estará a cargo del Departamento de Automovilismo Deportivo de Las Rosas. La iniciativa, a la vez necesaria y elogiable, servirá para debatir todas las causas que puedan trabar e impedir el desarrollo de la actividad deportiva de motor en el país.

Los días 16 y 17 de octubre se concentrarán en Las Rosas representantes de todos los sectores interesados directamente en el asunto. Constructores de las diversas categorías de monopostos, de SP y de TC; pilotos de todas las categorías de alcance nacional; concurrentes y clubes organizadores de competencias; mecánicos, periodistas especializados e invitados especiales quienes formarán los paneles que dirigirán los debates.

Los congresistas con voz y voto tendrán que reunir las siguientes condiciones: **Constructores**: que tengan por lo menos una máquina en actividad; **pilotos y concurrentes**: con licencias actualizadas; **mecánicos**: presentados por sus pilotos pero nunca en número mayor de uno por cada volante. Además cada club afiliado a CADAD podrá designar un congresista, como también la Asociación de Propietarios de Autódromos y los medios periodísticos con afinidad automovilística.

Todo lo que se resuelva en el Congreso será supervisado por una Secretaría General que tendrá a su cargo elaborar un proyecto que llevará el nombre de "Documento del Primer Congreso, etc." y que será elevado a la CADAD por medio de la Regional Nº 4, quien luego de un estudio decidirá el camino a seguir con las conclusiones que integren el citado documento.

Con el objeto de solventar los gastos que ocasione el encuentro, los organizadores han dispuesto la realización de un **Salón Exposición del Automóvil de Competición**, para lo cual se pedirá a los congresistas que colaboren presentando las unidades de que dispongan.

Los organizadores —que otorgarán diplomas a los participantes— recomiendan mandar cuanto antes las inscripciones a fin de disponer lo atinente a reservas y comodidades. A tal fin se pueden dirigir los interesados a **Moreno 271, Las Rosas, Santa Fe, o al número de teléfono 6 ó 242.**

Como fin de fiesta el domingo 18 se realizará una reunión de gala y una competencia para coches de Limitada del 27..29 y Anexo "J"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Descubra toda la potencialidad de su auto

BARDAHL

no solo protege el motor sino todas las partes vitales del automóvil.

Ⓐ PARA EL ACEITE DEL CARTER

BARDAHL MAXIMA COMPRESION
BARDAHL ADDITIVE OIL
BARDAHL SPECIAL DUTY
BARDAHL SPECIAL DUTY SUPER

Otorgan más compresión, mantienen limpio el motor, reducen el desgaste.

Ⓑ PARA LA NAFTA

BARDAHL TOP OIL

Evita carbón. Lubrica la parte alta del motor. Más pique y potencia con ahorro de combustible. Reduce el desgaste.

Ⓒ PARA SISTEMAS DE REFRIGERACION

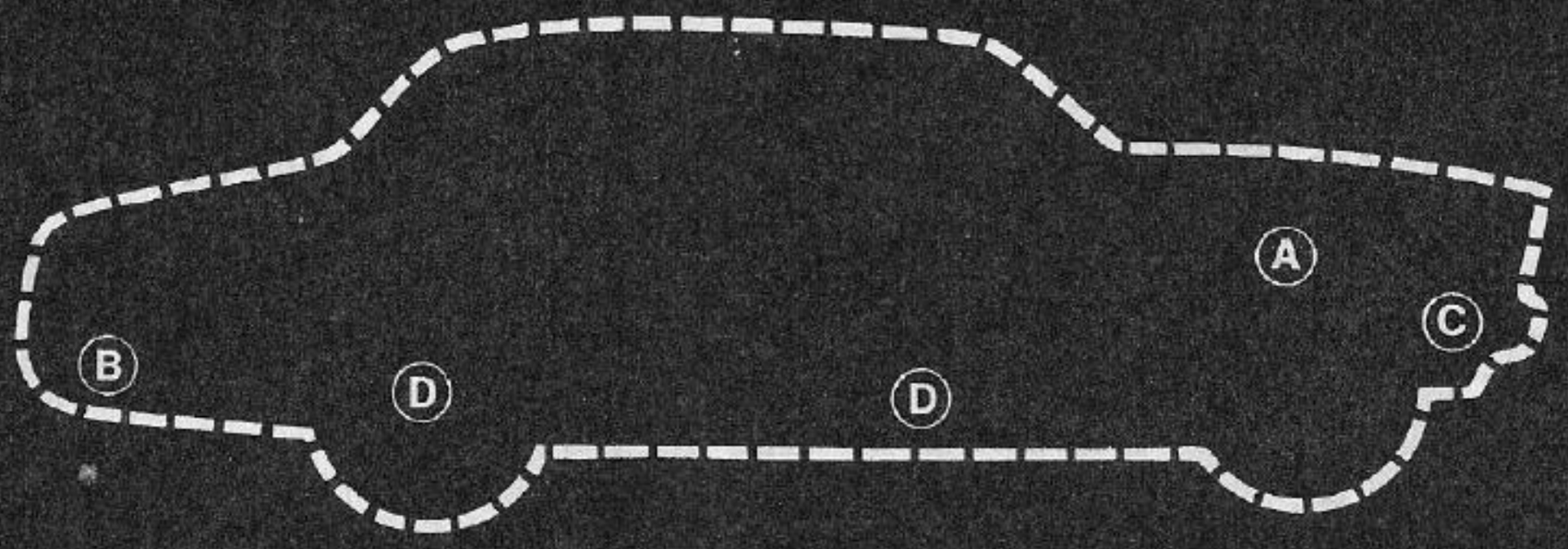
1 BARDAHL PARA RADIADORES
2 BARDAHL RAPIDO
3 BARDAHL ANTICONGELANTE
4 BARDAHL REFRIGERANTE

1) Anticorrosivo, antincrustante. 2) Limpia radiadores (en 10-20 minutos). 3) Evita el congelamiento del agua. 4) Proporciona la temperatura ideal en circuitos sellados o no. Reemplaza al agua.

Ⓓ PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BARDAHL T&D

Marcha suave, cambios fáciles, notable reducción del desgaste.



conozca los nuevos productos BARDAHL

Consulte a su mecánico, asesórese en estaciones de servicio.

BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A.I.C. Pedro Ignacio Rivera 3454 - Tel. 781-9355 - Cap.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

