$m/n 100 $1

N° 242

# CARS A

## LAMBORGHINI: RENOVACION EN ALTO NIVEL

## COMO COMPRAR UN FIAT 600 USADO

Del 8 al 14 de Diicembre de 1970



Las revistas de Mauro

# Escándalo!..

## Los hombres se apoderaron de los

## CIGARRILLOS

# CORDON

# ROUGE

(Cuando los fumaron, decidieron hacerlos suyos...)




**m$n 90.-**

$ 0,90 ley 18.188

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 242. Del 8 al 14 de diciembre de 1970

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo Baisi

CONSEJO EDITORIAL
Carlos Civita - Adolfo Baisi
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrée

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Enrique J. Giovanetti y Carlos A. Romanó.

FOTOGRAFIA
Carlos Agustín, Alfredo Albornoz y Mariolino Castellazzo.

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DEPARTAMENTO COMERCIAL
*Director de Publicidad:* Alberto Pazos.
*Promotores:* Alberto E. 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. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed. Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A. Paraguay 340, Capital Federal. Tel. 32 - 6010-29.

**EDITORIAL**

# SEAMOS HUMANOS DE VEZ EN CUANDO



Para que no anden diciendo por ahí que nosotros en vez de sangre tenemos nafta y en vez de hígado un alternador, hemos hecho de este Nº 242 —capicúa para los cabalistas y para los observadores— un número verdaderamente humano, con muchas notas sobre variados personajes de nuestra farándula automovilística, dejando un poco de lado el fraseo sobre su popular y nunca bien ponderada herramienta: el fierro.

Empezamos agarrándonosla con el amigo Carlitos Pairetti a quien le hemos hecho una entrevista en su coqueto budoir de Azopardo y Cochabamba para que nos contara, ya en frío, cómo fue su victoria en Rafaela (porque... ¡miren que hacía tiempo que no ganaba el hombre!). Nota plena de ternura y emoción que nos entregó el apuesto Germán Sopeña. En orden de aparición, sigue una interview de la popular víbora cordobesa Héctor Acosta a Oreste Berta, quien le contó y por ello nos enteramos, de sus planes para la Temporada Internacional y la Temporada Argentina de SP 1971. Según parece el Mandraque de Alta Gracia piensa trabajar como un enano y abocarse de lleno al SP. Son cosas de él.

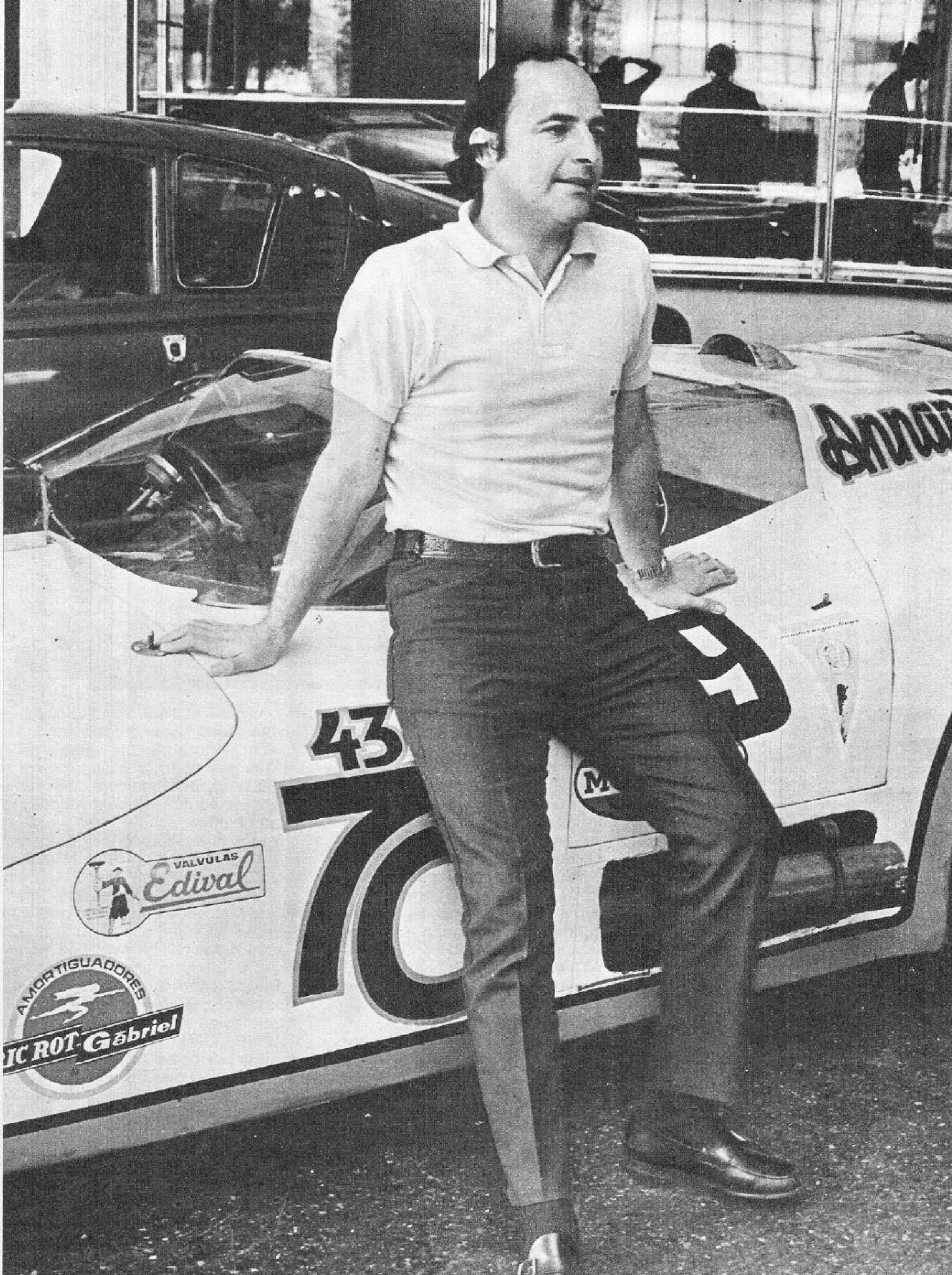
Sandy Marincovich (ya no sos más mi Margarita, ahora te llaman Margot, es decir Carlos...) se confiesa ante nuestro redactor, el presbítero Carlos Figueras, eso es al decir del título, que reza textualmente "Las confesiones de Marincovich". Ahora bien, la verdad del caso es que ese título lo pusimos para estar en la onda del momento tipo "Semana Gráfica", porque de confesiones no tiene ni un pito.

Y siguen desfilando los personajes de hoy y de siempre. Alfred Neubauer, el director deportivo de todos los tiempos, el artífice de los triunfos más resonantes de Mercedes Benz, visto poéticamente por el vate de la redacción de Corsa, Carlos Agustín (una nota que, no es por decir, pero es un verdadero poema).

Del cercano ayer traemos a la memoria de muchos de aquellos muchachos de los que no usaban gomina, la figura de César Castano. Fabricante de autos, creador del "Castanito", pintoresco personaje que desafió a Pietro Bordino en un mano a mano que pudo hacer historia. Pero que no la hizo por algo que ustedes podrán saber si leen la nota. (Aquí nadie se la lleva de arriba). Autor de esta proeza periodística es el talentoso Enrique Sánchez Ortega, conocido por su capilosa barba, pero que ahora por un pedido luce rasurada.

Como habrán podido apreciar, es un número humano cien por cien. Gente por aquí, gente por allá. ¡Viva la gente! Y perdón a Semana Gráfica.

**G. M.**

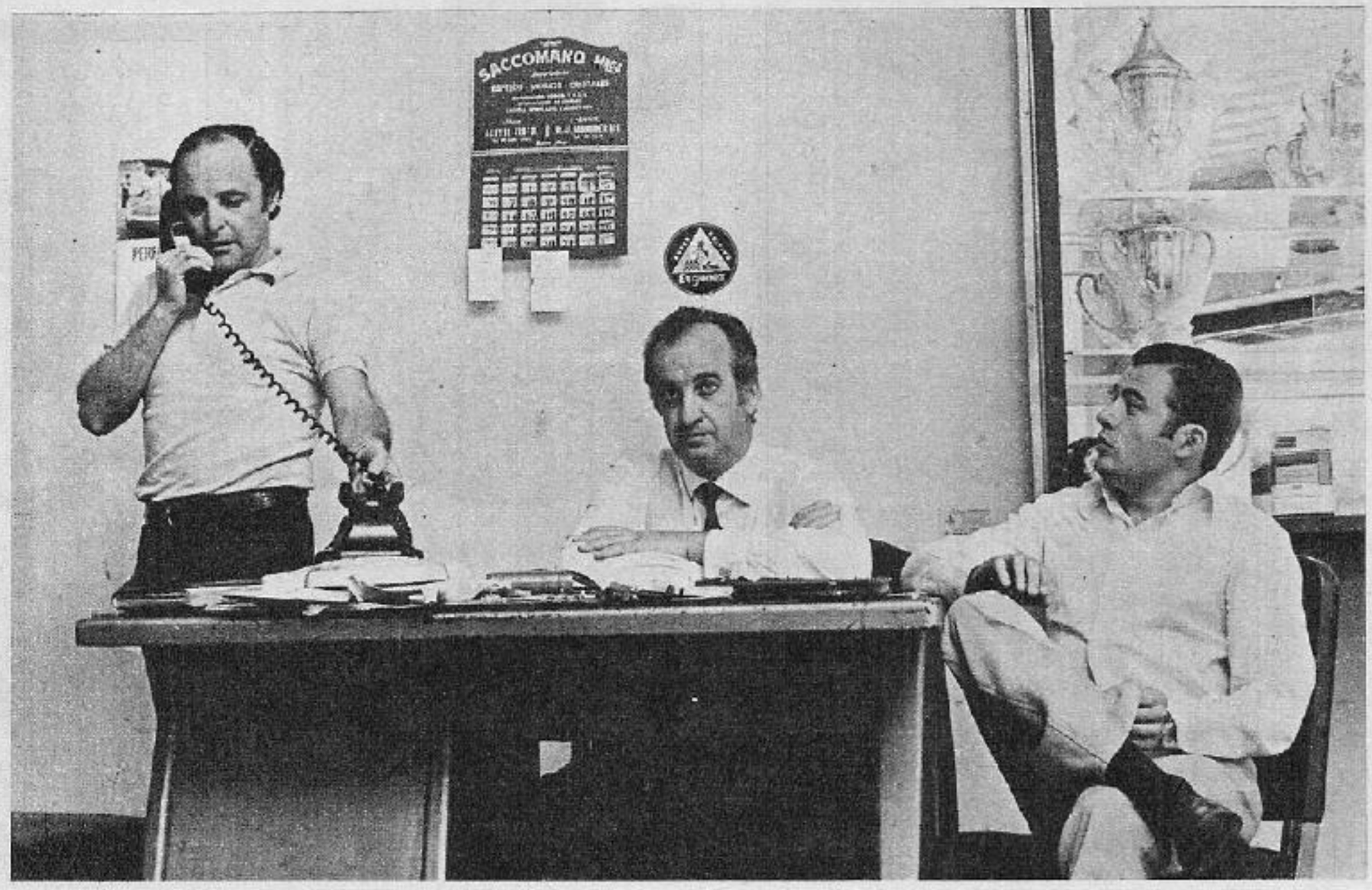



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Carlos Pairetti ¡punto y aparte!

**Con el fin de la temporada Carlos Pairetti pudo darse el gusto de borrar un año aciago con el triunfo categórico en Rafaela. Un aliciente para seguir trabajando pese a no tener decidida todavía la actividad para 1971**

por GERMAN SOPEÑA fotos: ALFREDO ALBORNOZ




*El triunfo no disminuyó la actividad semanal. El equipo de Formisano sigue hablando por larga distancia, viendo gente, comiendo, durmiendo...*

*En la esquina del taller de Frankestein, Pairetti posa para una placa momentos antes de subir a su automóvil.*



Pairetti mismo estaba asombrado. Entre la primera y segunda serie, su rápida mirada a las tribunas de Rafaela le permitieron observar claramente que la gente que poblaba el autódromo el domingo de la carrera pasada había aumentado considerablemente "Luego en el club me lo confirmaron —explica Pairetti —porque luego que yo gané la primera serie y mientras se corría la carrera intermedia de Fórmula uno empezó a caer muchísima gente que seguramente estaría escuchando la carrera por radio. Evidentemente la posibilidad por fin de un triunfo de Ford atrajo público que fue a ver eso."

—**"En el parque cerrado fue increíble. Me levantaron en andas, me apretujaban con un entusiasmo que pensé que me mataba, una locura."**

—¿Hace mucho que no experimentabas esa sensación?

—**"Bastante. La última vez que gané fue el año pasado en Chile el 23 de diciembre y aquí mi último triunfo había sido en San Nicolás, con el Nova Naranja en los dos casos. Pero lo notable es que ésta es una hinchada nueva, que yo no conocía. Este es el primer año que corro con Ford y nunca había ganado, no sabía qué podía pasar el día que llegara primero. Y verdaderamente fue impresionante. Creo incluso que los hinchas de Ford son más fanáticos que los de Chevrolet aunque, lógicamente, hay que pensar que hace mucho que no ganaba un Ford."**

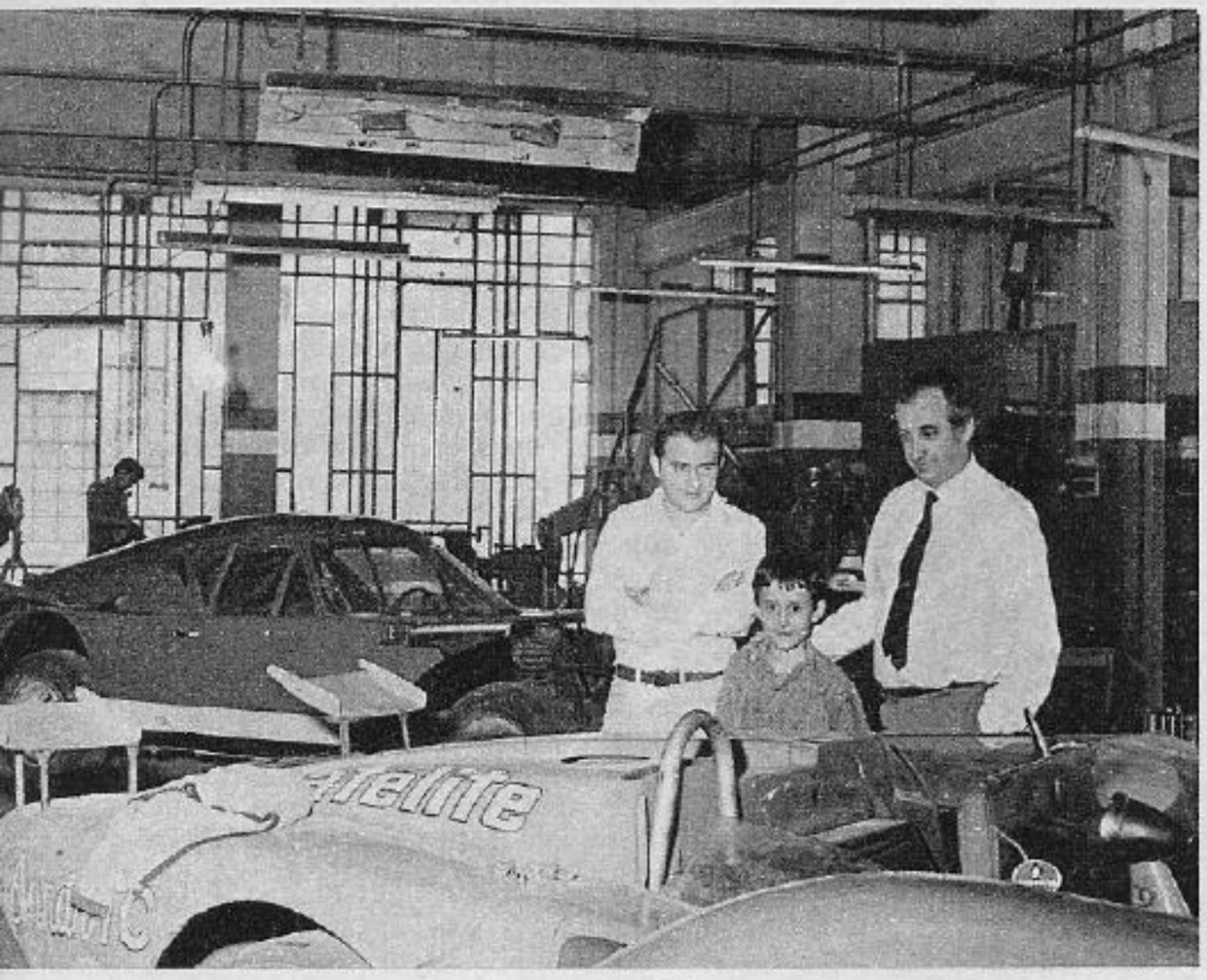
—¿Recordás alguna de tus carrera con Chevrolet donde se haya registrado un eco similar?

—**"Bueno, no sé; siempre he visto manifestaciones de entusiasmo grandes pero esta vez fue bastante notable. Eso sí, en Arrecifes siempre hay festejos. Si hasta hay que decirle al intendente —que es el primer entusiasta— que pare con las bombas de estruendo porque cualquier día se va a armar lío. Todavía no pude ir esta semana a Arrecifes, pero ya el lunes o martes estaré allí. Lógicamente estoy contento, como te podés imaginar pero más que por mí mismo por lo que esto significa para Ford y por lo tanto para todos los que corremos con Ford. Hacía mucha falta este triunfo para el automo-**

→

CARLOS PAIRETTI





yilismo en general; es una lástima que no haya llegado antes."

## COMO SE PRODUJO EL TRIUNFO

No es una simple casualidad que el primer triunfo de Ford en más de un año se haya concretado nuevamente en Rafaela donde en junio de 1969 Pascualini obtuvo con el Huayra el último primer puesto para un V8. El óvalo rafaelino se presta más que ningún otro circuito para las características técnicas del F-100 donde no hay variación constante del régimen de revoluciones

Pero de cualquier manera el dominio ejercido por Pairetti fue abrumador y no dejó lugar a dudas sobre la supremacía que en Rafaela ostentó el motor F-100 y el auto nuevo de don Vicente Formisano.

**—"El auto dobla que es una barbaridad** —dice Pairetti— **y lo puede notar muy gráficamente en los dos curvones. En la primera salida el Nene García Veiga me ganó el pique y llegó primero a la curva y durante el recorrido de todo el curvón le saqué cien metros. El auto es bárbaro, muy diferente al anterior. Y eso que todavía falta ponerlo bien a punto en la cuestión frenos. Pero te repito que dobla increíblemente. En Rafaela no tocaba el freno jamás. Poco antes de la curva ponía cuarta, doblaba todo el curvón en ese cambio y otra vez quinta. Y me di cuenta que podía entrar más rápido que los demás".**

—¿Nadie te podía hacer carrera?

**—"Creo que no, porque desde que tomé la punta nadie me pudo alcanzar más. Ahora, eso sí. Yo no hice un planteo especulador ni levanté el pie en ningún momento. Anduve siempre a fondo esperando que no se rompiera. Cuando terminó la primera serie y la había ganado, en el box me decían, ¡cuidado, Carlos, andá más tranquilo que tenemos la carrera en el bolsillo! Pero nada. Yo salí a andar más rápido todavía**

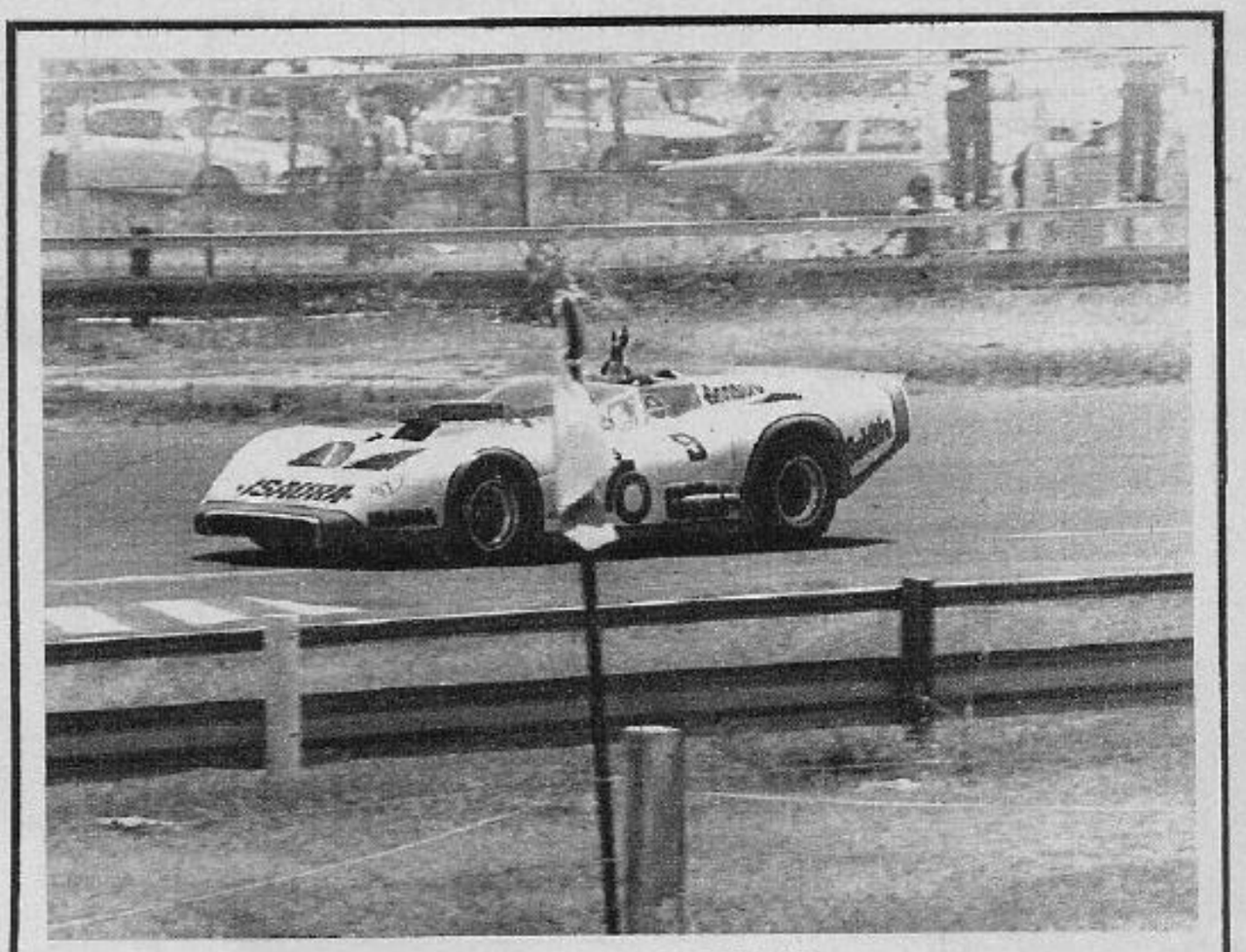


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



*Abajo izquierda: Formisano, Fernandino, un niño hijo de un mecánico y una serie de autos inactivos. ¿Qué hacer con ellos? se pregunta Formisano.*

*Apoteótica llegada al parque cerrado en Rafaela. Mil brazos en alto.*



## EL AUTO DEL EXITO

**"Cuando Pairetti se bajó del auto en Las Flores después de haber andado en él por primera vez me dijo: ¡No vuelvo a subir nunca más en el otro!; y no se subió más—** explica el orondo Don Vicente Frankenstein Formisano. Por su parte, el Chango Fernandino acota que el mismo Formisano quedó encantado con el auto cuando lo estrenó en el mismo circuito de Las Flores en prueba. Además Fernandino también lo manejó en Rafaela y notó —aún sin exigirlo a fondo— la diferencia que existía entre el nuevo auto y los dos SP viejos. **—"Sin preocuparme podía entrar 300 vueltas más rápido en las curvas y eso te permite salir con más potencia en cuarta, poner en seguida la quinta y tener bastante más velocidad a lo largo de toda la recta."**

Por cierto el auto reúne más virtudes que los anteriores y las mejoras se han conseguido trabajando en los detalles ya que la concepción general del coche es la misma o sea un chasis mezcla de monocasco con subestructuras tubulares. Sin embargo hay bastantes diferencias fundamentales, encaradas en su generalidad a disminuir el peso y a distribuirlo mejor.

El nuevo Formisano está ahora en la distribuición ideal 50/50 cuando está vacío y 40 por ciento adelante y 60 por ciento atrás cuando está cargado con nafta, piloto y demás minucias. En Rafaela pesó totalmente vacío, 950 kilos por lo cual se le agregaron 50 kilos de lastre materializados en un lingote de plomo ubicado atrás.

Allí, en la parte trasera, se encuentra lo más destacado de este automóvil. Los radiadores que antes estaban adelante ahora comparten el espacio trasero, allí se ubicó la caja puente de cinco marchas con el eje de Dion como sistema de suspensión trasera, el tanque del carter seco y dos baterías. **("En rigor nos basta con una, pero pusimos dos para llegar al peso mínimo con algo útil").**

La distancia entre ejes disminuyó 20 cm. con respecto al anterior mientras que las llantas y las gomas aumentaron su tamaño: 11 pulgadas adelante y 17 pulgadas atrás contra 10 y 15 respectivamente del modelo anterior). Finalmente el parabrisas tiene una inclinación mayor y la altura total del auto disminuyó en 12 cm. para completar las modificaciones positivas que presentó el nuevo y exitoso Ford-misano.

Ahora reposa en el taller donde la actividad deportiva es casi nula. Para no perder el tiempo Frankenstein se dedica ahora a reparar autos chocados para no vivir simplemente de las glorias de un triunfo. Mientras tanto se espera la decisión de Ford para continuar con los planes para 1971. La actividad de todas maneras está prevista: sólo SP. **"En 20 dias hacemos un auto nuevo con el motor atrás** —dice Formisano— **ya lo tengo acá, en la cabeza, Recién lo dibujé en un papel. Lo único que me preocupa es saber que voy a hacer con todos los autos que hay aquí. Tres SP, dos Liebres, un F-1, cuatro F-2, 1 Trueno Naranja y 1 Barracuda. ¿No sabés quien los querrá comprar?"**

No sabemos.

### FORMISANO SP CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES

Distancia entre ejes: 2,34 m.
Largo total: 4 m.
Ancho máximo: 1,75.
Trocha delantera: 1,60 m.
Trocha trasera: 1,58 m.
Potencia del motor: 340 HP medidos en el banco de Ford.

**—Como que hice el record de vuelta en tres giros sucesivos— para matar o morir. Si aguantaba como parecía que tenía que aguantar, macanudo. Y si se rompía por lo menos abandonaba pero claramente en punta que es lo que yo quería. Pero ya ves que aguantó"**

—¿El motor tenía más potencia que los anteriores?

**—"No creo. Lo que pasa es que anduvo a la perfección todo y la otra gran diferencia la estableció el auto."**

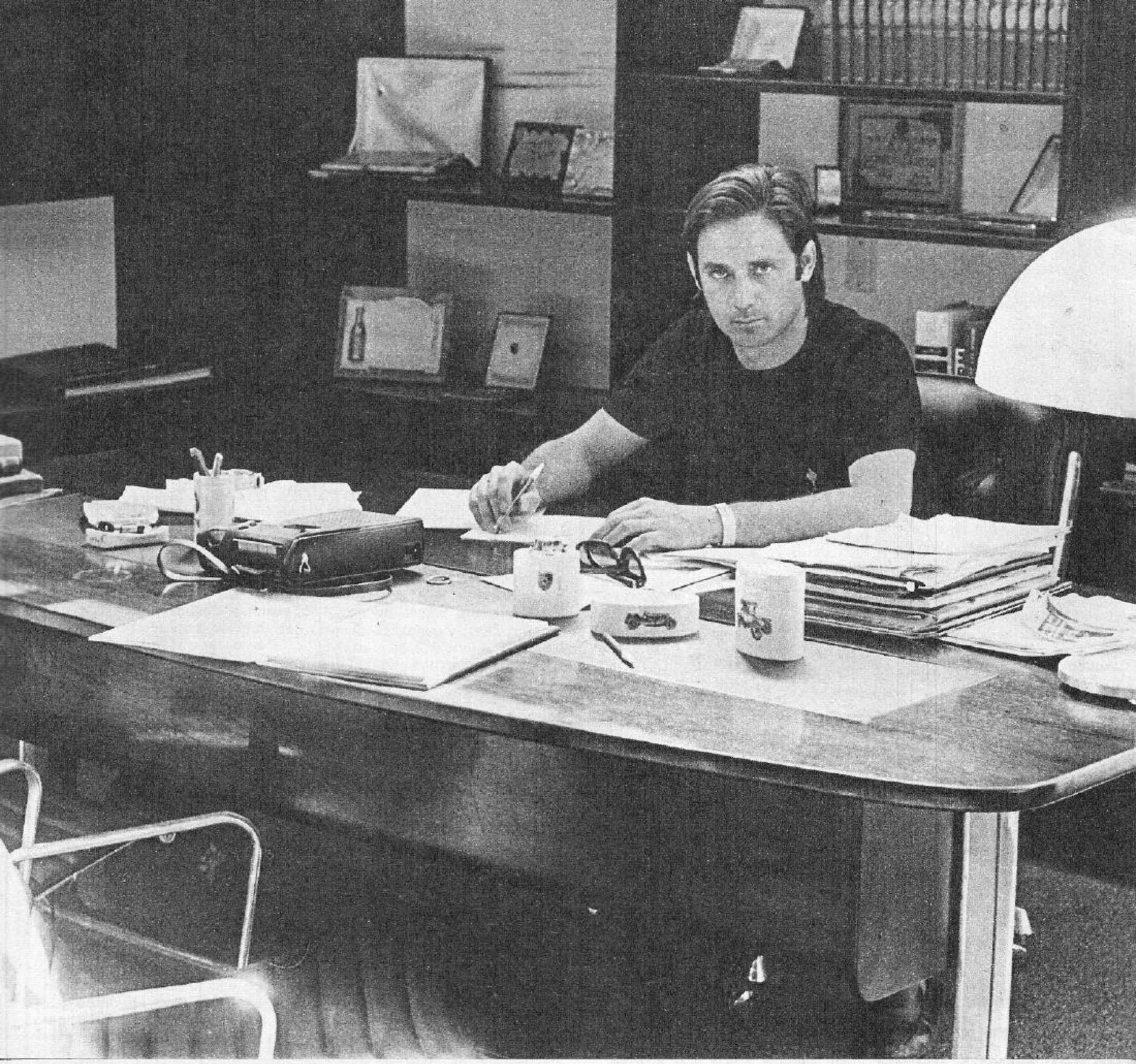
—¿Se puede ganar en otro circuito?

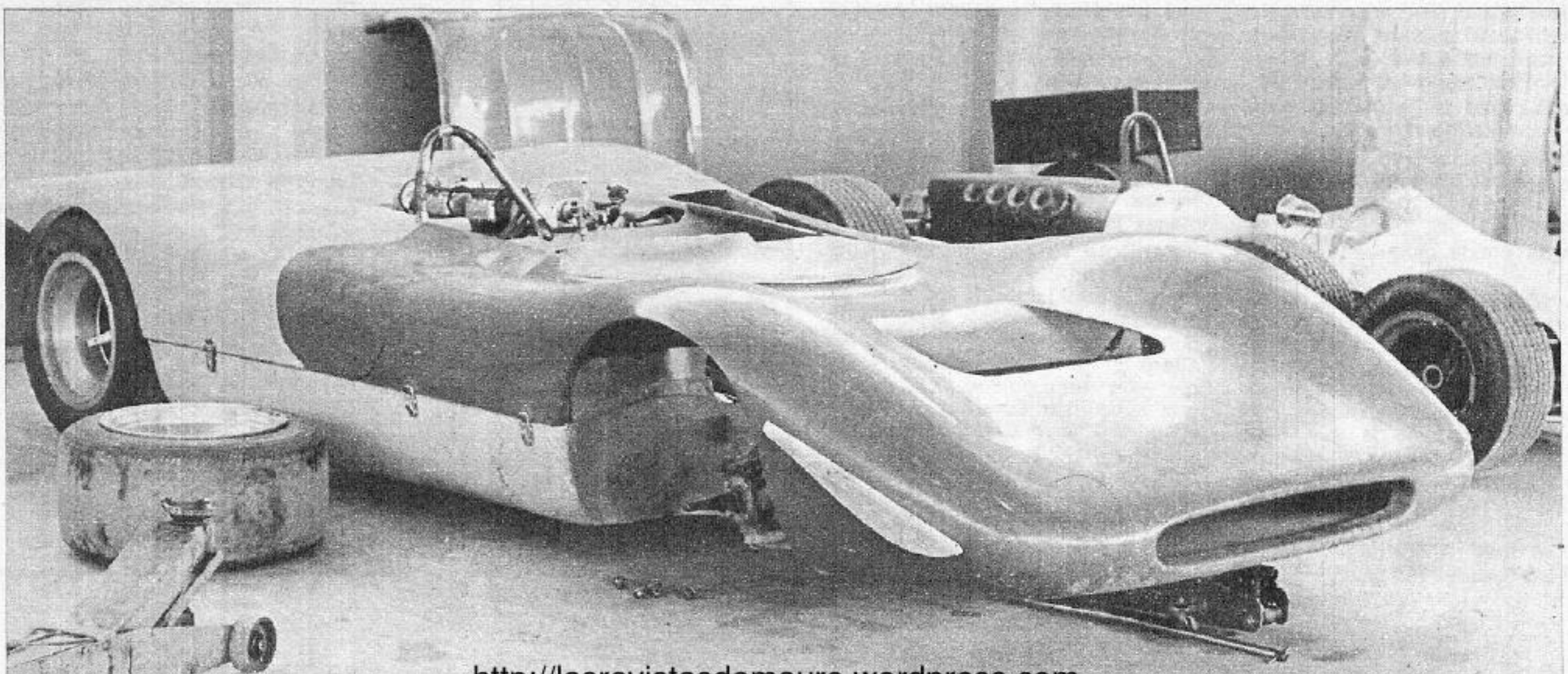
..—**"Mirá... eso es más difícil. En Rafaela el motor Ford trabaja muy bien porque se anda siempre al régimen máximo de vueltas pero en circuitos trabados donde ya el régimen cae se tropieza con el inconveniente de la menor salida en baja. De todas maneras este motor ya es más elástico que los anteriores y próximamente tendrán más salida de abajo todavía pero por el momento es difícil correr en iguales condiciones en circuitos más trabados. De todas maneras ahora que tenemos buenos motores vamos a ir a probar a Maggiolo o a Las Flores para ver qué tiempos salen y para terminar de poner a punto el auto."**

—¿Qué decisión tomaste para el año que viene?

**—"Todavía nada. Depende de lo que quiera hacer Ford para 1971. Desde luego, este triunfo los dejó a todos contentísimos pero aún no se decidió cuáles serán los planes para el año que viene."**

Contento pero no eufórico. Luego de sufrir todo un año de infortunios Carlos Pairetti debe haber disfrutado como nadie este triunfo pero sabe hacerlo con medida. No alteró su semana de trabajo y habló con tranquilidad. La misma que supo usar durante 1970 para aguantarse el mal rato. Ahora tiene un buen auto para las primeras carreras del año que viene. Pero aún subsiste la incógnita sobre como se encarará la temporada 1971. Por lo menos 1970 terminó con una sonrisa.



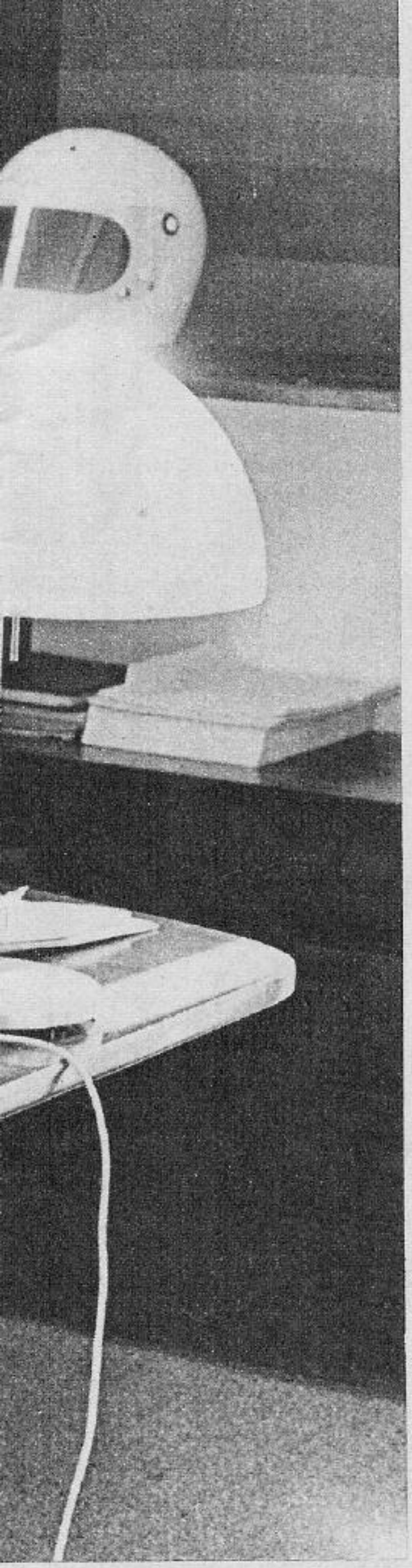


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

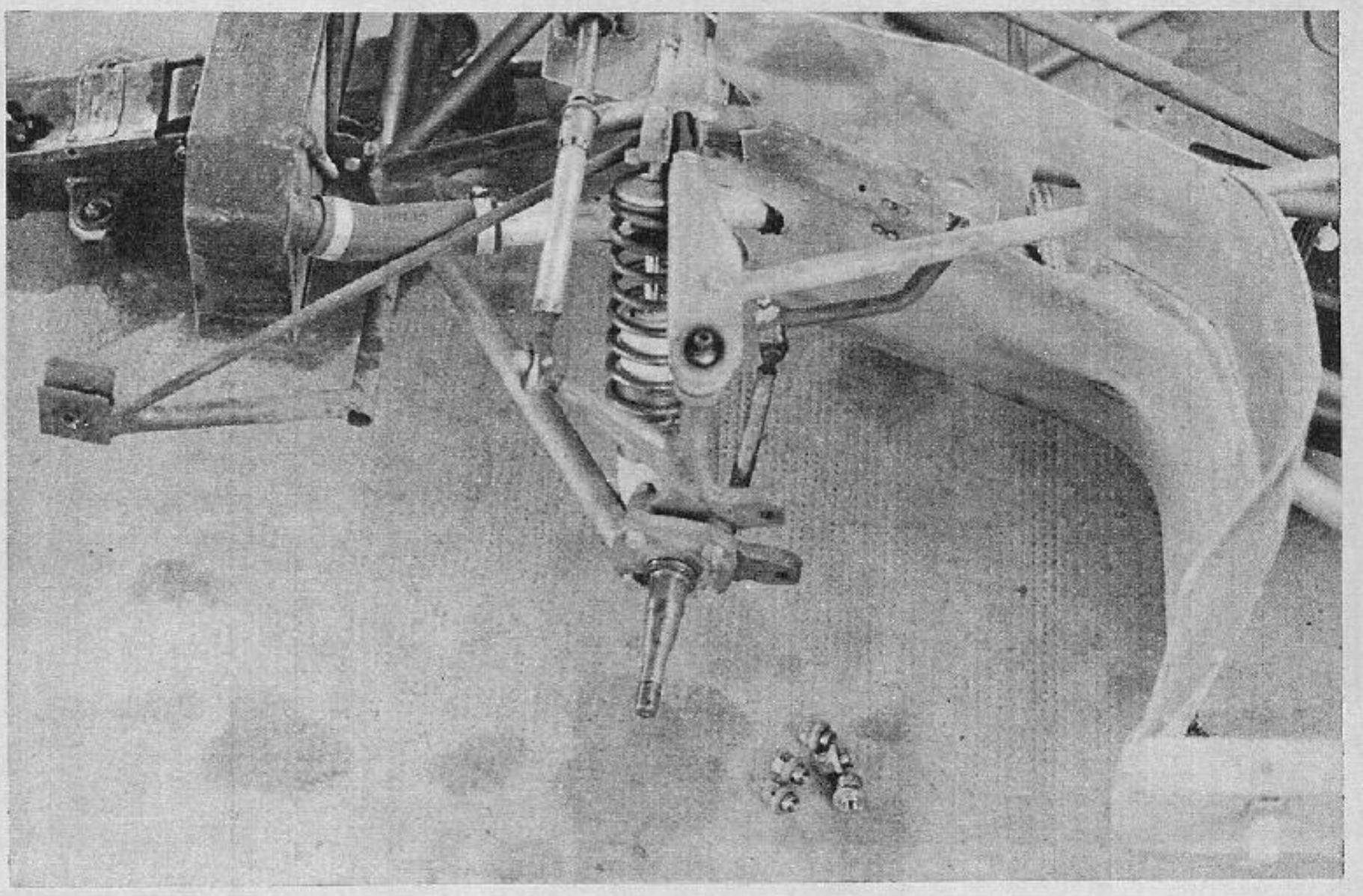
## BERTA PARA 1971

# CON EL DEDO EN EL GATILLO

**Con el fin de la temporada nacional de SP, Oreste Berta ya está dedicado full-time a la planificación de su actividad 1971 que comienza de inmediato con los 1.000 Km de la temporada internacional. Una visita a su taller de Alta Gracia nos permite enterarnos de una serie de interesantes cosas contadas por él mismo**



**Berta y 1971: todo ya planificado.**



### LA TEMPORADA INTERNACIONAL

Es algo que lo preocupa visiblemente. Lo tiene concentrado todo el día buscando innovaciones o algunos elementos que le puedan conferir más potencia al motor o menos peso al auto. La dedicación es absoluta para resolver todos los problemas que se presentan a diario.

**Suspensión delantera del nuevo Berta SP nacional con motor atrás.**

El nuevo bastidor construido con caños redondos de acero SAE 4130, pesará menos de veinte kilos, reduciendo por mitad el peso del chasis original. La balanza atestigua que se está trabajando bien en ese sentido.

**El Berta con motor Tornado ubicado atrás rindió una prueba efectiva en Rafaela. Ahora espera el motor de cuatro litros.**

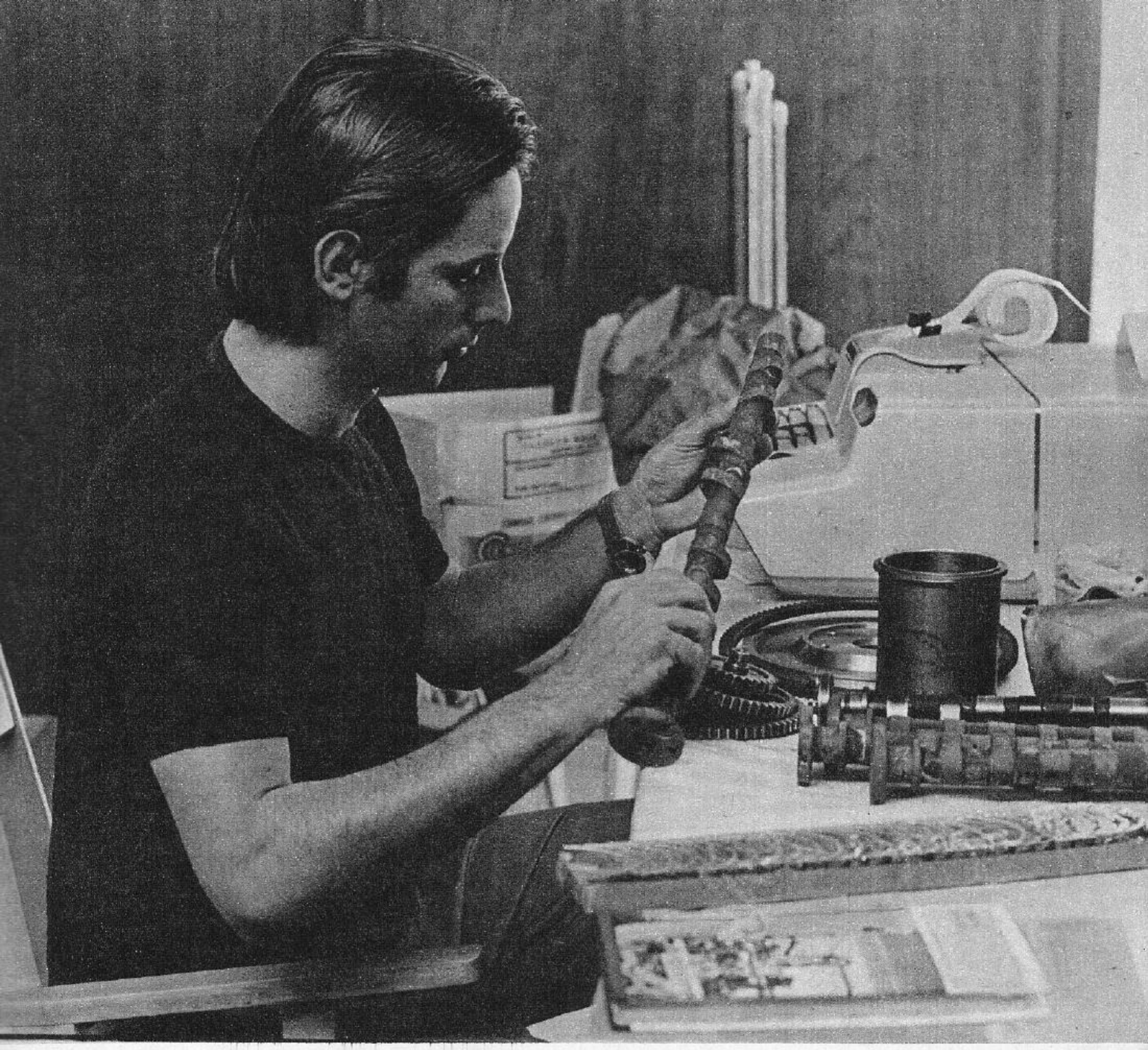
En otro sector del taller se elabora la nueva carrocería que también será más liviana y más resistente. Se utilizarán fibras de carbón, material que acaba de llegar desde Inglaterra y que es de uso espacial y estratégico. Para poder adquirirla debieron firmar una declaración jurada que iba a ser utilizada exclusivamente en un auto deportivo y que no iba a ser trasferida ni enajenada. Para dar una idea de valor digamos que cuatro kilos de esta fibra cuestan un millón de pesos y alcanzan solamente para construir dos caparazones.

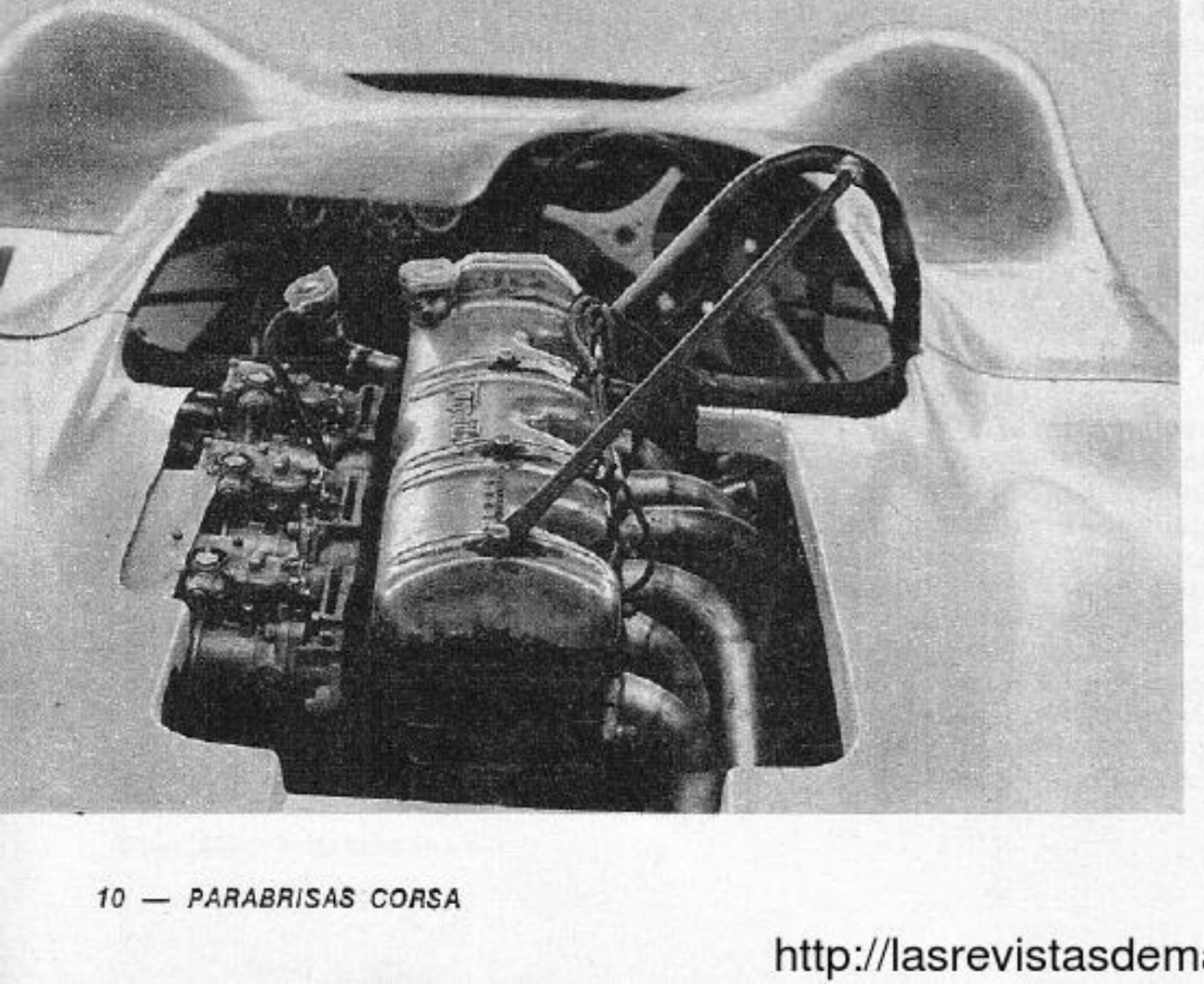
Con este elemento, comprado directamente al Ministry of Technology Royal Aircraft Establishment, de Farnborough, Inglaterra, conseguirá una reducción del cuarenta por ciento del peso y se obtendrá una dureza tres veces superior a la de un acero normal.

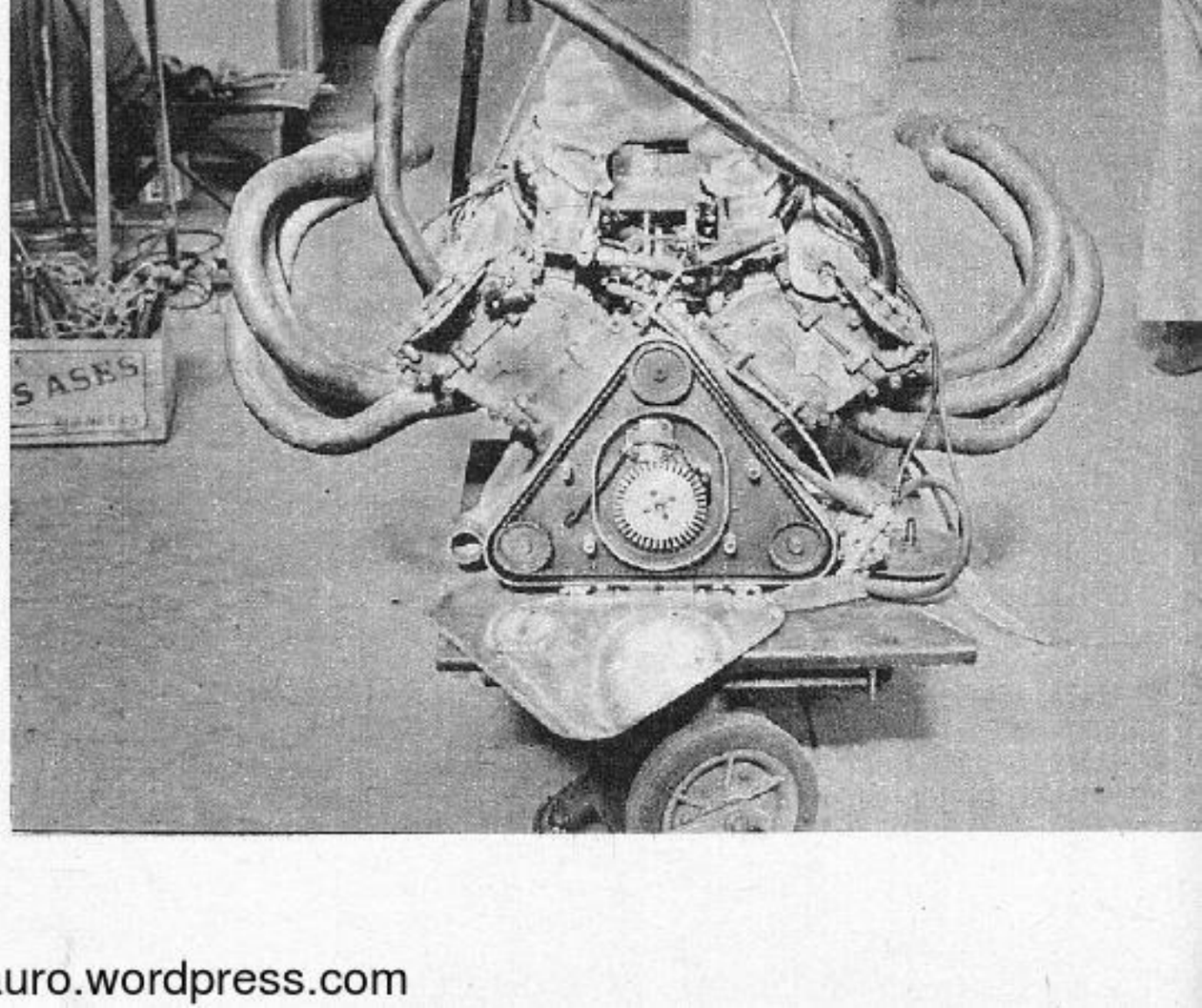
Una vez terminado el coche completo, que será utilizado en la carrera del diez de enero, quedará inactivo. Todos los ensayos y comprobaciones se llevarán a cabo con el Berta-YPF, ya probado con motor Tornado por Marincovich en Rafaela.

Los estudios de aerodinámica, puesta a punto de la suspensión, uso de deflectores, y otras yerbas se cumplirán en el autódromo Oscar Cabalén durante los próximos diez días. Luego con ese mismo coche pero con el motor Cosworth, habrá diez días más de ensayos en el autódromo de Buenos Aires. Terminados los mismos, junto con diciembre y el año, todo el equipo volverá a Alta Gracia para desarmar y reparar todo el motor al que se le cambiarán camisas, pistones, aros, cojinetes, válvulas y sus desortes. De inmediato —la tarea demanda cuatro días— el motor se montará en el chasis original dejado listo previamente, colocándosele también los dos trenes.

Recién entonces terminarán las tareas preliminares y en la prime-

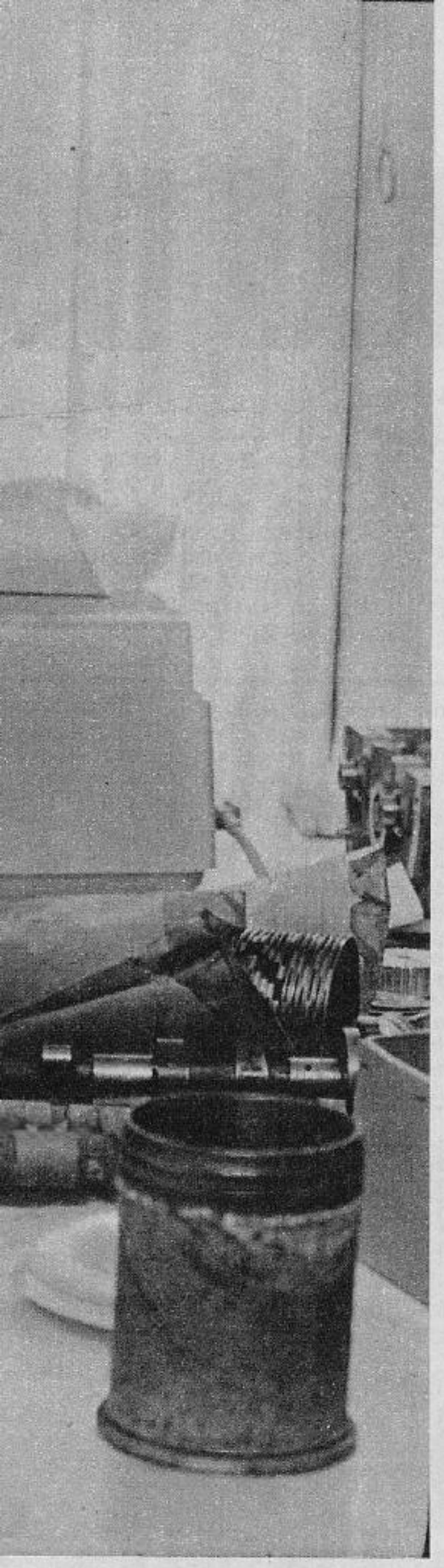








http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



**Sobre la mesa de trabajo, árboles de levas recién llegados. El trabajo es múltiple.**

**Abajo izquierda: El motor Tornado tres litros ubicado atrás.**

**Pronto será suplantado. El Cosworth V8 aguarda el momento de la verdad: 1 000 km de Buenos Aires.**

ra semana de enero el Berta L-R-Cosworth estará en condiciones de salir a la pista a cotejarse con los mejores autos del mundo

Es bueno destacar un estudio hecho por Berta respecto al peso de los coches rivales y a la distribución de los mismos, que en general es de 64 por ciento atrás y 36 por ciento adelante.

