$n 80 $ 0,80

N° 208

Parabrisas

CORSA

14 al 20 de abril de 1970



ALFA ROMEO MONTREAL

EL SP DE MARTINEZ BOERO

LA RUTA DE LA LONDRES-MEXICO

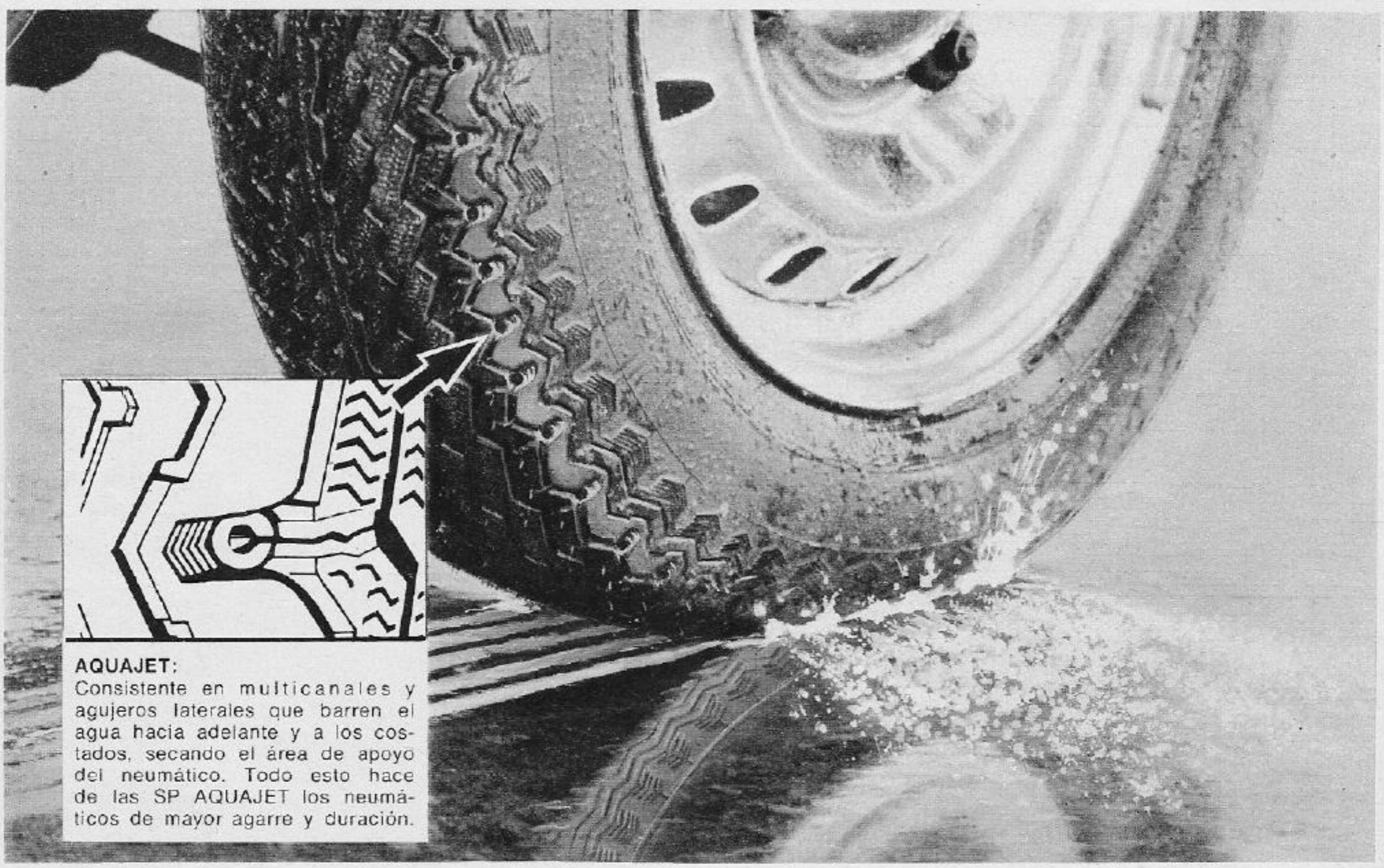
Las revistas de Mauro

DAL - 39/70

Primero inventamos el hombro redondo. Ahora presentamos las...

nuevas SP-AQUAJET CB73

DE MAYOR AGARRE Y DURACION



AQUAJET:
Consistente en multicanales y agujeros laterales que barren el agua hacia adelante y a los costados, secando el área de apoyo del neumático. Todo esto hace de las SP AQUAJET los neumáticos de mayor agarre y duración.

Luego de inventar el hombro redondo, el problema —en neumáticos de alta performance— era el de lograr gran agarre, sobre todo en pavimentos mojados, húmedos o con barrito y . . . larga, larga vida de los mismos. Así nació un invento de DUNLOP que le ganó a la lluvia . . . LAS SP AQUAJET CB 73, que además: tienen mucha vida útil.

Ahora puede usted calzar en su coche las NUEVAS SP AQUAJET CB 73 . . . y darle con todo, aun sobre mojado! NUEVAS SP AQUAJET CB 73, fabricadas e importadas por

DUNLOP

CALIDAD PARA LOS QUE VAN ADELANTE

LINTAS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de abril de 1970
Nº 208 del 14 al 20

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SECRETARIO GENERAL EJECUTIVO
Adolfo A. I. Baisi

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

GERENTE INDUSTRIAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

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

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos y Mariolino Castellazzo.

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohibe 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 540, Capital Federal. Tel. 32-6010/29.

UN BRILLANTE COMIENZO



EDITORIAL

Reutemann nunca fue en Argentina un piloto alocado, sino por el contrario, un piloto de temperamento profesional cien por cien. Medido y consciente de cada cosa que hacía. En media hora en Europa ganó fama de arriesgado, al mismo tiempo que se le reconoce como piloto de indiscutida calidad. Ahora, ¿cómo puede ser esta aparente paradoja? Quizá se explique porque por primera vez Reutemann corrió como él siempre quiso hacerlo: exigiéndose a sí mismo. Porque los demás no conceden un respiro y entonces su preparación física y mental brindó el resultado ideal. Desde un punto de vista europeo y lógico de lo que es una carrera, Lole no tuvo un buen desempeño: arriesgó demasiado, exigió al auto y sólo consiguió un opaco puesto.

Pero desde otro punto de vista, lo hecho por él es terriblemente útil. Es difícil abrirse paso en Europa, y de golpe el nombre de Reutemann pasó a ser comentado. Quizá en no muy buena forma por Rindt o Cevert, pero todo el mundo habla de él como de una revelación a la que se mira con respeto. Nadie en Europa es capaz de tocarlo a Rindt, y que venga un debutante a hacerlo porque no lo deja pasar, parece una cosa de locos. Eso, y el haber punteado un montón de vueltas saliendo de la quinta fila de largada, dejó un impresión mucho más fuerte que la que se podía lograr consiguiendo un cuarto o quinto puesto logrado con método pero sin destacarse netamente.

Lo hecho es extraordinario y como siempre uno se conforma con nada. Pero ahora sí se puede fantasear libremente: "¿Qué hubiera pasado si Reutemann no lo toca a Rindt y sigue chupado con él despegándose del pelotón? Reutemann, el hombre que se las piensa todas, el hombre que además de saber quiere saber más, tiene todo en sus manos para ser el gran piloto argentino en Europa. Este mismo domingo de su debut fue su cumpleaños. A los 27 años de edad inicia el comienzo de una nueva etapa. ¿Será para la Argentina la década del 70 la repetición de lo que fue la del 50? En Barcelona, dentro de dos semanas continuará este comienzo feliz.

TIEMPO Y LUGAR

abril	17-19	Sport y Turismo en Holanda.
„	18	Largada del Rally Londres-México.
„	19	TC "A" en Venado Tuerto.
„	19	F-1 con puntaje en España circuito de Jarama.
„	19	Turismo G2 Zonal en Madariaga.
„	19	Cafeteras, Fiat 600 y Citroën en Merlo.

SP Y F-1 EN CORDOBA

EL TERCERO E

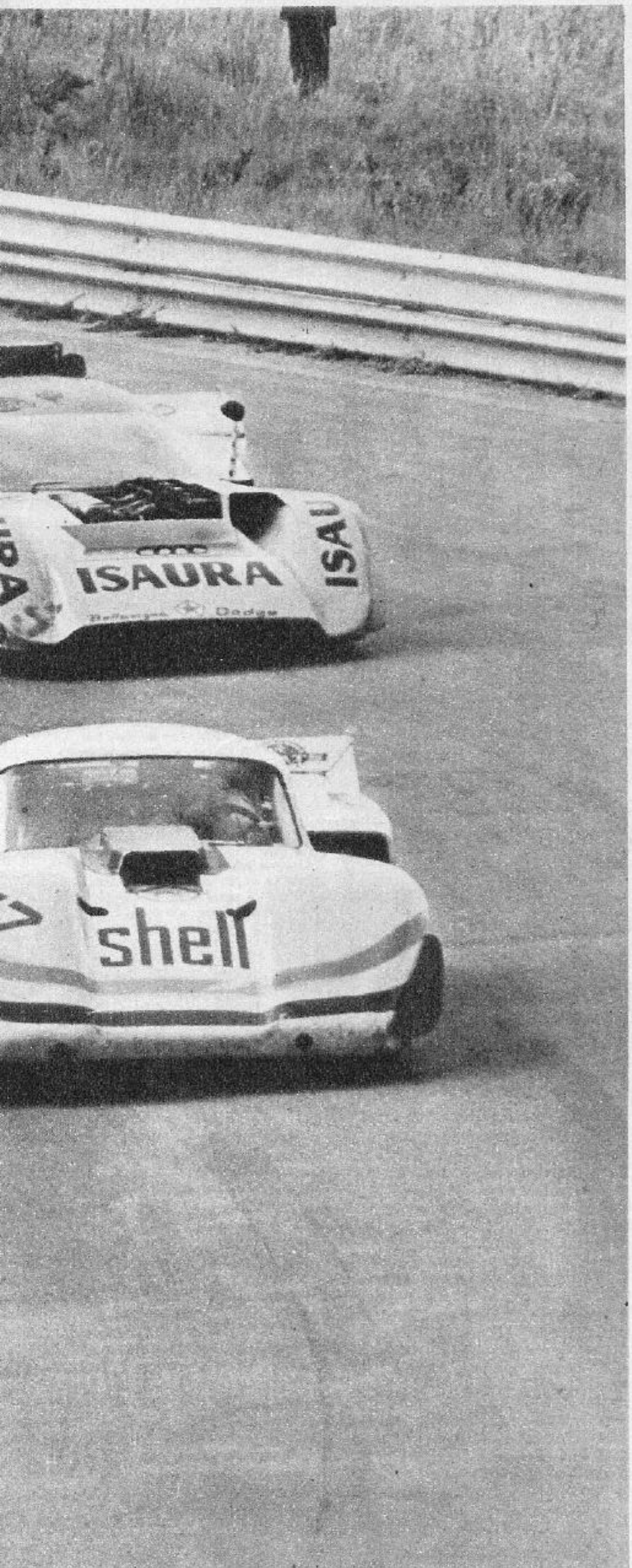


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N DISCORDIA

Un triunfo de Eduardo Copello y dos figuras que puntearon y dieron espectáculo: García Veiga y Vianini. Segundo Di Palma y tercero Cupeiro que ganó la última serie. En F-1 nuevamente Cuvertino con su Albizu-Dodge. Buena labor de Salatino y Bertolini

por JULIO PEREZ BALBI y CARLOS NEIRA
Fotos: MARIOLINO CASTELLAZZO, NILO SILVESTRONE y OSCAR BERGUAN





Nasif Estéfano, Copello, Bordeu y Marincovich doblando a la manija y muy juntos. Poco a poco Copello se adueñaría del asunto.

García Veiga trasporta a Andrea Vianini luego de la colisión en que se vieron envueltos. Lástima por el espectáculo.

Perogrullada o no, alguien alguna vez dijo que **carreras son carreras**. Por supuesto nadie le entendió nada y parecía ser una frase destinada a la intrascendencia total, propia propia —como dice una vecina nuestra— de la filosofía barata de café, que es la misma que enseña mucho pero no enseña nada. Hoy en día se aplica la frase en cuanta situación extraña depara nuestro automovilismo deportivo, y también sirve para esquivar fácilmente un razonamiento más concienzudo. Después de la carrera de SP del domingo pasado la frase saltó de una boca a la otra rematando fraseos sobre las extrañas alternativas de la última serie de la carrera.

Sinceramente había mucho para comentar, esencialmente la carrera ganada por Copello o perdida por García Veiga, como se quiera. Un Vianini que reapareció con el Baufer-Chevrolet y de inmediato acaparan la atención del público. ¿Por qué? Por el espectáculo brindado por ambos, generalmente cuando corrían juntos desgranando alguna serie. O por la calidad de García Veiga y su ex Trueno. O por el sprint de Vianini recuperando tiempo perdido luego de una pésima largada, o porque ambos abandonaron por el accidente sobre el final del curso de la carrera.

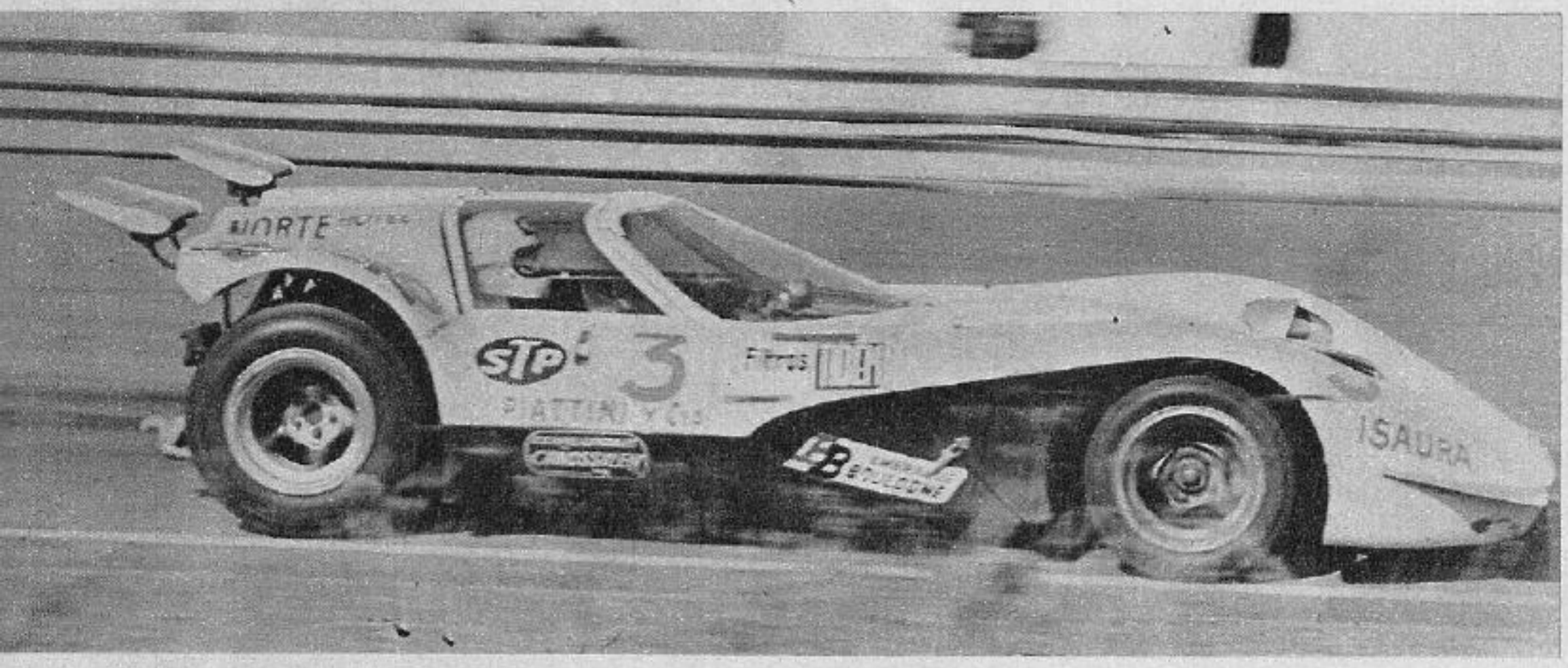
Y dspués ganó Copello.

"El Cardenal", o "El Maestro" o "El Abuelo", volvió a las andadas.

→



Omar Mura Cuvertino a pocos pasos del campeonato argentino de F-1. Todavía falta un rato pero las cartas se están dando. Los coches del Ingeniero Picho (albizu) funcionan.



. Buena labor de Jorge Cupeiro en su debut con el nuevo auto. Ganó la serie final. Como se ve insiste en correr sin cola. . .

El espectáculo del día en F-1, Juan Carlos Salatino corrió el Trueno F-1 de Steven. Pronelio lo pensó para sus Huayra. Steven también . . .

A pesar de que el Tornado no está para ganar carreras de SP por falta de HP (y ya no hay Berta que valga), ganó. Con suerte o sin suerte, con todas a favor o los demás con todas en contra, ganó en una pista que por lo veloz le resultaba muy desfavorable. Tanto Copello como Di Palma —únicos tornadistas presentes— lo demostraban a la salida de cada curva. Los Ford volvieron a **no ganar**. Cuando no es carburador es una chavetita, pero por lo general son fallas en el motor lo que retrasan a los pilotos del óvalo. Rara vez son errores de los pilotos o culpa de los chasis que hacen que la Argentina sea el único lugar en el mundo donde los fierros de don Henry no la ven ni la sienten.

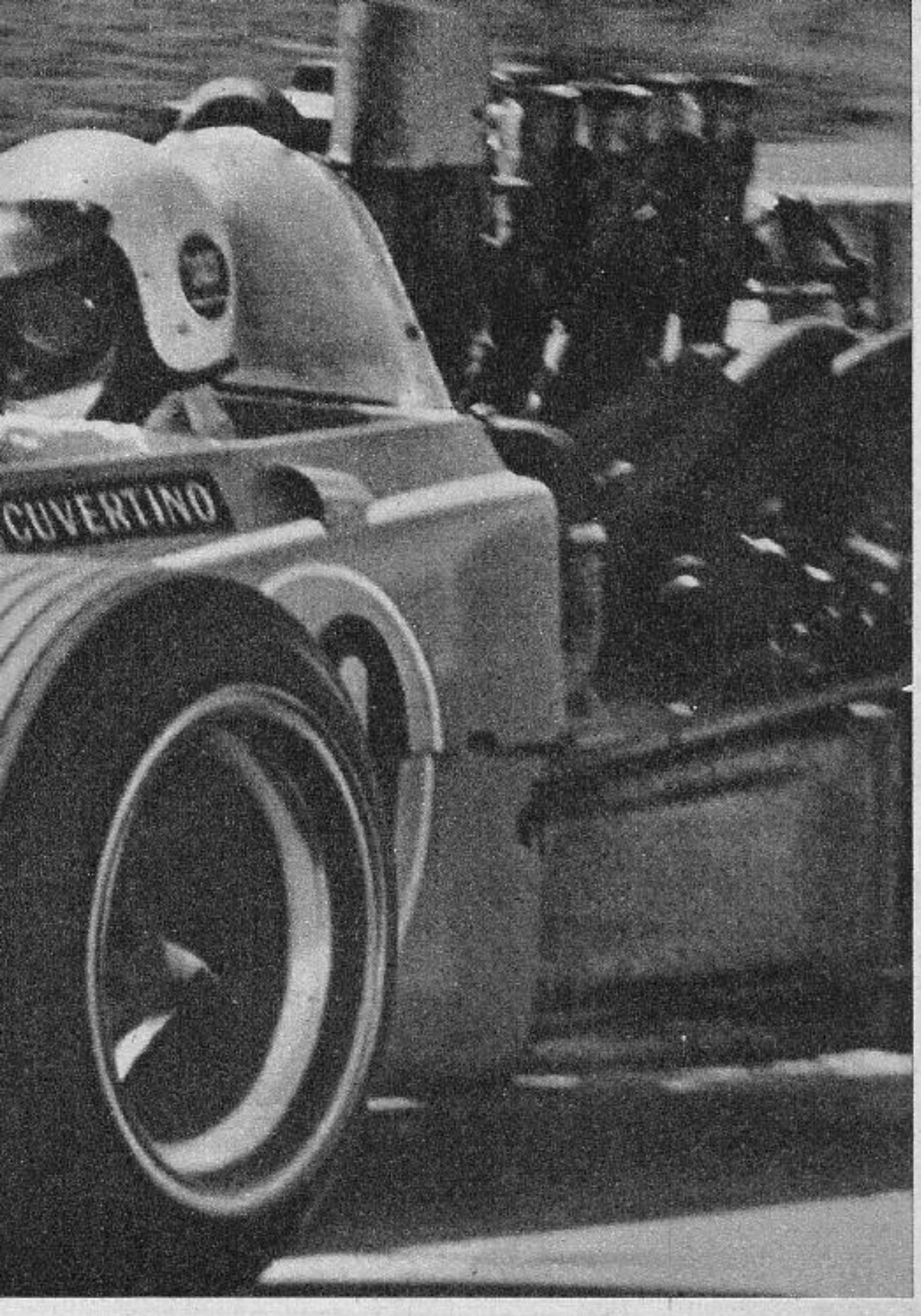
Otra vez volvieron a ser los pilotos más modestos los que arrimaron mejor en las series (caso Nasif y Gradassi). Y en la final (caso Nasif).

Por el lado de Chevrolet los motores de la Comisión son ciento por ciento efectivos. Tienen mucha potencia, y no le andan muy lejos a los Ford F-100 en el banco de pruebas. Tienen mucha confiabilidad y no se rompen muy seguido. Los particulares (en Córdoba, Cupeiro y Vianini) andan fuerte y bien... Los de Steven a veces fallan pero tienen unos cuantos triunfos en su haber. Tornado como ya dijimos no está para estos trotes. En circuitos trabados puede dar mucho que hablar y Copello y Berta saben por qué es eso.

Los Bellavigna son los responsables de la cuarta marca: Dodge. Bordeu anduvo muy bien en Córdoba pero a pesar de sus esfuerzos (andar chupado, no dar ni un metro de handicap), no se podía sacar otra conclusión: el Formar no es un aparato para pelear la punta como lo era hasta el año pasado.

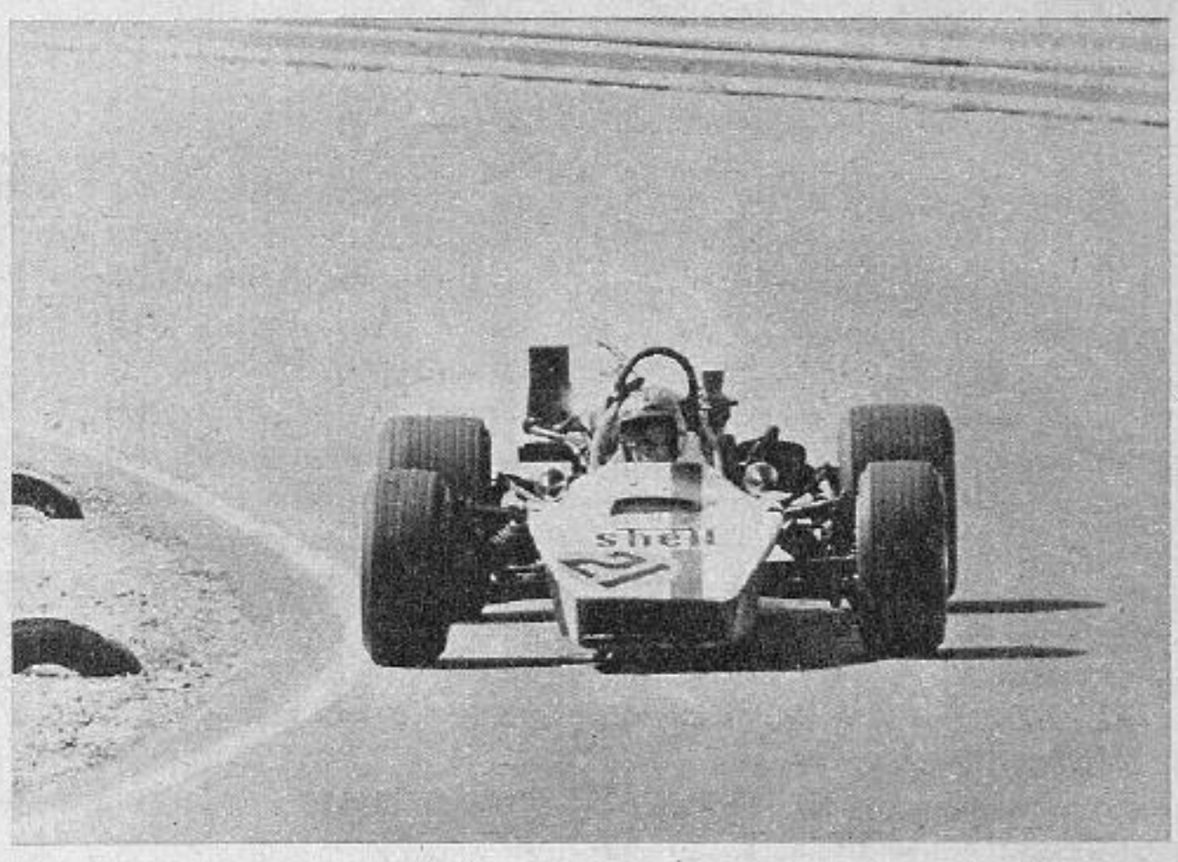
Por todas estas cosas la carrera fue como fue... García Veiga era ganador después de cumplir las dos terceas partes de la carrera, pero a Seguro lo llevaron preso. Vianini, nuevo hombre de GM y el único que le dio charla a García Veiga aunque el Nene de Arrecifes llevaba las de ganar por la paridad humana desempata con la técnica. En Córdoba García Veiga ganaba la carrera y Andrea no. Pairetti, por culpa de los fierros deslucidos, Marincovich lo mismo, Pascualini ni siquiera largó la primera serie y Urruti solito no podía darle lucha a los autos de punta. Cupeiro, extremadamente frío, ganó la última serie y pudo ser ganador de la carrera de no haber tenido tanto tiempo la caja trabada. Di Palma, autorizdo a correr por la Comisión Médica el sábado a la tarde fue segundo en la suma de los tiempos. Cuarto al fin fue García Veiga por culpa de dos vueltas perdidas a causa del choque, quinto Ruesch también con vueltas perdidas en razón de varias paradas por nimiedades (un radiador que pierde, se arregla y vuelve a perder, una chapa de ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Legendario Eduardo Copello seguido de Implacable Cacho Ruesch. Uno por Tornado otro por Chivo pero bajo la misma bandera de Shell.



renado inferior que se suelta, se arregla y se vuelve a soltar). Sexto Nasif con el auto ya sin potencia. **"Cambiamos los gicleurs y parece que metimos la pata".** Séptimo Sandy Marincovich gracias a una buena actuación en la última serie.

PRIMERA SERIE

Una largada de SP con catorce automóviles tiene que ser espectacular por fuerza. Más cuando hay cierta paridad como en esta ocasión, en la cual nueve coches habían cumplido la prueba de clasificación en tiempos comprendidos dentro de los dos segundos de diferencia. En la largada, cuando los coches se estaban aún acomodando, tres pilotos tenían inconvenientes: Vianini, con problemas en la bomba de nafta que chupaba aire y los dos Huayra, uno, el de Pascualini que entró en los boxes en la primera vuelta a causa de un carburador mal armado que tiraba nafta para todos lados, y Urruti —que largó cuando todos lo habían hecho— que no podía poner en marcha su motor.

Y Primera sorpresa. No es García Veiga quien toma la punta, como todo el mundo lo esperaba sino que es Andrea Vianini el encargado de mostrar el camino (tarea innecesaria, pues todos los pilotos manifestaron conocerlo). Tras el debutante con el nuevo

→

1.000 km. de Brands Hatch

UNO, DOS, TRES, CUATRO...

...Porsche se colocaron en las cuatro primeras posiciones en los 1.000 Km. de Brands Hatch. Ferrari, Alfa y Matra tuvieron muchísimos problemas

A veinte días del triunfo de la "nouvelle" Ferrari 512 en las 12 Horas de Sebring (Andretti-Vacarella-Giunti), el equipo Porsche estableció una rotunda victoria en los 1000 Kilómetros de Brands Hatch gracias a la pareja Pedro Rodríguez - Leo Kinunnenn con cinco vueltas de ventaja sobre su más inmediato perseguidor, su compañero de equipo, el Porsche 917 de Vic Elford-Dennis Hulme. Pero este triunfo de Porsche, más que una victoria de la marca es una halagüeña promesa de muchos éxitos para el inglés John Wyer, director del equipo Porsche, quien luego de consagrarse como artífice de las victorias Ford en las 24 Horas de Le Mans pasó a integrar el team oficial Porsche, patrocinado por la empresa Gulf Oil Company.

Wyer, no solamente ubicó los dos primeros puestos sino que, merced a la actuación de Richard Atwood-Hans Herrmann, indudablemente el dominio de Porsche fue impresionante.

Sus rivales más importantes, los Ferrari 512 y los Alfa Romeo 33.3 no pudieron ofrecerle la resistencia necesaria como para evitar un triunfo. A los Ferrari se les mojó la instalación eléctrica al atravesar los innumerables charcos de agua, que merced a la lluvia, se fueron formando en la pista. Solamente pudieron alcanzar un quinto y octavo puesto. El auto que conducía Amon llegó a la línea de arribo con lo justo, ya que pocos metros después se rompió la bomba de nafta.

Los Matra-Simca también tuvieron innumerables problemas y solamente pudo clasificar el auto conducido por Jean Pierre Beltoise y Henry Pescarolo con sólo 161 vueltas cumplidas.

Nuestro compatriota Jorge Omar del Río, que corría con Alain de Cadenet en un Porsche 908, llegó a estar sexto en la general y segundo en la categoría, detrás del 908 de los holando - finlandeses Hans Lainne - Gijs Van Lennep. En la sexta vuelta, y debido a problemas de caja de velocidades debió abandonar. ¡Lástima! ¡A insistir se ha dicho!

Jo Bonnier y Reine Wisell —los dos suequitos— arrimaron al séptimo puesto y se llevaron la "mosqueta" correspondiente sin forzar el auto y corriendo al "descarte". ¡Qué raro este Bonnier... ¿no?

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Pilotos	Auto	Vtas.
1º	67	Rodriguez, P.-Kinnunenn, L.	orsche 917	235
2º	10	Elford, Vic-Hulme, Dennis	Porsche 917	230
3º	17	Atwood, R.-Herrmann, Hans	Porsche 917	227
4º	51	Lainne, Hans-Van Lennep, G.	Porsche 908	227
5º	21	Amon, Chris-Merzario, A.	Ferrari 512	226
6º	11	Koch, G.-Larrouse, G.	Porsche 908	217
7º	23	Bonnier, Jo-Wisell, Reine	Lola T-70 Mk. III	217
8º	18	Ickx, Jack-Oliver, Jack	Ferrari 512	213

PROMEDIO DEL GANADOR: 148,30 km|h.

Baufer se encolumnaban en las primeras vueltas García Veiga, Nasif Estefano, Gradassi, Pairetti, Ruesch, Copello y el resto. Sin otras alternativas importantes que el avance arrollador de Ruesch, que escalaba puestos, Vianini se mantenía al frente. Y como a una seña., en la cuarta y quinta vuelta entran en boxes Pairetti, Pauloni, Pascualini, Urruti (luego de embestir el guard rail de cola a causa de una mancha de aceite). Pero la detención más importante la constituyó la del puntero Vianini que seguía con su problema de aire chupado por la bomba de nafta y que después de unos segundos siguió en carrera, a bajo régimen ya perdido el liderazgo.

García Veiga reguló entonces su tren de marcha, no inquietado por el segundo (a la sazón, Ruesch), a considerable distancia.

SEGUNDA SERIE

En la segunda serie, la largada es irregular, al menos para Vianini que es retenido diez segundos por las autoridades de la prueba por no usar el arranque eléctrico para poner en marcha el motor. Y en una largada estupenda Nasif pica en punta colándose entre los que partían en primera fila y se coloca primero. Pero poco le duraría la farra. En la segunda pasada frente a los boxes, el Nene García Veiga ya lo había dsplazado y también lo había hecho Gradassi cuyo Ford era hasta el momento el más rendidor de los 8 en V.

Las sucesivas paradas y abandonos (fueron en total siete las máquinas que se pararon en boxes o en la pista durante la serie) hiciron que esta segunda batería fuera la menos interesante de las tres. Nasif, que venía haciendo una hermosa carrera, se enroló en las filas d los que no terminaron cuando fue embestido desde atrás por Bordeu al llegar a la curva que desemboca en la recta principal. Maneco también se quedó de a pie. Y la mañana seguía linda para el Nene que promediando la carrera tenía una ventaja cobre Gradassi de más de dos segundos. García Veiga nuevamente ganador tenía razones de más para esperar con optimismo el desenlace de la última serie. Como veremos, de golpe —o mejor dicho, por un golpe— se le borraría la sonrisa.

TERCERA SERIE

Todo el mundo consideraba que García Veiga tenía la carrera en el bolsillo... hasta él mismo lo decía: **"Trataré de ganar la última serie pero no lo pienso pasar ni una sola vuelta del régimen que me indicó Joseph... tengo mucha ventaja y no creo necesario arriesgar nada".** Largaron la carrera... el pelotón llegó a la primera curva y más o menos mantenían las posiciones de la largada. Cuando cumplieron el primer circuito... y Di Palma en punta que eran dos ¡oh sorpresa! Aparecieron Copello, pilotos que corrieron toda la mañana en mitad del pelotón. ¿Y García Veiga? ¿Y Vianini? No aparecían. Al rato, cuando los primeros habían recorrido otra mitad del trazado... pasó GV arrastrando algunos fierros, chapas y plásticos rotos por el piso. Vianini ni aportó. Se habían tocado en una de las veloces "S" del circuito cordobés... en uno de esos accidents muy tontos donde uno quiere ganarle la cuerda al otro o simplemente se pasa en el frenaje.

Así fue la cosa... un toque lógico en carreras donde hay paridad conductiva y cada uno quiere llevarse la mejor parte. Copello y Di Palma seguían en la punta hasta que Cupeiro con su sangre de pato empezó a apurar y apurar hasta ganar la serie. Copello se quedó tranquilo soportando los embates de Di Palma sabiendo que tenía infinitas posibilidades de ganar la carrera.

El triunfo de Copello nadie lo esperaba. Hasta el mismo Berta dijo cuando aún faltaban cinco vueltas para terminar: **"Si estos dos llegan (Copello y Di Palma) me como el perro que tengo en casa".** Ahora se lo debe estar comiendo.

CORDOBACITOS

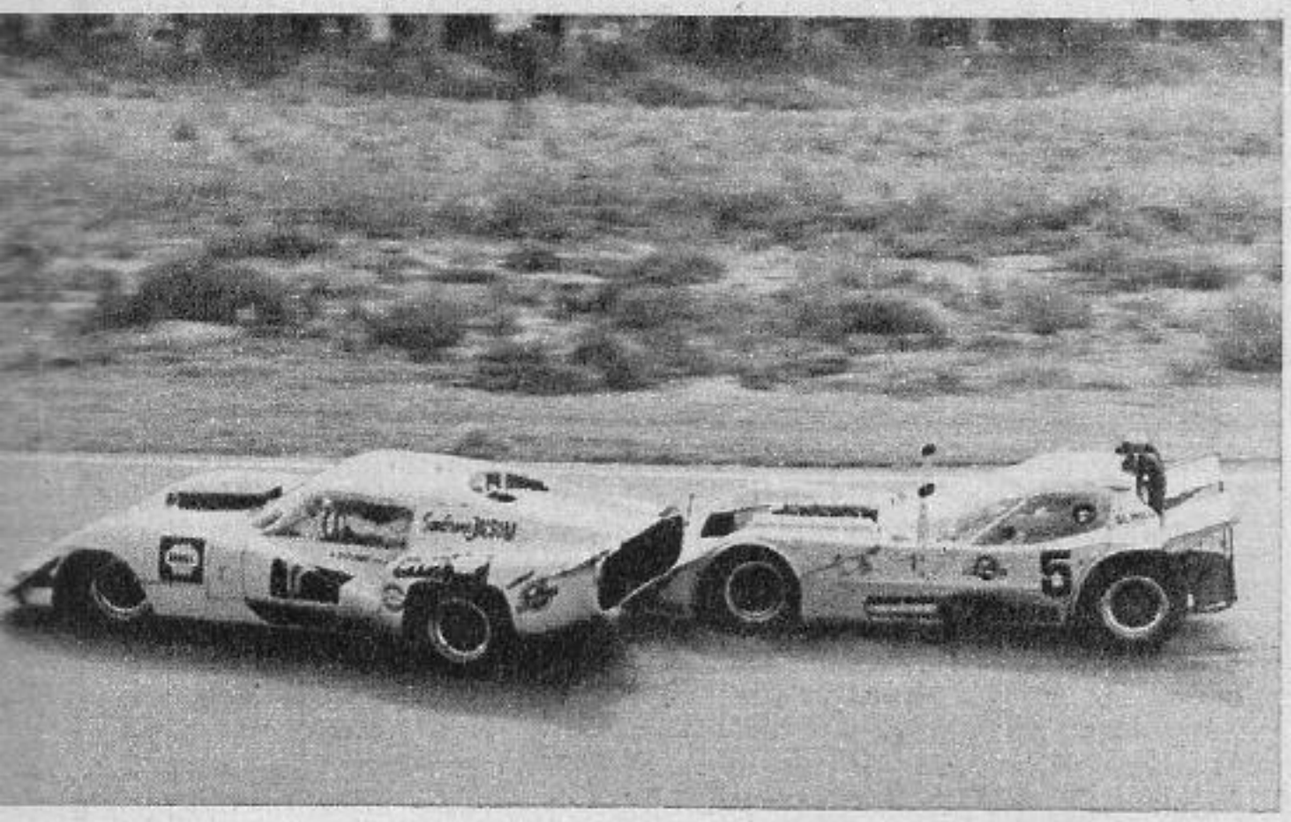
Un zorro de regular tamaño salió quién sabe de dónde y transitó por la pista en sentido contrario a la carrera durante la segunda serie de SP. Varios (Ruesch entre ellos) tuvieron que hacer malabarismos paar no atropellarlo. Finalmente un agente de policía terminó con el show-zoológico... lo acorraló y le dio con el palo hasta que el émulo de las perdices y liebres del autódromo porteño, terminó con importantes daños de carrocería y tren delantero.

El por qué de la inclusión de Federico Urruti *en el equipo de Pronello. Este trató de ubicarlo infructuosamente a Mayorga durante la semana anterior (ya había brindado sus servicios en Comodoro) y al no encontrarlo buscó quién le manejara uno de los Huayra Spider. Actuando como intermediarios algunos integrantes de CORSA se trató de que el cockpit de la máquina azul fuera ocupado por la generosa humanidad de* Rodríguez Canedo, *pero el Chino declinó haciendo gala de una increíble elegancia al decir* "Dije que en SP no corro más". *Urruti en cambio aceptó y aunque no brilló, no desentonó en los momentos en que estuvo en carrera. Una mancha de aceite hizo que su incursión terminara en el guard-rail.*

El *Negro Monguzzi* se quedó sin el pan y sin la torta. El prefería correr en F-1 pero Steven prefería que lo hiciese en SP. En la clasificación rompió el motor y la tuvo que mirar de afuera.

Poco después del accidente entre García Veiga *y* Vianini *hubo un altercado propio de situaciones que dejan los ánimos bastante caldeados. Vianini explicaba a un grupo de amigos cómo había sido el accidente. Al rato*

→



Primera secuencia: Nasif adelante, Bordeu detrás. El Dodge embiste al Ford y el Turco entra a cruzarse.

Segunda secuencia. Trompa y cola destrozadas para Nasif e idem para Maneco, Bronca.



¡¡ULTIMO MOMENTO: PAIRETTI-INDIANAPOLIS, MAS NOVEDADES!!

"Estoy chocho con mi viaje a EE. UU... Las cosas anduvieron magníficamente y el trato que se nos dio en todo momento por parte de pilotos, constructores y todos los que tienen algo que ver con Indianápolis, me dejó profundamente sorprendido" Quien nos hacía estas declaraciones, era por supuesto Carlos Pairetti, que se agregan a las declaraciones que van en este mismo número en las páginas 60-61. "Formaré equipo con Billy Vucovich y Bruce Walkup a quienes corresponderán los números 98 y 97 respectivamente. A mí me dieron el 8 al que Agajanián antepondrá el "9" del canal de TV que me patrocina para tener dos coches en carrera con el número 98, el de la cábala del armenio".

"Para darte una idea de la seriedad del equipo de Agajanián, te diré que es uno de los tres que representa oficialmente a Firestone y que cunta con nada menos que diez motores Offenhauser listos para ser colocados arriba de un chasis". La preocupación de Pairetti sin embargo, no es CORRER en Indianápolis, sino CLASIFICARSE para correr en Indianápolis. "Tendré que pasar varias pruebas —una de ellas mantener durante una hora, un promedio constante de 240 km/hora— y después recién podré estar listo como para encarar la empresa de hacerme un lugar entre los treinta y seis elegidos Al respecto me han dicho que el motor que se usa en las pruebas junta algo así como 750 HP y llega hasta 8000 rpm, mientras que el que se usa en la clasificación, tiene mil vueltas más y 800 "burros". (N. de la R.: nos parece que a Carlitos le frasearon tupido con los HP).

¿Así que te trataron bien? —"Y qué te parece? Mario Andretti, nada menos, se ofreció para enseñarme en pruebas cómo hay que andar en Indy. Vos te ponés atrás mío, me dijo, y te fijás bien en lo que yo hago. Esa ayuda es invaluable".

Ante nuestro último requerimiento, Carlos nos confió: —"El coche me "quedaba" un poco chico, pero ya se hicieron algunas reformas sugeridas por mí. El color será el clásico del equipo de Agajanián, amarillo con alguna bandera blanco y celeste"".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Se lo imagina a Eduardo Copello tardando 5 minutos 15 segundos para avanzar cuatro cuadras?



Centro. Tráfico congestionado.
Primera, segunda, punto muerto, primera...
En la ciudad, él hace como Ud.: usa Shell.
Porque conoce la importancia de cargar Supershell Sprint, la más especial (le hace aprovechar toda la potencia de su motor).

Y porque sabe que, a marcha discontinua, el aceite debe proteger mejor: nuevo Shell Super Motor Oil, el protector (el que conserva por más tiempo la viscosidad).
La vasta experiencia internacional de Shell respalda la eficacia de sus productos en cualquier terreno.

En las pistas, a grandes velocidades. Y en la ciudad, aun a "paso de hombre".
Para que Ud. sea el gran ganador, siempre.

Naftas y aceites Shell.

SHELL

Sea el gran ganador, sea de Shell.

BH 1473

se acercó un mecánico de la CDCGM y le dijo en voz muy alta: "Andá a hacer locuras a otra parte..." *Por supuesto volaron algunos manotazos, pero el grupo los separó. En fin.*

Formisano mal. Paseó sábado y domingo por los boxes con un pañuelo en la cabeza con cuatro puntas anudadas y todo. Ocasionalmente llevaba un bolígrafo en la oreja. *La imagen, Vicente..., la imagen.*

Nasif *estaba muy enojado con* Bordeu *por el accidente. Cuando corrían por los mixtos tocó con su Formar-Dodge al Romeo de Nasif.* "Me hizo dar contra el guard-rail y todavía me agarró con el rebote". *Algunos observadores dijeron que Bordeu trataba de pasarlo a Nasif desde unas cuantas vueltas antes y Nasif ni se inmutaba.*

La carrera no fue trasmitida por radio. La gente de APRA se negó a pagar los 100.000 pesos que exigía el club como arancel a la emisora que quisiera relatar la competencia. La adhesión fue total y los palcos de la radio se llenaron de niños y madres. La medida de sus afiliados seguirá en las próximas carreras en que los clubes exijan el mismo requisito.