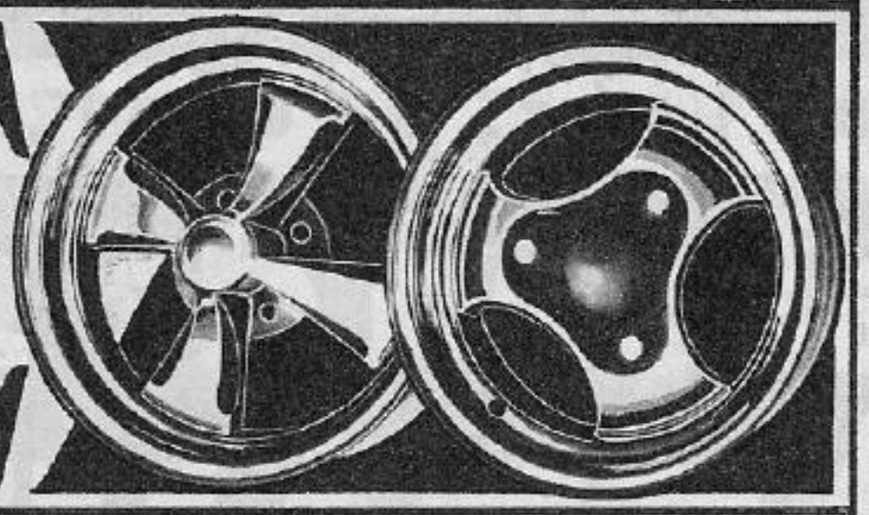
sugerencias **PARABRISAS CORSA**

ACERO

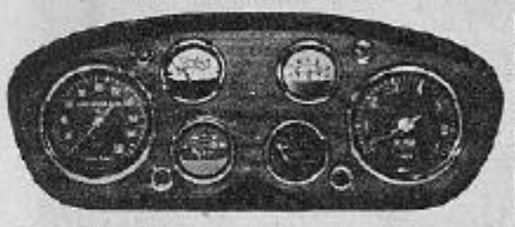
LO MAS FINO
LINEA COMPLETA

NEW YORK RUEDAS

WARNES 1401/05 esq. Av. Dorrego
T. E. 54-7322 y 54-0902 - Capital.
WARNES 1487
T. E. 54-0410 - Cap.



ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para
FORD FALCON

CASCOS INTEGRALES



DISTRIBUIDOR OFICIAL DE INSTRUMENTAL BRD

ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e I.

Paraná 734, Cap., Tel. 44-9178 - Sábados Abierto hasta las 12.30 hs.

VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS

EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

RECTIFICACION MOTORCAR

FLORENCIO VARELA 1810
T. E. 621-2794 - SAN JUSTO
(frente fábrica Chrysler)

Rectificación de cilindros, reparaciones de cigueñales motos y microcoupé, válvulas y guías, casquillos, bielas y muñones. De Carlo, Citroen, Heinkel, NSU Prinz, Auto Unión, Isard, Isetta, Peugeot, Fiat, Falcon, Valiant, etc. con equipo BERCO.



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

FIAT **FRANCESCHINI HNOS.IND.yCOM.**

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

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más

¡OFERTAS REALES! EN SIMIL CUERO BASTONADO

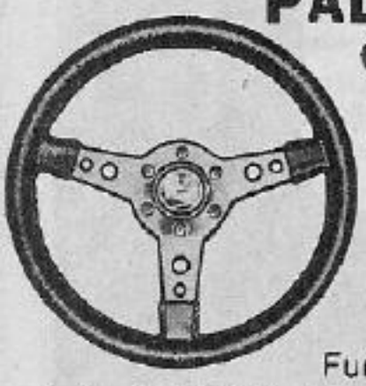


		A "J"
CITROEN	$ 84.-	$ 80.-
FIAT 600	$ 75.-	„ 68.-
RENAULT	$ 90.-	„ 82.-
DI TELLA	$ 94.-	„ 84.-
FALCON	$ 102.-	„ 95.-
RAMBLER Ent.	$ 99.-	„ 90.-
VALIANT	$ 101.-	„ 92.-

TECHOS VINILICOS
FABRICA DE BUTACAS

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

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO



COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Fundas cubre auto
Fundas anatómicas
Fundas boucle de toalla



LA CASA DEL VOLANTE

WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires



MAREL

ANTENAS AUTO RADIO

ANTENAS DE TODOS LOS MODELOS PARA CADA NECESIDAD Y MARCA DE AUTOMOTOR.

MAREL S.C.A.
DARWIN 279
T. E. 55-6548
BUENOS AIRES

BOCINAS

TAMBIEN LA LINEA DE BOCINAS ELECTRICAS TIPO CARACOL PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES.

RALLY

LOS 500 Km DE LA AAAS

Con puntaje para el campeonato argentino, el domingo 13 de septiembre se disputó por caminos de la provincia de Buenos Aires el "Rally 500 Km de la AAAS". Que en realidad fueron 640 km con partida en la localidad de Gorchs, con pasos por Rosas, Newton, Rauch, Azul, Olavarría, Espigas, San Benito, para terminar en Lobos.

Una veintena de coches en total —cifra escasa si se tiene en cuenta el puntaje que otorgaba— comprendía en la largada de todos modos a algunos de los mejores exponentes de la categoría, entre los que no faltaron los hermanos Heraldo y Oscar Ruesch que vinieron de Córdoba con sus poderosos Torino 380 W. El factor predominante en el desarrollo de la prueba, fue el abundante barro que acompañó a los competidores en todo el recorrido. Los caminos, prácticamente intransitables, hicieron que más de la mitad del reducido lote se quedara en el camino y los que llegaron lo hicieron con retrasos considerables y grandes "cascaduras".

Hubo, como en el viejo TC, tractores salvadores y alambres cortados. Los coches de pequeña y media cilindrada tuvieron, como es lógico, menos problemas para "vadear" los dazales y esto se refleja en la clasificación. Pero a todos les gustó el asunto y los barreros tuvieron oportunidad de mostrar sus aptitudes. En la clase chica, un novel en estas lides —Juan C. Márquez acompañado por Cándido Pérez— hicieron gran carrera y se cargaron con un puntaje relativamente excelente. Luis Mujica se desquitó de su abandono en Córdoba y con Francisco Talone ganaron su clase, mientras que en la mayor, Heraldo Ruesch impuso su manejo, con el "chango" Blas Blanda de navegante.

CLASIFICACION

CLASE "A"

Pos., piloto y navegante	Coche	Pts.
1º Márquez-Pérez	Fiat 600	1177
2º Iriarte-"Esevé"	Fiat 800	2926
3º Pedrazzini-Giménez .	Fiat 600	2955

CLASE "B"

1º Mujica-Talone	Peugeot 404	1750
2º Lustig-Rodríguez ...	Peugeot 404	1852

CLASE "C"

1º H. Ruesch-Blanda ..	Torino 380W	2659
2º Vernaci-Darowski ...	Falcon 221	2719
3º O. Ruesch-Taborda ..	Torino 380W	2939
4º Insúa-Trombini	Chevrolet SS	2971

MAS DE RALLY

EL INTERNACIONAL "PRIMAVERA"

El rally Primavera, fecha ya clásica del calendario de la especialidad, se correrá este año en su quinta versión, como es costumbre organizado conjuntamente por dos prestigiosas instituciones: el Club Argentino de Regularidad (CAR) y el Avellaneda Automóvil Club.

Se ha innovado en lo programado en dos aspectos fundamentales: primero se abandona el itinerario que se usaba hasta el año anterior y que recorría parte de los antiguos grandes premios de Turismo, es decir Córdoba, San Juan, La Rioja, Catamarca, etc., su-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

plantado este año por un recorrido mesopotámico. El segundo de los cambios es con respecto al carácter de la competencia, ya que además de tener puntaje para el Campeonato Argentino, será internacional en dos sentidos: las cabeceras estarán ubicadas en países limítrofes (además de algunas en nuestro territorio) y se espera que participen corredores extranjeros.

De acuerdo a lo dispuesto por ambas entidades organizadoras, las cabeceras serán Asunción (Paraguay), Porto Alegre (Brasil) Montevideo (Uruguay), Buenos Aires, Posadas y Córdoba, siendo el punto de concentración la ciudad correntina de Curuzú Cuatiá. Llegarán a esta ciudad —ya en marcha de rally— y la primera etapa finalizará en Corrientes, desde donde comenzará la segunda etapa que llegará hasta las Cataratas del Iguazú para retornar al punto de salida. Se recorrerá así algo más de 3.000 kilómetros.