La tabla confeccionada durante la temporada de este año, conforme a la planilla oficial de la báscula, indica:

| | | |
|---|---|---|
| Ferrari 512 ..... | 935 | kilos |
| Porsche 917 ..... | 810 | „ |
| Ferrari 312 ..... | 809 | „ |
| Alfa Romeo 33/3.. | 765 | „ |
| Matra ..... | 730 | „ |
| Porsche 908/2 .... | 650 | „ |

El Berta L-R pesó oficialmente a comienzos de este año 678 kilos y se estima que para enero del año venidero habrá "adelgazado" hasta los 590 aproximadamente. Conforme a los autos que actualmente están compitiendo tan solo el Porsche 908/3, que debutó en mayo en la Targa Florio, es más liviano que el coche argentino. El producto alemán acusa 520 kilos. Donde también se han ganado kilos es en la parte calzado. Los neumáticos Good-Year de nuevo modelo de perfil más bajo y nueva medida (550.1535 atrás y 400.1080 adelante) pesan 9 kilos 990 gramos, contra 11 kilos 800 de los anteriores Respecto a las llantas de 16" y 11" respectivamente son de magnesio construidas en Inglaterra y maquinadas en el taller. Las últimas pedidas todavía no han llegado.

Otro detalle que revela hasta qué punto se está luchando contra los gramos de más es que la suspensión trasera va tomada con un solo tornillo en el block del motor para eliminar así un soporte o anclaje que pesa 300 gramos.

Demás está decir que el obeso Luis Di Palma y el casi en línea Carlos Marincovich, deberán extremarse al máximo para eliminar todo el tejido adiposo que les representa perder bastante en la relación peso-potencia.

## EL NUEVO BERTA - YPF

Descansa de las seis vueltas que pudo dar en Rafaela. El equipo estuvo desde el jueves anterior a la carrera esperando poder probar pero los trabajos de remodelación de la pista le impidieron concretar los planes. El sábado el coche giró con Marincovich al volante sin estar terminado y sin la puesta a punto necesaria de motor y suspensiones. Calzaba atrás gomas para agua y no tenía los números pintados, razón por la cual no participaba de la clasificación

Los resultados, según Berta, son más que satisfactorios. El auto anda lo suficientemente derecho y dobla sin vicios como para poder asegurar que será netamente superior a todo lo que se conoce hasta el momento. Impulsado por un motor de tres litros con relación de compresión 9 a 1 y tapa de cilindros standard, se comprobó que caminaba seis kilómetros más en la recta que el SP motor delantero. La mejor penetración, el reducido peso y un trabajo más racional de todos los componentes hicieron posible esa realidad. Oreste no quiere pensar lo que puede llegar a caminar cuando tenga todo puesto a punto, el motor cuatro litros y las gomas adecuadas.

Precisamente ya se está trabajando sobre el nuevo motor al que se le acortará la carrera sensiblemente, llevándola a 98 mm; se le colocarán otras bielas más reforzadas ya que por la mayor superfiice de los pistones trabajarán más exigidas y los pistones aumentarán de 87 a 93 mm su diámetro creando un problema de refrigeración bastante agudo.

Sobre el tema, Berta opina que es un inconveniente bastante grande el hecho de que las paredes del block quedarán notablemente reducidas, pero afirma que es más importante reducir la carrera y obtener vueltas, para luego atacar el problema del agua entre los cilindros.

Según el cálculo realizado, con el nuevo motor se podrán superar las actuales escasas seis mil vueltas para llegar a 6500 rpm, con una potencia aproximada a los 375 caballos

Un dato interesante es que el cigüeñal a utilizar será el de fábrica rectificado y desplazado. Y otro más interesante aún, pero sin confirmar, es que tal vez se realice una nueva tapa de cilindros que está siendo estudiada y diagramada. Será completamente nueva, conservando la cámara hemisférica y cambiando la posición de las lumbreras, el ángulo entre válvulas y la ubicación de las bujías. El tablero de dibujo refirma todo lo anticipado por Berta. Allí se pueden observar todos los cálculos que se están efectuando.

## SOBRE LOS PILOTOS

**"Mirá quiero aclarar bien ese asunto de que Di Palma se va a correr a Chevrolet y que va a probar los Chelco y todas esas ridiculeces que se han dedicado a publicar ciertos periodistas. Están todos locos.**

**Con Luis hace cuatro meses que estamos planificando y preparando un verdadero equipo para 1971 y no sé de dónde han sacado esas versiones tan absurdas. Di Palma mismo te lo desmintió a vos personalmente hace más de tres semanas y bastante molesto por cierto**

**Nuestra unión con Luis es algo así como la que existió entre Jim Clark y Colin Chapman. Es algo muy difícil, casi imposible de romper. Lo nuestro va más allá del terreno comercial, es una amistad.**

**Eso que andan diciendo es producto de oír mal. O de no saber escuchar. Es algo que seguramente habrán "pescado" en alguna conversación de refilón y han estado parando la oreja. Cuando los interlocutores se dieron cuenta de que había algún periodista de oído habrán tirado alguna "bola" para que se la comiera. Pienso que debe ser así, porque no entiendo qué se pretende.**

**Es más Ya hemos conversado todo con la gente de IKA-Renault y yo arreglé mi situación para la próxima temporada. Vamos a montar un equipo-equipo con todo y al que no le va a faltar nada. El Director Técnico va a ser Luis, habrá un Director Deportivo y yo seré el dueño. Tendremos dos autos para correr: el SP con motor delantero y el nuevo con el cuatro litros atrás. Para cada carrera se probarán y el que mejor rinda será utilizado para competir. El otro quedará de repuesto por si ocurre algo con el titular. Estoy estudiando la posibilidad de tener un segundo piloto, que podría ser Marincovich aunque no es seguro. Puede ser un volante joven como para que se vaya haciendo**

**Pero acordate que el equipo será algo revolucionario y para correr unicamente en SP. Si Luis quiere correr en TC "A" u otra categoría lo hará en forma privada y sin alterar el normal trabajo de la escudería. Tenemos que cambiar el sistema de trabajo general porque no se puede seguir corriendo como lo hizo Di Palma este año, en forma particular y desorganizada. El equipo Berta-YPF, tiene que ser y será "el equipo".**

## LA RELACION CON IKA - RENAULT

**"Me gusta mucho lo que sucederá el año que viene. Aparte de lo del equipo que comentábamos, mi vinculación con la fábrica va a ser muy interesante. Habrá una colaboración mucho más estrecha y van a comenzar a aplicarse en los coches de serie muchas de las soluciones a las que hemos arribado con la experiencia de las carreras.**

**Creo que va a ser un hecho muy valioso por la aplicación que puede tener. Por otro lado la fábrica se compromete a adquirirme una cantidad de autos con motor trasero y las plantas motrices para ser vendidos a su vez a los pilotos que se pretenda apoyar. No sé cuantos autos me encargarán pero será algo que tiene que fijarse muy pronto".**

**"¿El destino? La verdad es que no sé. Copello, puede ser uno, aunque pareciera que no está muy decidido en lo que va a hacer para el año que viene. Perkins, no creo. No quiero arriesgar opiniones porque no sé de nada que esté absolutamente definido y aparte es algo que a mí no me toca decirlo. Eso sí, el piloto particular que quiera participar en SP con un Berta último modelo no tiene ningún inconveniente en hacerlo. Por seis millones de pesos aproximadamente le proveeremos al que quiera un coche listo para ponerlo en marcha y largar. Claro que sólo se podrá usar con motores de la Línea IKA-Renault Nosotros nos hacemos cargo del mantenimiento y del mejoramiento de la unidad a medida que se vayan ensayando en el auto que conducirá Luis y que servirá de "muletto" para probar."**

por **HECTOR ACOSTA**

# TOQUECITOS DE



Equipo Sáenz: Todas las categorías con mecánica de Saeta.

## ACLARAR UN MALENTENDIDO

En el número anterior de CORSA (Nº 241) las páginas 62, 63 y 64 estaban dedicadas a la caravana de automóviles antiguos que fue desde Buenos Aires hasta Mar del Plata y de allí a Miramar. Durante todo el viaje y los tres días que permanecieron los participantes porteños en Mar del Plata primó el espíritu de alegría que terminó por darle un carácter de sana diversión a esta primera reunión entre coleccionistas de Buenos Aires y marplatenses. Por eso, en el momento de hacer el relato de aquellos tres días en nuestra revista buscamos hacerlo en un tono si se quiere familiar y humorístico que siempre fue bien recibido por nuestros lectores. Y pocas veces fue tan oportuno apelar a esta forma redaccional como en este caso.

En la cuarta columna de la página 64 de ese número hay un párrafo donde se lee: "Rodolfo Magnasco fue el siguiente y a él se lo mencionó como el "Caballero de la Ruta" por haberse detenido a lo largo de todo el recorrido para socorrer a automovilistas (participantes) en desgracia Las malas lenguas aseguran que no fue así. En cambio se lo vio pasar raudo sin mirar al perjudicado y haciendo con las manos señas obscenas..."

A requerimientos muy justificados del señor Rodolfo Magnasco se hace necesario aclarar que el premio que se le otorgó en Mar del Plata estaba bien merecido. Ya que fue muy cierto que el señor Magnasco se detuvo en la ruta a socorrer a quienes la mecánica de preguerra les había jugado una mala pasada. En ningún momento se lo vio gesticular, como decía en la nota buscando simplemente una forma del absurdo que es una de las maneras más clásicas del humor. Se ironizó simplemente la excelente disposición del señor Magnasco para con todo el mundo y conociéndolo incapaz de groseras manifestaciones. "Porque yo —concluyó su solicitud el señor Magnasco —no he dicho ni siquiera una mala palabra en mi vida."

Con esto dejamos aclarada la verdadera actitud de este participante a quien simplemente se lo imaginó en una situación tan falsa como absurda para satirizar, simplemente, el buen espíritu de la caravana.

## EQUIPO VARIABLE

Roberto "Saeta" Galluzzi no correrá más, ni en Turismo Grupo 2 ni en Turismo de Carretera Fórmula "A". Ahora se dedicará "full-time" a la preparación de los motores de Turismo Grupo 2 y Fórmula 2, como así también para Turismo Carretera Fórmula "A" para el nuevo equipo constituido por Roberto Sáenz. El equipo contará con dos Cupé Fiat 1500 que serán utilizadas en carreras de Grupo 2, Turismo Nacional y Turismo de Carretera Fórmula "A". También y con un Chassis Rafaela, participarán en Fórmula Dos. Es intención de Galluzzi y de Sáenz participar en todas las carreras posibles en esas cuatro categorías; en caso de que éstas se superpongan (caso zonales, etc...) se recurrirá a un piloto más para tratar de poder "estar en todas".

## BONANNO

Ricardo Bonanno volvería a la actividad automovilística a borno de un auto de Turismo Grupo 2. Es intención de Bonanno volver a integrar el famoso trío de preparadores de la primera época de los Peugeot 403 en carreras de Turismo, y que estaba integrado por Rodolfo Fiala, Germán Figueredo y Homero Luna. Indudablemente, el auto que tripulará Bonanno será un Peugeot 504 G.2. También existen posibilidades de que intervenga en alguna que otra carrera de Turismo Carretera Fórmula A.

## LIEBRE III PARA CALLE

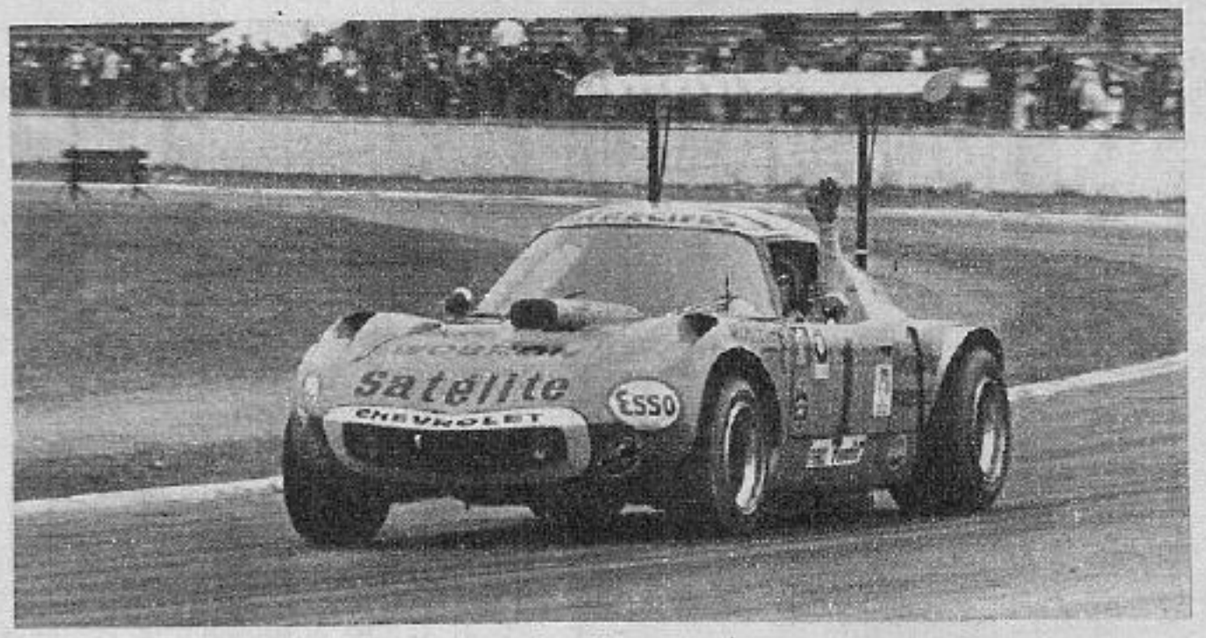
Heriberto Pronello tiene, entre las muchas variantes posibles, la idea de confeccionar una pequeña serie de autos deportivos. La novedad la constituye el hecho de que los autos serían prácticamente iguales a las Liebres III que corrieran hasta hace poco en Turismo Carretera Fórmula "B", debido a que se utilizarían para la serie los cascos de Liebre III que Pronello tiene en su taller de Villa María sin estrenar. Buena idea.

## LICENCIAS

Nómina de licencias otorgadas por CADAD en su última reunión: Se otorgó licencia de SP a Omar Almeida, deberán someterse a examen de capacitación para SP los siguientes pilotos: Luis Eduardo Castellani, Alberto Beguerie, Plinio Abel Rosetto y Jorge Serafini. También se le otorgó la licencia Turismo Carretera Internacional a Antonio Martorell y deberá someterse a examen para Turismo Grupo 2, clase B Roberto E. Tabeni.

## TEMPORADA

Algunos chimentos de la Temporada de SP y Fórmula Uno del Club YPF: Se está confeccionando a pasos agigantados un cartel luminoso que será colocado sobre la pista a una altura de 1,80 mts. en el Autódromo Municipal a los efectos de marcar las vueltas que vayan cumpliendo los competidores de SP o Fórmula Uno. La mencionada pancarta será colocada frente a los boxes "viejos" mediante un sistema de "voladizo" o colgante y su lectura podrá ser visualizada desde los cockpit de los autos, para que el piloto tenga su propio control de vueltas. Ya hay argentinos que tienen auto para la Temporada. Tal es el caso de Carlos Reutemann que compartirá con Alex Soler Roig un Porsche 917, de Jorge Omar del Río que a bordo de un Lola T-210 hará dupla con David Wyer y Pablo Brea, que tripulará un Porsche 917 con Dominique Martin. El resto de las plazas (que irán a elección) para los argentinos está distribuida de la siguiente manera: un piloto hará un equipo con Emerson Fittipaldi en un Alfa Romeo 33.3 de Autodelta, otro tripulará un Lola T-210 de la Escudería Filipinetti, La Ecurie Rouveyran brindará una butaca para un argentino en un Lola T-210 en pareja con Daniel Rouveyrán y finalmente Luigi Chinetti le prestará una Ferrari 512 S a otro argentino. Por lo visto, esta vuelta no nos podemos quejar.




La gran idea: Liebres III para ir al mercado.

## FORMULA DOS

## 1971 TENDRA CARRERAS

Si bien en CADAD figuran tan solo dos pedidos de fechas para la fórmula dos argentina, F2 Asociados está trabajando a mil por hora para que aumente la cantidad de competencias a disputarse. Para los primeros días de enero hay algo en el exterior y estaría concretado un arreglo entre F2 Asociados y un Club de esta Capital, y con el aporte de una empresa petrolera, para organizar ocho carreras durante 1971. Además se trabaja para conseguir de una vez por todas algo



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# BOCINA

de apoyo por parte de Fiat y Peugeot para la categoría. Veinticinco autos listos será el parque con que se comenzará la temporada.

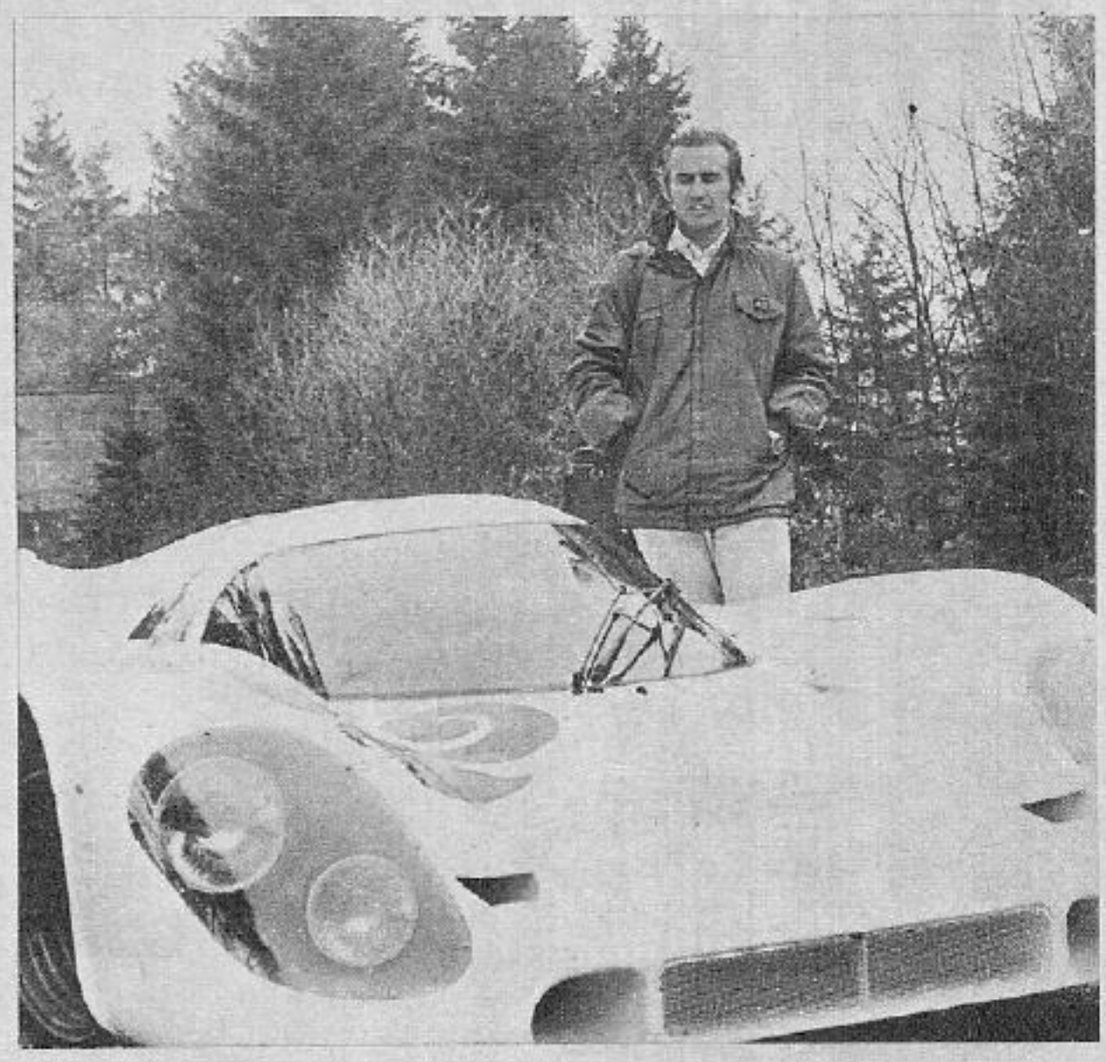
## SE RECUPERA OSCAR

Oscar Alfredo Galvez fue operado, durante la semana, en el Sanatorio San Patricio, de una afección en la tetilla izquierda. Oscar, luego de la operación fue llevado a sala 501 de Terapia Intensiva, donde luego de recuperarse fue llevado a un cuarto privado. El doctor Alcides Gil Mariño, quien lo operó, manifestó que el post-operatorio se desarrolla sin novedad.

## FORMULA DOS ASOCIADOS: A LA GRAN FESTICHOLA

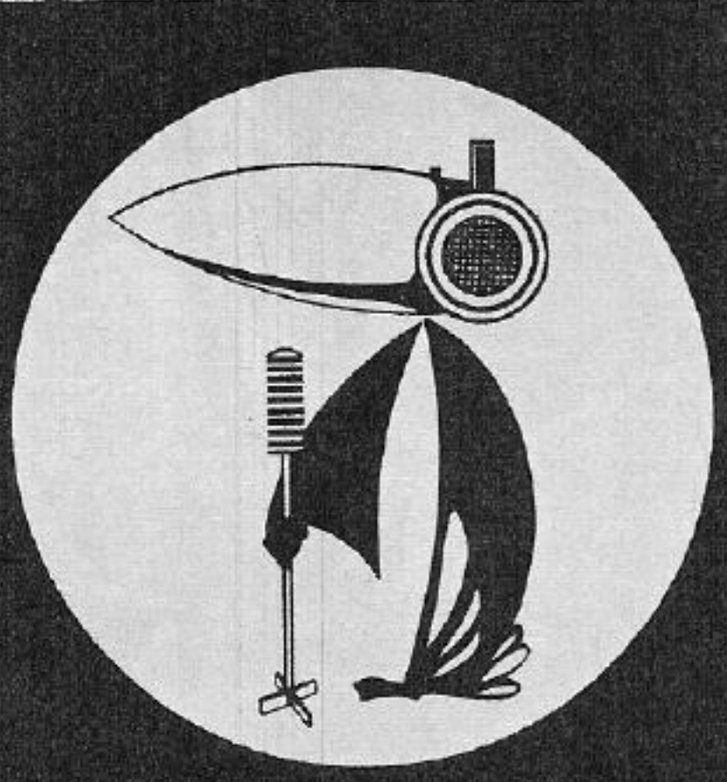
El lunes 30 de diciembre Fórmula Dos Asociados brindó una regia fiesta en el Pinar de Rocha. ¿El motivo?, agasajar a los integrantes del equipo del ACA en Europa: Staffa, Reutemann, Carman & Co. recibieron respectivas plaquetas que indicaron el comienzo de una noche muy agradable. Entre los 660 vistosas figuraban, por su, el Lole Reutemann con sobrio traje azul clarísimo, don César Carman soportando flashes y focos por doquier, Mabelita Manzotti con escotadísimo vestido y delirantes varios del ambiente.

Todo se estiró hasta horas de la mañana, después de haber elegido a Mabel Manzotti Reina de F2 Fue una reunión muy agradable y que puso de manifiesto una vez más la unión existente entre los pilotos y constructores de la categoría, se habló sobre el futuro de la categoría, la política a adoptar en la conducción de F2 Asociados, se hizo uso y abuso de la canilla libre y canapés, y se vieron importantes señoritas. Que se renita, chicos.



Porsche 917 de Soler Roig: la monta del Lole.


LT4*
RADIODIFUSORA MISIONES



AHORA EN SU NUEVA FRECUENCIA
1080 Kc/s.
La más popular - La más escuchada
Diariamente de 5.00 a 1.00 hs. - 25 Kw.
En Bs. As.: Coratel S.A.
Corrientes 848 - 5º - Of. 503 - T. 49-2421
* "LA VENDEDORA"

# LAS CONFESIONES DE MARINCOVICH

**La semana pasada conversamos con "Sandy Marincovich" sobre muchos temas. Nürburgring, el equipo de Pairetti, Berta, la Temporada y sus posibilidades para el año que viene luego de un 1970 casi nulo. Marincovich se confesó, y aquí lo charlado**

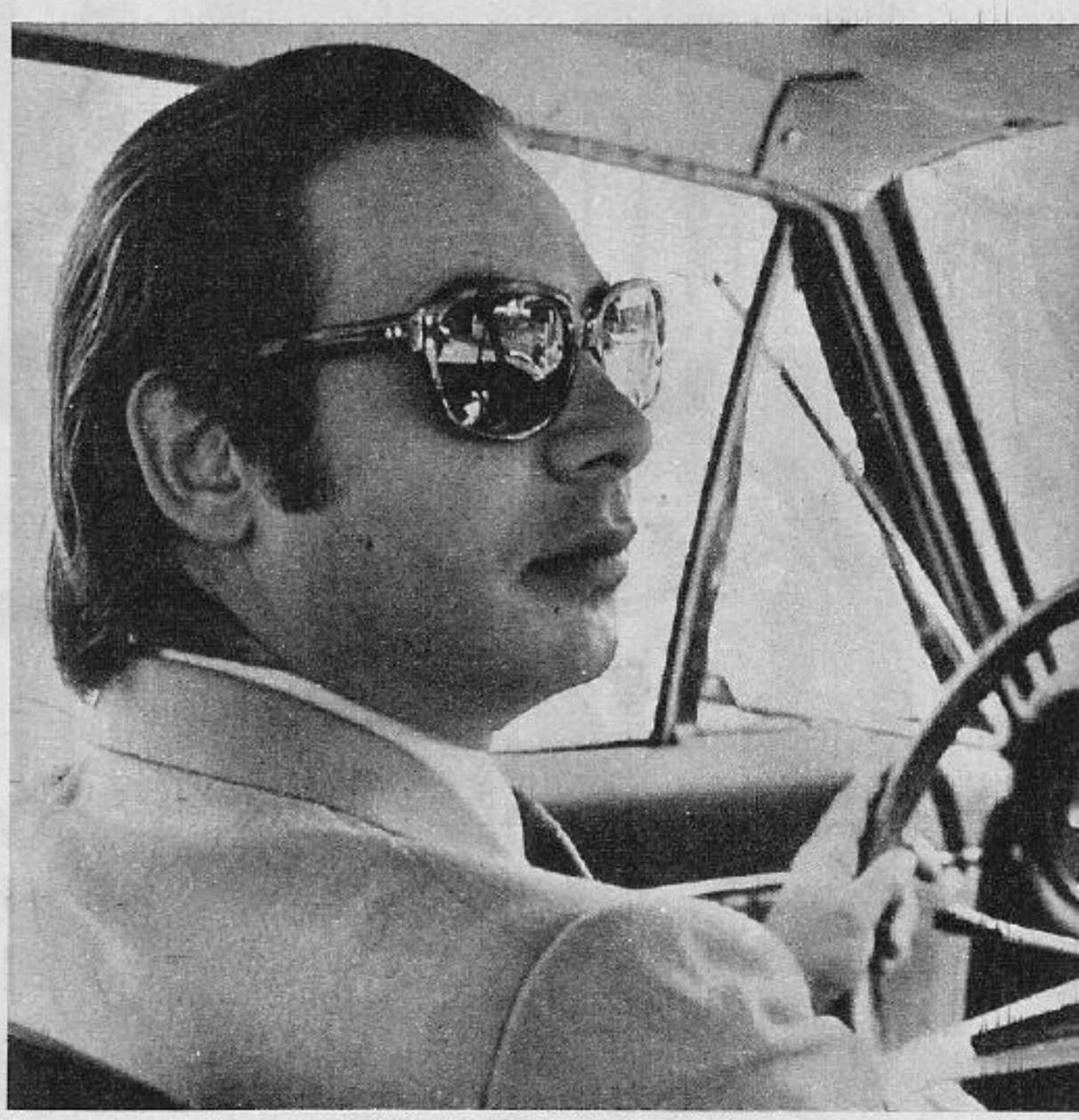




"Hace un tiempo me dije que no iba a hablar más del tema. Pero hoy me agarrás en uno de esos días que tenés ganas de conversar, de comunicarte, de contar tus cosas. ¿Viste? No sé por qué... con los periodistas estoy muy quemado. Casi siempre me han hecho quedar mal, entonces llega un momento en que no sabés diferenciar entre quiénes son tipos amigos tuyos además de periodistas y quiénes son los que vienen a buscar la precisa y no les importa más nada de nada... Hace un tiempo me vino a ver un periodista y le pedí por favor que no pusiera algo porque me iba a perjudicar. Me dijo que me quedara tranquilo. ¿Sabés que pasó? Cuando apareció la revista en mis manos la nota comenzaba tocando el tema... ¡te imaginás!... me hizo un agujero. A partir de ese día dije que nunca más me iba a sincerar con nadie ... iba a hablar lo imprescindible. A lo mejor hoy estoy hablando demasiado, no sé..., será porque pienso que puedo confiar...". Medio bife reposaba en el plato y "Sandy" Marincovich trataba de evitar ciertos temas. Evitaba hablar de lo sucedido en esta temporada, de su inactividad, de su ida a Nürburgring con Di Palma y Berta, de su futuro aún indefinido.

Lo sucedido a Carlos Marincovich a través de este 1970 no tiene explicación lógica. Porque si nadie duda de su capacidad, si nadie duda que es uno de los cinco mejores pilotos en actividad, si nadie duda de su responsabilidad... ¿Cómo pasó la temporada debatiéndose con autos mediocres, dotados de motores flacos sin conseguir una oportunidad acorde con sus posibilidades? Y de eso es precisamente de lo que Sandy no quiere hablar, no quiere opinar o simplemente prefiere no recordar.

"¿Futuro? ¿1970?... ¡Qué querés que te diga! No sé nada. Hasta hace unos días tenía esperanzas puestas en algo... ahora volví a un punto muerto en que no sé qué voy a hacer el año que viene. Para correr en Sport Prototipo se necesita un auto ganador, de lo contrario no vale la pena intentar nada. ¿Para qué? Yo no soy ídolo ni mucho menos, pero creo que tengo una posición con la que no puedo jugar porque me costó mucho hacérmela. No puedo empezar otra vez desde abajo a abrirme camino. ¡No! Eso ya pasó. Ahora pienso en la posibilidad de hacer un TCA, no porque me guste sino porque hay que estar y es una categoría con la que podés ganar unos pesos... pero tampoco





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



**sé si podré llevar acabo la idea. Además en TCA corrés el riesgo de que si tenés cinco kilómetros menos que el resto, no entrás ni a placé. Por eso, para TCA también necesitás contar con un auto de punta para tener la seguridad absoluta de poder pelear la carrera ...si no tampoco vale la pena."**

Y empezamos a hacer conjeturas. Analizamos la posición de Marincovich dentro del automovilismo. Cuánto vale, cuánto pesa. Sería inadmisible que el año que viene voliviera a tener una temporada nula, pero no es imposible. ¿Berta? ¿IKA-Renault? ¿Comisión de Concesionarios GM? Por ahí puede estar la pista, según nuestro entender, para que Sandy Marincovich vuelva a la actividad en el '71. Pero ni Berta, ni IKA-Renault, ni la CDC GM saben aún qué harán de sus propias vidas. Mientras tanto, Marincovich seguirá esperando.

Sólo hay algo consistente y real. Cuatro o cinco carreras en la temporada europea de Sport Prototipo, además de la TI del Club YPF. Berta LR-Cosworth y más tarde con el V8 de tres litros que Berta construye. Acá, nada.

**"¿Si me sirvió la ida a Nürburgring? Mirá... luego de la carrera de Nürburgring me puse a pensar en el saldo. En lo que significaba para mí y en lo que significaba para el público o para ustedes mismos, los periodistas. Son dos puntos de vista totalmente distintos. Para mí fue una experiencia importantísima porque sirvió para valorarme. Para que me diera cuenta de lo que aprendí a lo largo de todos estos años. Me sirvió de mucho porque fue una experiencia positiva e interesante. Pero por otro lado, hace tiempo que me he dado cuenta que hay que saberse vender. Hacer cosas que la gente considere importante, aunque para vos sea una pavada. Promocionarse... o mejor dicho buscar la auto-promoción. Para eso no sirvo porque el que no me conoce piensa que soy un tipo medio pillado, insoportable ... y no sé, pero creo que no es verdad; por lo menos eso pienso yo. Entonces me pregunto ¿soy más importante? ¿Me valora más la gente? ¿Gané algo ante la vista del público? No, indudablemente no. Para mí nuestra performance fue buena pero la gente piensa que tenés que ir a ganar. Nadie le dio importancia al 14º puesto en la clasificación, nadie supo que a los cuatro kilómetros Luis había pasado diez autos, nadie supo que no teníamos gomas para lluvia como para poder trenzarnos, nadie supo que el auto no se tenía en la recta porque teníamos un problema de suspensión... la gente se basa en los resultados finales y no se fija en otra cosa. ¿Te das cuenta? Por un lado es muy importante y por otro lado ¿para qué me sirvió?... ése es el problema. Eso es lo que me hace pensar. Hacés las cosas para vos o para los demás... todavía soy medio lírico, pero dentro de poco me voy a cansar y voy a cambiar de manera de pensar. Esto es un negocio, todo el mundo piensa así, y ésa es la única forma de salir adelante, lo demás son palabras y nada mas..."**

Sin duda, llega el momento en que uno se golpea fuerte. Y a partir de ese día cambia de manera de actuar, de pensar y de hacer. Pasará siempre, acá y en Calcuta, en automovilismo o en hockey. En todos lados hay intereses creados, trabas, escollos, muros que sortear y cuando uno se cansa opta por la popularidad que en cierta forma es la realidad más remunerativa y la que acarrea menos problemas. Posiblemente Marincovich está en esa encrucijada porque se dio cuenta que su "manera" no lo llevó a nada. O por lo menos a tan poco como para no saber qué hará el año que viene luego de pasar un año en blanco.

**"Con Pairetti no pasó nada. Los periodistas son los que siempre hablan e inventan cosas. Tampoco es verdad lo que dicen que yo me fui porque no aguantaba ser segundo piloto. ¡Mentiras! Nunca hablamos con Carlos definiendo que él era primer piloto y yo segundo. Te digo más... antes de la carrera sorteábamos los autos con una moneda para que no quedaran dudas y cada uno salía por las suyas sin ningún tipo de plan. Cuando me alejé quedamos en perfectas relaciones y además no lo perjudicaba en nada porque el equipo tenía un piloto suplente que era el Chango Ferdinando. Después corrí con el Numa modificado, equipado con motor Chrysler porque me invitamos a correr."**

Probablemente cuando en 1970 se hicieron las pautas, alguien se olvidó de Marincovich y hasta el día de hoy está pagando las consecuencias de ese olvido. Un año "casi" perdido. Unas escapadas a Europa para correr el Berta y nada más. "Sandy" Marincovich está solo y sigue esperando. ¿Por qué?...

**CARLOS F. FIGUERAS**
**Fotos: CARLOS AGUSTIN**

## RALLY 1000 KMS DE LA AAR

por RANCALES

# TC A LA EUROP




Como estaba previsto —aunque con una postergación de dos horas con respecto a la hora originalmente estipulada— a las 0 hora del día domingo se largó desde Cañuelas la última de las fechas con puntaje para el Campeonato Argentino de Rally. Esta correspondió al Rally "1000 Kms de la AAR" que se desarrolló por caminos de la provincia de Buenos Aires.

Con un planteo eminentemente velocista y con ciertas remembranzas de pruebas clásicas de otrora, el trazado proponía un ochenta por ciento de caminos de tierra, que por poco transitados no suelen gozar de las solícitos cuidados de madre Vialidad. Cuatro tramos de "pruebas especiales" (eufemismo por "prime") eran enlazados por otros tramos de promedios mínimos generalmente incumplibles, lo que se tradujo en una gran cantidad de inscriptos atraídos por la oportunidad de poner a prueba sus autos y habilidades (estas últimas supuestas y reales).

Largados que fueron en Cañuelas con dos minutos de separación entre coche y coche, la primera prueba especial y la primer prueba a que se vieron sometidos los sesenta binomios, fue el tramo de Saladillo a Bolívar. Más de cien



→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

otos ALFREDO ALBORNOZ

# EA

**Ruesch-Passalacqua, Carballo y Garibotti - Del Campo vencieron en la difícil prueba. Campeones habemus,**



*"Soy el eterno segundo" Lusting.*

*Ganador y campeón: Ruesch-Passalacqua.*

*Migliore: poco duró la alegría.*



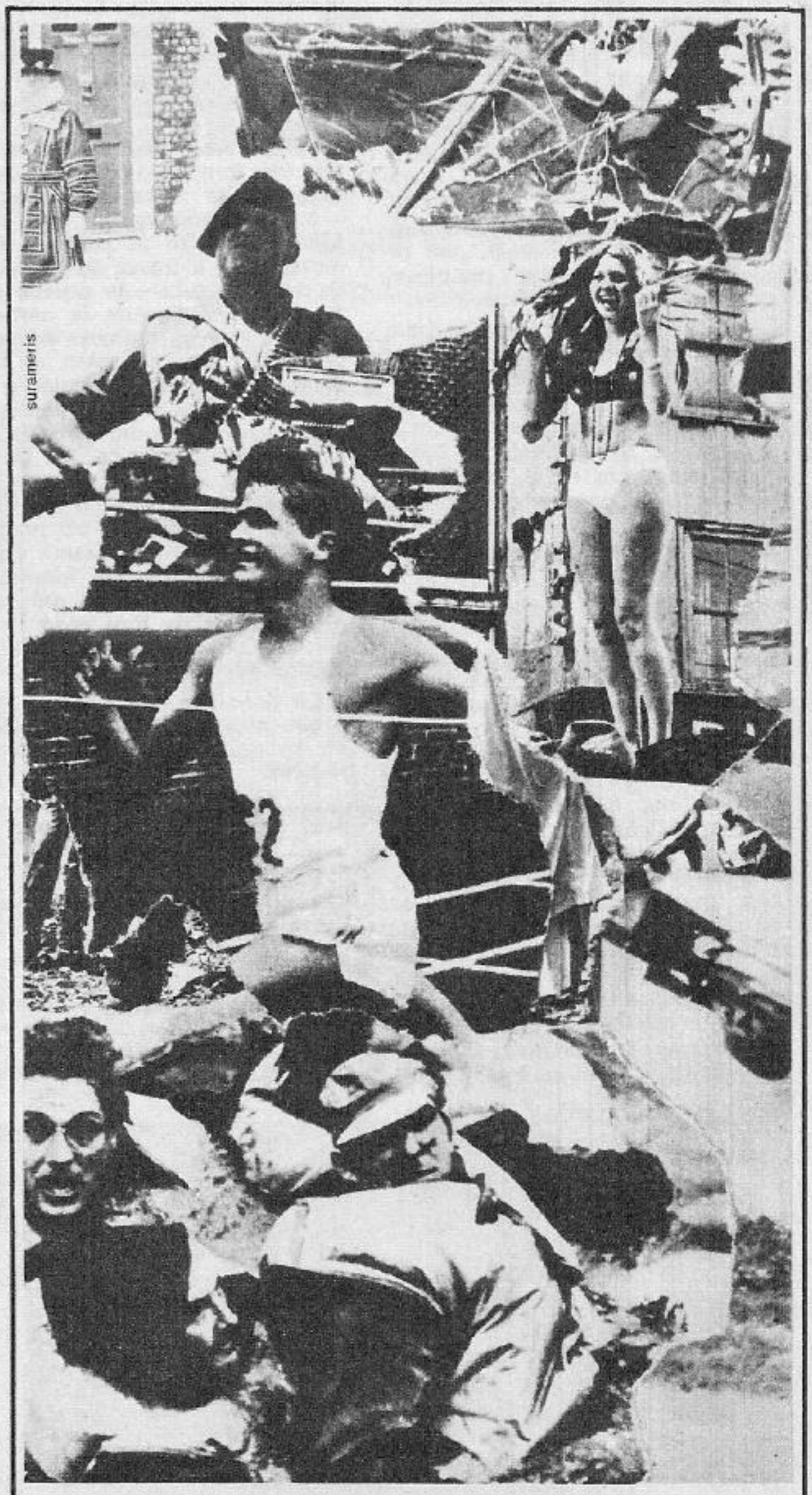
*Bergamasco ganó dos "primes"*



*Carballo Hnos. Un esfuerzo concretado.*



*La mecánica 504 funciona. Bertran-Tallone*





# SEMANA
# LO SABE MEJOR

Porque su prestigioso equipo de periodistas refleja todo lo que es noticia en el enfoque más agudo y apasionante de la semana.

Las ondas de actualidad, las deslumbrantes modelos, el ruido, los reportajes insólitos, todo está mejor en SEMANA.

Y ahora, 16 páginas más para su información (al mismo precio de siempre, por supuesto).

**Entonces, para saber más y mejor**

REVISTA **SEMANA** GRAFICA

**Todos los miércoles en su quiosco. $ 1**

curvas matizadas con lomos de burro y zigzagues a los que se sumó tierra suelta en forma de colchones, fueron la característica de este tramo catalogado por los propios competidores como el peor. Y en plena noche fue también testigo de numerosos abandonos entre los que se contaron los de Mujica-Lorenzutti (por fuori-pista), Longhi-Manzino (igual razón) y Migliore-Neira (múltiples problemas en sistema eléctrico).

Los ganadores de esta primera parte no fueron sorpresivos: son en cada una de las categorías, tres hombres que se enrolan en las filas del buen manejo: Oscar Ruesch en la "C", Héctor Scalerandi con Pizzo en la "B" (hicieron el mejor tiempo superando a las máquinas mayores con su cupé Fiat) y Ferrari-Zunino en la menor con su Fiatín

En el siguiente tramo entre Bolívar y Pigüé se reiteró el piso en mal estado aunque en general la etapa fue más suave. Desde Pigüé, previamente se había dejado atrás Espartillar, por 65 Km se llevó a cabo la segunda prueba especial que dio como ganadores a Garibotti-Del Campo, Carballo Hnos y Barbot-Algañaraz. De ahí se siguió por General Lamadrid, Olavarría, Tapalquén, Las Flores, y Lobos, para terminarse el rally en el mismo punto de largada. Este trayecto incluyó dos "primes" más que fueron ganados en las dos oportunidades por el mismo coche en cada categoría: en la mayor Bergamasco-Roumieu; en la intermedia Lustig-Rosenfeld y en la menor nuevamente Garibotti. Del Campo con el 1093 ex Antelo.

Esta mezcla de TC (del de antes) con la manera de correr rally en Europa puede considerarse un acierto por parte de los que así lo lucubraron (Asociación Argentina de Rally). Al restarle importancia a la tarea del navegante —que sin embargo es una pieza fundamental en el correcto encaminamiento a través de la detallada hoja de ruta— la prueba gana en fluidez y permite la participación de nuevos cultores de la especialidad que no estén al tanto de los complicados cálculos a que se los somete en los rallies de corte nacional e influidos por la actividad regularística. La participación de una figura como el actual campeón argentino de Grupo 2, José Migliare quien acompañado por CORSA, se entusiasmó con la idea, es una apertura interesante que puede llevar en el próximo a otros "sapos de otro pozo" a hacer que vuelva a surgir la actividad de Turismo en rutas

En definitiva un rally que gustó y que esperamos vuelva a repetirse en su planteo y sus características.

## PRIMES Y DIRETES

Y en rally no sólo en las buenas se observa el fair-play. CORSA lo comprobó cuando el coche en que viajaba acompañando a Migliore, se detuvo en varias oportunidades. Dos faros (o cuatro o seis) que horadan la noche rebajes, frenadas, y un infaltable "¿necesitan algo?". Los conductores del Peugeot Nº 215, Laborde-Rako, perdieron más de media hora tratando de solucionar los problemas del rival, con lo que perdieron toda chance de figuración.

Cuando Oscar Ruesch llegó a la terminación de la prueba, hubo tortazos. Sus rivales de todo el año Bergamasco y Barbot lo esperaban con una torta y champagña para festejar el título obtenido por el cordobés. Bien.

La mala suerte de Scalerandi y Pizzo se puso de manifiesto otra vez Una conducción conceptuada por todos como excelente y un medio tan eficaz como lo es la cupé Fiat amarilla, se ven siempre frustrados por imponderables. Luego de adjudicarse la general en el parcial más difícil, se vieron otra vez impedidos de llegar.

Comentarios post-carrera: **Lustig:** "soy el eterno segundo". **Carballo** (canturreando): "si, si, señores, en Caballito, hay un nuevo campeón". **Migliore:** (antes de la carrera). "Están todos locos, correr de noche y en la tierra". (Después de la carrera): "¿Cuándo hay otro rally, che?" **Manzino** (rubicundo navegante de Longhi) "¡Qué mala pata! ¡240 Km/hora y toda la música de Berta desparramada en un campo de pastoreo!". Abandonaron en Bolívar luego de larga incursión por dominios de los vacunos. El auto indemne

El entusiasmo hace hacer cualquier cosa. Pasado uno de los controles que cerraba una prueba especial, un Fiat 600 flotaba literalmente en un charco a dos metros bajo el nivel del camino. Los tripulantes clamaban ayuda para "reflotarlo" y seguir en carrera ya que al parecer no tenía daños importantes. No sabemos como terminó la cosa.

A los cinco minutos de haber llegado Migliore al punto de largada, se había constituido en el atractivo principal de los curiosos y de la gente del ambiente. A los diez minutos estos últimos eran todos viejos conocidos.

El equipo Citroën esta vez no se presentó. Sin embargo Alcides Rodríguez-Rolando-Ruiz y Zicavo-Taddey representaron a la marca con sendos 3 CV. particulares Un Auto Unión y cinco Gordini fueron minoría ante la pléyade de Fiat 600 que compitieron.

Un dúo que sube puntos en cada presentación es sin duda el formado por los hermanos Dal Ri. En cinco carreras que cuentan en su historial siempre estuvieron prendidos entre los primeros. El domingo también.



*La cupé de "El Vasco" se interna en territorio sioux.*

*Renault de Garibotti: defendiendo la marca.*



### CLASIFICACION EXTRAOFICIAL

**Sumas de los tiempos empleados en las pruebas especiales.**

**Clase "A" hasta 1150 cm³**

| Pto. | Nº | Pilotos | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 102 | Garibotti - Del Campo ..... | Renault 1093 .... | 3h33m31s |

**Clase "B" de 1151 a 2000 cm³**

| Pto. | Nº | Pilotos | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 201 | Carballo - Carballo ..... | Fiat 1600 B ..... | 3h14m05s |
| 2º | 202 | Lustig - Rosenfeld ..... | Peugeot 404 ..... | 3h21m36s |
| 3º | 204 | Bertran - Talone ..... | Peugeot 504 ..... | 3h24m40s |

**Clase "C" de 2001 y más cm³**

| Pto. | Nº | Pilotos | Marca | Tiempo |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 301 | O. Ruesch - Passalacqua ..... | Torino 380 W .... | 3h08m02s |
| 2º | 304 | Bergamasco - Roumieu ..... | Torino 380 W .... | 3h10m49s |
| 3º | 303 | Barbot - Algañaraz ..... | Torino 380 W .... | 3h24m19s |

Con estos resultados se confirman como campeones de la categoría en las diversas clases a los siguientes binomios: en la "A" Durán-Brandalise, de Córdoba; en la "B" a Carballo-Carballo de Capital Federal; en la C" a Oscar Ruesch-Passalacqua también de Córdoba. En nuestro próximo número ampliaremos esta lista como así también ratificaremos la clasificación provisoria.

### COPA BRASIL

**Autódromo de Interlagos - San Pablo**

**CLASIFICACION 1ª FECHA**

| Pto. | Piloto | Marca | Nación |
|---|---|---|---|
| 1º | Jorge de Bragation ..... | Porsche 908-3 .... | España |
| 2º | Alex Soler Roig ..... | Porsche 917 ..... | España |
| 3º | Antonio da Matta ..... | Alfa Romeo P.33 .. | Brasil |
| 4º | Emerson Fittipaldi ..... | Lola T-210 ..... | Brasil |
| 5º | José Moraes Neto ..... | Porsche 910 ..... | Brasil |
| 6º | Jorge Omar del Río ..... | Avante-Tornado ... | Argentina |

RECORD DE VUELTA: Fittipaldi, Emerson con 2m 55s.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# YA SOY MECANICO



**Gracias a que en mis ratos libres estudié un Curso por Correo con todas las garantías, poseo los conocimientos técnicos para completar la práctica. Ahora soy el encargado. Mis compañeros me consultan cuando tienen una duda Gano mucho más, vivo mejor y todos me aprecian y acuden a mí.**

## ¡DIGA LO MISMO!

**Usted obtendrá un**

## * TITULO TECNICO

**estudiando alguno de estos acreditados Cursos que le ofrece**

# ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S. 24)

* ***Maestro Ajustador***
* ***Maestro Tornero***
* ***Maestro Fresador***
* ***Maestro Soldador***

*Enseñanza, textos, correcciones y material. Honorarios mensuales*

$ 12,00

**solicítenos folletos explicativos en colores, sin ningún compromiso para Vd.**

**GRATIS**

## ESTOS SON NUESTROS CURSOS

- Delineante Mecánico - Delineante en Construcción Delineante General
- Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista
- Técnico en Motores - Mecánico de Automóviles - Mecánico Diesel - Electricidad del Automóvil
- Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador
- Decoración General - Decoración del Hogar
- Dibujo General
- Técnico en Construcción - Maestro Albañil

*UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:*

*Me interesan folletos de los Cursos de:* _____ *MEC 34*

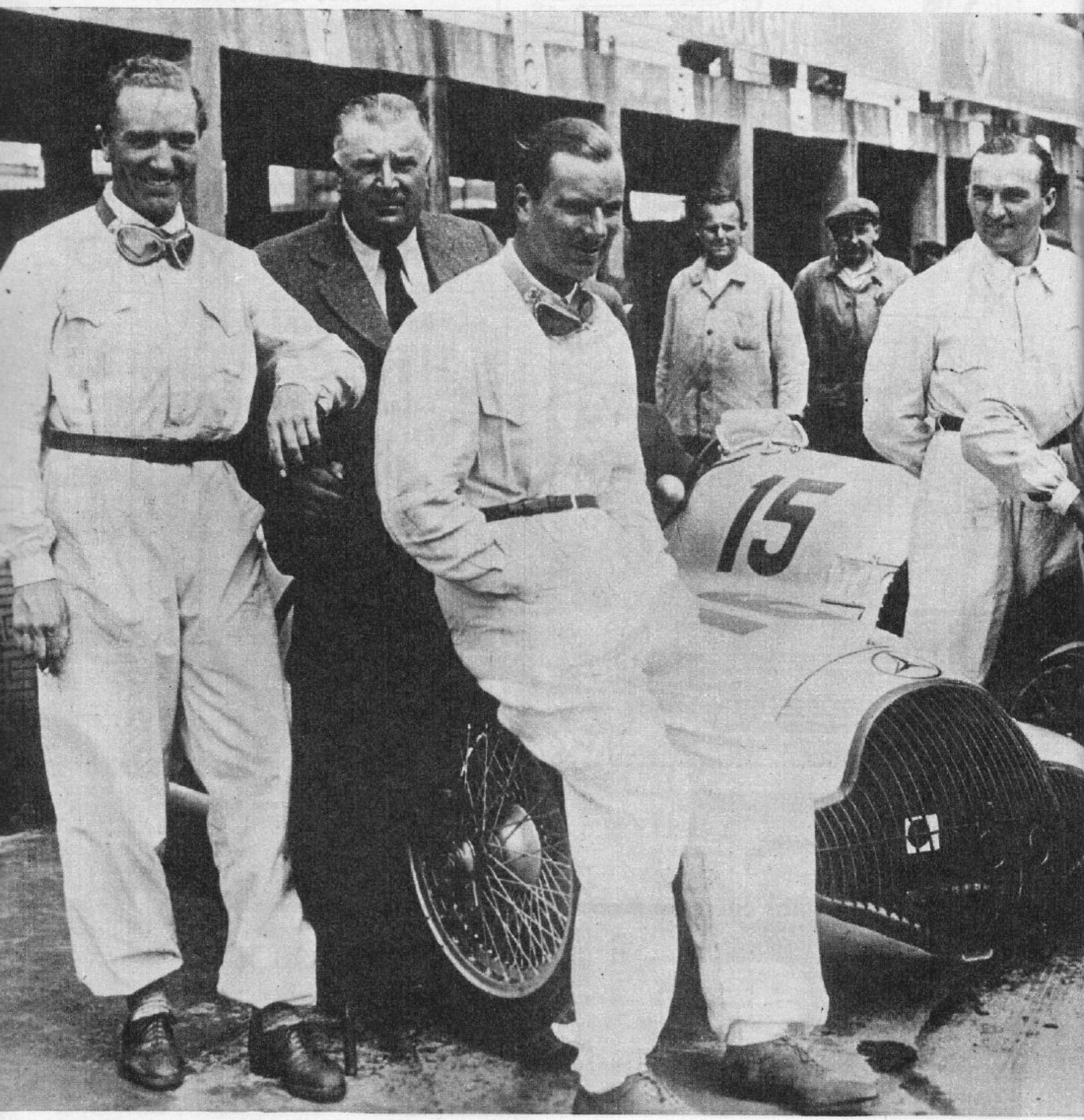
*NOMBRE* _____

*DIRECCION* _____

*LOCALIDAD* _____

RIGLOS 119/DPTO. 39 T /BUENOS AIRES (S24)

# Alfred Neubauer
# REALIDAD Y LE






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por: CARLOS FELIPE AGUSTIN

# EYENDA



Era la época de la caballerosidad y la elegancia. Los grandes sombreros y las faldas largas. La época de las largas noches en el Maxim's de París. Gran parte de los pilotos de carrera eran más aventureros u hombres de fortuna que profesionales de la velocidad. Dos guerras y Europa prácticamente devastada. En ese esquema, el automovilismo libraba una dura batalla contra la economía y los problemas políticos. Héroes del aire, planes Marshall, charleston y jazz, belle époque y Bauhaus. Autos de tanta estirpe como la gente que los compraba... manteca en el techo y frío en los campos de concentración. En toda esta melange surgió la figura de Alfred Neubauer.

Hay en el automovilismo, como en casi todas las actividades humanas, personajes que lindan el estrecho sendero que hay entre la realidad y la leyenda. Hoy Alfred Neubauer es casi un personaje legendario, con la única diferencia que está vivo y conservando aún su gruesa silueta tantas veces vista en los boxes de las grandes carreras.

Cerca de fin de siglo, en los comienzos de 1898, el pueblo de Neutitschein (en el antiguo imperio austro-húngaro) albergaba en sus calles al pequeño Alfred, que había ya finalizado su escuela primaria. Una tarde, caminando por el desparejo adoquinado de las calles, no pudo contener su asombro al ver pasar rengueando por el piso desparejo un primer coche motorizado procedente de la vecina "Wagenbau-Fabrik-gesellschaft" (sociedad de construcción de vehículos) construido con licencia Benz.

Al morir sus padres de una forma repentina, se disiparon en Alfred Neubauer las posibilidades de estudiar ingeniería. En cambio de esto, tuvo que ingresar en la academia de artillería de Traiskirchen, en las cercanías de Viena.

En 1911, fue destinado como alférez a un regimiento de artillería de plaza. Todo parecía indicar un oscuro porvenir para el "fanático automovilista de Neutitschein", pero por aquella época comenzó la motorización del ejército austríaco, gracias a lo cual Neubauer llamó poderosamente la atención por sus enormes conocimientos en cuestiones de técnica automovilística.

