

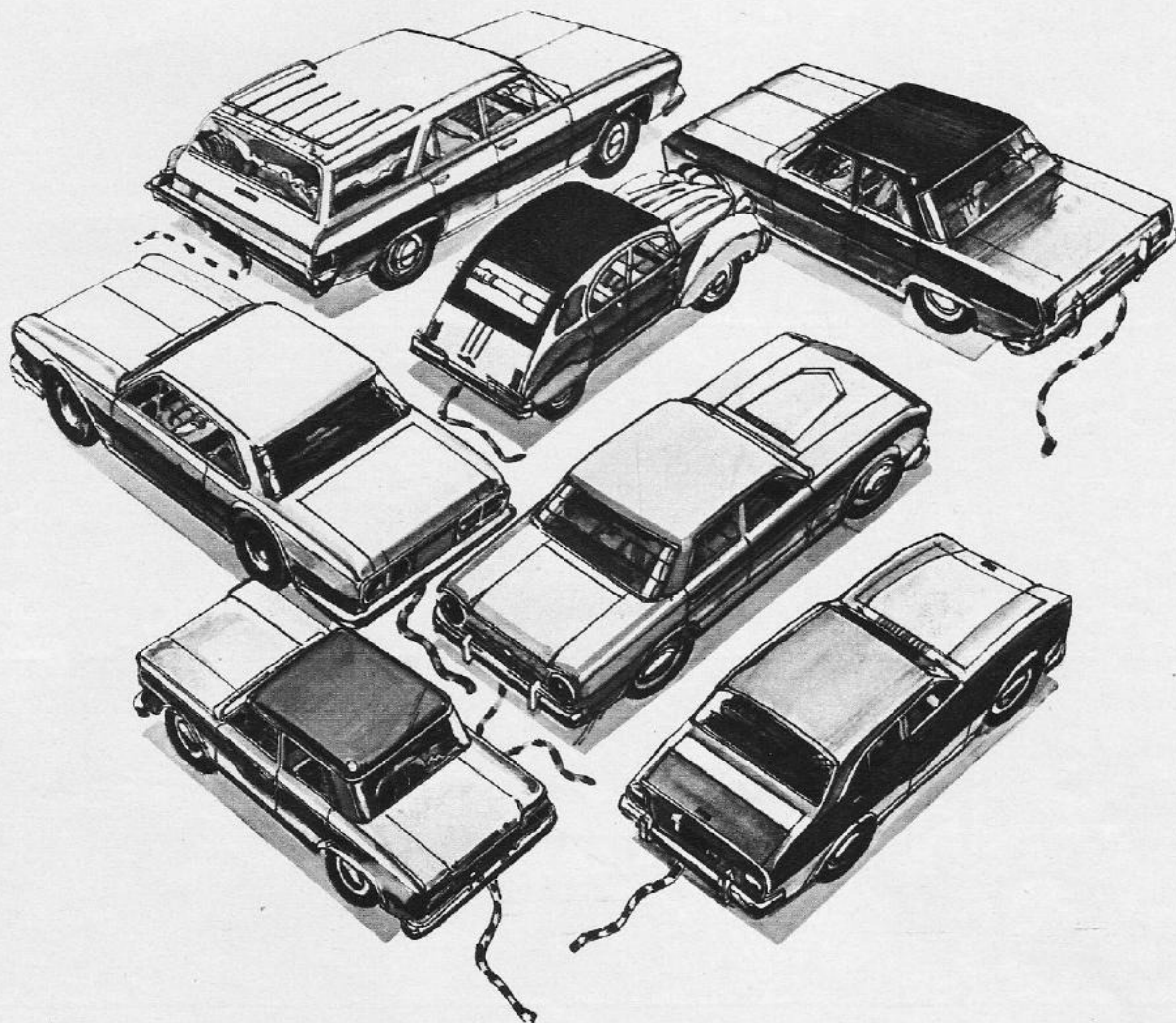
Parabrisas **CORSA**

del 17 al 23 de febrero de 1970



Las revistas de Mauro

PONTIAC GTO: ESTILO AMERICANO '70
EL NUEVO MC LAREN INDY



Ponga un tigre en su tanque!



Hágalo y obtenga
pique, potencia
y rendimiento extra.

Con Vitane



EDITORIAL ABRIL

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Soattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés



DIRECTOR

Guillermo Mártir

JEFE DE REDACCION

Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL

Norberto Álvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION

Germán Sopena

REDACCION

Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,

Héctor Luis Bargandi, Carlos Figueras,

Enrique S. Sánchez Ortega,

y César M. Sorokin.

Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES

Sergio Cornejo

Carlos Neira, Nicolás Gelomini,

Arturo Pellet Lastra, Pedro Siedmann

y Alejandro Ciancaglini,

SECRETARIA

Wilma E. Rueda

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:

Juan A. Abraham (EE. UU.)

y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS EDITORIALES

Director: Stefan Stroten

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Correctoras: Luis Canossa

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),

Enrique J. Giovannetti, Carlos A. Romano

y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA

Hugo Pérez Campos

y Mariolino Castellazzo.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Director de Publicidad: Alberto Pazos.

Promotores: Juan Carlos Hiquis,

Juan Carlos Morel, Laura Benvenuto

Tráfico: Mabel Sánchez

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

Se podría suponer que el hecho de salir a la calle 200 veces ininterrumpidamente y ya con la pequeña, pero profusa historia a la vez que resumen de casi cuatro años de vida, justificaría un número especial, gigantesco, enciclopédico o por lo menos diferente a lo que hacemos todas las semanas.

No es así. Preferimos, en cambio, cumplir una fecha tan importante para nuestro disculpable orgullo, ofreciendo un número que es exactamente similar en su concepción a los 199 que lo precedieron; vale decir, realizado con entusiasmo, con interés, con imperfecciones también, pero con indudable gran cariño.

Por eso, con las mismas 68 páginas de siempre, con las mismas páginas de color habituales, tratamos una vez más de reflejar, como siempre, los temas que a ustedes y nosotros nos interesan y gustan por igual. Qué hace Emiliozzi, cómo está "Cacho" Franco, el ansia de recuperación de Johnny Perkins, los caballos de fuerza que se consiguen en Ford, las intimidades técnicas de los autos que nos gustan...

Y si durante 200 números compartimos miles de cosas, nada mejor que seguir haciéndolo de la misma manera. Pero eso sí. Como hemos descubierto que los lectores de CORSA, por sobre todo, son amigos de CORSA, a modo de celebración, hemos decidido brindar una semblanza de cómo se hace la revista que usted está leyendo. Hasta el 201.

PREMIO APERTURA

Definitivamente quedó concretado que el Torneo Apertura de Automovilismo Y.P.F. 1970 se realizará en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Las diferencias existentes entre el ACA y la Municipalidad acerca de los consabidos porcentajes fueron definitivamente superados y de esta forma como es costumbre ya, el Premio Apertura tendrá lugar al costado de la General Paz.

Dicha reunión contará con la realización de carreras para las ocho categorías de nuestro medio. Las que otorgarán puntos para los respectivos campeonatos nacionales.

El programa a desarrollarse se dividirá en dos días. Resolución que a todas vistas resulta acertada, ya que evitará la aglomeración de autos en los boxes y playa de los mismos y también evitará que la reunión se haga muy prolongada.

El día sábado 28 por la tarde a partir de las 14 horas se disputarán las competencias para Fórmula 1 y 4, Turismo de la clase 1.150 a 2.000 cm³ y Turismo de Carretera fórmula "B".

El domingo 1º por la mañana a partir de las 9 horas tendrán lugar las carreras para las categorías Fórmula 2, Turismo hasta 1.150 cm³ y más de 2.000 cm³ y Sport Prototipo.

Los premios instituidos alcanzan a un total de pesos ley 18.188, 110.330, a distribuirse entre las ocho categorías.

El registro de inscripciones se halla habilitado desde ayer en la Oficina de Carreras del ACA y permanecerá abierto hasta el día 23 de febrero.

COMPETENCIAS NACIONALES

MOTOCROSS INTERNACIONAL

En Bariloche, organizada por la Cooperadora Policial de esa ciudad, juntamente con la Unión Motocross Bariloche se disputará la segunda de las dos fechas de la Serie Internacional de Carreras de Motocross. El carácter internacional está dado por la participación de un destacado lote de corredores chilenos, que cuentan con los mejores medios mecánicos de la especialidad: Montesa, Husqvarna, Jawa CZ, Mayco, Bultaco, etcétera.

Las características naturales de la zona de Bariloche favorecen la realización de competencias de este tipo que cuentan además con numerosos adeptos.

Participarán también en la competencia un grupo entusiasta de pilotos de la categoría juniors de la Capital Federal, que está comenzando a hacer sus primeras armas en esta categoría tan particular.

TURISMO Y CAFETERAS

El próximo domingo tendrá lugar en Lobería la realización de la primera fecha por el Campeonato Zonal de la Federación Nº 3.

Organizará el Auto Club Lobería y habrá competencias para las categorías Turismo en sus tres clases: "A" hasta 1.150 cm³; "B" de 1.151 a 2.000 cm³, y "C" de 2.000 cm³ en adelante. También se disputará con puntaje para el campeonato una competencia de Fomento 33 (Cafeteras).

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

GRAN TURISMO

En Estados Unidos se disputará la competencia de la especialidad. El circuito será Daytona.

RALLY

Del 20 al 22, en Noruega, se llevará a cabo el Rally de Invierno de ese país.

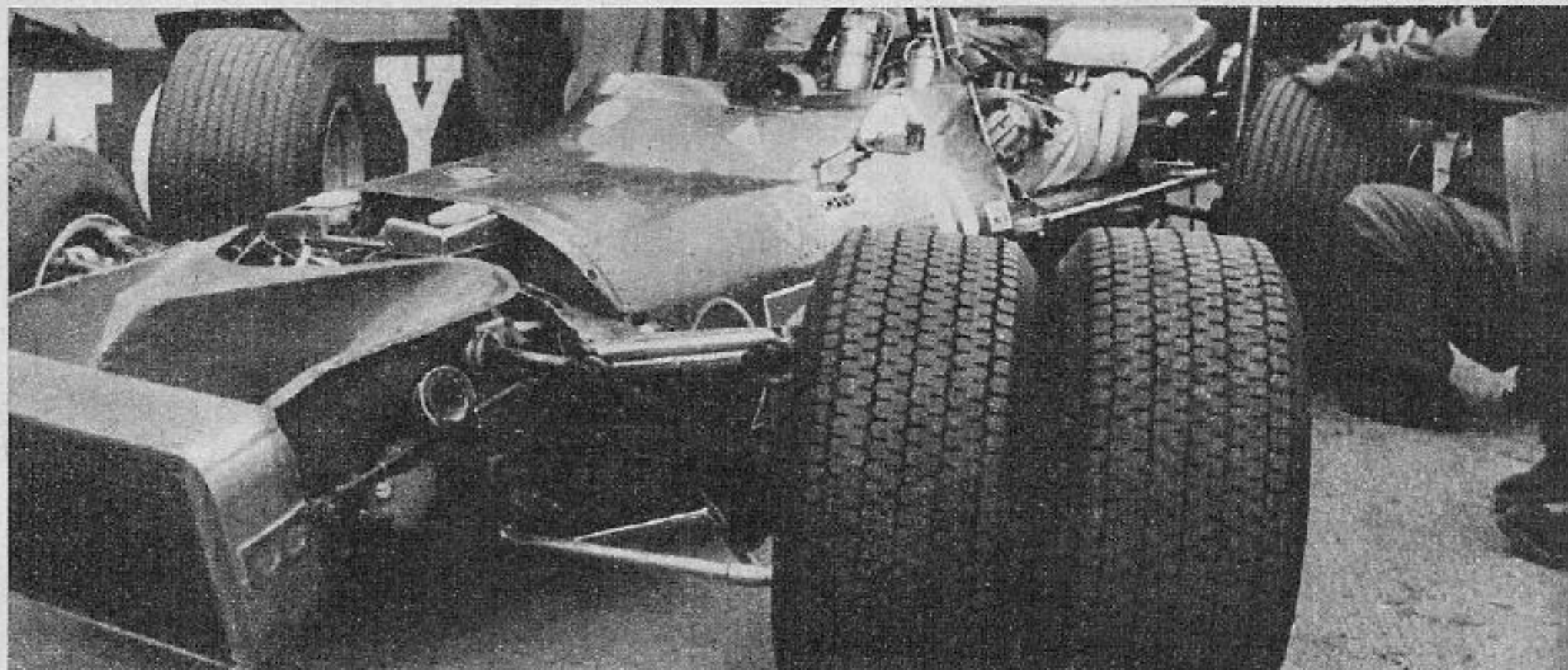
GRUPO 9

En Australia, el próximo domingo, en el circuito de Sandown Park se disputará la tercera prueba puntuable para el campeonato de la especialidad.

STOCK CAR

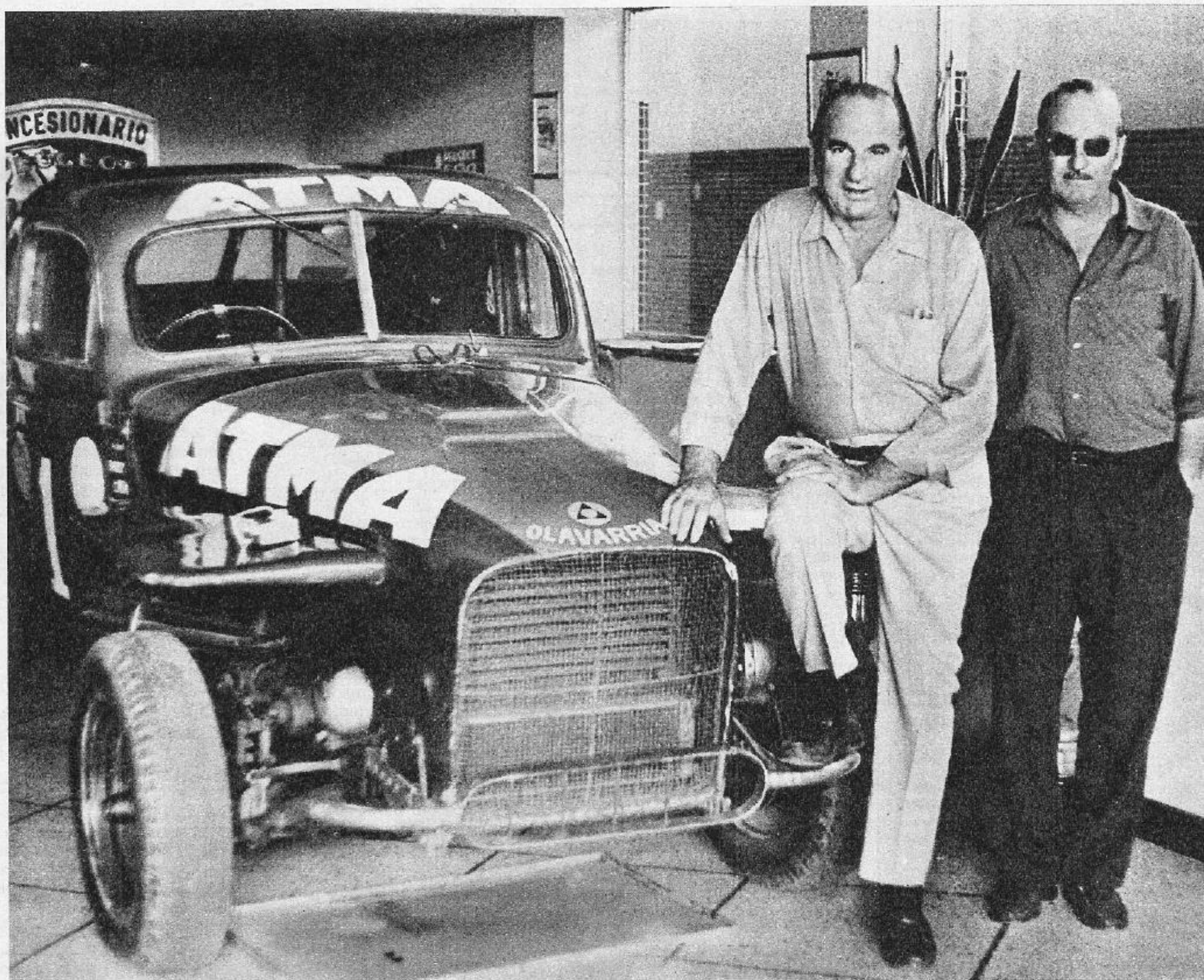
En Estados Unidos se realizarán las famosas 500 Millas de Daytona, el día 22 del corriente.

Este novísimo sistema de rueda duales directrices será adoptado definitivamente en las máquinas de don Enzo para las competencias de F-1 que se disputen en circuitos de tierra y en todas aquellas que se deba subir y bajar cordones de aceras.



DANTE EMILIOZZI

¿AL FINAL DEL CAM



ino ?

A poco de iniciarse la temporada 1970, Dante Emiliozzi no tiene nada decidido. Tanto él como Torcuato, después de años de actividad constante, reclaman el descanso merecido. ¿Volveremos a verlos en TC?

por CESAR M. SORKIN

Dante y Torcuato al lado de la histórica "Galera". No tienen nada decidido para esta temporada, en cuanto a actividad.

"... el Minifalcon no me sirve, ya que quedó fuera de reglamento. Tengo tres autos y ninguno me sirve..."

Abajo, izquierda: "... fueron muchos años de actividad ininterrumpida. Torcuato y yo estamos cansados. Además, tengo que curarme del todo. Después veré..."

EN la calle Necochea de la ciudad de Olavarría hay una agencia Peugeot que tiene la particularidad de ser propiedad de los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi.

En el interior de la agencia, prolijamente alineadas, dos centenares y medio de copas y trofeos atestiguan un nivel de actividad ininterrumpida a lo largo de muchos años, amarrados a la butaca, con el volante entre las manos, viendo pasar mil paisajes diferentes muy, muy rápido a través del parabrisas sucio de tierra y mariposas.

Porque si algo es indiscutible en los Emiliozzi, es precisamente la extensión de su actividad, y, por supuesto, los resultados cosechados. Hay quienes pueden discutir sobre la forma de manejo, o sobre si hubieran o no rendido en autó-dromos; cada uno puede manifestar su opinión sobre Emiliozzi piloto, pero nadie puede negar de manera alguna los cuatro campeonatos de TC conquistados de la única forma posible: ganado carreras.

Desde hace tres años hasta el 9 de noviembre del año pasado, Dante Emiliozzi nos asegura haber entrado en un período de "mala suerte sin solución de continuidad". "Se nos rompían las piezas más insólitas. De haberse roto una biela una vez, luego otra, y por tercera vez, se localiza el problema y se soluciona. Pero si se rompe en una carrera la manguera del radiador, o se corta la cadena de distribución; en definitiva, si en cada carrera se rompe algo que no se puede romper... Yo creo que en esta cuestión de las carreras, un 60 % lo representa la máquina; un 20 % el piloto, y el 20 % restante es suerte. A nosotros nos faltó ese 20 % de suerte." El proceso culmina justamente ese 9 de noviembre en Chivilcoy. Dante trata de dominar el auto luego de pisar apenas la banquina, que no vio perfectamente a causa de la suciedad del parabrisas; el Halcón que se cruza una vez, otra vez más... se detiene, y cuando Emiliozzi y Sabbatini se están desprendiendo los cinturones, se abre la tapa del tanque, alguna chispa salta y sobreviene el fuego...

A PARTIR DE HOY

¿De qué manera piensan continuar en actividad?

"Bueno, no tenemos nada decidido al respecto. Fundamentalmente, porque a pesar de tener tres autos —la Galera, el Minifalcon y el Baifer— ninguno me sirve. Con la Galera, no voy a ninguna parte. Posiblemente la adapte para andar por la calle. Ya rindió lo suficiente... El Minifalcon no queda encuadrado en TC "A", por mil motivos; el nuevo reglamento exige múltiple y tapa originales, suspensiones con piezas de fábrica, etc., etc. Y el Mini no está en esas condiciones. Ni hablemos de la carrocería... Con el Baifer

tendría que intervenir en SP. ¿Con qué chance? Primero que con 1800 kg. que pesa el auto en orden de marcha, no voy a correr contra las Liebres, por ejemplo. Y además, porque no me especializo en autó-dromos. Si hay que correr, corro. El triángulo de San Nicolás es casi un autó-dromo, y fui siempre. Pero mi especialidad, evidentemente, es la ruta abierta. Lo que pasa también es que a esta altura de la vida yo no puedo ir a "hacer número" a ninguna carrera. Eso está bien para los jóvenes que empiezan, pero yo ya no soy joven y tengo demasiado hecho como para ir a pelear en el pelotón. Tengo que ir a la punta, sí o sí.

Entonces, ¿no tenés nada pensado? Porque según tu opinión, las contras son demasiadas...

"... Supongamos que quiera ir con el Minifalcon a las carreras que el calendario otorga a TC "A". ¿Qué carrocería pongo? Si uso una de Falcon, tengo que montar un motor seis cilindros. Este motor, con tapa y múltiple reglamentarios, no anda. Anduvo bien cuando la carburación libre permitía un múltiple con cuatro carburadores. Ahora no va, y no hay nada que hacer.

¿Y en TC fórmula "B"?

"En TC "B" me quedan dos alternativas: autó-dromo o montaña. El autó-dromo no es mi especialidad, reitero, y la montaña me aburre... La montaña impone un límite; todos andan igual y nadie puede excederse porque se va para abajo sin remedio. Recuerdo que en una de las ediciones de la "Dos Océanos", subí más rápido con un Falcon Standard, reconociendo la ruta, que con el auto de carrera, desde Las Cuevas hasta el Cristo. La dirección de la Galera no estaba acondicionada para esos caminos, y en muchas curvas de la montaña me vi en la necesidad de poner marcha atrás, recomodar el auto y seguir. Cuando miré para atrás, Papín Jaras, que está habituado a esos caminos, hacía lo mismo que yo. Por eso no me gusta la montaña, a pesar de haber ganado etapas de montaña. En ese tipo de carreras corrí por obligación.

¿Quiénes son los más perjudicados de acuerdo con las disposiciones del nuevo reglamento?

"Los que utilizan motores Ford y Chevrolet. Ni la tapa ni la admisión son lo mejor para trabajar. En cambio, el Tornado es ideal porque la tapa es ideal. Y además porque la Liebre I ya está hecha, y no hay nada que experimentar ni cambiar. Y además se pone interesante para los Peugeot y Fiat, que tendrán posibilidad de enterarse con autos de mayor potencia, e inclusive de arribar a los mismos resultados."

Entonces, si ninguna de las categorías te satisface... ¿Hay que pensar que no vas a desarrollar ninguna actividad en lo sucesivo?

"No tengo nada decidido. Eso es

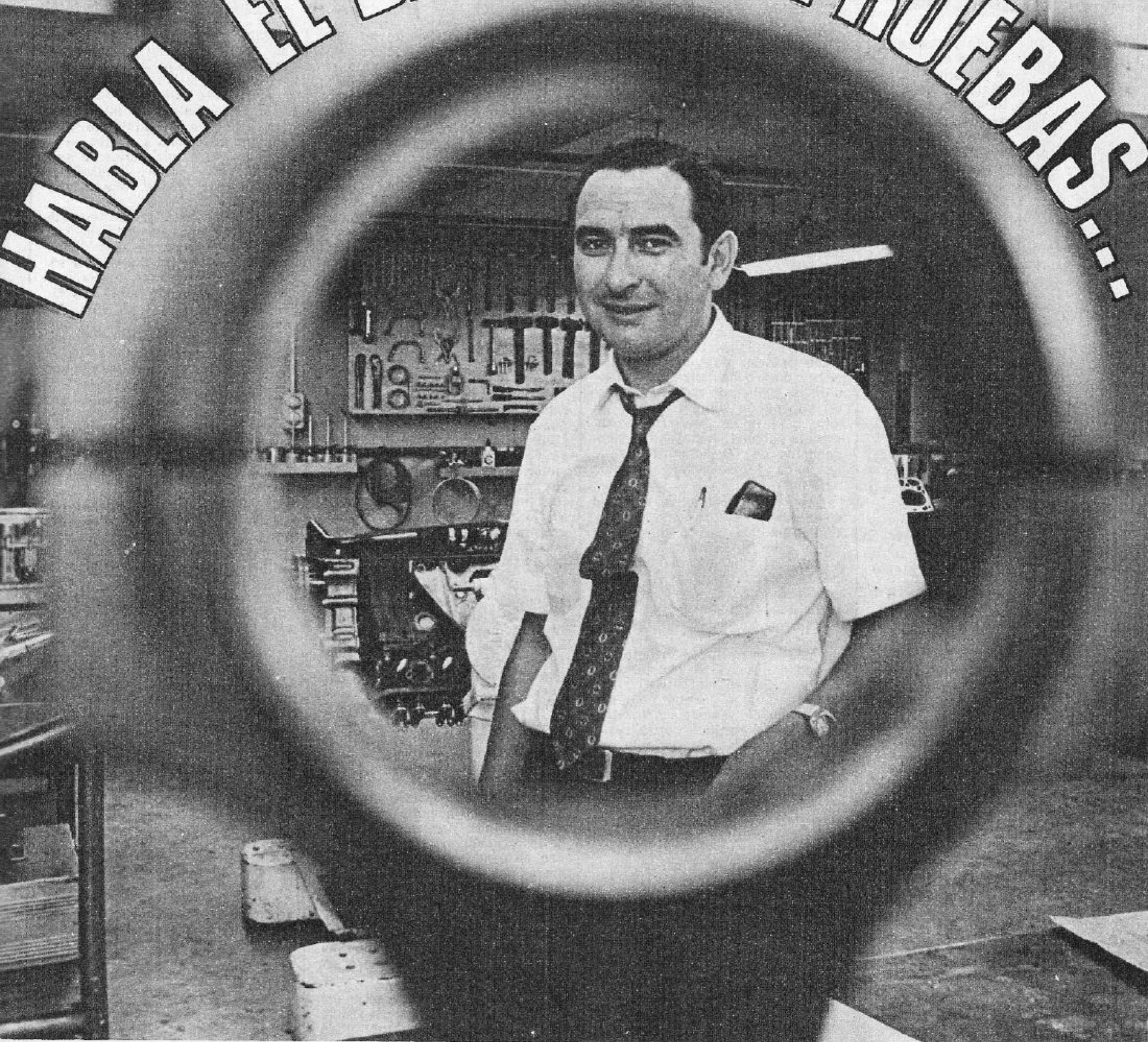
lo realmente cierto. Primero tengo que curarme definitivamente las quemaduras. Estoy bien, sí, pero este tipo de lesiones necesita de un prolongado período de curación. El brazo izquierdo no me duele, pero está tan sensibilizado que cualquier roce más o menos fuerte me produce una herida. O sea que no estoy en las condiciones óptimas para pensar en actividad inmediata."

"Por otra parte, tanto Torcuato como yo estamos cansados de trabajar. Fueron muchos años de no parar nunca. Pensé que somos solamente cuatro manos contra muchas más que puede poner una fábrica cualquiera tras un auto. De pensar en volver, tendríamos que hacer un motor de nuevo. El del Halcón se perdió totalmente en el incendio. O sea que nos tendríamos que poner a trabajar de nuevo, y no tenemos mucho tiempo para hacerlo. Hay que atender el negocio, y no nos queda tiempo ni ganas de volver a empezar. Claro que todavía no hay nada decidido, porque como te dije, hasta que no me reponga totalmente no pienso en nada. Se ha esfumado el aliciente fundamental: la categoría que era "nuestra categoría" casi ha desaparecido. Los autos que tenemos quedan fuera de reglamento. Y este último problema se repite año tras año: terminás un auto, y al año siguiente hay que hacerlo todo de nuevo. De pensar en volver, lo haríamos con alguno de los autos que tenemos, pero de ningún modo nos pondríamos a construir un auto nuevo. Y hacer un auto entre dos no es fácil. La alternativa que se me ocurre en TC "A" es que Ford experimente con el siete bancadas. De ahí se podría sacar algo en limpio."

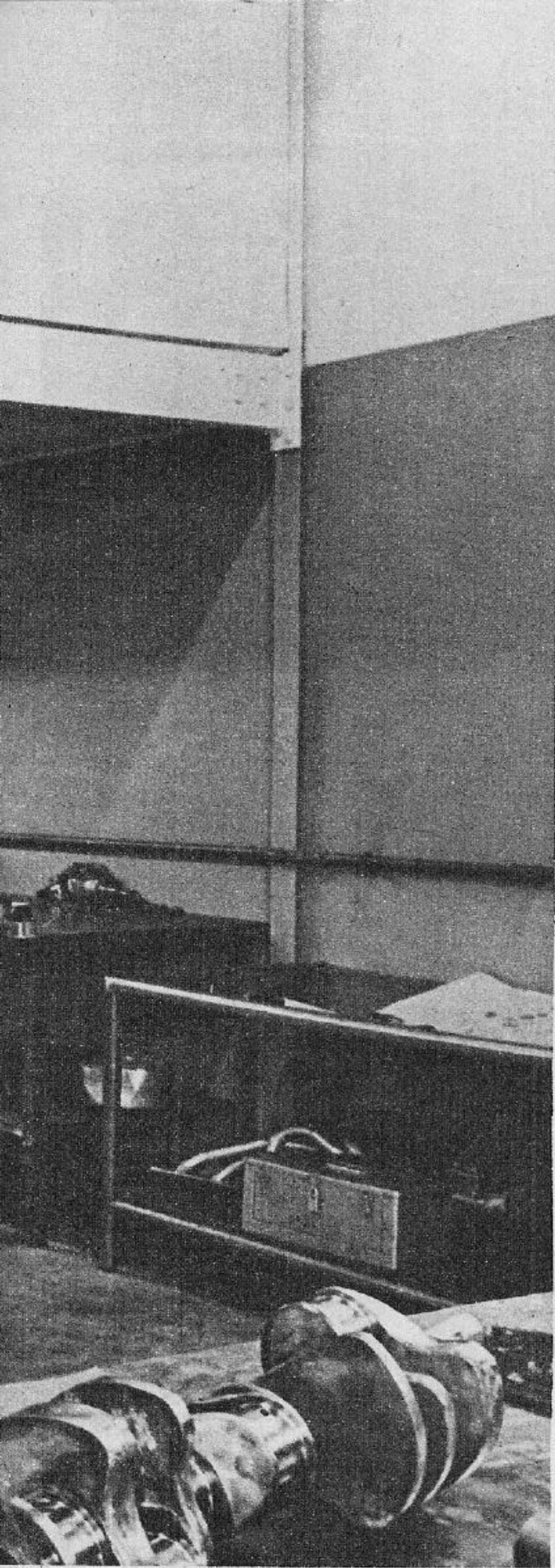
"Y además, nos queda luchar contra la mala suerte, que comenzó hace tres años, en el GP del 66 en Sampacho, después de haber ganado cuatro etapas consecutivas... ¿te acordás?... Fue el GP que ganó Copello..."

Cuando se tiene un historial como el de Dante Emiliozzi, se justifica el cansancio. De volver a correr, podría ganar tres, cuatro, cinco carreras más, y no se justifica de ninguna manera. La experiencia acumulada puede permitirle volver, pero la edad no. No porque haya perdido las condiciones, sino porque ya no queda nada por demostrar. Dante y Torcuato Emiliozzi ganaron casi cuarenta carreras; participaron en 148 y en las que debieron abandonar iban punteros o mezclados entre los punteros. El saldo es más que positivo. Por más que se sienta el automovilismo, superado cierto límite, el descanso se torna necesario. Ningún soldado continuaría una guerra después de firmado el armisticio; reuniría sus medallas y laureles, y con la nostalgia y el orgullo de quien supo ganarlos, se retiraría sabiendo haber cumplido con los demás y consigo mismo. Cuatro campeonatos son más que suficientes. Nadie puede exigir más. Por ningún motivo.

HABLA EL BANCO DE PRUEBAS...



FORD: 354 HP PARA



La poderosa ofensiva de Ford para la categoría SP se basa en el arma más fuerte de todas: los HP. Nuevas tapas de cilindros y el trabajo de estos meses en Pacheco dieron como resultado la terrible cifra de 354 caballos. Problemas y soluciones del motor más potente del momento

Por GERMAN SOPEÑA

Fotos: HUGO PEREZ CAMPOS

La búsqueda de HP es a los preparadores lo que la búsqueda del virus antirrábico significaba para Pasteur. Algo fundamental.

Tras esta sencilla pero emotiva introducción queda explicado por qué el verano no es precisamente una etapa de descanso sino al contrario, el período ideal para buscar mejoras ya que se puede trabajar con una relativa tranquilidad imposible de lograr durante el año.

En Ford se aplicó el método de buscar más caballos de fuerza, y justamente el 12 de enero de este año el banco de pruebas arrojó una cifra más que notable: ¡354 HP a 6.800 revoluciones! Esta potencia es sin ninguna duda la más alta alcanzada por motor alguno preparado en nuestro país para cualquiera de nuestras categorías, y representa un considerable avance sobre la cantidad de HP que entregaban estos mismos motores hace escasos meses.

En efecto, el motor Ford F-100 más potente de todos los realizados el año pasado entregó en el banco de pruebas 332 HP, lo cual significa que la mejora obtenida es de nada menos que 22 HP. Y estos 22 caballos son la diferencia entre los 354 HP de ahora y esos 332, que fue la marca más alta, porque el común de los motores apenas sobrepasaban los 320 HP.

Un aumento de potencia tan importante, del orden de un 7 por ciento, merece analizarse en detalle para señalar cuáles fueron las causas que lo produjeron.

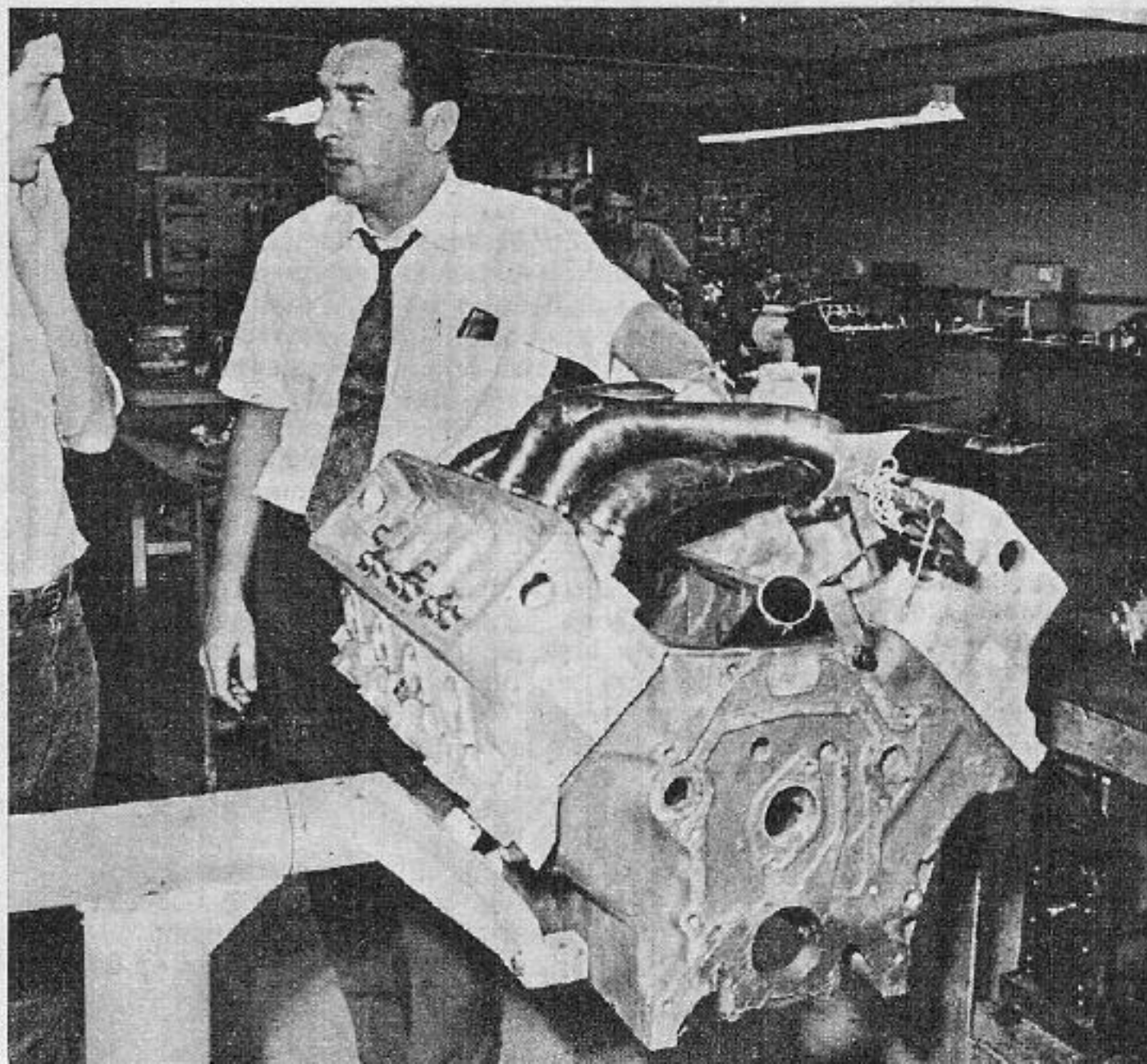
LAS NUEVAS TAPAS

En las tapas de cilindros reside el secreto fundamental de la nueva potencia. Como se recordará, el año pasado se originó una enojosa situación reglamentaria con respecto a unas tapas de cilindros experimentadas en Ford, que brindaban una sensible mejora, pero que fueron objetadas por ser originalmente norteamericanas. Se trataba de las tapas que todos denominaban Cobra y que en realidad eran tapas "289", o sea las tapas originales del motor 289 pulgadas cúbicas. La principal diferencia de esas tapas con respecto a las nacionales residía en la forma de los conductos, que en las 289 eran circulares y en las que se usaban en el F-100 rectangulares.

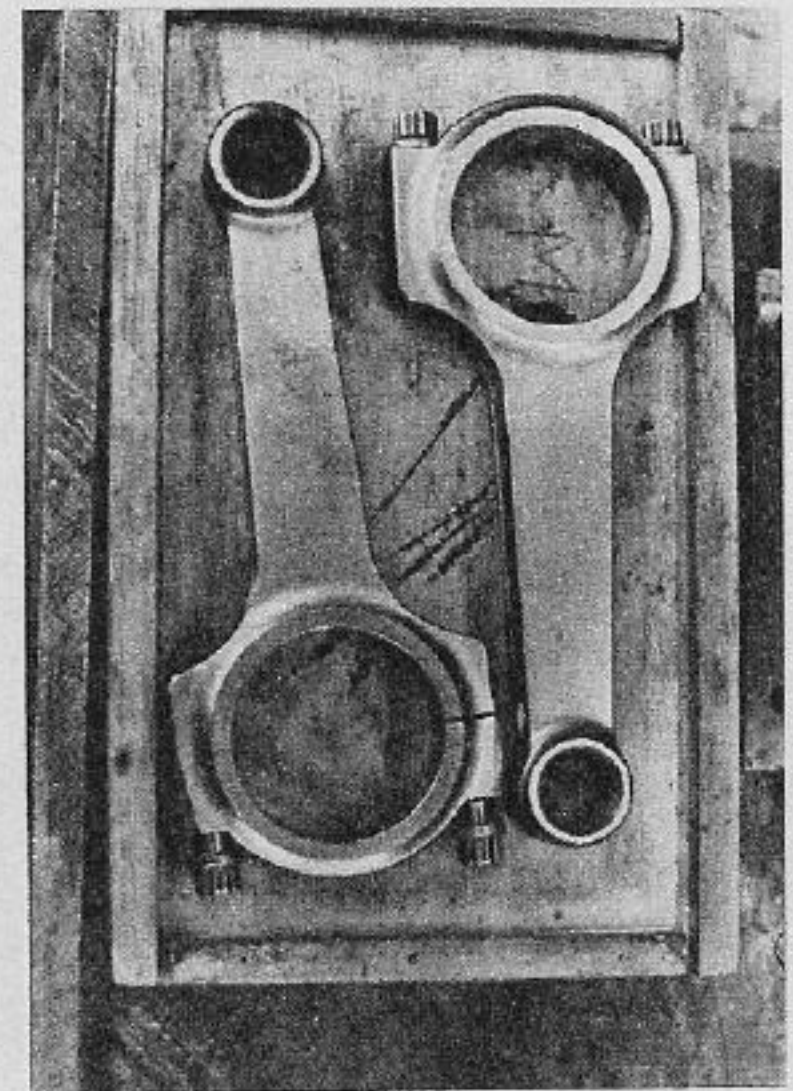
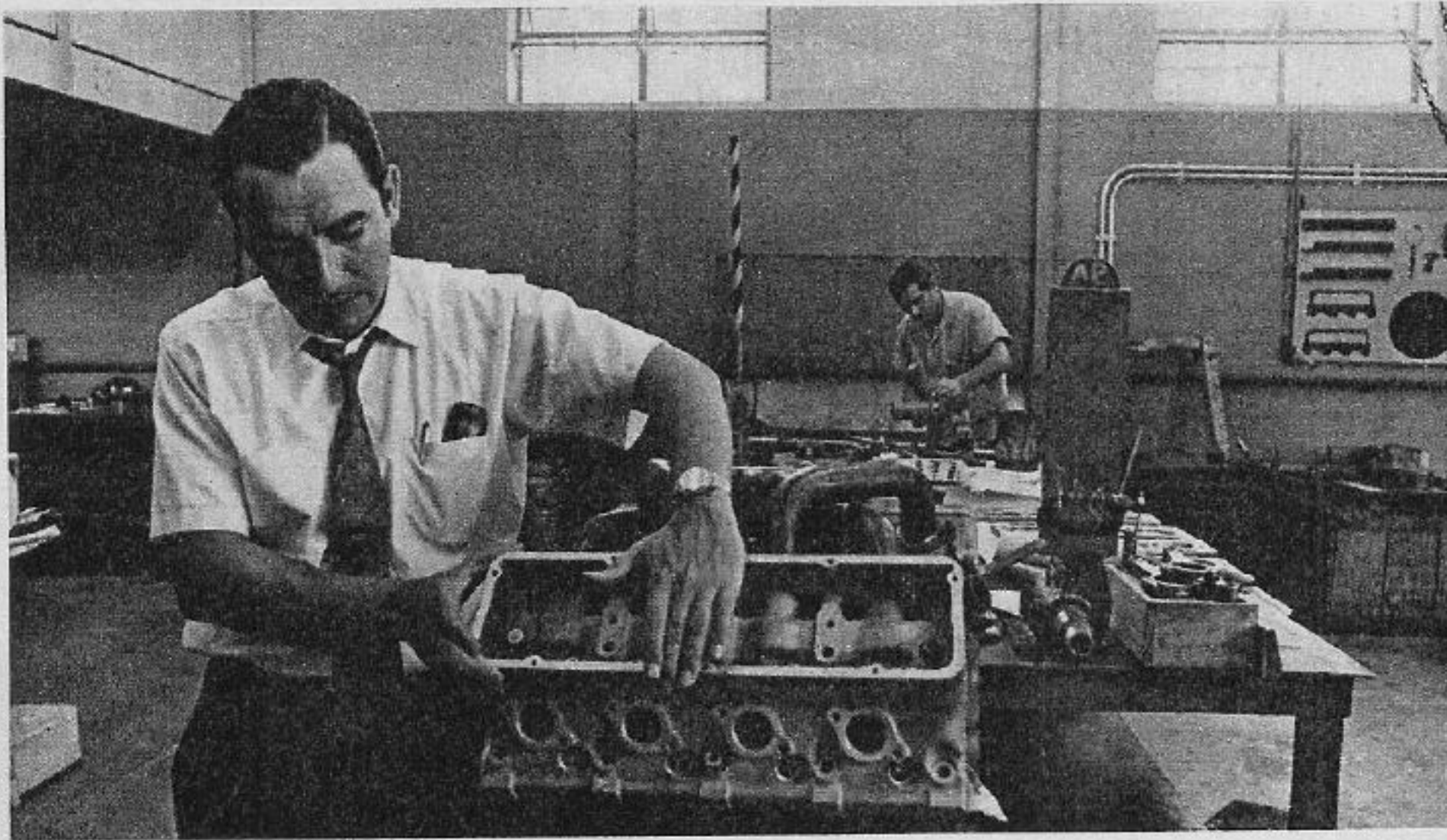
Las nuevas tapas experimentadas ahora son prácticamente similares a aquellas norteamericanas, con lo cual, según Guillermo Mikulan, "el motor se transforma casi en un 289. La única diferencia que aún se manifiesta con el motor 289 son las paredes más gruesas del block, cosa imposible de cambiar."

¿Se pregunta usted acaso de dónde salieron esas tapas? Pues bien. Experimentadas y probado su rendimiento superior, la fábrica mandó realizar 500 juegos de tapas que no sólo se usarán en los motores de carrera sino que equiparán de ahora en adelante, en forma opcional, al motor del Ford Fairlane. En realidad las tapas están diseñadas para el Fairlane directamente y su sola in-

Guillermo Mikulan, responsable técnico de los motores de competición junto a uno de los nuevos motores. Se ven las nuevas tapas de aluminio, y por lo tanto, de diferente color al block.



LUCHAR



corporación produce alrededor de 50 HP más, modestamente. Claro que el precio de esta opción será bastante alto, porque oscilaría alrededor de los 300.000 pesos viejos, pero la mejora vale la pena y fundamentalmente produce un elevado progreso en el motor de competición, que es lo que se buscaba.

En su flamante reducto con aire acondicionado, reubicado dentro de la planta de Pacheco, el responsable de los motores de competición, Guillermo Mikulan, explica el nacimiento de esas tapas. "Diseñadas y probadas hasta demostrarse su rendimiento efectivo, la fábrica mandó construir esos 500 juegos de tapas a Tahuilco, una empresa de Tandil, y de los cuales recién recibimos los dos primeros, con los cuales probamos el primer motor armado y estamos esperando para estos días seis juegos más ya terminados en Tandil. Las ventajas de estas nuevas tapas son varias y bien definidas. Por empezar son de aluminio y por lo tanto ahorran unos quince kilos en el peso total del motor. Los conductos de la tapa son circulares y no rectangulares como en la tapa 292, y esto mejora el fluir de los gases además de lograr un llenado muy superior de la cámara. De paso, con la diferente cámara y los diferentes pistones aumentamos la relación de compresión de 12,5:1 a 13:1. Por otro lado la distinta ubicación de los conductores y de las varillas levantaválvulas permitió también una reubicación de las válvulas mucho más cómoda (antes sobresalían demasiado de la superficie del pistón)."

¿Qué otras modificaciones se agregan a las tapas diferentes?

—"Aunque menos importantes, hay también una serie de pequeños cambios destinados o bien a mejorar la potencia del motor o bien a resistir esa superior potencia. Los cojinetes de biela y bancada, por ejemplo, son ahora de base aluminio y no cadmio/plata como antes, lo cual permite una mejor transferencia de calor."

—¿Varía, desde luego, el múltiple de admisión?

—"Sí, pero lo que tenemos no es prácticamente un múltiple sino un simple colector de caños que se acoplan a la batería de carburadores. Caños que deben precalentarse para lograr que la mezcla llegue con una

temperatura adecuada a la cámara de combustión."

—¿Se logró solucionar el eterno problema de las pérdidas de aceite del año pasado?

—Los motores nunca tuvieron inconvenientes con pérdidas de aceite cuando se los experimentó en el banco. Sí los tuvieron cuando estaban montados en los autos y aclaro que de ese trabajo (colocarlos en los Huayra) se ocupaba el equipo de Pronelto. Pero, ¡atención!, que no quiero significar que allí nacieran los problemas sino que, simplemente, se originaban una vez que el motor estaba sobre el auto y en seguida explicaré por qué.

"Resulta que los Huayra son tan bajos que para cumplir con la medida del despeje mínimo nos veíamos obligados a construir un cárter extremadamente "petiso" (recordar que los motores Ford se lubrican por cárter seco y el cárter propiamente dicho no es a la vez el receptáculo del lubricante), en el cual sólo había 6 mm desde el piso del cárter hasta el pie de cualquier biela en su punto máximo inferior. En ese tamaño tan pequeño no es muy fácil trabajar el fondo del cárter para evitar el desplazamiento del aceite ubicado allí y cuando el auto doblaba resultaba inevitable que el aceite se desplazara hacia los costados, las bielas lo batían y arrojaban hacia arriba una mezcla de burbujas, gas y aceite licuado. En el espacio llamado "crankease" o sea todo el volumen que rodea al cigüeñal y bielas y que llega hasta los aros que impiden el paso del aceite hacia arriba, se generaba una sobrepresión desmesurada, ya que habitualmente hay una sobrepresión que se elimina por los tubos de venteo. Al producirse ese fenómeno, en cambio, por los tubos de venteo salía aire, gas y burbujas de aceite que luego, al condensarse, caían sobre los caños de escape, múltiple, etcétera. Incluso el aceite llegaba a colarse por los tubos de las varillas levantaválvulas."

—¿Y la bomba recuperadora que toma en el cárter no alcanzaba a tomar todo el aceite que andaba por el cárter?

—"También allí se generaba un problema, y es que al frenar o acelerar el aceite se desplazaba asimismo hacia adelante o atrás y la bomba, de

Una de las principales ventajas de las nuevas tapas construidas en Tandil radica en la forma de los conductos circulares como se puede ver. El llenado de las cámaras de combustión es muy superior.

Centro, izquierda: Bielas del Ford V-8. Con forma de vigá doble T y ala muy ancha, el maquinado de estas bielas reúne eficiencia con una calidad constructiva superior.

Centro, derecha: Este será el colector de admisión, pero no hay que volverse loco pensando en que son caños sin salida; simplemente falta aplicar la adaptación a la batería de carburadores.

Derecha: Este es el nuevo cárter —15 mm más profundo— rediseñado para solucionar aquellos molestos problemas de aceite que fueron típicos en 1969.

Abajo: Motor V-8 cuatro litros para TC fórmula "B". Con carburador vertical —Weber doble cuerpo— tiene una potencia cercana a los 260 HP. Se construirán seis motores de este tipo por el momento.

una sola boca de toma, no "pescaba" en forma regular. Ahora en cambio hemos colocado una bomba de doble cuerpo con una toma adelante y otra atrás, con lo cual cubrimos todas las posibilidades."

—Se soluciona el inconveniente con esa única modificación?

—"No es la única modificación. Además rediseñamos el cárter que ahora es 15 mm más alto, por lo cual tenemos una distancia de 2,1 cm de las bielas al piso del cárter. Eso permite trabajar dicho piso colocando una suerte de "orejitas" que impiden en gran parte el desplazamiento del aceite hacia los costados."