Otra cosa interesante será que por primera vez en una competencia de este tipo se harán las tres categorías tradicionales —hasta 1.150, de 1.151 a 2.000 y de más de 2.000 cm³— pero con una variante: habrá dos clases por cilindrada: Grupo 1 (standard) y Grupo 2. Se busca así la concurrencia masiva de participantes, alentados por la clasificación y premios absolutamente por separado entre ambos grupos del anexo "J". Estos —los premios— cubrirán una suma muchas veces millonaria.

Es oportuno destacar que la Dirección Nacional de Turismo, ratificando la importancia de este evento— ha cursado comunicaciones a las direcciones provinciales del ramo, a las empresas estatales y demás organismos que tienen que ver con el quehacer automovilístico, recomendarlo "como de interés nacional" la realización de esta carrera.

RALLYCHISMES

Se ha formado un equipo de rallistas que reciben apoyo del concesionario Peugeot, Norberto Castañón. Está formado por Bertran, Mujica y Lustig. El primero con un 504 y los otros dos con 404. Los resultados del nuevo equipo demuestran que la cosa marcha.

Tal como se plantean las cosas hoy en día en rally, es imposible usar el coche de calle para correr. Por tal causa Fernando Barbot dedicará su Torino 380 W exclusivamente para fines deportivos, para lo cual le pondrá más "maldades" en su motor. Lo que no cambiará será su habitual navegante, el "mudo" Algañaraz.

Bergamasco, el hombre de Quilmes que es secundado en su Torino por Romieu, anda en la buena. Dos rallies ganados consecutivamente —el de Lobos y el "Tandil"— le han dado la satisfacción que andaba buscando desde hace tiempo. Ahora se prepara con todo para el Primavera, para el cual volvería a formar pareja con Romieu.

Las consecuencias del controvertido Rally de Fiat están a la vista. Antes se presentaban a lo sumo tres o cuatro Fiatines. Después de los "1000 Km" las anotaciones con Fiat, se multiplican por diez o quince, como sucedió en el rally de Lobos donde la subclase tuvo más de cuarenta "bolitas".

Por lo que antecede, la gente de Citroën que ganó con 2 CV el Primavera y el Lagos del Sur el año pasado y con 3 CV este último en su versión 1970, tendrá que esforzarse si no quiere quedarse atrás. Se habló de que el pergaminense Sticconi preparará los coches del equipo, pero parece que esto quedará en la nada. De todos modos la real amenaza para ambas marcas son los peligrosos 1.093 de Vera-Moreira y el cordobés Martínez, los cucos de la categoría (cuando no se rompen).

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



LOS ASIENTOS DE SU FIAT 600

AHORA reclinables, convertibles en 6 posiciones para "Su comodidad"
Sistema patentado, garantizado.
Siéntese, reclínese y adquiéralo en:
TEODORO GARCIA 2378 (Alt. CABILDO 900)
772-0605 y 773-1802

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

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS



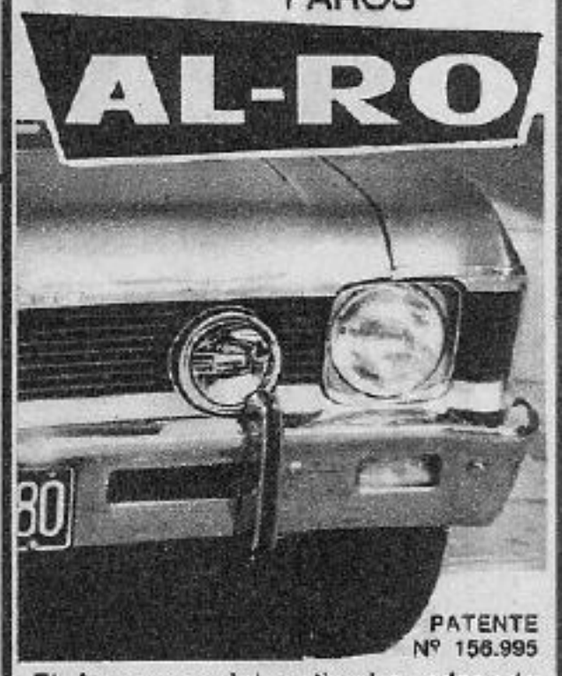
Taller especializado en ajustes, peritajes, asesoramientos, reparaciones integrales.
Trabajos totalmente garantizados.



MUZZIN - PARDAL

QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - T.E. 795-8243
(a 1/2 cuadra de Avda. Maipú 700)

