

\$70

# Parabrisas

Nº 130

# CORSA

15 al 21 de octubre de 1968

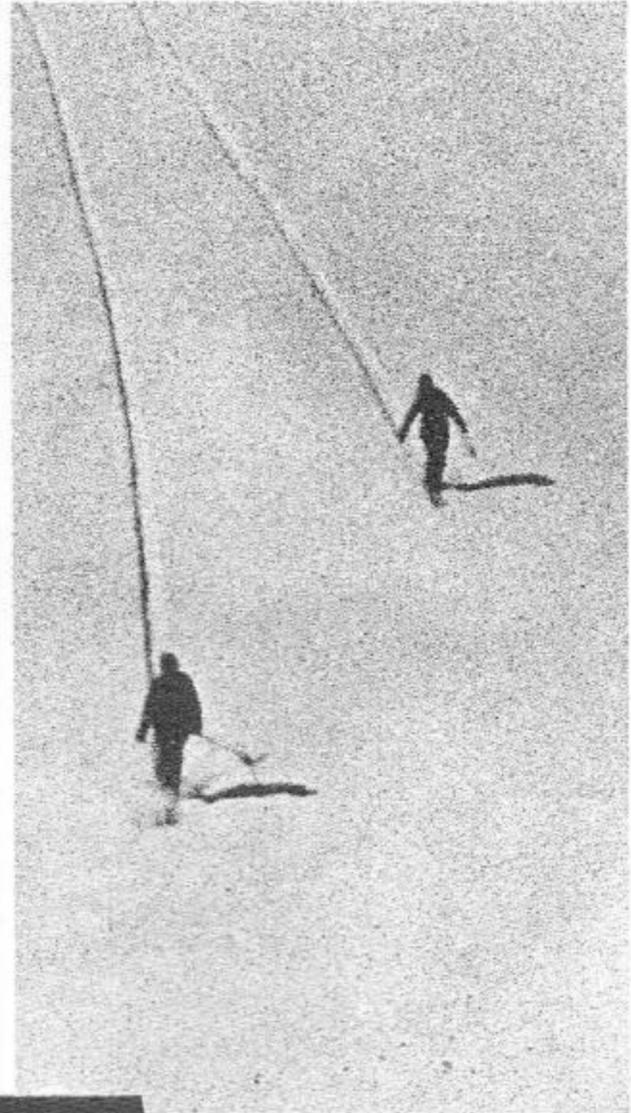
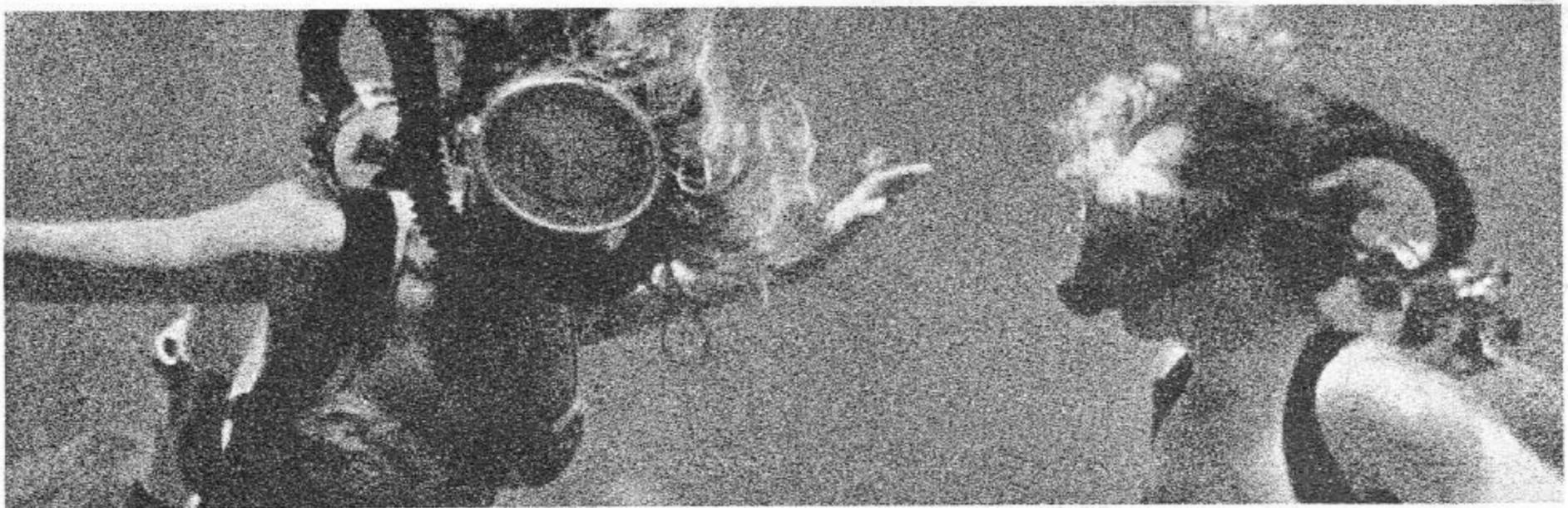


¿QUE HICIERON  
BERTA Y  
JOSEPH?

