$80

Parabrisas

Nº 160

CORSA

13 al 19 de mayo de 1969

OTRO FIAT ARGENTINO





Las revistas de Mauro

F1 Y F2 EN CORDOBA

La primera cubierta hecha con cinto de fibra de vidrio y armazón de poliester

¡Dura hasta el doble que las cubiertas comunes!

Es tan fuerte que su banda de rodamiento es prácticamente una banda extra. Es un tipo de cubierta completamente nueva, fabricada con un doble cinto de fibra de vidrio —peso por peso más fuerte que el acero. Bajo la fibra, hay una recia armazón de telas del poliester de la era espacial. Y alrededor, como extra, una robusta banda de rodamiento de caucho Tracsyn.



¡NUEVA!...

DECATHLON

POLYGLAS

GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 160 del 13 al 19 de mayo de 1969

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
GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa
PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCION
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras y Enrique S. Sánchez Ortega, Gustavo Jorge Costas (Archivo)
COLABORADORES
Julio Pérez Balbi, Jorge Augé Bacqué, Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, César M. Sorkin, Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.
CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DIAGRAMACION
Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C. González y Carlos A. Romanó.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas.
Tráfico: Renée Luna.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso 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. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 170. En Italia: vía San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Parecería ser que la fobia antizoológica de la CADAD contra Liebres y Numas (recordar que Numa evoca el nombre de un noble can) ha tenido una derivación de una contundencia que muy pocos esperaban. Hace pocos días Heriberto Pronello —papacito de Liebres— asumió drásticamente la defensa de sus animalitos llevando ante la justicia un recurso de amparo que obligue a la CADAD a no innovar en la interpretación reglamentaria de la categoría TC donde Liebres y Numas tendrían que retozar a sus anchas (pero que no pudieron hacerlo este año, justamente por haberlos marginado una caprichosa y personal apreciación de dicho reglamento por parte de la CADAD). Conociendo los puntos que calza el referido constructor, si ha quemado sus naves en esta cuestión legal y pese a que no conocemos los argumentos defensivos que pudiera enarbolar el ACA —mamacita de la CADAD en esta trenzada— podemos asegurar que Pronello tiene un elevado porcentaje de chance para salir airoso en el affaire. Porque pese a las imperfecciones de redacción del reglamento y a las posibles imperfecciones interpretativas por parte del constructor en su obra, tanto a las Liebres como a los Numas no habría que haberles tirado esa perdigonada.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

SP EN CORDOBA

En el autódromo Oscar Cabalén y organizada por el Marcos Juárez Motor Club se realizará el próximo domingo una prueba para la categoría Sport Prototipo. Esta competencia había sido programada para realizarse en el circuito "Los Cóndores", que utiliza tramos de rutas. Por lo tanto la CADAD no les otorgó el permiso.

Los entrenamientos están programados para el día jueves 15 de 14 a 17 horas. Las pruebas de clasificación se harán viernes y sábados en el mismo horario.

La carrera comenzará el domingo 18 a las 10 horas. Esta se dividirá en dos series de 30 vueltas cada una, determinándose el ganador por la suma de tiempos.

En el intervalo que media entre las dos series se llevarán a cabo carreras por el Campeonato de Turismo Zonal cordobés, con puntaje para las distintas categorías.

El Marcos Juárez Motor Club entregará en calidad de premios un total de 4.514.000 pesos distribuidos de la siguiente manera: entre los doce mejores en las pruebas de clasificación, 360.000 pesos. Para los cinco mejores de cada serie 260.000 pesos; para la clasificación final 3.200.000 pesos, correspondiéndole al ganador exactamente 1.000.000 de pesos.

RALLY DE LA AAAS

La Asociación Argentina de Automóviles Sport hará disputar el próximo domingo 18 el "Rally XI Aniversario de la AAAS". El recorrido, de aproximadamente 400 km, se efectuará por caminos de la zona sud de la provincia de Buenos Aires, con largada y finalización en Cañuelas.

Con el objeto de facilitar la intervención de participantes que se inician en este tipo de pruebas, se ha previsto que las dificultades de la carrera sean de tipo conductivo principalmente, para que no se encuentren en desventaja quienes carezcan de instrumental especial o de un experto navegante.

Podrán participar todos los automóviles de Turismo fabricados en serie con preparación libre, dividiéndose las categorías en: "A" hasta 500 cm³, "B" de 501 a 1150 cm³, "C" de 1151 a 2000 cm³ y "D" de 2001 cm³ en adelante.

Este Rally dará puntaje para el Trofeo Challenger Motor Prix.

Para mayores informes los interesados podrán dirigirse a la sede social de la AAAS, El Salvador 5709 (TE: 77-8221) en el horario de 17,30 a 21,30, de lunes a viernes.

TURISMO DE CONCORDIA

El domingo 18 se cumplirá la segunda prueba en el nuevo circuito Ciudad de Concordia totalmente pavimentado y de 2500 metros de recorrido. Está reservada para máquinas de Turismo Anexo "J" y habrá carrera para las tres categorías: "A" (hasta 1150 cm³), "B" (de 1151 a 2000 cm³) y "C" (de 2001 cm³ en adelante). La prueba otorgará puntos para el Campeonato Argentino de la especialidad en la escala 3, 2, 1, 0,5.

La reunión promete ser de lo más interesante, ya que han comprometido su participación el equipo de la Comisión de Concesionarios Fiat, el team de Dorrego, el equipo de Guillermo Billy y en general todo lo mejorcito de la categoría.

EN GENERAL BELGRANO

En General Belgrano (F. C. Roca), provincia de Buenos Aires, la Comisión Municipal de Cultura y la Peña Noticiero "Sobre Ruedas" organizan a beneficio "Pro Monumento a la Madre" para el próximo domingo una prueba para Ford T semipreparados y otra para motos. Estas se dividirán en categorías de 55 cm³ preparación libre, hasta 125 cm³ preparación libre y hasta 200 cm³ también en preparación libre; se entregarán 65 mil pesos en premios. La primera carrera comenzará a las 10 horas en el circuito del Aero Club, de 1200 metros. Los coches se dividieron en las siguientes categorías: Modelos hasta 1928, un solo carburador standard; Ford T semipreparados Pisteros; hasta modelo 1931 Biplazas. Se entregarán 138.000 pesos entre todas las categorías. La entrada costará 250 pesos para los que no sean socios y 150 para los que sí. Socias gratis.

EX CAFETERAS

La peña automovilística "La Tuerca Floja", de Río Tala, F.C. N.G.B.M., provincia de Buenos Aires, realizará el domingo una competencia para la categoría Biplazas 27 (ex Cafeteras) en un circuito de tierra de 1100 metros de recorrido sobre la ruta 9 a la altura del kilómetro 152. Se entregarán 18.000 pesos en premios. A partir de las 10 horas se cumplirán las clasificaciones, series, repechaje y final.

REGULARIDAD

Organizada por el colegio Cristo Rey, el domingo el Club Argentino de Regularidad fiscalizará una prueba de regularidad reservada para la 3ª categoría y debutantes. El recorrido, partiendo de Banfield incluye Cañuelas, Lobos y regreso. Comenzará a las 7 horas en Larroque 1205 de Banfield. Las inscripciones se reciben hasta el jueves en Albetri 338, Capital.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

G. P. DE MONACO

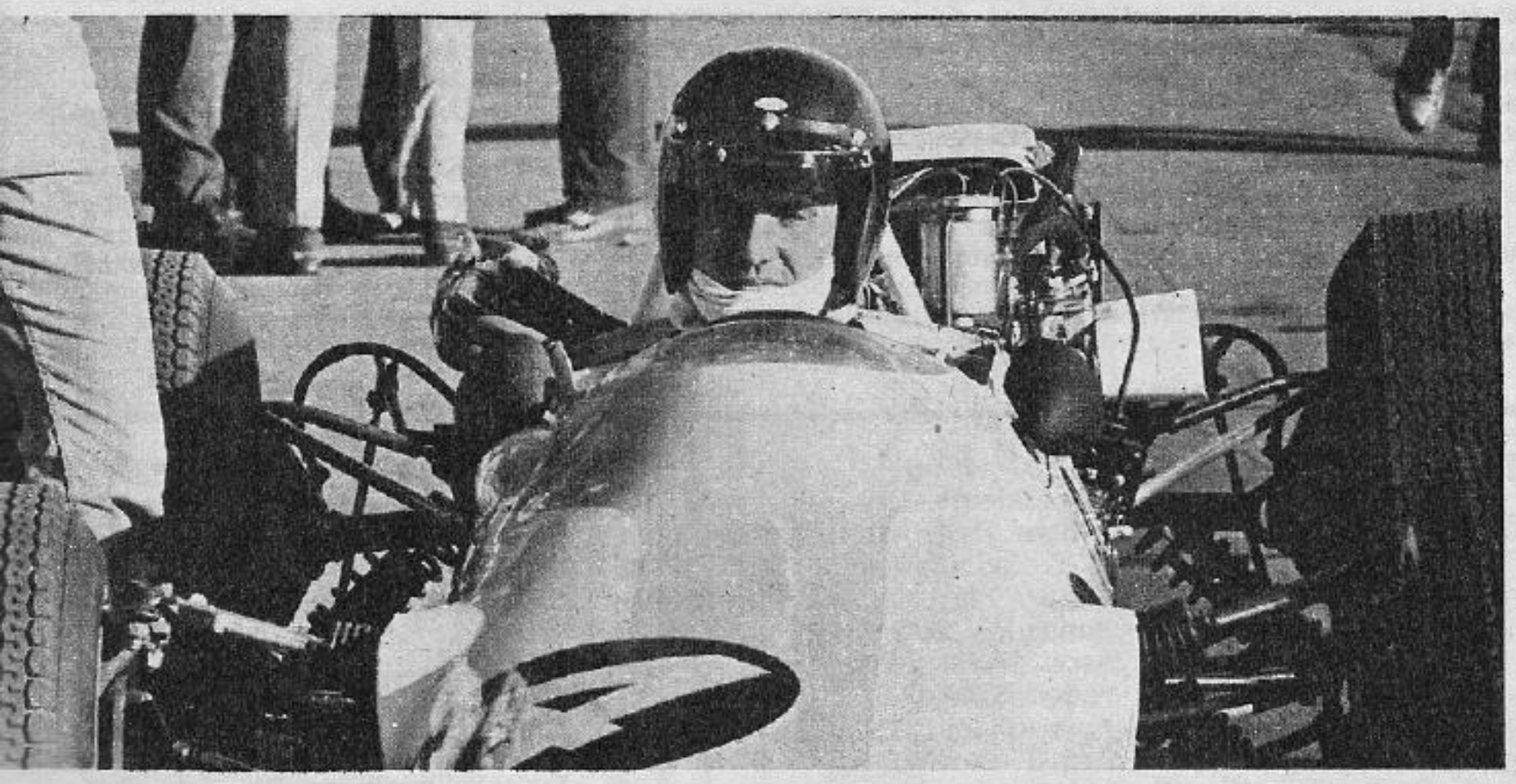
Nada menos que Grand Prix de Mónaco, el gran clásico de los clásicos, se disputará el domingo venidero en el romántico principado... Esta tercera prueba por el Campeonato Mundial de Conductores definirá si Graham Hill puede volver por sus fueros y si Jackie Stewart se la lleva o no.

RALLIES

Por el Campeonato Europeo de Rallies, entre el próximo miércoles 14 y el domingo 18 se disputará el Rally de los Alpes Austríacos.

Sr. Juez: **"Griuutallama nabú cocucu tilipo narté, camalet".**
Reo en shorts: **"Mututu napía la moranda naviesa colim..."**





Mecánica Argentina F1 y F2 en el autódromo de Córdoba. Carlos Pairetti y Carlos Reutemann fueron los triunfadores. Escasa cantidad de autos y de público

Por HECTOR L. BERGANDI. Fotos de OSVALDO VARONE y NILO SILVESTRONE

El auto del Automóvil Midget Club Sunchales puede no ser un dechado de virtudes; podría decirse de él que es gordo, cuadrado, **fulero,** desprolijo, indócil y otras lindezas por el estilo, pero hay que reconocer que tiene una salud de fierro a un régimen letal para otros —casi todos— autos de punta.

Durante todos los preparativos del sábado, e incluso durante las pruebas de clasificación, el auto anaranjado parecía haber perdido gran parte de su chance, comparado con sus rivales, que bajaban tiempos en forma asombrosa sin necesidad de hacer tantas piruetas como las que hizo Carlos Pairetti para ubicarse en la tercera posición de partida. Pero ya en carrera las cosas cambiaron fundamentalmente. Mientras los veloces del sábado se alineaban a su cola, iban cayendo uno a uno, hasta que el final de la jornada lo vio llegar vencedor con una ventaja más que apreciable con respecto a su más inmediato perseguidor.

Carlos Pairetti (y Chevrolet para los muchachos) fue sin lugar a dudas el dueño del día. Acaso lo acompañó en algo la suerte, porque no sabemos qué podría haber pasado si al nene Ternengo no se le queda el biplano, pero no se puede negar la solvencia con que él realizó su faena, acompañado por la fabulosa "reliability" o irrompibilidad de su tosco aparato. Víctor Hugo Plá, alentado por una cantidad bastante abultada de hinchas que coreaban su nombre mientras agitaban un extenso cartelón que proclamaba las bondades conductivas del crédito de Las Rosas, obtuvo un segundo puesto que premia más la durabilidad de su Bravi - Chivo 230 que su propia capacidad. No porque Plá no ande, qué va... sino porque pensamos que este joven valor, dedicado en exclusividad a la MA supera las posibilidades de su máquina. Acaso si hubiera dispuesto de mejor equipo, podría haber terminado en los boxes con un agujero así en el block, pero consideramos que para entonces ya le hubiera dado un susto a más de uno. Nasif y Sotro (Orlando, el del motor atrás) lucharon hasta último momento por evitar el deshonor de ser el último en la pista. Por la forma en que se batieron, y por el aporte de espectáculo que hicieron en una carrera que ya no tenía atractivos, ninguno de los dos merecía tal postergación, pero como todo tiene que tener un orden en esta vida, le tocó al de Banfield quedar cola de perro, mientras Estéfano respiraba hondo al pasar la línea de llegada un par de metros más adelante.

Las carreras de Fórmula Uno nacional tienen un defecto que no sabemos cuando encontrará solución. Son aburridas. Empiezan con una efervescencia que levanta en vilo al espectador para luego terminar en una pobreza franciscana, con apenas

→

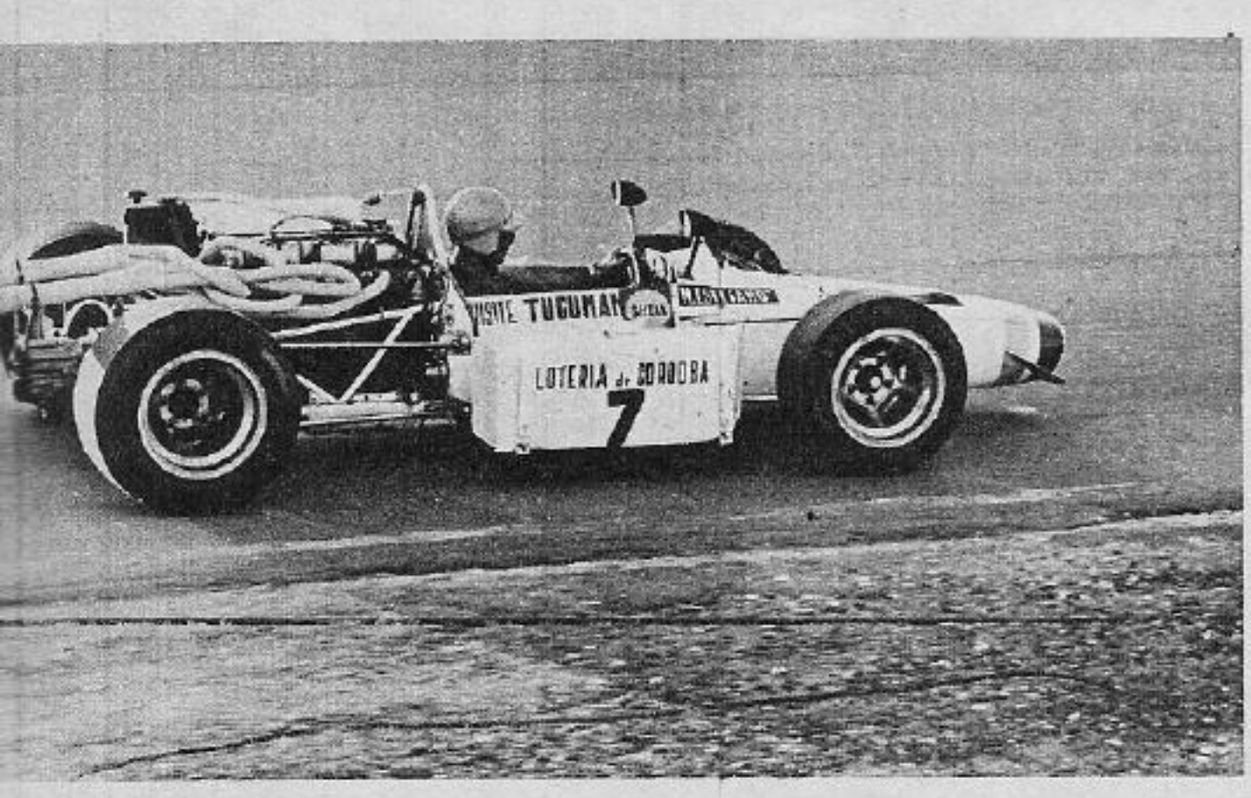
Hace poco nos decía Carlos Reutemann: "Voy a correr en Córdoba con el F. 2 para despuntar el vicio por lo menos". Indudablemente el vicio de Lole no es sólo correr sino ganar. Lo hizo cómodamente en Fórmula dos con el auto del ACA.

Momentos iniciales de la competencia de F. 1. Todavía Nasif Estéfano aguantaba en primer lugar el avance, luego incontenible, de Pairetti. En verdad al auto del campeón de TC no hubo con qué darle.

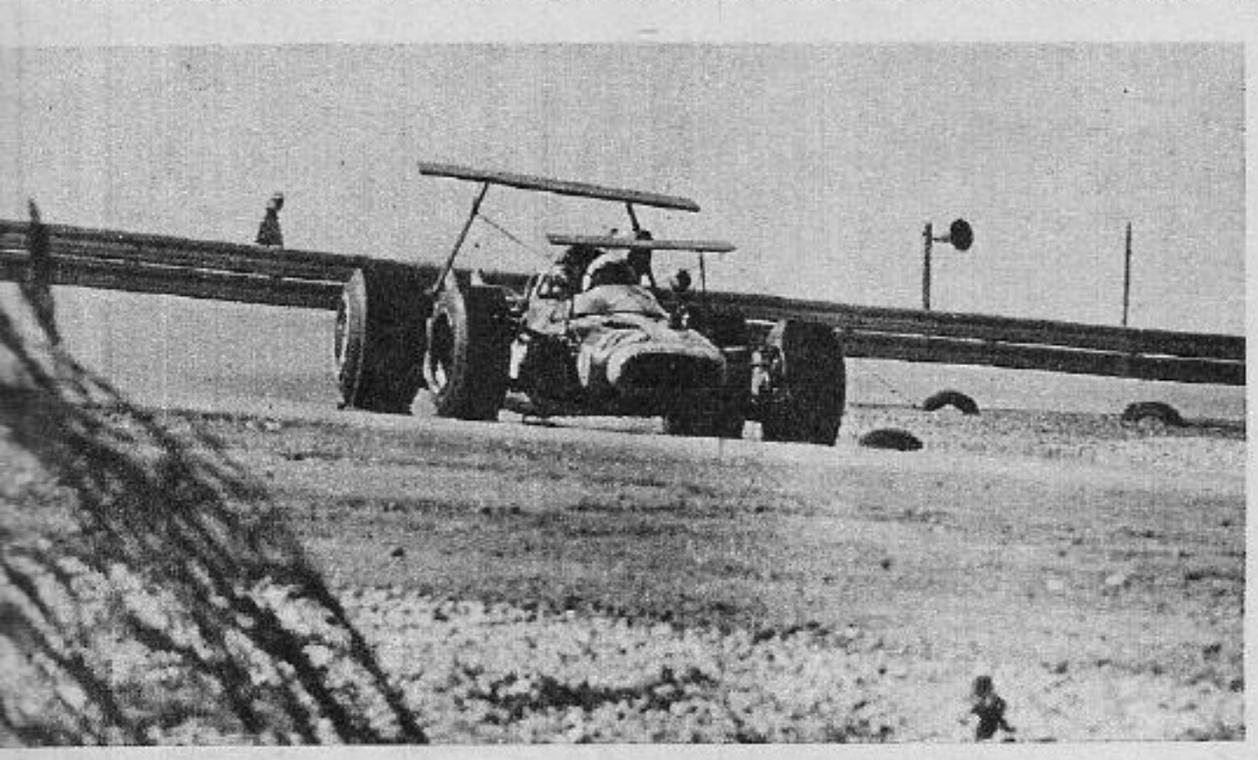


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BULTO, A CLARIDAD

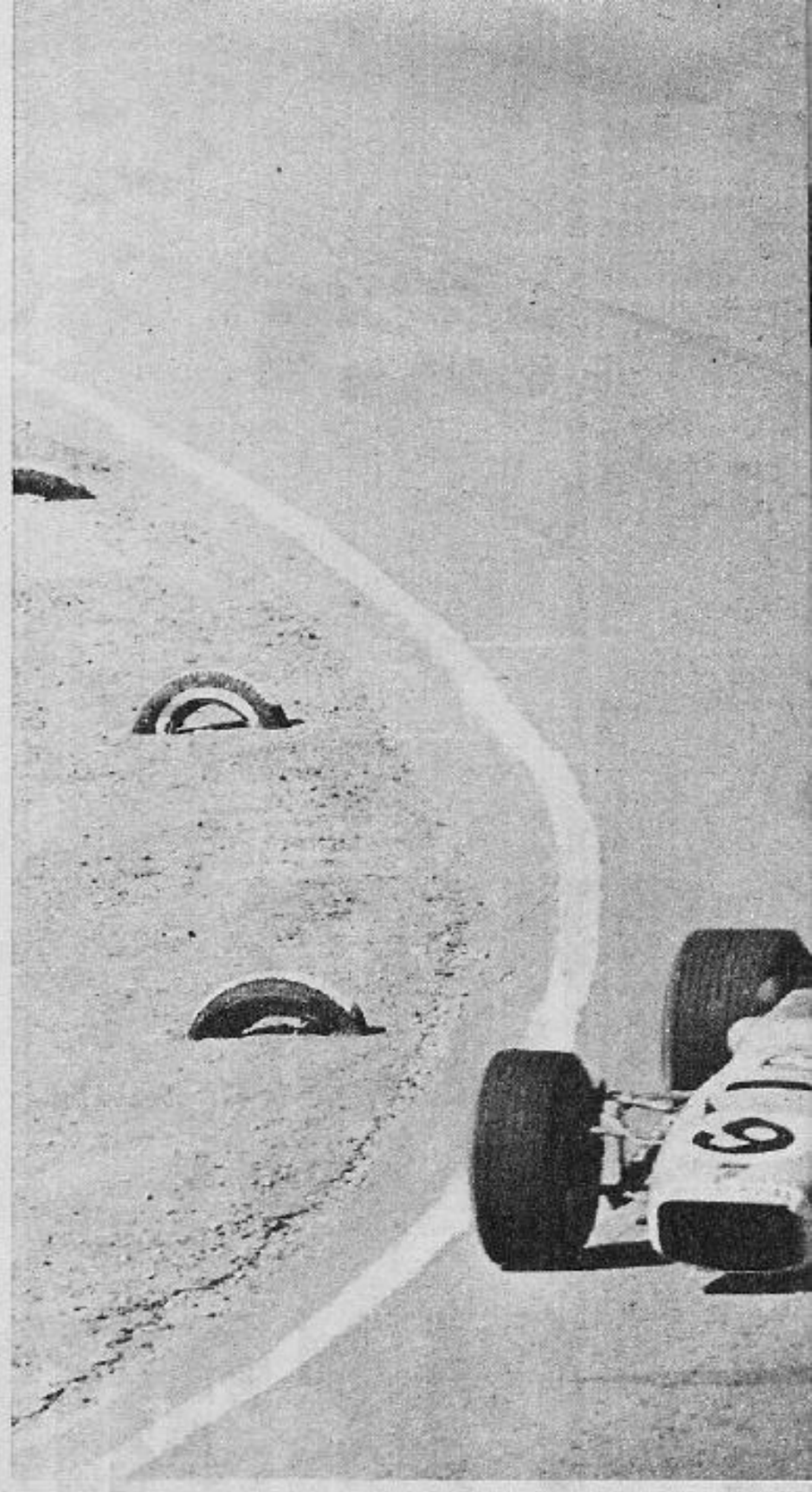


Víctor Hugo Plá llegó al segundo puesto cuando otros candidatos quedaron en el camino, pero también él tuvo sus problemas. Tuvo que poner un motor 230 ante la inesperada deserción del Chevrolet 250. Lo Lo siguen en la curva Gradassi y Orlando Sotro. Tres autos y tres marcas diferentes.



El aparato del turco Nasif. Reconozcamos que si bien no es obligatorio hacer autitos lindos tampoco lo es el hacerlos feos. Y éste es bastante "fulero". El tanque lateral no le hace ningún favor estético, por cierto.

Un biplano en carrera. El auto de Jorge Ternengo presentó la novedad estructurada a la manera de los Brabham. Rompió el cárter y a otra cosa.



M A. CORDOBA

cuatro autos rodando, como en este caso.

La carrera de Córdoba empezó con un brío propio de un Grand Prix. Todos los autos juntos, a un ritmo de marcha atrayente, por ser más veloz que cualquier otra categoría local, y con el gancho enorme de una persecución encarnizada por el primer puesto (que es lo que le interesa a la gente) protagonizada por Ternengo y Pairetti, aquel en pos de éste.

Después comenzó la **debacle.** Todos, uno por uno, fueron quedando a un costado de la pista, aunque la lucha por la punta mantenía a todo el mundo entretenido, pero cuando Ternengo entró a los boxes, caímos en la cuenta de que no quedaba nadie; nadie por lo menos, que pudiera acosar a Pairetti por el puesto de privilegio.

Las carreras de MA podrían ser un exitazo si, en las condiciones actuales, se pudieran organizar carreras a cinco vueltas. Como no pude ser así, habrá que seguir la pesquisa, a ver dónde se escondió la tan mentada resistencia. La necesita la MA para poder ocupar el puesto que en teoría le correspondería en nuestro país, y la necesitamos los de afuera, los que sólo observamos por el gusto que nos producen las carreras y en días como el domingo salimos un poquito desilusionados de lo poco que nos puede brindar la categoría que potencialmente tiene más probabilidades de devolvernos la posibilidad de estar preparados para un cada vez más utópico regreso a los triunfos de orden internacional.

PRIMERA SERIE

La largada de la primera serie se efectuó al estilo Indianápolis, con la dirección del show por parte del ingeniero Tebodo a bordo del Torino "pace-car" que se viene utilizando en los últimos años para largar las "500" de Rafaela.

La verdad, nos pareció lindo. Al menos el público lo festejó, se interesó, y la tensión de la expectativa por ver quién ocupaba el primer puesto en el pique, se intensificó visiblemente con respecto a lo que se puede ver en cualquier carrera de partida detenida.

El que saltó a la punta en primera instancia fue Copello, pero detrás de él se ubicó inmediatamente Pairetti, que madrugó a Ternengo en la zambullida a la primera curva. Detrás de los tres primeros, en denso pelotón, peleaban por acomodarse Omar Mura Cuvertino, Gradassi, Pla, Orlando Sotro y Nasif. Los demás, amontonados como perejil en maceta, conformaban un solo grupo con los punteros, sin desgranarse como es habitual en las carreras de la categoría.

En la segunda vuelta, aun cuando todos seguían rodando en un pelotón indisoluble, ya había uno o dos retrasados. Pairetti se mandó con todo lo que tenía y se apoderó del liderazgo de Copello, que corría bastante preocupado por ciertas irregularidades que advertía en los relojes de su tablero. Al cabo del mismo giro, su marcha mermaría en forma considerable, dando paso al ímpetu de Ternengo que venía presionando desde atrás con todas las lamparitas encendidas. Tercero pasó a ser Cuvertino, quien no tenía "tigres en el tanque" como para alcanzar a los dos vanguardistas, pero disponía de la suficiente polenta como para todo ataque que a sus espaldas pudieran intentar Gradassi, Plá o Estéfano.

El espectáculo lo brindó Ternengo. Forzado a arriesgar en las curvas para descontar las ventajas que le sacaba Pairetti en las rectas, hizo una brillante demostración de sus pulidas aptitudes. Sin volantear, con el brazo trabando el volante durante toda la curva mientras el Bravi alado se desplazaba sobre sus cuatro ruedas con alariditos de goma, se ganó la valoración de la tribuna, que lo ovacionó al ingresar a boxes con el radiador roto por una piedra y una biela cortada.

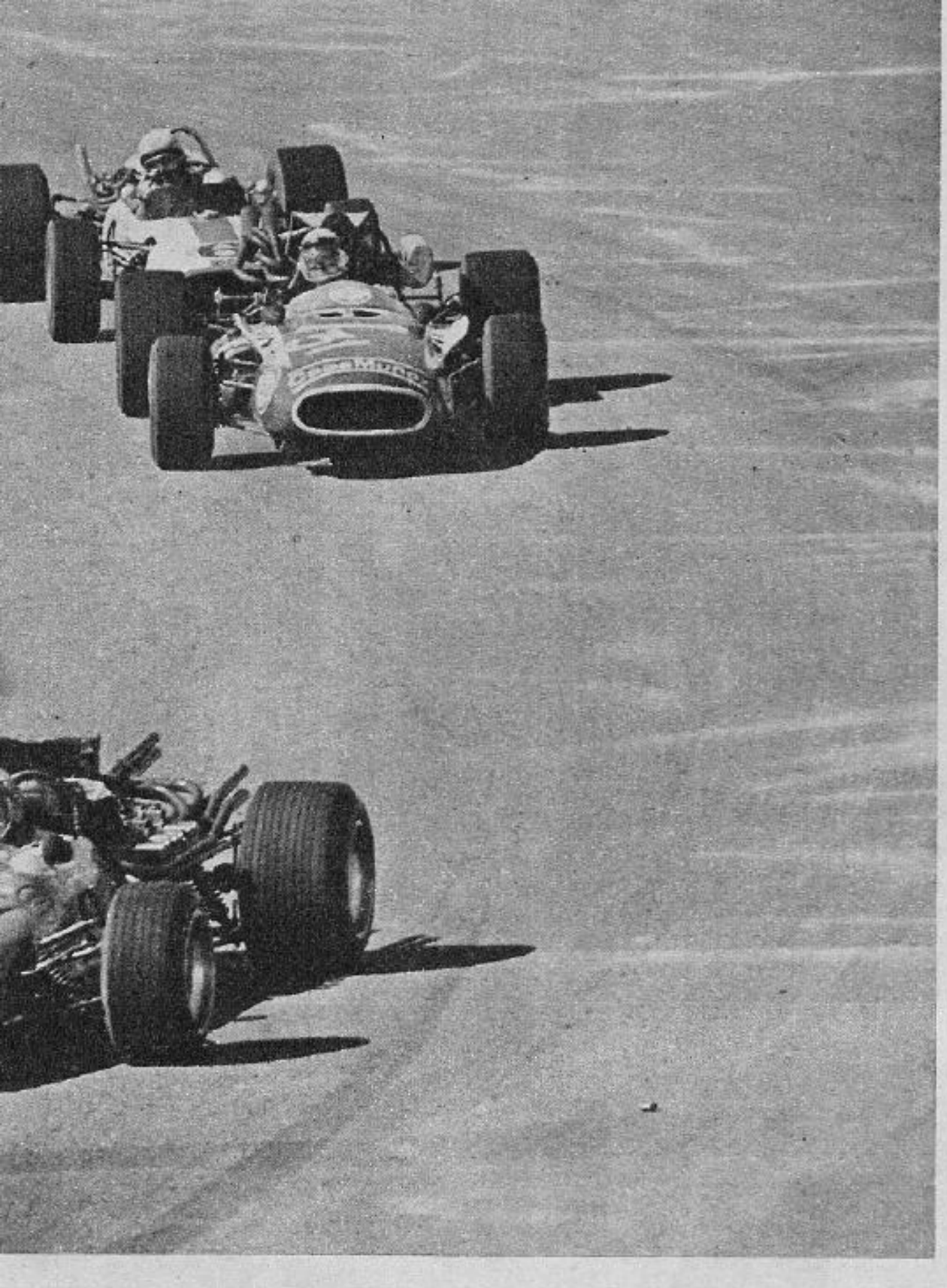
Ahí se terminó todo lo que había que ver durante el día. La clasificación de la serie no importa. Los puestos fueron logrados por descarte y sin lucha, y terminada la amenaza de Ternengo, Pairetti se limitó a recorrer lo que le quedaba hasta la bandera a cuadros sin más preocupación que hacer señitas de OK a los boxes con el pulgar hacia arriba.

SEGUNDA SERIE

...Y de esta segunda serie, ¡qué le podemos contar!...

Apenas que Pairetti y Plá, que estaban en primera fila (en una largada de pura estirpe europea, con los autos parados) se quedaron últimos, siendo madrugados por Copello, que picó en punta, y Gradassi, Nasif y Sotro, únicos sobrevivientes del desastre mecánico de la primera serie. Por supuesto, el hecho de que el ídolo máximo de los chevroletistas quedara a la cola del pelotón añadió algo de color a lo que quedaba de carrera, ya que la tribuna reaccionó con gritos de aliento y festejos de toda índole a medida que "Mister Pinta 1968" recuperaba posiciones a costa de los Tornado. Pero cuando después de cuatro vueltas el arrecifeño recuperó su posición de todo el día, los ánimos se aplacaron y debió apelarse a un poco de paciencia para esperar el final. Plá también hizo lo suyo, y su barra fue la única que permaneció con la garganta en actividad ininterrumpida. En premio a esa constancia, el segundo chivo de la lista se ubicó como escolta de Pairetti en la suma

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



de tiempos, en una actuación que había de la regularidad de su piloto.

En definitiva, un espectáculo que empezó como pocas veces se había visto en los últimos tiempos, y terminó desteñido, magro. Así y todo, lo que se vio (máquinas y hombres) promete una mejora a corto plazo. Sólo falta una condición para que el interés por la categoría no se pierda: resistencia mecánica. Logrado ésto, lo demás puede ir llegando solo...

LA FORMULA DUE

Aunque desde un principio se sabía que los coches eran pocos, la noticia prematura de la ausencia de Raúl Kissling hizo parecer más reducida la cantidad de aspirantes a alzarse con la segunda carrera de Fórmula 2 de la presente temporada. Apenas cinco autos largaron este aperitivo de la categoría mayor, pero desde el comienzo la acción fue entretenida. Picó en punta Ernesto Santamarina seguido a pocos metros por Lole Reutemann, mientras atrás de ellos, Franco contenía el avance de Pomodoro y Barragán. Así las cosas, con Santamarina adelante del santafecino, llegó la primera deserción. Pomodoro entró a boxes con junta de tapa de cilindros quemada. Luego Barragán restaría su aporte al interés de la prueba, cuando se quedó en el curvón opuesto a la recta principal con el motor inexplicablemente detenido. "Yo no sé qué le pasa. Hace tres días que trabajamos como locos y no pudimos averiguar qué es, siempre se viene abajo en el mismo lugar", acotaría Quique Marin con cara de mal dormido y sin entender ya nada de nada. En la octava vuelta, Lole dejó su postura expectante para pasar —como se suponía— a la punta y no dejarla hasta el final.

Por hoy no vamos a criticar. Esta categoría necesita aliento y es lo único que le podemos brindar por ahora. Pero para los aplausos habrá que esperar un tiempito más...

ALGO DE LO QUE PASO EL SABADO

Jorge Ternengo estaba eufórico, aunque su sencilla personalidad no lo hiciera notar a todos aquellos que no lo conocen.

Su Bravi había andado muy por encima de los tiempos de los demás durante las prácticas del viernes, y fue uno de los más veloces de la tarde sabatina. Dotado de alerones adelante y atrás, el aparato doblaba como por un riel por el extraño pero sereno dibujo que le hac'a trazar la mano de su conductor.

Declaraciones del popular Nene sobre los mentados alerones: "...Y sí, mejorar, mejora un poquitito, pero no te vayás a creer que mucho...".

Uno que se quedó de a pie fue Rolando Sotro, para la tribuna "El loco del Midget".

Luego de girar varias vueltas tratando de permanecer en el ritmo orbital de su hermano Orlando se le quedó el Fordcito en la recta opuesta con la biela cortada.

Con cara de "qué le vas a hacer" se dedicó por el resto de la tarde a tomar tiempos a Orlando, parado con un par de amigos en la curva que sigue a

CHIMENTOS DEL DOMINGO

A Eduardo Copello le pasó algo realmente insólito. Cuando todos creían (hasta él) que el auto sufría problemas que lo habían hecho bajar en su rendimiento, en realidad andaba a las mil maravillas. Resulta que el cablecito que se conocía con el indicador de presión de aceite se soltó durante la segunda vuelta, dando libertad a la aguja para hacer lo que se le viniera en gana. Esta, en lugar de bajar como sucede habitualmente subió casi al tope, por lo que Copello —alarmado— mermó la marcha en procura de no dañar el motor. Cuál no sera su sorpresa al descubrir la broma del cablecito. Quería que para la segunda serie le taparan ltodos los relojes con cinta adhesiva...

A quien lo fue nada bien fue a Raulito Kissling, candidato que "devolvía la plata" en F. 2.

"Cuando iba completando la primera vuelta, se me desintegró el volante del motor y me hizo un destrozón tremendo. Fijate, si hasta rompió parte de la carrocería y me estropeó una rueda". Palabras del joven piloto, tragos de Coca de por medio para borrar de la garganta el sabor a "Córdoba" que nos dejaba el viento en la boca.

CHIMENTO DE F1

Nasif Estéfano no pudo demostrar nada de lo que sabe hacer en esta oportunidad. El Numa Fórmula I es un auto bastante desprolijo en terminación y en presentación, y para peor el motor estaba más para mover una noria que para correr carreras.

Salió tercero porque así lo quiso el destino que mandaba más. Como detalle destacable digamos que el Numa tenía, a la manera de los BMW de F. 2 internacional un par de tanques a los flancos como recurso aerodinámico. Pero uno de ellos fue quitado por indicación del Turco en la segunda serie.

COMPETENCIA DE MECANICA ARGENTINA FORMULA UNO Y FORMULA DOS

Córdoba Automóvil Club — Autódromo Oscar Cabalén
3.139 metros — 11/V/1969

CLASIFICACION

FORMULA DOS

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	4	Reutemann, Carlos ..	BWA-Fiat	21m55s8	20
2º	15	Santamarina, Ernesto	Rafaela-Peugeot .	21m58s7	20
3º	47	Barragán, Luis	Rafaela-Fiat	23m17s4	18
4º	2	Franco, Oscar M.	Brabham-Fiat	12m48s7	11

Record de vuelta: Ernesto Santamarina en la 20a., en 1m4s4 a 173,347 km/h.
Promedio del ganador: 169,686 km/h.

FORMULA UNO — Primera Serie

1º	4	Pairetti, Carlos	AMCS-Chevrolet .	32m02s6	30
2º	1	Copello, Eduardo ...	Bravi-Tornado ...	32m04s6	29
3º	9	Plá, Víctor H.	Bravi-Chev. 230 .	32m26s8	29
4º	31	Gradassi, Héctor L...	Perugini-Tornado .	32m28s2	29
5º	7	Estéfano, Nasif	Numa III-Tornado.	32m52s4	29

Record de vuelta: Ternengo en la 16a. y Pairetti en la 18a. en 1m02s6 a 178,332 km/h.
Record del ganador: 174,195 km/h.

Segunda Serie

1º	4	Pairetti, Carlos	AMCS-Chevrolet .	32m43s	30
2º	9	Plá, Víctor H.	Bravi-Chev 230 .	33m02s5	30
3º	7	Estéfano, Nasif	Numa III-Tornado.	33m09s4	30
4º	6	Sotro, Orlando	Sotro-Falcon	33m10s7	30

Record de vuelta: Carlos Pairetti en la 29a. en 1m02s a 180,078 km/h.
Promedio del ganador: 170,610 km/h.

Clasificación Final

1º	4	Pairetti, Carlos	AMCS-Chevrolet	1h04m45s6	60
2º	9	Plá, Víctor H.	Bravi-Chev. 230	1h05m29s3	59
3º	7	Estéfano, Nasif	Numa III-Torn. .	1h06m04s8	59
4º	6	Sotro, Orlando	Sotro-Falcon ..	1h02m20s7	57

Promedio del ganador: 172,384 km/h.

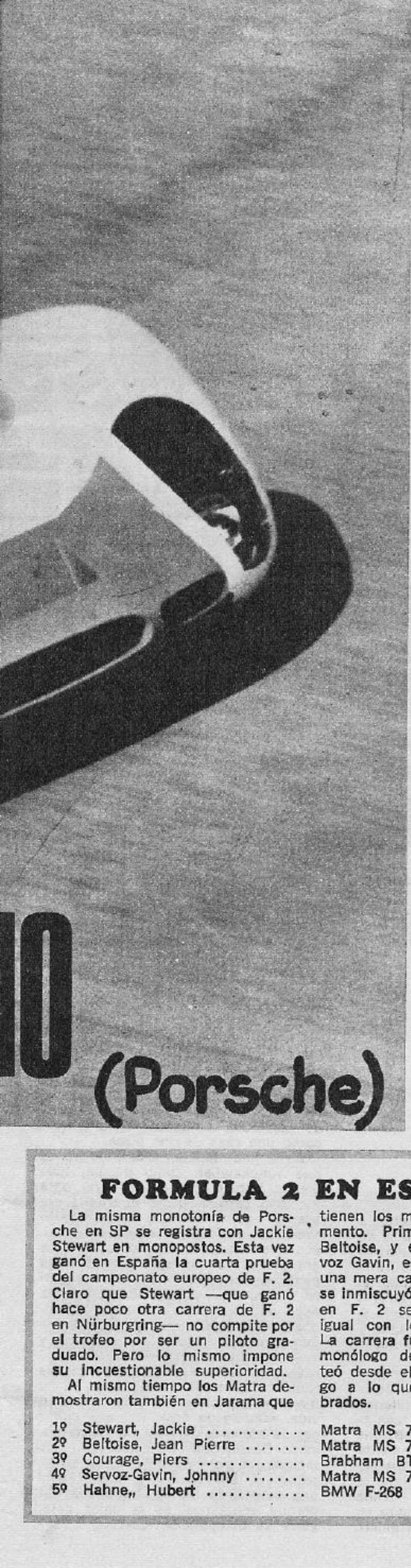
GANAR ES NUESTRO NEGOC





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los 1000 km. Spa-Francorchamps definieron una vez más la clara situación actual: triunfo brillante de Porsche y una Ferrari 312 P entremezclada con autos alemanes



El gran Joseph "Seppi" Siffert sobre el Porsche 908 cola larga para circuitos veloces. Una vez más Seppi brindó una demostración de manejo excepcional en el circuito más veloz de Europa, actualmente.

Abajo, izquierda: La Ferrari 312 P de Piper-Rodríguez punteó una buena parte de la competencia pero sus pilotos no estaban a la altura de la pareja Siffert-Redman e inevitablemente fueron perdiendo segundos. De todas maneras el auto anda muchísimo. Con la pareja Amon-Bell encima —por ejemplo— la carrera podría haber sido otra cosa. Para que don Enzo piense.

Hubo una vez una Armada que se llamó Invencible pero a la cual, en la práctica, los enemigos la destrozaron. Pero si el título de tal se aplicase a la escuadra que antes dirigió Huschke von Hanstein y hoy regentea Rico Steinemann, sólo estaríamos en presencia de la más estricta verdad. La forma en que gana sistemáticamente Porsche supera todo lo previsto. Es algo casi increíble. La pareja Siffert-Redman ha ganado ya tres carreras en el año. Y eso que Siffert no corrió la Targa... EXTRAORDINARIO.

En Spa-Francorchamps los árboles del costado del camino pasan constantemente a 300 km por hora de velocidad al lado de los autos, y este vértigo, apenas interrumpido este vértigo, apenas inte-Source donde se baja la velocidad, impera durante cuatro horas seguidas, en las cuales dos pilotos, alternadamente, tratan de no cometer ningún error y un auto, ininterrumpidamente, no se puede permitir ninguna falla. Porsche lanza en carrera cuatro autos oficiales de los cuales llegan tres en los cuatro primeros puestos.

Pese a esta pequeña apología de la marca alemana, hay que señalar que los 1.000 km de Spa no fueron una carrera fácil para los prototipos blancos, porque nuevamente una Ferrari 312-P demostró su gran capacidad. Esta vez la casa de don Enzo inscribió uno solo de sus autos que originalmente iba a ser manejado por Pedro Rodríguez y Chris Amon, pero a último momento el neocelandés, retenido por pruebas de otros modelos, fue suplantado por el "gordito" David Piper. De cualquier manera, la Ferrari punteó de salida y durante muchas vueltas mantuvo la posición de privilegio. Pero —y aunque es raro que ello se manifieste en las carreras de SP— la diferencia de manejo fue la que definitivamente determinó quién tenía la verdad. Y Siffert-Redman son demasiado para Rodríguez-Piper, una pareja de buenos pilotos y nada más. Siffert apretó y apretó, produjo un record de vuelta escalofriante y dejó en manos de Redman una ventaja suficiente para llegar a un final cómodo. Detrás, otros dos Porsche 908 hacían de eficaces escoltas. El resto, ni se vió. A pesar de sus cinco litros, los Lola y los Ford no fueron rivales. Es que hoy en día Porsche no los tiene.

1.000 KM DE SPA-FRANCORCHAMPS

Royal Automobile de Bélgica - Circuito de 14 km - 11/V/69

Pos.	Pilotos	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Siffert, Jo-Redman, Brian ...	Porsche 908 ..	4h24m19s	71
2º	Rodríguez, Pedro-Piper, David.	Ferrari 312 P.	4h27m52s	71
3º	Elford, Vic-Ahrens, Kurt	Porsche 908 ..	4h24m20s	70
4º	Stommelenn, R.-Herrmann, H.	Porsche 908 ..	4h24m50s	67
5º	Bonnier, Jo-Muller, Bit	Lola T 70-Chev.	4h27m36s	67

Promedio del ganador 227:241 km/h.

Record de vuelta: Joseph Siffert en la vuelta 34a. en 3m37s1 a 233,898 km/h.

FORMULA 2 EN ESPAÑA

La misma monotonía de Porsche en SP se registra con Jackie Stewart en monopostos. Esta vez ganó en España la cuarta prueba del campeonato europeo de F. 2. Claro que Stewart —que ganó hace poco otra carrera de F. 2 en Nürburgring— no compite por el trofeo por ser un piloto graduado. Pero lo mismo impone su incuestionable superioridad.