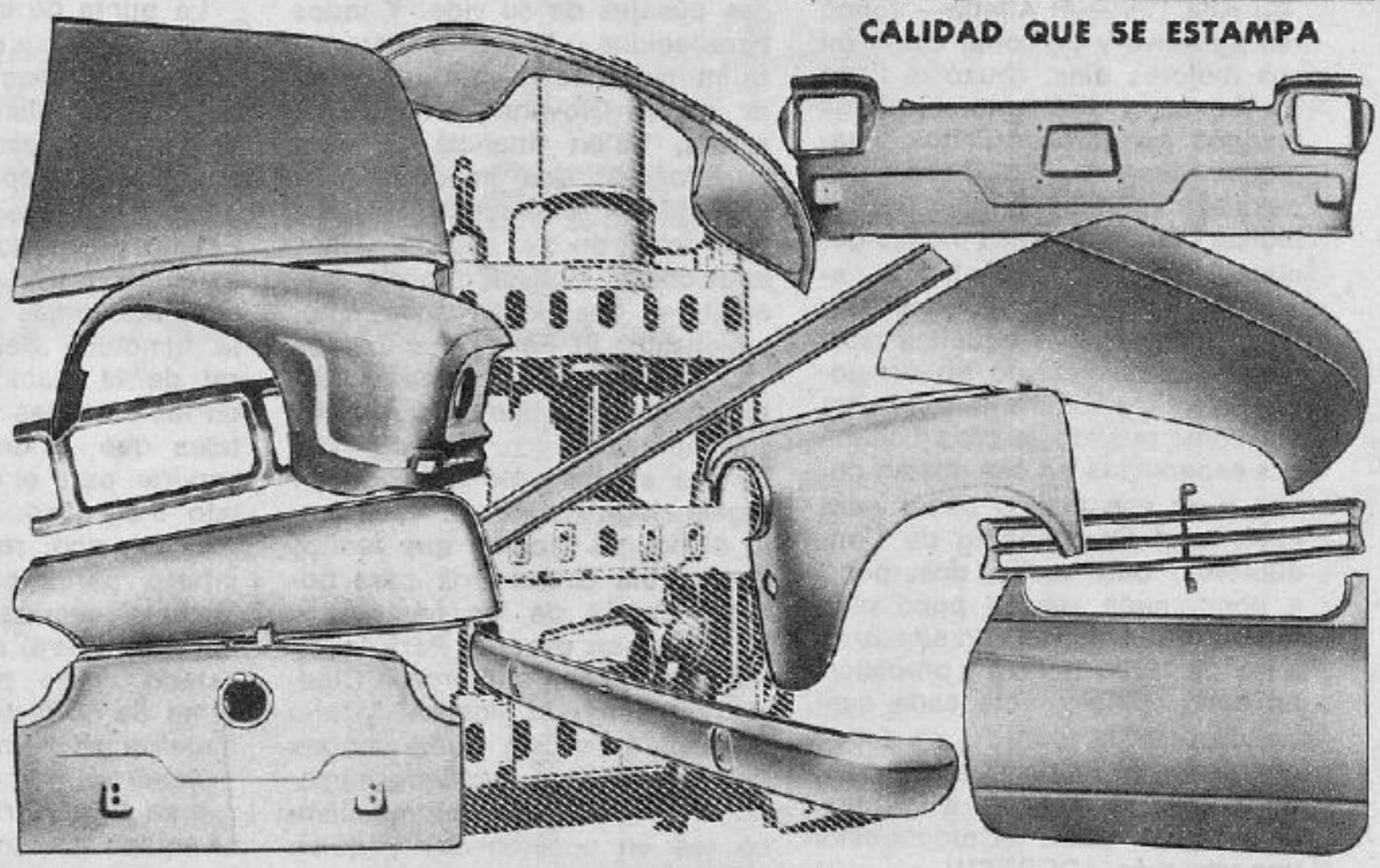
PARA SU CHEVY
FAROS
AL-RO



PATENTE Nº 156.995
El faro especial antirrobo adosado a la parrilla, sin perforación ni modificación, regulable, con lámpara de iodo o Bosch 75 W.
OTROS MODELOS PARA TODO AUTOMOTOR
Fabrica y distribuye:
AL - RO S. R. L.
Pje. Luis Braille 5620
T. E. 64-6006 - Capital

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS.
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES DISTRIBUIDORES
GRAL. ROCA 1040 • CIUDADELA NORTE • 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS — PCIA. BUENOS AIRES
ENVIOS AL INTERIOR

FANGIO VOLVIO A CORRER

Y nada menos que con la Alfetta. También dio algunas vueltas veloces por Nürburgring con el Mercedes que le hiciera ganar un Campeonato Mundial. ¿Los motivos? Filmar la biografía de nuestro Campeón del Mundo



Momentos inolvidables revividos por el cine: Fangio vuelve a penetrar en la Alfetta en el circuito de Monza (veinte años después).

El Alfa 159 —el Alfetta— roncó tan agresivo y personal como en sus mejores días. Cruzó la línea de boxes y los entusiasmados testigos quedaron atónitos: Fangio... Juan Manuel Fangio se desplazaba por el circuito de Monza con las mismas mañas geniales con que lo había hecho casi veinte años antes. El escenario trasportaba todo a aquellos días. Fangio encasquetado en un gorro de tela, el coche tan impecable como cuando la casa basaba sus esperanzas en ese mismo coche y en ese mismo piloto para llevarse el Campeonato de Conductores. Una vuelta, dos, poco a poco, cada vez un poco más rápido. Los tiempos son similares a los de 1951, justeza y precisión en cada cambio, ante cada curva, después la recta..., se escucha desde el fondo el zumbido y un altavoz se adelanta a la emoción de ver pasar el monoposto una vez más: ¡CORTEN!

Después de más de diez años de su retiro absoluto de las carreras, el Gran Maestro de Balcarce revive en Europa los grandes pasajes de su vida. Y todos agradecidos. No solamente al Quíntuple, sino también al popular conde Giovanni Volpi di Misurata, quien financia la obra movido por dos importantes y elementales fundamentos: 1) Hacen falta en el mundo —hoy apasionado por el deporte mecánico— buenos films de automovilismo; 2) Fangio es uno de los grandes documentos vivientes de nuestro tiempo que debe ser filmado.

Para eso se unió al productor inglés Hugh Hudson. Y éste apeló al equipo técnico que realizó la película Grand Prix para ponerlo detrás de las cámaras y la puesta en escena. Para la dirección del film eligieron a Claude Lelouch (Un hombre y una mujer)), quien sin duda conoce tanto el efectivo juego de cámaras como el tema automovilístico (es un apasionado) y quien sabrá darle el suficiente sazonamiento romántico imprescindible. La música quedará a cargo de Michel Legrand (Los paraguas de Cherburgo).

La punta de la madeja de este complicado y costoso ovillo estuvo en Buenos Aires en abril, cuando el mismo conde Volpi anduvo por estas tierras contactando y proponiendo su idea a los factotums de la empresa. Fangio y Bordeu se pusieron en movimiento. Se consiguieron excelentes tomas de la época en la filmoteca del Archivo General de la Nación (se utilizarán en las extensas tomas documentales que tendrá la cinta) que servirán para el comienzo del relato biográfico.

El Chueco, recuperado de su infarto, partió para allá. No solamente recuperado (extraordinaria fortaleza) sino en tan buen estado como para conducir a ritmo de carrera los coches que hicieron su nombre.

Pasaron por Monza, estuvieron en Nürburgring (siempre con el equipo de filmación y los elementos necesarios para la puesta en escena) y ahora, casi inmediatamente, se trasladará la envidiada troupe a Montecarlo, donde revivirán escenas del desempeño de Fangio entre las calles del aristocrático balneario simulando algún Grand Prix de la década del '50. La filmación finalizará el próximo verano en Buenos Aires, cuando se realice la Temporada Internacional.

Se tomarán escenas de carreras —por supuesto— pero fundamentalmente la permanencia del team fílmico en estas latitudes responderá a una inteligente propuesta de Juan Manuel por promocionar de la mejor forma a nuestro país. Se rodará en Balcarce, seguramente los principios deportivos del corredor, se mostrarán paisajes, todo en colores, todo bien a lo superproducción para difusión mundial.

Sea como fuere, si en español casi nada se ha publicado sobre la campaña del quíntuple (en cuanto a libros) mucho menos se ha visto en cine. Gracias al conde Volpi, Claude Lelouch, Hugh Hudson y el equipo de Grand Prix, todos tendremos oportunidad de ver el porqué de la admiración por un hombre: Fangio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD



La ventaja de una revista es que usted necesita más tiempo para leerla.

Y es una ventaja.

Quiere decir que esa revista le está dando muchas cosas.

En realidad, le está dando lo que usted necesita.

Porque las revistas cubren todos los órdenes de la información.

Van más allá de la noticia. La analizan.

Buscan a sus protagonistas. Los analizan.

Interpretan los hechos.

Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.

Todos leen, todos leemos, revistas.

Si interesa, está en las revistas.

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

Consecuente con sus programas de producción, y al mismo tiempo en la necesidad de librar de frente la batalla de la competencia directa, GM se apresta a lanzar próximamente su nueva cupé, con la tradicional mecánica del 250 SS

El cartel es demasiado elocuente como para no suponer que en GM se está cocinando algo. Además, ya había suficientes antecedentes que daban fuerza a la hipótesis, al rumor, a la sospecha o a la adivinanza. Entonces decidimos determinar qué es lo que los muchachos de GM están creando para nosotros, y respetando la demanda de silencio impresa en el cartel, nos acercamos en puntitas de pie —o sea en silencio— y a través de un agujerito ad hoc el teleobjetivo de CORSA tomó estas elocuentes placas que revelan cuál es el objeto de las preocupaciones actuales en GM.