(pág. 41)

**NASIF ESTEFANO**  
busca una  
oportunidad

(pág. 33)



**Existe  
cierto modo de vivir  
que consiste en  
tomar las cosas más  
hermosas de  
la vida y disfrutar  
de ellas.  
Existe cierta colonia que  
tiene mucho que ver  
con ese modo de vivir.**



COLONIA,  
CREMA DE AFEITAR  
CON Y SIN BROCHA,  
JABONES DE TOCADOR,  
ESPUMA DE AFEITAR  
EN AEROSOL,  
JABON DE AFEITAR,  
DESODORANTE  
Y ESTUCHES  
PARA REGALO.

# Cantegril

DISTRIBUYE VENTAS ARGENTINAS S.A. - DIRECTORIO 681 - CAPITAL

**¿HOMBRES O SUPERHOMBRES?**

ellos son exactos... justos... infalibles... son

**LOS**

# **CHAMPIONES**

"LOS INVENCIBLES DE NEMESIS"

**JUEVES 20.00**

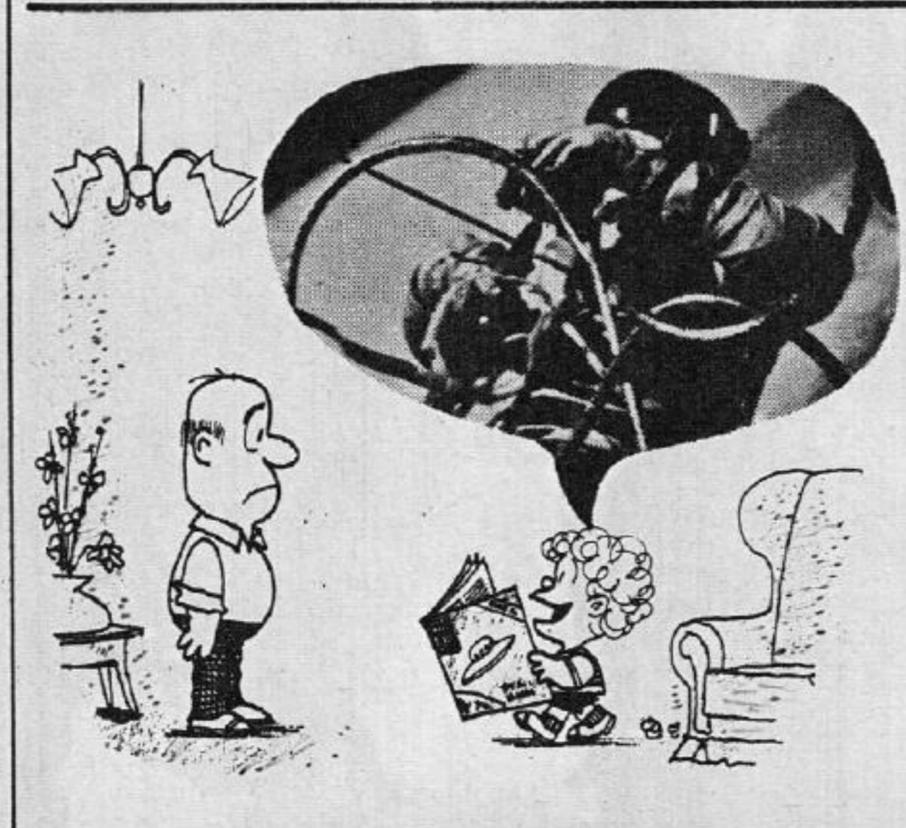
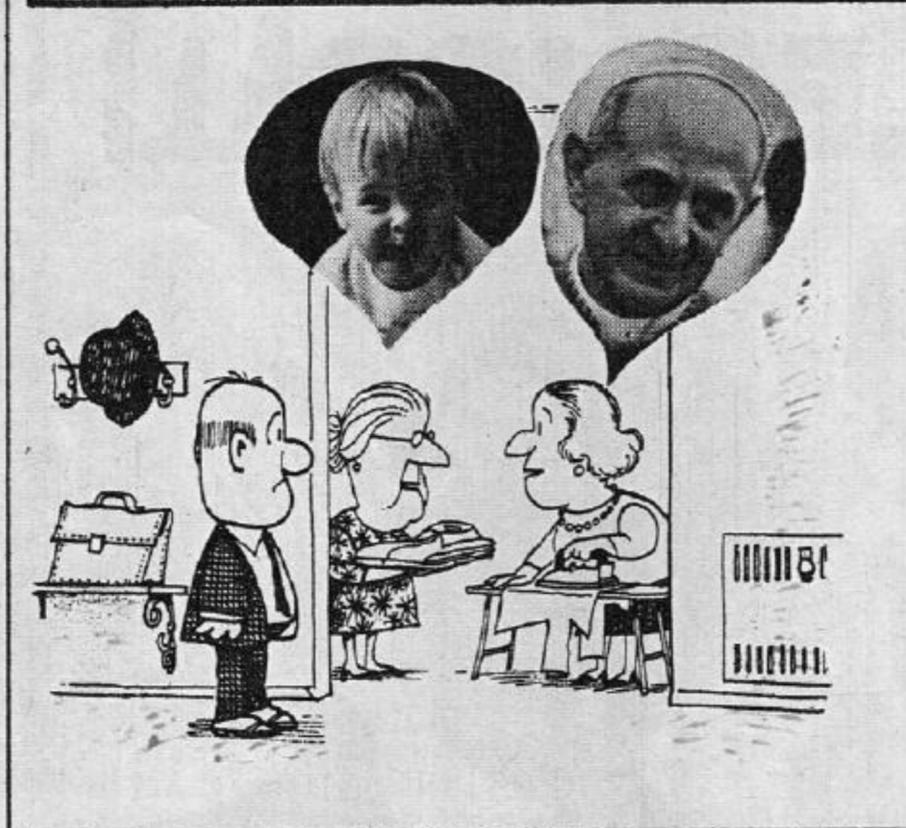
**TELEONCE**