Agradecemos las gestiones de Osvaldo Arce *de IKA-Renault que por intermedio de los señores* César Morañas *y* Federico Bordeaux *nos pusieron a disposición un R4 de la flota de Santa Isabel con el que pudimos movilizarnos con más facilidad en nuestra labor periodística.*

Pronello siempre es noticia. Como Berta o Pairetti, siempre se descuelga con alguna acción, frase o producto insólito. Esta vez trascendió que Heriberto Pronello recibirá apoyo del Club Y.P.F. para construir *dos Sport Prototipo* para la próxima Temporada Internacional que se dispute en *nuestro país.* Bien, Pronello, muy bien. Muy bien Club Y.P.F:,

Eso no es todo. Intidentes de G.M. aseguran que Pronello construirá dentro de muy poco tiempo un prototipo con mecánica Chevrolet que será el conejo de Indias de una pequeña serie de autos de calle con mecánica de G.M. ¡¡¡Ojo!!!, es un prototipo de calle de pequeña serie, que quede bien entendido, ¿eh?; en el campo deportivo sigue con Ford.

Otra que no tiene mucho que ver con la carrera del domingo pasado. El Berta LR correrá los 1.000 km de Nürburgring el 31 de mayo, prueba puntable para el Trofeo Mundial de Marcas. ¿Los pilotos?, pues Di Palma y Marincovich, como es de imaginarse. La gestión será patrocinada por Y.P.F. Evidentemente la gente *quelepegafuerte* está en todas las maniobras argentinas automovilístico-deportivas internacionales.

Estuvimos con Cacho Franco. Nos impresionó muy bien, su sinceridad es asombrosa, cosa que no sobre en el ambiente de SP. "Ofertas tengo, Fiat para TM e Ika Renault para SP... la semana que viene probablemente me pruebe sobre una cupé Fiat de la Comisión de Concesionarios, veré cómo anda todo, los reflejos, los movimientos, en fin, Uds. saben, todas las cosas que se pueden alterar con un golpe de esa naturaleza... si las cosas salen bien, correré unas cuatro o cinco carreras más con la cupé y entonces me decidiré sobre SP... el juez en este caso seré yo mismo... *Lo que se llama un PI-LO-TO.*

Horacio Steven denunció el sistema de usina que tiene el equipo Pairetti-Formisano. Lo consideró antirreglamentario. El aparato cuestionado son dos baterías montadas sobre un aparatito que permite llevarlo y traerlo. Dichas baterías se enchufan a la que posee el automóvil y ayudan con la carga suplementaria en el arranque. Steven se quejó de la maniobra que se había efectuado en la carrera de Comodoro Rivadavia y lo transformó en denuncia en la competencia del domingo pasado en Córdoba. Resultado: Pairetti tuvo que poner en marcha el auto en la línea de largada con la carga de la batería del automóvil. Pero nosotros nos preguntamos: ¿esa usinita no se transforma en una medida de seguridad al evitar gasto inútil de carga de batería en la reglamentaria puesta en marcha en la línea de largada que puede ser aprovechada posteriormente para sacar el auto de un trompo que originó la detención del motor?

¡Los pilotos de SP quieren cambiar a su delegado ante la CADAD. Gastón Perkins por sus múltiples ocupaciones (por ejemplo la Maratón Londres-México que lo mantienen alejado por muchos días de nuestro país) no le permiten actuar en su carácter de delegado. En una reunión de lo más informal (de la cual uno de los organizadores fue Cupeiro), Pairetti, Vianini, Bordeu, Marincovich, etcétera, discutieron el tema y trataron de determinar bajo total acuerdo quién sería el reemplazante de Gastón. Corsa se acercó y alcanzó a escuchar cuando se le ofrecía el puesto a Bordeu, éste de taquito le pasó la pelota a Cupeiro porque, evidentemente, no estaba muy interesado en el cargo (es una de las personas más indicadas para ocuparlo). Ipso facto Cupeiro hizo "desalojar la sala" *por parte de la prensa y no pudimos saber más de lo pasado. Aunque no nada más, prácticamente, Pairetti hará un asado dentro de unos 15 días en su casa y se discutirá la cuestión.*

GRAN PREMIO ANIVERSARIO DE CORDOBA

CORDOBA AUTOMOVIL CLUB

SPORT PROTOTIPO - CIRCUITO OSCAR CABALEN DE 3.101 METROS - 12/4/70

Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	García Veiga, Néstor	Chelco I Chevrolet	23m24s9	22
2º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Chevrolet .	23m58s	22
3º	17	Estéfano, Nasif	Romero Ford	24m 1s2	22
4º	1	Copello, Eduardo	Numa Tornado ...	24m 8s3	22
5º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet .	24m 9s2	22
6º	5	Bordeu, Juan Manuel	Martos Dodge	24m 9s6	22
7º	21	Gradassi, Héctor Luis ...	Formar Ford	24m10s	22
8º	6	Di Palma, Luis	Berta Tornado	24m13s6	22
9º	2	Marincovich, Carlos	Formisano Ford ..		21
10º	10	Vianini, Andrea	Baufer Chevrolet .		21

PROMEDIO DEL GANADOR: 174,816 km|h.
RECORD DE VUELTA: García Veiga en la 3ª, 1m1s7, a 180,933 km|h.

Segunda Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	7	García Veiga, Néstor ...	Chelco I Chevrolet	23m32s5	22
2º	21	Gradassi, Héctor Luis ...	Formar Ford	23m38s4	22
3º	1	Copello, Eduardo	Numa Tornado ...	23m48s6	22
4º	6	Di Palma, Luis	Berta Tornado ...	23m52s9	22
5º	20	Pauloni, Norberto	Pauloni Chevrolet		21
6º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet .		21
7º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Chevrolet .		14

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,875 km|h.
RECORD DE VUELTA: Andrea Vianini en la 7ª, en 1m2s, a 180,058 km|h.

Tercera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet .	23m39s6	22
2º	1	Copello, Eduardo	Numa Tornado ...	23m50s5	22
3º	6	Di Palma, Luis R.	Berta Tornado ...	24m 3s8	22
4º	2	Marincovich, Carlos	Formisano Ford ..	24m 4s2	22
5º	17	Estéfano, Nasif	Romero Ford	24m 4s7	22
6º	7	García Veiga, Néstor ...	Chelco Chevrolet .		20

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,005 km|h.
RECORD DE VUELTA: García Veiga, en la 17ª, en 1m2s1, a un promedio de 179,768 km|h.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1	Copello, Eduardo	Numa Tornado ...	1h11m47s7	66
2º	6	Di Palma, Luis R.	Berta Tornado ...	1h12m10s3	66
3º	3	Cupeiro, Jorge	Baufer Chevrolet		63
4º	7	García Veiga, Néstor ...	Chelco Chevrolet .		64
5º	4	Ruesch, Carlos	Trueno Chevrolet .		56
6º	17	Estéfano, Nasif	Romero Ford		50
7º	2	Marincovich, Carlos	Formisano Ford ..		48
8º	20	Pauloni, Norberto	Pauloni Chevrolet		48
9º	22	Gradassi, Héctor L.	Formar Ford		44

PROMEDIO DEL GANADOR: 171,053 km|h.

MECANICA ARGENTINA FORMULA UNO

1º	10	Cuvertino, Omar	Albizu Dodge	21m24s3	20
2º	25	Bertolini, Emilio	Bravi Tornado	21m26s7	20
3º	11	Favre, Daniel	Cenci Chevrolet ..	21m50s1	20
4º	1	Ternengo, Jorge	Pronello Tornado .		19
5º	16	Sotro, Orlando	Sotro Ford		18
6º	15	Almeida, Omar	Pianetto Ford		18
7º	21	Salatino, Juan Carlos	Trueno Chevrolet .		13

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,847 km|h.
RECORD DE VUELTA: Salatino en la 10ª, en 1m1s4 a un promedno de 181,817 kilómetros por hora.

CAMPEONATO ARGENTINO F-1

1º	Cuvertino, Omar	17
2º	Bertolini, Emilio	9
3º	Bordeu, Juan M.	6
4º	Requejo, Ramón y Favre, Daniel	4
6º	Almeida, Omar y Ternengo, Jorge	3
8º	Sotro, Orlando	2
9º	Plá, Víctor y Salatino, Juan C.	1

CAMPEONATO ARGENTINO SPORT PROTOTIPO

1º	Eduardo Copello	7
2º	Néstor García Veiga	6,5
3º	Luis Di Palma	2
4º	Jorge Cupeiro	1,5
	Héctor Gradassi	1,5
6º	Carlos Marincovich	1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

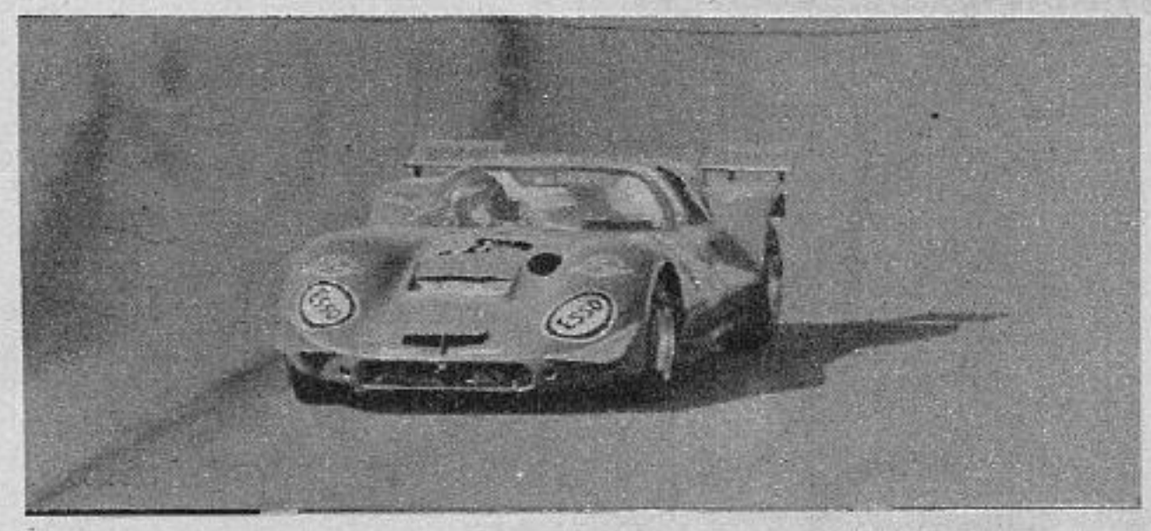
FORMULA UNO

a en las clasificaciones F-1 se descolgó con una situación que aunque lógica no es frecuente en la Argentina: el tiempo logrado por Salatino fue inferior en medio segundo al establecido por García Veiga con el coche también construido por Steven. Y decíamos que aunque sería lógico que un monoposto (a paridad de motores) anduviera más rápido que un SP, en nuestro medio esto no se da precisamente porque la paridad motriz es sólo aparente. Los constructores/concurrentes tienen más interés en ganar en SP y a esa categoría van los motores más potentes. El que usó Salatino tenía 30 HP menos (burros más, burros menos) que el que equipaba al auto de García Veiga y sin embargo anduvo más rápido. Conclusión: Fórmula Uno está llegando —constructivamente hablando— a un grado de madurez altamente satisfactorio.

El defensor de Dodge presentó un auto prolijo que sin ser muy veloz tenía que estar al final de la carrera entre los tres primeros. Y se hizo.

Del resto podemos decir que Salatino manejó con una suficiencia tal que al terminar la carrera Steven lo llamó a parte y le dijo que tenía que hablar seriamente con él porque nunca había visto al Trueno F-1 andar tan rápido como el domingo. Plá mientras estuvo certificó su garra. Bertolini ratificó lo que hizo en Comodoro. Ternengo no tenía potencia. Favre, Sotro y Almeida estaban en otra cosa. "Klear" fue el único F-2 presente y no desentonó del todo. Cuando le bajó la presión de aceite de su Fiat 1500 paró para evitar problemas graves y chau pichi.

¿Cómo fue la carrera? Largada Indianápolis con el Torino convertible de color rojo. Cuvertino que pica con el Dodge Albizu seguido por Salatino, Plá, Bertolini, Sotro, Favre, Klear y Almeida y nadie más, porque en total eran nueve. Los cuatro primeros pusieron luz con respecto al resto y por fugaces momentos la punta cambió de mano. En la tercera Salatino, en la séptima Plá, pero recién en la décima este último pasaría a la vanguardia, para abandonar en la 11ª. Salatino fue el siguiente puntero y no tuvo más suerte que el santafesino. Una junta de tapa de cilindros lo dejó fuera de carrera y Cuvertino no tuvo más que cuidarse moderadamente de Bertolini para llegar a su segundo triunfo en la presente temporada y Dodge se encuentra así en una inmejorable posición para ganar el Campeonato de la única categoría que parece presentársele realmente favorable. Como se ve, una carrera simple.



Renovado Vianini con el auto que era de Balibé puede ser ganador gracias a las modificaciones de Baufer. Buen conjunto. Al auto le hacía falta... estaba desmoralizado.

Di Palma con calidad internacional. Fue segundo de su semi-coequipier Eduardo Copello. Siempre bien.



PAGO DE PATENTES

***Automotores particulares**
***Camionetas rurales**

VENCIMIENTO
ABRIL
15



DEMAS VEHICULOS VENCIMIENTO 15 DE MAYO DE 1970

LUGARES DE PAGO

Casas centrales y sucursales de Capital Federal:
de 8.30 a 10.30: sucursales del Banco de la Provincia de Buenos Aires.
de 11 a 16: Banco de la Nación Argentina.
de 12 a 16: Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y casa central del Banco de la Provincia de Buenos Aires y mediante cheque postal en la Caja Nacional de Ahorro Postal.

IMPORTANTE: Las tarjetas-patente se entregaron en el domicilio registrado. En caso de no haberse recibido deberá solicitarla a partir del 8 del corriente, presentando la patente del año 1969.
Concurra de inmediato. Evite las aglomeraciones de último momento.

CONSULTAS E INFORMES: Departamentos de Automotores e Impuestos Varios Viamonte 900 de 8 a 18.

PAGUE CON MAYOR COMODIDAD - NO ESPERE LOS ULTIMOS DIAS

El viernes anterior a la carrera, Reutemann baja de probar su auto. Tiempos asombrosos. Europa está a la expectativa.

Las peripecias del equipo argentino del ACA por las calles de Londres en el trayecto hasta Dover. Indicador Caidarella ordena a conductor chocar Fiat 125.

◀ *Durante el viaje a Alemania, Staffa señala a Sopeña, Reutemann mira a ignoto personaje de gorra no saber qué hacer. Nieve.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL EQUIPO ARGENTINO EN EUROPA

CRONOLOGIA DE UN GRAN DEBUT

Un viaje en camión de Inglaterra a Alemania, pasando por el Canal de la Mancha, por caminos nevados, autopistas con multas, salchichas con papas, el circuito de SPA para llegar finalmente a la primera meta: Hockenheim

desde Inglaterra por GERMAN R. SOPEÑA

Para viajar de Inglaterra a Alemania uno se puede tomar un avión de Londres a Frankfurt y llegar en aproximadamente una hora y media. También se puede ir en auto, tomar el ferry boat para cruzar el canal, luego seguir por el continente por diversos caminos y tomando por las veloces autopistas que surcan toda Europa arribar después de unas diez o doce horas de viaje.

Y llegado el caso también se puede salir de Londres un sábado al mediodía, con un enorme camión cargado con coches de carrera, para llegar dos días despues a Frankfurt, de noche y con frío y desde allí dirigirse a buscar un hotel cercano al circuito de Hockenheim, lugar de la carrera en cuestión.

LA PARTENZA

Al decir cronológico, todo empezó un 6 de abril de 1970 en la neblinosa ciudad de Londres (cita obligada). Ese sábado pasado a la mañana, frente al hotel Crofton de Queens Gate 14th., donde durante un mes y medio estuvo alojada la delegación argentina, cualquier paseante no podía dejar de mirar medio asombrado como en plena calle se cargaban valijas, motores y herramientas en un enorme camión con dos coches de carrera adentro.

Efectivamente, esa misma mañana Chiche Caldarella y el doctor Adolfo Von der Becke —de la embajada argentina en Londres— fueron a retirar dos motores más a la fábrica Cosworth (los dos que faltaban para completar los seis); llegaron a mediodia de vuelta y allí mismo se empacaron las cosas para iniciar de una vez por todas el largo peregrinar por Europa.

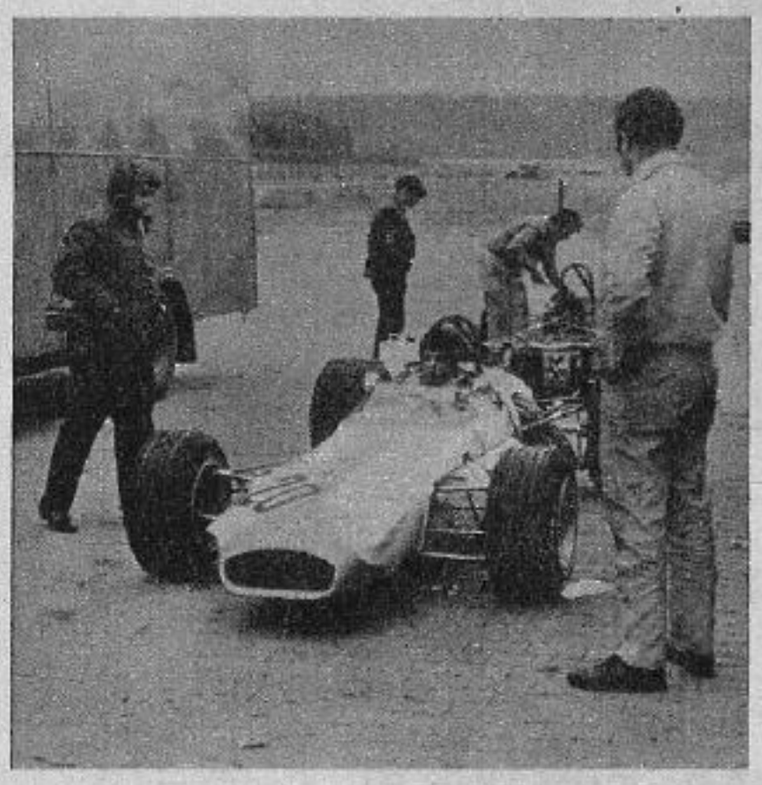
En la rural Fiat 124 se ubicaron Reutemann con señora e hijita y el director del equipo Héctor Staffa. Atrás, en la cabina gigante del camión nos acomodamos graciosamente los más humildes. O sea Chiche Caldarella, los dos mecánicos, el colega Rodolfo Villanueva y CORSA propiamente dicha.

Así salimos. Claro que eso se dice muy fácil; pero lo que fue salir de Londres con semejante aparato por las calles céntricas atestadas de tráfico fue una cosa digna de verse. El Dr. Von der Becke nos guió hasta encontrar la salida de la ruta hacia Dover, porque si no, todavía estaríamos dando vueltas; pero aún así, alcanzar la autopista llevó más o menos una hora y media.

Ya embalados fue otra cosa. Circulando siempre por la izquierda tomamos rumbo al sur, pasamos por la puerta de entrada al circuito de Brands Hatch. Casi repentinamente nos encontramos prácticamente en Dover y a la vuelta de un recodo del camino, apareció de pronto el mar recortando los clásicos acantilados de la costa inglesa del sur. El camino empieza a bajar porque el pueblo de Dover se encuentra casi sobre el mar. La camioneta adelante, el camión atrás, llegamos hasta el puerto, vimos un hovercraft de los que se usan regularmente para el cruce y el camión pasó a revisación aduanera. Muchos papeles, muchas firmas pero en realidad al camión ni lo miraron. ¿Adentro van dos coches de carrera?, preguntaron. Y con sólo deciries que sí ya mandaron el camión a la bodega del ferry.

A las seis y media de la tarde





Reutemann y Caldarella miran y manosean alerones. ¿Entenderán para qué sirven? Por las dudas, el bueno de Piloto se lo explicó.

Primer contacto de Chiche Caldarella con el BT 30/2 en Hockenheim.

el ferry boat se despegó de la costa y tomó rumbo a Ostende en Bélgica.

En el ferry comida y aburrimiento general porque el mar del Norte estaba absolutamente tranquilo y el barco ni se movía. Pero después del vino cada uno buscó un lugarcito cómodo y a las diez, diez y cuarto de la noche el ferry tocó la costa belga. Rápidos trámites aduaneros otra vez y nuevamente en la ruta, pero esta vez sobre el costado derecho del camino volviendo a la **normalidad.** De a ratos nevaba y de paso descubrimos tristemente que la calefacción del camión continuaba por lo visto en huelga, a la manera de todos los proveedores ingleses y en consecuencia llegamos a Bruselas un tanto congelados.

Una buena camita revive a cualquiera y al día siguiente a las diez de la mañana (siempre madrugando) la caravana de dos se puso otra vez en marcha. De a ratos un poco de sol, en seguida un poco de lluvia y pasando por los clásicos pueblitos de cualquier postal de los países bajos: o sea colinas, sembrados perfectos, granjas, vacas y casas todas iguales, típicas y encantadoras. El único problema aparecía cada vez que con el camión había que cruzar un pueblo porque las calles angostas y tortuosas obligaron a maniobras lentas y difíciles, pero el gordo Mario Quaglia puede enorgullecerse de no haber tirado nada abajo con el camión.

En la ruta abierta íbamos ligero, noventa, cien kilómetros por hora; pero al rato empezó otra vez a nevar y mojar todo el camino y lo vimos a Lole que manejando la camioneta, se mandó una patinadita de aviso para que Quaglia se cuidara en la conducción del aparato. Cada vez nevaba más fuerte y cuando alrededor de mediodía llegamos al límite aduanero con Alemania ya los costados de la autopista estaban completamente blancos.

Allí, en la aduana, nos esperaban dos cosas: primero el idioma alemán utilizado además por un policía germano vestido de verde y que parecía sacado directamente de una película sobre la Alemania nazi. Correctísimo, cara de pocos amigos, caminaba marcando el paso y entendiendo como se podía nos enteramos que por ser domingo no se podía pasar a Alemania porque los días feriados no se revisan las mercancías en tránsito. El auto, si quería, podía pasar pero el camión, ¡nein! Hasta el día siguiente a las seis de la mañana no había caso.

Filosóficamente dimos vuelta y se decidió hacer lo que más correspondía de acuerdo a la hora: almorzar. Hicimos unos poscos kilómetros de vuelta en terreno belga hasta encontrar un restaurante muy elegantito, muy confortable, muy apropiado para protegerse de una nevada que se largó con todo. Mozos muy atentos chapurrearon en inglés, francés e italiano como podían y como vieron que éramos sudamericanos se les ocurrió rápidamente cómo quedar muy bien con un toque amable y enseguida la música funcional cambió de tema: pusieron "Tico Tico non fuba", pensando sin duda que Buenos Aires era la capital de Río de Janeiro una vez más.

Tras lo cual nos abocamos de inmediato a la búsqueda de un hotel cercano para pasar el día hasta el lunes y poder retomar el camino. Encontramos en seguida una hostería macanuda donde descargamos todo y como estábamos cerca de Spa y de Francorchamps, Reutemann, Caldarella, el mecánico Alberto Pilotto, Villanueva y CORSA nos fuimos a conocer el famoso circuito belga. El inesperado paseo fue sensacional porque con la nevada caída el paisaje estaba absolutamente blanco y como íbamos por caminos de menor importancia entramos y salimos de varios pueblos de postal europea invernal: Verviers, Malmedy, Eupen, Stavelot, etcétera.

Llegamos a Spa, de allí a Francorchamps, donde en realidad está el circuito, y a la salida de unas cuantas casas nos encontramos con el camino de la carrera. Caminos de uso normal que se cierran al tráfico cuando se organiza una competencia. O sea que es el verdadero circuito semipermanente. Todo flanqueado por guard-rails, es un circuito que evita lugares peligrosos para el público pero que no deja de ser difícil para los pilotos ya que allí los errores no se pueden admitir.

Dimos varias vueltas al trazado, siempre a fondo desde ya, puesto que es un circuito tremendamente veloz. Caldarella corrió en Spa en 1964 con Gilera y se dedicó a mostrarnos por donde tomaba, en qué lugares cortaba para doblar, la recta donde venía a 260 km a fondo alcanzándolo a Hailwood y el exacto lugar donde se rompió una válvula y el motor pasó a mejor vida.

Luego la nieve se puso más intensa y emprendimos el regreso.

EL DIA MAS LARGO

Esta vez más temprano —ocho de la mañana— partimos decididos a llegar relativamente temprano a Hockenheim o Heidelberg, en la ribera del Rhin, donte teóricamente estaba reservado el hotel.

En el mismo lugar aduanero del día anterior —Aachen, Alemania— había el lunes a la mañana unos setenta camiones esperando resignadamente el paso dentro de un cierto desorden que uno no se esperaba. Por suerte, apelando a la recomendación de una de las personas que habíamos visto el día anterior, logramos sortear toda la cola y si alguien se enojó debe haber insultado en otro idioma así que...

Ya en Alemania nos introdujimos en las **autobahn** y allí pata respetando las ordenanzas en la medida de lo posible... qhe justo hasta que un sonriente, gordito, pero inflexible policía alemán nos detuvo al costado del cahino porque Quaglia había pasado a otro cadión en un lugar donde claramente estaba especificado que no se podía hacer. Hablando castellano, haciendo el ignorante o lo que fuese, el policía no varió sus esquelas: una sonrisa en la boca y la boleta en la mano. Sesenta marcos alemanes, o sea unos siete mil pesos viejos. Hubo que pagar.

Nuevamente en el camino y a eso de las cuatro de la tarde el camión se para repentinamente. Insólito. No se puede poner en marcha de ninguna manera y después de crear un buen lío en la autopista lo corremos a un costado. Sin gas oil no pue-

→

ASI VEO

Peripecias del viaje a Alemania. El circuito de Spa. La llegada a Hockenheim

por
CARLOS ALBERTO REUTEMANN

Ya hemos dejado atrás a Londres para encontrarnos en Alemania donde realmente va a comenzar nuestra difícil misión luego de tanto trajín para poder organizar el equipo, cosa que lleva un considerable desgaste de tiempo ya que las dificultades aparecen a cada momento. En parte las gestiones siempre tuvieron la gran colaboración del Dr. Von der Becke, que ocupa un alto cargo en la cancillería, acá en Londres, y que fue también el nexo del Club YPF para vincular a diversa gente aquí para la Temporada Internacional.

El día viernes 3 fuimos a retirar el camión y desde allí nos dirigimos a Brabham para retirar los coches y una cantidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EUROPA



considerable de repuestos. Los coches fueron terminados muy a la ligera, sobre todo el de Chiche que se terminó el mismo viernes mientras cargábamos las cosas, hecho por el cual uno empieza a entender por qué la fábrica depende de muchos terceros para armar los coches y cómo las huelgas estropean a cada momento todo cálculo. Ese mismo día, hablando con Ron Tauranac, nos decía que Jack Brabham iba a correr el coche de Stewart de F2 en Pau porque quería conocer el comportamiento del BT/30 en carrera, debido a que había quedado muy preocupado por la paliza de Rindt en Thruxton sobre el escocés y teniendo en cuenta que Jack es un gran probador, según Tauranac, se podría saber qué pasa con el auto ciertamente.

El sábado 4, Chiche fue a Cosworth a retirar los dos últimos motores que aún faltaban y a las 13.30 desde nuestro hotel partimos hacia Dover, pero con una interesante guía ya que fueron J. P. Esteguy y Alcides Rodríguez que a bordo de un Volkswagen nos marcaron el camino que ellos van a recorrer con motivo de la Londres-México integrando un fuerte equipo argentino.

Nos deseamos mutua suerte y a las 18.30 estábamos arriba del Ferry que se dirige a través del Canal a Ostende en Bélgica. El cruce demora unas cuatro horas y una vez que llegamos hicimos nuestra primera aduana para después ir por una autopista a dormir a Bruselas, todo esto acompañado de una interminable nevada que nos hacía pensar que este invierno no va a terminar nunca.

Después de pasar la noche tuvimos nuestra primera sorpresa que nos hizo despabilar muy rápido y no era otra cosa que la cuenta que se había despachado el hotelero para despojarnos de varios dólares.

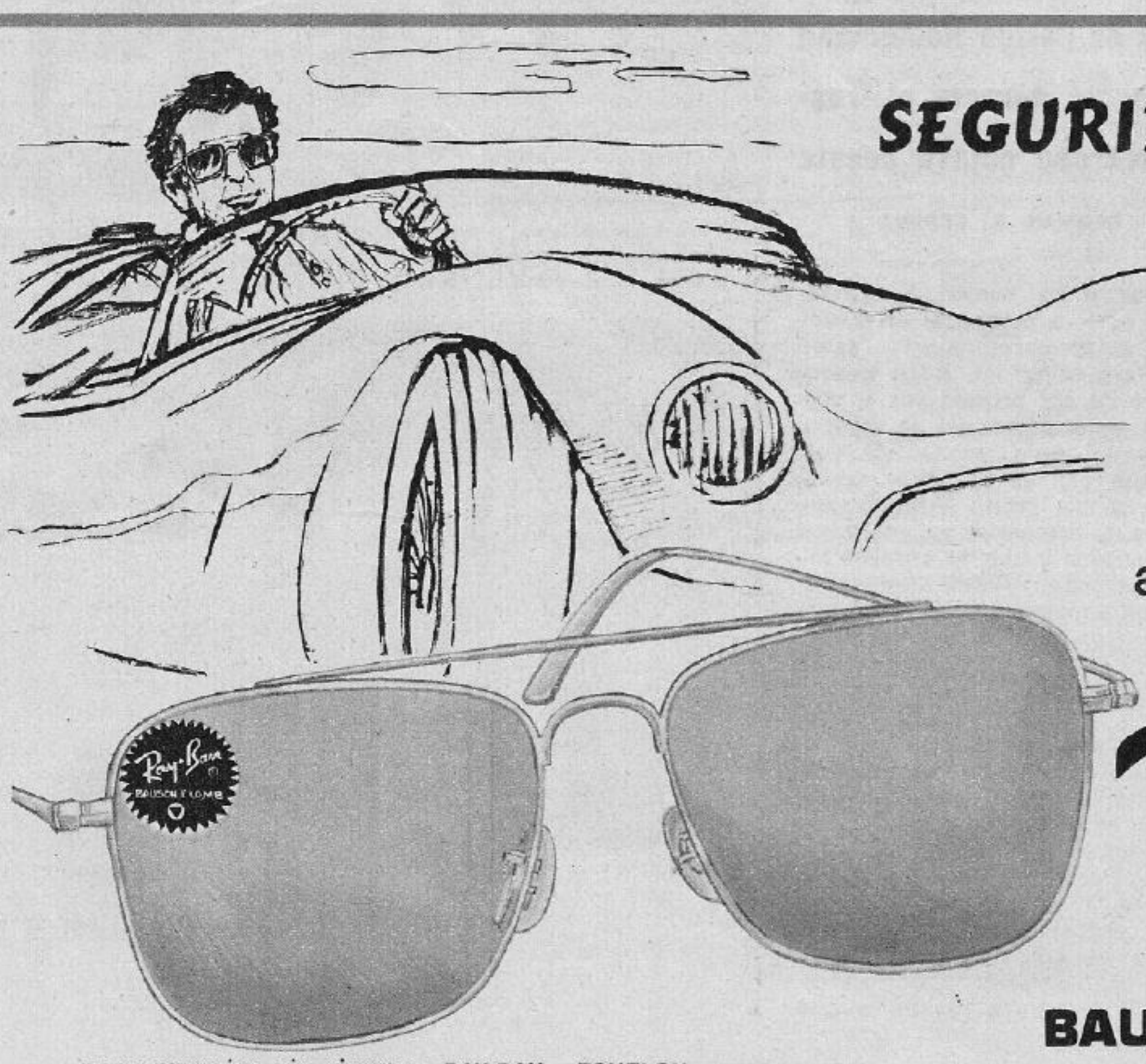
Desde allí nos dirigimos hasta cruzar la frontera en Alemania pero ésta también nos brindaría otra sorpresa ya que el domingo los aduaneros alemanes no trabajan y debimos esperar hasta el lunes a primera hora. Vuelta para Bélgica para dormir en un pueblo llamado Eupen y que está ubicado a diez kilómetros de la autopista. Una vez instalados empezamos a hojear un mapa y nos dimos cuenta que estábamos a 40 Km de Spa Francorchamps, el famoso circuito belga ubicado en un camino de montaña y tan discutido por su seguridad. Demoramos muy poco en llegar y fuimos acompañados Chiche y yo por Sopeña y Villanueva, conocidos reporteros argentinos de revistas tuercas.

Dimos varias vueltas y realmente es una pista que no admite ningún error ya que hacerlo cuesta muy caro; además, el que la conocía muy bien era Chiche, puesto que cumplió gran labor corriendo en moto y luchando mano a mano en aquel momento con el campeón Mike Hailwood.

Otro fenómeno que observamos fue que en una parte del circuito llovía y en otra estaba seco; luego Staffa nos dijo que Fangio había establecido allí un record en la recta en bajada poniendo en evidencia para mí las grandes actuaciones del Chueco después de ver personalmente ese sitio.

El lunes muy temprano cruzamos a mi "tierra" y nos dirigimos por las famosas *autobahn* hasta Hockenheim. Puedo asegurar que el tráfico por dichas rutas es algo increíble, pero en particular, aparte del tráfico liviano, es increible el andar del tráfico pesado viendo que la velocidad media de camiones con acoplado o remolques oscila entre 110 y 115 km/h. Además estas autopistas están cercadas en su mayoría por guard-rails, lo que hace muy peligroso el salir de una situación difícil y a lo largo del viaje vimos varios choques que paralizaron la ruta un buen rato. La policía es también muy celosa del tráfico y cuando se produce un hecho así, hace un despliegue de fuerzas inusitado creando una disciplina muy grande en los automovilistas.

Arribamos a Hockeinheim y al día siguiente fuimos a ver este circuito que se hizo famoso después del accidente de Jim Clark y se estaba trabajando a ritmo muy fuerte para ponerlo en orden para la carrera. Es muy veloz y las rectas más largas están bordeadas de árboles muy espesos lo cual le da un poco de inseguridad, notándose que en algunos lados los organizadores están colocando guardrails para preservar cualquier sorpresa desagradable. Este es un pueblo muy chico y similar a los de las sierras de Córdoba pareciendo mentira que aquí se tenga una pista que es usada por muchas compañías para hacer tests a sus productos como la que vimos esta mañana probando gomas que muchos quisiéramos tener en nuestros coches.



SEGURIDAD EN VISION...

Los anteojos para sol **RAY BAN** nunca deforman los rayos de luz ya que utilizan únicamente **CRISTALES OPTICAMENTE TALLADOS Y PULIDOS.**

Siéntase cómodo, fresco, elegante y además protegido con

anteojos

Ray-Ban®

de

BAUSCH & LOMB

FUNDADA EN 1853

para manejar sin riesgos **RAY-BAN - ECHELON** - MADE IN USA

de estar porque en Inglaterra se habían cargado 330 litros en los dos tanques y con eso se podía hacer tres viajes ida y vuelta a Alemania. Alguien sugirió que a lo mejor los tanques no estaban interconectados entre sí pero la idea se desechó de inmediato por absurda. Como lógicamente tenía que pasar, **era eso.** Pero recién lo supieron después de revisar las cañerías, los vasitos, tirarse abajo del camión, etc.

Tampoco había manguera para pasar el gasoil de un tanque a otro y por suerte otro camionero parado al costado tenía un bidón con 25 litros y lo ofreció gentilmente y ni siquiera quería cobrarlo. Con eso se acabó el problema, pero después de perder más de media hora y de explicarle todo a la policía que apareció de inmediato a ver qué pasaba. Entre ellos el mismo policía sonriente de la multa anterior que seguía con una sonrisa más grande que nunca.

A las seis de la tarde se logró reanudar la marcha y como a las siete y media se arribó finalmente a Heidelberg para enterarnos tristemente que el hotel adonde supuestamente teníamos que ir no existía.

Milagrosamente apareció un tipo, peluquero, que aclaró la situación. Dicho hotel —Zur Kanne era el nombre— no se encontraba en Heidelberg sino propiamente en Hockenheim y se ofreció a guiarnos hasta allí con su Volkswagen a pesar de que la distancia es de unos 30 km. La salvadora gentileza permitió por fin llegar al hotel y desempacar todo para luego descubrir que no había baños privados en las piezas.

Pero evidentemente la circunstancia no era tan grave. Después de pasar dos días en un camión y un auto sin que ninguno de los dos tuviera baño privado cualquier hotel parece bueno. y el de Hockenheim también.

Como se vio en dos días pudimos llegar de Inglaterra a Alemania. Pero eso sí. Ya estamos pensando que la próxima carrera es en Barcelona y en camión... preferiblemente no.



HOCKENHEIM, HORA

Finalmente se produjo el esperado debut del equipo argentino en Europa. Caldarella no fue de la partida, Excepcional actuación de Carlos Reutemann quien punteó con gran solvencia durante el trascurso de ambas series. Un honroso octavo puesto

desde Alemania por GERMAN R. SOPEÑA

¡Qué hermosa realidad es la que supera a la fantasía más idealista! Reutemann a la cola de Rindt buscando el primer puesto... Reutemann frenando más cerca que nadie en cada curva y Reutemann, finalmente, punteando en forma asombrosa durante un montón de vueltas, dejando detrás a un pelotón impresionante e impotente plagado de los nombres más importantes de Europa. ¿Quién se podía esperar una actuación tan sobresaliente, casi increíble de un hombre que debutaba en Europa sobre un auto al que apenas pudo darle unas pocas vueltas para conocerlo? Ningún cálculo lógico podía preverlo, porque el balanceo de los mil factores adversos iniciales no contemplaba tal resultado precisamente.

El mismo Reutemann, profesional del automovilismo, reconocía que había que aprender tantas cosas que parecía casi como empezar de nuevo. A manejar un auto, a reconocer un circuito, a "chuparse" a otros autos.

Para colmo los autos tocaron la pista por primera vez el viernes en el primer día de entrenamientos. Pero resulta que Lole Reutemann es un piloto excepcional que recién ahora comenzará a demostrar su verdadera dimensión y que en escasos minutos destruyó una serie de tabúes y mitos que hoy, a horas de la carrera, ya no existen.

El es el artífice absoluto de esta primera carrera sensacional y **hoy es el nuevo hombre que descubrió Europa.**

Que haya salido atrás, es simplemente una circunstancia y lo que se puede asegurar es que en Hockenheim se inició un camino que tiene un futuro brillante. El equipo del ACA tuvo mil problemas la semana previa a la carrera. Fue muy difícil y reprobable, pero "Lole" se olvidó de todo y realizó lo que



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CERO

ASI VEO EUROPA

Primer contacto con los autos. Algunos problemas. Los entrenamientos

por
CARLOS A. REUTEMANN



Hoy es viernes 10 de abril. Dicho así fríamente parece una fecha más, pero para nosotros no fue nada frío ya que hoy tuvimos contacto mano a mano con los dos BT/30/2 que pusieron a nuestra disposición las entidades que patrocinan este equipo en Europa. Durante los días anteriores se bajaron los coches para su mejor control y se ordenó el camión en un taller alquilado. Es decir, trabajar a fondo y con la suerte de tener negocios cerca para poder comprar cualquier herramienta necesaria.

Esta mañana muy temprano Staffa junto con Piloto y Quaglia se fueron al circuito para enllantar las nuevas cubiertas y conseguir la nafta para las prácticas. Después de almorzar nos fuimos con Chiche al circuito y ya estábamos junto a nuestros coches alrededor de las 14 hs., hicimos los trámites correspondientes para la inscripción, la obtención del certificado médico y nos dieron las respectivas credenciales. Las prácticas comenzaban a las 16 hs. así que teníamos tiempo de hacer nuestras cosas, pero no pudo ser, al menos en mi caso particular ya que mi coche tenía un inconveniente originado en el acelerador. Se trababa el pedal —el conjunto— en la mitad del recorrido, cosa que no es simple de remediar ya que en estos coches el control de alimentación trabaja con una guillotina montada sobre rulemanes. El problema debía solucionarse de inmediato. Fue así como se puso mano a la obra, desarmando todo el conjunto para llevarlo al camión y encontrar la falla en una pequeña rebaba de aluminio que había en la canaleta central. Este trabajo llevó mucho tiempo, unas 2 horas, así que cuando lo comenzamos a montar sobre el motor salían los primeros coches a la pista. Amén de los BMW que hacía una hora y media que giraban en el circuito chico (por algo son alemanes).

Acto seguido tuvimos que ponerlo en marcha y nos costó mucho trabajo, sobre todo por el frío reinante que era muy molesto. En algunos momentos caía lluvia mezclada con nieve, lo que dificultaba aún más la tarea. Una vez que nos trajeron las cubiertas y me dirigí a la verificación, ya iban 45 minutos de clasificación. Lo que nos perjudicaba mucho ya que todavía ni siquiera habíamos manejado nuestros coches.

Y sin darme cuenta de repente estaba ya rodando sobre la pista. La primera vuelta fue con bastantes nervios, puesto que tomarle la mano a un coche nuevo a la vista de mucha gente no era humanamente fácil. Pero se fueron sucediendo las vueltas y al cabo de unas nueve paré en los boxes para cambiar las primeras impresiones. Yo había utilizado una determinada multiplicación acorde con la medida de las gomas. Pero cuando me colocaron las nuevas resultó que éstas eran mucho más chicas, lo que me perjudicaba ya que me quedaba muy corto de multiplicación en las rectas teniendo que levantar el acelerador, pero no había tiempo que perder y volví a salir para volver a parar a las cuatro vueltas para controlar la temperatura de gomas. Nuevamente a salir para detenerme 5 vueltas después y llenarme de alegría al enterarme que en el box me habían tomado un tiempo bueno. Revisamos otra vez las cubiertas y modificamos la alineación delantera al notar que las temperaturas de los neumáticos no eran parejas y salí otra vez cuando faltaban diez minutos para cerrar la pista. Y me quedé sin nafta en la otra punta de los boxes. Vino la policía que resguarda la pista y me llevaron a remolque hasta el box. Después de todo esto fuimos a buscar los tiempos con Staffa y Parga; grande fue la sorpresa cuando supimos que estaba colocado en tercer lugar. Luego en el hotel, analizando fríamente lo que sucedió en el autódromo resolvimos cambiar multiplicación y hacer un repaso general del coche para la clasificación de mañana sábado. En las curvas lentas mi auto tiende a irse un poco de trompa, pero en la parte veloz se desliza sin problemas y sigo creyendo que con el cambio de multiplicación puedo mejorar algo. Otra cosa que me llamó la atención es algo que ya me había comentado Courage en Buenos Aires durante la Temporada y es que cuando se viene muy rápido, al frenar el auto tiende a moverse, cosa totalmente cierta. Por otra parte, nuestro mayor problema es que todavía no sabemos qué tocar para mejorar, pero esto lo soluciona solamente el tiempo, los entrenamientos y las carreras.