Aquí está entonces la nueva cupé Chevy, cuyo lanzamiento es próximo. Convenientemente apilados en las praderas interiores de la planta, los cascos de dos puertas reposan al solcito, esperando que se les agregue la pila de elementos que hacen de un casco pelado un auto de calle. Todos esos elementos serán absolutamente similares a los que equipan al Chevy 250, es decir, que no experimentará cambio alguno en el diseño de la trompa, de la cola y de los ornamentos, como así mismo no cambiarán los órganos mecánicos ni los ornamentos exteriores e interiores. Solamente se restarán dos puertas, se modificarán en dimensión las dos delanteras —que mantendrán los parantes— y el auto estará listo para ser entregado al público. Se calcula que las primeras saldrán de la planta de San Martín en noviembre, fecha a partir de la cual los interesados podrán tomar la ruta y pegarle derecho, aunque algunos preferirán doblar.

Entonces queda presentada la nueva cupé Chevy, aunque le falten algunos mínimos detalles de terminación . . . De todos modos, sin necesidad de recurrir a un esfuerzo imaginativo, todos pueden darse cuenta de lo que será, una vez terminada, la Chevy cupé. Y olé.

PROBABLES MODIFICACIONES

MOTOR:

Dos opciones: uno sería el standard en el Chevy SS. El otro sería un motor también 250, más potente posiblemente con un nuevo múltiple en cuanto a su diseño y un carburador doble boca de 58 mm de garganta.

PUENTE TRASERO:

Relación más corta de puente trasero.

CARROCERIA:

El techo es el mismo del cuatro puertas, pero 8 cm. más bajo. Se aumentó el tamaño de cada puerta.

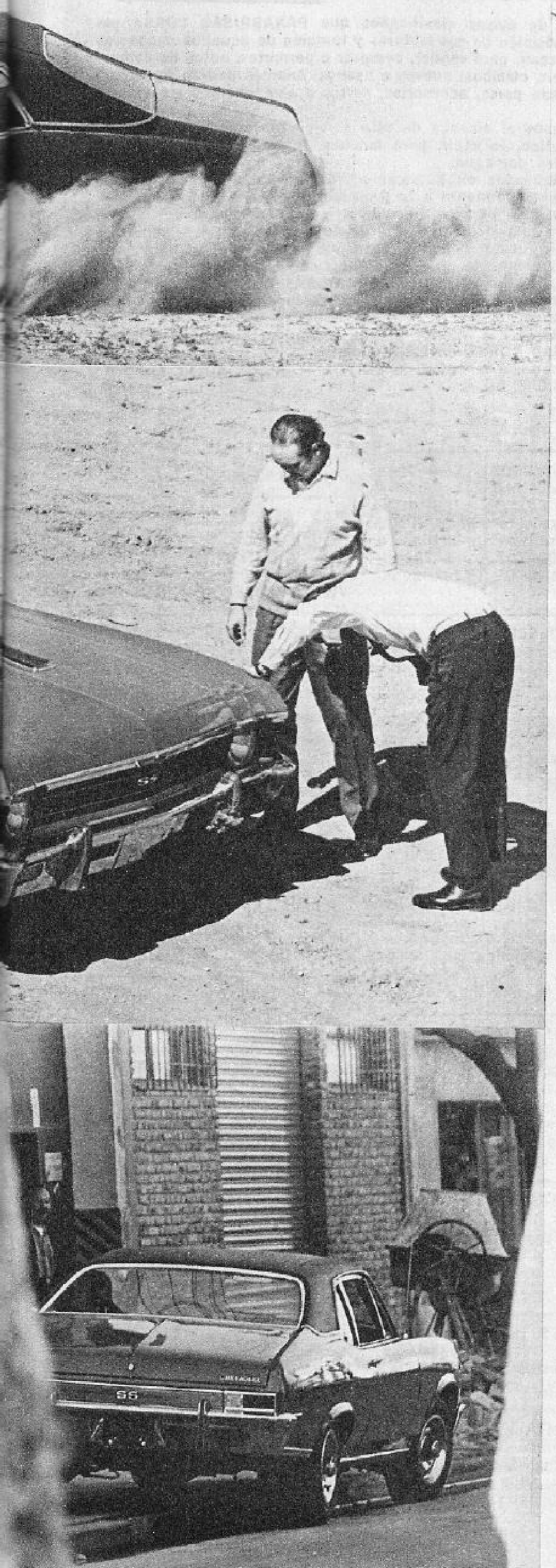
Llantas de diferente diseño.

En el paragolpes delantero aparecen dos aberturas que canalizan el flujo de aire para refrigeración del radiador.

INTERIOR:

Nuevo dibujo de tapizados.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ESPIONAJE EN LA INDUSTRIA

Shhh... Silencio...
Chevrolet está creando
para usted.

GM
CHEVROLET

...la nueva cupe Chevy argentina

Las diferentes fotos muestran lo obtenido por el teleobjetivo de CORSA. El ocultista cartel de la fábrica, las carrocerías sin terminar amontonadas en San Martín, una cupé parada cerca de la planta fabril y finalmente las mejores pruebas: una cupé que salió en viaje de prueba manejada por el propio Jorge Cupeiro, acompañado por un ingeniero de GM.



"Service Ligero" Cerrella

"...una cuestión de minutos"

"1ª CATEGORIA EN TALLER" otorgada por Fiat Argentina.
12.000 m² de superficie.
36.157 repuestos legítimos aprobados.
136 especialistas.

FIAT CONCESIONARIO Cerrella Hnos. S.A.

Central: CABILDO 545 - Tel. 771-1011
Sucursal: AV. DEL LIBERTADOR 6800 Tel. 70-0268/2984
Service: GOROSTIAGA 2350

RIVER MOTORS S. A.
Concesionario FIAT
Av. Libertador 2229 - Olivos

PRESENTA UN RECORD:



La unidad FIAT 600 - 1963
Alcanzó 180.000 Km. sin ninguna reparación
con el motor en perfecto estado.
Unidad atendida siempre en nuestros Talleres.

Cliente: Dr. Carlos Fco. Serrano
Debenedetti 910 - Olivos

RIVER MOTORS ES SEGURIDAD

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.

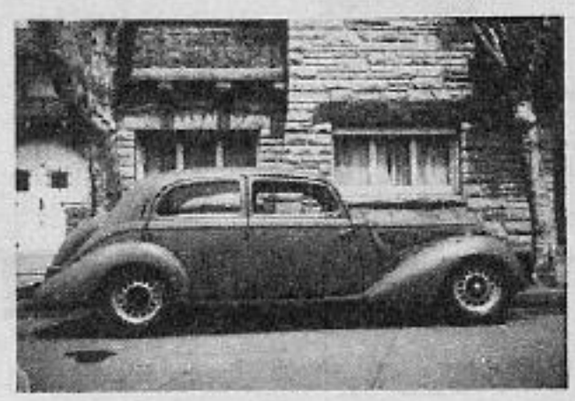
Extendemos el alcance de este servicio de corsificados al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

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

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

VENDO DOS MOTOS - BSA 1949 500 cc. Estado bueno. Valor contado $ m/n. 170.000. GILERA SP 70, 1969. Excelente estado, 3.500 km. (por ausentarme), liquido a m/n. $ 160.000. Uriburu 1471, Capital. Después de las 18 horas, tel. 83-3788.

ATENCION COLECCIONISTAS CORSAS. Vendo ejemplar clásico único "Hotchkiss" modelo 686, "París-Nice" original. Motor 3,5 Ps. O.H



V. 130 HP. Caja de 4ª, instrumental "Jaeger". Mecánica bien. Falta pintura. Alte. Brown 2584, Dto. "A", tel. 2-7944, Mar del Plata.