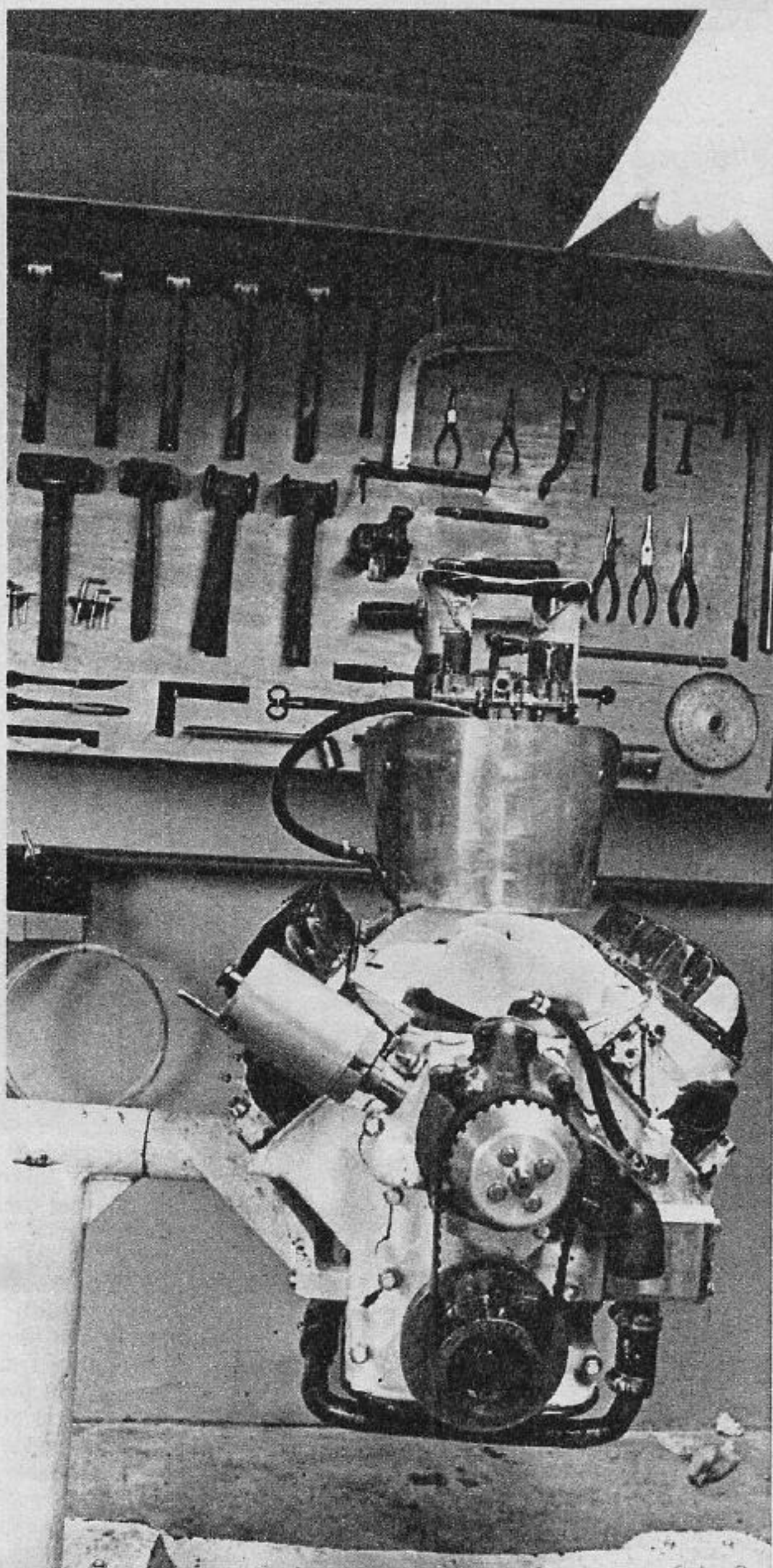
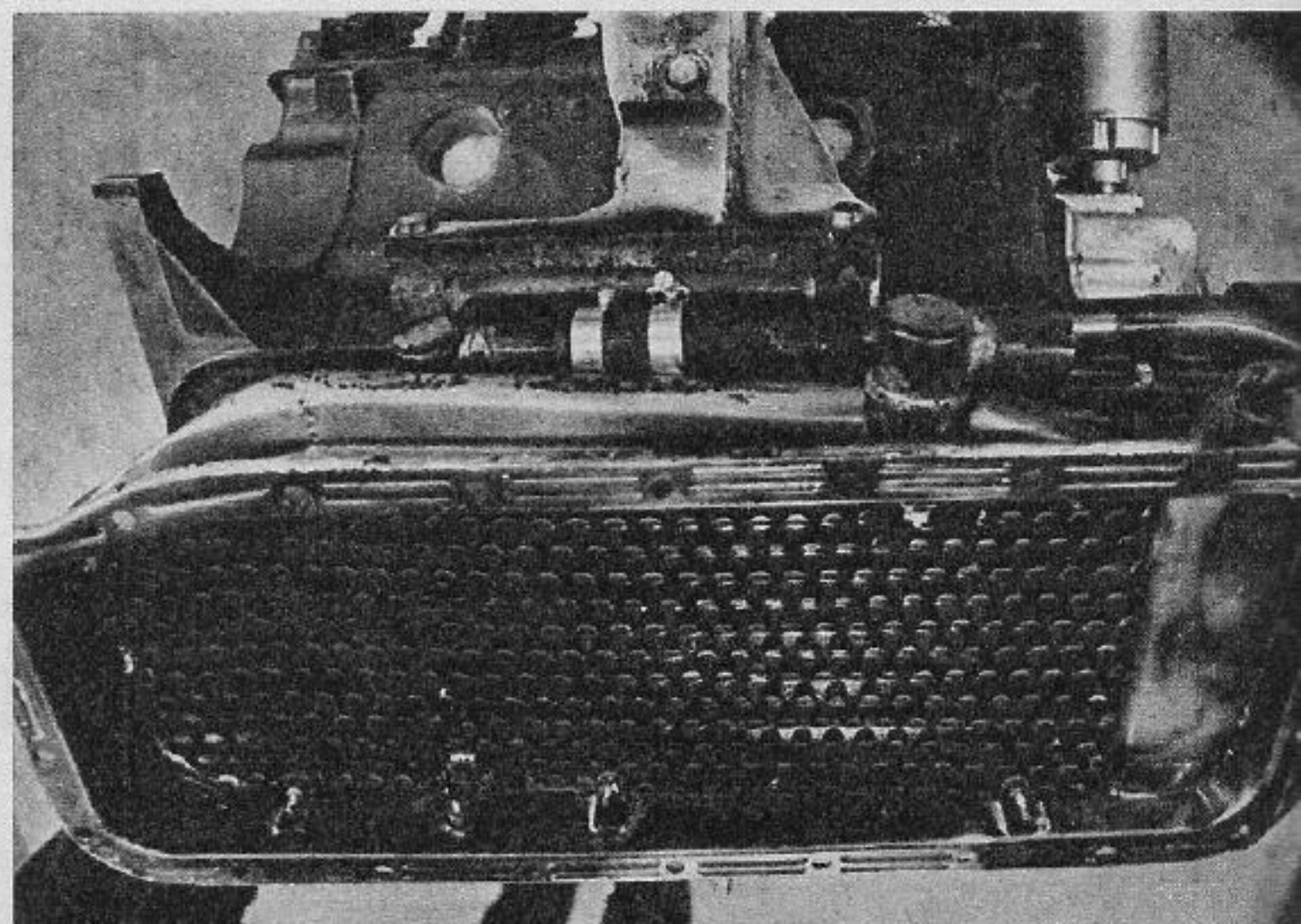
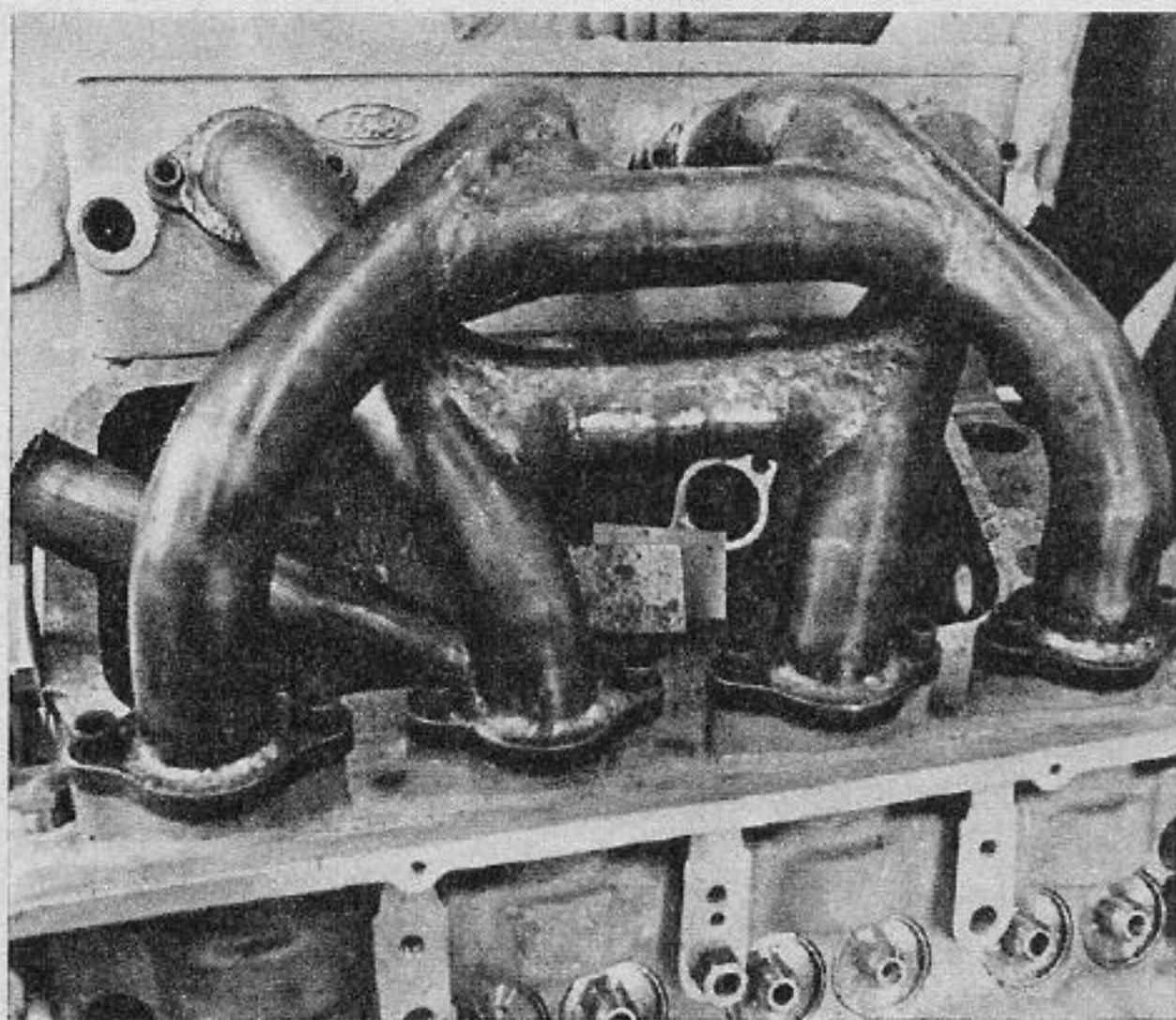
—¿Se han probado en algún auto esas modificaciones?

—"Aún no. Pero al menos por teoría creemos que se encontró la solución."

UNA PERFORMANCE DIGNA DE ATENCION

Volvamos a los resultados obtenidos y delatados por ese aparatito llamado banco de pruebas. Además de los 354 HP que llegan a las 6.800 vueltas también mejora el torque o cupla motriz cuya cifra máxima es ahora 40,08 kilogrametros obtenidos a 5.500 vueltas. En los motores anteriores la cupla máxima lograda eran 38 kgm y el progreso experimentado ofrece una curva de potencia mucho más interesante ya que ahora se obtienen a 4.500 vueltas los 38 kgm que antes llegaban cuando el motor giraba a 5.000 revoluciones. A 5.000 vueltas se tiene ahora la potencia que el motor erogaba antes a 6.000 y estos valores aseguran por lo tanto un motor que acelerará mucho más.

En el banco de pruebas el único motor terminado (denominado "El Mufa" por uno de los miembros de la comisión de concesionarios) giró 24 horas a un ritmo que osciló siempre entre 6.500 y 7.000 vueltas y las únicas detenciones se realizaron cada seis horas (cuatro en total, obviamente) para cambiar aceite. Luego se instaló en el auto de Formisano a pesar que este primer motor jamás correrá ya que su destino es no pasar de ser un conejillo de Indias experimental. ¡Pobre Mufa!



La potencia obtenida alcanza una cifra muy respetable por cierto que se transforma en el motor más potente que veremos en SP. Sin problemas específicos como era el del año pasado, el motor Ford se verá sin duda en un plano preponderante que tiene que ser el resultado inmediato de la comodidad que brinda saber que se tienen más caballos que el resto de los competidores. Hay ya 11 motores en proceso y Mikulan espera tener 10 motores listos para el 19 de marzo. Los autos de Pronello, los de Formisano para el equipo Pairetti-Marincovich-Fernandino, Nasif Estéfano y Pirin Gradassi esperan esos motores y aunque todos juntos brindarán en conjunto la imagen de Ford, cabe esperar que no surjan de esas diferentes vías de canalización los problemas que no tiene el motor, porque sería realmente lamentable que teniendo las mayores posibilidades de su lado el esfuerzo de Ford se diluyera un poco entre las diferencias personales evidentes entre Pronello y Mikulan. Este reconoce que por ceñirse al contrato debe entregarle motores al equipo de Pronello, pero aclaró que "no piensa mover un dedo más allá de lo que exija el contrato". Mikulan está decididamente con el equipo de Formisano porque explica con sinceridad que con Pronello se suscitaron muchas dificultades en el año anterior.

De alguna manera los dos mantendrán una competencia de tipo personal y es probable que, como siempre, eso no beneficie a nadie.

Técnicamente hablando, despojándose de problemas internos, las mayores posibilidades están sin duda con el motor Ford.

EL ACTUAL PLAN DE TRABAJO

24 personas componen en este momento el equipo que trabaja con Mikulan en su sección destinada a la preparación de motores de competición. A todas ellas se sumarán de inmediato dos bancos de pruebas —uno de hasta 500 HP y otro de hasta 1.000 HP— para uso exclusivo del departamento capitaneado por Mikulan. Hasta ahora usaban el dinamómetro de uso general en fábrica.

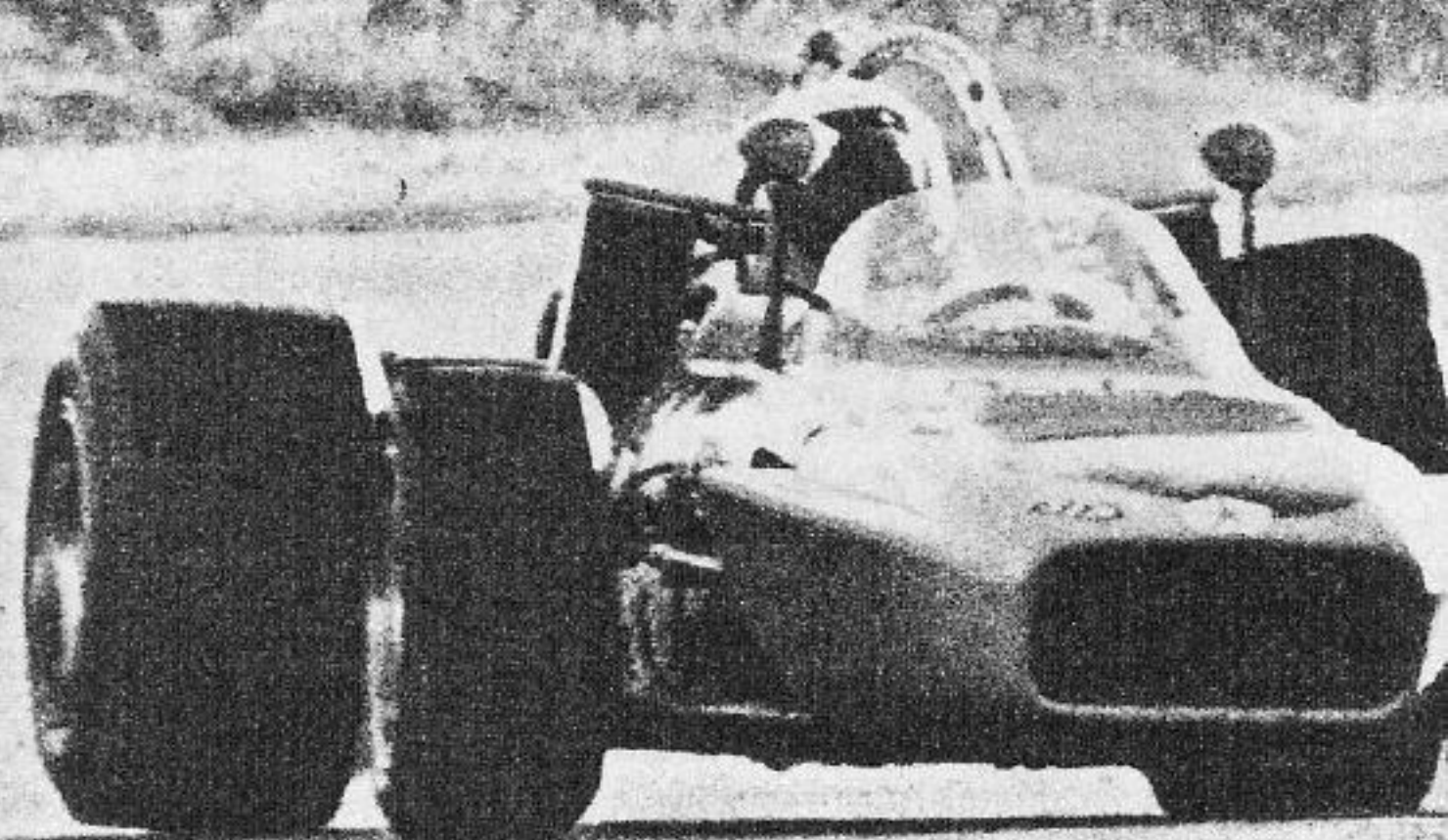
Con esa ayuda se acelera también el proceso de elaboración de cada motor, que ya registra un adelanto importante con respecto al año pasado: un motor de los de ahora llevará 400 horas/hombre de trabajo desde que se empieza hasta que se pone en el banco ya terminado. Los motores V-8 del año pasado, en cambio, necesitaban 600 horas/hombre de trabajo. La gran diferencia radica también en el cambio de tapas, ya que las actuales de conductos circulares no necesitan que se modifique el block para ser fijadas, como era imprescindible para colocar las anteriores tapas.

Por supuesto, como todos os habréis dado cuenta, el grueso del esfuerzo está destinado a la preparación del motor V-8 cuatro litros para SP. Pero también se trabaja en los motores V-8 para la fórmula "B" de TC. Con un solo carburador y mayores limitaciones Mikulan cree que las potencias de estos motores no superarán los 260 HP aproximadamente. Se probaron carburadores verticales y horizontales y a pesar de que los primeros son molestos para la visual del piloto son los que hasta ahora brindaron los mejores resultados. Por ahora está previsto que salgan seis motores terminados para los autos de Fórmula "B". Equiparán desde luego a los Halcones de Pronello y a las Liebres del equipo de Formisano, Pairetti y Cia.

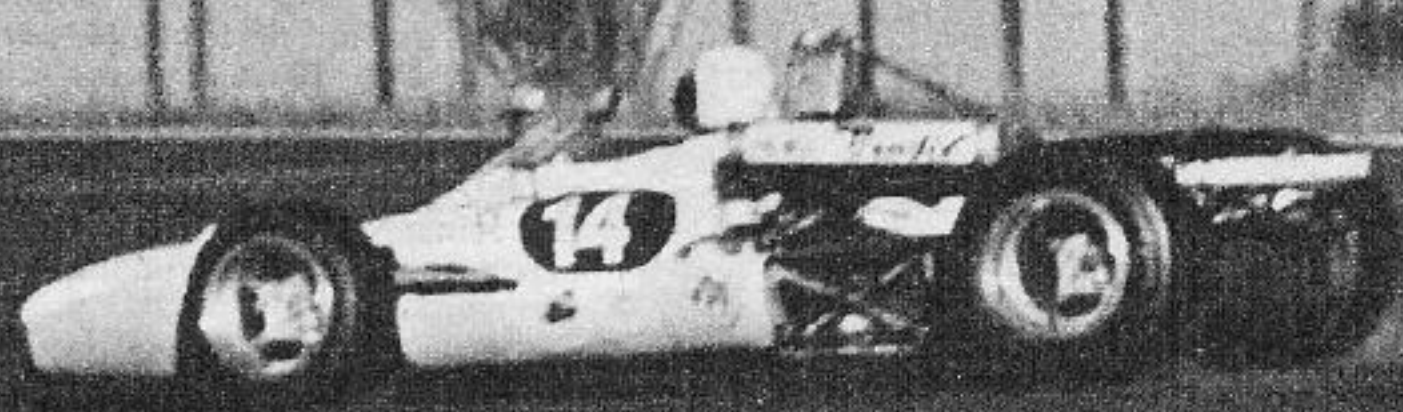
Nada se ha hecho en cambio sobre un motor Falcon tres litros para TC fórmula "A". "Creo que aquí nos vemos en desventaja —considera Mikulan— con respecto a los demás motores, porque hay que conservar la tapa standard, y la tapa del motor Falcon forma una sola pieza con el múltiple de admisión, por lo cual se puede trabajar muy poco en el conjunto. De todas maneras algo tenemos que hacer en motores de tres litros, por lo menos para saber qué contestar ante las preguntas de los preparadores particulares que nos consultan."

Este es el panorama que plantea el trabajo desarrollado en Ford. Se obtuvieron progresos importantes y se piensa en el imperativo número uno, el que la fábrica y la inversión realizada requieren: GANAR. Objetivo que el año pasado se mostró bastante fugaz y que este año es más importante que nunca.

OTRA VEZ EN LAS PIS



BORDEU EN EL A



Después de siete meses de inactividad Juan Manuel Bordeu volvió a subirse a un auto. Precisamente al F-1 de Chrysler y giró en el autódromo a tren moderado. También estuvo Paco Mayorga en los tres días de pruebas. Posiblemente será segundo piloto en F-1. Todo depende de los resultados. Veamos.

Viernes 18.30 horas. Autódromo Municipal. Prueba del equipo Chrysler F-1 en su tercer día. Paco Mayorga llegó en su Peugeot 504 y Maneco Bordeu en su Dodge Polara acompañado por Emilio Alfaro en calidad de espectador. A las seis y media en punto llegó el camión Dodge colorado con el Pianetto a bordo y listo para ser baqueteado. Ya en los dos días anteriores Maneco y Paco habían girado en el circuito N° 6 con resultados

TAS

UTODROMO

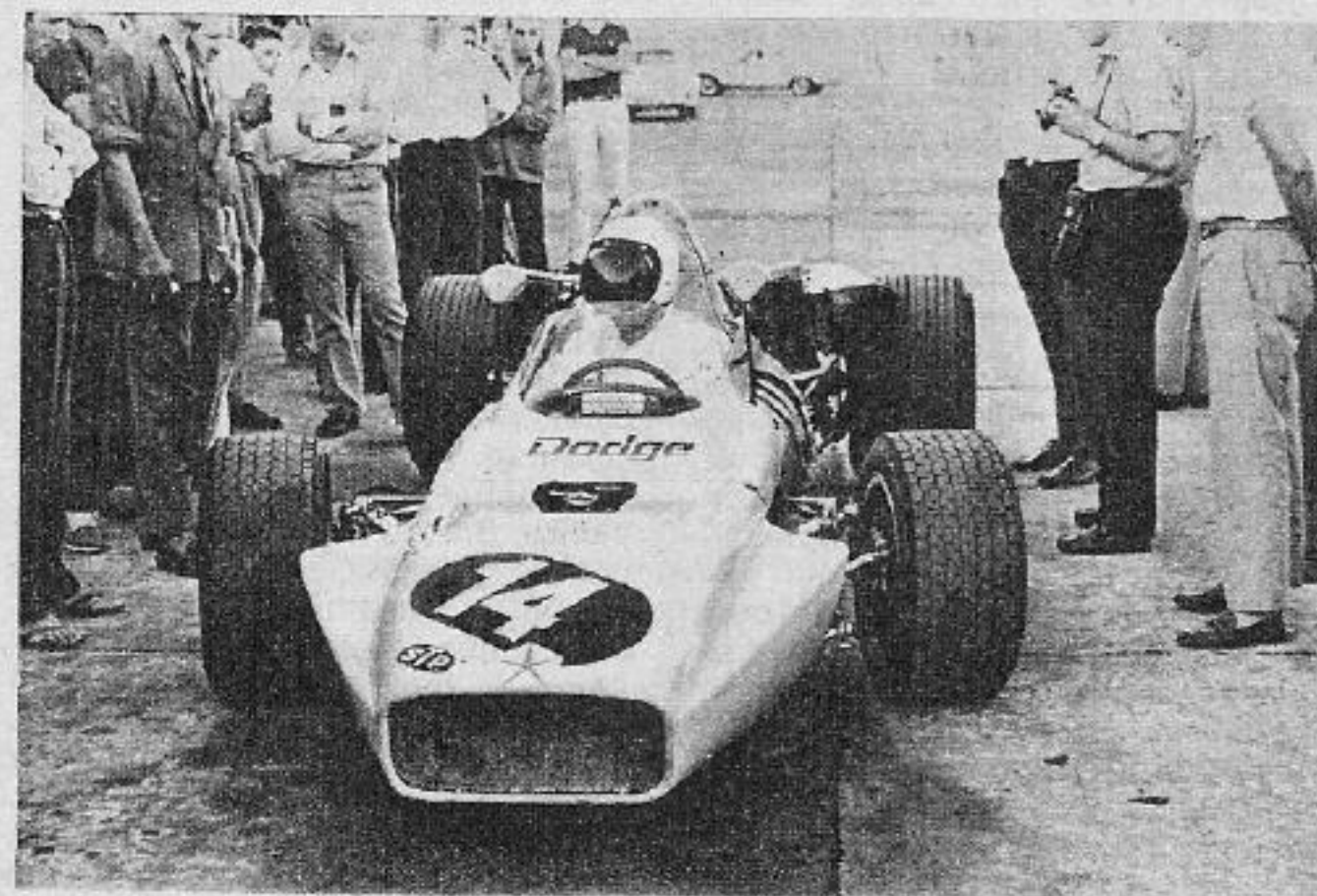
Medio trompo en la horquilla para Bordeu. Pisó banquina externa, corrigió y el auto se puso de "cotte". Lo importante es que Bordeu volvió a tomar contacto con los autos y volvió a andar rápido sin problemas.

Arriba, derecha: Bordeu habla. Bellavigna escucha sus impresiones. En el Autódromo Municipal, Bordeu comenzó la etapa final de su recuperación.

El Pianetto-Dodge tiene un aspecto bastante extraño. Bordeu se entrenó únicamente, pero de todas maneras el auto aún no está en su punto ideal.

más o menos satisfactorios. Sin pasarlo de 5.000/5.200 rpm Bordeu marcó un tiempo del orden de los dos minutos y el record está en 1m 53s, empatado entre Ternengo y García Veiga.

El viernes, en cambio, se habilitó el circuito N° 9 y se giró entre 1m 29s y 1m 31s. Se cambiaron neumáticos pero los tiempos siguieron dentro de esos topes. "Creo que hay que cambiar los resortes delanteros por unos menos duros. El coche no



se agacha cuando se frena y tiende a bloquear las ruedas... entonces patina. El resto anda bien" informó Maneco cuando paró por primera vez en los boxes para reemplazar el neumático delantero izquierdo.

Paco Mayorga, por su parte, se dedicó exclusivamente a tomarle la mano al auto, ya que es su primera incursión sobre un monoposto. Hubo incursiones por el pasto (también las tuvo Bordeu) pero todo debido a la

falta de "ambientación". Paco Mayorga está en calidad de "prueba" dentro del equipo Chrysler y la semana próxima se definirá su inclusión.

Esto pasó el viernes a última hora de la tarde. El Pianetto Chrysler aún no fue empleado a fondo. Tanto Bordeu como Mayorga están "tomando la mano" del arma que dispone Chrysler para F-1. Los Bellavigna se mostraron conformes. Bordeu también.



¿PACO MAYORGA A CHRYSLER?

Aunque está en carácter de "alumno examinado", Paco Mayorga tiene grandes posibilidades de entrar en Chrysler como segundo piloto en Fórmula Uno. Saltar de un Peugeot a un F-1 con 300 HP no es saltar un escalón más sino subir varios de una zancada y por consiguiente es fundamental que el hombre se habitúe, conozca el auto a fondo, sepa cómo se comporta y cuáles son sus ñañas y virtudes. En eso está Paco y poco a poco está entrando en el tema. Pero todavía falta y él lo sabe muy bien.

"Esto es cosa de locos. Nunca me imaginé que hubiese tanta diferencia. El manejo no tiene nada que ver. Del Peugeot a esto hay siglos de diferencia y tengo que acostumbrarme. Pero esto es la verdad, viejo... acá se aprende a manejar en serio. El menor error y vas a parar a los caños. La potencia no sabes lo que es... ¡cualquier cosa! Empuja una barbaridad. Todo es diferente, los frenos, el comportamiento en las curvas. Lo pisás un poquito de más y empezás a dar vueltas como un loco. Lo que más me está costando es acostumbrarme a manejar un auto con palanca de cambios a la izquierda. Es como si se te quemaran los libretos... costumbre nada más. Creo que voy a andar bastante bien". Todo es cuestión de tiempo de dar muchas vueltas. Hablando material para lograrlo el resto es mucho más fácil. ¿Mayorga a Chrysler? Quizá la semana que viene se sepa la definitiva. Como decíamos recién... todo es cuestión de tiempo.



CACHO FRANCO CONVALESCENCIA

Después de un accidente que por sus características parecía de consecuencias más graves, Cacho Franco se recupera a ritmo acelerado. ¿Correr o no correr? Franco decidirá.

Y de Olavarría hacia Azul. A conversar con Oscar Mauricio Franco para saber de su estado después del accidente con el Berta LR.

Indudablemente, el proceso recuperatorio de Cacho Franco es promisorio. Mucho mejor y más rápido de lo que normalmente se podría esperar después de un accidente de la naturaleza del sucedido.

Hablamos de todo; de su salud, del Berta LR, de carreras, de negocios, de proyectos... Y este fue nuestro diálogo.

¿Cómo te sentís desde que te levantaste?

"Mirá, a pesar de algunos altibajos, muy bien. El problema fundamental es que a partir del golpe, que fue en la cabeza, ya que solamente me quedó como toda consecuencia en el cuerpo un raspón en la espalda, no retengo totalmente el desarrollo de una conversación, por ejemplo. Si me preguntás dentro de un minuto de qué hablamos, no te puedo responder. Pero si me lo preguntás dentro de media hora, te repito la conversación como si fuera un grabador, punto por punto y coma por coma. O sea que pierdo la memoria para hechos inmediatos, pero poco después recupero totalmente la capacidad retentiva. Posiblemente se deba a las dos píldoras diarias que estoy tomando, sedantes. Por lo que sé, dos píldoras son una sobredosis, y las tomo recetadas para evitar un excesivo trabajo mental."

¿Desarrollás actividades?

"Sí; el médico me ordenó mantener un ritmo lo más próximo a lo normal en cuanto a actividad. Es decir, me permite hacer todo lo que me sienta capaz de hacer. Por ejemplo, acá en la agencia estoy casi todo el día; me levanto temprano, atiendo algunas co-

sas, fumo bastante, no tomo alcohol y no me acuesto muy tarde. Si querés saber una cosa curiosa, fijate en lo que me pasó con la vista: a partir del golpe necesito mucho menos aumento que el que usaba antes. No sé... parece que se me hubiera acomodado algún cable..." Por supuesto que recomendamos a Cacho no intentar prescindir de los anteojos totalmente recurriendo al mismo método... y continuamos charlando.

¿Manejás?

"El médico me ordenó manejar. Lógicamente, quedé impresionado después de la piña, y cuando me subí por primera vez al Torino hice dos cuadas a 20 y no quise seguir. Pero ayer, por ejemplo, anduve a 120 tranquilamente. O sea que el progreso es evidente..."

Damos fe de que es así. Cuando salimos de almorzar del "Caballito Blanco" para continuar la charla, fuimos en el auto con Cacho al volante hasta "Cronopios", que viene a ser algo así como el apogeo del ruido en Azul y que es propiedad de cinco socios, entre los que se encuentra Cacho. En ese trayecto no cometió un solo error en el volante. Condujo como si el accidente no hubiera existido.

En procesos de rehabilitación similares al de Oscar Franco lo fundamental es la confianza en sí mismo. Si alguna consecuencia importante quedó como secuela es, precisamente, la pérdida de confianza en las actitudes propias. Cosa que se justificaría en cualquier caso menos en el de Franco, ya que en las cinco horas que compartimos no tuvo ningún tipo de manifestación fuera de lo común.

¿Pensás volver a correr?

"Eso lo dirá solamente el tiem-

po. No lo voy a hacer mientras no esté en condiciones perfectas. Nadie mejor que yo para saber cómo estoy; para decidirme a volver a correr tengo que estar en la plenitud de mis condiciones. Para tomar una decisión de tal naturaleza hay que estar muy seguro. No puedo hacer macanas y aceptar un auto porque sí, si en realidad sé que no voy a rendir como estoy acostumbrado a hacerlo. Fundamentalmente, es una cuestión de responsabilidad para con uno mismo y, por supuesto, para con los que confían en mí."

¿Qué te pareció el Berta LR?

"Bueno... en el poco tiempo que anduve me pareció un auto magnífico. Dócil, muy bien hecho. Indudablemente, Berta sabe lo que hace. Lo que lamento es no recordar nada del día que más anduve, o sea el día del accidente. Parece mentira, pero del accidente no recuerdo nada. Todo lo que sé, lo sé porque lo escuché o lo leí. Pero del accidente y de las diez vueltas que giré antes no recuerdo nada. Lo único que me quedó grabado con toda nitidez es la imagen de Berta y de Patricio Peralta Ramos antes de salir del patio de boxes, cuando había cargado nafta..."

Cuando se sale de un accidente de la naturaleza del sufrido por Cacho es muy normal perder la conciencia con respecto a lo sucedido en ese momento preciso. El shock es demasiado violento y resulta común no recordar cómo fue...

"Cuando Juan Manuel Fangio vino a verme al hospital me dijo lo mismo que se dijera a sí mismo después del gravísimo accidente que sufrió en Monza, en el '53: 'Cacho... has ganado la mejor carrera de tu vida: estás vivo...'. Y tiene razón. Me decía



NICO: ACTIVA

también que cuando él sufrió ese accidente tenía 42 años... 'Y vos tenés recién 24; todo el futuro por delante. Para qué te preocupás'..."

Cacho Fangio siempre se destacó por una virtud fundamental: la ubicación correcta ante los hechos, la responsabilidad absoluta como piloto profesional. Esa conducta es la que le mantiene un lugar acordado en el equipo de Gastón Perkins si la decisión de Cacho, tomada exclusivamente por él mismo, sin presiones de ninguna naturaleza, es volver a correr. En este caso particular la verdadera palabra final, la decisión que fuere, es un acto de voluntad de Cacho Franco. Cualquier decisión —sí o no— será bien venida y, por supuesto, respetada, porque sabemos que será fruto de una maduración inteligente. La misma maduración que lo llevó a ser uno de los mejores pilotos argentinos y recordman absoluto en TC.

Arriba, derecha: Cacho Franco en plena actividad en la concesionaria Fiat de Azul. Su recuperación es evidente.

Arriba, centro: En "Cronopios", y junto a Guillermo —un verdadero amigo— continuamos nuestra conversación con Oscar M. Franco.

Arriba, izquierda: "Al principio andaba a 20 y no quería seguir. Ahora ando a 120 totalmente tranquilo. Espero seguir recuperándome a este ritmo."



MARIO LAYÚS

Como socio en la agencia Fiat de Azul, hallamos a Mario Layús junto a Cacho Franco.

Está alejado de una actividad en la que se destacara, ya que Mario Layús nunca fue un hombre del "montón". Los clasificadores de cada carrera lo ubicaron regularmente bien colocado. Si el triunfo no le tocó en las categorías importantes fue solamente porque nunca tuvo un auto ganador.

Cuando más cerca estuvo fue al integrar el equipo Chrysler, formado junto a Rolf Juchet y Santamarina, con los Martín Fierro y el Fray Mocho construidos

por Formisano. Al superponerse su actividad particular (relacionada a Ford) con su actividad en el equipo Chrysler, decidió suspender esta última.

Actualmente, las obligaciones comerciales absorben la mayor parte de su tiempo útil. De cualquier manera, las ganas de correr no se van nunca y Mario Layús, a pesar de no tener nada decidido en concreto, piensa en la posibilidad de retomar el camino que comenzó a ascender. Podría ser con el Falcon que perteneciera a Rubén Fulco o bien a través de algún contacto con Ayarza Garré (Chivilcoy).

Las posibilidades están dadas. Mario Layús puede volver a correr este año.

ACUMULADORES

CHAMPION

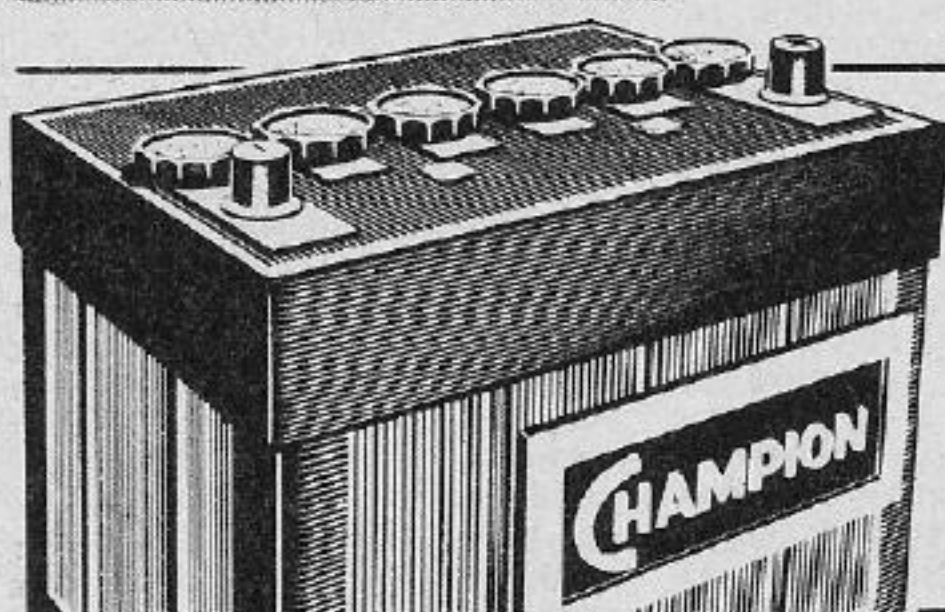
EL CAMPEON
DE LOS
ACUMULADORES



... y BUJIAS

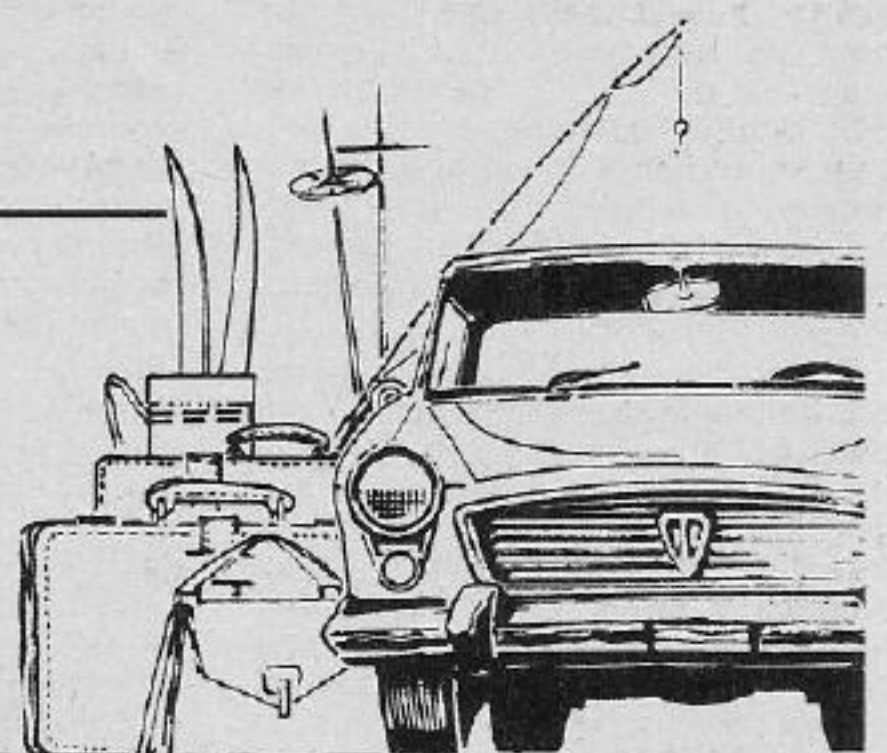
CHAMPION

QUE PREFIEREN
LOS CAMPEONES



Buenas vacaciones...

CHAMPION S. A.
CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES
Playa de estacionamiento



ASI SE HACE

Parabrisas **CORSA**



CORSA cumple 200 números de vida. Ese es el primer milagro. No sabemos cómo ni por qué, pero la cuestión es que los 14 ejemplares se venden como el agua. Mártire, personalmente, vende 7 entre familiares y amigos. Fresco vende 3 (al precio de dos y directamente de fábrica) cuando viaja en tren a Florida. Los 4 ejemplares restantes se venden en los kioscos, naturalmente.

Si el primer milagro es vender la revista, el segundo milagro es hacerla. ¿O ustedes se creen que hacer una revista es fácil? Si creen eso, agarren un cacho de papel, dos tachos de tinta, y unas cuantas fotos amarillentas y verán que al cabo del tiempo les sale una porquería igualita a la que hacemos nosotros. Lo que pasa es que después de editar 200 números hemos perdido cualquier tipo de vergüenza o pudor e igual la hacemos y la vendemos.

Les explicaremos cómo se hace, para que, receta en mano, intenten imitarnos.

Todo comienza en lunes. Nunca en domingo. El lunes es el día dedicado a escuchar las palabras de Mártire. Parado sobre un escritorio, pontifica sobre cómo mejorar la revista. Claro que escuchando la radio, resulta imposible al mismo tiempo retener lo que Mártire dice, y por eso la revista nunca mejora. Puede ser que lo escuchemos el día que se acaben

las pilas. El martes es el día de recorrida por los talleres. Sopena a lo de Bellavigna, Figueras a lo de Gastón, Augé Bacqué a lo de Coelho, Sánchez Ortega a lo de Crespi, Sorkin a lo de Formisano, Pérez Balbi a lo de Martos, Neira a lo de D'Arminio. O sea que para ubicar a los susodichos, hay que seguir el siguiente itinerario: Sopena, en Best Seller; Figueras, en 05; Augé Bacqué en La Biela; Sánchez Ortega en The Embers; Sorkin en Chama-co's; Pérez Balbi en Tabac, y Neira en lo de D'Arminio.

Miércoles. ¡Qué día el miércoles en la redacción de CORSA...! Bergandi, el dibujante, caza la tiza y dibuja una pista en el suelo. Y comienza la carrerita de autos. Si bien los ánimos terminan exaltados y los riñones a la miseria, ninguna satisfacción supera a la de triunfar en una "Carrerita". Es decir... una sola satisfacción supera a la de las carreritas... pero como esa satisfacción corresponde a los jueves, no viene al caso...

Jueves. Por ser el día intermedio de la semana, se dedica al reposo y la meditación contemplativa, según instrucciones emanadas de un libro comprado por Alvarez Ojea en un bazar de Ranchipur, firmado por el Gurú Swami Shiva Krishmanandra. Detrás del escritorio de Figueras, en la pared, hay pegada una lámina de

"Playboy". Así que pueden imaginarse que los ejercicios recomendados por el Gurú Swami, etcétera, etcétera, no son respetados, y las miradas provenientes del estado ideal de meditación contemplativa convergen en un solo punto. No hace falta que aclaremos nada más, ¿no? El viernes comienzan los apurones. Que no hay que dejar nada para cierre de domingo (por supuesto que venimos todos los domingos); que hay que irse a la carrera, y el avión sale dentro de 10 minutos y nosotros todavía acá ¡Dios mío, qué barbaridad! y que las fotos de archivo no aparecen porque Gustavo Costas se quedó en la casa porque tiene moquillo y toda las calamidades bíblicas y no bíblicas desatadas en la redacción. Pero la experiencia acumulada a lo largo de 200 números da sus frutos. Y el caos continúa, pero como sabemos que es imposible detenerlo, tratamos de hacernos la menor mala sangre posible, porque al fin y al cabo uno no gana para disgustos. Y si no preguntarle a Gonzalito, capo de diagramación.

El viernes también es el día en que Cornejo trabaja. Como le cupo el alto honor —después de rigurosa selección a la que era inútil presentarse sin antecedentes familiares honorables— de confeccionar el calendario, se sienta y con resignación franciscana escribe su página de calendario. El

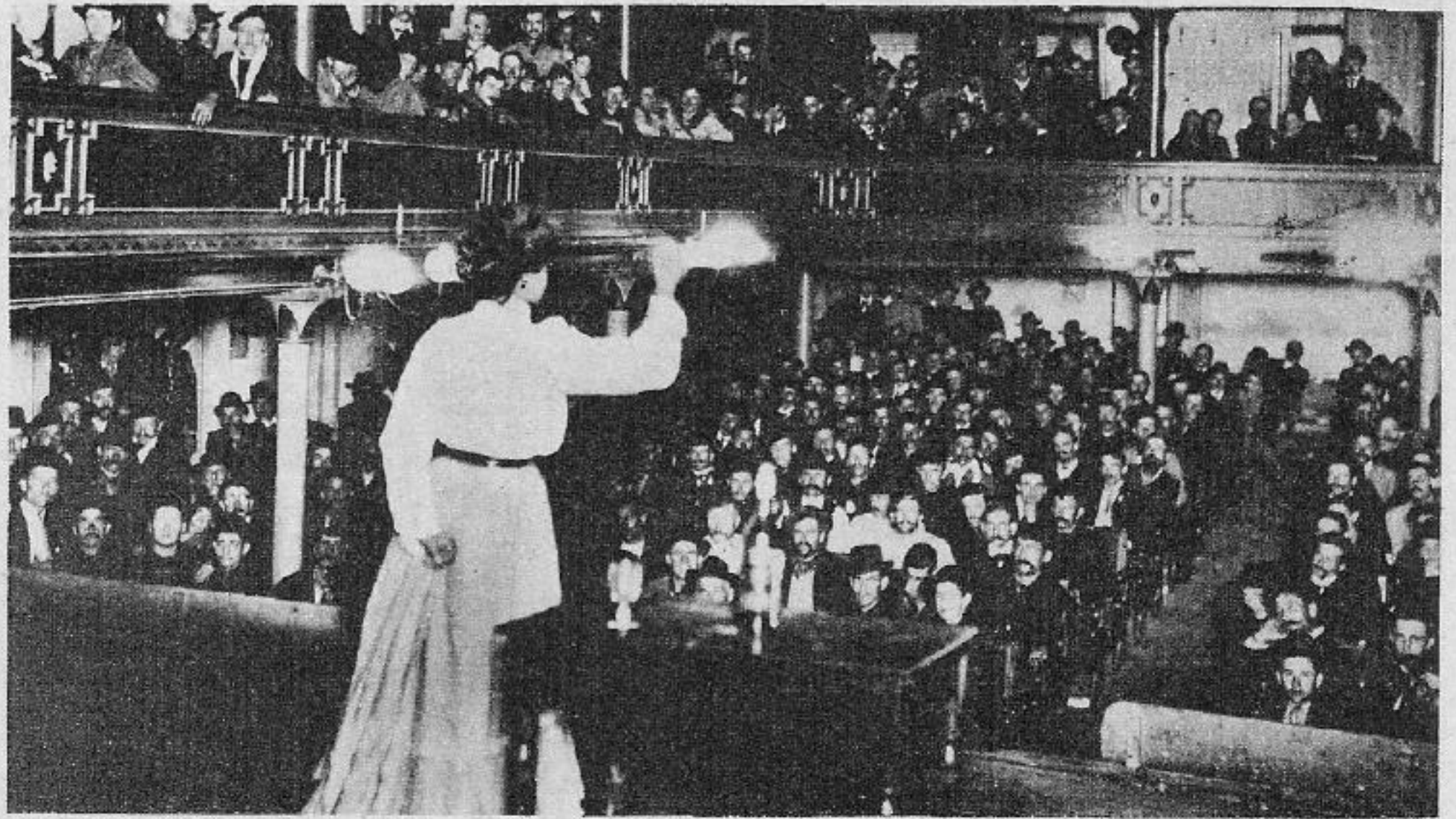
Con motivo de la edición N° 200 de **CORSA**, transcribimos nuestra guía secreta de actividades, para que cualquiera que se sienta entusiasta pueda hacer una revista como ésta. Si les va bien, no se olviden de nosotros. Desde el lunes hasta el domingo en los talleres, en las carreras, en el autódromo, y en la redacción, transcurren los sucesivos pasos que detallaremos

problema surge cuando no hay carreras, pero se inventan algunas y chau. Así que antes de salir un domingo a las tres de la mañana rumbo a una carrera de SP en el autódromo de la localidad de "La Buena Moza", cerca de Barradero, se ruega confirmar telefónicamente en la redacción de CORSA. El teléfono no funciona, así que es inútil tratar de confirmar nada.

También el viernes —¡cuánto trabajo hay el viernes!...— es el día elegido por Willy Mártire para escribir el editorial de alto contenido moral y filosófico que encabeza la primera página de CORSA. Sabemos que muchos de ustedes habrán llorado al leer tan proféticas palabras, y por eso no queremos insistir más con el tema, o sea que no queremos meter el dedo en el ventilador. Se entiende, ¿no?

El sábado no se hace nada, salvo que haya carrera el domingo. En ese caso se concurre a la clasificación. Por ejemplo, está comprobado que el mejor lugar para dormir en el autódromo un día sábado es a la sombra del ombú en el mixto. O bien bajo los árboles (coníferas) cercanos a la ese del ciervo. Lugar selecto por las siguientes razones: sombra, ruido atenuado, distancia suficiente a la pista como para asegurar que ninguno de los autos pueda pasar por sobre uno, compulsiva-

El esfuerzo aislado, si bien puede rendir sus frutos, se encuentra en desventaja con el trabajo de equipo. Así lo entendemos nosotros y es por ello que periódicamente nos reunimos para tener esos intercambios de ideas tan útiles en una publicación dinámica como la nuestra. A tales efectos, se suele alquilar algún teatrillo de medianas dimensiones como el que vemos en la foto. La anunciadora, con encendido verbo, anticipa que será escuchada la palabra rectora de nuestro director. Redactores (primeras filas de platea), colaboradores (de fila 12 para atrás) y corresponsales (en palcos) aguardan expectantes que llegue tal momento. De allí surgirán las notas.