Al mismo tiempo los Matra demostraron también en Jarama que tienen los mejores autos del momento. Primero Stewart, luego Beltoise, y en cuarto lugar Servoz Gavin, está muy lejos de ser una mera casualidad. Entre ellos se inmiscuyó Piers Courage quien en F. 2 se tutea de igual a igual con los grandes señores. La carrera fue prácticamente un monólogo de Stewart que punteó desde el principio al fin. Algo a lo que estamos acostumbrados.

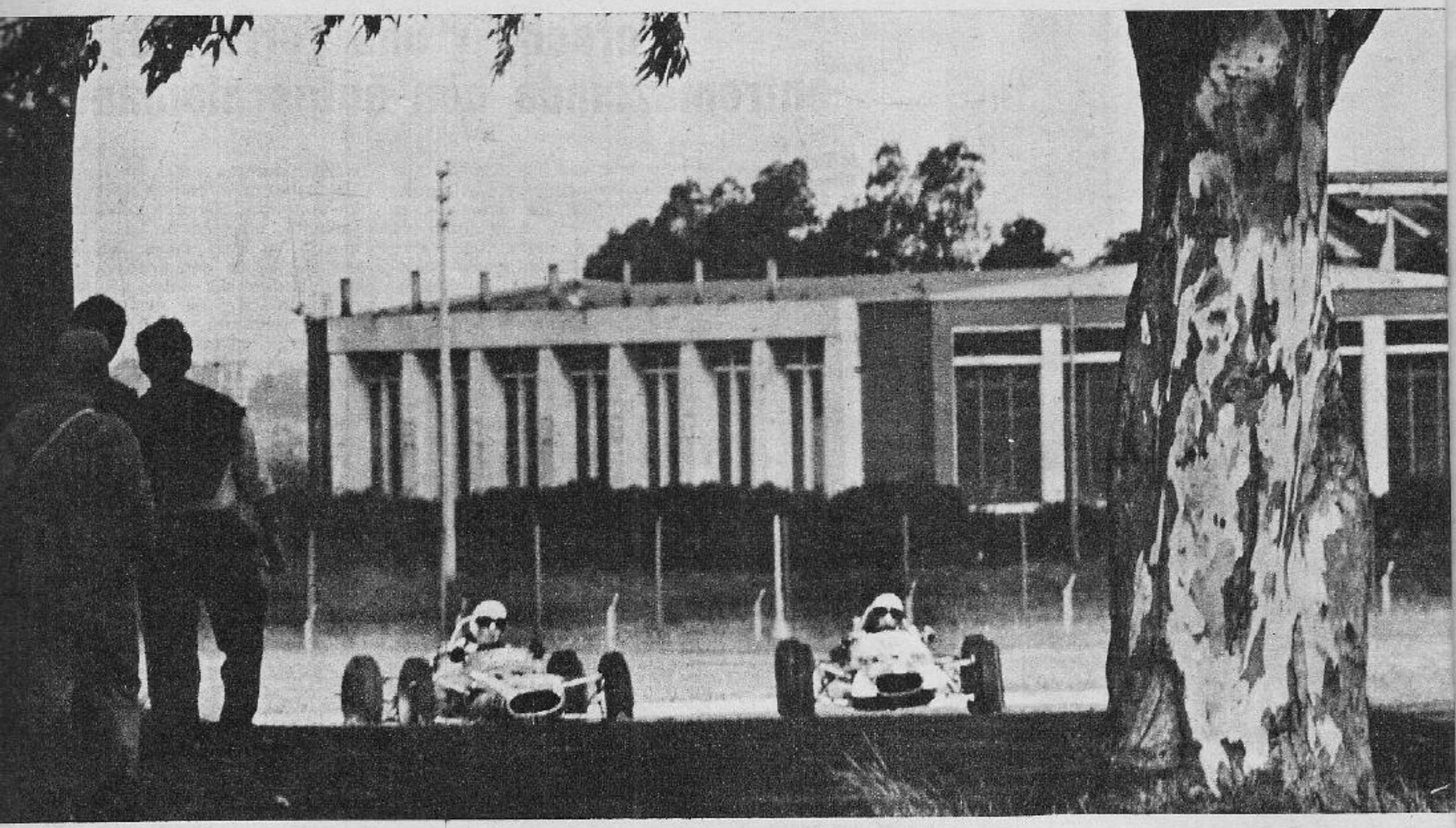
1º	Stewart, Jackie	Matra MS 7-Cosworth
2º	Beltoise, Jean Pierre	Matra MS 7-Cosworth
3º	Courage, Piers	Brabham BT-23 C-Cosworth
4º	Servoz-Gavin, Johnny	Matra MS 7-Cosworth
5º	Hahne,, Hubert	BMW F-268

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

POSICIONES

MARCA	Daytona 1/2-II	Sebring 21/22-III	Brands-Hatch 13-IV	Monza 25-IV	Targa-Florio 4-V	Spa 11-V	Total
Porsche	4	4	9	9	9	9	44
Ferrari	—	6	3	—	—	6	15
Lola	9	1	—	3	—	2	15
Ford, ...	—	9	2	1	—	—	12
Alfa Romeo .	—	—	—	—	2	1	3
Chevron	3	—	—	—	—	—	3
Alpine	—	—	—	2	—	—	2

LA FORMULA



Igual que el "Negro" Cando, los F. 4 están en la temática diferente. Porque sin vuelta, los poco promocionados ex minijuniors, **son la única categoría de automóviles especiales de competición donde hay un parque muy numeroso y donde realmente hay lucha en cuanta carrera se organice en nuestras tierras.** Cosa que no sucede ni con SP, ni TC, ni las restantes variantes de la Mecánica Argentina, hermanas mayores —éstas últimas— de los minipostos de F. 4.

La carrera del domingo pasado, excelente homenaje a Jorge Kissling, fue la mejor manera de acordarse del desaparecido campeón. Se compuso un programa que poseía todas las categorías en que Jorge Kissling había triunfado: Las dos mayores de las dos ruedas y la de F. 4.

A la categoría que sufre saturamiento de marca Crespi, se la desdobló en dos series primarias, que prácticamente clasificaban para la final a todos los que llegaban sin rotura de mucha importancia. Y en motociclismo se disputaron dos carreras, una para 125 cm³ F. 1 y la otra para 175 también Fórmula Internacional.

F. 4. PRIMERA SERIE: SIN FRENOS ADELANTE

Monguzzi había ganado las clasificatorias del sábado. Ragno clavó en cambio un magro tercer tiempo, producto de un viejo motor preparado por el "Gordo" Antelo. Esta planta motriz tuvo que reemplazar de apuro a una nueva versión del 1093 que Antelo intenta poner en las pistas y que, originariamente, iba a equipar al auto que conduciría Ragno.

Desde la largada no más, Monguzzi se tomó el "dos", que entre otras cosas no pasa por Constitución. Estrenaba unas nuevas llantas de acero, más livianas que las que se usan en la categoría. Desde la mitad de carrera comenzó a quedarse sin frenos adelante y las bloqueadas de las G8 traseras se hacían cada vuelta más evidentes. Ragno, por supuesto, le ganaba entonces en frenaje, lo que perdía en las rectas por la poca potencia del 1093 Anexo "J".

Así siguieron toda la serie, alternando con algunos sprint que se mandaba Ragno tratando de aprovechar la falta delantera de frenos en el coche que prepara Batelli y que maneja Monguzzi. Laskac fue tercero con su Tulia 5-NSU estrenando un alerón fijo con perfil cóncavo-convexo. Aquí valga la pregunta: ¿hasta dónde son funcionales los alerones en un F. 4, de relativa velocidad y con motores que son muy sensibles a la resistencia aérea?

2a. SERIE: SER CAPAZ Y AGENCIARSE LO MEJOR

Hubo dos señores, uno apellidado Stegmann que tenía 18 años y se pudo juntar los miles necesarios para comprarle el Crespi-BMW a Salatino. Otro que con pañuelo al viento, se asemejaba a un Poncho Negro siglo XX y que también juntó otro tanto de Peo y le compró el también Crespi (también BMW) al también ex campeón Ragno. Resulta que a pesar de la falta de experiencia lógica, estos dos debutantes se llevaron los dos primeros puestos en ese orden en la segunda batería frente a pilotos de primera de la categoría. Por supuesto al límite como la F. 4 manda...

Monguzzi, por afuera, y Ragno, por adentro. Juegan en el bosque porque no hay ningún lobo.

Monguzzi volvió a usar el chasis de Bullrich mientras espera que Tulio Crespi le termine el suyo. Ya van dos carreras de F. 4, una para Ragno y otra para Monguzzi.

La revelación de la tarde: Guillermo Stegmann que con la Crespi-Beeme recientemente adquirido a Salatino ganó la primera serie y abandonó cuando estaba tercero en la final. Gran debut.

FINAL: MONGUZZI, COMO ERA DE IMAGINARSE

La diferencia entre los Tulia 6, con las más típicas suspensiones Chapman, a los antecesores productos de Crespi con los swing-axle, es más que notoria. Y también la diferencia de manejo de los dos pilotos semioficiales de IKA-Renault para con el resto de los Tulia 6 también era grande como una casa de dos pisos.

En la final, Monguzzi con los frenos que funcionaban como debían, tuvo menos trabajo que en la serie para ganar la carrera, como el triunfo era seguro —como bochada de alumno libre— se dedicó a manejar el monoposto con la punta de los dedos y a entrenarse con un chasis o como la gente, en una categoría como la gente. Ragno fue el segundo y todavía debe andar buscando los HP perdidos en el autódromo, y Raúl Sardá incuestionable tercero de la tarde y mejor particular clasificado.

Cuarto resultó Andújar con el chasis tubular de construcción propia, en su mejor actuación en lo que va de su vida, seguido de Angelozzi que corrió con la preparación, y el Crespi de Osvaldo Bessia (muy conocido entre los muchachos por "Klear"). Buena tarde, buen sol, sin vino y el espectáculo que solamente los F. 4 pueden dar porque, repetimos, **es la única categoría de competición que...**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A ES 4

Tómese un poco de Monguzzi, algo de Ragno, una pizca de Sardá caliente a sol suave, agréguele cantidades inestimables de unidades Crespi y obtendrá el gran espectáculo que brindan muchos buenos autos andando al límite. Esa fórmula es la 4

Por JULIO F. PEREZ BALBI

PREMIO JORGE KISSLING

Buenos Aires Moto Club - Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires - Circuito Nº 9 - 11/V/69

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	42	Monguzzi, Angel R. ...	Crespi Renault T. 6	13m31s6	8
2º	30	Ragno, Carlos A.	Crespi Renault T. 6	13m31s9	8
3º	5	Laskac, Juan P.	Crespi N.S.U. T. 5	14m11s2	8
4º	1	Expósito, Raúl	Crespi Renault T. 6	14m12s9	8
5º	3	De Rossi, Héctor J. ...	Crespi B.M.W. T. 5	14m51s	8
6º	36	Boscacci, Alfredo	Crespi Fiat T. 5...	15m14s	8
7º	13	Fernández Valerga, S..	Crespi Renault T. 6	13m40s5	7
8º	37	Lavena, Juan C.	Crespi N.S.U. T. 3.	13m41s7	7
9º	43	Leonetti, Roberto	Crespi B.M.W. T. 3	14m43s2	7
10º	63	Angelozzi, José	Crespi B.M.W. T. 4	14m56s2	7
11º	52	Ginsparf, Reinaldo	Crespi B.M.W T. 4.	14m13s4	6
12º	7	Hardoy, Rodolfo	Crespi Renault T. 6	16m17s4	6
13º	57	García Robles, O.	Crespi Renault T. 6	15m21s9	5

Promedio del ganador: 121,135 km/h.
Record de vuelta: Angel Monguzzi en la 7a. en 1m39s8 a un promedio de 123,138 km/h.

SEGUNDA SERIE

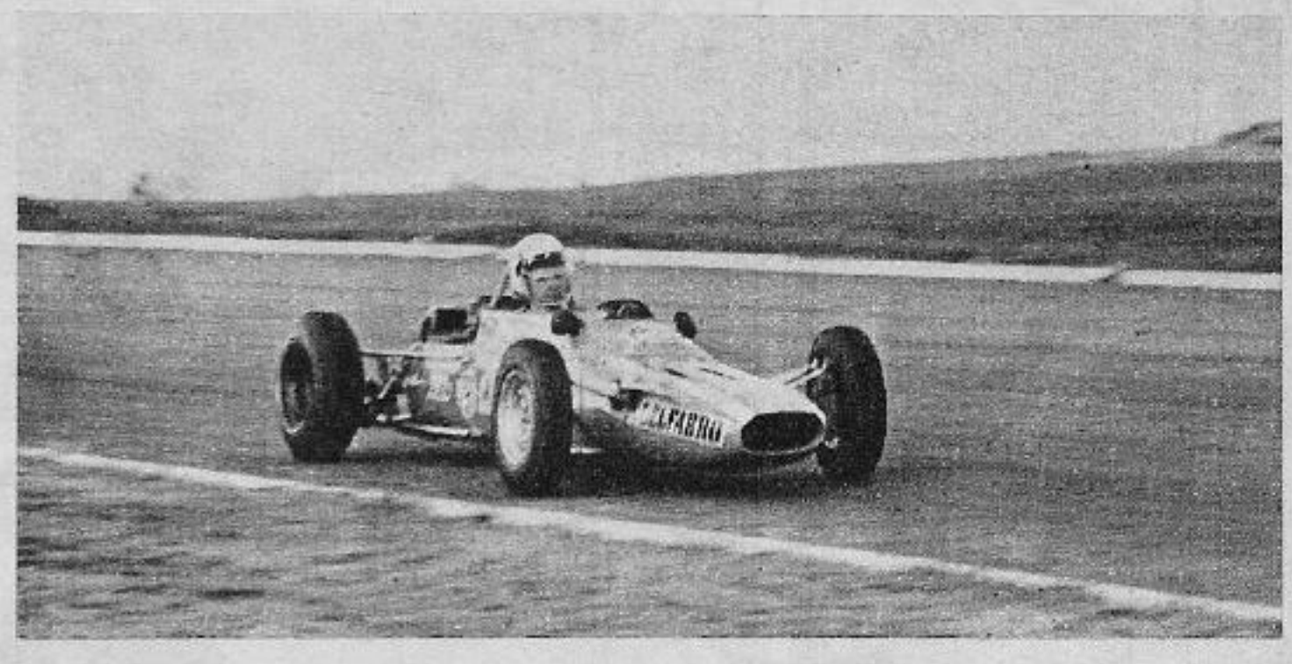
1º	33	Stegmann, Guillermo ..	Crespi B.M.W. T. 3	14m10s5	8
2º	39	Trapani, Francisco ...	Crespi B.M.W. T. 4	14m39s	8
3º	27	Andújar, Rodolfo	Crespi B.M.W. T. 3	14m52s8	8
4º	60	Martino, Rodolfo	Crespi B.M.W. T. 3	14m56s4	8
5º	59	Scaglia, Osvaldo	Crespi Renault T. 6	14m56s9	8
6º	8	Oraboan, Donato	Crespi B.M.W. T. 4	14m57s7	8
7º	6	Luzzi, José L.	Crespi B.M.W. T. 4	15m01s3	8
8º	50	Escofoni, Miguel	Crespi Fiat T. 3...	15m02s9	8
9º	22	Pérez, Alberto	Crespi B.M.W. T. 4	15m04s9	8
10º	16	Sardá, Raúl	Crespi B.M.W. T. 3	15m35s8	8
11º	15	Cogo, Juan J.	Crespi B.M.W. T. 4	15m40s8	8
12º	65	Pastura, Norberto	Crespi Isard T. 4..	15m11s3	7
13º	40	Llavallol, Jaime	Crespi B.M.W. T. 3	15m33s4	7

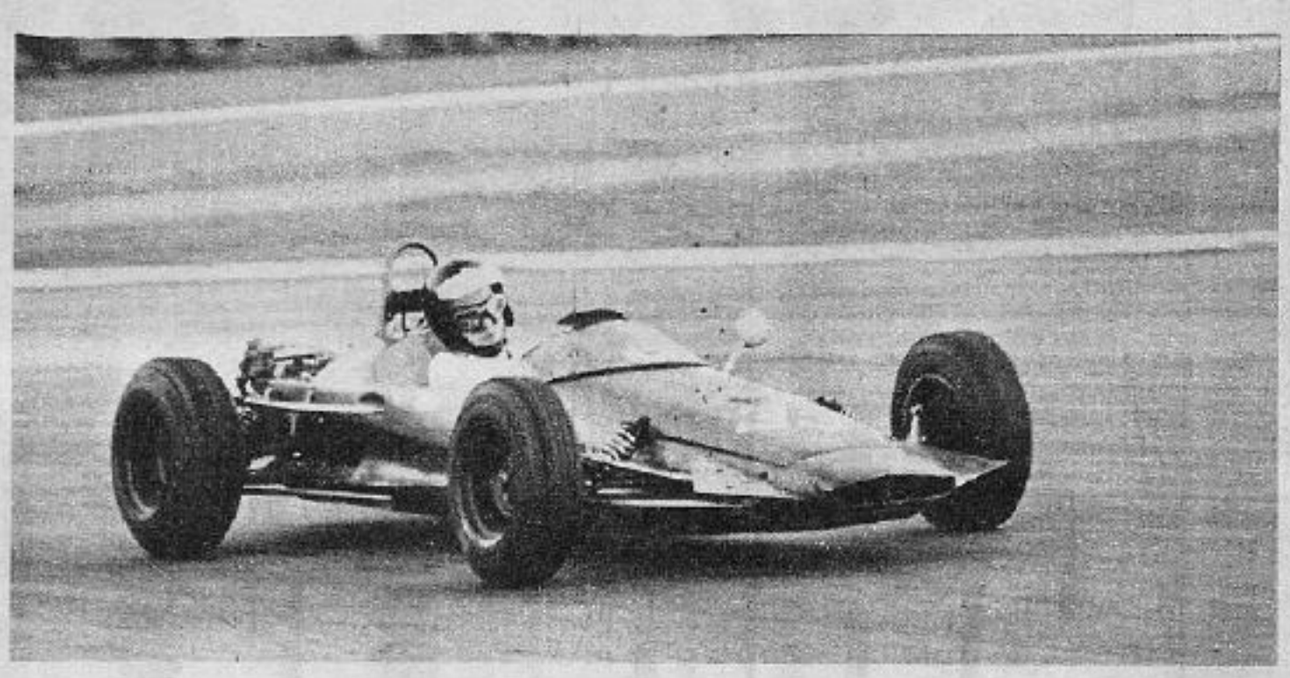
Promedio del ganador: 115,594 km/h.
Record de vuelta: Francisco Trapani en la 7a. en 1m42s6 a un promedio de 120,246 km/h.

FINAL

1º	42	Monguzzi, Angel R. ...	Crespi Renault T. 6	27m32s4	16
2º	30	Ragno, Carlos A.....	Crespi Renault T. 6	28m00s1	16
3º	16	Sardá, Raúl	Crespi B.M.W. T. 3	28m31s6	16
4º	27	Andújar, Roberto	Crespi B.M.W. T. 3	28m32s4	16
5º	63	Angelozzi, José	Crespi B.M.W. T. 4	28m53s5	16
6º	3	De Rossi, Héctor	Crespi B.M.W. T. 5	27m52s2	15
7º	6	Luzzi, José M.	Crespi B.M.W. T. 4	27m58s3	15
8º	59	Scaglia, Osvaldo	Crespi Renault T. 6	27m59s5	15
9º	60	Martino, Rodolfo	Crespi B.M.W. T. 3	28m08s1	15
10º	13	Fernández Valerga, S...	Crespi Renault T. 6	28m32s	15
11º	36	Boscacci, Alfredo	Crespi Fiat T. 5...	28m48s4	15
12º	1	Expósito, Raúl	Crespi Renault T. 6	28m18s1	14
13º	65	Pastura, Norberto	Crespi Isard T. 4..	28m07s5	13

Promedio del ganador: 118,994 km/h.
Record de vuelta: Angel Monguzzi en la 2a. en 1m41s4 a un promedio de 121,105 km/h.



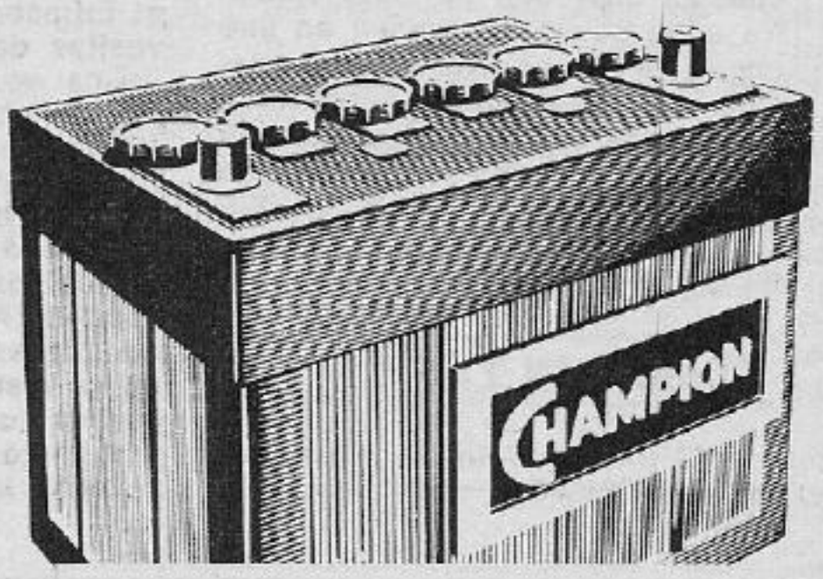


MOTOCILISMO: LA VUELTA DEL "GALLEGO"

Las dos carreras de motociclismo fueron la vuelta del "Gallego" Fernández a los triunfos en carreras puntables. Si el increíble tierrista hacía rato que no aportaba por las carreras de la especialidad pistera, se debía pura y exclusivamente a que no tenía ninguna Zanella RK con posibilidades de competir con posibilidades —valga la redundancia— que le dicen. Ganó la clase 125 cm³ en un gran duelo con Ubieta que engranó el motor en una de las últimas vueltas y sacándole algunos cuerpos a Alberto Gómez que montaba la RK desarrollada por Morello. Fernández corrió con la 175 cm³ a disco rotante que tiene Flia. Kissling y que recién ahora está a punto. En 175 cm³, sin vuelta de hoja, les ganó a todos y por cinco décimas a Ubieta...



con CHAMPION el campeón
de los acumuladores
y bujías CHAMPION favoritas
en aire, mar y tierra.



CHAMPION S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES



CHAMPION



¡ARGENTINOS A

- **Nürburgring: 84 horas**
- **Fangio: el hombre contacto**
- **Torino: un equipo fuerte**
- **Peugeot: puede ser**

¿Qué resulta de la mezcla de todo esto? La posibilidad de volver a competir en Europa después de muchos años pero con el agregado -por primera vez- de hacerlo con máquinas argentinas. Un panorama de cómo es esa carrera extenuante

Desde hace un par de semanas la calle comenta que pilotos argentinos irán a correr a Europa. Inclusive hay quienes saben que la carrera será las 84 Horas de Nürburgring, pero muy pocos saben cómo es y cómo se corre. Pero que ya tenga repercusión en el "neófito" que se enteró por terceros, es importante. Porque cuando el país está de por medio, el asunto, por menos importante que sea, toma trascendencia.

Aunque todavía no se pueda asegurar la participación —hay un noventa por ciento de posibilidades— ya se está trabajando para lograr el cometido. La invasión argentina a la pista alemana es casi un hecho. Es algo que ya tiene forma. No es el sueño de alguien en una noche de verano. No. Es algo analizado —y bastante bien por cierto— donde se juega el nombre de dos o tres empresas. Para eso Juan Manuel Fangio está en Europa. Y cuando esté de vuelta a fin de mes traerá la verdad.

COMO SON LAS "84"...

Para los entendidos —y deberemos respetarlos— las "84 Horas de Nürburgring" son el mejor banco de pruebas que fábrica alguna pueda disponer. Es una competencia entre marcas, entre fábricas, y no entre pilotos. El piloto pasa a ser un elemento secundario dentro de ese operativo que los europeos ponen en marcha para conseguir el fin ansiado: **el triunfo absoluto.**

La carrera en sí comienza el día 19 de agosto a las nueve de la noche. Luego de ser presentados los pilotos uno por uno ante el público belga en la ciudad de Lieja, y a medida que ello sucede, van largando en caravana rumbo a Nürburgring por el camino que más les plazca y respetando todas las normas de tránsito; caso contrario al infractor se le computan cinco vueltas de penalización.

Una vez en Nürburgring —población ubicada sobre la ladera de los montes Eifel y distante 47 kilómetros de Bonn— los coches ingresan a la playa de abastecimientos luego del viaje que no demanda más de una hora y media. Esperan hasta las 0.50, hora en que ingresan a la pista. A la una de la mañana se da la señal de partida (o sea el 20 de agosto) y durante las tres primeras horas a todos los pilotos sin excepción se les computan nueve vueltas totales, aunque cubran más circuitos. Esto se hace para evitar que de salida se provoquen autazos o roces entre los muchachos. Así, todos andan tranquilos y giran en el orden de los 20 minutos por vuelta.

Cumplido este tiempo se da señal de carrera libre y nunca más... De ahí en adelante todos viajan como les parezca y tratan de detenerse la menor cantidad de tiempo posible. Tres días y medio exactamente hasta que se le baje la bandera al puntero y luego la clasificación y el chequeo final que dan las cifras definitivas.

Este es, básicamente, el planteo de la carrera. Todo lo demás lo da la misma prueba con su clima nocturno, las paradas en los boxes, el trabajo de los mecánicos y el circuito en sí. Un trazado de 28 kilómetros (no es el mismo que se utiliza en F-1 porque se agrega un anillo de 6 km extras) que presenta todas las dificultades que uno pueda imaginarse. Cerca de doscientas curvas por vuelta, subidas, bajadas y puentes. Un verdadero "test" para motor, caja, diferencial, suspensiones y estructura propiamente dicha. El más completo que uno se imagine.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NÜRBURGRING!

NUESTRAS POSIBILIDADES

Aunque Juan Manuel Fangio —palabra autorizada, digamos— tiene confianza en nuestro producto, el Torino 380 W, hay quienes piensan que la clasificación general es algo muy lejano y que ni siquiera debemos pensar en esa posibilidad. Por un lado, mejor: nos evitaremos desilusiones en caso de que las cosas no anden muy bien y ganaremos en satisfacciones si caminan más de lo esperado.

Hablamos de clasificación general, porque en su clase no tendrán adversarios. Por lo menos el año anterior en la "más de tres litros" no hubo inscriptos, principalmente debido a que en Europa la mayoría de los autos son de menos de 2.000 cm³. Pero no se puede dejar de pensar en algunos ejemplares de Mercedes-Benz, Rover, Jaguar o Mustang que eventualmente puedan anotarse. Sintetizando: en su clase puede ser, en la general habría que ver sobre el mismo terreno. Pero insistimos, el asunto aquí no es ganar o perder, **es estar y competir.**

Por Peugeot las cosas se presentan algo más oscuras, siempre teniendo en cuenta que en una carrera de 84 horas puede pasar cualquier cosa y ganar un DAF de 900 cm³. Sin olvidarnos de esto, hay que ubicarse en la clase de 1.601 a 2.000 cm³, y pensar en los Ford Escort Twin-Cam, gama completa de BMW 1600, 1800 y 2000, los imbatibles y sensacionales Porsche 911 T y S, Alfa Romeo 1750 y BMC-1800, entre otros. Todos autos temibles y de performances indecentes para la categoría Turismo Anexo "J", sea grupo 1, 2 ó 5. Esto, si nos basamos en lo referente a probabilidades de triunfo —y no queremos engañar a nadie—; pero no por eso Peugeot debe volverse atrás, todo lo contrario. Debe ir con las cosas bien organizadas y sin preocuparse por la clasificación final. Entrar séptimos en su clase, detrás de tres Porsche, dos BeEme y un Ford Escort, es lo mismo que un triunfo.

Es la mejor oportunidad que se les presenta, tanto a IKA-Renault como a Peugeot, para mostrar el poderío de nuestra industria, nuestra capacidad, y compararnos con los temidos bólidos del viejo mundo, que son cucos pero no tanto. Mostremos todo lo que anda un 4-4 grupo 2 ó 5 y un Torino 380 W. Quedarán admirados y aunque no ganemos, habremos obtenido un saldo realmente positivo. Es hora de salir de la cueva.

IKA - RENAULT: CARLOS LOBOSCO

También buscamos la palabra oficial, aunque nos enteramos más tarde que habíamos errado el camino en parte. Carlos Lobosco, gerente de Competición de IKA-Renault, disipó muchas de nuestras dudas.

"... ¿84 Horas? ... Todo el mundo pregunta por lo mismo. Negar que estamos en eso sería ridículo. Estamos y con todo, pero quiero dejar bien aclarado, porque hasta ahora nadie lo ha dicho, que el equipo que irá a las 84 Horas de Nürburgring no es oficial de IKA-Renault. IKA-Renault lo único que hace es facilitarle a Juan Manuel Fangio —padre de la idea— tres Torino 380 W con preparación Grupo 5 y un Torino 380 W standard que ya está en Europa y lo está usando Fangio allá. El año pasado fuimos junto con Juan Manuel a esa carrera y él quedó convencido de que un Torino podría hacer guerra a los Porsche, que son los dueños de ese circuito. Después de haber dado unas vueltas al circuito de 28 km fue analizando las cosas y convino en planear todo para estar presentes este año. Por eso está en Europa, pero no fue a ver las posibilidades sino a hacer los contactos. Recién acabo de recibir una carta del Royal Motor Union de Bélgica donde me informan que están anotados los tres Torino 380 W argentinos y agradecen que hayamos enviado como emisario y organizador de esta empresa a Juan Manuel Fangio."

—¿Cuál es al vinculación de IKA-Renault en todo esto?

"Sólo le entrega a Fangio los tres Torino preparados y uno standard. Además, todos los repuestos que necesite."

—¿Quién se encarga de la preparación de los motores?

"Fábrica, el departamento de ingeniería de IKA-Renault pero con la colaboración de Oreste Berta, que será el necargado de los motores allá en Europa."

—¿Cuáles serán las empresas que apoyarán el operativo?

→

ARGENTINOS A NÜRBURGRING

"Por ser algo argentino, donde no figurará IKA-Renault sino el país, se les ha dado prioridad a las empresas del Estado, Fangio antes de irse a Europa habló con el secretario del presidente de la Nación y le prometieron todo el apoyo que necesite. Suponemos que la mayor parte será financiada por empresas del Estado, aunque creo que es un poco prematuro para hacer nombres, o darlos como definitivos."

—¿Cuánto consideran que será el monto de todo el operativo?

"Aproximadamente unos 50-55 millones de pesos. Los pilotos, mecánicos y los autos, o sea todos, deberán estar en Nürburgring el día 5 de agosto, para comenzar los entrenamientos. En las pruebas se ha de utilizar uno de los Torinos Grupo 5. En caso de que resulte dañado en su estructura por alguna piña o cosa parecida serán de la largada sólo dos. Es decir que habrá dos autos que no se tocarán para nada hasta el día de la carrera. En el caso de que no suceda nada durante los entrenamientos... eso esperamos... se le hará el motor a nuevo y largarán los tres. Esa es la idea hasta el momento."

—¿Quién se encarga de la elección de los pilotos y quiénes son?

"Juan Manuel Fangio ha pedido plenas facultades para ello. También él lo eligió a Berta. Por el momento no puedo dar nombres porque no los tengo. Cuando Fangio vuelva en los primeros días de junio, dará a conocer los nombres definitivos. Pero hay gente que es segura, porque si yo estuviese en lugar de Copello sabría perfectamente que hay un 99 por ciento de posibilidades de que vaya. También se elegirán pilotos de otras marcas; esto es algo nacional con prescindencia de marcas... claro que nos encontraremos con algunos problemas con pilotos oficiales con contrato... Creo que lo más importante de todo esto y que merece destacarse es que tanto ustedes los periodistas, como mucha otra gente, se ha puesto a nuestra disposición para lo que sea. Eso es importante porque por primera vez saldremos a competir con un equipo de autos, pilotos y mecánicos totalmente argentinos. Es una empresa argentina..."

PEUGEOT TAMBIEN ESTA

Todo surgió de una pregunta durante una conferencia de prensa de Dorrego Competición en el Golf Club: **"¿Y si vamos a correr a Nürburgring?"** José Migliore lanzó la pregunta que fue recogida como un guante de duelo por Fernández Aguirre, Zampini y los periodistas allí reunidos. La idea surgió y las primeras lucubraciones concretas sobre la forma de encarar la excursión se tendieron en esa misma noche. Luego, el apasionamiento de la "genial idea" se trasformó con el trascurrir de los días en una posibilidad real, pero analizada a través de un autoexamen empresario.

"La idea, evidentemente, nos gusta como le puede gustar a cualquiera que esté en esto del automovilismo, pero Dorrego Competición, antes de representar nuestros gustos personales lleva una marca que debe cuidar y un prestigio que hay que mantener. Repito que la idea nos gusta, pero ya hemos tendido las líneas suficientes como para pedir informes sobre la carrera y sobre todo a Sochaux (Peugeot de Francia) sobre si les interesaría que un equipo argentino con autos 404 corriera en Europa. Todos sabemos que Francia integra el Mercado Común Europeo y que Peugeot de Francia, por ende, está dentro de sus reglamentaciones como empresa muy importante. Este sería uno de los inconvenientes principales. Pero desde ya aclaro que si se dan las condiciones, vamos a ir a correr a Nürburgring." (Raúl Fernández Aguirre, director deportivo de Dorrego Competición.)

La opinión de Fernández Aguirre es indudablemente pensada y motivo, tal vez, de la represión de un gustazo personal, en beneficio de la imagen de una marca y un equipo.

"Yo creo que los autos nuestros, tal cual están y tal cual los llevamos a correr cada domingo, pueden ir a Nürburgring y hacer un buen papel. Particularmente, yo los aflojaría un poco para tener un margen mayor de seguridad. Sin embargo, la idea es hacer la prueba acá en Buenos Aires antes de viajar. Pienso que una prueba acorde con la responsabilidad que vamos a asumir sería, amén de las lógicas en el banco de pruebas, un programa exhaustivo de horas y horas en el Autódromo. Sería interesante girar durante 100 horas ininterrumpidas en el Autódromo y de esa manera poder probar todo, desde gomas hasta pilotos y sistemas de cronometraje y abastecimiento. Pero creo que ir a Nürbugring por no ser una empresa fácil es más emocionante." (Héctor Zampini, director técnico de Dorrego Competición.)

Nürburgring es exigente, es patéticamente duro y concretamente difícil. Su trazado exige especial concentración y una acabada y muy definida técnica conductiva: responsabilidad, visión y sobre todo la idea de no romper el auto y llevarlo a buen puerto luego de tres días y medio de dar vueltas a un trabado de 28 km de extensión.

"A mí me gustan las carreras largas. Creo que Nürburgring es una carrera en la cual yo me sentiría muy cómodo, porque justamente es muy larga. La forma de correrla es la siguiente: hay que usar el auto tirando 6.000 rev/min. entre cambios, jugando con las 1.000 rev/min. que faltan para el régimen máximo. Hay que girar velozmente, pero sin loquear y sin hacer piruetas. Hay que crearse un ritmo y mantenerlo a toda costa con prescindencia de los demás autos que corren. Es fundamental no ponerse nervioso cuando tengamos un auto adelante nuestro durante vueltas y más vueltas. Habrá que hacer una carrera particular sin preocuparse. Mi idea es que hay que andar entre 5 y 10 segundos sobre el límite. Con respecto a quiénes serían mis compañeros ideales pienso que cualquiera que se avenga a cumplir un plan prefijado por la dirección del equipo estaría bien sentado en el auto." (José Migliore, piloto oficial de Dorrego Competición.)

La elección de los pilotos para formar cada terna, a bordo de cada vehículo, va a ser una tarea sumamente delicada y riesgosa, sobre todo porque de los pilotos depende casi exclusivamente el rendimiento de la representación en Europa. La conciencia de equipo va a ser fundamental y muy primordial en el trabajo general.

"Es uno carrera muy larga y dura. Hacer llegar el auto es casi una obligación. Fundamentalmente, esta premisa se da en función de demostrar en Europa lo que vale la industria nacional y sobre todo la importancia que tienen los preparadores y técnicos argentinos en materia deportiva. Sobre todo, basándonos en la idea de que los mismos autos, vale decir los Peugeot 404, nunca jamás pudieron sacar más de 165 km/h de velocidad máxima. Para correr las 84 horas de Nürburgring no hay que exigir el auto y funcionar 500 ó 600 rev/min. abajo del régimen de seguridad máxima (7.000 rev/min.). Considero que con nuestros autos podremos llegar en la quinta posición en nuestra clase. Considero que el trío es muy importante. Para correr juntos me gustaría "Pepe" Migliore porque le gustan las carreras de este tipo y sabe correrlas." (Francisco Mayorga, piloto oficial de Dorrego Competición.)

Y el equipo Dorrego ya piensa en ir a Nürburgring. En los próximos días habrá novedades más concretas y en firme. Ya se habrán cursado todos los télex posibles e imposibles en Dorrego Competición y Sochaux. Los autos, los equipos y su gente estarán trabajando en función de Europa. Habrá que volver a hablar del asunto. Pero antes que volvamos a hablar y antes de que se confirme la ida, desde ya: ¡¡¡Buena suerte!!!



CLASES, MARCAS Y MODELOS

El año pasado fueron 68 los inscriptos, pero sólo 60 fueron autorizados a largar la prueba. Estas fueron las subdivisiones por cilindrada (las mismas que este año), las marcas y los modelos que entraron en cada una de ellas.

CLASE "A" de 701 o 850 cm³: D.A.F. 844 cm³ (2); HONDA 815 cm³ (1); SAAB 96 Sport (1); HONDA 791 cm³ (1).

CLASE "B" de 851 a 1000 cm³: NSU TTS 986 cm³ (1); MAZDA 110 S 998 cm³ Birrotor Wankel (2).

CLASE "C" de 1001 a 1300 cm³: D.A.F. 1.108 cm³ (2); AUSTIN-COOPER 1.275 cm³ (1); MORRIS-COOPER 1.275 cm³ (1); LANCIA FULVIA HP (4), RENAULT R-G GORDINI (3); SIMCA 1196 cm³; SIMCA 1.118 cm³; PEUGEOT 204 (2).

CLASE "D" de 1.301 a 1.600 cm³: FORD ESCORT 1.596 cm³ (1); DATSUN 1.595 cm³ (3); VOLKSWAGEN 1.493 cm³ (1); SAAB 1.483 cm³ (1); BMW 1.563 (3); ALFA ROMEO GIULIA (1).

CLASE "E" de 1601 a 2000 cm³: BMW 1.984 (4); PORSCHE 911 1.191 cm³ (6); BMW 1.800 cm³ (1); ALFA ROMEO 1750 (1); OPEL KADDET RALLY 1.900 (2).

CLASE "F" de 2001 a 3000 cm³; MG 2968 cm³ (2) y TRIUMPH 2.500 (1).

En total, 60 largados con 20 marcas diferentes y siete equipos oficiales de fábrica.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA MODELO DECAPITADA

¡M*uy bien, señor Ruben Di Biasel* Usted fue el primero en avisparse de la ausencia de la cabeza en una de las modelos que posaron para la foto del apartado "Vistiendo al Special" en la página 40 del número 158 de PARABRISAS CORSA. Por lo tanto, se ha hecho acreedor al premio estipulado: se trata del Trofeo Challenger Guillotina de Oro ("Golden Guillotina"), que recibirá el próximo 14 de Julio en la Plaza de la Bastilla (en Villa Zapallar).

Nos vemos ahora, y ante el aluvión de esquelas que siguieron a la del señor Di Biase, en la obligación de aclarar que *la cabeza está;* lo que sucede es que *no se ve.* Y el primero en no verla fue usted, señor Di Biase. Cabe también mencionar las variadas conjeturas que se hicieron nuestros lectores ante la presencia de la cabeza ausente (sin aviso): 1) Que la modelo es una descocada. *R.: Nada de eso; se trata de una chica de su casa (de la casa de ella; no de la del señor Di Biase).* 2) Que es una fugitiva de Don Orione. *R.: Don Orione, padre de la modelo, nos ha hecho saber que la modelo nunca se plantó del solar nativo.* 3) ¿Para qué tendrá anteojos en la mano si no tiene cabeza? *R.: Hasta el momento de verse en la foto, la modelo tampoco se había dado cuenta de que le faltaba un accesorio tan vital como es la cabeza.* 4) ¿Quién le habrá cortado la cabeza? *R.: Muy sencillo (y elemental, Watson): El sátiro verdugo Eduardo González (a. "Coco", "Gonzalito", "Tachero").* 5) ¿Valía la pena cortarle la cabeza? *R.: Sí.* 6) Por qué cortarle la cabeza a ella y no al individuo que está a su lado. *R.: Porque para cortarle la cabeza a Sánchez Ortega, González tendría que pararse en puntitas de pie (2).*

Ahora bien, ustedes se preguntarán cómo es que si la cabeza estaba, y no se ve, cómo hizo González para cortar lo que no veía. Muy sencillo, preguntó: "Modelito, ¿dónde estás...? Y cuando escuchó "Aquí", para allá reboleó el hachazo.

Aclarado el asunto, los saludamos sacándonos el sombrero. La cabeza, no.



Entre los médanos de Villa Gesell recuperamos la cabeza que faltaba en la foto. El novio de la modelo, agradecido.

su íntimo aliado!

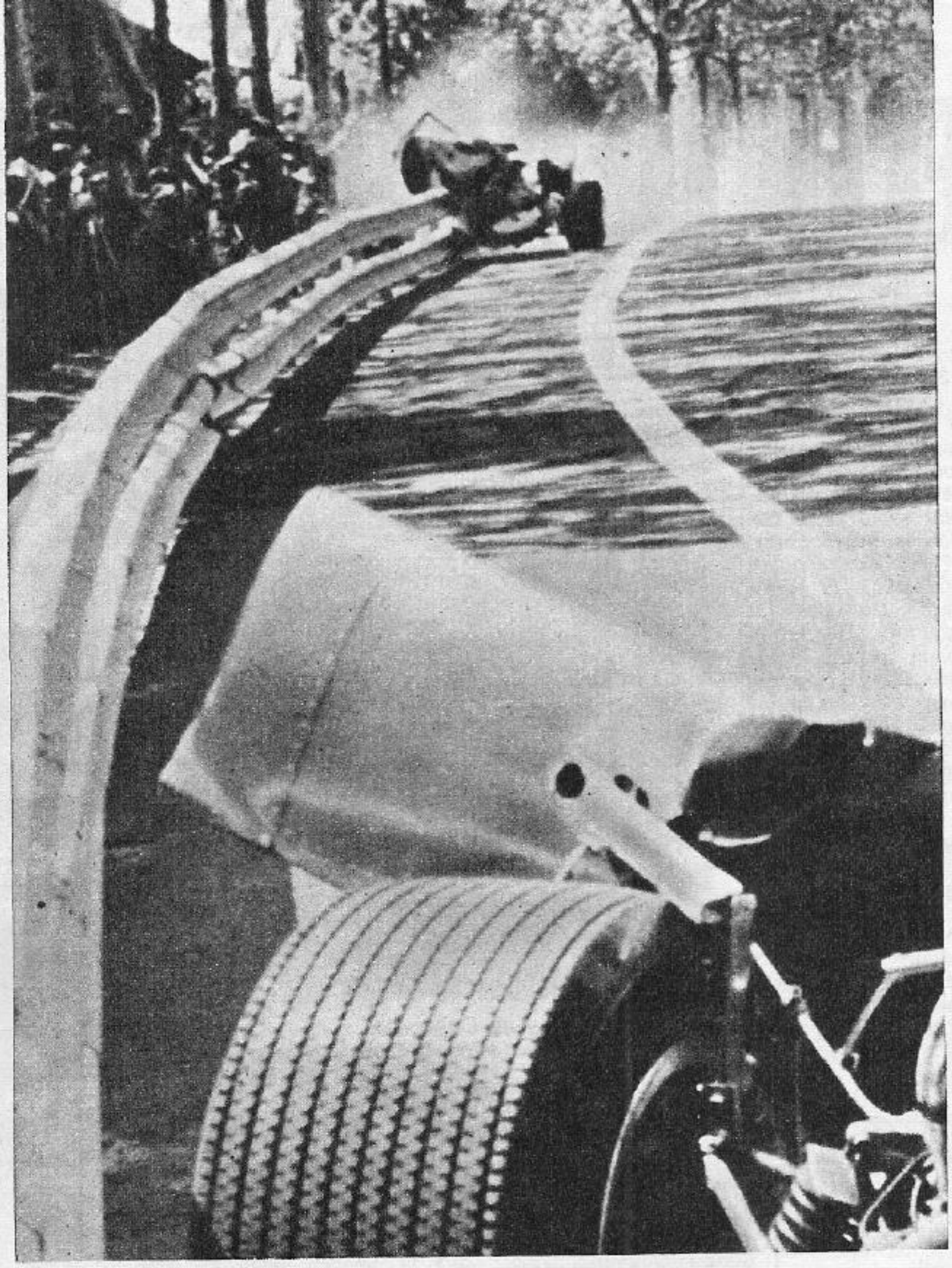
Fragancias cálidas, discretas y persistentes distinguen su presencia. El hombre de hoy, activo, dinámico, imagen de pulcritud a toda hora, tiene su íntimo aliado en...