Así fue enviado, como voluntario, a la Austro Daimler donde volvió a llamar la atención incluso del director técnico de la casa, Ferdinand Porsche.

A Porsche (ya entonces doctor ingeniero "honoris causa" y director general de Austro-Daimler) se debe el que Alfred Neubauer comenzara en 1919 en Austro-Daimler como ingeniero jefe del servicio técnico, que fuera encargado de las carreras después de un cierto tiempo de prueba y que, por ejemplo en 1922, pudiera resultar vencedor absoluto de la difícil vuelta a Hungría y clasificarse muy bien en la Targa Florio.

En 1923 llegó Porsche a ser director técnico de la Daimler-Motoren-Gesellschaft y llevó a Alfred Neubauer consigo a Untertürkheim. Al principio fue jefe del departamento de rodaje y de la sección acabado, luego ingeniero de ensayos y finalmente encargado del sector coches de carrera, con lo cual quedaba echado el fundamento de su principal actividad. Después de algunos éxitos propios en carreras (tercero en la Targa Florio de 1924, detrás de Werner y Lautenschlager, asegurando para el equipo de Untertürkheim el premio por equipos) se retiró del deporte activo.

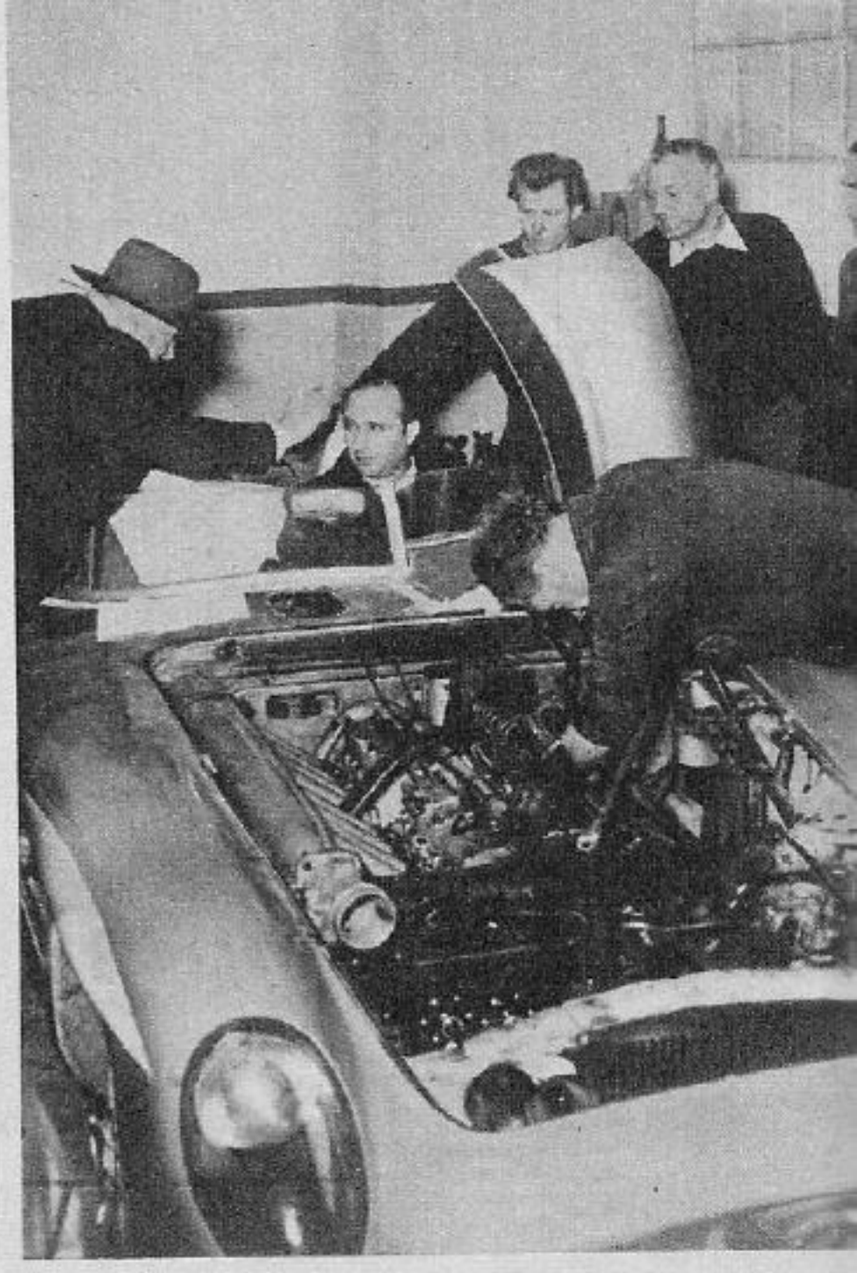
Es éste el momento decisivo y más trascendental de la vida de Alfred Neubauer. Al abandonar la práctica activa, no sólo no se desliga de su pasión, sino que muy por el contrario comienza a hacer sus primeras armas como director de equipo, actividad por la cual ha pasado a ocupar un prestigioso lugar en la historia del automovilismo deportivo.

En el Gran Premio de Alemania de 1926 se produce el debut de Alfred Neubauer como director del equipo Mercedes Benz. Se cuenta que fue en aquel Gran Premio de Alemania donde Neubauer adoptó por primera vez un sistema de señales entre el box y los pilotos. Parece ser que sus banderas y signos secretos dieron resultado, ya que

→

*Neubauer da las últimas instrucciones a Fangio, pocos momentos antes de ir hacia la largada de las Mil Millas del año 1955. Utilizó un Mercedes Benz 3 litros.*

*Gran Premio de Alemania 1937. Alfred Neubauer ya era un personaje dentro del mundo de las carreras de autos. De izquierda a derecha: von Brauchtisch, Alfred Neubauer, Seaman Lang y Caracciola.*



*El "gordo", director del equipo Mercedes, que condujo a los grandes pilotos de todas las épocas: Fangio, Lang, Caracciola, Moss... Su ingenio y sus mil recursos le valieron un prestigioso lugar en la historia del automovilismo mundial*

## ALFREDO NEUBAUER



Caracciola ganó con un Mercedes 8 cilindros de 2600 cm³ con compresor, estableciendo un extraordinario promedio de 126 km/h, si tenemos en cuenta además la persistente lluvia que cubrió el circuito durante toda la carrera.

Neubauer fue el hombre de las soluciones ingeniosas. Se acababa de instalar la fórmula hasta 750 kilos, año 1934, y poco a poco el aumento de potencia fue mermando el rendimiento de los neumáticos. Esto provocaba que varias veces se debiera parar a cambiar neumáticos en el trascurso de una competencia, quedando muchas veces el piloto lejos de los boxes con las gomas inutilizadas. Neubauer ideó entonces la solución. Hizo colocar sobre el neumático una capa muy fina de color blanco. Al producirse el desgaste, enseguida aparecía una banda blanca que indicaba que era tiempo de parar a cambiar los neumáticos. Pero no sólo su ingenio para salir de situaciones difíciles fue un atributo de Neubauer; su fuerte personalidad, que hacía que fuera chistosa a la vez que dominante, fue lo que logró la gran disciplina que siempre reinó en su equipo.

No sólo Neubauer dirigía su equipo, sino que jamás faltó en su conducta el ejemplo que debía dar a sus pilotos. Muchos recuerdan la anécdota sucedida en el autódromo de Buenos Aires en 1955. Durante esa carrera, Neubauer se pasó tres horas sentado en su box sin tomar una sola gota de agua porque sus pilotos tampoco podían hacerlo. Claro que estaba cerca del ridículo pero el cuento vale.

Su ingenio no sólo le valió para ganar carreras, sino hasta para crear sin querer el color símbolo que distinguiría a los Mercedes a través de los años. Comenzaba el año 1934 y estaba en vigencia la fórmula hasta 750 kilos. Dos autos de esa fórmula habían sido llevados a Eifelrennen en Nürburgring. Luego de algunas modificaciones, los autos pesaban 751/752 kilos. Luego de hacer pruebas y volver a pesar los autos todo seguía igual. Era imposible alivianar más el auto, además estaba todo calculado al gramo y no se podía explicar de dónde salían los kilos de resto. Al llegar al taller, Neubauer vio que estaban repintando los autos de blanco y ahí descubrió dónde estaba el error. Inmediatamente, ordenó que la chapa fuera pulida y de esta forma desaparecieron los dos kilos de más, amén de que nacieron las famosas "flechas plateadas".

Neubauer fue el hombre que influenció decididamente en tres de las cuatro épocas del deporte automovilístico. Se inició en la "época clásica" entre 1894 y 1914. Al comenzar la era de los coches de carreras y sport entre 1921 y 1933, intervino a partir de 1925 y prosiguió en su trabajo de dirección desde el box, con la fórmula de 750 kg (1934-1937) y la de 3 litros (1938-1940). Después de la segunda guerra mundial dirigió el "intermezzo" de los coches sport de 3 litros (1952 a 1955) y finalmente dirigió al equipo en las competiciones de la fórmula de 2,5 litros, hasta que la Daimler-Benz AG se retiró en 1955 de las carreras de fórmula y sport.

*Alfred Neubauer conoció nuestro país en sus funciones de "team manager". Aquí lo vemos en el Autódromo Municipal durante la disputa de la carrera del año 1955. En la misma, Fangio lograría una victoria más para las Mercedes y obtendría su tercer campeonato del mundo.*

*Juan Manuel Fangio, con la nueva Mercedes de fórmula 1, toma la punta del pelotón a pocos instantes de largar. La foto pertenece al Gran Premio de Alemania disputado en Nürburgring. El promedio de Fangio fue de 133,002 km/h. Una buena época para los argentinos. Detrás suyo José Froilán González a bordo de una Ferrari.*

*Gran Premio de Inglaterra 1955. De izquierda a derecha: Uhlenhaut; Weltmeister Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi, Stirling Moss, Karl Kling y Alfred Neubauer.*



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Fue en los días anteriores al Gran Premio de Italia en Monza, 1934. Por ese entonces, ya era clásica la lucha entre las "Flechas de Plata" de la Mercedes y los "Pez de Plata" de la Auto Unión.

—**"Póngale nuevas zapatas de freno al auto de Fagioli y luego pruebe el coche usted mismo para que mañana esté todo en orden".**

La respuesta no se hizo esperar y el muchacho rubio, luego de media hora de trabajo, se acomodó en el cockpit, puso el motor en marcha y se alejó a la modesta velocidad de 120 km. Lo que no notaron los mecánicos presentes ni el "gordo" Neubauer es que los bolsillos del mameluco del rubio muchacho estaban sospechosamente abultados. Y era que en esos bolsillos de su mono blanco se escondían 8 bujías nuevas y especiales para alcanzar altas velocidades. Una vez en el circuito el mecánico cumple su orden de probar los frenos. Luego torció por un sendero lateral hasta un alto campo sembrado, donde era casi imposible que alguien pudiera observar sus movimientos. Detuvo el motor, levantó el capot de su Mercedes, y se abocó afanosamente a cambiar las bujías calientes por las frías de competición. Después salió nuevamente a la pista. El pie derecho firme en el acelerador, hizo subir el cuentarrevoluciones, hasta que el velocímetro marcara 200 km/h. Era la primera vez que el rubio mecánico corría a más de 200 por hora y en una Mercedes Benz. Este joven irresponsable se llamaba Hermann Lang y poco después sería volante oficial de la casa Mercedes.

Pero no sólo el combativo Herman Lang pasó por la figura de Neubauer. El polifacético Rudolf Caracciola fue otro de los pilotos que condujo el gordo Neubauer. Las anécdotas serían interminables. Los anales de la historia del automovilismo deportivo nunca olvidarán el Gran Premio de Alemania de 1938. En la segunda vuelta las cuatro "Flechas de Plata" iban al frente delante de los Auto Union. En la vuelta dieciséis los autos de Seaman y von Brauchtisch debían parar a reabastecerse. Mientras Neubauer hablaba con un mecánico, la nafta del tanque de von Brauchtisch comenzó a derramarse y al llegar al caño de escape todo estalló en una enorme hoguera. Neubauer, casi instintivamente, arrancó al piloto del cockpit mientras dos mecánicos apagaban el fuego con dos lanzaespumas. Seaman, entre tanto, corrió la mejor carrera de su vida y ganó el Gran Premio de Alemania con tres minutos de ventaja sobre Hermann Lang, en otra "Flecha de Plata".

Neubauer relató todos sus años de glorias y desvelos en su libro "Hombres, mujeres y carreras". Pero los mayores testigos de su quehacer fueron sus propios pilotos. El sensible italiano Luigi Faggioli, el caballero Louis Chiron, el suizo Christian Kautz, el caballero entre los ingleses rápidos, Richard Seaman, y su temerario compañero el genial Stirling Moss, además de nuestro quíntuple campeón mundial Juan Manuel Fangio, quien llevó a Mercedes al cetro del mundo en 1955.




Cuando piense en su fuera-borda, piense en El Rendidor

(Hasta 1 litro de aceite cada 50 de nafta.)




El nuevo aceite para su fuera-borda.
Mantiene más limpio el motor.
Reduce los riesgos del autoencendido.
Y rinde más del doble que los otros aceites.
Hasta un litro por cada 50 de nafta.
El próximo fin de semana, cuando piense en su lancha, piense en Shell Super Outboard Motor Oil.
Para usted, El Rendidor.

Shell Super Outboard Motor Oil.

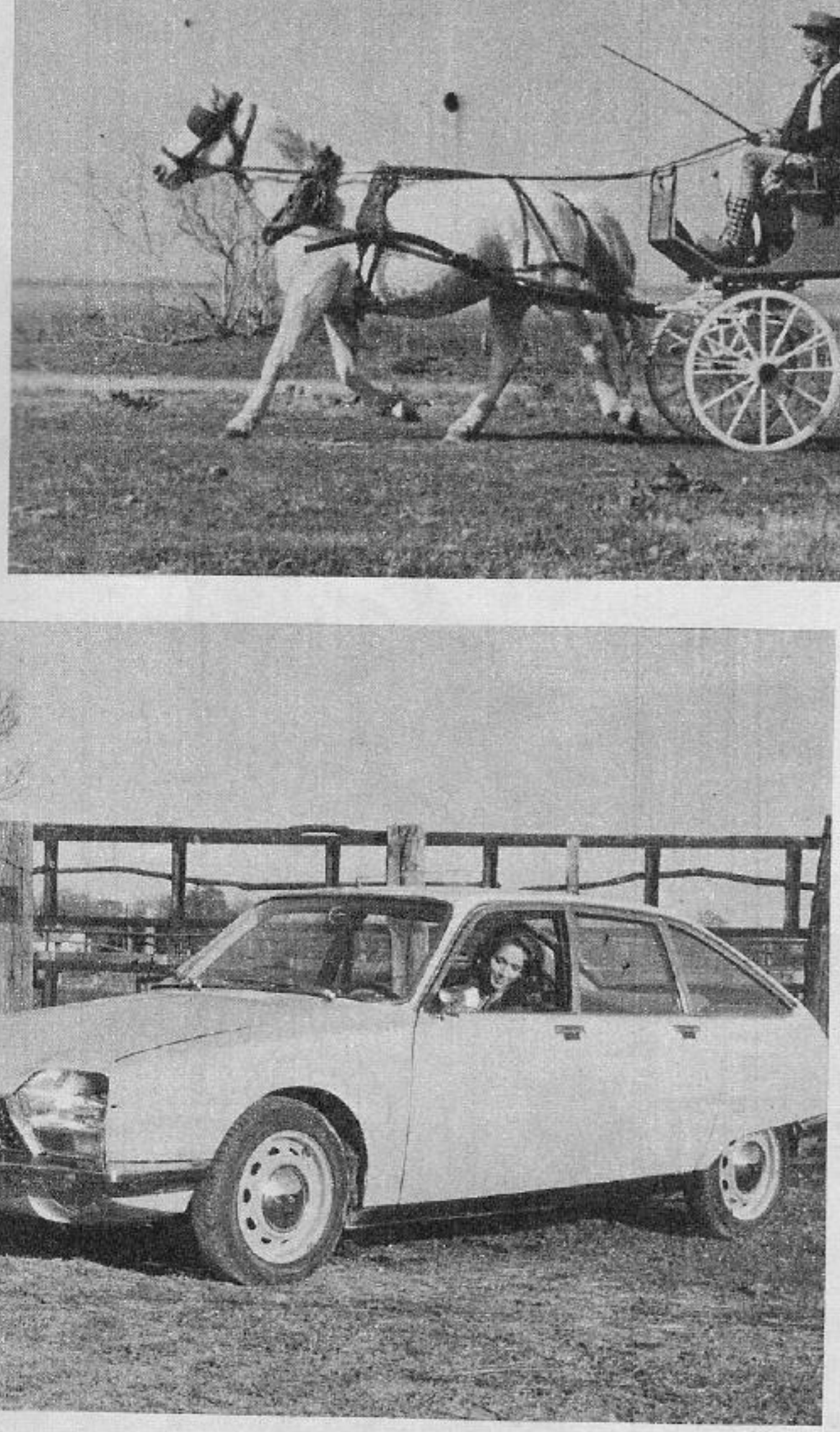


SHELL

El Rendidor.

(1) Consulte el manual del fabricante del motor y siga sus instrucciones.
El Rendidor se presenta en envases plásticos de medio litro.

# EL INTERMEDIO



**El Citroën GS es el vehículo intermedio de la Maison du Mystère. Se ubica entre el Ami 8 y el DS. Rumores, aparentemente bien fundados, anuncian para 1972 su fabricación en la Argentina**

El nuevo modelo GS producido por Citroën se sitúa entre el Ami 8 y el DS, en una zona del mercado europeo del automóvil muy solicitada por el público y poco abastecida por las fábricas.

Una serie de importantes condiciones indican que el GS va a ser un automóvil muy difundido.

Una de las características más interesantes del nuevo Citroën es que se ha logrado la exacta relación y balance entre las concepciones técnicas refinadas y la polivalencia del auto: es decir, que aúna funciones tan contradictorias como ser familiar y deportivo a la vez, practicidad y lujo, confort y seguridad, performance y economía, etcétera.

También se ha logrado una perfecta armonía entre las prestaciones ofrecidas y el precio de venta que lo hace accesible a un mercado mucho más amplio.

Su carrocería está concebida en base a líneas funcionales y muy originales a la vez que aerodinámicamente logradas. La visibilidad y la habitabilidad del auto son excelentes, sin que por ello haya quedado desmerecido el estilo de vehículo utilitario-familiar.

El Citroën GS ofrece a sus ocupantes mayor seguridad y a la vez menor peso con una rigidez estructural extrema. "Compartimientos" muy estudiados absorben la energía cinética en caso de colisión.

Para evitar una relación con los vehículos comerciales-utilitarios (5 puertas) y para responder a una clientela muy bien determinada dentro del mercado, se ha elegido una carrocería con cuatro puertas, pero que reúne las condiciones de un utilitario, sin llegar al extremo.

La visibilidad es realmente asombrosa teniendo en cuenta que posee una gran superficie trasparente, que prácticamenae suprime los puntos ciegos. La luneta tiene exactamente las mismas dimensiones que el parabrisas.

La insonorización ha sido principal preocupación en la concepción general del vehículo. Un "para ruidos" está ubicado en el paralamas y relacionado directamente con todo el chasis por largueros elásticos, lo que absorbe todo tipo de sonidos, ya sea del motor, o de la marcha sobre caminos en mal estado.

## LA CARROCERIA

La GS es una berlina de cuatro puertas, cinco plazas, de líneas bajas (es la berlina de serie más baja del mercado) y forma alargada. Su capot envolvente, su línea fluida y su cola trunca le confieren un estilo dinámico. Sus flancos son "bombés" y la curva integra a los vidrios en el conjunto. Su perfil está realizado en base a una línea definida y completa sin interrupciones estilísticas.

Uno de los ítem donde se abocaron con más intensidad los técnicos de Citroën es en el del factor seguridad, y es por ello que la carrocería reúne todas las características básicas requeridas por las autoridades norteamericanas para los automóviles importados en ese país.

## EL MOTOR

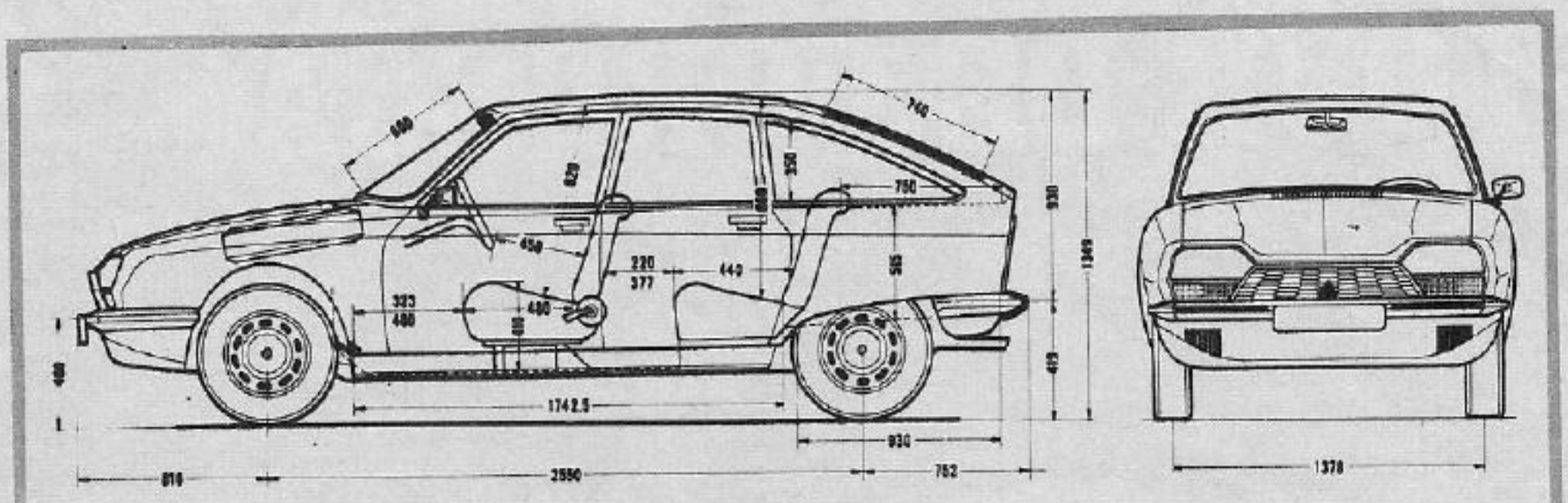
El motor del Citroën GS es un cuatro cilindros opuestos en forma de "flat" dos a dos, en aleación liviana y con árbol de levas a la cabeza.

La fórmula de cuatro cilindros en "flat" ha sido mantenida por su excelente equilibrio a los efectos de la reducción de vibraciones. Las fuerzas excitantes de las vibraciones son doce veces menores en un 4 cilindros en "flat" que en un 4 cilindros en línea de la misma potencia.

Corto, compacto, supercuadrado (74 x 59), este motor es capaz de entregar una potencia-litro elevada sin problemas. Las válvulas dispuestas en V están comandadas por árboles de levas a la cabeza (uno por block de cilindros).



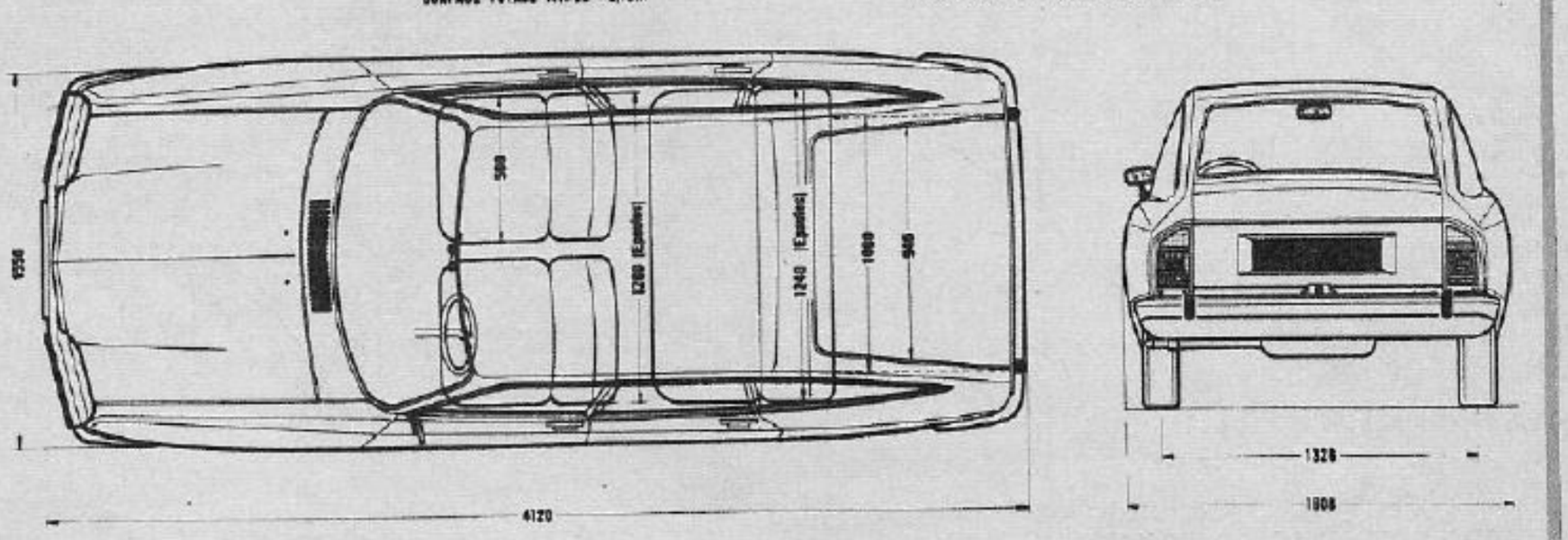
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




SUPERFICIE TOTAL VITREE = 2,79m²

VOLUME TOTAL DU COFFRE (oblique) :465 dm³






## CITROËN GS
## CARACTERISTICAS TECNICAS

### MOTOR

4 cilindros opuestos dos a dos y dispuestos en forma de "flat".
1.015 cm3 de cilindrada.
Potencia: 61 HP a 6.750 rpm.
Cupla máxima: 7,5 m/kg a 3.500 rpm.
Cámaras hemisféricas.
Válvulas a la cabeza.
Tapas de cilindros y block en aleación liviana.
Carburador Solex 28 CICIM, doble cuerpo de abertura automática.
Refrigeración por aire.
Alternador 490 w (Versión Club) y 390 w (Versión Confort).

### TRASMISION

Tracción delantera.
Embrague monodisco seco.
Caja de cuatro marchas adelante, todas sincronizadas.
Trasmisión por juntas homocinéticas.
Comando de caja por palanca central en la consola.
Velocidad en km/h por cada 1.000 rpm:

| | |
|---|---|
| 1ª ..... | 6,71 km/h |
| 2ª ..... | 10,79 km/h |
| 3ª ..... | 16,82 km/h |
| 4ª ..... | 22,89 km/h |
| M. Atrás ..... | 6,10 km/h |

### SUSPENSION

Cuatro ruedas independientes. Adelante cada rueda está articulada sobre el chasis por un paralelogramo. El brazo superior de cada paralelogramo se apoya sobre el pistón del cilindro de la suspensión hidroneumática. La suspensión trasera es del tipo arrastrada, con un brazón longitudinal por rueda, que acciona mediante una leva el sistema hidroneumático. Los brazos superiores, tanto adelante como atrás, van relacionados con una barra estabilizadora.
Suspensión hidroneumática: Los correctores de "asiento" delanteros y traseros mantienen la altura del vehículo en forma invariable, sea cual fuere la carga a que se lo someta. Esta altura puede ser modificada por un comando ubicado en el tablero del auto. Asimismo, estos correctores impiden que incidan en la línea del auto las bruscas aceleraciones o frenadas.

### FRENOS

4 frenos a disco.
Doble circuito de freno.
Comando del freno mecánico en la consola interior y que acciona sobre las ruedas delanteras.

### DIRECCION

Dirección a cremallera.
Columna de dirección con doble cardan.
Diámetro de giro: 9,39 m.
Demultiplicación: 1/19.

### CARROCERIA

Carrocería autoportante.
Berlina 4 puertas, 5 plazas.

### DIMENSIONES

Distancia entre ejes: 2,55 m.
Largo total: 4,12 m.
Ancho total: 1,60 m.
Altura máxima: 1,34 m (constante).
Distancia del suelo: 15,4 cm (constante.
Trocha delantera: 1,37 m.
Trocha trasera: 1,32 m.
Volumen del baúl: 465 cm3.
Tanque de nafta: 43 litros.
Peso en orden de marcha: 880 kg.
Peso total con carga máxima: 1.295 kg.
Peso máximo remolcable: 800 kg.

### PERFORMANCES

Velocidad máxima (media carga): 149 km/h.
Aceleración (conductor solamente):
400 m partida detenida .... 20 s
1.000 m partida detenida .... 38 s
Consumo medio: 7 a 8 litros cada 100 km a 80 km/h de media.

### EQUIPO

Faros: 2 faros mixtos en la versión Club (2 de lodo, 2 normales) y 2 faros normales en la versión Confort.

#### Tablero del instrumental

Indicador de velocidad iluminado y regulador reostático. Marcador hasta 160 km/h con indicador de distancia de frenado a cada velocidad.
Cuentarrevoluciones electrónico graduado hasta 8.000 rpm.
Voltímetro térmico.
Totalizador de kilometraje.
"Giornalero".

#### Comandos agrupados

Pulsador de aire frío.
Desempañador de luneta trasera (opcional).
Pulsador de aire caliente (opcional).

#### Luces testigos agrupadas

Testigo de presión de aceite del sistema de frenado.
Testigo de faros.
Testigo de luces de posición.
Testigo de desempañador de luneta trasera (opcional).
Testigo de presión de aceite del motor.
Testigo de calefacción auxiliar (opcional).

#### Sobre el volante

Anti-robo combinado con contacto y arranque.
Conmutador de luces altas y bajas.
Conmutador de limpiaparabrisas dos velocidades y lavaparabrisas.
Conmutador de bocina y guiño de luces.
Reóstato del cuentarrevoluciones.
Reóstato del cuentakilómetros del tablero.

- Lo siento, señores.
Ya no manden más cupones, señores...!
Yo me saqué tres veces la grande de Navidad,
voy por el 5° trébol de cuatro hojas
y normalmente se me dan todas.
El concurso del 747 es para mi.
No más cupones, señores, no más.

# TOUR DE CORCEGA

El Alpine-Renault de Darniche-Damange ganadores del Tour de Corse. Impresionaron por su manejo impetuoso y su regularidad de marcha.

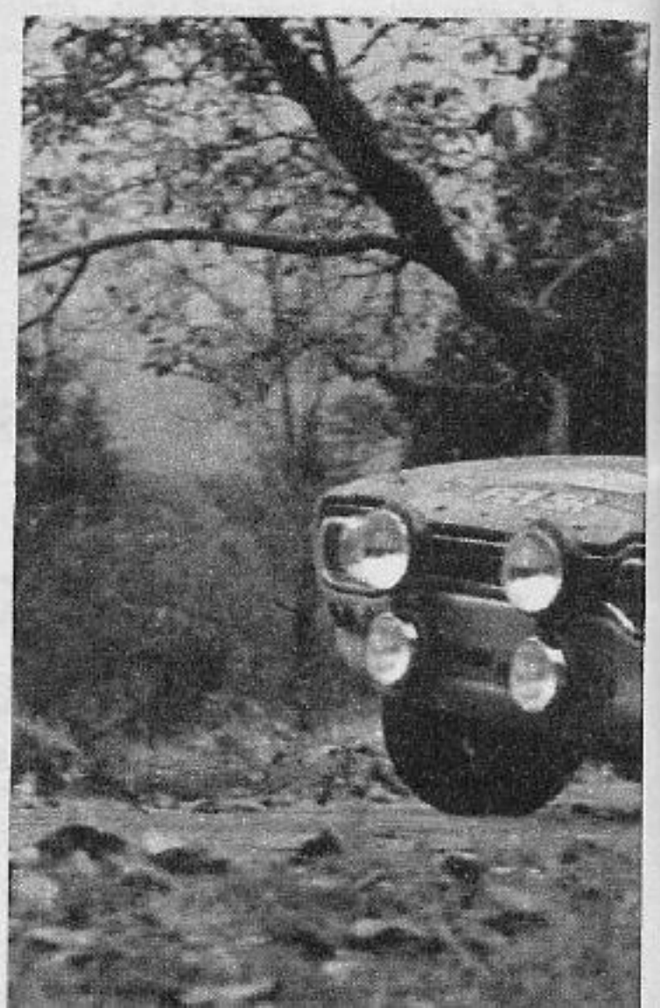
# LA REVANCHA DE LOS ALPI

Hace un par de semanas atrás, la casa Alpine-Renault que se desvive por los rallys se tomó la revancha contra los ya campeones Porsche 911 que habían arrasado con la prueba en la edición anterior en manos de Larrousse-Gelin. Esta vez todo fue distinto. La poderosa escuadra Alpine fue a ganar o ganar y lo logró en base a un buen plantel de pilotos y a una excelente organización de equipo.

Pero siempre hay algo que opaca los triunfos de una marca. Y ya se escucharon los primeros comentarios acerca de que si bien lograron adjudicarse en forma determinante el Tour de Corse los Alpine no se lucieron tanto: fue debido a la

**15º TOUR DE CORSE - 1970**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1º | Darniche - Damange | Renault Alpine .. | 4h 10m 08s 7 | 0 pen |
| 2º | Andruet - Vial | Renault Alpine .. | 4h 23m 05s 2 | 0 pen |
| 3º | Manzagol - Oliva | Renault Alpine .. | 4h 27m 22s 6 | 4 pen. |
| 4º | Chasseuil - Baron | Porsche 911 .... | 4h 32m 28s 1 | 4 pen. |
| 5º | Vinatier - Murac | Renault Alpine .. | 4h 30m 17s 9 | 7 pen. |
| 6º | Piot - Porter | Ford Escort TC . | 4h 39m 09s 8 | 9 pen. |
| 7º | Jacquemin - Rouff | Renault Alpine .. | 4h 43m 54s 8 | 13 pen. |
| 8º | Henry-Laporte | Opel GT 1,9 .... | 4h 53m 17s | 17 pen. |
| 9º | Maublanc - Feyrusson | BMW 2002 TI .... | 4h 56m 10s 6 | 23 pen. |
| 10º | Ballot Lena - Morens | Porsche 911 .... | 5h 03m 00s 7 | 25 pen. |
| 11º | Haldi - Refuveille | Porsche 911 .... | 5h 00m 00s 7 | 34 pen. |
| 12º | M. C. Beaumont - Delagrandive | Opel GT 1,9 .... | 5h 09m 53s 3 | 37 pen. |
| 13º | Valabregue - Jauvert | Opel Kadett LS . | 5h 06m 27s 6 | 45 pen |
| 14º | Simonetti - Alberti | Renault Alpine .. | 5h 12m 49s 4 | 41 pen. |
| 15º | Alesi - Brunet Debaines | Opel Kadett Rally | 5h 34m 05s 5 | 44 pen. |
| 16º | Guichet - Todt | Peugeot 504 .... | 5h 19m 09s 1 | 49 pen. |
| 17º | Labaune - Maurin | Porsche 911 .... | 5h 16m 11s 5 | 52 pen. |
| 18º | "Romulus" - "Octavies" | Vauxhall Viva GT | 5h 16m 42s 2 | 58 pen |





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com






Fiorentino-Berbezy participaron con este Simca-Chrysler experimental. No mostraron nada nuevo. Rompió suspensión delantera.

# NE

**A un año del triunfo de los Porsche en el Tour de Córcega, los Alpine-Renault se alzaron con la edición 1970 y colocaron tres máquinas en los primeros puestos. Debut de los Opel GT y ausencia de teams oficiales. Porsche ya es campeón, pese a todo**

Fotos de FRANCO LINI




Mme. Marie Claude Beamont con el Opel GT del Greder Racing Division. Terminó 12º después de romper un par de gomas. Ganó la copa Damas. El auto promete.




Sextos al final con retrasos considerables debidos a problemas en la bomba de nafta. Aquí Piot trata de recuperar en los último tramos. El Escort es oficial.

cercanía del RAC Rally (ganó Lancia con Kallstrom-Haggboom), donde los equipos oficiales prefirieron alistar sus autos; por lo tanto fueron pocos los Porsche y los Escort TC que se dieron cita en Córcega. De esa manera Alpine quedó con un porcentaje de posibilidades bastante amplio a su favor que supo aprovechar después de cuatro horas de viajar a fondo.

Sólo los Porsche de Chasseuil y Ballot Lena estaban en condiciones de discutir pero por distintos problemas se retrasaron y llegaron muy perdidos en la clasificación. También los Opel de Greder y Beaumont con sus modelos GT y los Kadett Rally de Ragnotti y Laloge trataban de sumar puntos pero sólo mademoiselle Marie Claude Beaumont pudo terminar en posición más o menos honrosa con los espectaculares y veloces GT. Al fin y al cabo, ¡los Renault Alpine se hicieron con el Tour de Córcega y aplastaron al resto, con sólo un Porsche 911 entremezclado y un Ford Escort oficial en manos de Piot-Todt con los nuevos colores de la British Petroleum.

Igualmente Porsche es el campeón de marcas en rally corrido el RAC Rally y eso indica una performance regular y positiva de los autos alemanes a lo largo de la temporada. Alpine sigue en ascenso pero Porsche gana campeonatos... también en rally.



# EVOCACIONES CON "NANDO ARANA"

## Recuerdos de épocas pasadas, gente, equipos, autos, carreras inolvidables y todo eso que está haciendo falta en la categoría Turismo. Sus carreras y su inclusión en el equipo de Automóviles Alvear. Años de apogeo del TM

por CARLOS F. FIGUERAS

¿Se acuerdan de Fernando Arana? Sin duda deben ser pocos. Y esos pocos son los que hace cinco o seis años atrás vivieron de cerca la etapa cumbre de la categoría Turismo. Los mismos que se movilizaban los viernes a la noche a Lobos o a La Cumbre para retornar el domingo por la noche después del agitado fin de semana. Por esos años todo andaba viento en popa para el TM. Muchos pilotos y equipos, gente divertida, anécdotas miles inolvidables para los que tuvimos la suerte de transitarlos.

Hace un par de semanas "Nando" Arana estuvo en la redacción Lo encontramos un día, lo invitamos, vino y aprovechamos para charlar de un montón de cosas que iban agrupándose en nuestras cabezotas a medida que nombrábamos gente que ya no está en esto y hace tiempo que no se la ve. Equipos memorables, tipos increíbles. Y Nando Arana fue figura en esa época como piloto de Automóviles Alvear, inolvidable equipo tanto por el grupo humano que lo formaba como por los resultados obtenidos en la época. Era el apogeo del Turismo, una etapa que se da de narices con los deficientes esquemas que actualmente ostenta.

Por eso es que a veces es lindo recordar cosas, gente, lugares, autos, equipos, con alguien que vivió aún con más intensidad esos años. Fernando Arana —hoy 33 años, soltero, nacido y residente en Pilar— al igual que muchos otros fue actor principal en esa primera mitad de los años '60.

**"Era todo muy distinto. Todo costaba menos y se hacía más a los ponchazos; ahora ya se desvirtuó completamente el verdadero sentido con que fue creada la categoría. Hasta los Grandes Premios ya no son los de antes... Hace seis o siete años uno era capaz de estar todo el año armando un De Carlo o un NSU Prinz pensando nada más que en el Gran Premio. Y si no podías correr te amargabas como un loco. La gente vivía pendiente de lo que pasaba en el Gran Premio. Te dabas cuenta por la cantidad de público que había en las largadas, en el camino... en la llegada. Así empecé a correr yo. Tenía un Volkswagen y me iba los domingos a correr a Olavarría, Azul, Juárez, donde había carreras exclusivas para los Volkys. ¿Te acordás quiénes corrían?..."**

—Sí... de ahí salieron el Gordo Sauze... Alvaro... Franco... ¿no?

**"Sí... había una cantidad interesante de autos y las carreras eran divertidas. Los autos no pasaban los 120 km/h., y entre los más rápidos y los más veloces había 2 ó 3 km/h. de diferencia. Corrí dos carreras con Volky y no llegué en ninguna de las dos; entonces pensé en otra cosa y me compré una cupé De Carlo Standard; andaba a 120 y cuando la preparamos no pasaba los 110. Con decirte que en la segunda etapa del Gran Premio del '61 veníamos en la tierra por el Encón y nos pasó un Chevalier... Los pasajeros nos miraban porque íbamos con cinturones de seguridad y casco..., ¡qué vergüenza!"**

Luego llegaron épocas mejores y se trenzó en un par de carreras con la cupé, hasta que en 1963 salió a la venta el Fiat 1500 y Alvear formó su equipo.

**"A mí no me conocía nadie. Pero resulta que me iba a cortar el pelo a lo de Armando, que era el peluquero de todo el ambiente. Un día me dijo que Automóviles Alvear iba a formar un equipo para correr el Gran Premio. Yo pensaba comprarme un Peugeot 403, pero llegado el momento me daba lo mismo correr con un Fiat. Fui a Alvear, hablé del asunto, me compré un auto y pasé a integrar el equipo."**

Por aquellos años —1963— los Fiat recién salían y debutaban en el Gran Premio. No eran nada del otro mundo y apenas si pasaban los 150 km/h. Trece autos tomaron la salida incluyendo el de Humberto Maneglia, que fue agregado a ultimísimo momento. Un verdadero record de autos a las órdenes de Albor Domínguez, que iba en el "muletto". Ese fue el primer paso y uno de los más importantes que se hicieron en nuestro país en materia de equipos, aunque todo se hacía sin método y sólo en base a ganas de trabajar. Luego, con la experiencia, vinieron los éxitos del equipo Alvear para terminar en una guerra sin tregua entre los rivales de marca como Sergi y Maldonado.

**"Y pensar que con lo que me gustaban los Grandes Premios nunca pude llegar... Cuando el Chino Canedo ganó el del '64 con el 1500 de Alvear yo venía segundo y después tuve que abandonar. ¿Mi mejor carrera? La que recuerdo con más cariño fue las Dos Pampas que ga-**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Enero 1964: Pan de Azúcar. Comienzos del Equipo Alvear.



Autódromo de Buenos Aires. Michelin X rodado chico. Tenía mucha salida pero no andaba nada. Nando hace pasto a la salida del Tobogán.




Despedida del equipo en Capilla del Monte. "Nando" Arana fue tercero.

**né en el año 1965, que iba a San Juan y volvía a Carlos Paz ... de ida por Los Túneles y de vuelta por la Pampa de Achala".**

En 1964, primero en la categoría nacional con el Fiat 1500 de Alvear, una en el Autódromo, una en el Santa Rita del Lago y un par de vueltas en 1966 —cuando los autos ya eran azules y amarillos— en el circuito de La Cumbre realmente inolvidables. 40 kilómetros de carrera con "Nando" Arana con todas las lamparitas encendidas. Luego el abandono.

**"Ese sí era un circuito sensacional. Había manejo, tenía su tramo trabado, su tramo de faldeo veloz y su recta... el mejor del país. La Cumbre y los Grandes Premios al norte eran las carreras que más me gustaban de todas. La montaña es bárbara porque te divertís ... no tenés tiempo de distraerte. ¡Qué lástima que no se corra más en La Cumbre!"**

En 1967 se retiró definitivamente de las carreras el equipo Alvear con un triunfo en Capilla del Monte en manos de Canedo. Segundo, Maneglia y tercero, "Nando" Arana. Luego vino su inclusión en la Comisión de Concesionarios Fiat, que recién nacía. Un par de carreras —Gran Premio y Mar y Sierras— con sendos abandonos y una época de inactividad.

**"Con Hugo Alberini compramos un Barracuda en 1968 para correr en TC con motor Chevrolet. Abandonábamos siempre. Corríamos una cada uno y lo mejor que hice fue estar sexto en la carrera de Rosario, hasta que para no perder la costumbre abandoné. Nos cansamos y dejé de correr en TC. El Barracuda todavía lo tengo y ya no sé qué hacer con él ..."**

La última presentación fue en las 25 Horas de Turismo con Weber en un Torino. Ahora negocios, campo y la Expo-Auto '71 en Mar del Plata son las cosas que ocupan parte de su tiempo.

Charlamos de muchas otras cosas. Liquidamos varios pocillos de café y tratamos de solucionar los problemas de que adolece la categoría en estos momentos para que vuelva a ser lo que fue hace tan sólo cinco años. Casi lo logramos.

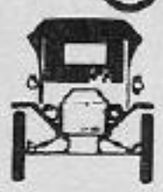
- Señores de "Semana Gráfica":
En la lista del 747 de Braniff
sólo caben diez.
¿Qué hacemos con el wing izquierdo?

La Victoria Fútbol Club

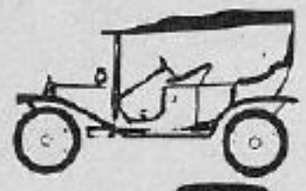
Todos los días, de lunes a viernes, Ud. sale de su casa acompañándose con...



¡¡por supuesto!! **felizmente** ¡con muy buena música!! con la voz de Ricardo Jurado y la calidad inconfundible de



Y cuando regrese, otra vez vendrá contento, "castigándose" con el ritmo de...



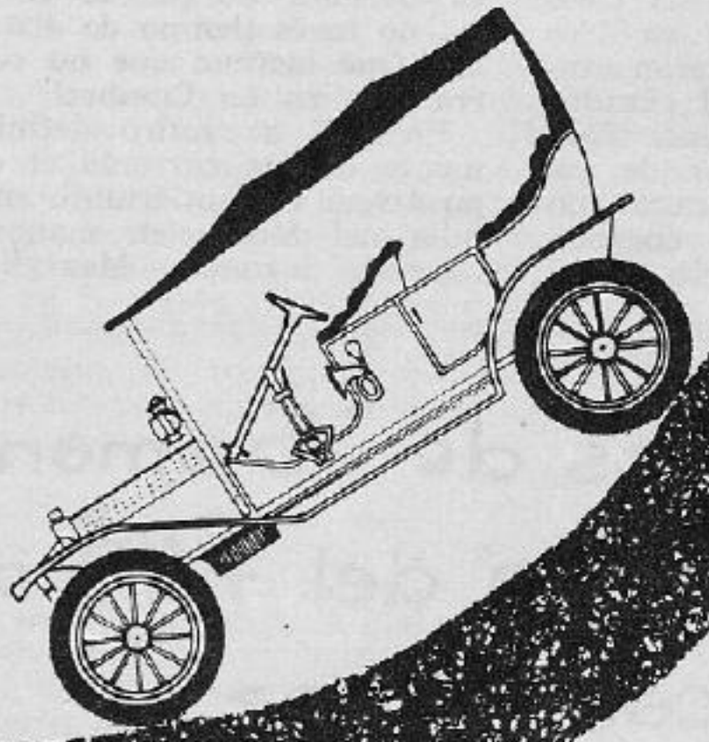
porque ¡ya se sabe! yendo o viniendo, con lluvia o con sol, el confort anda sobre ruedas ¡¡¡ **felizmente...**



LR3 RADIO
BELGRANO

FE
LIZ
MEN
TE...

lunes a viernes de 8 a 9 hs. y de 19 a 19,30 hs.



S. TODARO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# CHIMENTOS FROM U.S.A.

Si usted quiere tener un Mustang realmente en la onda, una de las condiciones es que le instale cambio en el piso Hurst. La citada marca hace mucho que está relacionada con todo lo que sea velocidad y la popular palanca de cambios cromada con manopla "T" es uno de los equipos opcionales que más aceptación tiene entre los compradores del "pseudo-sport" de la Ford. El único detalle que faltaría agregar es el hecho de que la promoción actual tiene como base la insinuante sugestión de Linda Vaughn (que es linda en serio) cuando dice: *"Venga a hacer cambios conmigo"*.



"Venga a hacer cambios conmigo", irresistible insinuación como promoción de Hurst en USA.

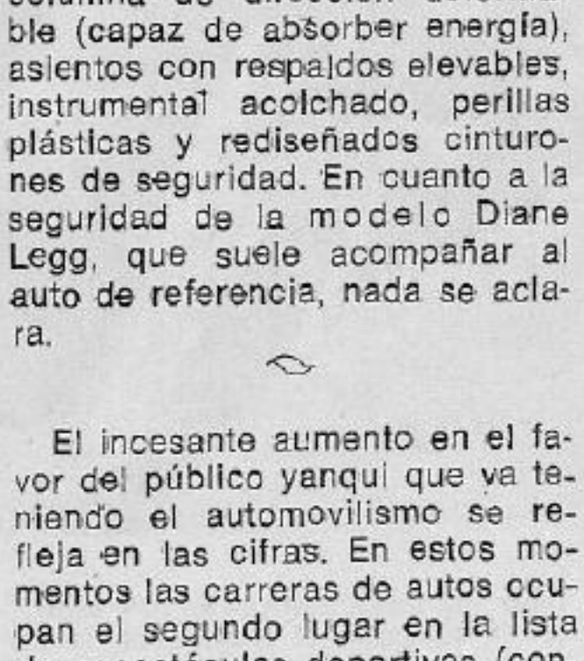
Para cualquier habitante de Nueva York con auto y un poco de información general, no debe resultar una sorpresa si cualquier mañana va a buscar su medio de locomoción y no lo encuentra. Según los pronósticos para el año en curso, uno de cada veinte automóviles serán robados en la ciudad como promedio. Traducido en números, significa que 90.000 vehículos cambiarán de dueño sin permiso en la estadística de 1970. Según los estudios más serios, la mayoría de los robos es adjudicada a jóvenes que sólo quieren "dar una vuelta" sin invertir de su propio bolsillo y que después de un corto tiempo dejan los autos abandonados en los lugares más imprevistos.



El Oldsmobile "see-trough" muestra a través de los paneles plásticos algunos de sus refuerzos de seguridad.

Atracción inmediata de los shows automovilísticos norteamericanos es esta temporada el "see-trough" (vea a través) Oldsmobile especial, que la importante división de General Motors presenta como un testimonio gráfico de las medidas de seguridad incorporadas a sus coches. Secciones plásticas reemplazan a la chapa en partes vitales de la carrocería, mostrando las robustas defensas laterales insertadas en el interior de las puertas. Similar medio de visualización permite apreciar la estructura "criss-cross", que agrega resistencia al techo del Oldsmobile. Otros implementos de seguridad son la columna de dirección deformable (capaz de absorber energía), asientos con respaldos elevables, instrumental acolchado, perillas plásticas y rediseñados cinturones de seguridad. En cuanto a la seguridad de la modelo Diane Legg, que suele acompañar al auto de referencia, nada se aclara.

El incesante aumento en el favor del público yanqui que va teniendo el automovilismo se refleja en las cifras. En estos momentos las carreras de autos ocupan el segundo lugar en la lista de espectáculos deportivos (considerando espectadores que pagan entrada), detrás de las carreras de caballos. Durante 1969 el turf logró reunir 70.858.442 adherentes y el automovilismo 41.301.080, aventajando al fútbol americano (especie de rugby modificado), béisbol, básquetbol, carreras de galgos, hockey sobre hielo, fútbol como el nuestro (solamente 4.076.639 espectadores), lucha, atletismo y boxeo, que los siguieron en ese orden. Las cifras corresponden al Instituto Atlético de Chicago y merecen el mejor crédito. Si el automovilismo sigue evolucionando en la corriente proporción (hace diez años estaba muy lejos de ocupar la actual posición), es fácil compartir la opinión de los expertos, que lo sindican como el deporte de la década.



El robot de Ford: entretenimiento y relaciones públicas.

En materia de relaciones públicas, Freddie Ford ha ganado muchos más amigos que el propio Henri. Freddie es el robot creado por Detroit para entretener a chicos y grandes, contestar las más diversas preguntas y... por supuesto, promocionar a la fábrica. La metálica personalidad luce brazos elaborados de silenciadores y amortiguadores, tapas de tanque de nafta de Mustang por rodillas y dos carters de Ford V-8 por zapatos, entre otros elementos representativos de la producción standard.


# Ama a tu prójimo.

*(Ponlo en la lista del 747 de Braniff).*

Y ámate a ti mismo.
Participa en el concurso que organiza "Semana Gráfica".
Puedes ganar para ti y para las nueve personas que más quieres en el mundo, un viaje a Hawaii en el 747 más personal del mundo.
En su vuelo regular del 31 de Enero.*
Son siete dias en Hawaii con todo absolutamente gratis (hasta las propinas).
Los cupones se encuentran en la revista Semana Gráfica, Braniff o en su agente de Viajes.
Suerte.



Festejando su personal **747**
*(la nueva manera de volar)*

**Braniff ama a su prójimo más que nunca.**

* desde Dallas

# PROTOTIPO CORSA




El material empleado en la construcción a realizar es de fácil obtención en plaza, ya que obedece en un todo con el criterio sustentado desde el principio en la nota anterior con referencia a todos los elementos que componen el conjunto. A tal efecto el material será acero "con costura" de 22 mm de pared para todos los diámetros previstos en el cuadro de referencias.

Como primer paso deberemos cortar los caños en dos centímetros más largo que lo indicado, lo que permitirá mecanizar sus extremos con un doble chanfle y ajustarlo debidamente con margen de error. Una vez finalizada esta operación trasladaremos a tamaño natural las plantillas A - B y figura Nº 3. Al travesaño letra a) de la plantilla A se deberán puntear los extremos de los caños Nº 3, la forma de éstos a la altura de las letras c) y d) se obtendrá llevándolos con calor o preferentemente con cortes de sierra en su cara interna, que serán punteados y "abrazados" por los chanfles de los travesaños c) y d) y soldados eléctricamente, en la correcta posición de la plantilla y espacios libres.

Para completar el conjunto posterior es necesario adicionar a la altura del travesaño a) (en sus extremos) los caños Nº 1, los que serán punteados en su ángulo recto con referencia al señalado con el Nº 3, para lo cual se utilizará una escuadra metálica; estos dos caños deben presentar en sus extremos libres una distancia interna de 160 mm, para lo cual deberá puntearse ligeramente en la debida posición y luego del terminado definitivo, eliminarse, por lo cual se fijará en forma prescindible.

Nuevamente, partiendo de los extremos de los caños Nº 1, se dejará una distancia libre de unos 50 mm y a partir de allí fijar la colocación de los caños Nº 2, lo cual se ilustra en la figura Nº 2. Aparentemente, el conjunto trasero del bastidor está armado y puede completarse adicionando las bancadas del eje del horquillón que se realizarán en planchuelas de 4 mm de espesor y fijarán en la convergencia inferior de los caños Nº 2 y Nº 3; igual espesor deberá observarse en dos planchuelas cortadas a la medida de 50 x 32 mm destinadas a servir de punto de apoyo superiores de los amortiguadores traseros.

Una vez finalizado este conjunto parcial, el mismo será colocado en una superficie plana (base de armado) y fijado su base (travesaño c) por medio de abrazaderas formando un ángulo recto con la misma, fácilmente comprobable, puesto que los extremos superiores deben encontrarse a 430 mm de distancia de la superficie plana inferior. A este conjunto deben adicionarse en su parte inferior los caños Nº 6, los que serán doblados calentándolos o en una dobladora a 430 mm, de forma tal que la distancia de los extremos se extienda a 725 mm. Con respecto a la convergencia de los mismos entre sí se procederá según la plantilla B, respetando las distancias y fijaciones de los travesaños, que obedecerán al mismo procedimiento de calor o cortes de sierra empleados anteriormente.