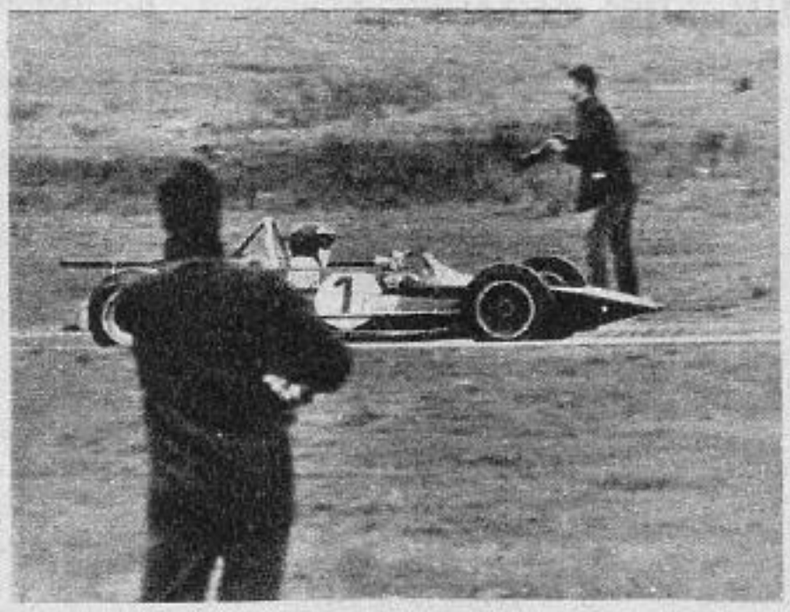
Chiche tuvo menos problemas al principio pero cuando salió a la pista su coche estaba muy largo de multiplica y eso lo perjudicó mucho, aunque de cualquier manera hizo muy buen tiempo. Mañana es el día de la clasificación y si logro hacer el mismo tiempo de hoy voy a quedar muy conforme. Mientras tanto sigo con mi mayor preocupación: llegar a conocer el coche en todos sus detalles para que no me venga con alguna sorpresa. Insisto, sólo el tiempo nos dirá lo que debemos hacer.

Entra Caldarella a los "pits" luego de la peligrosísima pinchadura a 240.

Lole pasa a cien mil por hora frente a los boxes. Brillante actuación del santafesino.

El patrón dela Fórmula Dos, Jochen Rindt, aprendió en Hockenheim lo que es el temperamento criollo.

El BMW F.2/70 de Hubert Hanne detenido frente a boxes durante las prácticas del viernes.





siempre quiso hacer... correr en auto y ser el puntero entre los mejores.

TODO COMIENZA EL VIERNES

Recién el miércoles los autos se bajaron del camión para reposar en un taller alquilado en Hockenheim donde se revisaron por primera vez. Sin posibilidades de salir a la pista que se estaba acondicionando, se alistaron los autos el viernes a la mañana y se cargaron en el camión para llevarlos ya sí, al circuito. Muchos nervios antes de salir y sobre todo no saber lo que podía pasar. Salió primero Caldarella y al rato Reutemann. Desde el primer momento los tiempos fueron interesantes, si bien los dos pararon porque las multiplicaciones de caja no eran las correctas. Caldarella no quiso salir de nuevo porque sentía un tremendo dolor de cabeza. Lole, después de colocar una cuarta y una quinta más largas, provocó la gran sorpresa, cuando después de unas cuantas vueltas consiguió el tercer puesto detrás de Westbury y Rindt. Con unas pocas vueltas, Reutemann había demostrado no sólo una adaptabilidad al auto fuera de lo común, sino que a la vez quedó satisfecho consigo mismo por poderse comparar favorablemente con el resto.

"Estoy contento con lo logrado —dijo— y si mañana pongo una quinta un poco más larga todavía, tengo un segundo abajo." Dicho y hecho. Reutemann no sólo bajó un segundo, sino un poco más y andando también muy pocas vueltas, porque sólo giró a la mañana esperando la tarde y diez minutos antes de la hora prevista para clasificar, se largó a llover en tal forma que obligó a suspender las pruebas.

Mientras tanto, Chiche Caldarella sólo dio dos vueltas a la mañana y mientras recorría la tercera,, allá donde se anda a 240 km/h, se le salió una goma de la llanta e hizo milagros para mantener el auto en la ruta pudiendo llegar hasta los boxes, pero no pusieron otra cubierta, esperando otro juego para la tarde. Al largarse a llover, no pudo hacer tiempo como para entrar entre los veinte mejores, por lo que debió quedar absurdamente afuera.

Rindt entonces quedó con el número uno, Cevert con el dos, y detrás Regazzoni, Bell y Reutemann que había empatado tiempo con Fittipaldi e Ikuzawa pero que había ganado la cuerda por sorteo.

Tranquilo, calzándose el casco en la mañana del domingo, Reutemann se gobernaba con una idea muy clara en la cabeza: largar y colarse a la cola de Rindt para chuparse con él y tratar de despegarse del pelotón. El cálculo era perfecto. Largaron todos en medio de un ruido que impone miedo y Lole lo hizo como si fuera un experto más entre ellos. Entró cuarto en la primera curva y chupado se fue con todo rumbo a las largas rectas del fondo, dobló en el curvón donde se gira a más de doscientos sin perder el lugar y así siguió por la recta. Cuando todos empezaron a frenar, se abrieron para dejar pasar al rey indiscutido de la fórmula —Rindt— y colado a su cola —imprevistamente— se mandó Reutemann, pero cuando ambos comenzaron a frenar no calcularon que el piso estaba mojado y los dos autos comenzaron a deslizarse en trompo. En ese momento parece que el auto del Lole lo tocó en la parte trasera al Lotus de Rindt y mientras éste hacía un trompo completo impulsado por el topetazo de Lole, el argentino seguía por el pasto, pero reingresando a la pista, ubicado decimocuarto más o menos, atrás, Westbury, Mazet y Frey también se vieron involucrados en la "piñota" pero tocaron los fardos de pasto y allí quedaron, tirados. El pelotón de punta, libre de Rindt se ordenó de la siguiente forma: Regazzoni, Cevert, Ikuzawa, Bell, Fittipaldi, Stommelen y los dos BMW un poco más atrás. A todo esto, Rindt se paró en los boxes acusando a Lole de haberlo tocado por haber frenado muy cerca. Mientras tanto, Reutemann empezó a descontar puestos para ubicarse entre décimo y noveno en una lucha sin cuartel con Gaydon (Brabham BT30).

Los dos BMW tirando juntos, se fueron aproximando al pelotón de punta y lograron sobrepasar a todos mientras la multitud ululaba en las tribunas: auto alemán, pilotos alemanes, en Alemania... Reutemann no podía desprenderse del pelotón más lento, porque en Hockenheim si no se viaja chupado, no pasa nada y Reutemann se chupaba sí, pero de los que no andaban adelante.

Entre Regazonni e Ikuzawa se definieron entre ellos el primer puesto a sólo diez metros del segundo pelotón. Ganó el japonés por apenas una décima.

En el intervalo, Rindt siguió haciendo proselitismo con el asunto del "ruori-pista". Por supuesto todos le creían, aunque Lole insistía que se tocaron recién cuando los autos se estaban yendo afuera. Sin embargo, es posible que lo haya tocado antes, por los daños que mostraba la trompa del Brabham del Automóvil Club Argentino.

Un poco más de nervios mientras la cabeza de Lole trabajaba. Se quedó preocupado por lo que pudieran pensar de él y del equipo y hasta en un momento llegó a pensar en no largar la segunda serie.

SEGUNDA SERIE

Ubicado ahora en la quinta línea de largada, Reutemann se aprestó tranquilamente a correr para aprender todo lo que fuera posible. Largaron todos y nuevamente Lole se ubicó muy bien entre el grupo de nenes. El mismo pelotón compacto de antes —muy parejo— se comenzó a despegar desde la primera vuelta, pero ahora Lole estaba allí ubicado en el octavo lugar pegado a todos y viajando chupado con todos en las rectas largas del circuito. Allí comenzó a estudiar a sus rivales del costado y allí nació su asombro por lo lejos que cortaban todos en cada frenada. Cuando vio que allí les podía sacar algunos metros, con confianza comenzó a practicarlo y en la cuarta vuelta lo vemos repentinamente ubicarse tercero detrás de Ikuzawa y Fittipaldi para mantenerse en esa posición hasta la vuelta sexta, y allí la apoteosis; Reutemann maniobró y frenó al milímetro en cada parte del circuito **para capturar la punta con una soltura espeluznante** para delirio de los pocos argentinos que estábamos viéndolo incluyendo a un puñado de estudiantes de Buenos Aires que aparecieron en los boxes con una bandera argentina en el bolsillo.

Reutemann primero y una jauría feroz detrás. ¿Qué podía pasar? Ante los esquemas o cálculos destrozados y las esperanzas netamente superadas, sólo se podía saltar de alegría. Pasan cuatro vueltas y Reutemann sigue dominando a todo el mundo como si nunca hubiera hecho otra cosa. Por los parlantes del circuito mencionaban continuamente "Reutemann von Argentinien" y la gente que mira la carrera no entiende nada. Lamentablemente Reutemann no se puede escapar del pelotón, porque para tener más velócidad hay que viajar chupado con alguien y solo no se puede, por lo cual en las rectas largas lo alcanzan pero en las frenadas vuelve a ganar unos metros.

Durante siete vueltas inolvidables Reutemann guió a todo el conjunto, pero de golpe los dos Tecno del equipo, tirando juntos, se llevan a la rastra al BMW de Hahne y éste, en una maniobra arriesgada fabricada para la tribuna que lo ovaciona, gana el primer puesto a Reutemann. Lole queda cuarto ahí nomás y luego todos, que corren tan parejos que parece que fueran jugando con cada puesto porque pasan de mano en mano y vuelven a sus dueños anteriores. Reutemann queda en un momento quinto pero luego vuelve al tercer puesto. No puede buscar el agujero para colarse en la frenada porque se acerca el final de la carrera y nadie deja un resquicio por donde meter una rueda.

Ikuzawa y Regazzoni retoman los dos puestos iniciales en el continuo valvén de posiciones en busca de la definición de la serie y la final y los dos Tecno con los BMW quedan atrás. Lole tercero en el medio. Llegó la última vuelta y allí es donde se deciden las carreras típicas de los circuitos veloces. Regazzoni gana la frenada de la entrada al mixto y Lole intenta por afuera sin conseguir pasarlos. En la siguiente curva Regazzoni, verdadero experto, consigue unos pocos centímetros más a su favor y Lole se arriesga del todo por afuera. El auto toca la tierra en esa curva del retome que se recorre en segunda, e inicia un medio trompo que provoca un nuevo desbarajuste detrás en el cual perdió posiciones Cevert, que se vio obligado a tirarse al pasto para quedar allí detenido. Adelante, Regazzoni entra realmente fuerte en las dos últimas curvas y le ganó a Ikuzawa las pocas décimas necesarias para contrarrestar la que tenía de ventaja de la serie anterior. Reutemann, mientras tanto, quedó otra vez noveno, pero ya la posición no importaba para nada. La realidad había sido otra. La de puntear sostenidamente y la de advertir repentinamente que todo el mundo está en presencia de un piloto que desde su comienzo se muestra al nivel de los mejores de Europa

GRAN PREMIO "JIM CLARK"

Fórmula Dos - Autódromo de Hockenheim

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Regazzonni, Claudio	Tecno F. II	1h 22m 1s 3|10	40
2º	Ikuzawa, Tesu	Lotus-Ford 59 ..	1h 22m 1s 6|10	40
3º	Bell, Derek	Brabham BT-30|2	1h 22m 1s 7|10	40
4º	Hanne, Huber	B.M.W. F-II|70 .	1h 22m 16s 2|10	40
5º	Sommelen, Rolf	March-Ford	1h 22m 16s 9|10	40
6º	Fittipaldi, Emerson	Lotus-Ford 59 ..	1h 22m 17s 4|10	40
7º	Gaydon, Peter	Brabham BT-30|2	1h 22m 43s	40
8º	Reutemann, Carlos A. ..	Brabham BT-30|2	1h 22m 44s	40
9º	Parrot, Xavier	March-Ford	1h 23m 29s 1|10	40
10º	Guthrie, Malcolm	March-Ford	1h 12m 37s 2|10	39
11º	Cevert, François	Tecno F.II	1h 20m 0s 2|10	39
12º	Widdows, Robin	Brabham BT-30|2	1h 23m 6s 5|10	39

PROMEDIO DEL GANADOR: 198,150 km|h.
RECORD DE VUELTA: Dieter Quester (BMW F.II|70) a 205,300 km|h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Renault 6: el 1.100 c.c.
Su nuevo concepto en confort
no se mide sólo por lo mullido de sus asientos.

Instálese en él y mire el amplio y cómodo ambiente que lo rodea.
Desde su interior, parece aún más grande. Las butacas delanteras individuales brindan excepcional comodidad al acompañante y excelente posición de manejo al conductor, que se encuentra correctamente ubicado frente a los controles, dispuestos para accionarlos con el mínimo esfuerzo.
La parte posterior, en amplitud, no se queda atrás.
El sistema de calefacción, por doble radiador, produce un rápido y homogéneo calentamiento del habitáculo. El sistema de ventilación, cristales descendentes y ventiletes delanteros orientables, crean el clima ideal, en un ambiente muy propicio.
Hasta los mínimos detalles favorecen a sus ocupantes: manijas embutidas, borde posterior acolchado en los asientos delanteros, tablero y volante deformables al impacto, manijas de sostén en el techo, traba guardaniños en puertas traseras... todo, todo pensado en función de seguridad.
Mediante la suspensión a barras de torsión, exclusividad Renault, el andar es sereno, a pesar de cualquier irregularidad del camino.
Renault 6: el automóvil potente, funcional y confortable, fácilmente accesible al presupuesto familiar.
En su Concesionario comprobará que es ideal para una ventajosa operación de canje.
Renault 6, el nuevo concepto en 1.100 c.c.
Precio con equipo A: $ 11.950.—
(m$n 1.195.000.—)

RENAULT 6 es un producto
IKA RENAULT
LA CLASE INTERNACIONAL



UN SEÑOR CARROC



"Mirá, para que te des una idea, mi abuelo paterno fue el primer capataz que tuvo la Fiat italiana en la sección carrocerías. De ahí arrancó la dinastía...", y la risa brota espontánea recalcando la palabra "dinastía". Alain de Baudena, nacido en Niza en 1938, de abuelo francés y padre italiano nacionalizado francés, tiene a quién salir. Su padre trabajó en la Berliet francesa y luego con Brandonne en Cannes, hasta que en 1950 se radica en Montevideo dejando atrás su experiencia acumulada en Europa y su paso por la guerra, donde fue tomado prisionero por las tropas de ocupación alemanas.

De los trabajos producidos en esa primera etapa americana sólo una carrocería para un chasis similar al de Froilán González —Ferrari V-8— se puede incluir en el terreno de las realizaciones deportivas. En el año 1957 don Dante Santiago Baudena se radica definitivamente en Buenos Aires. El primer trabajo que realiza acá es la recordada rural "La Dilligence", sobre chasis Rastrojero, que llamaba la atención por lo avanzado del diseño para la época.

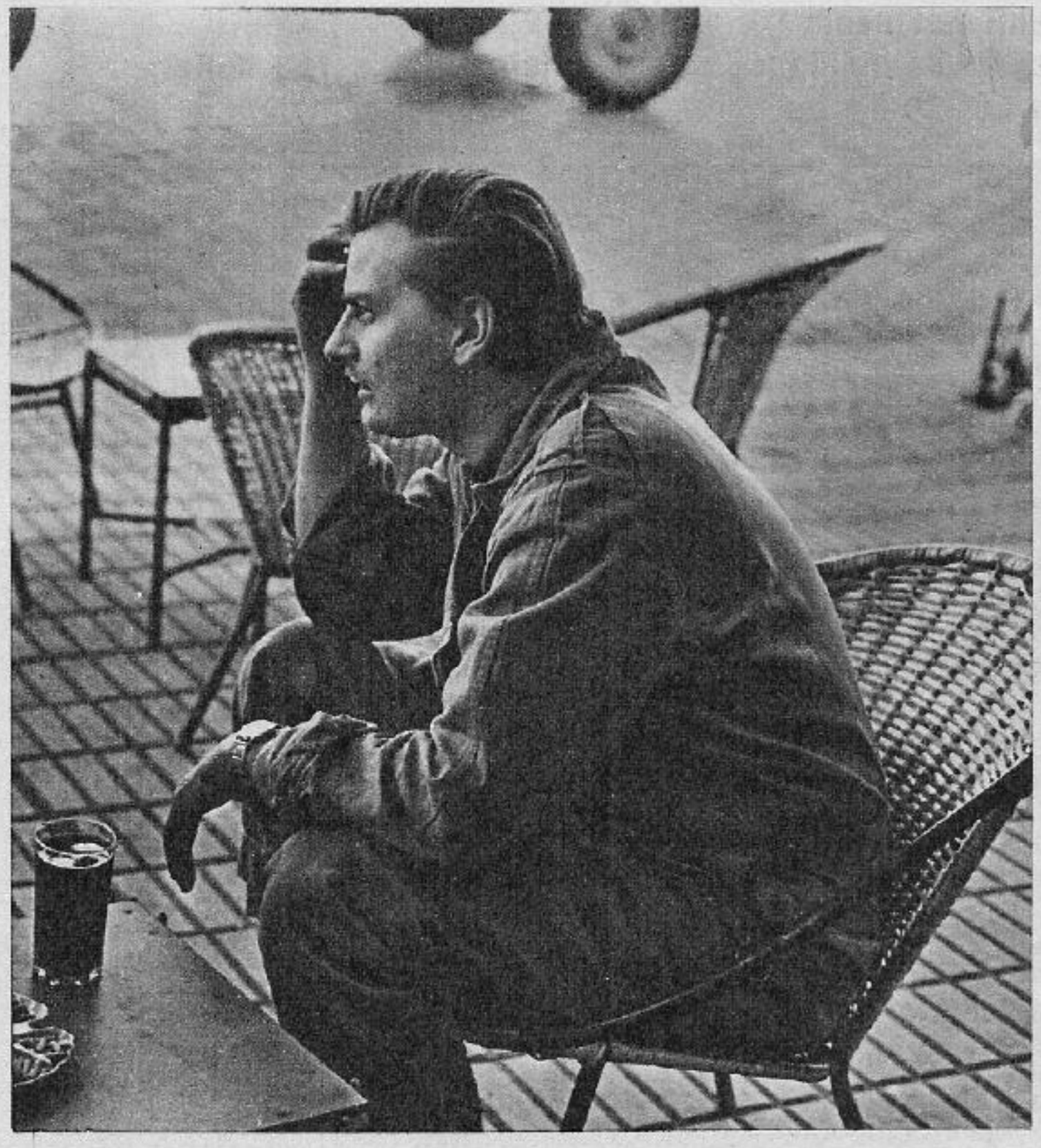
También por esos tiempos se produce la sociedad de Baudena con Ramón Febrer para carrozar jeeps. Con las primeras letras de un apellido y algunas del otro se crea la palabra Baufer que da nombre a la sociedad y que permanece aún después del alejamiento comercial de Febrer.

Pero Baudena-Baufer recién lograría cierta notoriedad luego que Pepe Suárez los conecta con Froilán González, quien les encarga la carrocería de una Ferrari de Fuerza Libre corrida luego por Larry en Rafaela. Para este mismo escenario Froilán encarga el mismo trabajo para una Maserati con la cual Cupeiro ganara las "500 Millas". Entonces comenzaron a caer los trabajos más seguido y ya con los Baudena dedicados prácticamente en exclusividad se hicieron las cupés de Julio Faustino, la de Larry que pasó a manos de Pairetti, la de Everto Rodríguez, el Fleetline y la cupé de Formisano, que fue vendida en una suma altísima para aquel tiempo: m$n 3.000.000. Al respecto, Baudena recuerda la contestación dada por Formisano cuando alguien le espetó que ese precio era elevadísimo para un coche que posteriormente no había ren-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ERO

Vida, obra y opiniones de Alain Baudena, constructor y uno de los mejores carroceros del país. En su opinión, el coche argentino mejor realizado estéticamente es el Huayra y entre los constructores admira a Broadley y a Chapman





dido. "Yo vendí la guitarra, pero el precio no incluye la música", contestó ingeniosamente el popular Frankestein en una mesa redonda en la facultad de Ingeniería.

Y después siguieron más TC. Los de Emiliozzi, Galluzzo, el Chevitú, el de Gougy, Tempone etcétera.

Ya en el comienzo de la "era moderna" se hacen los prototipos Ford de Steven, cuyas carrocerías de fibra de vidrio son combatidas pese a que después se impondrían definitivamente. Ford encarga también una serie de Falcon angostados que nunca demostraron andar como Ford esperaba: "Yo estaba convencido de que el asunto no iba a andar y lo tomé como un negocio más, pero la gente de Pacheco estaba muy entusiasmada con el proyecto y le tenía gran fe a los Minifalcon".

En la largada de la primera carrera de SP realizada en el Autódromo se presentaron tres Baufer, y con legítimo orgullo Baudena se ufana: "Cupeiro ganó, Bordeu salió tercero y quinto Galbato". Las reformas hechas a los SP de Cupeiro y Vianini y los nuevos para Pino y Vianini también marcan la última etapa de este prolífico constructor. Veamos ahora algunas de sus opiniones sobre temas, por supuesto, fierreros:

C.: —¿Cuál es el motor que más le gusta de los que se usan en SP y TC?

B.: —El Ford. Tiene indudables ventajas sobre todos los demás. Ultimamente no se ha aprovechado todo su potencial. El nuevo record de Pairetti con un Fordmisano así lo confirma.

C.: —¿Qué saldo le dejó la pasada temporada internacional de SP?

B.: —Francamente positivo. Especialmente cuando tuve que trabajar con el Lola de Morand-Pilon. Ahí observé cosas muy interesantes para mi trabajo posterior.

C.: —De los coches participantes, ¿cuáles son sus opiniones?

B.: —El Alfa Romeo, un diamante sin terminar de pulir totalmente. Es un coche con gran futuro. El 917, una bestia peluda con dos virtudes: gran cantidad de HP y bajo peso; es decir, relación peso potencia ideal. Lo que no quita que no doble y que sea feo. El Lola: un coche que puede ser competitivo con otro motor; para nada obsoleto, excelente terminación. Es el que más me gustó. El 908: un coche completo, capaz de andar en montaña o circuito. Lo que no comparto es el sistema alemán de realizar chasis en caños de aluminio, pues cada carrera significa una rotura.

C.: —Refiriéndose exclusivamente al gusto estético, ¿qué coche le gusta más?

B.: —El Carabo de Bertone. También la Ferrari P 5.

C.: —¿A qué constructores admira en el plano mundial?

B.: —A Colin Chapman y a Eric Broadley.

C.: —¿Fórmula "A" de TC?

B.: —Un poco cara para la gran mayoría de gente independiente, pues para que ande bien un 3 litros hace falta mucha plata y trabajo. Por otra parte, un excelente banco de pruebas para los SP con motor trasero.

C.: —Entre los SP nacionales que no sean de su fabricación, ¿cuál le gusta más?

B.: —Estéticamente, el Huayra.

C.: —¿Qué coche de calle usa todos los días?

B.: —Fiat 1500 Familiar.

C.: —¿Con qué piloto-colaborador-probador le gustaría disponer para probar sus autos?

B.: —Podría nombrar dos, completamente opuestos en sus estilos y temperamentos: Cupeiro y Vianini. Otro que me gusta es Gradassi, pero no serviría para probador, jamás encuentra defectos a los autos, siempre está contento con lo que tiene.

Y concluida la última pregunta lo dejamos a Baudena, el constructor que quisiera "juntar muchos mangos" para invertirlos en un campo modelo con todo automatizado y vivir en constante contacto con la naturaleza. Para bien de las vacas y del automovilismo sería conveniente que se quedara con los fierros.

INGLATERRA OPINA

Es interesante tener la visión europea del automovilismo mundial y por eso reproducimos aquí una serie de opiniones de la revisia inglesa The Motor sobre aspectos sobresalientes de la década 60 - 70



Mucho se habla sobre hechos o automóviles que no pertenecen a nuestro país, y hete aquí que leyendo la prestigiosa revista "Motor" encontramos que ellos dan una visión panorámica de los acontecimientos más destacables de la década del 60. Nos pareció interesante recoger las opiniones más objetivas de lo que se refiere a los automóviles en sí y a las carreras, ya que poco nos puede interesar enterarnos de todo lo que se refiera a las rutas de la zona o las novedades en sistemas de seguridad, aunque este último punto merece una nota aparte. El primer y más importante tema tratado en este artículo es el trabajo de haber seleccionado entre 800 automóviles aproximadamente, los 10 mejores del mundo. Es difícil establecer lo que se entiende por "el mejor auto del mundo", pero para hacer la selección ellos han utilizado el criterio bien lógico de establecer como "de los mejores", a aquellos que fuesen especialmente destacables por tener alguna propiedad que los alejase del montón. Ganó el NSU Ro80; lo curioso de esta designación es la explicación que dio Roger Bell (autor de la clasifica) para justificar su elección: **NSU Ro 80; por ser el mejor auto del mundo.** Ni se molestó en destacar sus características sabiendo que es bien conocido y admirado en el mundo entero, solamente apuntó que es el mejor del mundo. En la misma lista encontramos al Jaguar E-type, Alfa Romeo 1750, Daf 55, Ford Escort 1300 GT, Lotus Elan, Simca 1100, Peugeot 404, AC Cobra de 7 litros y al Jaguar XJ6.

Es muy interesante destacar por cuáles razones la revista "The Motor" seleccionó a estos diez autos como los mejores de la década. Considerando una serie global de factores que hacen a un automóvil, la selección incluía al Jaguar "E" "porque con este coche no hace falta ser un verdadero millonario para poder comprarse un auténtico coche sport."

Sobre el Alfa 1750 comentaba que es "uno de los coches que trasmiten mayor placer conductivo a la vez que brinda un rendimiento superlativo." El Daf holandés equipado con la trasmisión automática Variomatic fue distinguido "por ser el único auto del mundo con una trasmisión automática que verdaderamente funciona como tal."

El Ford 1300 es, según la revista inglesa, "un auto competitivo con otros coches de mayor performance y se ofrece a un costo razonable." Por su parte el Lotus Elan está entre los diez mejores autos del mundo por "ser el auto de producción que tiene mejor tenida en el mundo." El Simca 1100 es considerado un auto "ejemplo de que el bajo costo no significa sacrificar buen diseño y buena construcción." El Peugeot 404 está entre los diez mejores porque "su construcción refinada lo hace un auto tan agradable para andar, tan cómodo y tranquilo que llegó a ser una medida patrón para controlar las mismas bondades en otros autos."

La razón para distinguir al Cobra siete litros es sencilla y contundente: "porque acelera de 0 a 100 millas (160 km/h.) en menos de diez segundos."

Por último el Jaguar XJ6 está en la lista por ser el segundo mejor coche del mundo y sólo es superado por el NSU Ro 80 que "es el mejor auto del mundo". Así de tajante. Olvidándose de Rolls, Bentley u otras marcas tradicionalmente británicas. Subjetivas o no, las razones son válidas e interesantes.

Hay más sobre autos de calle, pero por ser de carácter personal y poco interesantes para nosotros, no las incluimos. Pasamos entonces directamente a las carreras de automóviles. Allí Philip Turner realizó una clasificación adecuada que poco a poco se las iremos dando a conocer. Comenzó por tratar de decidir cuál había sido la carrera más brillante, y luego de recordar la victoria en 1967 de John Surtees sobre Brabham en Monza y la de Stewart sobre Rindt por pocos centímetros en 1969, llegó a la conclusión que la más meritoria y elaborada, había sido la de las 24 Horas de Le Mans de 1969, en que el Ford GT40 de Jacky Ickx y Jackie Oliver luchó duramente durante tres horas con el Porsche 908 de Herrmann y Larousse. La victoria más destacable, en cambio, se la atribuye a Graham Hill en el Gran Premio de España de 1968 por ser ésta inmediatamente posterior a las trágicas muertes de Jim Clark y Mike Spence, en un momento en que el ánimo del equipo Lotus se hallaba un tanto aplastado. Jim Clark es el que tuvo la peor suerte cuando, en el Gran Premio de Italia de 1967 se detuvo en los boxes hasta quedar relegado a la última posición y a casi una vuelta del puntero, y luego al retomar la punta, en una hazaña inigualable, se quedó sin nafta en la última vuelta. Con esta actuación, y todas las otras, demostró ser el mejor piloto que jamás haya existido. El auto más exitoso resultó ser el Lotus por haber ganado el Campeonato Mundial, de pilotos y constructores, tres veces, y porque ha sido un éxito en todas las otras actuaciones que tuvo, incluyendo Indianápolis.

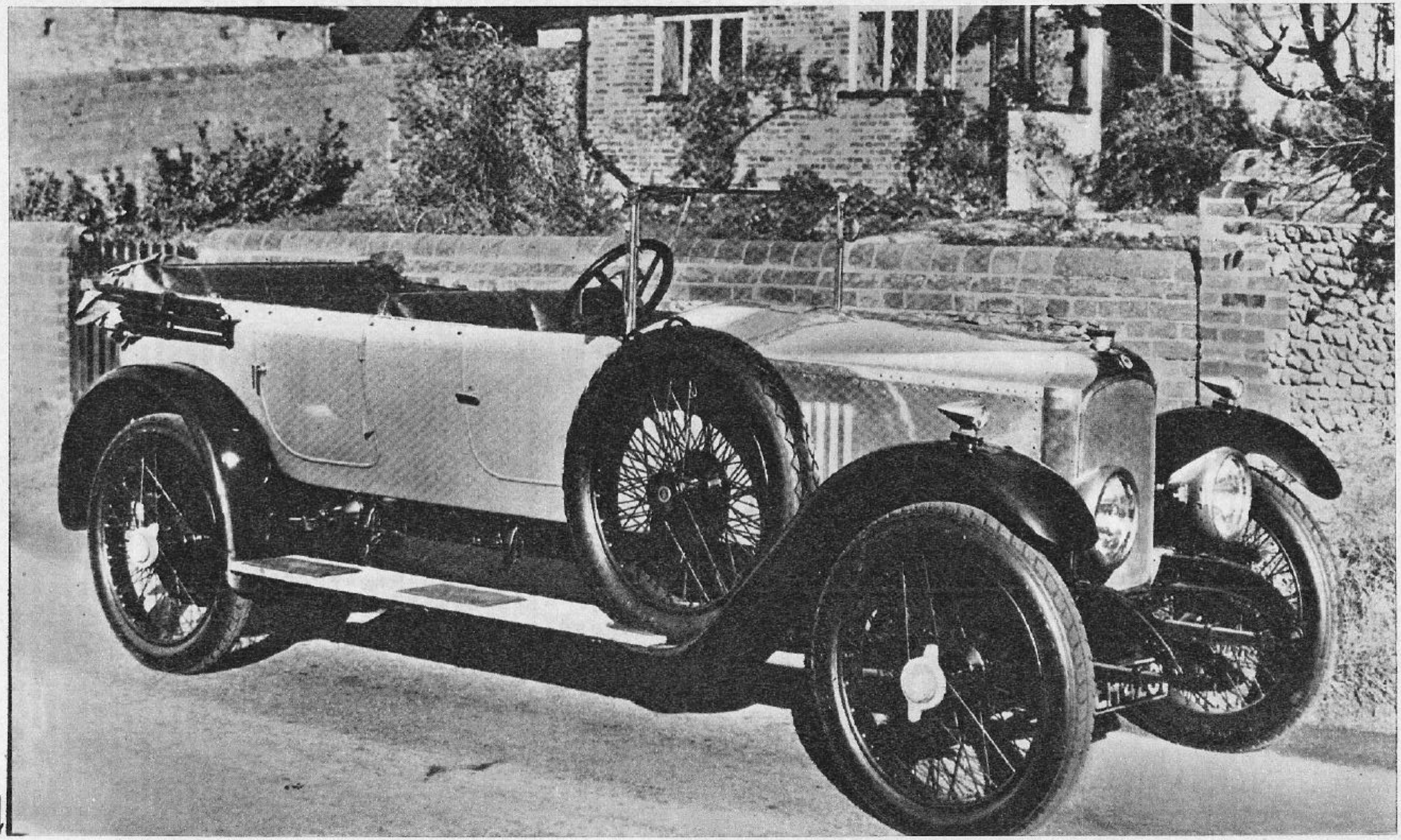
Los progresos técnicos más destacables han sido el ensanche de las cubiertas de competición y las mejoras en su diseño desde la entrada de Firestone y Good Yeard en las carreras de automóviles. Otro paso adelante lo constituyó el desarrollo de los chasis monocoque, aunque sigue siendo vencido a veces por los clásicos tubulares de Brabham. ¿Un último progreso? La fórmula 5.000, que cada vez cuenta con más adeptos.

Para finalizar creemos que no hace falta agregar que los promedios han ido creciendo y que en lo que a rallies se refiere, Rauno Altonen y el equipo BMC están considerados como lo mejor de estos últimos diez años.

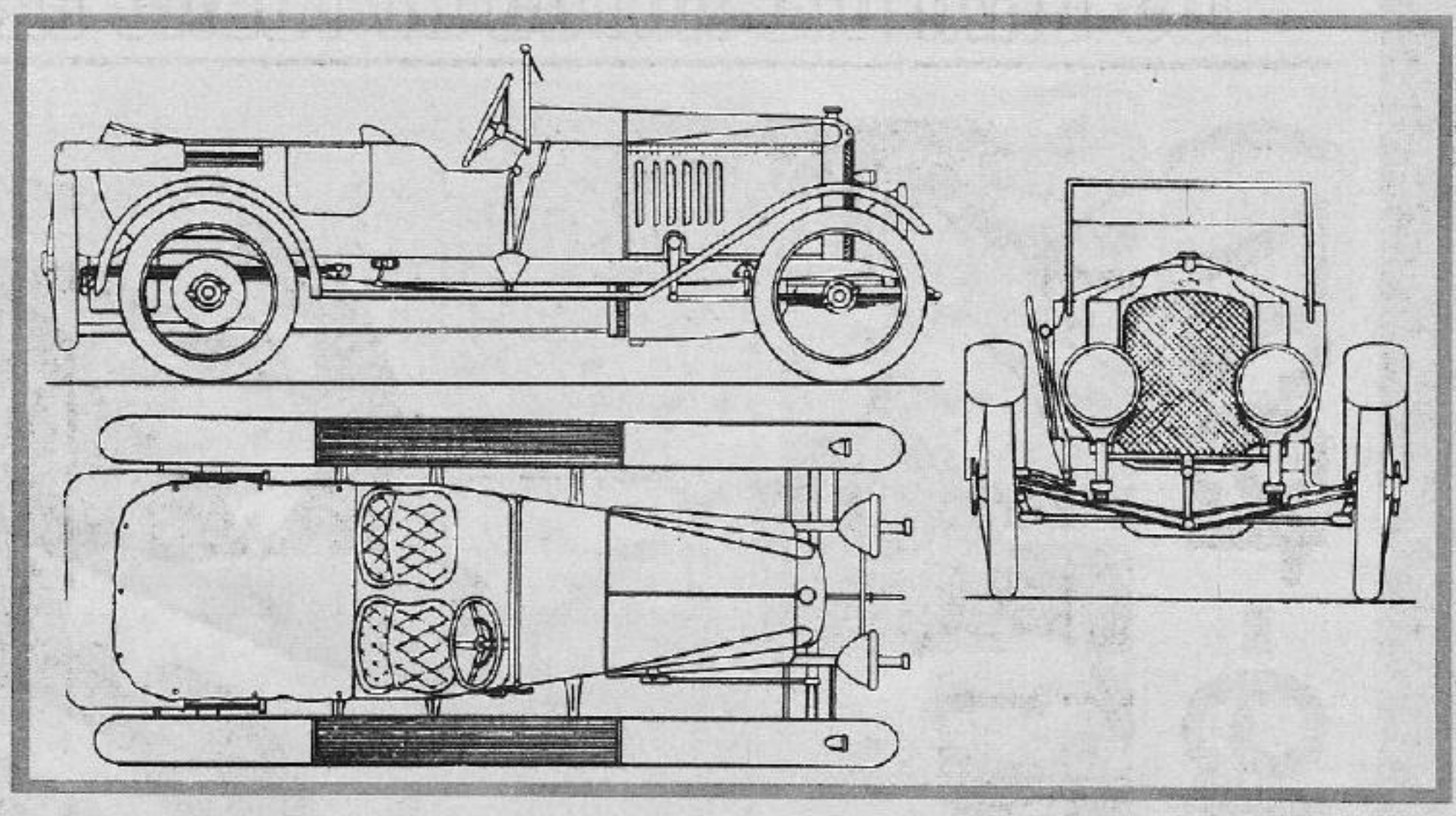
Alejandro Ciancaglini

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

IV VAUXHALL 30-98 (1919-1927)



LOS GRANDES AUTOS DE TODAS LAS EPOCAS IV



"Inmediatamente antes de la Primera Guerra Mundial la casa Vauxhall fabricó un coche de turismo con motor de 4 cilindros y cerca de cuatro litros de cilindrada; este coche fue denominado "Prince Henry" después del éxito que obtuvo en el "Prinz Heinrich Fahrt", una de las pruebas más importantes de la época para automóviles de gran turismo. El auto había sido diseñado por Lawrence Pomeroy y de este modelo la fábrica derivó un famosísimo Gran Turismo considerado como uno de los coches deportivos ingleses más sensacionales de la época del '20: el 30/98."

"En 1920, mientras se entregaban las primeras series del coche, la casa constructora afirmaba orgullosamente en catálogo que el coche estaba garantizado para alcanzar los 160 km/h. de velocidad máxima. El motor de 4 cilindros tenia una relación diámetro/carrera de 98 x 150 mm. y arrojaba una potencia de casi 100 HP en el banco con su cilindrada total de 4.500 cm³. El encendido se lograba mediante un magneto de alta tensión. El embrague era de discos múltiples y la caja de 4 velocidades. El freno, que actuaba sobre las ruedas traseras se accionaba manualmente por medio de una palanca, en cambio el pedal frenaba a la trasmisión. Los frenos en las cuatro ruedas aparecieron recién en 1922 en el modèlo denominado "OE". Este último coche tenía la cilindrada reducida pero válvulas a la cabeza."

La evolución que llevó al lanzamiento del 30/98 como sucesor del "Prince Henry" se debe en gran parte a la intención de la fábrica por batir el record en la trepada de montaña de Shelsley Walsh, de gran importancia deportiva en la época. Este tipo E 30/98 llevaba montado el motor sobre un chasis ortodoxo y clásico en ese período Eduardiano. Se mantuvo en producción hasta 1922. Inmediatamente la casa presentó el modelo OE —mucho más conocido actualmente—, cuyo nuevo motor de válvulas a la cabeza movidas por varillas fue diseñado por C. E. King, quien aumentó la potencia merced a sus artes de 90 HP a 2.800 r.p.m. en el E, a 112 HP a 3.000 r.p.m. en el OE. No obstante, se mantuvo el primitivo y ya perimido chasis el que seguía conservando su absoluta falta de frenos. A pesar de ello, el OE continuó en producción hasta 1927 y contando los de las series E, se cree que unos 580 30/98 fueron construidos. El final de los 30/98 llegó cuando General Motors absorbió a la casa Vauxhall. Pero por un tiempo existió un vago intento posterior por continuar la dinastía de los 30/98 a través del Vauxhall 20/60 carrozado por Hurlingham. Este pobre no resultó más que un coche bastante americanote con algunas características que retrotrayeron la lógica evolución que una casa aspira al lanzar sucesivos modelos. Este carrozado por Hurlingham tenía unas líneas altísimas, cola de bote y un asiento en medio de ella. No fue más que un chiste bastante triste comparado con el glorioso 30/98.

La genealogía deportiva de los 30/98 arranca con el padre de todos ellos, el Prince Henry. Este antecesor sirvió de base para las series E, las que surgieron como necesidad de mantener el liderazgo deportivo en determinadas pruebas especiales disputadas en las Islas Británicas. En 1913 el Prince Henry obtuvo 23 victorias absolutas en el circuito de Brooklands y ese mismo año, como complemento, ganó más de 35 trepadas de montaña. Ya entonces —en 1913— existían unos pocos ejemplares del 30/98 en proceso dé experimentación. Estos eran los tipos E de las primeras hornadas, aunque aún no se les había dado esa denominación. Hasta después de la guerra, en 1919, cuando el nuevo modelo entró en producción no se le llamó "E Type". El motor se había agrandado, los E tenían 98 mm. de diámetro de cilindro mientras que los Prince Henry tenían un diámetro de 95 mm. Cambiando el cigüeñal también se aumentó la carrera.

Solamenté seis ejemplares sé fabricaron antes dé comenzar la guerra.

En 1919, estos coches con cabeza ciega y un solo carburador (Zenith) y válvulas laterales, aparecieron —por fin— bajo el nombre (que sería con el tiempo famoso) de "E Type Velox 30/98".

El 30 significa que la potencia se derivó de la que el Royal Automobyle Club atribuyó al Prince Henry (para éste fueron 25 HP), y el 98 significa la potencia real del nuevo modelo. Lawrence Pomeroy, su diseñador, había querido cambiar en los modelos "E" el motor. Reemplazándolo por uno de árbol de levas a la cabeza de nuevo diseño. Pero los tímidos y ahorrativos directores de la compañía hicieron todo lo posible por evitar esta innovación. Causándole a Pomeroy un disgusto tal que tomó la determinación de emigrar a los Estados Unidos.

El tipo E 30/98 era un coche "de lo más agradable", como dice la revista "The Motor" en un artículo de la época, "con mucho del encanto del Prince Henry." Pero no sería hasta la aparición del posterior OE, con su motor de válvulas a la cabeza, que se convertiría en el magnífico auto sport de los años veinte. Una de las carrocerías más características del 30/98 OE —y las que más se han visto en nuestro país— era el torpedo de cuatro asientos, decapotable, sin puerta de acceso a los asientos delanteros y construido en aluminio. De allí puede deducirse la performance del coche, pensando en los 120 HP que impulsaban al chasis con una liviana carrocería de aluminio.

El talón de Aquiles del coche —no cabe duda de acuerdo con los comentarios de la época— eran los frenos. Débiles e incapaces de detener al coche con cierta potencia, a pesar de actuar ya para las series OE sobre las cuatro ruedas. Se operaban por cables y levas desde una caja muy particular del auto que estaba colocada en el frente, colgando de un travesaño delante del radiador. Los frenos eran lo suficientemente malos como para inspirar al autor del manual de instrucciones a decir: "Se hará necesario controlar el desgaste del coche, el freno de mano (el que actuaba sobre la trasmisión) es el freno correcto que se debe utilizar, dejando el freno accionado por el pedal en reserva para una emergencia."

No obstante los errores, en el balance general, y en los resultados deportivos, el Vauxhall 30/98 fue realmente un magnífico exponente de la genial inspiración británica (que se dio con frecuencia bastante restringida en el campo de los autos deportivos en la década del '20). Para colmo, en 1926, los americanos compraron la fábrica y allí sí, decididamente, murieron todas las grandes ideas y brillantes realidades que la casa llevó a cabo mientras se pudo mantener por sí misma.