LA SERIE QUE  
INAUGURA UN  
ESTILO ELECTRI-  
ZANTE...FANTAS-  
TICO... INSUPE-  
RABLE!

UNA HORA DE AC-  
CION SIN LIMITES!





REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS  
 Publicación de Editorial Abril - Cómprala todas las semanas



# Parabrasas CORSA

DIRECTOR

Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION  
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL  
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION

Germán Sopena, Sergio Cornejo,  
Enrique S. Sánchez Ortega,  
Carlos Figueras y Héctor  
Luis Bergandi

COLABORADORES

Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez  
Balbi, Nicolás Gelormini, Juan Carlos  
Llanos, Juan Marchetti, Dr. Arturo  
Pellet Lastra, Jorge Agromayor,  
César M. Sorkin y Rubén Torres.

CORRESPONSALES

Luis Ruelas (Tucumán), Héctor  
Acosta (Córdoba) y Héctor José  
Milanich (Entre Ríos).  
Juan A. Abraham (EE.UU.)

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

ARTE Y GRAFICA:

DIRECTOR

Stefan Strocen

JEFE DE PRODUCCION

Roberto Leone

JEFE DE DIAGRAMACION

Roberto Mergosa

DIAGRAMADORES

Eduardo C. González

y Carlos A. Romanó

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:

JEFE

Francisco Vera

REPORTEROS GRAFICOS

Pablo Alonso, Bernardo Acuña,  
Carlos Abras, Isidoro Rubini, Oscar  
Burril, Osvaldo Dubini, Jorge  
Díaz, Eduardo Frías,  
Osvaldo Varone, Carlos Dulitzky  
Antonio Capria, Hugo Pérez Campos,  
y Eduardo Comesaña.

DEPARTAMENTO COMERCIAL:

DIRECTOR

Joaquín Villegas González

JEFE DE PUBLICIDAD

Jorge Arigós.

PROMOTORES

Juan Carlos Hiquis  
y Rodolfo H. Sabatini.

TRAFICO

Renée Luná.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. 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: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 32-6010/29.