Para el conjunto superior compuesto de los caños 4 y 5, primero se armará el conjunto de los dos Nº 4 soldados en su vértice y que permitan una distancia de 100 mm entre sus dos caras internas. Siempre con la ayuda de una plantilla que reproduzca a tamaño natural la figura Nº 3 se adosará a éste el caño Nº 5 y al extremo libre un caño de 200 mm de largo por 35 mm de diámetro externo y pared de 3 mm que previamente será torneado para permitir alojar



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por LUCIANO FERNANDEZ

2ª PARTE

**Con esta segunda nota damos por terminada la explicación de cómo construir un cuadro para una moto ganadora. Raúl Ubieta lo confirmó con su triunfo en el autódromo de Buenos Aires el 15 de noviembre ppdo.**

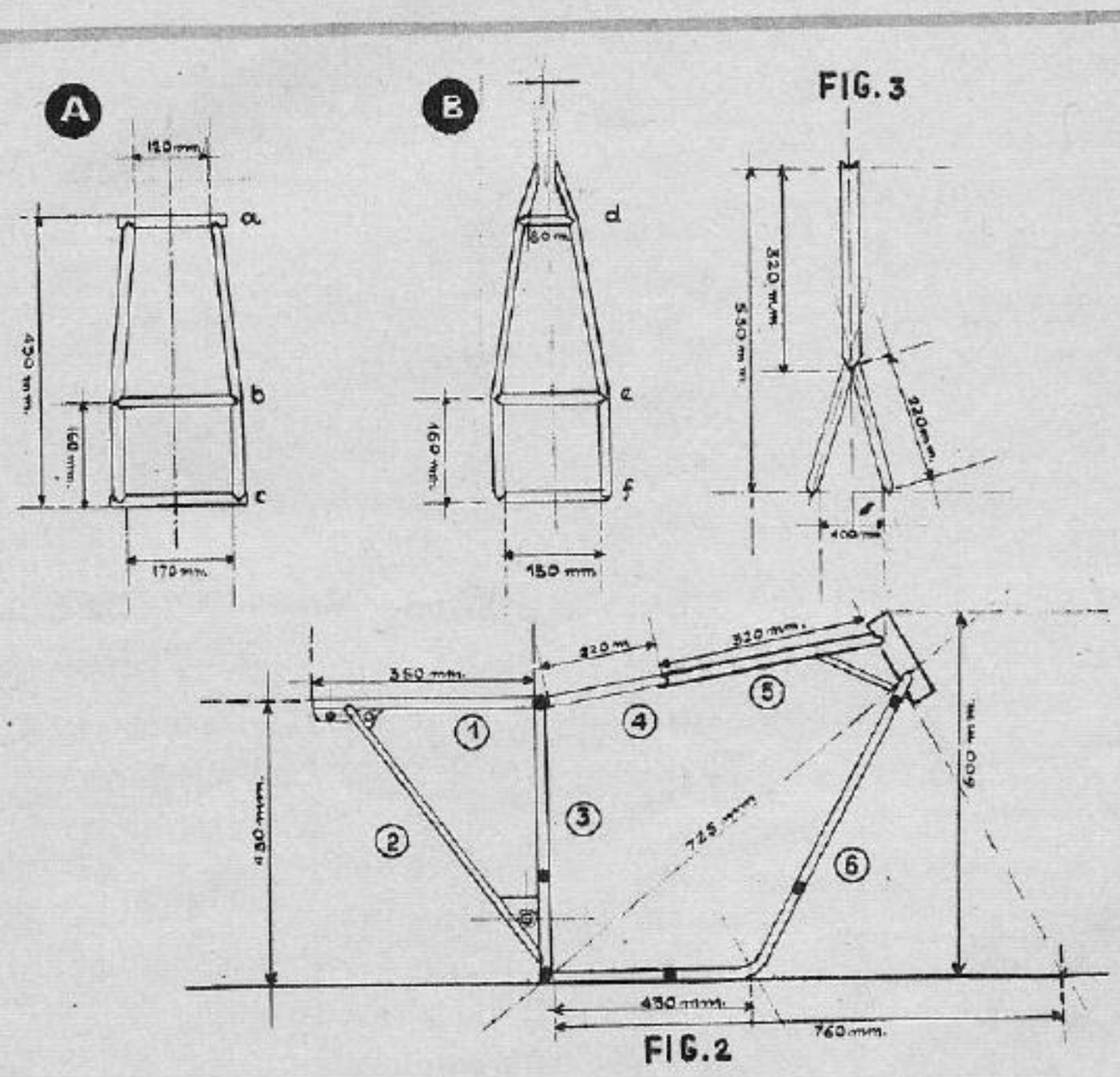
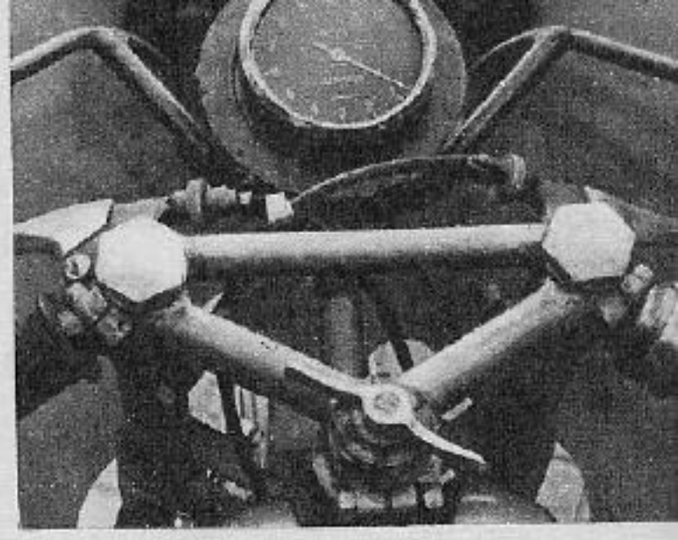



FIG. 3

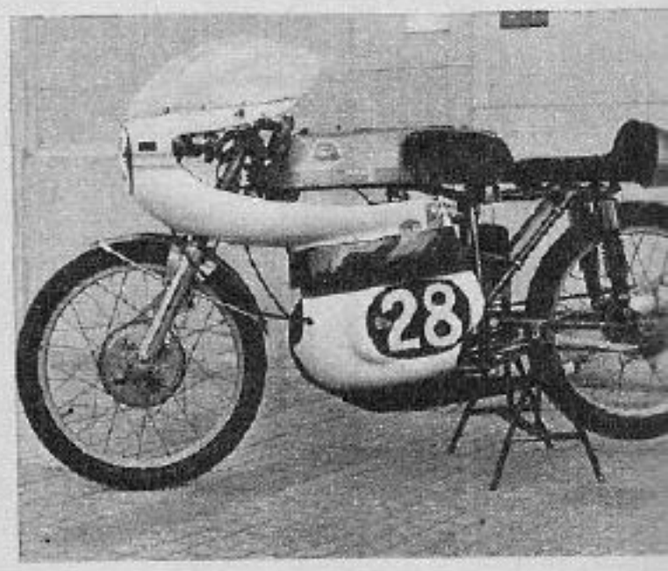
FIG. 2

## CUADRO DE REFERENCIAS

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 Nº 1 ..... | longitud | 350 mm | ..... | diámetro | 20 mm |
| 2 Nº 2 ..... | „ | 420 mm | ..... | „ | 20 mm |
| 3 Nº 3 ..... | „ | 430 mm | ..... | „ | 22 mm |
| 2 Nº 4 ..... | „ | 250 mm | ..... | „ | 25 mm |
| 1 Nº 5 ..... | „ | 320 mm | ..... | „ | 28 mm |
| 2 Nº 6 ..... | „ | 1.170 mm | ..... | „ | 22 mm |

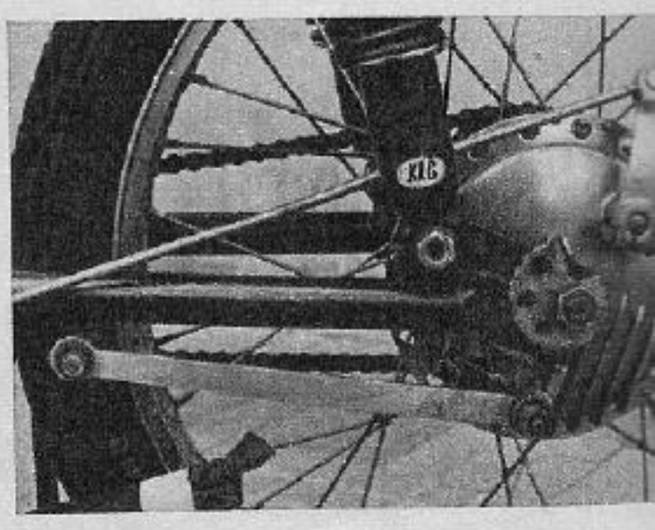


*Solución original para la construcción del cabezal superior. Liviano y resistente, nótese la estrecha distancia entre los mandos para disminuir el área frontal a esa altura.*

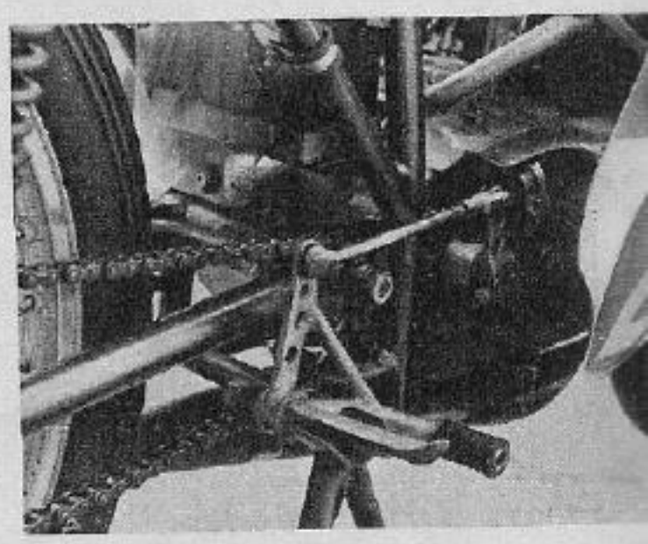



*Vista parcial del conjunto diseñado, parcialmente vestido por carenado producido en el país. El tanque de aluminio presenta depresiones para las piernas.*

*Dos campeonatos, el del 68 y el del 69 avalan el comportamiento de este bastidor.*




*Estira-cadenas provenientes de una utilitaria Puma. Complementan los detalles el reactor, construido en dural.*



*Detalle de pedalines y trasmisión de la palanca de cambios. En este caso no se colocó el refuerzo de chapa como está explicado en la nota en la triangulación a la altura del eje del horquillón basculante.*

las cubetas de dirección sin dificultad.

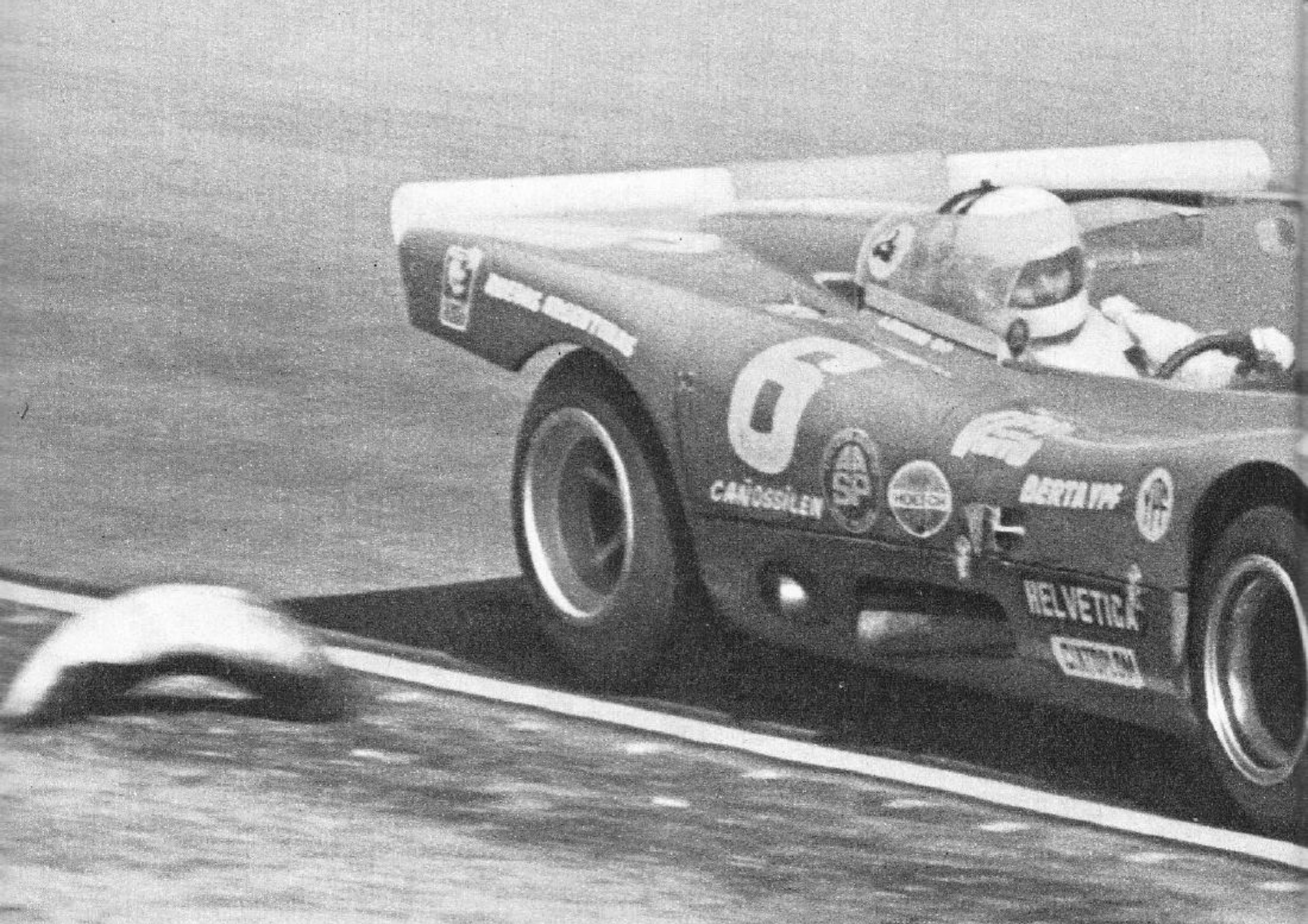
Este caño será punteado levemente, observando su correcto punto de contacto con respecto a sus centros y provisoriamente fijado en un ángulo de 90°, que debe sufrir modificaciones posteriores al ajustarse la correcta inclinación de la horquilla delantera.

El conjunto así armado se montará soldándolo eléctricamente al travesaño superior a) del conjunto posterior, debiendo respetarse la distancia de 600 mm medidos desde la base al extremo superior del caño de 200 mm de largo, para lo cual debe guiarse por lo ilustrado en la figura Nº 2. La operación final de ajuste entre los caños laterales Nº 6 y el frente de horquilla es una tarea que resultará muy tediosa; es preferible asegurar la base de los caños Nº 6 en la base de armado con abrazaderas, lo que brindará una mayor inmovilidad al conjunto. Es posible que deban recortarse unos 30 mm de sus extremos para lograr el ajuste perfecto, que estará dado cuando un caño que se introduzca a través del frente de la horquilla y se proyecte a la superficie plana inferior otorgue desde su punto de contacto a la cara interna del travesaño denominado c) una distancia de 760 mm (fig. 2). Luego se procederá (si existen dudas) a controlar las medidas de las ilustraciones con las obtenidas para evitar diferencias y puede controlarse el conjunto "tirando piolines" (sistema de viejos bicicleteros) entre los vértices y planos inferiores del conjunto y entre extremos, lo cual puede complementarse con la ayuda de un nivel de carpintero. Reproducidas las medidas, se terminarán las soldaduras eléctricamente y en caso de dudás por parte del constructor podran colocarse refuerzos de planchuela adicionales en los ángulos de unión de los caños, procedimiento que deliberadamente se dejó de lado en la construcción original y no se presentaron problemas en dichas zonas, a pesar de las dos temporadas de actuación.

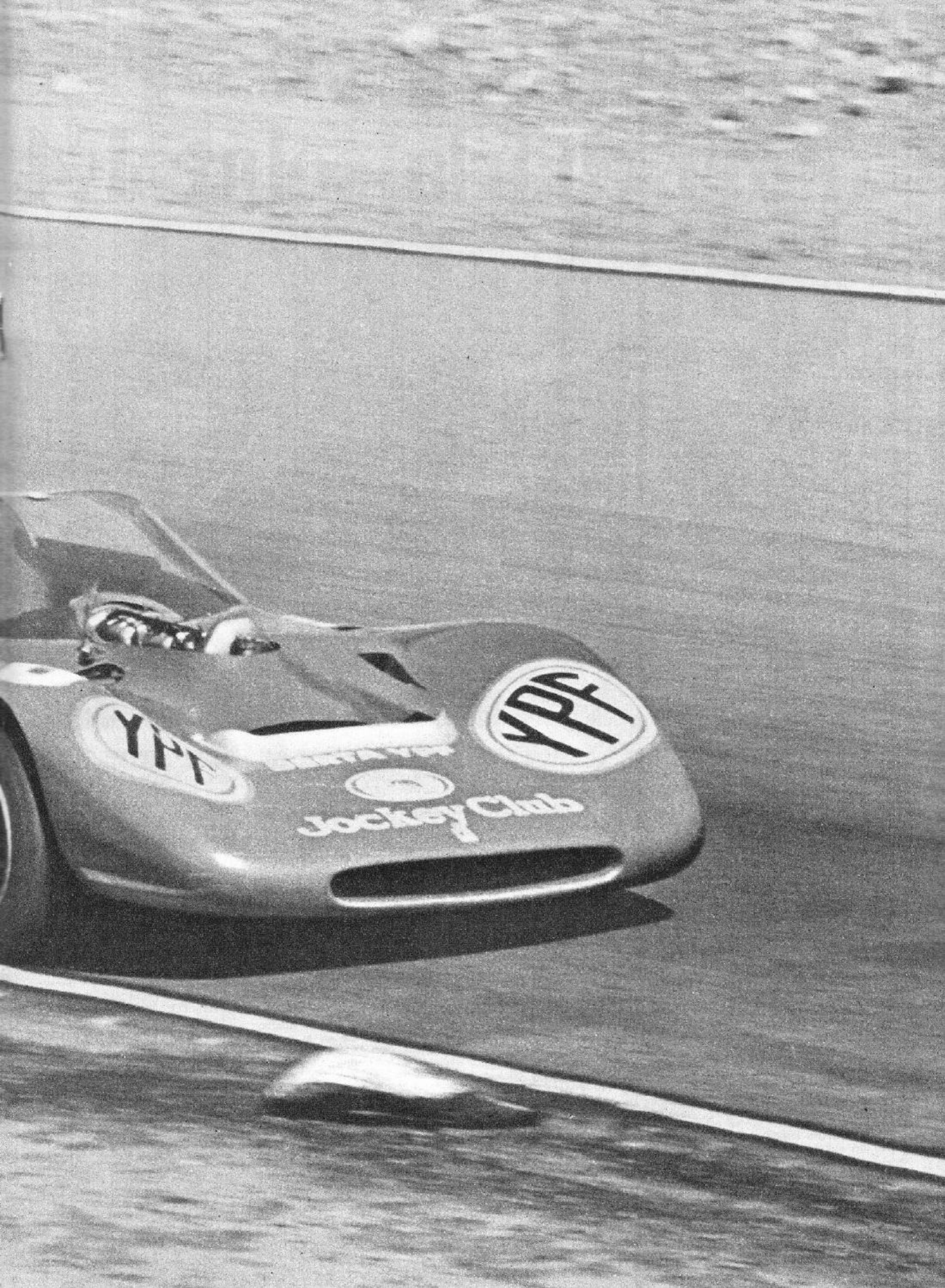
El sistema de control por medio de "los piolines" es válido también para marcar los centros y repartir distancias en el momento de determinar la alineación de las ruedas entre sí y la posición del motor.

Evidentemente el contenido de esta nota podrá considerarse superfluo o simple para muchos de los lectores; mejor así, ya que lo simple siempre es captado por una mayoría, por lo cual, deliberadamente, se han excluido términos técnicos muy en boga, que posiblemente hubieran hecho aún más extensa esta nota, pero los resultados que se obtengan estarán estrechamente vinculados a la capacidad de trabajo, elementos de medición, mecanización y controles previos, cotejando medidas con lo realizado una y otra vez. La experiencia "solitaria" es un defecto que no recomendamos a nadie, la tarea es larga y engorrosa, para lo cual baste mencionar que el tiempo total de realización incluyendo detalles de pintura, construcción en aluminio del tanque de combustible y colocación ventajosa del carenado, demandó por una sola persona más de 225 horas, contándolas desde el momento que se comenzó a cortar el primer caño hasta que pisó la pista, gracias a Dios, por vez primera y mostrando sus bondades de manejo y cualidades de comportamiento, sólo debió modificarse la altura de fijación del asiento para comodidad de la talla del piloto, para que realmente se sintiera como ... pato en el agua.

# Luis Di Palma
# Berta Tornado S.P.



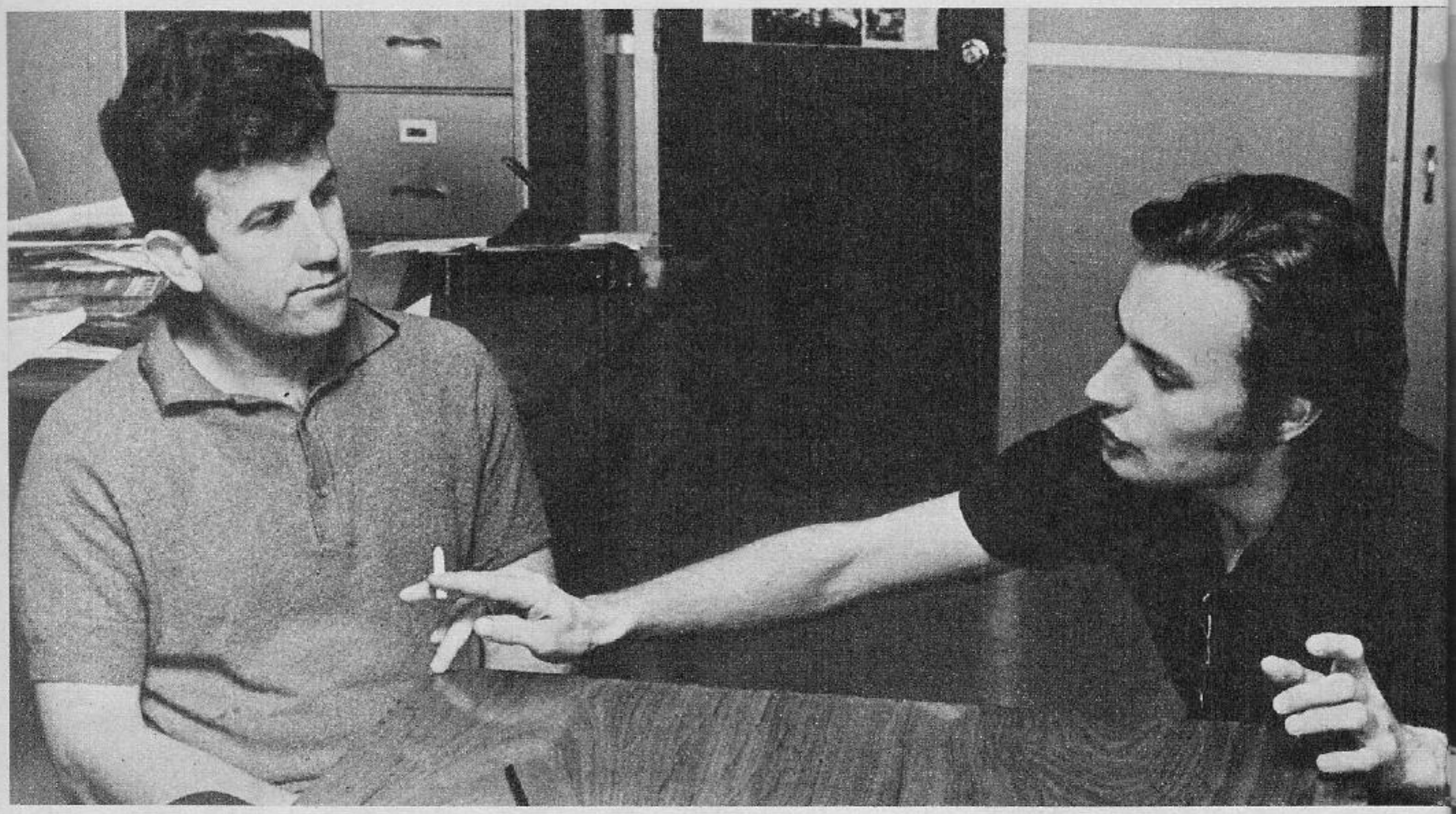

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


YPF
Jockey Club

# CON MERIGGI Y LASKAC....

Por JULIO F. PEREZ BALBI
Fotos de ALFREDO ALBORNOZ

# ....una charla sobre F.4



Fue una charla muy informal. Jorge Meriggi y Juan Laskac, preparador y piloto campeón de Fórmula 4, visitaron hace unos días nuestra redacción. Café de por medio se habló de todos los temas de actualidad de F-4; de Jarque, el debutante que ganó en Gral. Roca; del nuevo reglamento; del éxito que rodea al movimiento de la categoría, en fin, una charla que bien podría haber sido interminable. De esa charla extractamos las preguntas que consideramos de mayor interés y que aquí van...

**¿F-4 es una categoría promocional o escuela?**

**Laskac:** Las dos cosas; para el piloto que se clasifica de décimo para arriba es promocional, para el que lo hace de décimo para abajo es escuela. Tenés que pensar que para el conductor, especialmente el que vive en el interior, es muy promocional; todo el pueblo está pendiente de su actuación y entonces cuando el día menos pensado se funda una peña, hacen un TCA y el corredor de Fórmula Cuatro es candidato a manejarlo.

**¿Durante cuánto tiempo es competitivo un chasis último modelo?**

**Meriggi:** Promedio, un año. Es seguro que durante el trascurso de ese año lo modificás (vos o el constructor) una o dos veces. O la barra estabilizadora o los brazos de suspensión, algo seguro le hacés. Siempre estamos hablando de duración en lo deportivo, porque si te remitís a mantenimiento del auto, prácticamente es indefinido; podrá ser superado, pero el chassis, a pesar de cualquier piña se puede arreglar, especialmente en el caso de los Crespi que son los que más conozco; Tulio te arregla cualquier cosa en quince días...

**¿Cuantos HP tienen tus motores Meriggi?**

Entre 60 y 62 HP, más o menos; la potencia final no me interesa mucho...

**¿Cómo?**

... Y, qué querés que te diga. Cuando yo pongo los motores en el banco de pruebas por sobre todas las cosas me interesa saber a qué régimen está el torque máximo y a cuál la potencia máxima. Después comienzo a sacar los valores para confeccionar la curva de potencia. Eso es lo que más me preocupa. Después de confeccionar la curva calculo las relaciones de caja y listo. Juan en la pista probando me dirá si todavía hay que acortar un poco una marcha o dejarla tal cual.

**¿Cuál es el margen de rpm útil en tus motores?**

Casi 2.000 rpm. Entre 5.500 rpm y 7.200 rpm aproximadamente hay que mantener constante a la agujita del cuentavueltas. En casos de mucho apuro, en carrera lo tiramos a 7.500 rpm, pero puede pasar cualquier cosa; a 7.400 rpm no más ya tenemos 22 m/seg de velocidad media de pistón.

**Laskac, ¿qué truquitos aplicás en carrera?**

Mirá, petiso, lo esencial es andar chupado la mayor cantidad de tiempo posible, el gasto, entonces, lo hace el de adelante. Mientras corrés chupado, en el último cuarto de acelerador vas levantando y pisando constantemente, el motor se lubrica mejor, hacés trabajar la bomba de pique, tenés mejor reacción.

**¿Qué pilotos son los que mejor conocés y qué características esenciales tienen para andar chupado de ellos?**

De Rossi y Ragno. Son polos opuestos. De Rossi tiene mucho método y quizá eso se le vuelva en contra. Corriendo detrás de él hasta te podés dormir; siempre hace lo mismo; es muy prolijo y podés confiar plenamente en todo lo que hace. Pero tiene en su contra que el piloto que lo sigue lo puede estudiar en cada vuelta y pasarlo cuando sea necesario si es que puede determinar dónde dejará el agujero.

En cambio, Ragno es todo lo contrario: te hace varios jueguitos que te desarman. Te profundiza cada vez más el frenaje y de pronto larga el acelerador 50 metros antes que la vez anterior; vos, que venís mirando la cola, también frenás y él vuelve a acelerar; ahí te sacó 20 metros que te resultarán muy difíciles de recuperar...; éstas son todas cosas que te enseñan constantemente la Fórmula Cuatro.

**¿El de ustedes es un equipo de profesionales?**

**Meriggi:** Mirá, si somos profesionales nos morimos de hambre. Hasta ahora gané un millón 200 mil pesos de los viejos. Tené en cuenta que es el balance anual, que para mí fue una temporada muy exitosa, en la cual tuvimos primeros, segundos y terceros puestos en cantidad. Imaginate el déficit si las cosas no me hubiesen ido tan bien. Sí, se gana plata en mi caso pero ello no redituá ni el tiempo ni el capital invertido; como negocio es bastante malo, te aseguro.

**¿Qué hay de la otra fórmula paralela a la cuatro?**

**Meriggi:** Sí, el proyecto está en estudio en la APF4. Sería la F4 B, y exclusivamente para correr en circuitos de tierra; en ella competirían todos los chasis viejos que están arrumbados en los talleres sin poder correr, esos Crespi a semieje con motores BMW o NSU. La idea nació de la canti-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





▲ *Juan Laskac, un excelente piloto, estudioso, hábil. Es otro al cual la Fórmula Cuatro ya le queda chica. Es imperioso que en 1971 alterne con otras categorías superiores.*

◀ *Jorge Meriggi (Izq.), preparador del team más exitoso de 1970 en Fórmula Cuatro. Juan Laskac, a la derecha, campeón argentino de la categoría, toma las medidas para el mantel estampado que nos va a regalar. Es de hacendoso este chico...*



▲ *Jorge Meriggi, miembro de la Comisión Técnica de APF4, consultor de la CT de CADAD, responsable de varios autos de punta de F4. Entre ellos el del mismísimo Laskac.*

# Un preparador y un piloto de Fórmula Cuatro (campeón 1970) nos comentaron cosas nuevas de la categoría. Aquí el extracto de lo dicho

dad de proposiciones que tiene la Asociación por año para correr en circuitos de tierra y bien sabés que con los nuevos chasis con rótulas no podés ir porque se te hacen pedazos. Entonces para aprovechar esos casi 40 autos que hay tirados por ahí e incluso los que todavía corren sin posibilidades se sancionaría esa fórmula. Creemos que será un éxito, habrá muchos autos; sobrarán carreras.

Seguimos hablando de varias cosas más. De las doce carreras que tendrá la categoría el año que viene, de las manos que les dio Chessel para la promoción de la categoría, de las ganas del Campeón Laskac de correr en Fórmula Dos... del exitazo que fue Fórmula Cuatro en 1970, sin vuelta de hoja la categoría que mejor funcionó de todas las de nuestro medio.

## FORMULA CUATRO: NUEVO REGLAMENTO

Durante el trascurso de la semana pasada la APF4 presentó en CADAD un proyecto de modificaciones al actual reglamento de Fórmula Cuatro. Es casi seguro que será aprobado tal cual fue propuesto, sin lugar a dudas para afirmar más aún la lógica política adoptada por CADAD con respecto a las mil y una requisitorias de las asociaciones de pilotos: darle la salida más rápida y positiva que sea posible.

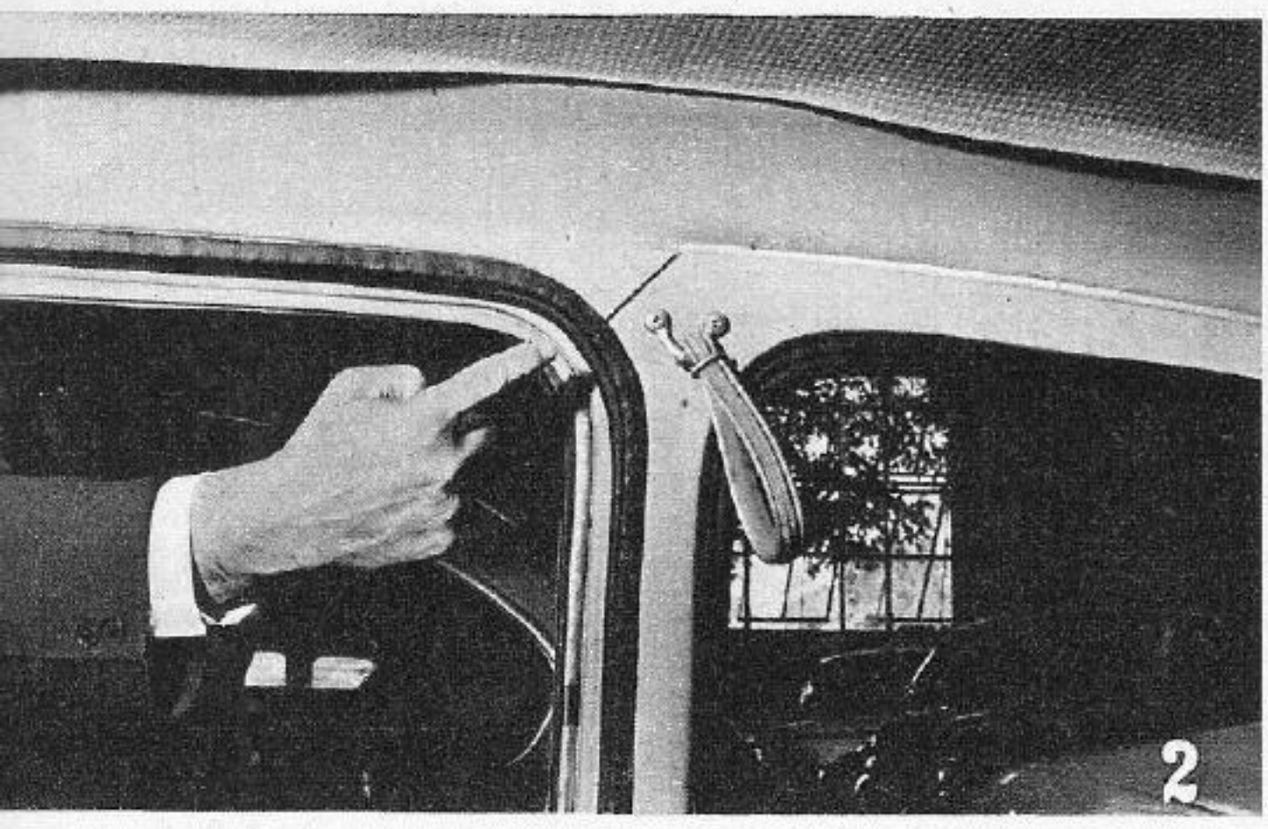
Las proposiciones son harto lógicas; fueron estudiadas por gente que está muy al tanto del desarrollo de la fórmula. Los tres puntos fundamentales que se tuvieron en cuenta para proponer las reformas fueron: 1º) La necesidad imperiosa de que el motor Renault cuente con otra marca rival; en este caso el Fiat es el que tendría la responsabilidad de romper la hegemonía del cuatro cilindros francés; 2º) Reducir a lo mínimo posible las posibilidades de una preparación ilegal del motor; lo más rápido y efectivo es permitir lo **"impermisible"** si es que ello no encarece el desenvolvimiento de cada unidad. 3º) Buscar las liberalidades necesarias en la reglamentación del motor para que el Fiat 800 (ó 767) tenga posibilidades de triunfo.

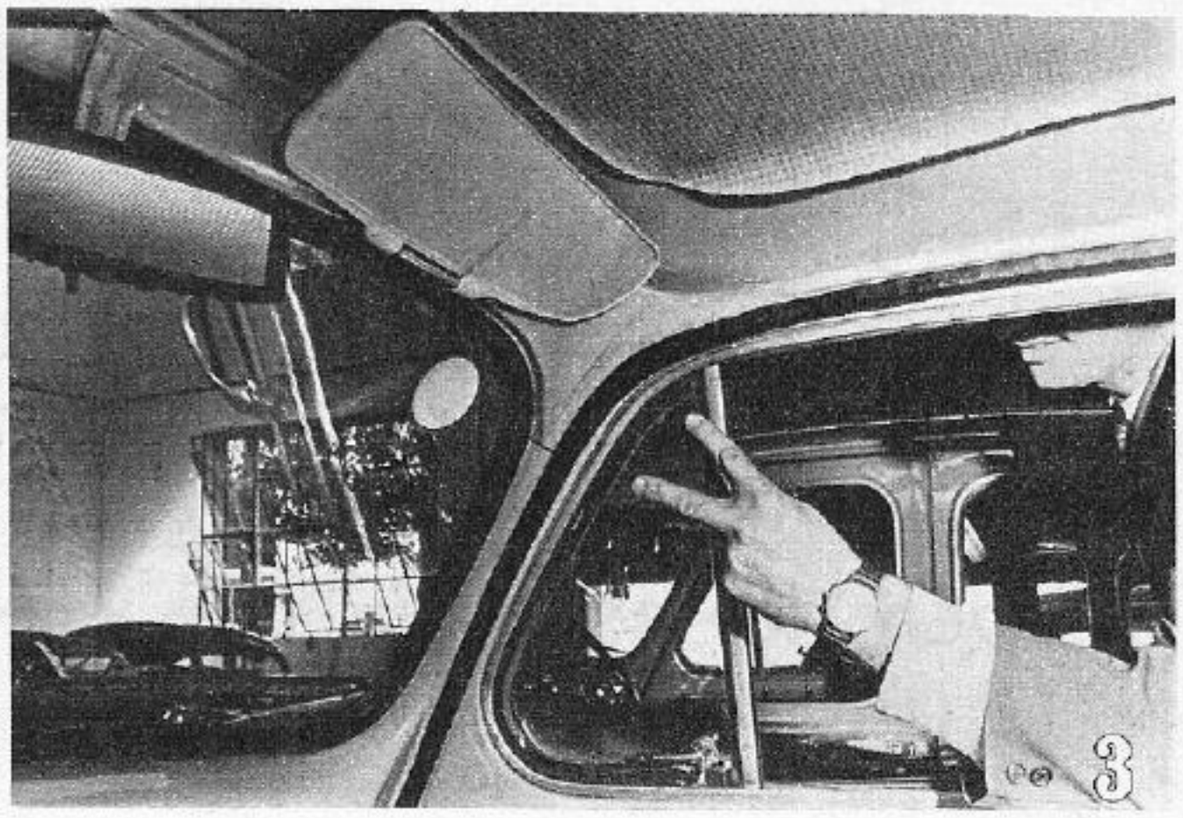
Con esas premisas se cumple perfectamente. Se pueden llevar a 850 cm³ (los Fiat por supuesto, el Renault ya está en eso) ya sea por diámetro o por volteo de cigüeñal, de cualquiera de las dos formas es permitido. Las válvulas del Fiat podrán tener 28,5 de mm de diámetro las de admisión y 25 mm las de escape (valores similares a las del Renault). La etapa puede sufrir aumentos de diámetro en todos sus conductos pero debe conservar la única entrada de admisión que posee originalmente el motor Fiat. El tubo de admisión es libre pero deberá conservar la brida original del carburador Solex 32 PAIA. Tanto para el Fiat como en el Renault se permitirá el uso libre de guías de válvulas, se podrá nitrurar el cigüeñal, reforzar el embrague y el árbol de levas y los botadores podrán ser libres hasta en su material.

Sin temor a equivocarnos creemos que un motor Fiat bien hechito estará en los 60 HP, más o menos lo necesario para ganar y de ese modo volvería a nacer la rivalidad perdida desde el ocaso de los BMW y NSU. Por otro lado las liberalidades introducidas no encarecerán ni la preparación ni el mantenimiento de un motor de carrera. Si bien las guías de bronce son más caras que las de fundición son mucho más duraderas pero esencialmente con estas disposiciones se permite (sobre todo en lo que toca al material del árbol de levas y los botadores) un control rápido y efectivo de la legalidad o no de la preparación de los autos controlados.

- Sí, sí, sí...
Los pasajes en el 747 serán gratis,
el hotel será gratis, las comidas serán gratis,
las diversiones serán gratis,
pero la estampilla para mandar el cupón
quién la paga...? Eh..?





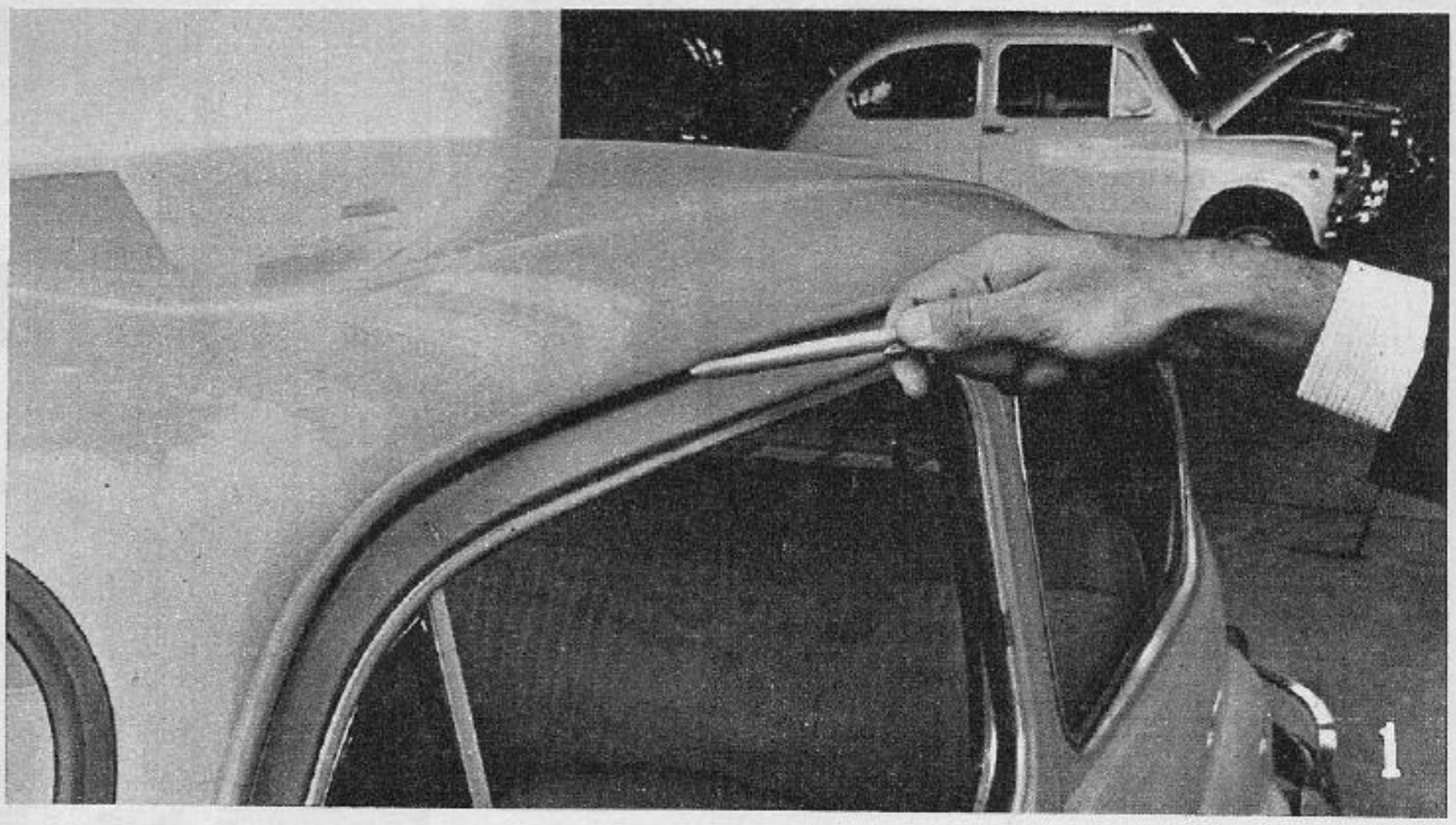


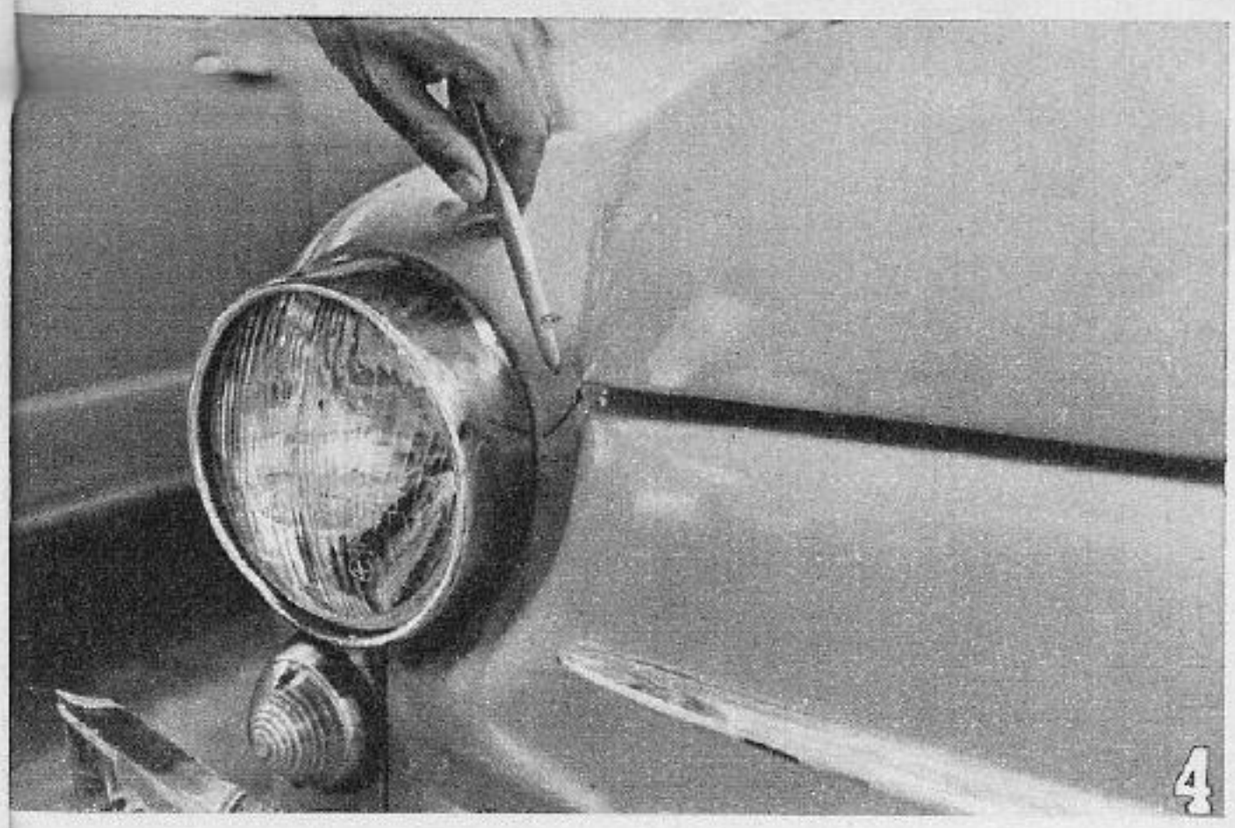

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# CÓMO COMPRAR UN FIAT 600 USADO

**Todo lo que se necesita saber para encarar la compra de un Fiat 600 usado. Detalles que deben observarse para decidir la operación**


1


4

Si el Fiat 600 sigue manteni-ndo-se en plano competitivo, en lo que a ventas se refiere, con autos de más reciente fabricación y hasta de mayor tamaño, evidentemente re-úne todas las características capaces de mantener en el mercado durante más de quince años un modelo de coche que, por muchas razones, podemos comprar sin muchas vueltas. Aún así, le daremos la convencional "mirada" general, como para comprarlo con el cuidado con que lo hacemos con otras marcas y modelos. Vayamos a las fotografías.

**FOTOS 1, 2 y 3:** Vamos a empezar por las huellas de un posible vuelco. En la primera fotografía se ve la gotera,. que debe estar derechita, sin ondulaciones. Los puntos de soldadura deben estar todos en la misma secuencia. Las fotos 2 y 3 nos muestran las uniones en el interior del techo, que al ser reparado el mismo, deben ser soldadas y por lo tanto se las tapan. Resumiendo: las uniones deben ser visibles, como las de la foto, y la gotera sin ondulaciones. El tapizado de la parte superior del techo, que vemos desprendido, no tiene importancia: lo hace en todas las unidades a los meses de usarlo.

**FOTO 4:** Las uniones del exterior de la carrocería también deben permanecer visibles. Si no lo están, han sido tapadas con masilla, y por algo debe ser...

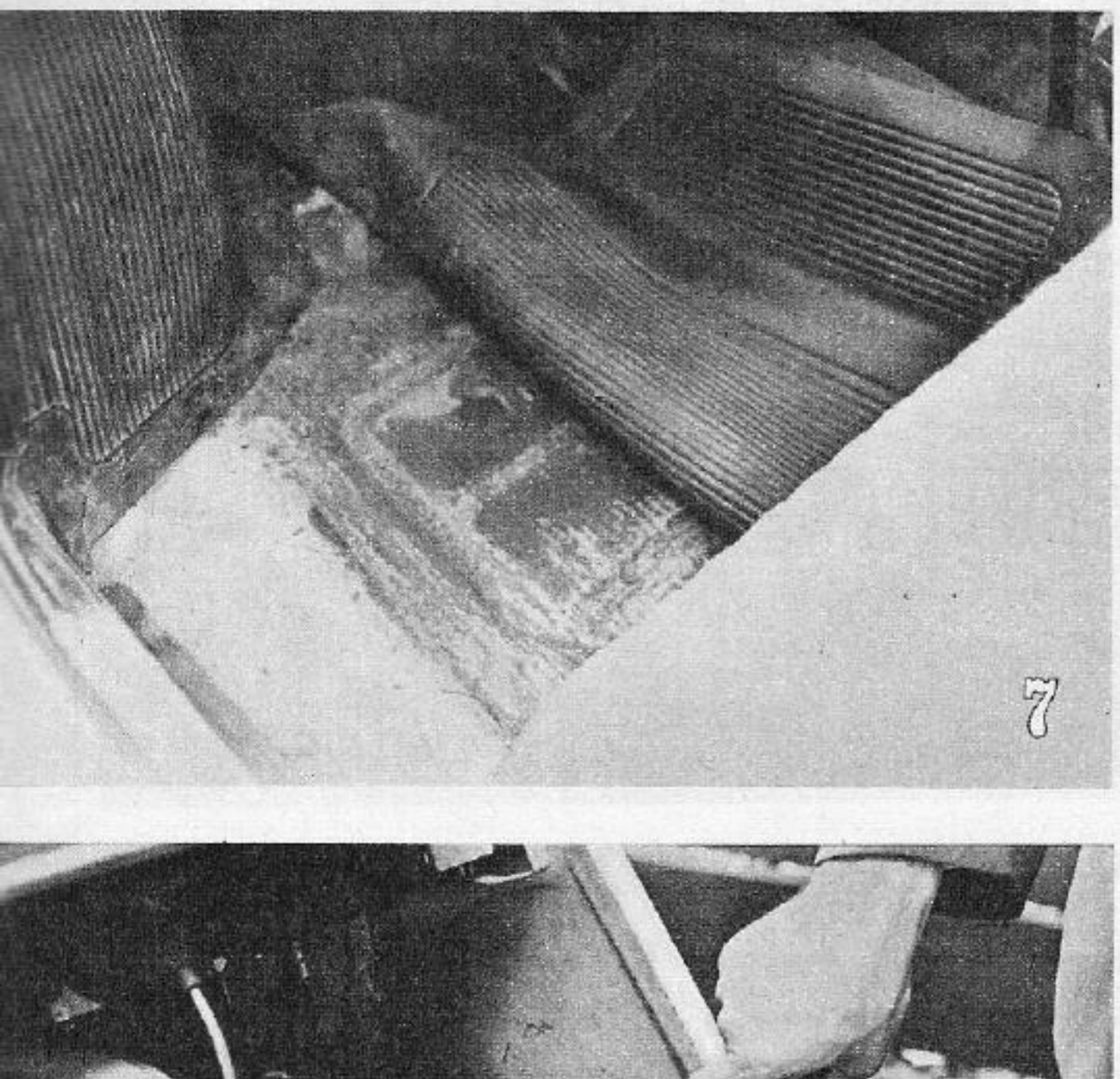
**FOTO 5:** Los paneles de las puertas se desprenden porque, al ser de cartón, se ondulan como consecuencia del agua que se cuela por la coliza. Actualmente, en los últimos modelos, esto se ha solucionado con el empleo de pane-

→



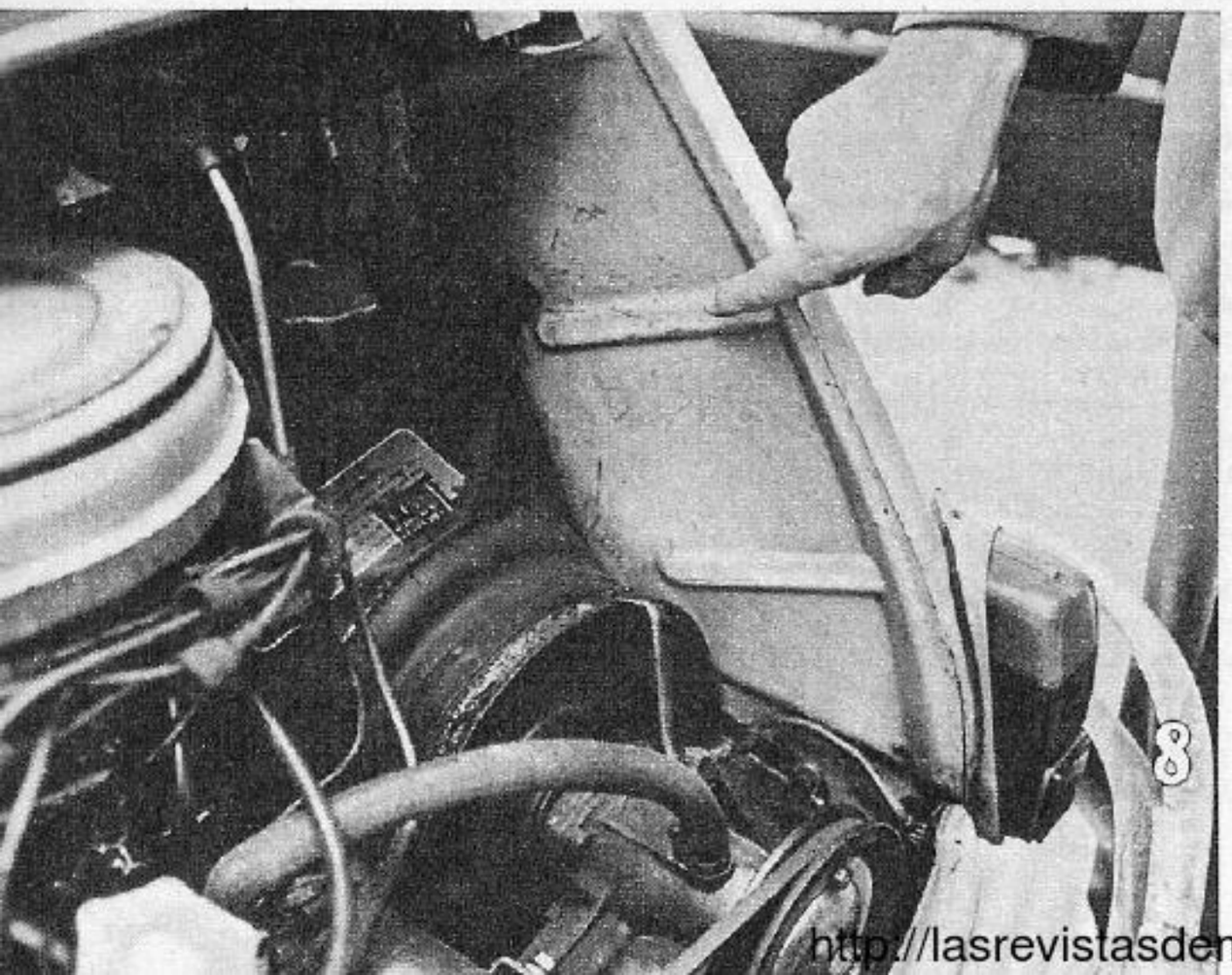
5





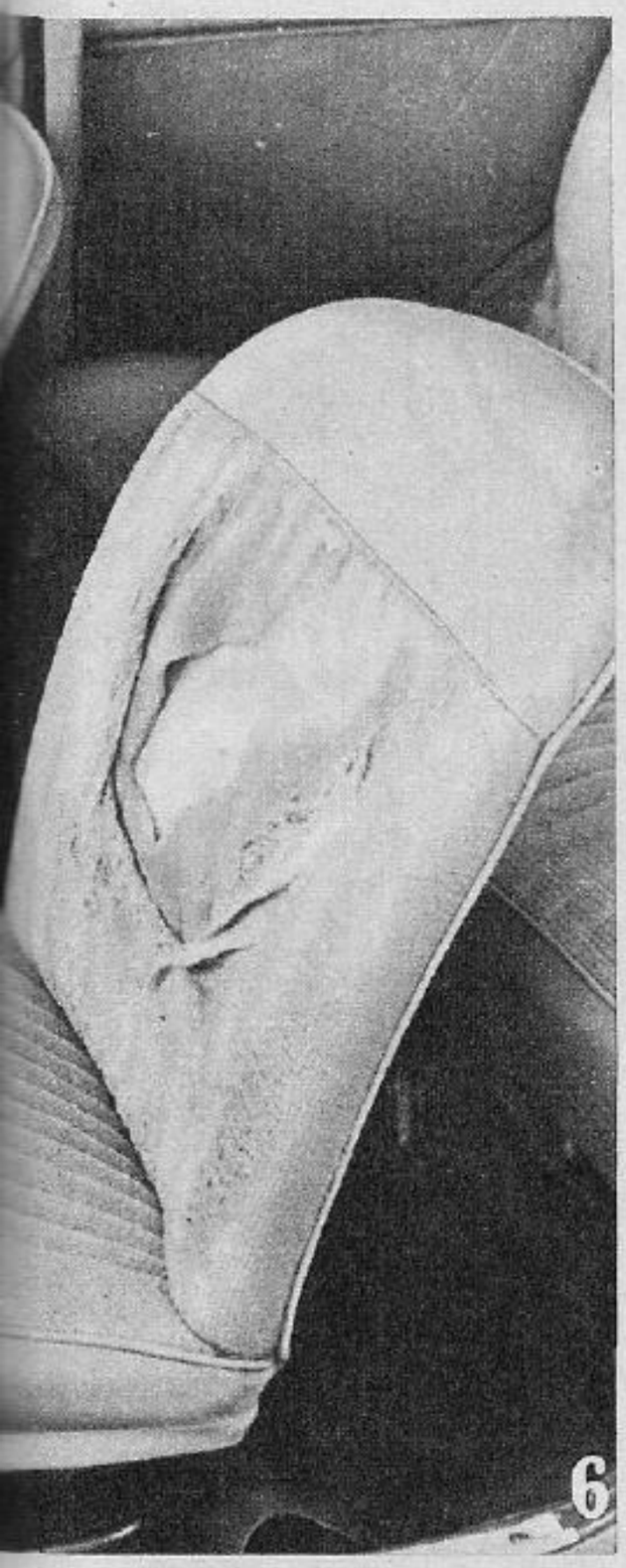
7

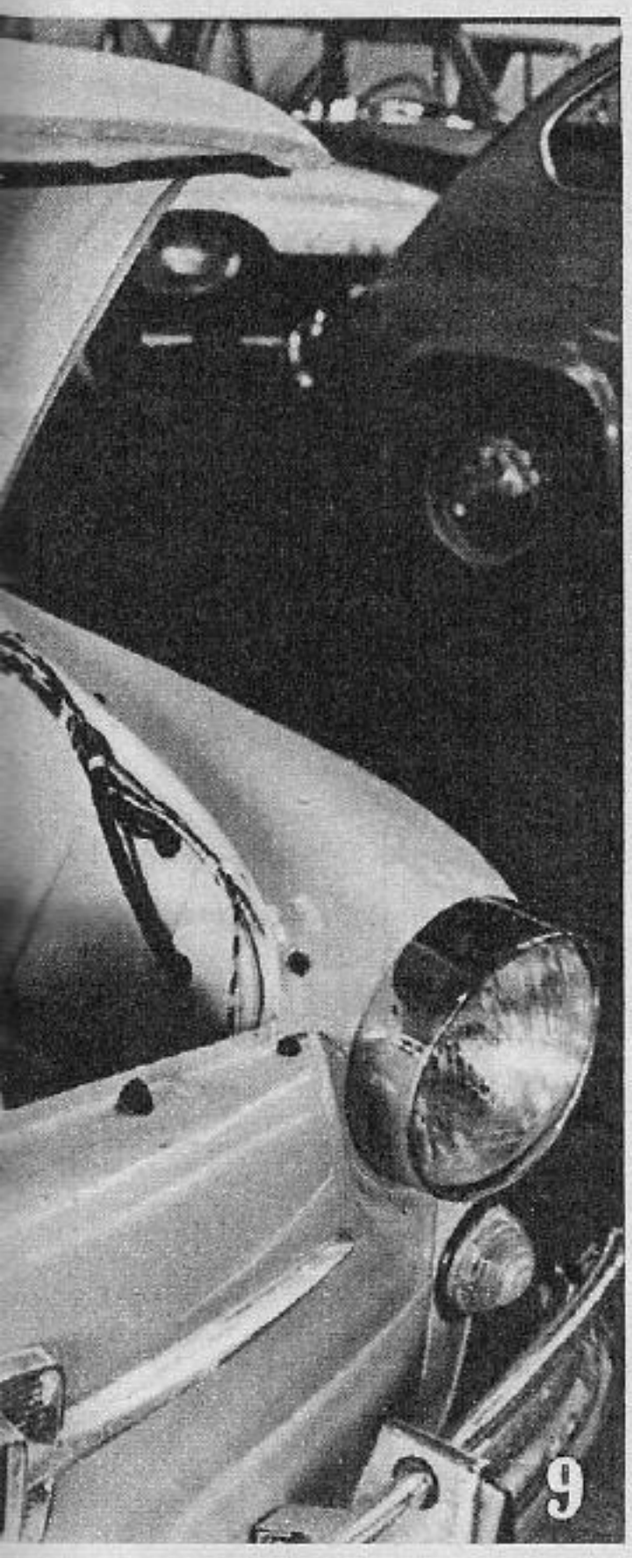




8

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




les de material plástico. De cualquier modo, es común en todos los Fiat 600, igual que el tapizado del techo.