HOMBRE

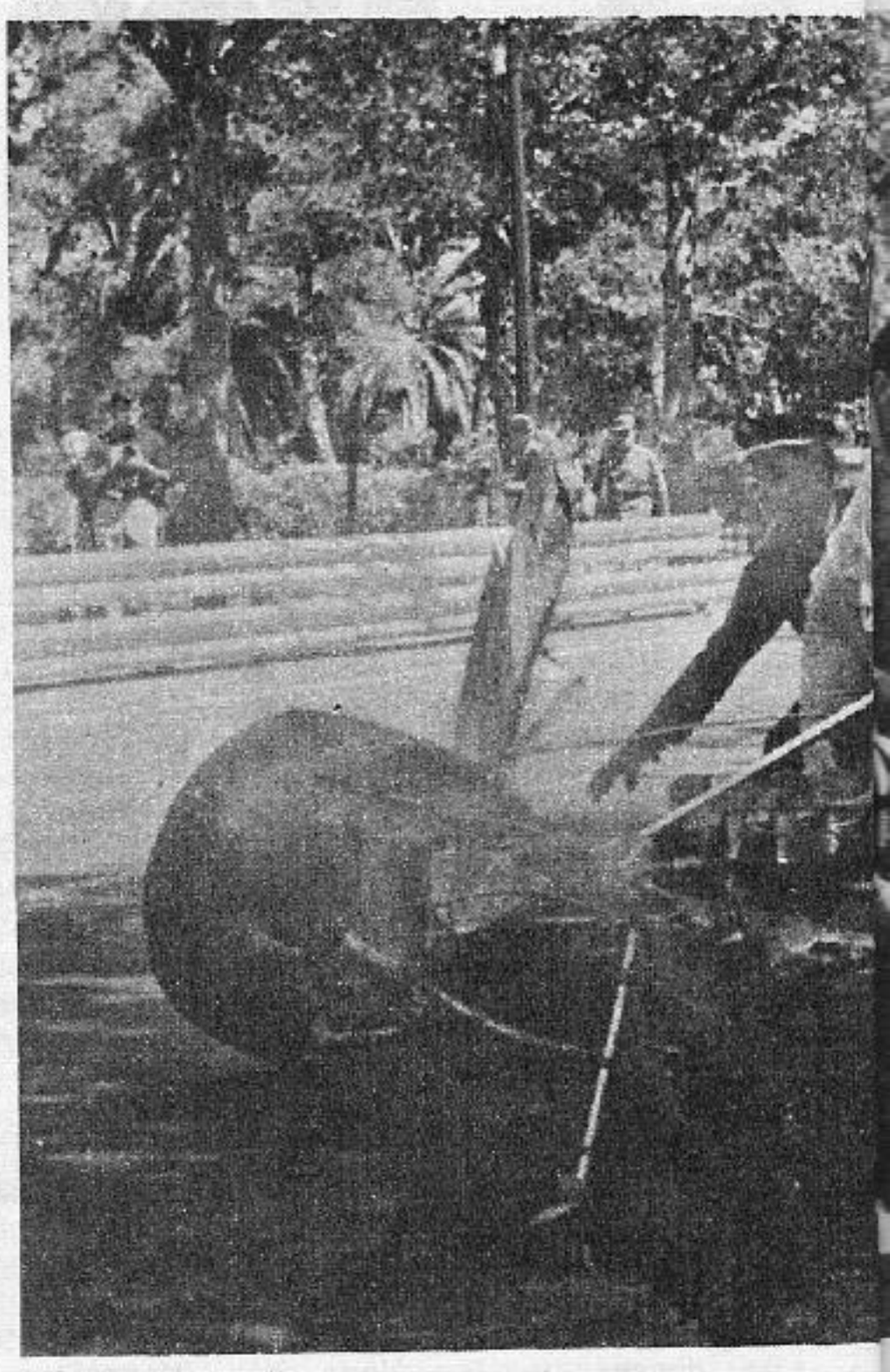
de artez westerley



Colonia Extracto AW. - Winward - Antoni Scoth - Lavanda



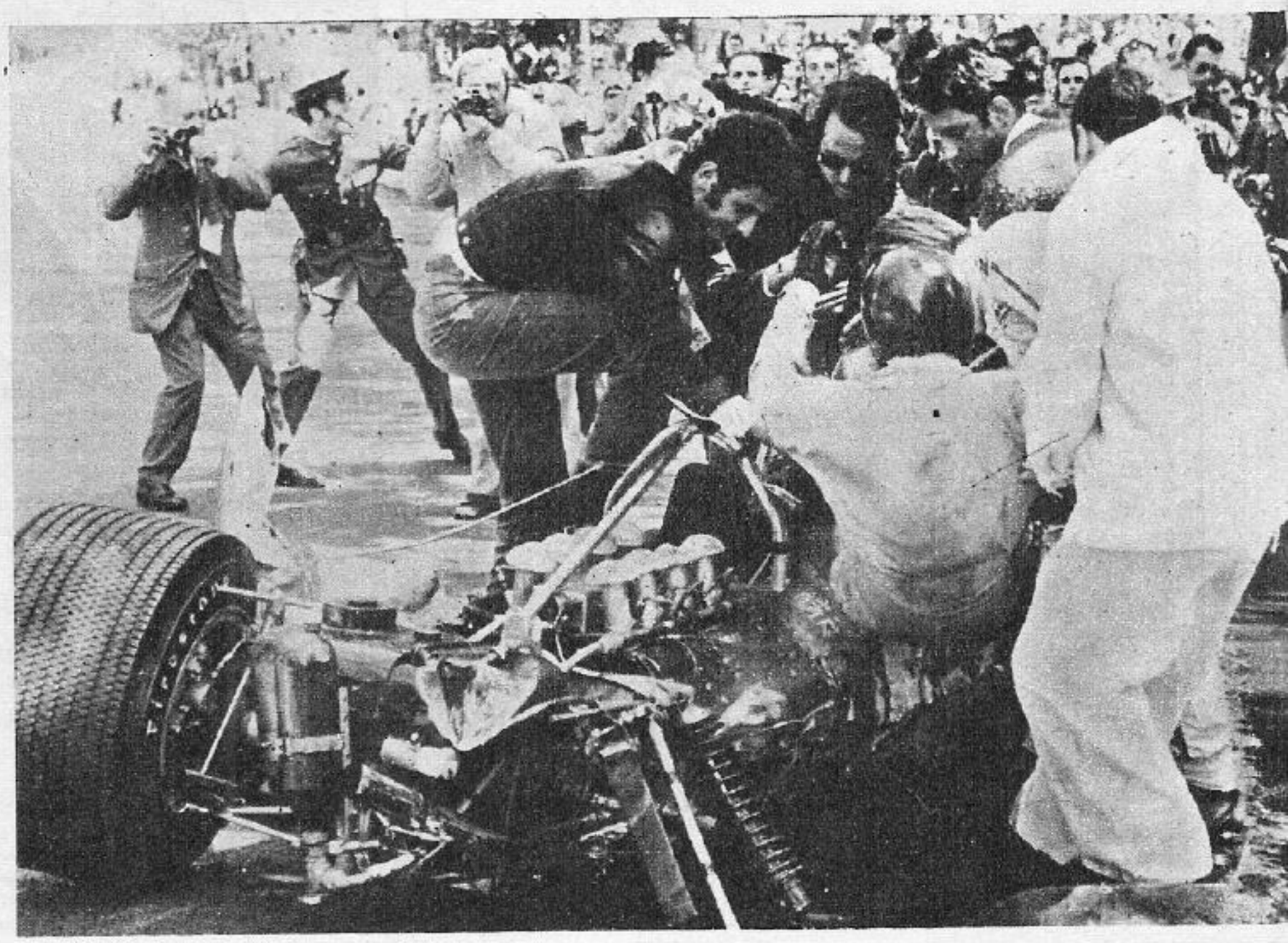
1



2

VIVIR

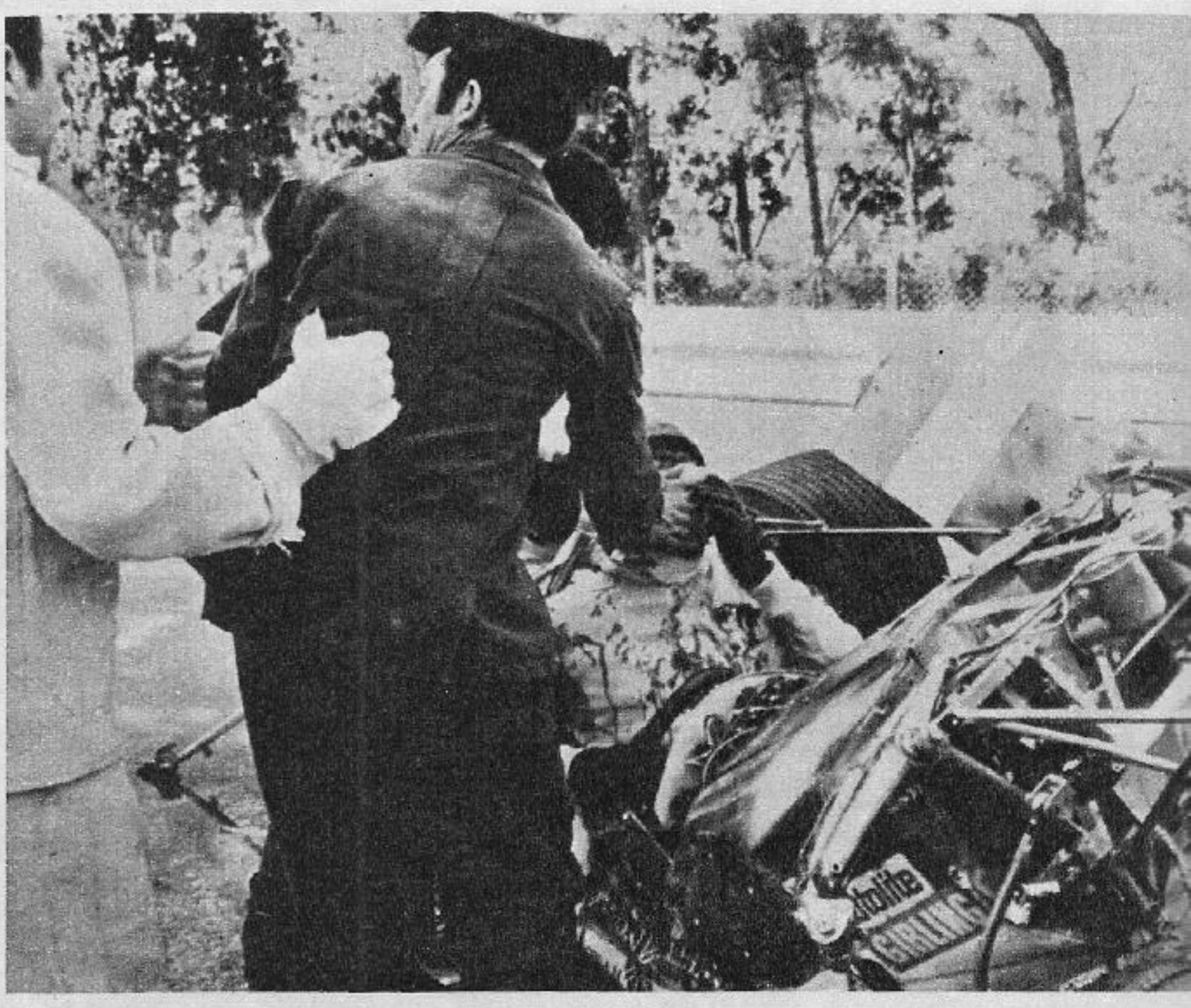
Durante la disputa del Gran Premio de España, realizado la semana pasada en el circuito de Montjuich, Barcelona, Jochen Rindt salvó milagrosamente su vida en un accidente fuera de libreto. Apenas lastimado en la cara, espera el momento en que los médicos le den bandera verde para volver a su pasión. He aquí cómo ocurrió todo



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

3





PELIGROSAMENTE

1 Luego de hacer impacto en el auto de Graham Hill, el joven austríaco Jochen Rindt pierde el control de su Lotus, se va contra el guard-rail y luego de deslizarse por unos metros pegado a los rieles, termina dando una vuelta de campana para detenerse, por fin, panza arriba, en el medio de la pista. Hill había abandonado diez vueltas antes con fallas mecánicas, pero su Lotus no fue retirado de la pista por el personal de seguridad. (¿Habría? ...)

2 Una vez enderezados los restos del coche, algunos de los presentes lo retiran hacia el interior de la pista, para luego socorrer con más eficacia al piloto accidentado. Por entonces, Rindt no había perdido totalmente el conocimiento.

3 Un miembro del personal de sanidad, presente en la curva del accidente, alcanza a Rindt, ya recuperado, una compresa para detener la hemorragia en su cara lastimada.

5



6



4 Con pinzas y tenazas, palos, martillos, manos y pies, los más comedidos abrieron rápidamente una brecha en la retorcida carrocería del auto, liberando rápidamente a Jochen, quien no podía salir por sí solo a través del estrecho espacio que quedó libre en el cockpit.

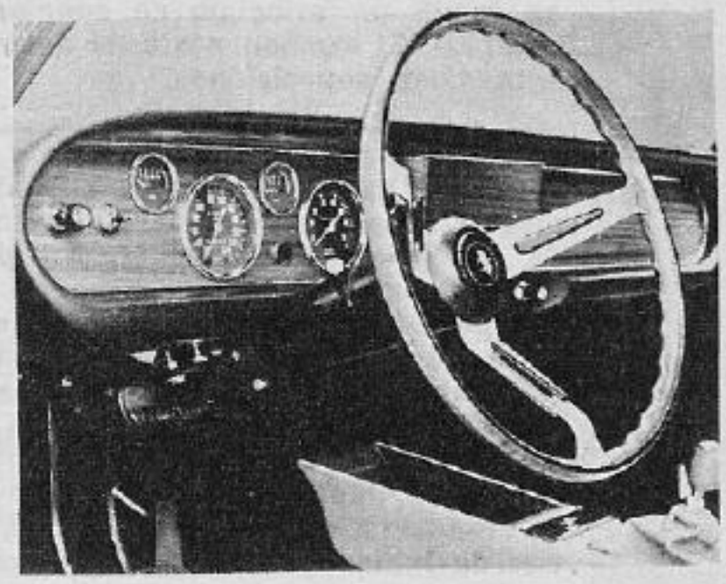
5 Por sus propios medios, ayudado por sus solícitos auxiliares, Jochen Rindt se acuesta en la camilla que lo trasportará al hospital. El golpe y cortes en la nariz son los que producen tanta sangre. En realidad no se lastimó mucho, aunque su aspecto resulte impresionate, pero en un momento se temió un principio de conmoción cerebral. El examen posterior desmentiría tales suposiciones.

6 ...Y allá va Rindt, camino a la atención y a la seguridad. En momentos de producirse el accidente, iba punteando cómodamente, y mejorando sus tiempos vuelta a vuelta, pero tuvo la mala puntería de engancharse con el auto detenido de Hill y... ¡bueno! No vamos a empezar otra vez. Se supone que Jochen Rindt estará repuesto a tiempo para participar en el Grand Prix de Mónaco y las 500 Millas de Indianápolis, a fines de mayo.



Curriculum vitae

Nombre: Torino-S 380.
Origen: IKA RENAULT, Santa Isabel, Córdoba, República Argentina.
Antecedentes: Un poderoso motor Tornado con árbol de levas y válvulas a la cabeza. Caja de velocidades ZF, de cuatro marchas adelante sincronizadas. Frenos a disco con servo y suspensión Link Bar exclusiva. Deportivo diseño Pininfarina.
Familia: Entre sus hermanos se destacan: el Torino 380 (dos puertas), el Torino 300 y el Torino-S, ambos de cuatro puertas. Los más deportistas de la familia, son los Torino 380 W, campeones de la competición en rutas y autódromos.
Actuación: Las carreras ganadas, hablan de la seguridad y rendimiento Torino. Un coche capaz de correr a más de 200 km/h, tiene potencia y seguridad de sobra, para pasear a 80 km/h.
Ofrecimiento: Ser su nuevo coche deportivo. Para ello responden ampliamente sus ventajas técnicas —superiores a las de cualquier otro postulante— y la gran comodidad de sus 4 puertas, que suman confort a su moderno diseño deportivo.
Futuro: Inmejorable. Sus características técnicas se adelantan en varios años a todo lo conocido en materia de coches.
Referencias: Cualquiera de los actuales poseedores de un Torino.
Domicilio: El Concesionario IKA RENAULT más cercano (y más adelante su propio domicilio particular).
Pretensiones: Que Ud. lo pruebe, nada más.
Venga y manéjelo! Los Concesionarios IKA RENAULT lo invitan.

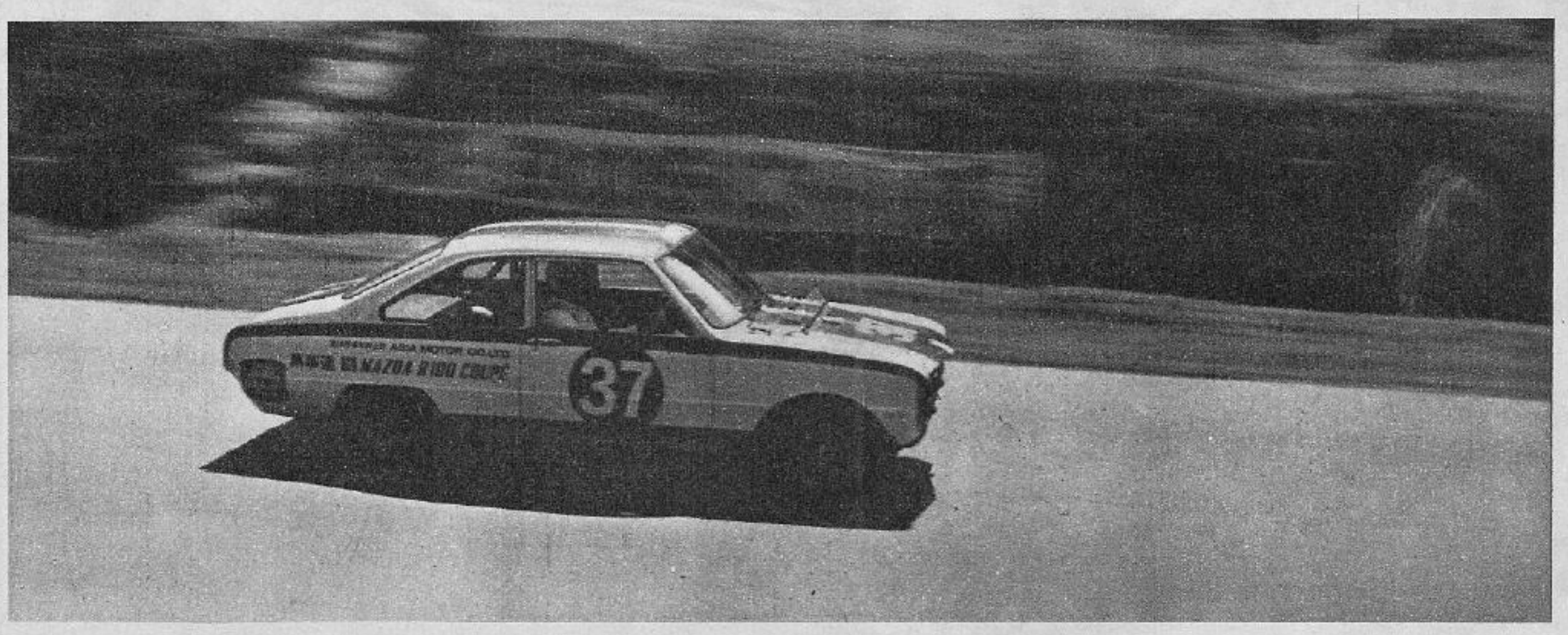


TORINO-S 380 es un producto
IKA RENAULT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MAZDA R-100 ROTARY: ¡BANZAI!

Gran Premio de Singapur. Y el primer triunfo de un motor rotativo sobre los motores tradicionales en carreras reservadas a Grupo 2 y Grupo 5 Internacional. Como para pensar





El Mazda R-100 Coupé ganador, equipado con motor rotativo, no sólo llegó primero; también estableció un nuevo record en tiempo total para el circuito de 4,8 km de la ciudad de Singapur, y el record de vuelta para su clase.

Yoshimi Katayama, ganador, luciendo occidental y corsaiolo atuendo, complementado por orientalísimas y delicadas chancletas, que tiró contentísimo después de ser coronado vencedor.

La historia de los motores rotativos —tipo Wankel— es demasiado reciente como para ser considerada historia. Muchas experiencias realizadas principalmente por NSU y por las fábricas japonesas demostraron que aun a pesar de no estar todo dicho con respecto a los motores rotativos, dado que no han sufrido la evolución en el tiempo que experimentó el popular y silvestre motor a pistón convencional, los resultados obtenidos son más que satisfactorios.

Viajemos a Singapur, ciudad situada aquí no más, en Indochina. A principios de abril se organizó en aquella ciudad una carrera reservada a aparatos encuadrados dentro de los Grupos 2 y 5 Internacional. Hasta aquí las cosas son normales. Cuestión que cambia si consideramos que el ganador fue un Mazda R-100 Coupé equipado con motor rotativo. La primera victoria de un motor de esta clase en el terreno deportivo, lograda sobre marcas tradicionalmente ganadoras —Alfa Romeo, Cooper, Lancia— y con 20 segundos de ventaja, después de 20 vueltas al circuito de 4,8 km, sobre su inmediato perseguidor, un Alfa Romeo GTA.

La Tokyo Kogyo Co. Ltd. presentó para esta carrera cuatro unidades: dos R-100 Coupé y dos 1.000 Sedan. Y los japoneses deben haberse retirado contentos de Singapur —por lo menos más contentos que durante la Segunda Guerra Mundial— considerando que los dos Sedan 1.000 conquistaron el primero y segundo puesto en la categoría reservada a Grupo 2, y que uno de los R-100 ganó la clase reservada a Grupo 5, ubicándose el otro en cuarto lugar. El ganador, Yoshimi Katayama, estableció con su Rotary un nuevo record para ese circuito: 49m19s6, que supera en 18 segundos a la marca anterior.

En definitiva: 1º el R-100 Coupé, con motor rotativo de 491 x 2 cm^3; 2º un Alfa Romeo GTA 1.600 cm^3; 3º un Cooper "S" 1.275 cm^3; 4º el otro R-100 a cargo de Lee H. Seng; 5º Alfa Romeo GTA. Para todos los que quieran saber algo más sobre los Mazda Rotary, trascribimos la dirección: Tokyo Kogyo Co. Ltd., 6047 Fuchu-Machi, Aki-Gun, Hiroshima, Japón. Les contestarán lo siguiente: Afu koichi matsumanu oto kinasai cushii oniebabe ling sautu. ¿Estamos? Sayonara.

BIZZARRINI DEJA BIZZARRINI...

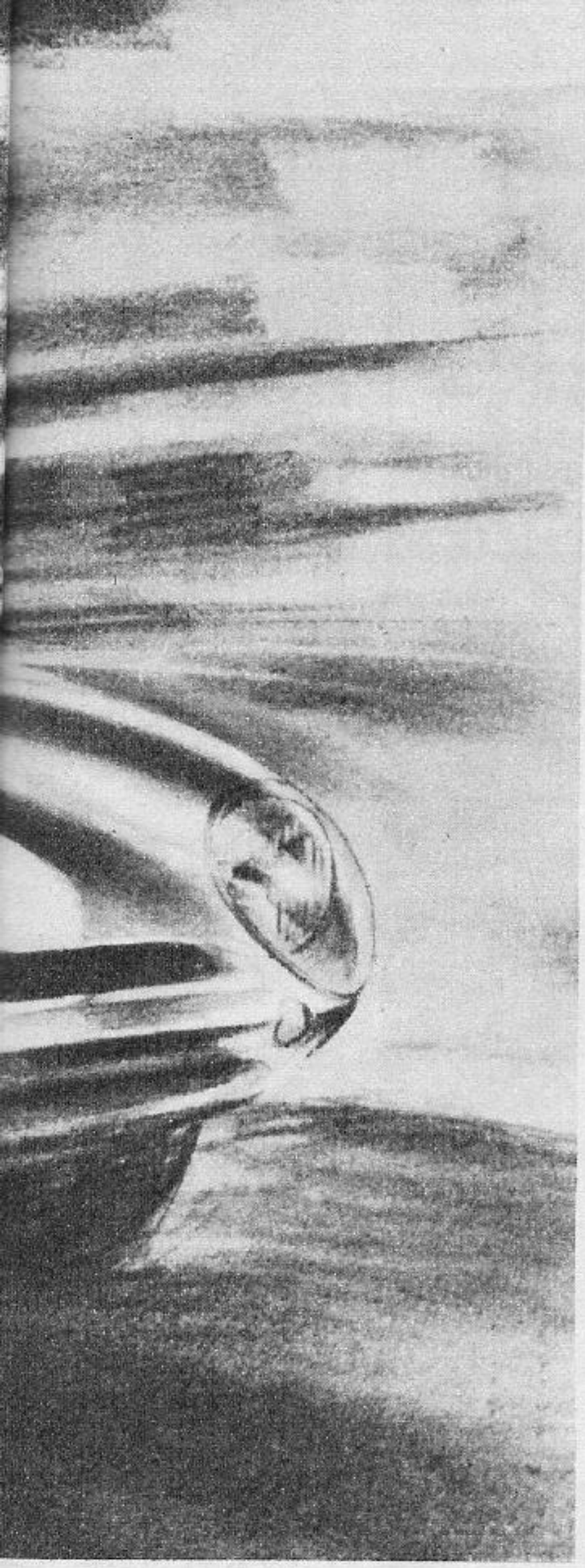
por CESAR M. SORKIN

Dibujo original de Giugiaro, reproduciendo al Bizzarrini 538 GT, derivado del ISO Rivolta.

Arriba, derecha: La "verdad" de los Bizzarrini: el 538 GT versión competición. Estructuralmente súper liviano, merced a la aplicación de técnica aeronáutica en su construcción.

Antes de llamarse Bizzarrini Stradale se llamaba ISO Grifo "GL". Ya Giotto Bizzarrini elaboraba el conjunto general, y Bertone la carrocería.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Un genio anda suelto: Giotto Bizzarrini deja la empresa que lleva su nombre. Su impulso creador se manifestará ahora solamente a pedido. Breve historia de sus realizaciones





Desde hace poco tiempo, el comentario obligado en el medio automovilístico de Livorno (Italia) se refiere a la decisión del ingeniero Giotto Bizzarrini de abandonar definitivamente la firma que lleva su nombre.

De esta manera, "Bizzarrini Prototipi" S.p.A. queda sin la dirección que hasta este momento ejerciera el ingeniero Bizzarrini.

El motivo que obliga a tal separación es una desavenencia con respecto al giro que pensaba imponer el resto de los directores a la empresa. La idea era pasar del nivel artesanal con que se trabajó hasta el momento, a un nivel más acorde con la empresa mediana standarizada. Giotto Bizzarrini consideró prematuro aún emprender tal trasformación, prefiriendo alejarse y comenzar a trabajar independientemente, pero conservando gran parte del paquete ac

→

BIZZARRINI 538 GT





Disponiéndose a las pruebas a que fuera sometido, en este caso en Le Mans. El Bizzarrini 538 GT evidencia uno de los perfiles más hermosos entre los Gran Turismo conocidos.

Uno de los mecánicos metiendo los dedotes en el vano que contiene la mecánica simple del americanísimo motor Chevrolet 5300 cm3 que equipa al Bizzarrini 538.

Arriba, derecha: Versión deportiva de lo que en origen fuera el ISO Grifo. Carrocería Bertone —o, mejor dicho, Giugiaro, que en esa época trabajaba para Bertone— moldeada en plástico. Color colorado, por si no se dieron cuenta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cionario de la firma de la cual se separa.

Mientras tanto, "Bizzarrini Prototipi" continuará produciendo aparatos en un nuevo local, agregando a su línea un GT 1900, además del GT 538 Strada, al ritmo de un automóvil por día.

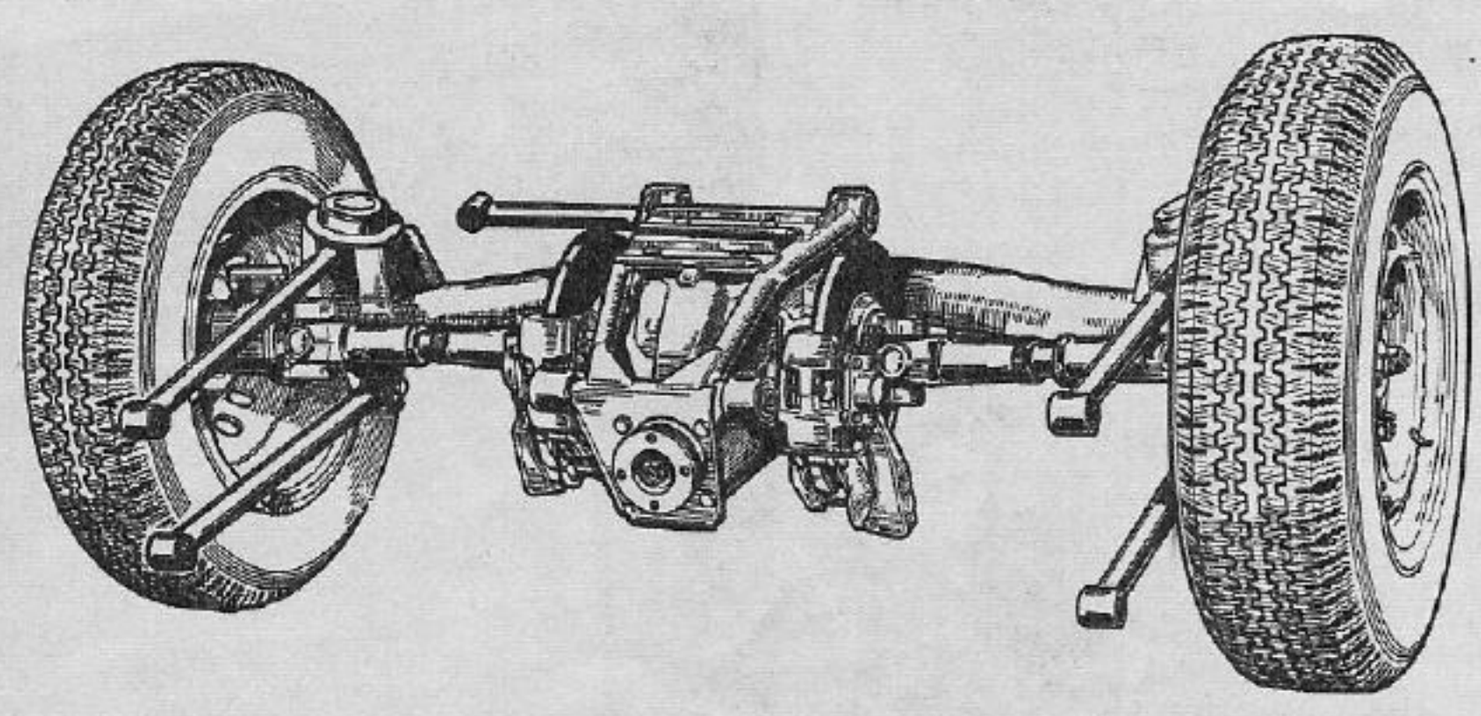
Y por su lado, Giotto Bizzarrini, según propias afirmaciones, trabajará para terceros, dedicándose exclusivamente a los prototipos de competición y a autos GT.

"Vea —dice— todas las experiencias que he vivido me han enseñado muchas cosas; en la actualidad, el nivel artesanal tiende a desaparecer. Aquellos que sobreviven —Ferrari, Maserati, Lamborghini o cualquier otro— pueden hacerlo gracias a un poderoso respaldo financiero. Pero de cualquier manera, considero que, en años más o menos, están destinadas a desaparecer también. Por lo tanto, he llegado a la determinación de trabajar exclusivamente por pedido". La experiencia que deriva de haber trabajado durante años para Ferrari, el prestigio de que disfruta el 12 cilindros Lamborghini —proyectado y realizado por Giotto Bizzarrini— y su nivel de conocimientos evidenciado en el Instituto de Máquinas de la Universidad de Pisa, hacen de él uno de los más cotizados técnicos dentro del medio automovilístico.

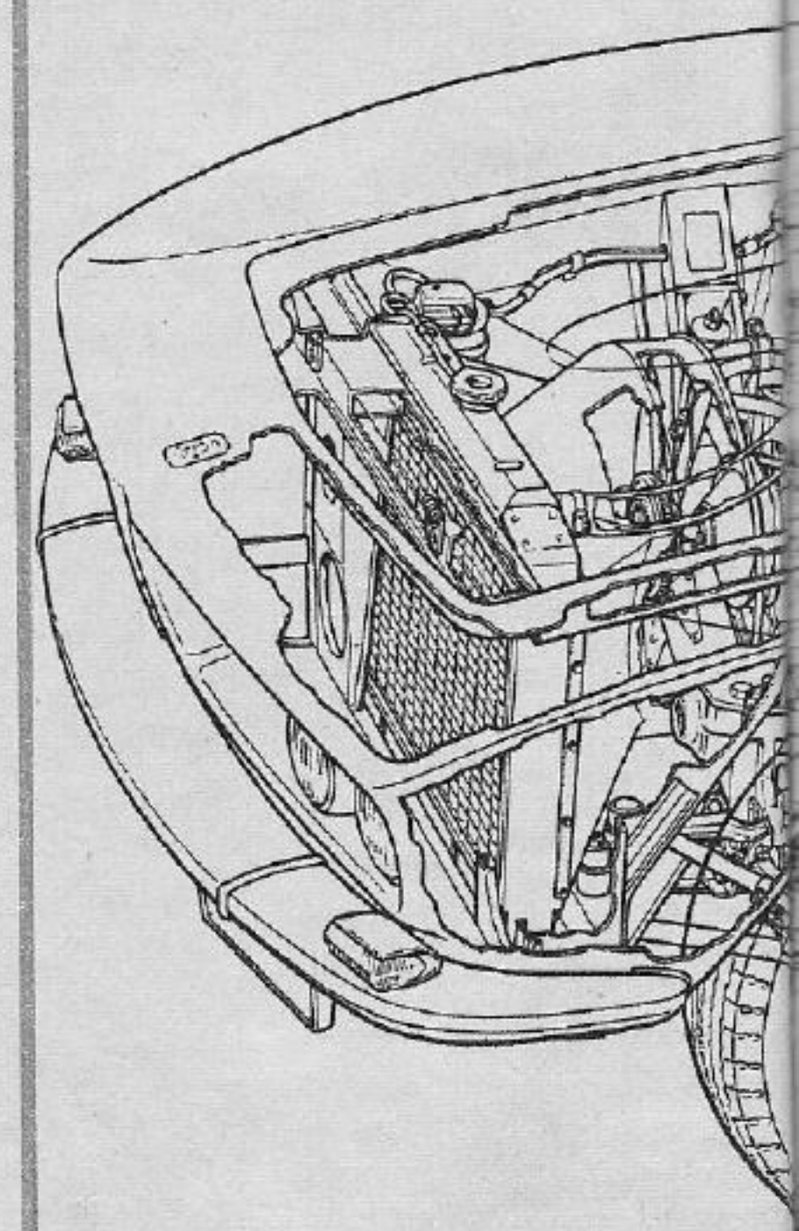
MODUS OPERANDI

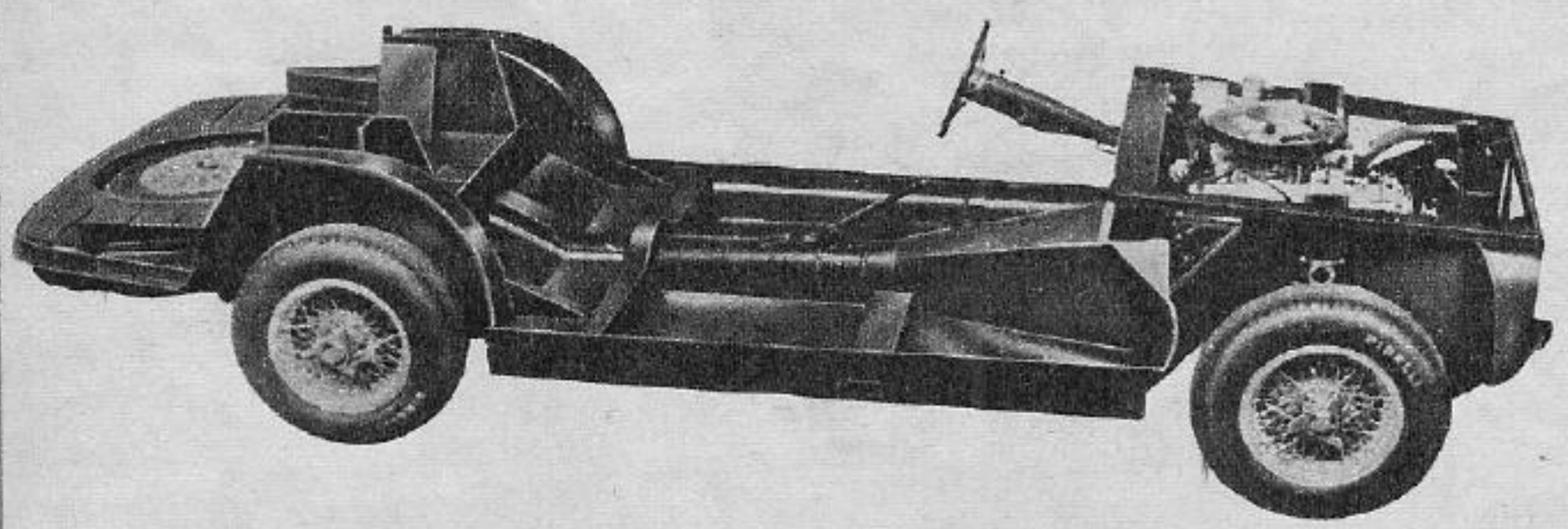
Si hay un elemento importantísimo para juzgar la obra de Giotto Bizzarrini, ese elemento es el ISO Grifo A 3-C. Dentro del cuadro de los GT, el ISO Grifo —que luego se produciría bajo la marca Bizzarrini— ocupa una posición muy particular. Fundamentalmente, porque sin perder la inconfundible personalidad que caracteriza al auto GT.

→



Suspensión trasera del Stradale Bizzarrini: fundamentalmente, un robusto eje De Dion, guiado por cuatro brazos paralelos.





incorpora un motor americano —Corvette 5300 cm³ V-8— demostrando una concepción general inspirada en la mejor escuela europea. Y además, porque tomado como conjunto, desde el punto de vista formal, es uno de los autos en que el dibujo inconfundible de Bertone deja trascender toda la esencia de un verdadero auto de competición. Que ése es el espíritu y la letra del ISO Grifo A 3-C.

Desde un punto de vista que podemos considerar arquitectónico —arquitectura dinámica— el auto propone soluciones de gran interés, a juzgar por el elocuente resultado de las pruebas y exigencias a que fue sometido en el terreno deportivo.

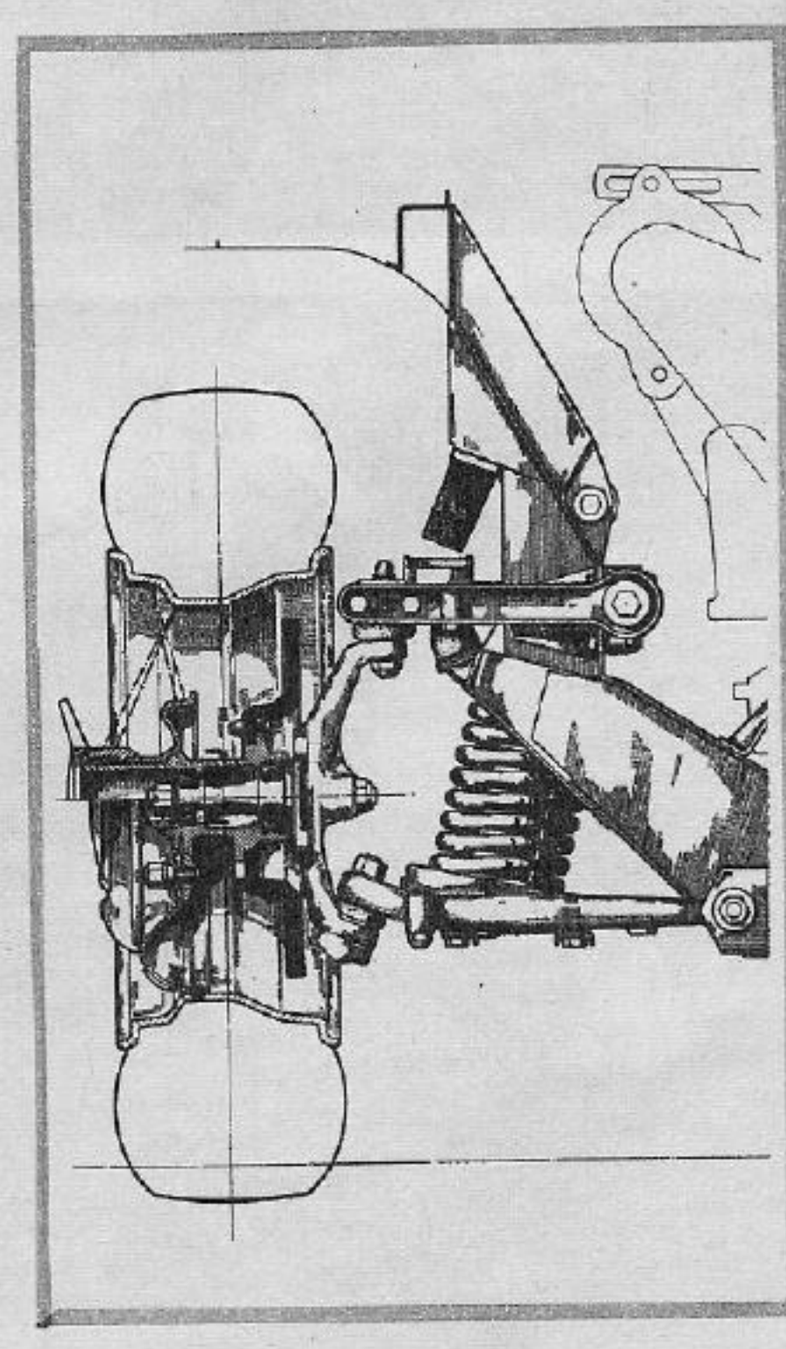
La Berlinetta ISO A3 fue concebida por Bizzarrini sobre un proyecto reelaborado de la Coupé ISO Rivolta, concebida también por Bizzarrini, montando el mismo motor Corvette y respondiendo inclusive a un diseño de Bertone.

A pesar de los puntos de coincidencia en cuanto a los responsables de la obra y a la realización técnica, la Berlinetta y la Coupé estaban destinadas a diferentes mercados, y por supuesto, a diferentes funciones. Mientras que la Berlinetta fue principalmente concebida como un auto estrictamente de competición, el ISO Rivolta Coupé fue originado en la idea de proveer un auto con espíritu deportivo pero familiar. El ISO Grifo A3 nació de la modificación del chasis del Rivolta, previamente acortado en distancia entre ejes y estructuralmente semejante en todos sus items.

ESTRUCTURA

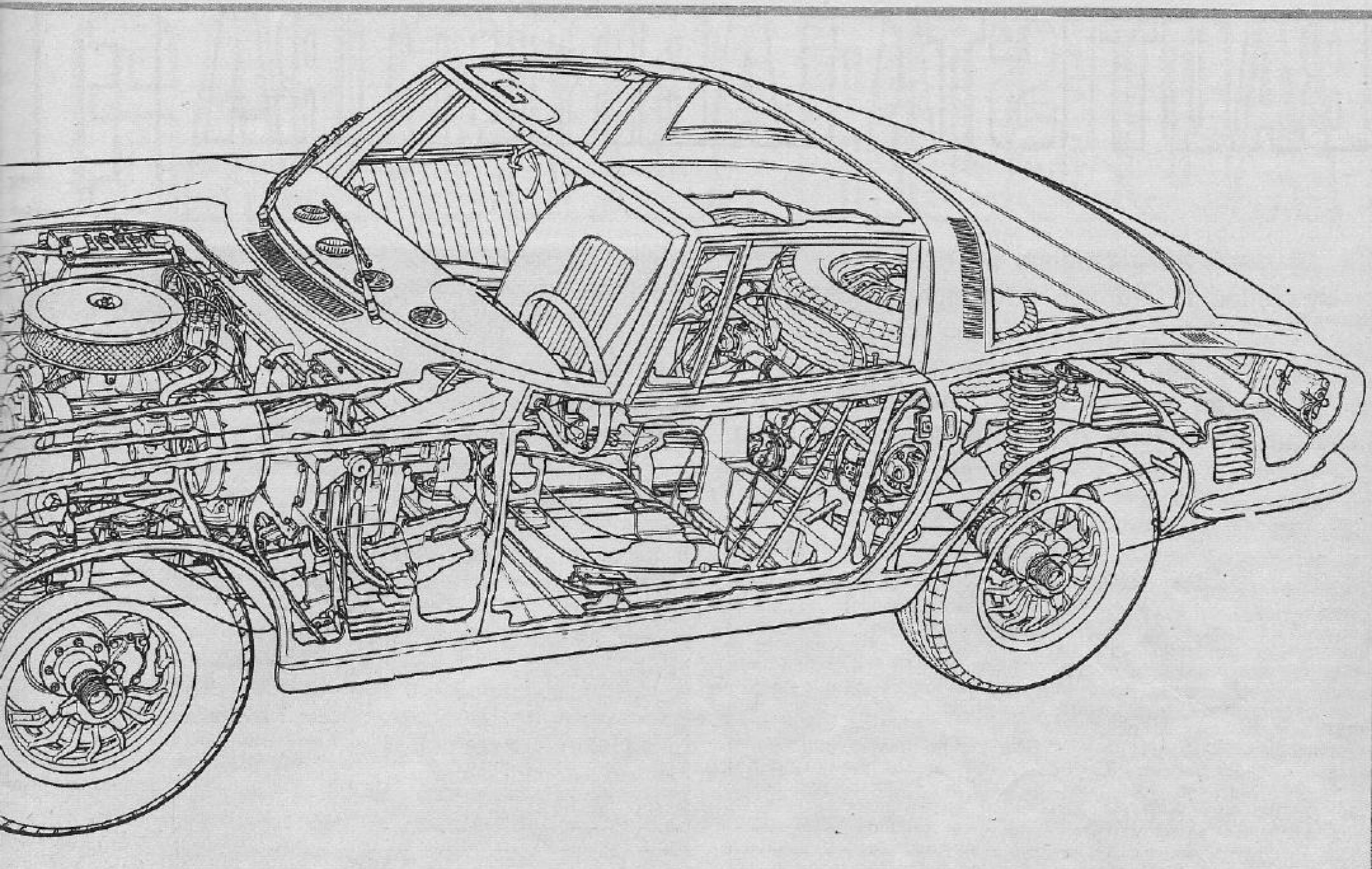
El chasis está determinado por un bastidor en el cual los elementos de fuerza están constituidos por láminas de acero estampado, sobre las que monta un panel también realizado en metal laminado y estampado, solidario a los demás elementos por puntos de soldadura eléctrica. A fin de alivianar la estructura general, el panel ha sido cortado estrictamente al borde de la vinculación de los puntos de soldadura con los elementos de fuerza; la estructura resultante se encuentra coligada por medio de láminas de duraluminio y sus partes integra-

De esta concepción monocasco para el ISO Rivolta Coupé se partió para desarrollar, con algunas modificaciones, el chasis para los Bizzarrini GT. Paneles de acero estampado soldados eléctricamente, determinan un conjunto totalmente rígido y resistente a los esfuerzos torsionales.



Suspensión delantera independiente del Bizzarrini Strada, a brazos triangulares, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos concéntricos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Disposición general de elementos componentes del ISO Grifo "GL".

das por medio de remaches múltiples. Una estructura auxiliar en tubos de acero adelante, adoptando la forma de arco inmediatamente detrás del techo, determinando una barra antiroll, completa el cuadro, antes de ser entregado el auto, a nivel estructural y adjuntando el dibujo de Bertone a Pietro Drogo, quien sería el realizador en concreto de la parte carrocería. Algo sobre Pietro Drogo que conviene destacar: su tarea no sólo se limitó a realizar carrocerías sobre dibujos de terceros; también proyectó y construyó carrocerías para autos Sport y GT, entre las cuales se destaca una totalmente modificada de Ferrari 250 GT, que resultó muy particular, muy "sui generis".