PLASTICA ZONA NORTE presenta su capot deportivo "Prototipo" para Fiat 600, con tomas de aire diseño exclusivo y cola Fast-Back ideal para adaptar faros de cupé 800. Simplemente... $ 99.—. En venta en Olivos: Monteverde 3265; en San Fernando, 3 de Febrero 249.

BUSCALDI 69-7213 vende dos motores marinos "BPM" SS desarmados, 2800 cc., 150-170 HP, 5500-6000 RPM; dos carburadores Dallorto, dos Weber 40 DCO3, magnetos Marelli, múltiples repuestos.

VENDO KARTS por disolución de equipo. Tecno-D'Arminio y FOX-RF, además repuestos. Llamar de 10 a 14 al 41-5909.

NUEVO CUENTA VUELTAS y VOLTIMETRO alemán apto para todo coche o lancha. Con garantía, pesos ley 55.—. Villa Devoto: Asunción 4079; Flores: Yerbal 1864; La Plata: Calle 51 Nº 664, piso 10, Dto. B ó Calle 2, 925.

FIAT 1500, 68, dueño liquida. Impecable. C/s Isotorque, Av. San Martín 3694, Lomas del Mirador.

VENDO COLECCION PARABRISAS Nº 101 en adelante, tel. 772-6072, de mañana, Jorge. Lunes a viernes.

TROMPAS PLASTICAS PARA TC-FA. Dodge, Valiant, Ford Falcon,



de 9 a 12 y de 15 a 19 horas, tel. 58-8751.

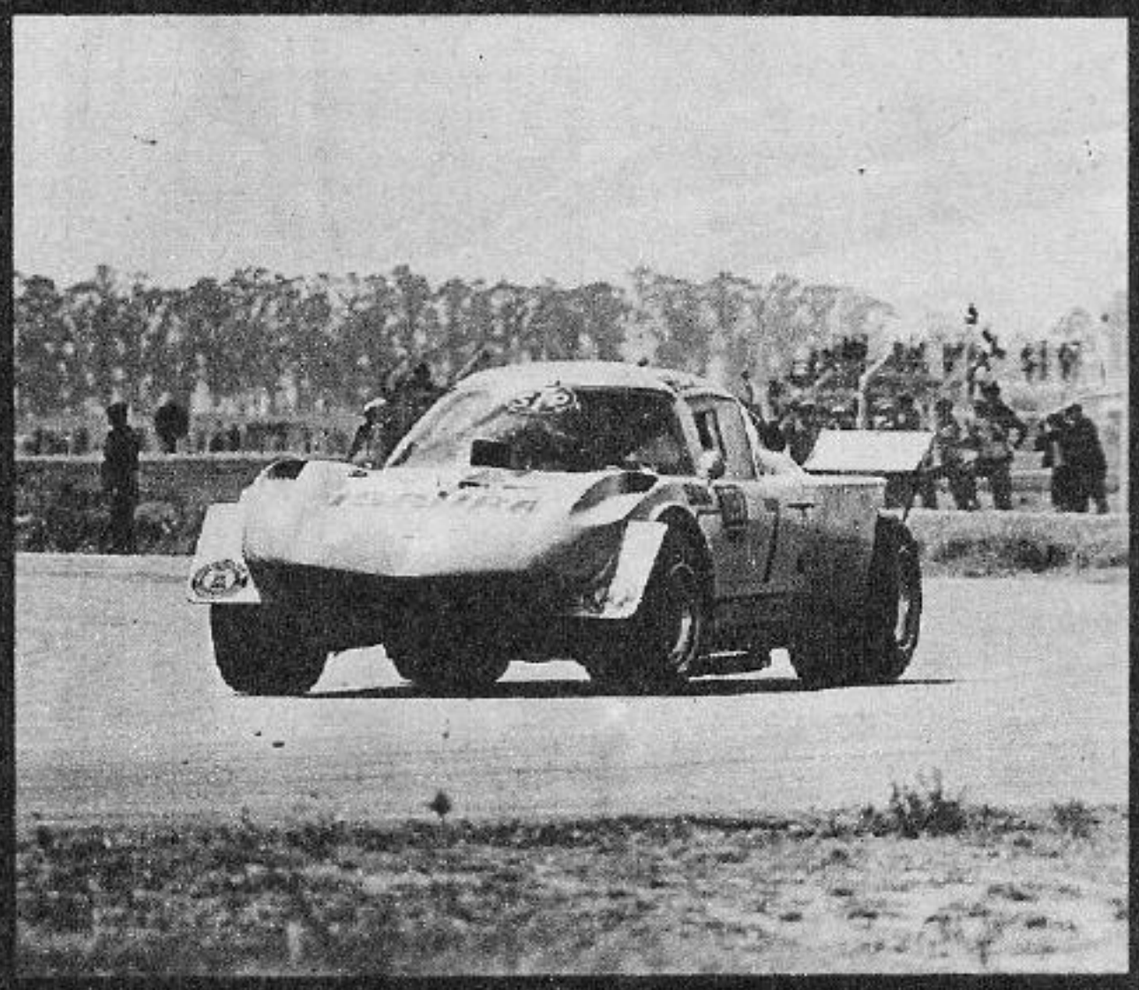
POR AUSENTARME del país vendo urgente: Jaguar XK 120, modelo 1950, motor hecho a nuevo en 1965, 76.000 km reales, mecánica impecable, garantidos 195 km/h, muy original y muy entero, gomas en buen estado. Precio: 900.000 (m$n) contado. Llamar: tel. 71-1297 o verlo en J. F. Seguí 4517, 7º, Capital.

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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

calendario



COMPETENCIAS NACIONALES

TC "B" EN COMODORO RIVADAVIA

El próximo domingo será domingo. como su nombre lo indica. También será domingo en Comodoro Rivadavia y para celebrar tal fenómento se disputará una carrera de TC "B" en el autódromo Gral. San Martín de esa ciudad. Sobre los 3.764 metros de recorrido de la pista, los autos correrán tres series de 15 vueltas cada una, habiéndose determinado que el que llegue primero en cada serie será el ganador de esa serie y el que tarde menos tiempo en recorrer las tres series será el ganador de la carrera. ¿Original, no? El máximo admitido será de 20 autos, que largarán de acuerdo con la clasificación que se llevará a cabo el sábado entre las 15.30 y 17.30 hs. Cada serie del domingo se largará a las 15.30, 16.30 y 17.30. A las 21.30 el ganador tirará petardos y firmará autógrafos en la azotea del hotel Comodoro. Se distribuirán $ 3.119.500 en concepto de premios (de los viejos, ¡ojo!).

F-1 EN PARANA

El Club de Volantes Entrerrianos, aprovechando que el día 4 será domingo también en Paraná, ha organizado una carrera de F-1 (esos autos sin techo y muy finitos . . .) en el autódromo de Paraná. 24 autos podrán largar de acuerdo con lo reglamentado, para disputar 3 series de 25 vueltas cada una. El domingo por la mañana, de 9 a 11 hs., habrá clasificación, y a partir de las 14 hs., habrá carrera. El total de premios a distribuir asciende a 4 palos trescientos, cifra tentadora e interesante que obligará a los interesados a pelarse los codos por mojar el pancito.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

Faltando tres carreras para que culmine el mundial de conductores, se correrá en el autódromo de Watkins Glen una de ellas. La carrera mejor paga del mundo para F-1 se torna interesante desde el punto de vista especulativo, ya que Ferrari irá a buscar indudablemente su cuarto triunfo en la temporada e Ickx intentará ganarla para poder, siendo segundo en otra más, superar el puntaje acumulado por Rindt. De otra manera, Rindt —post mortem— sería el merecido campeón. A esperar entonces el Grand Prix de USA.