**FOTO 6:** Del tapizado ya hemos hablado bastante en el número 234, en la compra del Falcon, pero les repetimos el concepto: no tiene tanta importancia el detalle como sí lo tiene el aspecto general, y no nos interesa el buen estado de un tapizado por el tapizado en sí, sino porque es reflejo del cuidado que ha tenido el total del auto. Igualmente les recomendamos que lean las notas de otras marcas que ya hemos publicado. Siempre hay puntos que se aplican a todas las marcas y que en algunos casos descuidamos.

**FOTO 7:** Antes de abandonar el interior, levantamos las alfombras para controlar el estado del piso. Que no se encuentre corroído por el óxido.

**FOTO 8:** Los choques de atrás se delatan por la deficiente reparación de los nervios de las chapas que están señalados en las fotografías. No es que el arreglo haya sido mal hecho, sino simplemente que dejar esos bordes con la prolilidad del estampado de fábrica es prácticamente imposible.

**FOTO 9:** Al igual que en la fotografía anterior, son las molduras las que miramos.

## EN MARCHA

Al darle arranque, la puesta en marcha debe ser instantánea. Antes de partir bajamos del auto y levantamos la tapa del motor para escuchar los distintos ruidos que puedan oirse. Además de los clásicos ruidos de válvulas, distribución, pistón o biela, podemos oír el zumbido del rulemán de directa que es bastante característico (esto con el vehículo andando en 4ª). Miramos el humo tratando de no verlo en exceso y de color blancuzco. Volvemos a sentarnos y apretamos el pedal de embrague que no debe tener un juego libre mayor de 1 ó 2 cm. Tampoco debe "cantar" la caja en el momento de enganchar la primera velocidad a menos que el motor esté acelerado. Si lo hiciese no sería defecto de caja sino de embrague.

Luego, una vez en marcha, podemos hacer los clásicos controles: dirección, suspensión, caja-diferencial y frenos. Que no tire para un lado al soltar el volante, que no doble con más facilidad para un lado que para el otro, que no "chillen" las gomas, que no se hamaque al pasar sobre ondulaciones, que no se oiga "ruido a tranvía" al soltar el acelerador viajando en cuarta velocidad, que frene en la distancia adecuada y que, si no lo hace como corresponde, que sea por falta de regulación y no porque no le queden cintas.

Y qué más podemos decirle. Gran parte del acierto de la compra depende de su poder intuitivo y otra gran parte de la suerte. Se la deseamos.


**En pruebas realizadas:**

# Las bujías Champion Turbo-Action dieron más potencia para pasar en ruta.




Ambos coches aceleran cuando pasan la célula fotoeléctrica de la línea de salida.
La aceleración es controlada automáticamente, los conductores sólo manejan




El coche de la izquierda, equipado con bujías Champion Turbo-Action, pasa más rápido que el de la derecha, con bujías standard.




Se repite la prueba, pero con las bujías intercambiadas. El coche de la derecha pasa más rápido con Champion Turbo-Action.

**PRUEBAS EFECTUADAS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADAS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.**

Si usted se ha visto demorado en la ruta por falta de potencia en su coche, sabe de qué hablamos.
El problema quizás esté en las bujías.
En pruebas certificadas por el United States Auto Club se comprobó el mayor pique obtenido para pasar en ruta en motores de 19 marcas europeas y americanas equipadas con bujías Champion Turbo-Action sobre otros motores iguales, pero con bujías Champion standard.

**CAMBIE ENTONCES HOY POR CHAMPION TURBO - ACTION**

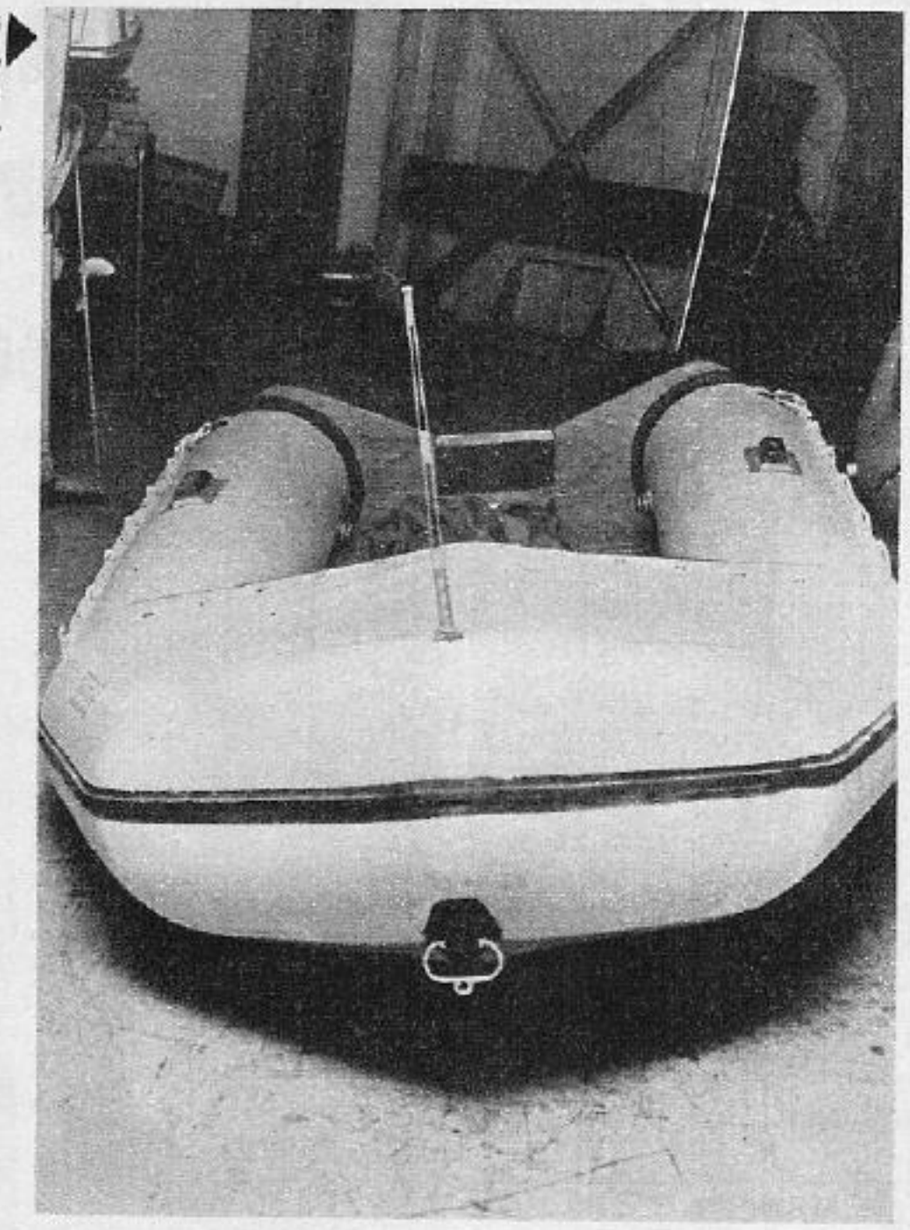



CHAMPION

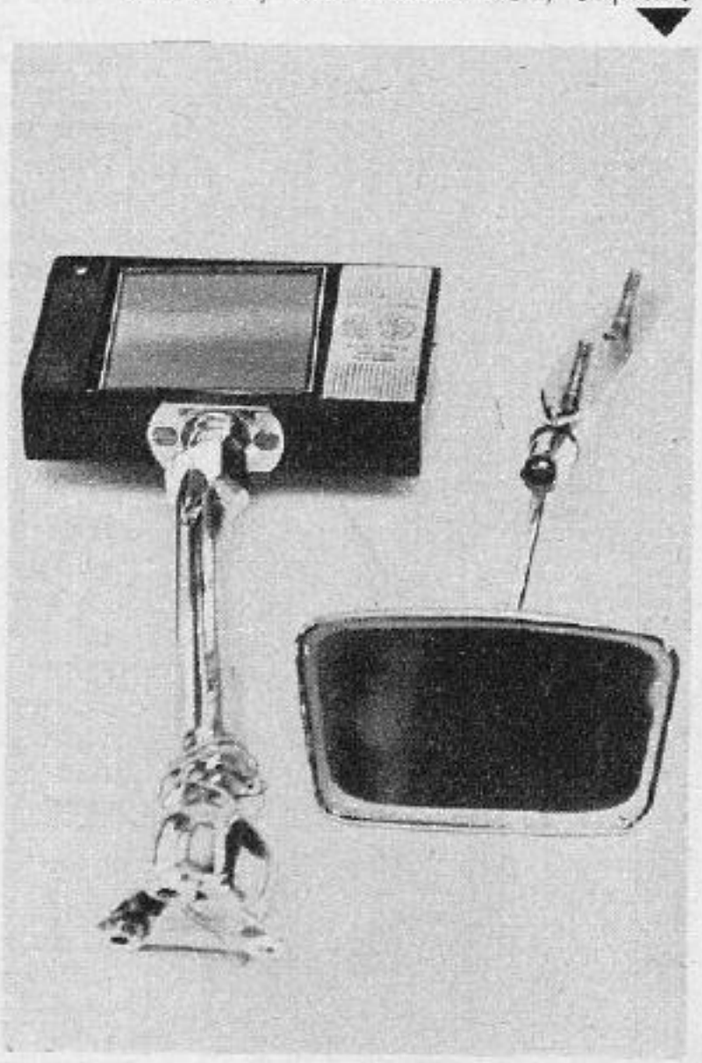
**CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.**

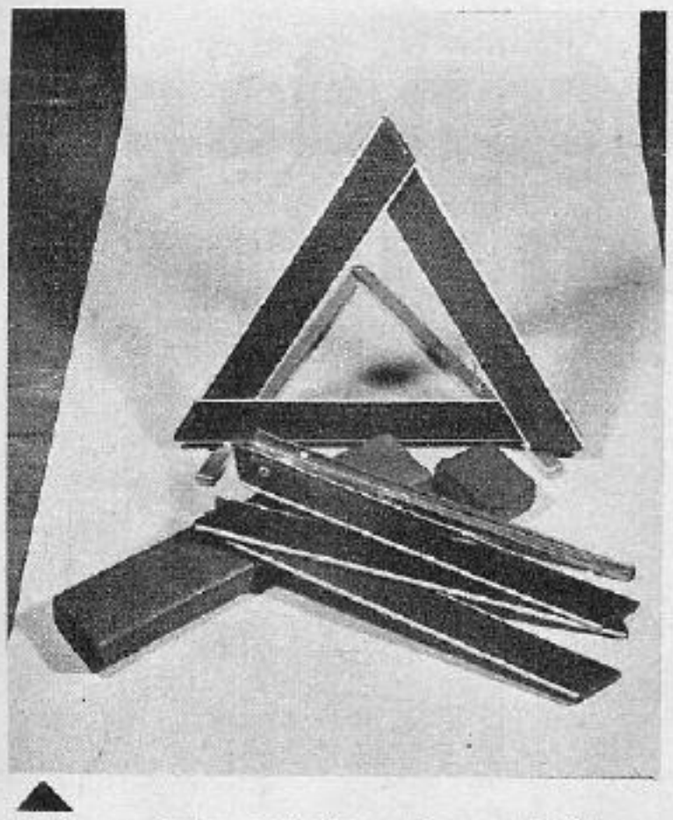
# la vidriera de corsa

Bote inflable de goma, 3 compartimentos estancos, importado de Italia, $ 3.170.—. Puede colocarse motor. Eurocamping, Paraná 767, Capital.

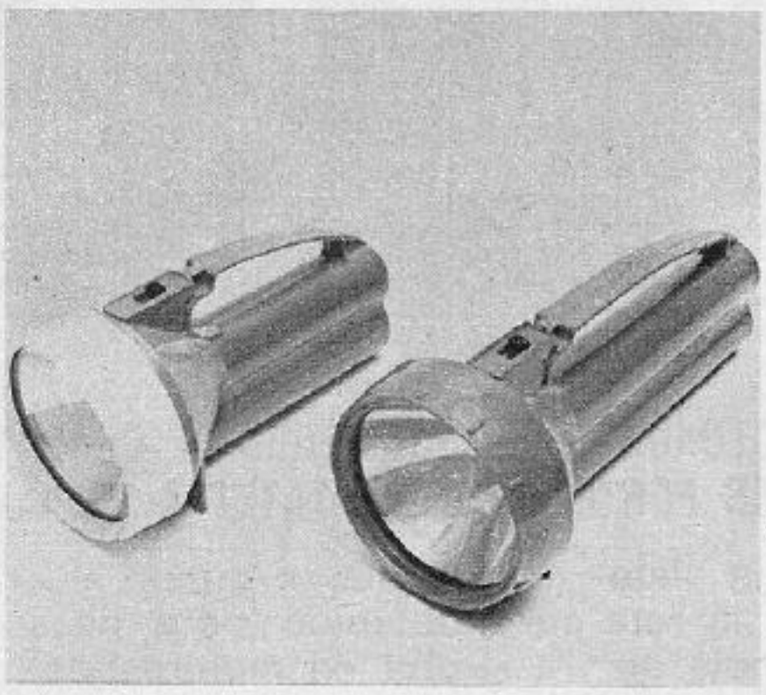


Juego de espejos de seguridad, llamados "Angel Guardián", permiten ver con nitidez los vehículos que se adelantan en la ruta, $ 95.—. Harrod's, San Martín 890, Capital.

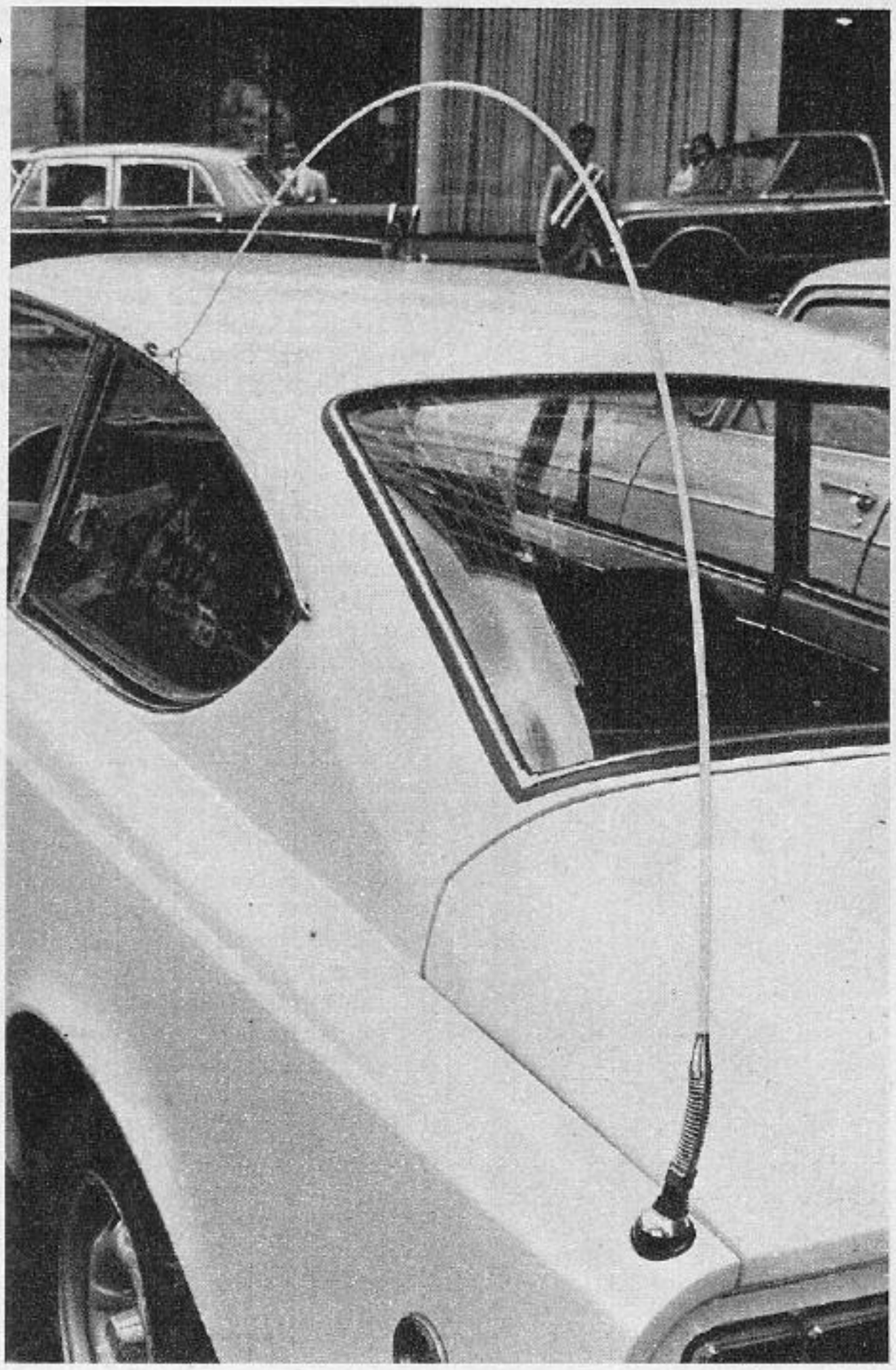




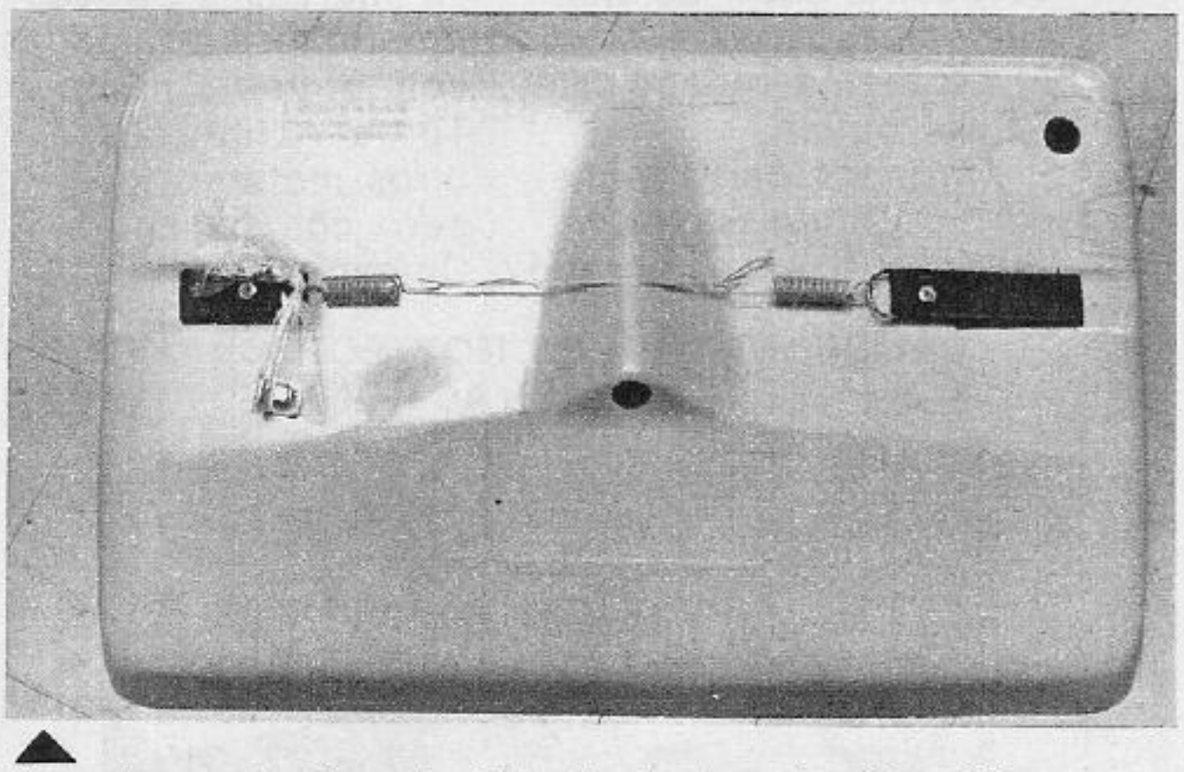
Balizas reglamentarias, con material especial que durante la noche refleja la luz de los faros del auto que viene en sentido contrario. Muy seguras. TODO-CAR.



Antena flexible de "fibra de vidrio", fabricada bajo licencia italiana. Largo 2 metros Varios colores. En venta en Juramento 1899, Quintana 488, Córdoba 677 y Peña 2500, Capital Federal.



Linternas Bentley, 4 elementos, alcance: 300 metros, $ 16.— y de 6 elementos, alcance: 500 metros, $ 22.—. Eurocamping.



Cubre tanque de fibra de vidrio. Excelente protección estética para el auto-turismo. Marca "Covertan", para Falcon, Fairlane, Chevy, Dodge, Valiant y Torino, $ 94,50 y 111.— según los modelos. En venta en: Autopista (Cochabamba y Pichincha); Grand-Prix (Ramón Lista 5172, Cap.); Todo-Car (Av. Maipú 1508, Vte. López) y Pistonar (Viamonte 1604, Cap.).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# PARA PINTARTE MEJOR

**Fiat, en la planta industrial de El Palomar, se apresta a dar su batalla contra la corrosión. Una buena noticia para los usuarios de la marca y un aporte concreto a la tecnificación de la industria automotriz. Detalles**

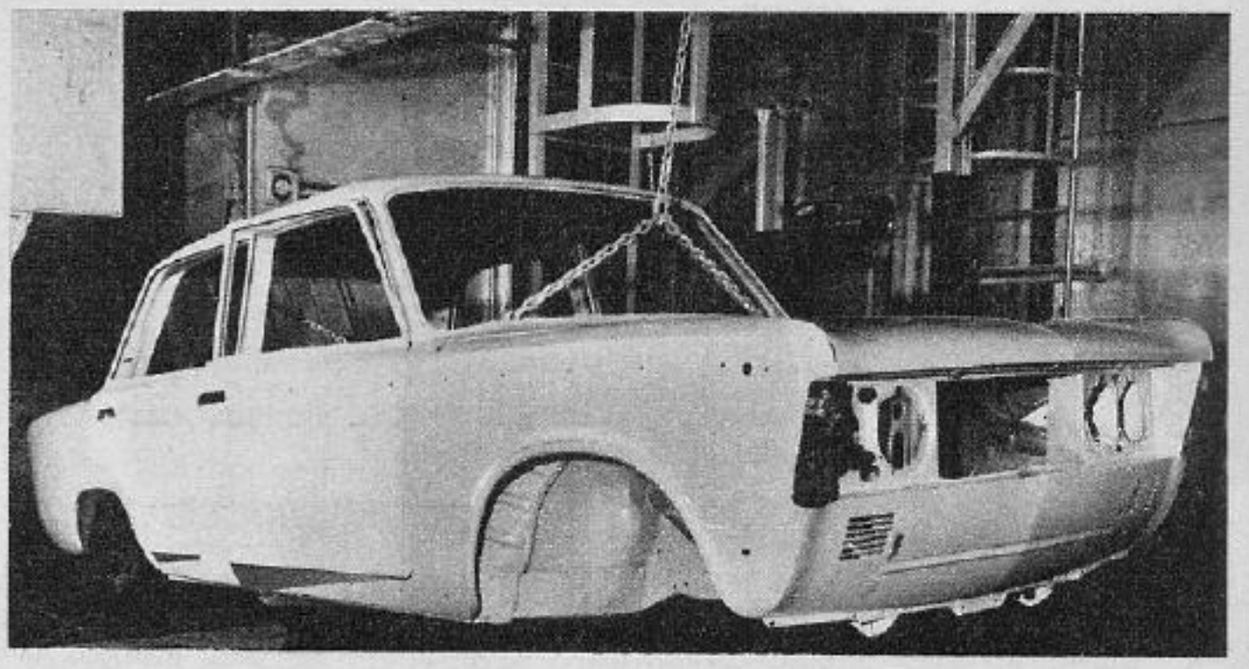
El otro día, gentilmente invitados por el amigo Saporiti, gerente de Prensa de Fiat-Concord, visitamos la planta industrial de la empresa en la localidad de El Palomar, donde se inauguraban las nuevas instalaciones de pintura de base por **electroforesis**, sistema de I.C.I. (Imperial Chemical Industry), único en América latina y uno de los más modernos utilizados por la industria automotriz en el mundo.

Desde el primer momento **"electroforesis"** giró en el ambiente como algo distinto que no alcanzábamos a descifrar del todo. La incógnita nos fue revelada de inmediato por el ingeniero Carlos Huguet, director de la fábrica, quien nos explicó los detalles técnicos del sistema que momentos después pudimos observar prácticamente.

El ingeniero Huguet señaló que la pintura de base por **electroforesis** se asienta en un fenómeno **electrofísico** y tanto por los distintos pasos que preceden al mismo como por el acto en sí de su realización, constituye un verdadero alarde de avanzada técnica. La carrocería es llevada por un trasportador aéreo al túnel automático de **fosfatizado,** primer paso de la preparación de la chapa para la aplicación del sistema de electroforesis. Seguidamente pasa a través de un túnel de secado y enfriamiento simultáneos y luego se le conectan los electrodos necesarios para aquel proceso sumergiéndola en la cuba que contiene pintura diluida en un medio acuoso. Allí es donde realmente se produce el proceso **electroforético** o de **electrodeposición.** En forma simultánea, la cuba de inmersión y la carrocería sumergida en ella son conectadas a un generador de corriente continua, instante en el cual se produce la **autoadhesión** de una verdadera película protectora de la chapa, que se extiende a toda la superficie de la misma, incluso hasta en sus más íntimos sectores. Esta pintura de base, anticorrosiva, es prácticamente irremovible y así se lo observa cuando después que la carrocería sale de la cuba de inmersión, en el túnel de lavado, se elimina únicamente de la chapa la pintura no **electrodepositada.** Retirados los conductores eléctricos, se produce el secado a horneado convencional, a temperaturas de 170 a 180 grados.

Los próximos pasos consisten en la aplicación a la carrocería de una mano de pintura a fondo con sus respectivos secados por horno y, finalmente, el traslado de aquélla a la línea de esmalte, donde se la pinta con los colores definitivos. El novísimo sistema asegura una total protección contra la corrosión de las carrocerías.

En suma, un buen aporte a la tecnificación de nuestra industria automotriz y un quebradero de cabeza para los académicos de la lengua con la palabreja: **electroforesis.**



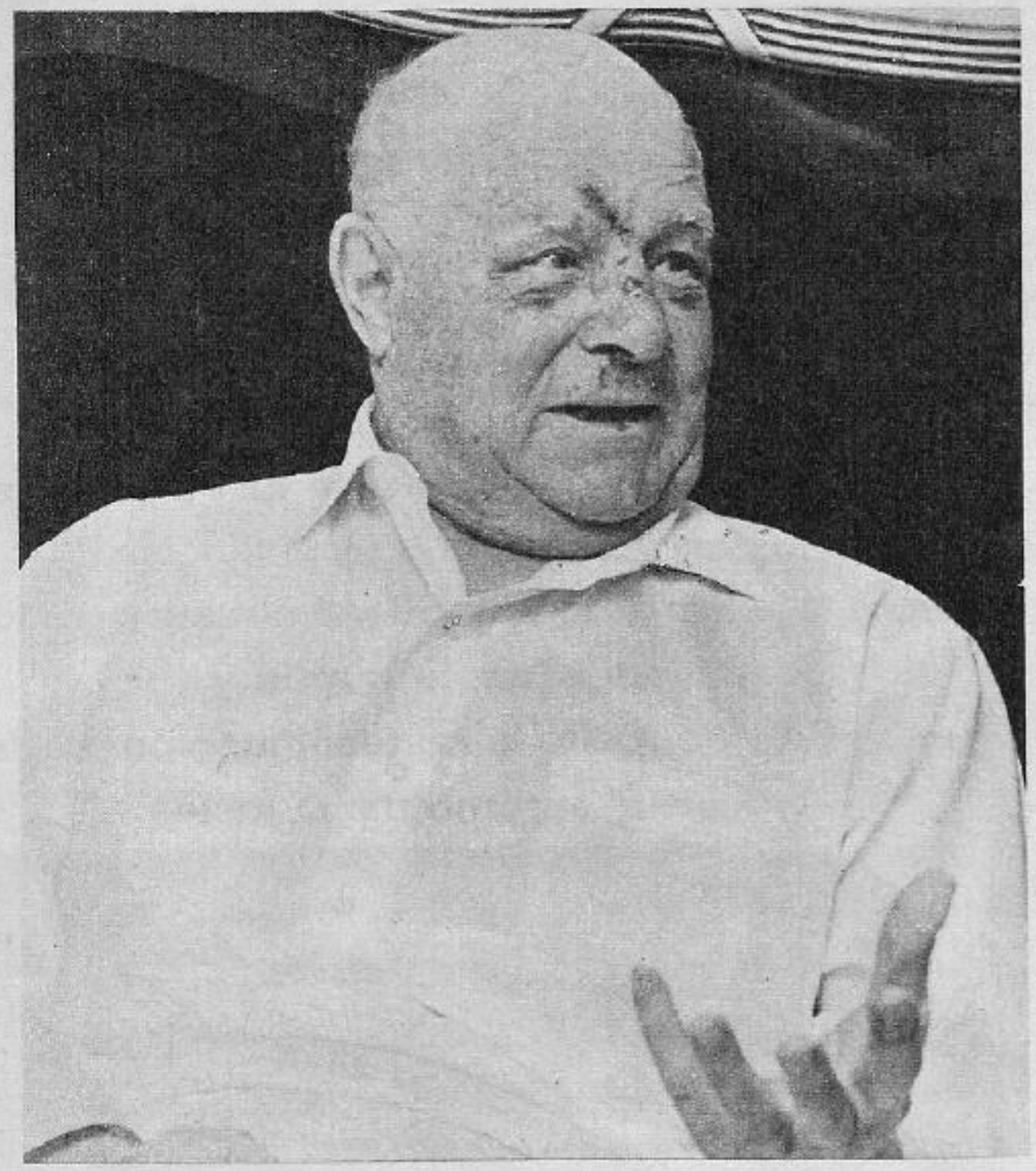
## EL 128 FUERA DE CAMARA

**Como no podemos con el genio, mientras recorríamos las nuevas instalaciones de Fiat en El Palomar, "relojeábamos" las hileras de Fiat 128 en la línea de montaje y una buena cantidad de ellos ya "pintaditos" y en fila. Colores ocre, azul Prusia y un verde muy entrador. Un colega nos hizo notar un detalle curioso: a todos los autos les faltaban los volantes. ¿Un atraso del proveedor? . . . ¿O un freno a nuestras ansias de probarlo? "Chi lo sa . . ."**

- Rebeca: hagamos lista de 747.
  Total amar a prójimo no cuesta nada.

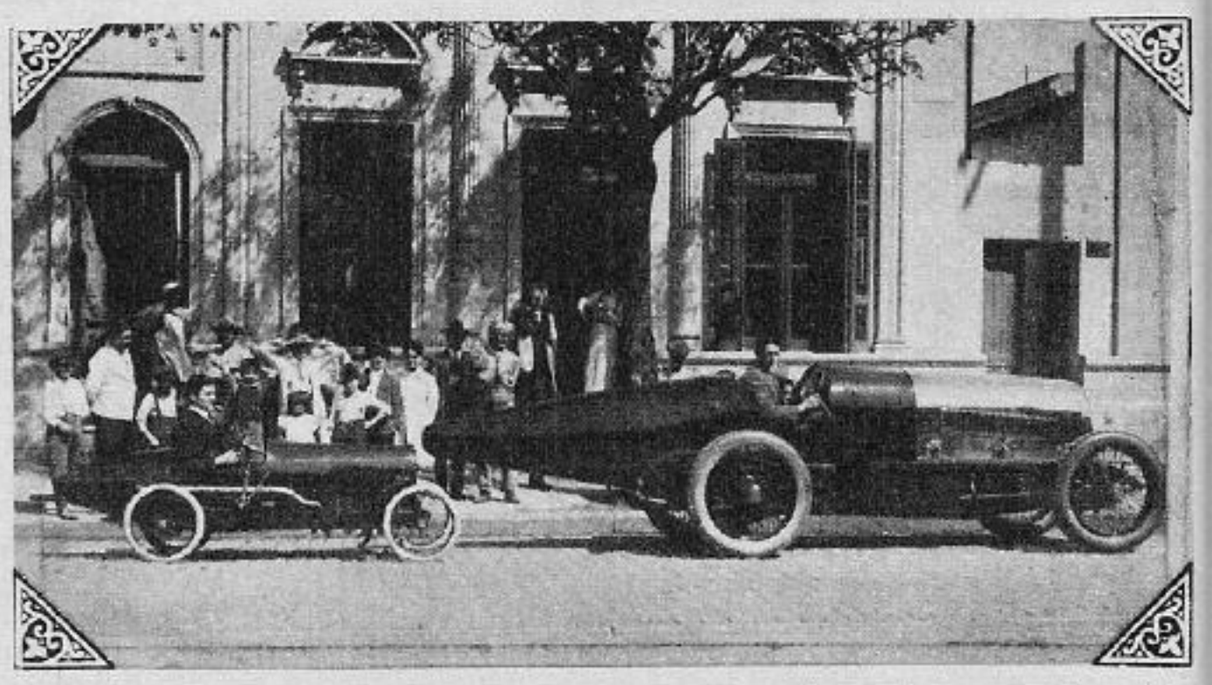
# CESAR CASTANO

# "YO TUVE LA PRIMERA FABR



"Lo haciamos todo, incluso el motor..." **Nos contaba Castano, convaleciente de la caída de un árbol frutal.**

Primero construyó un auto de carrera con chasis Hudson y motor SPA de 220 HP. después otro con chasis Isotta-Fraschini y motor de 250 HP. Inmediatamente después de la guerra se embarcó en la construcción de coches utilitarios económicos: los "Castanito". César Castano fue también un momento de nuestro automovilismo



**La larga cola del coche se quitaba. Así pudo entrar en el salón de la Exposición del Automóvil de 1923. El cochecito es una réplica del grande construído por Castano para su hijo.**

El punto de partida para el lirismo lo dio Amasagasti con aquel primer coche argentino que fue a correr a Europa cuando el siglo recién nacía. Un chasis con carrocería criolla y el motor francés para empujarlo. Después fueron treinta y pico de chasis y otros tantos motores para dejar precedentes de aquellos intentos por iniciar una industria argentina.

Hispano-Argentina vino después. Por el espíritu del ingeniero Ballester Molina, quien puso una cigüeña volante sobre las terrazas de Buenos Aires para que muchos evocaran su abolengo mecánico que arrancaba en Barcelona con el nombre de Hispano-Suiza.

Construyó autos y camiones de marcado refinamiento mecánico. Después, poco a poco, la cigüeña de bronce fue deteniendo su vuelo para caer un día desde el techo de la fábrica silenciosa e inmóvil. Del segundo intento de producción nacional sólo queda el interés arqueológico de los pocos ejemplares que se desintegran en algún baldío sin otro valor que el ser historia automovilística.

Y el tercero fue César Castano. Un italiano que llegó a la Argentina a los dieciocho años. Amigo del Conde Caproni, ciclista y motociclista de aquellos años, un día emigró a esta lejana aventura. Sus inclinaciones adolescentes lo obligaron a continuar aquí con sus conocimientos mecánicos aplicados y así, un día, su taller en la calle Canning comienza a conocerse. Porque allí se publicita la construcción "del automóvil Castano de construcción nacional".

.....

*"En nuestro país se han realizado hasta hoy interesantes esfuerzos a fin de implantar la industria automotriz, cuyo desarrollo se evidencia en la circulación de la enorme cantidad de automóviles de procedencia extranjera. Pero los nobles propósitos, muchas veces, se han visto defraudados ante la indiferencia de los más y el poco tino puesto en la preparación de los coches por aquellos «pioneers» de la industria argentina."*

*"Empero la semilla esparcida por los que recorrieron primero ese camino va fructificando poco a poco. El automóvil CASTANO, sin ser ni representar la exponencia de esos esfuerzos, es puede decirse, la continuación de esa patriótica labor. Su construcción, fuera del motor de aviación de 220 HP que lo propulsa, ha sido hecha en los talleres nacionales situados en la calle Canning 1248 con materiales y mano de obra netamente argentina y bajo la inmediata dirección de un técnico formado en los establecimientos nacionales..."* Noviembre de 1923.

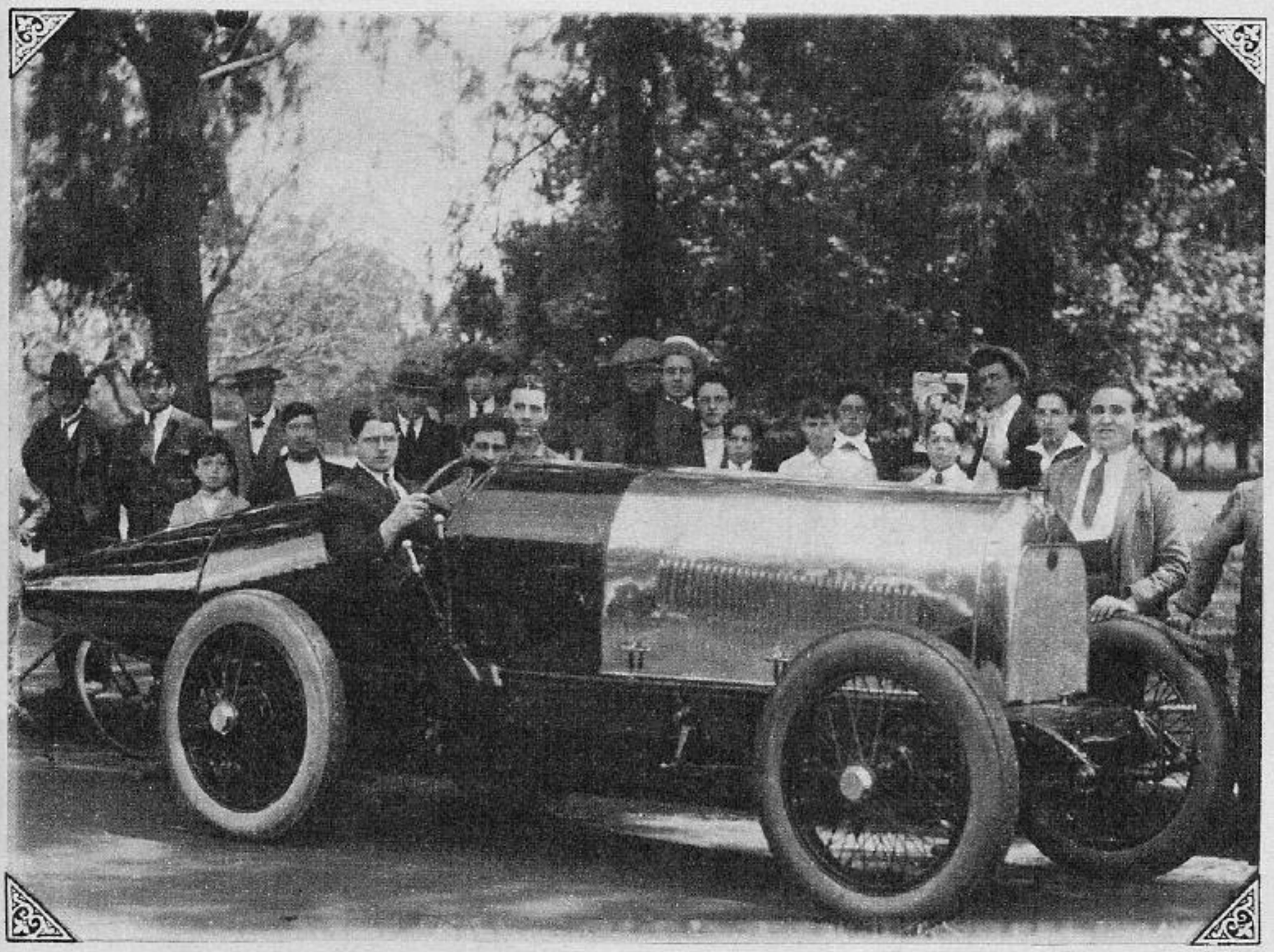
.....

Diarios y revistas de la época hablan del auto de Castano. Se presenta en el Salón Internacional del Automóvil de Buenos Aires en 1923. Y, finalmente, se ve envuelto en un desafío al extraordinario corredor italiano Pietro Bordino. En 1925 la casa Fiat resolvió mandar a su piloto oficial con un coche Grand Prix de dos litros para que hiciera demostraciones en Sud América. Estuvo en Brasil y allí alcanzó los 191,280 km/h en el kilómetro lanzado, para el asombro indescriptible de los lusitanos. Llegado a nuestro país se intentó hacerlo correr en la calle Blandengues; pero las irregularidades del piso obligaron a trasladar la demostración a la recta de Morón a Bella Vista partiendo el kilómetro frente al histórico almacén de Cagnone. El italiano deslumbró a la paisanada con una pasada —la más veloz— a 192 kilómetros y pico por hora. Ante esa velocidad, un periodista inventó el desafío propuesto por Castano con su coche nacional (chasis Hudson con motor SPA de aviación de 220 HP). Se le formuló la propuesta oficialmente al italiano, pero, como era obvio, la Casa Fiat se negó terminantemente a participar de tal disparate. No obstante, Castano realizó, basado en la velocidad obtenida por Bordino, su propia intentona. **"El piso no estaba como cuando probó Bordino —nos dice actualmente Castano—. Al italiano todos los que lo acompañaban le taparon hasta los pocitos más chicos del camino porque eran muy obsecuentes. En cambio cuando fui yo el camino estaba todo roto de nuevo. Salimos a probar para un lado y después para el otro. Habíamos alcanzado mil y pico de vueltas en directa con el motor de 16 litros y el diferencial con la relación 1:1. Hicimos los cálculos y re-**

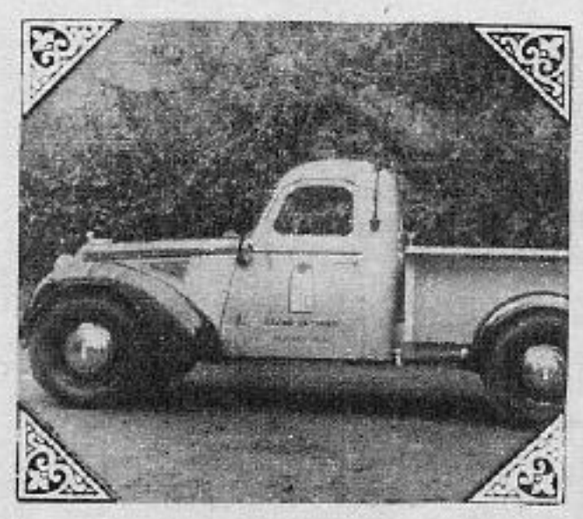
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

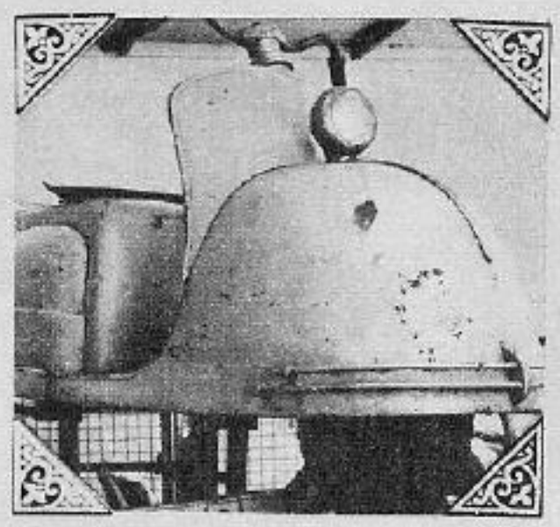
# ICA ARGENTINA DE AUTOS"



El primer "Castanón", con motor SPA de 220 HP. Con este coche corrió el desafío contra Pietro Bordino.



Este es el Castanito. Motor de dos tiempos sumamente accesible, ya que los guardabarros en conjunto con el capot se volcaban hacia adelante. Se hicieron veinte.



Este es el prototipo de la motoneta "Adelante" que pensaban construir en la fábrica de Donato Alvarez antes de la revolución del '55.

**sulta que estábamos andando a 180 km/h. Entonces me di cuenta que estaba sin frenos... Pude detener el auto sin pisar a nadie en medio del campo y allí terminó nuestro desafío".**

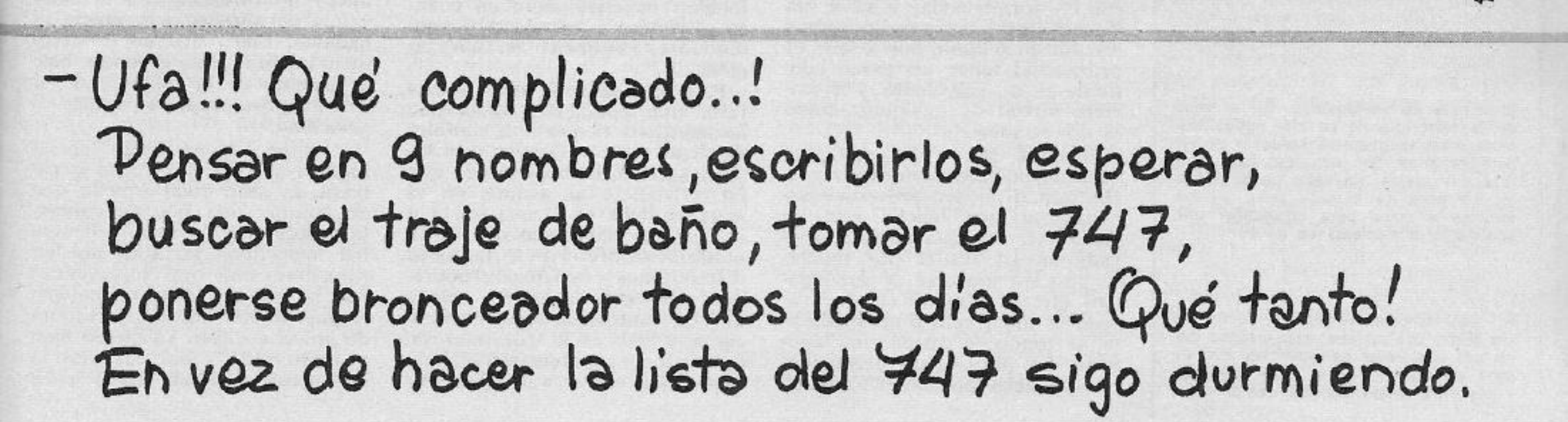
Pasaron los años y de repente vuelve a escucharse el nombre de Castano. Ahora su nombre ligado a la Fábrica Argentina de Automóviles CC (César Castano). Diseñan un furgoncito con motor de dos tiempos y 700 cm3 de fabricación económica para que su precio de venta resulte accesible. Y en 1946 se prepara una serie de 20 unidades. El motor, por sus características, permitía que se lo construyera con maquinaria universal y muy pocas herramientas especiales.

Los talleres de la calle Donato Alvarez trabajan de lleno en los "Castanito". Se siguen atendiendo, como tantas veces, coches de carrera. Los equipos italianos que nos visitan para las Temporadas Internacionales de Fórmula llevan sus coches allí. Varzi, Villoresi, Fangio concurren a la casa de Castano. Los engranajes, cajas y diferenciales que antes construyó en la planta de la calle Canning se reemplazan por rodamientos de todo tipo y herramientas para proveer a YPF.

Pero un día la producción de coches se detiene. El gobierno brinda su apoyo al IAME para construir también autos económicos con motores de dos tiempos.

El "Castanito" construido íntegramente en el país en base al motor y chasis DKW pudo haber sido la primera serie de vehículos netamente argentinos de post-guerra. Se hicieron veinte "Castanitos". Como sus líricos y entusiastas predecesores, César Castano ha dejado la forma de un radiador de bronce, el escudo esmaltado con las dos C de sus iniciales y la efigie en bronce de la cabeza de su hijita (muerta en un incendio) en la punta del capot de uno de sus coches para que su nombre perdure.

Castano es, así, un momento en el camino automovilístico recorrido por nuestro país.



# MOTONAUTICA

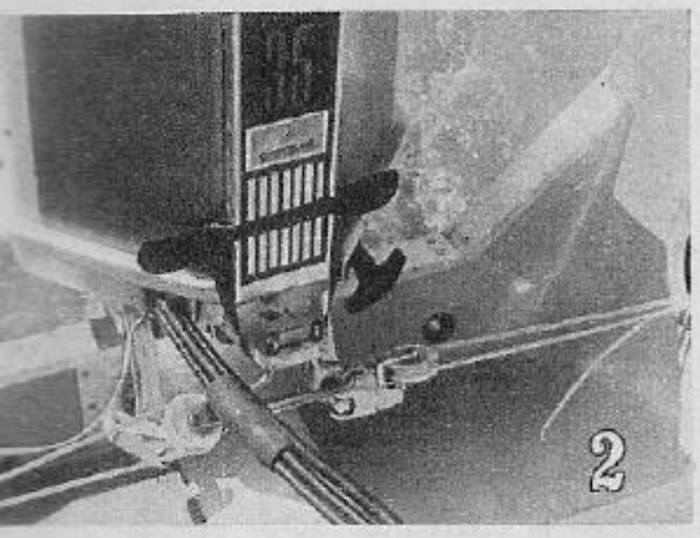
**Cómo se pone una lancha en condiciones de competir. El problema de los estancos. Sistema de dirección y altura de motor. Limpieza de tanques. Un lugar para cada cosa y cada cosa en su lugar. Chaleco salvavidas y casco de seguridad**



3



4



2



1

El resorte de compensación. Debe colocarse uno solo y controlar que funcione correctamente; los aprieta cabos son fundamentales y no cuesta nada darles un "golpe" de destornillador, por las dudas.

La otra parte del sistema de dirección que debe revisarse a fondo. ATENCION A UN POSIBLE JUEGO EN LAS PASTECAS, puede ser muy peligroso. Los cables del motor no deben rozar en ninguna parte y forman un grupo homogéneo.

El tanque de combustible. En el caso de la fotografía no se ató, quedó trabado entre la guantera lateral y el espejo de popa. Sin embargo, igual tendría que atarse; un salto puede zafarlo. La pera de succión debe quedar siempre a mano para compensar una posible falta momentánea de nafta.

El ultra-mínimo-minimorum admisible. Un piloto que no sea mecánico no tiene por qué llevar herramientas que no sepa emplear. Pero una bujía, su llave y una pinza es esencial tenerlas a bordo.

La decisión está tomada: se va a correr una carrera. Ya se ha formalizado la inscripción para la competencia organizada por cualquier club y solo resta esperar el momento de la largada. Vamos a correr con la misma embarcación que usamos para pasear, sin modificarla en absoluto. Pero como nuestro deseo es correr en las mejores condicones de performance y seguridad no está de más que se realicen algunas operaciones de preparación del equipo, ya sea tripulación, casco y motor. Aclaremos que algunos consejos no pueden aplicarse tanto a carreras de circuito como de río. Por ejemplo resulta obvio que para correr seis vueltas en el Lago de Palermo no es necesario llevar una hélice de repuesto, ya que en el tiempo que emplearíamos en cambiarla o reponerla, los otros competidores habrían terminado la carrera. Pero hay una buena cantidad de cosas que se refieren a poner la lancha en condiciones, independientemente del tipo de carrera elegido.