En cuanto a la carrocería, debida a un dibujo original de Giuggiaro, integrante de la firma carrocera de Nuccio Bertone, la Berlinetta instaura una técnica decididamente personal, habiéndose apelado para su resolución a las ilimitadas posibilidades del terreno aeronáutico. En efecto, gracias a la técnica de remachado múltiple (tengamos presente que mediante las técnicas de soldadura resultaría imposible coligar acero y aluminio) se ha logrado hacer del casco un todo monolítico con el chasis: una excelente estructura monocasco. Tal procedimiento constructivo, de limitada aplicación, requiere alrededor de 10.000 remaches, a lo que debemos agregar la dificultad de resolver los vanos de las puertas, al no contar con una verdadera estructura interna. Queda compuesta, entonces, una especie de caja de aluminio en la cual los elementos están "cosidos" —por así decirlo— por una sucesión de remaches. El comportamiento de esta construcción ultraliviana resultó más que satisfactorio, de acuerdo al resultado de las experiencias recogidas luego de los 1000 Kilómetros de Nürburgring y de las 24 Horas de Le Mans, donde la estructura evidenció un altisimo coeficiente de resistencia a la torsión. Además, tal sistema constructivo ha permitido mantener el peso dentro del límite reglamentario de 1.200 kg, cosa notable sin consideramos que 1/3 del peso total está representado por el grupo propulsor, realizado e instalado sin economía de peso que fuera en detrimento de la performance del auto, especialmente concebido para competición.

STRADALE

Dotada de todas las características y prerrogativas que caracterizan a un automóvil Gran Turismo, el ing. Bizzarrini ha adaptado su versión competición del ISO Grifo a uso común —si se puede llamar común al hecho de tener un Bizzarrini en la puerta de la casa...— en la que el habitáculo y detalles internos lo acondicionan para circular por la "strada". Aun en esta versión se ha estudiado algún punto en especial, tal cual si fuera un auto de carrera; por ejemplo, la ubicación de los tanques de combustible. Dos de ellos ubicados a los lados del chasis, mientras un tercero se ubica detrás de las butacas, disposición que asegura una correcta distribución de pesos. Se puede optar, en el caso del tipo "Stradale", entre dos motores: 300 ó 350 P, que permiten llegar a 230 y 260 km/h, respectivamente.

En el caso de los autos "de calle", la colaboración del ing. Bizzarrini y Nuccio Bertone arrojó como saldo la posibilidad de ofrecer, dentro de una arquitectura muy especial, una berlinetta que puede considerarse entre las más veloces del mundo, sin por eso alejarse del auténtico espíritu de un Gran Turismo.

En cuanto a la versión de competición, de la que se desprendieron luego las berlinettas "sanctas", Giotto Bizzarrini consiguió una velocidad de 285/290 km/h, a un régimen de 6.100 rpm, y habiendo aumentado la potencia de 350 a 400 HP.

FINALIS

Que Giotto Bizzarrini se aleje de la fábrica en la que hasta el momento produjera aparatos muy especiales, significa solamente que Bizzarrini cambiará de lugar. Su capacidad creadora y revolucionaria se continuará manifestando incesantemente, independientemente de su ubicación en el espacio.

Giotto Bizzarrini, ingeniero, buena presencia, se ofrece... Un genio anda suelto.

BAUTISTA LARRIESTRA EL

por CARLOS F. FIGUERAS

Fotos: OSVALDO VARONE

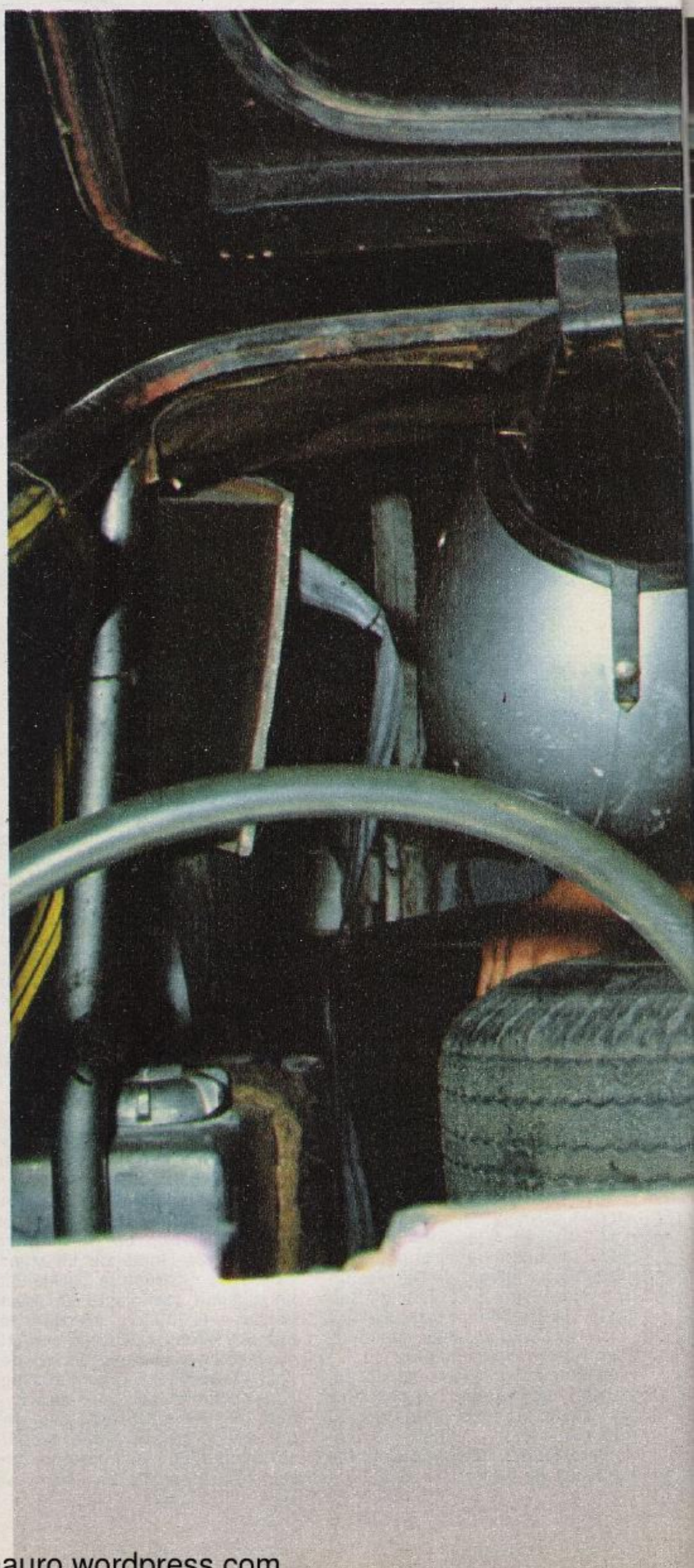
Para muchos un casi desconocido, aunque hace ocho años que viene batallando en TC. Muchas labores parciales lo revelaron como un rutero de condiciones aunque sin ningún triunfo en su haber. Allen, su mejor carrera

Cuando fue segundo en Allen, terminada la carrera, conversamos con Larriestra en el desorganizado parque cerrado. Estábamos comentando todo lo que había ocurrido tras el agitado planteo, cuando entró el Falcon angostado de Bonanno. En ese momento Bautista Larriestra se dio cuenta de que había perdido la carrera. **"Si éste no tiene una vuelta menos... me ganó."** Y así fue. Por un problema de información —aunque en un primer momento no lo dijo por no desmerecer el triunfo de Bonanno, eso suponemos— el Gaucho Rosca perdía por menos de un minuto lo que podría haber sido su primera victoria en Turismo Carretera.

Ese mismo día, mientras escribíamos la nota, nos pusimos a analizar y descubrimos que la imagen de Larriestra era similar a la del desaparecido Santiago Luján Saigós. Irradia la misma calidad humana, la misma estampa de hombre de campo. Que vive para el campo y es su vocación. Hasta su estilo conductivo de rutero ciento por ciento se asemeja al de "Tiaguito". No es pulido, pero es peleador, de los que no aflojan aunque vengan degollando. Y en Allen mismo, en la curva del puente, nos asombró por la justeza de sus rebajes, por el "embale del motor perfecto" y el enganche justo de la tercera... la segunda... la primera. Un ruido lleno y saludable que no todos los teceístas son capaces de brindar. No es un pistero, pero se defiende en ese elemento aunque su arma no es la ideal.

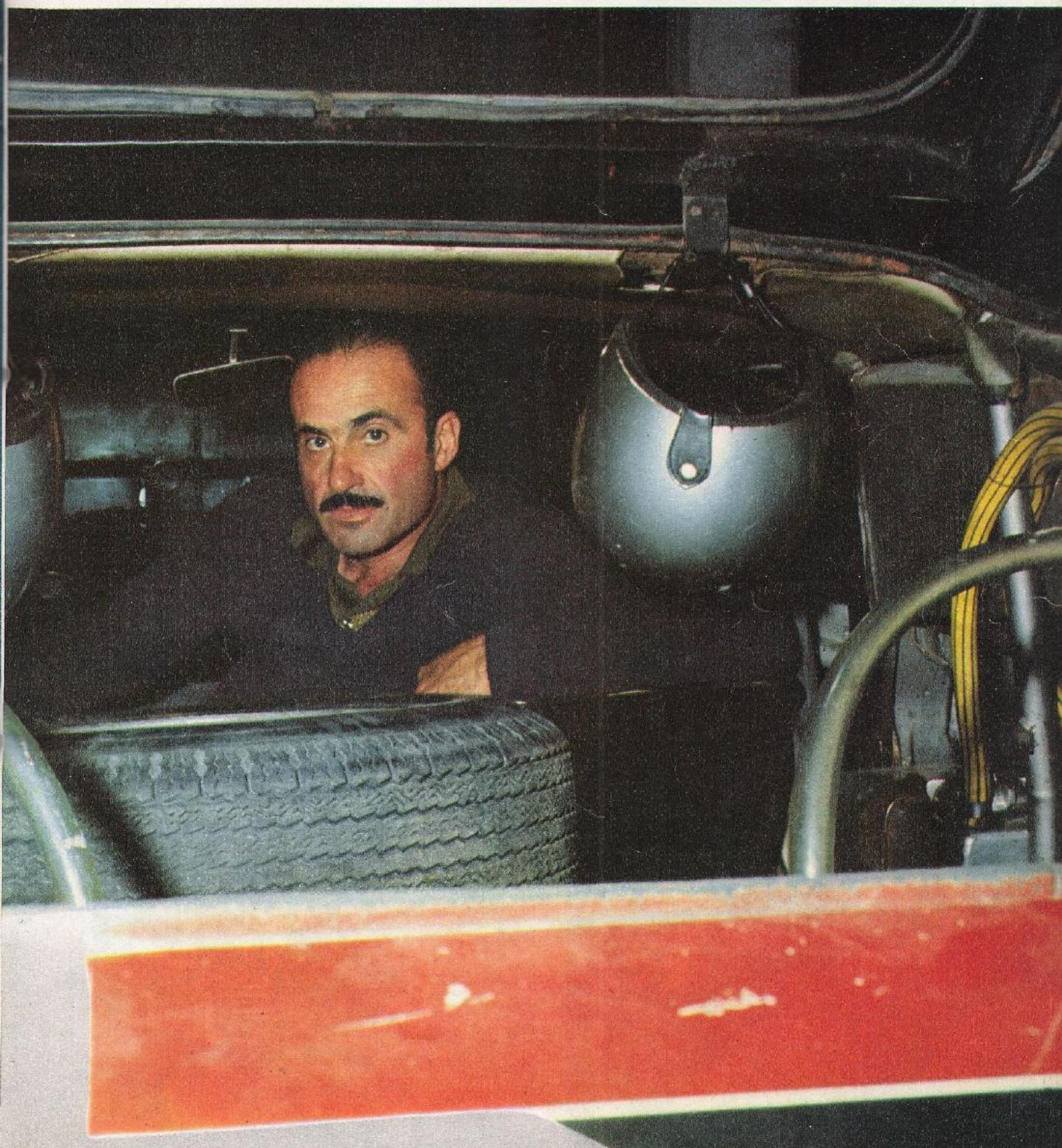
Sus comienzos se remontan a 1960. **"Fue en octubre, en la Vuelta de Pehuajó. Gané la primera vuelta con mi primer auto, que había sido de Navone..., ¿se acuerda?, ese de las colitas. Las otras tres vueltas las ganó Juan Gálvez. El coche empezó a andar un poco menos y me** →





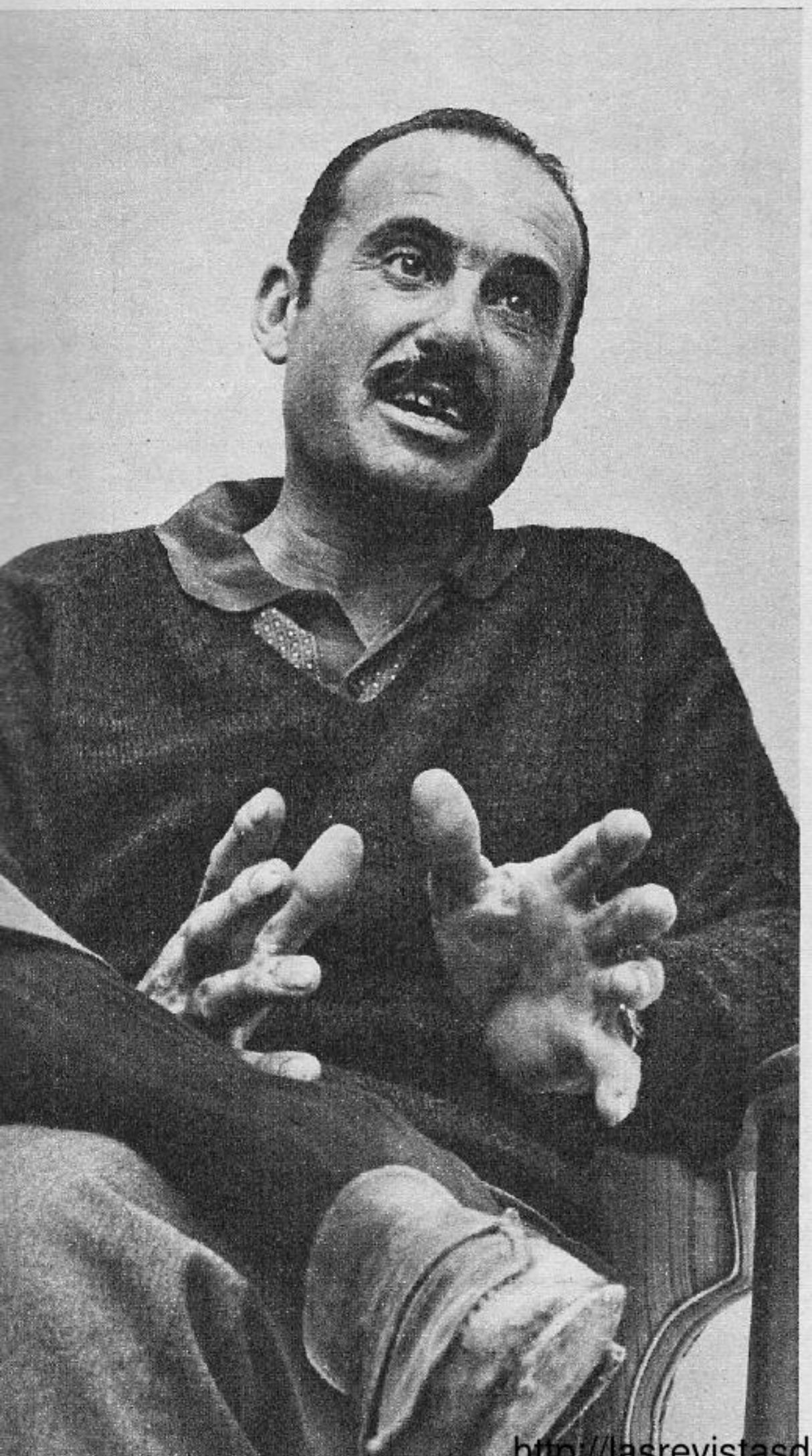
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GAUCHO ROSCA





3



4

EL GAUCHO ROSCA

fui retrasando hasta terminar sexto en la clasificación y primero en la no-ganadores."

Su segunda carrera fue el Gran Premio de TC. El mismo auto y bajo el auspicio de la ya inexistente Escudería Automovilística Tres Arroyos. **"En la primera etapa terminé sexto. En San Luis estaba tercero. En la siguiente veníamos tirando juntos con Carlos Druetta. Nos veníamos embromando y cuando llegamos a la famosa curva de Palmira me fui afuera y perdí tres horas. Cerca de Córdoba andaba tercero en la etapa y sexto en la general hasta que se me cortó el cigüeñal. Estaba por abandonar y llegó Taraborelli, que me hacía el auxilio... Mire: todo se lo debo al malogrado Taraborelli; él se ocupó de todos mis asuntos, me ayudó y me apoyó desde mis comienzos. Bueno, como le decía... al llegar Taraborelli se encargó de ir hasta Córdoba y trajo un cigüeñal. Entre tanto mi acompañante y yo desarmamos en unas chacras y teníamos todo listo para poner el nuevo. Volvió hasta cerca de Ojo de Agua, donde estábamos tirados, y seguimos. Llegamos como a las once de la noche y fuimos últimos en la etapa. Cuando terminamos el Gran Premio estábamos 11º ó 12º... creo que perdimos en total algo así como once horas."**

Al año siguiente fue sexto (puesto que lo perseguía) en la Mar y Sierras y con ese mismo Ford terminó segundo de Carlos Loeffel en Ensenada, el mismo día que se mató Santiago Luján Saigós con el Falcon de FMA. Antes había ido a Pehuajó y punteaba delante de Rolo Alzaga hasta que se rompió la caja. La última carrera de su cupé fue en Tandil en 1964. Ya el auto lo hacía Taraborelli, que al decir del Gaucho: **"Sabía cualquier cosa, era un excelente mecánico. Ese día el auto viajó 6.000 vueltas y an-**

5



6

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

duve puerta a puerta con Cupeiro... pregúntele a Jorge. Después se me quemó la junta de la tapa de cilindros cuando venía cuarto. Menditeguy quedó tan enloquecido con el rendimiento de mi auto que le pidió a Taraborelli que se encargara de su Ford... después quedó en la nada". Allí terminó su etapa de cupecista para iniciar la preparación de un Falcon.

"Taraborelli también se encargó del Falcon. Cronometrados, con kilómetro medido andaba exactamente 221 km/h. Largamos el Gran Premio y a los 70 km se me engranó la caja Galaxie con la que ya habiamos tenido problemas. En el siguiente Gran Premio estaba quinto en Viedma y en la última etapa se me rompió una parrilla del tren delantero." En la Dos Océanos tampoco tuvo suerte. Rompió el diferencial pasando Azul. Arreglaron para reengancharse en Chile y volvió a romperse la caja. Finalmente prefirieron volver a los pagos y olvidarse de la Dos Océanos.

Después vino la modificación del Falcon, de la que se encargó Cabanas, y la mecánica de Juan Carlos Garavaglia, y más tarde de su hijo Alberto. Se lo hizo fast-back y volvió al TC. **"Allen fue la carrera que se me presentaba mejor y donde estuve más cerca de ganar. El auto es rutero por excelencia, pero en la carrera de Río Negro estaba demasiado blando y los tacos de goma de atrás hacian tope en los elásticos. El coche a fondo andaba en las 6.900 vueltas, pero en carrera no lo pasé de las 6.700 rpm. Lo cuidaba en lo posible y Garavaglia me habia dicho que sólo tenía que tener mucho cuidado al hacer los rebajes. Con la 3,36 y la 205 estimamos que anduvimos no muy lejos de los 270 km/h. El coche es un avión... y tiene mucha tenida direccional, ahora cuando hay que doblar las cosas cambian."** Bautista Larriestra hace punta y taco y doble embrague siempre y cuando las papas no quemen, porque si no no hay tiempo de nada..., sobre todo cuando se maneja un auto que está en los 1.600 kilos en orden de largada. El tiempo y la experiencia lo fueron puliendo desde aquellos años en que andaba en un Rugby '33 del padre y que fue el coche que sufrió los primeros rebajes por parte del Gaucho.

Todo Tres Arroyos vive pendiente de Larriestra. La Peña "El Gaucho Rosca" lo apoya desde su formación hace tres años atrás y absorbe el 90 % de los gastos, caso contrario la cosa se pondría muy fea. **"El auto es mío, pero con el coche solo no hago nada."**

Hace poco tuvo una hermosa experiencia. Manejar una cupé Fiat TM. Corrió los Mil Kilómetros con el doctor Cansado. **"Creo que es la mejor manera de empezar. Es sensacional. Esos autitos son bárbaros y uno anda al límite en todos lados. Tendrían que tener más promoción, porque es una categoría que enseña a manejar."**

Bautista Miguel Larriestra (45 años, casado, dos hijas) distrae su tiempo entre sus 1.000 hectáreas repartidas entre agricultura y ganadería, en San Mayol (a 30 km de Tres Arroyos) y su familia. Beatriz Ester, su esposa, Beatriz Mercedes, su hija mayor, de 16 años, y Beatriz Carlota, la menor, de 12 años, que está orgullosa de tener un padre corredor y de los buenos.

Así es Bautista Larriestra. Un Gaucho Rosca que no le afloja nunca, pero sigue como no-ganador. Siempre estuvo cerca, pero todavía no se dio. **"Y lo peor de todo es que dentro de muy poco voy a tener que entregar el auto a algún muchacho joven que ande... uno que me gusta mucho es Di Nezio, yo me estoy poniendo viejo."** Usted lo dice, don Bautista nosotros no lo notamos.

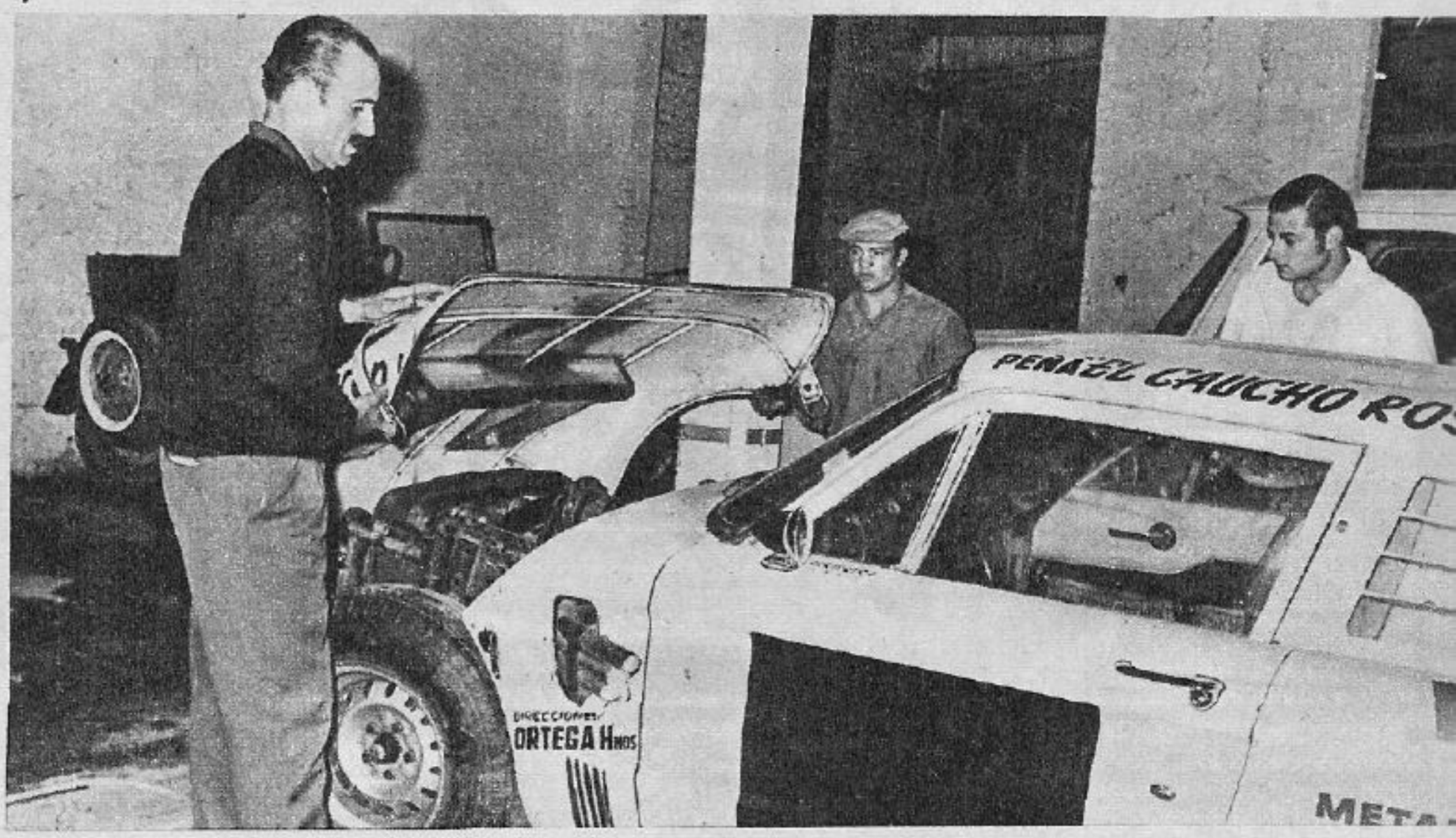
7



3 Arriba: Gaucho Rosca recién mudado. Como siempre, por la tarde, matecito con espuma, bien amargo. Nosotros también tomamos.

5 Jueves a la noche, comida en la casa de Angel Di Nezio. "Me gusta como anda Angelito, le voy a dar mi auto para que lo corra."

7 Gaucho Rosca bajando el capó del arma mortífera llamada Ford Falcon Fast Back F-100. *Mecánica* Garavaglia. Uno de los autos más veloces de TC.



8



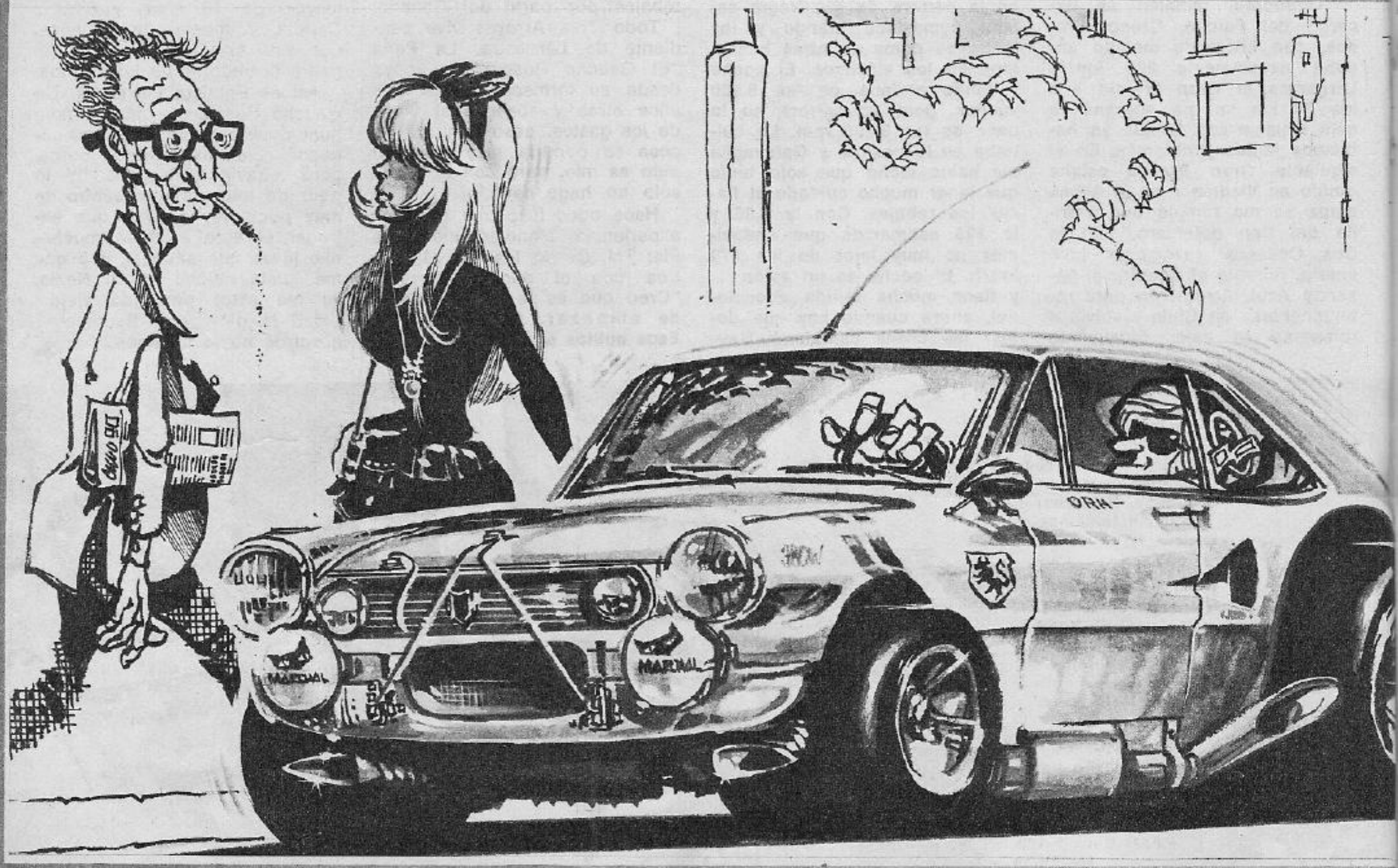
8 Llega Larriestra a su casa. Todos los días se moviliza al campo (1.000 Ha. en San Mayol) con su Rastrojero Diesel. El Fiatín es de la patrona.

4 Abajo: "Creí que la había ganado... estaba seguro, ni soñé que Bonanno estaba tan cerca; cuando lo vi entrar al parque cerrado me di cuenta".

6 Familia Larriestra en pleno. Beatriz Carlota (12), papá Larriestra, Beatriz Mercedes (16) y señora. Calle Derqui al 400, Tres Arroyos, nuevo domicilio.



PERSONAJES CORSAS:





DE SU AUTO

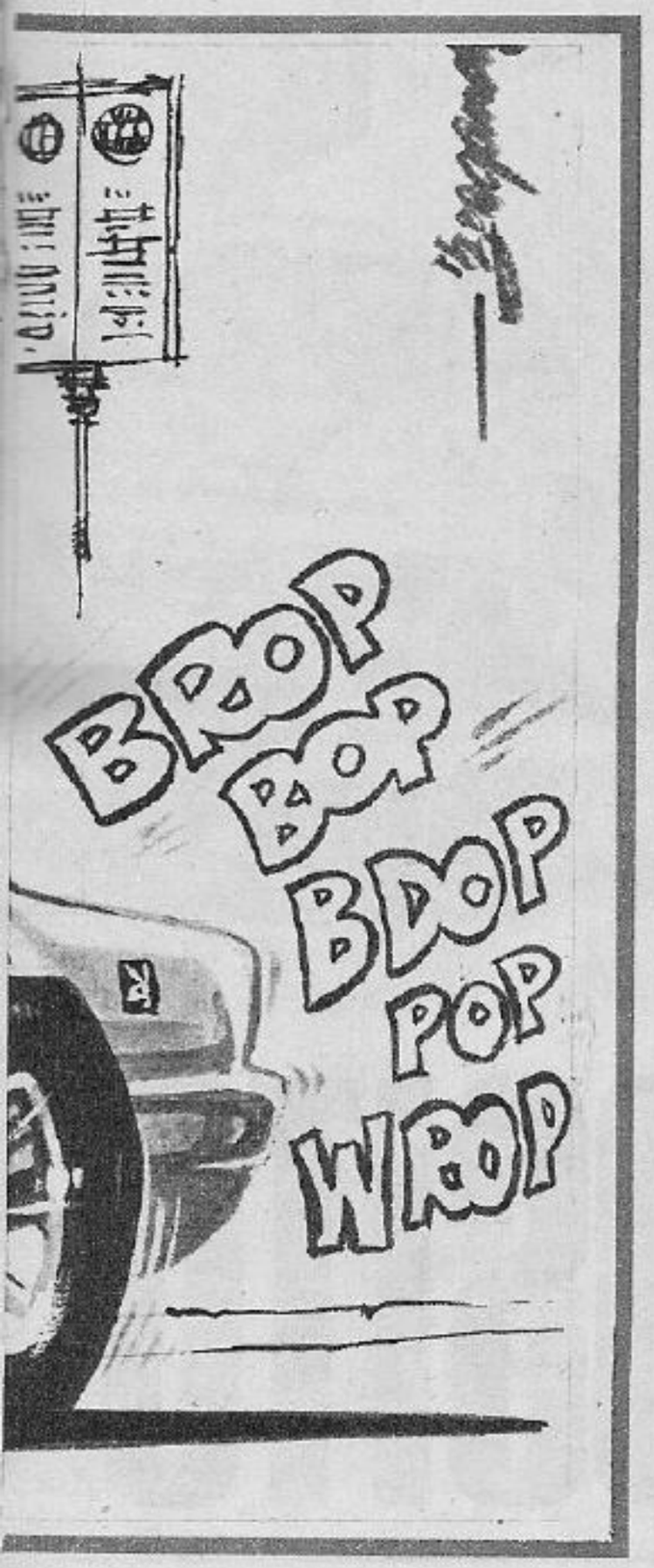
1º) Sí, sí, es fundamental circular a bordo de alguna máquina. Claro que no importa que sea propiedad del "gamuza". Puede ser del padre, de la madre o del cuñado, que es un tipo macanudo y también está en la pavada.

2º) El auto debe ser preferentemente un Peugeot 404 o un Fiat 1500 cupé, o un 380 W Si no se poseen estos vehículos, se puede aceptar un Fiat 600 (muy gamuza, por cierto), una berlina Fiat 1500 o un Falcon standard. Atención: son ultra - contra - gamuzas los siguientes autos: Renault Gordini con la franja de color al costado, Renault 4R, Fiat 800 spider y cupé, Valiant todos los modelos, "e anche" el Dodge, Chevrolet 400, Super y Super Sport, Rambler en toda su línea, y Citroën.

3º) Una vez clasificados los autos, veamos cuáles son las formas que hay que conservar para ser un auténtico gamuza: a) No debe tener tazas. b) Las llantas deben estar pintadas de negro mate, blanco, amarillo o rojo muy brillante. c) Debe tener al menos dos faros adicionales y si es posible "galletas" de yodo (para embromar al que viene enfrente... ¡¡eh!!). d) Debe tener dos cierres de capot "tipo martillo" o una goma o tensor en forma de "V" invertida. e) No debe tener defensas y sólo debe estar provisto de un fino paragolpes. f) Es fundamental que el auto en cuestión tenga dos calcomanías grandes, una en cada ventanilla trasera. Las calcomanías, preferentemente, deben ser de Fric-Rot, de la Comisión de Concesionarios de la marca, o de la AAAS. Para la luneta trasera se recomiendan las muy gamuzas "Yo manejé un Fairlane", "Escudería 05" o "Yo hago el amor, no la guerra". Para la carrocería, la de Ferrari entre las puertas delanteras y los pasarruedas y las flores (si todo esto lo tiene un auto que lo maneja una "divina-divina" queda bárbaro). g) Es fundamental que tenga antena en el medio del

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL GAMUZA



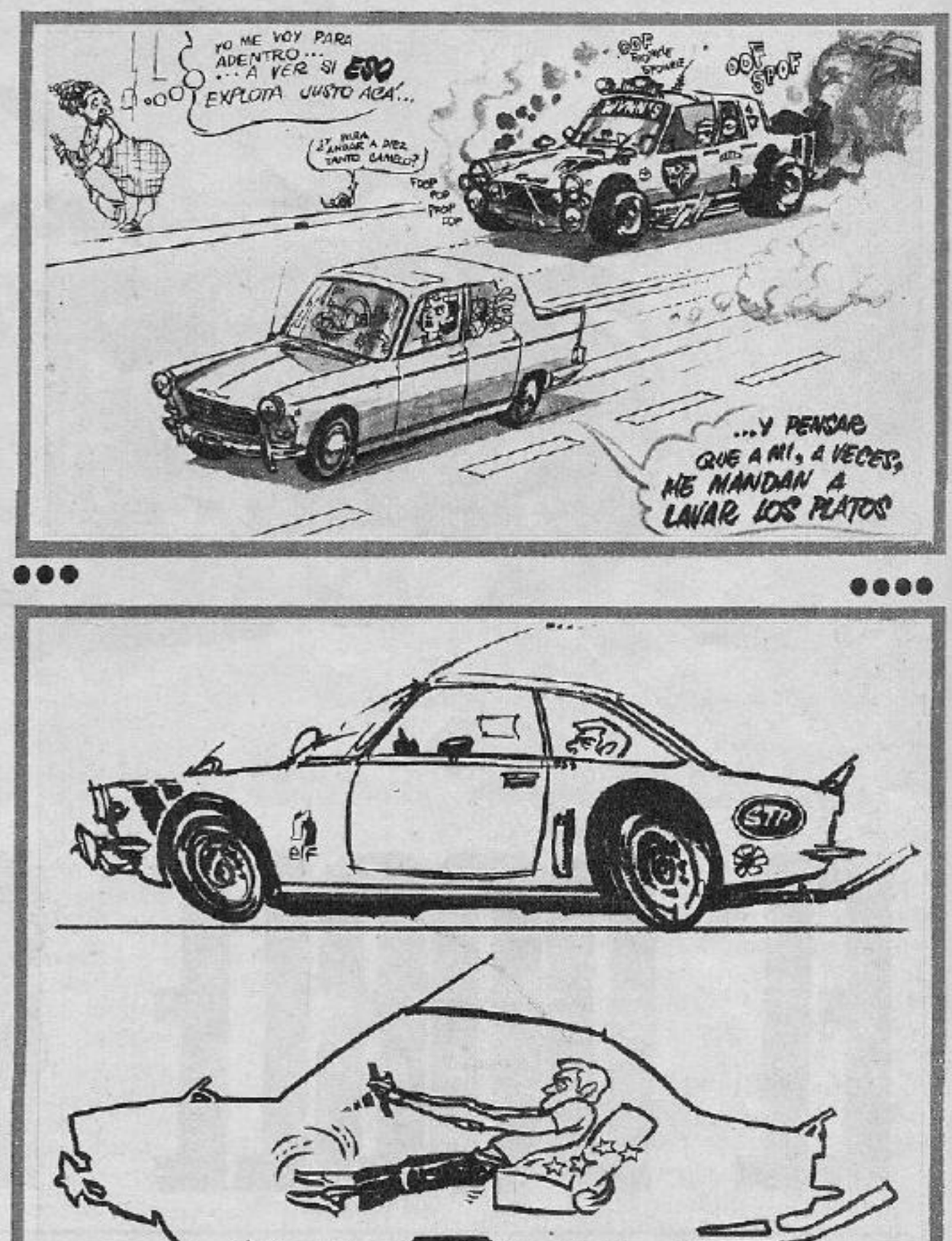
De nuestra galería de personajes "corsas", hemos extraído hoy uno, en el que algunos se sentirán reflejados y al que otros mirarán con cara de "haber superado la pavada".

●
El Gamuza pasea. Y cuanto más ruido meta, mejor. Mientras tanto, a su vera pasan señores con cara de no entender nada, y señoritas con cara de entender mucho ...

●●
El Gamuza habla. Habla mucho. Como casi nadie puede entender lo que dice, se le cree. Gran error. Generalmente, no sabe un corno.

●●●
El Gamuza camelea con su aparato. Y el agregado de aparatitos y aparatejos distorsiona de tal forma la relación peso-potencia, que suele ser superado por las señoras que vuelven rápido del mercado porque se les quema la papa ...

●●●●
Bergandi no es médico. Pero tampoco es tonto (aunque lo disimula muy bien), y puede llegar a determinar claramente, mediante un corte, la metamorfosis del Gamuza; y todo por sentarse a lo Jackie Stewart...



●●●

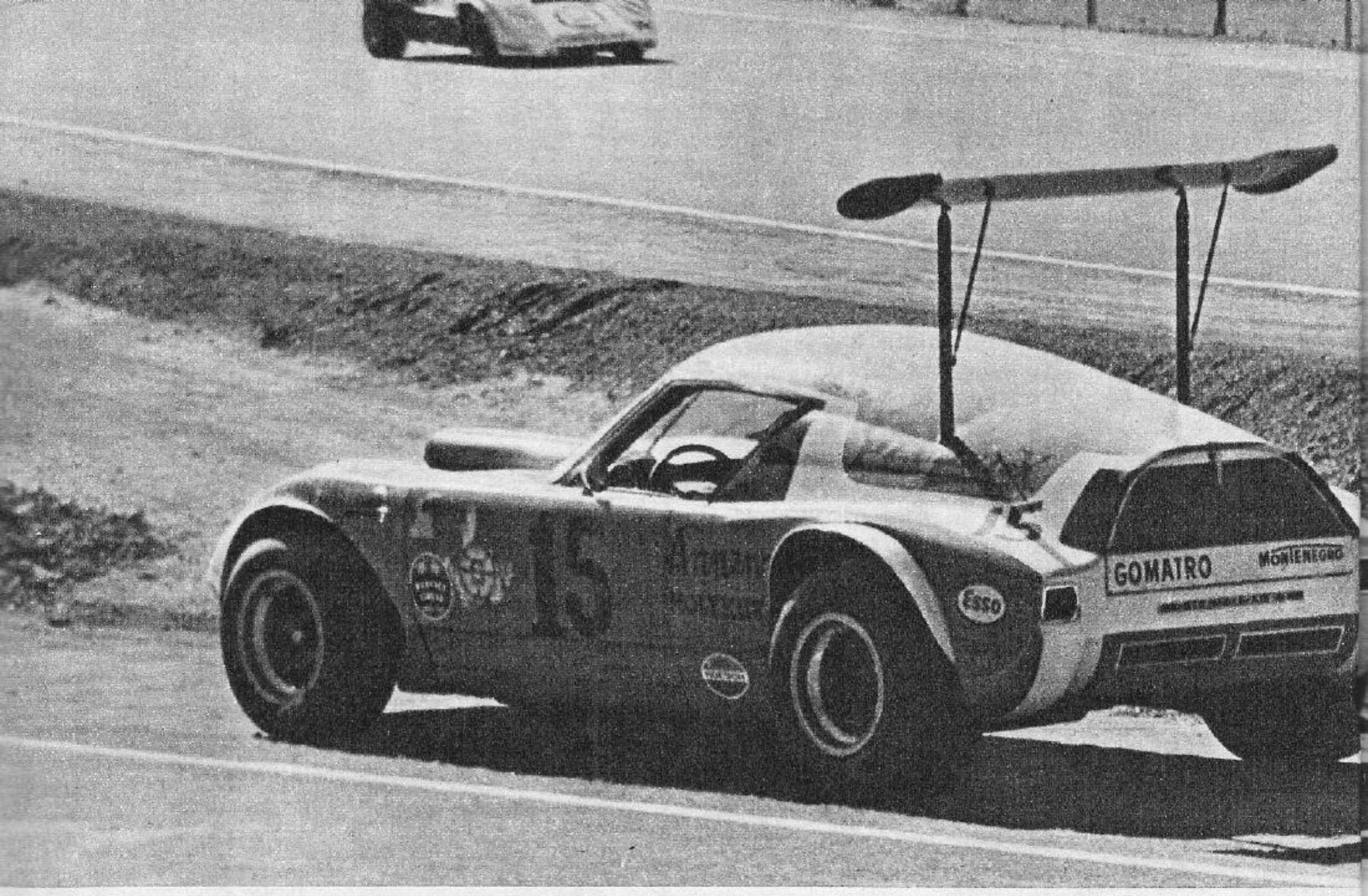
●●●●

techo bien alta y que se zarandee mucho o una en el marco superior del parabrisas. La calcomanía "Certificado Tuerca de Automundo" es tan seria que no es ni IN, ni OUT, ni gamuza, ni nada. h) Es preferible que el auto posea butacas, cinturones (cuando no se usan, calgados de las manijas del techo traseras), cuentavueltas sobre el tablero con la aguja testigo en 8.600 rev/min, palanca al piso cuando el auto no la provea de fábrica, volante Sandrini chico y de goma negra, tocadiscos en el tablero y radio permanentemente sintonizada en radio Mitre (sí, el 80 de su dial).