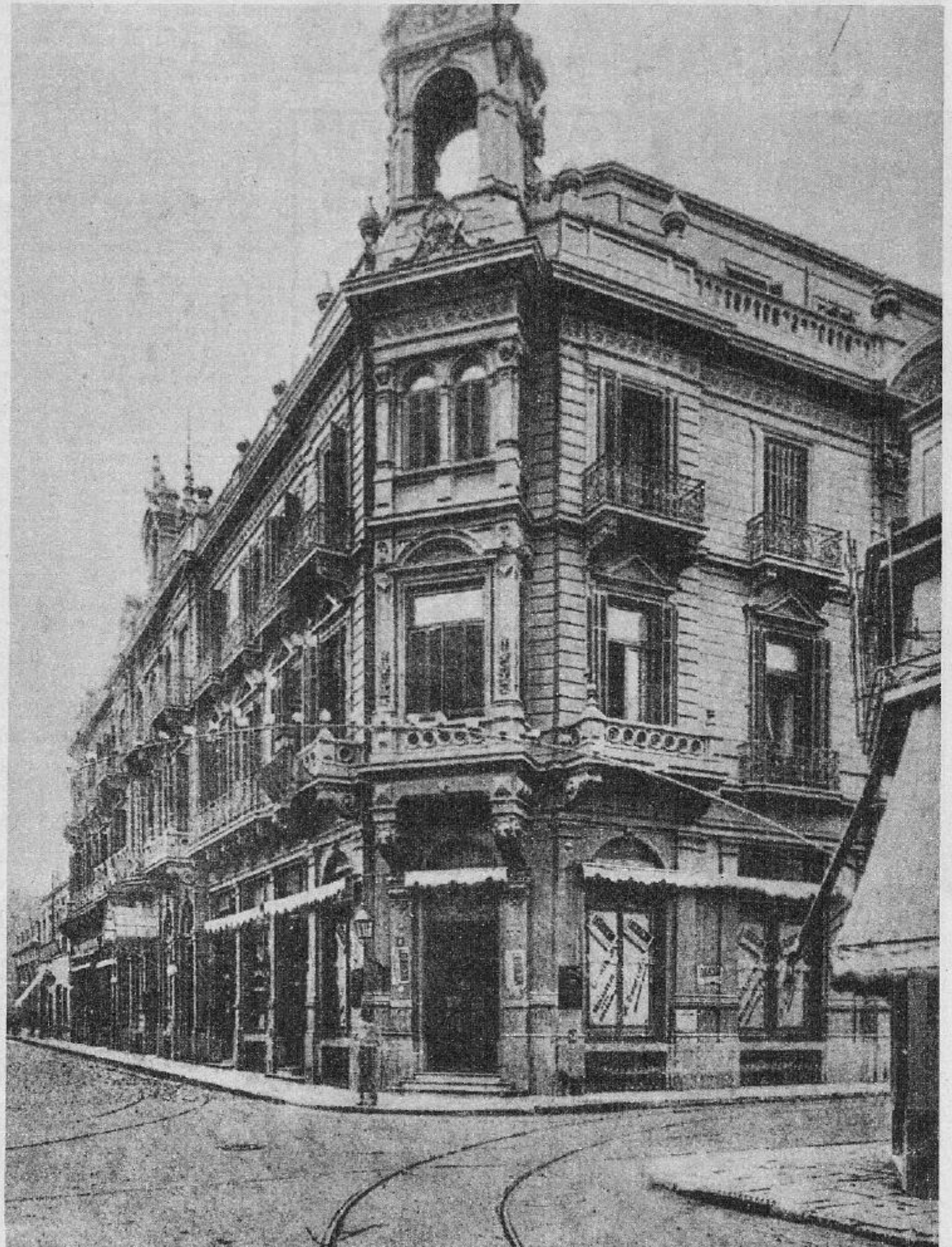


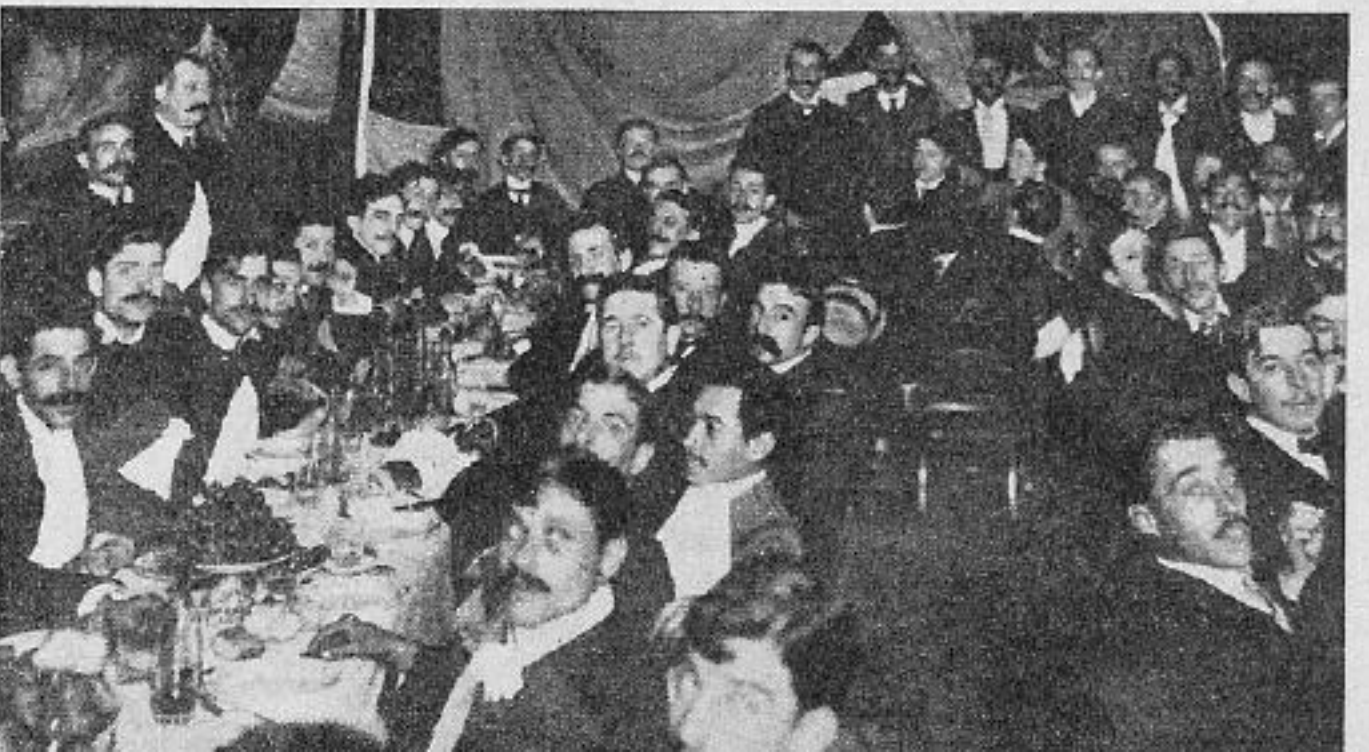
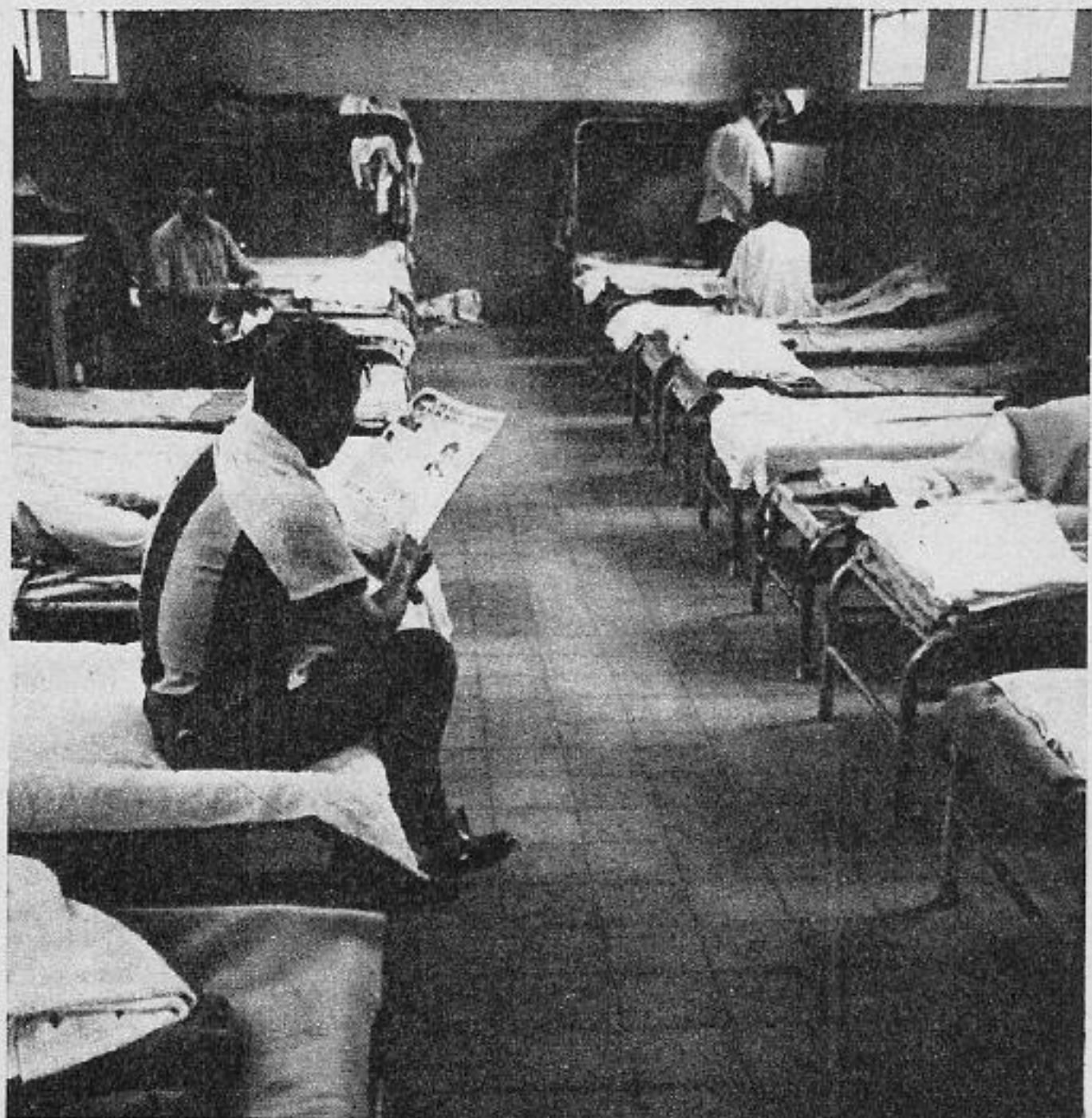
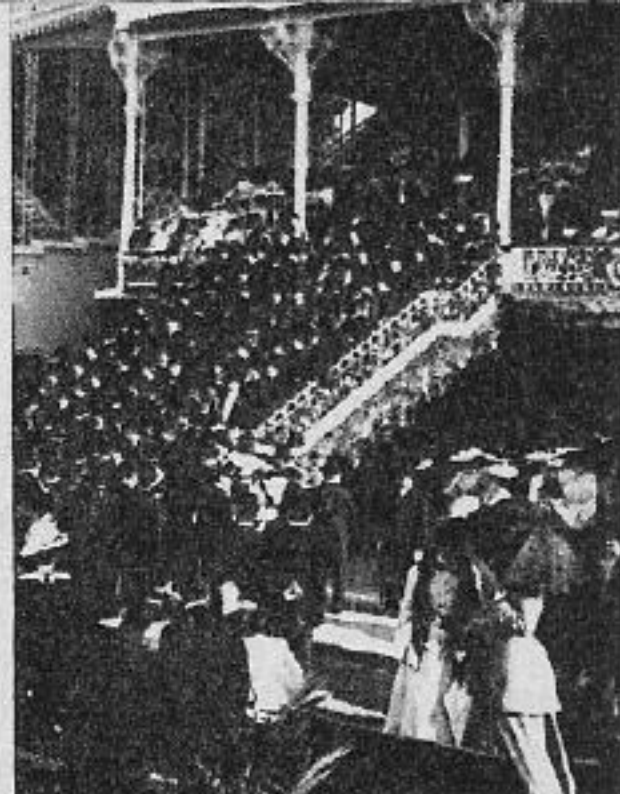
Este es nuestro moderno edificio ubicado en la conocida esquina de Las Artes y el bajo. La planta baja está destinada a la reventa a precios exorbitantes y por nuestra exclusiva cuenta de números atrasados de Corsa. El primer piso está ocupado por nuestro salón de actos, salón de billar, peluquería y baños turcos. El segundo piso está ocupado por la redacción en sí, contándose con treinta y dos escritorios Luis XV, veinte máquinas Smith Corona y cuarenta sillas vienesas. La cúpula es ni más ni menos que el despacho del director, bien ventilado y aireado como se puede ver.

Periódicamente los muchachos de la redacción se reúnen en saraos, congas y retruécanos en quintas oscuras y afrodíslicas. La última de estas reuniones fue la que se realizó en lo de Carlos Fresco y para la posteridad posaron. Según los números colocados en la fotografía se los podrá individualizar: 1) Don César Civita; 2) Willy Martire; 3) Carlos Fresco; 4) Norberto Alvarez Ojeda; 5) Germán Rolando Sopena; 6) Jorge Augé Bacqué; 7) P. Balbi; 8) Bergandí; 9) Carlos Figueras; 10) Enrique Sebastián Sánchez Ortega; 11) Carlos Alberto Romano; 12) Gustavo Costas (¡Qué le vamos a hacer!); 13) Sergio José Cornejo; 14) Carlos Neira; 15) Dr. Arturo Pellet Lastra; 16) Señorita; 17) No tan señorita; 18) No lo busque porque no está.

mente, fragancia a pinos y fresco envidiable.

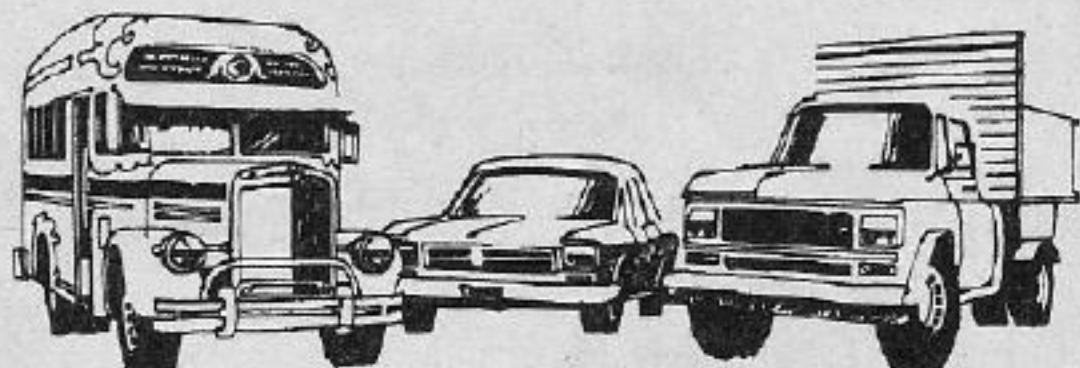
El domingo es el resumen de toda la actividad semanal. Si hay carrera, se parte hacia el autódromo a horas insensatas (siete de la mañana, por ejemplo. El periodismo es un apostolado...). Si la carrera es afuera, peor todavía, porque también se parte a las siete de la mañana y no siempre se llega a la largada... No les vamos a contar qué hacemos en las carreras, porque con leerlas todos los martes ya tienen suficiente castigo. Lo que no saben es que sea donde sea la justa deportiva en la cual los bólidos, en manos de verdaderos caballeros del deporte motor, se lanzan a toda velocidad devorando distancias inconmensurables en pos del lauro que corona al vencedor... ¿Dónde estábamos...? ¡Ah, sí...! Lo que no saben es que sea donde sea la carrera, a las siete de la tarde del domingo todo el material tiene que estar acá, en redacción, para entrar en cierre. Y parece mentira, pero aun en las carreras que terminan a las siete y media, el material completo está aquí a las siete de la tarde. Tercer milagro. El cuarto milagro son las cenas en Pepito, después del cierre, donde la redacción manifiesta sus apetitos. Y el lunes recomienza el ciclo ilustrado en las fotos que a continuación se ofrecen. A mirar, que es gratis.





10 MINUTOS CADA 6 MESES

y no más problemas
en su radiador!



Kelube

Sólo 10 minutos -¿es mucho pedirle?-, bastan para que una lata de **Kelube Limpia-Radiadores** le asegure 6 meses sin problemas de radiador. **Kelube Limpia-Radiadores** remueve sedimentos, herrumbre, grasas y todo tipo de suciedad, dejando perfectamente limpio el sistema de enfriamiento de cualquier automotor. **Pídalo en Estaciones de Servicio y Casas de Repuestos.**

10 minutos - 6 meses...

Después agregue **Kelube Anti-Incrustante Anti-Oxidante** que protege contra la oxidación e incrustaciones, lubrica bomba de agua y mantiene adecuada temperatura.



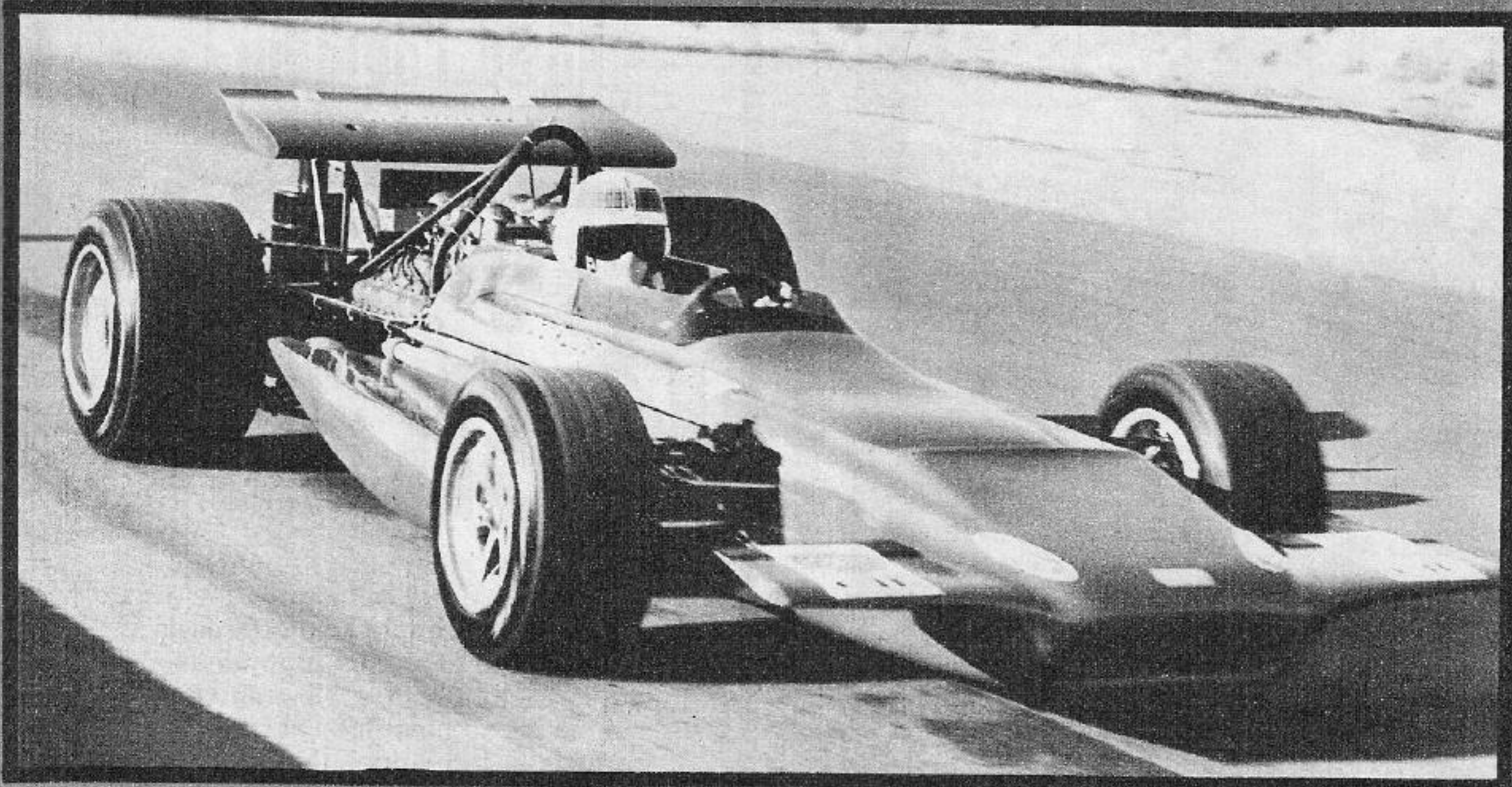
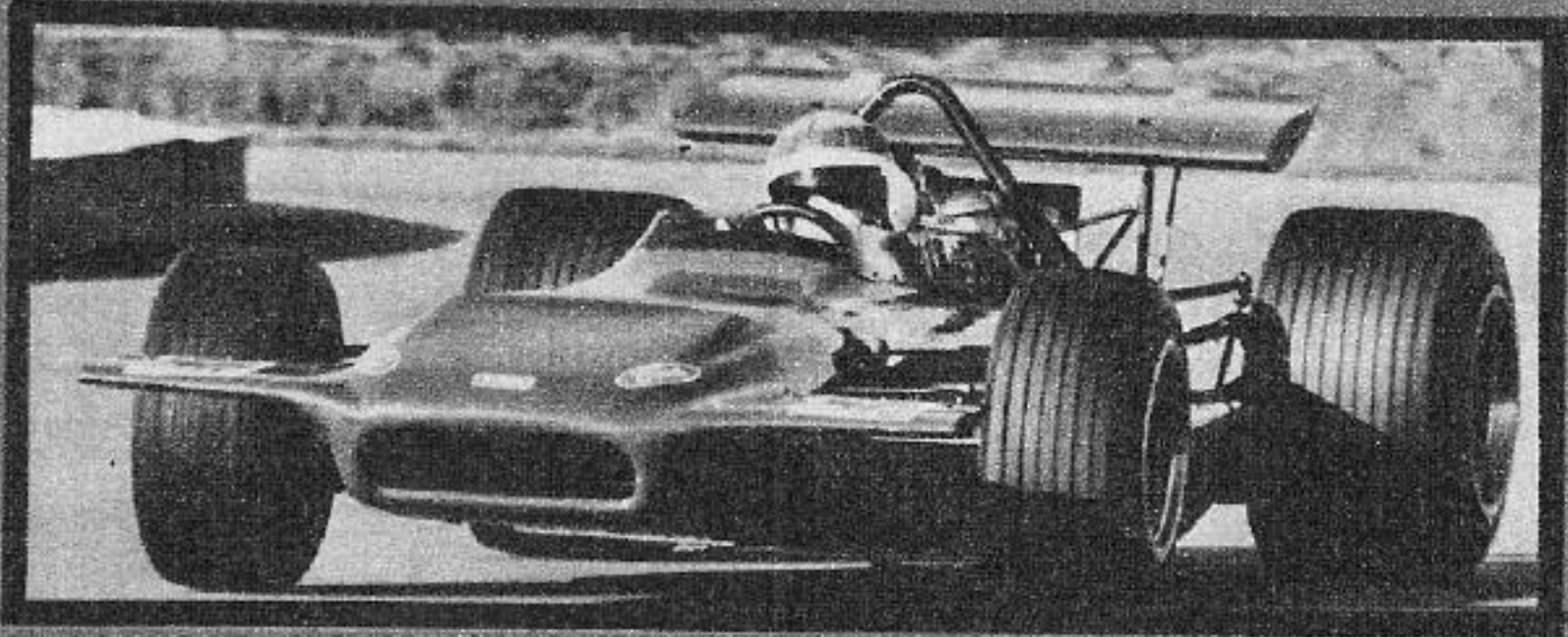
Kelube

Motor bien refrigerado rinde más y mejor.

**¡ ÚLTIMO
MOMENTO !**

MARCH EN MARCHA

La nueva máquina en acción. Salvo los tanques laterales es idéntica a los planos que se conocían hasta el momento. Stewart juzga.



**El Campeón Mundial Jackie Stewart
tuvo el honor de ser el primero en dar contacto al primer
ejemplar del enigmático March
701-Cosworth en Silverstone. Estas son las primeras
fotos del nuevo F1 en acción**

Señoras, señores y, por qué no, niños, ¡se acabó la expectativa!

Nadie podía imaginarse cómo iba a ser el March 701 simplemente porque no se había fabricado ninguno, y todo el mundo tenía unas ganas locas de conocer de una vez la forma del auto que, sin experiencia previa alguna, había conquistado los servicios de raudos caballeros como Christopher Amon, Joseph Siffert y el reinante campeón mundial, el caballero Jackie Stewart, paladín de las Islas Brumosas.

Pues bien, caros, ¿para qué está CORSA sino para brindar a sus abnegados lectores, entre pulla y pulla, la información de último momento en un periquete?... He aquí, ante vuestros estupefactos rostros, las primeras fotografías del March 701 - Cosworth.

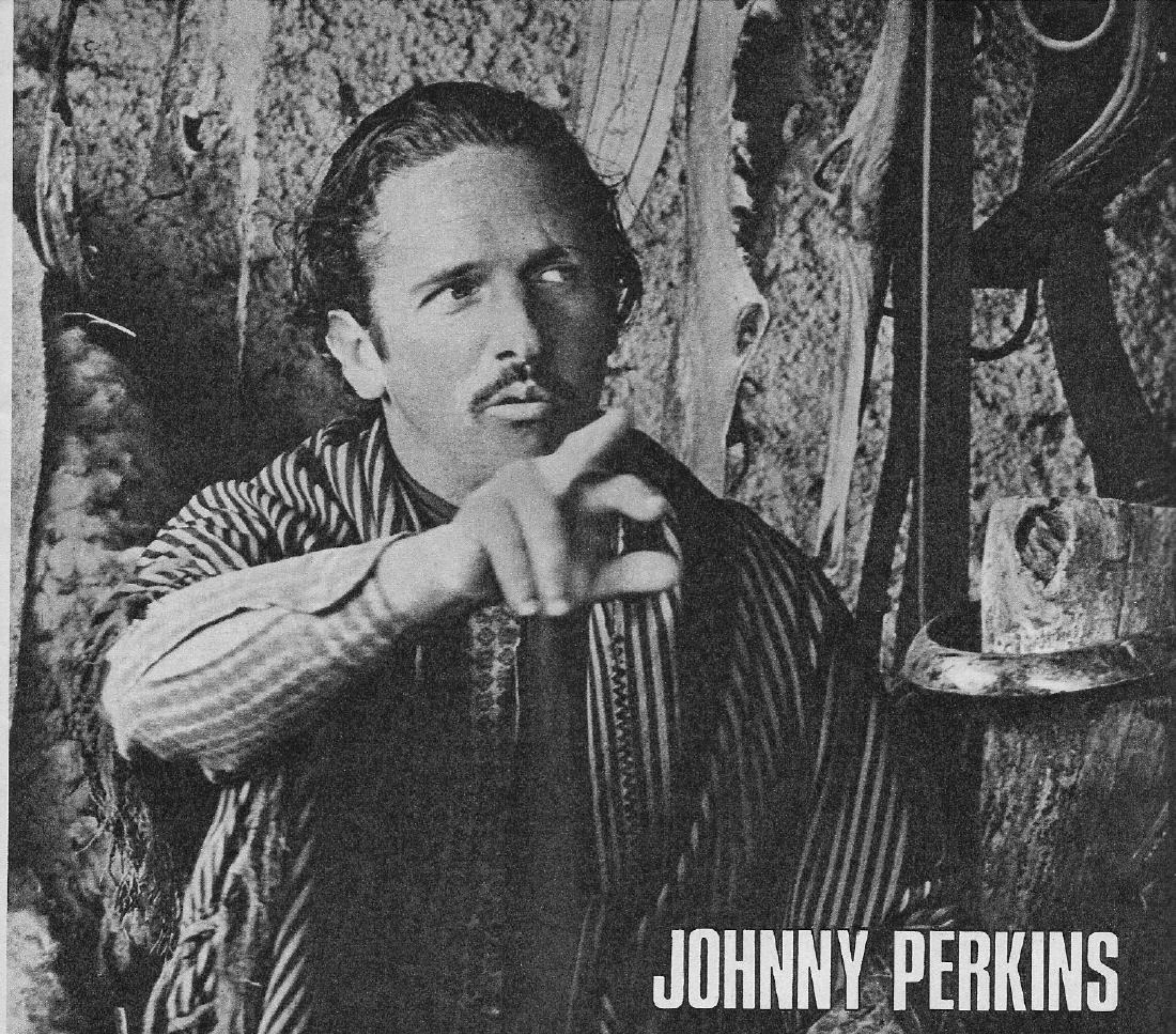
testimonio palpable de la solvencia periodística y la celeridad de nuestro hombre en Silverstone, quien impresionó las placas en las primeras prácticas realizadas por Jackie Stewart en el autódromo instalado en el lugar, durante el día de pasado mañana.

También en un alarde de periodismo de avanzada podemos anticipar que las pruebas de Silverstone se realizaron sólo a título de presentación del auto en pista, aunque parece que el amigo Jackie se entusiasmó y le dio de lo lindo. El March, un monocasco que no aporta mayores novedades sino que aplica teorías muy probadas, no es lo que podríamos llamar "una pinturita", con su trompa abultada y sus extraños tanques laterales, pero promete al menos ser muy veloz. El GP

de Sudáfrica lo confirmará, sin duda.

Por lo que se ve en las fotos, Stewart usa un nuevo casco, nunca antes visto, que lo hacen parecerse a Charlie Brown cuando juega al rugby. Lo abultado de sus orejas puede albergar auriculares para comunicarse con sus boxes en salidas experimentales, pero esto no es más que una conjetura. También hay un hombre en eso...

Como el tema merece algo más que una paginita, luego de este adelanto en carácter de primicia podremos informarnos en el próximo número de CORSA sobre todos los pormenores del diseño y fabricación de estas máquinas en una nota desbordante de chimerío, transparencias y minucias técnicas.



JOHNNY PERKINS

LAS GANANAS DE VIVIR

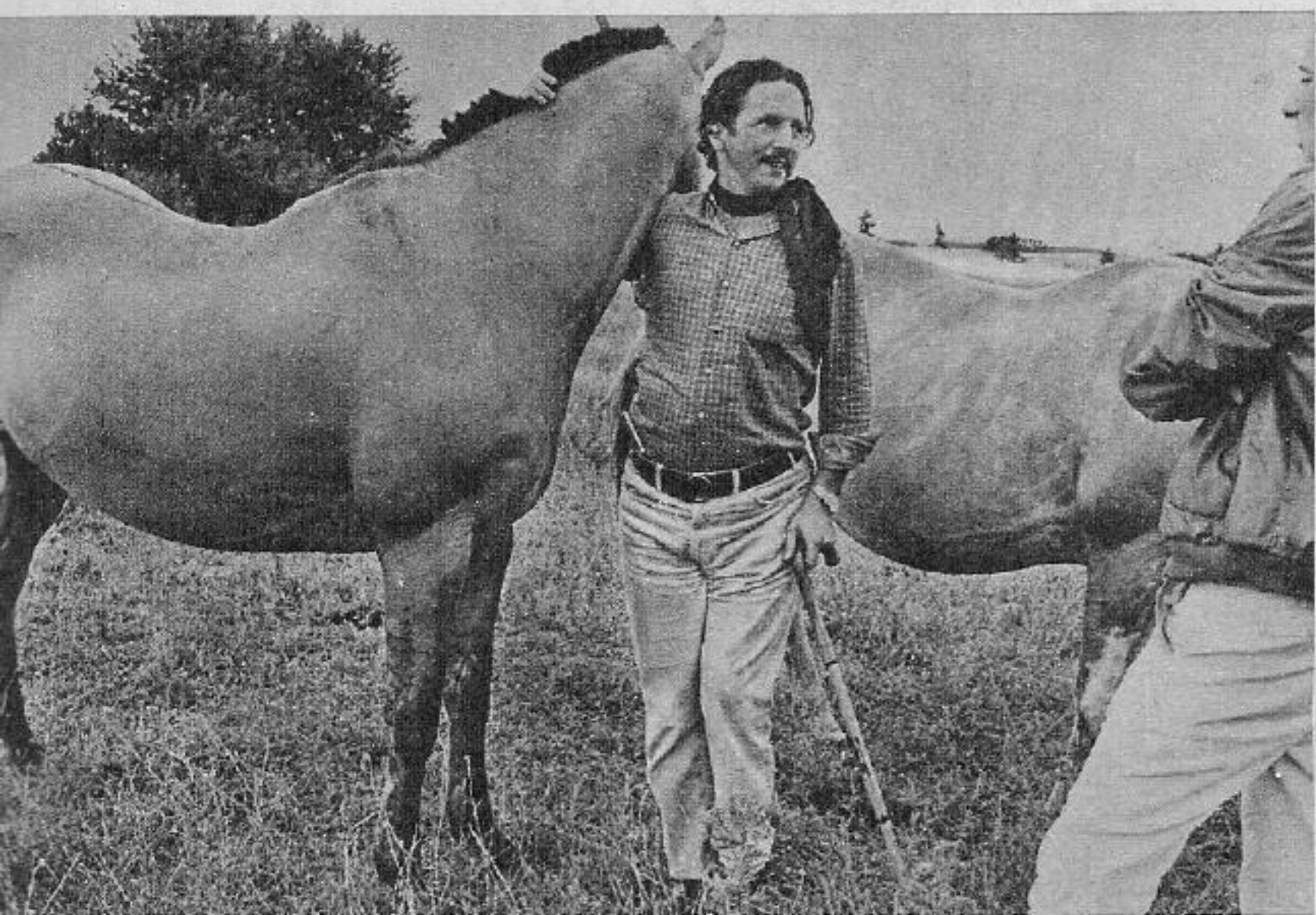
A casi treinta meses del accidente, luego de ocho meses ininterrumpidos de hospital y media docena de operaciones Johnny Perkins volvió a lo que es su vida: el campo. El mismo Johnny Perkins que asombró montado en la Norton, en el Peugeot, Fiat o Giuletta, el que tenía un futuro amplio y que ahora debe acomodar su vida a sus posibilidades. Todo logrado en base a muchos esfuerzos por no entregarse nunca. Estuvimos con él en su estancia de Vedia y conversamos mucho

por CARLOS F. FIGUERAS

fotos: HUGO PEREZ CAMPOS



Y después el café al estilo "campo". En tazón y con bombilla, porque es molido grueso. Poncho sobre los hombros y amor a Vedia y "Los Gateados".



Johnny y el "Petiso". El primer abrazo después de dos años y medio. Un esfuerzo que compensó. Johnny ha dejado las muletas por un bastón.



Sábado a la tarde. En la parrilla sólo unos restos í achicharrados. Las botellas casi vacías. Guitarreada, versos y canciones. Johnny recita "El Cuñero".

—"; Vos no sabés lo que significa esto para mí! Dos años y medio pasaron desde la última vez que tuve este caballo abrazado... porque para mí los caballos son una de las causas de mi vida, y sobre todo éste. La alegría, todo. Los caballos son mi vida porque la nobleza del caballo no la tiene el hombre. Por eso hoy, después de dos años y medio, vuelvo a abrazarlo y tengo un nudo acá, en la garganta. ¿Me entendés ahora? Petiso viejo... ¿qué caballo!" Entre la tropilla de gateados estaba "Petiso", el caballo predilecto de Johnny, el de los recuerdos Jindos en las tardes de campo. Hacía dos años y medio, desde su accidente en la carrera de Rufino (octubre del '67), que Johnny no podía acercarse a su caballo. La tropilla estaba cerca. Buscamos la yegua madrina y la trajimos hacia el parque. Detrás, los trece animales, todos gateados con su parejo tono pardo grisado. Johnny se ayudó con el bastón (ya no usa muletas) y se acercó a "Petiso". Despacio, con muchas ansias, decidido y con un poco de miedo a que el caballo no lo reconociera de inmediato. Cuando le faltaron unos metros para llegar a tocarle la cabeza con el brazo estirado hacia adelante, "Petiso" avanzó hacia Johnny. Un segundo más tarde Johnny se colgaba del pescuezo de su compañero mientras le palmeaba los flancos. Dos años y medio habían pasado y había llegado el momento del encuentro. "Si todo el mundo fuese como los caballos..."

Cansado, agitado por el esfuerzo de andar entre el pastizal provisto del bastón, Johnny y nosotros nos tiramos en los sillones de la galería de "Los Gateados". Un coñac, un cigarrillo y los recuerdos de épocas de motos, autos y su vida en el campo. "Estoy mejor. Ya ves... las muletas no son necesarias; para andar con el bastón es suficiente. Aquí en el campo la paso mejor. Esto es lo que me gusta, respirando aire puro, caminando, mirando los caballos, los animales... yo no puedo vivir en Buenos Aires. Me levanto a eso de las diez de la mañana, voy al pueblo a hacer las compras necesarias y vuelvo para almorzar. Por la tarde siempre trato de hacer algo. Por la noche si tengo la pick-up me voy a Vedia a tomar algo con los paisanos, guitarrear un poco y nos quedamos hasta tarde. De vez en cuando saco la cupecita... (¿Te acordás de la cupé Ford?) y me voy a hacer una tiradita por la ruta. ¿Sabés lo que anda? Y en Vedia, enloquecidos... parece una carrera de TC. Hago unas tiradas y la gente se junta en la ruta para verme pasar; a los paisanos les encanta el ruido a Ford y las cupecitas. En un momento pensé en venderla, pero después pensé ¿para qué? Me la traje al campo y de vez en cuando la uso. Algo así como un hot-rod, ¿viste?" Johnny maneja casi igual que antes, aunque le cueste pisar el embrague, que sólo usa para arrancar; después, a fuerza de punta y taco, los cambios entran solos. Los caminos de la estancia son testigos de las pasadas de la pick-up chapaleando barro y viajando cruzada después de cada vado formado por la lluvia. Poco a poco se va reencontrando con la vida que llevó siempre, manejar autos,

caminar por el parque, necesitar cada vez menos ayuda de la gente y, lo que para él es lo más importante: montar, andar a caballo, convivir con ellos.

"Hace unas semanas me las ingenié para que un caballo, el más manso y tranquilo de todos los de la tropilla, se acercara a la casa. Lo amansé bien y me llevé un banquito hasta la galería. Lo puse atrás y empecé a tirarme, porque de otra forma no puedo montarlo. La pierna izquierda no pudo moverla y con la derecha sola no hago nada. Intenté unas cuantas veces hasta que finalmente quedé tirado encima del lomo. Me incorporé con mucho esfuerzo y las piernas me quedaron una a cada lado, aunque estaba un poco ladeado. ¡Qué felicidad! Ese día fui el dueño del mundo. La vida volvía a tener sentido. Di una vuelta alrededor de la casa y me bajé. Ya había hecho la prueba. Podía montar, y poco a poco voy a buscar la forma de hacerlo mejor. Ahora me estoy preparando una montura especial y en poco tiempo más volveré a andar a caballo recorriendo el campo. Y no falta mucho para que vuelva a montar a «Petiso»... ¡qué caballo!"

Mientras conversábamos su hijo Johnny pasó al galope frente a nosotros montando un petiso. El padre, mientras tanto, piensa en mejorar la sangre de la tropilla, en buscar la cruce justa. "Son mitad briollos y mitad de carrera. La mejor cruce que conozco y es una tropilla que siempre me la han elogiado. Pero si la vas a vender no te dan nada. En la Rural saqué el premio Reservado Gran Campeón y cuando lo remataron salió en 130.000 pesos. No tiene sentido... por esa plata no los vendo; el que los quiera que ponga lo que es justo y si no que compre otro. ¿Sabés qué pasa? Los que están en esto de la compra y venta de caballos son como los gitanos: cuando vendés te pagan chauchas, pero cuando tenés que comprar resulta que el mismo caballo vale medio millón. Para mí esto no es negocio sino gusto, placer." Johnny Perkins se reencontró con el campo. Ya no usa muletas, recuperó su peso normal y también su sentido del humor. Los pájaros, los perros, los caballos y cualquier bicho que camine son la alegría que el campo le brinda a cada momento en las tardes largas de "Los Gateados".

Dos años y medio desde aquel trágico accidente en Rufino. En ese lapso Johnny sufrió operación tras operación y los dolores más de una vez se tornaron insupportables. La fiebre llegó a niveles ilógicos, y pese a todo Johnny salió adelante porque quería salir, ésa es la única explicación. "Yo sé que vivo regalado, pero ésa no es razón para que te entregues. Hace un año atrás yo estaba mucho peor, física y moralmente, pero pese a todo no me abandoné. Sabía, supe siempre que iba a ir saliendo. Tengo 34 años y te puedo asegurar que voy a remover cielo y tierra hasta que vuelva a mover esta pierna. Me iré a Estados Unidos, a Inglaterra, donde sea..., pero voy a agotar las posibilidades. No me voy a entregar, eso te lo puedo asegurar." Hay fuerza, vigor, ímpetu

y juventud en cada cosa que emprende... como si tuviese más ganas de vivir.

"Cada vez que pienso en el accidente me estremezco. ¿Sabés por qué? No me vas a creer, me vas a decir que invento..., pero es así. Yo estaba seguro de que me iba a dar una piña fulera, aunque nunca pensé que viniera tan rápido. Estaba convencido de que me la iba a dar y así fue. Justo a mí... te das cuenta. Yo, que siempre dije que no se podía correr en ruta, que en la pista estaba la verdad y se veían los tipos que andaban y los que no. Pero qué iba a hacer... me gustaba andar con autos rápidos, potentes, y en esa época no existía SP y, o corrías en TC o te quedabas en tu casa. Y pensar que ésa fue la última carrera en ruta. Era la primera vez que corría con Torino..., venía bien, y de pronto la polvareda, mi acompañante Mateo que me gritó que aflojara porque pasaba algo, y treinta metros adelante un auto cruzado. Yo venía a 190 más o menos. Traté de esquivarlo y lo rocé... el auto se desvió hacia la izquierda, tocó la banquina y la trompa se clavó en el zanjón. Ahí empezó a dar vueltas de trompa y cola... mil ruidos a fierros retorcidos y un dolor agudo en la cadera. Después de un tiempo que me parecieron años el coche quedó con las ruedas hacia arriba. Recién en ese momento me di cuenta de que estaba vivo, porque en el instante en que el coche se iba desintegrando entre saltos sentí la sensación de que estaba cerca de la muerte. Por primera vez en mi vida pensé que me moría. Inmediatamente me di cuenta de que tenía toda la cadera rota. Para peor, cuando me llevaban en la ambulancia vi el auto de Gastón volcado. ¡Te imaginás! Lo primero que pensé fue que Gastón también estaba grave. Para colmo uno de los médicos me puso una manta en la ventanilla para que no pudiera mirar. Ya no me importaba lo mío, me preocupaba mi hermano. ¿Qué le había pasado? Por suerte, después lo vi en el hospital y me enteré de todo, de la muerte de Polinori, de lo de Gastón y del estado de mi amigo y acompañante Mateo. El resto ya lo sabés, el asunto de las operaciones... en fin, ocho meses metido en un hospital sin salir a la calle. Pero no me quedé, quiero seguir adelante. Yo sé perfectamente que hay cosas que no podré volver a hacer, como la corrida que me mandaba todos los días a eso de las cinco o seis de la tarde, después del día de trabajo. Me ponía un buzo, me enroscaba una toalla en la cara y me hacía cinco kilómetros corriendo con los perros atrás. Ahora tengo que pensar en hacer otras cosas..."

Dos años y medio de aquel domingo de octubre que pudo ser más trágico aún. Johnny debutaba con el Torino y a poco de comenzar, el vuelco, los golpes y las consecuencias posteriores. Johnny Perkins ya se ha recuperado. Tiene lo más importante para lograrlo, que es la voluntad y las ganas de vivir. "Cuando estoy arriba de un caballo ya no me importa otra cosa..., soy dueño del mundo y su naturaleza." Johnny Perkins tiene mucho.

AHORA TAMBIEN!

lo mejor en amortiguadores lleva el sello de calidad...



PERFECT CIRCLE

Ahora Perfect Circle, la marca que únicamente identifica productos de la más alta calidad, agrega a su línea de repuestos para el automotor los amortiguadores PERFECT CIRCLE. Marca Registrada de Dana Corp. U.S.A -



PARA LOS QUE CONOCEN CALIDAD... Y PIDEN LO MEJOR

TIRANDO PARA

6 sistemas para un mismo fin. Conseguir que las ruedas motrices empujen parejas. Soluciones de compromiso, una para cada caso en especial. Desde el modesto diferencial convencional hasta la exquisita transmisión Ferguson

Es bien sabido que al recorrer una curva con un automóvil, las ruedas del lado de afuera deben seguir una trayectoria más larga que las de adentro, por lo que deberán girar a mayor velocidad para tomar la curva en el mismo tiempo que las interiores.

Cuando las ruedas en cuestión no son las tractoras no se evidencia problema alguno, ya que son completamente independientes en sus movimientos de giro. Pero al tratarse de las del tren que proporciona la tracción al vehículo, esto trae apareado una serie de complicaciones mecánicas si las ruedas están rígidamente relacionadas entre sí.

Consideremos un vehículo de cuatro ruedas que siga la trayectoria circular de la fig. 1. Supongamos que lleva una velocidad V a lo largo del arco que pasa por el centro de la tracha. La rueda de afuera deberá tener una velocidad tangencial $V + v$ y la interior una velocidad $V - v$. En palabras, la rueda de afuera va más

ligero que la velocidad del auto en una cantidad igual a lo que la interna lo hace más despacio.

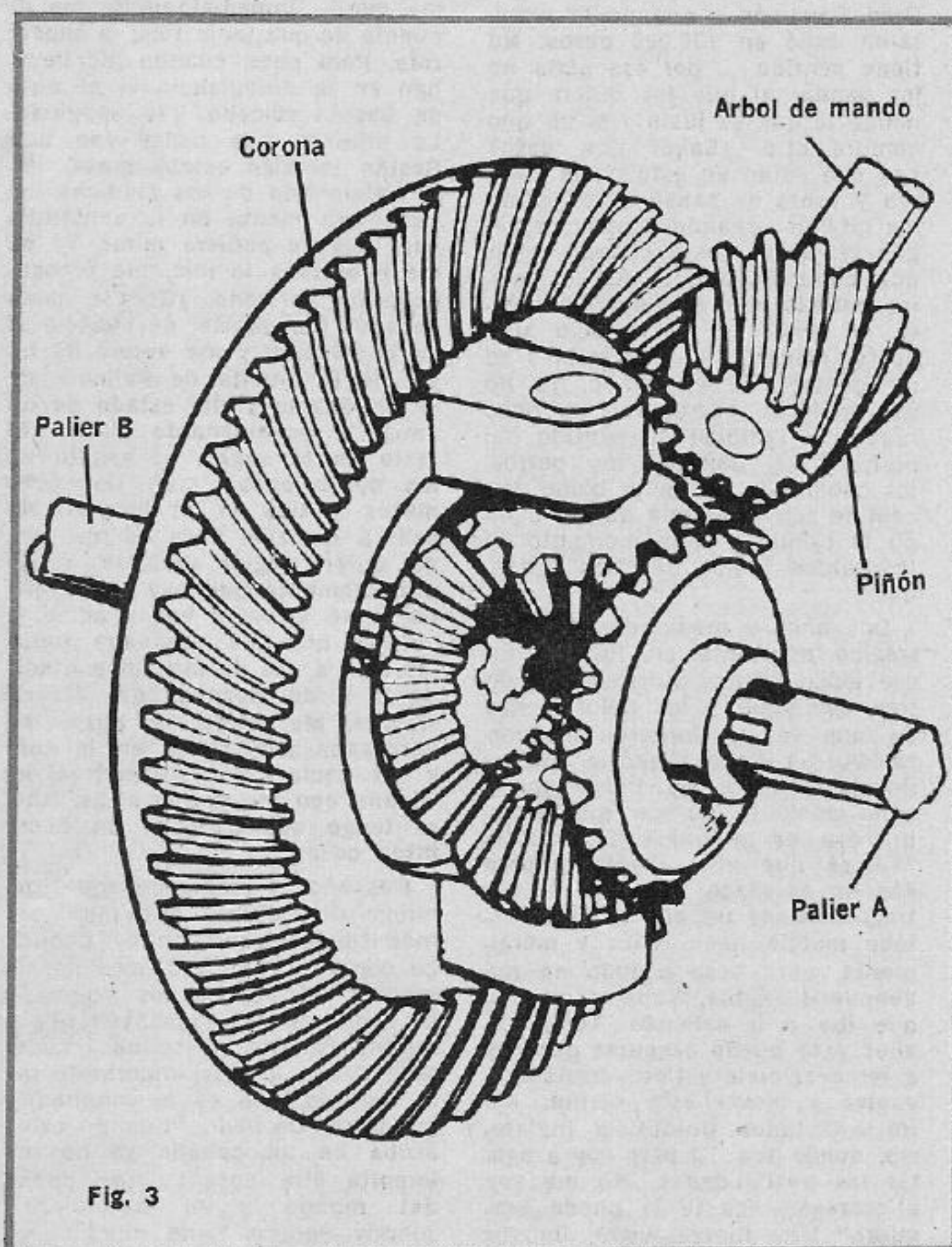
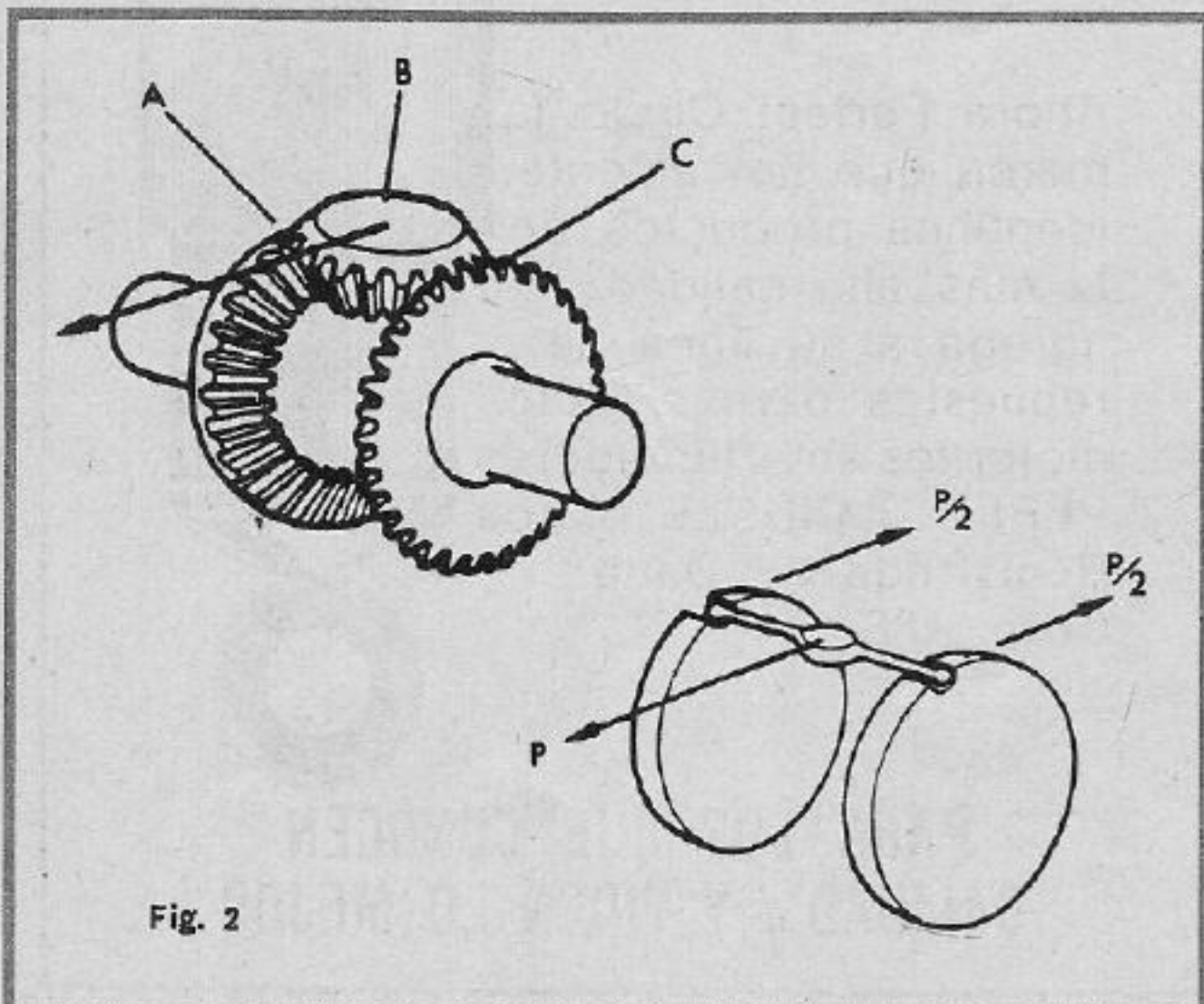
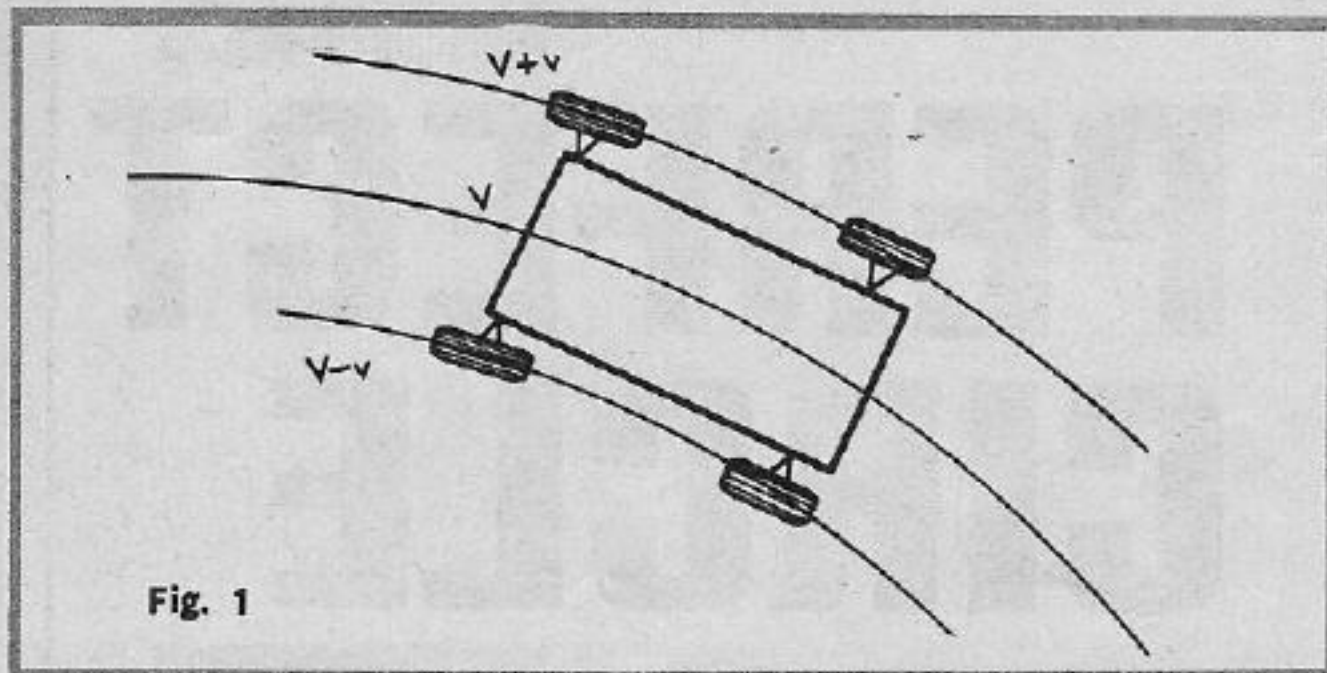
¿Cómo se evidenciará este problema? Una de las dos ruedas, o las dos patinarán durante la curva ocasionando un rápido desgaste de los neumáticos y una disminución de la tenida.

¿La solución? El famoso diferencial al que tan poco le llevamos el apunte, pero es el que nos permite no cambiar las gomas tan seguido y doblar con toda suavidad.

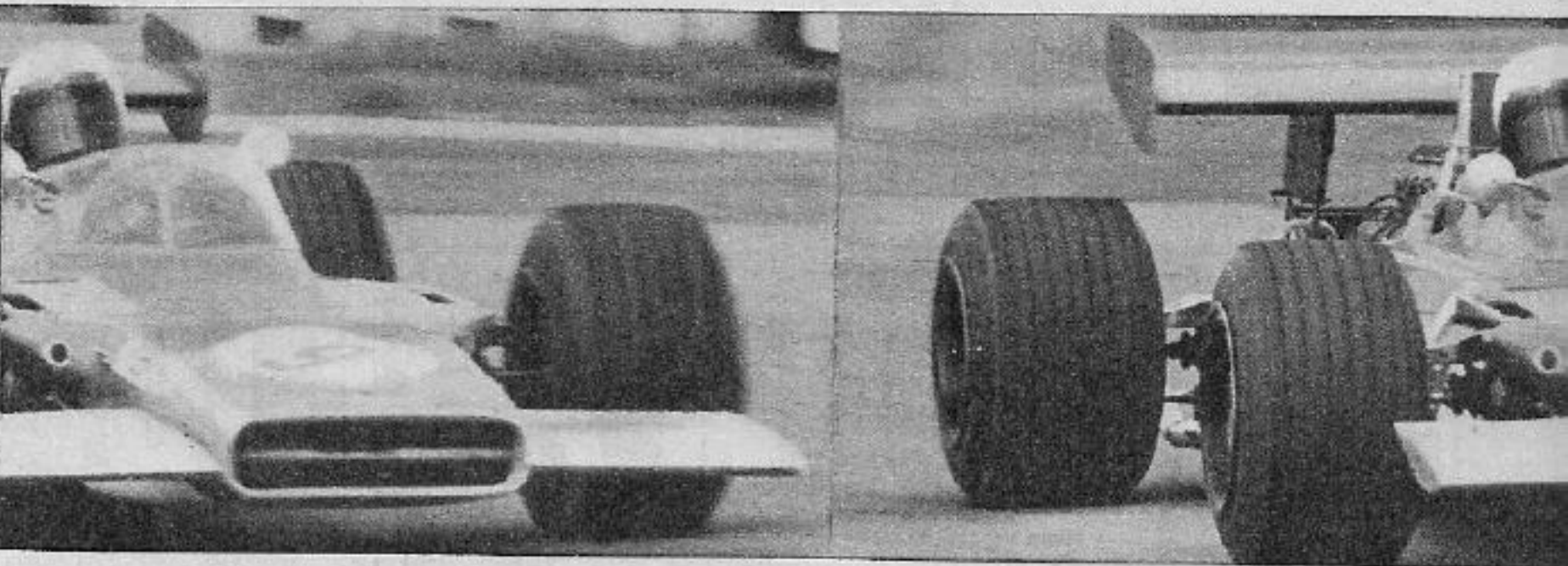
En realidad el diferencial tiene dos funciones. Además de corregir la mencionada adición y sustracción de velocidades, se ocupa también de repartir entre las dos ruedas motrices la cupla que entrega el motor.

Otra forma de encarar el asunto nos permitirá comprender la segunda función del diferencial, o sea la división del par motor. Como los dos piñones cónicos, llamados satélites, se mueven junto

con la caja del diferencial (esta "caja" es la corona y los soportes de satélites), apoyándose además contra los piñones de los palieres (planetarios), se puede apreciar que la fuerza P ejercida por la corona y caja se dividirá en dos fuerzas $P/2$ que actuarán en los dientes del satélite y planetarios que se hallan engranando (fig. 2), impulsando así los palieres y las ruedas. Se ve claramente entonces que un diferencial constituye un sistema de palancas en el que la fuerza P ejercida por el motor en el punto B , se equilibra con dos fuerzas $P/2$ transmitidas a los palieres. Es fácil comprender también que este sistema de palancas depende de la resistencia ofrecida por las apoyos A y C , tanto que si por ejemplo, el punto A no ofreciera resistencia alguna, el palier al cual pertenece este punto giraría inútilmente, y no se transmitiría potencia al otro palier. Esto es lo que ocurre cuando una rueda pierde adherencia por cualquier causa.