Si la lancha está en el agua, es fundamental ponerla en seco, es decir sacarla a tierra, para verificar eventuales filtraciones de agua a los estancos. Este inconveniente no es tan raro como puede parecer a primera vista, ya que normalmente existen pequeñas porosidades que dan lugar a levísimas filtraciones. Estas filtraciones se suman con el correr del tiempo y pueden llegar a sumar cincuenta o cien litros de agua, que representan cincuenta o cien kilogramos de peso extra que les estamos regalando a los rivales. Afuera pues con ese lastre desagotando los estancos perfectamente. Y ya que estamos, no cuesta nada fijarse si no hay fisuras en el casco, provocadas por impactos tal vez no percibidos sobre el fondo. Aún el más pequeño comienzo de fisura debe ser considerado con toda atención. Una carrera como la San Fernando - Carmelo - San Fernando pone a prueba los cascos en forma ruda, y si el río Uruguay está encrespado vamos a saltar de lo lindo, por lo que es primordial tener un casco confiable ciento por ciento, y la primera virtud de cualquier casco es ser estanco.

Sigamos. Mirar el casco para ver que no haya deformaciones. ¿De dónde pueden provenir? Supongamos una lancha que ha estado en una guardería o apoyada en su trailer por mucho tiempo sin moverse. Y supongamos que la "cama" en que reposa es incorrecta o no se adapta al fondo, o quedó mal apoyada. La prolongada permanencia en dicha posición "forzada" puede producir deformaciones permanentes en los fondos. Generalmente dichas deformaciones consisten en hundimientos de superficie que, aun cuando no llegan a comprometer la seguridad de la embarcación desde el punto de vista estructural, inciden negativamente en cuanto se refiere a velocidad y estabilidad trasversal en navegación.

Para terminar con el casco nos falta una operación en la que los náuticos tienen una confianza ciega, y es el famoso grafitado del fondo. Es bien sabido que la resistencia al avance en el agua se debe en buena parte a la fricción del casco con el líquido elemento. Por lo tanto, si disminuimos esa fricción podremos conseguir la misma velocidad que antes con menos potencia o, y esto es lo que interesa, con la misma potencia instalada tendremos mayor velocidad. Para disminuir esa fricción es que se busca una terminación perfecta de la superficie de los cascos y los corredores la mejoran cubriéndola con alguna pasta lubricante, que usualmente es grafito en polvo mezclado con vaselina, o con algún otro producto no miscible con el agua y que permita su adherencia al plástico. Claro que no es necesario grafitar todo el fondo, basta hacerlo en la zona donde el casco apoya cuando navega a velocidad.

Y ahora afuera de la lancha todo lo que no sirva para la carrera, es decir todo aquello que no cumpla una función concreta y definida. Todos los elementos superfluos no solo pueden romperse sino que representan una molestia y hasta un peligro cuando andan boyando o saltando por el cockpit. Ya quedó bien peladito todo y comenzamos la revisación general. ¿Qué pasa



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# PREPARACION DEL EQUIPO



con los asientos? Un asiento deficiente puede tener tanta importancia como para hacernos perder una carrera. Un salto imprevisto (de los que hay muchos y bien seguidos) puede romper un asiento ya vencido. A gente que pasea con su lancha no es raro verla sentada en el respaldo del asiento. Correcto. Pero esa posición puede llegar a "vencer" el respaldo, lo que se va a poner de manifiesto en una situación crítica, es decir, cuando sea exigido a fondo. Por eso hay que cerciorarse que estén firmes al máximo. Si se desea colocar una almohadilla extra no hay problema, siempre que se ate al asiento, ya que, si no, es probable que no sólo se escape del asiento sino también de la lancha. ¿Cómo está el sistema de dirección? Una buena recorrida para verificar que no hay "eslabones" débiles en los cables, que no hay ninguno "mordido" y que el juego es nulo. Giro completo a una y otra banda del volante completado con la observación en popa de cómo responde el motor. El tambor debajo del volante no debe permitir que las vueltas de cable enroscado se "monten" una sobre otra y las roldanas o pastecas deben girar libremente de modo de no incorporar resistencia adicional al movimiento. Comprobar el resorte de compensación, que es el que "tensa" sobre una banda la terminación del cable de gobierno. Es aconsejable llevar un solo resorte en una banda y no dos, uno en cada una. Si se llevan dos puede aparecer un problema de resonancia con el motor y que comiencen a vibrar en forma repetida imposibilitando el gobierno correcto de la lancha. No deben olvidarse los prensacables, una apretadita no viene mal. En los sistemas Push-Pull hay que controlar que no haya inminentes roturas por alguna fisura y luego lubricar totalmente. Terminamos esta revisación ocupándonos un poco de bitas de amarre y cáncamos controlando que estén bien afirmados, lo que va a ser muy útil tanto si tenemos que dar como pedir remolque.

Y ahora arrancamos con lo que no es solidario al casco, el equipo. Por ejemplo tanque o tanques de combustible y también la batería. Lo más sencillo y eficaz es un marco en el piso y algunos tensores de goma cruzados por arriba. Así todo queda bien sujeto y puede aflojarse rápidamente para cambio, reparación, o lo que sea. En principio es razonable no obstruir con tanques y batería el acceso al espiche de popa, ya que si se embarca agua por cualquier causa la forma más cómoda de eliminarla es abriendo el espiche y dejando que salga sola por efectos de la velocidad. Obvio es decir que la posición en que se coloquen los tanques debe ser tal que permita un fácil cambio de manguera de uno a otro. También debe recordarse de fijar un soporte para el matafuego y otro para la hélice de repuesto. En este último caso lo más práctico es fijar un perno en el respaldo de un asiento o sobre una guantera y luego de colocar allí la hélice apretarla con una mariposa. Es seguro y fácil de sacar. No es exageración: un lugar para cada cosa y cada cosa en su lugar. Siempre a mano y bien asegurado. Según la lancha será también el lugar donde se acomode el ancla con su cabo y el baldecito de achique. Todo esto no es superfluo. Verá qué bien funciona aunque no figure en el programa original. Una rápida recorrida de la manguera de combustible para ver si no hay peligro de que quede oprimida por algo cortando el paso de nafta al motor. Si es nueva, bien; si no, revisarla para ver que no esté fisurada, lo que provocaría entrada de aire. Quizá no sería mala idea llevar una de respuesto.

Altura del motor. Tema para hablar mucho. Pero sin hacerse muchas complicaciones basta un par de pruebas bajando, subiendo el taco de madera que permita su ubicación justa. Hay que dar con la posición intermedia en que la hélice no cavita, que al acelerar bruscamente se agarra bien sin "patinar" en el agua. Y no está de más dar una vuelta por el Delta con el cronómetro en la mano hasta ver la influencia sobre la velocidad que tienen esas distintas variaciones de altura. Hallada la posición, fijarlo rígidamente al espejo de popa con los respectivos bulones. Un consejo. Si se hacen las pruebas para hallar la mejor altura de motor, ésta debe modificarse de a poco; piénsese que a veces apenas tres milímetros significan una gran diferencia de comportamiento. Y ahora atamos la pata. Es fácil de comprender los daños que puede sufrir un motor si la pata quedara sin la precaución adicional de pasar un cabo que vincule rígidamente la pata al espejo de popa. Y también hay que poner un par de tensores sobre la carcaza; la acción del viento combinada con los efectos de los saltos puede producir (y se ve a menudo) que la carcaza vuele por el aire con el consiguiente riesgo y pérdida de tiempo. Un poco de atención a los tanques de combustible. Que estén limpios. Se hace un "lavado" con nafta dos o tres veces a fin de extraer suciedad, viruta, etc.

En lo referente al motor tener la certeza que está "al pelo" o hacerle dar una revisada. Aquí la intervención del piloto llegará hasta donde den sus conocimientos de mecánica, pero lo que no puede dejar de hacer es revisar la hélice, verificar los movimientos del acelerador, capuchones de bujías, y que todo aquello que "pueda salirse" no lo haga.

Falta muy poco. Nos proveemos de una pinza, un destornillador y un trozo de alambre. ¿Para qué? No lo sabemos. Probablemente la pinza terminará haciendo de martillo, el destornillador de barreta, el alambre para enganchar algo que se cayó en un lugar inaccesible, etc. Una conexión que se afloja, una manguera que se parte, una chaveta que no sale. Mil circunstancias que no se pueden prever y que a lo mejor no se presentan, pero cuando ocurren hay que solucionarlas y se suman con todo el resto de circunstancias a darle sabor a este tipo de competencias. Un chaleco salvavidas que se ajuste bien, ni mucho ni poco; que después de dos horas de carrera no sea tortura seguir teniéndolo puesto y que no quede tan flojo que si precisamos usarlo no sirva de nada. El casco de protección bien firme, aunque haga un calor terrible, no se puede hablar con el acompañante y pese como una tonelada. En un bolsillo un pito que va a resultar utilísimo para llamar la atención si precisamos algo o si se larga la niebla. Solo falta ahora esperar los cinco minutos previos a la largada.

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. |
|---|---|---|
| **BERGANTIN** | | |
| 4 cil. | 1960 | 2.300.— |
| 4 cil. lujo | 1961 | 2.600.— |
| 4 cil. lujo | 1962 | 2.800.— |
| 6 cil. | 1962 | 3.200.— |
| **BORGWARD** | | |
| Isabella | 1956 | 3.000.— |
| Isabella | 1958 | 3.500.— |
| Isabella | 1959 | 3.800.— |
| Isabella | 1960 | 4.100.— |
| Isabella | 1961 | 4.500.— |
| Isabella | 1962 | 4.800.— |
| Isabella | 1963 | 5.000.— |
| **BUICK** | | |
| 4 p. | 1949 | 2.300.— |
| 4 p. | 1950 | 2.500.— |
| Dynaflow | 1951 | 2.800.— |
| Súper 4 p. | 1954 | 3.500.— |
| Súper 4 p. | 1955 | 4.000.— |
| Súper 4 p. | 1956 | 4.500.— |
| Súper 4 p. | 1957 | 5.000.— |
| Súper 4 p. | 1958 | 5.500.— |
| Súper 4 p. | 1959 | 5.800.— |
| Súper 4 p. | 1960 | 6.000.— |
| **CADILLAC** | | |
| 4 p. | 1948 | 2.400.— |
| 4 p. | 1949 | 2.700.— |
| 4 p. | 1950 | 3.000.— |
| Coupé | 1951 | 3.500.— |
| 4 p. | 1952 | 3.500.— |
| 4 p. | 1953 | 4.000.— |
| 4 p. | 1954 | 4.300.— |
| 4 p. | 1955 | 4.700.— |
| 4 p. | 1956 | 5.300.— |
| 4 p. | 1957 | 5.800.— |
| Fleetwood | 1958 | 6.500.— |
| Fleetwood | 1959 | 7.000.— |
| Fleetwood | 1960 | 7.500.— |
| **CITROËN** | | |
| 2 CV | 1958 | 2.600.— |
| 2 CV | 1960 | 3.000.— |
| 2 CV | 1961 | 3.400.— |
| 2 CV | 1962 | 3.600.— |
| 2 CV | 1963 | 3.800.— |
| 2 CV | 1964 | 4.000.— |
| 2 CV | 1965 | 4.300.— |
| 2 CV standard | 1966 | 4.500.— |
| 2 CV lujo | 1966 | 4.800.— |
| 2 CV | 1967 | 5.100.— |
| 2 CV lujo | 1967 | 5.700.— |
| 2 CV standard | 1968 | 5.600.— |
| 2 CV lujo | 1968 | 6.000.— |
| 2 CV standard | 1969 | 5.900.— |
| 2 CV lujo | 1969 | 6.400.— |
| **CHEVROLET** | | |
| 4 p. | 1947 | 2.500.— |
| 4 p. | 1948 | 2.700.— |
| 4 p. | 1949 | 3.200.— |
| 4 p. | 1951 | 3.500.— |
| 4 p. | 1952 | 3.500.— |
| 4 p. | 1953 | 3.800.— |
| 4 p. | 1954 | 3.800.— |
| 4 p. | 1955 | 4.000.— |
| B. Air 6 mec. | 1956 | 4.500.— |
| B. Air 8 aut. | 1956 | 4.500.— |
| B. Air 6 | 1957 | 5.000.— |
| B. Air 8 | 1957 | 5.000.— |
| B. Air 8 aut. | 1958 | 5.300.— |
| B. Air 6 | 1958 | 6.000.— |
| Impala 8 aut. | 1959 | 6.200.— |
| Impala 6 mec. | 1959 | 7.000.— |
| Impala 6 mec. | 1960 | 8.500.— |
| Impala 8 aut. | 1960 | 8.500.— |
| Impala 6 | 1961 | 9.000.— |
| Impala 8 aut. | 1961 | 9.000.— |
| Impala 6 mec. | 1962 | 11.000.— |
| Impala 8 | 1962 | 10.500.— |
| "400" | 1962 | 6.500.— |
| Impala 8 aut. | 1963 | 11.000.— |
| "400" | 1963 | 7.000.— |
| Impala 6 mec. | 1963 | 12.000.— |
| Impala 6 mec. | 1964 | 13.000.— |
| Impala 8 aut. | 1964 | 13.000.— |
| Súper | 1964 | 7.500.— |
| Special | 1964 | 6.500.— |
| Súper | 1965 | 7.800.— |
| Special | 1965 | 6.800.— |
| Súper | 1966 | 9.300.— |
| Special | 1966 | 7.300.— |
| Súper | 1967 | 10.800.— |
| Special | 1967 | 8.600.— |
| Súper | 1968 | 11.800.— |
| Special | 1968 | 10.000.— |
| Súper Lujo | 1968 | 12.200.— |
| Súper Sport | 1968 | 13.500.— |
| Special | 1969 | 10.900.— |
| Super lujo | 1969 | 13.500.— |
| Super sport | 1969 | 14.500.— |
| **CHRYSLER** | | |
| 2 p. | 1949 | 2.000.— |
| 4 p. | 1949 | 2.000.— |
| 4 p. 6 cil. | 1950 | 2.500.— |
| 4 p. 6 cil. | 1951 | 2.500.— |
| 4 p. | 1952 | 2.800.— |
| 4 p. | 1953 | 3.200.— |
| 4 p. imp. | 1954 | 3.500.— |
| **CISITALIA** | | |
| 850 cc Coupé | 1961/2 | 4.200.— |
| 850 cc Spider | 1961 | 4.500.— |
| 1100 Berlina | 1949 | 2.800.— |
| 1100 Spider | 1949 | 3.500.— |
| **DE CARLO** | | |
| 600 | 1960 | 1.500.— |
| 700 | 1960 | 2.200.— |
| 700 | 1961 | 2.500.— |
| 700 coupé | 1961 | 3.200.— |
| 700 | 1962 | 3.000.— |
| 700 | 1963 | 3.200.— |
| SL | 1964 | 2.200.— |
| SL | 1965 | 2.500.— |
| **DE SOTO** | | |
| 4 p. | 1940 | 1.500.— |
| 4 p. chico | 1946 | 2.000.— |
| 4 p. Driv. | 1947 | 2.300.— |
| 4 p. 8 cil. | 1951 | 2.800.— |
| **DI TELLA** | | |
| 1500 | 1960 | 5.300.— |
| 1500 | 1961 | 5.600.— |
| 1500 | 1962 | 5.800.— |
| 1500 | 1963 | 6.000.— |
| Magnette | 1964 | 6.100.— |
| 1500 | 1964 | 6.300.— |
| Magnette | 1964 | 6.500.— |
| Traveller | 1964 | 6.500.— |
| 1500 | 1965 | 6.900.— |
| Magnette | 1965 | 7.100.— |
| Traveller | 1965 | 7.100.— |
| 1500 | 1966 | 7.300.— |
| Magnette | 1966 | 7.800.— |
| Traveller | 1966 | 7.600.— |
| 1500 | 1967 | 8.300.— |
| Magnette | 1967 | 8.500.— |
| Traveller | 1967 | 8.500.— |
| **D. K. W.** | | |
| Sedan | 1960 | 3.900.— |
| Sedan | 1961 | 4.100.— |
| Sedan | 1962 | 4.300.— |
| Sedan | 1963 | 4.800.— |
| Univ. | 1962 | 4.400.— |
| Univ. | 1963 | 4.600.— |
| Sedan | 1964 | 5.500.— |
| Univ. | 1964 | 5.300.— |
| Fissore | 1965 | 6.000.— |
| Sedan | 1965 | 5.900.— |
| Univ. | 1965 | 5.500.— |
| Sedan | 1966 | 6.300.— |
| Univ. | 1966 | 6.000.— |
| Sedan | 1967 | 7.100.— |
| Universal | 1967 | 6.500.— |
| Sedan | 1968 | 7.600.— |
| Universal | 1968 | 7.200.— |
| Sedan | 1969 | 8.500.— |
| Universal | 1969 | 8.000.— |
| **DODGE** | | |
| 4 p. | 1947 | 2.300.— |
| 4 p. | 1948 | 2.400.— |
| 4 p. | 1950 | 3.000.— |
| 4 p. F. Drive | 1946 | 2.000.— |
| 4 p. 6 cil. | 1951 | 2.800.— |
| **ESTANCIERA** | | |
| Ika | 1958 | 3.200.— |
| Ika | 1959 | 3.600.— |
| Ika | 1960 | 4.000.— |
| Ika | 1961 | 4.200.— |
| Ika | 1962 | 4.800.— |
| Ika | 1963 | 5.000.— |
| Ika | 1964 | 5.400.— |
| Ika doble tracc. | 1964 | 5.600.— |
| Ika | 1965 | 6.000.— |
| Ika doble tracc. | 1965 | 6.400.— |
| Ika | 1966 | 6.300.— |
| Ika | 1967 | 6.700.— |
| Ika | 1968 | 7.000.— |
| Ika | 1969 | 7.600.— |
| **FIAT** | | |
| 600 | 1958 | 2.500.— |
| 600 | 1960 | 3.100.— |
| 1100 | 1960 | 3.600.— |
| 750 | 1961 | 3.400.— |
| 1100 | 1961 | 4.200.— |
| 2100 | 1961/2 | 5.000.— |
| 750 | 1962 | 3.700.— |
| 1100 | 1962 | 4.800.— |
| 750 | 1963 | 4.000.— |
| 1100 | 1963 | 5.200.— |
| 1500 | 1963 | 7.000.— |
| 600 E | 1964 | 4.200.— |
| 1500 | 1964 | 7.400.— |
| Familiar | 1964 | 7.500.— |
| 600 E | 1965 | 5.100.— |
| 1500 | 1965 | 7.700.— |
| 1500 C. Largo | 1965 | 8.100.— |
| Familiar | 1965 | 8.000.— |
| Familiar Largo | 1965 | 8.300.— |
| 600 E | 1966 | 6.000.— |
| 800 Spider | 1966 | 6.400.— |
| 800 Coupé | 1966 | 6.400.— |
| 1500 C | 1966 | 9.300.— |
| 1500 Familiar | 1966 | 9.300.— |
| 1500 Coupé | 1966 | 10.700.— |
| 600 E | 1967 | 6.200.— |
| 800 Spider | 1967 | 7.000.— |
| 800 Coupé | 1967 | 7.000.— |
| 1500 C | 1967 | 9.600.— |
| 1500 Familiar | 1967 | 9.900.— |
| 1500 Coupé | 1967 | 11.500.— |
| 600 E | 1968 | 6.400.— |
| 800 Spider | 1968 | 7.400.— |
| 800 Coupé | 1968 | 7.400.— |
| 1500 C | 1968 | 10.600.— |
| 1500 Familiar | 1968 | 11.000.— |
| 1500 Coupé | 1968 | 12.300.— |
| 600 E | 1969 | 6.900.— |
| 800 Spider | 1969 | 7.800.— |
| 800 Coupé | 1969 | 7.800.— |
| 1500 C | 1969 | 11.700.— |
| 1500 Familiar | 1969 | 12.300.— |
| 1500 Coupé | 1969 | 12.900.— |
| **FORD** | | |
| 4 p. | 1946 | 2.400.— |
| Coupé | 1946 | 3.000.— |
| 4 p. | 1951 | 2.500.— |
| 4 p. | 1953 | 2.800.— |
| 4 p. | 1954 | 2.800.— |
| Coupé sedan | 1954 | 3.000.— |
| 4 p. | 1955 | 4.000.— |
| Fairlane 8 aut. | 1957 | 4.500.— |
| Fairlane 6 mec. | 1958 | 5.000.— |
| Fairlane 500 8 aut. | 1958 | 4.800.— |
| Galax. 6 mec. | 1960 | 6.500.— |
| Galax. 8 | 1960 | 6.500.— |
| Galax. 6 | 1961 | 7.200.— |
| Galax. 8 aut. | 1961 | 7.200.— |
| Falcon | 1962 | 7.200.— |
| Falcon Standard | 1963 | 7.600.— |
| Falcon de Lujo | 1963 | 8.000.— |
| Falcon Standard | 1964 | 8.200.— |
| Falcon de Lujo | 1964 | 8.500.— |
| Falcon de Lujo | 1965 | 9.400.— |
| Falcon Futura | 1965 | 9.700.— |
| Falcon Standard | 1965 | 8.500.— |
| Falcon Standard | 1966 | 9.700.— |
| Falcon de Lujo | 1966 | 11.000.— |
| Falcon Futura | 1966 | 11.000.— |
| Falcon de Lujo | 1967 | 11.800.— |
| Falcon Standard | 1967 | 10.800.— |
| Falcon Futura | 1967 | 12.500.— |
| De Lujo | 1968 | 12.800.— |
| Standard | 1968 | 11.500.— |
| Futura | 1968 | 13.000.— |
| De Lujo | 1969 | 13.600.— |
| Standard | 1969 | 12.600.— |
| Futura | 1969 | 14.500.— |
| **GRACIELA** | | |
| 2 p. | 1958 | 1.500.— |
| 2 p. | 1960 | 1.800.— |
| GW-Wartburg | 1962 | 2.800.— |
| **HANSA** | | |
| 1100 | 1960/1 | 2.900.— |
| Rural | 1961 | 3.100.— |
| Coupé | 1961 | 3.300.— |
| **HILLMAN** | | |
| 4 p. | 1950 | 1.500.— |
| 4 p. | 1956 | 2.000.— |
| Rural | 1956 | 2.000.— |
| 4 p. | 1961 | 2.800.— |
| **HUDSON** | | |
| 4 p. | 1940 | 1.000.— |
| 4 p. | 1946/7/ | 1.500.— |
| Coupé | 1946/7/ | 1.700.— |
| 4 p. | 1949 | 2.000.— |
| **ISARD** | | |
| 300 | 1958/9 | 1.100.— |
| 700 | 1963 | 2.600.— |
| Kombi | 1963 | 3.100.— |
| 700 | 1964 | 3.100.— |
| Kombi | 1964 | 3.400.— |
| 1204 | 1964 | 4.000.— |
| 700 | 1965 | 3.500.— |
| Kombi | 1965 | 3.500.— |
| 1204 | 1965 | 4.500.— |
| **JEEP** | | |
| IKA carrozado | 1957 | 3.000.— |
| IKA | 1958 | 3.300.— |
| IKA | 1959 | 3.600.— |
| IKA | 1960 | 4.000.— |
| IKA | 1961 | 4.200.— |
| IKA | 1962 | 4.300.— |
| IKA | 1963 | 4.400.— |
| IKA | 1964 | 4.500.— |
| IKA | 1965 | 4.600.— |
| IKA | 1966 | 4.700.— |
| IKA | 1967 | 5.200.— |
| IKA | 1968 | 5.800.— |
| **KAISER** | | |
| Carabela | 1961 | 3.500.— |
| Carabela | 1962 | 3.800.— |
| **MERCEDES BENZ** | | |
| 170 diesel | 1954 | 5.000.— |
| 180 | 1954 | 5.500.— |
| 170 | 1955 | 5.500.— |
| 180 | 1955 | 5.800.— |
| 300 | 1955 | 5.800.— |
| 219 naftero | 1959 | 15.000.— |
| 220 | 1959 | 16.500.— |
| 220 S coupé | 1961 | 16.000.— |
| 220 S 4 p. | 1961 | 12.000.— |
| 220 | 1962 | 15.000.— |
| 220 S 4 p | 1962 | 16.000.— |
| 220 SE | 1962 | 18.000.— |
| 220 S 4 p. | 1963 | 19.000.— |
| 220 SE coupé | 1963 | 25.000.— |
| 220 SE coupé | 1964 | 30.000.— |
| 220 S | 1964 | 25.000.— |
| 220 S | 1965 | 29.000.— |
| 250 SE | 1965 | 32.000.— |
| 250 S 4 p. | 1966 | 34.000.— |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 250 SE 4 p. | 1966 | 38.000.— |
| 250 SE coupé | 1966 | 45.000.— |
| **MERCURY** | | |
| 2 p. | 1946 | 2.000.— |
| 4 p. | 1948 | 2.800.— |
| Coupé | 1946 | 3.500.— |
| Coupé conv. | 1946 | 2.200.— |
| 2 p. | 1951 | 3.000.— |
| Monterey 4 p. | 1953 | 4.000.— |
| Montclair | 1954 | 4.000.— |
| Montclair | 1958 | 4.500.— |
| Monterey 4 p. | 1957 | 4.500.— |
| **MORRIS** | | |
| Mini Minor 1000 | 1961 | 3.800.— |
| 4 p. | 1966 | 7.800.— |
| Traveller | 1966 | 7.800.— |
| **N. S. U.** | | |
| 24 HP | 1958 | 1.900.— |
| 34 HP | 1960 | 2.200.— |
| 34 HP | 1961 | 2.300.— |
| 34 HP | 1962 | 2.700.— |
| 34 HP Prinz | 1963 | 2.900.— |
| Sport Prinz | 1961 | 3.800.— |
| **OLDSMOBILE** | | |
| 88 4 p. | 1958 | 4.000.— |
| 88 4 p. | 1961 | 6.000.— |
| 88 4 p. | 1962 | 7.000.— |
| 88 4 p. | 1963 | 8.000.— |
| **OPEL** | | |
| Rekord 2 p. | 1956/7 | 3.400.— |
| Rural | 1956/7 | 3.400.— |
| Rekord 2 p. | 1958 | 4.000.— |
| Rural | 1958 | 4.000.— |
| Rekord 2 p. | 1959 | 4.200.— |
| Rural | 1959 | 4.200.— |
| Rekord 2 p. | 1960 | 4.500.— |
| Rural | 1960 | 4.500.— |
| Rekord 2 p. | 1961 | 5.200.— |
| Rural | 1961 | 5.200.— |
| Rekord 2 p. | 1962 | 5.500.— |
| Rural | 1962 | 5.500.— |
| **PEUGEOT** | | |
| 203 | 1956 | 3.000.— |
| 403 | 1956/7 | 5.500.— |
| 403 | 1958/9 | 5.700.— |
| 403 | 1960/61 | 6.000.— |
| 403 | 1962 | 6.200.— |
| 404 | 1962 | 6.500.— |
| 403 | 1963 | 6.500.— |
| 404 | 1963 | 6.800.— |
| 404 Rural | 1963 | 7.000.— |
| 403 | 1964 | 6.900.— |
| 404 3 banc. | 1964 | 7.500.— |
| 404 5 banc | 1964 | 7.900.— |
| 403 | 1965 | 6.800.— |
| 404 Stand. | 1965 | 9.000.— |
| 404 Stand. | 1966 | 9.400.— |
| 404 de lujo | 1966 | 9.600.— |
| 404 | 1967 | 9.900.— |
| 404 G. Lujo | 1967 | 10.400.— |
| 404 | 1968 | 10.500.— |
| 404 G. Lujo | 1968 | 11.500.— |
| 404 | 1969 | 12.300.— |
| **PLYMOUTH** | | |
| 4 p. | 1951 | 2.800.— |
| 4 p. | 1954 | 3.400.— |
| 4 p. | 1955 | 3.500.— |
| 4 p. | 1961 | 6.000.— |
| **RAMBLER** | | |
| Ambassador | 1962 | 5.000.— |
| Classic Custom | 1962 | 5.200.— |
| C. Country | 1962 | 5.200.— |
| Ambassador 990 | 1963 | 6.000.— |
| C. Custom 1º S | 1963 | 5.500.— |
| C. Custom | 1963 | 5.800.— |
| C. Country 660 | 1963 | 6.000.— |
| De Luxe 550 | 1963 | 5.300.— |
| Ambassador 990 | 1964 | 7.000.— |
| C. Custom 660 | 1964 | 6.100.— |
| C. Country 660 | 1964 | 6.800.— |
| De Luxe 550 | 1964 | 6.000.— |
| Ambassador 990 | 1965 | 8.400.— |
| C. Custom 660 | 1965 | 7.000.— |
| C. Country 660 | 1965 | 7.800.— |
| De Luxe 550 | 1965 | 6.600.— |
| Ambassador 990 | 1966 | 9.800.— |
| C. Custom 660 | 1966 | 7.800.— |
| C. Country 660 | 1966 | 9.800.— |
| De Luxe 550 | 1966 | 6.800.— |
| Ambassador 990 | 1967 | 11.500.— |
| C. Custom 660 | 1967 | 9.400.— |
| C. Country 660 | 1967 | 10.300.— |
| De Luxe 550 | 1967 | 7.700.— |
| Ambassador 990 | 1968 | 12.300.— |
| C. Custom 660 | 1968 | 10.300.— |
| C. Country 660 | 1968 | 12.000.— |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| De Luxe 550 | 1968 | 10.000.— |
| Ambassador | 1969 | 13.800.— |
| C. Country 660 | 1969 | 13.000.— |
| C. Custom 660 | 1969 | 12.500.— |
| **RENAULT** | | |
| Dauphine | 1963 | 2.800.— |
| 4 L. | 1963 | 3.200.— |
| Gordini | 1963 | 3.400.— |
| 4 L. | 1964 | 3.700.— |
| Dauphine | 1964 | 3.900.— |
| Gordini | 1964 | 3.900.— |
| 4 L 3 veloc. | 1965 | 4.200.— |
| 4 L 4 veloc. | 1965 | 4.400.— |
| Gordini | 1965 | 4.200.— |
| Dauphine | 1965 | 4.200.— |
| Gordini | 1966 | 4.700.— |
| Dauphine | 1966 | 4.400.— |
| 4 L | 1966 | 4.900.— |
| Gordini | 1967 | 5.200.— |
| 4 L | 1967 | 5.400.— |
| Renault 850 | 1967 | 4.800.— |
| Gordini | 1968 | 6.000.— |
| 4 L | 1968 | 5.900.— |
| 850 | 1968 | 5.000.— |
| Gordini | 1969 | 6.700.— |
| R4 | 1969 | 6.600.— |
| 850 | 1969 | 6.300.— |
| **SIMCA** | | |
| 4 p. | 1956 | 2.700.— |
| Rural | 1956 | 3.200.— |
| **TAUNUS** | | |
| 17 M Rural | 1960 | 5.300.— |
| 17 M 2 p. | 1961 | 6.000.— |
| 17 M 4 p. | 1961 | 6.000.— |
| 17 M 2 p. | 1962 | 6.500.— |
| 17 M Rural | 1962 | 6.800.— |
| **TORINO** | | |
| 300 4 p. | 1967 | 8.600.— |
| 300 S 4 p. | 1967 | 9.800.— |
| 380 2 p. | 1967 | 13.200.— |
| 380 W 2 p. | 1967 | 12.900.— |
| 300 4 p. | 1968 | 9.600.— |
| 300 S 4 p. | 1968 | 10.500.— |
| 380 2 p. | 1968 | 13.800.— |
| 380 W 2 p. | 1968 | 13.500.— |
| 300 S 4 p. | 1969 | 11.800.— |
| 380 2 p. | 1969 | 15.000.— |
| 380 W 2 p. | 1969 | 14.500.— |
| **VALIANT** | | |
| I | 1962 | 7.200.— |
| II | 1963 | 7.600.— |
| III | 1964 | 7.800.— |
| III | 1965 | 8.200.— |
| Coronado | 1965 | 8.500.— |
| G. Turismo | 1965 | 8.800.— |
| IV | 1966 | 10.000.— |
| Coronado | 1966 | 10.500.— |
| G. Turismo | 1966 | 11.000.— |
| IV | 1967 | 10.500.— |
| Coronado | 1967 | 11.000.— |
| G. Turismo | 1967 | 11.500.— |
| IV | 1968 | 11.700.— |
| Coronado | 1968 | 12.500.— |
| G. Turismo | 1968 | 12.600.— |
| Polara | 1969 | 13.000.— |
| Coronado | 1969 | 14.500.— |
| G. T. | 1969 | 15.000.— |
| **VAUXHALL** | | |
| Velox 6 cil. 4 p. | 1958 | 3.400.— |
| Cresta 4 c. 4 p. | 1958 | 3400.— |
| **VOLKSWAGEN** | | |
| Export | 1961 | 4.500.— |
| Export | 1962 | 4.900.— |
| 1500 2 p. | 1962 | 6.000.— |
| **VOLVO** | | |
| 121 | 1960 | 5.900.— |
| 122 | 1962 | 6.500.— |

## PICK - UPS USADAS

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ARGENTA** | | | |
| Pick-up | | 1964 | 5.400.— |
| Pick-up | | 1965 | 6.000.— |
| Pick-up | | 1966 | 6.400.— |
| Pick-up | | 1967 | 6.700.— |
| **CITROËN** | | | |
| AZU Furg. | | 1965 | 3.500.— |
| AZU Furg. | | 1966 | 3.800.— |
| AZU Furg. | | 1967 | 4.500.— |
| AZU Furg. | | 1968 | 4.900.— |
| AZU Furg. | | 1969 | 5.500.— |
| **CHEVROLET** | | | |
| 10 Pick-up | | 1960/1 | 5.500.— |
| 10 | ,, | 1966 | 8.500.— |
| 10 | ,, | 1967 | 9.300.— |
| 10 | ,, | 1968 | 10.500.— |
| 10 | ,, | 1969 | 11.500.— |
| **DE SOTO** | | | |
| D-100 Pick-up | | 1962/3 | 5.500.— |
| D-100 | ,, | 1964 | 6.500.— |
| D-100 | ,, | 1965 | 6.700.— |
| D-100 | ,, | 1966 | 7.500.— |
| D-100 | ,, | 1967 | 8.500.— |
| D-100 | ,, | 1968 | 9.800.— |
| **DODGE** | | | |
| D-100 Pick-up | | 1961/2 | 5.500.— |
| D-100 | ,, | 1963 | 5.800.— |
| D-100 | ,, | 1964 | 6.000.— |
| D-100 | ,, | 1965 | 6.700.— |
| D-100 | ,, | 1966 | 7.500.— |
| D-100 | ,, | 1967 | 8.500.— |
| D-100 | ,, | 1968 | 9.800.— |
| D-200 | ,, | 1969 | 11.000.— |
| **FARGO** | | | |
| D-100 Pick-up | | 1962/3 | 5.500.— |
| D-100 | ,, | 1964 | 6.500.— |
| D-100 | ,, | 1965 | 6.700.— |
| D-100 | ,, | 1966 | 7.500.— |
| D-100 | ,, | 1967 | 8.500.— |
| D-100 | ,, | 1968 | 9.800.— |
| **FIAT** | | | |
| Multicarga 1500 | | 1965 | 5.900.— |
| Multicarga 1500 | | 1966 | 6.600.— |
| Multicarga 1500 | | 1967 | 7.800.— |
| Multicarga 1500 | | 1968 | 8.600.— |
| Multicarga 1500 | | 1969 | 9.200.— |
| **FORD** | | | |
| F-100 Pick-up | | 1960/1 | 5.800.— |
| F-100 | ,, | 1962 | 6.300.— |
| F-100 | ,, | 1963 | 6.800.— |
| F-100 | ,, | 1964 | 7.100.— |
| F-100 | ,, | 1965 | 8.300.— |
| F-100 | ,, | 1966 | 9.200.— |
| F-100 | ,, | 1967 | 9.600.— |
| F-100 | ,, | 1968 | 11.000.— |
| F-100 | ,, | 1969 | 12.000.— |
| **JEEP** | | | |
| IKA Pick-up | | 1961 | 4.300.— |
| IKA | ,, | 1962 | 4.600.— |
| IKA | ,, | 1963 | 4.800.— |
| IKA | ,, | 1964 | 5.000.— |
| Glad. Pick-up | | 1964 | 5.000.— |
| Glad. | ,, | 1965 | 5.500.— |
| Glad. | ,, | 1966 | 6.000.— |
| Glad. | ,, | 1967 | 6.500.— |
| Glad. | ,, | 1968 | 7.000.— |
| Glad. | ,, | 1969 | 8.000.— |
| **MERCEDES BENZ** | | | |
| 170 Pick-up | | 1951 | 2.700.— |
| **PEUGEOT** | | | |
| T4B | | 1967 | 8.000.— |
| T4B | | 1968 | 8.600.— |
| T4B | | 1969 | 9.500.— |
| **RASTROJERO** | | | |
| Pick-up | | 1964 | 5.600.— |
| ,, | | 1965 | 6.000.— |
| ,, | | 1966 | 6.400.— |
| ,, | | 1967 | 7.000.— |
| ,, | | 1968 | 7.400.— |
| ,, | 2ª S. | 1968 | 8.200.— |
| ,, | 1ª S. | 1969 | 8.800.— |
| ,, | 2ª S. | 1969 | 9.800.— |

## AUTOMOVILES 0 km

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

| MARCA | PRECIO |
|---|---|
| **FIAT** | |
| 600 E, 2 p. | 8.780.— |
| 800 Coupé | 10.850.— |
| 800C Coupé Spider | 11.100.— |
| 1600 Coupé Sport | 17.950.— |
| 1500 C - Familiar, 4 p. | 15.040.— |
| 1600 | 14.950.— |
| **FORD** | |
| Falcon Taxi | 15.968.— |
| Falcon Standard | 16.055.— |
| Falcon De Luxe | 17.380.— |
| Falcon Futura | 18.354.— |
| Rural Standard | 18.315.— |
| Rural De Luxe | 19.727.— |
| Fairlane De Luxe I-6 | 20.000.— |
| Fairlane De Luxe V-8 | 21.235.— |
| Fairlane 500 I-6 | 21.375.— |
| Fairlane 500 V-8 | 22.610.— |
| Fairlane LTD I-6 | 23.627.— |
| Fairlane LTD V-8 | 24.862.— |
| **PEUGEOT** | |
| 404 Grand Prix (9061) | 16.700.— |
| 404 Standard (9001) | 15.400.— |
| 504 De Lujo (8001) | 17.050.— |
| 504 Súper Lujo (8201) | 18.800.— |
| **LINEA 380 IKA-RENAULT** | |
| Classic 380 4 p. | 26.230.— |
| C. Country 300 | 20.891.— |
| Ambassador 380 | 26.950.— |
| **JEEP** | |
| JA-3UB, t/simple | 10.229.— |
| **RENAULT** | |
| R-4S, 4 p. | 9.980.— |
| R-4L | 9.127.— |
| R-6, 4 p. | 11.950.— |
| R-4, 4 puertas | 9.763.— |
| Gordini, 4 p. | 10.479.— |
| 850, 4 puertas | 8.730.— |
| **TORINO** | |
| L, 4 p. | 17.412.— |
| GS, 2 p. | 25.679.— |
| 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 | 8.150.— |
| AZU B | 8.170.— |
| **FIAT ARGENTINA S. A.** | |
| Multicarga 1500 | 11.910.— |
| **FORD MOTOR ARGENTINA S. A.** | |
| Pick 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 | 13.510.— |

## 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 | 1.800/2.100 |
| 250 | 58 | 1.800/2.500 |
| 500 | 58 | 3.000/3.600 |
| 500 | 62 | 3.800/4.500 |
| 600 | 62 | 4.500/5.300 |
| **DKW** | | |
| 125 | | 400/ 500 |
| 150 | | 500/ 600 |
| **DUCATI** | | |
| 175 | | 900/1.400 |
| 200 | | 1.000/1.500 |
| **GILERA** | | |
| 150 | 54-62 | 600/ 900 |
| 175 | 60-67 | 700/1.100 |
| 200 | 62-68 | 900/1.300 |

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

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| **JAWA** | | |
| 350 | 57 | 900/1.400 |
| 175 | 57 | 600/ 900 |
| 350 | 62 | 1.200/1.600 |
| **MATCHLESS** | | |
| 350 | 46-48 | 500/ 750 |
| 500 | 46-48 | 700/1.000 |
| 500 | 49-52 | 900/1.500 |
| **NORTON** | | |
| 500 | 46-48 | 700/ 900 |
| 500 | 49-51 | 900/1.400 |
| 500 | 58 | 1.900/2.000 |
| 500 | 62 | 2.200/2.800 |
| **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 | 2.600/3.300 |
| 350 | 58-62 | 2.600/3.300 |
| 650 | 60-62 | 3.600/4.500 |
| 500/650 (Cr.) | 48-55 | 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 | 1.088.— |
| ZANELLA RUTERA 125 | 1.606.— |
| ZANELLA PONDEROSA | 1.970.— |
| Z-Carga 175 | 3.455.— |

## LANCHAS 0 Km

| MODELO | MOTOR | | MEDIDAS * | | PRECIO |
|---|---|---|---|---|---|
| **AVAN-CANESTRARI** | | | | | |
| Avan 330 | Yamato | 22HP | 3,60-1,49-0,65 | $ | 4.890.— |
| Avan 400 V | Yamato | 22HP | 3,95-1,48-0,68 | $ | 6.590.— |
| Avan 400 V | Johnson | 25HP | 3,95-1,48-0,66 | $ | 6.990.— |
| Avan 400 V | Johnson | 33HP | 3,95-1,48-0,66 | $ | 7.380.— |
| Avan 400 V | Johnson | 40HP | 3,95-1,48-0,66 | $ | 7.990.— |
| Avan 400 V | Johnson | 55HP | 3,95-1,48-0,66 | $ | 9.940.— |
| Avan 400 V | Carniti | 35HP | 3,95-1,48-0,66 | $ | 7.220.— |
| Avan 400 V | Carniti | 50HP | 3,95-1,48-0,66 | $ | 8.790.— |
| Avan 400 V | Carniti | 55HP | 3,95-1,48-0,66 | $ | 9.390.— |
| Avan 410 | Johnson | 55HP | 4,13-1,65-0,78 | $ | 10.940.— |
| Avan 410 | Johnson | 65HP | 4,13-1,65-0,78 | $ | 11.180.— |
| Avan 410 | Johnson | 85HP | 4,13-1,65-0,78 | $ | 12.900.— |
| Avan 410 | Carniti | 50HP | 4,13-1,65-0,78 | $ | 9.790.— |
| Avan 440 | Johnson | 55HP | 4,45-1,75-0,87 | $ | 11.940.— |
| Avan 440 | Johnson | 60HP | 4,45-1,75-0,87 | $ | 11.560.— |
| Avan 440 | Johnson | 65HP | 4,45-1,75-0,87 | $ | 12.200.— |
| Avan 440 | Johnson | 85HP | 4,45-1,75-0,87 | $ | 13.910.— |
| Avan 440 | Johnson | 115HP | 4,45-1,75-0,87 | $ | 15.000.— |
| Avan 480 | Yamato | 22HP | 4,88-1,72-1,00 | $ | 7.100.— |
| Avan 505 | Johnson | 55HP | 4,92-1,53-0,65 | $ | 10.440.— |
| Avan 505 | Carniti | 55HP | 4,92-1,53-0,65 | $ | 9.890.— |
| Avan 550 P | Johnson | 55HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 11.540.— |
| Avan 550 P | Johnson | 60HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 11.160.— |
| Avan 550 P | Johnson | 65HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 11.820.— |
| Avan 550 P | Johnson | 85HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 13.510.— |
| Avan 550 P | Johnson | 115HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 14.510.— |
| Avan 550 (lancha) | Johnson | 65HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 13.110.— |
| Avan 550 (lancha) | Johnson | 85HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 14.810.— |
| Avan 550 (lancha) | Johnson | 115HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 15.910.— |
| Avan 550 (pick-up) | Johnson | 65HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 14.210.— |
| Avan 550 (pick-up) | Johnson | 85HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 15.910.— |
| Avan 550 (pick-up) | Johnson | 115HP | 5,30-1,98-0,93 | $ | 17.010.— |
| Avan 550 (crucero) | Johnson | 85HP | 5,35-2,01-1,00 | $ | 20.910.— |
| Avan 550 (crucero) | Johnson | 115HP | 5,35-2,01-1,00 | $ | 22.000.— |
| **DELTA-MARINE** | | | | | |
| Pescador | Sach | 3,3HP | 4,25-1,80-0,65 | $ | 1.950.— |
| Pescador | Chrysler | 20HP | 4,25-1,80-0,65 | $ | 4.300.— |
| Camping | Chrysler | 20HP | 4,25-1,80-0,85 | $ | 5.900.— |
| Camping | Chrysler | 35HP | 4,25-1,80-0,85 | $ | 6.950.— |
| Camping | Chrysler | 45HP | 4,25-1,80-0,85 | $ | 7.950.— |
| Universal | Chrysler | 35HP | 4,25-1,80-0,75 | $ | 5.950.— |
| Universal | Chrysler | 45HP | 4,25-1,80-0,75 | $ | 6.950.— |
| Lido (Csa. Fte.) | Chrysler | 20HP | 6,60-2,30-1,00 | $ | 13.500.— |
| Lido (Csa. Fte.) | Chrysler | 45HP | 6,60-2,30-1,00 | $ | 15.500.— |
| Delta Marine | Chrysler | 20HP | 5,25-2,00-0,85 | $ | 5.900.— |
| Delta Marine | Chrysler | 35HP | 5,25-2,00-0,85 | $ | 6.900.— |
| **JUANJO** | | | | | |
| Pescadora | Chrysler | 45HP | 4,60-1,71-0,71 | $ | 6.620.— |
| 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.— |
| Piccina Sport | Chrysler | 35HP | 4,80-1,76-0,70 | $ | 6.750.— |
| Piccina 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 | $ | 26.650.— |
| Cobra | Evinrude | 210HP | 5,10-2,10-0,85 | $ | 29.600.— |
| Gran Turismo | Evinrude | 120HP | 5,83-2,28-1,12 | $ | 27.450.— |
| Gran Turismo | Evinrude | 155HP | 5,83-2,28-1,12 | $ | 29.650.— |
| Gran Turismo | Evinrude | 210HP | 5,83-2,28-1,12 | $ | 32.400.— |
| Day Cruiser | Evinrude | 120HP | 5,83-2,28-1,12 | $ | 31.450.— |
| Day Cruiser | Evinrude | 155HP | 5,83-2,28-1,12 | $ | 33.650.— |
| Day Cruiser | Evinrude | 210HP | 5,83-2,28-1,12 | $ | 36.400.— |
| **PAGLIETTINI** | | | | | |
| Bambi II | Mercury | 50HP | 4,06-1,72-0,73 | $ | 9.017.— |
| Codinet | Mercury | 50HP | 4,46-1,73-0,58 | $ | 8.975.— |
| Comodin | Mercury | 65HP | 4,46-1,73-0,58 | $ | 11.579.— |
| Comodin | Mercury | 65HP | 4,45-1,81-0,76 | $ | 12.621.— |
| Comodin | Mercury | 80HP | 4,45-1,81-0,76 | $ | 13.401.— |
| Comodin | Mercury | 100HP | 4,45-1,81-0,76 | $ | 14.473.— |
| Gacelux | Mercury | 125HP | 4,45-1,81-0,76 | $ | 15.739.— |
| Gacelux | Mercury | 125HP | 5,15-2,02-0,87 | $ | 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 Pescador | 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

# PROVINCIA DE BUENOS AIRES

## LOS RE Pitieron

El pasado domingo 22 se llevó a cabo en Merlo una interesante reunión automovilística cafeteril y de Fiat 600 Standard y Semi-Preparados en el Circuito Ciudad de Merlo, organizado por la Peña El Bosque de aquella ciudad. La organización en general estuvo acorde con los antecedentes de la Peña El Bosque y el numeroso público que se dió cita en el Circuito salió satisfecho de esta agradable reunión.



### Cat. FIAT 600 Standard

Se disputaron 2 Series a 10 Vtas. cada una y 1 final a 20 vueltas.

1ª SERIE:

Ganó Néstor Martínez en un Tiempo de 8m36s a un promedio de 65.062 km/h. con amplia ventaja sobre su inmediato perseguidor, "Tuerca Loca"; 3º Franco Prandi de Capital y 4º Ricardo Ruiz de Barrio Saavedra.

2ª SERIE:

La astucia de "El Zorro" de Padua y una máquina confiable hicieron traspirar de impotencia a Carlos Micotera de Moreno. Venció "El Zorro" en un tiempo de 8m43s a un promedio de 64.290 km/h. 2º Carlos Nicotera y 3º El representante de Olivos, Carlos Ferrando, 4º Carlos Ghersi de Capital Fed.

FINAL:

Fueron 20 Vtas. intensamente disputadas entre "El Zorro", Néstor Martínez y Carlos Nicotera. El suspenso lo puso Roberto Nuin al terciar en la competencia sin estar habilitado para ello, se le puso bandera negra haciendo caso omiso de ella, demostrando una absoluta falta de responsabilidad.

La clasificación final fue la siguiente:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1º | Néstor Martínez ..... | 20 | vtas. | Tiempo: | 16m52s | Prom. | 66,450 km/h. |
| 2º | "El Zorro" ..... | 20 | " | " | 17m10s | " | 65,289 " |
| 3º | Carlos Nicotera ..... | 20 | " | " | 17m13s | " | 65,099 " |
| 4º | "Tuerca Loco" ..... | 20 | " | " | 17m16s | " | 64,911 " |
| 5º | Quito Ternengo ..... | 20 | " | " | 17m25s | " | 64,352 " |

### FIAT 600 "SEMI-PREPARADOS"

Se disputaron 3 series a 10 Vtas. y 1 Final a 20 Vtas.

1ª SERIE:

Perfecto Antelo se adueñó de la punta desde la bajada de bandera y aguantó estoicamente el acoso de Juan A. Carré y de Luis Giacobino, merced a un manejo impecable y sin errores. La clasificación fue: 1º Perfecto Antelo, 2º Luis Giacobino y 3º Juan A. Carré.

2ª SERIE:

Con notable superioridad sobre el resto Enrique Tomaselli ganó la serie a un promedio de 71,540 km/h. 2º Emilio Scaturno de Villa Urquiza, 3º Roberto Prandi. Segundos de suspenso por el vuelco sin consecuencias de José Pagano de Mataderos.

3ª SERIE:

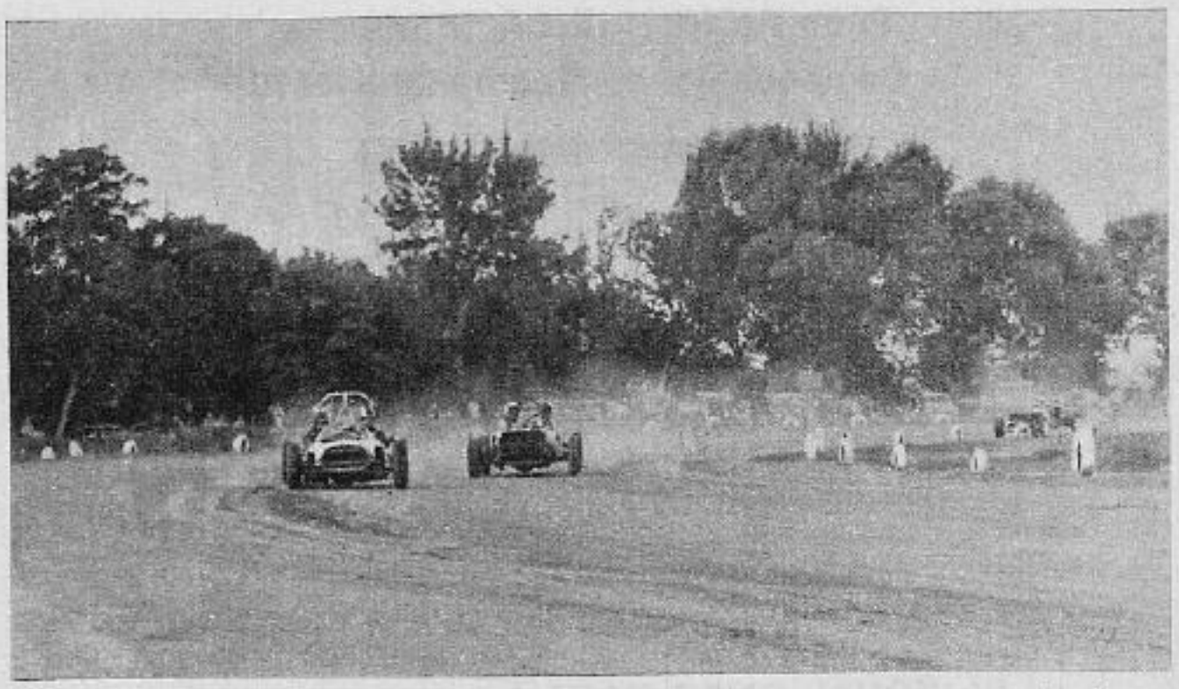
Ganó Oscar Quarello, las fallas diezmaron el lote de 7 competidores, 2º "Pelusa" de Merlo, 3º Francisco Ripoll de Capital.

REPECHAJE:

Pese a sus deseos Alfredo Porteous con la inscripción "CORSA" no clasificó para la final, 1º fue Carlos Blasco y 2º Eduardo Turini.

FINAL:

Sin lugar a dudas fue una de las mejores competencias disputadas. Se ubicaron once competidores en la línea de largada, salió a jugarse Enrique Tomasello tomando la primera colocación, que mantuvo hasta la vuelta 15, mientras se alternaban en el asedio (hasta el paragolpes trasero) Perfecto Antelo y Carlos Blasco. A partir de



la Vta. 16 tomó la punta Carlos Blasco, seguido de cerca por Enrique Tomasello (con problemas de frenos) y en 3º lugar Perfecto Antelo. La clasificación fue la siguiente:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1º | Carlos Blasco ..... | 20 | vtas. | Tiempo: | 15m20s | Prom. | 73,055 km/h. |
| 2º | Enrique Tomasello ..... | 20 | " | " | 15m24s | " | 72,799 " |
| 3º | Perfecto Antelo ..... | 20 | " | " | 15m30s | " | 72,309 " |
| 4º | Emilio Scaturno ..... | 20 | " | " | 15m44s | " | ——— |
| 5º | Eduardo Turini ..... | 20 | " | " | 16m06s | " | ——— |

### "CAFETERAS HASTA MODELO 1927"

Se disputaron 3 Series a 10 Vtas, 1 Repechaje a 5 y 1 Final a 20 vueltas.

1ª SERIE:

De Mercedes vino Ricardo Ibarbia con Chevrolet ganador de la serie, pero tuvo a sus espaldas a un obstinado segundo Oscar Ponce de Cañuelas con Ford, tercero fue Alfredo Dourenco de Rafael Castillo con Chevrolet.

2ª SERIE:

Carlos Coci vino dispuesto a complicarle la vida a los Hnos. Ré de Merlo y casi lo consigue. Prevalecieron la frialdad de los Ré y la mejor tenida de su coche. Recién a partir de la 5ª Vta. pasaron a comandar la punta, escoltados por Coci y Salvador Rampello con Ford.

3ª SERIE:

Heriberto Marveggio puso distancias sin compromisos seguido de Carlos Penna y 3º Julio Becerra "El Muchachito" de Ituzaingó.

REPECHAJE:

1º Rodolfo Provenzano y su impecable Ford pusieron caras felices en su barra seguidora y fiel, segundo fue Osvaldo Cabeel de Morón.

FINAL:

Con 11 máquinas en la línea de partida, se bajó la bandera y picó en punta a "cara é perro" Carlos Coci, seguido a los talones y con igual gesto por los mellizos Ré; también lo hacía Heriberto Marveggio, mientras Carlos Penna apuraba ahí nomás. El público deliraba con las acciones de sus favoritos. A partir de la tercera vuelta, los Ré se afirmaron en el primer puesto, mientras atrás, los demás se sacaban chispas hasta la última vuelta. La clasificación fue la siguiente:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1º | Adolfo Ré ..... | 20 | vtas. | Tiempo: | 15m22s | Prom. | 72,937 km/h. |
| 2º | Carlos Penna ..... | 20 | " | " | 15m24s | " | 72,700 " |
| 3º | Ricardo Ibarbia ..... | 20 | " | " | 15m52s | " | 70,638 " |
| 4º | Rodolfo Provenzano ..... | 19 | " | " | 15m30s | " | ——— |
| 5º | César Ponce ..... | 19 | " | " | 15m47s | " | ——— |

# RIO NEGRO

### BARILOCHE: QUINTA DE REGULARIDAD

Se disputó la quinta carrera del Campeonato de Regularidad 1970 que organiza la Peña Pichi-Huinca por cuarto año consecutivo. La competencia se desarrolló entre Bariloche y Villa La Angostura, sobre 100 kilómetros aproximadamente, la mitad de ellos de tierra. Mulberger-Giss de la categoría "B" fueron los ganadores, en muy buena carrera. El día fue poco propicio para la gente de la categoría "A", ya que los primeros lugares fueron acaparados, en su casi totalidad, por corredores de las otras dos categorías. Faltando dos carreras, se corren siete y se descartan dos, nada está definido en ninguna de las categorías en cuanto a los campeones y sus escoltas. Se clasificaron 24 coches.