CUADRO TECNICO DEL VAUXHALL 30-95

Año: 1919	*Año:* 1923
Tipo: E	*Tipo:* OE
Potencia: 23,8 HP (R.A.C.)	*Potencia:* 22,4 HP (R.A.C.)
Cilindros: 4	*Cilindros:* 4
Relación diámetro-carrera: 98 x 150 mm	*Relación diámetro-carrera:* 98 x 140 mm
Capacidad: 4.500 cm3	*Capacidad:* 4.224 cm3
Válvulas: laterales	*Válvulas:* a la cabeza
Distancia entre ejes: 3 metros	*Distancia entre ejes:* 2,95 metros
Velocidades: 4 hacia adelante	*Velocidades:* 4 hacia adelante
Relación final: 3:1	*Relación final:* 3,3:1
Ruedas: 820 x 120 mm	*Ruedas:* 820 x 120 mm.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ALFA ROMEO MONTREAL:

LA HERENCIA DEL "33"

Diseñado por Bertone, y utilizando un motor derivado del "33" de carrera, nace un nuevo Alfa Romeo: el "Montreal" presentado originariamente en la Expo '66 en Canadá, rediseñado luego y finalmente integrando el parque GT mundial

Alfa Romeo presentó recientemente su modelo "Montreal". Sintetiza en su construcción lo mejor que ha sido realizado y proyectado hasta el momento en cuanto a la forma de moverse en automóvil. Por su carácter estrictamente deportivo, representa una forma de evadirse de las grandes concentraciones urbanas y a la vez de personalizarse a través de una máquina.

De la idea propuesta por Bertone durante la Exposición '66 en Canadá, se conservó el diseño e inclusive el nombre, emanado de la unanimidad popular: "Montreal".

El modelo "Expo" había nacido sobre base de los Alfa de carre-

→

ALFA ROMEO MONTREAL



ra, lo cual explica las dimensiones extremadamente compactas del "Montreal". Pero ya entonces se había previsto el montaje de un motor novísimo, derivado del Alfa "33", con la intención de elevar al nuevo auto sobre un plano superior respecto a los modelos análogos.

De Canadá, donde fuera presentado el modelo originario, a Turín, donde se perfeccionó el diseño; a Milán para una puesta a punto puntillosa del motor y demás órganos mecánicos. Porque si resulta difícil hacer un auto de carrera, más difícil aún es hacer una máquina que mantenga las prestaciones de competición, y que pueda a la vez ser utilizada en el tránsito ciudadano.

DISEÑO

El aspecto exterior deja trascender potencia. Rigurosamente italiano, sin concesiones a la fantasía de la moda, pero lo suficientemente original como para haber conquistado los "favores" de la Expo.

La cola es trunca, naturalmente. Las puertas se reducen a un pequeño paño inferior con cristales comparativamente grandes. El capot, bajo y perfilado, es lo suficientemente largo como para albergar el poderoso 8 cilindros, y concuerda estéticamente con la suave curva del parabrisas. Los paragolpes quedan fundidos e integrados con la línea de la trompa, y están ubicados a una altura razonable como para detener pequeños impactos. Los faros son dobles por cada lado, con la mitad superior semioculta por una persianilla móvil. En cuanto a este último punto, las ventajas son varias; antes que nada, se conserva la fluidez de la línea, que de otra manera se hubiera visto interrumpida por el corte abrupto de los faros.

La luneta trasera está balanceada sobre elementos elásticos cuya acción se amortigua hidráulicamente, siendo perfectamente estable en cualquier posición de apertura. Estando la luneta abierta al máximo, se accede al baúl, inusualmente grande en este tipo de cupés.

MOTOR

Si cada Alfa Romeo es —en su control y calidad de construcción— casi un prototipo "33", el Montreal es el que más se asemeja al modelo mayor de Alfa. El motor que utiliza está realizado en base a criterios clásicos de los motores de carrera. Por ejemplo, se ha renunciado a cualquier tipo de economía constructiva en favor de la excelencia de las prestaciones y performance.

De clara derivación "33" resulta la posición de las válvulas, en ángulo de inclinación en V estrecha; el cárter seco; la alimentación a inyección; el encendido electrónico; los colectores de es-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





cape; los frenos a disco autoventilados; es decir, todas prerrogativas atávicas de un auto "pur sang" como el "33" de carrera.

Particularmente elaborados han sido los contrapesos del cigüeñal, que han permitido adoptar un motor con potencia específica de competición sin perder el confort. El cigüeñal con manivelas a 90° es la solución ideal para un perfecto equilibrio de la masa en movimiento. Para poderlo instalar en dimensión más reducida que la original, se ha utilizado en la construcción de los contrapesos un material "cuasi" precioso: aleación de tungsteno, elegida por su altísimo peso específico: 0,017 km/cm³. Hasta ahora tal aleación era utilizada solamente en motores de aviación. En el Alfa Romeo Montreal es un ejemplo de todas las reducciones sucesivas de volumen y por consiguiente de peso, teniendo una relación peso/potencia particularmente favorable: 5,5 kg/HP.

PERFORMANCE

La performance se ilustra en dos cifras: 230 HP y 27,5 kg de cupla motriz máxima. Tales guarismos, traducidos en velocímetro y cronómetro, significan más de 220 km/h. de velocidad máxima, y capacidad de acelerar en 1.000 m con partida detenida, en 28,2 seg. Técnicamente los valores representados son excepcionalmente elevados comparados con otras máquinas GT, obtenidos manteniendo el equilibrio general del auto, sin aligerarlo para obtener performances extremas en detrimento de la seguridad, del confort y la docilidad de manejo.

Tres cuartos perfil delantero del "Montreal". Por sus prestaciones se incorpora al parque de "supermáquinas GT" del mundo.

También tres cuartos perfil, pero trasero: ¿Así que se habían dado cuenta que era trasero? ¡Seguro que por los faros, pícaros!...

El tablero cuenta todo respecto al comportamiento del motor, derivado del "33" exclusivamente construido para carreras.

Las prestaciones son producto de la concepción del motor; cuatro árboles a la cabeza —comando directo de válvulas—, block en aleación liviana, cámaras de combustión con cielo esférico y bujías centrales. Un elemento de particular importancia es la alimentación a inyección "Alfa Romeo-Spica"; su condición de mantener extremadamente bajo el nivel de consumo se suma a la

→

ALFA ROMEO MONTREAL:



obtención de rendimiento superior gracias al tubo de aspiración prolongado hasta el interior del filtro para aprovechar exhaustivamente las oscilaciones de la columna de aire (efecto Ram).

TENIDA

Clásica de Alfa Romeo. Asegurada por una estructura compacta, distribución de pesos correcta y la suspensión que pretende primero asegurar el máximo de estabilidad y luego dar confort de marcha. El puente trasero es de diagrama tradicional Alfa. Con los frenos y neumáticos de características deportivas actualmente uti-

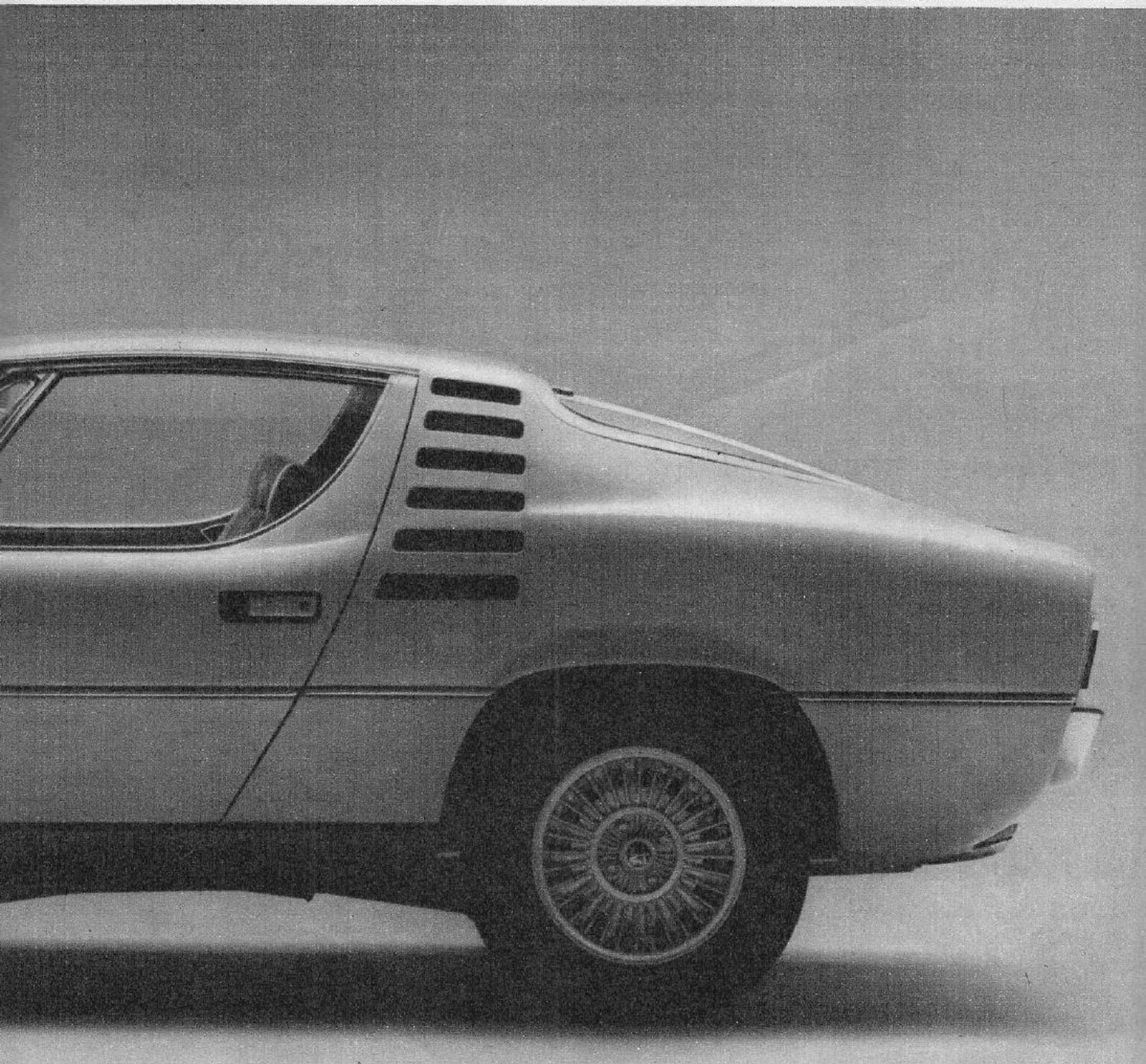
Perfil del Alfa "by Bertone"; trompa baja gracias al carenado de los faros, llantas de nuevo dibujo en aleación liviana, cola trunca.

ALFA ROMEO MONTREAL

FICHA TECNICA

Motor	V-8 a 90 grados
Diámetro y carrera	80 x 64,5 mm
Capacidad cúbica	2.593 cm3
Potencia máxima	230 HP a 6.500 rpm
Cupla motriz máxima	27,5 kgm a 4.750 rpm
Equipo eléctrico	12 V
Alimentación	a inyección indirecta, bomba Spica
Encendido	electrónico
Distribución	por cuatro árboles a la cabeza
Lubricación	forzada, a cárter seco
Refrigeración	circuito cerrado, con líquido refrigerante, ventilador y válvula termostática
Embrague	monodisco seco a diafragma, hidráulico
Caja de velocidades	5 y R
Suspensión delantera	independiente, a brazos trasversales, resortes helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora trasversal

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Suspensión trasera ...	resortes helicoidales y amortiguadores coaxiales a los resortes. Barra estabilizadora
Frenos	a disco en las 4 ruedas, autoventilados

Dimensiones

Largo total	4.220 mm
Ancho total	1.672 mm
Altura máxima	1.205 mm
Distancia entre ejes ..	2.350 mm
Trocha delantera	1.372 mm
Trocha trasera	1.328 mm
Peso en orden de marcha	1.270 kg

Performance

Aceleración de parado a 1.000 m	28,2 seg
Relación peso-potencia	5,5 kg/HP
Velocidad máxima	220 plus km/h.

lizados, y una notable reducción de la masa no suspendida. El diferencial es autoblocante y la carcaza está construida en aleación liviana.

CONFORT

La imagen del interior es típicamente sport. Tiene una magnífica posición de manejo y condiciones de confort y estética indispensables para viajar con comodidad y seguridad.

Las butacas son anatómicas al igual que el diseño exterior, han sido realizadas por Bertone. Incluyen apoyacabeza inclinable y antideformable.

El tablero incluye instrumental completo y consola que aloja la palanca de cambios. Todo está realizado en material antirreflejo.

Para contener la luminosidad y calor exterior, los vidrios tienen un baño azulado y son atérmicos. La luneta trasera es antiempañable comandada eléctricamente desde el tablero.

EL MONTREAL...

...lleva en su esencia toda la estirpe del Alfa "33" más un dibujo elaborado por Bertone. Con tales antecedentes, no puede dudarse al incluirla entre una de las máquinas GT más hermosas



PORSCHE 917

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EQUIPOS GULF - WYER

Dirección de equipo: John Wyer, David Yorke.

Pilotos: Joseph Siffert (Suiza), Brian Redman (Gran Bretaña, Pedro Rodríguez (México) y Leo Kinnunen (Finlandia).

Chasis/Carrocería: Estructura tubular con carrocería de fibra de vidrio y resina poliester.

Suspensión: Parrillas triangulares. Reactores en el tren trasero. Amortiguadores y resortes helicoidales.

Motor: Doce cilindros opuestos de 4.494 cm^3 (85 x 66 mm), relación de compresión 10,5:1; 560 HP a 8.300 rpm, 260 kg de peso. Refrigeración: aire y turbina, cilindros cromados, cigüeñal de acero forjado, ocho bancadas, bielas de titanio forjado, lubricación por cárter seco.

Distribución: Dos válvulas en V por cilindro, 24 en total. Doble árbol de levas a la cabeza por línea de cilindros.

Alimentación: Tres bombas eléctricas. Inyección indirecta Bosch.

Frenos: De disco en las cuatro ruedas, sobre las llantas.

Ruedas: Cuatro, dos adelante y dos atrás. 10,5" adelante, 15" atrás. Hechas de aleación liviana con fijación por tuerca central tipo "Knock-off". Neumáticos: 4.25/10.20-15 adelante, 12.5/26-15 atrás.

Trasmisión: Caja Porsche de cuatro o de cinco marchas y MA, diferencial autoblocante, embrague multidisco seco.

Capacidades: Combustible: 120 litros. Aceite motor: 20 litros. Aceite trasmisión: 3,5 litros. Circuitos de freno: 0,6 litro.

Dimensiones: Distancia entre ejes: 230 cm. Trocha delantera: 152,6 cm. Trocha trasera: 153,3 cm. Largo total: 429 cm con cola corta, 478 cm con cola larga. Ancho total: 203,3 cm. Altura total: 92 cm. Despeje: 10 cm. Diámetro de giro: 13 metros.

Peso: Sin combustible ni piloto: 800 kg. Relación kg/HP: 1,43 kg por HP.

Velocidad máxima: Versión corta: 310 km/h. Versión larga: 350 km/h.

Resultados obtenidos: Un impresionante "uno-dos" en el día de su debut, cuando Pedro Rodríguez y Leo Kinnunen ganaron las 24 Horas de Daytona Beach seguidos por sus compañeros Siffert-Redman, derrotando categóricamente a al escuadra oficial Ferrari.

Y a continuación un cuarto puesto con sabor a derrota en las 12 Horas de Sebring, donde las Ferrari no solamente le ganaron por duración sino también por velocidad mientras la lucha fue franca. Esa colocación fue obtenida por Rodríguez Kinnunen-Siffert, gracias a que el brillante piloto suizo reemplazó al finlandés al quedarse su máquina por problemas eléctricos. Como es habitual, Siffert consigió el giro más veloz del día.

Posibilidades: Imprevisibles. Se trata de una máquina temperamental y loca. A veces parece ser la dueña absoluta del panorama en el Mundial de Marcas, y otras veces se desmantela en forma estrepitosa. Potencialmente, el 917 es el auto "a batir"; es el más veloz, cuenta con un equipo de pilotos que, elogios particulares aparte, como grupo es el más homogéneo y —salvo Kinnunen— el más experimentado en la especialidad y cuenta además con la infalible logística de John Wyer y David Yorke.

El Porsche 917 tendría que ser teóricamente imbatible; hasta ahora cuenta con sólo tres escollos a sortear para vencer: la Ferrari 512S, Mario Andretti y, último pero principal, su irregular capacidad de mantener por mucho tiempo su integridad mecánica en armonía total.

MAS ESCUELAS iade



NUEVOS CURSOS*
en clases personales
o por correspondencia
ESTUDIE
MECANICA AUTOMOTRIZ
Carburación - Electricidad
ELECTRONICA
RADIO y TV
Transistores

INSCRIBASE y resuelva su problema económico

ESCUELAS TECNICAS iade
Clases personales, infórmese en:

CABALLITO: Av. Parral 1082 - **ONCE:** Rivadavia 2465 - **CENTRO:** Av. de Mayo 1385 - **CONSTITUCION:** Pasaje Ciudadela 1218 (Alt. Salta 1650) **POMPEYA:** Av. Sáenz 1443 - **LOMAS DE ZAMORA:** H. Yrigoyen 8951 **AVELLANEDA:** Av. Mitre 60 - **SAN MARTIN:** Moreno 15 - **RAMOS MEJIA:** Ardoino 140 - **SAN ISIDRO:** Av. Santa Fe 30 - **NUÑEZ-BELGRANO:** Cabildo 3161 - **QUILMES:** H. Yrigoyen 95 - **LA PLATA:** 55 Nº 657 - **ROSARIO:** Rioja 1459.

Cupón para cursos por correspondencia 13
Escuelas Técnicas IADE
Casilla Correo 14 Suc. Ramos Mejía (Bs. As.)
Nombre .....
Apellido .....
Dirección .....
Localidad .....

ATILIO VIALE TRE



Cambiar el ritmo de vida, dejar de hacer lo que a uno le apasiona, es algo muy difícil. Sin embargo, Atilio Viale lo logró y mira su futuro de frente. Sabe que no podrá correr y no piensa intentarlo. Una charla informal a casi tres años del accidente

por CARLOS F. FIGUERAS

"Ando bien. Me siento mucho mejor y hay evidentes progresos físicos... esto es muy largo. Todo es cuestión de acostumbrarse y amoldarse a las cosas que uno puede hacer. Si no lográs eso todo se te hace muy difícil... no tenés que pensar en lo que antes hacías y que ahora no podés. El secreto posiblemente está en vivir intensamente las cosas que están a tu alcance."

A casi tres años de su accidente del autódromo a bordo del prototipo Ford, Atilio Viale ha descubierto un montón de cosa nuevas que antes le eran indiferentes. Muchos meses de sanatorio, operaciones y tratamientos acaban por fatigar, pero el secreto es sobreponerse y seguir viviendo. En su casa de la calle Suipacha conversamos con el "Flaco" Viale sobre muchas cosas. Algunas poco tenían que ver con los autos, otras, mucho Desde el momento en que Viale dejó de correr hasta ahora las cosas han cambiado muchísimo. Todo es más formal y profesional... el dinero influye en todo y es difícil aclimatarse nuevamente a eso.

"Cambió mucho. Para bien, por supuesto... porque todo va para adelante y aunque uno no esté de acuerdo en ciertos puntos de vista hay que reconocer que es la única manera de poder correr y progresar. Yo estoy desubicado porque en mi época todo era di-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

S AÑOS DESPUES





ferente... el profesionalismo recién nacía. Probablemente la salida del prototipo Ford aceleró el cambio trascendental que sufrió el automovilismo. Yo no sé si de no haber sucedido lo que pasó en este momento estaría corriendo en SP. Creo que sí, pero no puedo asegurarlo."

Su casa, su profesión por la que siente evidente dedicación, sus colegas y amigos del Hospital Ramos Mejía, su mujer, su familia... han ido desplazando a, lo que fue una de sus pasiones y que sabe no podrá volver a practicar. Todo es cuestión de amoldarse y Atilio lo hace magníficamente bien.

"A veces me han dicho mis amigos que escuchan por ahí que voy a volver a correr... cuando lo escucho siento una sensación extraña y a la vez me divierte un poco qué la gente hable sin tener la menor idea de las cosas. No te lo voy a negar porque sería un absurdo... tengo unas ganas locas de correr, pero no soy un absurdo y sé perfectamente que no puedo volver a hacerlo. ¿Para qué? ¿Para demostrarme a mí mismo y al resto de la gente que puedo hacerlo, que no tengo miedo y voy superando mis complejos?... no. Eso no tiene sentido lógico. Sé que no puedo y ya lo he aceptado... sería lastimoso que tratara de hacerlo y todo me saliera mal o hiciera un papelón por un simple problema de amor propio. Hace unos meses me subí a un auto de Ford y di unas vueltas en el autódromo pero enseguida me di cuenta que los reflejos y la velocidad de piernas y brazos no son los mismos. Era lo que me faltaba para convencerme que no podía ser... por supuesto que puedo manejar por la calle sin ningún problema, pero correr, nunca más. De eso ya no tengo dudas de ningún tipo. Tratar de demostrar lo contrario sería una barbaridad."

Viale es consciente de lo que puede y no puede hacer. Por eso lo de "amoldarse" y tratar de vivir de otra manera. Su profesión, lo ayuda; la medicina es uno de sus secretos para olvidar lo otro. **"Por eso voy poco al autódromo... cuando hay una carrera y veo en los boxes los autos alineados listos para salir siento unas ganas locas de estar sentado en uno con el casco puesto... trato de estar lejos del ruido."**

"Como te decía, progresé bastante. Pero me canso. No puedo estar mucho tiempo parado porque me empieza a doler la pierna y tengo que sentarme. Para caminar, si no es mucho, me las arreglo bien con ayuda del bastón. El año pasado estuve en Estados Unidos viendo a varios especialistas para ver qué podían hacer por mi pierna y hasta qué punto podía volver a usarla normalmente. Yo sé perfectamente lo que tengo, a mí nunca me engañaron porque además no podían hacerlo. Siempre supe de mi problema y el diagnóstico. Consulté en el Norte a varios "capos" en la materia y todos coincidieron en que no había nada que hacer... sólo me queda esperar y nada más. Me dijeron que las operaciones hechas aquí y todo el tratamiento fueron excelentes y que de ninguna manera lo podrían haber hecho mejor allí. De eso no me cabe duda, puesto que fui atendido por los mejores médicos y muy pocos argentinos están enterados del concepto altísimo que tienen en el exterior de nuestros facultativos. De todos modos el viaje me sirvió para cerciorarme definitivamente que ya nada se podía hacer. Por eso que ya no insisto más..."

Seguimos conversando largo rato. Economía, política y de muchos amigos. Los pilotos que ya no están para el automovilismo actual y los que sí. **"Personalmente opino que la nueva generación tiene la gran ventaja de haber nacido con el nuevo automovilismo. De los nuevos me gustan García Veiga, Di Palma, Marincovich y de los no tanto Copello, Rodríguez Canedo... hay un grupo importante de gente que funciona a las mil maravillas arriba de un auto. En las 25 Horas vi muchos nombres desconocidos que me demostraron que andan muy fuerte. Y aunque siempre consideré que manejaba muy bien, y no lo digo porque es amigo mío, me gustó Guillermo Condomí. Es seguro, uno lo ve y se da cuenta que tiene pasta."**

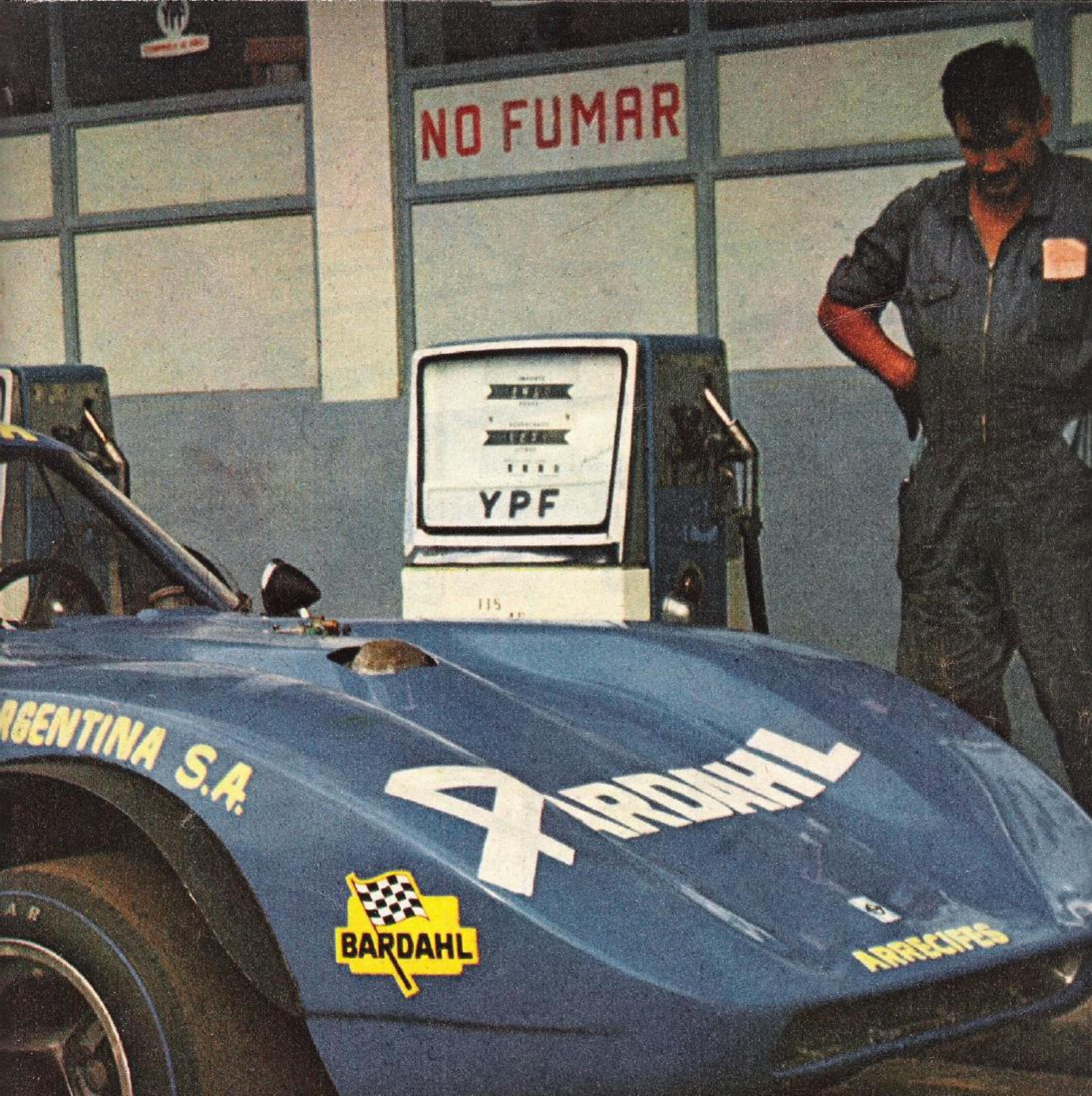
Pese a su inactividad de vez en cuando va a Ford, habla con Kitterman, visita amigos. **"¿Cuál es el problema del F-100? No sé, cuando voy a Ford hablamos poco de carreras. En general no toco mucho el tema, ni siquiera con mis amigos, salvo cuando recordamos los Grandes Premios pasados, cuando corría con Volvo... ahora que hablamos de Grandes Premios pasados... ¿te acordás de las suecas? La otra vez en la temporada de SP la vi a Ewy Roskwist, que ahora se dedica al periodismo. ¡Qué avejentada está!... pero qué gran persona. Me contó que a su marido tuvieron que amputarle una pierna. Estuvimos un día comiendo juntos. Una gran mujer que aprecio mucho".**

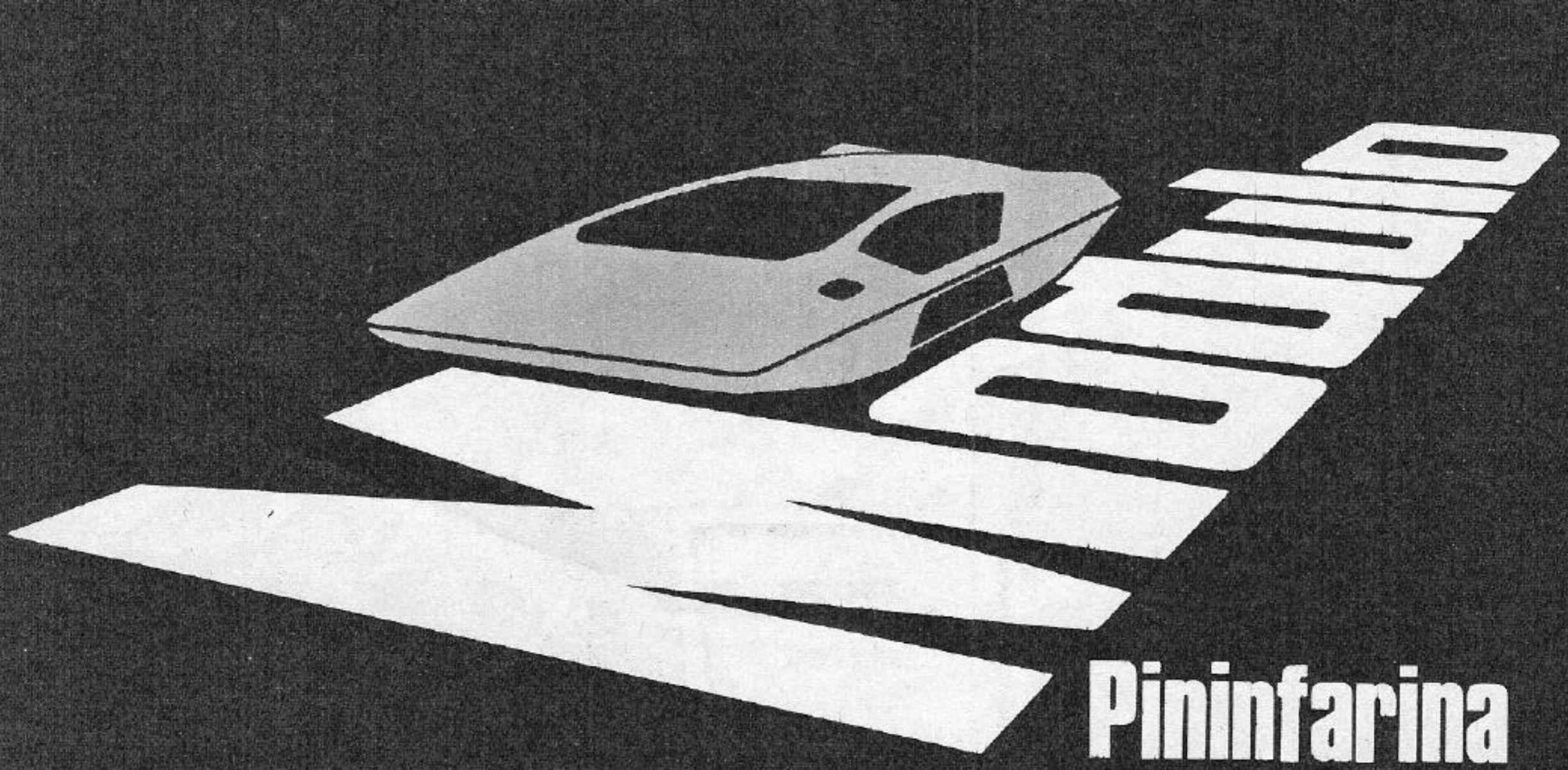
Atilio Viale no quiere mezclar su profesión con el automovilismo. Recuerda con cariño la época de los Volvo. El Gran Premio que ganaron las suecas. Y ha cambiado su ritmo de vida aunque cada vez que se saca el tema autos... vuelve imaginariamente a colocarse el casco y los guantes.

"No voy a hacer una chiquilinada. El automovilismo ya no es para mí." Valentía de reconocer la verdad y decirla.

LIEBRE II BERTA TC

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


NO FUMAR
YPF
ARGENTINA S.A.
BARDAHL
BARDAHL
ARRANCADORES



Pininfarina

IDEAL DE PERF



FIG. 1

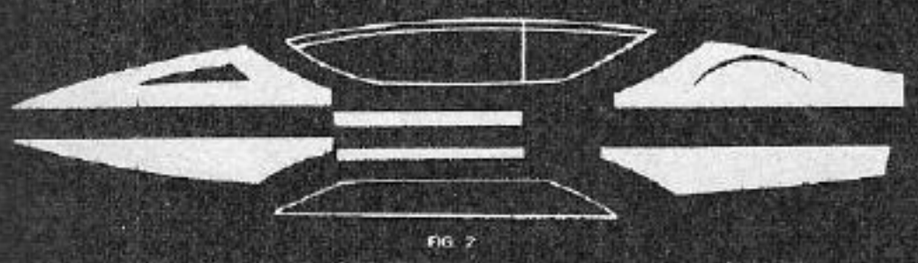


FIG. 2

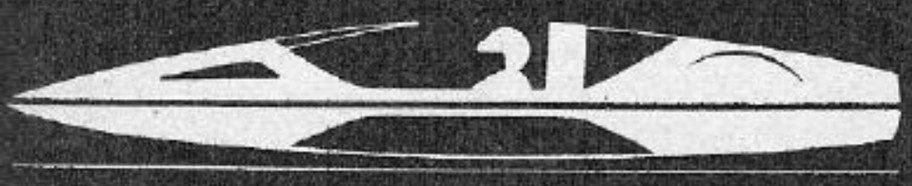


FIG. 3



FIG. 4

Elementos modulares, fundamentales componentes de la carrocería. Las figuras demuestran cómo, quitando elementos, se convierte la berlinetta en spider o cupé.



El Módulo responde a un diseño de carrocería que repite los elementos simétricamente dispuestos con resepcto a una acanaladura que bordea todo el perímetro.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Sobre la base de la Ferrari 512 S, Pininfarina elaboró el Módulo. Más que un automóvil es la interpretación formal adecuada para cumplir una función especifica, susceptible de desarrollarse para aplicarse a todo tipo de vehículos

ECCION

La función genera la forma. Tal apreciación puede tomarse como postulado. Pero cabe considerar que son infinitas —e incontrolables— las interpretaciones formales adecuadas para una misma función; en nuestro caso, la función del automóvil.

Todos los autos de hoy responden primordialmente a exigencias funcionales, y en segundo orden a aquellas exigencias que son las que promueven al auto hacia el nivel de legítima expresión cultural. Y quien dude de la importancia del automotor como expresión cultural, no tiene más que advertir hasta dónde éste ha modificado las formas de vida, la arquitectura e inclusive la historia. Y la historia no es más que una sucesión infinita de expresiones culturales y sus consecuencias.

EL MODULO

Es un prototipo realizado por Pininfarina sobre base de la Ferrari 512 S. Más que un vehículo automotor es el fruto de un intenso estudio de la forma, condicionado solamente por la función. El Módulo no lleva la intención de ser un auto deportivo destinado a competir, si bien se aprecia cierta influencia de ese origen. Las recientes y avanzadas investigaciones, destinadas a resolver la más racional disposición de los pasajeros, han inspirado esta forma que tiene carácter de absoluta originalidad y esencialidad en su volumen, especialmente por la relación existente entre espacios vacíos y llenos.

El Módulo puede ser entonces origen de una estética nueva, susceptible de desarrollarse en el futuro para aplicarse a todo tipo de vehículos.

CARACTERISTICAS

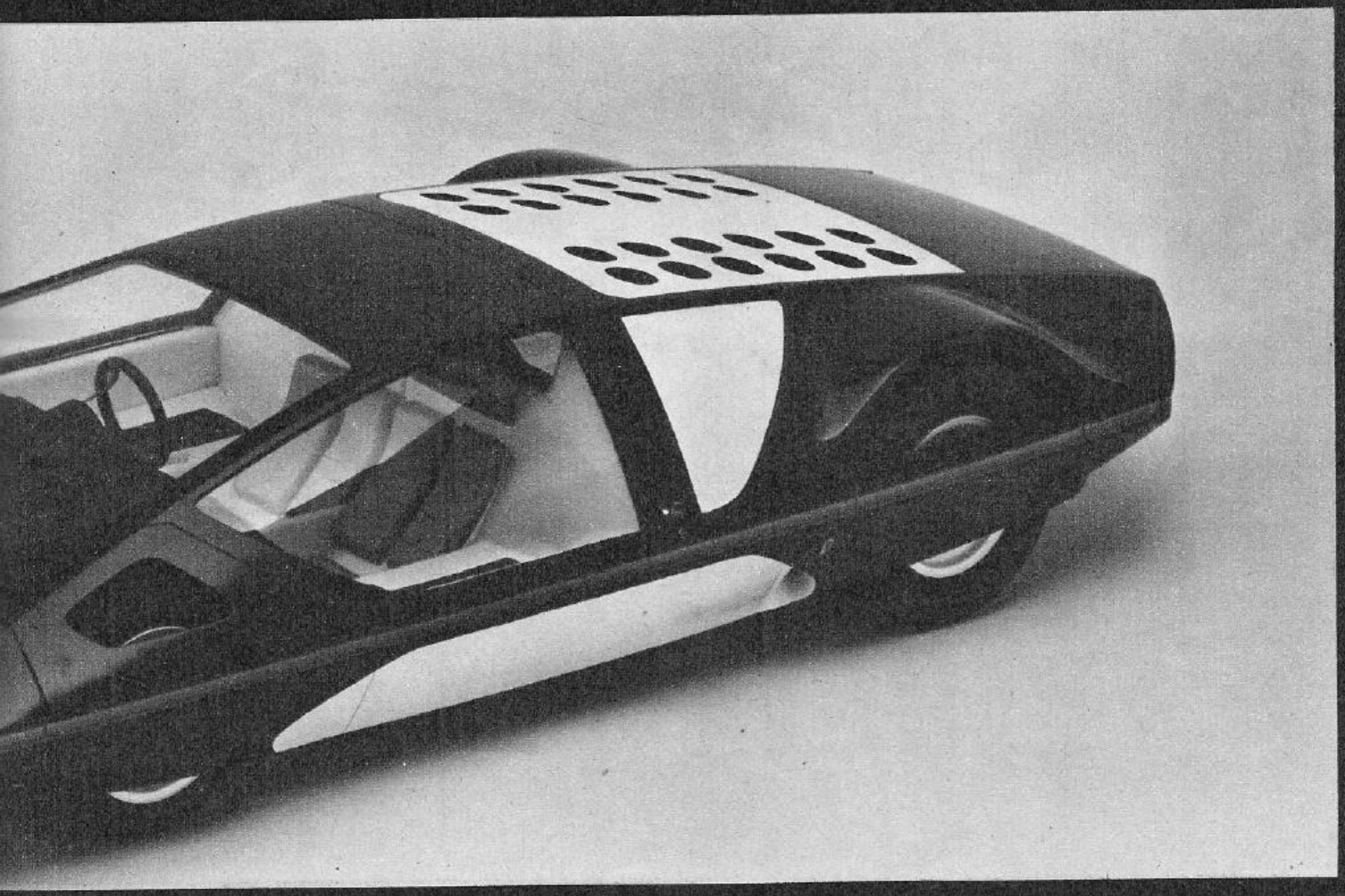
El conjunto de carrocería se destaca por estar construido en base a dos elementos superpuestos, separados virtualmente por una acanaladura que contornea toda la forma. Descomponiendo en partes el perfil del auto, se nota cómo es posible separar la carrocería en partes simétricas entre sí. Es de esta teoría de descomposición de elementos que deriva el nombre *Módulo*, que desde la antigüedad clásica hasta Frank Lloyd Wright o Le Corbusier define la proporción entre espacios y dimensiones coordinadas gráficamente bajo formas iguales y repetidas.

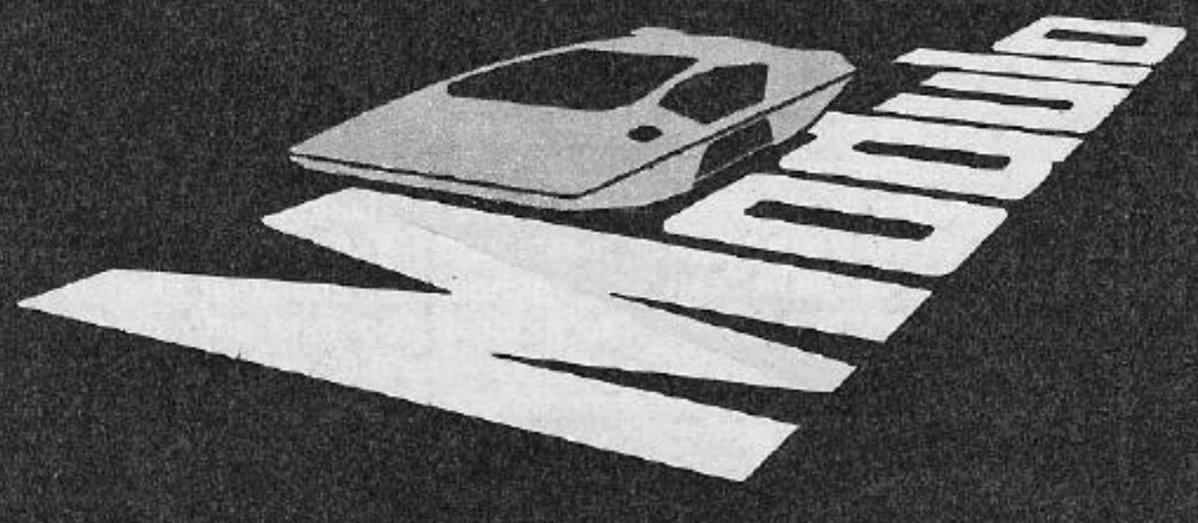
Tal como en cualquier elemento modular, en este auto resulta posible —sustituyendo o simplemente eliminando una o más partes— trasformar su utilización: de berlinetta a cupé, de cupé a spider, siempre respetando la unidad base.

El capot, parabrisas y techo forman una única y continua curva. El amplio parabrisas está delimitado por parantes que son continuación virtual del capot, tratados como un perfil "L".

→

por CESAR M. SORKIN





El acceso se permite mediante el desplazamiento total de la cúpula —incluido el parabrisas— que corre hacia adelante. Nótese las perforaciones para ventilar el vano motor.

Los dos elementos que determinan la parte superior e inferior de la carrocería son prácticamente idénticos. En las partes en que el elemento no ha podido repetirse, como por ejemplo el habitáculo, que no podría tener su simétrico abajo, se ha solucionado por tratamiento de las formas resultando por lo menos a la vista muy similares, ya que se ha reunido la chapa imitando la superficie vidriada de la parte superior. Los faros están ubicados sobre el capot, son retráctiles y su acción es electrocomandada. En la parte inferior de la trompa aparecen dos tomas NACA, que conducen el flujo de aire hacia los frenos anteriores y hacia el habitáculo.