REJEO



DIFERENCIALES DE DESLIZAMIENTO LIMITADO

Acabamos de ver cómo el diferencial tiene un efecto contraproducente en ciertas situaciones. En efecto, trate de arrancar con una rueda apoyada en hielo o barro, y el auto no se moverá. El mismo efecto se percibe cuando una rueda salta por cualquier causa durante la marcha perdiendo contacto con el piso, ya que la otra no transmitirá potencia en ese instante, ocasionando además dificultades en la tenida, ya que al retomar contacto con el piso la rueda embalada producirá una brusca aceleración del vehículo.

Se trata entonces de encontrar un diferencial que, a la vez que permite marchar a diferentes velocidades a ambas ruedas en las curvas, prevenga las causas de pérdida de tracción. Esto es lo que se llama diferencial de desliza-

miento limitado (autoblocantes, isotorques y otras yerbas). Varias son las soluciones dadas por distintas fábricas. Veámoslas.

SALISBURY-POWER-LOCK

Este mecanismo consiste esencialmente en un diferencial ordinario de engranajes cónicos como el de la fig. 3, modificado de manera que al ser aplicado el par motor se ajustan automáticamente unos embragues que bloquean los dos palieres a la caja del diferencial (fig. 4). Cuanto mayor es el par motor, mayor es el efecto bloqueante.

Hay tres estados de operación. El primero de ellos se crea por una carga elástica en los platos de los embragues, la cual producirá una pequeña cantidad de fricción que trata de bloquear los palieres a la caja del diferencial cuando el par es muy bajo. Esto asegura que, cuando la adherencia al piso es tan baja que se hace difícil aplicar potencia, algún efecto de

tracción es igualmente transmitido a la rueda que conserve una pequeña capacidad tractora.

El segundo estado de operación se origina en la tendencia que tienen los piñones cónicos de la caja del diferencial (satélites) a forzar los planetarios de los palieres hacia afuera. Cada planetario forma parte de un cubo estriado interiormente, que encastra en las estrías del palier, de manera de poder moverse hacia afuera. También está estriado exteriormente para que allí trabajen los discos del embrague (es multidisco), mientras que las placas del embrague están solidarias a la caja.

Así es como la fuerza hacia afuera ejercida por los satélites y transmitida vía anillos de empuje a los embragues hace que se ajusten, quedando bloqueado el diferencial.

Una característica adicional de diseño es lo que provoca el tercer estado de operación en condiciones en que el par se vea aumentado más aún.

Los satélites no están montados directamente en la caja del diferencial, sino que rotan en dos brazos separados y dispuestos a 90°. Los extremos de los brazos están maquinados en forma de "V" encajando en una ranura de la caja. Con el par motor aplicado en la dirección indicada por la figura 4, la caja empuja los extremos de los brazos de los satélites en la dirección indicada por las flechas A, y se verán forzados a deslizarse a lo largo de las rampas formadas por las "V", en la dirección indicada por las flechas B. Los cuellos de los satélites se apoyan entonces contra los anillos de empuje, los embragues se comprimen y el efecto bloqueante se ve aumentado.

Este tipo de diferencial tiene una desventaja compartida con todos los diferenciales de deslizamiento controlado. Cuando se recorre una curva y existe poca adherencia en el piso, la rueda interna, en un diferencial ordinario, puede girar libremente y patinar al estar descargada. Pero en el

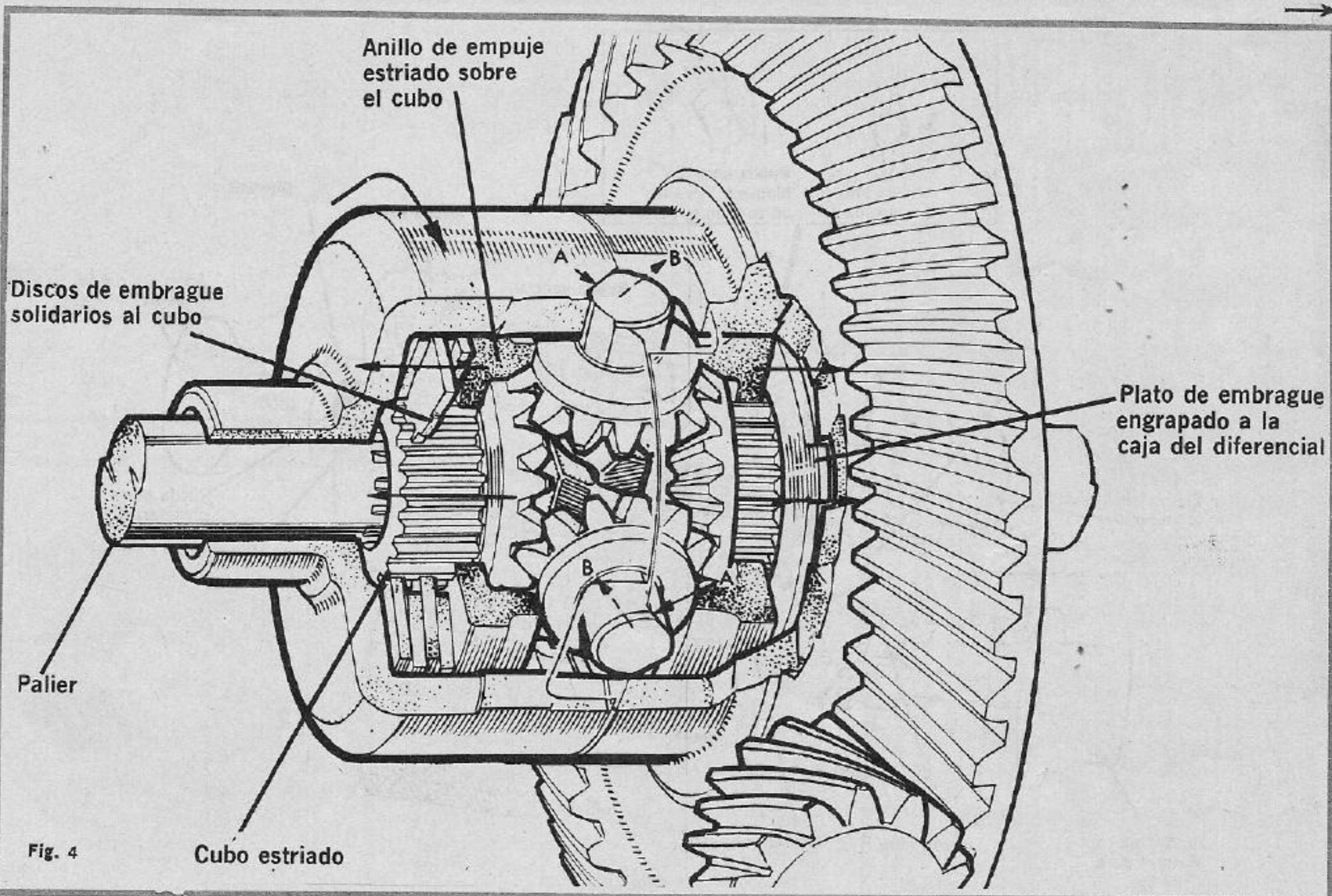


Fig. 4

TIRANDO PAREJO

caso de un diferencial de deslizamiento limitado, puede originar un derrapaje al girar las dos ruedas motrices a la vez.

BORG - WARNER

Es muy similar en su accionar al anterior. Las estrías de los palieres (fig. 5) encastran con las de los planetarios y los discos rotantes de un par de embragues cónicos. Las acanaladuras cónicas de los aros exteriores de cada uno de esos discos se aparean con el interior de la caja del diferencial. Los resortes ubicados en el centro del mismo ejercen una fuerza hacia afuera empujando a los satélites contra los embragues, dando así la precarga necesaria. El par del motor empuja los satélites, dando un incremento al empuje, proporcionando de esta manera el deseado efecto de bloqueo.

Z F

Muy diferente en su diseño es el diferencial de desplazamiento limi-

tado fabricado por Zahnradfabrik Company de Friedrichshafen, Alemania (no sabemos por qué motivo se la conoce simplemente por ZF). Un palier (fig. 6) está fijo a la rueda A que internamente tiene el contorno maquinado en forma de lóbulos, mientras que el otro palier está fijo a una rueda B, pero que tiene los lóbulos exteriormente. Entre estas dos ruedas contorneadas hay un anillo C, fijo a la corona del diferencial con ranuras que contienen unos pernos redondeados D.

Para entender el efecto diferencial (fig. 7) imaginemos el anillo central fijo que contiene los pernos (mostrado en negro) mientras la rueda exterior da vuelta en sentido horario. El perno A será empujado hacia adentro por el lóbulo 5 de la rueda exterior contra el lóbulo 5 de la interior, el cual será desplazado hacia arriba. Los otros pernos se mueven de la misma manera, de forma que cuando la rueda exterior gire en sentido horario la interior lo hará en sentido contrario, como un diferencial convencional. Como la geo-

metría del trazado implica que el paso de los lóbulos de ambas ruedas sea el mismo, hace que la rueda exterior, de mayor diámetro, tenga 13 lóbulos, y la interna 11.

Hay un efecto de fricción que aparece en el rozamiento de los pernos contra las ruedas. Esta fricción inhibe la acción diferencial y tiende a bloquear los dos palieres, incrementándose este efecto con el aumento del par motor.

FERGUSON

Tal vez el más elaborado y completo mecanismo diferencial es el Ferguson de tracción en las cuatro ruedas. El concepto esencial de este sistema es que la máxima seguridad y tenida se obtienen al no permitir que ninguna rueda bloquee bajo frenaje o patine bajo tracción. Para lograr este objetivo la tracción es aplicada en ambos trenes a través de sendos diferenciales que pueden ser de deslizamiento limitado o no. La

aplicación del par desde el motor a ambos trenes se realiza a través de un diferencial controlado especial, el cual sólo permitirá a un par de ruedas girar más ligero que las otras por un pequeño instante antes de que se produzca el bloqueo. Así el diferencial es sensible a la diferencia de velocidad y no depende del par motor como los anteriores.

De esta manera un par de ruedas tiene limitado su patinaje a un tiempo muy pequeño, antes de que el diferencial se bloquee y la tracción se realice por medio de las cuatro ruedas.

Una unidad Maxaret mejora el frenaje anulando el efecto bloqueante del diferencial de manera tal que éste pueda recibir el aviso de la proximidad de bloqueo de alguna rueda (o sea cuando la desaceleración es demasiado violenta), quitando en este caso la asistencia del servo al freno.

El diferencial Ferguson está compuesto esencialmente de dos partes: un diferencial y una unidad de control (fig. 8). Un sistema planetario constituye el dife-

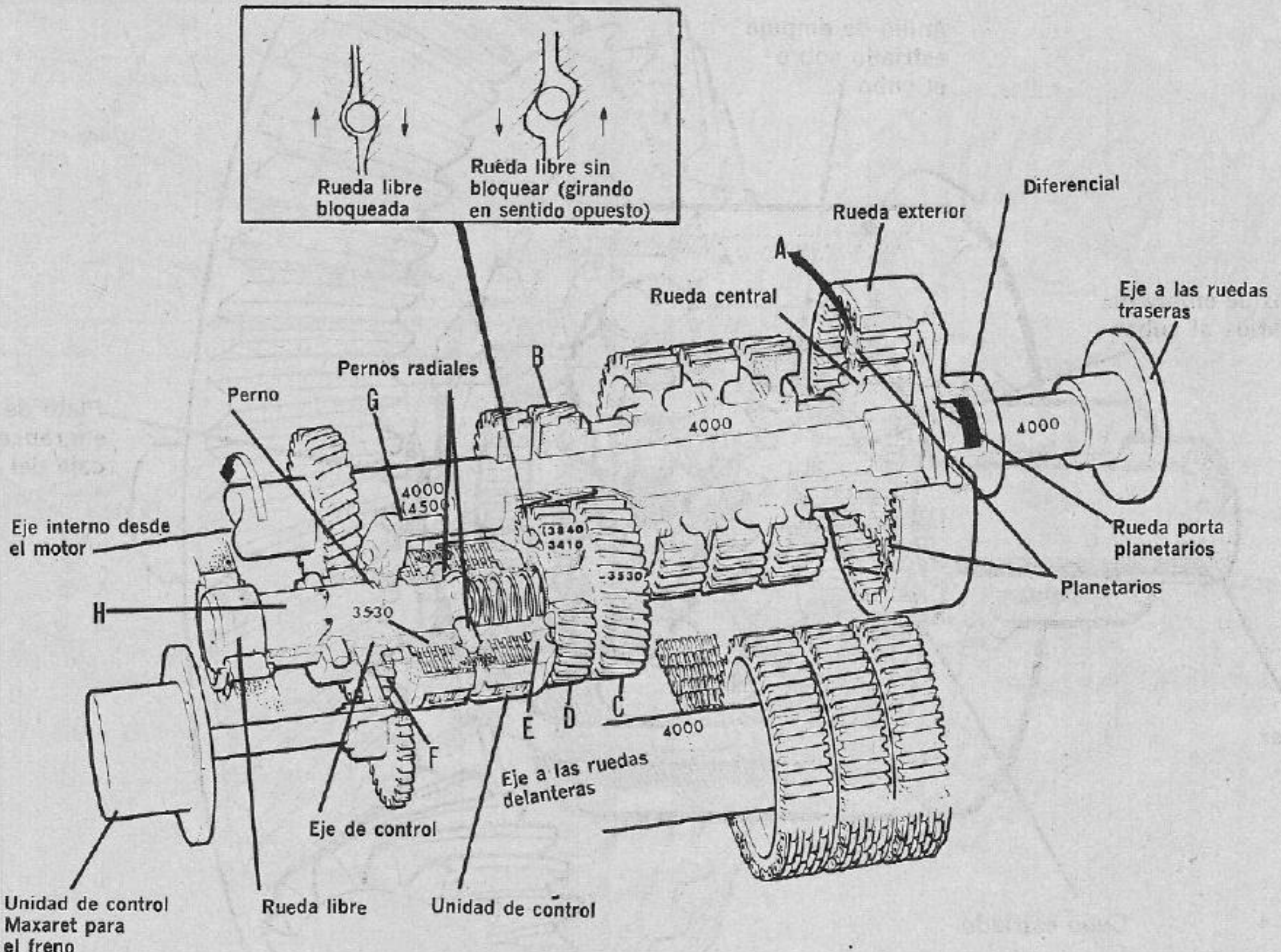
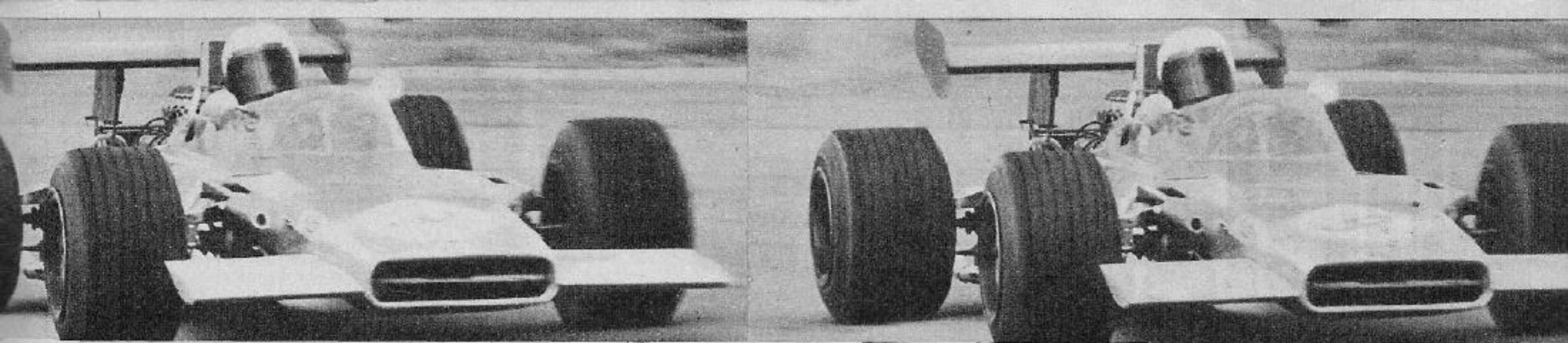


Fig. 8



rencial. En este caso, la tracción del motor se aplica a las ruedas planetarias, mientras el engranaje central está conectado a las ruedas delanteras por medio de una cadena, y la rueda exterior del sistema planetario provee la tracción a las traseras.

Cuando no tiene lugar la acción diferencial, la rueda central, los planetarios y la rueda exterior se mueven juntos, formando una unidad, la cual gira impulsada por el motor en la dirección "A".

Como el esfuerzo de palanca que se ejerce sobre la rueda externa del sistema planetario es mayor que el ejercido sobre el eje central de menor diámetro, las ruedas traseras toman (en este caso particular) el 63 % de la cupla y el 37 % restante, las delanteras. Esta relación es la que proporciona las características de tenida deseadas en este caso.

Para comprender la acción de la unidad de control supongamos, en primer lugar, que no haya acción diferencial. Si además imaginamos el eje interior, que va al motor, girando a 4.000 rpm, en-

tonces el grupo planetario girará, todo junto, a las mismas 4.000 rpm. Pero el eje de la unidad de control está impulsado por la rueda central a través de los engranajes B y C, y gira a 3.530 rpm debido a la relación de transmisión de B y C. La rueda libre D está fijada por una bolilla y una rampa al embrague E, pero gira "loca" (de ahí lo de rueda libre) con respecto al eje central del sistema de control. Ella está impulsada por el eje que va al motor pero con una relación de transmisión que le permite girar a 3.410 rpm, o sea ligeramente más despacio que el eje de control. Del mismo modo la rueda F y el embrague G giran locos respecto al eje de control, impulsados por el eje del motor, pero más ligero que el primero: a 3.880 rpm.

Veamos ahora qué sucede si las ruedas traseras pierden momentáneamente adherencia y patinan. La rueda externa del sistema planetario girará alrededor de la rueda central, forzando a los planetarios a acompañarla y llevando de esta manera la velocidad del eje que va

al motor a, digamos, 4.500 rpm. Mientras tanto, la rueda central sigue rotando a las supuestas 4.000 rpm junto con las ruedas delanteras, que no han perdido adherencia y el eje de control estará, también sin modificación, girando a 3.530 rpm. Pero la rueda libre D, que rotaba inicialmente a 3.410 rpm se acelera hasta 3.840 rpm. A raíz de esto, las bolitas se desplazan hacia arriba en sus rampas de la rueda libre y embrague E, desplazando axialmente al grupo embrague y comprimiendo sus discos. La rueda libre D, impulsada por el eje del motor, queda entonces bloqueada al eje de control; pero como este último se halla vinculado a la rueda central del planetario, el sistema queda bloqueado y el patinaje de la rueda prevenida. La rueda libre F también aumentará su velocidad, pero las ranuras donde trabajan sus bolillas están talladas en forma inversa a las de la rueda D, de manera que ella sólo cumplirá su tarea de comprimir el embrague y bloquear el diferencial, cuando patinan.

Un refinamiento se incorpora finalmente al mecanismo, para el caso en que el vehículo marche hacia atrás. Las bolillas y rampas de las ruedas libres, girarán entonces en dirección contraria, haciendo que los embragues resulten comprimidos. Debido a esto el eje que va al motor queda solicitado por dos impulsos de características ligeramente distintas por provenir de las dos ruedas libres que tienen distinta relación de transmisión; y se originará una indeseable torsión de dicho eje. Para prevenir este efecto el eje H tiene un encastre que le permite girar solamente hacia adelante, pues cuando intenta rotar en sentido inverso los dientes del encastre resbalan uno sobre el otro, produciéndose el desplazamiento del eje de control hacia la derecha; entonces los pernos radiales que vinculan los embragues con el eje pierden contacto con las ranuras de éste, los embragues quedan desconectados del eje y las ruedas libres pueden girar cada una por su lado eliminándose así el efecto de torsión.

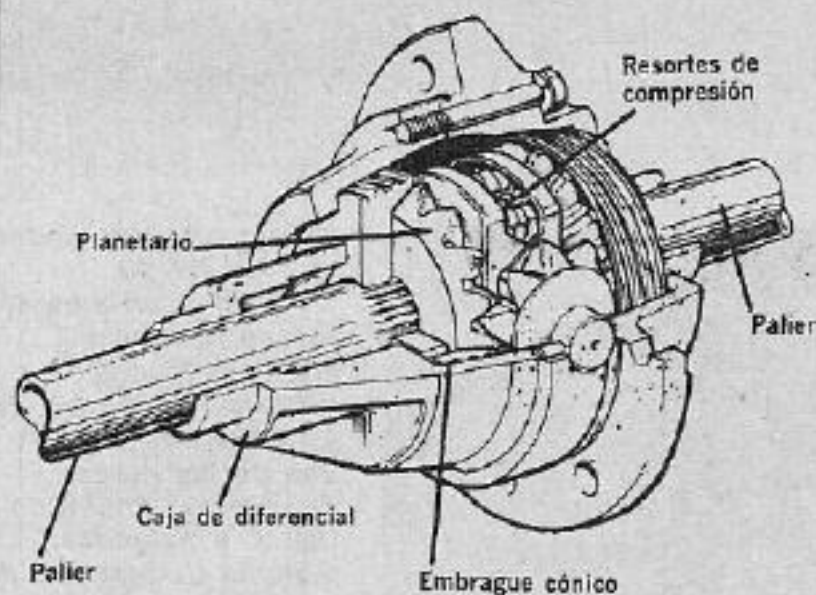


Fig. 5

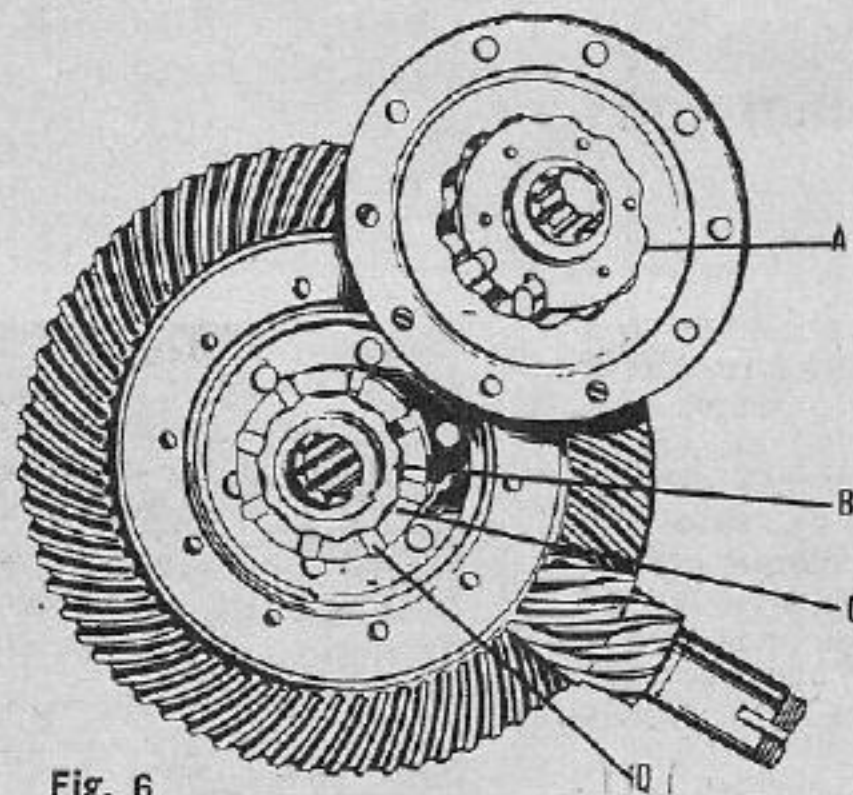


Fig. 6

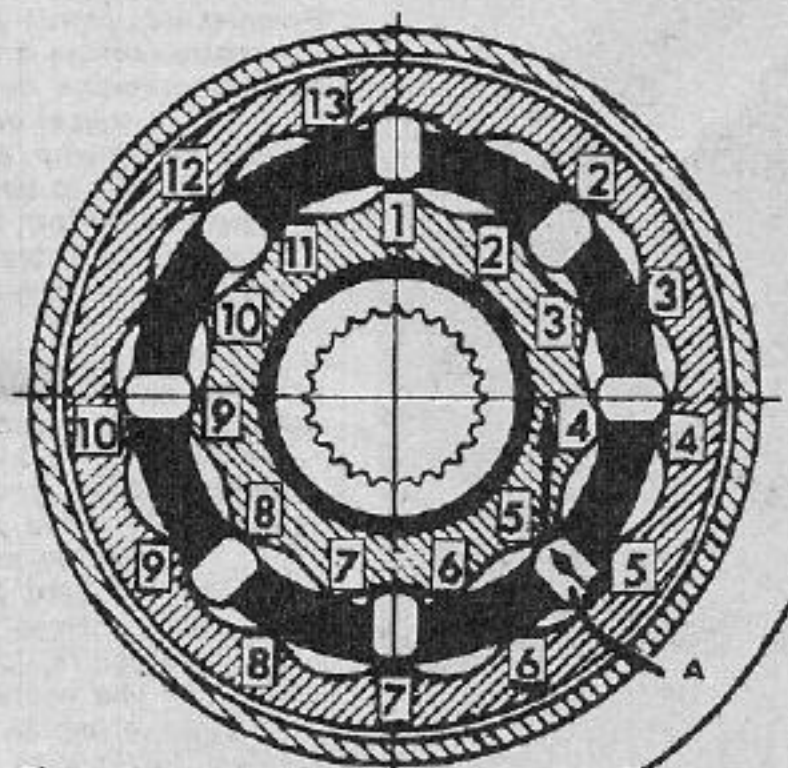
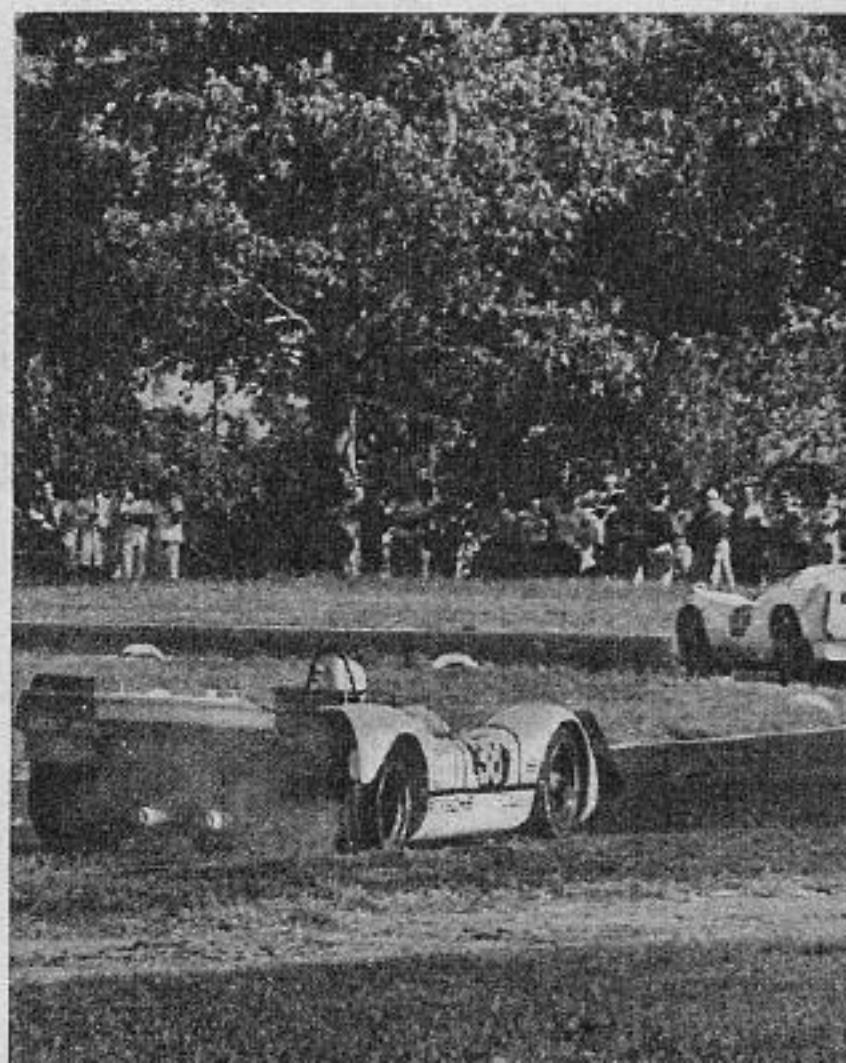


Fig. 7



CALIDAD Y RENDIMIENTO EN BARRAS DE TORSION

PARA

● RENAULT R4	● RASTROJERO
● GLADIATOR T80	● PICK-UP
● VALIANT	● GM-APACHE
● DODGE	● VOLKSWAGEN

BARRAS ESTABILIZADORAS

Para PEUGEOT 404 y 504
FIAT 1500/1600 - VALIANT Y DODGE

HEMOS PRODUCIDO MAS DE 300.000 BARRAS PARA EQUIPO ORIGINAL

BATOR SACI.

Av. Gral. MOSCONI 3761/67 - Bs. As.
T.E. 50-0487 y 53-1706

RUEDAS DE TEMPORADA

Llantas diferentes en autos diferentes. Esto es lo visto en ruedas durante la Temporada Internacional. Nada nuevo, ya que siguen siendo redondas como cuando se inventaron. Pero cada marca presenta un diseño diferente.

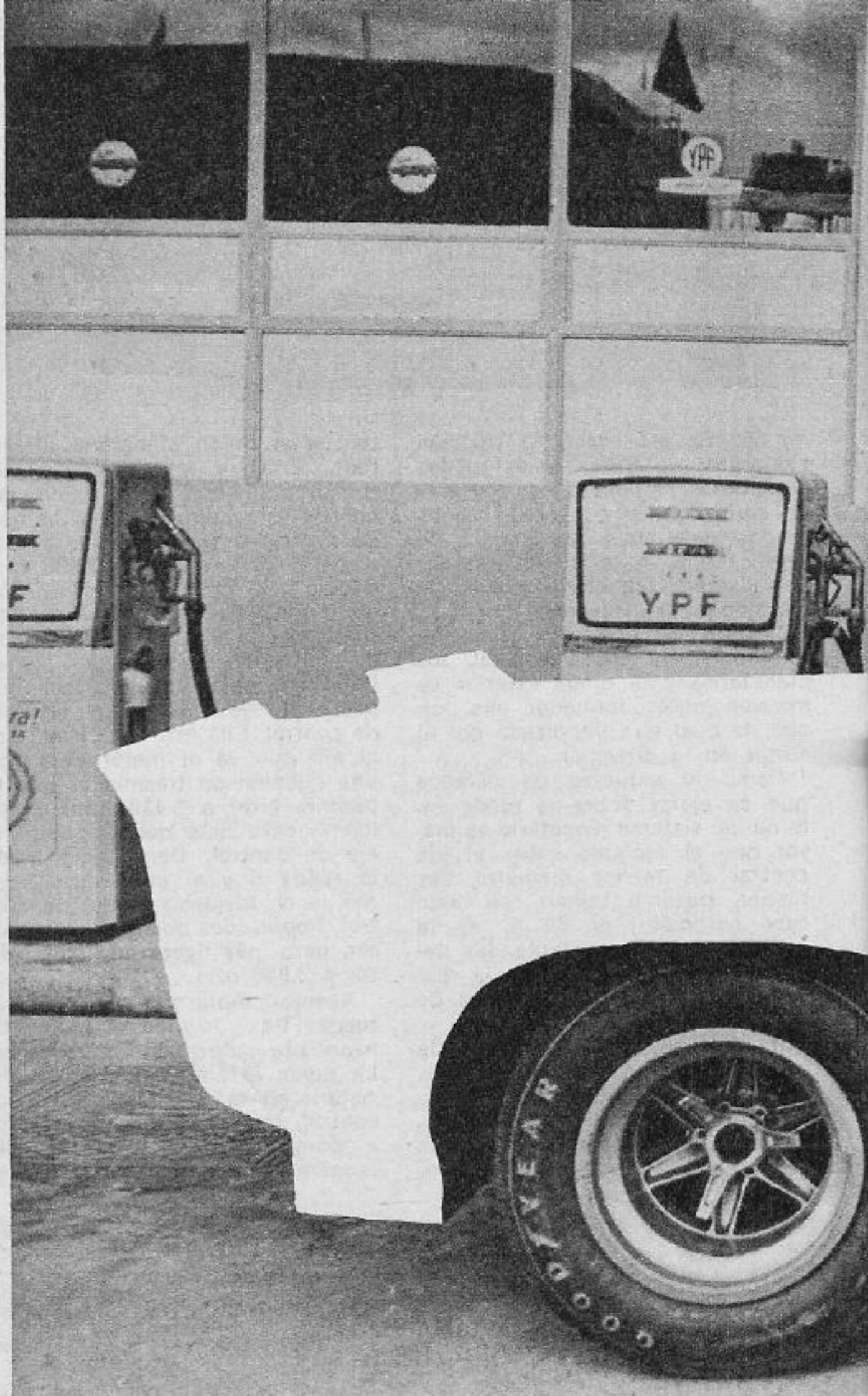
Para cumplir una misma función los hombres siempre encuentran diversos caminos que tratan de llegar al mejor rendimiento. Y pocas cosas lo demuestran tan claramente como las ruedas de los autos de carrera. Elemento inalterable a través de los tiempos, la rueda es prácticamente la única pieza del automóvil que está exenta de cambios, porque nadie supone por el momento que las ruedas dejen de ser redondas. Pero aunque todas sean igualmente redondas, del mismo ancho y el mismo diámetro cada auto está calzado con llantas de diseños diferentes que responden a las mismas exigencias: liviandad de peso, resistencia a los esfuerzos que tiene que soportar y aireación suficiente para refrigerar los discos de freno.

A lo largo de la historia automovilística una discusión que duró años balanceó las opiniones a favor y en contra indistintamente sobre las ruedas de rayos o las ruedas de discos. Así, en plena época de ruedas de rayos como era la década del '20 Bugatti presentó en su modelo 35 G.P. aquellas famosas ruedas de fundición de aluminio de rayos gruesos que formaban una sola pieza entre llanta, rayos y campana de freno. Se fijaban, como la mayoría de los coches de carrera, por medio de las imprescindibles mazas Rudge estriadas.

Más adelante en el tiempo existe otro hecho interesante. El Jaguar XK-120 de los primeros años de la década del '50 presentaba una anecdótica particularidad; se ofrecía con ruedas de rayos para la venta al público porque era "lógico" que un auto sport tuviera ruedas de rayos pero en la versión de carrera se equipaba con llantas de discos con fijación a bulones convencionales.

Hoy en día ya nadie concibe a la rueda de rayos para autos de carrera ni de calle porque las nuevas llantas de aleaciones livianas son mucho más eficientes. Pero en cambio se sigue usando mucho la fijación central "knock-off" como pudimos ver en las ruedas de los autos SP de la temporada. Algunos usan la clásica mariposa, otros prefieren el sistema de fijación central pero en vez de usar la mariposa emplean una tuerca central que se quita o se pone por medio de una llave especial. Otras ruedas, finalmente, usaban los espárragos convencionales como en el caso del Matra 650.

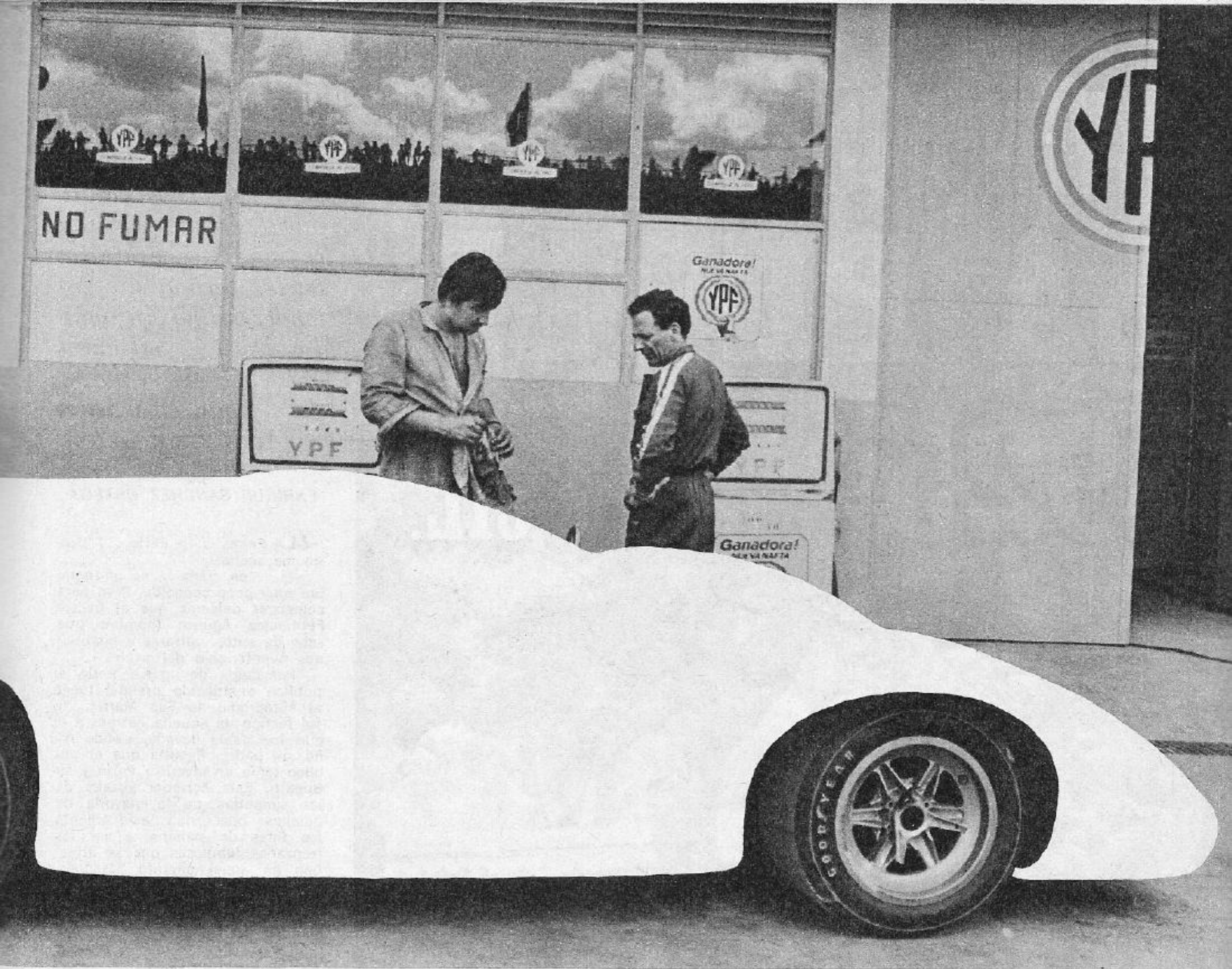
Como se ve en las fotos, todos usan diseños de llantas diferentes a pesar de tener que cumplir las mismas funciones. Refleja la libertad de imaginación de cada diseñador y por eso es interesante observar las diferencias de cada caso.



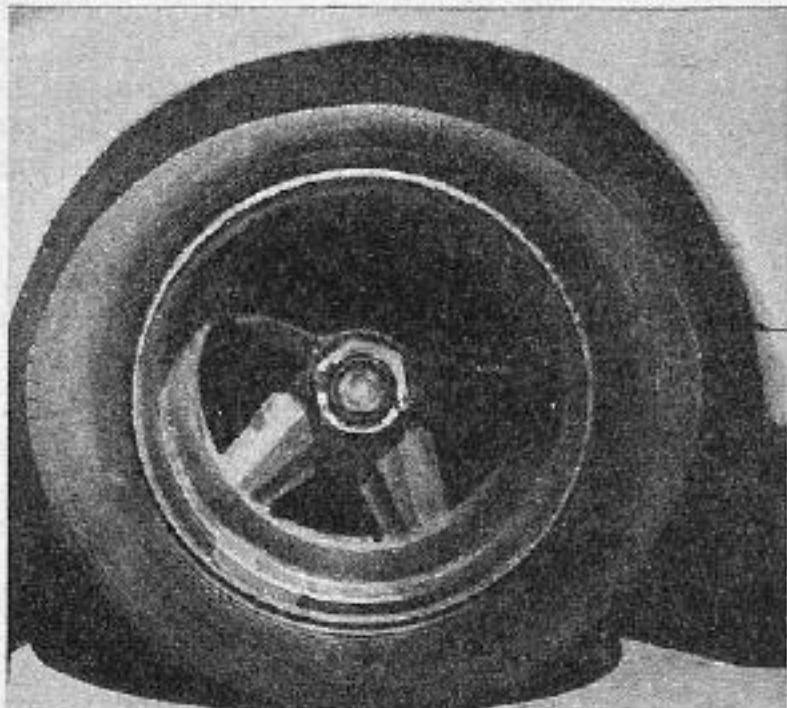
Esta rueda corresponde al Ford GT 40. Construida en aleación liviana (magnesio-aluminio-titanio, fundamentalmente). En este caso se trata de una de las ruedas delanteras. Ancho de llanta: 9 pulgadas. Sistema de fijación: por mariposa central de tres brazos. Cubierta: Good Year.

Derecha Arriba: También es Campagnolo. Corresponde al Serenissima. Fijada por cuatro tuercas a los vástagos roscados de la masa, que, coincidentemente, son cuatro. El dibujo es el mismo que utilizan las Ferrari. Cubierta Dunlop Racing CR 55.

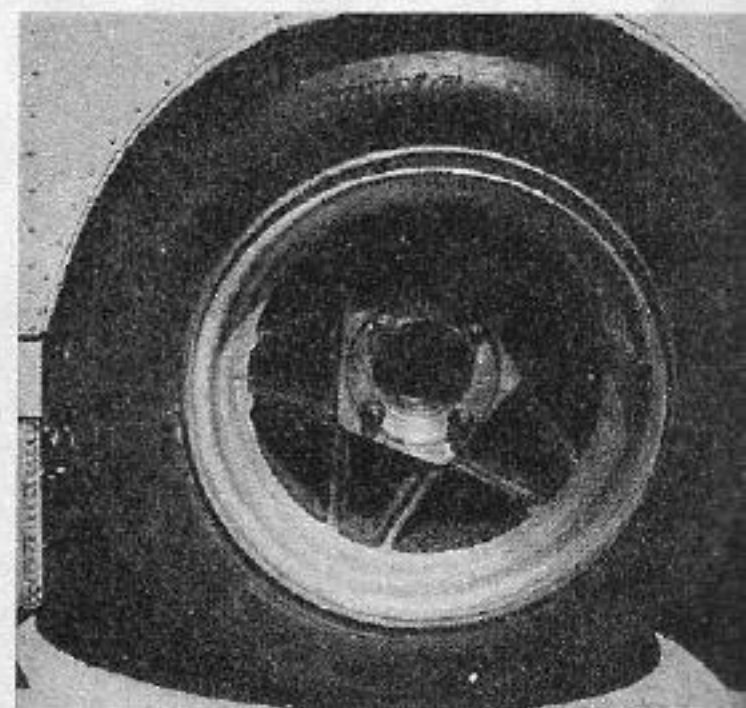
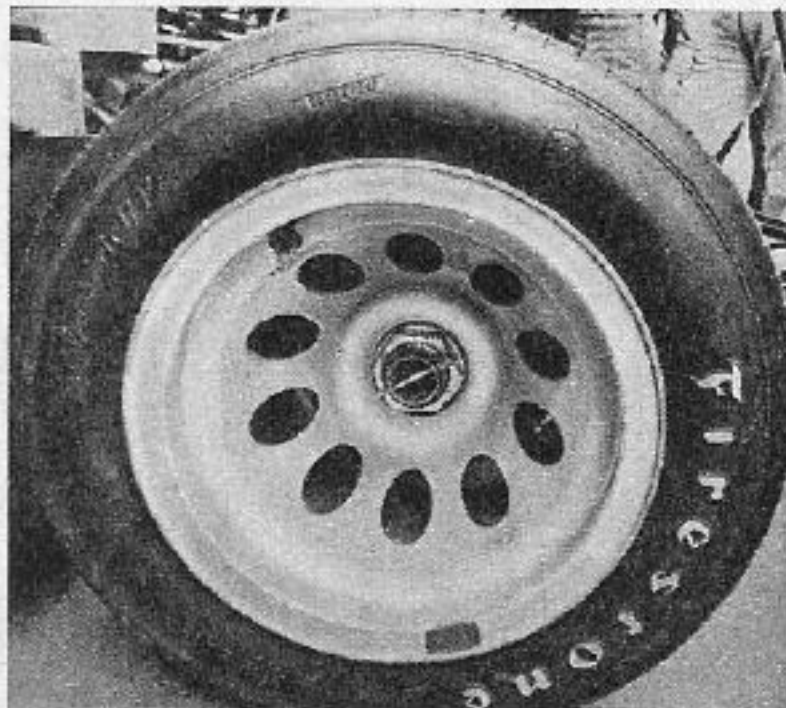
Centro, arriba: Llanta trasera de 15 pulgadas del Alfa Romeo 33-3. Hermosa Campagnolo perforada, y fijada por el método más ingenioso de todos los que vimos: además de la tuerca central, una armella con una chaveta pasante impide el eventual movimiento de la tuerca. Cubierta Firestone Super Sport GP.



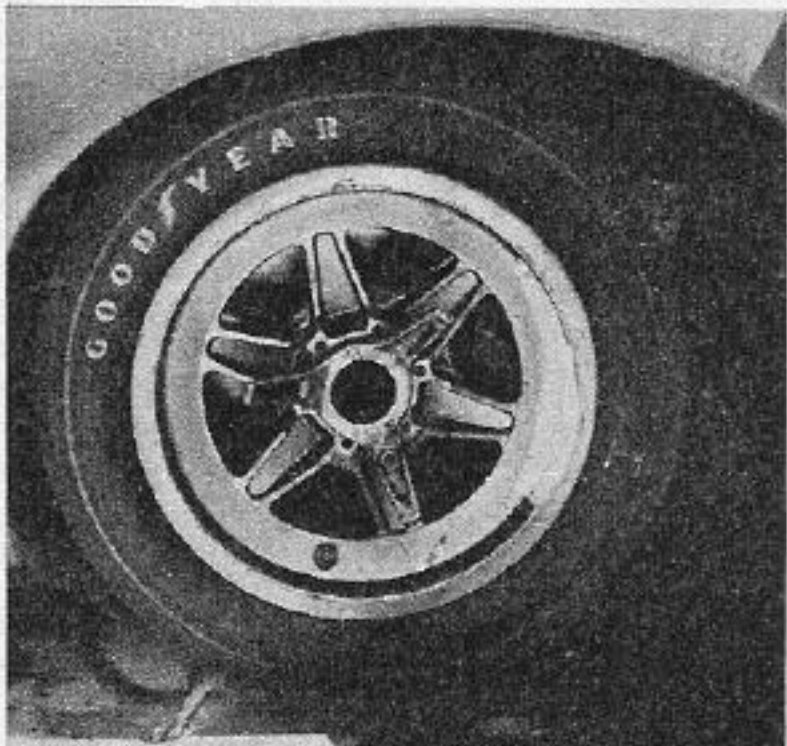
Rueda delantera correspondiente al Porsche 908, similar a la del 917. Todas las llantas están construidas con la misma aleación, variando en mínima medida los componentes. Cinco rayos; sistema de fijación por tuerca central. Cubierta: Dunlop Racing CR 55.



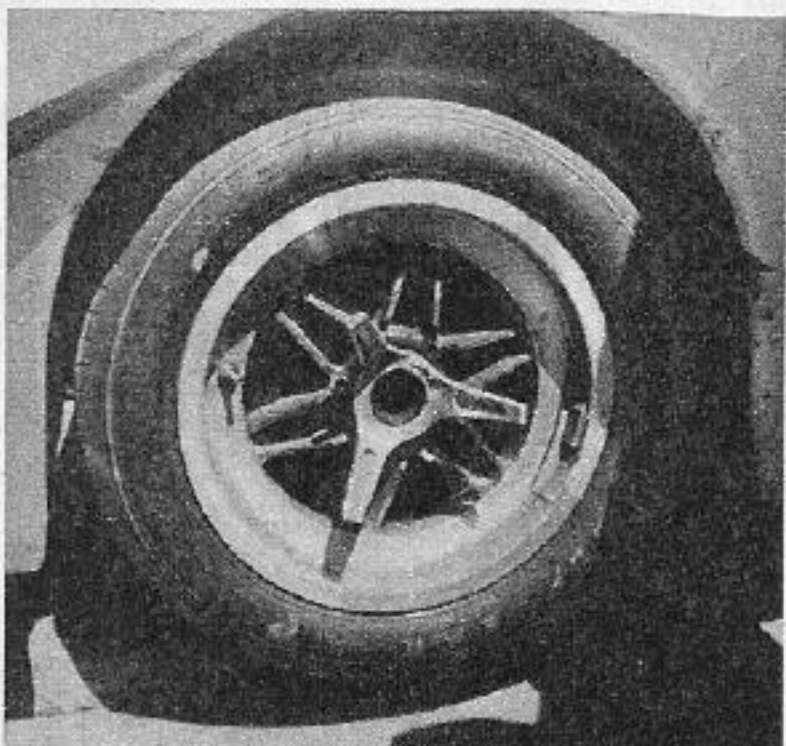
Centro, abajo: Llantia correspondiente al Berta LR. Similares características a las del Lola, e inclusive la misma cubierta.



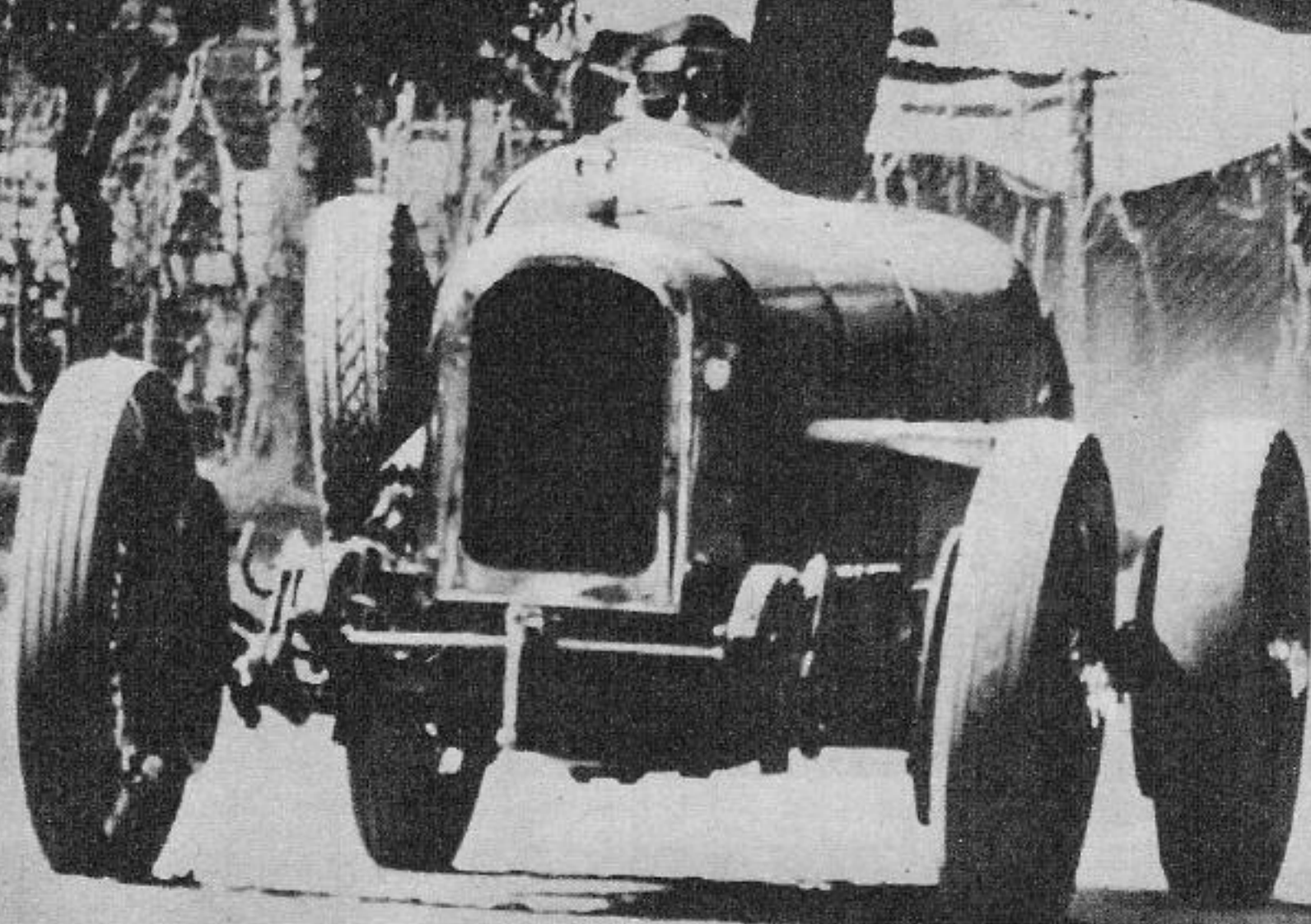
Derecha, abajo: Matra 650. Llantia de seis brazos, fijada por seis tuercas a los vástagos de la masa. Fabricación Matra. Aleación liviana. Ancho de la llanta delantera: 9 pulgadas. Trasera: 15 pulgadas. Cubierta Dunlop Racing.



Rueda delantera del Lola T-70. Aleación similar a todas. Fijada por mariposa central de tres brazos largos. Los seis agujeritos permiten que calcen seis pequeños vástagos lisos, a efecto de impedir movimientos que pudieran aflojar la mariposa. Cubierta Good Year.



VIVEN AQUI LA PERLE 1925 6 CIL.