Este fin de semana, los porteños corsas tuvimos la gran satisfacción de ver la mejor carrera del año de TC. En todos los aspectos, las 100 Supervueltas Shell fueron sobresalientes como para merecer —por lo menos de nuestra parte— la denominación la mejor carrera en lo que va de la presente temporada. En la primera serie vimos un duelo vibrante hasta la bajada de la bandera entre tres hombres que dieron muestras de una conducción excelente y una garra digna de todo elogio: Ruesch, Roux y Perkins. En la segunda pudimos presenciar la concreción de un triunfo elaborado con tesón e inteligencia por un piloto muy joven, que desde el domingo pertenece por derecho propio, a la élite de astros del TC: Carlos "Cacho" Ruesch. El mérito del volante cordobés es doble, ya que paralelamente a sus óptimas dotes conductivas, su triunfo fue posibilitado por el Numa II —versión transformada del revolucionario Numa I que tantas "broncas" hizo dar a más de un recalcitrante y retrógrado defensor de la obsoleta "guardia vieja" del TC—, y de más está decirlo, ese Numa neonato, es obra de la imaginación y esfuerzo de Ruesch, desde ahora otro de los hombres fuertes de nuestro automovilismo.

G. M.

### COMPETENCIAS

#### NACIONALES

#### LOS 1000 KILOMETROS DE BUENOS AIRES

El Automóvil Club Argentino hará disputar el próximo domingo 20 en el Autódromo Municipal de Buenos Aires una especie de prueba "magna" reservada a coches de Turismo Anecho "J", de fabricación nacional.

Participarán las clases "A" de 1.150 cm<sup>3</sup> de cilindrada hasta 2000 cm<sup>3</sup> y la clase "B" superior a 2000 cm<sup>3</sup> de cilindrada.

El sábado 19 se cumplirán las pruebas de clasificación. A partir de las 14 horas lo hará la clase "A" en el circuito número 12 de 5.240,10 metros. A las 16 horas comenzarán a girar los de la "B" en el mismo circuito.

La carrera del domingo se ha programado sobre 192 vueltas. A las 8 horas, bien temprano, se largará la competencia para las dos clases en forma conjunta, en el circuito 12 (perimetral con horquilla corta). Podrá participar un máximo de 35 competidores por cada una de las clases, o sea, 70 coches en la pista.

En calidad de premios se entregarán 4.450.000 pesos en efectivo para la clasificación general de la clase "A" hasta el 10º puesto; siendo el primer premio de 1.000.000 de pesos. Para los 10 mejores de la clase "B" hay 10.100.000 pesos a distribuir. El mejor de ellos llevará 1.200.000 pesos en efectivo. Total en premios: 10.403.000 pesos.

#### REGULARIDAD

La Escuela República del Perú organizó una carrera de regularidad para la tercera categoría fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad. También pueden competir debutantes. Se sale desde Gaona 4763, Capital, a las 14 horas con rumbo a Lobos y vuelta. Para mayores informes dirigirse a esa dirección.

#### KARTING

En Rosario se disputa la competencia ya casi tradicional denominada Indianápolis del Karting que en esta ocasión se realiza por cuarta vez.

Consta de 200 vueltas al circuito asfaltado y peraltado del estadio municipal en el parque Independencia donde se totalizan 100 kms de recorrido. Intervienen los 33 mejores tiempos obtenidos en la clasificación del día

sábado por la tarde. Para mayores datos dirigirse al Rosario Motokart, Sarriente 1866, T. E. 88357, Rosario.

Por su parte el activo círculo de amigos del automovilismo, de Pilar, organiza otra competencia de karting en un circuito pavimentado alrededor de la plaza 12 de Octubre. Se largará el 20 de este mes a las 13 horas como un festejo más en adhesión a las fiestas patronales de Pilar. Se disputarán las tres categorías: "K", Junior y debutantes, fiscalizadas por la federación argentina de karting y habrá 120.000 pesos en premios. ¿Dados todos por enterados?

#### MOTONAUTICA

El Club Motonáutico Argentino de San Fernando en colaboración con el Club Motonáutico Rosario organizó para el próximo

19 y 20 de octubre el "Primer Gran Premio Santa Fe - Rosario, Rosario-San Fernando" en adhesión a la semana de la Prefectura Nacional Marítima.