# LA ACTUALIDAD ZONAL

## Peña PICHI HUINCA (Bariloche)
## Campeonato de Regularidad 1970
### QUINTA COMPETENCIA

| | | Puntos |
|---|---|---|
| 1º | Mulberger - Giss ..... | 115 |
| 2º | Hinterberger - Oseroff ..... | 119 |
| 3º | Fariñeras - Fariñeras ..... | 125 |
| 4º | Vázquez - Ceaglio ..... | 180 |
| 5º | Hardt - Tognetti ..... | 225 |
| 6º | Parra - Borda ..... | 232 |
| 7º | Schulz - Schulz ..... | 285 |
| 8º | Lamuniere - Lamuniere .... | 314 |
| 9º | Baragiola - Baragiola ..... | 325 |
| 10º | Prastalo - Ahumada ..... | 330 |

**Categoría "A"**

1º Hinterberger - Oseroff
2º Hardt - Tognetti
3º Baragiola - Baragiola

**Categoría "B"**

1º Mulberger - Giss
2º Fariñeras - Fariñeras
3º Vázquez - Ceaglio

**Categoría "C"**

1º Parra - Borda
2º Lamuniere - Lamuniere
3º Prastalo - Ahumada

## EL ZONAL ONCE GOZA DE BUENA SALUD

El Campeonato Zonal Categoría Turismo de la Regional Once de CADAD goza de buena salud. Las competencias se suceden, y si bien el espectáculo sufre de altibajos, éstos son lógicos. Diez competencias disputadas dan medida de las posibilidades de la zona en automovilismo de competición. El creciente interés que existe por vitalizar la categoría turismo mediante el incremento de actividad en grupo 1 (standard) también está prendiendo en los dirigentes, corredores y aficionados de estos pagos, y seguramente aumentará en mucho el número de participantes en las competencias del año próximo. Resumiremos lo ocurrido en las tres últimas competencias disputadas.

## BARILOCHE, NUEVO CIRCUITO

La octava fecha del programa correspondió al Bariloche Auto Club, el que inauguró un nuevo circuito denominado "Gran Lago", con un desarrollo de 4.950 metros. El circuito está formado por rutas públicas y tiene 1.300 metros de asfalto y el resto de ripio. La premura con que fue preparado hizo que el compactado del piso, especialmente las curvas, distara de ser ideal. La tierra suelta y el espectáculo tedioso fueron las notas distintivas de la jornada. En el grupo 1, clase A, ganó Luis Pereyra con amplitud, mostrando su DKW gran superioridad mecánica. Guillermo Paats debutó clasificando segundo a su Renault 6, y mostró posibilidades ciertas para el futuro. En la clase "B" triunfó el candidato: Leonardo Pérez. Los demás, en otra cosa. En el grupo 2 la cosa también fue monótona. En clase "A" Walter Wagner le sacó dos vueltas a Domingo Menéndez, por lo que huelgan los comentarios. En la clase "B" Joaquín Ledesma, reapareciendo, volvió al triunfo con su Fiat cupé 1500. Si bien no hubo variaciones en las posiciones desde la largada, por lo menos los tres primeros llegaron con el mismo número de vueltas. Y pudieron ser cuatro ya que el siempre eficiente Carlos Grimau volcó faltando tres vueltas cuando marchaba segundo. La clase mayor volvió a ver ganador a Vicente Edreira. El "Chiquito" enhebró su tercer triunfo consecutivo con solvencia mecánica y conductiva. Además se llevó los mejores aplausos del día, ya que a pesar de la ventaja abismal con que ganó, siempre anduvo fuerte y dando espectáculo. En resumen mucha tierra en el aire, y abundantes bostezos en el público.

## LA NOVENA FUE EN GENERAL ROCA

El autódromo de la Asociación Volantes de Gral. Roca fue escenario de la novena fecha del zonal. Si bien la cosa no fue como para enloquecerse, el espectáculo fue superior al de Bariloche. En el grupo 1 se repitió el marcador en los dos primeros lugares. Nuevamente primero Luis Pereyra, y otra vez Guillermo Paats mostrando las posibilidades del R 6 y su manejo en un circuito exigente. La diferencia final fue de sólo 3/5. Ricardo Natta Vera, tercero con DKW, completó el "sandwich" de dos tiempos con R 6. No hubo clase "B" por lo que esta vez no ganó Prez, pero será en la próxima. .. En el grupo 2 clase "A" volvió José López André con Renault (fierros Berta) y debió ganar, pero una falla en el acelerador lo relegó y Jorge Paglialunga también con Renault (fierros Antelo) fue el vencedor. Trompos y salidas de pista pusieron el condimento. Horacio Santángelo fue el hombre del día, sin duda. No sólo se llevó a casa la clase "B", sino que dejó un record de vuelta: 1' 4/5, que si lo comparamos con el de la clase mayor (Edreira con Torino: 59") nos exime de mayores comentarios. Carlos Grimau, eficiente como siempre, fue segundo y se afirma en la punta del campeonato. El "heladero" Macris no completó la carrera por quemadura de junta, pero igual a Santangelo no había con qué darle. En Bariloche, Eduardo Weber abandonó en la primera vuelta y ganó Edreira. Aquí las cosas se invirtieron: "Chiquito" fue a boxes sin pasar por el control y Weber ganó. Pero para hacerlo debió pelear duramente con Santangelo, que a bordo de la cupé Fiat estaba dispuesto a ponerle su nombre a la tarde.

## ZAPALA TAMBIEN DE ESTRENO

La décima fecha fue en Zapala. El Zapala Auto Club, fundado recientemente, debutaba como organizador con un circuito carretero de 7.250 metros de recorrido. Un triángulo con 1.250 metros de tierra y el resto de asfalto. La gente de la importante ciudad neuquina se brindó por entero a la carrera y las atenciones para todos los que llegaron a correr o cumplir funciones afines a la carrera fueron magníficas. Los muchachos quisieron estar a tono con los desvelos de los organizadores y dieron un buen espectáculo. Luis Pereyra, erigido en patrón de su clase, volvió a ganar la "A" del grupo 1; su escolta esta vez fue Natta Vera, mientras que Paats fue tercero. Se corrió la clase "B", por lo que es obvio decir que ganó Leonardo Pérez, quien, para que no hubiera sorpresa, también hizo el record de vuelta. Como siempre, ¡bah! Lo interesante fue el número de autos clasificados: doce. La clase "C" disputó su segunda carrera del año, dado que generalmente no hay inscriptos suficientes. Jorge Moro, debutando como la mayoría de los que corrieron esta clase, ganó a bordo de un Chevy SS. José López André volvió al triunfo en la clase "A" del grupo 2. Ganó las dos series luego de dura lucha con Jorge Paglialunga y Walter Wagner. En la primera serie la diferencia entre el primero y el tercero fue de ocho segundos, en la segunda de sólo cuatro. La emoción del público llegó a su punto máximo cuando Carlos Grimau ganó la clase "B" en su propia casa, afirmándose en la punta del campeonato... Jorge Smolkin, Félix Mabellini y los demás no pudieron con el zapaleño y su Peugeot. En la clase mayor ganó Héctor Laino, con Torino cuatro puertas, con amplitud. El debutante Moro logró la segunda posición con su Chevy SS standard, para alegría del público local. En síntesis: mejoró el espectáculo en forma notoria, y la lucha por los campeonatos le pondrá mucha sal a las próximas carreras. Salvo en la clase "B" del grupo 1. Allí a Leonardo Pérez ya le están grabando el trofeo con su nombre.

### Federación Regional Nº 11 de C.A.D.A.D.
### Campeonato Zonal Categoría Turismo
### Posiciones cumplidas diez fechas

#### GRUPO UNO

**Categoría "A"**

| | | Puntos |
|---|---|---|
| 1º | Luis Pereyra ..... | 23 |
| 2º | Jorge Aguirre ..... | 21 |
| 3º | Ricardo Natta Vera ..... | 20 |
| 4º | Raúl Martínez ..... | 17 |
| 5º | Guillermo Paats ..... | 11 |

**Categoría "B"**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Leonardo Pérez ..... | 48,50 |
| 2º | Carlos Labadie ..... | 12 |
| 3º | Jorge Ferrero ..... | 8 |
| 4º | Domingo Menéndez ..... | 5 |
| 5º | Américo Buchiniz ..... | 4 |

**Categoría "C"**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Alberto Carosio ..... | 7 |
| | Jorge Moro ..... | 7 |
| 3º | Marcos Roccaforte ..... | 4 |
| | Vicente Tascone ..... | 4 |
| 5º | Osvaldo Ascheri ..... | 2 |

#### GRUPO DOS

**Categoría "A"**

| | | Puntos |
|---|---|---|
| 1º | Walter Wagner ..... | 37 |
| 2º | Modesto Satorre ..... | 29 |
| 3º | Jorge Paglialunga ..... | 28 |
| 4º | José López André ..... | 20 |
| 5º | Domingo Menéndez ..... | 12 |

**Categoría "B"**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Carlos Grimau ..... | 41 |
| 2º | Horacio Santangelo ..... | 27,50 |
| 3º | Joaquín Ledesma ..... | 27 |
| 4º | Jorge Smolkin ..... | 10 |
| 5º | Jorge Flores ..... | 8 |

**Categoría "C"**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Héctor Laino ..... | 21 |
| | Vicente Edreira ..... | 21 |
| 3º | Mario Simari ..... | 13,50 |
| 4º | Joaquín Ledesma ..... | 12,50 |
| 5º | Juan A. Billieres ..... | 8 |

# CORDOBA

## ACTIVIDAD EN EL OSCAR CABALEN

La Asociación Cooperadora del Hospital de Niños hizo disputar una variada programación mecánica en el circuito de camino a Alta Gracia.

Lamentablemente, muy poco público se dio cita para contemplar lo que fue un magnífico espectáculo.

En total se corrieron cinco pruebas. La primera de ellas reservada para coches Fiat 600, contó con 8 participantes. Desde el principio se entabló un impresionante rueda a rueda entre Alberto Matarezze y Juan Alberto Ramírez. Este duelo se prolongó hasta la sexta vuelta, en la que Matarezze debió abandonar por problemas insalvables en su coche. Ramírez reguló así su marcha, permitiendo el acercamiento de César Norverto, que casi llegó a tornársele peligroso.

Las posiciones quedaron así definidas. Triunfó Juan Ramírez escoltado por César Norverto y Mario Crozzoli.

## TUTTI FRUTTI

Posteriormente se largó otra competencia con una mezcla de vehículos increíbles. Cinco renoles, cinco renoletas, 2 Fiat 600, 1 Auto Union y 1 Peugeot 403 (conducido por mujeres ????).

Desde el vamos agarró la manija el representante de Cosquín, José Castro, con un fiatín que anda como a quinientos por hora. La segunda ubicación también fue inamovible. El "Gallego" Ramón 'Moncho" Rouco, con un renolito muy bien puesto "a punto" se ubicó escolta ante el "delirio" de sus "fans".

Y créase o no, la tercera máquina en el circuito fue el Peugeot 403 conducido por la pareja femenina Gesumaria-Penovi, que se adjudicaron su categoría. Hasta el momento, no nos explicamos cómo hacían para que dicho "troncomóvil" doblara en la curva cinco del Oscar Cabalén.

Por su parte, Rodríguez Castaño con su renoleta V-8 ganaba ampliamente ante los demás participantes de su categoría. Al finalizar la prueba fue descalificado porque su renoletita no estaba na-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

da standard. Quedó puntero, entonces, Eduardo Rodríguez, escoltado por Jorge Meriles.

En la general, amplio triunfo del cosquinense Castro, que corrió con el motor de su Fiat recién armado (mucho, ¿no?).

En esta prueba hizo sus primeras armas Horacio Tita, con un Renault que pensamos debía ser el único standard. Eso motivó su lejana clasificación respecto al puntero, aunque prometió mejorar para la próxima.

### FIAT VS. PEUGEOT

Muy interesante resultó también esta competencia. Se realizó sobre 10 vueltas al trazado de 3100 metros.

El primer puesto estuvo bastante reñido entre Gabino Escribano con cupé 1500 y Miguel Menutti, con Berlina 1500. Sobre la última vuelta, triunfó Escribano. Las posiciones siguientes fueron ocupadas por Raúl Hasner, Martín Joumades, Carlos Ratti y Erwin Hense.

### COCHES ANTIGUOS

Esta prueba se realizó sobre tres giros, con coches de hasta 1930 y más. En la primera subdivisión triunfó Carmelo Atisella, escoltado por Patricio Kember, mientras que más atrás se ubicaron Juan Manuel Abregú, José Maldonado y Jorge Perona.

Guillermo Sepúlveda fue el ganador en la categoría mayor, es decir, modelos posteriores a 1930.

### VALE TODO

Como el título lo dice, la categoría estaba abierta para coches desde 800 cc hasta 10.000 litros cúbicos, con preparación requetelibre.

El hecho curioso lo dio el orden de partida. El "cuco" de la tarde, un Torino 380 W, ex Estéfano, conducido por Santiago Bonadé debió partir en último lugar, luego de que el último (valga la redundancia) coche desapareciera de la curva número 1. Fue así que Bonadé, acompañado por su esposa Muñi, comenzó una vertiginosa persecución tras de los restantes participantes. La punta estaba ya en poder de Gabino Escribano con la cupé Fiat, ya ganadora en la serie anterior. Por su parte, el toro blanco apilaba vuelta tras vuelta, a cada uno de los 14 participantes, hasta ubicarse en la tercera colocación, detrás de Escribano y Menutti.

Cuarto se clasificó Carlos Ratti, y más atrás, Erwin Hense, Raúl Hassi y Rodríguez Castaño.

En resumen, fue un extraordinario espectáculo, que como dijimos al principio no contó con el apoyo del público. Creemos que si se hubiera hecho por la mañana, el éxito habría sido total.

### MOTOCICLISMO: CULMINO EL CAMPEONATO DE LA CAMARA DE LA MOTOCICLETA

En la localidad de Río Segundo se disputó la última fecha del campeonato organizado por la Cámara de la Motocicleta, para la presente temporada.

La programación se desarrolló en un circuito mixto, trazado en calles céntricas de aquella importante localidad. Su extensión, de 800 metros, estaba compuesta por 700 de asfalto y 100 de tierra compactada.

Como siempre, se disputaron las cinco categorías previstas en el certamen cordobés.

En la categoría hasta 125 cc standard se impuso Juan Pagliero, escoltado por Serafín Vázquez y Humberto Bréga, mientras que más atrás se ubicaron Roberto Dellacasa y Juan Murúa.

Héctor Brezzo triunfó en 98 cc semipreparadas. Sus escoltas fueron Oscar Tofino y Raúl Verderone Posteriormente se colocaron Juan Tolley y Víctor Pacheco.

En 100 cc libre preparación ganó Tofino, tras dura lucha con Oroz, quien finalizó segundo. Las posiciones restantes fueron ocupadas por Waldemar Roth, Héctor Brezzo y Alfredo García.

José Orozco triunfó en 1500 cc escoltado por "Peteco" y Serafín Vázquez. Luego se ubicaron Oscar Tofino y Waldemar Roth.

Finalmente, en la categoría mayor, es decir, 200 cc libre preparación se impuso Luis Sabadini. Sus escoltas fueron Rafael González y "Silvi".

**SE CONSAGRARON CAMPEONES:** Serafín Vázquez en 125 standard y 150 cc libre preparación. Héctor Brezzo en 98 semipreparadas; José Orozco en 100 libre preparación, y Hugo Zabala en 200 cc.

### VUELTA DE CORDOBA REGULARIZADA

La Asociación Cordobesa de Volantes hizo cumplir la Octava Vuelta de Córdoba Regularizada, a través de dos etapas. La misma se cumplió entre los días 14 y 15 de noviembre, y tuvo como epicentro a la ciudad de Río Cuarto.

La primera etapa se corrió sobre 225 km, largándose desde la sede social de la ACV rumbo a Alta Gracia, Dique Los Molinos, Santa Rosa, Embalse, Berrotarán, Elena y Río Cuarto.

En este primer parcial triunfó el binomio Nizzo-Nizzo, en la categoría Especial con 15,2 en contra. Posteriormente se ubicaron Ruiz-Elena, Costa-Costa, Candesus-Orssi y Marinelli-Marinelli.

En Tercera y Novicios, la primera colocación correspondió a la pareja Baños-Lumello, con 31 puntos en su contra. Luego se ubicaron Nieto-Martos, Carmona y Sra., Rinaldi-Gerdel y Pedraza-Pedraza

El segundo tramo se largó a las 8 desde la ciudad riocuartense, al día siguiente. Los participantes debieron pasar por Elena, Berrotarán, Los Cóndores, Almafuerte, San Agustín, Despeñaderos y regreso a esta ciudad, tras recorrer 220 kilómetros.

En este tramo se notó el retraso de la pareja ganadora en la etapa inicial, adjudicándoselo Marinelli-Marinelli con 6 puntos. La segunda colocación correspondió a Pozobón-Slepoy. Más atrás se escalonaron Costa-Costa, Manelli-Ferrero y Rabino-Rabino. La pareja Nizzo-Nizzo quedó relegada al 15º puesto.

En la categoría Novicios y Tercera se repitió el triunfo de Baños-Lumello, con 15,6 puntos en contra. Sus escoltas fueron Pedraza-Pedraza y Carletti-Príncipe. Más atrás Pidouk-Grosso y Reale-Minelli.

**ASOCIACION CORDOBESA DE VOLANTES**
**AUTOMOVIL CLUB DE RIO CUARTO**
**VUELTA DE CORDOBA - GENERAL**

CATEGORIA ESPECIAL

| | | | Ptos. |
|---|---|---|---|
| 1º | 1 | Costa - Costa ..... | 30,6 |
| 2º | 7 | Ruiz - Elena ..... | 32,4 |
| 3º | 2 | Marinelli - Marinelli ... | 32,5 |
| 4º | 36 | Nizzo - Nizzo ..... | 40,7 |
| 5º | 3 | Ibáñez - Zapino ..... | 48,4 |

CATEGORIA TERCERA Y NOVICIOS

| | | | Ptos. |
|---|---|---|---|
| 1º | 29 | Baños - Lumella ..... | 47 |
| 2º | 45 | Nieto - Martos ..... | 63 |
| 3º | 33 | Pedraza - Pedraza ..... | 68 |
| 4º | 31 | Rinaldi - Gerdel ..... | 73 |
| 5º | 50 | Carmona - Carmona ..... | 75 |

**CAMPEONATO PROVINCIAL DE REGULARIDAD**
**CLASIFICACION FINAL**

CATEGORIA ESPECIAL

| | | Ptos. |
|---|---|---|
| 1º | Marinelli - Marinelli ..... | 232 |
| 2º | Ibáñez - Zapino ..... | 162 |
| 3º | Manelli - Ferrero ..... | 158 |
| 4º | Kopta - Brandaliso ..... | 128 |
| 5º | Osella - Aznal ..... | 120 |

CATEGORIA TERCERA Y NOVICIOS

| | | Ptos. |
|---|---|---|
| 1º | Baños - Lumelo ..... | 225 |
| 2º | Nieto - Martos ..... | 205 |
| 3º | Rinaldi - Gardel ..... | 195 |
| 4º | Magoia - Rogiani ..... | 169 |
| 5º | Agostini - Fernández ..... | 168 |

# SANTA CRUZ

### ALGO MAS DE LAS 24 HS. DE RIO GALLEGOS

Los controles oficiales se ubicaron en un vagón de ferrocarril, trocha angusta, facilitado por YCF con todas las comodidades que puede tener un vagón. Pero cuando íbamos por las doce horas de carrera subió Druetta, comisario deportivo, a pedir "PASES, ABONOS Y BOLETOS" y como nadie tenía, se conformó con unos mates.

— ◇ —

En la clase A, hasta 850 cc, los punteros Lola-León y Tresguerres-Earsman, ambos con Gordini, se mantuvieron durante VEINTIDOS



HORAS jugando al tira y afloja, a un ritmo de 4 a 5 vueltas en la hora. Faltando dos horas para terminar, una piedra perforó el radiador del Gordini de Tresguerras-Earsman y eso los obligó a parar repetidamente en boxes para cargar agua y poder así terminar segundos.

— ◇ —

Los 3CV ya en la tercera hora acusaban tres vueltas de diferencia entre el puntero Rodríguez-Gobato y su escolta Rojas Santamaría. Por su parte Alfa-Tagle-Longhini también entraba en la conversación junto con Crespo-Amieva-González, pero a éstos por no llevar una medallita en el auto les pasó de todo: bujías, turbina, parabrisas roto, principio de incendio, etcétera.

— ◇ —

También vimos a un gobernador emocionado hasta las conjuntivas, al recibir una paqueta recordatoria de manos del presidente del Automóvil Club Río Gallegos. Y no era para menos, ¡¡qué tanto!!

— ◇ —

El sábado a las 15 largaron 42 máquinas, divididas en 19 autos de la C y 23 de la A. Concluyeron la prueba 15 competidores de la C y 11 de la clase A. Saquen promedios, señores, y después charlen sobre los caminos de la Patagonia que bla, bla, bla, bla, bla...

Chaly Serantes y Pistola Susacasa, debutantes y brillantes terceros, consolidaron su puesto desde la hora sexta y salvo un atraso por distribución en la veintidós, mantuvieron un ritmo regular e inteligente. A la hora de entrega de premios parecía como si ambos hubieran comido levadura.

— ◇ —

Para la estadística: Vimos intervenir en las 24 Horas a: tres intendentes - un administrador general - un arquitecto - un contador público nacional - un juez - un abogado - oficiales de aeronáutica. ¿Y si hiciéramos LAS VEINTICUATRO HORAS DE RIO GALLEGOS SOCIEDAD ANONIMA?

VOLKSWAGEN TC

# INTEGRAM

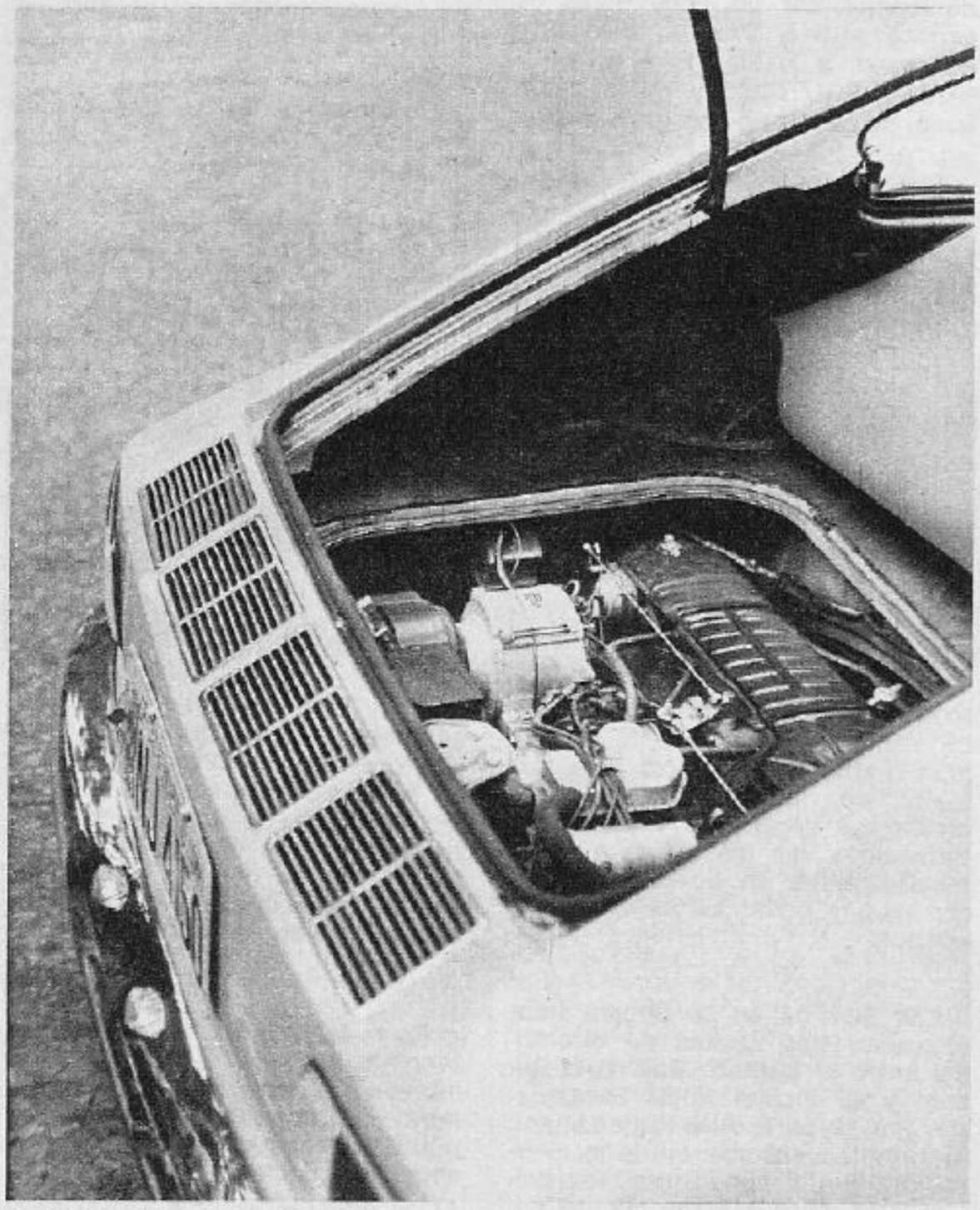
El Karmann Ghia TC en tres cuartos perfil de frente. Lindas y agradables líneas exteriores.

## VW do Brasil presentó su nuevo Karmann Ghia TC diseñado y producido en el Brasil. CORSA lo manejó y lo analizó en Buenos Aires

Volkswagen de Brasil, iniciando una nueva política de independencia con respecto a su fábrica madre en Alemania, concibió y construyó un vehículo deportivo que completa la línea brasileña Karmann Ghia. El nuevo modelo, Karmann Ghia T.C., fue traído a Buenos Aires la semana pasada por los representantes VW en la Argentina para ser sometido a la consideración del periodismo especializado.

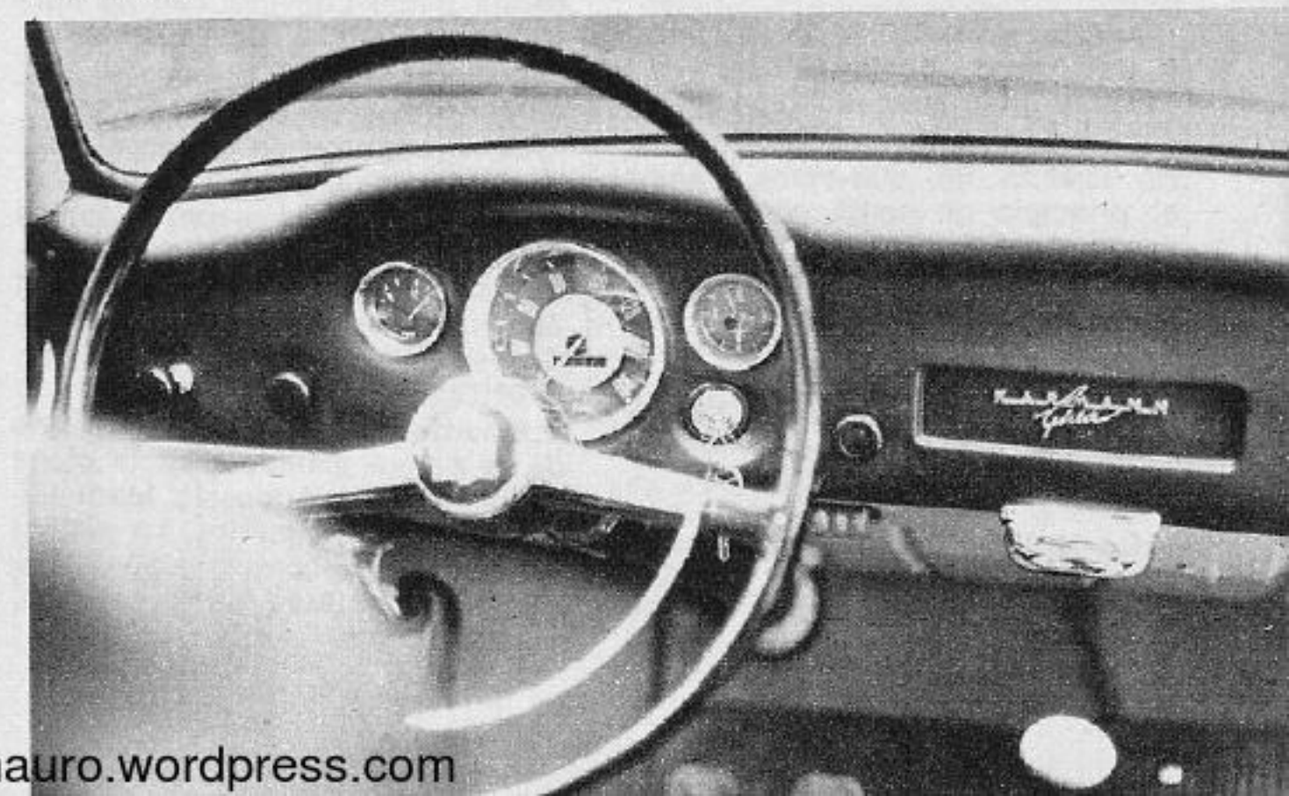
El nuevo modelo se ha construido en base a la plataforma del viejo Karmann Ghia, pero se han rediseñado todas sus líneas externas, lográndose de tal manera un automóvil novedóso, con muchas reminiscencias del Porsche 911, sobre todo en la cola, y del Karmann Ghia en la trompa y los laterales.

Uno de los detalles sobresalientes del nuevo Karmann Ghia TC es la gran superficie vidriada que



Motor cuatro cilindros en plato, con dos carburadores. Nótese la excelente ubicación del motor.

Tablero de instrumentos: sencillo pero funcional. Todo el tablero está acolchado.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ENTE BRASILEÑO




**Cola fast-back con reminiscencias Porsche 911.**

posee, aunque como en la mayoría de los autos de este tipo (cupés deportivas) los parantes delanteros del parabrisas dificultan la visual y conforman un punto ciego en la visibilidad general.

CORSA tuvo la oportunidad de conducir el nuevo VW en un corto itinerario y probar sus bondades.

La primera impresión que se recibe al sentarse en el VW es la de un auto cómodo, con adecuada posición de manejo, regulable para conductores altos o bajos. La visibilidad es buena, salvo el pequeño detalle del parante delantero, que precisa un buen tiempo de adaptación para acostumbrarse a él.

En lo que respecta a su manejo, la caja es buena y la aceleración es aceptable para un auto construido sobre un motor y una plataforma de serie. Uno de los inconvenientes que pudimos observar durante la prueba es que en curvas trabadas y que requieren ciertas exigencias de manejo, el Karmann Ghia tiende a sacar la cola afuera en demasía y se hace difícil —generalmente— mantenerlo en la trayectoria ideal de la curva.

Cuando llega el momento de pararlo, el Karmann reacciona bien gracias a los frenos a disco delanteros.

La marcha es suave y muy silenciosa, debido a que el motor tiene un aislante muy efectivo. La amortiguación es buena, lo que le confiere un suave andar, tanto en caminos rugosos como en tierra o pavimento. No es todo lo deportivo que su concepto parecería indicar, pero es una novedad interesante. Y cuesta 1.200.000 pesos viejos de los nuestros. Se piensa incluso en su venta en la Argentina por intermedio de ALALC.

### KARMANN GHIA TC
### FICHA TECNICA

MOTOR: Motor ubicado en popa, con una cilindrada de 1.600 cm3, construcción plana, 4 cilindros opuestos dos a dos. Dos carburadores. Potencia máxima: 65 HP a 4.600 rpm. Refrigeración a aire. Cebador automático. Instalación eléctrica: 12 V. Alternador con regulador de tensión.

TRASMISION: Caja de velocidades de cuatro marchas sincronizadas.

MEDIDAS: Distancia entre ejes: 2,40 m. Trocha delantera: 1,31 m. Trocha trasera: 1,35 m. Despeje: 152 mm. Ancho total: 1,62 m. Largo total: 4,20 m. Peso vacío: 920 kg. Carga útil: 375 kg.

RENDIMIENTO: Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo: 11 km con 1 litro Capacidad tanque de nafta: 40,1 litros.

CHASIS: Suspensión independiente en las cuatro ruedas, por barras de torsión, amortiguadores hidráulicos, estabilizador adelante y barra compensadora atrás. Freno hidráulico en las cuatro ruedas, a disco adelante, a tambor atrás.

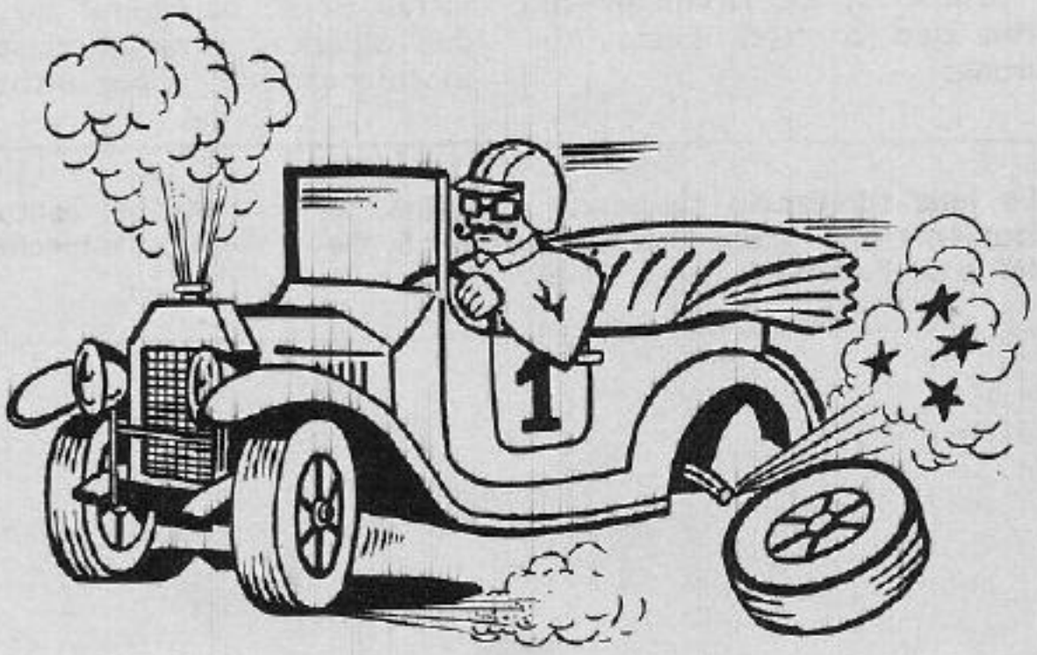
DETALLES: Dos espejos retrovisores. Asientos delanteros regulables. Panel de instrumentos acolchado de seguridad y pintura antiencandilante. Cuatro cinturones de seguridad regulables. Extintor de incendio. Limpiaparabrisas con dos velocidades. Portavalijas adelante y detrás del asiento trasero.


**POR SU SEGURIDAD**

**¡PALIER FLOTANTE!**

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

GRAND PRIX




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

**PALAGI HNOS.**

ALMTE. BROWN 3976 TEL. 243-2893/1990

TEMPERLEY



# El flechazo del

*Por segunda vez consecutiva el timonel E. Bustelo, esta vez tripulado por Silvia Poleti y J. Pedernera, se adjudicó el Campeonato Argentino de la clase Flecha*

Con un total de 11 inscriptos y organizado por la Asociación Argentina de Veleros Clase Flecha, se llevó a cabo los días 25 de octubre; 1, 7, 14, y 22 de noviembre el 2º Campeonato Argentino de la Clase.

El mismo se realizó sobre un total de cinco regatas con descarte de una, utilizándose a tal efecto recorrido olímpico y puntaje especial.

Originalmente el torneo debía correrse en el octógono de la FAY, pero como coincidía con el Campeonato homónimo de los Grumetes, los flechistas tuvieron que correrse hasta Anchorena.

Aprovechamos esta oportunidad para aportar nuestro granito de arena sobre un aspecto organizativo o mejor dicho de la programación de los fixtures de regatas. Da la coincidencia de que todos o por lo menos la gran mayoría de los campeonatos argentinos, se disputan en el mes de noviembre, si bien coincidimos que es el mes de los mejores vientos, con esta programación se limita la actuación de gente que compite en varias clases, y que es mucha. Las canchas de regata previstas (lease octógono) no pueden albergar a varias clases simultáneamente, y por último se limita también a los estudiantes que en el período en cuestión estan sobreatareados con sus exámenes, hay que hacer notar que en la mayoría de las clases predominan tripulaciones jóvenes (estudiantes).

Creemos que todos estos motivos son harto suficientes pàra que la FAY revea la situación creada, a la que se le suma una mayor dificultad para armar tripulaciones en los barcos grandes para regatas como Panela, Colonia, etcétera.

Pero volvamos al tema que nos ocupa que es el máximo evento de clase Flecha, clase que prácticamente está sin el suficiente apoyo de las instìtuciones que promueven el yachting. Lo demuestra el solo hecho que las regatas fueron largadas desde un barco particular, el Sueño, del Sr. Poleti, quien actuó como oficial de regatas en todas las series.

Con respecto a las regatas se puede decir que éstas se realizaron con variados vientos, suaves al principio y más bien fuertes al final, a tal punto que la última regata se disputó con la mayoría de las velas mayores rizadas.

Desde un punto de vista general se vieron dos grupos los que luchaban por mejorar o

**La feliz tripulación campeona argentina: de izquierda a derecha, E. Bustelo (tim.), S. Poleti y J. Pedernera (trip.).**

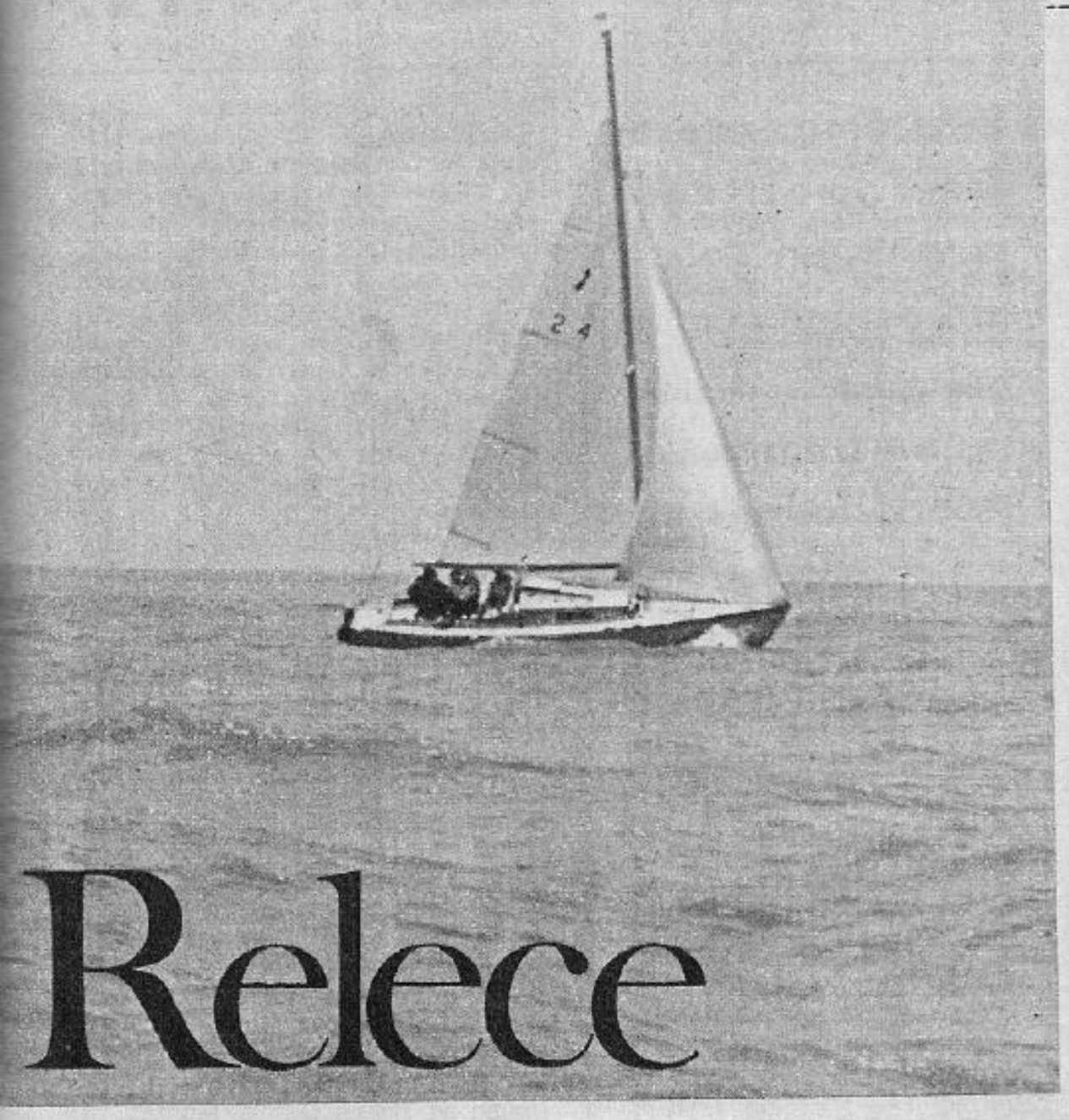
**Arriba, centro: Largada de la última regata del campeonato, picando en punta el Relece.**

**Echando espuma, el Relece; tomando el tiempo, J. Pedernera, antes del start de la regata final del torneo.**





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# Relece

por J. PEDRO SIEDMANN  Fotos: PEPE NUÑEZ

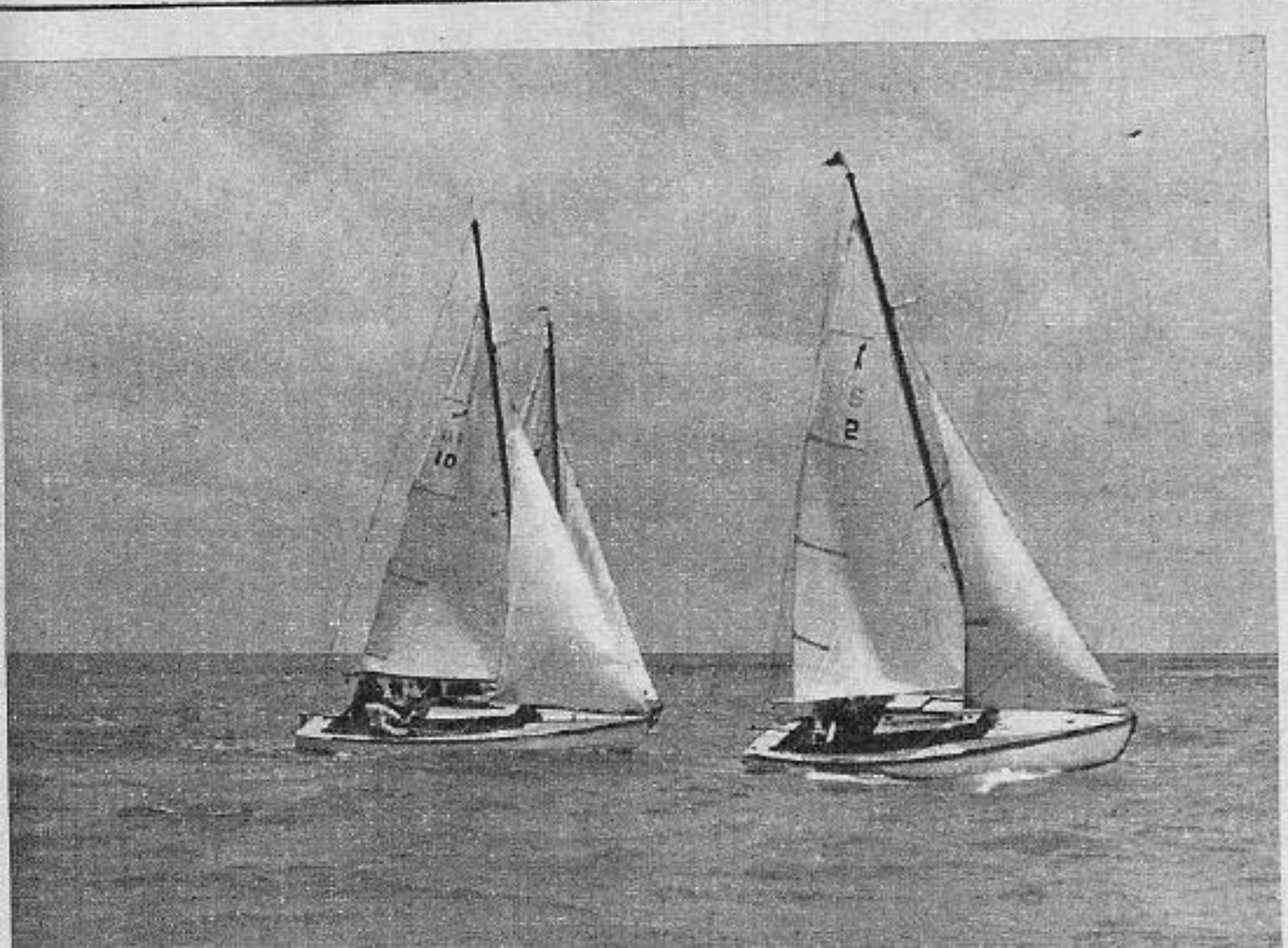
mantener sus puestos con uñas y dientes.

Los más destacados fueron el Relece, el Sayonara, el Numancia, el Cariño y el Songomanara. De este último hay que destacar que fue muy bien timoneado por el joven Horacio Taccalino, de sólo 14 años. Muestra palpable de lo reñido del certamen, fue ver las cambiantes situaciones que se crearon en el puesto de vanguardia, el que se alternó continuamente.

El flamante campeón, quien retuvo el titulo obtenido el año pasado, tuvo un comienzo bastante regular para ir aumentando la ventaja paulatinamente en las series finales, con lo que dejó bien sentado su supremacía sobre los demas yates.

De todas maneras, lo que se vio fue muy diferente de lo ocurrido en la versión anterior del campeonato. Los barcos estaban mejor equipados y las tripulaciones mucho más afiladas, en esta oportunidad todos los barcos corrieron con velas de Dacron y maniobras más completas. La organización fue buena, más si se considera que todo fue hecho a base de esfuerzo y dedicación de los flechistas a quienes sería conveniente tener mucho más en cuenta que lo que se les tiene.

**Apenas largados, el Songomanara (2), el Cariño (10) y el Numancia (7) buscando la boya de barlovento.**



## CLASIFICACION FINAL DEL II CAMPEONATO ARGENTINO DE VELEROS CLASE FLECHA

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1) | E. Bustelo ..... | Relece ..... | 641 | puntos |
| 2) | V. Fratta ..... | Numancia ... | 550,25 | " |
| 2) | T. Espaig ..... | Cariño ..... | 550,25 | " |
| 4) | H. Sirio ..... | Rainbon .... | 550 | " |
| 5) | J. Barletta ..... | Puppi ..... | 540 | " |
| 6) | A. Tagliaferri ..... | Sayonara ... | 520 | " |
| 7) | J. Divanian ..... | Cupatiti .... | 100 | " |

## RESULTADOS DE OTRAS REGATAS

Además de los Campeonatos Argentinos de Dragón, Finn, Polaris, así como el Campeonato de Distrito que está disputando la clase Star, a los que nos referiremos una vez finalizados, se corrieron regatas de las clases Soling, Flecha y Grumete.

### CLASE GRUMETE

**1ª Regata del Torneo Primavera: 28/11/70**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Carlos Gasparutti ..... | Le Christine ... | 2h 30m 29s |
| 2) | Bernabé Pirán Basualdo . | Charrúa ..... | 2h 31m 27s |
| 3) | Gerardo Crespo ..... | Yagán ..... | 2h 34m 19s |

**2ª Regata del Torneo Primavera: 29/11/70**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Carlos Gasparutti ..... | Le Christine ... | 2h 16m 06s |
| 2) | Gerardo Crespo ..... | Yagán ..... | 2h 20m 30s |
| 3) | Bernabé Pirán Basualdo . | Charrúa ..... | 2h 24m 06s |

### CLASE SOLING: Premio Jockey Club

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Ricardo Boneo ..... | Pampa ..... | 1h 53m 16s |
| 2) | Horacio Campi ..... | Solange ..... | 1h 54m 48s |
| 3) | Roberto Sieburger ..... | Earline ..... | 1h 57m 12s |

### CLASE FLECHA: Premio Fémina, exclusivo para timoneles y tripulantes del sexo débil

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1) | Marta de Tagliaferri ..... | Sayonara ..... | 2h 20m 45s |
| 2) | Nora Lemme ..... | Relece ..... | 2h 22m 30s |
| 3) | Ana María Denza ..... | Cariño ..... | 2h 35m 15s |

## SEMANA DE YACHTING

El viernes 20 de octubre se realizó a bordo de la Fragata Sarmiento una conferencia de prensa a efectos de poner en conocimiento de la misma, las alternativas de la VI SEMANA NACIONAL DE YACHTING a disputarse del 6 al 10 de enero próximo en Mar del Plata.

Este certamen que se corre anualmente es organizado por el Club Náutico Mar del Plata y que para esta oportunidad ha planeado un amplio programa de actividades.

El evento está previsto para las clases: Soling, Polaris, Finn, Cadet, Penguin, Lightning, Snipe, Grumete y 505 a cuyas tripulaciones se les brindará alojamiento gratuito, así como todo el apoyo necesario para poder concretar un Campeonato con todas las de la ley.

Desde ya se descuenta la participación de numerosas embarcaciones de todas las clases, máxime si se tiene en cuenta el éxito alcanzado en los festivales anteriores, lo que siempre constituye una garantía y una atracción para todos los ragatistas del país.

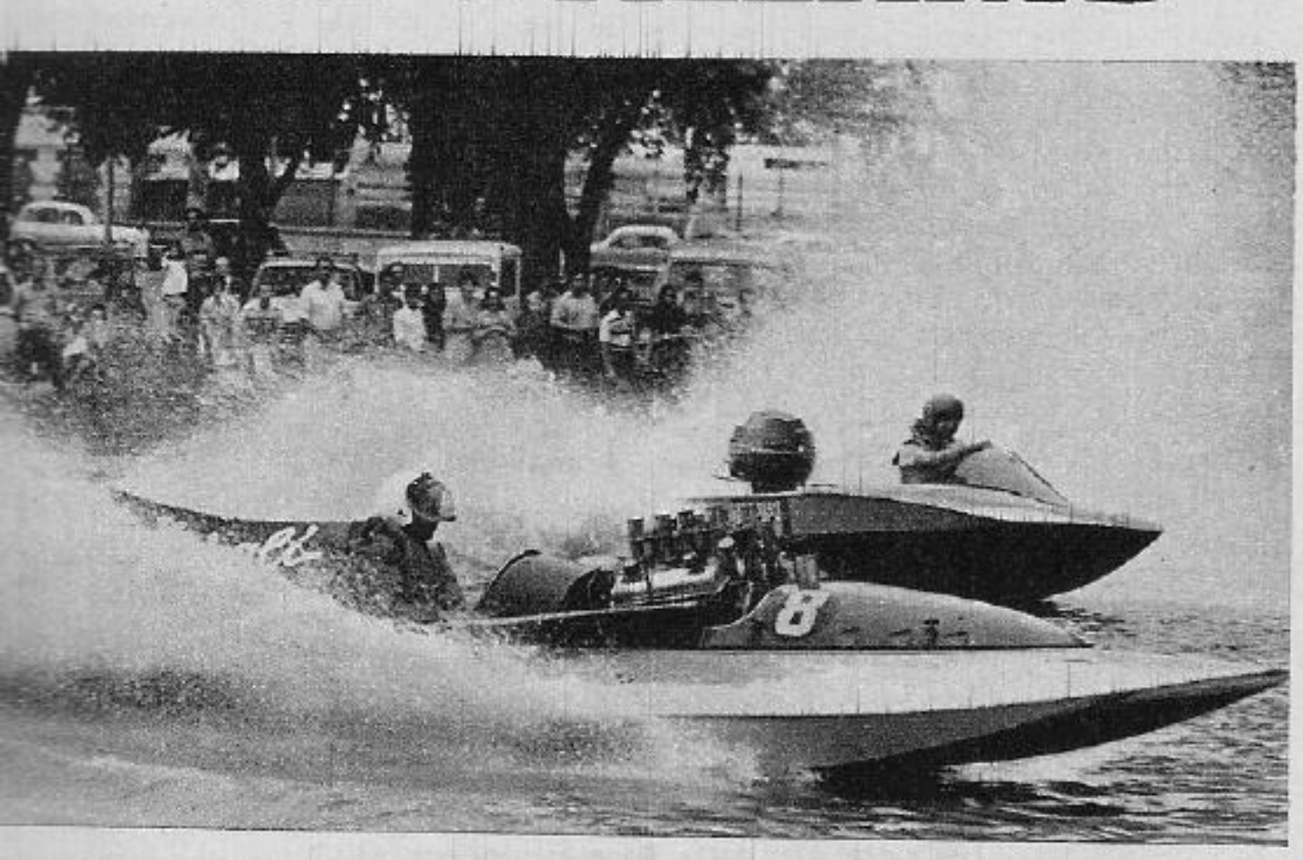
Con respecto al apoyo de lanchas en cada una de las regatas se ha previsto un considerable número de ellas, así como un helicóptero para el desempeño de las funciones periodísticas.

La inscripción que es abierta, salvo para la clase Grumete, lo que se hará por invitación para los barcos del club, cerrará el 20 del cte. mes, así que, amigos de la vela, no queda más que escribir al CNMP (Espigón C-Puerto de Mar del Plata) para disfrutar de una alegre estada y mejor competencia en las aguas de la ciudad feliz.

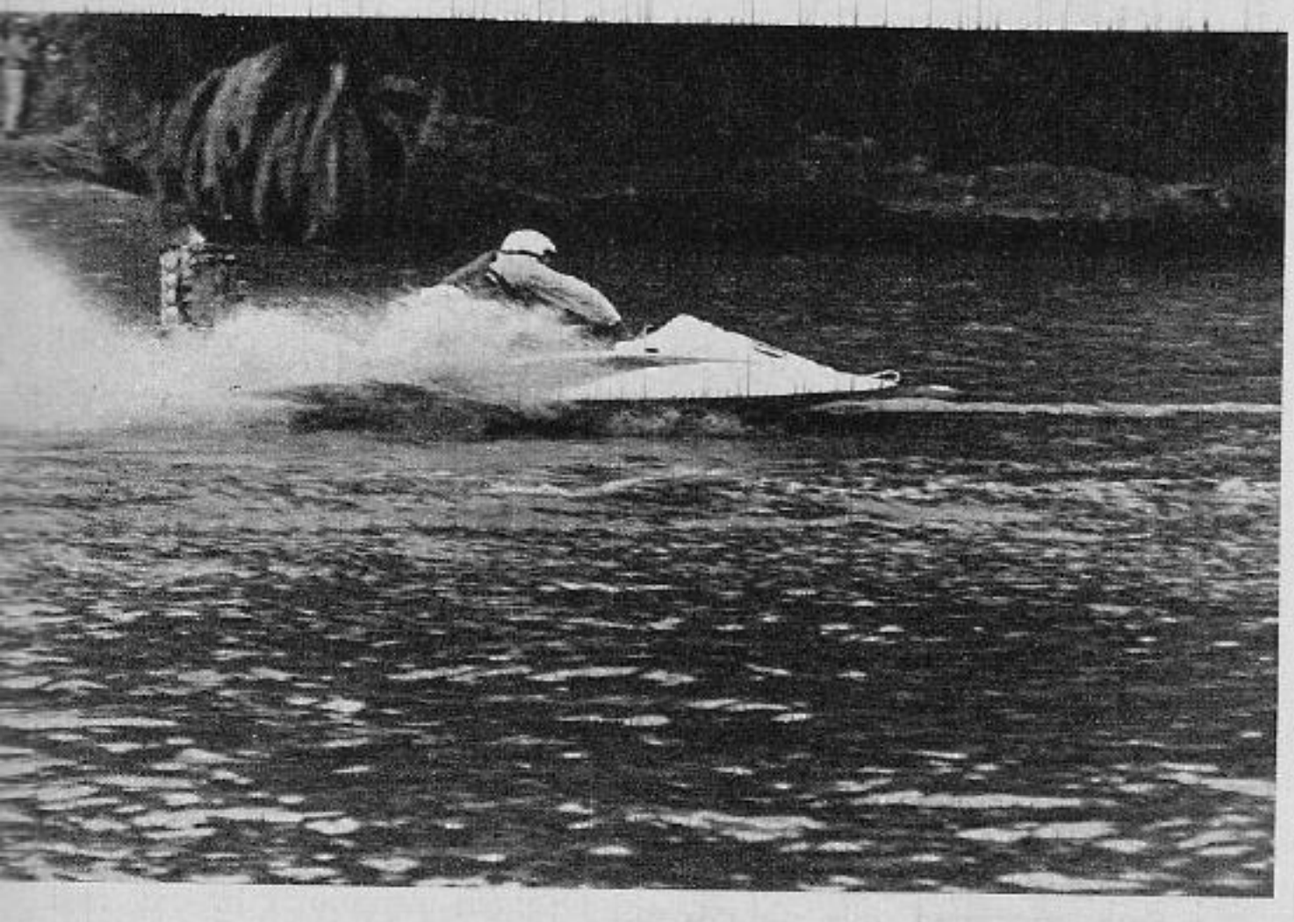
# EL PROXIMO DOMINGO TERMINA

# HIERVE EL LAGO DE PALERMO

**El Campeonato Metropolitano culmina en Palermo. Ninguna categoría tiene definido su campeón. Posibilidades de los principales actores. Las luchas en Anexo P, Turismo, BU-A, Mojarra y Fuerza Libre. Puntaje completo a lo largo de las tres reuniones realizadas**



**Así de cerca puede el público apreciar las incidencias del cierre del metropolitano el 13 de diciembre. En la fotografía Sebastián Aires y Jorge Luis Fernández tomando la curva de la isla.**



**Felipe Uris y su Piratín son considerados "número puesto" en la categoría hidroplanos OF. ¿Piensa Horacio Morales lo mismo o está dispuesto a jugarse para arrebatarle el primer puesto?**




**Pedro Soriano y Alfredo Berghella se encargan ellos solos de poner tenso el ambiente; estos dos hidroplanos, a ciento cincuenta y pico, hacen "parar a la gente en los tablones".**

El próximo 13 de diciembre termina el Campeonato Metropolitano de Motonáutica 1970, organizado por el Club Motonáutico Argentino con el auspicio de la Municipalidad de Buenos Aires. El campeonato está estructurado en base a cuatro reuniones, de las cuales se llevan ya disputadas tres. Resulta evidente que la cuarta y última va a ser una completa especulación sobre las posiciones que ocupen determinados competidores, con lo que quedará definido quién ha de ostentar el título de campeón. Resulta por lo tanto oportuno analizar las posibilidades de cada categoría a fin de "saborear" mejor la próxima carrera del lago de Palermo.