Hace un tiempo, Serge Pozzoli, periodista y autoridad mundial en historia del automóvil, escribió en una revista francesa: "es triste, pero a mi entender no hay ningún La Perle 6 cilindros existente en el mundo". Aquí, en Buenos Aires, hay uno

*por
ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA*

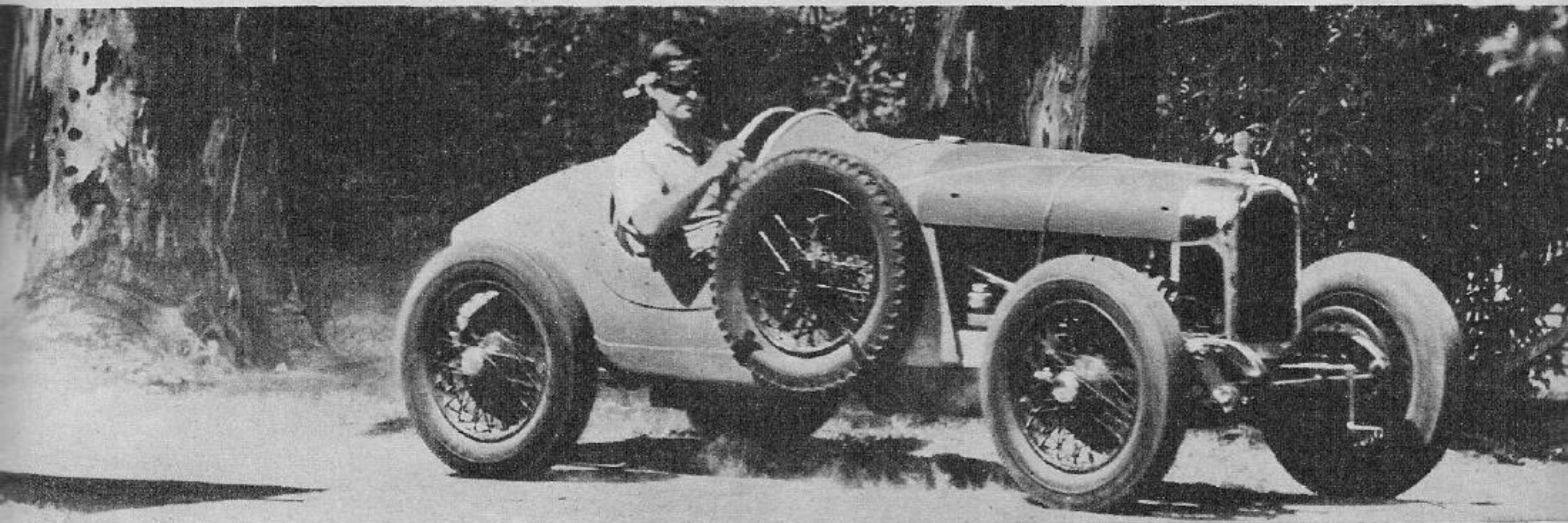
-¿La Perle... La Perle...? ¡No, no me suena!

—Y... es claro... es un nombre muy poco conocido. Pero para comenzar dejemos que el doctor Fernández Aguirre (hombre que sabe de autos, carreras e historia) nos cuente algo del coche.

"Por culpa de un La Perle el público enardecido prendió fuego al autódromo de San Martín. Yo fui testigo de aquella carrera a la que me había llevado, siendo niño, mi padre. Resulta que el público tenía un favorito: Perín y su Bugatti. Este corredor gozaba de las simpatías de la mayoría de quienes concurrían asiduamente los fines de semana a ver las trezadas fabulosas que se armaban en aquel circuito. Después, con el correr de los meses, Perín se convertiría en lo que hoy calificaríamos como ídolo cuando en singular torneo fue vencido tras una lucha implacable con el Hudson de Bucci en las 500 de Rafaela de 1927.

Pero volvamos al día del La Perle. Esta desconocida maquina francesa la conducía un francés que se había destacado por una extraña máscara de cuero en forma de pico que se ponía para protegerse del polvo en las carreras. El aspecto grotesco del francés resultaba impresionante y grotesco...

Aquel día —como tantos otros— el favorito de la tribuna era Perín. Al comenzar la carrera, la Bugatti toma la delantera. Trascurren algunas vueltas y el La Perle se detiene. Cambia neumáticos y sigue en carrera. Para entonces ya la Bugatti le había descontado una o más vueltas (y parece que quedaban los dos solos en carrera). Detalle que no tuvieron en cuenta los planilleros quienes al reanudar la marcha el La Perle, y por su posición en el circuito, lo dieron como puntero de la prueba sin descontarle las vueltas. Entonces estalló la indignación del público. Indignación que llegó a su apogeo cuando al finalizar la carrera lo dieron por vencedor al La Perle. Entonces surgió el apasionamiento. Las protestas y todo lo demás. Pero como las autoridades no reconsideraban el resultado, y ante tamaña injusticia, los seguidores de la Bugatti no encontraron mejor forma de protesta que quemar las tribunas que eran de madera. Así se destruyó el



primitivo autódromo de San Martín que luego fue reconstruido." También Borocotó en su libro "Medio Siglo de Automovilismo Argentino" hizo referencia a este La Perle. Contándonos del autódromo de San Martín dice: "Allí actuó mucho una máquina La Perle. Estaba en todas. No fallaba jamás... en las partidas. Después sí. En la raya de salida la veíamos firme, consecuente. Luego la veíamos de tanto en tanto. Cuando pasaba. Pero un día iba a ganar. Sí señores, ¡era la tarde de La Perle! Corría en punta y lejos de sus adversarias... que se habían detenido. Era la primera y última a la vez. No podía perder. Sin embargo, perdió. La carrera fue suspendida porque llegaba la noche."

Y éste es seguramente el La Perle que apareció un día en la calle Crámer. Había estado tirado 26 años a la intemperie para que ya desahuciado lo encontrara Oscar Tavelli, un cuasi debutante coleccionista de cuanta Bugatti o pedacito de Bugatti anda suelto por estos suelos. A este restaurador insaciable le llegó la información del paradero del La Perle por alguna vía más o menos insólita, como suele ocurrir. Lo compró por una cifra presumiblemente insólita también, como también suele ocurrir en estos oasis, y allí comenzó su padecimiento. "Destrocé dos mazas de madera intentando despegar los pistones de los cilindros." El coche estaba bastante entero, sólo faltaba el compresor que en el momento del desarme ni el mismo Tavelli sabía que equipaba el motor de fábrica. Investigó y se enteró que desde que el coche había sido abandonado a las inclemencias del tiempo en aquel patio, el dueño le había quitado el sobrealimentador para regalárselo a un mecánico amigo quien lo pondría en el motor de un coche "de carrera" en construcción. Inexplicablemente, el compresor Cozette Nº 8 seguía en los fondos de la casa de este mecánico y jamás había sido utilizado.

Es comprensible que ustedes sigan preguntándose: "Muy bien, este señor Tavelli lo encontró y lo arregló... Pero ¿qué encontró, qué arregló, qué es —¡dígannos por favor!— este desconocido La Perle?"

El primer La Perle fue un ciclocar. Vale decir, un autito elemental, crudo, de pequeñas dimensiones, pequeña cilindrada. Una

cruza entre la moto y el automóvil. Lo construía en Boulogne-Sur-Seine el señor Louis Lefevre inmediatamente antes de la Primera Guerra Mundial. Este prototipo estaba impulsado por un motor de dos cilindros en línea refrigerado por agua y con las válvulas de escape y admisión opuestas. La caja de cambios era del tipo de fricción y la transmisión a las ruedas posteriores se efectuaban por un par de correas de cuero. En 1921 Franz Lefevre se unió a su hermano Louis y entre los dos encararon la compra de cinco motores Bignan de 1400 cm³ (61 x 119 mm) como los que se utilizaban en los Grand Prix de Voiturettes del año anterior. Estos motores fueron diseñados por Causan, con pistones de acero, levas tubulares como era moda en la época, entregaban sólo 27 HP a 3.000 rpm. Estos motores fueron montados sobre otros tantos chasis Malicet et Blin y se les diseñó una carrocería de cola cónica y dos asientos. Estos coches se hicieron para que en la Copa de Voiturettes de 1921 los condujeran Louis Lefevre, Carteau y Revaux. Desafortunadamente para los hermanos, los motores tendían a recalentar, problema que sumado a un defecto en los carburadores Zenith (Carteau era empleado de la casa Zenith), lo mejor que pudieron hacer en la prueba fue conseguir un quinto puesto detrás de tres Talbot-Darracq y un Hillman. En Boulogne, el mismo año, Louis Lefevre obtuvo su primera victoria. Los tres coches del equipo también fueron a España ese mismo año para la carrera de Penya-Rhin que se disputó bajo la fórmula de 1.400 cm³ en el circuito de Villafranca. Lefevre rompió su coche en el camino de Francia a España, pero fue reparado de manera tal que punteó la carrera hasta que un caño de aceite dejó de conducir aceite. Revaux tuvo la mala suerte de romper una biela, pero los mecánicos del box de Elizalde (un refinado coche español de la época) se las ingenieron para ajustarle la biela rota... y Revaux terminó tercero detrás de dos Bugatti tipo 13.

Existían dos tipos diferentes de La Perle en 1921: uno de ellos no tenía frenos delanteros ni ruedas de fijación central, mientras el otro tenía ruedas tipo R.A.F. y frenos en las cuatro ruedas.

En 1922 los La Perle comenzaron a ser comercializados. El chasis era similar al del modelo de 1921 con frenos en las cuatro ruedas y el motor estaba basado en aquel de 1.400 cm³. En este caso también fue diseñado por Causan pero las dimensiones de cilindros se habían aumentado a 63 x 119 mm. El block era de fundición de hierro y los dos árboles de levas comandaban las válvulas a través de varillas. La suspensión era clásica con cuatro elásticos semielípticos. Se le agregaron también mazas de fijación central tipo Rudge. Alrededor de 300 coches de este modelo fueron vendidos, la mayoría de ellos con carrocerías alargadas de dos asientos.

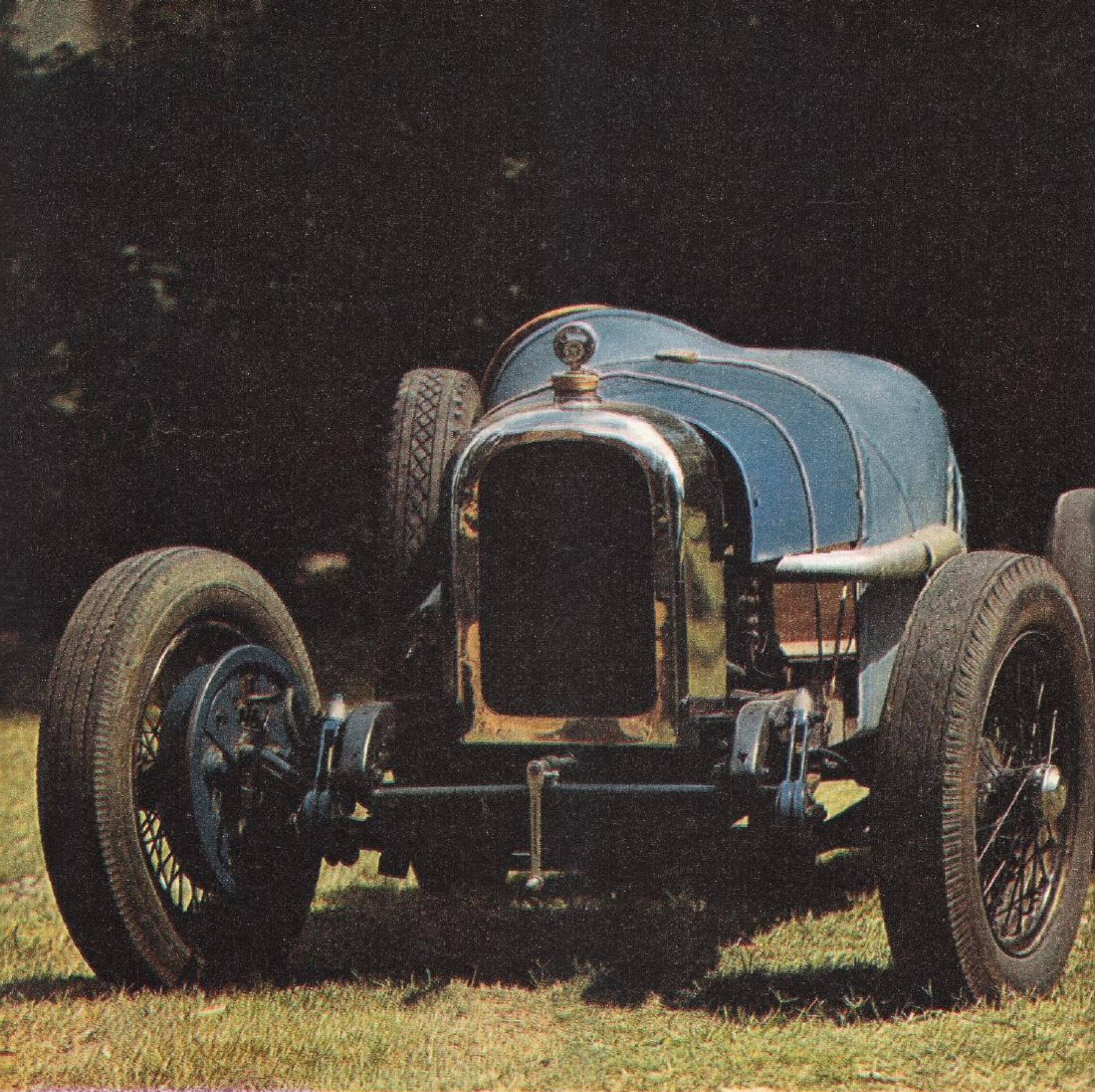
1924 fue otro año de éxitos para La Perle. Louis Lefevre obtuvo una cantidad de victorias para la casa, la mayoría de ellas en la clase para coches de producción.

A fines de ese año en el Salón de París, La Perle presentó orgullosa su nuevo modelo de seis cilindros, también de 1.500 cm³, mientras el modelo de cuatro cilindros se mantenía en producción como opción económica. El chasis del seis mantenía el diseño del cuatro, aunque levemente más grande. El motor —diseño también de Causan— era de seis en línea de 60 x 88 mm de diámetro/carretera con un árbol de levas a la cabeza. Las levas actuaban directamente sobre el vástago de las válvulas y los resortes de éstas estaban encerrados en unos cilindros perforados cuya función era evitar la pérdida de presión. El cigüeñal giraba sobre cuatro bancadas. Para entonces la alimentación provenía de un par de carburadores Solex abulonados directamente a la cabeza de cilindros. El peso del chasis se aumentó a 650 kg aunque algunos de estos seis cilindros se construyeron utilizando el chasis más chico de los modelos de cuatro cilindros. Las ruedas eran Roudge pero los frenos se cambiaron por los del sistema Hersot. La velocidad del coche era realmente admirable para entonces: para 1924 y para un coche de 1.500 cm³. El modelo Grand Sport de cuatro asientos alcanzaba los 128 km/h., el Grand Sport de dos asientos viajaba a 140 km/h. de máxima, mientras el Turismo daba 100 km/h. como

tope y con suerte. También se construyó un modelo elegante con carrocería de Weymann que alcanzaba los 140 km/h. Alrededor de 75 coches de estos seis cilindros se construyeron en total. La mayoría fueron Grand Sport y modelos puros de competición. En las últimas versiones, con el mismo motor alcanzaron los 154 km/h. mediante los 62 HP a 4.200rpm.

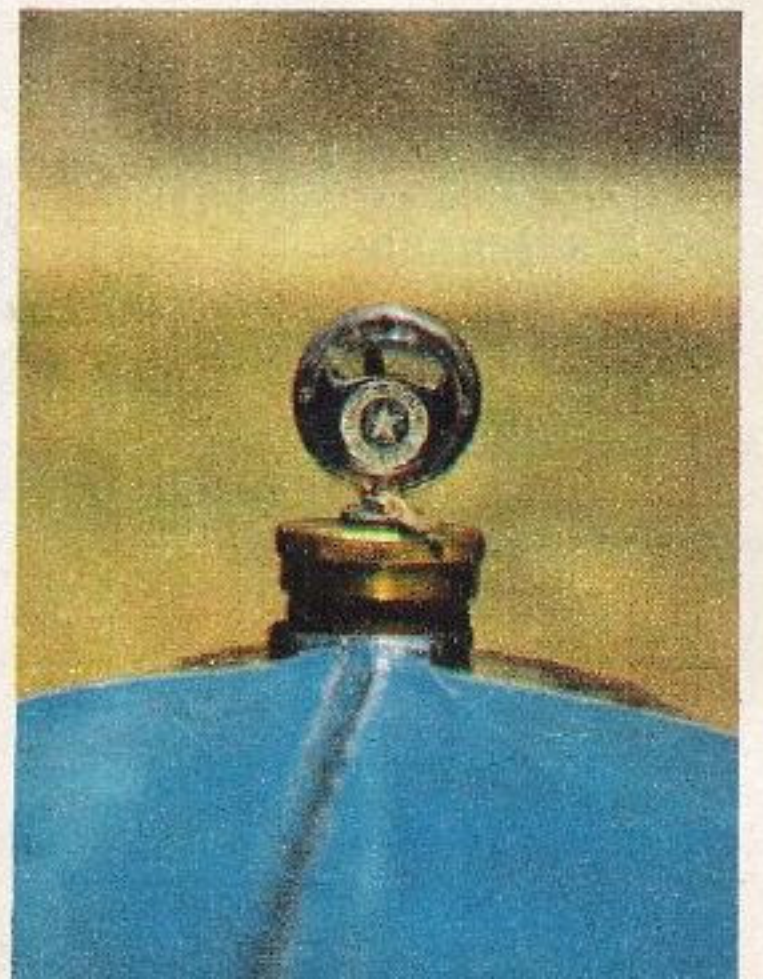
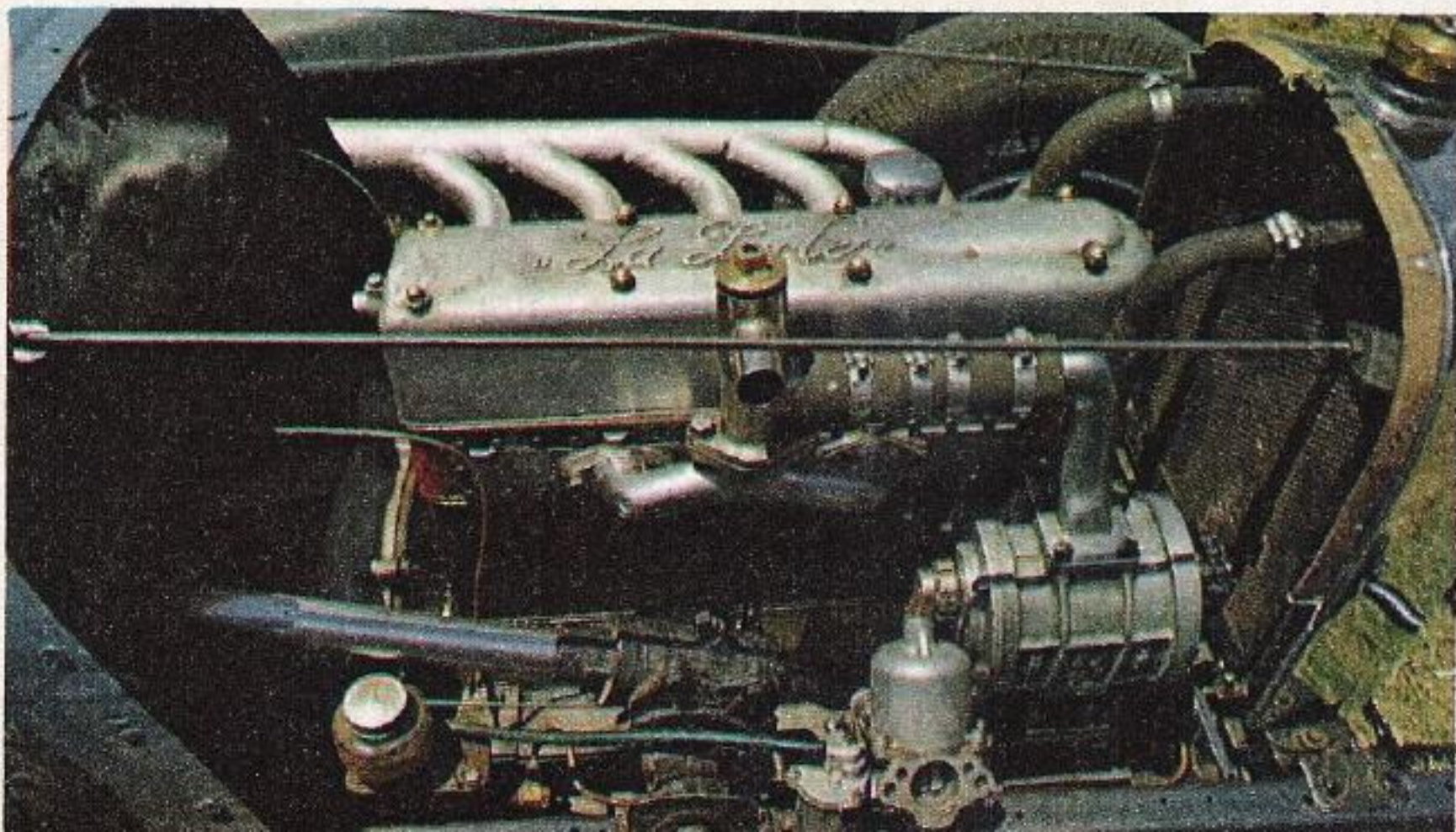
El coche de Tavelli que presentamos es uno de los rarísimos seis cilindros construidos sobre el chasis del modelo de cuatro cilindros. No existen datos, pero según Serge Pozzoli, quien, entre otras cosas, es presidente de la Asociación de Amigos de la Historia del Automóvil, se trata de un modelo de 1925 transformado. Y el único seis cilindros actualmente localizado en el mundo. En total la casa produjo 375 coches.

La fábrica La Perle cerró todo en 1927, pero Franz Lefevre siguió corriendo con cierto éxito. Al año siguiente el coche de Lefevre, un seis cilindros, fue modificado. Se bajó el chasis y se le colocaron frenos y eje delanteros Piganeau-Perrot. El motor —aquí viene lo sugestivo e interesante ante el misterio de la historia del La Perle que nos ocupa en la Argentina— se sobrealimentó (como algo totalmente fuera de serie) con un compresor Cozette Nº 8. Con esta modificación el coche alcanzó los 170 km/h. mientras el motor giraba a 4.500 rpm. La primera aparición deportiva del remozado coche fue en Pau donde se disputó el Grand Prix de Francia. Conducido por Casoli, el coche fue el segundo 1.500 cm³ al cruzar la meta detrás del Delage 1.500 de Senechal (coche del equipo oficial Delage). El mismo piloto logró también ese año un segundo puesto en el Grand Prix del Marne, posiblemente también en la clase 1.500. En 1931 Franz Lefevre se afincó en la Costa Azul y allí construyó a mano un prototipo con carrocería armada sobre su La Perle de carrera. Resultó un lindo aparato de líneas de verdadera avanzada que le mereció obtener la distinción más alta en diversos concursos de elegancia de la época. Una réplica de este coche fue construida utilizando partes nuevas, y ése sería el último coche que llevaría el nombre olvidado de La Perle.



VIVEN AQUÍ *“Allí actuó mucho una máquina La Perle. Estaba en todas. No fallaba jamás...”*
“Fue un ejemplo más del coche que se vende bien porque su diseñador participó con él en muchas carreras con éxito”



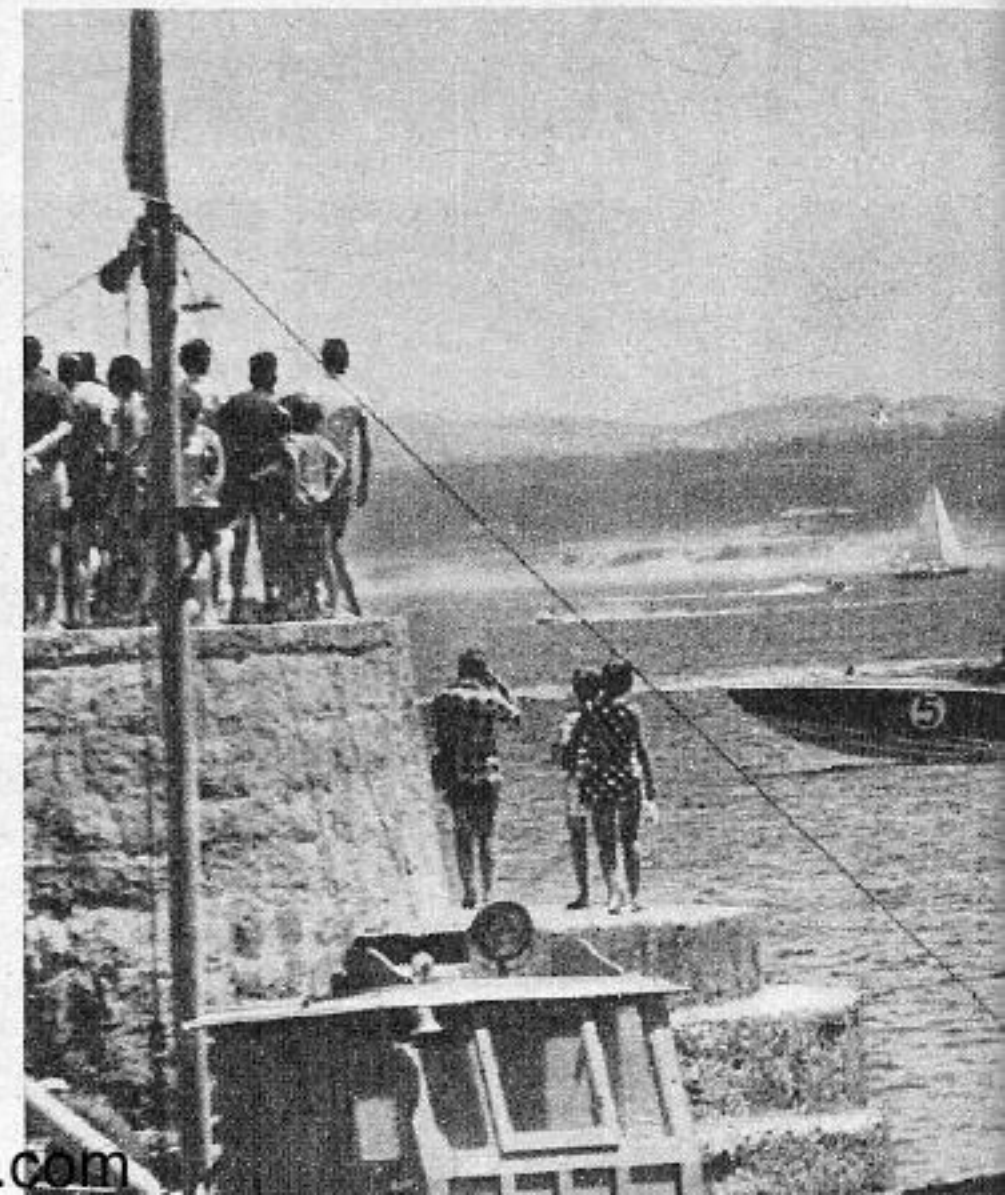
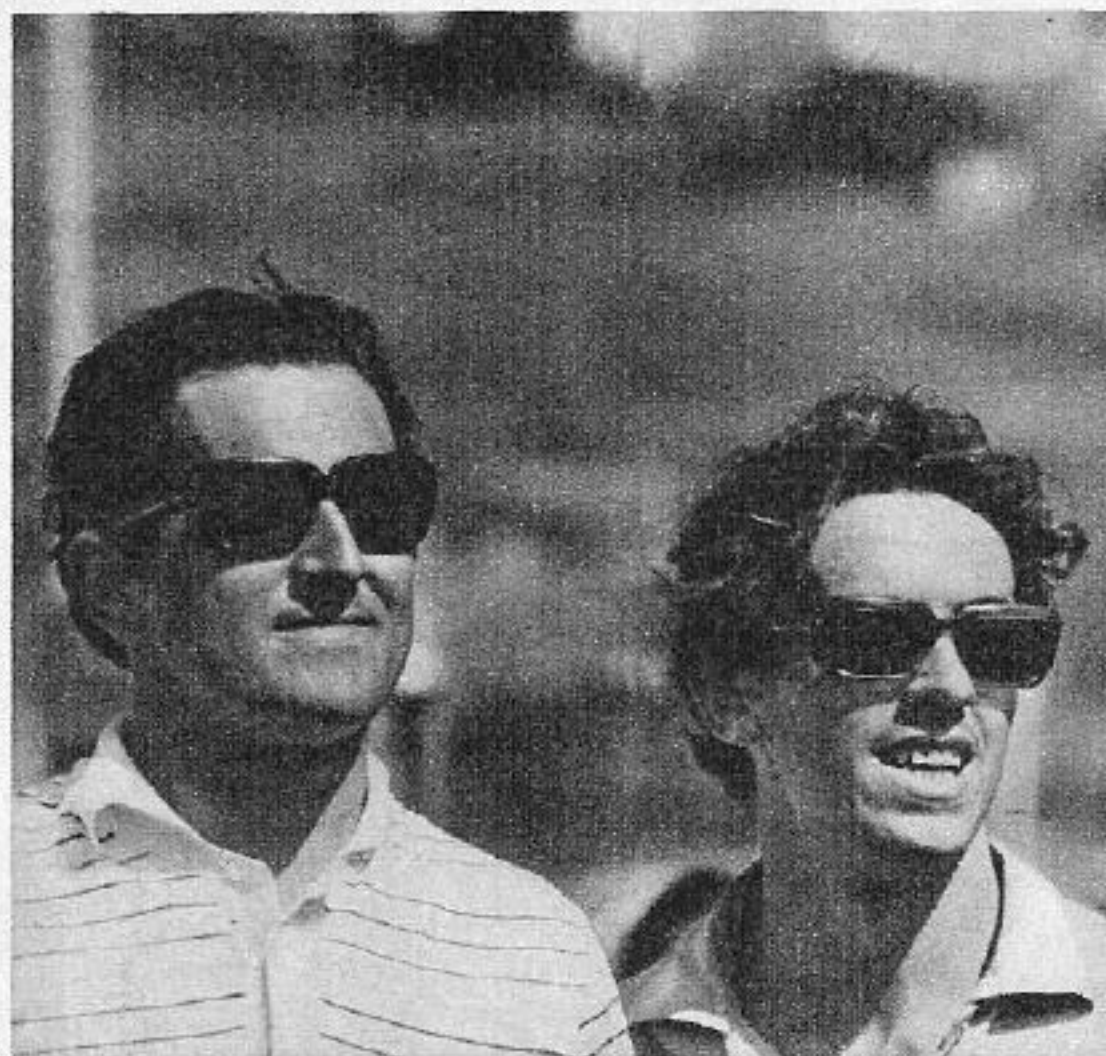




MOTONAUTICA

ECOS DE P

Algunos aspectos de la regata Buenos Aires-Punta del Este. Presente y futuro de las lanchas off-shore argentinas. Necesidad de organizar carreras frecuentes y no malograr el esfuerzo realizado



UNTA



Juan Carlos Sarthou llega a Punta con un motor y casi medio, según sus propias manifestaciones al terminar la segunda etapa.

A la izquierda: Juan Carlos Sarthou y su hermano Néstor. Primer contacto de Carlitos con el Río de la Plata. "Muy satisfecho y con ganas de que organicen otra pronto. Las lanchas ya se hicieron, Colonia está acá no más, ¿qué estamos esperando?" (Notar cómo cambió el concepto que de Colonia ya se dice que "esté acá no más".)

Un "cucó" pero no tanto. La M. Maritime demostró que nuestra motonáutica no tiene nada que envidiar a los que nos parecían monstruos sagrados.

Terminaron por el momento las carreras "río afuera". Ya están en viaje de vuelta las lanchas americanas y las argentinas en los astilleros. Las dos competencias disputadas dan lugar para algunas reflexiones. De entrada no más salgamos al paso de los que hablaron de improvisación, fundamentando ello en la cantidad impresionante de abandonos producidos. Quizá algunos casos sí hayan sido causados por la improvisación, pero la mayoría no. Analicemos todos: Alberto Regnicoli en una oportunidad perdió una hélice y en la otra tuvo problemas con fibras escapadas de su tanque de nafta. Carlos Sarthou tuvo dificultades con los motores en ambas oportunidades. Es decir, las lanchas que prepara Pagliettini, no fueron en absoluto culpables. Al contrario, demostraron que están para mucho más de lo que pudieron rendir y que sólo es cuestión de algo más de suerte y algo más de tiempo para ensayar. Pero improvisación no hubo.

Gerardo Lorenzino perdió su Mister Sodio por un rumbo. Barbot rompió una pata de motor y luego engranó el V-drive, mientras Breton abandonaba por culpa de un motor al que no se le había prestado la mínima atención requerida. Es decir que por el lado de las Tigre los cascos volvieron a demostrar sus bondades.

Lo que hay que extraer como conclusión es que nadie sabía qué podía pasar hasta que se corriera. Ahora se sabe. Se sabe, por ejemplo, que es perfectamente factible hacer una carrera cada dos meses sin necesidad de llegar a Punta o al Circuito Río de la Plata. Simplemente, una ida y vuelta a Colonia representan 60 millas. Hasta quizá podría completarse un triángulo con pontón Recalada. Las lanchas van a estar pronto nuevamente en condiciones. El principal esfuerzo ya está hecho y el gasto mayor ya se efectuó. Debemos darle algún mayor sentido a la inversión de los que compitieron y fomentar carreras para las "de más de seis metros de eslora". Por otra parte, en enero del '71 vuelven a disputarse otra vez las dos carreras de que hablamos con intervención de pilotos extranjeros. Si le agregamos la posibilidad del puntaje para el mundial es seguro que van a venir varios y no es cosa de esperar diez días antes para ensayar nuestras embarcaciones. Y se sabe perfectamente que no hay ningún ensayo que pueda compararse a una carrera. Por eso aplaudimos la idea, o mejor dicho el rumor que circula de que el Yacht Club Argentino organizaría una carrera para Semana Santa. Es la mejor forma de obligar a pilotos y mecánicos a tener en condiciones cascos y motores.

Comparar la performance de la Momma Maritime con las Tigre o con las de Pagliettini (que todavía no tienen nombre genérico) es imposible. Los dos Mercruiser deben estar por los diez mil dólares, contemos luego el casco y el alistamiento. No nos olvidemos que esa lancha está mantenida por el esfuerzo comercial de una empresa inmensa. Sería ingenuo pretender que un astillero local hiciera un aparato "competitivo" con aquélla. Los costos son pro-

hibitivos y muy pocas las posibilidades de recuperación de la inversión efectuada. Pero no porque haya lanchas superiores vamos a dejar de reconocer las virtudes de las locales. Máxime cuando, por la posición geográfica de la Argentina, estamos seguros que la venida de pilotos extranjeros será siempre por un lapso pequeño únicamente, y que la mayoría de las veces deberemos competir entre nosotros.

En resumen. Creemos muy positivo el saldo. Se construyeron lanchas que anduvieron, y muy bien; pilotos como Carlos Sarthou y Alberto Regnicoli, palabras mayores de nuestra motonáutica, probaron por primera vez el gusto de correr río afuera y demostraron que andan tan bien como en cualquier otro lado. Sería tonto desperdiciar el esfuerzo hecho y la experiencia adquirida. Los clubes organizadores tienen la palabra.

OLITAS...

William Rosenteel fue acompañante de Lewis en el Circuito Río de la Plata. A pesar de sus pocos años contaba con dos divorcios en su haber y se sentía muy solitario en Buenos Aires. Ese fue el motivo por el cual el viernes anterior a la carrera a Punta del Este contrajo nuevo enlace en nuestra ciudad, partiendo al día siguiente con su flamante esposa en un avión de ocho plazas especialmente alquilado. Más bien rápido en sus decisiones el muchacho, ¿verdad?

El día lunes 19 de enero se sirvió, en isla Gorriti, un asado para todos los que tenían que ver con la carrera y al que concurrieron también todos los que no tenían nada que ver. Rosenteel, Carlos Sarthou y Hugo Tedín decidieron ir nadando desde la isla hasta la Momma Maritime. El norteamericano llegó en instantes en que Idelfonso Fernández echaba mano al gallardete de la vencedora como recuerdo. Broma va y broma viene, fueron al agua Rosenteel y don Idelfonso, el que reapareció al rato sosteniendo con una mano el gallardete y con la otra sus anteojos. Dicen los testigos presenciales que no soltó ninguna de las dos cosas ni para subir por la escala al Metejón.

En mérito a lo mucho que hicieron por los visitantes, fueron invitados a dar una vuelta en la Momma Maritime Oscar Pagliettini y Alberto Regnicoli. Al volante se ubicó Rosenteel, que apuntó mar afuera, donde había una rosca de novela. En los saltos la lancha mostraba por completo sus 9,75 metros de eslora dando unos panzazos increíbles. Cuando bajaron fue requerido Alberto para dar su opinión sobre la embarcación, respondiendo textualmente: "No impresiona nada", y cayó desmayado, aguardándose que pronto recupere el conocimiento.

Faltaba poco para largar la primera etapa y a fin de desempastar las bujías Carlos Sarthou decidió hacer una tiradita por los

diques. Para ello pasó debajo del puente Viamonte y pegó una acelerada corta. Volvió inmediatamente, pero no tomó en cuenta que bajo el puente había para rato con el rebote de ola que tomó a la Yeya IV de lleno y la lanzó para arriba de forma tal que casi choca con la parte inferior del puente. Si llegan a tener que abandonar por esa causa ya estaba volando rumbo a Indonesia o a cualquier otro lado con tal de no enfrentarlo a Oscar.

Fernando Barbot tenía tanta seguridad en llegar que corrió sin documentos, los que estaban en poder de su esposa, que volaba a Punta pocas horas después de la largada. Cuando se produjo el abandono el piloto de la Semilita IV se trasladó al Aeroparque donde ya carreteaba el avión que se llevaba a su mujer y sus documentos. Los gestos y la expresión de Fernando fueron tan elocuentes que el jefe de Operaciones demoró la salida del avión, lo que le permitió reunirse con su cédula.

La noche de la entrega de premios nos llevamos una sorpresa: Daniel Casarino recibió doscientos mil pesos uruguayos por ser segundo puesto. Estábamos enterados de que había premio en efectivo para el primero, pero no para otros. Esperamos que el año que viene se sepa "antes" de terminar la carrera cuáles han de ser los puestos premiados.

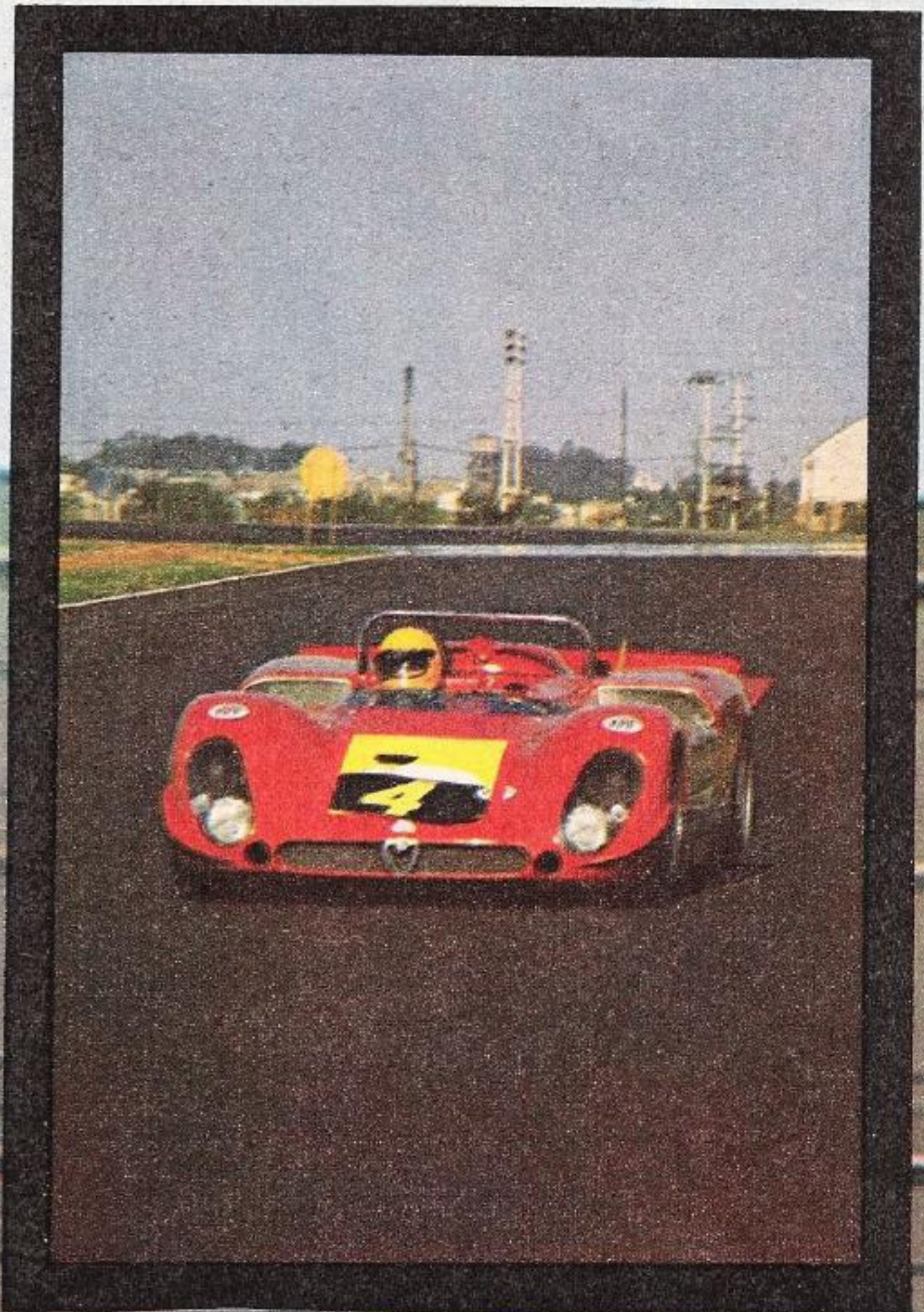
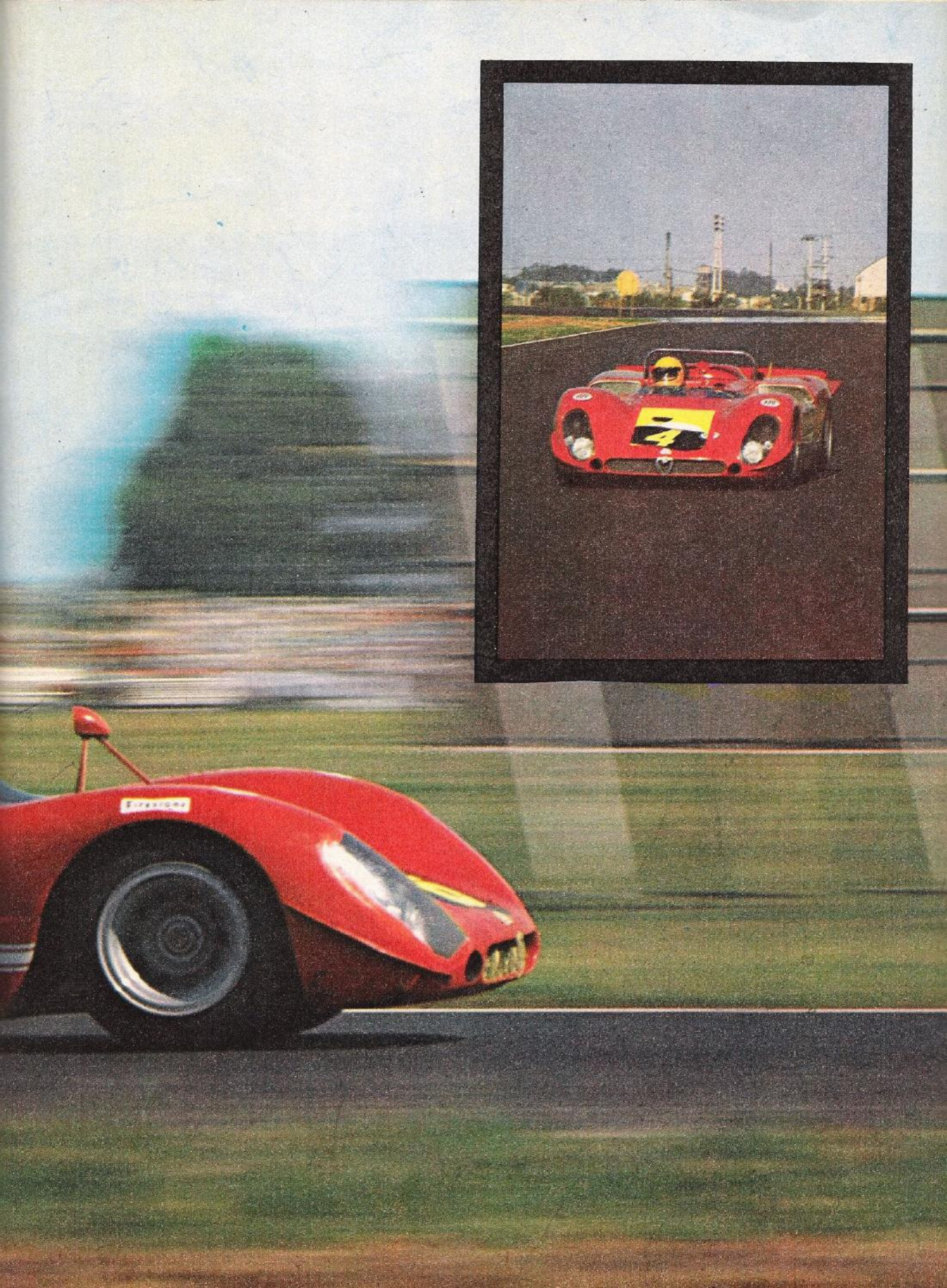
Por el traslado de la lancha hasta Carmelo los hermanos Sarthou debieron abonar 60.000 pesos, y luego 7.000 más por la bajada al agua con la pluma carmelitana. Pero eso no fue todo. La lancha llegó a Carmelo antes que ellos, y los que la manipulearon no fueron del todo cuidadosos: rompieron placas de cavitación, torcieron palas de hélice, etcétera. Lo más increíble fue que al echarla al agua se olvidaron de ponerle los tapones al casco, por lo que la Yeya IV se hundió hasta ras de la cubierta. Mérito de los Mercury fue que arrancaron inmediatamente después de una breve rociada con el extinguidor.

La protección y vigilancia brindada a los corredores fue extraordinaria. Barbot tuvo constantemente evolucionando sobre él un helicóptero durante las dos horas que esperó la llegada del remolque, y las lanchas en carrera estuvieron siempre bajo control. Los pilotos abundaban en elogios para las autoridades navales uruguayas, y en la persona del capitán Washington Illia se centraban las principales demostraciones.

George Cravero fue el intérprete obligado. En el Yacht Club Punta del Este, y delante de muchos, elogió las atenciones recibidas del astillero Pagliettini. Lo cierto es que el avión de Oscar había llevado más elementos para apoyar a la Momma que para sus propias embarcaciones. Buena política de dueño de casa.

ALFA ROMEO 33.3







Pontiac Firebird Trans Am Hardtop. Este es una versión Pontiac Firebird 1970. Si quiere ver el mismo modelo, versión 1970 + dé vuelta la página y lo verá en colores. Las diferencias saltan a la vista: dos faros en vez de cuatro, distinto parante trasero, etcétera.

UN PONTIAC +



Así, con el signo + denominan los americanos a las nuevas unidades presentadas después de seis meses de lanzado el modelo original. Le introducen algunas reformas y ponen en el mercado un novísimo modelo, seis meses después de iniciado el año automovilístico en U. S. A.

En U.S.A. ya no saben a qué medios apelar para ganar compradores en la loca carrera de ventas. Llegan a extremos que podrían parecer ridículos a cualquier fabricante de fuori serie europeo. Uno de los últimos "inventos" para aumentar las ventas es presentar dos variantes de un mismo modelo cada seis meses. Para ejemplificar: Pontiac Motor Division presentó en octubre de 1969 su Pontiac Firebird 1970; posteriormente en febrero del mismo 1970 volvían a publicitar una

versión más modificada del mismo modelo, llamada Pontiac Firebird 1970 +. El Pontiac Firebird, así como el GTO, son dos de los automóviles de diseño con más European Flavor que se fabrican en U.S.A. Ambos son construidos sobre la misma plataforma de cuatro asientos y dos puertas con innumerables opciones en lo que incumbe a motores y equipos de alta performance; uno de estos últimos, llamado Fórmula 4.000, contiene todas las posibilidades necesarias





UN PONTIAC+



Pontiac GTO 1970 convertible. Tan lindo como los modelos cerrados.

Pontiac Firebird 1970 +. Es evidente que los americanos progresan a pasos agigantados en el diseño de automóviles. Sin cromados absurdos, líneas muy suaves y excelente distribución de masas aparentes.

Pontiac GTO: Junto con el Firebird (su hermano gemelo), son dos de los autos más bonitos del actual mercado americano.





para el potencial comprador que quiera andar rápido en cualquier lado.

El motor básico es un 250 pulgadas cúbicas (4.100 cm³) de seis cilindros, la caja de cambios básica es una manual de tres velocidades todas sincronizadas. Es decir que partiendo de los 155 HP del seis cilindros básico las potencias aumentan a 225 HP (5.740 cm³), 265 HP (6.560 cm³), 330 HP (mismo motor anterior pero con carburador de cuatro bocas), y el más potente de 345 HP (también

de 6.560 cm³). Excepto el motor básico, los demás son todos V8.

Los modelos de Firebird que están equipados con los fierros de alta performance se distinguen de sus hermanos pacíficos por un capot de plástico con dos tomas de aire no falsas, situadas en el nacimiento del capot. El resto de los modelos, tanto Firebird como GTO, son similares exteriormente; solamente varía el techo (vinílico) en el Esprit, modelo de lujo.

Un detalle. A simple vista parece no tener paragolpes en la parte

delantera. En realidad están insertados en los contornos anteriores de la parrilla que es la primera superficie que tomaría contacto con otro automóvil. Es algo nuevo en el mundo del automóvil que en caso de dar resultado desterraría de una vez por todas los antiestéticos paragolpes que tantos dolores de cabeza les dan a los especialistas de todo el mundo.

La suspensión delantera corre por cuenta de resortes independientes, conformando con los bra-

zos una suspensión a paralelogramo deformable. La trasera es el clásico paquete de elásticos que absorben las irregularidades que un eje rígido recibe del camino. Los frenos delanteros son de disco mientras que los traseros siguen siendo los convencionales de campana. El Pontiac Firebird, tanto como el GTO, son automóviles de cuatro plazas solamente; la caída del techo obliga a situar los asientos en un plano muy bajo y tropezar con el problema ocasionado por el túnel de transmisión que

UN PONTIAC +



Pontiac GTO Judge. Usan una parrilla muy parecida a la del Firebird 1970, paragolpes de goma en una misma pieza con la trompa y un alerón que seguramente no sirve para mucho.

Otra vista del Pontiac GTO Judge, alerón de perfil plano-convexo, una línea para los productos de GM que reemplaza a la exitosa impuesta a partir del lanzamiento del Camaro.

no permite poner un tercer asiento en la parte trasera. El túnel de transmisión se aprovecha en estos casos, debidamente tapizado, como apoyabrazos de los pasajeros del asiento trasero.

Otro detalle interesante del Pontiac Firebird es el tablero. Es de quita y pon. Removible ciento por ciento, se saca con una simple maniobra que dura un minuto enteramente y sale completo con todo el instrumental, luces de idiotas, lamparitas y cablerío, fácil ma-

niobra que permite arreglo rápido de piezas dañadas en poco tiempo.

Entre los elementos de seguridad opcionales y de norma que vienen en los modelos GTO y Firebird de Pontiac figuran "ojos de gato" laterales, tablero acolchado, cerraduras de seguridad, espejo retrovisor antiencandilante, cinturones de seguridad con hebillas de apertura muy rápida, apoyabrazos acolchados y columna de dirección colapsable, o sea comprimible. (¿Qué tal esas palabras?)