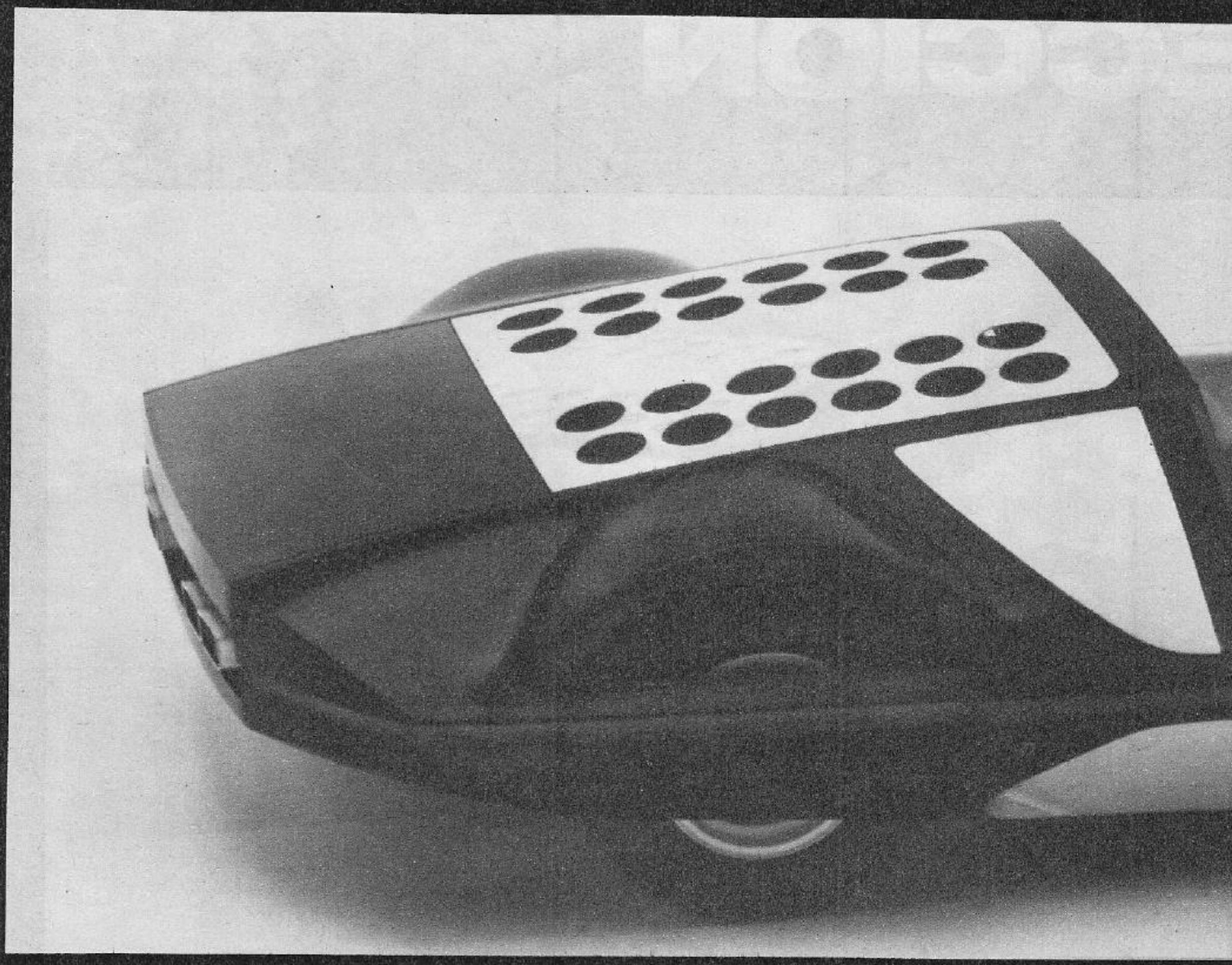
La parte posterior se caracteriza por el carenado de las ruedas, que aparece como un elemento evidentemente fuerte dentro del conjunto liviano de la cola. Tanto el pasarruedas trasero como el delantero están calados en los flancos. El plano de cola provoca una depresión aerodinámica que actúa como extractor del aire caliente del motor.

El acceso al habitáculo se permite mediante el deslizamiento de la cúpula, que desplaza en su totalidad hacia adelante, incluyendo al parabrisas. Una vez en el interior, se observan dos asientos elaborados anatómicamente, para ofrecer mayor comodidad y correcta posición de manejo.

Posiblemente, para definir el fenómeno que representa el auto dentro de sus características tan particulares, y a la vez dentro de una sociedad en crisis con respecto a determinados valores —especialmente los estéticos—, nada mejor que la opinión de Gio Ponti relativa al Módulo creación y a su creador.

"Pienso que la aparición del Módulo es un ejemplo excepcional de formas identificadoras de un contenido auténticamente formal, en las cuales debe inspirarse el diseño moderno; es decir, formas finitas, concluidas, como muestran las imágenes.

"Creación es un acto de coraje, de fe en la imaginación autónoma, independiente. Así,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Módulo es esencialmente un absoluto —nada que añadir, nada que quitar—, porque la extrema simplificación es una enseñanza difícil de asimilar. «Less is more» (Nada es más) dice Mies van der Rohe. De ahí el continuar en cada línea, perfil y superficie, de la coherencia de cada detalle. «Dios es detalle», dice también Mies; tales términos son términos de perfección, de proporción. No por casualidad una proporción fue denominada «divina»; la proporción es una divinización de la forma. En otros términos, la expresividad, la sugestión del objeto Módulo, aunque inmóvil expresa el movimiento en la dirección de cada elemento suyo formal. Otras máquinas se han quedado en eso: máquinas. Módulo es también un objeto admirable: sirve materialmente para correr, pero también para ser observado y admirado, gracias a esa facultad de juzgar inherente únicamente al hombre. Es un objeto atractivo que no tiene necesidad de otras prerrogativas más que su pureza formal, porque tal es el secreto del diseño. El Módulo emociona como emocionaron en su época el Citroën DS, o la góndola, o la silla Barcelona de Mies, en virtud de sus formas perfectas. En este arte extraordinario nacido con la última generación, que es la investigación de los secretos del diseño, se aprecia la capacidad del diseñador. Los nuevos personajes de la sociedad moderna —arquitectos, diseñadores industriales, artistas gráficos— que coexisten en una época de transición como la nuestra, ofrecen cosas elaboradas y admirables sencillamente por su forma. Y en el Módulo se da ese fenómeno, coligado a su motor, que como máquina es también admirable en sí mismo. Una máquina perfecta dentro de un diseño perfecto; una totalidad dentro de otra totalidad.

"Y todo se debe a la inteligente intuición de un precursor —Pininfarina— y a los felices misterios de una vocación de porvenir, paralela a una rigurosa y tenaz voluntad de perfección."

MODULO - PININFARINA

MOTOR	*FERRARI V-12 a 60°*
Capacidad cúbica	4.993,53 cm³
Válvulas	48 (4 por cilindro)
Diámetro y carrera	87 x 70 mm
Relación de compresión	11:1
Potencia máxima	550 HP a 8.000 rpm
Ubicación	posterior
Alimentación	inyección indirecta Lucas
Encendido	electrónico, marca Dinoplex
TRASMISION	
Caja de velocidades	5 + R (caja puente)
Comando de cambios	mecánico
Diferencial	posterior
Frenos	de disco en las cuatro ruedas
DIMENSIONES	
Largo total	4.480 mm
Ancho total	2.084 mm
Altura máxima	935 mm
Distancia entre ejes	2.400 mm
Trocha delantera	1.518 mm
Trocha trasera	1.511 mm

GARGANTINI

1

Las toberas de escape salen al exterior bajo la puerta. El ventanuco practicado en el plexiglás es para refrigerar el habitáculo.

1 Vista del sistema de fijación del puente De Dion. Nótese el rulemán a bolilla y a rótula que acciona en una coliza de tubos.

2 El motor, inclinado a 45º y con los tres carburadores Weber horizontalse que permiten una línea baja en el capot. Obsérvese también el diseño de los tubos de salida de escape.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GENTILE SP MK. I

UN GRAN AUTO

El Ing. Juan Carlos Gentile construyó un SP para Martínez Boero que es uno de los mejor concebidos y realizados de nuestro parque competitivo

por JORGE A. AUGE BACQUE

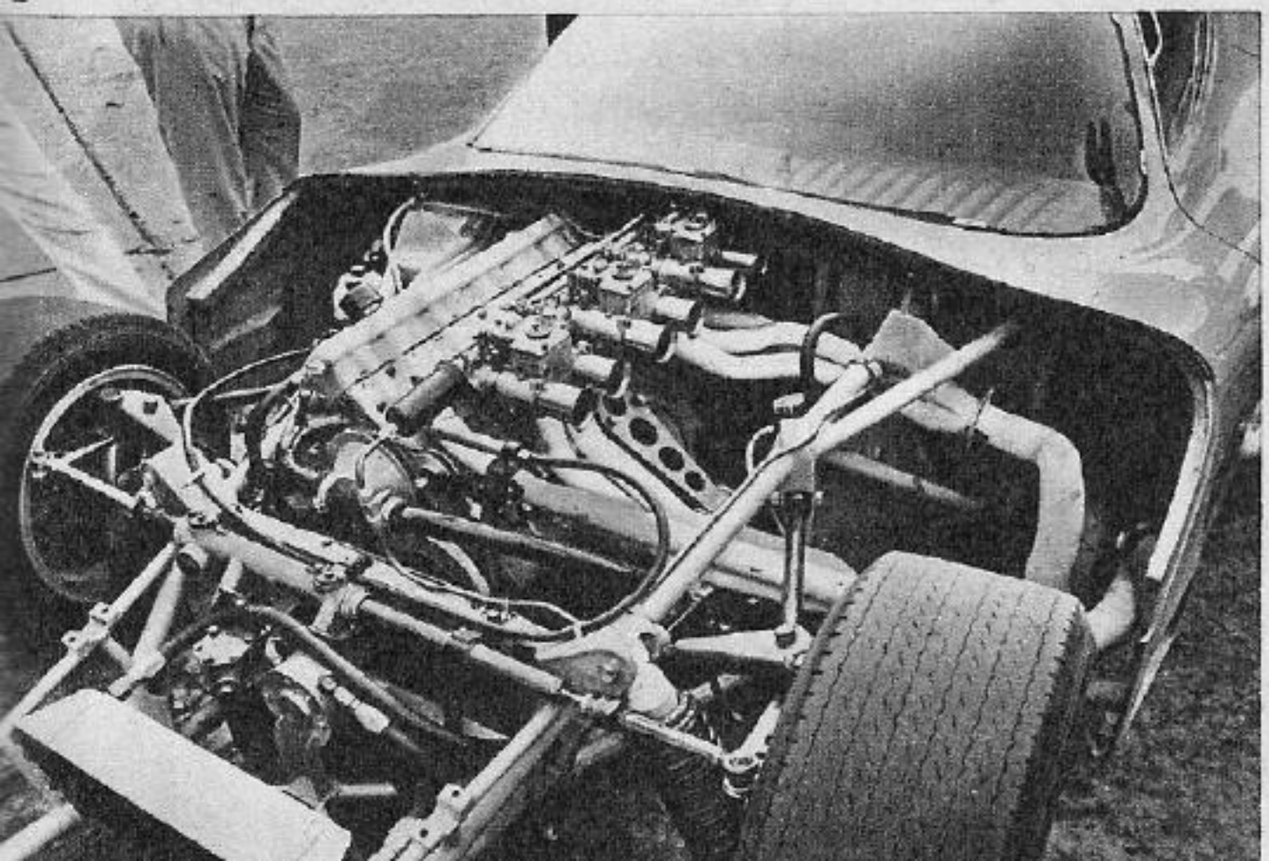
Hace algo más de un año Juan Carlos Gentile (soltero, ingeniero mecánico) se abocó a la ardua tarea de actualizar y pulir un viejo proyecto suyo: un auto de carrera Sport Prototipo. Y en esa tarea de actualización lo encontraron Rubén Miotti y el "gordo" Di Lorenzo. De este encuentro surgió una sociedad en la cual Miotti y Di Lorenzo aportaron la financiación y Gentile la idea y la realización de ese automóvil. Cuando empezaron a construirlo aún no existía un piloto definido, pero el trío siguió adelante con su inquietud pensando en que cuando el auto estuviera listo no habría problemas en venderlo o darlo a correr. Cuando todo estaba a medio hacer, Jorge Martínez Boero se conectó con Gentile y comenzaron ya a trabajar juntos en el auto. La Plata se convirtió, a partir de ese momento, en el cuartel general del nuevo equipo.

Mientras esto sucedía, José Froilán González encargó a Gentile la realización de una carrocería nueva para su Chevy. Esto le sirvió para ensayo estilístico y aerodinámico para su propio auto.

¿COMO ES EL SP GENTILE?

En principio, se trata de una estructura reticulada de tubos construida de acuerdo con un diseño del propio Gentile. La suspensión delantera es independiente a trapezoide deformable, adoptando la diagramación más usada en la actualidad: los brazos, superior e inferior, son tubulares y se encuentran desfasados tomando como base o punto de referencia un eje perpendicular al sentido de marcha del auto; es decir que el brazo supe-

→



rior está retrasado con respecto al inferior, que se encuentra adelantado en el sentido de marcha del auto.

La razón de esta disposición es absorber con mayor "soltura" todas las solicitaciones que se presenten, derivadas de las cuplas de aceleración y frenado.

El puente trasero es un eje De. Dion, pero de factura bastante especial. Posee una guía vertical constituida por un rulemán a bolilla a rótula con pista exterior cóncava que se desplaza entre una coliza constituida por dos tubos de acero. Su funcionamiento es el siguiente: el rulemán de marras va fijado al centro del tubo De Dion y pue-





Martínez Boero contará en esta temporada con un excelente auto para competir en SP. El piloto de Bolívar correrá con el flamante Gentile Mk. II que representa una novedad conceptual en este tipo de carreras



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

de desplazarse axilmente a sí mismo puesto que tiene un buje que permite ese movimiento y además por ser a rótula admite en su trabajo movimientos esféricos. Los tradicionales sistemas de fijaciones de puente De Dion son a dado y coliza, lo cual lleva muy fácilmente a roturas.

En lo que respecta a la guía del conjunto del eje trasero, está a cargo de dos pequeños brazos longitudinales cuyos ángulos de incidencia pueden ser variados en tres posiciones diferentes.

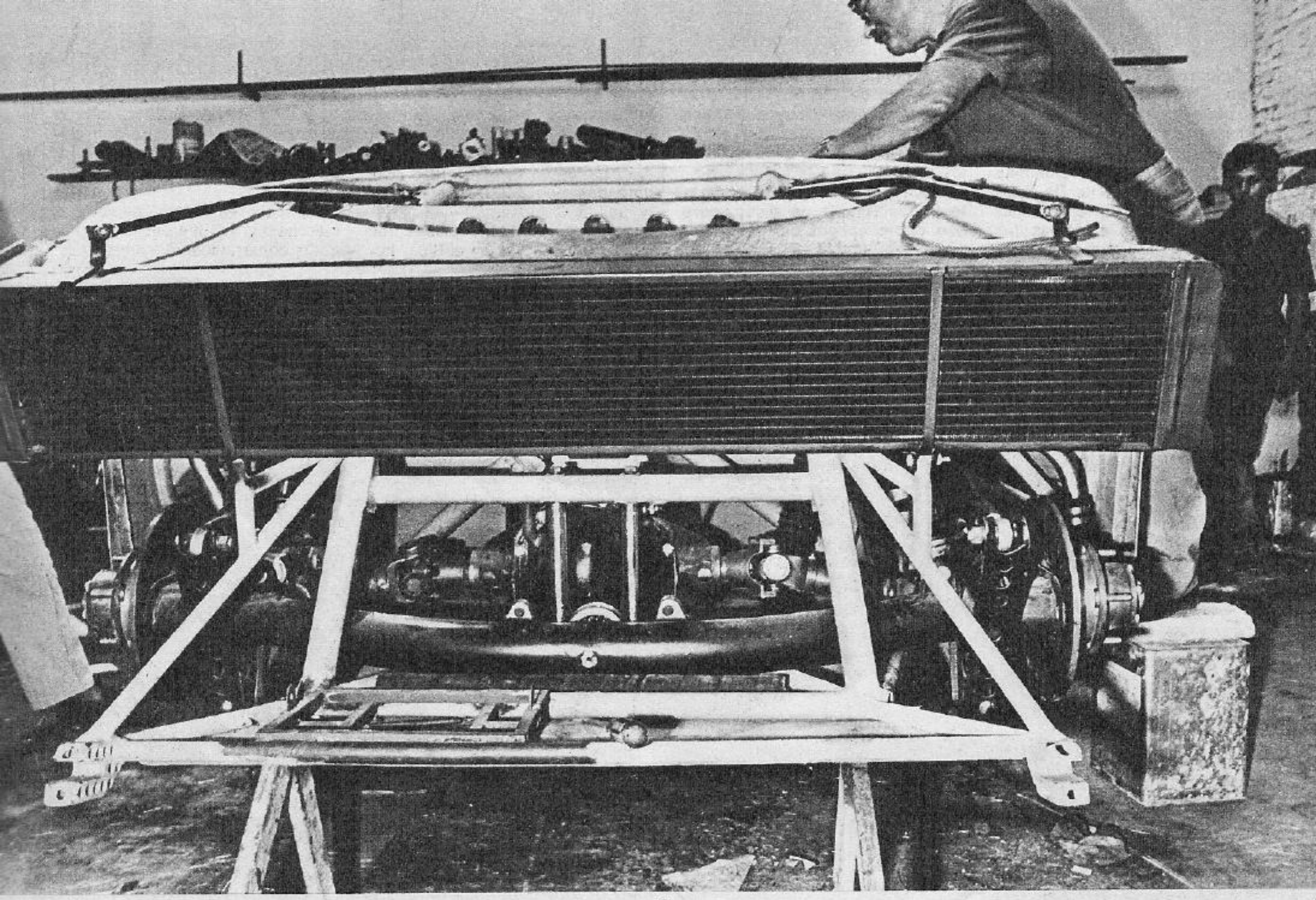
El Gentile Mk. I posee adelante frenos Bendix de disco, pero con doble caliper con dos pastillas cada uno. Este sistema se prefirió a tener que poner un disco de mayor diámetro para tener mayor superficie de frenado. Atrás también tiene frenos de disco, pero comunes.

El motor es un Chevrolet 250 pulgadas, apoyado mecánicamente por la Comisión de Concesionarios General Motors. Posee tres carburadores Weber dobles horizontales. El motor está inclinado a 45° y debido a esto hubo que modificar el cárter, convirtiéndolo en cárter seco con depósito de aceite ubicado en el parallamas, delante del habitáculo.

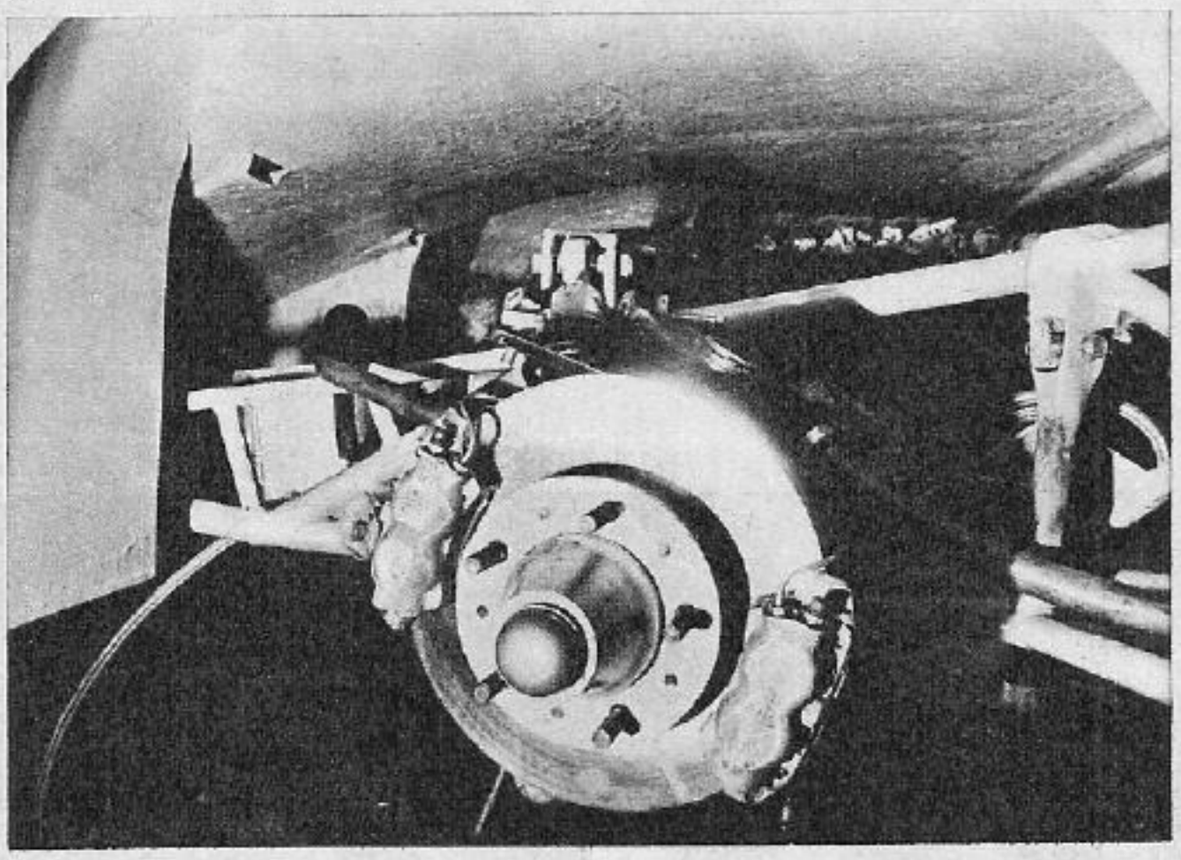
La caja es Sáenz de cuatro marchas y a diferencia de los autos construidos de acuerdo con →



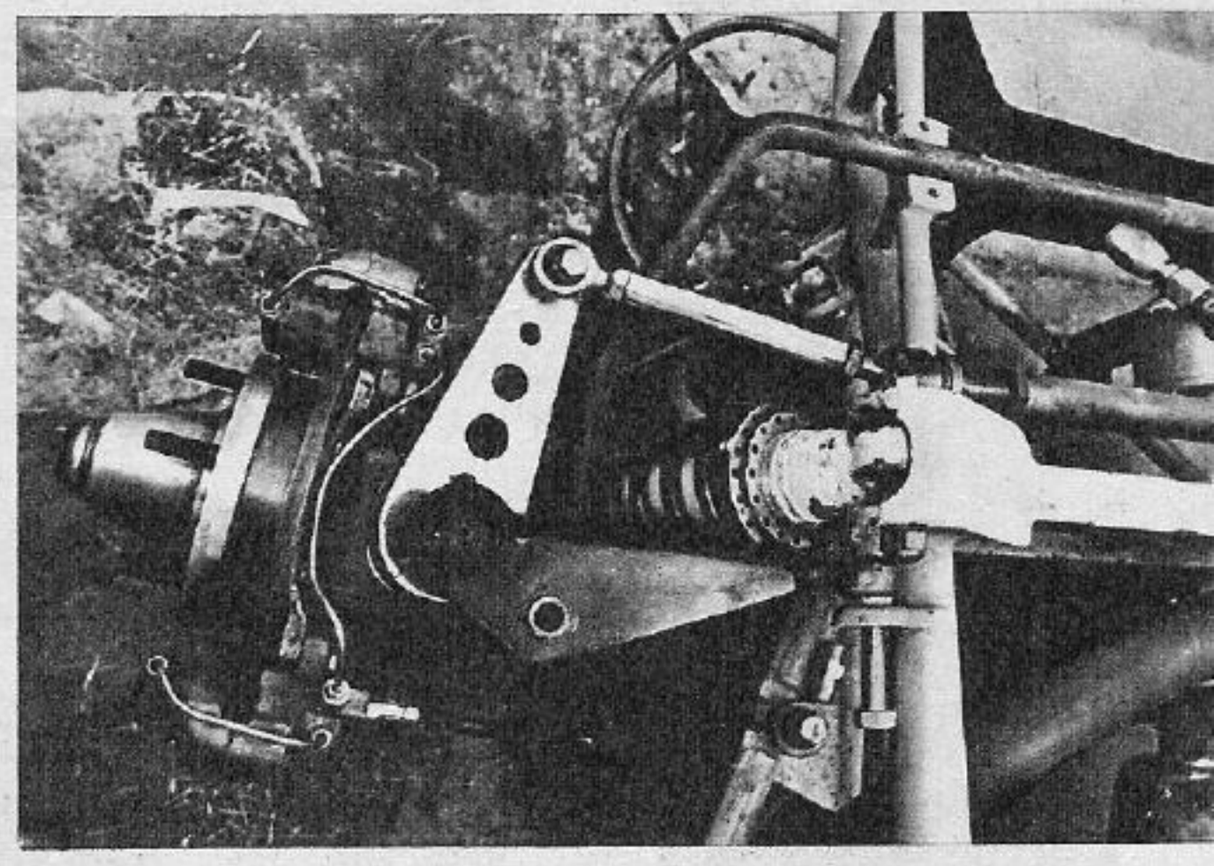
GENTILE SP MK. I



4



3



la moda actual no es caja-puente, sino que mantiene la disposición clásica detrás del motor. El diferencial es Transax.

Los amortiguadores que equipan al nuevo Gentile Mk. I son Fric-Rot especiales con agarre invertido.

El radiador de aceite está ubicado en la cola y ocupa todo su ancho. Se colocó de tal forma ya que se quiso bajar en todo lo posible el capot; también de ahí la inclinación del motor.

La carrocería es similar al auto de José Froilán González y posee líneas lanzadas y fluidas al extremo. Es un perfil extremadamente bajo y posee una trompa de líneas afiladas que cae en suave pendiente hacia adelante. La trompa pivota hacia adelante para dejar lugar al trabajo en el motor y suspensiones. Como se han utilizado carburadores horizontales y el motor se ha inclinado en 45 grados, ninguna protuberancia, buche o corte rompe la línea del capot. Solamente dos tomas tipo Naca interrumpen la superficie de la trompa. El parabrisas ha sido diseñado por el propio Gentile y realizado en La Plata. Las puertas se abren hacia arriba, en el más puro estilo "ala de gaviota", posee además un ventanuco destinado a aerear el habitáculo. Donde finaliza la ventanilla los flancos de la carrocería se convierten en dos tomas de aire destinadas a ventilar los frenos traseros y el radiador de aceite ubicado en la cola.

La cola presenta las clásicas características de la cola trunca, donde el techo continúa en una misma línea horizontal con respecto a la cola.

Un detalle interesante es el hecho de que las butacas del auto forman un todo compacto junto con la consola central, y han sido realizadas en plástico. El volante se encuentra en posición vertical gracias a un sistema de columna con pequeñas crucetas que la hacen serpentear sobre uno de los costados del motor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FICHA TECNICA GENTILE SPORT PROTOTIPO Mk. I

Suspensión Delantera: Independiente. Trapezoide deformable. Ambos brazos, superior e inferior, son tubulares y se encuentran desfasados tomando como referencia un eje vertical, es decir que el superior está retrasado con respecto al inferior que se encuentra adelantado tomando la línea del sentido de marcha.

Suspensión Trasera: A eje De Dión. La particularidad más interesante de la suspensión trasera y del sistema De Dion de este auto, es que la fijación trasversal del tubo De Dion (tubo de acero sin costura) se realizó en base a un rulemán de bolilla a rótula con pista exterior cóncava que se desplaza entre una coliza constituida por dos tubos de acero.

Frenos: A disco Bendix en las cuatro ruedas. Adelante lleva doble caliper con dos pastillas cada uno.

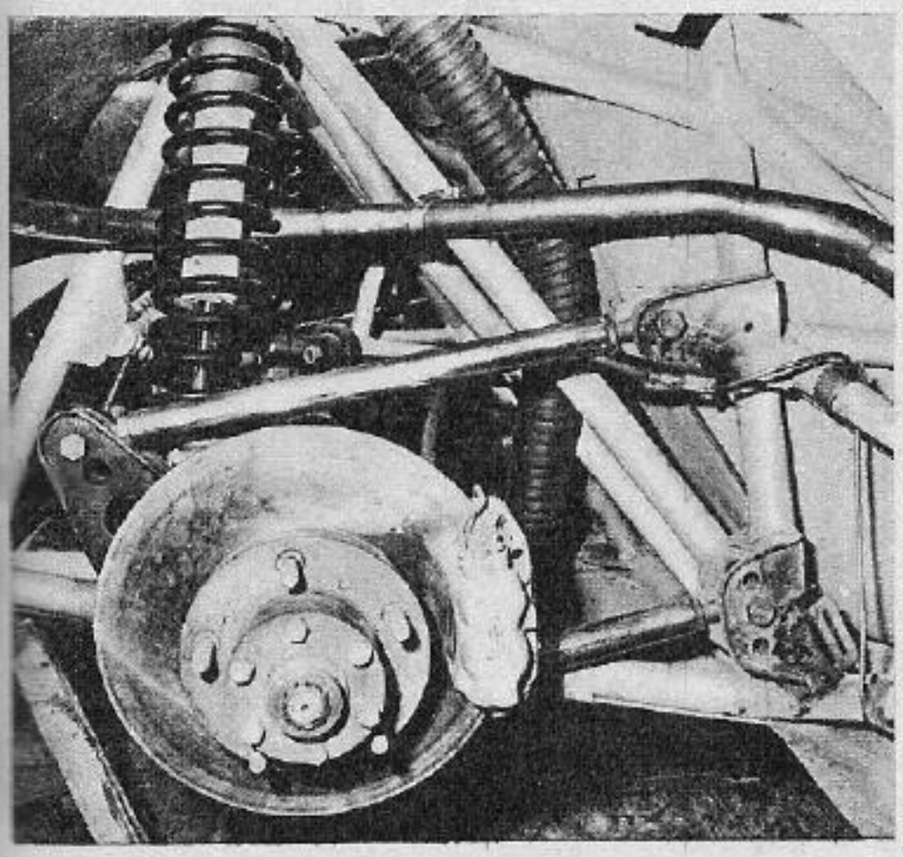
Chasis: Reticulado especial tubular.

Motor: Chevrolet 250". Tres carburadores Weber dobles horizontales. Inclinado a 45º. Cárter seco con depósito de aceite en el parallamas del torpedo.

Trasmisión: Caja Sáenz y diferencial Transax. La caja ha sido ubicada a continuación del motor y tiene cuatro marchas.

Carrocería: de plástico reforzado (resina polyester). Cuatro capas de plástico.

Dimensiones varias: Distribución de pesos: 53 % adelante y 47 % atrás. Peso completo: 990 Kgr.



3 Los frenos delanteros: En lugar de colocar un disco más grande se le colocaron dos calipers con dos pastillas cada uno para aumentar la superficie de frenado.

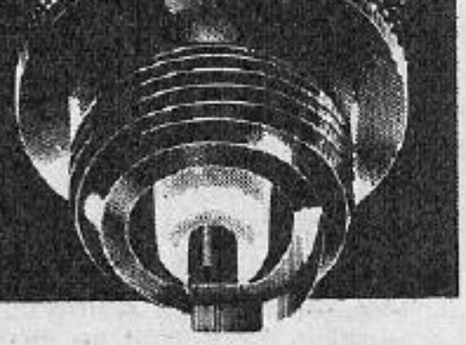
4 El radiador de aceite ha sido ubicado en la cola para poder colocar uno de mayor tamaño, evitar buches en la carrocería y favorecer la distribución de pesos.

6 Suspensión delantera del Gentile SP Mk I: Generosa barra antirrolido, brazo de dirección alivianado y amortiguador con agarre invertido.

7 Suspensión trasera del Gentile SP Mk I donde se ven los dos reactores que conducen el movimiento del eje De Dion, realizados en tubos de acero sin costura.

Para su coche, camión o motocicleta...

GANE FUERZA



...CON BUJIAS

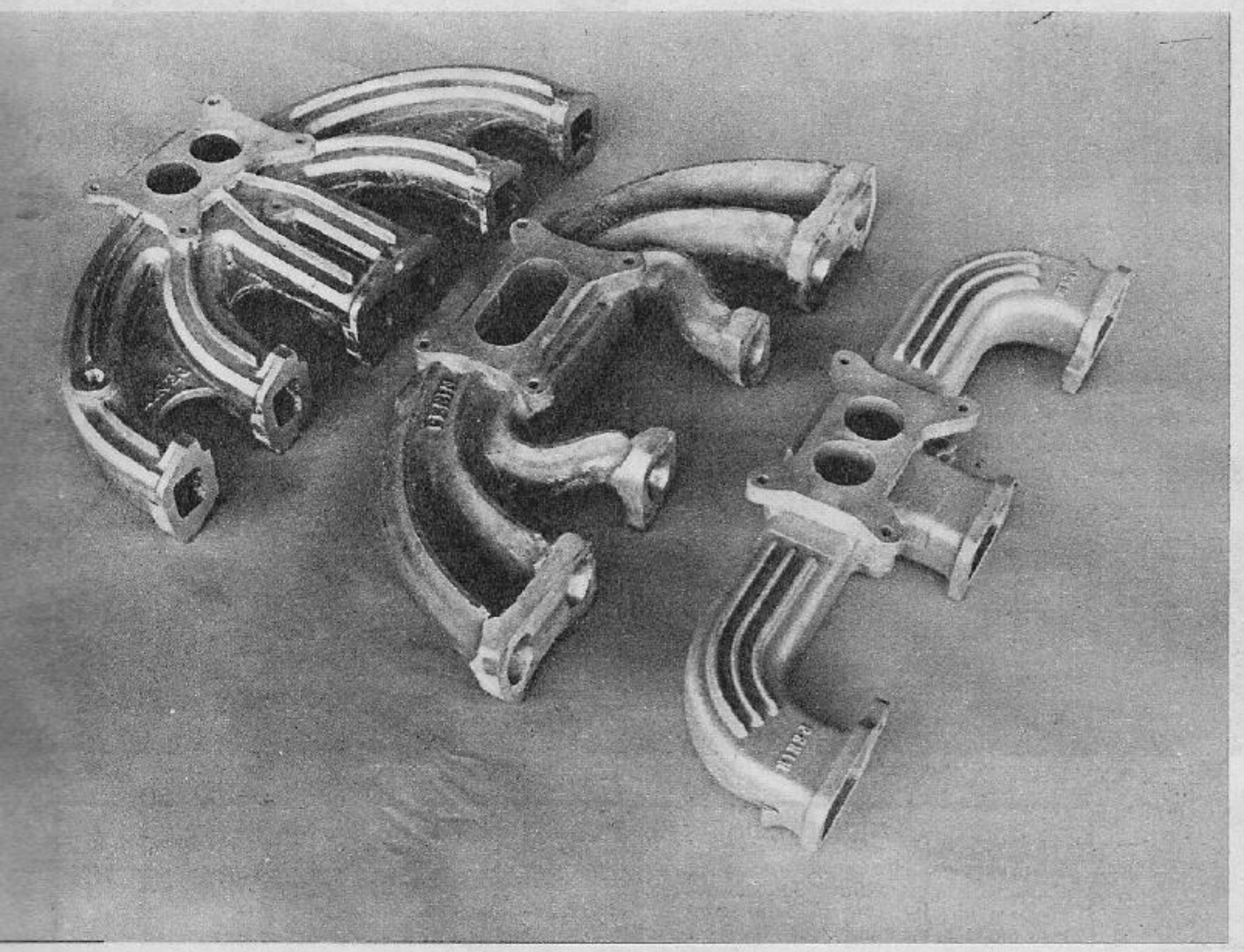
prestolite

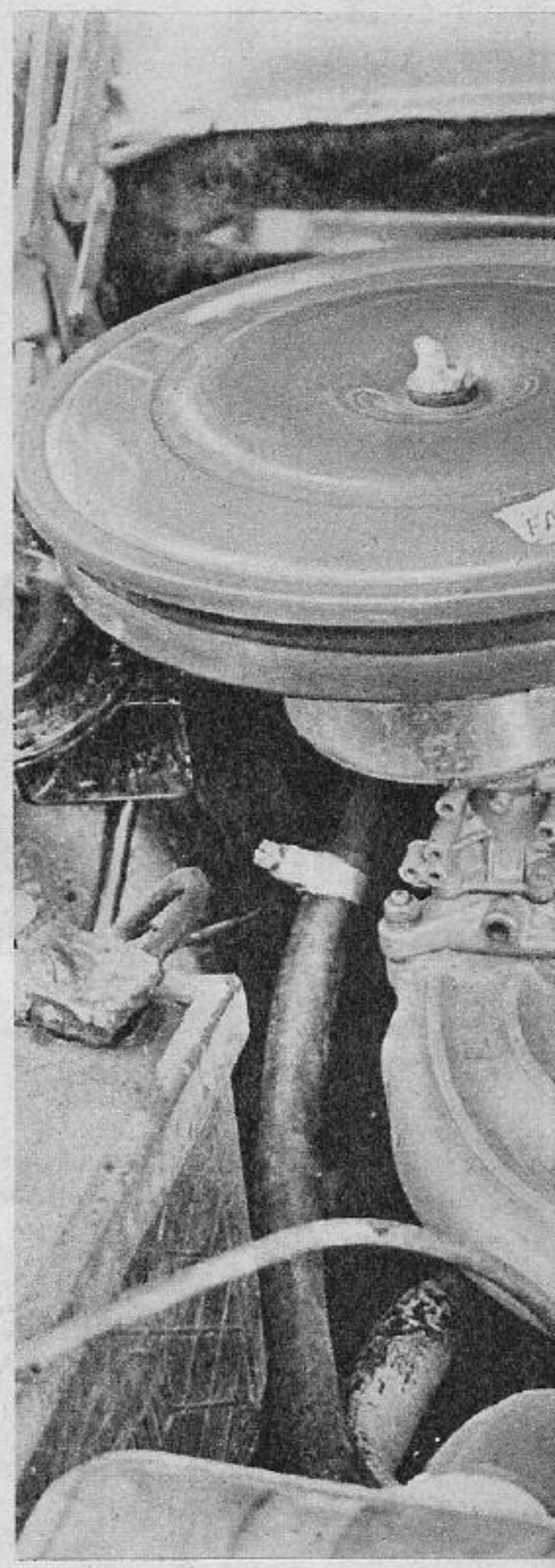
HACEN RENDIR DEL TODO A LA NAFTA Y AL MOTOR

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

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

EL DERECHO DE ADM





Héctor Penín en su taller de San Martín, sigue trabajando en el desarrollo de múltiples de admisión. Ahora lanzó los modelos para Valiant, Dodge y Falcon

Héctor Penín es un tipo inquieto y, animado por el éxito obtenido con los múltiples de admisión mejoradores de la performance del Chevrolet, ha puesto recientemente en el mercado similares dispositivos destinados a los motores que equipan a los Valiant, Dodge y Ford Falcon.

Los equipos de admisión —de la versión Chevrolet se colocaron aproximadamente trescientos en ocho meses— consisten en todos los casos en un múltiple de diseño Penín, un carburador Holley de doble boca y filtro de aire Fast Filter. Con ellos se consigue, sin modificar ni cambiar otras piezas del motor, un incremento en la potencia que se traduce en un lógico aumento de la velocidad máxima y del "reprise".

Para los tres motores desarrollados hasta ahora existen varias versiones con las que se obtienen distintos resultados y que difieren entre sí según el tipo de carburador que se aplique. En los motores de Valiant, Dodge y Chevrolet el trabajo consiste en el simple recambio de las piezas, como acotamos más arriba, pero en el del Falcon esto sería imposible, ya que la admisión de este motor forma una sola pieza con la tapa de cilindros. El procedimiento usado entonces por Penín en su taller de H. Yrigoyen 199, San Martín, es, sencillamente, cortar los conductos originales y en su lugar aplicar, *sin soldaduras,* mediante abulonamiento, el múltiple de su diseño.

Lo realmente interesante de estos equipos es que al no modificarse la relación de compresión, árbol de levas, válvulas, etcétera, el comportamiento en baja es tan satisfactorio como lo es en alta. No se observa el andar "desparejo" en baja velocidad, clásico de los motores tocados, y nosotros tuvimos oportunidad de comprobarlo saliendo desde 10 km/hora en tercera sin advertir ningún tipo de tironeo o "quedada".

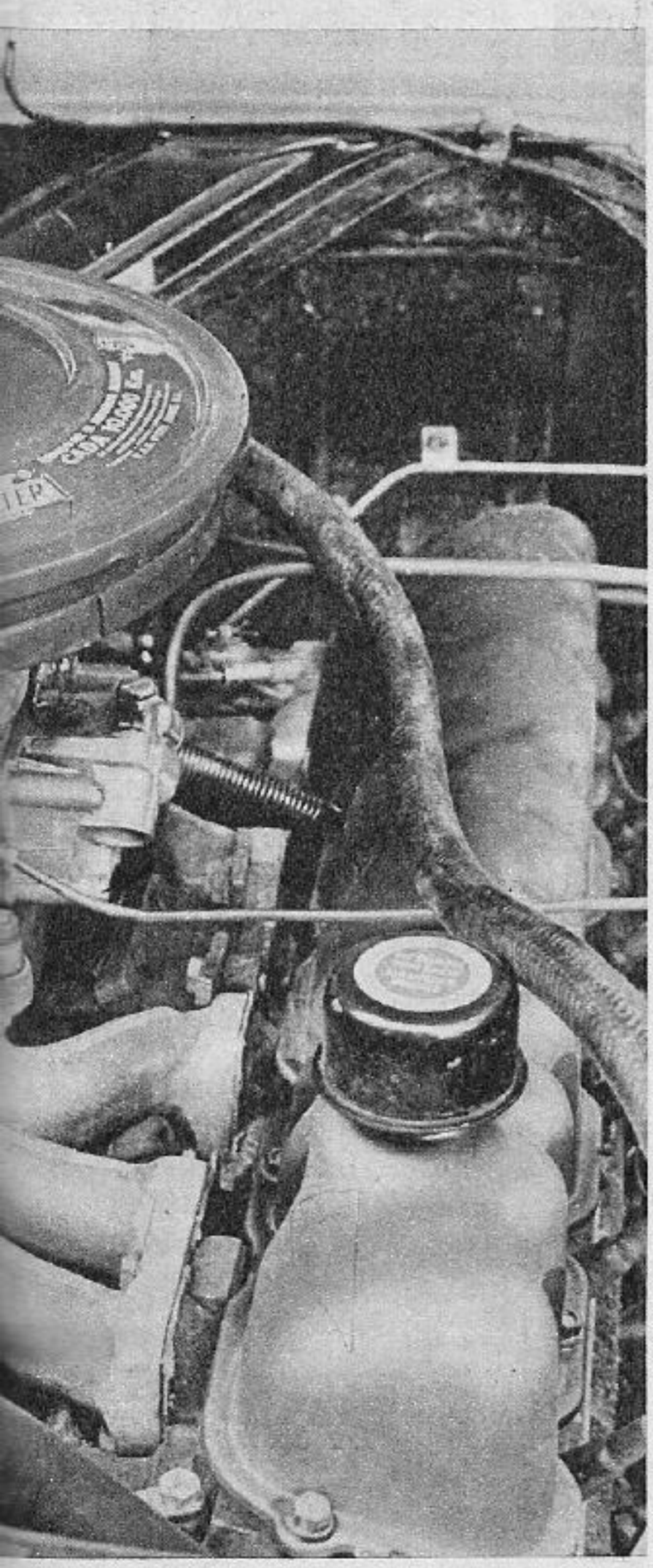
Motor Ford Falcon con el múltiple de admisión especial.