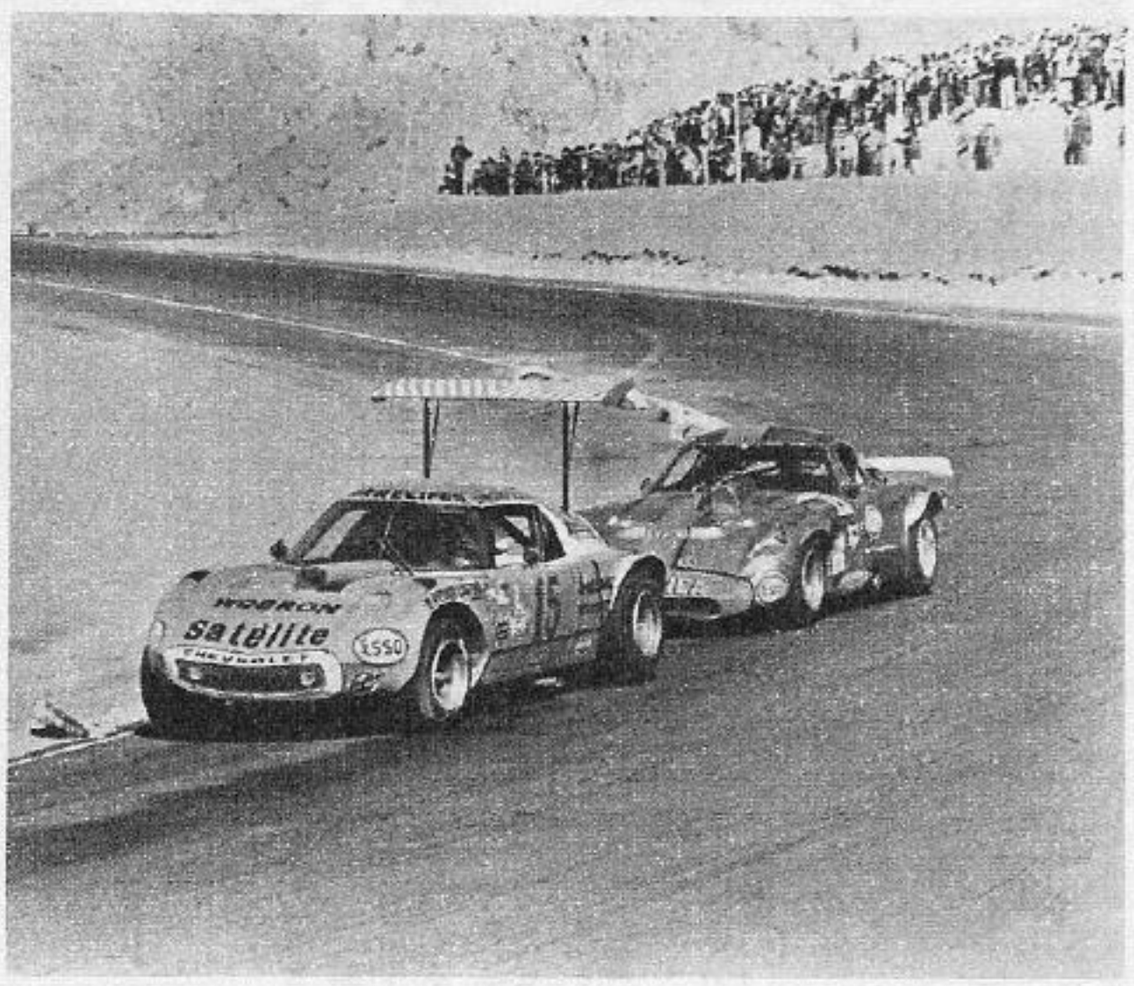
DE SU FORMA DE ACTUAR

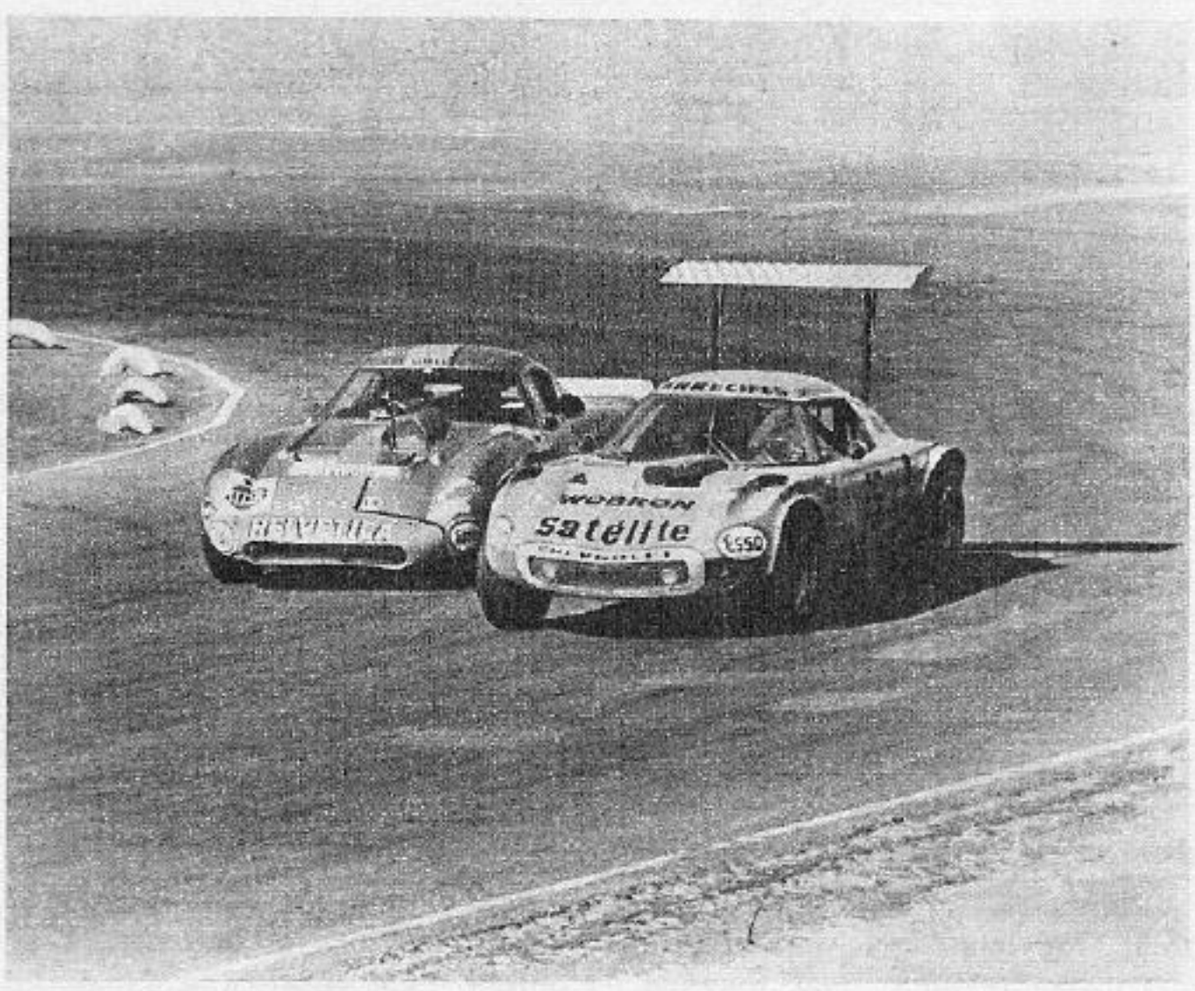
1º) Debe manejar muy estirado, muy atrás. Debe mirar a las niñas por detrás del parante de la ventanilla delantera, y debe conducir muy hundido.
2º) Debe circular muy despacio y mirando a sus "rivales" de la calle como a piojos infames, es decir, con desprecio. Debe mostrar suficiencia cuando lo pasa algún auto a mil por hora y no cambiar su marcha.
3º) Debe hacer muchos cambios por cuadra, sobre todo de arriba para abajo, es decir, de tercera a segunda y de segunda a primera... ¡¡¡Crackkkk!!!
4º) Aunque vaya despacio, no debe dejar de llevar el auto en vueltas permanentemente...
5º) Dentro del auto es muy gamuza trasportar cuatro o cinco tacos de polo con los cigarros para arriba, cosa de que se vean bien. Es muy gamuza también llevar bochas de polo en la bandeja trasera o en su defecto esquís acuáticos.
6º) Debe circular permanentemente con una señorita muy mona en la butaca de la derecha y ésta tiene que guardar exactamente la mismas formas que el "piloto". ¡¡¡Ahh!!! ¡¡¡Tiene que ser diviiiiinnna!!!

Bueno, macho: después de todas estas "cosillas" que le hemos lanzado cual sugerencia amistosa, esperemos que se convierta (si no lo es ya) en un "gamuzón" de primera. Y si lo logra, ¡¡¡buena suerte!!!



EL DOBLE PROPOSITO





La lucha entre "Marito" García con el Nova y "Cacho" Fangio con el Trueno, en el autódromo "El Zonda" de San Juan. Finalmente el muchacho de Ramallo debió conformarse con ver la carrera desde los boxes gracias a la defección de un balancín.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



DE PAIRETTI

Para Turismo de Carretera o para Sport Prototipos, Carlos Pairetti tendrá dos autos. El Nova lo alternará con "Marito" García en SP

por JORGE A. AUGÉ BACQUÉ

El Nova Chevrolet saliendo de la horquilla de El Zonda. Prácticamente se doblaba parado, había que enganchar la primera y pisar fuerte. Desde ahí ya se iba embocando la "viborita".

El alerón a rayas se veía antes que el auto. Desde los boxes hasta la "viborita" de El Zonda en San Juan, el alerón indicaba la pronta presencia de un auto anaranjado que precedía a otro dorado. Al volante del auto color naranja, Mauricio García, al volante del coche dorado, "Cacho" Fangio. Entre los dos, una lucha sin cuartel por sacarse segundos en cada vuelta. El auto naranja tiene un ilustre dueño y un novel, pero prometedor, piloto. Carlos Pairetti es el dueño y "Marito" García es el piloto. Pero ¿cómo a Carlos Pairetti se le ocurrió poner un "250" en un aparato tan identificado con el escudo del Torino? Las decisiones de Carlitos en lo que respecta a sus autos suelen ser bastante imprevistas, aunque siempre tienen un motivo definido y pensado. La Liebre III rebautizada Nova fue encargada a Pronello al solo efecto de tener un aparato moderno para poder intervenir en Turismo de Carretera. Y el nombre de Nova viene de la idea de promocionar el nuevo modelo de la General Motors que va a ser lanzado el año que viene. Pero lo que nació como un engendro moderno para correr en una categoría "demodée" ha resultado útil y valioso para intervenir en Sport Prototipos. De ahí la dualidad de criterios que aplica Pairetti en las carreras de SP: "Si anda bien el Trueno corro con el Trueno y la Liebre Nova se la doy a «Marito». Si el Nova anda bien y el Trueno no me gusta, corro el Nova y lo siento a García en el Trueno". A la vez que mantiene dos vehículos en SP tiene el Nova que invariablemente lo llevará a Pairetti por las rutas del TC.

Su estreno se verificó en Allen, en la carrera para TC, y causó revuelo su presentación y su performance inicial. Llegó a puntear la carrera, hasta que el motor dijo basta y claudicó al borde de la ruta. Luego de Allen vino la carrera de SP de San Juan y hacia allá partió Pairetti, su Trueno y su Nova amén del segundo piloto del equipo: García. El viernes 18 de abril Pairetti probó el Trueno y el Nova. Lamentablemente, el Nova sufrió la rotura del disco trasero y no pudo verificar en todo su potencial la marcha del "TC/SP" anaranjado. Fue por eso que, para evitar apuros y tener que probar los dos autos el sábado, pocos minutos antes de la clasificación, Pairetti se quedó con el consabido Trueno. El Nova, en consecuencia, pasó a poder de "Marito" García, quien le supo sacar todo su rendimiento a través de una lucha mano a mano y circuito a circuito con otro Trueno, esta vez dorado y conducido por Cacho Fangio.

Su excelente conducción en la primera serie se vio repetida en la segunda, aunque lamentablemente debió abandonar por problemas en un balancín de válvula.

EL NOVA Y EL ALERON

Fue una mañana. Triste para algunos y provechosa para otros. Se probaba el Huayra de Pronello y Pairetti compartía la pista con la gente de Ford. En un momento dado Pronello decidió que el Huayra probaría sin alerón y en consecuencia el artefacto quedó apoyado contra una de las paredes del box. Pairetti, mientras tanto, continuaba girando y girando a paso firme. En cierto momento Pronello ofreció el alerón a Pairetti por si lo podía utilizar y fue colocado en el Nova.

Carlos salió a probar y a medida que iba girando iba trasmitiendo a su gente las ventajas y las desventajas del adminículo aeronáutico: perdía 200 rev/min. en las rectas, pero ganaba en forma increíble en las curvas, donde el alerón "cargaba" al tren trasero, lo que derivaba en la posibilidad de doblar más rápido y mejor.

Cuando colocó el alerón comenzó a girar y anduvo en el minuto cuarenta y cuatro nueve, vale decir, a sólo escasas décimas del record del circuito. Sin embargo estas pruebas se llevaron a cabo cuando aún faltaba poner a punto la suspensión y los frenos.

Indudablemente el Nova-Chevrolet dará qué hablar. Con Pairetti o con García, en Turismo Carretera o Sport Prototipos. Sin embargo, el equipo seguirá experimentando. →



El Nova tiene condiciones de excelente "doblador". Era interesante ver a García tirarse en la "viborita" de El Zonda.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOVA: PARA GANAR EN TC

Tener el coche indicado para las carreras de TC en ruta era el propósito original de Pairetti al encargar el auto a Pronello. Pero el Nova también demostró que es un auto adecuado para competir con los SP en autódromos



Parabrisas CORSA karting

DESDE L

Eduardo Pino compite desde la primera carrera de karts que se disputó en nuestro país. Su participación en TM y su experiencia en Miami. Proyectos y cambio de marca. México primero y EE. UU. después son las dos incursiones más importantes que figuran en la agenda de Pino

por CARLOS NEIRA

Junio de 1960. Pista del Club Almirante Brown de Adrogué. Luego de nerviosos preparativos se va a disputar en la Argentina la primera carrera de karts, o go-karts, como se decía en aquella época. Serán de la partida el inolvidable Alberto Rojo, Rodolfo Cash, Nanni Vergerio, Redondo, Maderna, Zemborain, Nanni Zanella y Pino. Pintorescas alternativas mediante, la carrera tiene un triunfador que en ese entonces contaba con apenas 16 años: Eduardo Pino. Desde hace nueve años Pino se encuentra de una manera u otra ligado al karting.

Comenzó compitiendo con un Sachs de motocicleta que le preparaba Ladislao Haida (Ladi). Cuando comenzaron a llegar masivamente los motores de procedencia americana pasó a competir con un McCulloch preparado por el "tano" Darío. De ésta su primera época recuerda haber manejado todos los chasis que se podían manejar en nuestro medio: Zanella, Ladi, Ala, Go, el hermoso pero difícil Xterminator, Fox y cualquier cantidad de fattos in casa.









http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A PRIMERA

En el año 63, ya con la colaboración técnica de Hercerg, a quien Pino considera el más completo preparador de karting argentino, de once carreras en las que interviene gana nada menos que nueve. Obviamente, ésta fue la mejor temporada de su carrera.

Hace en el año 1964 un paréntesis con los fierros chicos; reaparece en el '65 en unos Cien Kilómetros del autódromo, con un Fiat 1500, donde logra un brillante tercer puesto tras Oscar Franco y Carranza. De esa carrera, que fue su primera y única de TM, recuerda con orgullo su duelo durante muchas vueltas con Eduardo Copello, a la sazón piloto de un Renault mecánica Berta.

Volvió al karting donde ganó con Mc Culloch Mc 30 las Cien Millas Brasileras en Campinas, Sao Paulo. Antes lo había hecho en las Cincuenta Millas de Buenos Aires, teniendo también destacadas actuaciones en Montevideo y Punta del Este.

Conocedores de este curriculum, que incluye más de treinta victorias, ante valores de categoría internacional, conversamos con Eduardo en la oficina donde atiende los intereses del establecimiento metalúrgico de la familia. Nos guía en especial un tema apasionante: su incursión reciente por el País del Norte, adonde lo llevaron los negocios de importación y exportación que constituyen su otra actividad. Pero como no podía ser de otra manera, no desaprovechó la oportunidad para probarse corriendo junto a los capos locales.

—Mi primera preocupación cuando llegué a Miami —nos dice Pino— fue conseguir un kart para correr. Después de algunas averiguaciones llegué a la conclusión de que lo que más andaba en chasis eran los Marauder, los Hornet y los Dart J Sprint (Chaparral). Me decidí por este último y le puse lo que es palabra definitiva en este momento en motores americanos, el Mc Culloch MC 91-A. No podía competir con un Herceg o un RF, cosa que me hubiera gustado más, por no estar la ficha de homologación en USA. Con estos elementos me presenté en una carrera que por un Campeonato de Invierno se realizaba en Daytona sobre un circuito de 2400 metros al que había que recorrer 45 veces para completar unos 110 km. Se anotaron 122 participantes, entre los cuales había equipos oficiales de varias firmas americanas y dos equipos italianos, uno de Komet y otro de Parrilla. Los locales estaban representados por gente de Mc Culloch, West Bend, Homelite, etc. El circuito tenía dos curvas con bastante peralte y curvas hacia ambos lados. Tuve la suerte de que las cosas me salieran bien de entrada, y en la clasificación obtuve el primer tiempo.

Ya en carrera mis rivales más difíciles fueron los integrantes del equipo Mc Culloch que tenían motores iguales al mío. Me mantuve tercero hasta la vuelta 42, y entonces tuve que abandonar. De mi experiencia en esta competencia te puedo decir que la paridad mecánica es llamativa, y el juego de equipo, que se usa mucho, podría calificarse de "fuerte". ¿Mis proyectos? En mayo o junio correr en México, donde el karting está muy desarrollado, y en julio volver a EE. UU. En lo que respecta a nuestro país competir en todas las que pueda. A propósito, te adelanto una primicia. He hablado con Fattorini y no sería raro que me vieras empujado por un RF Special, particularmente en las carreras cortas y en circuitos callejeros. No obstante conservaré el Herceg para autódromos, donde participaré con el chasis Fox alargado. El RF iría montado sobre el Dart J Sprint y me reservaré el Mc 30 tocado por el Polaco para las carreras en el exterior.

De lo que antecede nos quedan unas ganas locas de que se concrete de una vez por todas una confrontación en serio y con todo, de un equipo argentino en EE. UU. y eventualmente en Europa. Los resultados creemos que no sólo sorprenderían allá, sino también a nosotros mismos.



Arriba: ¡Qué pinta de "ejecutivo-playboy" que tenés, viejo!

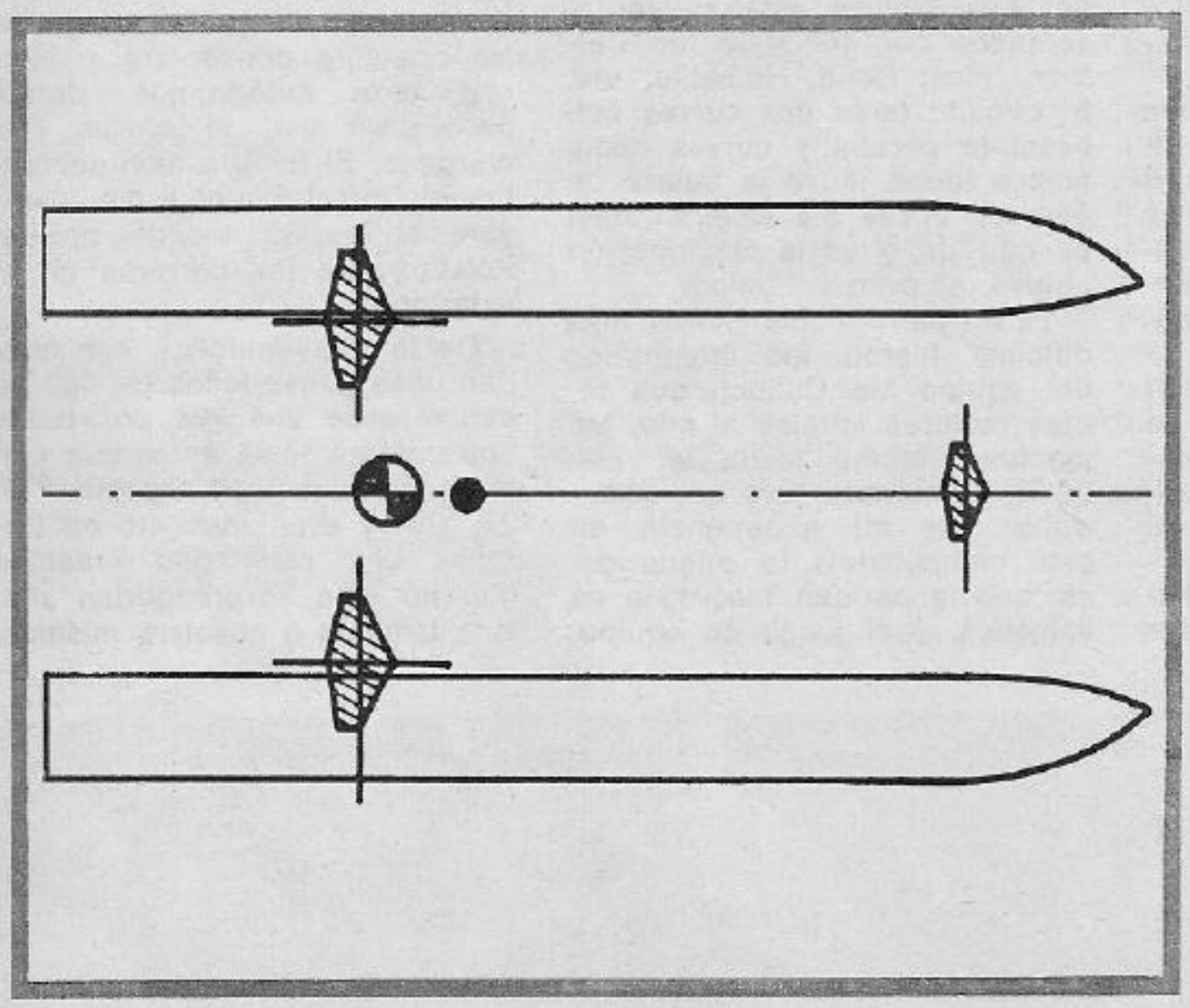
Izquierda, arriba: Kartosaurio antidiluviano. Con este engendro y un casco de Polo, Pino gana la primera carrera corrida en la Argentina. Lo siguen Maderna y Vergerio.

Izquierda, abajo: La época intermedia. Todo lo que se ve arriba del motor son carburadores.

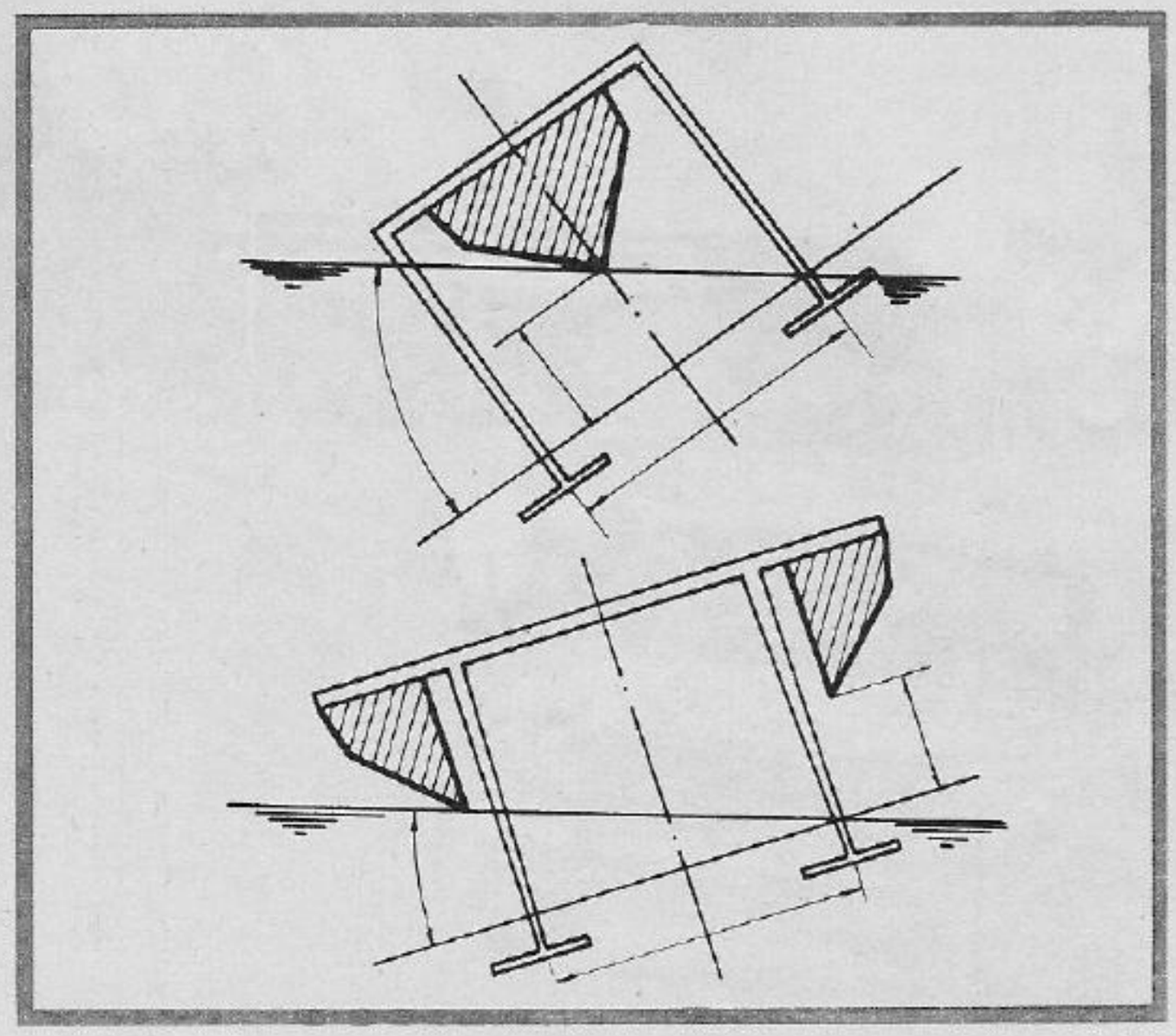
El día de las 50 Millas. Pino piensa: "¿Vieron, chambones, cómo se gana una carrera?" A su lado, muy triste, Abel Salmún Feijoo.

Muchas vueltas los vieron así: Pino delante de Copello. ¿Qué tal?

CATAMARAN DE ALTA VELOCIDAD



Situación inversa del caso anterior. El 80 % se sustenta en la parte posterior. Sin embargo se mantienen las posiciones de los dos centros mencionados. La distancia entre ambos sigue siendo de aproximadamente 1,20 m.



Forma gráfica de comparación de los comportamientos ante el rolido de un casco convencional y de un casco tipo catamarán. El ángulo de escora del catamarán es menos de la mitad del otro, con las consiguientes ventajas de velocidad y gobierno.

La Marina de los Estados Unidos de América ha desarrollado el proyecto de un "hidrofoil", llevando la velocidad de perfiles sumergidos a valores cercanos a las cien millas por hora (algo más de 180 km/h). La flexibilidad del diseño ha permitido adoptar posiciones de perfil y carga que en cierto modo se asemejan mucho a la de los aviones (caso de la figura 1). En este tipo de sustentación aproximadamente el 80 % del peso descansa en los puntos de apoyo anteriores. La disposición de la figura 2 obtiene como resultado la inversa, es decir solamente el 20 % del peso se descarga en el punto anterior y y el 80 % en los dos posteriores.

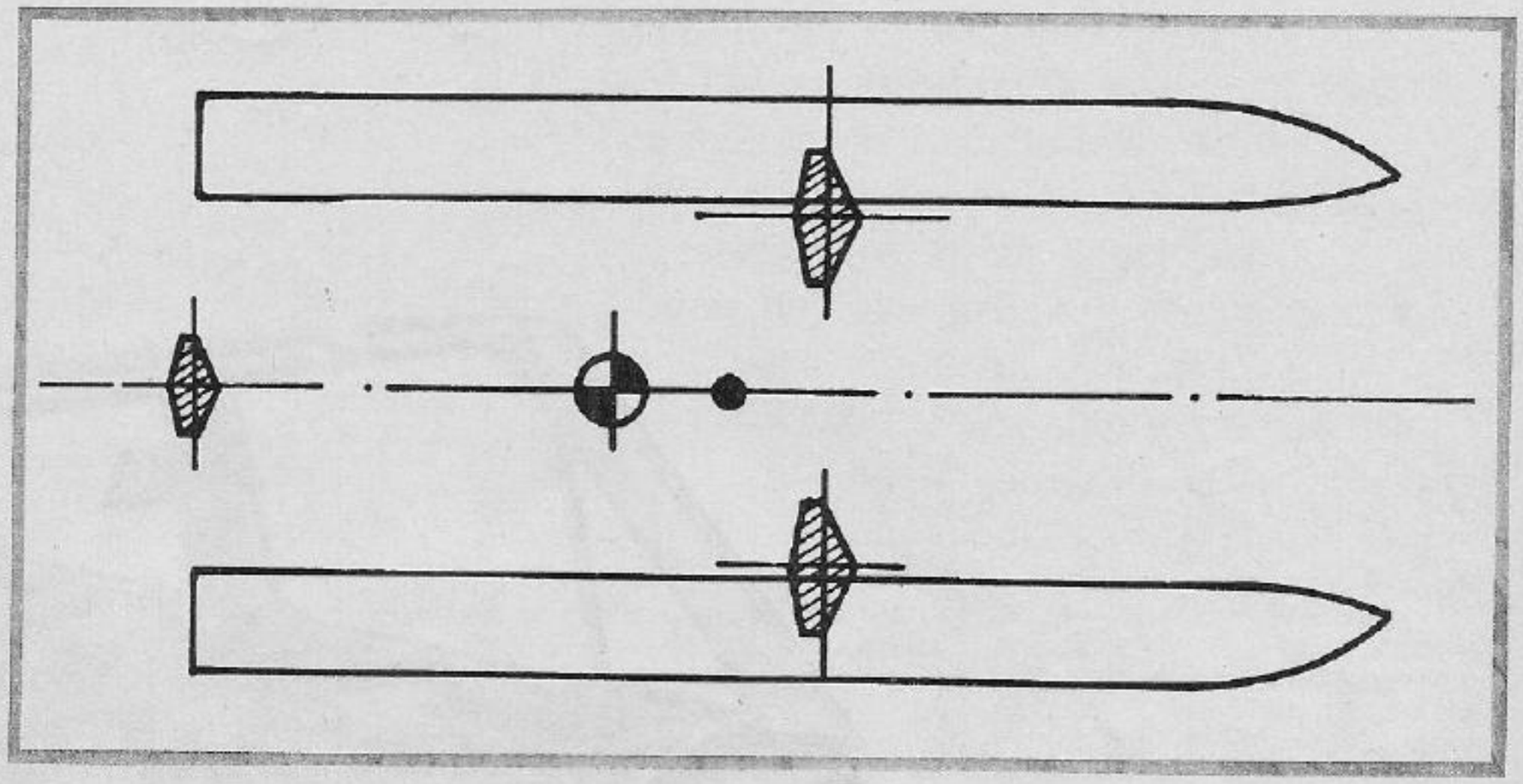
Los requerimientos originales de este proyecto fueron los siguientes: el desplazamiento debía estar alrededor de las 15 toneladas, la velocidad máxima se estimaba en 180 km/hora, el empuje continuo a velocidad máxima no debía ser inferior al tercio del desplazamiento y se precisaba una autonomía de una hora a plena marcha.

El diseño que se eligió fue el de un catamarán, lo que permitía efectuar experiencias sobre distintas mangas entre los cascos y garantizaba un menor ángulo de rolido que si se hubiera utilizado un casco convencional. (Figura 3.) Aunque se estaba en condiciones desventajosas en cuanto al peso del sistema estructural que conectaba ambos cascos, se obtuvo una plataforma estable y relativamente liviana. La cabina se dispuso a proa, donde se instalan los tres hombres que constituyen la tripulación y bien a popa la planta propulsora. Un mamparo resistente al fuego y al sonido separaba ambos compartimientos.

Las dimensiones principales eran las siguientes: eslora: 14,30 m; manga de cada casco: 1,20 m. El casco era asimétrico, hacia adentro presentaba un ángulo muerto de 74° y hacia afuera 42°. Las pruebas hechas con modelos habían demostrado que, a altas velocidades, se produce una menor perturbación de agua con dicha disposición y por consiguiente una menor resistencia al avance. Las aristas elevadas pre-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Una interesante experiencia norteamericana. Un catamarán con sustentación alar que navega arriba de 180 km/hora. Acero y aluminio de alta resistencia, únicos componentes del casco

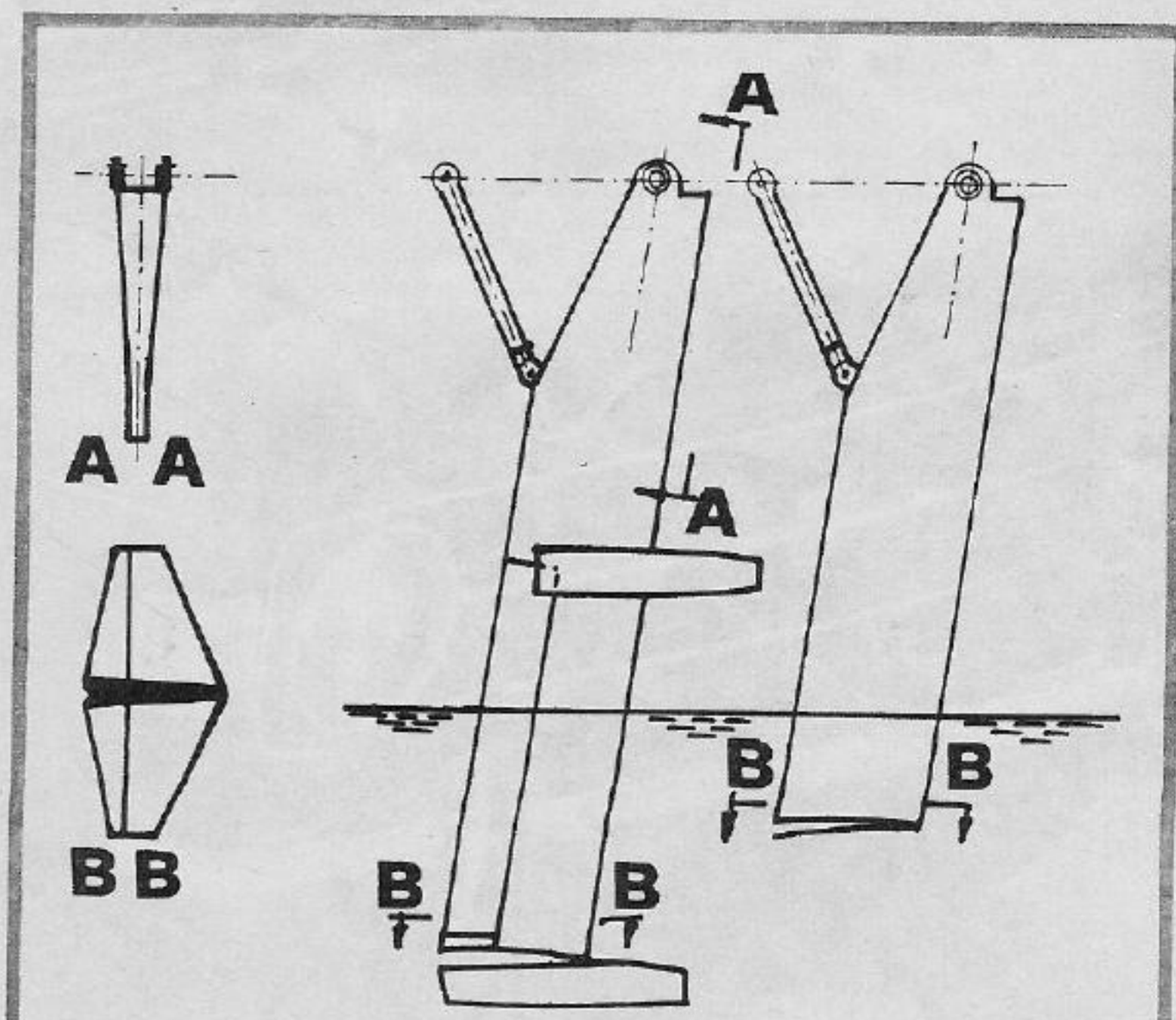


servaban al casco de los impactos del agua, aun en ángulos altos de rolido.

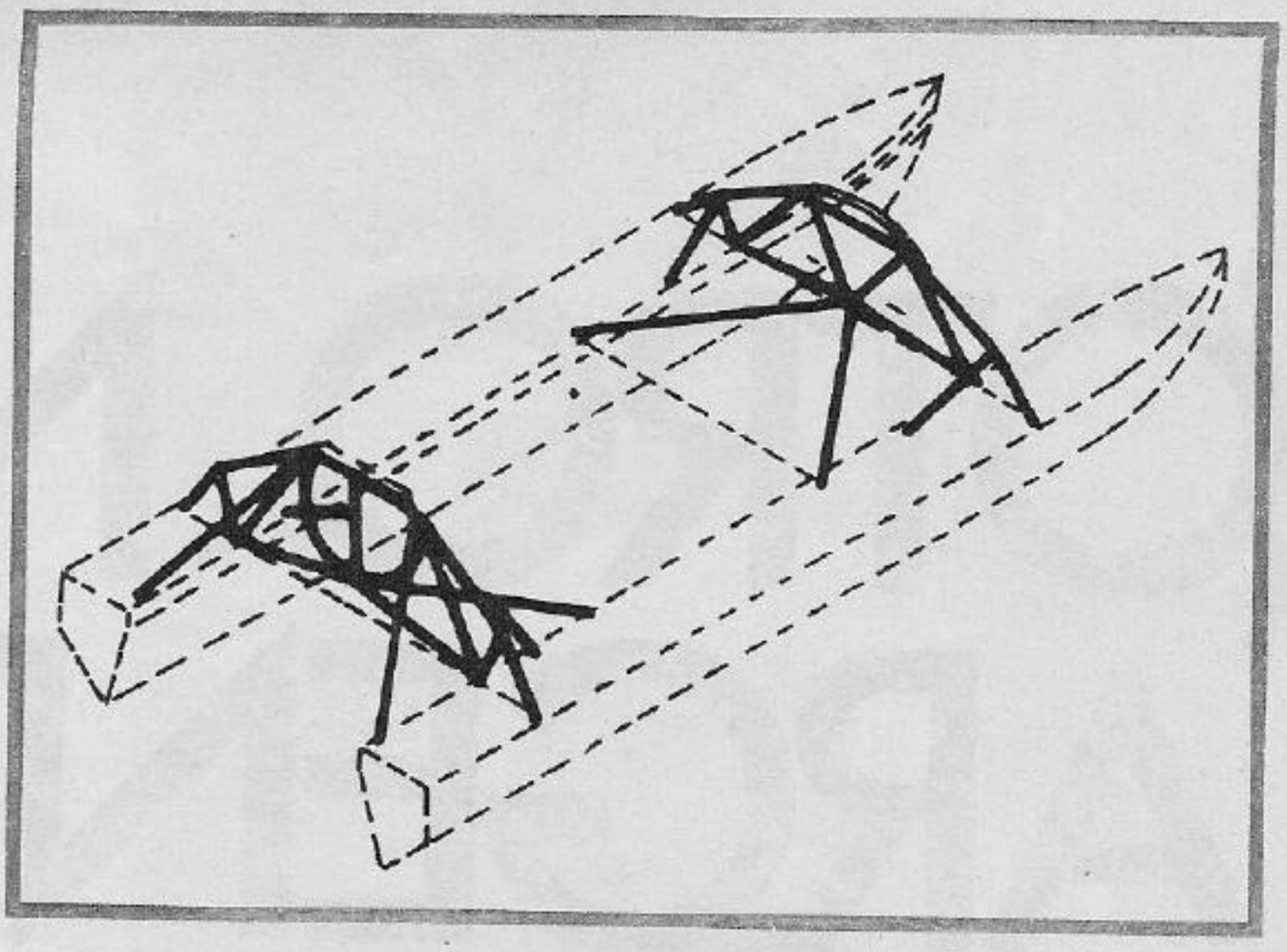
Se dispusieron alerones de control: dos laterales y uno central, tal como indica la figura 5. La sección parabólica de dichos alerones fue elegida después de numerosas pruebas. Ofrecen mejor resistencia estructural que los perfiles supercavitantes y ofrecen suficientes cualidades de sustentación, valor éste que queda limitado por la cavitación para pequeños ángulos de ataque. Para la ubicación de los perfiles se debió tener en cuenta el momento producido por el empuje del motor, cosa que se hizo para la velocidad de 145 km/h. Por ello fue que se llevó el "centro hidrodinámico" de los perfiles poco más de un metro delante del centro de gravedad de la embarcación. Esta disposición permitió, con poca diferencia de asiento, contener un rápido despegue y buen control con moderado ángulo de alerones. El asiento que se obtuvo fue de 2º y que se reducía a cero al alcanzar los 145 km/hora. Desde que la embarcación había sido diseñada para altas velocidades era necesario prever una gran resistencia estructural. Eso fue hecho teniendo en cuenta el impacto de una masa equivalente a la velocidad de 280 km/hora y utilizando un coeficiente de seguridad a 3.

La figura 5 ilustra la forma de conexión de ambos cascos que en principio son dos poderosos sistemas recticulados. Sobre ellos se afirman las bases de la cabina y planta propulsora. El trabajo en conjunto da una gran rigidez torsional permitiendo una buena repartición de cargas y esfuerzos. Ello les permite mantener su velocidad aun con grado 3 de mar y desarrollar una fuerza lateral de 0,3 g en una curva cerrada a 100 km/hora. Los elementos resistentes están hechos de acero inoxidable soldado y los perfiles de sustentación del mismo material. Los alerones de control están construidos de aleación de aluminio. El casco es íntegramente de aluminio y soldado en el fondo; la parte de cubierta va remachada en el mismo material.

Disposición convencoinal de sustentación. De esta manera se logra que el 80 % del peso total sea sustentado por los perfiles delanteros. El punto negro señala la posición del punto neutro hidrodinámico y el círculo a cuadros la posición del centro de gravedad.



Esquema geométrico de los perfiles. El gobierno a alta velocidad es uno de los principales problemas y una correcta forma hidrodinámica puede ser una de las claves del éxito.



Sistema estructural que permite vincular los dos cascos y al mismo tiempo soportar las estructuras superiores. Cabina y planta propulsora se apoyan en él. El uso de aleaciones livianas de gran resistencia permite disminuir notablemente el peso.

OTRO NUEVO ARGENTINO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FIAT 128

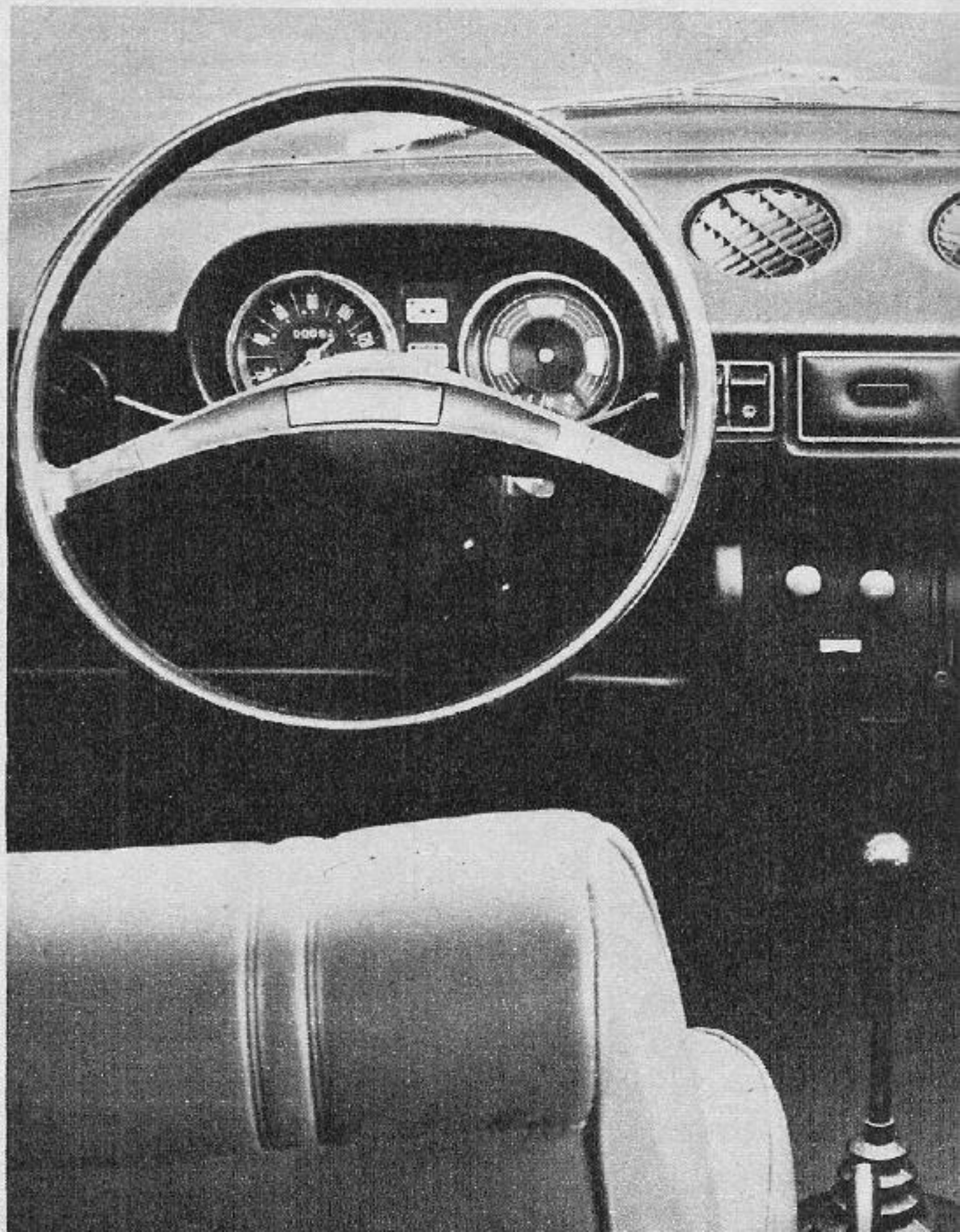
Como ya lo anunciáramos en el número 158 de Parabrisas Corsa, el Fiat 128 sucesor de los modelos 1100, recientemente aparecido en Italia, se construirá en la Argentina a mediados del año próximo. Veamos cómo será el coche, que sin duda causará furor en nuestro ambiente

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

A través de toda la historia de la Fabbrica Italiana de Automobili Torino (FIAT) —que arranca un día de julio de 1899 con un bicilíndrico de 679 cm³ y 3½ HP— se evidencia una política bien definida. Política que no fue aplicada en el caso de los modelos de competición que lanzó la fábrica, pero que sí se manifestó en todos los modelos de turismo. Esta tendencia que se practicó institucionalmente fue —seguramente— la que permitió a la casa sobrevivir a muchas decenas de marcas que se pusieron en su nivel competitivo pero que invariablemente una tras otra fueron desapareciendo con el correr de los años y de las distintas escenas económicas italianas e internacionales. Si bien es cierto —como aclarábamos— que para muchos de sus coches especiales de carrera la FIAT se aventuró en la práctica de distintas y exquisitas soluciones mecánicas de avanzada, también una mirada retrospectiva hacia los sucesivos modelos "domésticos" de la marca nos muestra bien claro el terreno que eligieron los responsables de aquellos diseños para trabajar. Sobre todo se apoyaron en la utilización de soluciones estéticas y mecánicas bastante ortodoxas (que seguramente habían optado por el camino de la investigación práctica y avanzada). Política inteligente y, por los resultados obtenidos, económicamente efectiva.

Muchas veces —o mejor, muchos modelos— de la fábrica italiana no fueron vistos con buenos ojos por quienes practicaban la crítica automovilística. Sobre todo en años de preguerra, cuando muchos modelos de la casa mantenían un tradicionalismo bastante acendrado.

→



Tablero agradable, funcional y con todo lo necesario. Palanca al piso y volante de novedosa concepción.