CARACTERISTICAS TECNICAS PONTIAC FIREBIRD

MOTORES:	250	350	400	400
Cilindrada	4.100 cm ³	5.740 cm ³	6.560 cm ³	6.560 cm ³
Nº cil.	seis	V8	V8	V8
Potencia/rpm	155/4.200	255/4.600	265/4.600	345/5.000
Compresión	8,5:1	8,8:1	8,8:1	10,5:1
Tipo de nafta	Común	Común	Común	Especial
Carburador	Rochester 2 bocas	Rochester 2 bocas	Rochester 2 bocas	Rochester 4 bocas

DIMENSIONES:

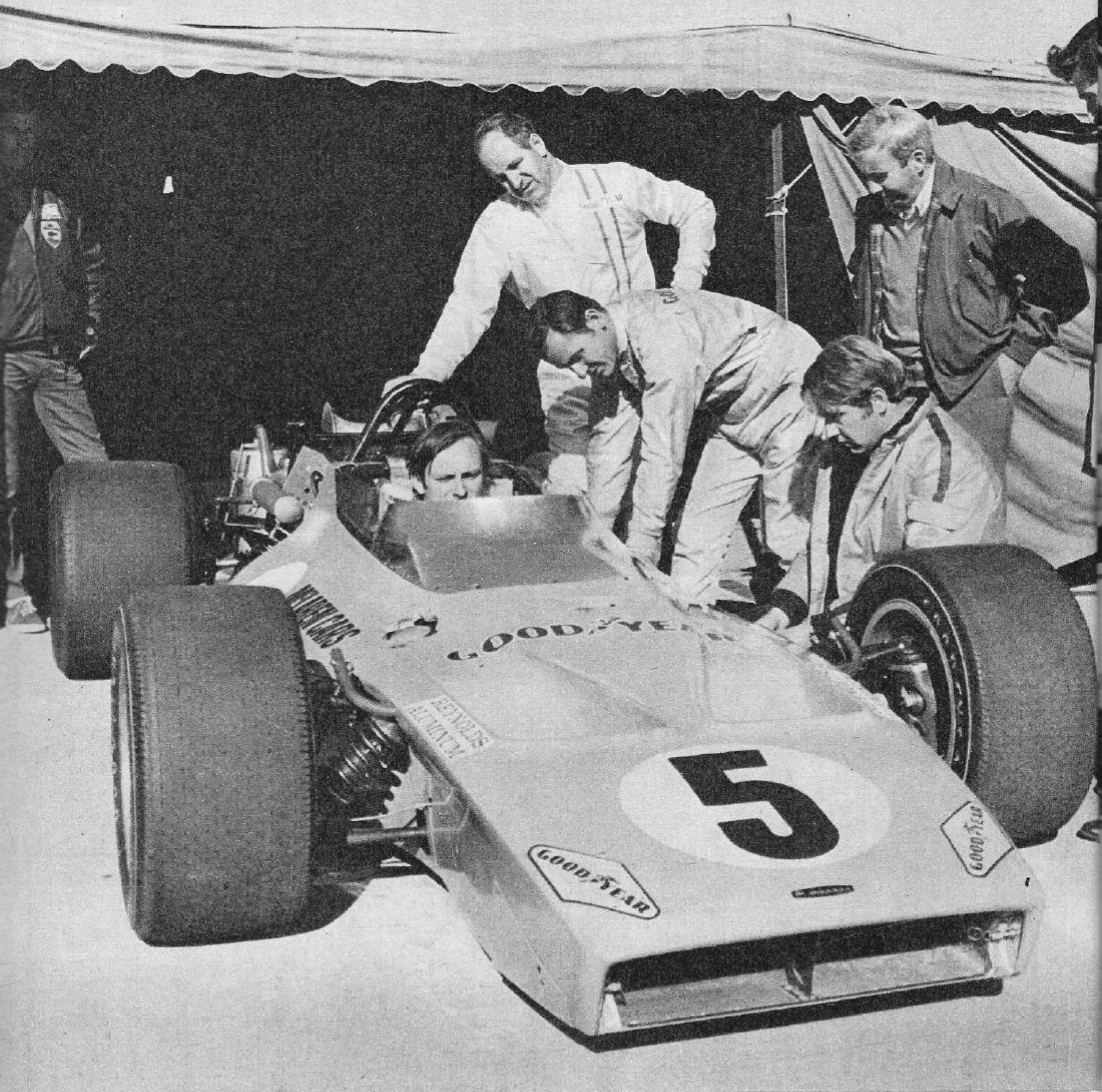
Trocha delantera	1,56 metros
Trocha trasera	1,52 metros
Ancho máximo	1,86 metros
Distancia entre ejes	2,74 metros
Largo máximo	4,75 metros
Número de plazas	4
Capacidad de combustible	88 litros

SUSPENSIONES:

Delantera	Independiente con resortes
Trasera	Eje rígido y paquete de elásticos a hoja

VARIOS:

Frenos	Delanteros de disco, traseros de campana
Sistema de dirección	A bolillas recirculantes



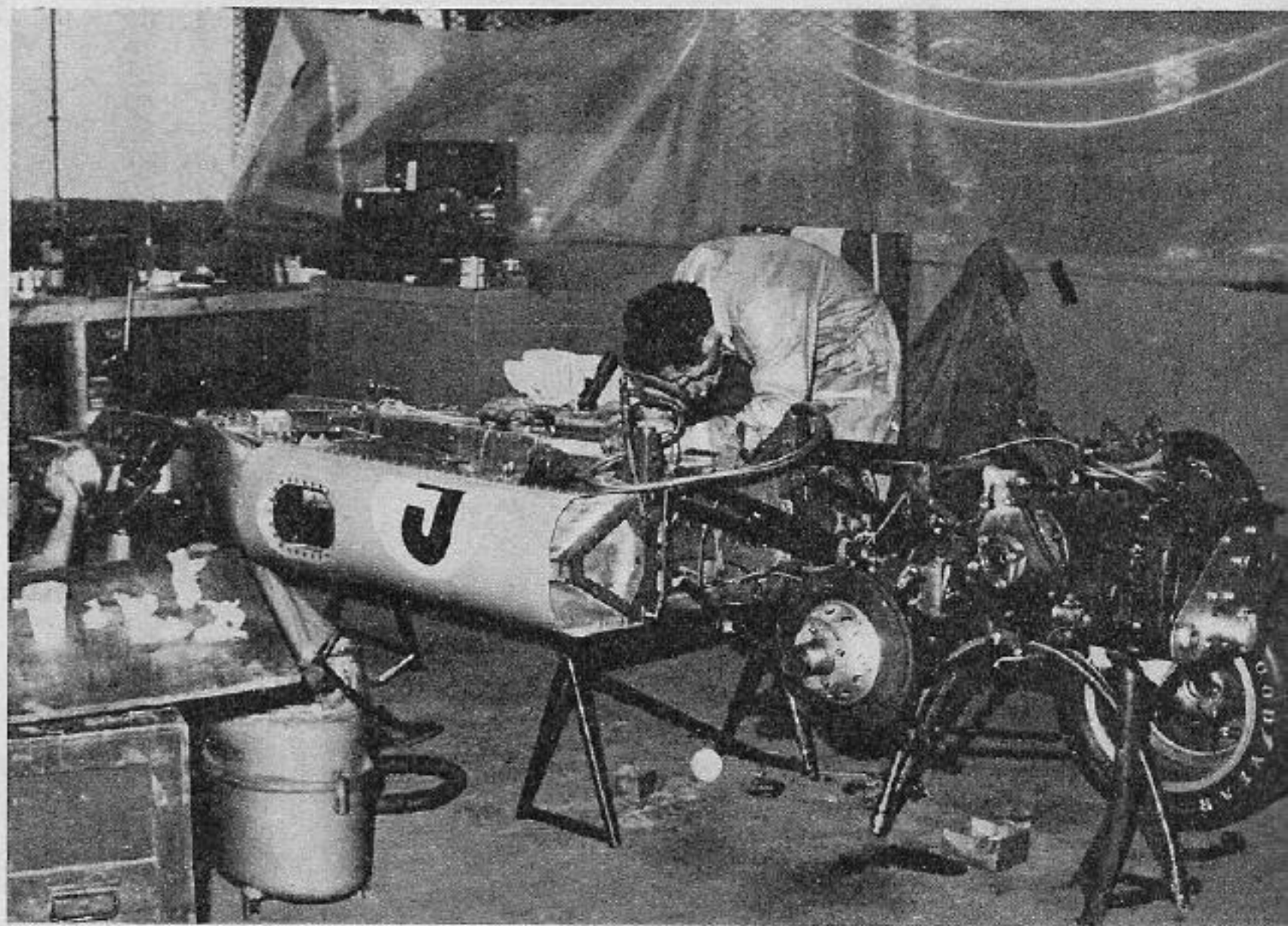
Fotos exclusivas de Francolini

Luego de una hegemonía sin antecedentes en la CanAm y una consistente participación en F1 que será reforzada este año con un nuevo modelo, McLaren Cars se diversifica haciendo su primera incursión en la meca del automovilismo americano, las 500 Millas de Indianápolis, con su BM 15A



¿Un nuevo monstruo? ¡McLAREN INDY!

Vista posterior del McLaren-Indy. A continuación de los grandes tanques laterales, los tensores que llevan a la suspensión trasera. El motor no está, la Hewland LG 500 sí.



La Bruce McLaren Racing Ltd., situada a dos pasos del gigantesco aeropuerto de Heathrow, en Londres, se especializa cada vez más en las categorías americanas.

Y esto, a la fecha que estamos, no tendría que ser ninguna sorpresa. Bruce McLaren y Denis Hulme son los vencedores absolutos de las tres últimas ediciones de la Copa CanAm, la serie de carreras norteamericano-canadienses para bpostos especia-

les de carrera del Grupo 7, que en 1969 reportaron para Bruce y Denny un total de ganancias conjuntas que superan los 300 mil dólares en premios, sin contar lo que dejó de utilidad a McLaren Racing la venta de casi una docena de aparatos a "la contra". Ahora, con la CanAm en el bolsillo, McLaren ha puesto sus ojos en otro sector del automovilismo americano que puede reportarle jugosísimos beneficios: las 500 Millas de In-

dianápolis y el Championship Trail.

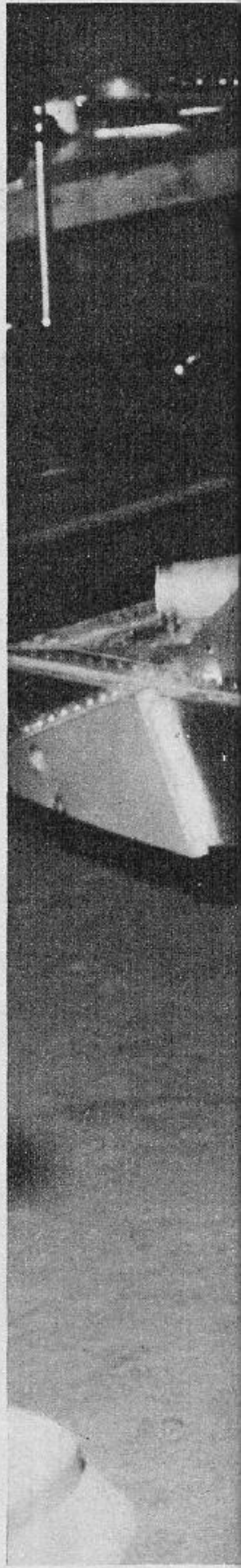
Con el fin de debutar en el clásico de todos los 30 de mayo, Bruce ha construido ya el "muletto" de un nuevo modelo, el BM 15A (BM por Bruce McLaren, 15 por el número de modelo y A para indicar que se trata de la primera serie), un potente monoposto cuyo proyecto se inició en agosto del '69. Apenas el mencionado "muletto" fue terminado se lo trasportó a In-

dianápolis en noviembre para efectuar las primeras pruebas a fin de corregir en los dos modelos efectivos cualquier defecto que se evidenciara en pista. El BM 15A está accionado por el conocido motor americano Offenhauser de cuatro cilindros, de 2,6 litros con turbocompresor, que supera los 650 caballos de potencia a 9.000 revoluciones/minuto. Siguiendo los reglamentos del USAC para 1970, la máquina tiene tracción convencio-



Bruce McLaren, Denny Hulme y Gordon Coppuck en Indianápolis. A pesar de hacer las pruebas, Bruce no quiere participar en la carrera.

Vista lateral del chasis monococque que se continúa hacia adelante sosteniendo el radiador de agua y cumpliendo la función de paragolpes. La suspensión, como se puede apreciar, no aporta nada al típico esquema Brabham.



MC LAREN INDY

nal en el tren trasero, porque la tracción a las cuatro ruedas ha sido prohibida para las próximas "500".

Durante las primeras pruebas sobre el trazado de Indy la BM 15A ha alcanzado velocidades promedio de giro del orden de los 270 km/h, lo que parece ser suficiente para que en los días de clasificación se acomoden en la primera mitad del pelotón.

Durante los "collaudi" se alternaron al volante Denny Hulme, veterano de tres ediciones de las 500 Millas; Chris Amon,

quien en otros años ha intentado participar en el clásico pero no pudo realizar tiempos lo suficientemente rápidos como para clasificarse, y el propio Bruce McLaren, cuya experiencia en Indy se remonta a 1968, cuando junto a Hulme tomó parte en las prácticas de principios de mayo con las turbinas de Carroll Shelby y en Wallis, pero no pudo ser de la partida porque Shelby decidió retirar sus autos después del infortunado accidente de Mike Spence con el Lotus a turbina que en carrera, ya repara-

do, largó en la "pole position" en manos de Joe Leonard.

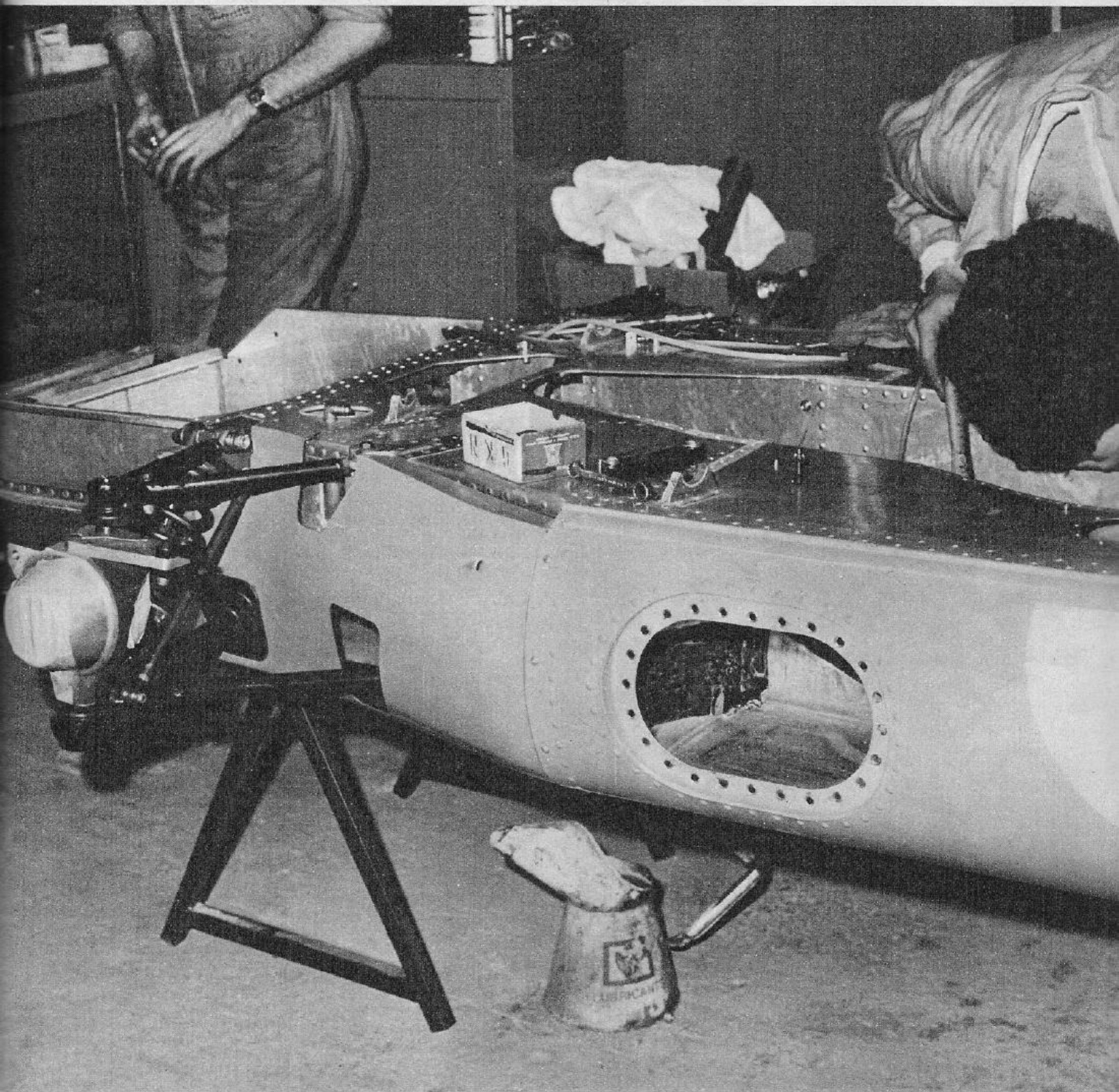
Para la carrera de este año se inscribirán solamente dos pilotos para las tres BM 15A (se inscribirá también el "muletto") y ellos son Amon y Hulme. Bruce parece no estar interesado en la carrera como piloto sino como constructor. En el caso particular de Amon —uno de los pilotos más veloces de F1 y SP— cabe consignar que su fracaso en 1967 al intentar integrar el "starting grid" de las "500" se debió pura y exclusivamente

a las fallas del auto que le ofrecieron, construido y preparado por Rolla Volstedt, un buen preparador americano que esa vez no había dado en la tecla.

ESTRUCTURA APLASTADA

Lo primero que llama la atención en el McLaren BM 15A es su forma ancha y chata, prolongada hacia los costados por los grandes tanques laterales que pueden llegar a contener hasta 310 litros de carburante especial.

El diseño de esta máquina de-



riva directamente del modelo que aplastó en la última CanAm, el BM 8B, que fue proyectado por el suizo Joseph Marquart, jefe de diseñadores actual de McLaren Racing. El monoposto para las 500 Millas fue estudiado y proyectado íntegramente por Gordon Coppuck y el mismo Bruce McLaren, porque en estos momentos Marquart tiene su tiempo ocupado "full time" por el estudio y desarrollo del BM 14A, con el que Bruce y Denny tratarán de reverdecer laureles en la próxima temporada de Fór-

mula Uno que se inicia en marzo próximo en Sud Africa.

La estructura monocoque del BM 15A, realizada en aluminio Reynolds, es muy chata y ancha, de modo que si uno no la observa desde un punto elevado, a un mismo nivel parece ser casi cuadrada, y termina a las espaldas del piloto uniéndose con la robustísima roll-bar.

El motor —por primera vez en la historia de Offenhauser— forma parte de la estructura y está conectado al chasis por sólo cuatro bulones. Todo el tren tra-

sero se apoya en el motor, de modo que si uno afloja los cuatro buloncitos de unión, el auto queda perfectamente dividido en dos.

En la parte delantera del auto, en el punto donde comienzan las suspensiones, nace una caja auxiliar de aluminio hacia adelante que, escondida dentro de la trompa, contiene el radiador de agua. El aire, luego de pasar a través del radiador, vuelve a salir al exterior por dos conductos de generosas dimensiones ubicados sobre el "capot" por

delante del cockpit, a la manera del M7B de Fórmula Uno. Esta subestructura, cuya robustez llama la atención, no sólo sirve para contener al radiador sino que, en caso de accidente, hace las veces de paragolpes amortiguando un eventual choque frontal. Los tanques laterales llevan un tanque de goma interno Goodyear, como es de norma en Indy desde 1964, y éstos pueden ser rápidamente cargados (fundamental en carrera) gracias al uso de grandes bocas de carga Avery Hardoll, de uso normal



Oficinas y talleres de McLaren Racing, en Heathrow, en las afueras de Londres. Parece mentira que de un lugar tan chiquito salgan tantas maravillas, ¿no?...



En el taller de McLaren se hace de todo; F1, Fórmula 5000, M12s y M8Bs para la CanAm y los nuevos BM 15A. En la foto, Bruce mira el piso, compungido porque el papá lo reta.

Y acá, haciendo una caidita de ojos para los muchachos de CORSA, el propio mister Bruce McLaren himself, en su escritorio. Parece mentira, con esa carita que se las sepa todas...

Mc LAREN INDY en los jets de caza e intercepción de la RAF.

TURBO-OFFY DE 650 HP

Como dijéramos al principio, el Offenhauser de cuatro cilindros y 2,6 litros con un turbocompresor en el tubo de descarga de gases otorga, redondeando, 650 HP a 9.000 vueltas.

Según las prescripciones de todo tipo de motor con árboles de levas a la cabeza munidos de un sobrealimentador, cualquiera sea su especie, está limitado a esa cilindrada para estar

en condiciones de ofrecer lucha pareja a los especiales de aspiración normal, de 4,2 litros, y los de origen standard, que pueden llegar a los 5.000 cm³.

La unidad —refiriéndonos al Offy— pesa 215 kilos, y su precio se remonta a cifras que, si bien son llamativamente elevadas —U\$S 25.000— no alcanzan a asustar en comparación con el Turbo-Ford, que lo supera en precio en casi diez mil dólares.

El consumo de estos motores es francamente brutal... 142 litros de mezcla especial a base de metanol cada cien kilómetros

—más de 1.100 litros para la distancia total de la carrera!...

340 KILOMETROS HORARIOS

Como es habitual en los monopostos para Indianápolis y el Campeonato del USAC (Championship Trall), el McLaren BM 15A no tiene "starter" sino que se pone en marcha desde fuera del auto, con un motorcito eléctrico que más bien parece un taladro y que operado por uno de los mecánicos se conecta con

la caja de cambios.

El peso seco del BM 15A es de 620 kilos.

Es de notar que las suspensiones son del tipo clásico, y totalmente simétricas; en Indy éstas funcionan mucho mejor que las "offset" que pusiera de moda Jimmy Clark con sus Lotus Ford.

Los frenos Leckheed de disco, tienen un diámetro para los mismos de 30,4 centímetros. La caja es una Hewland LG 500 de cuatro marchas adelante, aunque en Indy, salvo para las paradas y casos extremos, no se



usan más que la tercera y la cuarta, debido a que las cuatro curvas casi iguales entre sí se abordan en tercera —o en cuarta, según las relaciones— a unos 240 kilómetros por hora, mientras las rectas se recorren en cuarta a máximas que oscilan entre los 320 y 330 km/h.

El McLaren tiene una máxima de 340 km.

Las ruedas son de 15 pulgadas atrás y 10 adelante.

El patrocinio del team McLaren, al igual que en Europa, correrá por parte de la Goodyear —...unos muchachos que ha-

cen gomas, ¿no?—, la petrolera Gulf y la Reynolds Aluminum, que es un gran complejo industrial americano especializado en metales ligeros.

Hasta ahora, cuando no se conoce ninguna otra máquina nueva que vaya a participar en las 500 Millas, es difícil hacer un pronóstico sobre la actuación del McLaren BM 15A en la carrera del Memorial Day.

Brucie y su gente son muy hábiles y muy capaces en la idea, desarrollo y construcción de autos de carrera de características radicalmente modernas y salvo

sus comienzos en F1, no hay auto de McLaren Racing que no haya ganado por lo menos una carrera.

Las pretensiones del auto con un Turbo-Offy a su popa pueden no parecer muy bien fundadas para los especialistas en el tema, pero su chasis y sus pilotos parecen ser suficiente garantía como para que por lo menos uno de los dos se clasifique en posiciones de punta, descontando la chance de ganar que sería lo ambicionado. Si se logra un resultado positivo, pueden producirse las condiciones que nece-

sita comercialmente McLaren Racing para lograr su objetivo: entusiasmar a la "clientela" norteamericana, abriendo un nuevo campo de ventas en el ambiente del USAC que compraría complacido un BM 15B o C, producido en serie en Inglaterra con mejor terminación y efectividad que un actual Gerhardt o que los mismos Lola ingleses.

Si este muchacho Brucie sigue con el mismo ojo para los negocios, antes de los cincuenta años les va a tirar el chico al diablo a más de un genio, ¿eh?...
HLB

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 efectivo (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, tomas, accesorios, etc. Los precios están dados en Pesos Ley 18.188.

AUTOS USADOS

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

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

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

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

MARCA AÑO ESTIMAC.

220 S 4 p	1962	22.000.—
220 E	1962	26.000.—
220 S 4 p	1963	32.000.—
220 SE coupé	1963	35.000.—
220 SE coupé	1964	43.000.—
220 E	1964	39.000.—
220 S	1965	40.000.—
250 SE	1965	45.000.—
250 S 4 p	1966	65.000.—
250 SE 4 p	1966	75.000.—
250 SE coupé	1966	85.000.—

MERCURY

4 p.	1942	3.000.—
2 p.	1946	3.400.—
4 p.	1946	3.700.—
Coupé	1946	4.300.—
Coupé conv.	1946	4.000.—
2 p.	1951	4.000.—
Monterey 4 p.	1953	4.500.—
Montclair	1954	4.700.—
Montclair	1958	6.000.—
Monterey 4 p.	1957	5.700.—

M. G.

4 p.	1966	9.000.—
------	------	---------

MORRIS

Mini Minor 1000	1961	4.300.—
4 p.	1966	9.000.—
Traveller	1966	9.200.—

N. S. U.

24 HP	1958	2.500.—
34 HP	1960	3.000.—
34 HP	1961	3.100.—
24 HP	1962	3.200.—
34 HP Prinz	1963	3.400.—
Sport Prinz	1961	5.000.—

OLDSMOBILE

88 4 p.	1958	5.000.—
88 4 p.	1961	7.500.—
88 4 p.	1962	8.000.—
88 4 p.	1963	9.000.—

OPEL

Rekord 2 p.	1956/7	4.000.—
Rural	1956/7	4.200.—
Rekord 2 p.	1958	5.000.—
Rural	1958	5.400.—
Rekord 2 p.	1959	5.200.—
Rural	1959	5.600.—
Rekord 2 p.	1960	5.700.—
Rural	1960	5.900.—
Rekord 2 p.	1961	6.300.—
Rural	1961	6.600.—
Rekord 2 p.	1962	6.700.—
Rural	1962	7.000.—

PEUGEOT

203	1956	4.000.—
403	1956/7	5.500.—
403	1958/9	6.500.—
403	1960/61	6.800.—
403	1962	7.500.—
404	1962	8.000.—
403	1963	7.800.—
404	1963	8.500.—
404 Rural	1963	9.500.—
403	1964	8.200.—
404 3 banc.	1964	9.200.—
404 5 banc	1964	9.800.—
403	1965	8.500.—
404 Stand.	1965	10.500.—
404 Stand.	1966	11.200.—
404 de lujo	1966	12.000.—
404	1967	12.000.—
404 G. Lujo	1967	12.500.—
404	1968	13.000.—
404 G. Lujo	1968	13.500.—

PONTIAC

Sedanette	1947	2.500.—
4 p.	1951	3.400.—

PLYMOUTH

4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1954	4.000.—
4 p.	1955	4.800.—
4 p.	1961	6.500.—

RAMBLER

Ambassador	1962	6.700.—
Classic Custom	1962	6.200.—
C. Country	1962	6.500.—
Ambassador 990	1963	7.300.—
Ambassador 990 2 p.	1963	8.000.—
C. Custom 1ª S	1963	6.900.—
C. Custom	1963	7.300.—
C. Country	1963	7.400.—
C. Country 660	1963	8.200.—
De Luxe 550	1963	6.500.—
Ambassador 990	1964	9.300.—
C. Custom 660	1964	8.200.—

MARCA AÑO ESTIMAC.

C. Country 660	1964	9.500.—
De Luxe 550	1964	7.500.—
Ambassador 990	1965	10.500.—
C. Custom 660	1965	9.500.—
C. Ct ntry 660	1965	11.000.—
De Luxe 550	1965	8.700.—
Ambassador 990	1966	11.500.—
C. Custom 660	1966	10.500.—
C. Country 660	1966	12.000.—
De Luxe 550	1966	9.300.—
Ambassador 990	1967	14.000.—
C. Custom 660	1967	12.500.—
C. Country 660	1967	14.000.—
De Luxe 550	1967	11.300.—
Ambassador 990	1968	15.000.—
C. Custom 660	1968	13.500.—
C. Country 660	1968	15.000.—
De Luxe 550	1968	12.000.—

RENAULT

Dauphine	1963	4.000.—
4 L.	1963	4.000.—
Gordini	1963	4.300.—
4 L.	1964	4.500.—
Dauphine	1964	4.200.—
Gordini	1964	4.900.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	5.400.—
Dauphine	1965	4.800.—
Gordini	1966	5.900.—
Dauphine	1966	5.200.—
4 L	1966	6.000.—
Gordini	1967	6.500.—
4 L	1967	7.000.—
Renault 850	1967	5.700.—
Gordini	1968	7.500.—
4 L	1968	7.500.—
850	1968	6.200.—

RILEY

1500	1961	6.000.—
1500	1966	9.000.—

SIMCA

4 p.	1956	3.200.—
Rural	1956	3.800.—

TAUNUS

17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—

TORINO

300 4 p.	1967	11.000.—
300 S 4 p.	1967	12.000.—
380 2 p.	1967	16.000.—
380 W 2 p.	1967	17.000.—
300 4 p.	1968	12.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	17.000.—
380 W 2 p.	1968	17.500.—

VALIANT

I	1962	8.800.—
II	1963	9.500.—
III	1964	10.500.—
III	1965	10.800.—
Coronado	1965	11.000.—
G. Turismo	1965	11.200.—
IV	1966	12.000.—
Coronado	1966	12.400.—
G. Turismo	1966	12.800.—
IV	1967	13.000.—
Coronado	1967	13.500.—
G. Turismo	1967	14.000.—
IV	1968	14.500.—
Coronado	1968	15.000.—
G. Turismo	1968	15.500.—

VAUXHALL

Valox 6 cil. 4 p.	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	4.000.—

VOLKSWAGEN

Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—

VOLVO

121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

ARGENTA

Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—

MARCA AÑO ESTIMAC.

CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.300.—
AZU Furg.	1966	4.800.—
AZU Furg.	1967	5.300.—
AZU Furg.	1968	6.100.—

CHEVROLET

10 Pick-up	1960/1	7.000.—
10 "	1966	11.000.—
10 "	1967	12.000.—
10 "	1968	13.500.—

DE SOTO

D-100 Pick-up	1962/3	7.000.—
D-100 "	1964	8.200.—
D-100 "	1965	9.000.—
D-100 "	1966	10.000.—
D-100 "	1967	11.000.—
D-100 "	1968	12.000.—

DODGE

D-100 Pick-up	1961/2	7.000.—
D-100 "	1963	7.500.—
D-100 "	1964	8.200.—
D-100 "	1965	9.000.—
D-100 "	1966	10.000.—
D-100 "	1967	11.000.—
D-100 "	1968	12.000.—

FARGO

D-100 Pick-up	1962/3	7.000.—
D-100 "	1964	8.200.—
D-100 "	1965	9.000.—
D-100 "	1966	10.000.—
D-100 "	1967	11.000.—
D-100 "	1968	12.000.—

FIAT

Multicarga 1500	1965	7.500.—
Multicarga 1500	1966	8.000.—
Multicarga 1500	1967	8.500.—
Multicarga 1500	1968	9.200.—

FORD

F-100 Pick-up	1960/1	7.000.—
F-100 "	1962	7.800.—
F-100 "	1963	8.500.—
F-100 "	1964	9.000.—
F-100 "	1965	9.500.—
F-100 "	1966	11.000.—
F-100 "	1967	12.000.—
F-100 "	1968	13.800.—

JEEP

IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA "	1962	4.800.—
IKA "	1963	4.800.—
IKA "	1964	5.000.—
Glad. V Pick-up	1964	5.000.—
Glad. X "	1964	5.200.—
Glad. V "	1965	5.400.—
Glad. X "	1965	5.800.—
Glad. V "	1966	6.000.—
Glad. X "	1966	6.400.—

MERCEDES BENZ

170 Pick-up	1951	2.700.—
-------------	------	---------

RASTROJERO

Pick-up	1964	5.600.—
"	1965	6.000.—
"	1966	6.400.—
"	1967	7.000.—
"	1968	7.400.—
" 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION

1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—

CITROËN

2 CV AZAM, 4 p.	8.640.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.250.—

CHEVROLET

Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy	19.980.—

DODGE

Dodge	16.400.—
Valiant	18.460.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—

ESTANCIERA

UA-5RB t/simple	15.267.—
UA-5RA t/doble	16.932.—

MARCA ESTIMAC.

FIAT		
600 E, 2 p.	8.780.—	
800 Coupé	10.850.—	
800C Coupé Spider	11.000.—	
1500 Coupé	17.050.—	
1500 C-Familiar, 4 p.	15.040.—	
1600	14.950.—	

FORD

Falcon, taxi, 4 p.	17.360.—
Falcon Standard, 4 p.	17.695.—
Falcon De Luxe, 4 p.	18.885.—
Falcon Futura, 4 p.	20.210.—
Rural Falcon De Luxe	19.600.—
Rural Falcon Futura	20.630.—
Fairlane 500 8 cil.	22.610.—
Fairlane L.T.D. 8 cil.	24.862.—

PEUGEOT

404 Gran Lujo, 4 p.	15.200.—
404 Súper Lujo, 4 p.	16.650.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—

LINEA 380 IKA-RENAULT

Clas. Custom 380, 4 p.	19.547.—
Clas. De Luxe 380, 4 p.	17.809.—
C-Country 380, 4 p.	20.201.—
Ambassador 38	

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BSA		
500	46-48	600/ 900
500	48-49	950/1.400
350	46-48	700/1.000
650	50-52	1.300/1.800
500	60-62	2.600/3.300
BMW		
500	55	1.800/2.100
250	58	1.800/2.500
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	85-88	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
285	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	3.800/4.500
500/650 (Cr.)	49-55	3.000/3.600
ZANELLA		
100	59-67	480/ 700
125	59-67	600/ 800

MOTOS 0 Km

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

LANGHAS 0 Km

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
AVAN-CANESTRARI			
Avan 330	Yamato 22HP	3,60-1,49-0,65	\$ 4.890.—
Avan 400 V	Yamato 22HP	3,95-1,48-0,66	\$ 6.590.—
Avan 400 V	Johnson 25HP	3,95-1,48-0,66	\$ 6.990.—
Avan 400 V	Johnson 33HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.380.—
Avan 400 V	Johnson 40HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.990.—
Avan 400 V	Johnson 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.940.—
Avan 400 V	Carniti 35HP	3,95-1,48-0,66	\$ 7.220.—
Avan 400 V	Carniti 50HP	3,95-1,48-0,66	\$ 8.790.—
Avan 400 V	Carniti 55HP	3,95-1,48-0,66	\$ 9.390.—
Avan 410	Johnson 55HP	4,13-1,65-0,78	\$ 10.940.—
Avan 410	Johnson 65HP	4,13-1,65-0,78	\$ 11.180.—
Avan 410	Johnson 85HP	4,13-1,65-0,78	\$ 12.900.—
Avan 410	Carniti 50HP	4,13-1,65-0,78	\$ 9.790.—
Avan 440	Johnson 55HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.940.—
Avan 440	Johnson 60HP	4,45-1,75-0,87	\$ 11.560.—
Avan 440	Johnson 65HP	4,45-1,75-0,87	\$ 12.200.—
Avan 440	Johnson 85HP	4,45-1,75-0,87	\$ 13.910.—
Avan 440	Johnson 115HP	4,45-1,75-0,87	\$ 15.000.—
Avan 480	Yamato 22HP	4,88-1,72-1,00	\$ 7.100.—
Avan 505	Johnson 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 10.440.—
Avan 505	Carniti 55HP	4,92-1,53-0,65	\$ 9.880.—
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	4,25-1,80-0,66	\$ 1.950.—
Pescador	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,66	\$ 4.300.—
Camping	Chrysler 20HP	4,25-1,80-0,66	\$ 5.900.—
Camping	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,66	\$ 6.950.—
Camping	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,66	\$ 7.950.—
Universal	Chrysler 35HP	4,25-1,80-0,75	\$ 5.950.—
Universal	Chrysler 45HP	4,25-1,80-0,75	\$ 6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 20HP	6,60-2,30-1,00	\$ 13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler 45HP	6,60-2,30-1,00	\$ 15.500.—
Delta Marine	Chrysler 20HP	5,25-2,00-0,85	\$ 5.900.—
Delta Marine	Chrysler 35HP	5,25-2,00-0,85	\$ 6.900.—
JUANJO			
Pescadora	Chrysler 45HP	4,60-1,71-0,71	\$ 8.620.—
Signorina	Chrysler 35HP	3,70-1,71-0,65	\$ 7.200.—
Signorina	Chrysler 45HP	3,70-1,71-0,65	\$ 8.170.—
Sprinter	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 8.970.—
Sprinter	Chrysler 55HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.700.—
Piccina	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.460.—
Piccina	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 9.420.—
Bambina	Chrysler 45HP	3,60-1,60-0,65	\$ 7.370.—
Piccine Sport	Chrysler 35HP	4,80-1,76-0,70	\$ 6.750.—
Piccine Sport	Chrysler 45HP	4,80-1,76-0,70	\$ 7.720.—
Trimarán	Chrysler 20HP	3,03-1,63-0,56	\$ 4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 105HP	6,12-2,33-1,00	\$ 2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler 175HP	6,12-2,33-1,00	\$ 3.350.—
Biguá	Yumpa 5HP	2,65-1,30-0,48	\$ 2.080.—

MODELO	MOTOR	MEDIDAS *	PRECIO
NAUTICA-BERMUDA			
Pirayú	Evinrude 25HP	3,78-1,62-0,58	\$ 4.860.—
Pirayú	Evinrude 33HP	3,78-1,62-0,58	\$ 5.265.50
Riomar	Evinrude 25HP	3,83-1,63-0,60	\$ 5.600.—
Riomar	Evinrude 33HP	3,83-1,63-0,60	\$ 6.006.—
Sportmin	Evinrude 33HP	3,79-1,63-0,68	\$ 6.650.—
Sportmin	Evinrude 40HP	3,79-1,63-0,68	\$ 7.200.—
GH 380	Evinrude 25HP	3,80-1,55-0,62	\$ 4.880.—
GH 380	Evinrude 33HP	3,80-1,55-0,62	\$ 5.285.50
GH 430	Evinrude 25HP	4,30-1,73-0,62	\$ 5.467.80
GH 430	Evinrude 33HP	4,30-1,73-0,62	\$ 5.873.30
GH 430	Evinrude 40HP	4,30-1,73-0,62	\$ 6.423.30
Delta	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 6.050.—
Delta	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 6.455.—
Safari	Evinrude 25HP	4,08-1,63-0,58	\$ 6.450.—
Safari	Evinrude 33HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.020.—
Safari	Evinrude 40HP	4,08-1,63-0,58	\$ 7.576.—
S/Sport STD	Evinrude 40HP	4,36-1,76-0,69	\$ 7.570.—
S/Sport STD	Evinrude 55HP	4,36-1,76-0,69	\$ 9.849.40
S/Sport STD	Evinrude 85HP	4,36-1,76-0,69	\$ 11.699.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude 40HP	4,36-1,76-0,69	\$ 9.138.—
S/Sport d/Lujo	Evinrude 55HP	4,36-1,76-0,69	\$ 10.889.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude 85HP	4,36-1,76-0,69	\$ 12.789.40
444	Evinrude 55HP	4,44-1,72-0,80	\$ 11.931.40
444	Evinrude 85HP	4,44-1,72-0,80	\$ 13.781.40
444	Evinrude 115HP	4,44-1,72-0,80	\$ 14.831.40
Mark II	Evinrude 85HP	4,85-1,88-0,72	\$ 14.179.40
Mark II	Evinrude 115HP	4,85-1,88-0,72	\$ 15.229.40
Cobra	Evinrude 120HP	5,10-2,10-0,85	\$ 21.300.—
Cobra	Evinrude 155HP	5,10-2,10-0,85	\$ 23.200.—
Cobra	Evinrude 210HP	5,10-2,10-0,85	\$ 25.400.—
Gran Turismo	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 24.600.—
Gran Turismo	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 26.500.—
Gran Turismo	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 28.700.—
Day Cruiser	Evinrude 120HP	5,83-2,28-1,12	\$ 27.100.—
Day Cruiser	Evinrude 155HP	5,83-2,28-1,12	\$ 29.000.—
Day Cruiser	Evinrude 210HP	5,83-2,28-1,12	\$ 31.200.—
PAGLIETTINI			
Bambi II	Mercury 50HP	4,06-1,72-0,73	\$ 9.017.—
Codinet	Mercury 50HP	4,46-1,73-0,58	\$ 8.975.—
Codinet	Mercury 65HP	4,46-1,73-0,58	\$ 11.579.—
Codinet	Mercury 85HP	4,45-1,81-0,76	\$ 12.621.—
Codinet	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	\$ 6.050.—
Dorado Pescado	Johnson 25HP	4,25-1,75-0,70	\$ 5.950.—
Dorado Pescador	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 6.415.—
Dorado Pescador	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 6.965.—
Dorado Ski	Johnson 33HP	4,25-1,75-0,70	\$ 6.758.—
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 7.558.—
Dorado Ski	Johnson 40HP	4,25-1,75-0,70	\$ 8.562.—
Dorado V2	Johnson 40HP	4,33-1,75-0,75	\$ 9.817.50
Dorado V2	Johnson 55HP	4,33-1,75-0,75	\$ 10.637.50
Dorado V2	Johnson 85HP	4,33-1,75-0,75	\$ 12.227.50
Dorado V2	Johnson 115HP	4,33-1,75-0,75	\$ 13.937.50
Dina	Johnson 155HP	5,54-2,30-0,90	\$ 27.500.—
Dina	Johnson 210HP	5,54-2,30-0,90	\$ 29.500.—

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

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta (Córdoba), Raúl Arioni (Bolívar), Francisco J. De Cesare (Río Negro), Luis A. Gómez (Mar del Plata), Carlos Larreira (Santa Fe),

Héctor J. Milanich (Entre Ríos), Pedro A. Pignataro (Santa Cruz), Federico Etcheverry Boneo (Salta).

Buenos Aires, 17 de febrero de 1970

Nº 200

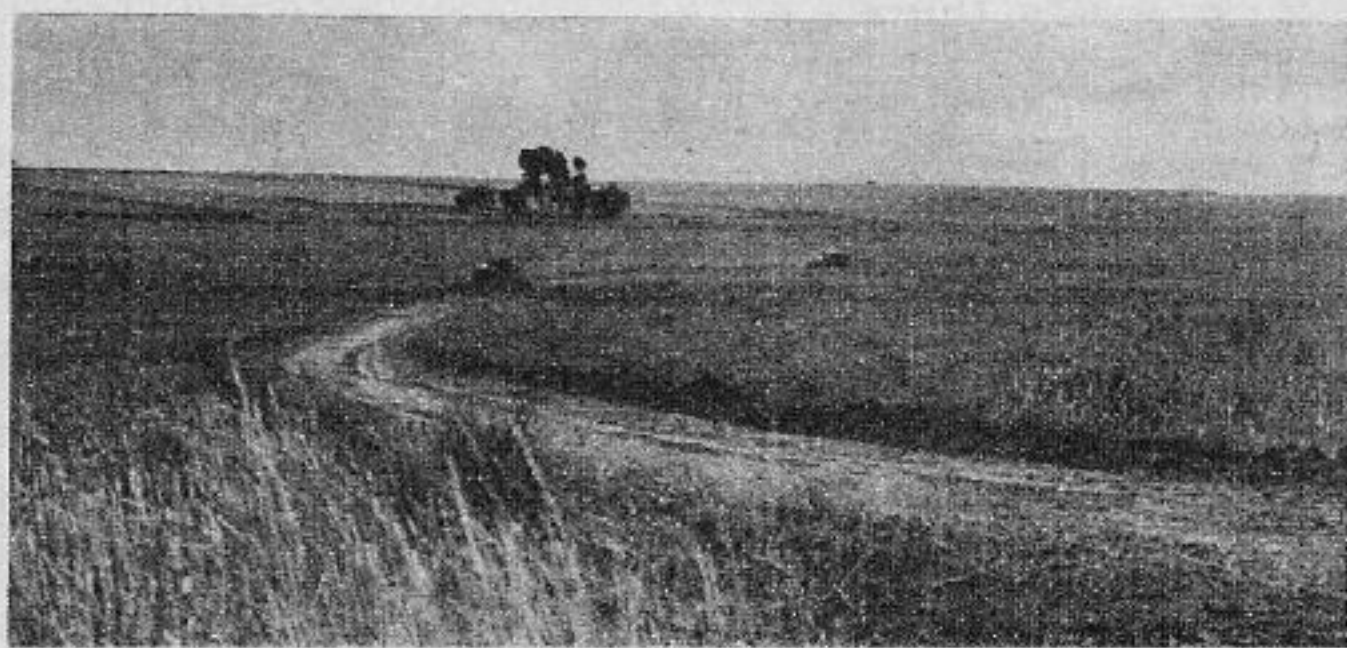
Única sección - 2 páginas

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

El futuro autódromo de Bahía

Bahía Blanca. En Aldea Romana, lugar cercano a esa ciudad, se iniciará próximamente la construcción de un autódromo. El terreno en el cual se efectuará la obra se adapta extraordinariamente para la realización de un circuito tipo parque y el ingeniero Ferraz será el responsable de su construcción. De acuerdo con el proyecto la pista principal contará con catorce curvas y trece rectas. La principal de las rectas tendrá una longitud de 1.070 metros.

El ancho total de la pista será de 12 y 14 metros. El tiempo que demandarán las obras no está aún calculado, ya que dependerá de la celeridad con que se acuerden los préstamos solicitados. La pista, o el trazado principal, será de 6.116 metros. La compra del terreno se pudo llevar a cabo mediante la colaboración de La Isaura, que votó 16 millones de pesos. El resto se financiará con un préstamo que ya fue solicitado a la Dirección de Bienestar Social.



Las Flores. Esta vez es cierto. Hace aproximadamente un año y medio la posibilidad muy rumo-reada no se concretó. Entonces se dijo que Froilán González, estimulado por Bernardo Pérez, entusiasta del volante local Juan Carlos Fernández, accedería a una prueba para otorgarle la inestimable oportunidad de conducir al vacante Chevvytú. Finalmente el viejo y glorioso auto fue vendido y todo quedó en la nada.



José María Goyeneche, su actual propietario, no puede competir con él por no tener antecedentes en la categoría Turismo Carretera, y por esa razón lo cedió a Norberto Castañón en la última carrera del año, en el nuevo autódromo de Comodoro Rivadavia. Al parecer Bernardo Pérez, su fiel y constante preparador, no quedó del todo conforme con la actuación de Castañón y aconsejó a Goyeneche el viaje a Las Flores en busca de su siempre ansiado piloto. La entrevista se realizó hace pocos días en el Club Social y luego de muy breve conversación la simple proposición pasó a ser una realidad tangible. De acuerdo con lo pactado Juan Carlos Fernández participará en Turismo Carretera Fórmula "B" y eventualmente en Sport Prototipo a partir del 1º de marzo en el Trofeo Apertura, si es que éste se realiza.

"Bocha" Fernández, soltero, 26 años y con apariencias de playboy, es un joven veterano en esto de subirse a un auto y darle rosca. Desde hace varios años compite en las cuadreras zonales con coches a veces casi standard. En

EDUARDO WEBER, PILOTO DE "BILLERES COMPETICION"

El volante Eduardo Weber, que compitiera en pareja con Arana en las recientes "25 Horas de APAT" representando al equipo de Federico Müller, se ha incorporado a las filas de "Billeres Competición", la escudería que defiende Vicente "Chiquito" Edreira.

El Torino 380 W de Weber ya se encuentra en el taller de "Juancito" Billeres, el preparador florense, con el fin de desarmar totalmente el motor y efectuarle sustanciales reformas, de acuerdo con lo manifestado por el "capo-squadra". El sábado pasado, Edreira y Weber estuvieron en Las Flores asistiendo a la presentación oficial del Autódromo General San Martín y mantuvieron una importante conversación con Billeres en la cual trataron fundamentales temas de la futura actuación del equipo en la temporada '70.

Muy posiblemente estos dos volantes puedan participar en la jornada del 1º de marzo en la categoría mayor de Turismo, con sus respectivos Torino.

El veterano Marcos Pagliere se tomará un merecido descanso en estos primeros meses, por lo cual no competirá en la prueba inicial del año.

El '69 fue excepcionalmente bueno para Billeres Competición. Los repetidos triunfos de Pagliere en el zonal de Tres Arroyos que le valieron el campeonato en el recuento final, fueron el anticipo de la magnífica culminación de la tem-

porada. En el Gran Premio de Turismo Edreira fue animador constante, obteniendo un valiosísimo quinto puesto definitivo, llevando a Billeres de acompañante, lo que le aseguraba al Torino una excelente atención en todo momento. Por primera vez los nombres de Edreira y Billeres tomaban notoriedad. Parecía que no podría mejorarse lo realizado, pero el trabajo metódico dio aún mejores resultados en las "25 Horas". El equipo de mecánicos en pleno de Billeres Competición asistió durante más de un día y medio de carrera al Torino Nº 5 para conseguir un consagratorio segundo puesto que elevó a la máxima consideración general las cualidades conductivas de Edreira y Durán y la innegable capacidad de Juancito Billeres como mecánico y director de equipo.

Lógicamente esto no es producto de la suerte o la casualidad. Billeres lleva varios años "metiendo la mano" en cuanto coche sale de Las Flores a competir con los mejores. La cupé, el Valiant y el Chevrolet de Fernández; el Torino TC de Mario Di Pasquo; el Torino 380 W de Pagliere y el Renault 1093 de Jorge Serafini, entre los más destacados, supieron de su toque maestro. Además acompañó a casi todos ellos en cuanto oportunidad le fue posible. Como si esto fuera poco, es un excelente volante, le gustan las competencias de largo aliento y no pierde las esperanzas de correr en un coche suyo y por supuesto preparado por él mismo. Completito el muchacho, ¿no?

SAN JUAN

Karting sanjuanino

San Juan. El 25 de enero pasado llegó a su término el Campeonato Sanjuanino de Karting. El mismo se disputó en cinco fechas, una de ellas contó también con puntaje para el Cam-

peonato Argentino. Las posiciones del torneo evidenciaron la superioridad de los motores RF Special, ya que los dos mejores clasificados contaron con esa unidad motriz.

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO SANJUANINO

1º	Kuky Iranzo	37,9 puntos
2º	Ruben Bartol	25,4 "
3º	Alberto Meza	25,3 "
4º	Guido Leveque	12,6 "
5º	Héctor Limole	7,6 "
6º	Carlos Martín	7,2 "
7º	Jorge Rodríguez	7,2 "
8º	Fernando Almirón	2,4 "
9º	Rodolfo Tizzera	1,3 "
10º	Fernando Castillo	1,3 "
11º	Rodolfo Galván (h)	1,3 "

CHUBUT

OTRA CINTA PARA MARZULLO

Puerto Madryn. Mar calmo, sólo un poco picado sobre el final y vientos regulares del oeste fueron las características que predomina-

ron en la competencia de motonáutica que organizó la Hermandad en esa ciudad. Contrariamente a lo planeado con anticipación, la carrera se largó en horas de la tarde. También varió el recorrido de acuerdo con lo previsto; no fueron dos horas como estaba programado, sin diez vueltas al circuito. Que fue un clásico triángulo entre la sede de la entidad or-

ganizadora, Punta Cuevas y Punta del Muelle.

El escaso número de inscriptos —sólo ocho— y la extensión del circuito —casi seis kilómetros— hicieron que la competencia se tornara monótona para los espectadores, ya que no se sucedían pasajes sucesivos de embarcaciones. No obstante ello, quedó demostrado que el triángulo es de

CLASIFICACION FINAL INDICE DE PERFORMANCE

Pos.	Motonauta	Puntos
1º	Guerrero - Villa	37.021 (Ley 18.188, 370,21)
2º	Marzullo - Marzullo	33.495
3º	Caresoli - Beramendi	31.951
4º	Vidal - Pérez	31.524
5º	Feijoo - Fennen	28.862
6º	Barrientos - Furlanetto	28.542
7º	Albertella - Williams	25.258

CINTA AZUL

1º	Marzullo - Marzullo	0h 51m 03s
2º	Guerrero - Villa	0h 55m 21s
3º	Vidal - Pérez	1h 03m 11s
4º	Cerasoli - Beramendi	1h 07m 17s
5º	Albertella - Williams	1h 11m 17s
6º	Feijoo - Fennen	1h 21m 00s
7º	Barrientos - Furlanetto	1h 21m 25s

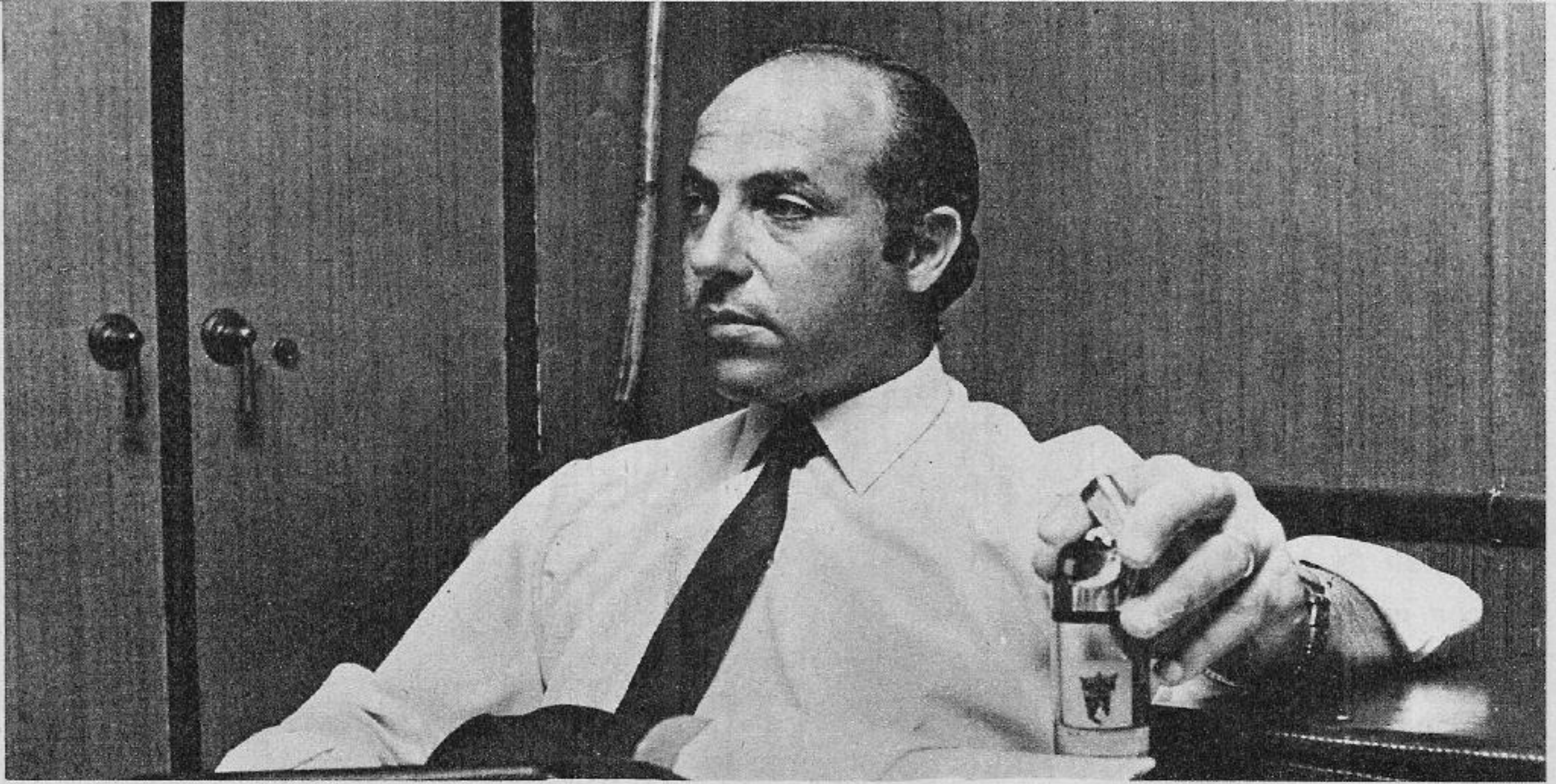


extraordinario valor para esta clase de competencias.