## CLASE ANEXO P

En la categoría hasta 45 HP las cosas parecen estar bastante definidas. Carlos Mazza, con salir cuarto, tiene asegurado el primer puesto, aunque Alberto Galiana, que lo sigue en puntaje, llegue primero ya que aun en ese caso habría una diferencia de trece puntos. Además, y de acuerdo con lo visto en la última carrera, el que anda más rápido es Carlos García Montes, lo que le hace peligrar a Galiana aun la obtención del segundo puesto.

En la categoría hasta 60 HP las cosas no sólo no están definidas sino que están bastante "intensas". Justo Daray le lleva apenas 25 puntos a José Pini, pero como se ve en la tabla aparte, Daray, en la última competencia, apenas si pudo arrimar un tercer puesto después de haber vencido en las dos primeras. Y todavía hay un tercero en discordia, Néstor Carigliño, al que un primer puesto y cualquier imprevisto de los otros dos competidores le darían puntaje para el primer lugar. La paridad de puntos de esta categoría no es sino el reflejo de lo parejo que andan los corredores, por lo que se destaca como una de las carreras más interesantes.

En la categoría hasta 105 HP, Francisco Orden no debería tener problemas. Después de su segundo puesto en la primera jornada, ganó las dos restantes. Unicamente Víctor Garrido podría quitarle el título, pero para eso tendría que ganar él la carrera y Orden salir tercero o cuarto. Con respecto a esta categoría, la semana pasada se resolvió la denuncia pendiente que había de Garrido sobre todos los otros competidores en el sentido de que algunos participaban sin tener a bordo todos los elementos que exige la Prefectura. El Club Motonáutico Argentino, al desestimar la denuncia, tomó en cuenta que "la situación de peligro (incendio, naufragio, etc.) que puede ocurrir en Palermo no es la misma que, por ejemplo, si el mismo accidente ocurre en la San Isidro-Carmelo, y que la presencia en la costa del lago del camión de bomberos, ambulancia y más de veinte lanchas en el agua prestas a brindar su apoyo a algún posible acci-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# N LOS CAMPEONATOS

por NICOLAS GELORMINI

dentado, explicaban la tolerancia en cumplir con la obligatoriedad de matafuegos, etc.".

## CLASE ARGENTINA TURISMO

En la categoría CT, Víctor Garrido (h) ha mostrado buena superioridad sobre Piercamili. No hay por qué pensar que no se mantenga y en el caso de que saliera segundo todavía tendría puntaje a su favor. Como para que a pesar de ello no se queden tranquilos del todo, está Mazza, aunque si las cosas siguen como hasta ahora Garrido es número puesto.

Y empieza a elevarse la temperatura en la DT. Esta categoría parecía bocado fácil para Daniel Canestrari, pero una tocada de boya lo descalificó en la tercera carrera, y en la segunda lo había traicionado una bujía. Consecuencia de ello: Lucio Pensa tiene la misma igualdad de puntos que Canestrari, y con apenas 75 puntos menos Miguel Giorgio. Puede pasar cualquier cosa y sería aventurado emitir una opinión; lo que hay que hacer es no perderse lo que va a pasar.

En la categoría ET, Enrique Jornet Rojo tiene, indiscutiblemente, mucha más velocidad que el resto. Con entrar segundo de Carlos Buchele igual queda primero, pero si Jornet Rojo se queda tranquilo y no se adelanta en la largada (como le ocurrió en la primera jornada) el título es suyo sin ninguna discusión.

En la categoría JT solamente otorgó puntaje la tercera carrera, ya que en ninguna de las otras se había contado con el número mínimo de tres corredores en la línea de largada. Mario Chikhe le ganó por solamente tres segundos a Ricardo Viaggio, pero éste anda cada vez más rápido y se aprendió muy bien el circuito de Palermo. No hay predicción que valga.

## LAS CLASES DE CARRERA

Empezamos por la clase especial BU-A, donde Rafael Tozzoli no debería tener dificultad. Acá se pone de manifiesto toda la experiencia que adquirió en numerosas carreras donde era el único participante, lo que le dio un acabado conocimiento de su embarcación. Anda más que el resto y de no mediar algún imprevisto el título es suyo. Sobre esta categoría digamos que se aclaró también la denuncia que sobre el motor de la lancha de Tozzoli se había formulado. La comisión técnica lo encontró correcto, a pesar de que había cinco orificios en la carcaza, falta de pintura y posible pulida de pata. Se entendió, con buen criterio, que no afectaba al rendimiento y, sobre todo, se tomó en cuenta que se habían admitido, para fomento de la categoría, motores netamente fuera de clase y que no era precisamente el de Tozzoli, ¿estamos?

Les tocó el turno a los hidroplanos de carrera, categoría OF. Y acá no se puede especular, o, mejor dicho, se puede especular con la imaginación libre para cualquier cosa, aunque parezca un disparate. Desde la posibilidad de que un motor no arranque al correspondiente tirón de piola, hasta adelantamientos comunes en la largada, hundimientos, etc.; todo eso se vio hasta ahora. Del panorama de esta categoría, en donde se anda a más de 130 kilómetros por hora, surge como verdadera figura la de Felipe Uris, primero en las tres carreras y con un aparato que camina terriblemente. Hace ya rato que Uris conoce el lago, y con clasificarse en cualquier posición gana, de modo que su interés principal debe ser "llegar" y no otra cosa. Pero los que conocen a Uris y a los OF saben que va a hacer cualquier cosa menos cuidarse y que va a luchar a muerte por el primer puesto con sus rivales de siempre.

Pasemos a las Mojarra. Acá, Alfredo Mathessius, tras un comienzo débil, se afirmó como en sus mejores tiempos. Con entrar segundo de Pacheco Alvear, que es el único que puede "amargar el dulce", igual es campeón, y aun si entrara tercero igualarían en puntos. Pero tal como ha venido "zumbando" el motor de Mathessius parece que ha de sumar otro campeonato a su haber. Pero, atención, que en esta categoría, no hace mucho bastante escasa de competidores, están corriendo una decena de aparatos. Eso obliga a realizar series de clasificación, etc., y en el "entrevero" puede salir uno beneficiado y otro no. Aunque estuviera el título ya definido (y todavía no lo está), el espectáculo de diez mojarras en el lago no es para perdérselo.

Cierra el panorama la Fuerza Libre. Puntea Oscar Guembe, pero a sólo 69 puntos está Pedro Soriano, que debe tener cuarenta a cincuenta kilómetros más de velocidad. En las dos últimas reuniones ganó Soriano, y así debería ocurrir. Pero si las carreras las ganaran los que andan más rápido sería cuestión de medir la velocidad una vez y declarar un campeón. Las carreras encierran muchas incógnitas, el mismo Soriano sabe que más de una vez ha tenido que abandonar con el triunfo asegurado; no nos olvidemos que cuando un motor está muy exprimido si bien anda rápido no lo hace con mucha facilidad. Pero el espectáculo del recordman sudamericano (180 km/h) en el lago es sensacional; como lo es la lucha de Guembe, la reaparición de Berghella mostrando que hay mucho bajo su capot, etc. Y queda la incógnita de Sebastián Aires, que con un equipo similar al de Soriano mostró poco hasta ahora. Terminamos. De todo lo calculado, de todo lo dicho, lo real y concreto es una sola verdad: hasta ahora no hay un solo campeón definido. Eso recién ocurrirá el domingo trece a las 14 horas, en que al sabor particular de la carrera en sí se suma toda la especulación que se quiera sobre los futuros campeones motonáuticos.

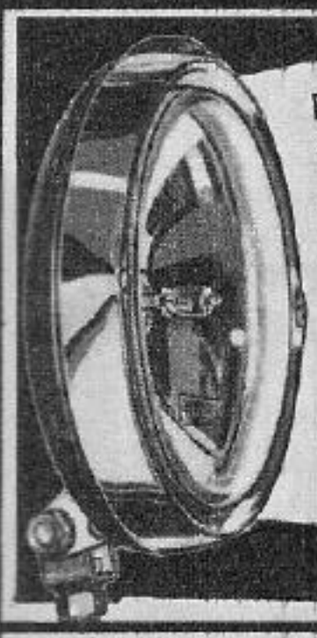
### CAMPEONATO METROPOLITANO DE MOTONAUTICA 1970
### POSICIONES FINALES HASTA LA TERCERA FECHA

| Pos. | Piloto | 1ª jornada | 2ª jornada | 3ª jornada | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| **CATEGORIA ESPECIAL BU-A** | | | | | |
| 1º | Rafael Tozzoli ..... | — | 400 | 400 | 800 |
| 2º | Raúl Ortiz ..... | 300 | 169 | 225 | 694 |
| 3º | Ricardo Paladini ..... | 400 | — | 127 | 527 |
| 4º | Edmundo Brioschi ... | — | 300 | 169 | 469 |
| 5º | Manuel Tozzoli ..... | — | — | 300 | 300 |
| 6º | Alberto Caldelas .... | — | 225 | — | 225 |
| **ANEXO P HASTA 45 HP** | | | | | |
| 1º | Carlos Mazza ..... | 400 | 300 | 169 | 869 |
| 2º | Alberto Galiana .... | — | 400 | 225 | 625 |
| 3º | Carlos García Montes | — | — | 400 | 400 |
| 4º | Raúl Höllman ..... | — | — | 300 | 300 |
| 4º | Oscar Botti ..... | 300 | — | — | 300 |
| **ANEXO P HASTA 60 HP** | | | | | |
| 1º | Justo Daray ..... | 400 | 400 | 225 | 1.025 |
| 2º | José Pini ..... | 300 | 300 | 400 | 1.000 |
| 3º | Néstor Cariglino ... | 225 | 225 | 300 | 750 |
| 4º | Oscar Botti ..... | — | 169 | 169 | 338 |
| **ANEXO P HASTA 105 HP** | | | | | |
| 1º | Francisco Orden .... | 300 | 400 | 400 | 1.100 |
| 2º | Víctor Garrido ..... | 400 | 225 | 300 | 925 |
| 3º | Miguel Gómez ..... | 225 | 300 | — | 525 |
| 4º | Diego Riera ..... | — | — | 225 | 225 |
| 5º | Luis Paillot ..... | — | 169 | — | 169 |
| **CLASE ARGENTINA TURISMO** | | | | | |
| **Categoría CT** | | | | | |
| 1º | Víctor Garrido (h) .. | — | 400 | 400 | 800 |
| 2º | Ernesto Piercamili .. | — | 300 | 300 | 600 |
| 3º | Carlos Mazza ..... | — | 225 | 225 | 450 |
| 4º | Ricardo Paladini .... | — | 169 | — | 169 |
| **Categoría DT** | | | | | |
| 1º | Daniel Canestrari ... | 400 | 300 | — | 700 |
| 1º | Lucio Pensa ..... | 300 | 400 | — | 700 |
| 3º | Miguel Girogio ..... | 225 | — | 400 | 625 |
| **Categoría ET** | | | | | |
| 1º | Enrique Jornet Rojo .. | — | 400 | 400 | 800 |
| 2º | Carlos Buchele ..... | 300 | 225 | 127 | 652 |
| 3º | Alfredo Hernandorena | — | 300 | 300 | 600 |
| 4º | Ernesto Acosta ..... | 400 | — | — | 400 |
| 5º | Horacio Anglada .... | — | 169 | 95 | 264 |
| 6º | Jean Pierre ..... | 225 | — | — | 225 |
| 6º | Carlos Zucatti ..... | — | — | 225 | 225 |
| 8º | Emilio López ..... | — | — | 169 | 169 |
| **Categoría JT** | | | | | |
| 1º | Mario Chikhe ..... | — | — | 400 | 400 |
| 2º | Ricardo Viaggio ..... | — | — | 300 | 300 |
| 3º | Héctor Boniface .... | — | — | 225 | 225 |
| **Clase de hidroplanos OF** | | | | | |
| 1º | Felipe Uris ..... | 400 | 400 | 400 | 1.200 |
| 2º | Horacio Morales .... | 300 | 225 | 300 | 825 |
| 3º | Héctor Boniface .... | — | 300 | — | 300 |
| 4º | Jean Pierre ..... | 225 | — | — | 225 |
| **CLASE ARGENTINA MOJARRA** | | | | | |
| 1º | Alfredo Mathessius .. | 300 | 400 | 400 | 1.100 |
| 2º | José Pacheco Alvear . | 400 | 225 | 300 | 925 |
| 3º | Ramón Traba ..... | 127 | 300 | 225 | 652 |
| 4º | Carlos Guglielmo .... | 225 | 127 | 169 | 521 |
| 5º | Rodolfo Hombre ..... | 169 | — | 95 | 264 |
| 5º | Jorge Ortelli ..... | 95 | 169 | — | 264 |
| 7º | Juan Jaremczuk ..... | — | — | 127 | 127 |
| **FUERZA LIBRE** | | | | | |
| 1º | Oscar Guembe ..... | 400 | 300 | 169 | 869 |
| 2º | Pedro Soriano ..... | — | 400 | 400 | 800 |
| 3º | Alfredo Berghella ... | — | 225 | 300 | 525 |
| 4º | Sebastián Aires .... | 300 | 127 | — | 427 |
| 5º | José Luis Fernández . | — | — | 225 | 225 |
| 6º | Ricardo Viaggio ..... | — | 169 | — | 169 |

**NOTA:** Las categorías Anexo P hasta 85 HP, Anexo P más de 105 HP y Turismo GT y Turismo IT no tienen puntaje por cuanto en ninguna carrera se contó con el número mínimo de participantes necesarios para ello. Por lo tanto, se corrieron las competencias pero no devengaron puntaje para los pilotos.

Realización EDDIE publicitaria T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA



FARO MODELO 777
CON NUEVA LAMPARA DE IODO.
UNICA EN LA ARGENTINA
LUZ POTENTE
LUZ DE IODO!
PARA TODO AUTOMOTOR
CONSULTE A SU PROVEEDOR
AL-RO
Pje. LUIS BRAILLE 5620
CAPITAL - T. E. 64-6006

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

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

CITROEN
VICTORIA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CAPOTAS • CENTRIFUGOS • etc.
Avda. 11 DE SEPTIEMBRE 2372
VICTORIA

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

EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES
JOSE RENTA
IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES. DONDE LE BRINDARAN ESMERADA ATENCION. ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL. ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS Y COLOCACION:
BILLINGHURST 2150 - T. E. 82-2118

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

LINEA TAPETE
TAPIZADOS ANATOMICOS
VOLANTES DEPORTIVOS, CUBRE VOLANTES IMP., CINTURONES DE SEGURIDAD, TECHO VINILICO
CUBRE COCHES
En telas exclusivas, color arena, plastificada impermeable y frisada. Para cada modelo de automotor, con ventilete de refrigeración y banda de seguridad.
FUNDAS TOALLA
Climatizadas verano-invierno, en streech de puro algodón perfecto ajuste, a medida para 65 modelos. En 6 colores inalterables al lavado corriente.
PEUFUND
WARNES 1070 - T. E. 55-5234
Av. JUAN B. JUSTO 3075 - T. E. 54-2270 y 5144

EL EMPORIO DEL PEUGEOT
REPUESTOS LEGITIMOS...
AMPLIO STOCK EN REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS PARA SU PEUGEOT 203 - 403 - 404 - 504 - T4B.
PRECIOS SIN COMPETENCIA
¡COMPRUEBELO!
Casa adherida a Crédito LONDONCARD - CITICARD y DINERS CLUB
CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166
ENVIOS AL INTERIOR



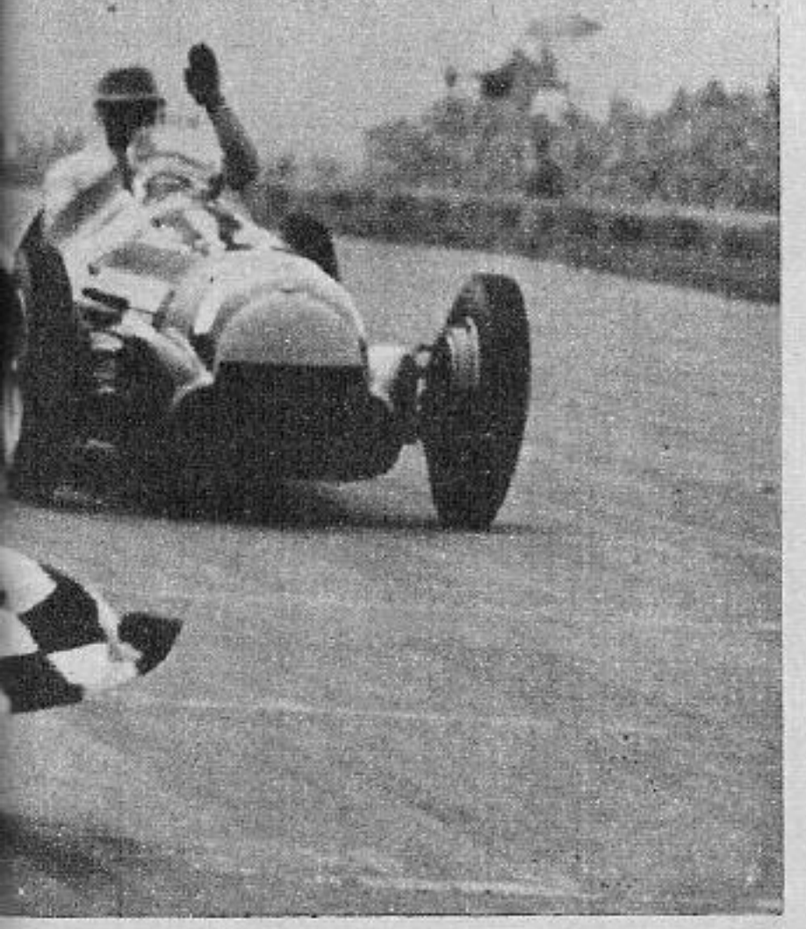
Uno de los acontecimientos que durante mayor tiempo motivó el comentario de la gente fue —sin ninguna duda— aquel salón internacional del automóvil que se realizó en el predio de la Rural en 1960, con motivo del sesquicentenario. Aun hoy —a ya diez años y pico de la muestra— es frecuente hablar de los autos que se vieron, de las posteriores ventas y de las novedades que siempre se veían en diarios o revistas, pero que en esa ocasión se pudieron mirar de cerca.

Indudablemente, los autos son gran motivo de atracción. Y desde entonces hasta ahora siempre se extrañó una exposición de autos como aquélla sin pensar siquiera en una exposición de autos de carrera del tipo del Racing Car Show, que anualmente se celebra en Londres. El país, por supuesto, no estaba todavía para eso.

Hoy es diferente, debido al desarrollo alcanzado por las empresas automovilísticas argentinas y, consecuentemente, al avance desproporcionadamente rápido del automovilismo deportivo. Y la oportunidad de realizar una exposición de automóviles de carrera está dada. Así lo entendió un grupo importante de gente —entre la cual figuran a la cabeza organizativa Jorge Cupeiro y Carlos Ballbe— que ya en este momento dedican 27 horas por día a la preparación de la muestra, que abrirá sus puertas el día 1º de enero de 1971.

¿Dónde? Nada menos que en Mar del Plata, como ya adelantamos hace unos días, donde se supone que este año la gente no encontrará lugares para ubicarse. La exposición será, lógicamente, uno de los lugares preferenciales si tomamos en cuenta lo que allí se verá: estarán todos los coches de carrera argentinos importantes de las diversas categorías: SP, E-1, TC, etc., etc. También autos de carrera ya antiguos, como las cupecitas tradicionales con más historia, y como complemento de indudable atracción, unos ejemplares norteamericanos, muy típicos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



## EXPO AUTO '71

# ALGO PARA VER

**Está ya concretada la primera exposición de autos de carrera que se realizará en nuestro país. Se hará en Mar del Plata durante los próximos meses del verano y se reunirá allí un parque interesantísimo de autos. Detalles**

Alfetta de Fangio: estará en la exposición gracias al intermedio del Club YPF.

del gusto yanqui, como un dragster de 1.000 caballos, una bañadera con ruedas con dos motores V8 y cosas por el estilo que, según Cupeiro, hacen arremolinar a la gente en el lugar donde aparecen. Desde el punto de vista más técnico y depurado, promete ser mucho más interesante la observación de un Eagle Ford de Dan Gurney, de los que corren en Indianápolis, pero sin duda también estarán cubiertos todos los gustos.

Al lado estarán también las cafeteras de Lobería. O los Lotus Seven de Boschi; o bien los Huayra de Pronello junto a la cupé de Emiliozzi (algo así como dos épocas de Ford) y, por supuesto, todos los autos de Cupeiro.

Pero nos animamos a predecir que dos elementos concitarán el interés mayor de la gente que acuda a la EXPO AUTO en la temporada veraniega: uno será el Berta LR, quien asumirá la representación íntegramente argentina en la temporada internacional. El otro atractivo indudable será —como también dijimos hace poco— el famoso Alfetta con el cual Fangio ganó un campeonato del mundo.

Habrá, por lo tanto, de todo, ya que también las fábricas argentinas estarán representadas en diversos stands, en los cuales se expondrá la variada producción nacional. Y también prometieron su presencia empresas extranjeras que, como las brasileñas, miran con interés el mercado argentino. Para ello —también nos señala Cupeiro— se iniciaron ya gestiones en San Pablo.

Todo eso permite suponer un evidente espaldarazo más para la temporada 1971 en Mar del Plata, a la vez que cumplirá un objetivo que desde hace tiempo estaba haciendo falta en nuestro país y que esperamos tenga continuidad anual: una verdadera muestra de autos de competición. Como si ello fuera poco, una razón más —que dejamos para el final— motivará (creemos) la atención de los millones de personas: CORSA también está preparando un stand en EXPO AUTO '71.


distribuimos los mejores aros para pistón y el mejor filtro

2 productos que hacen "palpitar el motor a nuevo"



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

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

AGENTES EN TODO EL PAIS

AROS PARA PISTON RAMCO

LOS MEJORES QUE SE FABRICAN

SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

FILTROS JOES®

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

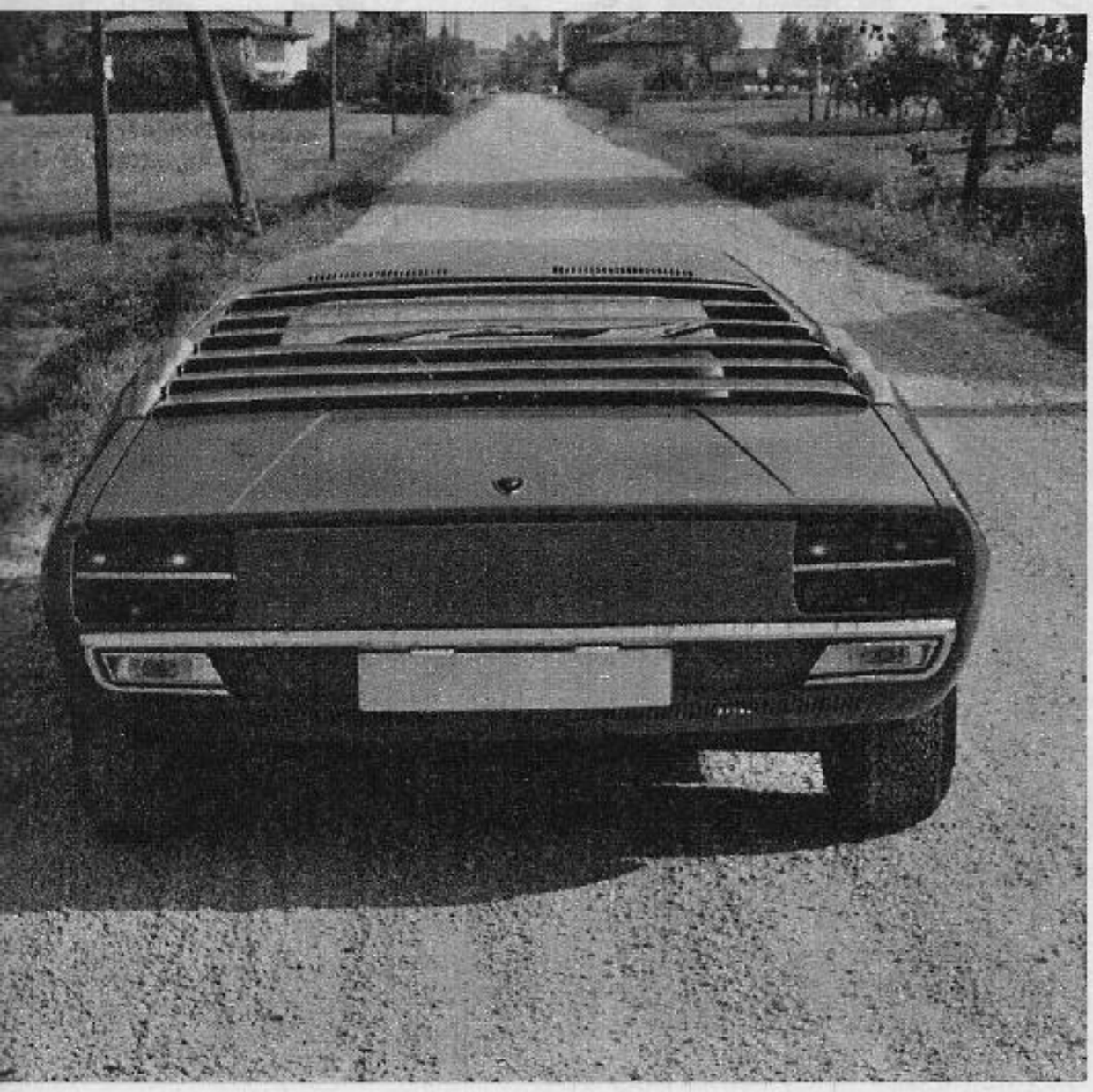
Distribuidores exclusivos:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR





2 Luego de haber abierto tres mercados completamente diferentes en derredor del auto deportivo (Miura, Jarama y 400 GT), la Lamborghini presentó en el Salón de Turín una realización aún más vanguardista que las tres anteriores. Se trata de una berlina de cuatro puestos, de cilindrada media, de prestaciones muy elevadas con el motor ubicado en el centro del vehículo delante del eje posterior. La nueva Lamborghini P-250 se ha concebido en base a una idea que conjugue las prestaciones deportivas, con el confort para cuatro pasajeros. En una palabra, se trata de un auto de pasajeros pero para cierto tipo de pasajeros.

El motor trae numerosas innovaciones. Ha sido diseñado para poder ser utilizado en vehículo con motor delantero o trasero, trasversal o longitudinal. Es un ocho cilindros dispuestos en V, colocados a 90° con dos árboles de levas a la cabeza comandadas por cadena. La cilindrada del Lamborghini es de 2.462 cm³, obtenida mediante un diámetro de cilindro de 86 mm y una carrera de pistón de 53 mm, lo que equivale a una relación carrera/diámetro de 0,616. La potencia máxima, con una relación de compresión de 10,5 a 1 es de 220 HP a 7.800 RPM. En lo que respecta a la carrocería, se trata de una estructura autoportante, en la cual se ha estudiado especialmente la distribución de pesos y la comodidad del habitáculo. La línea ha sido concebida por la empresa Bertone.

En lo que respecta al sistema de suspensión, ha sido concebido por vez primera en base al sistema Mc. Pherson, ya que ese sistema hasta ahora sólo había sido utilizado por vehículo de menor performance y exigencias.

## EL ESTILO

Desde el punto de vista estilístico, la Lamborghini P-250 se caracteriza al frente por los proyectores (faros) retráctiles comandados eléctricamente y por un pequeño portavalijas que en su parte superior posee dos entradas de aire para la refrigera-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

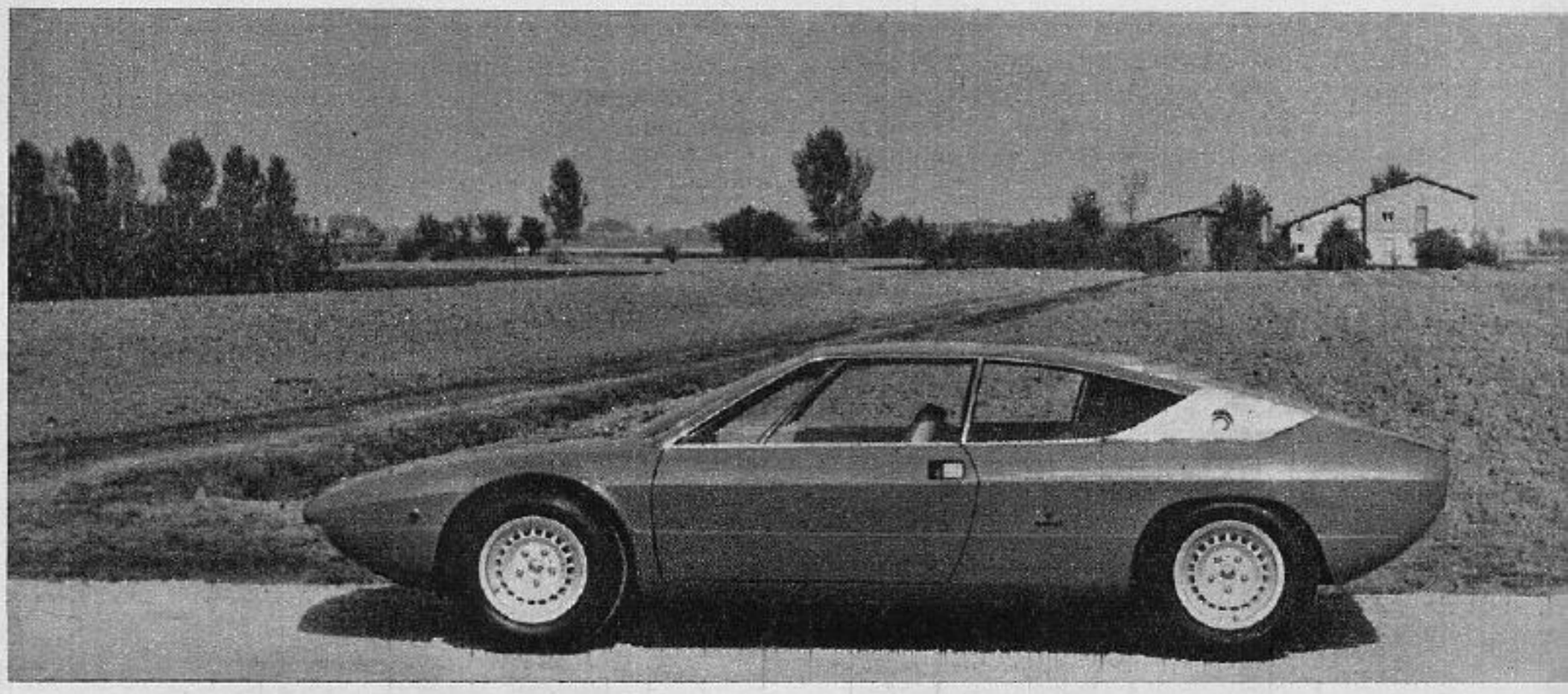
DEL TRACTOR AL P-250

# RENOVACION EN LAMBORGHINI

***Ferruccio Lamborghini, ex fabricante de tractores, ha lanzado un nuevo modelo deportivo apto para el trasporte de cuatro pasajeros, con motor central y 220 HP***



1



3

ción del radiador de agua. En la parte delantera del P-250 residen, además, la rueda de auxilio, el radiador para la refrigeración del cockpit y el acondicionador de aire.

Detrás, el vano motor está recubierto por una especie de "persiana veneciana" que asegura además la visibilidad hacia atrás.

El interior del Lamborghini es amplio y cómodo, revestido en su totalidad de "moquette". El tablero de instrumentos está acolchado con un material esponjoso que ofrece seguridad al pasajero y lleva seis relojes circulares y los comandos del aire acondicionado.

La palanca de cambios se encuentra en el medio de la consola central, donde además están ubicados los controles de accionamiento de los faros delanteros y luces de posición.

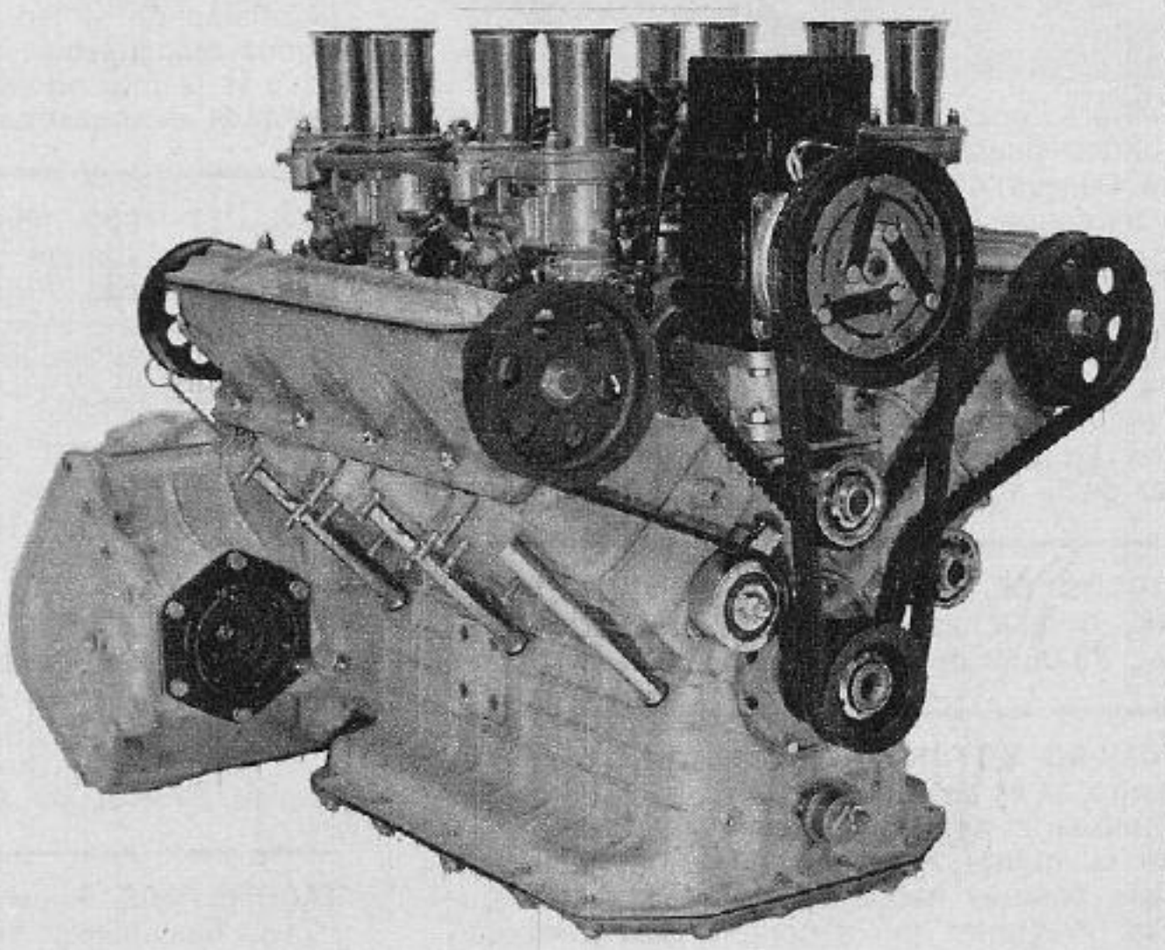
Junto al volante y en forma de palanquilla están ubicados los indicadores de viraje. Lo cual no deja de ser interesante cuando uno debe doblar una esquina a 270 kilómetros por hora.

*1. - El frente agresivo del Lamborghini P-250 con sus faros retráctiles y las entradas de aire sobre el capot.*

*2. - La "persiana veneciana" cubre el vano motor y además permite una gran visibilidad hacia atrás*

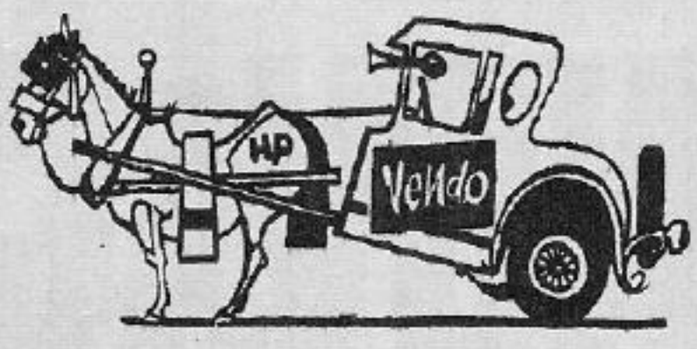
*3. - El perfil del P-250 es muy típico de Bertone, su diseñador, y entra en la línea impuesta por Lamborghini en sus modelos.*

4



*4. - El motor Lamborghini: ocho cilindros en V, alimentación por 4 carburadores Weber 40 IDF 1 y block en aleación liviana.*

# AVISOS corsificados




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

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

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

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

**FORMULA DOS CRESPI - PEUGEOT VENDO.** Listo para largar, totalmente equipado con gomas, caja Hermes de cuatro marchas, ins-



trumental completo, etc.... Eduardo Bucci, Deheza 4338, Capital, de 9 hs. a 20 hs. o llamar a 701-2067.

**FORMULA CUATRO CRESPI TULIA IV VENDO** - Motor B.M.W. Listo para largar. Ganador en el Autódromo de Buenos Aires y en



el Autódromo de Tarariras (Uruguay) - 9 segundos puestos. Tratar con Eduardo Bucci, en Deheza 4338, Capital de 9 hs. a 20 hs. o llamar a 701-2067.

**VENDO 2 CAJAS HEWLAND ORIGINALES** 5 marchas, una nueva 0 Kilómetro y otra usada, pero muy poco. Ideales para Fórmula Dos - Liquido a $ 600.000 cada una. Tratar con Eduardo Buccí, en Deheza 4338, Capital de 9 hs. a 20 hs. o llamar a 701-2067.

**MOTOS DE COMPETICION VENDO,** Zanella RK, 4 marchas, repuestos varios. Llamar al tel. 73-0659 después de las 15 horas.

**COMPRO MOTONETA,** buen estado, **bien pintadita,** si es posible con los colores de moda. También si es posible que ande. Es para usar en la quinta... saben. Son tan fatigosas esas cuadras hasta lo de las "gordis" amigas. Preguntar por señorita Paula Zarazaga, al fondo, 32-6010/29. Gracias, gomías de Corsa.

**VENDO LAND ROVER 57** Station Wagon, color verde oscuro con techo color crema. Ideal para trajinar los fragosos caminos, de sur a norte y de este a oeste. Cruzar los Andes, llegar al Altiplano, a Alaska... (corten!! Pará Conrado, que somos pocos y nos conocemos, N. de la R.). Carrozado, techo tropical, visión panorámica desde todos sus ángulos; tracción en las cuatro ruedas; muy buena suspensión. Capacidad para 28 personas (horizontales) y 7 verticales (adultas, los chicos de yapa), 20.000 kilómetros reales. Precios al contado 5.000 Ley 18.188 ó 3.00



5 Ley y resto a plazos. Dirigirse a Conrado Ceretti (alias "barbetta junior" o Ali Babá y...) fono 32-6010 al 29, interno 319 y 339, de 11 a 19 horas (cuando está). (Otra N. de la Redacción: es un fabulero, trabaja en la oficina de al lado de CORSA, no nos hacemos responsables de sus extravagancias y además la foto no es auténtica, pues la tomó prestada de nuestros archivos).

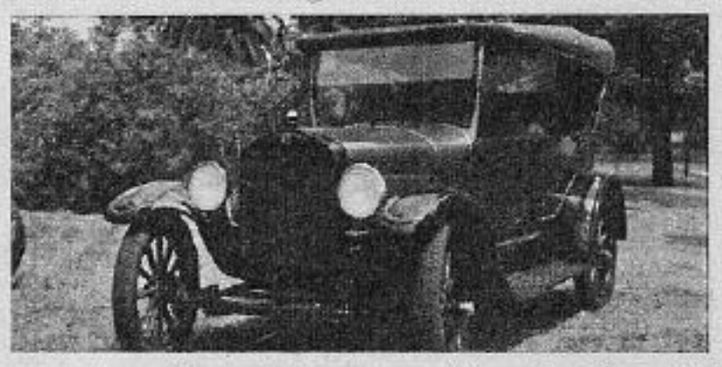
**RENAULT 1093.** Vendo. Equipado con jaula anti-vuelco, tanque grande, frenos a disco en las 4 ruedas. Butacas, seis ruedas de auxilio completas, relaciones de diferencial corta y larga, con repuestos varios. Cnel. Niceto Vega 5233, Capital.

**VENDO** trompas de TC "A" para Chevrolet, Valiant y Torino. Tratar: PRONELLO, fono 72-1225.

**PATONAS CAMPEONAS.** La C.D.C.G.M. vende las gomas ganadoras del Campeonato Sport Prototipos 1970. Precio según estado. Indy. —R 125—. Para lluvia, etc. Campana 4956, Capital Federal, de 14 a 19 horas.

**TACOMETROS.** Reparamos todo tipo. Electrónicos. Mecánicos. Venta. Canje. Instalación de instrumental. Constitución 1241, tel. 27-0989.

**FORD T 1926.** Original. Integramente hecho



a nuevo. Su estado conquista los ojos más detallistas. Tel 781-0164, señor Habhumin.

**VENDO CUPE FIAT 1500.** Modelo 1969. Lista para correr "Gran Premio" TC F. A. Tel. 208-5069, 208-0241, Portela 3760, Valentín Alsina.

**VENDO NASH 1932,** 6 cilindros, buen estado, $ 120.000.—. Vendo Moto Siambreta 125 cm3. buen estado. Llamar a tel. 792-2871.

**VENDO MOTO BENELLI 125.** Ex-preparación "Yur". Vuelta a Stand. Jubilados No! Nueva York 3694, Capital.

**VENDO TC F. A, DODGE.** Listo para largar



el Gran Premio. Tratar: Tandil 49, Villa Ballester, de 17 a 20 horas.

**VENDO O PERMUTO COCHE TC.** Ex-Polinori, con 2 motores, 1 nuevo y 1 semi armado, 3 Weber, caja Sáenz. Freno de disco, 4 ruedas. Palieres flotante, 10 ruedas armadas, 250 kilogramos garantidos. Ultima actuación 5º. Puesto Capilla del Monte. Escucho oferta. José Pepe Gallo. Gomería la "111", Rivadavia 12952, Ciudadela.

**VENDO CARBURADOR WEBER 38/38** para Fiat 1500 Standard, 600 o Renault preparados. Llamar: 791-3334, Sr. Pablo.

**VENDO TALLER DE ALINEACION,** acreditado o escucho oferta para explotar. Tel. 797-6559.

**COMPRO FORMULA-4 BMW,** chasis Crespi 7, 8, 9 o similar. Llamar después 18 horas a 795-2150, preguntar por René Albornoz.

**CAPOT DEPORTIVO FIAT 600.** parrillas re-



frigeracion regulada, cola "fast-back", Av. Maipú 1399, Vte. López, tel. 744-0623.

**La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 80 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# calendario

## COMPETENCIAS NACIONALES

### MOTOCICLISMO

La Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas realizará en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires la final de los Campeonatos Argentinos del corriente año de motociclismo y karting.

La primera clase será para 50 cm3 Fla. St e Inter. con clasificación por separado, determinando cada competidor en que categoría interviene al inscribirse. La carrera se desarrollará sobre el circuito 5 a 10 vueltas.

La segunda carrera será para la clase 100 cm3 Fla. Int. y también se disputará sobre el circuito 5 pero sobre un total de 12 vueltas.

La tercera será para la clase 125 cm3 Fla. Int. y será sobre 15 vueltas al mismo circuito.

La cuarta, para la categoría 175 cm3, se realizará a 15 giros sobre el mismo trazado de 2226 metros.

La quinta carrera será para la clase Sidecars Fuerza Libre sobre 10 vueltas al mismo circuito.

La primera de las carreras dará comienzo a las 14 horas y está calculado que la de Sidecars se pueda largar a las 16 horas.

También habrá carreras de karts para las clases Fla. Junior y Fla. "K". Al finalizar las mismas se procederá a la proclamación y entrega de premios a los ganadores.

### RALLY

Con la fiscalización del Club Argentino de Regularidad el próximo domingo se disputarán tres competencias cuyas características son las siguientes:

**DOMINGO 13 DE DICIEMBRE DE 1970**

Organiza: PFIZER ARGENTINA CLUB.
Categoría: Reservada.
Recorrido: Capital - Ruta 8 - San Antonio de Areco - Ruta 7 Moreno.
Organiza: COVIEECE II.
Categoría: Tercera con velocímetro original.
Recorrido: Capital - San Antonio de Areco - regreso.
Organiza: SOCIEDAD BOMBEROS VOLUNTARIOS DE ESCOBAR.
Categoría: Tercera con velocímetro original.
Recorrido: Escobar - Campana - San Antonio de Areco y regreso a Acceso Norte Ruta 26-R. 9 Escobar.

### CAMPEONATO CONDUCTIVO

El Departamento de Automovilismo Deportivo de Las Rosas organiza para los próximos 12 y 13 el Primer Campeonato Conductivo Ciudad de Las Rosas adhiriéndose al festejo de final de curso escolar.

Podrán participar del evento solamente representantes de todas las categorías que vivan en la ciudad.

Habrá varias categorías a saber: Caballeros, Damas, Matrimonios y Estudiantil (Alumnos de escuelas secundarias).

### YACHTING

**REGATAS A DISPUTARSE EL FIN DE SEMANA DEL 12-13 DE DICIEMBRE**

Yacht Club Argentino:
5ª y 6ª regatas del Campeonato Argentino de Dragones. 2ª y 3ª regatas de la Copa YCA para la clase Soling.
Club Náutico Olivos:
5ª y 6ª regatas del Campeonato de Distrito para la clase Star.
Club Y.P.F.:
Regata para la clase Grumete por el premio Día del Petróleo.
Club de Veleros Barlovento:
Regata sobre 21 millas para barcos que miden en la CCA por el premio Capitán Piedrabuena.


Realización EDDIE Publicitaria. T. E. 32-0766

sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
Llantas para Pick-Up Ford - Chevrolet y Jeep.
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

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

Tapalquen
UNICA Y AUTENTICA PULSERA DE BECERRO
PARA RELOJ MODELO "TUERCA"
para dama y caballero
Exíjalas en todas las relojerías del país con la marca grabada al dorso
Fabrica y distribuye: J. M. SANCHEZ - LIBERTAD 349 - loc. 52 Bs. As.

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

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

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

"Stanford" S.R.L.
FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
ACCESORIOS PARA AUTOMOTOR
VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
DARWIN 22 (Esquina WARNES 1100)
T.E. 55-8498

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

AUTOSTEREOS
AUDIOCAR'S
"CANJE DE MAGAZINES"
VENTAS E INSTALACION EN NUESTRO LOCAL
GASCON 1374/8
(Estacionamiento Propio) CAPITAL
AUTORRADIOS

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.

Parabrisas CORSA correo

## RECORD DE VUELTA

*de Alberto Francucci, Cnel. Dominguez, Pcia. de Santa Fe.*

Señores: en el Nº 240 donde se publica la crónica de la carrera de TC "A" Vuelta de Hugnes, en un recuadro titulado "Los mejores por vuelta" figuran como ganadores tres veces Malnatti y una Espinosa, a la vez que se le asigna a este último el record de vuelta. Pero en otro recuadro, el de la clasificación, el record de vuelta se lo adjudican a Juan R. Machado en la tercera a un promedio de 201,240 km/hora. Espero que ustedes me digan cuál de ambas informaciones es la correcta.

*R) Indudablemente la segunda. En el primero de los recuadros se nos pasó por alto un error cometido por los planilleros que nos brindaron esa información. Al tiempo de Machado se le agregó por error un minuto, con lo que quedaba indebidamente tercero en esa vuelta.*

## REVISTA "HECHOS"

*de Revista Universitaria "Hechos", Paraná, Entre Ríos.*

Señores: tenemos el agrado de dirigirnos a ustedes con el fin de hacerles llegar un ejemplar del primer número de "Hechos", publicación editada por el Centro de Estudiantes de la Facultad de Ingeniería Electromecánica de la Pontificia Universidad Católica Argentina Santa María de los Buenos Aires.

Asimismo desearíamos de vuestra gentileza que nos facilitaran las direcciones postales de los señores Horacio Steven, Pedro Campo, Heriberto Pronello y Oreste Berta, las cuales serían de gran utilidad para nuestra mesa de redacción.

Igualmente hacémosles llegar nuestras felicitaciones por vuestra publicación, la que constituye un ejemplo moderno y ágil de revista especializada. Quedamos a vuestra disposición y los saludamos con la consideración que ustedes se merecen.

*R) Acusamos recibo del ejemplar de vuestra interesantísima publicación. Las direcciones que ustedes nos piden son: Horacio Steven, J. M. Campos 1569, San Andrés, provincia de Bs. As.; Pedro Campo, Campana 4956, Cap. Fed.; Oreste Berta, Kenneth Flood 688, Alta Gracia, Córdoba, y a Heriberto Pronello le pueden escribir consignando simplemente Villa María, Córdoba.*

*Gracias por sus conceptos referentes a CORSA.*

## 2 CV TRANSCHARCO

*de Carlos A. Benitez Moreno, Montevideo, R. O. del U.*

Amigos corsos: en vuestro ejemplar Nº 230 se publica una preparación del 2 CV de Citroën para obtener más potencia y mayor velocidad. Con respecto a esa nota, me interesaría mucho obtener catálogos del auto como así de la furgoneta 2 CV, así como precios de repuestos, sobre todo de las partes esenciales del motor, caja de cambios, trasmisión, etcétera.

Quedaría muy agradecido si ustedes tienen la gentileza de proporcionarme esos datos o de ponerme en contacto con quien pueda darme más datos acerca de la preparación mencionada en vuestro ejemplar anteriormente citado.

*R) Para los catálogos, precios, etc., diríjase al Departamento Comercial de Citroën Argentina SA, Zepita 3220, Capital Federal. En cuanto a la preparación, puede consultar postalmente a Norberto Pastura, de TCP Automotores, Gral. Dorrego 2563, Avellaneda, Pcia. de Bs. As., quien fue el que gentilmente nos asesoró en la realización de aquella nota.*

## ¿SEUDODEPORTIVOS?

*de Federico Scottoni, Capital.*

Estimados señores: con referencia al Road-test del Dodge GTX V8, opino que quien dice que el Torino 380 W es un coche "seudodeportivo es, a su vez, un seudocrítico de automóviles, que de éstos entiende poco. Y para abundamiento, este buen señor seudocrítico llega a poner en un mismo plano con el Torino a la cupé Fiat 1600 que sí es un coche seudodeportivo, a pesar de que su calidad lo convierte en un buen automóvil dentro de su categoría. Pienso que una revista tan amplia y objetiva como CORSA no debería caer en semejantes parcialidades.

*R) La afirmación acerca del Torino 380 W no tiene carácter peyorativo. Fue considerado por el redactor como "seudodeportivo" para diferenciarlo de otro tipo de máquinas —éstas sí decididamente sport— como, por ejemplo, un Ferrari Dino, un Lamborghini Miura o un Aston Martin DB6. El Torino es un coche de calle en versión cupé y con tres carburadores y árbol de levas a la cabeza. Es lo más deportivo que se fabrica en serie en la Argentina, pero a nuestro juicio no está encuadrado dentro de lo sport-sport, lo que no quita que sea capaz de prestaciones excelentes. Pero es un auto seudodeportivo.*

2) Y ya que estoy, aprovecho para hacerles algunas preguntas. ¿Cuál es la velocidad real del Fiat 600 E?

*R) Según nuestro test realizado hace algunos meses la velocidad máxima estaba en los 108 km/hora y monedas. Sin embargo la mayoría de los Fiat 600 sobrepasan ese guarismo en unos 4 ó 5 km por hora y alguno "premiado" puede llegar a rozar los 120.*

3) ¿Cuál es la velocidad máxima real del Torino 380 W?

*R) Está entre los 190 y 195 km/hora.*

4) ¿Y del Jeep Ika?

*R) Alrededor de 100/105. Cuidado con la cabeza...*

4) ¿Cómo se llama el sistema de suspensión trasero del Torino 380 y qué son esas barras que se fijan en el chasis del coche?

*R) El sistema es de eje rígido con cuatro reactores. Precisamente esas barras son los reactores que fijan el eje al chasis.*

5) ¿Hasta cuántos kilómetros dura un motor Tornado?

*R) Si por duración entiende usted la vida útil del motor, le contestaríamos un millón, dos o tres. Si se refiere al kilometraje desde 0 km hasta el primer cambio de aros o medio ajuste, en un coche normal la cifra estaría entre los 100.000 y los 150.000 kilómetros. Es imposible calcular con justeza.*

## EXPO AUTO '71

*de Damián Néstor Brailo, Balcarce, Prov. de Buenos Aires.*

Amigos de CORSA: Me he enterado que próximamente se hará en Mar del Plata una exposición de automóviles para reeditar aquel memorable Salón del Automóvil realizado en Palermo en 1960. Quisiera que ustedes me informen quiénes van a ser los expositores extranjeros y qué coches vendrían y además si va a haber automóviles deportivos que luego se vendan como en el '60.

*R) Hay confusión en su consulta. La exposición —que ha adoptado el nombre de Expo Auto '71 — estará dedicada a la exhibición de automóviles deportivos, de competición y "fuori-serie". Los de calle serán expuestos en su mayoría por las fábricas argentinas que ya han reservado stands. También habrá algunos exponentes de la industria automovilística brasileña y posiblemente de algunos países europeos. Está establecido que estos coches vuelvan a sus países de origen luego de finalizada la muestra. Pero donde Expo Auto alcanzará su clímax, será con la exhibición de famosísimos autos como la Alfetta con la que Fangio lograra el primer título mundial y el Alfa Romeo de Gálvez con el que "el Aguilucho" batiera en memorable carrera a los ases europeos en el circuito de Palermo allá por 1949. Además se presentarán muchas máquinas que marcaron hitos en la historia del deporte motor argentino y los actuales SP, TC, F-1, etc.*



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


en el día del
petróleo argentino...
ISAURA
una empresa
netamente argentina!
ISAURA
carbura mucho mejor!

**El azul es de los audaces! como el éxito.**

**Que se conquista y se mantiene a fuerza de calidad.**

**Le Mans calidad de desafío.**




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com