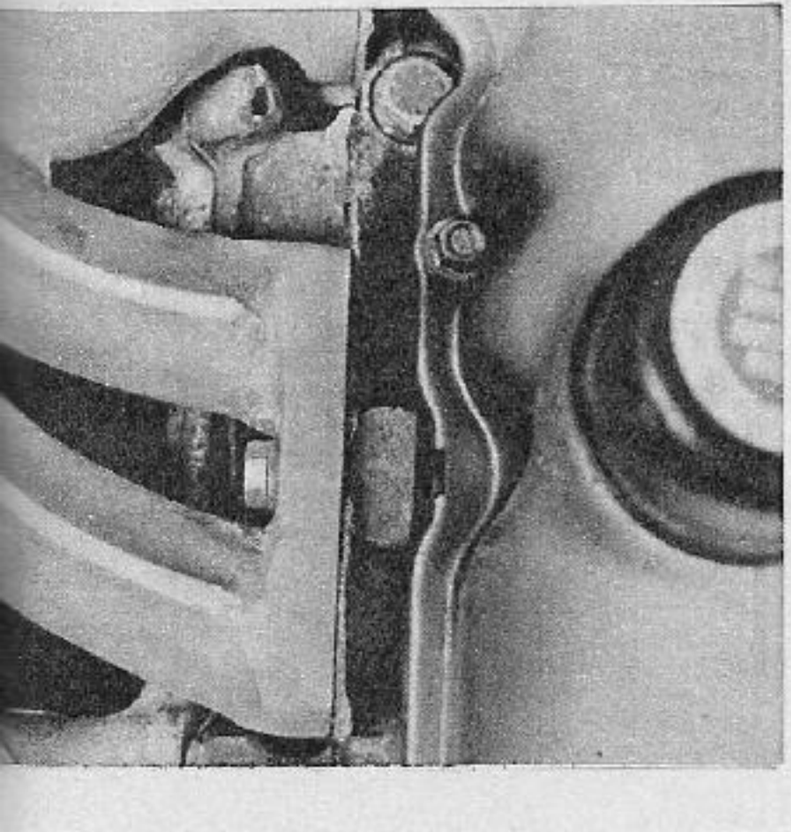
Los tres múltiples de izquierda a derecha el de Valiant/Dodge, el de Falcon y el de Chevrolet. Los trabajos se realizan con la colaboración de Argelite.

El múltiple original del Falcon constituye una sola pieza con la tapa de cilindros. En el detalle se observa la fijación de ambos elementos en la modifica sin acudir a soldadura alguna.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SION





Firestone hace las cubiertas más fuertes. Y lo demuestra.

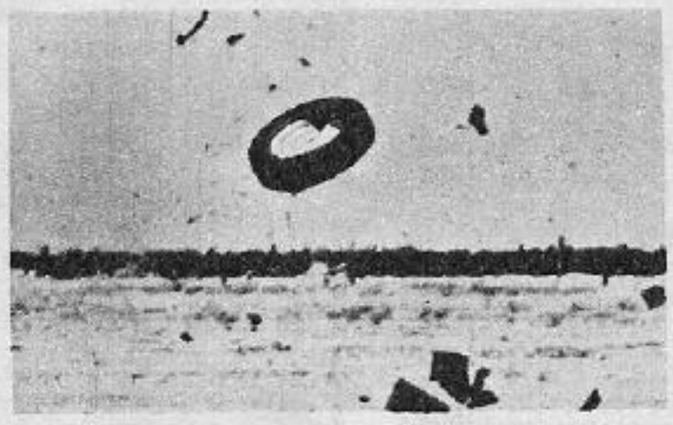
Así prueba su exclusiva Construcción Triple Fuerte.

Usted quiere kilometraje extra. Entonces necesita una cubierta extra fuerte.

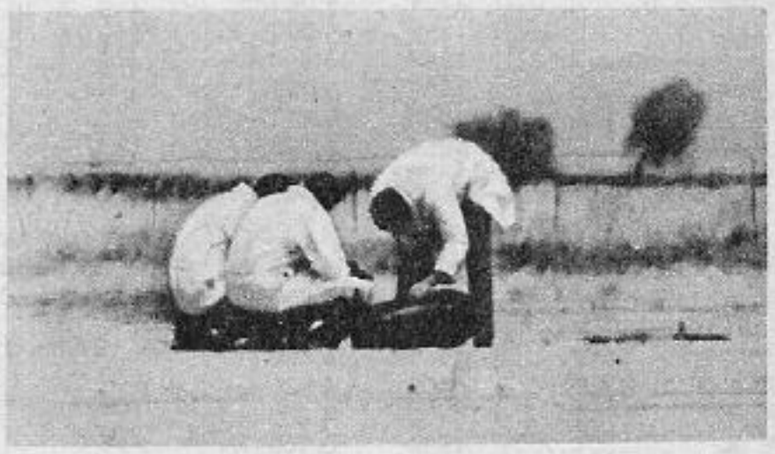


El 5 de agosto de 1969 lanzamos La Fuerte desde 305 mts. de altura. Chocó contra el suelo de cemento a una velocidad de 278 kph. El tremendo impacto inutilizó la llanta de acero.
Los ingenieros revisaron la cubierta y la encontraron intacta, declarándola tan apta como una nueva. Fue montada en otra llanta y colocada en un automóvil. Todavía sigue trabajando.





Sólo la cubierta mejor construída resiste pruebas como ésta, para darle a usted más kilometraje por su dinero.



LA CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

-exclusiva de Firestone- consiste en la fusión especial de la banda de rodamiento a la carcasa, los refuerzos adicionales de los costados y la aislación de cada cordón de las telas.

Por eso La Fuerte aguanta más kilómetros en su auto.

Sea cruel con La Fuerte.
Firestone se lo pide.



Firestone

CONSTRUCCION TRIPLE FUERTE

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

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC
AUTOAR		
Sedan	1956	2.000.—
Rural	1957/8	2.200.—
Rural	1960/1	2.500.—
BERGANTIN		
4 cil.	1960	3.000.—
4 cil. lujo	1961	3.200.—
4 cil. lujo	1962	3.600.—
6 cil.	1962	3.900.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.500.—
Isabella	1958	3.800.—
Isabella	1959	4.000.—
Isabella	1960	4.600.—
Isabella	1961	4.900.—
Isabella	1962	5.200.—
Isabella	1963	5.500.—
BUICK		
4 p.	1949	2.800.—
4 p.	1950	3.200.—
Dynaflow	1951	3.600.—
Súper 4 p.	1954	4.000.—
Súper 4 p.	1955	4.500.—
Súper 4 p.	1956	5.000.—
Súper 4 p.	1957	5.500.—
Súper 4 p.	1958	6.000.—
Súper 4 p.	1959	7.000.—
Súper 4 p.	1960	7.800.—
CADILLAC		
4 p.	1948	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p.	1950	4.000.—
Coupé	1951	4.500.—
4 p.	1952	4.500.—
4 p.	1953	4.700.—
4 p.	1954	5.300.—
4 p.	1955	5.800.—
4 p.	1956	6.400.—
4 p.	1957	7.000.—
Fleetwood	1958	7.500.—
Fleetwood	1959	8.300.—
Fleetwood	1960	9.000.—
CITROËN		
2 CV	1958	2.900.—
2 CV	1960	3.200.—
2 CV	1961	3.600.—
2 CV	1962	4.000.—
2 CV	1963	4.400.—
2 CV	1964	4.800.—
2 CV	1965	5.200.—
2 CV standard	1966	5.600.—
2 CV lujo	1966	6.200.—
2 CV	1967	6.200.—
2 CV lujo	1967	6.600.—
2 CV standard	1968	6.500.—
2 CV lujo	1968	7.000.—
2 CV standard	1969	7.000.—
2 CV lujo	1969	7.500.—
CHEVROLET		
4 p.	1947	3.700.—
4 p.	1948	3.800.—
4 p.	1949	4.400.—
4 p.	1951	4.600.—
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.—
Impala 6 mec.	1960	9.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.700.—
Impala 6	1961	10.500.—
Impala 8 aut.	1961	10.000.—
Impala 6 mec.	1962	12.000.—
Impala 8	1962	11.500.—
"400"	1962	7.500.—
Impala 8 aut.	1963	13.500.—
"400"	1963	8.000.—
Impala 6 mec.	1963	14.000.—
Impala 6 mec.	1964	16.000.—
Impala 8 aut.	1964	15.000.—
Súper	1964	8.500.—
Special	1964	7.500.—
Súper	1965	9.000.—
Special	1965	8.000.—
Súper	1966	10.000.—
Special	1966	8.500.—
Súper	1967	11.500.—
Special	1967	9.500.—
Súper	1968	13.000.—
Special	1968	11.000.—
Súper Lujo	1968	14.000.—
Súper Sport	1968	15.000.—
Special	1969	11.700.—
Super lujo	1969	15.000.—
Super sport	1969	16.000.—
CHRYSLER		
2 p.	1949	3.000.—
4 p.	1949	3.200.—
4 p. 6 cil.	1950	3.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.700.—
4 p.	1952	4.000.—
4 p.	1953	4.500.—
4 p. imp.	1954	4.900.—
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	5.000.—
850 cc Spider	1961	5.200.—
1100 Berlina	1949	3.500.—
1100 Spider	1949	3.800.—
DE CARLO		
600	1960	1.800.—
700	1960	2.500.—
700	1961	2.800.—
700 coupé	1961	3.800.—
700	1962	3.200.—
700	1963	3.500.—
SL	1964	2.500.—
SL	1965	2.700.—
DE SOTO		
4 p.	1940	2.000.—
4 p. chico	1946	3.000.—
4 p. Driv.	1947	2.700.—
4 p. 8 cil.	1951	3.300.—
DI TELLA		
1500	1960	6.000.—
1500	1961	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	1960	4.200.—
Sedan	1961	4.300.—
Sedan	1962	4.500.—
Sedan	1963	5.000.—
Univ.	1962	4.600.—
Univ.	1963	5.200.—
Sedan	1964	5.500.—
Univ.	1964	5.700.—
Fissore	1965	7.800.—
Sedan	1965	6.700.—
Univ.	1965	6.200.—
Sedan	1966	7.000.—
Univ.	1966	6.800.—
Sedan	1967	7.500.—
Universal	1967	7.000.—
Sedan	1968	8.000.—
Universal	1968	7.500.—
Sedan	1969	8.500.—
Universal	1969	8.000.—
DODGE		
4 p.	1940	2.000.—
4 p.	1941	2.100.—
4 p.	1942	2.200.—
4 p.	1947	2.700.—
4 p.	1948	2.800.—
4 p.	1950	3.500.—
4 p. F. Drive	1946	2.500.—
4 p. 6 cil.	1951	3.900.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.500.—
Ika	1959	3.800.—
Ika	1960	4.000.—
Ika	1961	4.500.—
Ika	1962	5.000.—
Ika	1963	5.500.—
Ika	1964	6.000.—
Ika doble tracc.	1964	6.200.—
Ika	1965	6.400.—
Ika doble tracc.	1965	6.800.—
Ika	1966	6.800.—
Ika	1967	7.200.—
Ika	1968	7.600.—
Ika	1969	8.100.—
FIAT		
600	1958	2.800.—
600	1960	3.200.—
1100	1960	4.900.—
750	1961	3.700.—
1100	1961	5.000.—
2100	1961/2	6.000.—
750	1962	4.000.—
1100	1962	6.500.—
750	1963	4.500.—
1100	1963	5.500.—
1500	1963	7.800.—
600 E	1964	5.000.—
1500	1964	8.200.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.800.—
1500	1965	8.500.—
1500 C. Largo	1965	9.000.—
Familiar	1965	8.700.—
Familiar Largo	1965	9.400.—
600 E	1966	6.000.—
800 Spider	1966	6.800.—
800 Coupé	1966	6.800.—
1500 C	1966	10.500.—
1500 Familiar	1966	11.000.—
1500 Coupé	1966	12.000.—
600 E	1967	6.700.—
800 Spider	1967	7.500.—
800 Coupé	1967	7.500.—
1500 C	1967	11.500.—
1500 Familiar	1967	12.000.—
1500 Coupé	1967	14.000.—
600 E	1968	7.000.—
800 Spider	1968	8.000.—
800 Coupé	1968	8.000.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.500.—
1500 Coupé	1968	13.800.—
600 E	1969	7.600.—
800 Spider	1969	8.400.—
800 Coupé	1969	8.400.—
1500 C	1969	12.800.—
1500 Familiar	1969	13.300.—
1500 Coupé	1969	14.500.—
FORD		
4 p.	1946	3.600.—
Coupé	1946	4.300.—
4 p.	1951	3.800.—
4 p.	1953	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.—
Galax. 6	1961	8.500.—
Galax. 8 aut.	1961	8.500.—
Falcon	1962	8.500.—
Falcon Standard	1963	8.500.—
Falcon de Lujo	1963	9.000.—
Falcon Standard	1964	8.700.—
Falcon de Lujo	1964	9.500.—
Falcon de Lujo	1965	10.500.—
Falcon Futura	1965	11.000.—
Falcon Standard	1965	10.000.—
Falcon Standard	1966	11.000.—
Falcon de Lujo	1966	12.500.—
Falcon Futura	1966	13.000.—
Falcon de Lujo	1967	13.000.—
Falcon Standard	1967	12.000.—
Falcon Futura	1967	13.500.—
De Lujo	1968	14.000.—
Standard	1968	13.000.—
Futura	1968	14.500.—
De Lujo	1969	15.000.—
Standard	1969	13.500.—
Futura	1969	15.500.—
GRACIELA		
2 p.	1958	1.900.—
2 p.	1960	2.200.—
GW-Wartburg	1962	3.600.—
HANSA		
1100	1960/1	2.900.—
Rural	1961	3.100.—
Coupé	1961	3.300.—
HILLMAN		
4 p.	1947	1.400.—
4 p.	1950	1.900.—
4 p.	1956	2.500.—
Rural	1956	2.500.—
4 p.	1961	3.300.—
HUDSON		
4 p.	1940	1.400.—
4 p.	1946/7/	2.000.—
Coupé	1946/7/	2.400.—
4 p.	1949	2.900.—
ISARD		
300	1958/9	1.300.—
700	1963	3.200.—
Kombi	1963	3.500.—
700	1964	3.500.—
Kombi	1964	3.800.—
1204	1964	5.000.—
700	1965	3.800.—
Kombi	1965	4.000.—
1204	1965	5.500.—
JEEP		
IKA carrozado	1957	3.000.—
IKA	1958	3.300.—
IKA	1959	3.600.—
IKA	1960	4.000.—
IKA	1961	4.200.—
IKA	1962	4.300.—
IKA	1963	4.400.—
IKA	1964	4.500.—
IKA	1965	4.600.—
IKA	1966	4.700.—
IKA	1967	5.200.—
IKA	1968	5.800.—
KAISER		
Carabela	1961	4.300.—
Carabela	1962	4.500.—
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	5.000.—
180	1954	5.500.—
170	1955	5.500.—
180	1955	5.800.—
300	1955	5.800.—
219 naftero	1959	15.000.—
220	1959	16.500.—
220 S coupé	1961	19.000.—
220 S 4 p.	1961	17.000.—
220	1962	20.000.—

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1966	11.000.—
De Luxe 550	1966	7.800.—
Ambassador 990	1967	12.000.—
C. Custom 660	1967	10.500.—
C. Country 660	1967	12.000.—
De Luxe 550	1967	9.000.—
Ambassador 990	1968	13.500.—
C. Custom 660	1968	12.000.—
C. Country 660	1968	13.500.—
De Luxe 550	1968	11.000.—
Ambassador	1969	15.000.—
C. Custom 660	1969	13.500.—
C. Country 660	1969	15.000.—
RENAULT		
Dauphine	1963	3.300.—
4 L.	1963	3.700.—
Gordini	1963	4.200.—
4 L.	1964	4.200.—
Dauphine	1964	3.900.—
Gordini	1964	4.200.—
4 L 3 veloc.	1965	4.500.—
4 L 4 veloc.	1965	5.000.—
Gordini	1965	4.600.—
Dauphine	1965	4.200.—
Gordini	1966	5.600.—
Dauphine	1966	4.600.—
4 L	1966	5.600.—
Gordini	1967	6.000.—
4 L	1967	6.200.—
Renault 850	1967	5.500.—
Gordini	1968	6.800.—
4 L	1968	6.500.—
850	1968	5.800.—
Gordini	1969	7.300.—
R4	1969	7.500.—
850	1969	6.500.—
SIMCA		
4 p.	1956	3.200.—
Rural	1955	3.600.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	6.000.—
17 M 2 p.	1961	6.500.—
17 M 4 p.	1961	7.000.—
17 M 2 p.	1962	7.500.—
17 M Rural	1962	7.800.—
TORINO		
300 4 p.	1967	9.500.—
300 S 4 p.	1967	11.000.—
380 2 p.	1967	15.000.—
380 W 2 p.	1967	15.500.—
300 4 p.	1968	11.000.—
300 S 4 p.	1968	13.000.—
380 2 p.	1968	16.000.—
380 W 2 p.	1968	16.500.—
300 S 4 p.	1969	14.000.—
380 2 p.	1969	17.000.—
380 W 2 p.	1969	17.500.—
VALIANT		
I	1962	8.800.—
II	1963	8.500.—
III	1964	9.000.—
III	1965	9.500.—
Coronado	1965	9.900.—
G. Turismo	1965	10.000.—
IV	1966	10.000.—
Coronado	1966	10.500.—
G. Turismo	1966	11.000.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.900.—
G. Turismo	1967	12.000.—
IV	1968	12.500.—
Coronado	1968	13.000.—
G. Turismo	1968	13.500.—
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	3.800.—
Cresta 4 c. 4 p.	1958	4.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	5.700.—
Export	1962	6.200.—
1500 2 p.	1962	7.000.—
VOLVO		
121	1960	7.500.—
122	1962	8.200.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	6.000.—
Pick-up	1965	6.900.—
Pick-up	1966	7.300.—
Pick-up	1967	7.700.—
CITROËN		
AZU Furg.	1965	4.200.—
AZU Furg.	1966	4.700.—
AZU Furg.	1967	5.000.—
AZU Furg.	1968	5.500.—
AZU Furg.	1969	6.500.—
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	6.000.—
10 "	1966	9.500.—
10 "	1967	10.500.—
10 "	1968	11.500.—
10 "	1969	12.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962/3	6.000.—
D-100 "	1964	7.500.—
D-100 "	1965	8.000.—
D-100 "	1966	9.000.—
D-100 "	1967	10.000.—
D-100 "	1968	10.900.—
DODGE		
D-100 Pick-up	1961/2	6.000.—
D-100 "	1963	7.000.—
D-100 "	1964	7.500.—
D-100 "	1965	8.000.—
D-100 "	1966	9.000.—
D-100 "	1967	10.000.—
D-100 "	1968	10.900.—
D-200 "	1969	12.000.—
FARGO		
D-100 Pick-up	1962/3	—'006'01
D-100 "	1964	—'000'01
D-100 "	1965	—'000'6
D-100 "	1966	—'000'8
D-100 "	1967	—'009'7
D-100 "	1968	—'000'9
FIAT		
Multicarga 1500	1965	7.500.—
Multicarga 1500	1966	8.000.—
Multicarga 1500	1967	8.500.—
Multicarga 1500	1968	9.200.—
Multicarga 1500	1969	9.800.—
FORD		
F-100 Pick-up	1960/1	6.500.—
F-100 "	1962	7.300.—
F-100 "	1963	8.000.—
F-100 "	1964	9.000.—
F-100 "	1965	9.500.—
F-100 "	1966	10.000.—
F-100 "	1967	11.000.—
F-100 "	1968	12.000.—
F-100 "	1969	13.800.—
JEEP		
IKA Pick-up	1961	4.300.—
IKA "	1962	4.600.—
IKA "	1963	4.800.—
IKA "	1964	5.000.—
Glad. Pick-up	1964	5.000.—
Glad. "	1965	5.500.—
Glad. "	1966	6.500.—
Glad. "	1967	7.500.—
Glad. "	1968	8.900.—
Glad. "	1969	9.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
"	1965	6.000.—
"	1966	6.400.—
"	1967	7.000.—
"	1968	7.400.—
" 2ª S.	1968	8.200.—

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	12.490.—
Rural Universal	12.790.—
CITROËN	
3 CV AZAM, 4 p	9.650.—
2 CV AZN, 4 p.	7.930.—
2 CV AZ, 4 p.	8.640.—
CHEVROLET	
Súper Sport	22.260.—
Súper, 4 p.	19.960.—
Súper De Luxe, 4 p.	21.340.—
Special 4 p.	15.750.—
Rally Sport	17.360.—
Chevy	19.980.—
DODGE	
Dodge	16.300.—
Valiant	17.990.—
Polara	20.410.—
Coronado	21.990.—
Gran Turismo	23.060.—
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	15.787.—
UA-5RA t/doble	17.452.—
FIAT	
600 E, 2 p.	8.780.—
800 Coupé	10.850.—
800C Coupé Spider	11.100.—
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.—
Peugeot 504 de lujo	16.820.—
Peugeot 504 superlujo	18.220.—
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. 380, 4 p.	20.237.—
C.-Country 380, 4 p.	20.891.—
Ambassador 380, 4 p.	26.359.—
JEEP	
JA-3UB, t/simple	10.229.—
RENAULT	
R-4, 4 puertas	9.763.—
Gordini, 4 p.	10.479.—
850, 4 puertas	8.730.—
R-6, 4 puertas	11.950.—
TORINO	
300, 4 puertas	17.412.—
380W, 2 puertas	25.179.—
300S, 4 puertas	19.955.—
380, 2 puertas	23.061.—
380S	21.500.—

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.410.—
D-100E/ejes, ch. c/caja	16.200.—
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caja	15.820.—
D-100E/ejes, ch. c/caj.	16.610.—
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caja	16.700.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.510.—
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caja	17.130.—
D-200E/ejes, ch. c/caja	17.940.—
CITROËN	
Furgoneta AZU	8.050.—
AZU B	8.170.—
FIAT ARGENTINA S.A.	
Multicarga 1500	11.910.—
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.	
F-100 6 cil.	16.232.—
F-100 8 cil.	17.220.—
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	16.210.—
Chevrolet C-10704 c/a.	17.145.45
Chevrolet C-10734 c/a.	17.945.45
IME RASTROJERO	
Diesel P-63	14.420.—
Diesel P-64	14.230.—
Diesel P-66	15.980.—
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple	15.533.—
Jeep T-80 t/doble	17.820.—
Jeep Frontal, naftero	16.446.—
Jeep Frontal, diesel	19.146.—
Jeep Furgón Utilitario	14.440.—
Pick-Jeep t/doble	11.036.—
PEUGEOT	
T4B	12.500.—

MOTOS USADAS

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

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

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

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
350	47-49	800/1.200
500	51-54	2.200/2.700
650	51-54	2.400/3.000
500/650	55-57	2.600/3.300
350	58-62	2.600/3.300
650	60-62	3.800/4.500
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 50	1.031.—
ZANELLA SPECIAL 12S	1.550.—
ZANELLA RUTERA 125	1.523.—
ZANELLA PONDEROSA	1.868.—
Z-Carga 175	3.275.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
AVAN-CANESTRARI					
Avan 330	Yamato	22HP	3,60-1,49-0,65	$	4.890.—
Avan 400 V	Yamato	22HP	3,95-1,48-0,68	$	6.590.—
Avan 400 V	Johnson	25HP	3,95-1,48-0,66	$	6.990.—
Avan 400 V	Johnson	33HP	3,95-1,48-0,66	$	7.380.—
Avan 400 V	Johnson	40HP	3,95-1,48-0,66	$	7.990.—
Avan 400 V	Johnson	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.940.—
Avan 400 V	Carniti	35HP	3,95-1,48-0,66	$	7.220.—
Avan 400 V	Carniti	50HP	3,95-1,48-0,66	$	8.790.—
Avan 400 V	Carniti	55HP	3,95-1,48-0,66	$	9.390.—
Avan 410	Johnson	55HP	4,13-1,65-0,78	$	10.940.—
Avan 410	Johnson	65HP	4,13-1,65-0,78	$	11.180.—
Avan 410	Johnson	85HP	4,13-1,65-0,78	$	12.900.—
Avan 410	Carniti	50HP	4,13-1,65-0,78	$	9.790.—
Avan 440	Johnson	55HP	4,45-1,75-0,87	$	11.940.—
Avan 440	Johnson	60HP	4,45-1,75-0,87	$	11.560.—
Avan 440	Johnson	65HP	4,45-1,75-0,87	$	12.200.—
Avan 440	Johnson	85HP	4,45-1,75-0,87	$	13.910.—
Avan 440	Johnson	115HP	4,45-1,75-0,87	$	15.000.—
Avan 480	Yamato	22HP	4,88-1,72-1,00	$	7.100.—
Avan 505	Johnson	55HP	4,92-1,53-0,65	$	10.440.—
Avan 505	Carniti	55HP	4,92-1,53-0,65	$	9.890.—
Avan 550 P	Johnson	55HP	5,30-1,98-0,93	$	11.540.—
Avan 550 P	Johnson	60HP	5,30-1,98-0,93	$	11.160.—
Avan 550 P	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	11.820.—
Avan 550 P	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	13.510.—
Avan 550 P	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	14.510.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	13.110.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	14.810.—
Avan 550 (lancha)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	65HP	5,30-1,98-0,93	$	14.210.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	85HP	5,30-1,98-0,93	$	15.910.—
Avan 550 (pick-up)	Johnson	115HP	5,30-1,98-0,93	$	17.010.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	85HP	5,35-2,01-1,00	$	20.910.—
Avan 550 (crucero)	Johnson	115HP	5,35-2,01-1,00	$	22.000.—
DELTA-MARINE					
Pescador	Sach	3,3HP	4,25-1,80-0,65	$	1.950.—
Pescador	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,65	$	4.300.—
Camping	Chrysler	20HP	4,25-1,80-0,85	$	5.900.—
Camping	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,85	$	6.950.—
Camping	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,85	$	7.950.—
Universal	Chrysler	35HP	4,25-1,80-0,75	$	5.950.—
Universal	Chrysler	45HP	4,25-1,80-0,75	$	6.950.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	20HP	6,60-2,30-1,00	$	13.500.—
Lido (Csa. Fte.)	Chrysler	45HP	6,60-2,30-1,00	$	15.500.—
Delta Marine	Chrysler	20HP	5,25-2,00-0,85	$	5.900.—
Delta Marine	Chrysler	35HP	5,25-2,00-0,85	$	6.900.—
JUANJO					
Pescadora	Chrysler	45HP	4,60-1,71-0,71	$	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.—
Piccina Sport	Chrysler	35HP	4,80-1,76-0,70	$	6.750.—
Piccina Sport	Chrysler	45HP	4,80-1,76-0,70	$	7.720.—
Trimarán	Chrysler	20HP	3,03-1,63-0,56	$	4.900.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	105HP	6,12-2,33-1,00	$	2.950.—
Palm-Beach (Cruc.)	Chrysler	175HP	6,12-2,33-1,00	$	3.350.—
Biguá	Yumpa	5HP	2,65-1,30-0,48	$	2.080.—

MODELO	MOTOR		MEDIDAS *		PRECIO
NAUTICA-BERMUDA					
Pirayú	Evinrude	25HP	3,78-1,62-0,58	$	4.860.—
Pirayú	Evinrude	33HP	3,78-1,62-0,58	$	5.265.50
Riomar	Evinrude	25HP	3,83-1,63-0,60	$	5.600.—
Riomar	Evinrude	33HP	3,83-1,63-0,60	$	6.006.—
Sportmin	Evinrude	33HP	3,79-1,63-0,68	$	6.650.—
Sportmin	Evinrude	40HP	3,79-1,63-0,68	$	7.200.—
GH 380	Evinrude	25HP	3,80-1,55-0,62	$	4.880.—
GH 380	Evinrude	33HP	3,80-1,55-0,62	$	5.285.50
GH 430	Evinrude	25HP	4,30-1,73-0,62	$	5.467.80
GH 430	Evinrude	33HP	4,30-1,73-0,62	$	5.873.30
GH 430	Evinrude	40HP	4,30-1,73-0,62	$	6.423.30
Delta	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	6.050.—
Delta	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	6.455.—
Safari	Evinrude	25HP	4,08-1,63-0,58	$	6.450.—
Safari	Evinrude	33HP	4,08-1,63-0,58	$	7.020.—
Safari	Evinrude	40HP	4,08-1,63-0,58	$	7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	7.570.—
S/Sport STD	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$	9.849.40
S/Sport STD	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	11.699.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	40HP	4,36-1,76-0,69	$	9.138.—
S/Sport d/Lujo	Evinrude	55HP	4,36-1,76-0,69	$	10.889.40
S/Sport d/Lujo	Evinrude	85HP	4,36-1,76-0,69	$	12.789.40
444	Evinrude	55HP	4,44-1,72-0,80	$	11.931.40
444	Evinrude	85HP	4,44-1,72-0,80	$	13.781.40
444	Evinrude	115HP	4,44-1,72-0,80	$	14.831.40
Mark II	Evinrude	85HP	4,85-1,88-0,72	$	14.179.40
Mark II	Evinrude	115HP	4,85-1,88-0,72	$	15.229.40
Cobra	Evinrude	120HP	5,10-2,10-0,85	$	21.300.—
Cobra	Evinrude	155HP	5,10-2,10-0,85	$	23.200.—
Cobra	Evinrude	210HP	5,10-2,10-0,85	$	25.400.—
Gran Turismo	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	24.600.—
Gran Turismo	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	26.500.—
Gran Turismo	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	28.700.—
Day Cruiser	Evinrude	120HP	5,83-2,28-1,12	$	27.100.—
Day Cruiser	Evinrude	155HP	5,83-2,28-1,12	$	29.000.—
Day Cruiser	Evinrude	210HP	5,83-2,28-1,12	$	31.200.—
PAGLIETTINI					
Bambi II	Mercury	50HP	4,06-1,72-0,73	$	9.017.—
Codinet	Mercury	50HP	4,46-1,73-0,58	$	8.975.—
Comodín	Mercury	65HP	4,46-1,73-0,58	$	11.579.—
Comodín	Mercury	65HP	4,45-1,81-0,76	$	12.621.—
Comodín	Mercury	80HP	4,45-1,81-0,76	$	13.401.—
Comodín	Mercury	100HP	4,45-1,81-0,76	$	14.473.—
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	$	6.140.—
Dorado Pescado.	Johnson	25HP	4,25-1,75-0,70	$	6.970.—
Dorado Pescador	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	7.400.—
Dorado Pescador	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.400.—
Dorado Ski	Johnson	33HP	4,25-1,75-0,70	$	8.070.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	8.550.—
Dorado Ski	Johnson	40HP	4,25-1,75-0,70	$	9.960.—
Dorado 60	Johnson	40HP	4,33-1,75-0,75	$	12.900.—
Dorado V2	Johnson	85HP	4,33-1,75-0,75	$	15.110.—
Dorado V2	Johnson	115HP	4,33-1,75-0,75	$	16.810.—
Dina	Johnson	155HP	5,54-2,30-0,90	$	30.250.—
Dina	Johnson	210HP	5,54-2,30-0,90	$	32.450.—

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PARABRISAS CORSA EN

EL INTERIOR

PERIODICO AUTOMOVILISTICO DE LAS PROVINCIAS

Corresponsales: Héctor Acosta *(Córdoba)*, Raúl Arioni *(Bolívar)*, Francisco J. De Cesare *(Río Negro)*, Luis A. Gómez *(Mar del Plata)*, Enrique C. Bordato *(Comodoro Rivada*

Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*, Pedro A. Pignataro *(Santa Cruz)*, Federico Etcheverry Boneo *(Salta)*. Luis Montpellier *(Santa Fe)*, Antonio Torrejón *(Chubut)*.

Argentina, 14 de abril de 1970 **Nº 208** **Unica sección - 2 págin**

CHUBUT

LA VUELTA DE THEVENON

COMODORO RIVADAVIA: El comentario nos llegó por boca de amigos comunes y dos noches después escuchábamos los porqués de labios del mismo Edgardo, en amena reunión con su hermano y Héctor "Manija" Longas. Edgardo comenzó hablándonos de algo que hemos oído muchas veces pero que nunca hemos visto concretado en nuestro medio: la formación de una peña para apoyar las presentaciones de un corredor. Las condiciones de Edgardo "Gordo" Thevenón, tanto personales como conductivas, han hecho ese milagro. Un grupo de aficionados al automovilismo ha decidido dotar a Thevenón de una herramienta adecuada para que pueda mostrar sus condiciones más a menudo, en los escenarios de Punta Arenas, Río Grande, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Trelew, etcétera. Hoy por hoy, esa herramienta se llama Torino, y es un Torino o una Liebre 1½ lo que reemplazará al Falcon ex-Cabalén. Recordemos brevemente la meteórica y brillante carrera de Thevenón: sus comienzos con una Fiat Familiar, en marzo de 1967, cuando fue debutante y ganador; luego siguió otro Fiat, esta vez berlina, y más tarde, en abril de 1968, una cupé, con la cual protagonizó inolvidable duelo con Oscar "Cacho" Hawkins. Después vino el fabuloso Falcon F. 100 del Califa Grande que fue Oscar Cabalén, que coincidió con la disputa del Primer Campeonato Regional de Automovilismo Deportivo, organizado por la entonces flamante Federación Regional Nº 12. La última prueba de este campeonato se disputó en el autódromo de Comodoro Rivadavia, todavía con piso de ripio, y allí llegaron Thevenón con 24 puntos, el querido don José Muñiz con 20 puntos y el crédito comodorense Willy Kank con 16 puntos. Gran amargura para Thevenón y resignación del título de Primer Campeón Regional: en las prácticas le estalló el motor y no pudo reparar a tiempo para participar. A ese mal momento lo borra un merecido descanso en el cual se esbozan planes y así llegamos a la formación de la Peña, sin nombre aún, que se ocupará en primer término de la venta del Falcon F. 100; luego seguirá la compra de un casco Torino y de dos motores, de distinta preparación, para adecuarlos a la reglamentación de las diversas pruebas zonales. Y ya en el final de esta nota, más datos para la biografía de Thevenón: edad, 26 años. Su acompañante de siempre: Oscar "Machuca" Anglesio. Sus preparadores: Garavaglia y Percy Beecher (aunque no le gusta el Ford). Su hincha fanático: su padre, don Julio Thevenón.





SANTA FE

Motonáutica en la isla

SANTA FE. El domingo 22 de marzo frente a las instalaciones del Yacht Club Santa Fe se llevó a cabo una reunión de motonáutica. El programa se dividió en dos pruebas. La primera se realizó por la mañana sobre un circuito isleño. Partiendo desde el Yacht Club, se tomó por el riacho Santa Fe (mixto) hasta el Colastiné (gran cancha de aguas picadas) y de allí corriente abajo por el canal de derivación (recta larga) hasta el punto de partida, pasando antes frente al puerto. Es importante hacer notar que este circuito presenta una variante a lo acostumbrado, pues no es ni regata ni manga y además reúne tres diferenciadas condiciones de navegabilidad.

Por la tarde se corrieron las series, en un circuito triangular a la altura del puente colgante. La cantidad de participantes fue de 27, más que suficiente para dar un buen espectáculo y para dar la pauta de que cada día la cosa prende más.

Por otro lado se nota un progreso conductivó entre los participantes de las clases menores, siendo en éstas donde se registra la mayor cantidad de inscriptos.

Resumiendo: se puede decir que el festival denominado P. Riera en homenaje a un gran colaborador de esta entidad náutica, alcanzó un éxito total. El público colaboró con su presencia, el buen tiempo con un sol que tuvo la gentileza de escabullirse detrás de algunas nubes, y la gente del Yacht Club Santa Fe con una organización más que buena.



CIRCUITO ISLEÑO

MOTORES FUERA DE BORDA

Categoría hasta 45 HP

1	Nº 11	Schlater		Evinrude 33
2	" 101	E. Varesse		Evinrude 33

Categoría Turismo Litoral|50 HP

1	Nº 13	D. Lobato	Mercury 50	Bambi I
2	" 111	O. Bessone	Mercury 50	Bambi II
3	" 141	E. Rossi	Mercury 50	Bambi II

Categoría Anexo P hasta 60 HP

1	Nº 2	El Hispano	Mercury 50	Codinet
2	" 250	Fassioli	Carniti 50	Avan 410
3	" 450	H. Cordini	Johnson 55	Bermuda

Categoría A.P. hasta 80 HP

1	Nº 50	J. Pérez	Mercury 80	Comodín
2	" 3	J. A. Pegassano	Mercury 65	Bambi II
3	" 222	J. Fasel	Mercury 80	Comodín

Categoría E.T.

1	Nº 5	R. Diez	Mercury 50	Avan 400
2	" 244	P. Mazza	Mercury 50	Avan 400

Fuerza Libre

1	Nº 211	C. W. De Paoli	Mercury 125	Codinet
2	" 73	García Girard	Mercury 110	Codinet
3	" 31	D. Carozzini	Mercury 100	Codinet

BOYADO TRIANGULAR

Turismo "anexo P" hasta 60 HP

1	Nº 4	Zuchelli	Bermuda SS	Evinrude 60
2	" 141	L. Rossi	Bambi II	Mercury 50
3	" 13	D. Lobato	Bambi I	Mercury 50

Categoría 50 HP Turismo Litoral

1	Nº 41	N. Bessone	600	puntos	Bambi II	Mercury 50
2	" 72	V. Roppolo	275	"	Bambi II	Mercury 50
2	" 33	E. Marsili	275	"	Bambi II	Mercury 50
3	" 6	R. Lopes Rosas	200	"	Bambi II	Mercury 50

Fuerza Libre

1	Nº 73	J. García Girard	Codinet	Mercury 110
2	" 31	C. Carozzini	Codinet	Mercury 100
3	" 211	C. W. De Paoli	Codinet	Mercury 125

Categoría E.T.

1	Nº 244	Braccone	Avan 400	Mercury 50
2	" 5	R. Diez	Avan 400	Mercury 50

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Un GT en Las Flores

LAS FLORES. Esteban M. Semanyszyn vive en Las Flores y es especialista consumado en choques y vuelcos. Su taller de chapa y carrozados es uno de los que más trabaja en la ciudad y siempre ha tenido mucho que ver con los fierros veloces. Con mano hábil ha hecho las modíficas de varios coches destinados a bajar tiempos en las pistas de la zona.

Pero eso no es todo. Hace aproximadamente dos años recibió un Renault volcado, casi irreparable. Decidió comprarlo y hacer de él algo distinto, exclusivo. En base a ideas propias comenzó a dibujar con la chapa lentamente. El trabajo y las limitaciones de orden económico le impidieron terminar su obra en plazo breve. Ahora el Renault GT —que estará equipado con un motor 1093— se encuentra en el taller de Omar Calles para la pintura definitiva, que será de color rojo vino metalizado, seleccionado del catálogo Fiat. En quince días más será presentado oficialmente y el constructor piensa probarlo en el Autódromo General San Martín de esa localidad.

BILLERES COMPETICION EN RECESO

Ante la suspensión de las carreras con puntaje para el campeonato zonal de Turismo G2 que debían disputarse en Mar del Plata y Bahía Blanca, el equipo Billeres Competición se ha llamado a un obligado sosiego, en el que, pradójicamente, se está trabajando a todo vapor.

Las miras se han centrado en las 6 Horas de la AAAS que se llevarán a cabo el próximo 19 de abril en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Hace muy pocos días Juancito Billeres estuvo en la fortaleza de Oreste Berta, acompañado de sus pilotos Vicente Edreira y Marcos Pagliere, en busca de repuestos y de paso, como quien no quiere la cosa, de algún secretito jugoso.

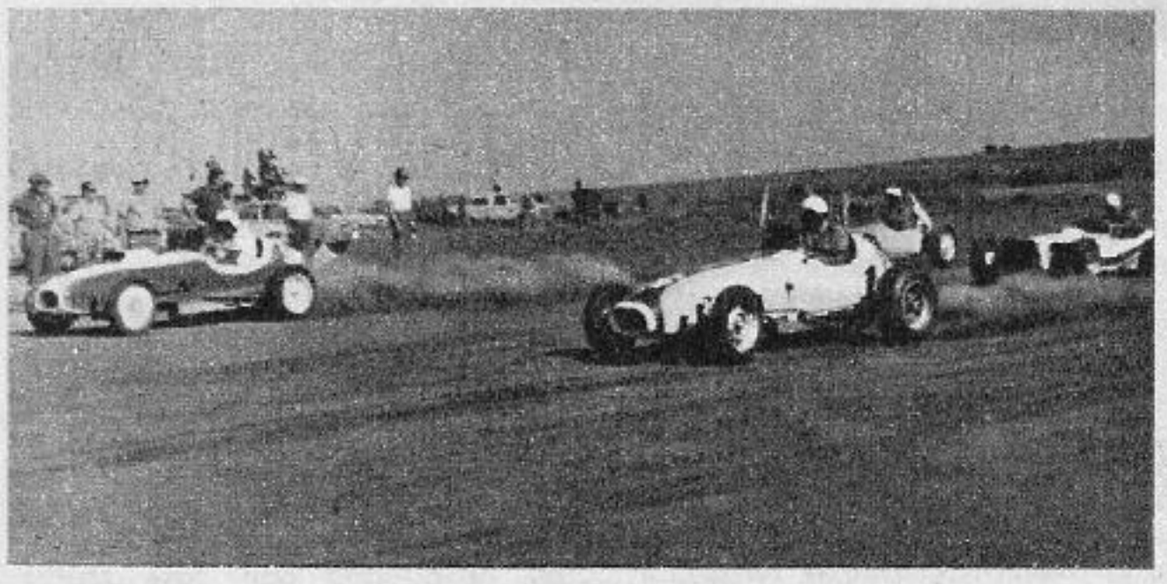
El "capo squadra" anda todavía bastante "mufado" y con justa razón, por el descubrimiento del motivo por el cual los tres autos del equipo quemaron pistones en la carrera del 8 de marzo en Las Flores. El análisis de la nafta de 145 octanos (comprada en el Autódromo de Buenos Aires) realizado en una destilería de La Plata, reveló que sólo alcanzaba a 103, es decir, 40 puntos menos del preciado octanaje total. El motor de Serafini —que no pertenece ya al equipo puesto que no llegó a un acuerdo con el preparador— soportó la contingencia debido a que su compresión era menor y de esa forma pudo ganar.

El principal problema que deben afrontar en este momento, con referencia a la participación en las 6 Horas, es el de los pilotos, ya que andan a la pesca de los posibles acompañantes de Pagliere, Weber y Edreira. Billeres no podrá ser uno de ellos ya que deberá estar permanentemente en los boxes; otro candidato sería Juan Carlos Fernández, quien todavía no tiene noticias sobre su debut con el Chevytú. Un tercer candidato es el joven Felipe Costa, quien tropezaría con problemas de licencia, ya que sus actuaciones han sido escasas y solamente en carreras cuadreras de la zona. Se confía que a muy poco plazo quede solucionado este "intríngulis" de copilotos.

CORONEL SE IMPUSO EN DORREGO

Coronel Dorrego. Con la presencia de numerosos espectadores se disputó en el circuito El Cañadón, de 1.065 metros, una atrayente competencia organizada por el Bahía Blanca Automóvil Club, que en la oportunidad contó con la colaboración del Club Independiente de Coronel Dorrego.

En una excelente actuación resultó triunfador de la misma el piloto sureño Alfredo Coronel, quien para cubrir los 25 giros de la serie final empleó un tiempo de 22m 39s 5, promediando 94,115 km/h. La competencia otorgó puntaje para el Campeonato Argentino (Nacional) de la especialidad Fomento Automovilístico y para el Zonal de la Federación Nº 3.



CLASIFICACION

Primera Serie

Pos.	Conductor	Tiempo	Vtas.
1º	Orlando Sotro	10m 01s 1	10
2º	Rubén Espinoza	10m 19s 1	10
3º	Roberto Lange	11m 53s 1	10
4º	Osvaldo Echeverría	10m 53s	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 94,257 km/h.

Segunda Serie

1º	Raúl Carpinatti	8m 59s 5	10
2º	Alfredo Coronel	9m 02s	10
3º	Carlos Vidaurre	9m 59s	9

PROMEDIO DEL GANADOR: 107,99 km/h.