La largada se efectuó sobre marcha lanzada, con todas las embarcaciones en línea, aunque una de ellas, la de Luis Marzullo, no había logrado emparejar la línea de las restantes cuando desde la lancha patrullera de la Subprefectura se impartió la orden de iniciación de la competencia. Con un rápido tren de marcha Luis Marzullo —ganador de las Cien Millas de Golfo Nuevo— tomó la punta en los primeros tramos y comenzó paulatinamente a acrecentar su ventaja, que sobre el final se tradujo en dos vueltas a todo el resto de participantes con excepción de Guerrero-Villa.

El motor Mercury con que está equipada la Pagliettini-Codinet del ganador volvió a presentar la misma falla que ofreciera en la segunda etapa de las Cien Millas. Aunque esta vez le fue localizada la causa: resultó ser el cable de una bujía que hacía masa y no mandaba chispa, por lo que el motor funcionaba con un cilindro menos.

PUERTO MADRYN. En oportunidad de celebrarse las Cien Millas de Golfo Nuevo, Parabras-Corsa hizo entrega de un reloj Vulcain al ganador de la Cinta Azul de esa competencia. El afortunado Luis Marzullo luce desde entonces en su muñeca el deportivo Vulcain. Envidia.



"Para ir a las carreras, hay que ir con todo, o no ir..."

CACHO FANGIO

¿AUSENTE CON AVISO...?

Cómo se presenta 1970 para "Cacho" Fangio. Qué piensa acerca de las condiciones necesarias para intervenir en esta temporada. Por qué no correría



"De no ser que medie un contrato, no corro en 1970..."

"De no estar contratado, este año no voy a correr." Es lo primero que nos dice "Cacho" Fangio, cuando le preguntamos sobre sus proyectos para 1970.

Con "Cacho" Fangio suceden dos cosas que a pesar de ser un piloto de primera línea pasa inadvertido para gran parte del público consumidor de carreras de autos. Primero, todo el mundo espera que "Cacho" resulte un calco fiel y exacto de su padre. Cosa harto difícil, ya que hubiera sido lo mismo pretender que el hijo de Chopin fuera un pianista fuera de serie como su padre. Y como la estadística revela que los superdotados —sea en cualquier actividad— son uno en un millón, lo lógico y normal es dejar de lado tal pretensión. Fangio padre es una cosa, y Fangio hijo es otra.

Con lo cual no queremos significar que "Cacho" no sea un buen piloto, sino solamente que no es el elegido entre un millón.

Cuando tuvo entre sus manos un medio apto, demostró sus cualidades. Con el Trueno Dorado, que doblaba bien, y aun entre autos que doblaban mucho mejor, recorría ambas curvas de Rafaela en un segundo menos que el resto de los competidores, con toda regularidad. Y robar un segundo en las curvas de Rafaela puede ser fácil de contar o de escribir. La cuestión se pone difícil cuando hay que subirse al auto para ha-

cer en ese trayecto un segundo menos... Con lo cual queda aclarada la segunda cuestión.

Veamos ahora por qué "Cacho" Fangio ha decidido no correr este año, de no darse ciertas condiciones.

Nos dice: 1º) "Financieramente, mis posibilidades no me permiten afrontar el esfuerzo individual de mantener un auto de carrera realmente competitivo. Actualmente no se trata de mandarse hacer un auto e ir a correr. La cosa no es tan fácil si se entiende que todas las manifestaciones de esa clase se desmoronan ante la organización de un equipo montado de acuerdo con las exigencias actuales, y fundamentalmente cuando lo que se busca son resultados..."

2º) "Para ir a las carreras, hay que ir con todo o no ir. Claro que esas condiciones son necesarias cuando se pretende andar mezclado en la punta. Mirá... yo no quiero pasar a nadie, pero como es comprensible, me gusta ganar como a todo el mundo. Porque ése es el sentido, o por lo menos uno de los sentidos de una competencia: ganar..."

"Actualmente se necesita todo el apoyo directo que puedas recibir de una fábrica. No solamente planta motriz, entiéndase: apoyo total, en todo el sentido de la expresión. Es diferente ir a una carrera con un motor entregado por fábrica y nada más, que ir con todo el respaldo que pueda significar asis-

tencia técnica integral, traslado de elementos, etcétera. Al grado de profesionalismo que se ha llegado, o que se está llegando, en todo sentido conviene ser un piloto a sueldo, con todas las responsabilidades que caben —entrenamiento, estado físico, etcétera—, dispuesto a estar presente en todas las carreras, pero sin la preocupación constante de tener o no el auto en condiciones. Y más: en mi caso personal, vivo y trabajo en Mar del Plata y estoy algo desconectado de "la cosa grande". De presentarse así las cosas, es decir, un contrato con un equipo, sería diferente...

"Por otra parte, el año pasado demostré cuántos pilotos buenos, de primera, hay en todas las categorías, especialmente en SP. Yo no tuve oportunidad —no de demostrar nada en especial, sino siquiera de probarme— dado que no conté con un medio realmente efectivo. Si bien no rendí lo suficiente, no tuve auto más que para estar de sexto para abajo. Y ahí estuve..."

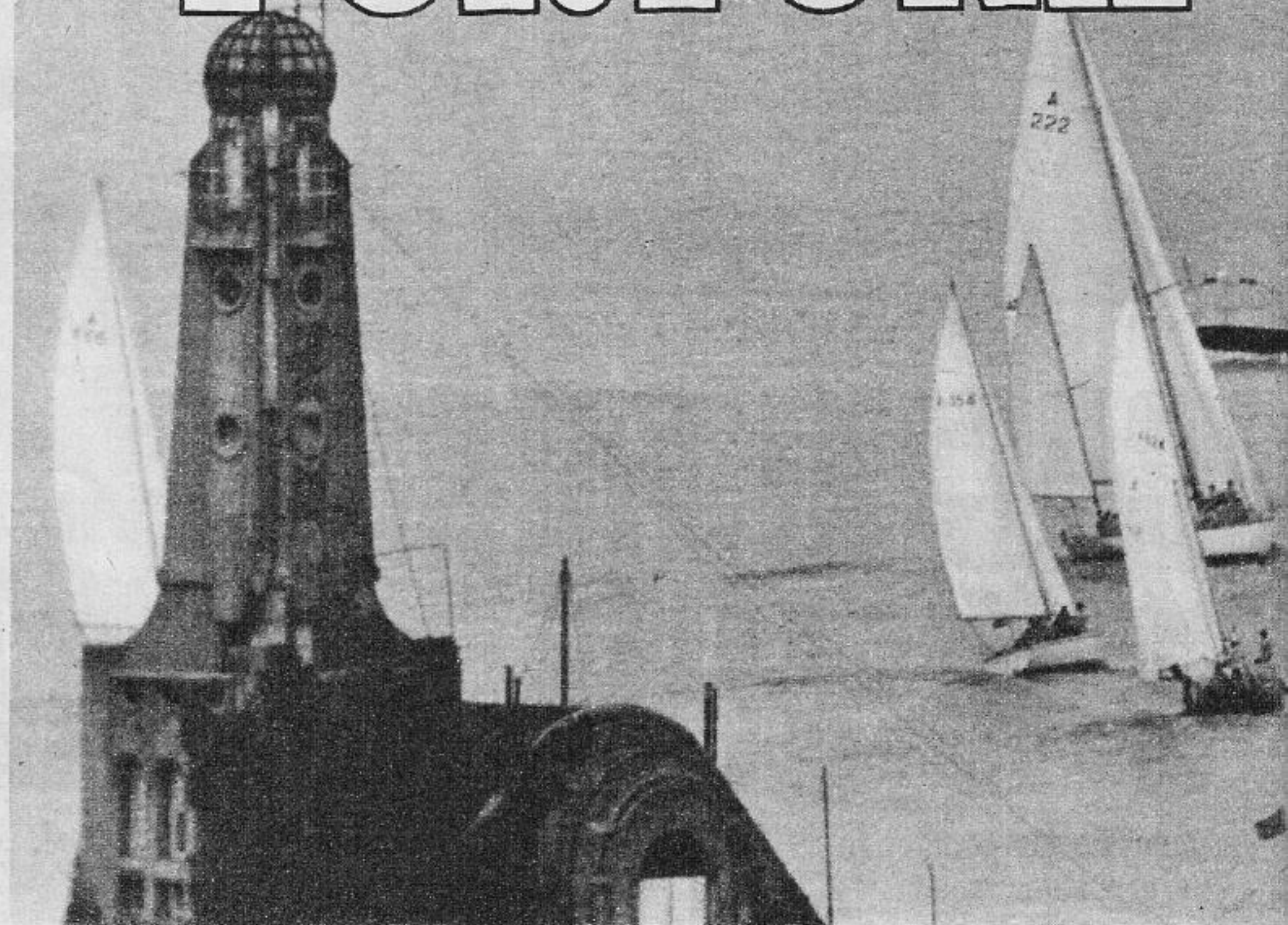
"Me gustaría cualquier categoría: TC "A", SP(F1, F2... pero siempre bajo las mismas condiciones. No pretendo nada excepcional; solamente formar parte de un equipo. Si no, y muy a mi pesar, no corro, por lo menos por este año."

La última palabra de "Cacho" Fangio está dicha. Piloto bueno, correcto, regular, se ofrece...

CARNAVAL FORTUNA

A pesar de la deserción de varios barcos que habian prometido su participación, la primera etapa del triángulo de Carnaval se caracterizó por una reñida lucha en la que venció el Fortuna, y segundo el Atrevido, que tuvo una destacada actuación

por JUAN PEDRO SIEDMANN



SE inició el viernes 6 de este variable mes de febrero otra versión más de la tradicional regata Buenos Aires-Mar del Plata-Punta del Este-Buenos Aires, que organizó el Yacht Club Argentino con la colaboración del Club Náutico Mar del Plata y el Yacht Club Punta del Este para barcos medidos en la Cruising Club of America.

Es ésta una regata que en realidad son tres, puesto que las tres etapas son independientes entre sí, lo que permite que haya barcos que intervienen en una o dos de éstas. A pesar de ello están en juego la copas Capitán Piedrabuena, para el yate que sume el menor tiempo corregido en las tres regatas, y Almirante Guillermo Brown, para el ganador de las dos primeras etapas.

Se largó a las 18 hs. de la víspera del efímero reinado del Rey Momo la primera de las regatas en la que tomaron parte 12 barcos, los que debieron cubrir 290 millas para unir Dársena Norte con el puerto de Mar del Plata, previo virar Pontón Prácticos Recalada. Es ésta la más larga de las tres regatas y generalmente la más difícil, debido a que normalmente imperan fuertes vientos de

proa que exigen un gran esfuerzo de las tripulaciones y barcos.

Desde la largada se destacó en la serie "A" el Juana, comandado por Jorge Benavides, quien tomó decididamente el comando del lote, seguido por el Kuenda por muy corto lapso, ya que fue rebasado por el Esperanza a los pocos minutos del cañonazo.

De destacar fue la actuación del Fortuna que a pesar de una mala largada luego se adjudicaría la etapa. La forma que asentó en el fondo del río se debió a que en el último minuto, antes de largar, tuvo que hacer una maniobra para dar paso al Kuenda que venía con buenas, lo que le costó una linda varadura, de la que pudo zafar 10 minutos después gracias al fuerte viento del Sur que soplabá en ese momento, pudiendo partir por fin junto a los barcos más chicos, los que realizaron un start impecable con el Atrevido al frente, seguido por el Milagro y el Risque II. Muy buena fue la arremetida del Gitano, que a pesar de ser el último en la largada, a la altura de La Plata ya estaba en el tercer lugar en su serie.

Alrededor de las 5,30 hs. del día siguiente los primeros barcos



CON

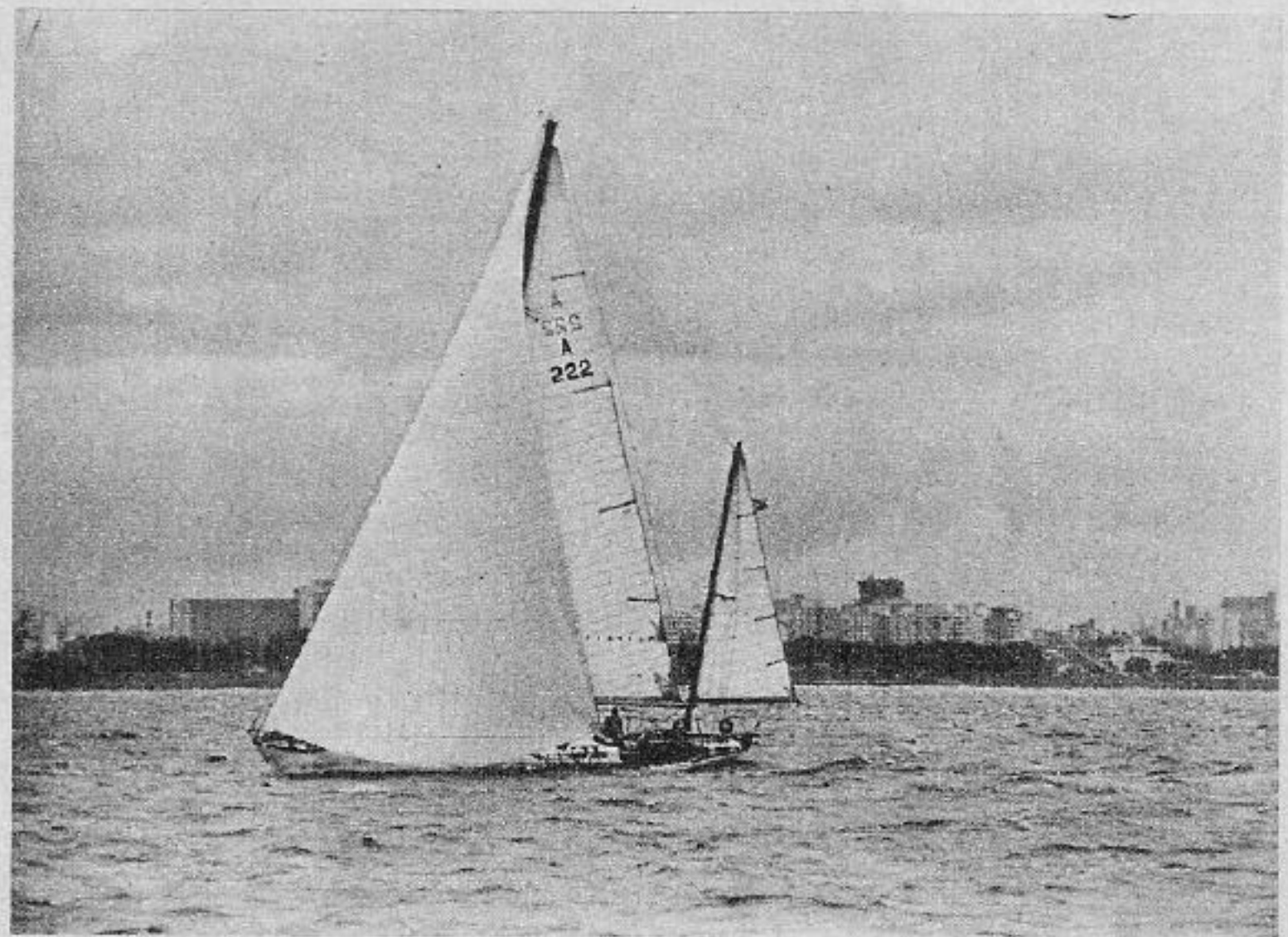
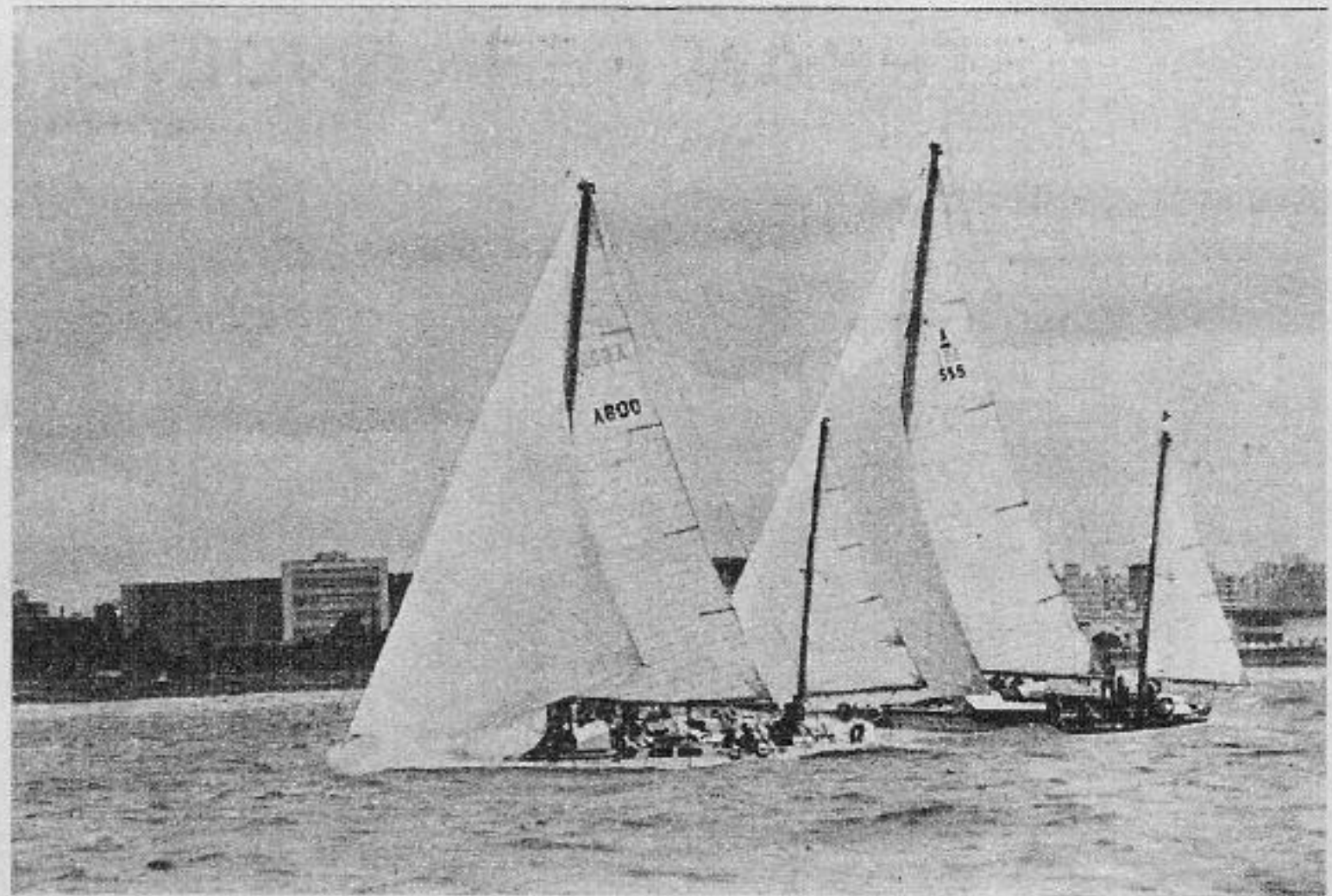


Sobrepasada la línea del espigón, en Dársena Norte, vemos los barcos de la clase B y C mezclados alrededor del Fortuna, que partió rezagado por culpa de una varadura.

Minutos después de la largada, el Esperanza pasa al Kuenda, que había largado en excelente colocación.

A todo trapo vemos al ganador de la etapa Buenos Aires - Mar del Plata. A pesar de sus veintipico de años, el Fortuna sigue dando satisfacciones a la Armada Argentina.

Abejo, izquierda: Sonriente, como previendo el triunfo, el timonel del Fortuna, capitán de corbeta Alberto Heredia, saluda antes de iniciar la travesía más larga del triángulo de carnaval.



comenzaron a virar Recalada con un viento de unos 45 km en el siguiente orden: Esperanza, Juana, Fortuna, Columbia y Alford.

A partir de allí la cosa anduvo más fácil, puesto que contra la costumbre el viento era franco, por lo que los barcos izaron todos sus trapos e hicieron rumbo directo a la meta final.

Como dato de interés podemos acotar que el Columbia (era la tercera vez que navegaba) rompió uno de sus stays proeles con la consiguiente demora. Es éste un sloop de plástico reforzado de 16,20 m de eslora total, construido en Inglaterra. La impresión que nos causó es que tan pronto como su tripulación lo ponga a punto será un serio rival con todo tipo de viento, puesto que sus líneas son realmente modernas.

El primer barco en arribar a Mar del Plata fue el scratch de la competencia, el ya consagrado Fortuna, que lo hizo el domingo 8 a las 12 hs. 23 m. 3 s. Dos horas más tarde hizo su entrada el Juana y por la tarde, a las 17 hs. 19 m. 10 s., fue el Atrevido de Armando Grandi el que traspuso la línea imaginaria de llegada, concretando así una muy destacada actuación al arribar en tiempo

real delante de otros barcos de mayor porte. Sin lugar a dudas este yate de aluminio reúne todas las condiciones para convertirse en el susto de sus contrincantes, ya sea por la fineza de su diseño como también por el nivel de la tripulación que lo navega.

A continuación llegaron el Kuenda y 57 segundos detrás el Esperanza, de la Prefectura Naval Argentina. Alrededor de las 19,30 hs. hizo su arribo el Milagro y a las 22 hs. 42 m. 50 s. llegó el Risqué II. Los demás barcos entraron a puerto recién el lunes por la mañana, siendo el último en llegar a destino el más chico de los yates participantes, el Zorba, timoneado por el veterano Pedro Soto, quien lo hizo a las 8hs. 40 s.

Irregular fue la performance del Alford, que en busca de vientos más propicios se alejó mucho de la costa, con lo que sólo consiguió alargar el trayecto.

En definitiva, en esta oportunidad no se hicieron presentes los sirocos por proa, evitando las molestas bordejeadas y las terribles palmas de los participantes.

Una vez corregidos los tiempos la clasificación final fue:

SERIE A - Premio: Punta Quilmes

1º Alberto Heredia	Fortuna	42h 23m 03s
2º Jorge Benavides	Juana	43h 48m 30s
3º Arturo Acevedo	Kuenda	44h 36m 22s
4º Ugo Baldi	Columbia	46h 59m 37s
5º Joaquín Neyra	Esperanza	47h 16m 03s
6º Francisco Gaibisso	Alford	53h 56m 32s

SERIE B - Premio: Punta Colorada

1º Armando Grandi	Atrevido	42h 28m 30s
2º Estanislao Kocourek	Milagro	43h 06m 06s
3º Juan Canzobre	Gitano	46h 17m 13s
4º Juan Baylac	Risqué II	46h 34m 08s
5º Isaac Bockser	Pax	48h 46m 13s

SERIE C - Premio: Punta Atalaya

1º Pedro Soto	Zorba	49h 34m 27s
---------------	-------	-------------

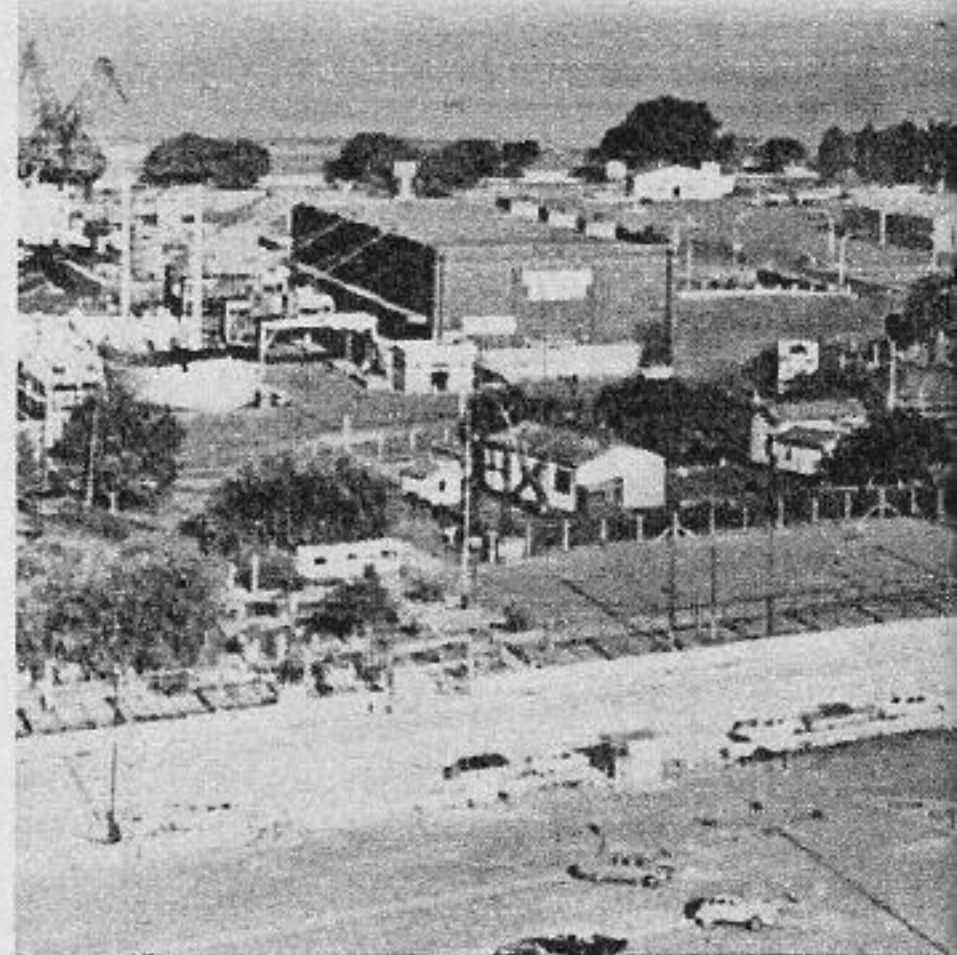
CLASIFICACION GENERAL — Premio: ATLANTICO

1º Fortuna	Alberto Heredia
2º Atrevido	Armando Grandi
3º Milagro	Estanislao Kocourek
4º Juana	Jorge Benavides
5º Kuenda	Arturo Acevedo
6º Gitano	Juan Canzobre
7º Risqué II	Juan Baylac
8º Columbia	Ugo Baldi
9º Esperanza	Joaquín Neyra
10º Pax	Isaac Bockser
11º Zorba	Pedro Soto
12º Alford	Francisco Gaibisso

ESTEBAN FERNANDINO (h)



¿QUE



Veinticinco años, cuatro de Turismo Anexo "J", siempre con Fiat. Un triunfo y muchas buenas performances. Un valor oculto en una categoría de grandes pilotos. Ahora en el equipo Formisano - Ford y en el del ACA F-2. Hablemos con el "Chango"

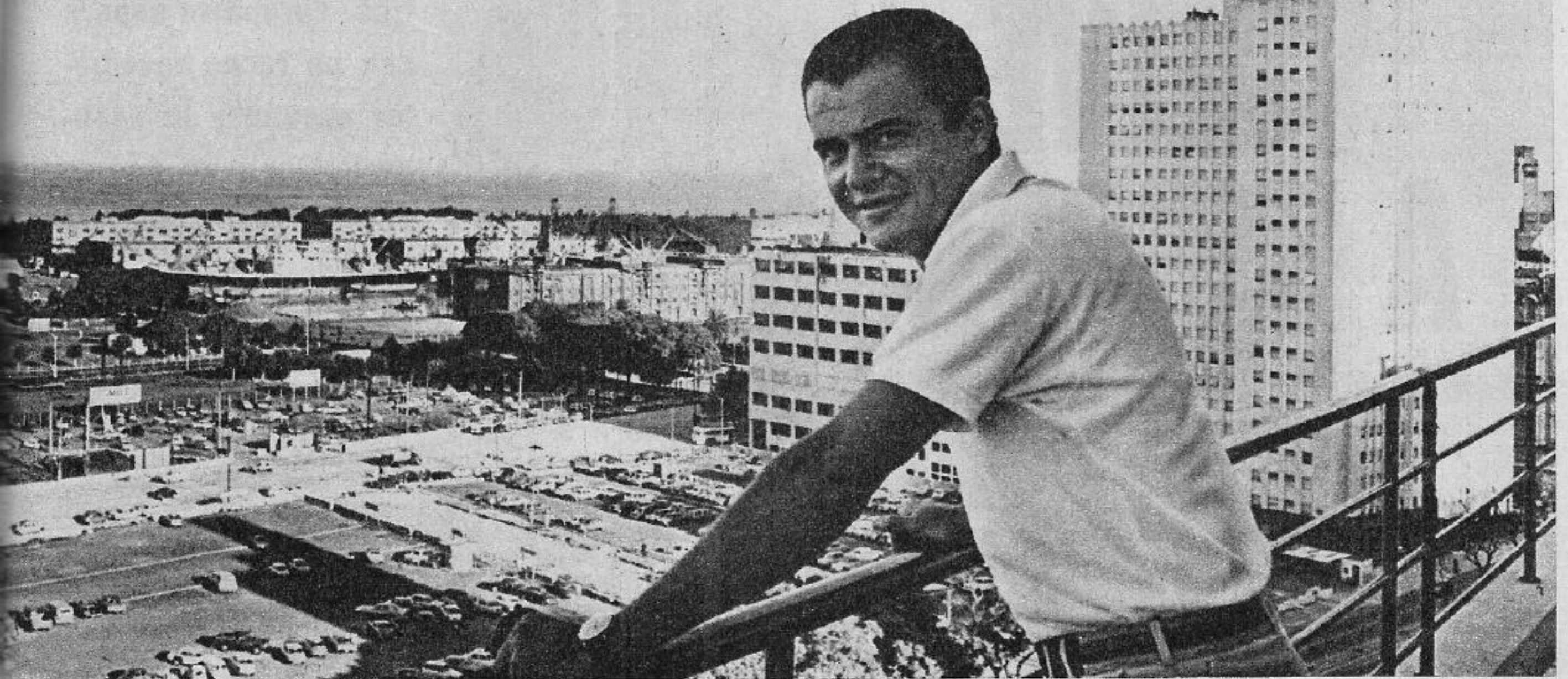
Ya sabemos que no lo conoce. A lo sumo lo oyó nombrar o lo vio en alguna clasificación pero en realidad no sabe ni cómo maneja, ni quién es, ni de dónde salió. Por eso creemos que tenemos el deber de presentárselo. El Chango Fernandino lo merece, sobre todo ahora que es uno de los integrantes del equipo Formisano-Ford, junto a Pairetti y Marinovich. Claro que a veces uno se acuerda de ciertos pilotos cuando las cosas le andan bien, muy difícilmente se nos ocurre hacer una nota cuando para el público todavía "no es nadie". Sin embargo Fernandino "es" desde hace mucho y nunca se le dio trascendencia porque pertenece al grupo de pilotos que se "venden" mal o hacen mal su campaña promocional. Tanto sea porque son modestos, introvertidos, o porque simplemente no están en difíciles o pseudo-play boys.

—"Cuando Pairetti me llamó pensé que era una cargada. No podía ser. Al día siguiente volvió a llamarme y me dijo que le interesaba llevarme con él. Así empezó todo. Me propuso correr en F-1 con el auto de Paco Martos en condición de titular y como suplente en TC fórmula B y Sport Protolipo".

—¿Anduviste en monopostos?

—"Nunca y te aseguro que estoy medio

TAL, CHANGO ?



preocupado. No porque tenga miedo ni nada de eso, ¿viste... pero nunca anduve en un monopostrato. Tienen mucha potencia y hay que amoldarse al auto. De todos modos me viene muy bien el que me hayan nombrado para el equipo del ACA de F-2, porque me va a servir de entrenamiento. Iba a correr el "Nene" García Veiga con el ACA, pero parece que la GM no se lo permitió, entonces Staffa me llamó y me dio lugar en el equipo".

¿Cuándo debutaste?

—“En el Gran Premio de 1966 con un Fiat 1500 berlina. El coche era de mi vieja y se lo pedía prestado por tres meses. Le dije que no se hiciera problema, que le hacía algunas cositas para el GP y nada más. Después lo ponía standard y se lo devolvía. El que me embolsó fue Alvarez Fourcade. El corría para la agencia San Remo y me prestó muchos fierros. Yo no tenía un peso y para poder correr y a la vez pagarle la pensión a la dueña en La Plata tenía que ahorrar como un loco. Más de una vez mientras vivía en la pensión a causa de los estudios tuve que pagarle la mensualidad en cuotas a la patrona. Como te decía... en ese Gran Premio venía ganando la última etapa y me quedé. Tuve que abandonar”.

¿Triunfos?

—“Sólo uno y nadie se acuerda. Fue en la carrera de Alberti y como era el mismo día de la largada del Gran Premio de TC ni salió en los diarios. Fue mi único triunfo en automovilismo, siempre con la berlina”.

¿Tu mejor carrera?

—“La de Alberti fue importante porque gané, pero la que me dejó más conforme conmigo mismo fue la del 9 de marzo en el Autódromo. El día que ganó el Gordo Galluzzi y yo punteé un montón de vueltas. ¿Te acordás...? Fue el año pasado. El auto andaba una barbaridad y yo estaba en mi día”.

—Y en tu pueblo ¿qué opinan?

—“Es una gente sensacional. Me apoyaron durante toda mi carrera deportiva. Todo se lo debo a ellos”.

¿Cómo entraste a correr en la Comisión?

—“Me llamó Galluzzi, pero en realidad el que me recomendó fue Rafael Balestrini. La Peña de Pringles me compró una cupé y la Comisión me dio la mecánica y la atención del auto”.

¿Cuándo aprendiste a manejar?

—“A los ocho años en la cupé Ford '39 de mi viejo. No alcanzaba ni a los pedales. Andaba por los caminos de tierra porque yo siempre viví en Pringles. Hice el colegio primario y secundario allá y después me vine a Buenos Aires para hacer el ingreso a Ingeniería. No lo aprobé y me fui a la Facultad de La Plata. Estudié un año y abandoné”.

¿Futuro?

—“Depende... El equipo de Pairetti y el ACA. En la Comisión no sé qué va a pasar, pero tengo unas ganas locas de correr la San Juan-Coquímbo”.


¿Mejor piloto nacional?

—“Eduardo Rodríguez Canedo”.

¿Internacional?

—“No vi a ninguno, pero por lo que leo me gusta Jacky Ickx porque anda muy bien en Nürburgring y me gustan los pilotos que andan en lo sinuoso”.

Esteban Fernandino (h), nacido en Coronal Pringles (25 años), hijo de un padre ganador del Gran Premio de TC del '42. Ahora, a los 60 años, sólo se dedica a seguir de cerca la actividad de su hijo, “El Chango”.

Descolló el 9 de marzo y mostró su solvencia en el Autódromo. Ahora su carrera tiene forma y color. El primer gran paso lo dio. Lo demás sólo es cuestión de tiempo. Esteban “Chango” Fernandino queda presentado para que desde ahora en adelante nadie se olvide de él. 



Escuelas ETMA

Cursos diurnos
y nocturnos de
MOTORES

CARBURACION

ELECTRICIDAD
DEL AUTOMOVIL

AFINACION

PERFORMANCE Y
TRUCAJE
DE MOTORES

ABIERTA LA INSCRIPCION
J.B. ALBERDI 1619
Alt. Rivadavia 6000
63-2622 - Buenos Aires

PABLO BREA VUELVE A EUROPA



Pablo Brea correrá nuevamente en Fórmula tres. Europa lo espera con un Tecno Novamotor nuevito y la Escudería Montjuich con un Porsche 908 para correr dos carreras probablemente. ¡Suerte!



AYER, lunes 9 de febrero, partió nuevamente hacia Europa Pablo Brea. Vuelve a lo mismo que lo hizo emplear un año de su vida: correr unas 20 competencias, aproximadamente, de F-3, "pero ahora voy a hacer las cosas mucho mejor, ya pagué el derecho de piso". En Milán lo espera un flamante Tecno con motor Novamotor Okm (actualmente es el mejor motor disponible para F-3), con el cual competirá en Italia, Francia e Inglaterra más o menos en unas 20 carreras, "en particular me interesa el Campeonato Italiano, es muy importante...".

El primer lugar donde bajará del avión será en Barcelona, visitará al doctor Mallo y a los integrantes de la escudería Montjuich, con los cuales concertará en qué competencias de SP competirá con ellos, "creo que serán los 1.000 Km de París y las 6 Horas de Jarama... no creo que corra otras; además, voy a estar bastante ocupado con la temporada de F-3".

De ahí irá a Gran Bretaña, arreglará algunas cosas desajustadas del año pasado, irá posteriormente a Francia a buscar su camión Bedford con el cual transportó el año anterior el coche de carrera ("Me costó 150 mil pesos), y con el camión y todo rumboará para Milán, donde alquilará una casa y esperará a su señora, que con los dos hijos llegará poco tiempo después. "¿Sabés por qué decidí vivir en Milán? Porque puedo conseguir repuestos para el motor y el chasis más fácilmente, porque correré muchas carreras del Campeonato Italiano y porque, además, si seguía viviendo en Gran Bretaña me comían los piojos; qué querés que te diga, cada cruce del canal con el camión y el auto de carrera me salía 50 mil pesos; ¡me comía casi toda la prima de partida!... cuando la tenía."

También en Gran Bretaña lo espera el Merlyn F-3 con el cual corrió la temporada pasada, "a lo mejor va un argentino a co-

rrerlo en equipo conmigo; ¿sabés quién es? Kanko Guglielmino, el que corre en F-4, está embaladísimo, no sé qué va a hacer, pero parece que se viene no más; a mí me gustaría, es una compañía y entre los dos la cosa se va a hacer más fácil; allá entre los pilotos no se dan ni cinco de bolilla, son muy fríos...".

Brea aseguró que las mejores primas de partida se otorgan en el continente; a él por lo general le otorgan unos 50 mil m\$n argentinos; "en cambio, en Inglaterra prácticamente no existen". Este año tendrá un mecánico durante todo el año ("La temporada pasada me duró un tiempo nada más, 40 mil pesos por mes y además todos los gastos de cada carrera pagos"). Posiblemente arreglará algunos contratitos menores con distintas empresas: Auto-Lite le daría bujías; Castrol, lubricantes; BP, combustibles, y STP, premios si se clasifica entre los diez primeros.

"Sé que es mucho sacrificio, pero no importa, es lo que realmente me gusta."

"A mi mujer le agrada la cosa, le gustan mucho las carreras de autos; además, es francesa, tiene mucho del carácter europeo; el único problema son los chicos, todavía no tengo el problema del colegio porque el mayor tiene cuatro años, pero vivirán en Milán y prácticamente no irán a las carreras; por lo menos tendrán amigos..."

"... Estoy seguro de que ganaré carreras en F-3, me costará un año o dos, pero lo lograré, tengo ahora un buen auto y me siento muy seguro de mí mismo, comprobé que puedo andar a la par de ellos... y ganarles"

Pablo Brea vuelve a Europa. Ya pagó el derecho de piso.

No olvidar que si ahora gana en F-3 un contrato con equipos de F-2 viene seguro, y no nos extrañemos si Brea llega a dar el batacazo en cualquier momento...

Parabrisas CORSA

noticias

UN BAG CON MAS AZUGAR

ALA-AUSTRAL, la clásica compañía del pingüino volador, incorporó a su ya nutrida flota los poderosos "BAC 500", con más potencia y con capacidad para 105 pasajeros. En tal forma serán apreciablemente reforzados sus servicios veraniegos y en especial a Bariloche y el sur patagónico.

APARICIO-URRUTY: DOS GORSAS EN CHASCOMUS

Raúl Aparicio y Luis Urruty, auténticos corsas, nos avisan que han trasladado "La Casa de los Tornillos" a un espacioso local de la calle Corrientes 162, de Chascomús, la simpática ciudad sureña, de la laguna y de los pejerreyes. Además han anexado un "Taller Mecánico" especializado en Fiat y tornería en general.

SHELL: ARGENTINA PRIMERO

Para 1970 Shell Argentina ha distribuido su tradicional calendario, esta vez bajo el promisorio título de "Argentina Primero". Se trata de una publicación

TIPOS TIC QUE TIENEN TAC

El de la izquierda es Mario Roqué. Tiene 23 años y es cordobés. Es el ganador del concurso "Vacaciones para Playboys con Rado". El de la dere-

cha es el gomía Landrú, humorista creador de modas y ondas. Juntos viajarán a Miami, Jamaica, Londres, Estocolmo y Suiza. Se castigarán, pues vivirán atendidos por "conejititas" en los Playboy Hotel de Jamaica y Londres. Sus relojes Rado casi van a atrasar de emoción.

cha es de cuidada impresión y de excepcional valor documental. Está dedicado a promocionar los circuitos turísticos argentinos. Cada lámina (6 en total) brinda a todo color 18 motivos fotográficos de interés turístico, cultural y artístico, referidos a una región determinada. Al dorso trae un útil mapa de rutas, y en apretada síntesis una reseña de lo más destacado de cada lugar.

PREMIO PERIODISTICO "APTA - F. ANTONIO RIZZUTO"

Con el nuevo Calendario, Shell Argentina se coloca a la vanguardia del quehacer turístico nacional.

Por decimotercera vez consecutiva la Asociación de la Prensa Técnica Argentina organiza para el corriente año su Premio "APTA - F. ANTONIO RIZZUTO", iniciado en 1958 y que recuerda al prestigioso periodista que dió nacimiento a la entidad en junio de 1949. Los premios se conceden a las publicaciones de aparición regular, no inferior a cada tres meses, y que actúen en el campo especializado, técnico, científico y empresarial.

Las opciones al premio pueden hacerlas las propias publicaciones, aunque no sean miembros de APTA. Solamente quedan excluidas las revistas que hayan obtenido el premio dentro de los últimos tres años.

Cabe consignar que PARABRISAS CORSA fue distinguida con el premio a la mejor publicación especializada por el año 1969.

Los interesados pueden solicitar más detalles en la Asociación de la Prensa Técnica, Maipú 286, teléfono 46 - 9875.

cha es el gomía Landrú, humorista creador de modas y ondas. Juntos viajarán a Miami, Jamaica, Londres, Estocolmo y Suiza. Se castigarán, pues vivirán atendidos por "conejititas" en los Playboy Hotel de Jamaica y Londres. Sus relojes Rado casi van a atrasar de emoción.

SOCIALES CORSA

INAUGURACIONES

● Hace unos días quedó inaugurado oficialmente un importante y fatidico boliche que pasa a engrosar las filas de los que deben estar en su lista de posibles para disfrutar de un scotch mezclado con ruido del bueno. ¿Cuál? Pues nada menos que CHIVA'S BULL. El nombre se debe al pelífero bosque que bordea la redonda e inmensa carota de Alfredo "Chivo" Cataldo (uno de los afortunados dueños) que puede ser admirado detrás del mostrador todas las noches. El ambiente es agradable, la música correcta y los hábitos divertidos. En la inauguración estuvieron presentes: Gastón y Johnny Perkins, "Pochito" Pisani (cuñado del "Chivo" Cataldo), popular por estar siempre en todos lados, y varios integrantes de esta amable y distinguida redacción. Para su orientación, CHIVA'S BULL está en Libertador al 7800, Capital. Justo frente a la Escuela de Mecánica, en Núñez.

● Otra, y ésta no es de boliche. Es de agencia de automóviles. El amigo Roberto Pachelo (oriundo de Pilar) inauguró agencia oficial de General Motor para la venta del Chevy y todos los productos de línea de GMA. La concesionaria, por supuesto, está en Pilar y su nombre es: ROBERTO PACHELO S. A. Así que ya sabe... si algún día pasa por allí entre y mire el nuevo Chevy, en una de esas sale manejando uno.

● Otro bolichón inaugurado en la zona Barra de Maldonado. Es "Rupeta" y el propietario es el legendario "Mono" Villa. La canilla libre de la inauguración fue cosa de locos. Quedó conmovido Punta del Este. Asegura el "Mono" que su boliche es el único con playa propia para hacer "rucucus".

VIAJEROS

—De Viña del Mar, Carmelo Galbato.

—De Mar del Plata, Rodolfo de Alzaga.

—De Mar del Plata a General Guido, ida y vuelta varias veces a la semana, Eduardo Rodríguez Canedo y señora Carmen Mariscal.

—Para Viña del Mar, Julio Pérez Balzi. ¡Cuidado con las cometas!

—De Estados Unidos a Buenos Aires, Juan Abraham, corresponsal de CORSA en el país del norte. ¡Go home Abraham!

—De Inglaterra e Italia en viaje de negocios, Richard Vignoles.

—Para Nüremberg por la Exposición Internacional de Juguetería, Edgardo Boschi. ¡Juguetón!

—De Punta del Este, Roberto J. Pedelaborde y familia.

—De Mar del Plata, Jorge J. Ternengo, esposa e hijo. Viene quemado.

—Osvaldo López para Punta del Este, acompañado de su regalo de reyes.

—De Mar del Plata, Federico Urruti a conversar con Chrysler.

CASAMIENTOS Y COMPROMISOS

—Héctor Luis Bergandi formalizó su compromiso con la señorita Marta Mayorga Sánchez de Bustamante para el próximo mes de abril. ¡Que Dios te ayude, Martita!

—Otra Martita que debe ser ayudada por Nuestro Señor, es la señorita Marta Areco que lamentablemente contraerá enlace con ignoto señor Jorge Augé Bacqué (duque de Hunnaudières) en el próximo mes de Mayo. ¡Dios los salve!

—Juan Carlos Perkins contrajo enlace el lunes con la señorita Silvy Morgan. La fiesta se realizó en la estancia "Los Gateados" de Vedia propiedad del contrayente. Hubo asado de potro y otras "delikatessen".

—Mario Vessuri contrajo enlace (hace ya como tres meses, pero más vale tarde que nunca) con popular señorita de apodo "Hungarita". Son felices.

—Posiblemente Sánchez Ortega con remota señorita en Punta del Este. Se confirmará a su regreso. Al partir todavía no la conocía.

HEMOS VISTO...

... montado en un increíble cupé Fiat 800 a Rodolfo de Alzaga, un viernes a las 12 del mediodía (¿¿?) en la esquina de Juncal y Talcahuano. ¡Cuidado con los madrugones!

... a Carlos Ruesch (solo) en la 20ª fila del cine Trocadero deleitándose con las aventuras de Jean Paul Belmondo en "Alias Ho". Confesó haberse pasado todo el día en el cine y haberse regodeado con tres cintachas de ocasión. ¿Este año pensará empezarlo a los tiros?

... a Néstor Jesús García Veiga bailando como un desenfrenado en los bailes "Ventaneros" de don Antonio Barros en las piletas de Núñez. Formaban su cohorte, el ahora piloto Caritos Giay y "Sandy" Marincovich. ¡Sean buenos!

... a Juan Manuel Bordeu, con una bolsita de red, comprando un kilo de pan en un negocio de San Isidro. Después del pan fue hasta una frutería y compró dos kilos de frutillas y una botella de crema. ¡Cuidado con los antojos!

... a Juan Carlos Salatino montado en poderosísima Triumph Bonneville y con legajos asomados de su saco, en la esquina de Reconquista y Rivadavia dedicado a los trámites de su negocio. ¡Cuidado con los porrazos!

... a Carlos Travers, el casi-comprometido, comprando heladitos en Las Heras y Pueyrredón. Compró uno, se lo hizo envolver y tomó un taxi con rumbo desconocido. ¡Qué frío! ¿Para quién sería?



RECIENTEN EMPIEZO A P

John Surtees

Termina el frío en el hemisferio Norte. Todavía falta una buena parte del invierno pero los máximos rigores ya no son más que recuerdos. En Milán, Alfa Romeo festeja la exitosa incursión por el verano porteño mientras prepara con dedicación los motores solicitados por McLaren para F1. En Francia, Matra dedica todos sus esfuerzos hacia su máximo objetivo: ganar Le Mans '70 como prometió hace tres años. Kyalami, en Sudáfrica, es visitado por todos los pilotos de primera línea, que se apresuran en contratar para sus prácticas el autódromo que será escenario del primer choque entre los nuevos F1. Siffert, Rodríguez, Andretti, Rindt, Ickx, dedican su tiempo a los SP, mientras Ferrari, March, BRM, Lotus o McNamara trabajan contra reloj para la puesta a punto de sus monopatines. Todos dedican la mayor parte de su tiempo a ponerse en las más óptimas condiciones, tanto mecánicas como de "training" físico, para afrontar sus compromisos de 1970 en el mejor estado posible, a sabiendas de que ahora ya no se puede contar con una genialidad o un raptó de inspiración para lograr los éxitos, como sucedía en otros tiempos.

Mientras tanto, ajeno a toda esa actividad y dedicado únicamente a lograr una preparación que le permita volver al puesto de privilegio en que estuvo alguna vez, un hombre gira solitario en el lugar en que menos nos lo hubiéramos imaginado, el "Circuito Permanente del Jarama" en Madrid, en esta época casi un páramo apenas animado por el zumbido que aumenta o desaparece por momentos, amortiguado entre árboles y lomas y luego liberado al encarar la recta de los boxes. En ellos hay varios autos, todos de distintas categorías y entre el puñado de mecánicos, invariablemente vestidos de blanco y rojo, se destaca en un rincón una figura femenina envuelta en mantas, rechazando el frío con un tazón de café entre las manos mientras la aguja del cronómetro indica que faltan todavía tres sorbos de calor hasta que la máquina pase otra vez frente a la referencia de control.

Pat Surtees ha tomado tiempos durante muchos años a ese hombre de 35 años que ahora maneja un TS5 a toda velocidad en Jarama. Ha estado con él cuando el mundo lo aclamaba como el mejor motociclista del mundo, pasó casi desapercibida a su lado cuando él llevó a la Ferrari a triunfos que hacían estallar en aplausos a las tribunas de toda Europa, resurgió en el momento que la necesitó para cuidarlo luego del accidente de Mosport, lo acompañó en su declinación, cuando su imagen de superpiloto se fue desdibujando tras magras tempo-

radas con marcas "imposibles" y ahora, ya casi olvidado como hombre de posibilidades, cuando está en actividad y sin embargo todos hablan sólo de "lo que era", sin atreverse a insinuar siquiera la posibilidad de que en él quede algo del fuego que lo inspiraba, Pat Surtees sigue al lado del vencedor vencido, acaso la única persona que quede en el mundo con la plena convicción de que John Surtees, "Big John", "Fearless John" Surtees no ha llegado todavía a la época en que se hable de sus triunfos en tiempo pasado.

John Surtees no está probando ninguna máquina de primera línea. Es más, el esbozo de su plan de acción para el Mundial de Conductores de 1970 hasta ahora sólo prevé su participación en las pruebas del certamen en carácter de particular, jugándose las ganancias de su exitoso modelo para Fórmula 5000, el TS5, que luego de una temporada brillante en Europa remató 1969 con un guerrero primer puesto en la rica carrera corrida en Sebring para cerrar el campeonato americano de Fórmula A, con David Hobbs al volante.

La presencia de Surtees en Jarama se debe a un contrato con Firestone, firma que lo apoya en las buenas y en las malas y confía en él todavía como en el mejor tester en actividad, y la misión consiste en probar varios modelos de gomas para todos los cientos de Firestone en Europa.

Para tal efecto, Surtees dispone de uno de sus propios TS5 y un Brabham F2, autos que le permiten, si no practicar con un F1, por lo menos mantener los reflejos y el físico acostumbrado al "trabajo" para cuando llegue el momento. Los neumáticos probados por John serán entregados al equipo Lotus para los autos de Rindt, Miles y Soler Roig; otro lote será entregado a Ferrari, aprobados para ser usados en el auto de Jacky Ickx y en el que posiblemente se pruebe a Peter Gethin para incorporarlo como segundo piloto. Un tercer grupo será para los "March" oficiales de Siffert y Amon —Stewart usará Dunlop por contrato— y un cuarto será reservado para el equipo Rob Walker, que seguirá con Lotus y manejado por Graham Hill, si éste se recupera satisfactoriamente.

Surtees no se molesta por tener que dejar de lado su vieja imagen de "top-line man" y trabajar para otros. Al fin y al cabo, piensa, no es más que un contrato para trabajar, que es lo que necesita para seguir adelante con sus planes como constructor, y manejar, que es lo que más necesita para seguir estando en forma.

"Desde el 24 al 28 de enero no hice más que rodar y rodar en esta pista. Por suerte, cuando llegamos a las 230 gomas probadas,

se consideró que el nivel de calidad obtenido era óptimo y que no era necesario seguir hasta completar las cuatrocientas unidades programadas. Ahora descansaremos un par de días y el 4 de febrero comenzaremos una nueva sesión de pruebas, pero ahora de alta velocidad, en Enna, Sicilia. Por supuesto, Pat se viene conmigo. Nunca me he separado de ella desde que nos casamos cuando todavía corría en motos. Casualmente Jack Burke, el padre de Pat, y ella misma fueron las dos personas que más insistieron para que dejara el motociclismo y me animara a tentar fortuna con los autos. Parece mentira cómo cambian los gustos de una persona a medida que pasa el tiempo. Cuando estaba con la MV Agusta no había nada que fuera capaz de entusiasmarme más que las motos; por momentos los autos llegaban a parecerme vehículos inferiores. Más tarde, cuando le tomé el gusto a los autos, la ansiedad de ganar una carrera con ellos me hizo olvidar de los campeonatos ganados y de todo lo que tuviera relación alguna con las dos ruedas. El día en que entré por primera vez a Ferrari, tenía una emoción superior a todo lo imaginable."

John Surtees abandonó BRM con la última carrera del año, luego de una temporada decepcionante, en la que, al cabo de incontables abandonos logró por fin un tercer puesto que pareció una victoria en el Gran Premio de Estados Unidos. En una charla con Paul Frère, durante los ensayos de la Temporada Argentina, el autorizado ex piloto belga nos comentaba: "Surtees es un hombre que no merece estar donde está, pero todo se debe a su extremada mala suerte. En principio tiene un carácter muy parecido al de Enzo Ferrari en el aspecto temperamental. Al no tolerar la postura de éste referida a una disposición sobre cuál sería su papel en Le Mans, John no sólo se perjudicó a sí mismo sino que dejó a Ferrari sin un piloto ganador, estado del que nunca se pudo recuperar. Si ambos hubieran seguido juntos, ésta sería la hora en que Surtees seguiría al tope de los pilotos de punta y Ferrari tendría fácilmente un par de campeonatos más en su haber."