FIAT 128

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




770610 TO

FIAT 128

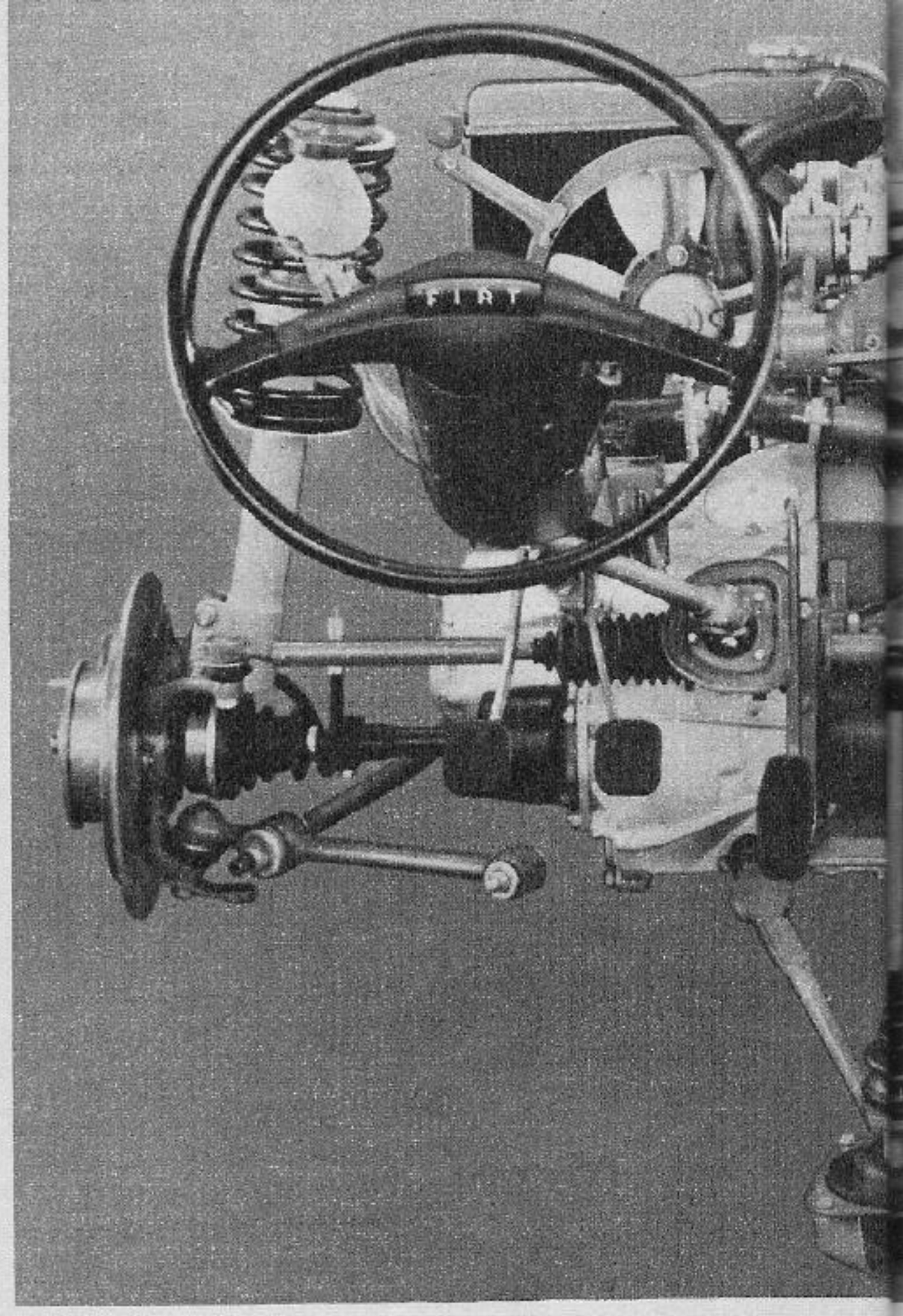
Pero nadie puede ser tan corto de sesos como para poner en tela de juicio este modismo; basta ver los resultados obtenidos por la gran fábrica italiana (verdadero coloso económico de nuestros días) para entender que sus procedimientos fueron los acertados.

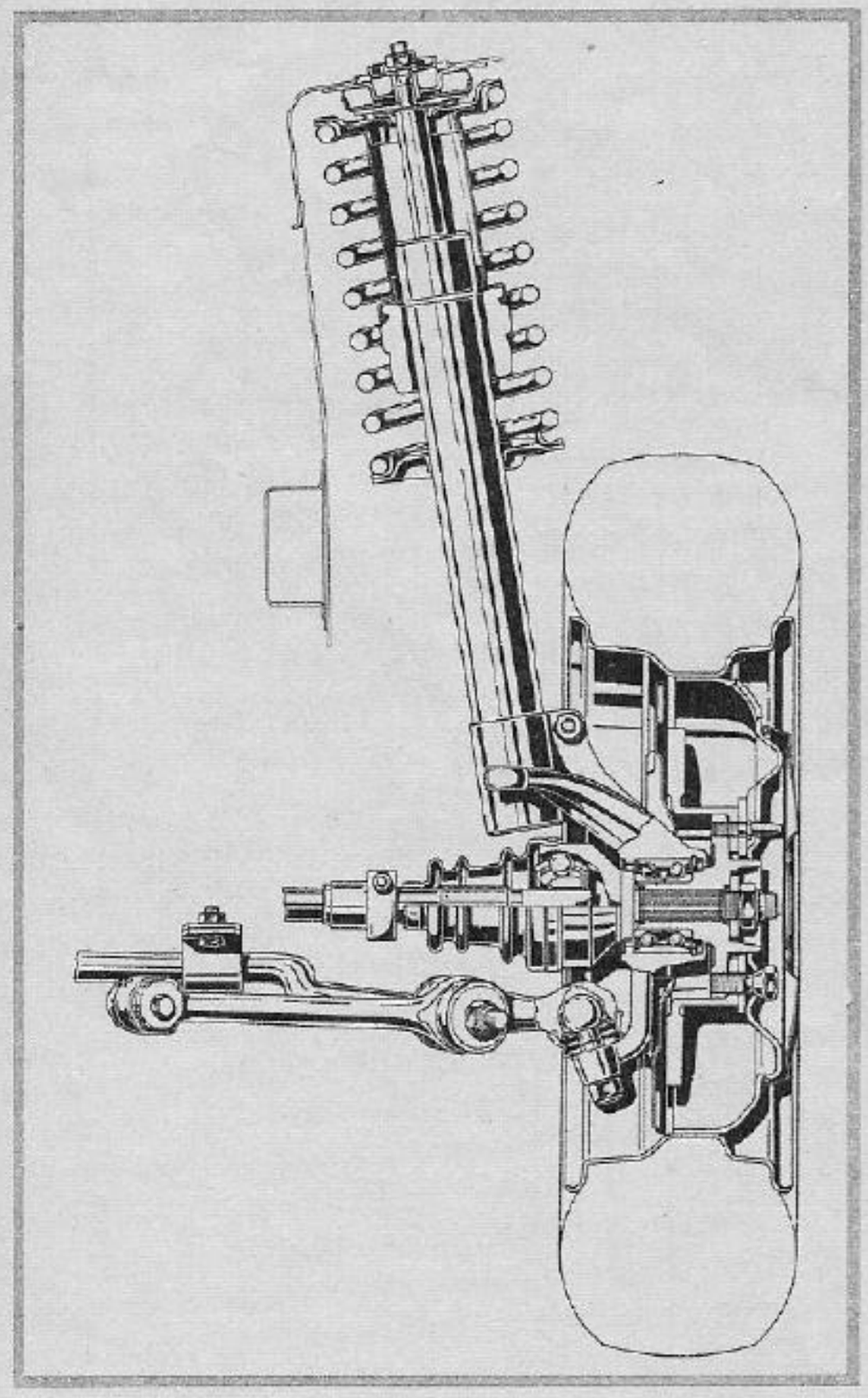
Esos conceptos no significan que FIAT haya tenido desde chica la tranquila costumbre de esperar y no "moverse mucho" mientras sus ventas fueran exitosas. Por el contrario, supo aprovechar sus propias y cuantiosas experiencias junto con las de los demás. En el campo deportivo, desde los orígenes hasta mediando la década de los veinte, los coches tan característicos de la marca ganaron carrera tras carrera con motores de desarrollo y experimentación propios. En el campo de las máquinas de turismo, basta recordar que aquel popular y exitoso Fiat Zero de 1912 construido durante una pila de años, fue el primer diseño de Pininfarina, quien luego independizado se convirtió en uno de los carroceros más famosos del mundo. Esto habla del plantel de gente con que la casa trabajó a través de los años.

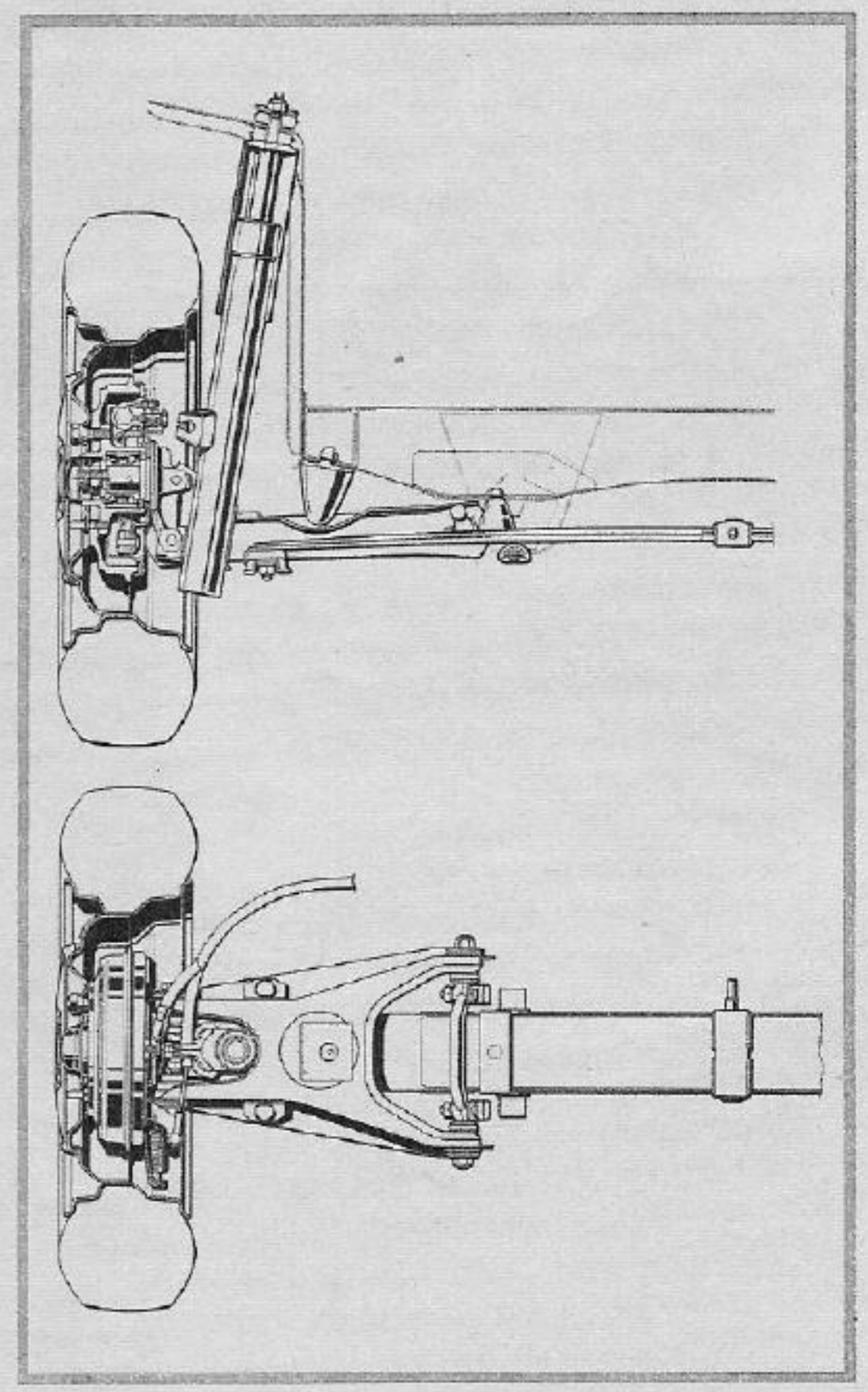
Como aquel modelo Zero, esporádicamente de entre todos, surgía un tipo de la marca que se destacaba mundialmente y pasaba a ocupar una página importante en el libro de la historia automovilística. Recordemos también el Superfiat de 1922 que utilizó por vez primera el mismo emblema que actualmente utilizan los Fiat construidos en nuestro país, el modelo 509 de 1925, que como novedad se vendía en cuotas (idea revolucionaria) y el tipo 508 "Balilla" —diseño clásico de los años treinta— que se anunció como "el automóvil hecho finalmente para el pueblo, la donación de la Fiat a los italianos". El "500", el "Topolino", aparecido en 1936 y que aún hoy se los ve circular por las calles, y finalmente el exitoso 600, aparecido en 1955 y fabricado hasta nuestros días en los más diversos lugares del mundo (desde la Argentina hasta Rusia).

Esta extensión de la fábrica obedece a planes prefijados de desarrollo. Así se puede observar la simultaneidad en la construcción de nuevos modelos de Italia con respecto a las plantas Fiat de ultramar. Y si esta fabricación no es simultánea, no pasan muchos meses hasta que los nuevos modelos de la casa madre se construyen en las plantas de otros países.

Desde el próximo mes de noviembre, en la Argentina, quien







Grupo mecánico anterior (motopropulsor dispuesto trasversalmente, suspensión, dirección a cremallera, semiejes con juntas homocinéticas.

Suspensión trasera: se aprecia el anclaje del elástico trasversal.

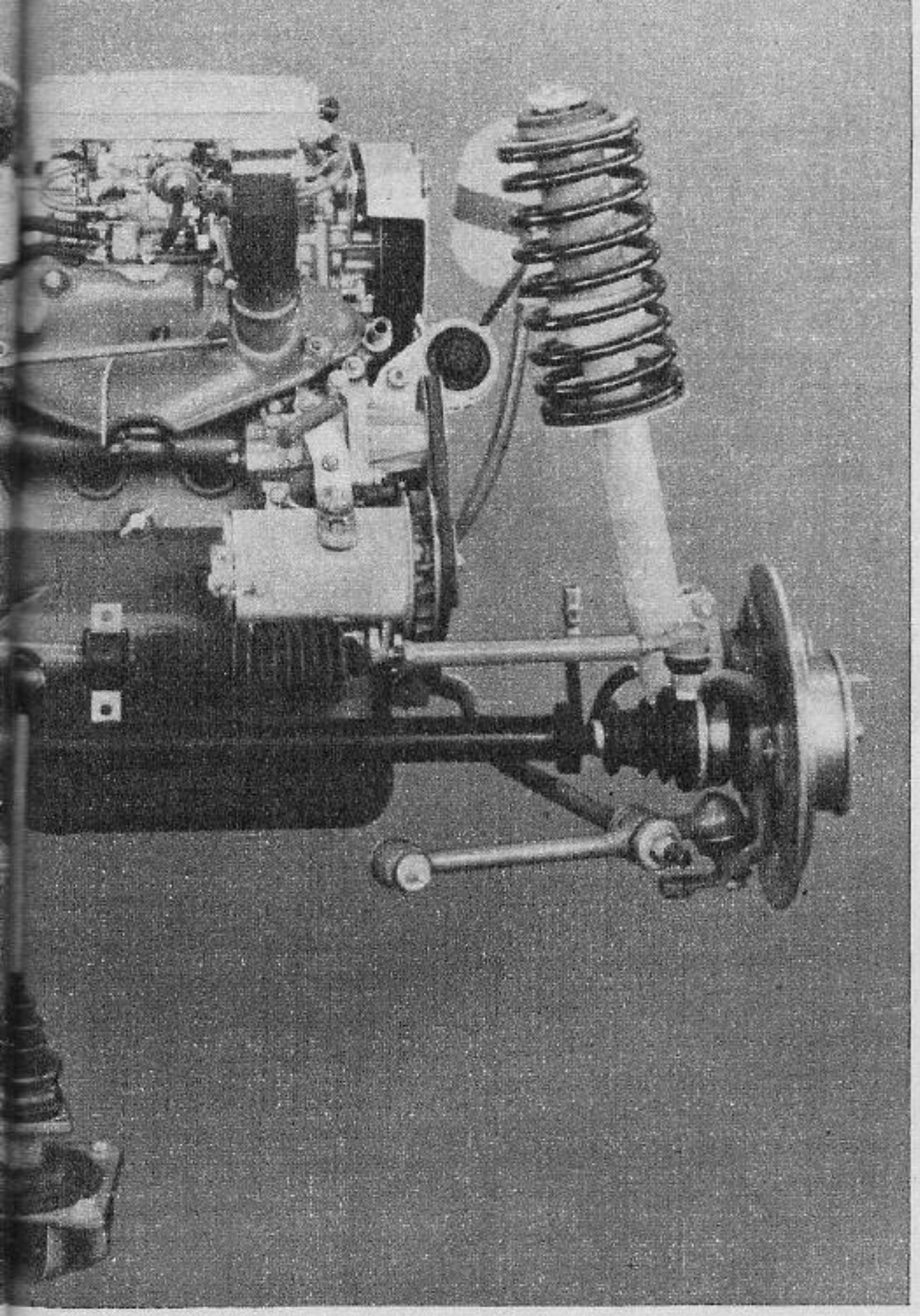
Izquierda: Corte de la suspensión delantera. Nótese la articulación de la dirección, el brazo reactor trasversal acoplado junto con la barra antirroll.

Corte trasversal del motor. Se aprecia la inclinación del motor, las bielas extremadamente cortas.

Derecha, arriba: Frenos delanteros de disco y traseros de tambor.

Derecha, abajo: Suspensión trasera completa. Los tetones de goma fijan las dos planchuelas que actúan como elásticos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



lo desee, podrá ir hasta el concesionario Fiat de la esquina y comprar el modelo 125 aparecido el año pasado en Italia (aunque en un principio saldrá con un motor 1600 varillero). Pero como allá en Europa siguen apareciendo con poco margen de tiempo entre sí nuevos modelos de la marca, el novísimo 128, recién aparecido en Italia, *también se construirá en la Argentina a partir de junio del próximo año (como ya lo anunciáramos en el número 158 de* Corsa).

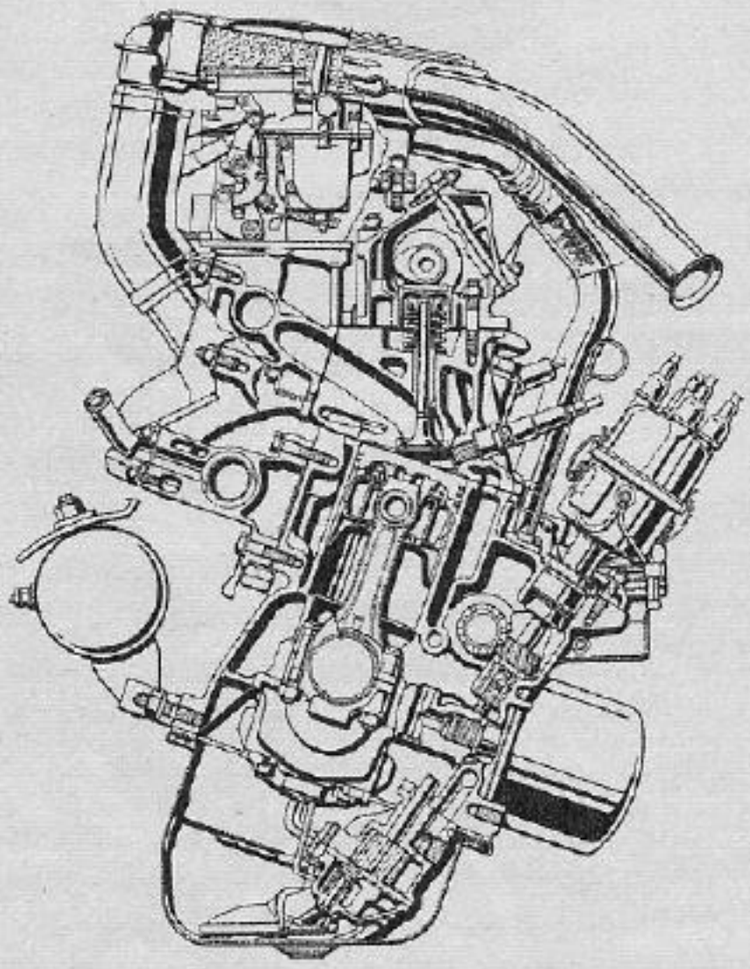
El 128 que hoy presentamos es descendiente directo de toda la dinastía de los conocidos 1100. Dinastía cuyo fundador fue precisamente la segunda versión del "Balilla" aparecida en 1937 bajo la denominación de tipo 508 C. y conocida como "Nuova Balilla". Que a partir del año 1939 ya se la denominó oficialmente como Fiat 1100. Después de la guerra, en 1947, continuó en producción hasta nuestros días que se ofrecía el 1100R aparecido en 1966 y que fuera desplazado por el 128.

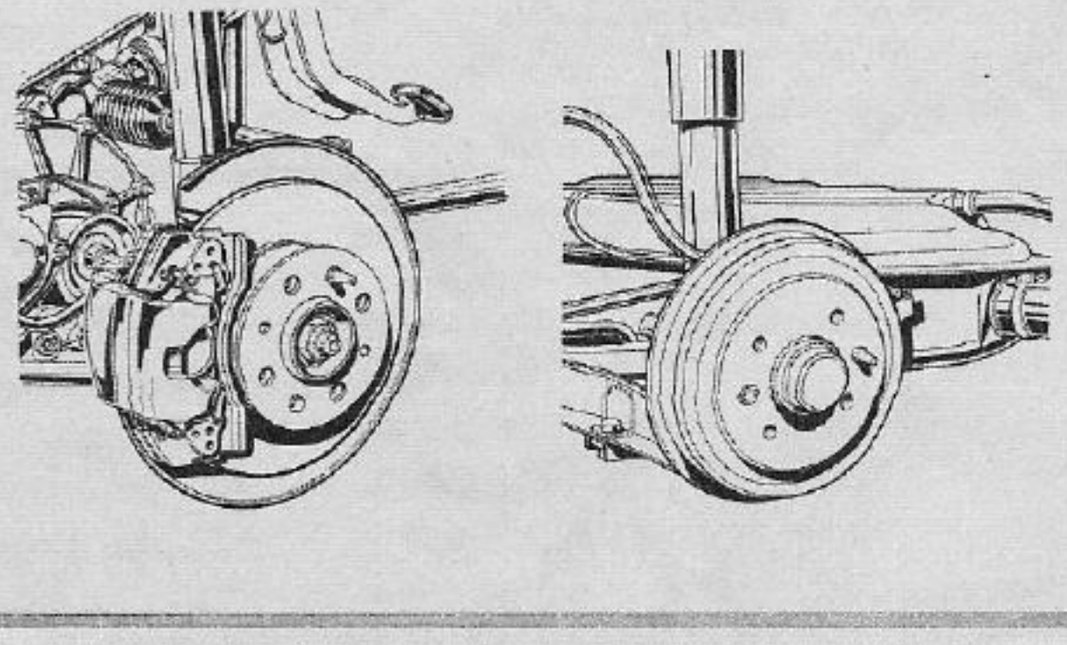
Este nuevo modelo lleva la denominación 128 simplemente por corresponderle ese número de proyecto. Ya que —como dijéramos— la cilindrada (1100 cm³) nada tiene que ver con este número. Se construirá en dos versiones: cuatro asientos (que admite cinco pasajeros) y dos asientos. Tracción delantera —primero en la historia de los Fiat de turismo— con el motor de cuatro cilindros, embrague y caja de cambios colocados trasversalmente en la parte delantera del auto. Merced a esto, se han logrado tres ventajas destacadas con respecto al modelo 1100 perimido: 1) El largo total del coche es inferior al del modelo anterior (10 cm menos). 2) Espacio para la ubicación de los pasajeros más amplio y más racional, así como también el lugar para el equipaje. 3) El confort general ha mejorado considerablemente.

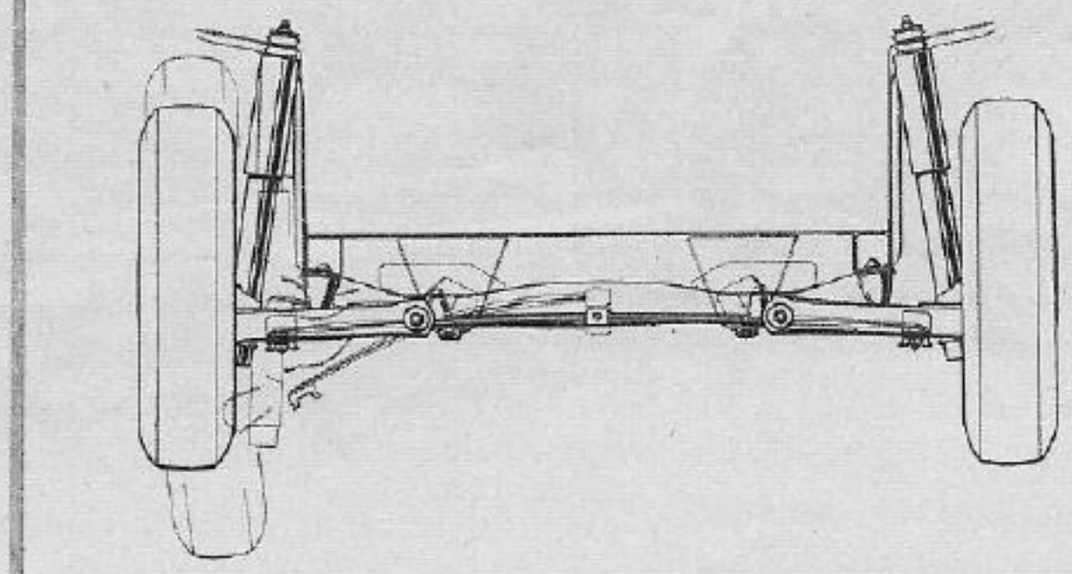
El grupo motopropulsor del 128 se destaca por la simplicidad del proyecto. La caja de cambios está separada del motor, con todas las ventajas que ello implica tanto para las reparaciones como la duración (dos lubricaciones separadas, el aceite del motor es distinto del de la caja). La solución adoptada admite un número mínimo de engranajes. El acoplamiento cónico del diferencial fue sustituido por un acoplamiento cilíndrico de dientes helicoidales (máxima simplicidad).

El motor es un cuatro cilindros en línea —decíamos— de 1116 cm³ de cilindrada e incluye las soluciones más modernas y recientes que la Fiat ha aplicado en otros modelos. Asimismo se ha adoptado una relación diámetro/carrera elevada, esto permite utilizar un cigüeñal apoyado en cinco bancadas y de co-

→







FIAT 128

dos muy cortos. Esto se traduce en extrema rigidez y en la posibilidad de utilizar válvulas de un diámetro tal que el motor reciba óptima alimentación aun a regímenes elevados. Las características de este motor son: Diámetro: 80 mm; Carrera: 55,5 mm; Capacidad cúbica de cada cilindro: 279 cm³; Cilindrada total: 1116 cm³; Potencia erogada: 55 CV (DIN) a 6.000 rpm. Relación de compresión: 8,8:1. La tapa de cilindros, en aleación ligera, tiene las válvulas inclinadas paralelas comandadas directamente por un árbol de levas en la culata. Este árbol de levas está comandado por una correa dentada. La alimentación del motor corre por cuenta de un carburador de cuerpo único vertical calentado por el agua circulante para evitar la formación de hielo, lo mismo que el múltiple de admisión, que está calentado por el agua caliente que viene de la tapa de cilindros.

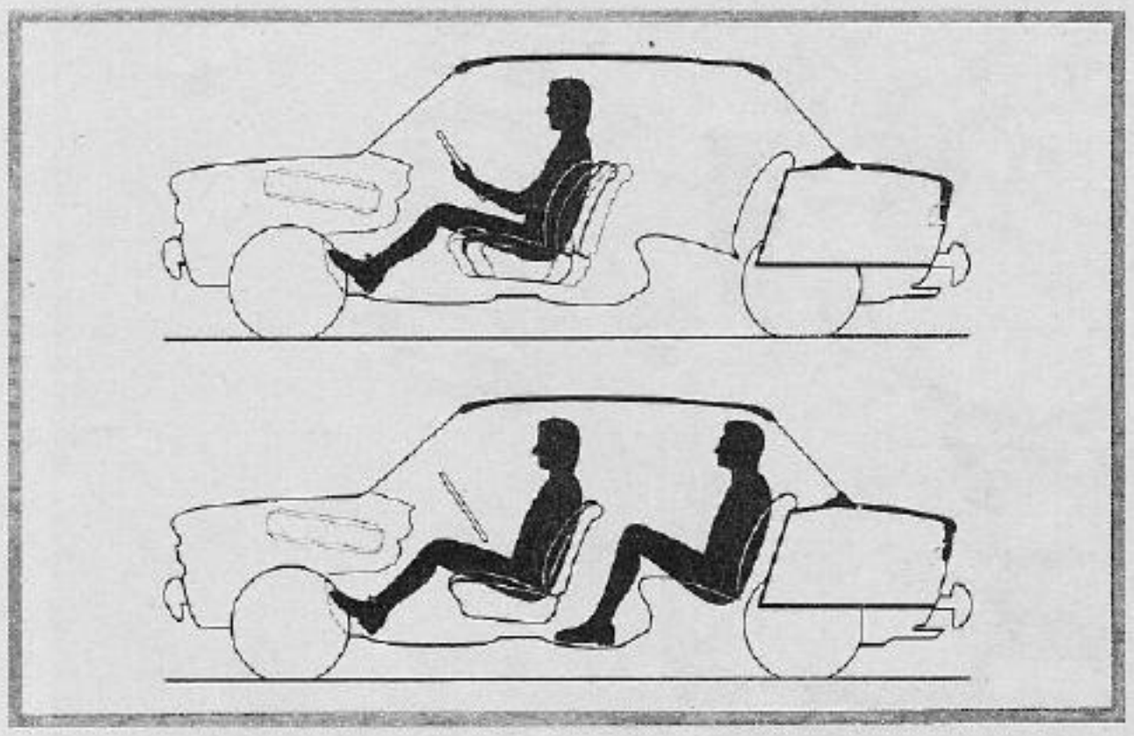
El circuito de refrigeración está controlado por un termostato de doble válvula. El ventilador está comandado por un sistema de interruptor termométrico colocado en el radiador. Así el electroventilador entra en funcionamiento sólo cuando es necesario, con las ventajas de mantener temperatura óptima del agua y evitar fricciones innecesarias, etc., que ello implica.

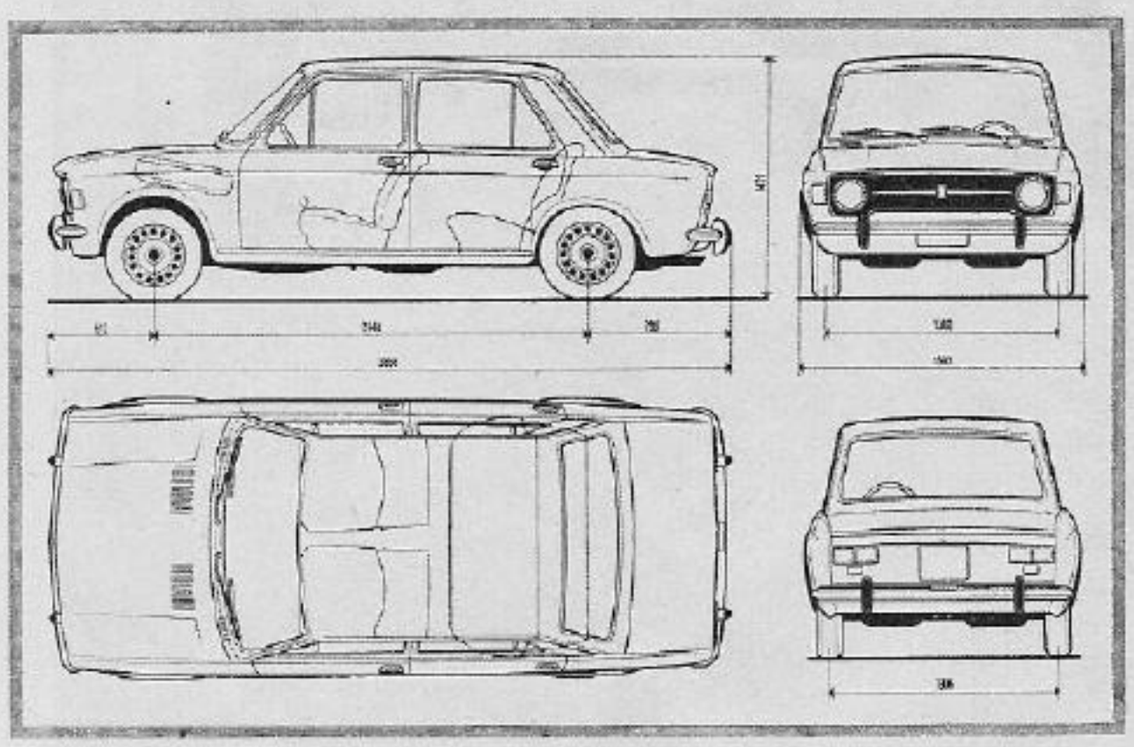
La lubricación del motor está asegurada por una bomba de engranajes. Para eliminar la posible pérdida de aceite por el soporte posterior del cigüeñal, se ha aplicado una novedosa solución que reaspira el aceite que sale de la última bancada, por medio de la misma bomba. Los pistones, de tipo autotérmico, tienen acero insertado para reducir los juegos de montaje.

En cuanto a la trasmisión, el 128 trae el grupo embrague-cambios-diferencial en un solo block separado del motor y abulonado a éste. El embrague y el eje primario de la caja están en un mismo eje con la salida del cigüeñal. Este compacto grupo se aloja en dos carcazas de aluminio. El embrague de diafragma con un disco conducido de 180 mm de diámetro está fijado al volante y accionado por un comando flexible.

Los engranajes de la caja de velocidad están siempre en movimiento. Todas las velocidades son sincronizadas. Las relaciones son las siguientes: 1ª, 3,583; 2ª, 2,235; 3ª, 1,454 y 4ª, 1,037. Marcha atrás, 3,714. La relación final es de 4,077 a 1.

El movimiento a las ruedas se







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

trasmite por semiejes con juntas homocinéticas montadas sobre el diferencial y las ruedas.

De todo esto se desprende, particularmente, que el motor del nuevo 128 tiene características que normalmente se encuentran en similares de competición: carrera corta, gran diámetro de cilindros (que permite válvulas de gran diámetro) y distribución por árbol de levas a la cabeza. Elementos que otorgan gran confiabilidad al motor aun a regímenes elevados.

En las primeras tres velocidades (las que tienen una relación de desmultiplicación bastante corta) se puede llegar a los 45 km/h en primera, 75 en segunda y 115 en tercera. La velocidad máxima llega a los 135 km/h. El 128 responde perfectamente a los requisitos de agilidad en el tránsito intenso y de mantener una velocidad de crucero elevada aun en largas travesías.

La suspensión es independiente en las cuatro ruedas. La delantera sigue el lineamiento Mac Pherson y está formada por amortiguadores rodeados por resortes helicoidales. Estos van fijados en la parte inferior a la maza de las ruedas. En cada una de estas mazas de fundición va fijado un bracito reactor trasversal y a la barra antirrolido que actúa también como reactor longitudinal. La suspensión trasera lleva los mismos amortiguadores telescópicos, pero en lugar del resorte, la parte elástica corre por cuenta de dos láminas de acero trasversales que van fijadas a un travesaño de la carrocería. La parrilla superior que soporta al amortiguador es de chapa estampada.

Los frenos mixtos son de discos en las ruedas delanteras y de tambor atrás. Los discos delanteros tienen un diámetro de 227 cm y una superficie total de frenado de 884 cm², con un espesor de 10 mm. Las pinzas, del tipo oscilante autorregistrables de cilindro único, son de aluminio. Las pastillas tienen un área total de apoyo de 124 cm². Los frenos posteriores de tambor tienen un diámetro de 185 mm, la superficie total de los patines es de 216 cm². El freno de mano actúa sobre los tambores traseros. El comando de los frenos es por dos circuitos independientes para los delanteros y traseros.

La dirección es sistema de piñón-cremallera. El diámetro de giro es de 10,3 metros y para llegar de tope a tope del volante de dirección son necesarias 3,55 vueltas.

Un frío análisis de este nuevo Fiat que, meses mediante, tendremos construido en nuestro país, nos hace pensar inmediatamente en la influencia (universalmente difundida) del gran Alec Issigonis. Y particularmente en el Autobianchi Primula, el que ha salido a producción con el motor Fiat 1100 D en su versión 1968, también atravesado en la parte delantera y con tracción anterior, aunque con diferentes y desaventajadas características técnicas.

Eso no va en desmedro del 128, muy por el contrario. Hará impacto en el mercado europeo por lo que en él significa la marca Fiat. En nuestro país, es fácil adivinar las consecuencias que arrastrará la puesta en nuestros concesionarios de este 1100 verdaderamente moderno y sin importantes competidores. De los más chicos, será el coche moderno que necesita hoy una fracción de los usuarios argentinos.

Sus líneas, su mecánica, suspensión y todo lo directamente relacionado con su andar, aparentan merecer un 10. Dejemos que los meses pasen y entonces podremos evaluarlo mediante nuestras propias experiencias.



Arriba: Esquema de la confortable posición de los pasajeros.

Centro: Dimensiones externas de carrocería, trochas y distancia entre ejes.

La carrocería actúa como casco autoportante de alta rigidez torsional. Tanto en la versión dos puertas (en la foto) como en la de cuatro, el equilibrio de líneas es evidente.



Para proteger a un auto: CARSOL.

(Lo demás son experimentos)

Existen muchos métodos para proteger a un auto. El más extremo consiste en no sacarlo jamás. Seguramente Ud. no es extremista. Y quiere proteger a su coche de los efectos de la lluvia, sol, barro, humedad, etc. Lo más acertado es CARSOL. Un tratamiento integral para carrocerías y cromados, de resultados óptimos. CARSOL limpia bien y rápido. Es espuma limpiadora en aerosol. (De paso, divertidísimo!). CARSOL lustra con brillo envidiable. Tiene ceras especiales. CARSOL protege carrocerías y cromados. Contiene siliconas muy activas. Cada tratamiento con CARSOL dura 3 larguísimos meses. Los que usan CARSOL en sus autos no se descapitalizan. ¿Se puede pedir más? Que sea de CERAS JOHNSON. Es.

Garantizado por CERAS Johnson



car sol

Espuma limpiadora en aerosol.

Parabrisas CORSA

motociclismo

POR EL SUR A LOS SALTOS



En Bariloche, Villa La Angostura y Osorno (Chile), argentinos y chilenos se confrontaron en competencias muy interesantes de motocross. Un espectáculo que debe continuar

Informes y fotografías de FRANCISCO JOSE DE CESARE



Erhard Kausel. El más eficiente de todos los motocrossistas de la serie internacional.

A la derecha: Jean Pierre Raemdonck, el belga-argentino que fue precursor del motocross en Bariloche y alrededores.

Germán Pesce, ganador de la carrera de ruta entre Villa La Angostura y Osorno (Chile). Una Gilera criolla como el mate y los bizcochitos de grasa se impuso sobre el resto, donde había muchos aparatos de importación.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Son los únicos atisbos motocrossistas que asoman en nuestro país. Estos que se ven en Bariloche y aledaños que hasta se extienden hacia Chile y tienen un pequeño sabor internacional, aunque sea "internacional" así, entre comillas, porque solamente entre argentinos y chilenos es la lucha. Dos países, nada más, que le dan el carácter extraterritorial, solamente en los fríos límites de la acepción de la palabra.

Pero para el motociclismo argentino las carreras de motocross de nuestro sur tienen más importancia que la que los mismos dirigentes de Bariloche creen. Hay que promover esos circuitos, organizar temporadas en Bariloche aprovechando el caudal turístico de enero y febrero. Una vez que en Bariloche el deporte tenga pantalones más largos que esas series de carreras internacionales pueden llegar a entusiasmar a alguna fábrica (en Gilera Argentina lo están, pero por los extraños designios de la política empresaria de la casa madre, en Arcore, no pueden tirarse a la pileta) y los pilotos de todo el país pueden llegar a aprovechar la impasse veraniega y escaparse al sur (si hay viáticos o buenos premios) a dedicarse al motocross. Por unos meses, aunque sea.

La serie de competencias estaba compuesta por cinco unidades. Las dos primeras en Argentina, una tercera de Argentina hacia Chile corriendo por 170 kilómetros de ruta cordillerana cerrada al tránsito y las dos restantes en tierra chilena.

LA PRIMERA: EN ARGENTINA PARA LOS ARGENTINOS

Los barilochenses ya están acostumbrados a este tipo de espectáculos y por esa misma razón sabían lo que se iban a perder si se quedaban en casa o en el bar del hotel Italia. Por eso la cantidad de público fue muy grande y difícilmente haya en estos momentos en nuestro país *carreras de motos con tanto público.*

Después de las tres mangas (vulgo: series) se llegó a una final de órdago. El chileno Erhard Kausel con una Husqvarna que tiene algo así como 30 CV y es un aparato campeón del mundo en la especialidad motocrossista, tuvo que definir la carrera con el belga-argentino Jean Pierre Raemdonck con una Gilera Spring prototipo, que el año pasado le cedió la fábrica por intermedio del concesionario de la marca en Bariloche.

Largaron la final y tenían que jugarse ambos al sí o sí. El chileno con la sueca Husqvarna se mandó mudar de entrada y lo dejó a Raemdonck cuarto, que para colmo de males en esa primera vuelta rodó cuando se le trabó la rueda delantera. No obstante siguió en carrera, alcanzó el segundo puesto y en la penúltima vuelta se dejó de oír el zumbido dostiempístico de la Husqvarna de su rival al cortársele el cable del acelerador. Y Raemdonck, en medio de una salva de aplausos, se llevó una carrera que de entrada se le presentó pésima.

SEGUNDA CARRERA

La segunda competencia fue en Villa La Angostura, pueblo distante unos 100 kilómetros de Bariloche y posta obligada desde San Martín de los Andes hacia Bariloche en el increíble camino de los Siete Lagos. Kausel, con más potencia que las Gilera, se adueñó de la final gracias a la tierra un poco floja en algunas zonas, lo suficiente como para que el mayor torque de la monta del chileno se cobrase la rotura del acelerador en la carrera anterior. Raemdonck fue segundo y Carrasquedo con un nuevo motor facilitado sotto voce por Gilera Argentina fue tercero al fin.

TERCERA CARRERA

Germán Pesce (h) llegó a Bariloche como ayudante de su hermano Claudio que *andaba con una Gilera Spring en este* →





asunto del motocross. Como este último tuvo que volverse a Baires por el llamado de los libros, Germán hijo se subió a la Spring y se llevó la copa donada por el teniente general Juan Carlos Onganía. La carrera fue de ruta, con el cruce de la cordillera; desde Villa La Angostura hasta la ciudad chilena de Osorno. 170 kilómetros con todo tipo de caminos y con una neutralización en Puyehue para cumplir con los requisitos aduaneros. Gran triunfo en una gran carrera.

CUARTA CARRERA

"Llegó Kuto, mirá, ahí está." Exacto, el personaje que entraba al parque cerrado recibía muchos pares de ojos que se clavaban en su fisonomía con intenciones de endiosamiento. Era Kurt Horta, un chileno de 19 años que traía una Montessa Capra 250 cm³ con la cual había participado en ¡¡ocho competencias por el Campeonato del Mundo unos meses antes!! Bueno, además de eso el circuito de Osorno no tenía mucho de cross y era lo suficientemente veloz como para que nuestras Gilera no tuviesen prácticamente oportunidad de triunfo.

Pero el espectáculo que brindaron Horta y Kausel fue sencillamente increíble. Pero le ganó Kausel a través de series y series de lucha que se remataron en una final en que los dos chilenos fueron primero y segundo indiscutibles y dejaron para Raemdonck el tercer lugar.

QUINTA CARRERA

La última fue en Lo Curro. Calco de la carrera anterior. Horta y Kausel se dieron con todo lo que tenían y no. Nuevamente Horta le ganó a Kausel y demostró su calidad internacional y que no en vano anduvo en el asunto en las carreras europeas. Guillermo Carrasquedo fue el tercero y mejor argentino clasificado y con un motor que también tenía mucho asesoramiento y manos de la fábrica Gilera, que aparentemente anda algo más que el que tiene Raemdonck, que es una versión más antigua.

En síntesis. Todavía hay mucha diferencia mecánica entre chilenos que pueden importar aparatos de primera y los argentinos que tienen que correr con motos de menor cilindrada y que no están diseñadas para este tipo de necesidades. Como existe diferencia en la mecánica también existe en los conceptos referentes a circuitos, pero estas carreras, como ya dijimos, son muy importantes para nuestro motociclismo.



Kurt Horta y su Montessa Capra. Fue ganador de la última carrera y recién había llegado de competir en ocho disputas del Mundial Europeo. Algo de que los chilenos pueden estar muy orgullosos.

Abajo, izquierda: Un pasaje de la carrera de Bariloche. Primera de la serie.



CLASIFICACIONES

1ra. Carrera: BARILOCHE

Circuito Barrio Belgrano - 23/3/69 - Union Moto Cross Bariloche

Pos.	*Nº*	*Piloto*	*Nacionalidad*	*Marca*	*Puntos*
1º	80	Raemdonck, Jean P.	Argentino	Gilera Spring	22
2º	4	Kausel, Erhard	Chileno	Husqvarna Husky	16
3º	22	Deyurka, Juan C.	Argentino	Jawa	12
4º	81	Carrasquedo, G.	Argentino	Gilera Spring	11
5º	36	Rojas, Mario	Chileno	Maico	6

Record de vuelta: Erhard Kausel en la novena vuelta de la primera serie en 1m40s2.

2da. Carrera: VILLA LA ANGOSTURA

Circuito: Campo de Deportes - 30/3/69 - Comahue Moto Club

1º	4	Kausel, Erhard	Chileno	Husqvarna Husky	24
2º	80	Raemdonck, Jean P.	Argentino	Gilera Spring	16
3º	81	Carrasquedo, G.	Argentino	Gilera Spring	13
4º	22	Deyurka, Juan C.	Argentino	Jawa	7
5º	7	Rojas, Mario	Chileno	Maico	7

3ª Carrera: LA ANGOSTURA - OSORNO (Chile)

Cruce de la Cordillera; 170 km - 3/4/69 - Comahue Moto Club

1º	Pesce Germán (h)	Argentino	Gilera Spring	1h49m32s
2º	Zimmermann, Arturo	Argentino	Benelli 175	1h55m19s
3º	Barria, Mariano	Argentino	Gilera Extra 200	1h55m40s
4º	Hasse, Edgardo	Chileno	Ducatti 250	2h02m26s
5º	Martínez, Máximo	Argentino	Golera Extra 200	2h03m24s
6º	Eggers, Alberto	Argentino	Gilera Extra 200	2h10m34s
7º	Soriani, Juan C.	Argentino	Benelli 125	2h14m04s
8º	Raemdonck, Jean P.	Argentino	NSU 250	2h21m04s

Promedio del ganador: 93,096 km/h.
Categoría 125: 1º) Juan Carlos Soriani, 2º) Sergio Maldonado.
Categoría 175: 1º) Arturo Zimmermann, 2º) Luis Ojeda.
Categoría 250: 1º) Germán Pesce (h), 2º) Mariano Barria.
Abandonaron: Juan Carlos Deyurka, Carlos Sandoval y Luis Peña.
No largó: Juan Jáuregui.