Serie Final

1º	Alfredo Coronel	22m 39s 5	25
2º	Raúl Carpinatti	23m 10s	25
3º	Osvaldo Echeverría	23m 32s	23
4º	Orlando Sotro	22m 42s 3	22

PROMEDIO DEL GANADOR: 94,115 km/h.

CALENDARIO

Fiat 600 y Citroën 2CV

En Campana el próximo 19 sobre un circuito de 1.405 metros en el Club Villa Dálmine, a partir de las 14 horas.

Anexo "J" G2

Organiza el Córdoba Kart Club en colaboración con la Peña Vértigo. Se correrán tres carreras de Anexo "J" G2 en un nuevo circuito de 1.000 metros de asfalto y 1.510 metros de tierra. El programa dará comienzo a las 9 horas en Cruz del Eje.

Anexo "J" Clases "A" y "B"

Organiza el 19 de abril el Madariaga Automóvil Club en la ciudad de Gral. Madariaga. Se distribuirán 500.000 pesos viejos y se dará alojamiento "gratarola" (sic) a los pilotos y acompañantes que lleguen el sábado a la tarde. Pruebas de clasificación el domingo a la mañana. Estarán presentes autoridades de la CADAD (regional 3) que tomarán prueba de suficiencia a los participantes sin antecedentes.



MISIONES

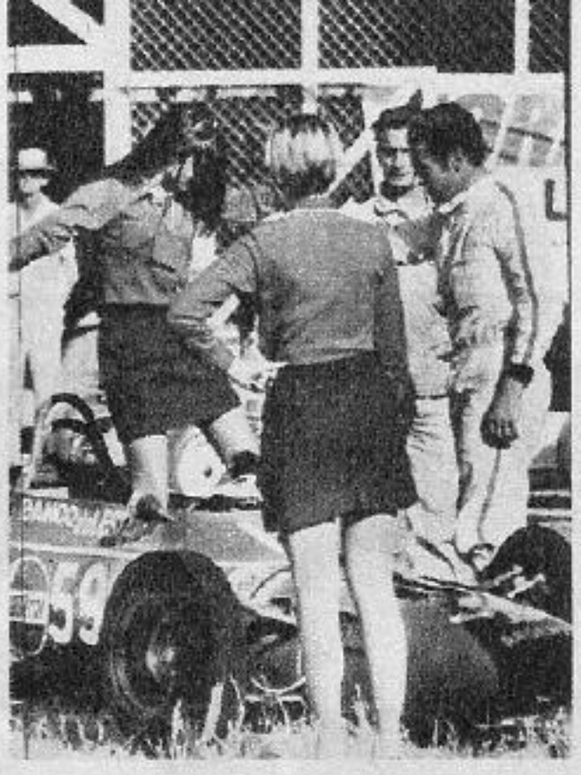
Cambio de sede

POSADAS. El Automóvil Club de Misiones ha mudado su Secretaría a la calle Buenos Aires 292, desde donde a partir de ahora desarrollará toda su actividad administrativa y deportiva.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

F4:... cruzando la cordillera

Los F4 tendrán nuevamente su temporada en Chile. Algunas variantes harían que no viajen primeras figuras de la categoría, entre ellos Carlos Ragno y Eduardo Pino



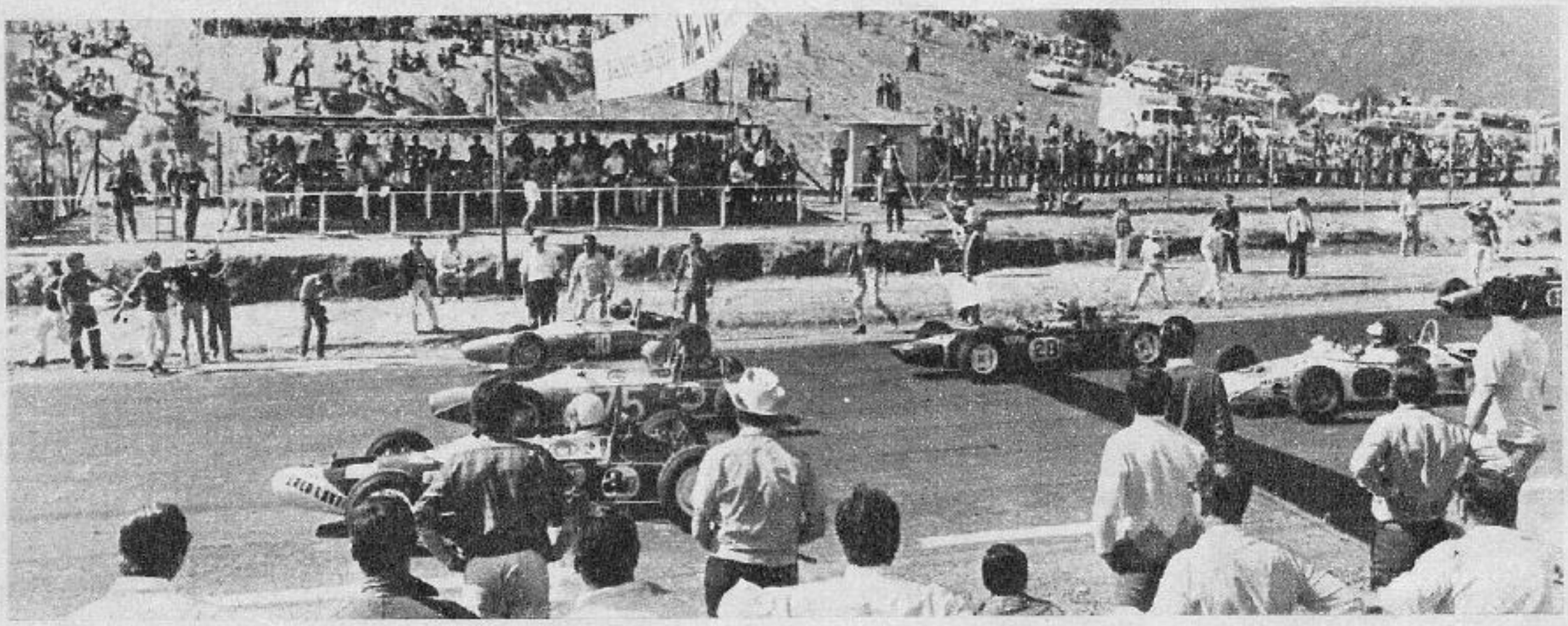
Nuevamente habrá Temporada Chilena de F4. El martes pasado finalizó la inscripción de pilotos argentinos que clasificarán en Buenos Aires para determinar los 20 máximos que gozarán de viáticos y primas de partida. Durante los días 21, 24 y 31 de mayo se disputarán las tres competencias programadas para el Autódromo de Las Vizcachas; en ella competirán unos 20 automóviles argentinos que pasarán en estos días por la antedicha selección en el autódromo de Buenos Aires. De esos veinte automóviles, diez determinados por un sorteo que se hará en Chile serán conducidos por el piloto argentino y un colega chileno, alternadamente, en la primera y segunda serie.

Esta última variante con respecto al año anterior trajo apareadas algunas negativas de las primeras figuras de la categoría y no les causa mucha gracia entregar el auto a un desconocido (a pesar de que la empresa organizadora se hace responsable de daños y perjuicios que pudiese ocasionar el piloto chileno al auto argentino) y de percibir unos $ 80.000 totales menos en concepto de primas de partida.

Es decir que este año Chile quiere tener más compadres en la pista; habrá diez de ellos que usarán los autos compartiéndolos con argentinos en las series; la suma de tiempos determinará la posición en la clasificación final de cada carrera.

Las primas de partida han aumentado: la suma de las tres carreras arroja $ 110.000 para los que no compartirán el auto con chilenos y $ 190.000 para los que sí lo harán. Además hay alojamiento y traslado gratuitos de pilotos, un mecánico por auto y máquinas, y viáticos.

Nuevamente la empresa organizadora es Espectáculos Monza. Empresa particular que gestiona anualmente la materialización de este tipo de competencias.



Arriba, derecha: Dirigente Guerrero: siempre activo para la F4.

Otra vez los chilenos podrán gozar de la F4. Veinte autos argentinos y un par de chilenos brindarán muy buen espectáculo. Pero no habrá primeras figuras.

TELEFONO NEGRO

Rrrriiingggggg... rrriinnggggg
(¡Atendé vos, Negro!)
—¡Hola...! ¡Sí, sí, CORSA, ¿Quién es?
—Mngbbll para pasarles una infor...
—No se escucha bien pero igual dígame qué información es.
—Se formó el equipo Master H para correr exclusivamente en rallies con coches Auto Union. El equipo lo integrarán tres autos que serán conducidos por V. Ayllon, Amada Videla y Abel Lamas. La primera carrera en la que intervendrán será el Rally Asunción - Porto Alegre - Montevideo...
—Bueno, chau, gracias. (¿Quién sería?)

—¿Hablo con CORSA?
—Sí.
—¿Quién habla?
—El que limpia.
—Bueno, escúcheme, quería decirles que hubo una reunión del Comité Ejecutivo de la CADAD y que entre otros tópicos se tocó el asunto de las fechas en el informal Calendario que con tanto esmero se confeccionó el año pasado. Declararon libres las fechas dejadas en blanco por el Auto Moto Club Junín, la A.A.A.S. y alguna otra institución También se les dio fecha a algunas carreras programadas para fechas cercanas. El 19 se disputará una carrera de Turismo organizada por el Las Flores Automóvil Club, el 3 de mayo el Allen Automoto Club hará disputar TC Fórmula B y el 26 de abril, por sorteo, se le otorgó fecha al Concordia Auto Club para que realice su carrera de Turismo. Nada más.
—¡Click!

—¿Quién, señorita?
—De larga distancia, de Alaska le van a hablar.
—¡HOLA... HOLA..:! ¿Quién habla?
—Señor, le habla un esquimal para hacerle una consulta.
—Adelante, (?)
—¿Es cierto que la próxima maratón al estilo de la Londres-Sidney o la Londres-México será la Londres-Anchorage y que su recorrido llevará a los participantes por Siberia y Alaska cerca del polo norte?
—Sí, en efecto, es cierto, buen amigo.
—Entonces, nada más. ¡Krulplika!
—¡Krulplika! (?????)

—Hola, podría hablar con alguien que sepa algo?
—Pero señor, usted está hablando con CORSA.
—Por eso, déme con Carlitos Neira.
—¡Ahhh!
—¡NEGRO TIZON DEL INFIERNO! (para vos).
—Sí...
—Por favor, señor, ¿me podría informar qué hay de cierto en eso de las 24 Horas para Citroën 2 CV a disputarse en el Autódromo Municipal?
—Se trata, como el nombre lo sugiere, de una "endurance" de, precisamente 24 horas de duración. reservada a coches Citroën 2 CV y 3 CV **completamente standard.** Está organizada por un conocido concesionario de la marca y el Vicente López A.C. con el patrocinio de la red de concesionarios Citroën. El evento al parecer se realizará en el autódromo los días 9 y 10 de mayo y se habla de una suma millonaria en premios.
—Gracias.
—Tuuuuuu...

—Holaaa, haaabla Pedrito Riicooo.
—Sí, ¿qué quieres?
—Daarles una priimicia.
—¿Cuál?
—Que Rosati probará a Cacho Franco, o mejor dicho, que es casi seguro que le dé un auto de la Scudería para integrarlo al equipo Fiat en fecha muy cercana.
—¿Nada más?
—Sí.
—¿Qué?
—Haastaaa luegooo...
—¡Por favor, señor, ¿sería tan amable de darme con el joven Pancita?
—¡PANCITA...! Para vos.
—(Ssshhh... ¿Quién es, che?)
—No sé, pero no tiene voz de acreedor.
—Ah, entonces sí. ¡Hola!, ¿quién es?
—Tu novia, Jorge, ¿sabías que Berta confirmó su participación en los 1.000 kilómetros de Nürburgring? ¿Y que los pilotos serán Di Parma —seguro— y casi seguro Copello?
—¿Y para eso me llamás?
—Sí.
—Bueno.

PEUGEOT EN LA

LA RUTA

Migliore, Ogier y Laurent recorrieron parte de la ruta sudamericana del rally. Malos caminos y agotadoras jornadas. Llegan dos o tres autos. Rutas para mulas. También autopistas

Por JORGE A. AUGE BACQUE





A pocos días de la largada de la Londres-México, y a menos días aún del embarque de pilotos y máquinas a Europa, los integrantes del equipo argentino SAFRAR han recorrido y relevado todo el trayecto en la parte sudamericana de la carrera. Por un lado lo hicieron Migliore y los franceses Ogier y Laurent en un 504; por otro lado Gastón Perkins junto a su esposa Ivonne y finalmente Claude Le Guezec —el director deportivo del equipo— y Jack Forest Greene en otro 504 completaron la Hoja de Ruta hasta Panamá. Todo esto muestra bien a las claras la organización que vive el equipo SAFRAR. A partir de la semana próxima, los pilotos que intervendrán en el equipo viajarán a Europa y ahí recorrerán la ruta en la parte europea de la carrera para, de esa manera, cumplimentar el total del recorrido antes de lanzarse a la gran aventura.

José Migliore partió desde Río de Janeiro para reconocer la ruta en la zona brasileña y uruguaya de la carrera. Junto a él, en su 504 particular, lo hicieron Jean Claude Ogier y Claude Laurent quienes no quisieron conducir en ningún momento durante el recorrido.

Las opiniones de los franceses, sin embargo, fueron pesimistas con respecto a lo que pudieron observar; "Es muy difícil, nunca pensamos que fuera tan bravo el recorrido sudamericano", comentaron cuando llenos de tierra y arena, bajaron del 504 en las puertas del Alvear Palace Hotel. Poco tiempo después, conversamos con Migliore, nos contó las vicisitudes y la experiencia vivida en este viaje relámpago.

"En realidad yo me fui con el auto desde Buenos Aires hasta Río a buscar a los franceses que me estaban esperando luego de viajar de París a Río en avión. Una vez que nos juntamos los tres, nos dispusimos a re-

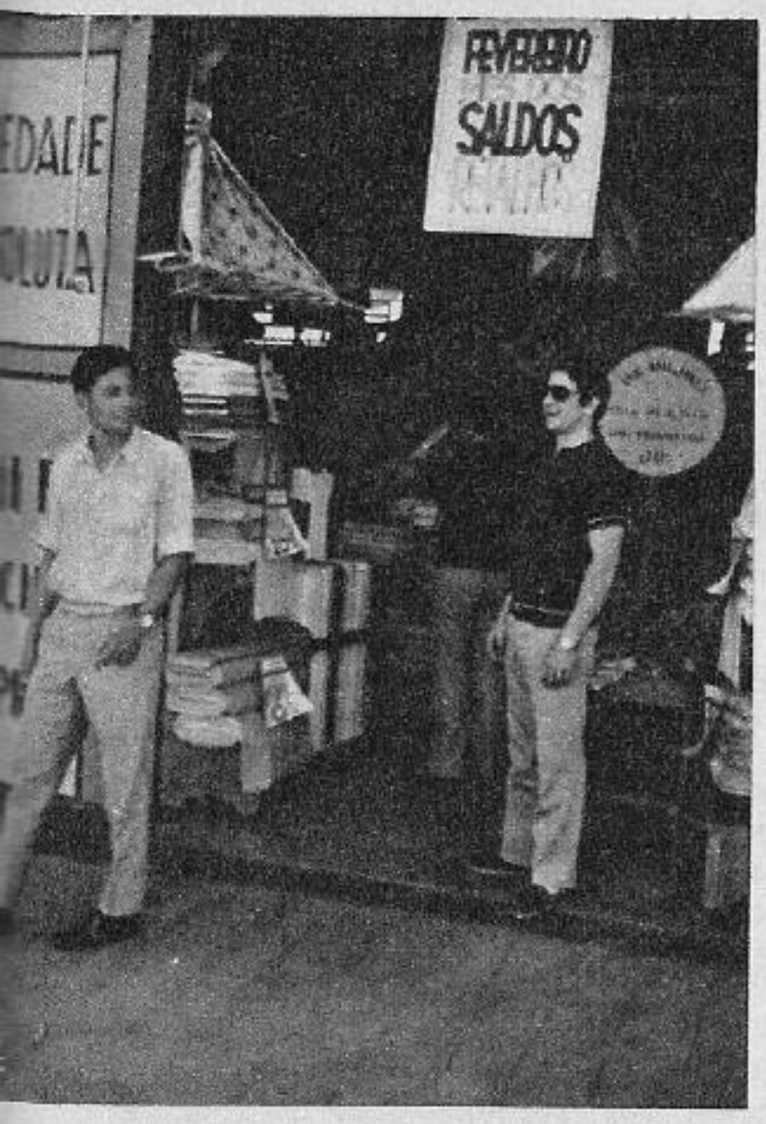
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LONDRES - MEXICO

DIFICIL







Jean Claude Ogier y Claude Laurent tratan de observar en las cercanías de la Cuesta de Miranda un lugar donde poder pasar con el 504.

Claude Laurent en atuendo un poco menos que deportivo se dispone a cambiar una rueda. ¿Y Migliore? ¿Y Ogier? ¡Bien, gracias! Lugar: Brasil.

Vista desde el Peugeot 504 mientras el trío atravesaba territorio brasileño. Esta es la zona donde hay que andar despacio por la cantidad de piedras sueltas que hay.

En un baratijo brasileño, Claude Laurent se ríe de Ogier, que está sacando fotografías en el interior del negocio.

correr la ruta hasta Buenos Aires. El auto estaba equipado para esta ocasión con un Twin Master y nada más, ya que no tenía refuerzos ni cosas especiales.

"El primer tramo que debimos encarar fue una zona de navegación que abarca desde Río de Janeiro hasta San Pablo. Es todo autopista y no hay ningún problema, es uno de los mejores tramos ya que es muy veloz y con asfalto excelente. En San Pablo donde empieza el "prime", vale decir el tramo de velocidad libre, termina a la vez la autopista y comienza la parte brava del camino. Es un trazado de montaña tipo Pampa de Achala, vale decir trabada, pero sin precipicios profundos. En este tramo hay mucho ripio firme pero también hay unos pozos que parecen trincheras; en total es un tramo malo, muy malo. Si te tengo que hacer una comparación, es semejante al piso de los caminos de Catamarca.

Indudablemente los organizadores de la parte sudamericana comenzaron con los caminos brasileños al aceptar los requerimientos del Daily Mirror; "¡Queremos los peores caminos!". Y sin ninguna duda lo caminos por donde atravesará el rally son más que difíciles. "Muchos van a llorar —dijo el quíntuple campeón del mundo, Juan Manuel Fangio, al estudiar el trayecto marcado— y pocos autos van a llegar a México". Pero la confianza escasa que Fangio demuestra al índice de los arribos no es compartida por los integrantes del equipo Peugeot que aseguran que por lo menos ellos van a entrar al estadio Azteca y "ojalá podamos llevar la pelota para el primer partido", pontificó uno de ellos.

"Donde termina el "prime" —continúa Migliore— sigue el mismo camino que en el tramo anterior, pero con muchos cruces de pueblos. Como esa es una zona de navegación nos va-

→

PEUGEOT EN LA LONDRES - MEXICO

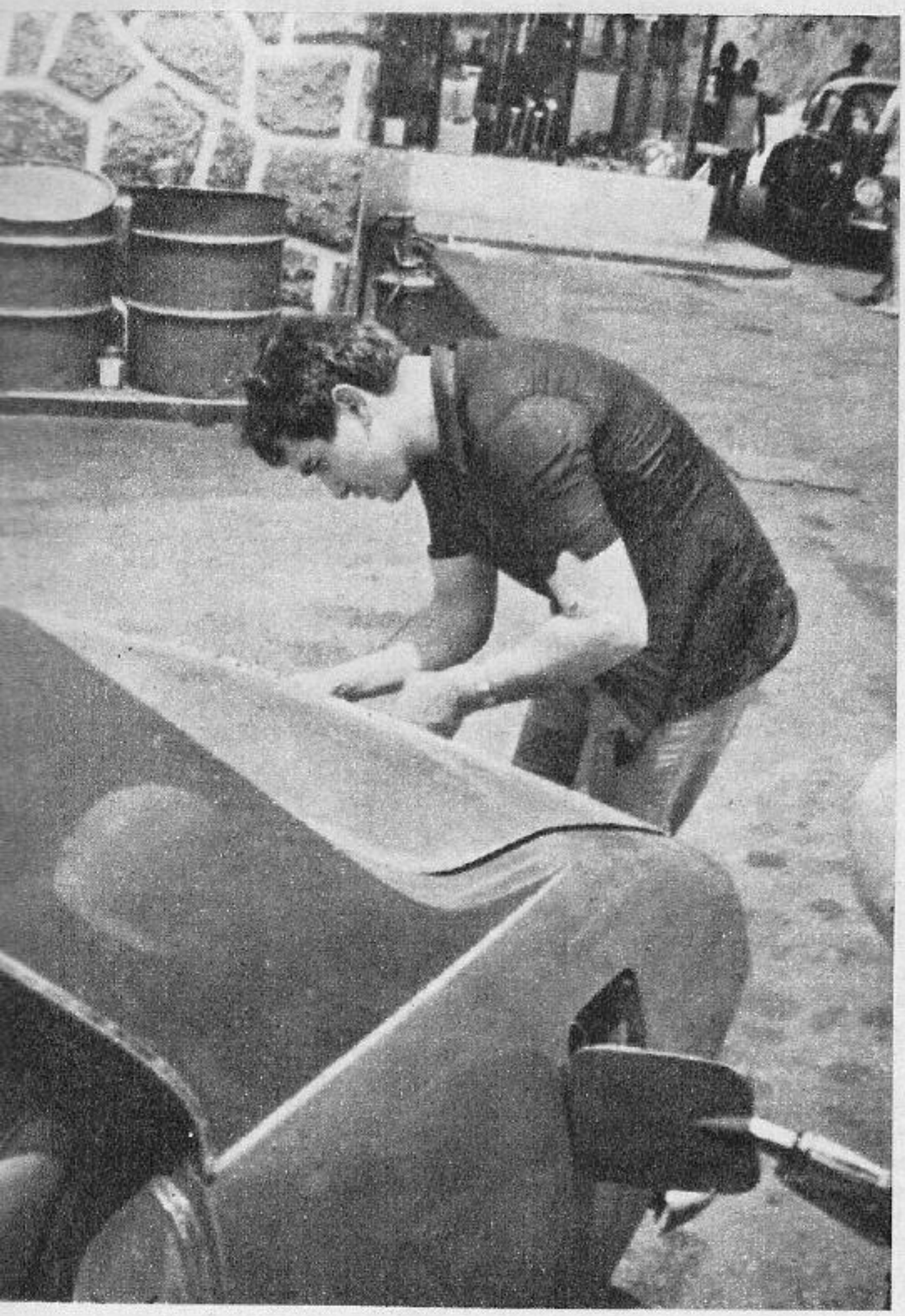


Este es el camino entre Río de Janeiro y San Pablo; una verdadera autopista en la cual se puede viajar al mango. Ideal para recuperar.



Bifurcación del camino en Brasil, ya en las cercanías de la frontera con Uruguay. Doblar a la derecha. Ventania es el último reducto brasileño.

Jean Claude Ogier carga nafta en una estación de servicio cerca de Canela, en Brasil. Recomendó llevar siempre un tanque con buena nafta de reserva.



mos a tener que cuidar más. En Ituporanga comienza el segundo "prime" sudamericano también con las mismas características que el anterior. Entrando en el Estado de Santa Catalina, el recorrido pasa por las localidades de Bom Jesus y Canela, donde el camino se encuentra peor, ya que tiene muchísimos pozos. En esa zona vamos a tener que cuidar el auto porque es muy, pero muy brava. En Canela termina el "prime" y comienza otro tramo de navegación hasta el límite uruguayo-brasileño, pero ahí uno puede relajarse un poco porque es una recta interminable de asfalto en buenas condiciones."

YA EN EL URUGUAY

"El prime más bravo es sin duda el que hay en el Uruguay. El camino es muy malo y poceado. Las características principales son que el trazado es en la mayor parte montañoso (sierras) y muy trabado. El piso también es malo y con muchos pozos. En el 90 por ciento del trazado, el camino es de serrucho y va a haber que andar cuidando el auto, porque si se anda muy ligero vibra todo y parece que se fuera a despanzurrar. Sin embargo, nosotros hicimos todos los tramos de la ruta con autos standard y no pasó nada de nada.

"La parte argentina es brava a partir de Saladillo, ya que en este tramo, un "prime", el camino está encajonado y el piso es de arena. Si llueve va a ser muy difícil pasar por ahí."

El camino hasta Chile lo completó Claude Le Guezec en pareja con Jack Forest Greene y ni bien descendió del Peugeot 504, subió al Boeing para esperar en Francia el embarque de los autos y la delegación de pilotos. También Migliore hizo el camino a partir de Santiago de Chile y nos relató sus impresiones sobre ese tramo de la carrera.

"LO MAS BRAVO ESTA AQUI"...

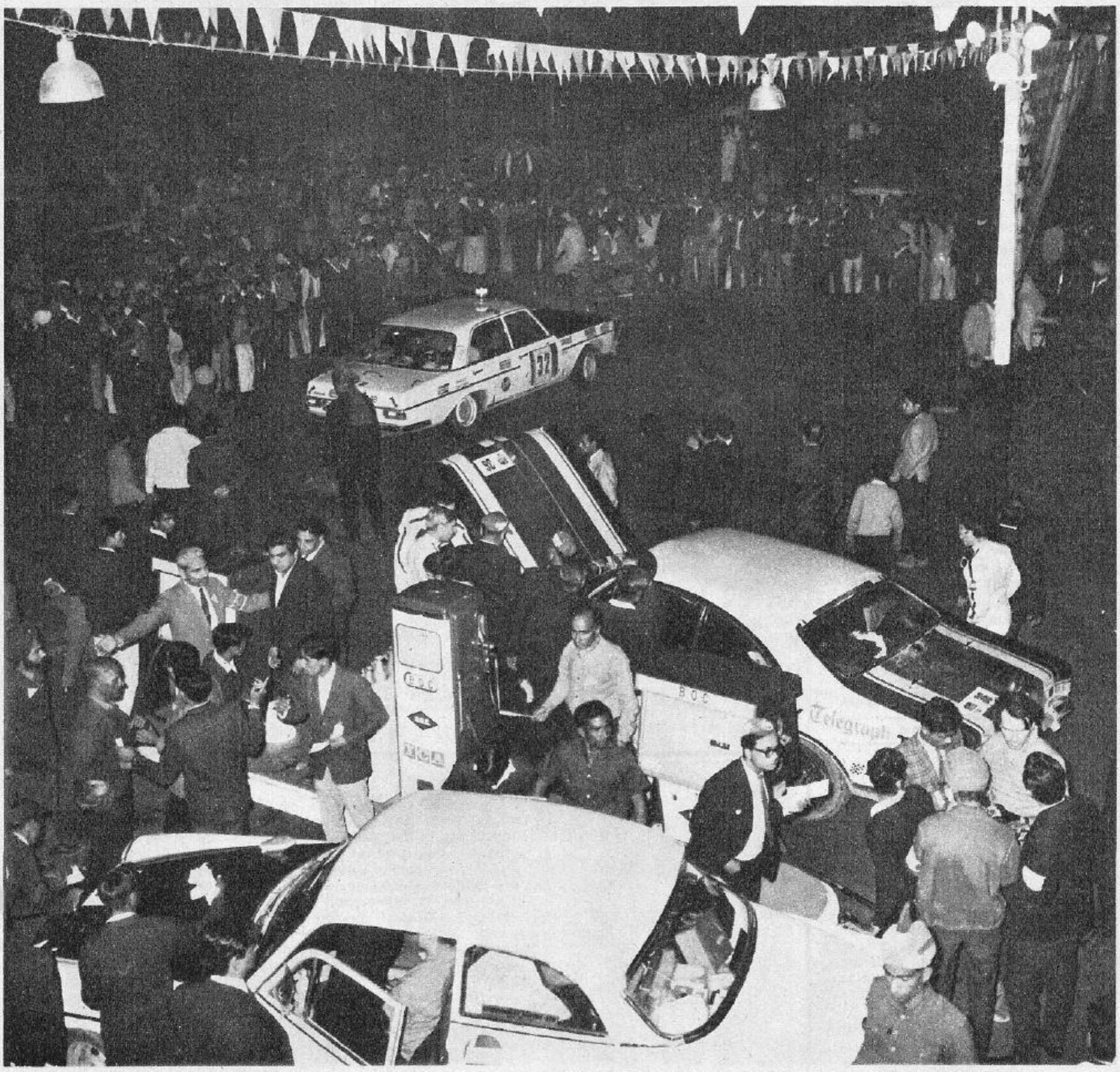
"...y de eso no tengo dudas. Existe un "prime" que nace en Santiago de Chile y llega a La Serena. Pero no vayan a creer que la ruta es la asfaltada, tipo autopista que todos conocen y que se llama Panamericana. ¡No! La ruta por la que nos mandan es una especie de sendero que bordea la montaña y que fue construida por los indios. Estimamos que ese tramo va a demorar entre 10 y 12 horas de marcha constante. ¡Es para mulas! Te aseguro... Y para peor cuando llegás a La Serena hay que mandarse el cruce de la Cordillera por Agua Negra. ¡Qué tal! Llegás a San Juan y ahí empieza otro "prime" a través de caminos pesimos, con ríos que atraviesan el camino, la Cuesta de Miranda, la Cuesta de Zapata y un montón de dificultades por el estilo. Fijate que hay algunos lugares donde los ríos han formado cunetas profundísimas en el camino y no podés pasar. Tenés que circular por la orilla. En La Serena nos encontramos con los autos 103 y 32, que iban tripulados respectivamente por Timo Makinen y Gilbert Staepelaere (Ford Escort) y Ken Tubman, A. J. Welinski y Bob Mc Auley (Austin 1800). Ellos no habían llegado a la parte en que se encara nuevamente la Argentina luego de pasar Agua Negra; para mí la parte más brava, y ya dicen que iban a llegar dos autos solamente a México. A mí me parece, en cambio, que van a llegar más. Creo que van a ser diez o doce los que arriben a México. Por supuesto pienso que nuestros autos van a estar entre ellos."

Prácticamente toda la ruta ha sido cubierta por el equipo SAFRAR. Sólo falta la parte europea para lanzarse a las rutas a cumplir con esta tarea que se sabe es para locos. Pero no para locos comunes. Para locos-locos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por GERMAN SOPENA, directamente desde Londres

... A UNA SEMANA



Clima de largada, esperanzas, ansias de aventura y de ganar. 106 autos en la línea de partida, y once esperanzas argentinas.

Ya faltan pocos días

para que 106 autos

se pongan en movimiento

rumbo a la aventura

más grande del automovilismo

Mientras en toda Europa toman forma los campeonatos de todas las especialidades del automovilismo de competición un acontecimiento diferente y sensacional comienza a destacarse netamente sobre todo lo demás. Es la proximidad de la largada del rally de Londres a México, que ya ocupa las páginas de todos los diarios de Europa con su mezcla de competición, aventura, intereses empresarios y resabios también de carrera de resistencia tipo principios de siglo y que en este momento sólo los ingleses son capaces de organizar.

En el circuito de Thruxton había en exposición un Austin 1.800 que correrá el rally, y en las principales revistas de Europa se reproducen los comentarios de los pilotos que ya recorrieron la ruta sudamerica-

→

MAS DE LA LONDRES-MEXICO

na y que hablan profusamente de "las salvajes pampas" (verídicamente real, Revista Auto Virage), del cruce de Chile a San Juan por el paso de Aguas Negras y de las dificultades de los caminos secundarios en Perú, Ecuador y Colombia.

Pese a que ya faltan sólo escasos trece días para la partida del rally —domingo 19, a las 10.30 de la mañana desde el estadio de Wembley— todavía es posible que haya cambios en algunos sectores de la ruta previamente establecida y según la oficina organizadora se trataría de acortar algunos tramos difíciles de Europa —entre Bulgaria y Monza, Italia— para darle mayor importancia a la parte sudamericana de la carrera o sea que se trata de que llegue la mayor cantidad de gente a Río para asegurar el éxito mundial del rally.

Obviamente comentamos el problemático cruce de Chile a Argentina por el Paso de Aguas Negras, donde hace poco se corrió la dramática San Juan-Coquimbo. Ya para la época en que el rally pasará por allí la nieve puede tornar intransitable el camino, pero los organizadores sostienen que el Automóvil Club chileno les aseguró de todas formas que el camino estará en condiciones de uso y que por lo tanto no se modificará esa parte de la ruta. De todas maneras en una serie de boletines informativos señala de manera especial para los pilotos que no recorrieron la ruta, los efectos de la falta de oxígeno a esas alturas como son las náuseas, los dolores de cabeza, la dificultad en la respiración, dificultad para tomar decisiones y finalmente euforia.

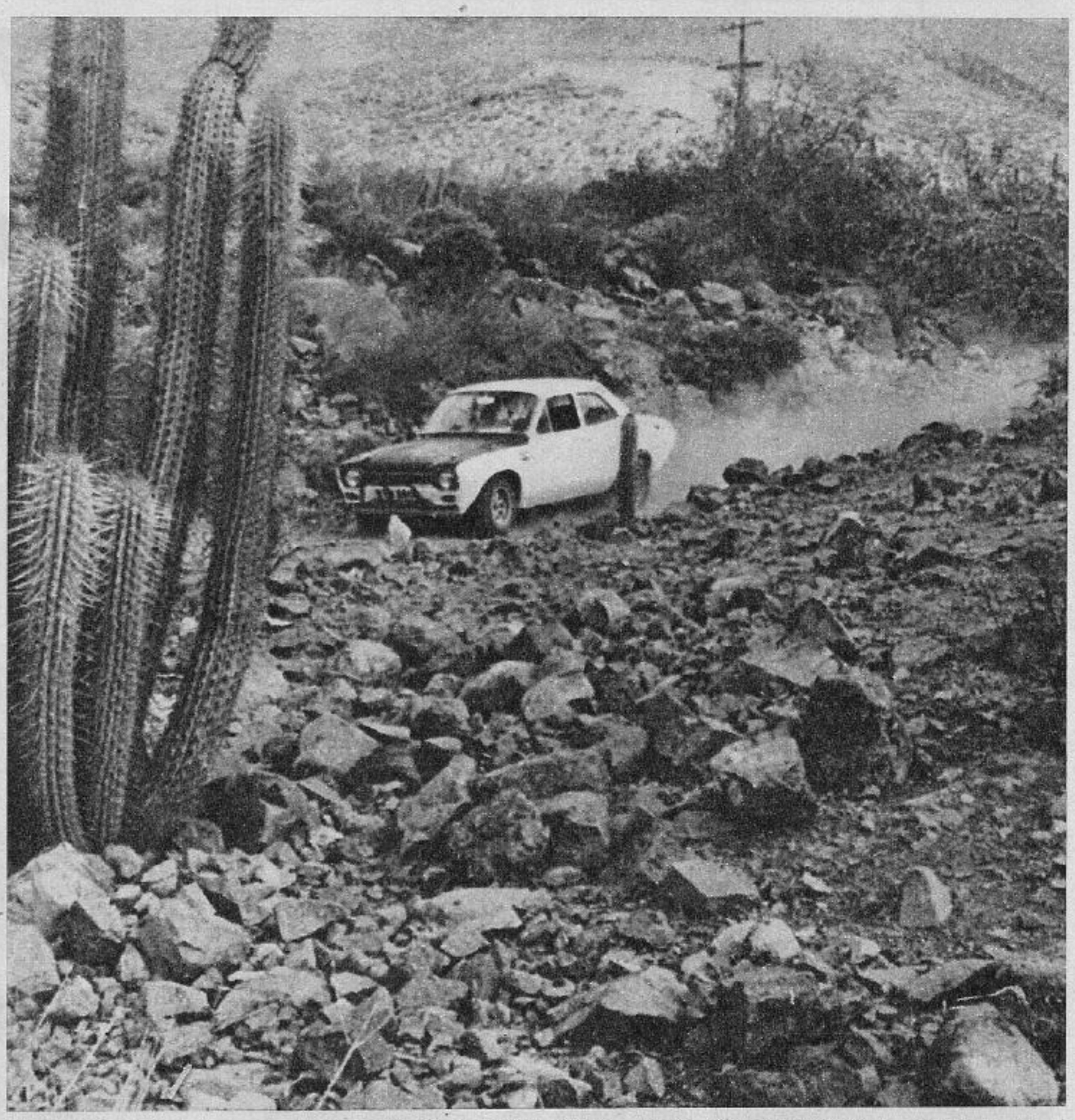
Se espera también adelantar un día la largada en Río de Janeiro para desarrollar toda la parte sudamericana con más tranquilidad. Es decir que en vez de reanudar el rally el 9 se haría el 8 de mayo.

LOS ARGENTINOS EN EUROPA

Los pilotos argentinos que participan en el rally integrando los dos equipos Peugeot ya se encuentran en su mayoría en Europa y de ellos los primeros en llegar a Londres fueron Jean Pierre Esteguy y Alcides Rodríguez, cada uno tripulante de uno de los dos Peugeot 504 del equipo particular y que arribaron a Londres el jueves 2 de abril. El viernes llegaron los dos 504 por barco a Londres y fueron guardados en un garaje mientras Esteguy y Rodríguez partieron a recorrer la ruta europea.

En Lisboa en cambio comenzaron a recorrer la ruta por el sur de Europa los pilotos del equipo Peugeot oficial. "Larry", Gastón Perkins y Jackie Forrest Greene se reunieron en el sur de Francia con los franceses Jean-Claude Ogier y Claude Laurent, para seguir juntos y reunirse en Italia con José Migliore, el único que faltaba, y que llega de correr la Vuelta de la Manzana.

Los pilotos participarán de la presentación oficial en Francia y recién estarán en Londres el viernes anterior a la largada de la carrera. Pero para ellos el rally ya comenzó.



Un Ford Escort Twin-Cam recorriendo la ruta de la Londres-México. En la foto, atravesando un camino mexicano.



LE GUEZEC POR TELEFONO

El viernes pasado, desde el mismo hotel donde estábamos con el equipo del ACA en Londres —y mediante el pago de una libra y media— hablamos por teléfono a Peugeot de Francia para comunicarnos con Claude Le Guezec, director del equipo Peugeot-SAFRAR en la Londres-México y con quien mantuvimos el siguiente diálogo:

—¿Dónde están en este momento los autos?

—En viaje hacia aquí (París) adonde llegarán a mediados de la semana que viene. Tenemos que hacer una reunión y presentación oficial en Peugeot.

—¿Están absolutamente terminados los coches?

—No, faltan varias cosas que completaremos aquí, como los cinturones, las gomas, los faros y los instrumentos adicionales.

—¿Cuándo los traen a Londres?

—El viernes anterior a la carrera.

—¿Recorrerá usted la ruta con los pilotos argentinos?

—No. Yo la recorrí ya hace unos días. Tengo que quedarme en París a terminar todo.

—¿Cuál es la peor parte de la ruta europea?

—La zona que atraviesa Yugoslavia. Cuando yo pasé había muchísima nieve y estaba muy difícil. Creo que dentro de dos semanas habrá bastante nieve como para dificultar el paso.

—¿Usted seguirá la carrera en auto o en avión?

—En Europa haré partes en auto y partes en avión. En Sudamérica casi todo en avión.

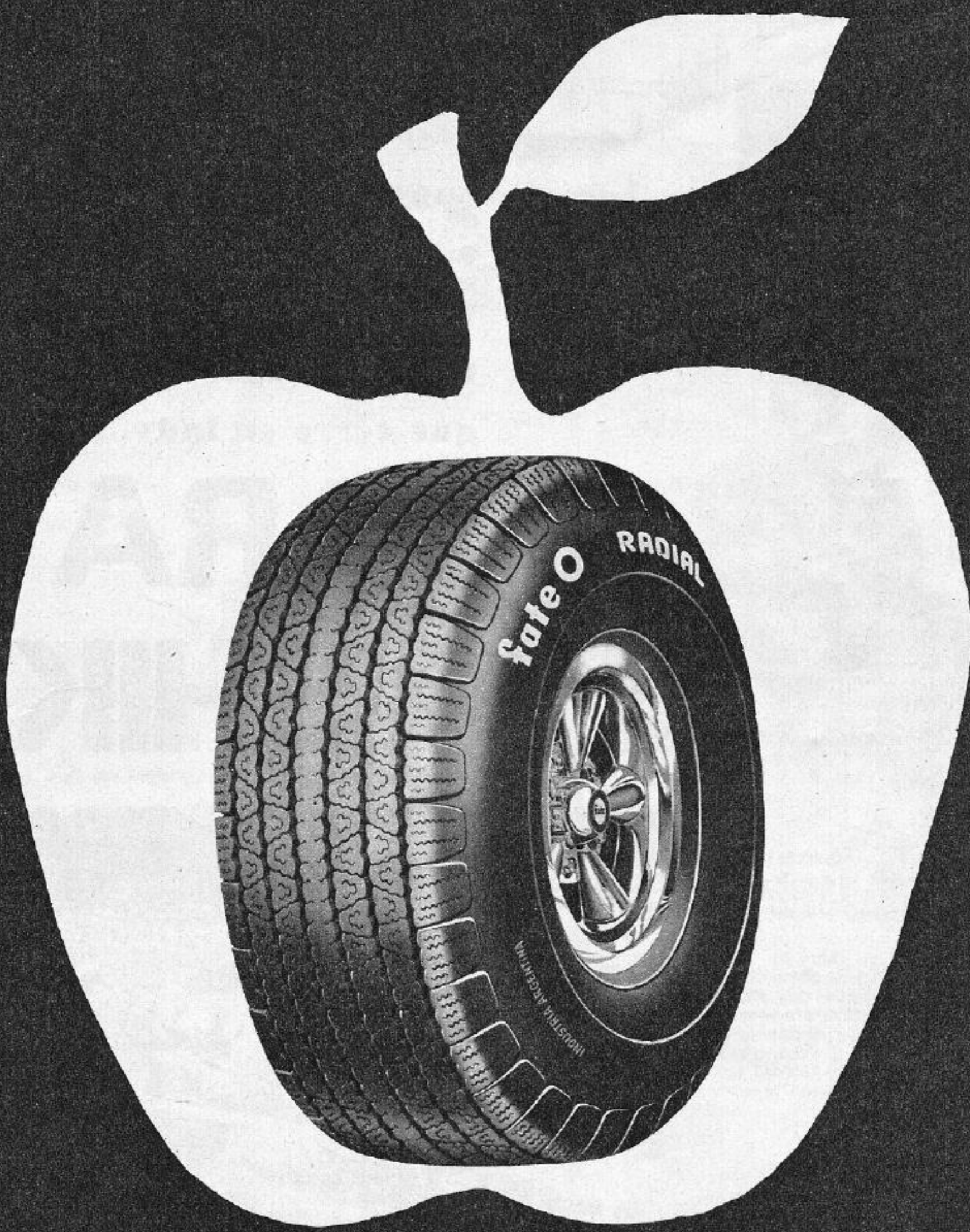
—En su opinión, ¿cuáles son los equipos más fuertes en este rally?

—El equipo Peugeot desde ya. No tenemos problemas. No, seriamente hablando creo que formamos un equipo poderoso y desde ya entre los favoritos a mi entender está el equipo Ford oficial y el equipo British Leyland (Morris, Austin).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cicero publicidad

IV VUELTA DE LA MANZANA



1° José "Pepe" Migliore con

FATE RADIAL Fate O

El neumático argentino

PAIRETTI-INDIAN

IDA Y



Miércoles 1º a las 10 horas. Ida.