En efecto, John ganó sólo dos carreras más desde que se separó de Ferrari (México '66 con Cooper y Monza '67 con Honda), teniendo todas las condiciones intactas como para ganar muchas más y Ferrari por su lado logró el GP de Italia del '66 con Scarfiotti, y el de Francia del '68 con Ickx, sin volver a probar en otra ocasión el champagne de la victoria, cuando disponía de máquinas que por momentos eran abru-

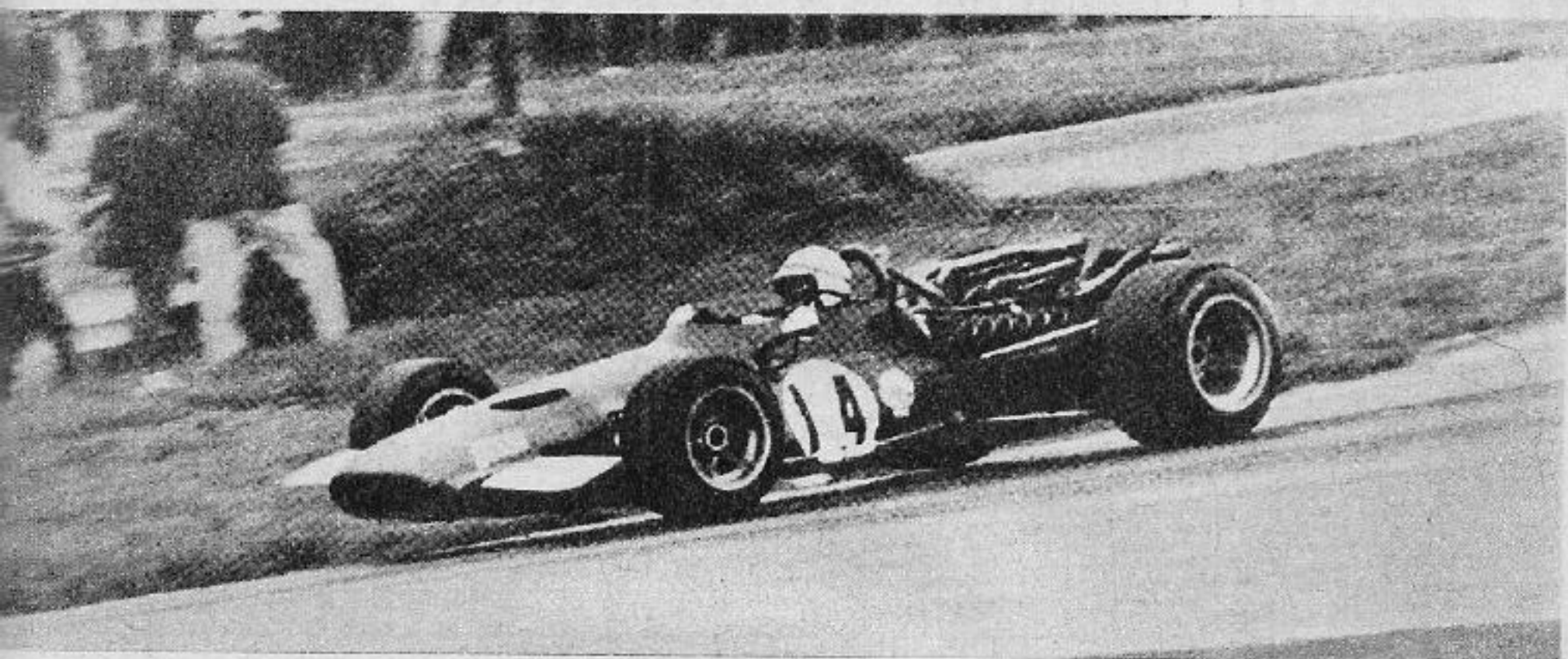


El viejo Honda de F1 llevó a Surtees al agotamiento. Era acaso el peor chasis de su época pero John hizo los mejores tiempos con él en varios circuitos. Había bautizado al Honda con el mote "The Pig" ("El Chanchito").

Así doblaba Surtees, en dos ruedas, para conseguir apenas un tercer puesto en Watkins Glen '69, mientras Rindt crucereaba cómodamente en la punta impulsado por un Cosworth. ¿Quién le aguantaría ese tren con un auto de punta? Los mejores, únicamente.

ELLEAR

El casi olvidado John Surtees, el ex Campeón Mundial en dos y cuatro ruedas, trabaja incesantemente para volver a su imagen de triunfador. Empieza el año con McLaren particular y piensa terminarlo con su propio auto, pero siempre con motor Cosworth, la única salida posible para volver a ganar



madoramente superiores pero conducidas por pilotos rápidos pero no aguerridos, condición que muy pocos comparten hoy con el "Big John" de los mejores días. Jugado por jugado, Surtees buscará en 1970 "su verdad".

"No puedo seguir con BRM. Cuando entré creí que las cosas se iban a encarar con mentalidad de ofensiva. Que íbamos a salir a dar y a que nos dieran pero con todo, con apoyo económico y por la punta. Una vez adentro me encontré con un Tony Rudd desanimado que salía casi al tiempo que yo entraba y una empresa que quiere correr, quiere hacer las cosas bien, pero no encuentra el camino y se rige por las normas comerciales de la casa matriz, la Owen. Para 1970 había una posibilidad de correr con Honda, que afirma tener un auto en pista para mediados de año, pero yo ya no puedo esperar más. Para colmo el auto va a ser nuevo y tendría que estar en la misma que estoy de cuatro años a esta parte, desarrollando autos nuevos llenos de problemas y atendidos por gente inexperta. No. Punto y aparte. Comenzaré la temporada con un McLaren BM 14A igual a los del equipo oficial si Bruce me lo puede terminar a tiempo y de no ser esto posible me conformaré con un M7B; de todos modos siempre habré adelantado algo. Por lo menos contando con el motor Cosworth las chances de recuperar algo del terreno perdido estarán más a mi favor. Mientras tanto ya estamos trabajando a toda velocidad para terminar cuanto antes mi primer TS1 para Fórmula Uno para largarlo a la pista ni bien esté listo. Es un auto en el que tengo cifradas muchas esperanzas, porque el diseño es nuestro, un poco mío, otro poco de Pat y su padre y un mucho de los muchachos que trabajan en los TS5, que son pocos pero conocen su trabajo a la perfección."

"Big" John Surtees no está terminado todavía. Por el contrario, su exitoso comienzo como constructor y su determinación en encarar el Mundial de Conductores con sus propias armas y por su cuenta y riesgo hacen recordar aquella vieja frase que reza: "¿Rendirme?... Si aún no he comenzado a pelear".

1970 será un año decisivo para Surtees. El año de la verdad. La oportunidad en que tendrá que demostrarse a sí mismo que sigue siendo el de siempre y demostrar a los demás que John Surtees no se entrega así no más.

Parece un planteo de película pero en realidad es así como viene la mano. Esperemos que, como en todas las películas, John pueda verdaderamente llegar con su inseparable Pat al tradicional pero tan esperado "happy end".



Eduardo Seidler, editor de automovilismo de L'Equipe, corresponsal en Francia de Corsa y visitante en nuestra Temporada, escribió sobre Berta y sobre su auto. Elogios y sorpresas

EUROPA HABLA DE BERTA

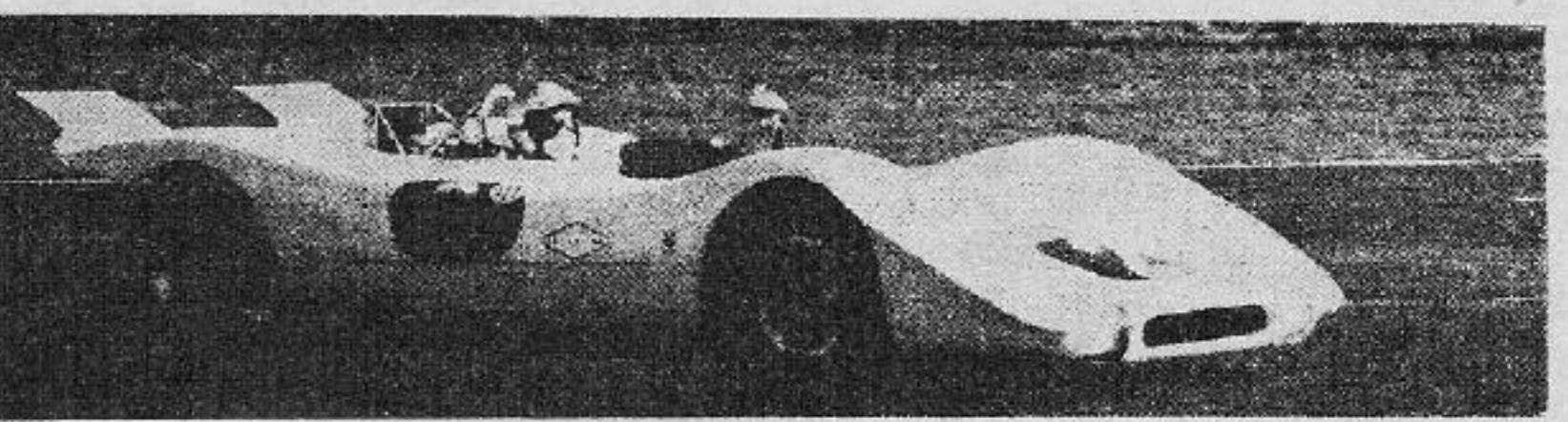
TEMPORADA ARGENTINE
Eduardo SEIDLER

ORESTE BERTA, LE GORDINI ARGENTIN A CONSTRUIT SON PREMIER MOTEUR A... 11 ANS!

Buenos Aires. — Il est depuis en Espagne de quelques jours une sorte d'idole nationale. Son nom est aussi célèbre à Buenos Aires que celui de Ferrari à Milan ou de Matra à Paris. Le président de la République Argentine lui-même le reçoit en audience et l'accompagne. A 31 ans, Oreste Berta — oreste long est dit — incarne pour un pays qui n'a jamais eu l'attention automobile, l'espoir de voir un jour sur un pied d'égalité avec les grands maîtres européens de la mécanique de course.

C'est un passionné d'automobile, le directeur de quotidiens et de journaux et le frère de la Berta-Cosworth et aussi le directeur de la presse et le responsable de la construction en son de la venue de la Temporada, un prototype susceptible de tenir tête aux bêtes de race européennes qui s'élancent pour leurs courses sur les pistes argentines. La décision de construire la voiture fut prise le 15 septembre dernier, la mise en chantier du prototype commença officiellement le 5 octobre et la Berta-Cosworth fit ses premiers tours le 1^{er} décembre. Il avait donc suffi de trois mois pour créer le premier prototype de l'histoire automobile argentine, tel exploit si l'on considère que la voiture fut au surplus ébauchée et partiellement reconstruite à deux reprises, après des accidents survenus aux essais.

Lorsqu'elle se présenta aux entraînements précédant les 1.000 Kilomètres de Buenos Aires, la Berta-Cosworth n'avait encore ni phares, ni coupe-vent. Pour la conformer au règlement international, Oreste Berta prépara deux prototypes sur une berline Dodge et les monta à la hâte sur son prototype. Pétriement, il nous montra le lendemain, qu'ils marchaient... Qu'est



ce qu'il faut, il prit la semaine suivante, avec le régime des 200 miles.

Mais pourquoi, par les circonstances européennes, n'avait-on le cœur de valoir des retardes. Et le courage de déposer une réclamation contre une voiture qui portait tout un peuple.

Oreste Berta lui-même était sans illusions quant aux chances de victoire de son premier prototype, véritablement mis au point, soit au moins confié à la compétition internationale et Berta a trop d'expérience de la course en plus de son jeune âge pour penser qu'une voiture aussi jeune puisse battre pour sa première sortie des véhicules mis au point aux grandes batailles internationales.

Ainsi, alors que la presse locale s'agitait arguement des belles performances de la Berta aux essais pour annoncer sa participation aux 12 Heures de Sebring, soit aux

24 Heures de Monza, Oreste Berta gardait la tête froide. « Il n'est pas question d'aller, que notre prototype prenne part des maintenant à des épreuves aussi longues, il y a encore beaucoup à faire... »

Oreste Berta se possédait très tôt pour la mécanique et construisit son premier moteur de deux tonnes à l'âge de... 11 ans. Actuellement, il avait déjà une réputation bien établie de préparateur. Une Ducati préparée par ses soins alors qu'il se trouvait aux Etats-Unis eut même à Daytona, précédant les machines officielles.

Berta n'aurait pas tardé à s'affirmer comme le Gordini argentin, prenant la responsabilité de la préparation des voitures construites par IKA — société récemment rachetée par Renault. C'est Berta qui donne leur tonus aux Renault argentines de compétition et aux 2000 construites par la nouvelle filiale de la Sipa.

Oreste Berta ne pouvait espérer

traverser ou concourir en Argentine même, ou l'industrie automobile à tout juste un an, sans les éléments constitutifs de son prototype. L'essentiel fut en effet d'acquiescer à la motorisation, la boîte Heuland DG 100, les freins Girling, sans compter quelques éléments fondamentaux empruntés à Lola.

La manière dont il a traité le tout est cependant prometteuse, compte tenu de la hâte avec laquelle son prototype fut mis au point. Il est robuste, notamment, qu'il ait pu fléchir son poids à 630 kilos (soit 100 de moins que la nouvelle Alfa Romeo 333). La carrosserie de la Berta, entièrement originale, est parfaitement profilée. Son empatement est de 3 m 40, la voie de 1 m 47 à l'avant et de 1 m 36 à l'arrière. Le châssis multibras en acier est classique, mais Berta a voulu innover avec une suspension arrière nouvelle et étroitement réglable.

Battu seulement aux essais des 1.000 Kilomètres par la Porsche 917 et par la plus rapide des Alfa Romeo 333, partie en première ligne au côté de cette même Alfa dans la course des 200 Miles, la Berta LR prit la troisième place de la première manche dans cette dernière épreuve. Elle perdit son capot dans la deuxième manche et quitta la piste. Ses performances remarquables pourtant pour un début, eurent le même effet sur le public argentin que la course — internationale 2075 21 heures — de l'unique prototype Matra engagé au Mans en 1968.

Pour Berta, ce n'est sans doute qu'un premier pas. Il lui reste à trouver les moyens qu'il mérite pour préparer sa voiture au lancement de la Temporada 1971, dont il est maintenant pratiquement certain qu'elle figurera au programme du Championnat mondial des marques.

Le départ de la course sera donné demain matin à 8 h 30 pour éviter que l'épreuve, longue de 1.000 km, ne se déroule l'après-midi en pleine canicule. Néanmoins, la chaleur toujours accablante (peut-être des 35° à l'ombre) fera des ravages dans le peloton.

C'est pourquoi la Matra Elf conserve une bonne chance d'obtenir alors que la victoire pourrait revenir à une voiture confirmée comme la Porsche 908 de Rindt-Soler Rollé, plutôt qu'aux engins les plus rapides.

MEILLEURS TEMPS OFFICIELS: Redman (Porsche 917), 1' 58" 4; Stommelen (Alfa Romeo), 1' 56" 7; De Adamich (Alfa Romeo), 1' 56" 3; Di Palma (Berta), 1' 57" 4; Rindt (Porsche 908), 1' 57" 0; Gregory (Porsche 908), 1' 59" 2; Belloni (Matra), 1' 59" 4; Bonnier (Lola), 2' 1", etc.

10 JAN 1970
TEMPORADA ARGENTINE
Eduardo SEIDLER

SURPRISE AGREABLE POUR LES ARGENTINS : DI PALMA (BERTA) TALONNE LES EUROPEENS !

Buenos Aires. — Toute l'Argentine a pour la grosse Berta les yeux de Chimène. Mais à ne s'agit pas ici d'un canon. La Berta est le Prototype qui porte le nom de son constructeur, Oreste Berta, et qui utilise un moteur Ford Cosworth de trois litres monté dans un châssis tubulaire. L'engin a été terminé en trois mois, mais a dû être reconstruit deux fois à la suite d'accidents survenus au cours de séances d'essais privés.

Des milliers d'Argentins fanatiques étaient venus à l'autodrome municipal de Buenos Aires pour assister aux premiers tours en public de ce spyder très profilé et bien comme il faut. Les spectateurs, enchantés, ont suivi avec un enthousiasme délirant les premiers sprints de Di Palma, un jeune pilote local de 24 ans, qui pilotait la Berta.

D'ailleurs, la voiture locale défit longtemps le meilleur chrono avant d'être dépassée vers la fin des essais par la Porsche 917 de

Piper-Redman et les deux Alfa Romeo de De Adamich et Stommelen. Mais la présence de la Berta assure que tout Buenos Aires sera, dimanche, à l'autodrome, dans l'espoir que le Prototype argentin fera mordre la poussière à quelques-unes des voitures les plus célèbres du monde.

Il ne faut sans doute pas attacher une importance absolue à cette première séance d'entraînement. Les temps réalisés ne sont qu'officiels et la grille de départ sera constituée en fonction des chronos de la séance d'aujourd'hui, seule considérée comme officielle.

Cependant, la hiérarchie établie par ces entraînements confirme que la bataille de dimanche opposera essentiellement les Porsche aux Alfa Romeo, avec une faible chance d'outsiders à Matra, à Berta et à Lola, cela en l'absence de la Ferrari 312 P de l'Écurie Chinetti, qui a déclaré forfait hier.

En fait, les quatre engins les

plus rapides à la première séance d'entraînement sont aussi les seuls véhicules entièrement nouveaux présentés ici : la 917 dans la nouvelle version de sa carrosserie, les Alfa Romeo entièrement reconstruits et la Berta.

Meilleur temps pour Redman

Piper-Redman ont d'abord souffert de l'instabilité du train avant de la Porsche 917. La voiture n'a démontré sa compétitivité seulement qu'à la fin des essais, lorsque l'on eut fixé de larges ailerons à l'avant. Pas très à son aise dans les « S » et les sinuosités précédant la zone des stands, la 917 a finalement imposé sa puissance dans les zones rapides du circuit Redman et signé le temps de 1' 58" 4, précédant de quelques dixièmes seulement les deux Alfa Romeo. « Je pense pouvoir descendre en dessous de 1' 54" » déclarait Redman. Pour-

tant, beaucoup doutent que la 917 ira jusqu'au bout et croient davantage aux chances de la 908 confiée à l'équipage Rindt-Soler Rollé, ou bien encore aux deux nouvelles Alfa Romeo.

Les voitures italiennes ne ressemblent plus à celles de l'an dernier. L'arrière des deux spyders Alfa Romeo a été reconstruit, mais les différences essentielles portent sur le châssis entièrement nouveau et une direction originale où le porte-moyeu sert d'appui au levier de direction.

Déjà instables en raison d'une suspension trop molle, les Alfa Romeo ont été réglées remarquablement avant la fin des essais et De Adamich et Stommelen ont rattrapé ces performances prometteuses.

Pour les Alfa Romeo trois litres, la Temporada sera surtout une épreuve de préparation en vue du Championnat mondial. Les voitures rentreront à Milan après la course et ne participeront probablement

pas aux 24 Heures de Daytona. Elles seront mises au point pour les 12 Heures de Sebring. Une seule Porsche 908, celle de Rindt, a maintenu le contact avec elles.

Des difficultés pour Matra

Quant à Matra, la voiture a connu des difficultés dont toutes ne seront pas résolues avant la course. Habitué à la Matra 650, les pilotes ont été désagréablement surpris en reprenant contact avec la vieille 630-680. Il s'agit d'une voiture déjà ancienne qui va probablement terminer sa carrière ici. Survireuse et très instable au freinage, elle a posé de sérieux problèmes à Pescarolo, qui n'a pu faire mieux que 2' 3" 8. Après quelques réglages, Jean-Pierre Beltoise est descendu à 1' 59" 4.

« Nous pourrions améliorer légèrement la voiture, mais il ne faut pas attendre de miracles... »

déclaré Gérard Ducarrouge, responsable technique. Malheureusement, dans le stock de pièces amoncelées ici, Matra ne dispose pas de rapports adéquats.

Beltoise et Pescarolo ne pourront jouer que la carte d'endurance face à un lot de voitures plus nouvelles. Au cours de cette première séance d'essais, ils ont travaillé avec des pneus Dunlop, en attendant l'arrivée des Goodyear, qu'ils utiliseront en course, et qui n'ont jamais été encore essayés sur la voiture.

Egalement, au cours de la nuit, les techniciens de Peugeot-Argentine (qui apportent ici une aide très précieuse et tout a fait désintéressée à l'équipe Matra, sans soucier des liens nouveaux avec Simca) ont fabriqué une cale au volant de direction demandée par Beltoise. Quant aux mécaniciens Matra, ils ont baissé la suspension arrière et accru le freinage antérieur, ce qui devrait améliorer la stabilité de la voiture.

“Oreste Berta, el Gordini argentino, ha construido su primer motor a los... ¡11 años!” - Buenos Aires - Se convirtió en pocos días en algo así como un ídolo nacional. Su nombre es tan célebre en Buenos Aires como el de Ferrari en Milán o el de Matra en París. El presidente lo recibió en audiencia y lo ha felicitado. A los 31 años, Oreste Berta (pelo largo, ojos claros) encarna a un país que desea estar a la par de los más grandes constructores de autos de carrera del mundo entero.

Es un apasionado del automovilismo —director del diario La Razón— el que tuvo la idea del Berta-Cosworth y el que financió el proyecto y construcción. Se trataba de construir un prototipo susceptible de hacerles frente a las bestias europeas que pisarían pistas argentinas durante la Temporada. La decisión de construir el auto fue tomada el 15 de septiembre último, pero la construcción en sí se comenzó el 5 de octubre, y el Berta-Cosworth dio sus primeras vueltas a un circuito el 19 de diciembre. Hicieron falta nada más que tres meses para crear y construir el primer prototipo internacional de la historia automovilística argentina, gran performance si además pensamos que debió ser reconstruido en dos oportunidades.

Cuando el Berta se presentó en los ensayos de los 1.000 Kilómetros no tenía aún ni faros ni corte de corriente. Para conformar los requisitos reglamentarios Berta colocó sobre su auto dos unidades de Dodge. Y ante la incredulidad de todos, demostró que funcionaban y todo. Con respecto al corte de corriente, no lo llevó en los 1.000 Km, aunque sí en las 200 Millas. Pero nadie —entre los concurrentes europeos— hubiera tenido la idea de elevar una reclamación contra un auto que hacía levantar de alegría a todo un pueblo.

Oreste Berta tampoco tenía muchas ilusiones sobre las posibilidades de triunfo de su prototipo primogénito activamente puesto a punto.

Su éxito fue casi milagroso, y Berta, que es un joven experto en materia de autos de carrera, no se dejó llevar por el momento, sabiendo que un auto nuevo no podía batir en su primera salida al ruedo a otros autos nutridos de experiencia en contiendas internacionales.

Pese a que la prensa local afirmaba que el auto de Berta intervendría en las 12 Horas de Sebring y tal vez las 24 Horas de Le Mans, Oreste Berta se mantenía frío.

“No es cuestión —decía— que nuestro auto intervenga en carreras tan largas todavía. Aún hay mucho que aprender y experimentar.”

Oreste Berta se apasionó desde muy joven con la mecánica y construye su primer aparato sobre dos ruedas a los... 11 años. Adolescente aún, ya tenía una bien ganada fama como preparador. Una Ducatti preparada por él ganó en Daytona, precediendo a las máquinas oficiales del equipo americano.

Berta no tarda en erigirse en una especie de Gordini argentino tomando la responsabilidad de la

preparación de las máquinas oficiales de IKA, sociedad adquirida por Renault. Es Berta quien le da velocidad y potencia a los Renault y a los Torino que luego construye la filial argentina de Renault. Pero Berta no pensó en encontrar en la Argentina todos los materiales necesarios para construir su automóvil —hay que tener en cuenta que la industria automotriz argentina tiene diez años de vida—, y adquirió varias partes en Inglaterra: motor Cosworth, caja Hewland DG300, frenos Girling y algunos elementos correspondientes a Lola.

La manera con que unió todas las piezas y la concepción general del auto es muy prometedora, teniendo en cuenta el poco tiempo con que se contó para su puesta a punto. Es meritorio el hecho de haber podido limitar el peso del auto a 630 kg (o sea, 100 kg menos que el nuevo Alfa 33.3). La carrocería del Berta es totalmente original y muy perfilada. El chasis multitubular en acero es clásico, pero Berta quiso innovar con una suspensión trasera nueva y muy fácil de regular. Superado solamente en los ensayos de los 1.000 Km por el Porsche 917 y por el más rápido de los Alfa 33.3, el Berta larga en la primera fila, y en las 200 Millas el Berta ocupa el tercer lugar en la primera serie. En la segunda serie pierde el capot y se lanza fuera de la pista. Estas performances, notables por tratarse de un debut, tuvieron el mismo efecto en el público que cuando el Matra abandonó a la hora 21 en las 24 Horas de Le Mans 1968.

Para Berta es solamente un primer paso. Le queda aún aguardar la Temporada 1971 y el lapso que media entre ésta y aquella para poder preparar su auto, que está seguro figurará el año que viene en el Campeonato Mundial de Marcas.

“Sorpresa agradable para los argentinos: Di Palma (Berta) hostiga a los europeos!” - Buenos Aires - Toda la Argentina tiene los ojos puestos en el Gran Berta. Pero no se trata de un cañón. El Berta es el prototipo que lleva el nombre de su constructor, Oreste Berta, y que utiliza un motor Ford Cosworth de tres litros, montado en un chasis tubular. La unidad fue construida en tres meses, pero debió ser reconstruida dos veces debido a accidentes producidos durante ensayos privados. Millares de argentinos fanáticos concurren al autódromo municipal de Buenos Aires para asistir a las primeras vueltas del spyder muy perfilado y blanco como la nieve. Los espectadores, encantados, saludaron con un verdadero y delirante entusiasmo los primeros “sprints” de Di Palma, un joven local de 24 años, que conducía el Berta.

Por un largo tiempo, el automóvil local conserva el mejor tiempo antes de ser rebasado en el fin de los ensayos, por el Porsche 917 de Piper-Redman y los dos Alfa Romeo de De Adamich y Stommelen. Pero la presencia del Berta anuncia que el “tout” Buenos Aires estará mañana, domingo, en el autódromo con la esperanza de que el prototipo argentino haga morder el polvo a alguno de los autos más célebres del mundo.

PARA EL HOMBRE DE HOY!

EL HOMBRE DE HOY activo, dinámico, debe proyectar una imagen de pulcritud a toda hora.

EL HOMBRE DE HOY sabe que su apariencia personal es definitiva en muchas circunstancias.

EL HOMBRE DE HOY confía en su íntimo aliado: Hombre de Artez Westerley.

LOCION PRE-ELECTRIC Para antes de afeitarse.

CREMA DE AFEITAR con o sin brocha.

LOCION AFTER SHAVE tónica o hidratante.

TALCO INVISIBLE A.W. fórmula equilibrada.

DESODORANTE HOMBRE de alta persistencia.

FIJADOR EN AEROSOL mantiene al día su peinado.

ADEMAS. Colónias de fragancias discretas y persistentes, funcionales, necesarias para viajes, y el más variado surtido de suntuosos estuches para un Regalo ideal.



HOMBRE

de artez westerley



sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA

POR 12 MESES

Rueda para Peugeot 403/404 y 504

VICAR S.C.A.

Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347



VERONESI - PIANIGIANI SCA.

FIAT

CONCESIONARIOS

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

COLOCACION en el ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS

FABRICA

BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - 50-7572,

ALTURA AV. SAN MARTIN 7100, CAPITAL

REPUESTOS

RECTIFICACION
DE MOTORES
RECAMBIO DE
CIGUEÑALES



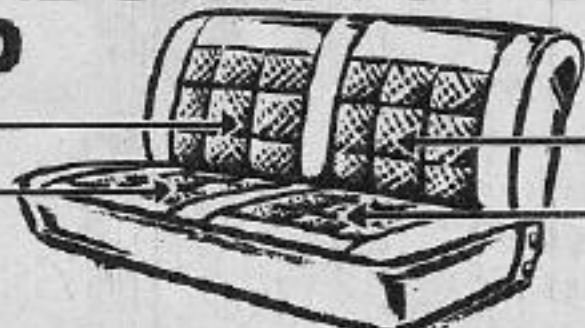
GRACIELA
GW - INSTITEC

CASA AMBROSINO

J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

1º SERVICE - INTEGRAL TAPIZADO AUTOMOTOR LIN-TAP

PARTES TELAS
DETERIORADAS



CAMBIO DE
LAS TAPAS

LIMPIEZA
A VAPOR

LIMPIEZA DEL
TAPIZADO

REPARACIONES GENERALES

RENOVACION COLOR TECHOS VINILICOS

ARMAZONES. AJUSTES Y SOLDADURAS

FABRICA DE FUNDAS COLOCACION
EN EL ACTO

Precios sin competencia

BONCORDIA 1410 - T. E. 69-1318 (ALTURA JUAN B. JUSTO 6200)

Para su automotor
compre Ud. lo mejor



PEUGEOT



Citroën

El surtido
más completo de
repuestos y accesorios

IMPORTACION-FABRICACION

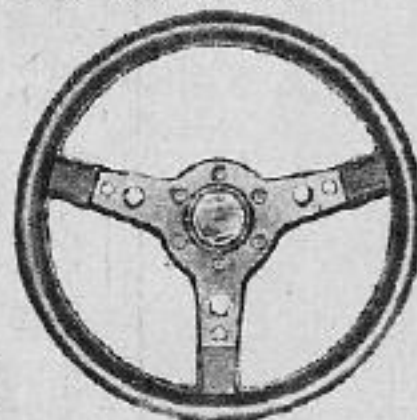
TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

T. E. 71-3952, 8959 y 72-3957

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS

nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados
y Plastificados.



**ACCESORIOS
DEPORTIVOS**

Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.



LA CASA DEL VOLANTE

Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Bs. Aires

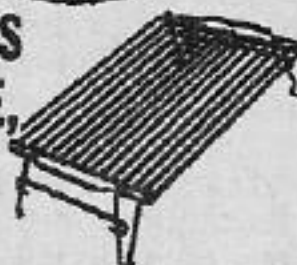
AUTOMOVILES **RENAULT** **RAMBLER** Y **TORINO**

- "Lo nuevo" en servicio mecánico integral
- Sin turnos, atención inmediata
- Reparaciones en horas, garantía 90 días
- Chapa y pintura, también por Clás. Seguros
- Tarifa fija de mano de obra
- Horario continuo de 7 a 19,30 hs.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S. A.

SALTA 1160/64 y 1325/29 • TEL. 23-8913/5673/4763

INFALTABLES
EN EL VIAJE,
CAMPING,
HOGAR...



EQUIPO CAMPING

ECO

CALENTADOR: c garrafa de 2 y 3 kgs. de gas. FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.

PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas, cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO

Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli
Tel. 740-3662.

ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

AVISOS corsificados

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

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

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes.

Parabrisas CORSA

CUPON

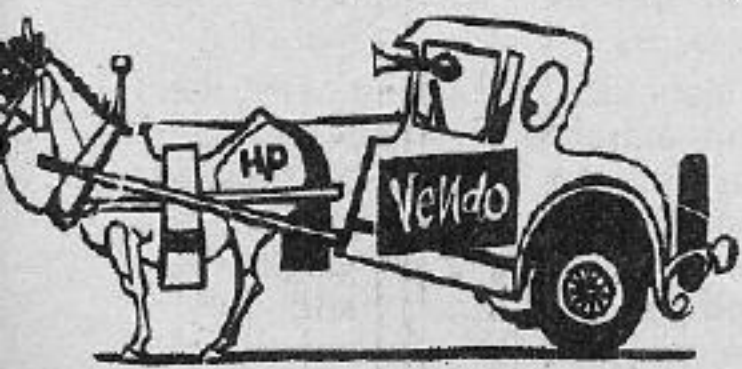
Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

Nombre y apellido

Dirección y localidad

Teléfono

Adjunto Giro Postal - Bancario N°



horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

MOTOR BMW - FORMULA 4. Vendo urgente. Caja Granzella y varios repuestos para competición. Oportunidad. Ceretti 1849, Capital Federal.

LIMOUSINE BMW. Anexo "J" Vendo. Jaula, butacas, cuentavueltas, cinturones. Motor recién hecho por MARATEA, Juan B. Justo 4300, Capital Federal.

EQUIPO GUILLERMO BILLY vende dos de Peugeot 404 que compitieron en las 25 horas. Cascos nuevos. Gomas nuevas. Repuestos. Totalmente equipados listos para largar. Preparados con nuevo reglamento "Grupo-2". Pasarruedas cortados, tapas de cilindro y múltiple de admisión Peugeot 504. Verlos en Bmé. Mitre y Pulnes (entrada por Bmé. Mitre). Preguntar por el Sr. Pintos o Martín.



mento "Grupo-2". Pasarruedas cortados, tapas de cilindro y múltiple de admisión Peugeot 504. Verlos en Bmé. Mitre y Pulnes (entrada por Bmé. Mitre). Preguntar por el Sr. Pintos o Martín.

CUPE DE CARLO. Impecable. Radio, 4 cubiertas nuevas. Av. Independencia 2750,pto. 2, tel. 93-9131, Capital. Después de las 17 hs., todos los días, menos domingos.

FORD 1929, vendo. Estado Impecable, reparado a nuevo. Su capota baja y sube



correctamente con sus correspondientes laterales. Patente al día. Canalejas 918, Capital.

PRENDAS SOBRE AUTOMOVILES. Ejecución rápida. Estudio jurídico especializado. ARAOZ 252, 1er. piso, dep. 8, Capital Federal.

CONVERTIBLE "WILLYS OVERLAND 1932". Buen estado de conservación. Motor 6 cilindros, tipo Continental, color rojo vino con guardabarros negros y llantas doradas. Posible permuta o como parte de pago de un modelo chico y de la década del 60. Tratar: Sr. Alejandro Buore, Gran Bretaña 231, tel. 743-5400. Llamar de 11 a 14.

CUPE FIAT 1500 "Anexo J", dos motores, dos diferenciales, dos juegos de paliers, 3 juegos de suspensiones completos, 12 cubiertas en perfecto estado, varios repuestos. No está golpeada. ¡Una joya! Tratar: tel. 241-8196, de 6 a 17 horas.

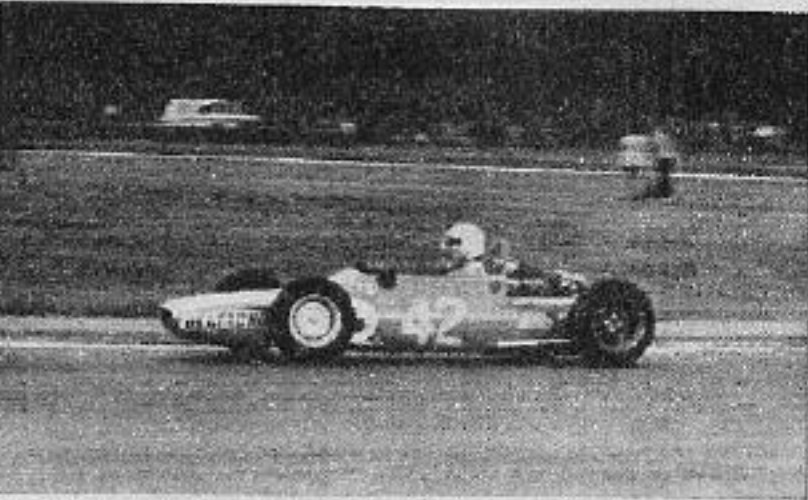
JAGUAR 3.5 LANDAU PARADE Modelo 1951. Interior, exterior y capota hechos a nuevo en enero. Gomas nuevas. Servofreno. Radio y calefacción. Vende por viaje el único dueño, con excelentes facilidades y documentación perfecta. SERRA LIMA LTDA., Av. Pueyrredón 2415, Capital Federal.

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

VENDO CARBURADORES WEBER 48 mm IDA 4. Gomas Dunlop Racing C. R. 65 - 650-M - 15 armadas con llantas de magnesio nuevas. "Peña el gato que faltaba", Vicetich y Echeverría, DOLORES. Prov. de Buenos Aires.

JAGUAR MARK VII, modelo 53. Vendo Muy buen estado. Tel. 242-0027.

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



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

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



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

CUPE CHEVROLET Mod. 47 de lujo. Tapizado "Torino", color negro. Ver después

de las 19 horas. Tratar: Santander 463, Capital Federal, tel. 923-5744.

VENDO HOT-ROD, desarmado, motor Chevrolet, 7 bancadas. Tratar: Pasaje D. Mack Spangenberg 2128/32 (altura Cabildo 650), Avellaneda, tel. 208-7613.

MG - B. GRAN TURISMO 1967. Techo duro. Unico en el país. Color verde inglés, con tapizado en cuero negro. VENDE DUEÑO con excelentes facilidades. Tratar: Serra Lima Ltda., Av. Pueyrredón 2415.

PARTICULAR VENDE "PICK-UP" Auto Union 1968. Totalmente nueva, 30.000 kilómetros reales. Tratar: Silveyra 1675, Villa Adelina, tel. 796-4784.

VESPA. Estado impecable, una verdadera joya, totalmente importada. Vendo contado. Tratar; tel. 54-8714 de 18 a 20 horas.

EDUARDO CASA vende TRACTOR F-100. Listo para largar y correr en Turismo Carretera Fórmula B. Precio total al contado \$ 1.500.000. Tratar: tel. 99-1472, señor Rodríguez.

ANGEL MONGUZZI VENDE: su RENAULT 1093, ganador de 8 carreras en 1969, listo para largar, con mecánica Batelli. Ver o escribir al Taller Batelli, Lavalleja 1545, Córdoba. Tel. 79888.

¡UNICA! Lancha nueva, casca "J" Claude, motor 225 HP, Chrysler. Muy veloz. Instrumental completo. Volante deportivo. Tapizado especial. Llamar de 9 a 20 horas. Tel. 32-0400.

PEÑA RUEDA VENDE "De Tomaso" F-2, motor Fiat 1500, listo para largar. Preparación Grossi. Gomas y repuestos en general. Tratar: 24335, RAFAELA.

LIEBRE I, VENDO. Utilizable en TC F-4. Muy buen precio y facilidades. Tratar: tel. 72-9624.

CITROEN 2CV 1967. Vendo urgente, m\$N 600.000 (6.000 pesos ley 18.188). Buen estado. Llamar a tel. 41-8933, de 19 a 22 horas.

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

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

LOS ESTUDIANTES
HOLANDESES

de R. J. V., Lanús.

Estimadísimos señores redactores: Llego a tan grata revista como es CORSA, para expresarles mi admiración por el humor con que realizan su trabajo, con el que logran, además de mantenernos al día (o a la semana) con todo lo que sea corsa, depararnos divertidos momentos. Pero como Uds. supondrán con toda razón, no les escribo solamente para tirarles flores. Quisiera que me informen cuál es la dirección de la escuela de pilotaje de Rob Slotemaker.

R) Lo del humor de la revista es lo que trasciende al lector, pero Ud. no se da una idea de lo lúgubre que es esto. Acá, a la redacción, nadie viene a divertirse, sino a trabajar y en las peores condiciones de trabajo. Hay que estar acá para ver lo que es esto. Lúgubre, amigo, lúgubre. Pero dejemos las lamentaciones, uno con el tiempo adquiere cierto temple que lo hace impermeable a las más crueles torturas morales y físicas, que aunque Ud. no lo crea, también se nos hace objeto de estas últimas.

¡En fin... La dirección del amigo Slotemaker no la tenemos, pero sabemos que tiene su sede junto al autódromo holandés de Zandvoort (el Sopeña estuvo de visita en él el año pasado) y si le escribe a: Rob Slotemaker, Driving School, Zandvoort, Holanda, seguro va a llegar su carta pues aquél es un pueblo muy pequeño y todos se conocen.

2) ¿Pueden nombrarme ustedes a algún famoso corredor que haya pasado por las "aulas" de Slotemaker?

R) Bueno, la escuela es relativamente reciente, por lo tanto sus egresados son gente joven que todavía se está abriendo camino, como por ejemplo nuestros conocidos Gijs Van Lennep, Hans Laine y Teddy Pillete, y nuestros no tan conocidos Örtner y Dieter Sigter.

3) ¿Es verdad que les enseña a sus alumnos a efectuar el derrape controlado sobre manchas de aceite?

R) Slotemaker da clases prácticas en el circuito de Zandvoort que como dijimos está pegado a su escuela; a su vera el bueno de Rob hizo construir una pequeña recta que termina en una especie de rotonda (pero sin plazaleta en el medio) que mediante una solución jabonosa que se

le aplica en su superficie, es más resbalosa que chorizo en fuente de loza. Como el círculo asfaltado está todo rodeado de césped y dunitas de arena, los discípulos de Slotemaker pueden hacer ahí trompos, power slides y otras lindezas sin peligro alguno. Esta curiosa práctica se retleja luego en el estilo de los egresados cuando encaran las curvas. Si lo ha visto a Van Lennep en el autódromo no necesita más explicación.

MERCADO

de Raúl Díaz, Córdoba.

Señores: en fecha próxima viajaré a la Capital Federal, y como mi intención es adquirir un rodado (vulgo automóvil) quisiera que me dijeran dónde se encuentra el Mercado CORSA del que ustedes hacen publicidad en casi todos los números. Otra cosa que quisiera saber es si los coches se pueden comprar en el susodicho mercado con financiación y si hay permanente existencia de todos los modelos que avisan Uds.

R) Mire, señor Díaz, nosotros sabemos ir, pero la dirección exacta no la tenemos. Pero no se preocupe que en cada barrio porteño hay por lo menos unas cincuenta "sucursales" del "mercado". Se puede financiar, no hay ningún problema. En cuanto a la permanente existencia, Ud. dio en la tecla, hay unos treinta y cuatro mil vehículos en permanente exposición. Pero si su elección previa ha recaldo en un soberbio Hudson 38, se llevará un chasco; está agotado, pero recibiremos una importante partida para reponer el stock, seguramente a fines de marzo...

HAY QUE PONERLE
LA TAPA

de Haydée Suárez, San Nicolás.

Queridos amigos: en mi vida no he comprado ni un solo ejemplar de CORSA, pese a lo cual me considero amiga de ustedes, porque el hecho de que no la compre no quiere decir que no la lea. No me pierdo un solo número, para desesperación de mi hermano que si la compra y se resigna a leerla después que yo lo haya hecho. Quiero en esta oportunidad hacerles una consulta, que a la vez será una especie de desempate pues, ante dos consultas que hice a dos diferentes personas, recogí dos distintos consejos contrapuestos entre sí. Mi duda es con respecto a la tapa del radiador en verano. Yo tengo un Fiat 600 E modelo 1969 y mi mecánico me aconsejó dejar la tapa en el primer punto, es decir no apretada del todo para evitar que en verano el motor recaliente. Mi hermano en cambio no está de acuerdo con esa me-

didada, dice que no sólo no ayudará a enfriar, sino que es contraproducente. ¿Quién de los dos tiene razón?

R) Sin ninguna duda, su hermano. La tapa del radiador de agua debe estar siempre perfectamente cerrada, salvo cuando se le quiera agregar agua, porque en este caso si dejara la tapa cerrada, el chorro de agua pegaría contra la tapa y al chocar con ésta se derramaría por todos lados, haciendo un enchastre padre. Estando herméticamente cerrado el circuito refrigerante el agua hervirá recién a los 110°/115° centígrados, porque las tapas tienen un dispositivo de descarga de presión que comienza a trabajar recién al sufrir una presión de 1,5 atmósfera. La primera posición que usted menciona sirve únicamente para que, en caso de tener que abrir el radiador estando el motor muy caliente (y por consiguiente con una presión más elevada que la normal en su interior) ésta escape gradualmente y la tapa no se coloque en vuelo suborbital y usted no resulte con quemaduras de 1º, 2º y/o 3er. grado.

¡A CARACAS ME VOY!

de Gustavo O. Zarwalder, Capital.

Señores: en fecha próxima me iré a Venezuela, y dado que estoy afectado de CORSAMania quisiera saber si en Caracas me será fácil encontrarme con los traficantes que la expenden.

R) CORSA se vende regularmente en Caracas y pensamos que no tendrá problemas en conseguirla. Si por un casual no la encontrara le comunicamos que nuestro distribuidor en la capital venezolana es la Distribuidora Continental en la calle Ferrequin A. La Cruz 178, Caracas. Ahí le darán razón sobre el paradero de la droga. ¡Ah!, el santo y seña es: "Rucuqueta, dame la CORSA que yo te traigo la mosqueta..."

Por otra parte, CORSA no toma suscripciones ni en la Argentina ni en el exterior.

DIRECCIONES

de Humberto Máspoll, San Juan.

Corsarios correarios: los saludo, los congratulo y los felicito. Y les pido por favor me den la dirección del señor Amleto Pomesano y la de la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas, pues quisiera hacer algunas consultas referidas al calendario de la temporada 1970 que Uds. publicaron en el número 198.

R) Lo lamentamos mucho pero la dirección del señor Pomesano no se la podemos suministrar, pues tenemos la norma de no dar direcciones particulares. La de la A.A.C.M. sí se la podemos dar. Funciona en el domicilio particular del señor Pomesano, Andalgalá 1936, Capital Federal.

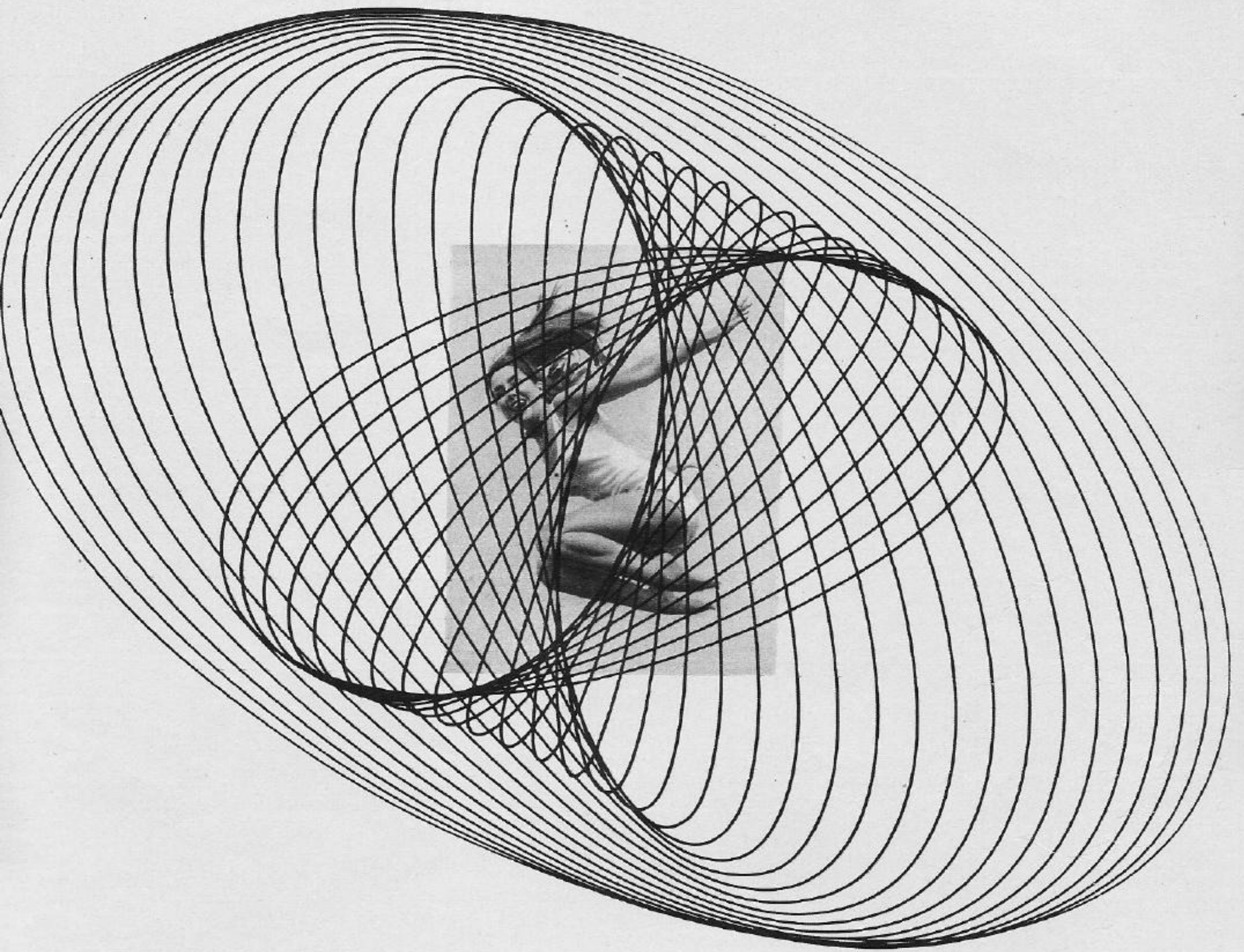
MUCHO ¿NO?

de "Porota" Vojolaschi, Chis-Chis, Bs. Aires.

Estimados señores: He leído con extraordinario interés, vuestra nota en el N° 190 sobre pequeños motores marinos fuera de borda, ya que soy desde hace tiempo una apasionada cultora de los deportes náuticos. Lo que más despertó mi interés, fueron las características del revolucionario motor Yumpa (pág. 66) en sus variantes de la versión original. Sin embargo, debo reconocer que mis conocimientos de mecánica no son suficientes para entender algunos adelantos. Así, por ejemplo, veo que el consumo de uno de los Yumpa es de 210 litros por hora, lo que me parece un poco mucho, aunque me doy cuenta que el enorme número de cilindros (195.000), si bien dota al aparato de un andar más silencioso y uniforme, no puede menos que aumentar el consumo. Otra sorpresa: un peso, nuevo o viejo, es poca plata por un motor, y demuestra el desarrollo de la industria nacional: a mayor producción, menores costos. Lo que más me fascina es la larga vida que seguramente tendrán algunas de las versiones: no cabe duda que a un régimen máximo de 1,5 rpm, el desgaste de las partes móviles debe ser ínfimo. Lamentablemente, el completo informe no aclara si la hélice de 5.000 palas viene incluida o si se trata de equipo opcional, y en ese caso cuánto cuesta. Otro aspecto que le ruego me aclare, es si el paso 2:1 significa que cada dos vueltas de la hélice se avanza un metro, o si por cada dos pasajeros hay que hacer un solo viaje, o si hay que calcular —al salir para un asadito en la laguna— un kilo de carne cada dos personas.

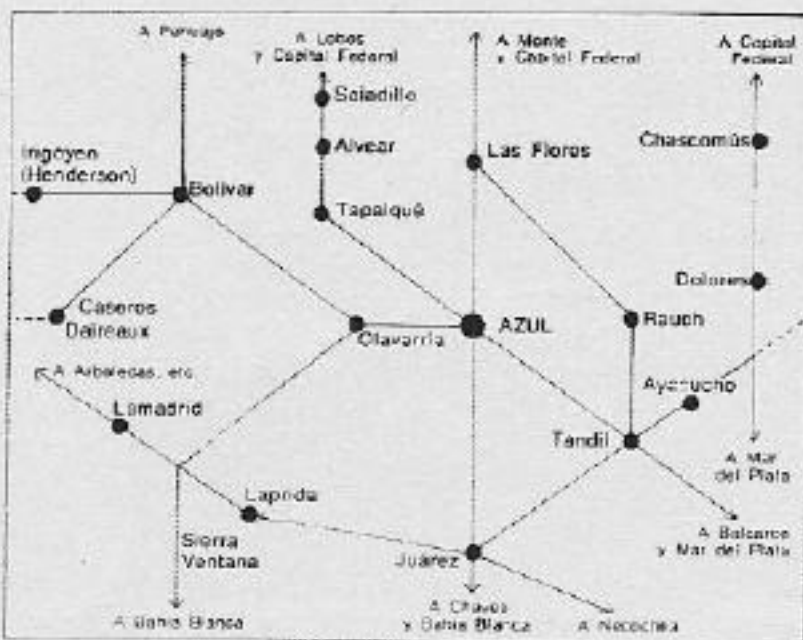
Todas estas inquietudes no me dejan dormir, y lo que me ha decidido a no comprarme un Yumpa es el peso del motor: como tengo tan sólo un chinchorro Bordiga de 40 kilos de peso, me temo que si le pongo un fucri-borda de 228 kilos, se va a levantar demasiado de proa. Felizmente como ustedes señalan, es posible ponerle arranque eléctrico: pienso que lo más prudente será poner llave de contacto y un cable de 200 metros, porque con un motor experimental así lo mejor va a ser ponerlo en marcha desde bien lejos.

R) Bue... estee... En realidad, lo que pasa... es que debe de haber en la nota un pequeño error. A nosotros también nos parece un poco mucho 195.000 cilindros. Ahora, no se preocupe: si el motor vale un peso, la hélice de 5.000 palas no debe costar mucho más de veinte gaitas nuevas. De todos modos le vamos a preguntar al delirante Gellormini qué hay de cierto sobre tal motor y luego le contestamos.



con radio Azul el verano es de otro color!

Todas las rutas conducen a LU 10 Radio Azul.



Bienvenido a ellas.

Cuando viaja hacia, o desde los centros de veraneo.

Recorriendo junto a cientos de miles de automóviles las rutas felices del verano.

Allí está con Ud.

RADIO AZUL.

La radio que le cambió el color a la radiofonía argentina.

Música.

Más música.

Noticias.

Programas amenos.

Si Ud. vive o viaja a la zona de Azul, sintonícenos.

Somos una radio amiga.



LU 10
radio azul
en el 1320 de su dial

Me compré el TORINO! Me compré el TORINO!



Y usted, ¿qué espera?

¡Ya lo tengo! ¡Me lo compré! Me volvía loco por Torino. Lo tocaba. Lo miraba. Lo veía pasar. Pensaba que era un sueño inalcanzable. Hasta que fui al Concesionario IKA-RENAULT y vi que podía. Sí, podía. Fue muy fácil. Ahora Torino es mío. Yo manejo el mejor coche argentino.



La clase internacional demostrada en Nürburgring