SP EN BARCELONA

Las 12 hs. de SP —sin puntaje— se correrán en Barcelona. No tenemos más información al respecto, ya que mandamos un cadete al club organizador, sito en Barcelona, y todavía no volvió.



Los Técnicos de Industrias Mecánicas del Estado(IME), conocedores de las funciones que debe cumplir su vehículo, han adoptado como equipo original los Embragues Boulogne, orgullo de la Industria Argentina por su elevada performance en rendimiento y resistencia.

Los Embragues Boulogne son los preferidos por quienes exigen calidad comprobada, como IME, para su línea completa de Rastrojeros.

Mantenga calidad de fábrica...

EMBRAGUE BOULOGNE S.A.

Av. Maipú 1036/60 Vte. López (Pcia. de Bs. As.)
T. E. 797-6229/5552/9424

GUARDAPLAST®

INDUSTRIA ARGENTINA

SALVE SU COCHE!

COLOQUE GUARDAPLAST

Guardabarro interno Protector de Fiberglass



RIASE DE LA CORROSION Y VALORICE SU COCHE!

Solicítelo a su chapista o al Distribuidor Oficial:

EN CAPITAL FEDERAL: Sotero Hnos., Constitución 2177, Tel. 27-6313 • Jorge Damin (Devoto-Liniers) Sta. Rosalía 96, Sáenz Peña, Tel. 757-3194 • Rius, Villela 4634, Tel. 70-7956 "Parque Chacabuco", J. B. Alberdi 3185, Tel. 750-5359/757-4862 • "Distribuidora La Boca", Suárez 1867 (La Boca).

EN VILLA BOSCH: "Abel", San Lorenzo 395, Tel. 757-0182 SAN ISIDRO: "San Isidro", Andrés Rolón 142, Tel. 743-5410 QUILMES: "Rigón", Av. 12 de Octubre 423, Tel. 253-8200 • FLORIDA: "Nahuel", San Martín 3621, Tel. 740-7520 • REMEDIOS DE ESCALADA: Luis Saulo, Uriarte 767 • AVELLANEDA: "Marmen", Vélez Sársfield 165, Tel. 22-5847 • SAN JUSTO: "B. C. D.", Catamarca 3175, Tel. 755-2265 • SAN FERNANDO: "Motolux", Alvear 1172, Tel. 758-1913 • BAHIA BLANCA: "Guale", Lavalle 230, Tel. 31-057 • SAN MARTIN: "El Trébol", San Lorenzo 895, • CASTELAR: "Abel", Zeballos 2662, Tel. 750-2108 • LLAVALLOL: Pedro Gonzalo, Frías 1901, Tel. 242-1072 • P. DEL REY: "Los Troncos", Ruta 7, Km. 34.503.



EH 14.255

La actuación de José Migliore en el Gran Premio.

Una buena razón para que usted salga de vacaciones sin problemas.

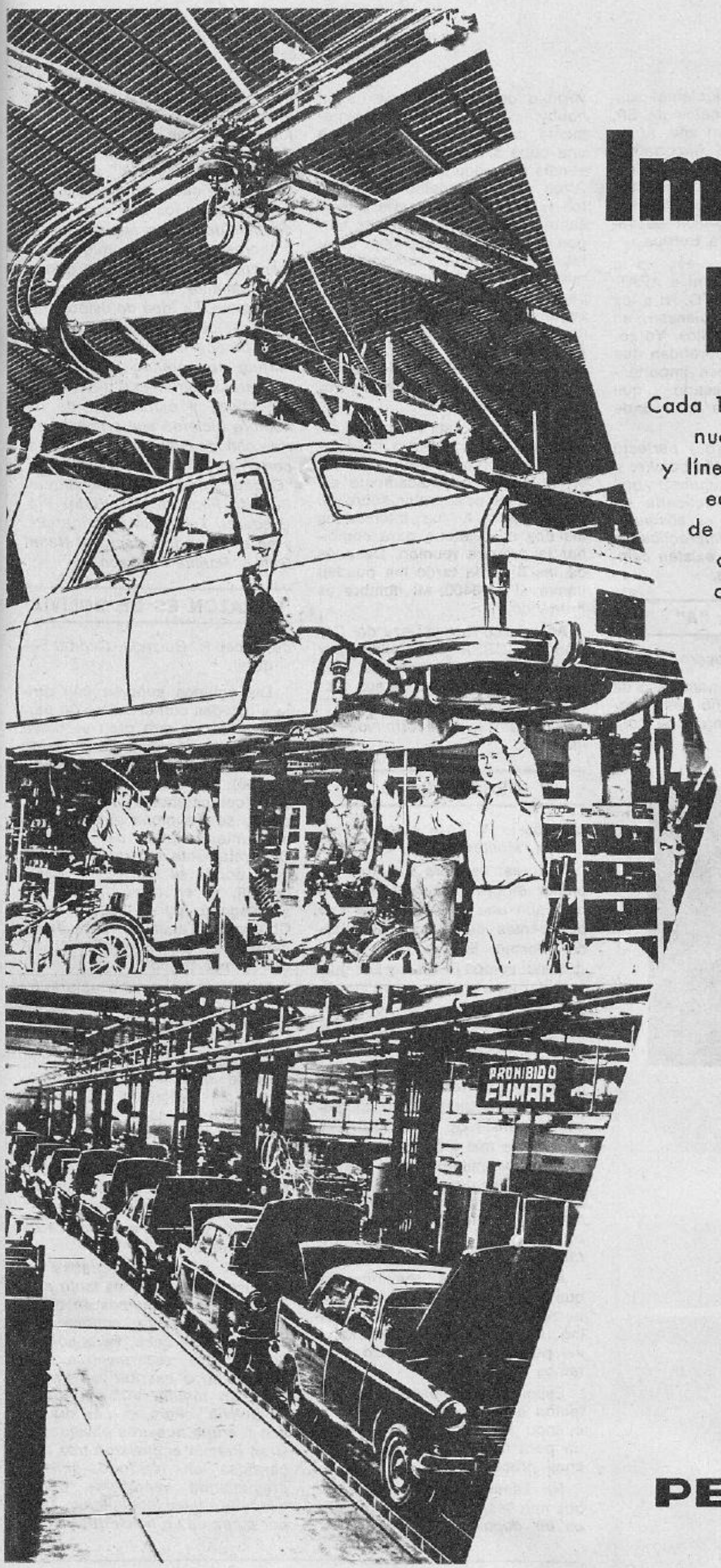
El probó en este Gran Premio de Turismo la calidad de las naftas y aceites Shell.
Anduvo por caminos duros, bajo condiciones severísimas.
Todo ese esfuerzo, para que usted se sienta cada vez más seguro con las naftas y aceites Shell que usa a diario.
Las mismas que lo llevan al trabajo, al paseo de fin de semana, a todas partes.
Cuando piense en sus próximas vacaciones, piense en todo.
Menos en las naftas y aceites.
Vaya donde vaya, cargue Shell.
Y salga de vacaciones sin problemas.

Use naftas y aceites

SHELL

y sea el gran ganador.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Imposible parar.