Pairetti confirmó que correrá un Shike en las 500 Millas de Indianápolis el 30 de mayo de este año. Sus gestiones a través del Canel 9 de televisión fueron fructíferas. Sería el tercer argentino que corre en Indy. Lo conversado

PARA UN SHIKE

Enmarcado, el Shike, el auto de Agajanian que correrá Pairetti.



Pairetti volvió de los EE. UU. El miércoles de la semana pasada alrededor de las 23 hs., il matto, o Carlitos, o Carlos Pairetti bajó a los saltos la escalinata metálica que unía a la puerta delantera de un Boeing de A.A. con el cemento de la playa de maniobras. Bajaba contento, bueno, contento está siempre.

Lo primero que preguntó fue sobre los Fordmisano, que ésto, que aquello, que cómo no habían salido los autos hacia Córdba, que **esperá queahoratecuento.** Cuando comenzó a responder las preguntas sobre las gestiones realizadas en Indianápolis confirmó lo esperado: habían arreglado junto con Vicente Alvarez con "Aggie" Agajanian **("un tipo macanudo, che; tiene la plata del mundo")** para que Pairetti conduzca el auto que en principio había conseguido Canal 9, el **Shike.**

Por otro lado, Aggie Agajanian quedó muy complacido con Pairetti e incluso llegó a prometerle en charla informal un chasis flamante para 1971 si se llegaba a clasificar este año entre los 33 pilotos máximos admitidos con su Shike. **"Vi la carrera de Searspoint, sabés cómo se dan los yanquis... Parnelli Jones le ganó por dos segundos no más a Andretti, viajan que es cosa de locos..."**

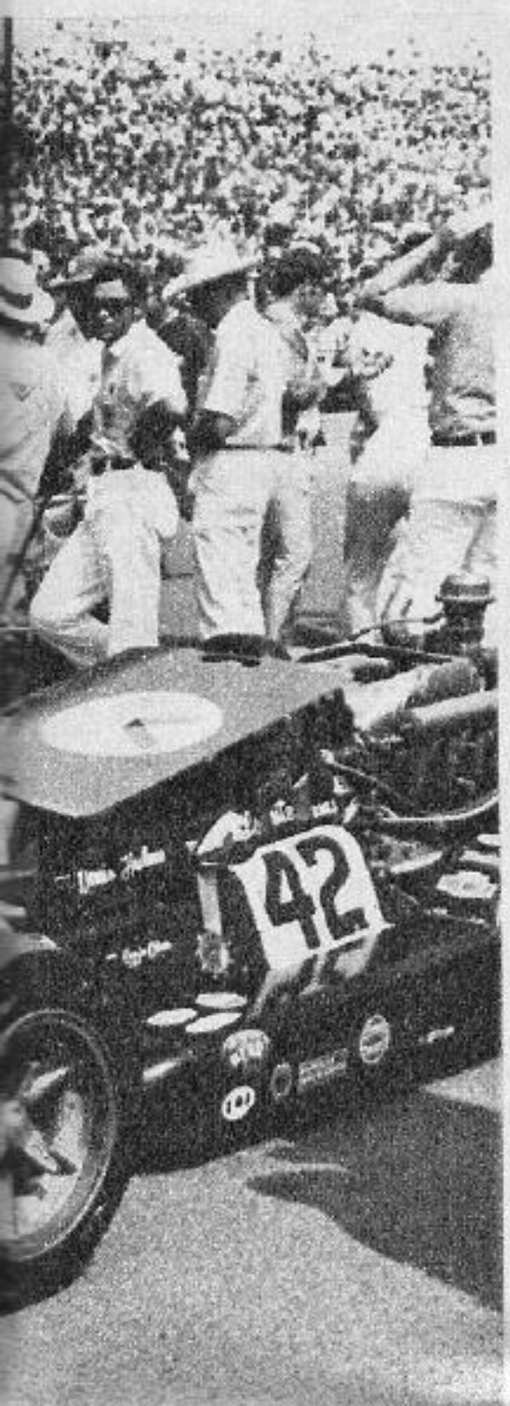
Una de las empresas que compró parte de la publicidad del auto de Pairetti es Wynn's de EE. UU.; a pesar del télex que envió Ford Motor Argentina a los EE. UU., Pairetti no pudo conseguir auto con motor de la marca, no había nada disponible por el momento y los argentinos prefirieron formalizar de una vez por todas y

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

APOLIS VUELTA



Miércoles 8 a las 23 horas. Vuelta.



arreglar definitivamente con Agajanian y su Shike.

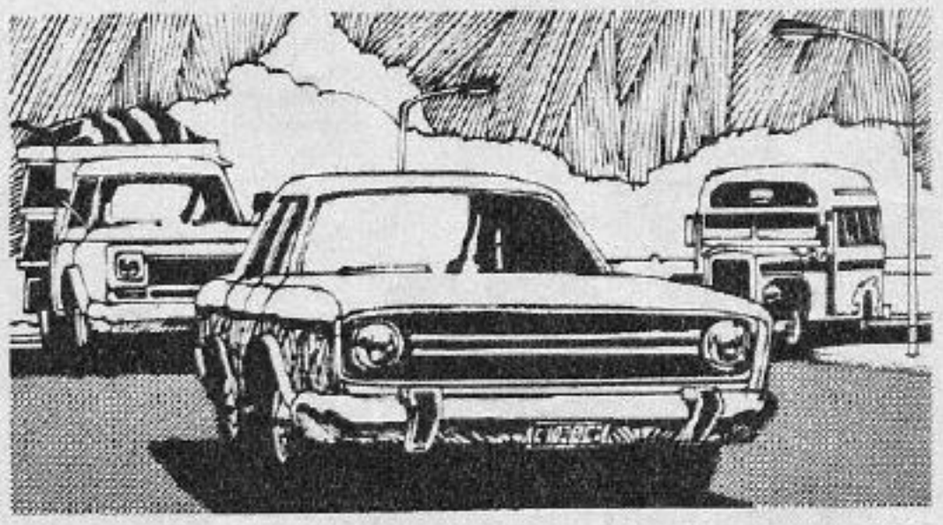
El Dr. Vicente Alvarez se quedó en los Estados Unidos, inscribirá en estos días a Pairetti en la lista oficial de anotados para la competencia que se disputará el 30 de mayo, las 500 Millas de Indianápolis.

Prácticamente a comienzos del mes de mayo Pairetti viajará a Indianápolis a cumplir con la prueba de suficiencia, si la aprueba intentará clasificarse para posteriormente correr. En honor a la verdad, el auto no está capacitado para clasificarse —de desarrollarse normalmente la competencia— dentro de los cinco primeros puestos en la clasificación final. Según los antecedentes del automóvil (construido en 1966, no obtuvo clasificaciones muy decorosas hasta el momento pero está aceptablemente actualizado y no es cosa del otro mundo clasificarse en la treintena plus de pilotos) se puede andar del 7º/8º puesto para abajo, que si Pairetti lo logra puede considerarse muy pero muy satisfecho. Si lo hace o no, depende de Pairetti y de los problemas mecánicos que pueda llegar a padecer.

Hay muchas cosas loables dentro de esta "Misión Indianápolis: la iniciativa de Canal 9 de apoyar la incursión de Pairetti es un aliciente que levanta el espíritu algo alicaído de nuestro actual automovilismo, que solamente parece saciarse con confrontaciones internacionales; el entusiasmo de Carlos Pairetti por competir en **"...la carrera que más me interesa de todas las del mundo"** y el hecho de que Argentina vuelve a competir en Indianapolis después de dos actuaciones anteriores muchos años atrás que no fueron coronadas por el éxito.

J. P. B.

Para qué agregar aditivo al aceite?...



PARA ESTO!

Para reducir la fricción dando más vida al motor, aumentando potencia con menor consumo, facilitando el arranque en frio y suavizando el funcionamiento.



EN EL CARTER DE MOTORES QUE GASTAN ACEITE AGREGUE **Kelube SUPER O-K** Aumenta la viscosidad del aceite, mantiene máxima compresión, reduce el humo. Mejora notablemente el rendimiento de motores gastados.

Kelube

Motor bien "Kelubizado" rinde más y mejor

YACHTING

UN GITANO TRIUNFA





Aspecto que presentaba la Dársena Norte momentos antes de la largada de la regata crucero a la costa uruguaya. Como se puede apreciar, corrieron muchos barcos de todo tipo y tamaño.

Arriba, izquierda: Largada de la clase "B" en la regata Bs. As.-Riachuelo-San Juan-Bs. As. En primer plano, el ganador de la clasificación general, el Gitano (A-624) de Juan Carlos Canzobre.

Arriba, derecha: Instantes antes de largar la regata a Punta del Este evolucionan en el entrepuerto el Esperanza y el Alfard (A-22), ganador de la clasificación final.

RESULTADO DE LAS REGATAS

Bs. As. - Punta del Este - Bs. As.

PRIMERA ETAPA

1)	Jorge Benavides	Juana	29h 14m 38s
2)	Francisco Gaibisso	Alfard	29h 47m 38s
3)	Joaquín Neyra	Esperanza	29h 49m 27s

SEGUNDA ETAPA

1)	Francisco Gaibisso	Alfard	28h 0m 52s
2)	Ugo Baldi	Columbia	28h 18m 56s
3)	Joaquín Neyra	Esperanza	28h 38m 35s

CLASIFICACION FINAL - Premio Otoño

1)	Francisco Gaibisso	Alfard	57h 48m 9s
2)	Jorge Benavides	Juana	57h 48m 14s
3)	Joaquín Neyra	Esperanza	58h 28m 2s

Bs. As - Riachuelo - San Juan - Bs As.

PRIMERA ETAPA

Clase "B"

1)	José Domenech	Cimarrón	24 puntos
2)	Juan C. Canzobre	Gitano	19 „
3)	Juan C. Rodríguez	Nora	15 „

Clase "C"

1)	Alfredo Palau	Rob-Roy	29 puntos
2)	Jorge Dupuy	Panela	24 „

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...ADOR

Con el triunfo de Francisco Gaibisso al timón del Alfard y Juan C. Canzobre timoneando el Gitano se definieron las regatas crucero, que organizó el YCA para los barcos que miden en la CCA

Por **Juan Pedro Siedmann** Fotos: **Mariolino Castellazzo**



Los feriados de Semana Santa fueron aprovechados, como siempre, hasta los últimos minutos por los aficionados al yachting, especialmente por los regatistas que tuvieron competencia de crucero a rolete.

Todo se inició el miércoles a las 8 hs., en que largaron seis barcos de la clase "A" de la CCA, en la regata que el YCA organizó entre Buenos Aires-Punta del Este-Buenos Aires. Se inició la primera etapa en Dársena Norte con viento NE de 6 km/h y río en bajante, y desde el star se destacó el Juana, que encabezó el lote durante toda la regata, seguido muy de cerca por el Esperanza, Cangrejo, Alfard, Barataria y Columbia. La regata, en la que predominron los vientos suaves del ENE, tuvo un trámite sin alternativas de importancia, arribando los primeros competidores el viernes al mediodía.

La segunda etapa se largó el sábado a las 12 hs. y salvo el poderoso pampero que tuvieron que apechugar las tripulaciones el mismo día por la tarde, el desarrollo de la regata fue normal. Excelente el intenso duelo que libraron el Juana y el Esperanza por la primera colocación. Las embarcaciones recorrieron las 171 millas en un tiempo relativamente corto, puesto que ya el domingo al mediodía hicieron su entrada a Dársena Norte los primeros barcos, con el Esperanza a la cabeza.

La suma de tiempos de ambas etapas consagró ganador del premio "Otoño" al veterano yawl Alfard, timoneado por Francisco Gaibisso, lo que demuestra que a pesar de los años que tiene este barco, aun tiene vigencia y está en condiciones de dar el batacazo en cualquier momento.

El jueves por la mañana se inició el ya tradicional triángulo de Semana Santa que también el YCA organiza para los barcos de la clase "B", "C", "D" de la CCA y para la clase Grumete, entre Buenos Aires-Riachuelo (ROU)-San Juan (ROU)-Buenos Aires.

En momentos de arriarse la Clue Peter soplaba viento N de 15 km, lo que permitió que los barcos dieran el rumbo a Riachuelo de borde, el que recién pudo ser emprendido por el Red Rock unos 10 minutos más tarde, puesto que pasó y al volver para largar nuevamente se quedó varado. A media mañana el viento comenzó a calmar y se fue al NO para luego seguir rotando al SO y establecerse finalmente del sector ESE, lo que determinó que todo el mundo izara los parachutes y llegara rápidamente a destino, a pesar del poco viento; culminando los competidores la etapa, luego de recorrer 32 millas, a las 15 horas aproximadamente. Inexplicable fue la rifadura del genoa del Fjord IV cuando sólo soplaban unos 5 km/h. ¡Ni que las velas fueran de papel!

El viernes a las 9 hs. se largó, con viento NNE de 15 km, la segunda etapa entre Riachuelo y San Juan, debiendo dejar las embarcaciones la boya km. 54 del canal Martín García a estribor; algunos barcos sacaron a relucir sus spinnakers pero esa situación duró muy poco, puesto que el viento empezó a bornear y aflojar gradualmente.

Frente a Punta Negra, el Trinidad II se llevó por delante un barco hundido, afortunadamente sin consecuencias, aunque seguramente tendrá que revisar un poco su quillote, no vaya a ser que use la colisión como excusa para disminuir su desplazamiento sin avisar.

Sólo algunos barcos pudieron montar la boya 54, puesto que la fuerte bajante y la total falta de viento obligaron a muchos a permanecer fondeados por más de una hora y media, a la espera de una brisa salvadora, la que llegó del NE pero fue tan efímera que sólo pudo ser aprovechada por los más rezagados, los que volvieron a fondear al ratito nomás.

Finalmente Eolo decidió soplar del SE con una intensidad de 17 km., favoreciendo a los barcos que andaban cerca de la costa, llegando a la Barra los primeros participantes a las 3 de la tarde (hora más, hora menos). Chimenteando un poco, diremos que el Sancir, una vez terminada la etapa, se dedicó a arar el fondo del río, costándole un buen trabajo dejar de hacerlo. También el Cimarrón tuvo su problemita al chocar con una restinga o piedra o algo por el estilo frente a Farallón, que lo obigó a poner motor. Evidentemente en esta etapa la consigna era atropellar con todo.

La tercera etapa se largó el domingo a la mañana, después de un descansito en El Escondido, con viento nulo, siendo el elemento propulsor en esa oportunidad la bajante. El Panela tocó la lancha y tuvo que volver a largar, lo que lo demoró casi 15 minutos, cosa que le favoreció puesto que junto con el Corsario II recibió una rachita del O que los empujó de lo lindo, mientras que el resto de los yates estaban completamente parados; esta escapada significó que los barcos mencionados tomaran el comando del pelotón con buen margen de ventaja, el que pudieron mantener hasta casi Diamante, en que los yates más grandes los alcanzaron. Como dato ilustrativo podemos acotar que para recorrer las 9 millas que hay entre San Juan y Diamante los barcos emplearon alrededor de cuatro horas, eso es lo que se llama una regata en cámara lenta. Una vez virada "la piedra" el viento se puso SSE por lo que la regata fue completamente franca, aunque siempre con poco camino. Si bien hubo poca brisa en todo el trayecto, lo que sobró fueron los mosquitos, trasformando la competencia en una lucha anti-insectos.

En definitiva, durante las 89 millas, que era el recorrido de las tres etapas, faltó viento, lo que no fue factor para que se corriera una muy buena regata.

Con motivo de su 45º aniversario, el Club Náutico Mar del Plata puso en juego la copa Aniversario para barcos de la clase Grumete. En este torneo intervinieron tripulaciones en representación de 10 clubes de yachting. Las pruebas se realizaron frente a Playa Grande y constaban de dos series de dos regatas, interviniendo distintos timoneles en cada serie, para que finalmente los tres primeros de cada serie disputaran una regata definitoria en la que triunfó Ruben Caparelli.

El Club Náutico Belgrano realizó una regata entre San Isidro y San Juan por la copa Enrique Sieburger para la clase Río de la Plata. Se inscribieron solamente tres barcos, de los cuales terminó la regata solamente uno; el Tunuyán; timoneado por Román Roverano, abandonó y el Paraná llevado por Osvaldo Pickel fue descalificado; por ende, el triunfo fue para Luis Flory que al mando del Hermes empleó para la travesía un tiempo de 7h. 14m.

Clase Grumete

1) Juan Cadario	Eray	24	puntos
2) Horacio Ferrari	Carmen	19	„

CLASIFICACION FINAL

CLASE "B" - Premio: Isla Farallón - 10 inscriptos

1) Juan C. Canzobre	Gitano	58	puntos
2) Juan C. Rodríguez	Nora	53	„
3) Enrique Sieburger	Sancir	48	„

CLASE "C" - Premio: Banco Arquímedes - 15 inscriptos

1) Jorge Dupuy	Panela	68	puntos
2) Raúl Alderete	Vatelú	61	„

CLASE "D" - Premio: Banco Magdalena - 8 inscriptos

1) Otto Weber	Sun-Crest	47	puntos
2) Carlos Chiappini	Espejaime	43	„

CLASE GRUMETE - Premio: Barra de San Juan - 9 inscriptos

1) Juan Cadario	Eray	67	puntos
2) Patricio Niveyro	Nandubay	54	„

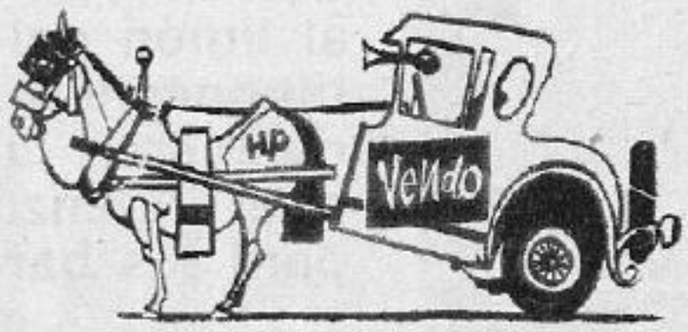
CLASIFICACION GENERAL - Premio: Mateo Marques Castro

1) Juan C. Canzobre	Gitano	102	puntos
2) Juan C. Rodríguez	Nora	100	„

Copa ANIVERSARIO - Para clase Grumete, corrida en Mar del Plata

1) Rubén Caparelli	(ENAB)	Delta	1h 3m 0s	
2) A. Bafico Rojas	(YCA)	Alpha	1h 10m 48s	

AVISOS corsificados



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

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

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

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

MOTOR SIMCA 1.290 c.c., vendo, nuevo de fábrica 62 HP, 5 bancadas, ideal para FIAT 1100. Tratar: Carlos Calvo 3268, de 9 a 18 horas.

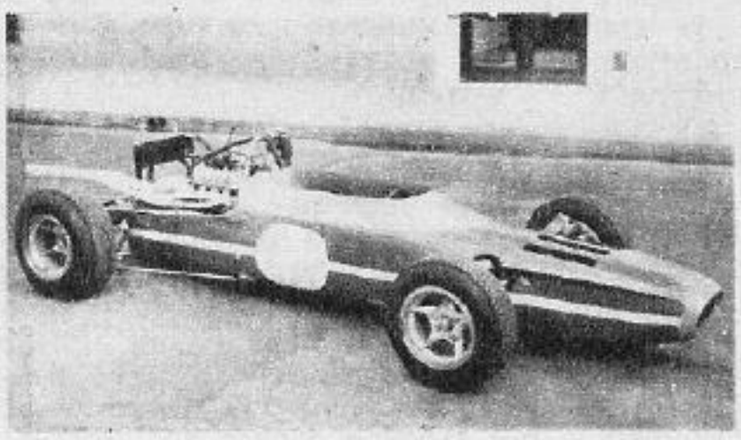
DOBLE FAETON AUBURN 6 cilindros, modelo 1927, conservado a nuevo, color de fábrica, todo original, en buen estado de



funcionamiento para viajar. Gran oportunidad para coleccionistas, o para quienes deseen lucirse paseando con capota baja. Juan B. Allasino, San Martín 1948, Sastre, Santa Fe.

MERCEDES BENZ 220S, modelo 1963, color gris grafito. Y con motor, tapizado, gomas y pintura TODO NUEVO. Dueño vende con facilidades de pago. Av. Salvador M. del Carril 3855, Plaza Devoto, tel. 50-1415.

CRESPI-FIAT FORMULA 2, 0 KILOMETRO. Motor Ferrea, último modelo, arranque

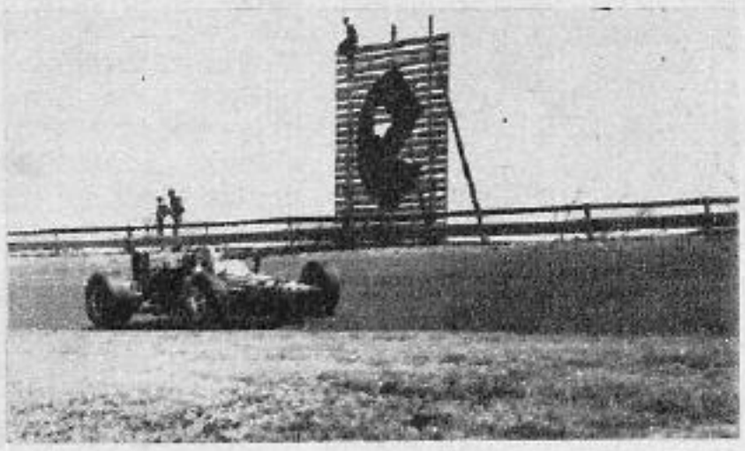


eléctrico y marcha atrás. Reglamentario según disposiciones vigentes. BILLINGHURST 2259, Tel 82-3543, Capital.

CAPOT DEPORTIVO PARA FIAT 600, con tomas de aire laterales, diseño **exclusivo,** producción limitada y fabricación sobre pedido. Venta y colocación 621-4247, Capital.

LANCHAS PLASTICAS (en fiber-glass), varios modelos de 2,60 a 3,60 metros de eslora y EL NUEVO MODELO PARA PESCADORES "GR360P". Precios especiales a revendedores y clubes. Tratar: ASTILLERO GR, Pje. Guillermo Correa 4687 (altura Moreto 1550), Capital.

FORMULA 1 MA, construido por Ramseyer (el de los portamazas) con o sin motor, con o sin caja. IMPECABLE. Apto para



cualquier motor. Vendo o permuto por mayor cilindrada. Julio C. Bella, Edison 331, San Carlos Centro, Santa Fe, tel. 36.

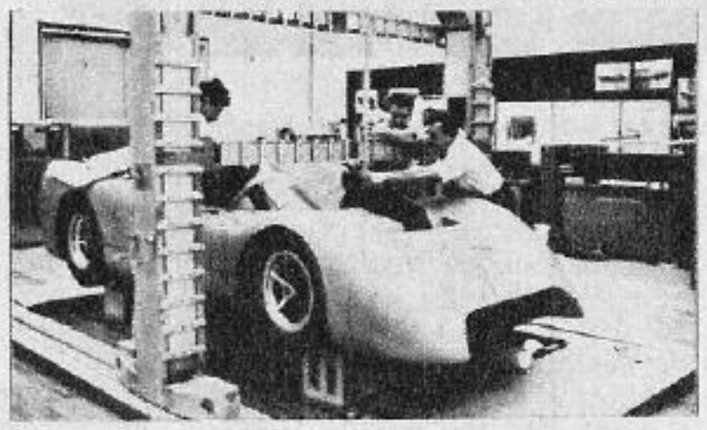
CUPE FORD 1947, vendo. Perfecto estado. Mecánica "Manolo Rodríguez". Ver en el



taller de "Manolo", calle Ituzaingó 3844, Carapachay, de 8 a 12 y de 14 a 18.

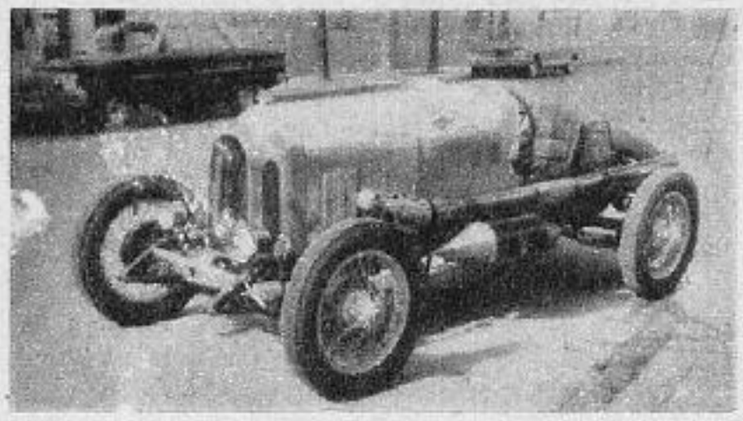
TACOMETROS, reparamos todo tipo. Venta, canje, desde $ 50 Ley 18.188. Electrónicos, mecánicos, velocímetros, equipos para rallies. Constitución 1241, tel. 27-0989.

APRENDA A CONSTRUIR AUTOS DE PASEO Y COMPETICION. STYLAUTO, Curso de Diseño y Construcción Integral de automóviles le ofrece la oportunidad de hacerlo. En fascículos semanales enviados a domicilio, se desarrollarán los siguientes temas: aerodinamia, problemas de susten-



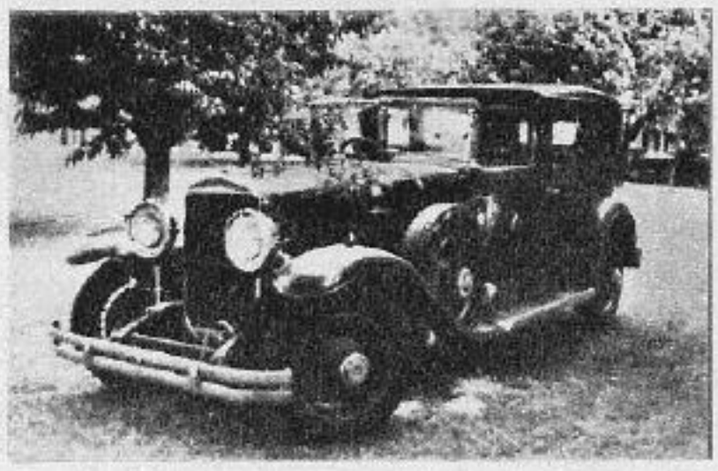
tación, estabilidad direccional, ensayos con maquetas, construcción de bastidores, geometría de suspensión en autos deportivos y de competición, SP y Fórmula. Teoría y práctica de la construcción de carrocerías de plástico reforzado. Moldeo de parabrisas, etc. Los temas serán desarrollados por los ingenieros Juan Carlos Gentile y José Manuel Arrieta. Para informes y folletos, escribir detallando datos personales (edad, ocupación) a STYLAUTO, Casilla de Correo 303, La Plata.

VENDO WHIPPER, Fórmula 1, 1929, importado USA, carrocería nacional, se con-



serva original de fábrica. Tratar: ALAGON 332, Capital.

CADILLAC FLEETWOOD 1929. Todo original. Perteneció al presidente Agustín P. Justo. Caja de 3 velocidades, la segunda y tercera sincronizadas. Carrocería de alu-



minio, parabrisas dividido. El motor V-8 está en perfecto estado así como las gomas que son nuevas. Héctor A. Mendizábal, 629-1335.

VENDO MG 49 TD, modelo único en el país. El auto está en estado inmejorable, todo a nuevo. Se encuentra 0 km. Oportunidad para coleccionistas y personas con criterio y buen gusto. Me veo obligado a

TARIFA REDUCIDA
Concesión N° 7979
Registro de la Propiedad Intelectual N° 965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

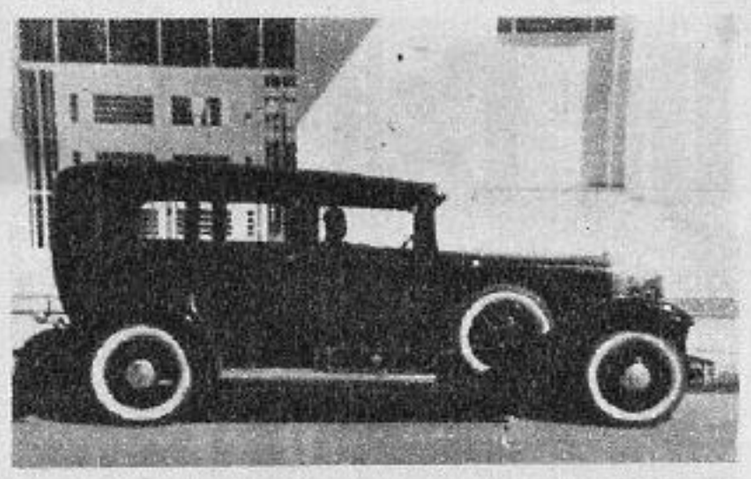
desprenderme de esta "joya" mecánica por tener que saldar algunas deudas. Lo entrego a la mejor oferta. Tratar en: 9 de Julio 352, Ciudadela Norte; preguntar por el señor Nicolás Pascuzzo.

ZANELLA R.K. 125 cm. ("PATITO FEO"), excelentes antecedentes, 3 subcampeonatos en temporadas anteriores y campeona en F. Int. (1968-Raúl Ubieta). Motor en excelente estado con modificaciones especiales. Tanque y llantas de aluminio, cubier-



tas racing y repuestos. Precio a convenir según venta en conjunto o motor por separado. Vende al contado Luciano Fernández por retirarse de la actividad. Ver en Pedro I. Rivera (ex Bebedero) 2682. Capital Federal, después de las 15 hs.

CADILLAC V8, 1929, limousine, realmente único, restaurable. Perteneció al presidente Hipólito Yrigoyen, 7 asientos, teléfono, tapizado de fábrica. En funciona-



miento. Documentacion al dia. Vendo urgente $ (ley 18.188) 3.800. Llamar al tel. 103 LOBOS, tratar en Eugenio Donatelli, Hiriart 360, LOBOS, Prov. de Buenos Aires (ruta 205). Está en exposición.

ESSEX 1292 Cupé convertible. Seis cilindros dos puertas, cola de bote ("boattail") y cubiertas nuevas. Ideal para coleccionistas. Solamente $ 90.000 de los viejitos, al contado. Llamar por teléfono de 21.30 a 22 hs., al 83-3041.

VENDO COLECCION Revista Parabrisas, 80 números en total, m$n 10.000. Teléfono 76-9622.

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

COMPRE TODOS SUS REPUESTOS A CREDITO

Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes.

La linea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 404 - Rural 404 - T4B - 504

Precios especiales a tallerista y revendedores
Envios al interior.
Casa adherida a Créditos LONDONCAR y CITICAR

PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. PAVON 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

ACCESORIOS DEPORTIVOS en GENERAL



Tableros especiales para FORD FALCON



Tableros especiales para PEUGEOT

ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e.I.

Paraná 734, Capital, Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

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

COLOCACION en el ACTO
Sandrini
VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA
BORSAN S.C.A.
LADINES 3808 • 50-7572,
ALTURA AV. SAN MARTIN 7100. CAPITAL

LLANTAS CROMADAS



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

Para su automotor compre Ud. lo mejor



"MOTORCAR"

COMUNICA A SUS CLIENTES AMIGOS EL TRASLADO A SU EDIFICIO PROPIO

RECTIFICACION DE MOTORES - Chevrolet
Valiant - Fiat - Falcon - Renault - Citroen
Auto-Union - Micromotores - Etc.

RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL MOMENTO

FLORENCIO VARELA 1810 - T. E. 621-2794
SAN JUSTO - (Frente Fábrica Chrysler)

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



IMPACTOS CALCOMANIAS TERRORIFICAS!.

PRODUCTORA:
ANEXO J.67®
JUAN B. JUSTO 4300,
CAPITAL FEDERAL.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

SONORIDAD EN AUTO-RADIO
Y CAR-STEREO



LA TOUR,

le ofrece la marca de su preferencia **NIPPON, KENIA, INTERELECTRIC, STERVOX y Radios, BENDIX, PHILIPS, AUTOVOX, MOTOROLA, SONDERS, TRANSYCA.**

J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) **T. E. 85-0678, Capital**
Donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

LAVE SU COCHE
EN 5 MINUTOS

WASHER S. C. A.

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438



DISEÑOS
EXCLUSIVOS "70"

AMPLIO STOCK EN LLANTAS DEPORTIVAS ANCHAS ORIGINALES CROMADAS Y LA SENSACION DE EUROPA Y EE.UU.: LA LINEA ACERO. LA LINEA MAS COMPLETA EN LLANTAS DEPORTIVAS

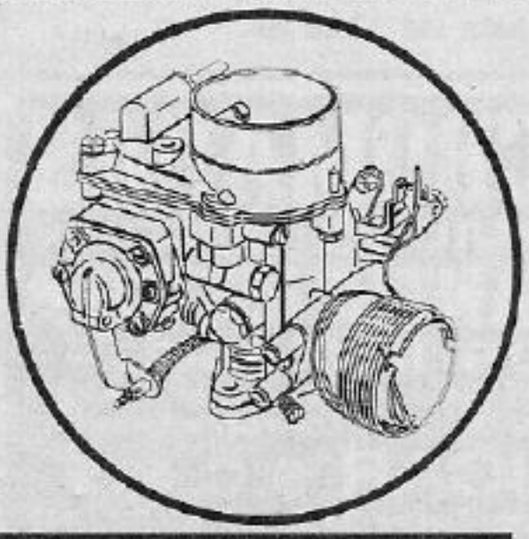
FABRICANTES:
HECTOR ruedas
WARNES 1487 - T. E. 54-0410 - Capital

TAPAS DE VALVULAS
DE DURALUMINIO
Con doble toma de aceite.
Competición y Standard
FALCON - CHEVROLET
BEDFORD



Berón de Astrada 2681
Tel. 922-2652

PEUGEOT 404



EL CARBURADOR DE REPOSICION LO FABRICA:

CARCION

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS
de su
CAJA AUTOMATICA



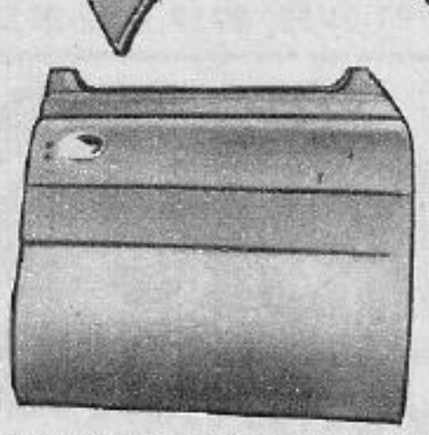
DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL
DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON PIEZAS ESTAMPADAS

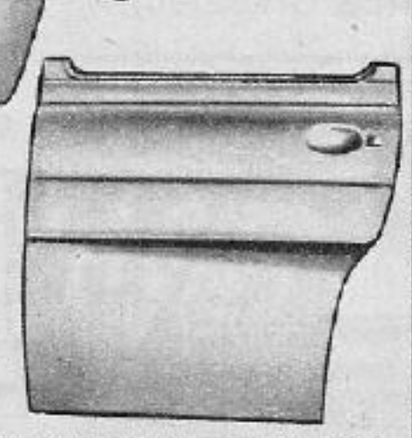
M. R.
EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



GUARDABARROS 4L



PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE



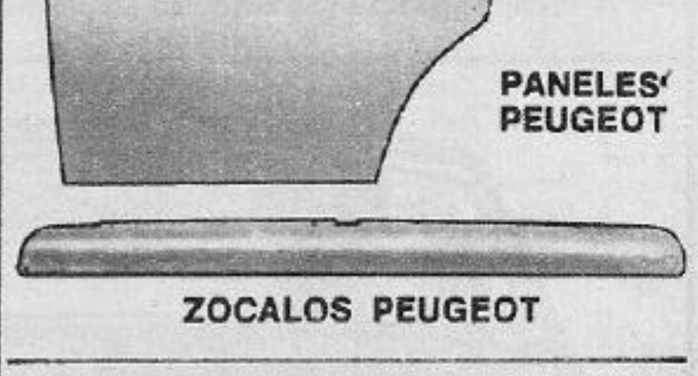
PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE



ZOCALOS RENAULT DAUPHINE



PANELES PEUGEOT



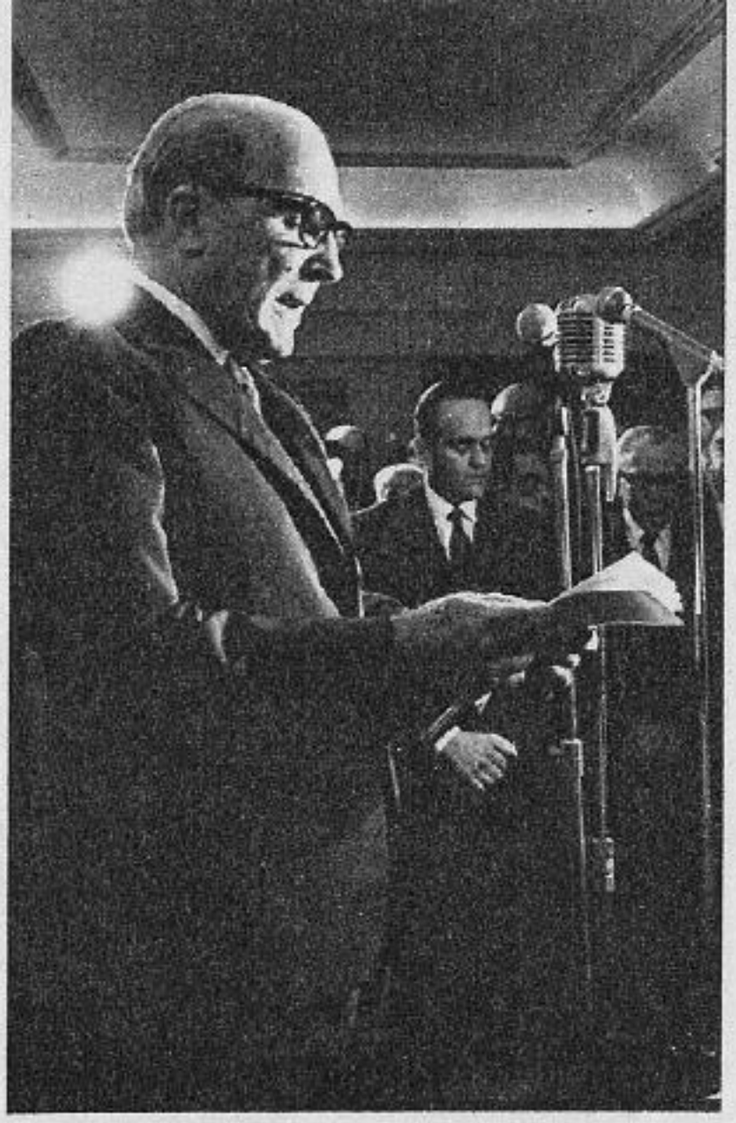
ZOCALOS PEUGEOT



PARAGOLPES MERCEDES BENZ

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

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



Agasajo al Dr. Carman

El Dr. César C. Carman fue agasajado por sus amigos, con motivo de su actuación como presidente de la Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes y por haber sido reelecto por unanimidad en ese mismo cargo en la Asamblea realizada en Miami por dicho organismo. Hicieron uso de la palabra durante el agasajo el profesor Fermín Estrella Gutiérrez por sus amigos, el presidente del Touring y Automóvil Club del Perú, señor Alfonso Bryce L., y el embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, señor John Davis Lodge.

El Dr. Carman agradeció los conceptos vertidos por las personas mencionadas precedentemente y como así también la presencia de los concurrentes, y las numerosas adhesiones que recibiera de amistades, empresas, instituciones nacionales y extranjeras.

Los conceptos vertidos por los oradores demostraron una vez más que la figura de César Carman gravita en las decisiones internacionales en la especialidad. Y demuestran también que el Automóvil Club Argentino sigue siendo una de las entidades privadas más importantes de nuestro país. El espíritu panamericanístico del Dr. Carman fue resaltado por el embajador de los EE.UU. quien relató además la actuación descollante del agasajado en la última reunión de la Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes.

El Dr. Carman dijo posteriormente: "Toda nuestra acción, cualquiera sea ella, y cualquiera sea el plano en que la desarrollemos, se halla pasionada por un imperativo irrenunciable: defender la civilización de Occidente, que en todo momento está en juego, hasta en episodios inocentes".

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MAYOR

KILOMETRAJE

CON MEJOR
RENDIMIENTO

HOLLEY
Carburetor Co.

CARBURADORES
Y SUS REPUESTOS

prestolite

ALTERNADORES
DISTRIBUIDORES
MOTORES DE ARRANQUE
REGULADORES DE VOLTAJE
Y SUS REPUESTOS

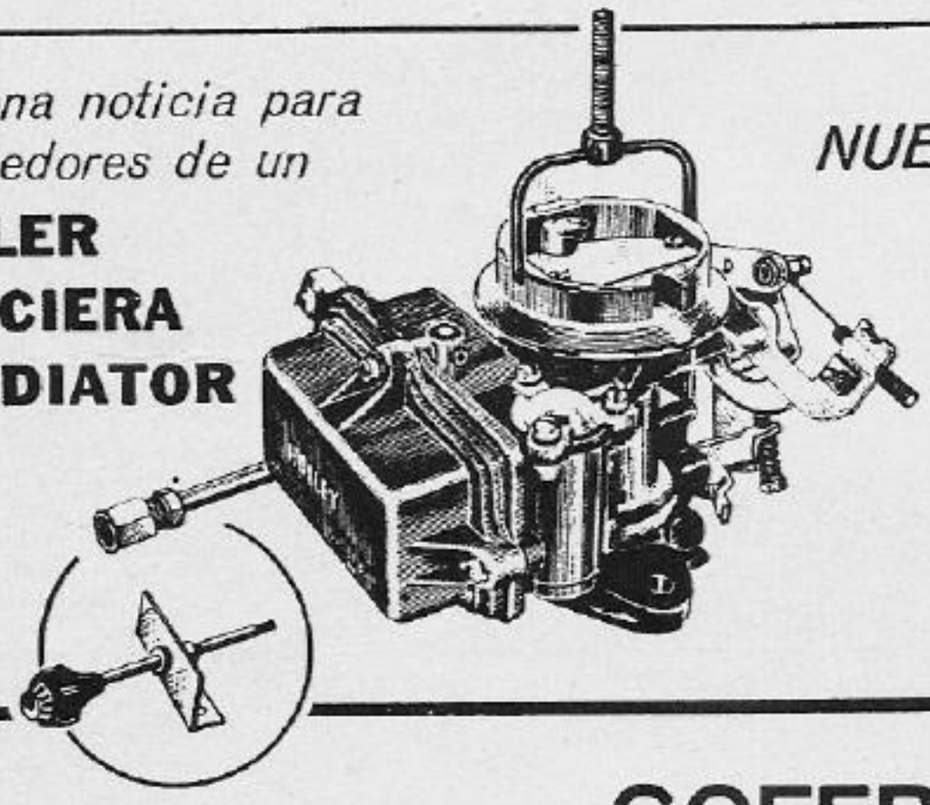
Equipo original en la mayoria
de los automóviles nacionales.



Una buena noticia para
los poseedores de un

RAMBLER
ESTANCIERA
O GLADIATOR

Modelos
1965/67



NUEVO CARBURADOR

HOLLEY

modelo
RX 7010 A

BRINDA
TRIPLE ECONOMIA,

cuesta menos,
funciona con nafta común
y consume menos.

DISTRIBUIDORES:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



Perdón. Faltaba Kent

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com