4ta. Carrera: OSORNO (Chile)

Circuito de "Sago" - 5/4/69 - Osorno Moto Club

1º	4	Kausel, Erhard	Chileno	Husqvarna Husky	22
2º	21	Horta, Kurt	Chileno	Montessa 250	20
3º	80	Raemdonck, Jean P.	Argentino	Gilera Spring	9
4º	81	Carrasquedo, Guillermo	Argentino	Gilera Spring	9
5º	22	Deyurka, Juan C.	Argentino	Jawa	8
6º	88	Pesce, Germán (h)	Argentino	Gilera Spring	2
7º	38	Rudloff, Klauss	Chileno	Jawa	2

5ta. Carrera: LO CURRO

Circuito Lo Curro - 13/4/69

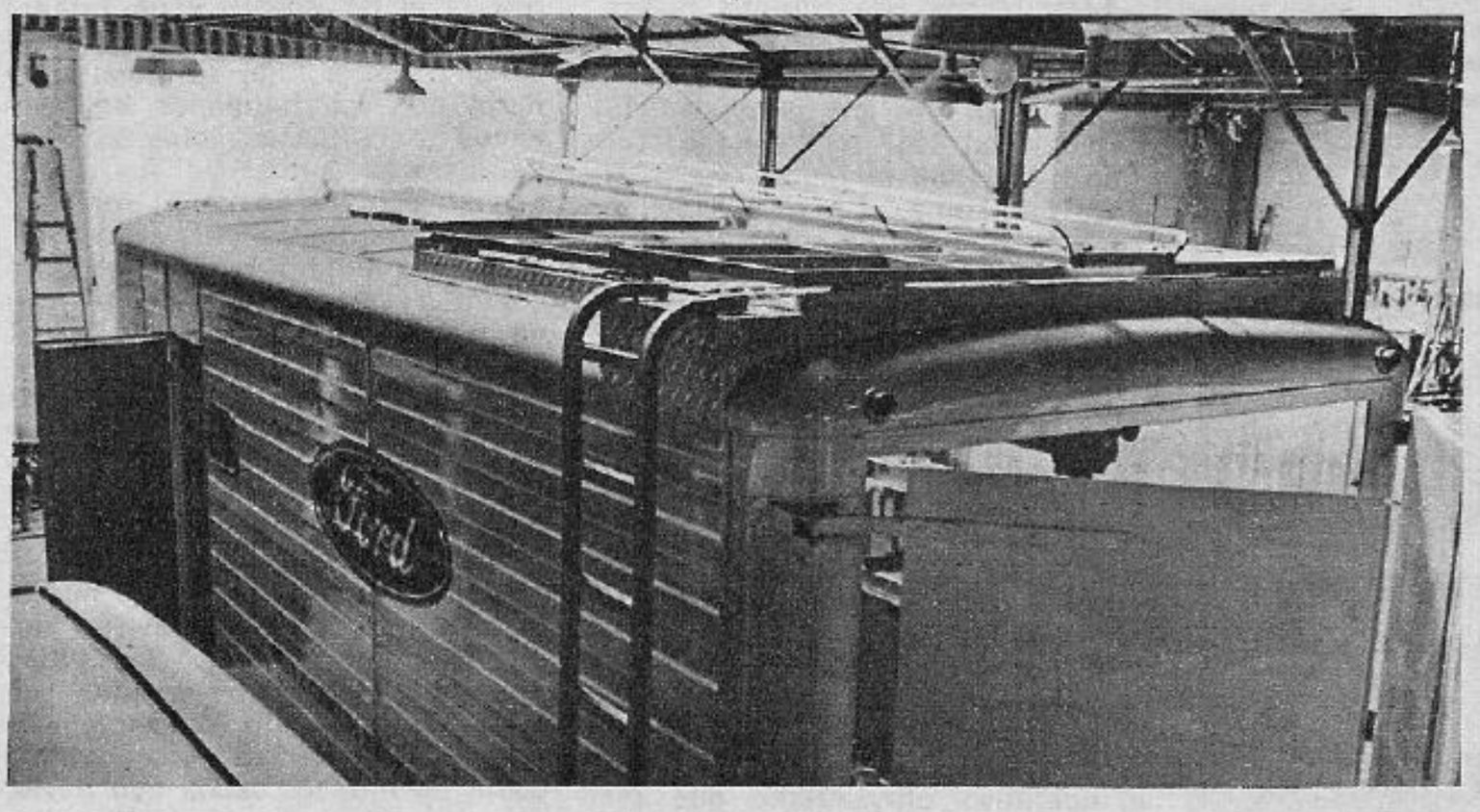
1º	21	Horta, Kurt	Chileno	Montessa 250	22
2º	4	Kausel, Erhard	Chileno	Husqvarna Husky	20
3º	81	Carrasquedo, Guillermo	Argentino	Gilera Spring	12
4º	80	Raemdonck, Jean P.	Argentino	Gilera Spring	6
5º	76	Pinos, Alfredo	Chileno	CZ	5
6º	44	Barrientos, Carlos	Chileno	Benelli 175	4
7º	42	Gatica, Carlos	Chileno	Gilera Giubileo 175	2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NO ES UN CAMION CUALQUIERA



La comisión de carreras de concesionarios Ford hizo construir un camión, que es algo así como un taller rodante, en el que podrán subsanar los problemas de su equipo de competición en los diferentes circuitos de nuestro país



Formisano fue uno de los primeros. Se compró un monstruoso camión Leyland a medias con Pirín Gradassi, lo reformó y ya tiene en qué llevar su Camello y todos los petates pertinentes a un auto de carrera, además de tubos de oxígeno, de la autógena, torno, baño, etcétera.

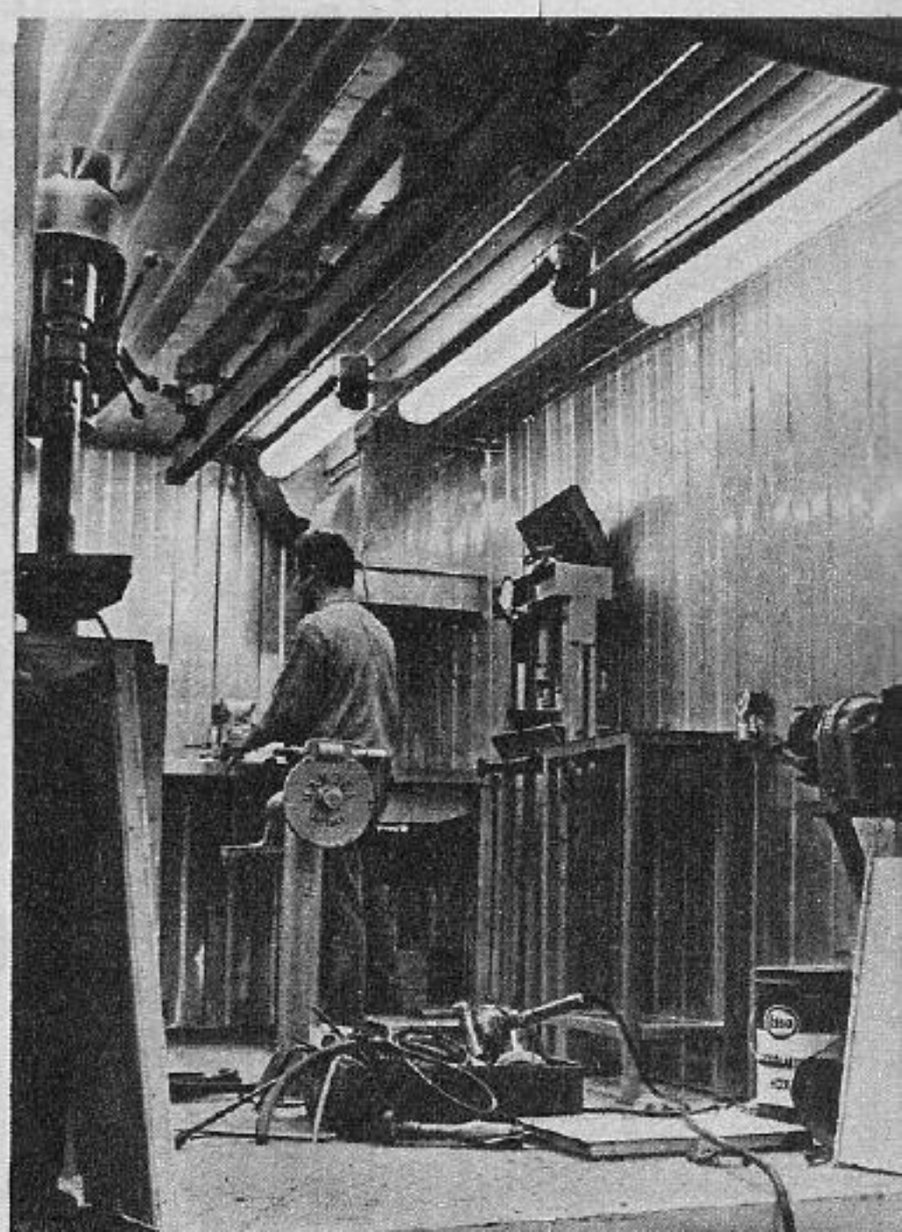
La Comisión de Concesionarios Ford también hizo algo parecido. Sacaron un F600 de fábrica, le alargaron en 1 metro la longitud del chasis y sobre el mismo, bajo un proyecto de Mikulan y Fusi, se construyó un auténtico taller rodante. Sobre el techo tiene un aparejo, desplazable hasta el exterior, utilizable para levantar **Veochos** heridos; sobre los paragolpes tiene dos rampas que, puestos los automóviles sobre ellas, permiten trabajar sobre la parte inferior de los fierros corsa.

En el centro del taller se montó una "Dolly", que no es ninguna modelo o fulana similar que decore el lugar, sino un banco giratorio ideal para armar y desarmar motores. A ambos lados de la susodicha "Dolly" hay estanterías metálicas para llevar los repuestos, tuercas y contratuercas. Como para que los muchachos trabajen cómodos así hagan 50°C a la sombra, el camión tiene un equipo de aire acondicionado de 2HP; cuatro camas plegadizas, mesas, una pequeña salita que las oficia de living-comedor, y bar, no sea que Kitterman tenga una botella de buen Scotch y le falte el hielo...

Todos los ambientes del interior del camión fueron cubiertos con fórmica, aislada de la carrocería por una capa de Telgopor y algo de lana de vidrio; la parte superior de la carrocería (lo que todo el mundo llama techo) se puede usar como torre de observación, más o menos un mirador que por la altura permite observar la carrera desde los boxes, prácticamente todo el circuito, por lo menos en la mayoría de los *de nuestro país.*

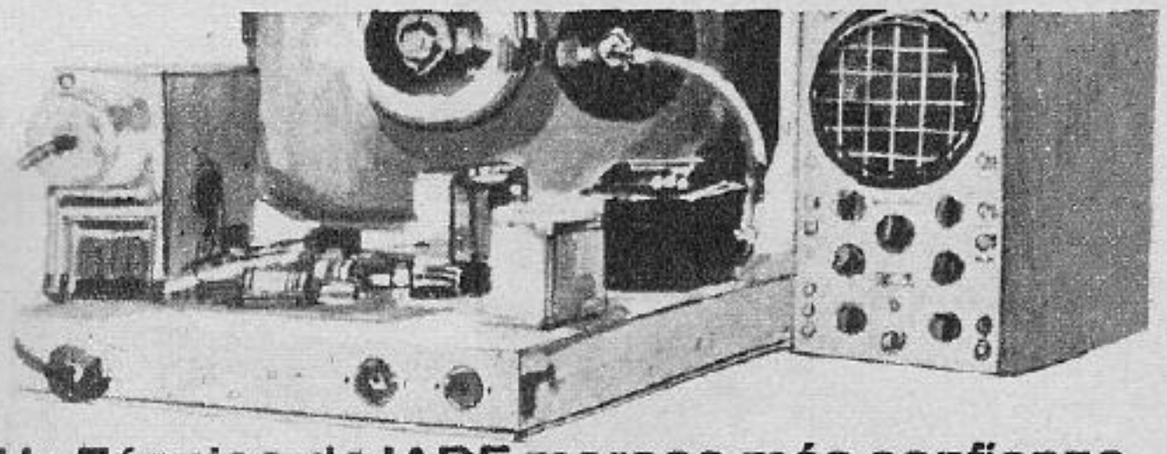
El camión de Ford será una figura decorativa más en todas las carreras donde asistan los equipos oficiales de la marca. Ya sea SP, TC o los futuros MA F1 y Turismo Anexo "J".

Sobre el techo una torre de observación (en la foto faltan las barandas de quita y pon) permitirá observar el comportamiento de los autos en casi todo el recorrido de los autódromos de nuestro país.



Arriba: Alargaron un poco el chasis de un F600 y le montaron un taller completísimo. Pronello y Mikulan ya tienen todo para hacer triunfar a sus autos.

Luz difusa, aire acondicionado, tornos y prensas hidráulicas para hacer mover las manitas de los muchachos...



Un Técnico de IADE merece más confianza.

ESTUDIE

ELECTRONICA RADIO TV TRANSISTORES

EN CLASES PERSONALES
O POR CORRESPONDENCIA

UN SOLO SERVICE
PAGA SU
CUOTA DE ESTUDIO
ESCUELAS TECNICAS



iade

CABALLITO: Avda. Parral 1082 - ONCE: Avda. Pueyrredón 490
AVELLANEDA: Avda. Mitre 60 - SAN MARTIN: Moreno 15
RAMOS MEJIA: Ardoino 140 - SAN ISIDRO: Avda. Santa Fe 30 - NUÑEZ-BELGRANO: Avda. Cabildo 3161 - QUILMES: H. Yrigoyen 85 - LA PLATA: 55 Nº 857 - ROSARIO: Rioja 1459

Cupón para cursos por correspondencia

Casilla Correo 14 Suc. Ramos Mejía (Bs. As.)
Escuelas Técnicas IADE
Nombre y Apellido .....
Dirección .....
Localidad .....

CAMPEONES DEL CAMINO

Por LR4
Radio SPLENDID

LUNES A VIERNES
DE 16.30 A 17 hs.

SABADOS Y DOMINGOS
DE 21 A 22 hs.

Y TODOS LOS **JUEVES**
DE 21.15 A 22. hs

TRANSMISION DIRECTA DESDE LA TABERNA DE JULIO DORREGO 791

Conducción General
CARLOS A. LEGNANI

siempre al día... y día por día!

BAUFER A CHRYSLER

Un contrato muy importante se firmó la semana pasada. Por él Baufer se dedicará con exclusividad a la actividad deportiva de la Comisión de Concesionarios junto con los Bellavigna

Trascurridos sólo cuatro meses del año y a pesar de no muchas carreras, Chrysler se apropió evidentemente del año automovilístico como en 1967 lo hiciera el Torino o en 1968 el motor Chevrolet 250. Así como el año pasado se caracterizó por una actuación muy poco feliz, el '69 significó una serie de inversiones muy importantes (que son realmente las que provocaron de una manera u otra esos aciertos). Esa imagen de "piedra libre" en los gastos es la que ha provocado una especie de fiebre por la cual cuanto piloto anda en deuda por ahí ve su futuro en Chrysler. Pairetti, Marincovich y varios más fueron nombres que se barajaron en los comentarios como posibles nuevos pilotos de la marca y muchas veces esos rumores carecieron de asidero. Pero todo sirvió para inflar aún más el operativo chrysleriano que resultó —con o sin inventos— sumamente importante para el automovilismo deportivo.

El pasado lunes 5 se concretó, sí, un nuevo y fundamental contrato. **Por el cual Chrysler llegó a un acuerdo con Baufer para que estos carroceros-constructores, se dediquen en forma full-time a los trabajos que le encargue la Comisión de Concesionarios.**

Pocos días antes, el viernes para ser exactos, circuló la versión que aseguraba un inminente contrato entre Baufer y alguien más, hasta ese momento desconocido. Ese mismo día, llamamos por teléfono a Baufer y el propio Alain Baudena se manifestó contentísimo de saber que alguien estaba interesado en hacer algún negocio con ellos, pero que hasta el momento no tenía la menor idea de nada ni ninguna notificación de nadie. Es probable que ya hubieran existido ciertos contactos, pero hasta el momento Baudena no quería adelantar nada.

El hecho es que de ahora en adelante, Baufer se ocupará exclusivamente de los autos de la Comisión de Concesionarios Chrysler, que por ahora son dos: la Garrafa y el de Bordeu y un tercero a terminarse por Paco Martos. Baudena, padre e hijo, se encargarán junto con los hermanos Bellavigna de todos los aspectos técnicos de los tres autos, de los autos que se construyan en el futuro y de los eventuales coches de fórmula que tendrá la Comisión.

Baufer dispone de todo el mes de mayo para terminar los trabajos particulares pendientes y desde ese momento en adelante no podrán tomar más trabajos que se relacionen con SP, TC, F. 1 o F. 2. Sí podrán seguir con los trailers o trabajos menores que se hacen en el taller de Coghlan.

No se sabe cuál es el monto del contrato, pero por cierto que no debe ser pequeño. De todas maneras Baudena —aunque no puede decir cuánto es exactamente— recalca que no es tan grande como en muchos lados oyó o vio, pero que se gana mucha tranquilidad para trabajar. "Así, por casi dos años podemos trabajar en una forma mucho más organizada", afirma Alain Baudena.

—¿Qué autos hay todavía en el taller, que no pertenecen a Chrysler?

—"Ahora entregamos el de Galbato con pequeñas reformas, la Liebre de Ballbée con el techo de chapa y el auto de Roux, similar al de Cupeiro o Bordeu. Y tenemos también un chasis semiterminado, igual a los anteriores, que lo venderemos tal como está."

—¿Cómo se conectaron, cómo "vino" el acuerdo con Chrysler?

—"Pasa que yo lo conozco a Aldo Bellavigna desde hace muchos años. Prácticamente es la primera persona del ambiente que conocí, después de Froilán González. Creo que los dos sabemos cómo trabajamos.

Hasta el 31 de diciembre de 1970, entonces, Baufer será sinónimo de Chrysler. Habrá autos con motor atrás, fórmula, SP y quién sabe qué más. El acuerdo es un paso más de una empresa que está decidida a pisar cada vez más fuerte y que lo conseguirá.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FOX: La vuelta del Zorro



En San Nicolás, apertura del Campeonato Argentino. Amenaza de lluvia y pocos participantes. Los Fox "powered by" Herceg hicieron tabla rasa

CLASIFICACIONES FINALES

Categoría "K"

1º Roberto del Campo, Fox-Herceg, 7'46"
2º Jorge de Amorrortu, D'Arminio-RF 7'49"
3º Angel Chiviló, D'Arminio-RF, 7'57"
4º Abel Salmún Feijóo, D'Arminio-Herceg
5º Pablo Satriano, Satriano-Herceg.
Promedio: 77,253 km/hora.

Categoría JUNIOR

1º Coco der Ohanessian, Fox-Herceg, 8'06"
2º Oscar Chiviló, D'Arminio-RF, 8'08"
3º Oscar García, D'Arminio-D'Arminio, 8'09"
4º Angel Chiviló, D'Arminio-RF
5º Carlos Spósito, Fox-Herceg
6º Jorge Oyhanart, Fox-RF
7º Eduardo Tuero, Fox-RF
8º Héctor Tizón, D'Arminio-D'Arminio
Promedio: 74.074 km/hora.

Por varias razones la carrera de San Nicolás era esperada ansiosamente en el mundillo del karting. Primero por ser la fecha inicial del campeonato argentino. Segundo, para comprobar si los triunfos masivos de pretemporada de los chasis D'Arminio (Tecno) equipados con RF o D'Arminio, se repetirían en esta ocasión ante la presencia de los Fox Herceg que reaparecían pues aquellos corrieron muy esporádicamente durante el receso, y por último las muy comprensibles ansias de todos por correr en un lugar ideal como es el kartódromo Pancho Marchiano del Automóvil Club de San Nicolás. Todo esto se diluyó notablemente a raíz de la lluvia que se descargó en Buenos Aires ocho horas antes de la carrera. Muchos pilotos y aun equipos enteros, como el RF de Garay, se abstuvieron de viajar ante la posibilidad de que la carrera se suspendiera. De esta manera, concurrieron 30 pilotos.

Perfecta y ágil organización de las autoridades locales y de la F.A.K. Bajo las órdenes del comisario deportivo José Pastor Ruiz se disputaron dos series de "K" y dos de Junior. En la primera de "K" se impuso Eduardo Pino que venció fácilmente a Angel Chiviló, mientras que en la segunda, Arturo Sarian doblegó a Roberto del Campo. Sólo nueve competidores se presentaron a disputar la final. Amorrortu tomó la delantera seguido de Del Campo, Pino, Angel Chiviló y Sarian. Del Campo alcanzó luego de varias vueltas al primero, *que reconquistó la delantera para perderla* luego definitivamente. Muchos abandonos restaron interés a la puja. De todas maneras, Del Campo demostró mucha solvencia y su promedio fue elevado. Párrafo aparte merece Satriano, de Chivilcoy, que con un chasis manifiestamente inferior se jugó para mantenerse a la altura de sus rivales. Ya hay un Tecno D'Arminio en su futuro.

En la restante categoría, Junior, venció en la primera batería, Coco der Ohanessian sobre los hermanos Oscar y Angel Chiviló. En la segunda lo hizo Oscar García, resultando segundo Armen Vartian. En el repechaje, pese a triunfar, Mingo Dalloro demostró que las cosas no le andan muy bien.

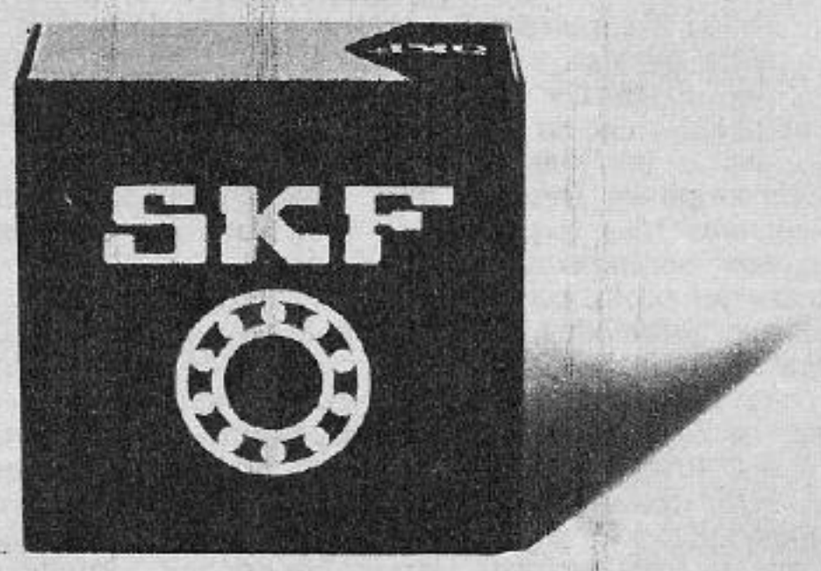
Largada la final, el "califa" der Ohanessian pica en punta y no deja esa posición hasta la bandera a cuadros. Su actuación fue sensacional. Nada pudieron hacer García primero y Chivo Grande después para quebrar su línea. Angel Chiviló y Carlos Spósito tuvieron su carrera aparte por el cuarto puesto. Oyhanart anduvo toda la carrera en lo suyo y Tuero y Tizón pelearon por el séptimo lugar. Bassi, Dalloro, Filipini y Armen Vartian completaron el marcador.

Con esta carrera ganada, Der Ohanessian completa cinco triunfos en Junior. Por lo tanto no podrá competir más en lo sucesivo en ella, limitándose sus actuaciones a la "K" en el futuro. Estamos como al comienzo. Nada está definitivamente resuelto. La próxima carrera con puntaje, Florencio Varela tiene la palabra.

Nielsen

Algunas marcas de rodamientos son mejores que otras

Por un lado depende del acero. También depende de la aplicación. Cuanto más amplia sea la variedad de tipos y tamaños disponibles, tanto *más* cerca estará usted de la solución ideal
Y además, en gran medida, de la confianza que merezca.



SKF utiliza el acero para rodamientos de la más alta calidad del mundo, producido en sus propias plantas siderúrgicas
SKF fabrica la más amplia variedad de tipos y tamaños de rodamientos del mercado mundial.
Y tiene la confianza de sus clientes.

5.000.000.000 DE RODAMIENTOS FABRICADOS Y VENDIDOS, HASTA AHORA, LO DEMUESTRAN

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S.A.C. e I.



EN TODOS LADOS SE CUECEN HABAS

Por nuestro corresponsal FRANCO LINI

También la Comisión Deportiva Internacional "mete las de andar". ¿Se puede seguir corriendo en Le Mans? Ferrari apronta un Sport 5 litros para hacer frente al Porsche 917.

Módena. - La respuesta de la Ferrari a la Porsche 917 no se ha hecho esperar mucho: Ferrari anunció que ya ha iniciado la construcción de una máquina de 5 litros con motor en popa de los que serán fabricados 25 unidades y por lo tanto será homologada en la categoría Sport.

El motor ya ha sido probado ampliamente y ya debe pasarse a la faz de producción de los 25; las cajas de velocidades —muy robustas— serán iguales a las que se utilizan en el prototipo de tres litros para las carreras muy largas; y las suspensiones serán similares también a las del prototipo de tres litros, aunque reforzadas. El único problema que existe para la inmediata realización de la nueva máquina, es la fabricación de las carrocerías. Problema que probablemente será resuelto encargando la construcción de diversas partes a dos o tres carroceros distintos, ya que en Módena se encuentran los especialistas en la construcción de carrocerías deportivas.

Hasta aquí la noticia, que es muy importante ya que abre nuevos horizontes a las carreras de larga distancia.

Lo que es muy importante, en esta información es, a nuestro parecer, la condena implícita que ella trae aparejada a las recientes decisiones de la Comisión Deportiva Internacional respecto a la categoría. Para ello, después del Porsche 917 de 4.500 cm³ construido con técnica exquisitamente deportiva, dará el golpe final a los prototipos de tres litros, los que podrán soportar el enfrentamiento en una o al máximo en dos de las carreras de distancia, válidas para el Campeonato del Mundo (Targa Florio y Nürburgring). En las otras, no cabe duda, los 5.000 cm³ serán obviamente superiores sobre los tres litros aunque los coches sean más pesados.

¿Y esto qué significa? Significa que cuando en 1967 la CDI se adhirió al pedido de los organizadores de Le Mans para reducir la cilindrada, no comprendieron que cometían un error enorme y que en cambio se permitía a quien tenía mucho dinero como para construir 50 coches (entonces el número mínimo para obtener la homologación era de 50) de partir con una ventaja de dos litros sobre quienes no tenían el suficiente dinero como para construirlos. La reducción a 25 del número mínimo, ha ampliado la posibilidad de construcción también a las fábricas chico/medianas, y así asistimos al nacimiento del Porsche 917 y la Ferrari 512 (el cinco es por los cinco litros y el 12 por los doce cilindros), Alfa Romeo, el Mirage, Matra, Ford F3L de Alan Mann, Alpine, etcétera están destinados a desaparecer. ¡Buen servicio, todo gracias a lo que la CDI ha hecho al deporte!

Como es de conocimiento público, en los particulares de la reducción de la cilindrada, he estado involucrado directamente, siendo yo en aquella época el Director Deportivo de la Ferrari. Apenas tuve noticias del proyecto, tomé una posición, escribiendo una carta oficial que fue firmada por Enzo Ferrari con la cual se anunciaba que si el proyecto se aprobaba Ferrari no podría intervenir en las carreras de 1968 —como en efecto lo hizo—. La injusticia era demasiado evidente como para dejarla pasar así.

En aquella época, alguno me tildó de pesimista, mientras que simplemente era realista. Ahora deben darme la razón, pero es demasiado tarde; la realidad es que la reducción de la cilindrada fue hecha para complacer a los organizadores de Le Mans, quienes estaban en presencia de la amenaza por parte de las autoridades francesas, de no tener el permiso para dejar correr las 24 horas, enjuiciada por ser demasiado peligrosa.

Así, para dar el gusto a las personalidades ministeriales, los de la carrera de Le Mans (Automobile Club de L'Ouest) no encontraron nada mejor que dejar pasar el asunto de la reducción de cilindrada como una efectiva reducción de velocidad, cosa que cualquier seudotécnico medianamente inteligente, comprenderá que no es verdad. Así, Le Mans ha obtenido su permiso, sin tener que gastar ni un peso para modificar el circuito, que es verdadero y doliente punto de toda la historia. ¡Y para evitar que aquellos de Le Mans tuvieran que gastar plata, se ha cambiado todo el ordenamiento mundial!

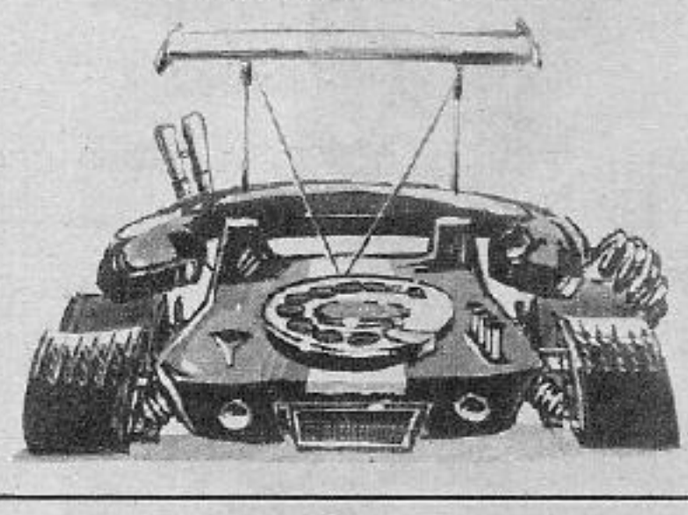
Con el resultado de que ahora estamos en el punto de partida. Porque la Ferrari 5 litros, la Porsche 4500 y las otras máquinas que forzosamente las seguirán, serán más veloces que el Ford 7.000 de 1967.

En el ínterin, en los dos últimos años, se han dejado arruinar aquellas máquinas que costaron una pila de plata, y también mucha plata han gastado aquellos que se estaban preparando (como Abarth y Jaguar) para nada.

Es de preguntarse cuál será el poder oculto del que disponen los de Le Mans para volver siempre a obtener aquello que desean.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL TELEFONO NEGRO



Por supuesto hay teléfonos y teléfonos. Como existe el popular Teléfono Rojo que une al Kremlin y la Casa Blanca directamente y se usaría en casos de extrema urgencia, nosotros, entre una maraña de teléfonos grises, tenemos uno negro. Disponen de su número solamente corredores, algunas noviecitas adoradas y otras que no son noviecitas pero no dejan de ser adoradas. Y que también —a similitud de los Capitalistas y la contra— establece la comunicación directa e inmediata con **¡la revista Competición!** para casos de extremísima urgencia. No sea cosa que se nos escape una y no tengamos dónde acudir... A partir de hoy trascribiremos los diálogos con pilotos, constructores y demás del ambiente corsa que semanalmente se llevan a cabo por intermedio del teléfono negro.

—Hola, con el "Gordo" Galluzzi por favor.

—¿De parte de quién? (abriendo el paraguas por si algún Popoff).

—De CORSA.

—Sí, habla Galluzzi, cómo te va...

—...¿Qué hay de cierto que va la Scudería a las 84 Horas de Nürburgring?

—De cierto, nada, no sé de dónde lo sacaron, ni siquiera se nos cruzó por la cabeza; estamos tan ocupados con la mudanza del taller al de la Panamericana que no queremos meternos en más bretes. Ni siquiera en pensarlo... ¿Sabés una cosa? Vamos a Concordia el domingo que viene. Llevamos tres cupés, una para Canedo, la otra para "El Nene" (N. de la R.: García Veiga) y la restante para Pedelaborde.

—Oíme, Lito, ¿y Franco?

—No corre más para nosotros. Quiere dedicarse exclusivamente al equipo de Gastón...

Otra llamada esta vez con la voz de Milanich en el otro lado nuestro corresponsal en Entre Ríos.

—...¿Saben una cosa? Larry le ofreció un Torino al alemán Von Wernich para correr en TM. Por ahora no agarró, quiere seguir con Ford cueste lo que cueste. A pesar de que le dieron un casco nuevo que no va ni para atrás ni para adelante...; además, anotá ésta que es la más gorda: gente de Ford lo andaría buscando a Guillo para manejar el Satélite de Cigliutti.

Después, el tubo hizo un ruido grave y se cortó la comunicación.

Esta es con Rolando Sotro.

—...Mirá, tengo que ir a Ford. Voy a ver si me dan un Falcon 7 bancadas de 3.600 cm³; con ese motor ya podemos correr. Hay muchos taxis que ya lo están usando, así que puede ser homologado como pasó con el 7B de Kaiser. **(A la media hora, Cavallini nos confirmaba la versión de Sotro y nos aseguraba que todos los Falcon vendidos actualmente se entregan con el 7B; exteriormente es idéntico al Falcon comunelli, salvo la tapa de válvulas que está pintada de azul. Si Ford no publicitó el nuevo motor fue porque no darían abasto al nuevo caudal de pedidos y sería un gasto estéril).**

—Con el ingeniero Joseph, por favor.

—Con él habla...

—... ¿Es verdad que tiene interés en que Eduardo Copello corra con sus motores?

—Sí. Me gustaría poner un Chevrolet sobre el Numa. Porque me gusta el auto y me gusta el piloto. Pero es sólo una idea mía. No sé qué contrato tendrá firmado Copello. Tengo que hablar con él. Pero lo que yo quiero fundamentalmente es tener mi SP en el que yo haga todo; de la otra manera, no se puede. En eso estaré el año que viene. Por este año ya no se puede hacer más nada. Lo doy casi por perdido. Lo que sí puede ser es que atienda un F. 1 con motor Chevrolet. Pero no les puedo decir todavía de qué piloto porque aún no es seguro.

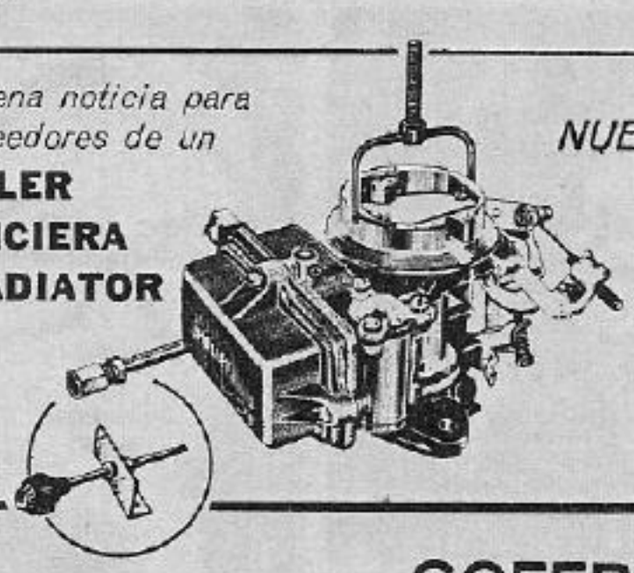
MAYOR
KILOMETRAJE
CON MEJOR RENDIMIENTO

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 automoviles nacionales.



Una buena noticia para los poseedores de un
RAMBLER ESTANCIERA O GLADIATOR
Modelos 1965/67



NUEVO CARBURADOR
modelo RX 7010 A
HOLLEY
BRINDA TRIPLE ECONOMIA,
cuesta menos, funciona con nafta comun y consume menos.

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

¡TODOS CANTAN YYO TAMBIEN!



DOMINGOS 21.00

TELEONCE

11

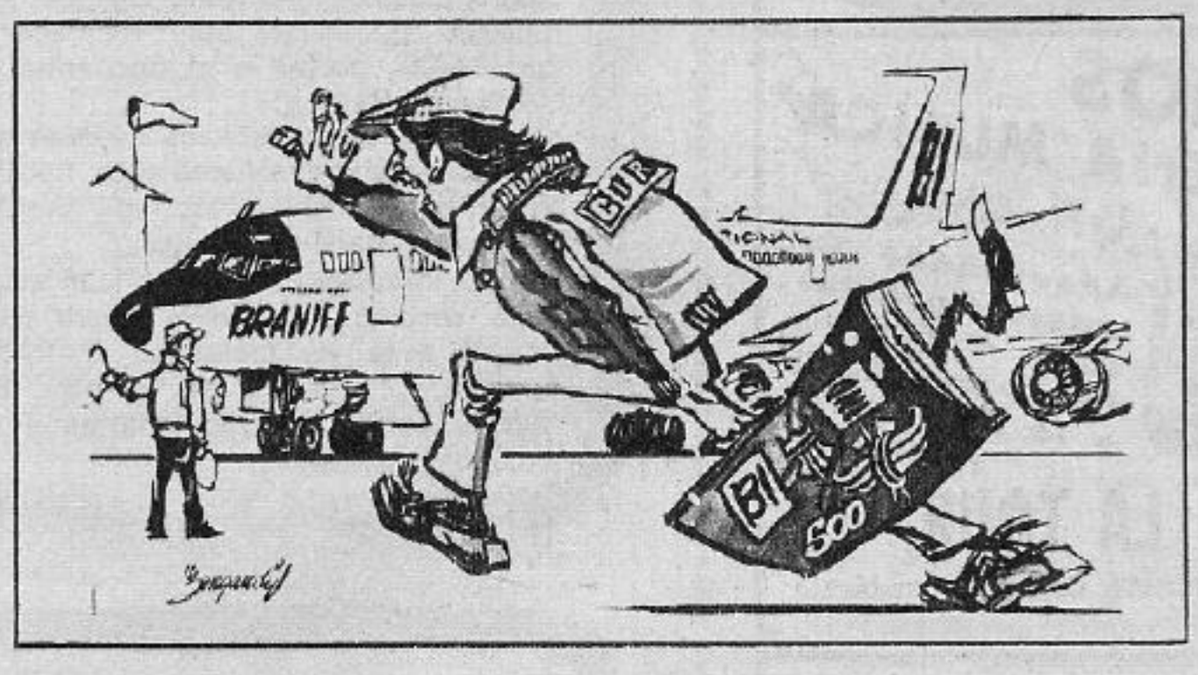
TATO SIEMPRE EN DOMINGO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

A INDIANAPOLIS CON Parabrisas CORSA

Parabrisas CORSA invita a sus lectores a viajar en "barra" a Indy, Miami, New York, etc. en un superjet de Braniff


BRANIFF
BUR
BUR
BUR

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS

FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

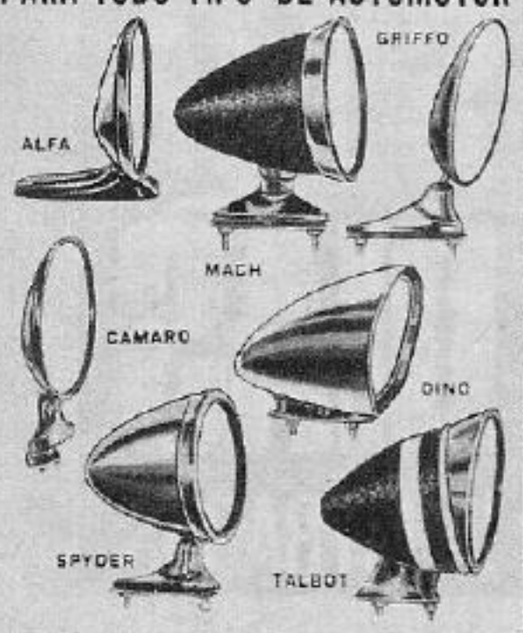
Calle 24 (RIVADAVIA) Nº 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) - T. E. 3699

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H

PROBADA CALIDAD DE UN PRODUCTO — GARANTIA DE IMPULSORES DE ARRANQUE

ESPEJO RETROVISOR TALBOT ®
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



CROMADOS Y PINTADOS VARIOS COLORES
EN VENTA EN LAS CASAS DEL RAMO

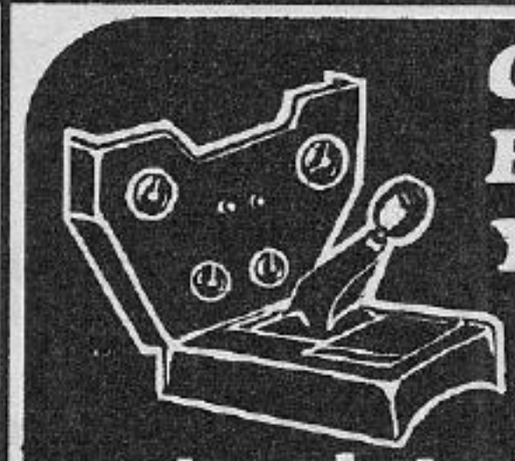
TORINO S.C.A.
Av. Del Libertador Gral. San Martin 266
San Fernando, Tel. 89-7339

LA NOTA MAS ALTA...
BLACVOZ
AUTO RADIO



10 sobresaliente

TECNICA EUROPEA
CON TRANSISTORES
FAPESA
¡EXIJALA
EN SU NUEVA UNIDAD!
¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!
ES UN PRODUCTO
MOTORVOX
ADQUIERALA EN:
AUTO-RADIO ROLE
AV. SAN MARTIN 2377
LANUS OESTE - T. E. 241-9042
SERVICE OFICIAL



CONSOLAS ESPECIALES Y EXCLUSIVAS

Instrumental
Colocaciones

autopista

AUTOPISTA SCA

Cochabamba 2296
T. E. 26-7096
ESTACIONAMIENTO

Todo para el interior del coche

En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



Adquiriendo su auto-radio Autovox, Motorola, Transyca, Sonders o la de su preferencia.

LA TOUR,

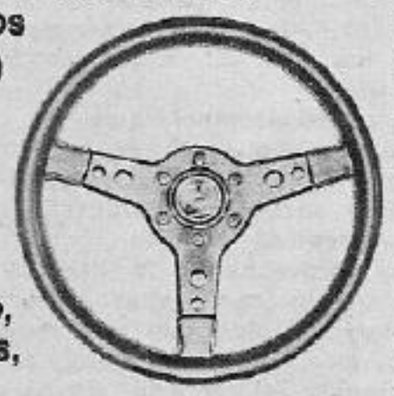
J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Capital en donde Ud comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado

---

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



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



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

ACONCAGUA
LA CRUCETA MAS "TUERCA"
MANAGUA
MARCAS REGISTRADAS

SUPER-REFORZADAS, AGUANTAN EL USO Y ABUSO EN LA TORSION
PARA DE CARLO 600-700 c.c. - ISETTA - MOTO FURGON SIAMBRETTA - ETC.
Fábrica y Distribuye:
POMOTEX S.A. MORON 4046/50
T. E. 69-0123 y 4257 - Bs. As.



AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados q
PARABRISAS CORSA pone a disposici
de sus lectores y también de aquellos
cadores que no lo sean, para vender, co
prar o permutar: autos de competici
sport, clásicos; nuevos o usados. Adem
podrán figurar en este mercado per
accesorios, partes o componentes me
nicos, etcétera.

Extendemos el alcance de este servic
de corsificados al ambiente náutico,
decir, para lanchas, motores y demás ch
cherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos
esta sección deberán concurrir person
mente a la Redacción de PARABRIS
CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Secci
Avisos Corsificados, de martes a vier

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

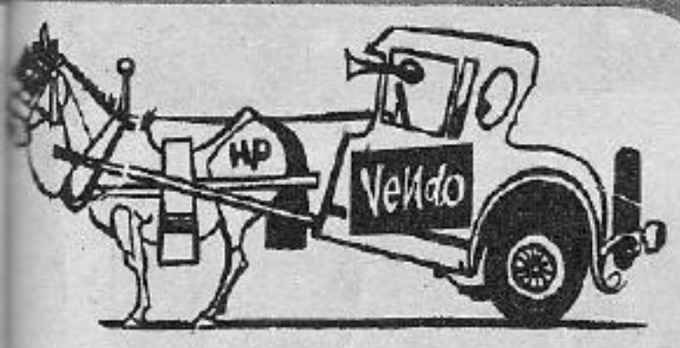
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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 publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

VENDO CUPE FIAT 1500 - 67 - TM ANEXO "J", mecánica Ballestrini, motor, suspensión, frenos, cubiertas, todo nue-

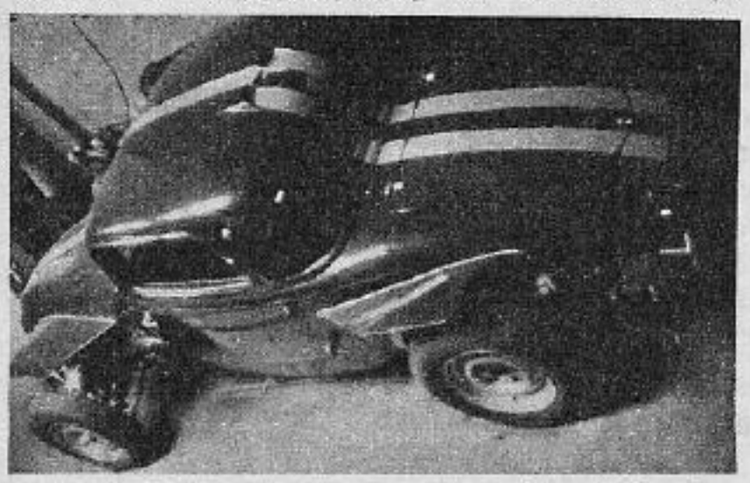


vo. Sin golpes. Varios repuestos sin uso, velocidad y performance garantidas. Tratar: Caseros 2889, Capital, tel. 91-3107.

VENDO KART totalmente equipado, motor RF especial, chasis Tecno-D'Arminio, nuevo, sin uso. Llamar: tel. 76-8188.

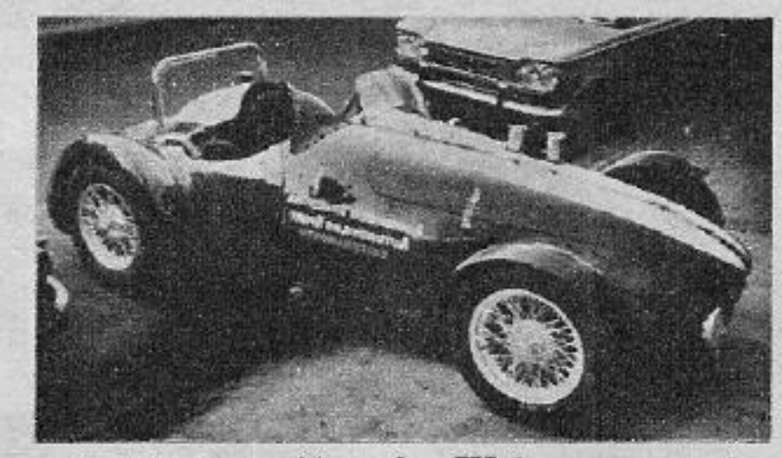
VENDO DEMASIADO BARATO CHRYSLER 1933. Carrocería Cupé convertible. Mecánica y carrocería original de fábrica. Recientemente pintado de blanco marfil. Repasado a nuevo con cambio de aros reciente. Verlo y comprarlo en San Ginés 110, esquina Las Heras, San Fernando. Preguntar por el señor Nevio.

CUPE FORD 34 "Hot-rod", 2 motores, 2 cajas, 2 diferenciales, 10 cubiertas (5



especiales) vendo o permuto. Además, repuestos Ford del 37 al 51. Tratar: Ferré 2518 (Pompeya), de 18 a 22.

CISITALIA ABARTH 1200 cc. Biplaza Sport, con baúl y auxilio. Todo origi-



nal. Carburación de Weber, magneto Marelli. Ruedas Rudge, cárter seco. Apta para circular. Patente y papeles al día. Vende Asociación Argentina de Automóviles Sport. Ver Fitz Roy 2058, Capital.

VENDO. Bergantín con motor Tornado CUATRO CILINDROS. Unico. Diferencial 3,07:1 de competición. Frenos doble zapata primaria de Rambler Classic. Llantas de Torino, cubiertas radiales, taquímetros, manómetro de aceite, etcétera. Asientos butaca de Fiat 1500 reclinables. Estado impecable, motor garantido con repuestos. Velocidad máxima 175 km/h. Ing. Gustavo Durán-Germania 2065, Barrio Yapeyú. CORDOBA. Tel. 98005.