Cada 13'30" sale de planta un nuevo 404. Con su motor y línea de siempre. Con la exacta economía, suspensión, radio de giro, maniobrabilidad y tantas cosas que lo hicieron el coche elegido. Con su gran precio de reventa y su óptimo service en el país entero.

Solo tan bueno como otro 404. Como el de sus

69.634

actuales y convencidos poseedores. Que en 1971 habrán de ser más de 80.000.

PEUGEOT 404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Parabrisas CORSA correo

RADICAL

de Anibal L. Vergile, Capital

Estimados delirantes: tengo 12 años y me preocupo mucho por el automovilismo de mi país *(N. de la R.: ¡era hora de que alguien se preocupara!)*. Me sentí desilusionado al ver que el GP llamado internacional lo es porque corren dos o tres paraguayos, un boliviano y un polaco. También veo que no hay desconocidos que salgan a "dar la vuelta" con un De Carlo 700 o con un 2 CV. Pero dejando de lado el Grupo 2, vayamos a un tema muy hablado pero en el que se actúa poco: *internacionalizar al automovilismo*. Veo con asombro y un poquitín de envidia las sensacionales campañas de pilotos brasileños en Europa. Emerson Fittipaldi debutó en Fórmula Ford en 1969 y en 1970 ya se sentó en un Fórmula Uno, ¿asombroso, no? Y sin ir más lejos, Carlos Pace ya ganó varias veces en F-3 y Luiz Pereira Bueno estuvo a punto de lograrlo. Por eso propongo lo siguiente: suspender los campeonatos de SP, TC y MA F-1 por un año. Al no haber campeonatos importantes los pilotos como García Veiga, Pairetti, Copello, Vianini, Pascualini, Perkins, Ternengo, Cupeiro, Di Palma y Marincovich se verían obligados a ir a Europa.

Pero... ¡claro!... eso no le importa ni a CADAD, ni a APAT, ni al ACA ni a la ACTC. Ni a los pilotos, que sólo piensan en ellos, en ellos y en ellos. Yo sólo les pido que comprendan que suspender los torneos importantes es un mal necesario y que lean esta carta y se enteren de mis ideas.

R) Todo está claro y perfecto pero queda un pequeño detalle: si hacen lo que usted quiere: ¿qué automovilismo se practicaría en el país? La medida es absolutamente utópica e impracticable. Además, en Europa existen campeonatos nacionales.

COFRADIA "A"

de Fernando Luis Reyero, Capital

Señores: soy un enamorado de los Ford "A" y dueño desde hace unos años de una cupé convertible del año '30 que es mi hobby. Conversando recientemente con un amigo que tiene una cupé similar, se nos ocurrió —más habiendo visto en Buenos Aires varios modelos iguales a los nuestros— que sería interesante poder reunir a quienes tengan autos de este tipo para cambiar impresiones referentes a nuestras maquinitas, ayudarnos para su conservación, para conseguir repuestos, aportar mutuamente datos técnicos, ideas, etc. Además existiría la posibilidad de realizar paseos, rallies o carreras de regularidad, viajes y cosas por el estilo.

El motivo de esta nota es el de ponernos —por vuestro intermedio— en contacto para convenir en reunirnos periódicamente en algún lugar para tratar sobre mi proposición. A los interesados les doy mi teléfono para combinar la primera reunión. Después de las 6 de la tarde me pueden llamar al 28-8400. Mi nombre es Fernando.

Agradezco la gentileza del Correo de CORSA y los felicito por la calidad que caracteriza a la revista en la totalidad de sus secciones y notas.

R) Gracias. Transcribimos su inquietud.

DESDE ABAJO

de Alberto W. Sosa y José Elmasián, Montevideo, R. O. del U.

Señores: es para nosotros un placer dirigirnos a ustedes pero más aún una necesidad, ya que precisamos de vuestro autorizado consejo. El asunto es el siguiente: somos jóvenes y nos gustaría largarnos a correr en alguna de las categorías del automovilismo deportivo pero tropezamos con un problema fundamental, como lo es el económico. Pero al tropezar con este problema de peso (o más bien dicho "de pesos"), pensamos en CORSA. Y no se nos mal interprete: no hay "mangazo" material pero pensamos que ustedes nos pueden dar alguna sugerencia. No sabemos cuál ni en qué sentido pero tiene que haber algo, sólo que nosotros no nos damos cuenta.

Al margen, les comunicamos que la única salida que vemos de correr por el momento es el karting. Pensamos que largándonos así pueda ser el comienzo, ¿estamos en lo cierto?

Esperamos ansiosos la contestación a estas líneas, siempre y cuando no fuera mucha molestia para ustedes. Desde ya, muchas gracias.

R) Lamentablemente, estimados muchachos, el automovilismo es un deporte caro en el Uruguay, en la Argentina y en todo el mundo. Esto hace que los pilotos de todas las fórmulas se dividan en dos grupos: los que tienen la "mosqueta" y pueden comprarse cualquier fierro y darse el gusto y los que demostrando cualidades en las categorías menores consiguen que algún mecenas les dé auto para correr. Naturalmente estos últimos son los menos. La idea de ustedes de empezar desde abajo con el kart nos parece buena, ya que en karting se aprende mucho. Los animará seguramente que pilotos argentinos y extranjeros de renombre hicieron sus primeras armas con las cuatro ruedas chicas, como en el caso de Di Palma, "Cacho" Fangio, Mauricio García, Roberto Pedelaborde, Víctor Plá, Gradassi, Tullio Riva, Caldarella, y en el plano internacional Nanni Galli y Ronnie Peterson.

VILLAZON ES DE BOLIVIA

de Oscar H. Guizada, Capital Federal

Distinguidos señores: me dirijo a ustedes con el objeto de participarles que con gran sorpresa y no menor perplejidad he leído en vuestra revista (Nº 230, página 66) un artículo que habla de "competencias nacionales" donde se menciona al Gran Premio Internacional de Turismo. Concretamente me refiero al párrafo donde se lee: "...A partir de allí, *ya en territorio chileno*, se seguirá por Villazón, Tojo, Chorcaya, Tacunilla para finalmente ... arribar a Tarija, fin del primer tramo".

Me parece oportuno aclararles que Villazón y las restantes localidades nombradas *no son territorio chileno sino boliviano*. Es inadmisible una equivocación semejante que significa desconocer lo más elemental sobre geografía. Por lo tanto les solicito tengan a bien disponer lo necesario para que ese error sea reparado, pues como boliviano no puedo quedar ajeno a lo que expresa el artículo citado.

Sin más saludo a ustedes muy atentamente.

R) El "lapsus geografiae" a que usted se refiere es tanto más inexplicable si tenemos en cuenta que el redactor conoce perfectamente la zona. Pero por las dudas para escarmentarlo fue condenado a escribir mil veces: "Soy un tontito, Villazón queda en Bolivia". Pero lo más dramático fue que nuestros enviados al Gran Premio anduvieron tres días perdidos en territorio chileno, preguntando vanamente dónde quedaban tales localidades. Todo por culpa de un inadvertido error.



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



de nada vale un buen aceite si no se filtra bien. Use...

Unicamente JOES regenera como a nuevo el aceite del motor de su coche.
Desde hoy, adopte el mejor filtro.

JOES®

FILTROS
JOES®
PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES.

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

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

faltaba Kent.

Para gente que ya lo tiene casi todo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com