OPORTUNIDAD UNICA. Canestrari Hermanos, vende lancha AVAN 410 con motor Carniti 50 HP. Nueva. Solamente 5 horas de uso reales. Color blanco con cubierta verde. Tapizado negro. Asientos convertibles en cama. Esta embarcación se vende con su trailer exprofesamente construido a todo costo, con suspensión a ballestas y amortiguadores tubulares, guardabarros, correaje de fijación de cuero, etcétera. Una verdadera ocasión. Consultar en CANESTRARI Hnos., Av. del Libertador 3065, San Fernando.

CAJA DE VELOCIDADES Chevrolet 65, importada, casi nueva. Liquido, completa. Tratar: tel. 40-6104.

PEUGEOT 404, 25.000 kilómetros reales. Encendido transitorizado, carburador Weber 2 bocas, llantas anchas cromadas. Michelin. Instrumental completo. Car-stereo, radio, antena eléctrica. Tel. 46-2296, únicamente de 15 a 18.

VENDO pista de automodelismo completa. Profesional, 4 vías, 5 pulsadores Sipper, 1 trasformador, 6 coches. Medidas armada, 7,50x2,50. Precio total: 130.000 pesos. Ver en José Bonifacio 1521, tel. 44-6072.

"ESPARTACO" VENDE su cupé BMW ganadora, totalmente reparada a nueva, 2 carburadores, 6 cinturatos nuevas, 2 cajas (larga y corta), gran cantidad de repuestos. Tratar: Av. Belgrano 53, ARRECIFES.

REPARACION INTEGRAL DE AUTO-STEREOS y magazines, todas las marcas, colocación. RADIO EDMOND, Giribone 2208, tel. 52-6260.

RENAULT 1093, vendo listo para largar, con repuestos, $ 800.000. Preparación Buoni-Batelli, facilidades. Tratar: señor Fernández Pelayo, Garaje Lux, Canning 1970, Bs. As., tel. 72-5389.

FIAT 1100. Año 1962. GRAN OPORTUNIDAD ¡IMPECABLE! Vendo contado y facilidades. Todo a nuevo. TRATAR: Marcelo T. de Alvear y Villarino, "El Rincón", CASEROS, estación YPF, preguntar por TOMAS o RAUL, grandes "gomías" de CORSA. Tel. 71-6375.

EQUIPO COMPLETO DE HERRAMIENTAS E INSTRUMENTAL, importadas, usadas. Tel. 41-0648.

BMW, TRIUMPH, AJS o toda gran cilindrada en CRISTIAN MOTOS, la motoempresa más grande de Sudamérica, Av. San Martín 7878, San Martín.

VENDO URGENTE. Cuadrado. Perfecto estado de funcionamiento, 6 cilindros. Gomas nuevas. Barato. Llamar al tel.: 73-0307, de mañana.

¡OPORTUNIDAD UNICA! Vendo Kart urgente. Buen chasis, 2 motores Mac Culoch Mc 20 y D'Arminio, válvulas rotativas, gomas 0 Km. Precio a convenir. Todos los días después de las 15. Tratar: Acevedo 1419, Banfield, tel. 242-1889.

MERCURY 51, excelente. Liquido muy barata. Tratar: Billinghurst 2259, Cap.

ALBERTO E. BRUNO, VENDE cupé FIAT 1500, ganadora de los 500 Km. Lista para largar. Cinco carreras disputadas. En



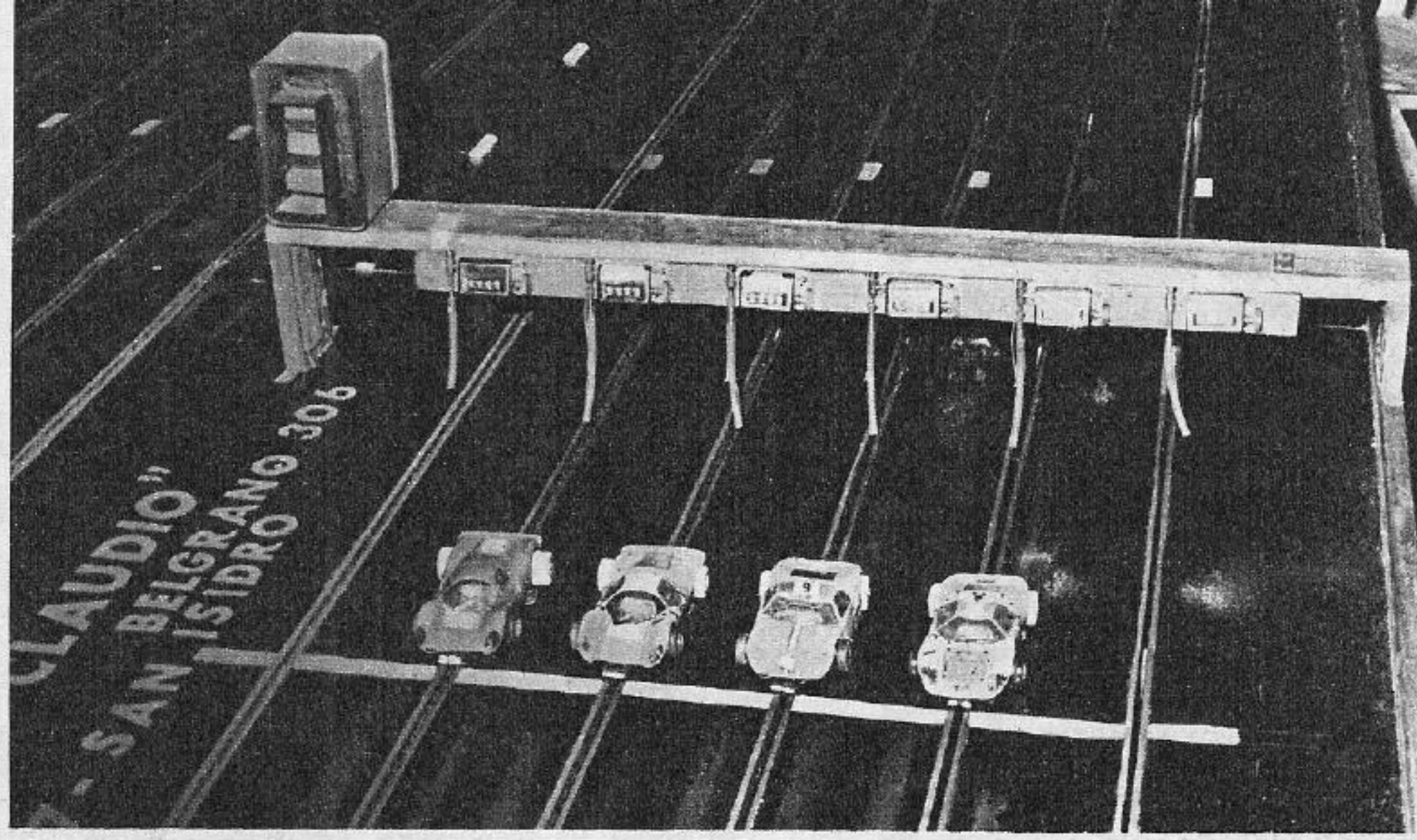
Bs. As., tel. 46-4108; Chivilcoy, tel. 4388, Frías 138.

COMPRO CUPE FIAT TM, Anexo "J". Entrego Fiat 1500 y diferencia. Dirigirse por escrito detallando preparación a: TITINO, Moreno 1550, Tandil.

RENAULT 1093, 2 motores, 6 gomas Michelin X, armadas. Instrumental completo. Jaula y butacas Baufer. Dirección directa, tanque 70 litros, radiador aceite, alternador, piñón y corona corto y largo. Mecánica Antelo, de 12 a 14 y de 19 a 21, tel. 84-7158.

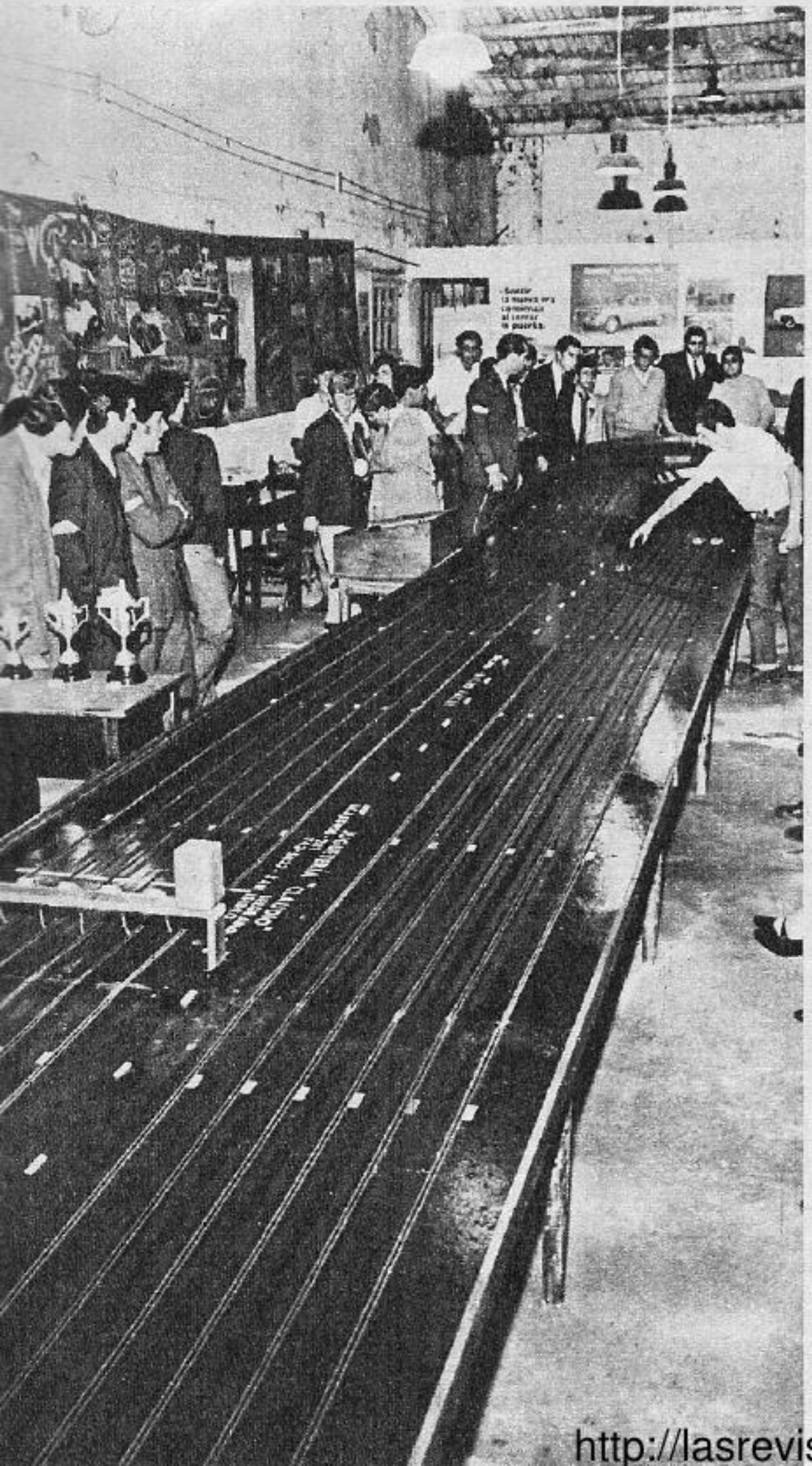
La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será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

Parabrisas
COSA
hobbies



Las máquinas listas para la largada. Dos Ferrari y dos Ford.

UN FINAL CON FU





Estos son los premios que fueron entregados. Las medallas al pie de las copas, pertenecen a los quinto, sexto, séptimo y octavo clasificados.

Fotografía en profundidad de la pista, muy prolija, instalada en el Club de Beccar de la calle Juan B. Justo 253.

CLASIFICACION FINAL DE LA CARRERA G.T. 1/32, PARA MOTOR STANDARD

Pos.	*Nº*	*Corredor*	*Chasis*	*Motor*	*Coche*	*Vtas.*	*Ptos.*
1º	1	Alfredo Ramírez .	Sipper	16D S std.	Mirage	402	68
2º	2	Raúl Real	Sipper	16D S std.	Ford MkII	395	66
3º	3	Eugenio Kruzliiak .	Sipper	16D S std.	Ferrari P4	385	57
4º	4	Carlos Gilotte	Sipper	16D S std.	Ferrari P4	363	49
5º	5	Eduardo H. Bruno	Sipper	16D S std.	McLaren Mk6		35
6º	6	José A. Gardellini	Sipper	16D S std.	Huayra		33
7º	7	Omar Distéfano ..	Sipper	16D S std.	Ferrari P4		29
8º	8	Mario Marosso ...	Sipper	16D S std.	Ford MkIV		27

Los coches no fueron anotados con un número, y el número obtenido es igual a su posición en el campeonato, para el número de ranking a utilizarse durante el año.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La prueba final de un campeonato con mucha proyección. La categoría con motores standard demostró que tiene futuro. Las muchas ventajas

TURO

Gentilmente invitados por las autoridades de un nuevo club, que funciona en la avenida Juan B. Justo 253, de Beccar, provincia de Buenos Aires, concurrimos a la prueba final de un campeonato realizado en su hermosa pista de automodelismo.

La pista, con un recorrido de 37 metros 60 centímetros, con curvas suavemente peraltadas, realizada en madera aglomerada, y alimentada por una batería constantemente cargada por un generador, fue enteramente realizada por los responsables de la comisión, cuatro muchachos entusiastas, con muchos proyectos y buenos deseos.

La final en sí se realizó durante una hora de carrera, en cuatro etapas de quince minutos cada una, en la cual se impuso finalmente el coche Nº 1 de Alfredo Ramírez, pero no sin antes brindar momentos de emoción y suspenso, ya que en la primera etapa, el que a la postre resultó segundo, había obtenido sobre él una ventaja de tres vueltas, que en la segunda tanda fueron descontadas, pasando a puntear el Nº 1 por tres vueltas. Pero en la tercera etapa volvieron a invertirse las posiciones, quedando nuevamente tres vueltas adelante el Nº 2, para terminar finalmente ganando Ramírez por una ventaja de siete vueltas. Bastante lucha les ofreció también por momentos el que finalmente se clasificó tercero, Eugenio Kruziliak, quien por momentos apuró los puntajes haciendo peligrar las posiciones de los primeros.

Muy buena la carrera, que se cerró con una entrega de premios en el salón de actos, y luego de ello, para festejar, la reunión danzante que habían prometido.

Muy bien los organizadores, otro grupo de personas que se han dado cuenta de las ventajas de organizar carreras para motores standard, lo que pemite un menor gasto, una paridad de fuerzas en lo que respecta a potencias, y un mayor aliciente para los principiantes, que seguramente no cuentan con medios para obtener motores de alto precio.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

El cristal curvo de su automóvil está en
FRÚMENTO
S. A. C. I. F. I. IMPORTADORES Hnos.
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.
RIVADAVIA 14782
Ramos Mejía

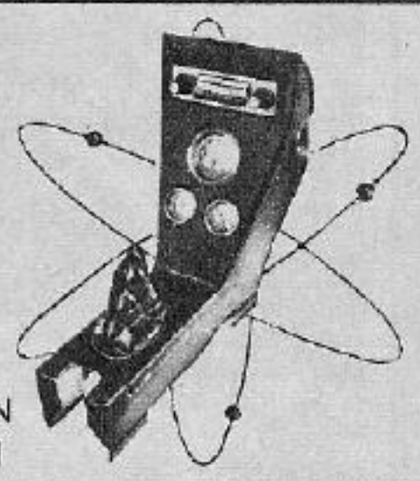
M. R. RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627,
Tel. 64-2907, Bs. As.

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

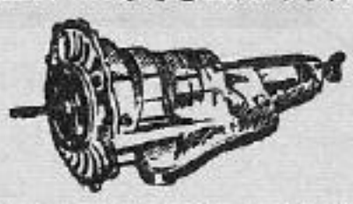

REPUESTOS Y ACCESORIOS SIMCA
• ARONDE - ARIANE VDT
• PEUGEOT 403 - 404
• FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.
ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04 - esq. Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.

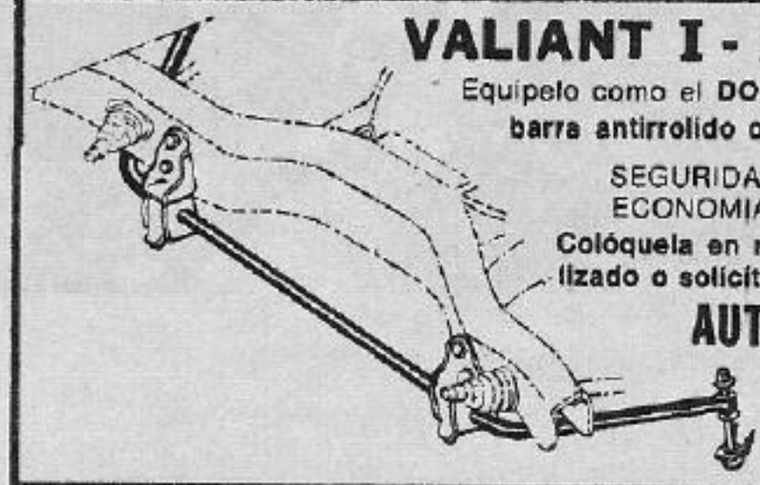
RECTIFICACION MOTORCAR
Thames 1252
Tel. 773-1130, Capital
Rectificación de cilindros, reparaciones de cigueñales, motos y microcoupé, válvulas y guías, casquillos, bielas y muñones, y la atención de su De Carlo, Citroen, Heinkel, NSU Prinz, Auto Unión, Isard, Isetta, Peugeot, Fiat, Falcon, Valiant, etc., con equipo BERCO.

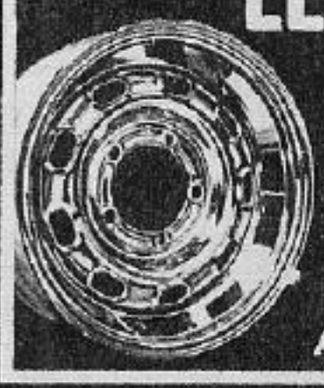
AUTO RADIO GAVILAN
ESPECIALISTAS EN STEREOS EUROPEOS Y AMERICANOS
CANJE DE MAGAZINES 4 y 8
AGENTE AUTORIZADO:
AUTOVOX - BENDIX - PHILIPS - BRD
MOTOROLA - BLAUPUNKT - NIPPON
NAZCA 4426 - Capital Federal



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


VALIANT I - II - III - IV
Equípelo como el DODGE colocando la barra antirrolido original "BATOR"
SEGURIDAD - ESTABILIDAD
ECONOMIA de NEUMATICOS
Colóquela en nuestro Taller Especializado o solicítela a sus Distribuidores
AUTOLANDIA S. R. L.
Av. MAIPU 2170,
OLIVOS
T. E. 791-4511

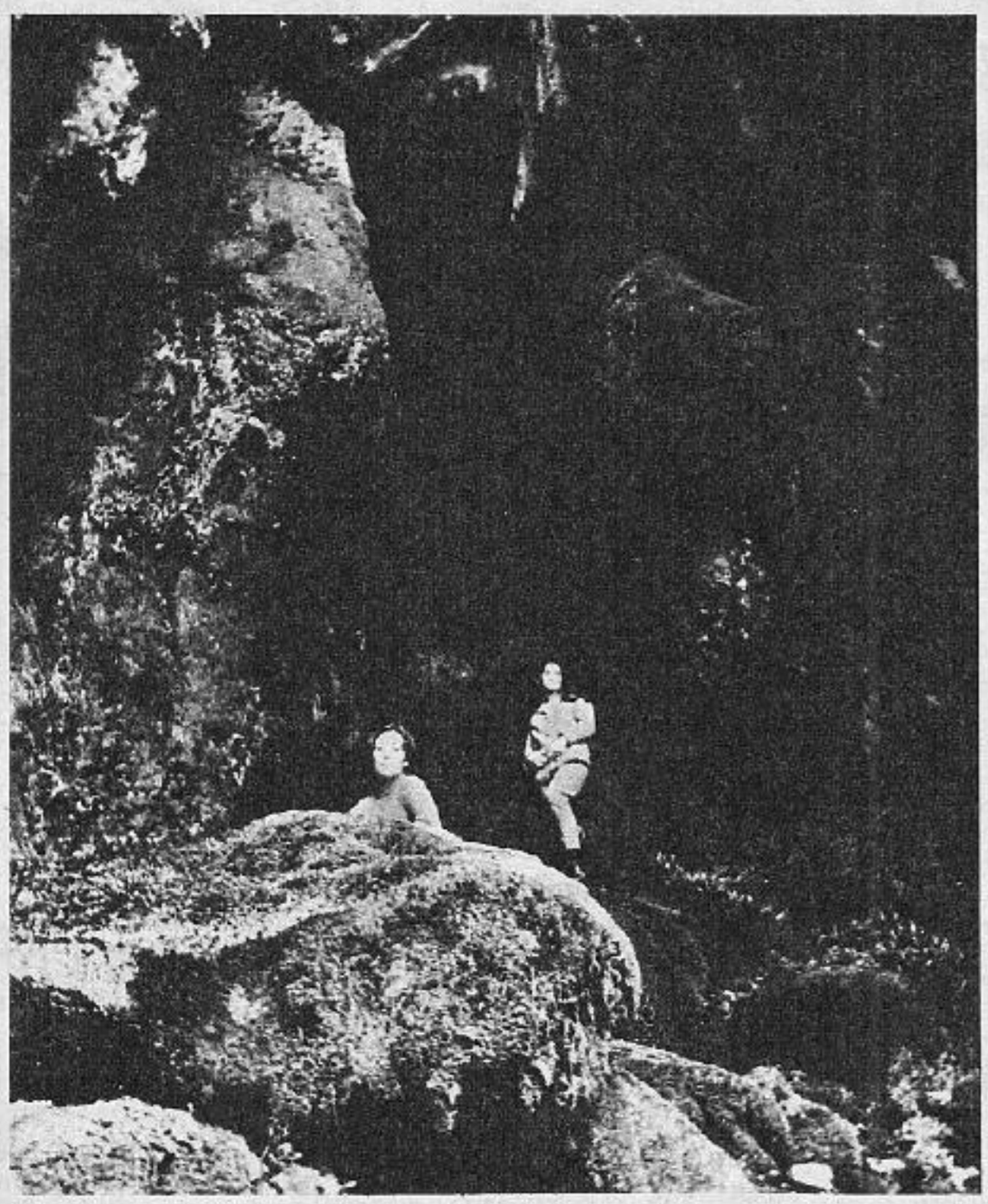

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. JUAN DE GARAY 2356 - T. E. 26-5347

FILTRACION DE AGUA EN SU COCHE ?..

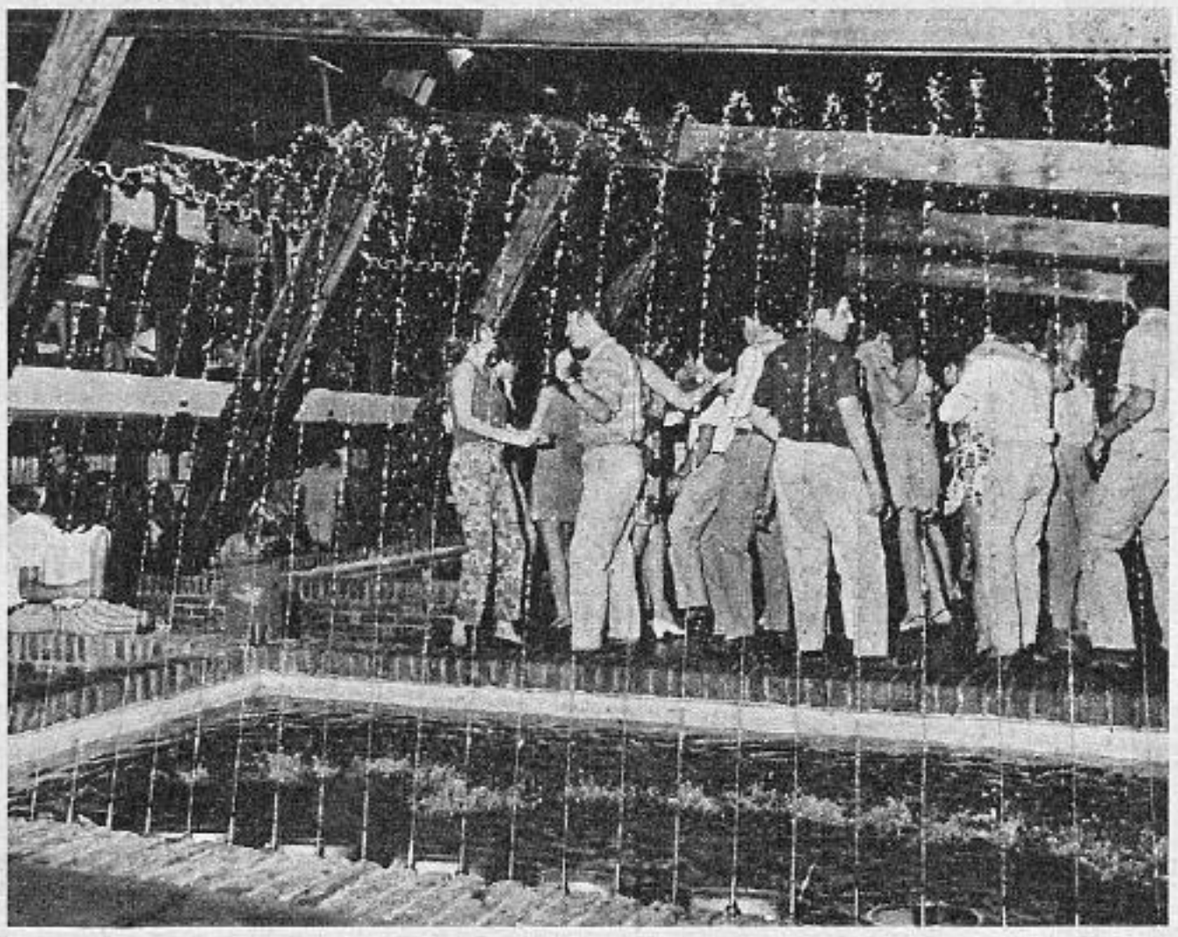

SOLAMENTE LO PUEDE SOLUCIONAR EN:
JOSE RENTA
BILLINGHURST 2150
T. E. 82-2118

BUJES FREMO DE BRONCE FOSFOROSO
¡EXACTAMENTE A MEDIDA!
SU PERFECTA ALEACION, ASEGURA MAXIMA RESISTENCIA A LA FRICCION Y ALTAS REVOLUCIONES.
PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.
ES OTRO PRODUCTO
MANAGUA
DISTRIBUYE:
POMOTEX S.A.
MORON 4046/50
T. E. 69-0123 y 4257 - Buenos Aires

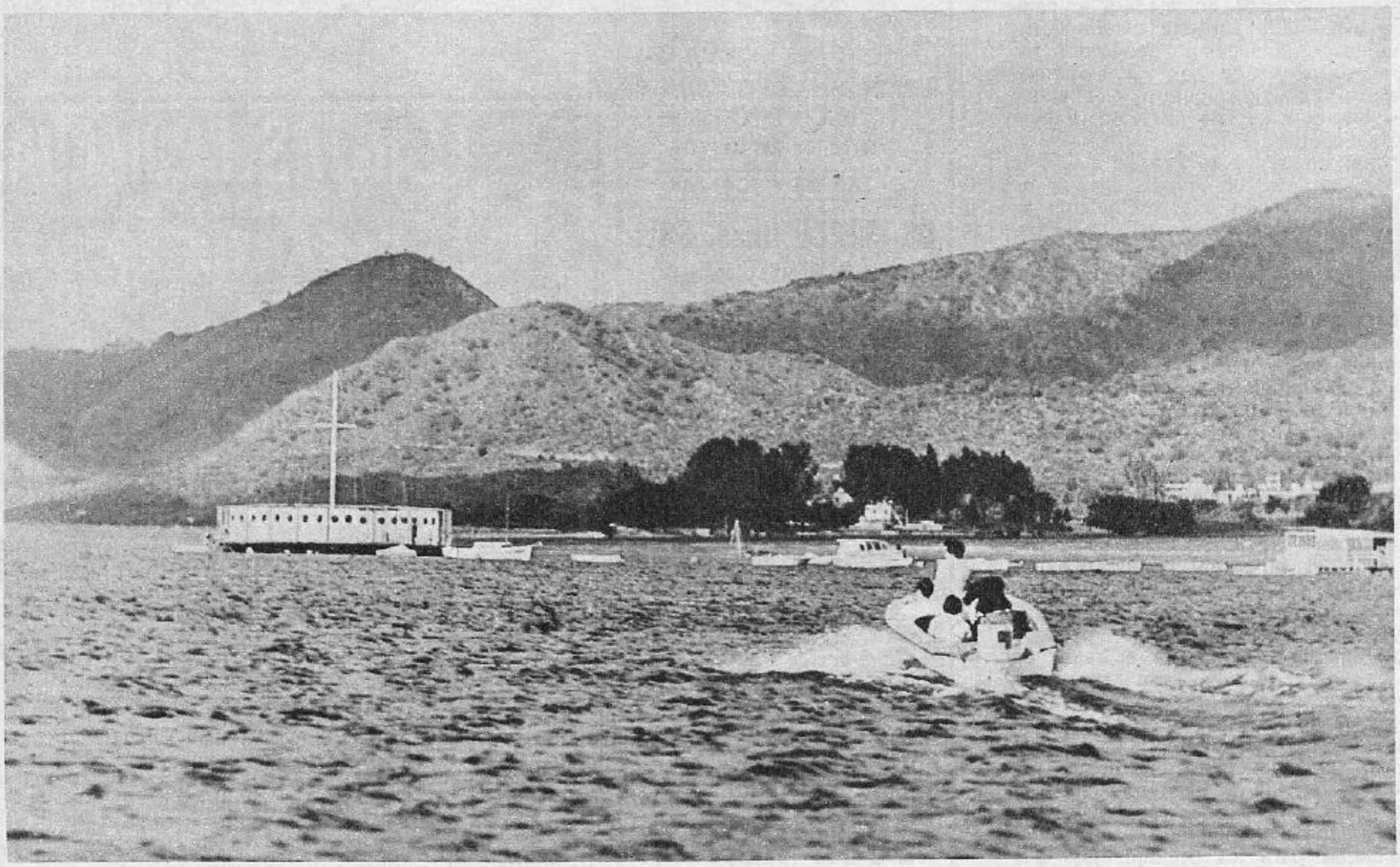
CORDOBA



DE TODO PARA TODOS



DIRECCION DE TURISMO-DE-LA-PROVINCIA-DE CORDOBA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROËN		
11 ligero	1946/49	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. .	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut. .	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. .	1961	1.000.000
Impala 6 mec. .	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. .	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. .	1963	1.400.000
Impala 6 mec. .	1964	1.600.000
Impala 8 aut. .	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder ...	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar .	1968	1.250.000
1500 Coupé ...	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000

→

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador ...	1967	1.350.000
De Luxe 550 ..	1967	1.150.000
C. Custom 660 .	1967	1.250.000
C. Country 660 .	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero ...	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé ...	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé .	1963	3.500.000
220 SE coupé .	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p. ...	1966	7.500.000
250 SE coupé .	1966	8.500.000
MERCURY		
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p. .	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p. .	1957	570.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC
M. G.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p. ...	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p. ...	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc. ..	1965	450.000
4 L 4 veloc. ..	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850 ..	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
17 M Rural ...	1960	600.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural ...	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p. ...	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p. ...	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo .	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg. ...		1965	430.000
AZU Furg. ...		1966	480.000
AZU Furg. ...		1967	530.000
AZU Furg. ...		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
10	„	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000

VENTAS SERVICE Y REPUESTOS

PEUGEOT

en pleno BARRIO NORTE

LYON MOTORS S.A.C.I.F. ha montado, en sus tres plantas, los más modernos equipos para el cuidado y mantenimiento de las unidades **PEUGEOT** REPUESTOS LEGITIMOS. SERVICIO RAPIDO E INTEGRAL, ASISTIDO POR PERSONAL ALTAMENTE ESPECIALIZADO, le aseguran el máximo rendimiento a su unidad.

LYON MOTORS S·A·C·I·F·

CONCESIONARIO OFICIAL

PEUGEOT

CARLOS PELLEGRINI 1544 al 46
a pasos de Av. LIBERTADOR. . .

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000
Glad. V	„	1965	620.000
Glad. X	„	1965	650.000
Glad. V	„	1966	680.000
Glad. X	„	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

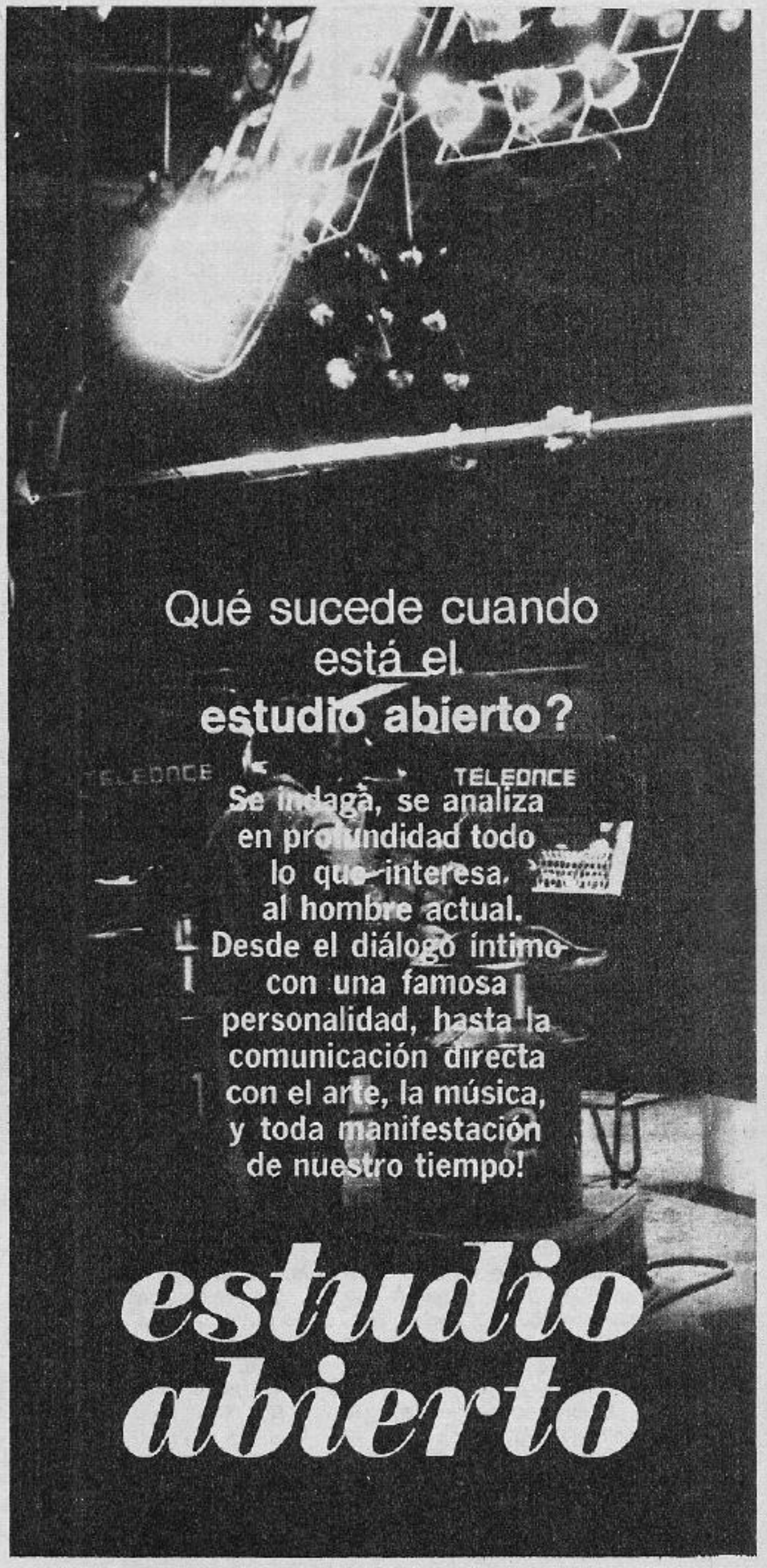
AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
PEUGEOT	
T4B	1.250.000

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



Un espectáculo periodístico-musical,
con la conducción de
RAUL MATAS



VIERNES 23.15
TELEONCE

Parabrisas CORSA correo

ABRUMADO POR EL OPIO...

de Pelelo Sánchez, El Quemado.

De mi mayor consideración:

Abrumado por el peso de un terrible problema, me dirijo a ustedes, esperanzado en que le encuentren solución al mismo, dado que vengo observando en vuestra revista la voluntad que ponen para aliviar de sus pesares a todos los que recurren a vuestros sanos y certeros consejos.

Mi problema es el siguiente: resulta que yo andaba de novio con la Teresa, la hija de don Luis; pensaba casarme con ella dentro de seis meses, ya que hacía como tres años que llegaba hasta su casa. En enero yo me fui con los muchachos en el camión del Pepe a pasar una semana a la laguna de Melincué y como yo le tenía confianza a la Teresa, le dejé el Di Tella y 90.000 pesos para que me le comprara gomas nuevas (cinco) y le cambiara los cuatro amortiguadores. Pero la infame se me fue a Mar del Plata con el Coco, uno de Junín, dejándome el alma herida y espina en el corazón. Ahora resulta que ella quiere volver, y como ustedes comprenderán, yo estoy dispuesto a perdonarla porque la quiero; pero resulta que el auto me lo dejaron fundido en 9 de Julio y tengo que ponerme con 60.000 pesos, porque los 90 se los patinaron con el Coco en la Perla del Atlántico.

Por favor, aconséjenme: ¿la perdono? ¿Y de dónde saco la plata para retirar el Di Tella, mi medio de vida? ¿Volverá a cruzarse el Coco en nuestras vidas? ¿Seré feliz con ella, a pesar de que se fue a veranear y no me dijo nada? ¿Qué presión me aconsejan para las gomas de mi auto? ¿Podré casarme con la Teresa? ¿Es cierto que la nafta de aviación seca los cilindros? ¿Será campeón Racing en el Metropolitano? ¿Qué habrán hecho el Coco y la Teresa en Mar del Plata? ¿Qué día cumple años Guillermo Mártire?

Espero pronto las respuestas; mientras tanto, yo desespero de angustia, amor y falta de guita. Amorosamente, Pelelo.

R.: Vea, Pelelito: en realidad, ésta no es una sección sentimental. Estamos en la cosa realmente seria. Pero su caso merece atención. Aquí, en redacción, todos tenemos el corazón desgarrado por su tragedia, y por eso, haciendo excepción a la regla general, hemos decidido hacerle un huequito a su misiva. En realidad, lo suyo no tiene precedentes. Usted es bueno, Pelelito ..., muy bueno, y no merece de ninguna manera haber sido objeto de un engaño tan alevoso. Parece ser que ella ..., ella ya lo olvidó ... y usted ... usted no puede olvidarla ... LA LA LA LA ... LALALALA LA LA. Perdón, nos íbamos por las ramas. Ese Coco, el de Junín, parece no ser trigo limpio. De la Teresa no queremos opinar mal; puede ser que en un rapto de locura, ella haya decidido arrojar el calzado de entrecasa (chancleta) lejos de su persona. Y he ahí los resultados. De todos modos, si usted realmente la quiere, perdónela. Después de todo, no irá a pretender que la Teresa y el Coco se pasen unos días en Mardel sin contar por lo menos con $ 90.000. Piense que el dinero no es todo en la vida; representa apenas un mísero 99 %. Así que olvídese de ese dinero. Piense que se lo habrán gastado en alfajorcitos, y chau. Rehaga su vida con la Teresa sobre bases sólidas; no le largue nunca más un mango. Siga confiando en ella infinitamente, pero no le dé plata. No es por nada, pero será mejor así. Del Coco, olvídese. ¿Que puede significar en la vida de la Teresa ese sujeto? Nada. Ella al que quiere es a usted. Por eso lo hace sufrir un poquito, como prueba de amor. Y ahora vamos a sus preguntas.

1) ¿La perdono a la Teresa?

R.: Sí, m'hijo ... sí ...

2) ¿De dónde saco plata para retirar el Di Tella, mi medio de vida?

R.: Hable con el Coco. Por ahí le quedó algo de vuelto ...

3) ¿Volverá a cruzarse el Coco en nuestras vidas?

R.: Puede ser. O quizás no ... En fin, ya se verá ...

4) ¿Seré feliz con ella ...?

R.: Eso depende del Coco. Cuando vaya a pedirle el vuelto, póngale las íes sobre los puntos.

5) ¿Qué presión me aconsejan para las gomas de mi auto?

R.: 200 adelante y 240 atrás. Así anda bien durito. A la de auxilio, ½ x 54.

6) ¿Podré casarme con la Teresa?

R.: Eso depende de ella. Hay que ver si la Teresa quiere casarse con Ud.

7) ¿Es cierto que la nafta de aviación seca los cilindros?

R.: Falso. Vuelque un poquito de nafta de aviación sobre cualquier cilindro, y observará que inmediatamente se moja. (Ud. no; los cilindros ...).

8) ¿Será Racing campeón del Metropolitano?

R.: No. Será River.

9) ¿Qué habrán hecho el Coco y la Teresa en Mar del Plata?

R.: Si fueron ellos dos solos, y volvieron más de dos, no queremos pensar mal, pero ...

10) ¿Qué día cumple años Guillermo Mártire?

R.: ¿Quién es Guillermo Mártire?

11) ¿A quién, además de ustedes, puedo consultar mi problema?

R.: Consulte con el famoso psicoanalista Eleazar Pepe. De entrada parece medio gilún, pero cuando se acostumbre a su presencia, lo soportará sin mayores problemas. Además, contribuirá a que el Dr. Eleazar deje sus hábitos de pordiosero misógino y encare el trabajo suyo con seriedad.

LA DESCOCADA

de J. Ares, J. Oleaga y E. Colombo, Buenos Aires.

El motivo de nuestra misiva es una duda que corroe nuestros cerebros y lastima nuestra pensante inquietud; el móvil de todas estas reacciones se encuentra en la página 40 del Nº 158 de la revista. Hemos observado que en dicha página de CORSA se muestra la fotografía de un automóvil con tres personas, y cuál habrá sido nuestra sorpresa al notar que a una de ellas faltaba el imprescindible elemento para pensar (vulgo cabeza). No queremos pensar de ninguna manera que se trata de una descocada, o de alguna pobre chica que perdió la cabeza por algún "tenorio" de esa redacción. Pero siendo un gran misterio no exento de valor comecial, ya que se podría organizar un concurso que llevaría el nombre "Encuentre la cabeza de la modelo", que tendría como primer premio una calavera de oro (tamaño natural). Quisiéramos saber a qué se debe la inclusión de nuestra descabezada amiga. ¿Se trata de un truco fotográfico? ¿Es un posible error de impresión?, o, en el caso más triste, ¿es de veras UNA CHICA SIN CABEZA?

R.: Para vuestra tranquilidad, aseguramos que no se trata de un error de impresión o de un truco fotográfico. Tampoco es una chica sin cabeza. La dolorosa realidad es que la modelo tiene cabeza, pero no se ve. *¡Qué van a hacer! La cosa es así, y hay que resignarse. Además, ya hemos organizado un concurso que se denominó "La Guillotina de Oro", ganado por el Sr. Rubén Di Biase, pintor de paredes y frasquitos. Lo sentimos mucho.*

Ahora vamos a vuestras preguntas serias.

1) ¿Para qué fecha estarán listos los Halcones que prepara Pronello para Ford?

R.: Halcones parados hasta tanto Pronello solucione situación reglamentaria y relación CADAD-Pronello. Stop.

2) Es de nuestro interés saber qué inconvenientes puede acarrear bajar unos cm de su altura normal a un Fiat 1500, y endurecer su amortiguación. ¿Cuál sería la técnica a seguir para lograrlo a satisfacción?

R.: Bajar un auto destinado a circular por la calle puede acarrear los lógicos inconvenientes al disminuir el despejo. Ahora, si de todos modos están dispuestos a andar con el cárter a centímetros de los adoquines, pueden hacer lo siguiente: acortando espiras de los resortes helicoidales delanteros, y suplementando con un taco de madera entre el elástico trasero y la cañonera del diferencial, el auto bajará considerablemente, y ustedes podrán poner la suspensión trasera standard en cualquier momento. Si quieren que la reforma sea definitiva, para la suspensión delantera se mantiene lo anterior, y para la trasera se utilizan ballestas de mayor curvatura que las originales. En cuanto a la amortiguación, les recomendamos utilizar los amortiguadores Superflex. Tanto los amortiguadores como los elásticos se pueden conseguir en la Comisión de Concesionarios Fiat. Claro que esos elementos no se los van a vender si usted no es corredor. Así que búsquese un amigo que esté en al cosa. Si no lo pudiera conseguir (al amigo que esté ...), reemplace los Superflex por Fric-Rot Competición, que también son muy buenos y se van a adaptar perfectamente a las exigencias a que ustedes los van a someter. Y en cuanto a los elásticos, le diremos que los fabrica Hoesch. Más ayuditas, no ...

3) ¿Cuál es la fórmula exacta para determinar, mediante el cuentavueltas, la velocidad real de un auto?

R.: En el caso del Fiat 1500 —standard—, cada 1000 rpm corresponden alrededor de 27 km reales. Calculando en función de esa constante —27 km c/ 1000 rpm— usted determinará correctamente la velocidad real. Por otra parte, en el manual de fábrica se explica el asunto.

4) ¿Cuál es la velocidad máxima del Fairlane?

R.: El 6 cilindros debe estar en los 150 km/h, y el V-8 en 170. No realizamos el Test, así que son cifras estimadas. ...

5) ¿Se fabrica en Sudamérica un auto más potente que el Fairlane?

R.: Si el Fairlane V-8 tuviera los 175 HP SAE reales, solamente el Torino 380 W, que tiene esa potencia, estaría apareado al Ford.

6) ¿Es permitido en Grupo 5 utilizar sobrealimentación?

R.: No, señor. La carburación es libre, pero no se permite sobrealimentación. Además, los autos sobrealimentados se ponen gordotes y después no quieren correr por timidez.

7) En cuanto a la revista ... CALIDAD INTERNACIONAL.

R.: Yes ... Yes ... We know that. Merci beaucoup. A domani, Herr Ares, Oleaga y Colombo. Sayonara.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Siempre pida el No.1

Diseños de avanzada y calidad excepcional han hecho de Perfect Circle, en la Argentina y en todo el mundo, la gran marca de aros de pistón para la fabricación y reparación de motores. Perfect Circle respalda su trabajo garantizándole, además de máxima eficiencia, la solución justa para todos los problemas del motor.
El Nº 1 es servicio total.



FABRICADOS POR **E. DANERI** I.C.S.A. - LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U.S.A.

¡VIVA UNA SENSACIÓN DE SUPERLUJO!



Superlujoso tamaño!
Superlujosa satisfacción!

SUPERLARGO PALL MALL CON FILTRO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com