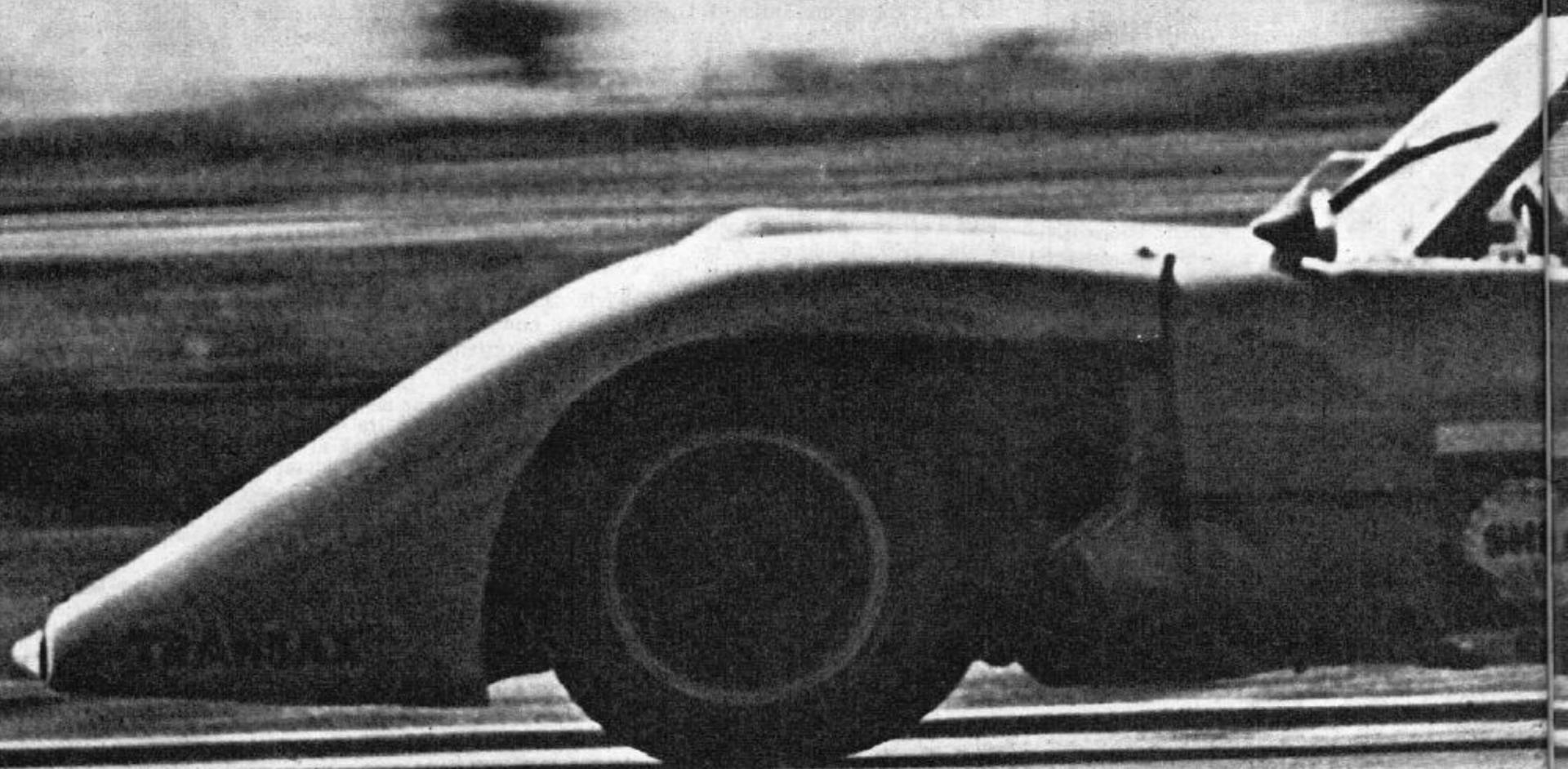
Se corre en dos etapas. La primera se larga el sábado 19 desde el puente colgante en Santa Fe y con llegada a Rosario frente al Monumento a la Bandera. La segunda, en horas de la mañana se larga desde el mismo lugar en Rosario hasta la subprefectura del puerto de San Fernando.

Largan primero las embarcaciones de Turismo con partida detenida y tiempos corregidos por índice de performance. Las lanchas de fuerza libre largan quince minutos después que haya largado la última lancha de turismo. Pueden participar todas las embarcaciones encuadradas en las clases argentinas de turismo y clase especial y en la categoría fuerza libre todo tipo de lancha y potencia.

Empezaron a llegar los primeros envíos de Europa para la Temporada de Fórmula 2. Nuestro fotógrafo captó el instante en que abren el primer cajón que llegó al departamento de Andrea Vianini conteniendo las adquisiciones que el notable piloto hizo en el viejo continente.



# RUESCH, EL G



**El primer triunfo de Carlos Ruesch en TC  
fue el digno resultado de una carrera excelente  
en la cual el ganador,  
Roux y Perkins lucharon en forma espectacular**

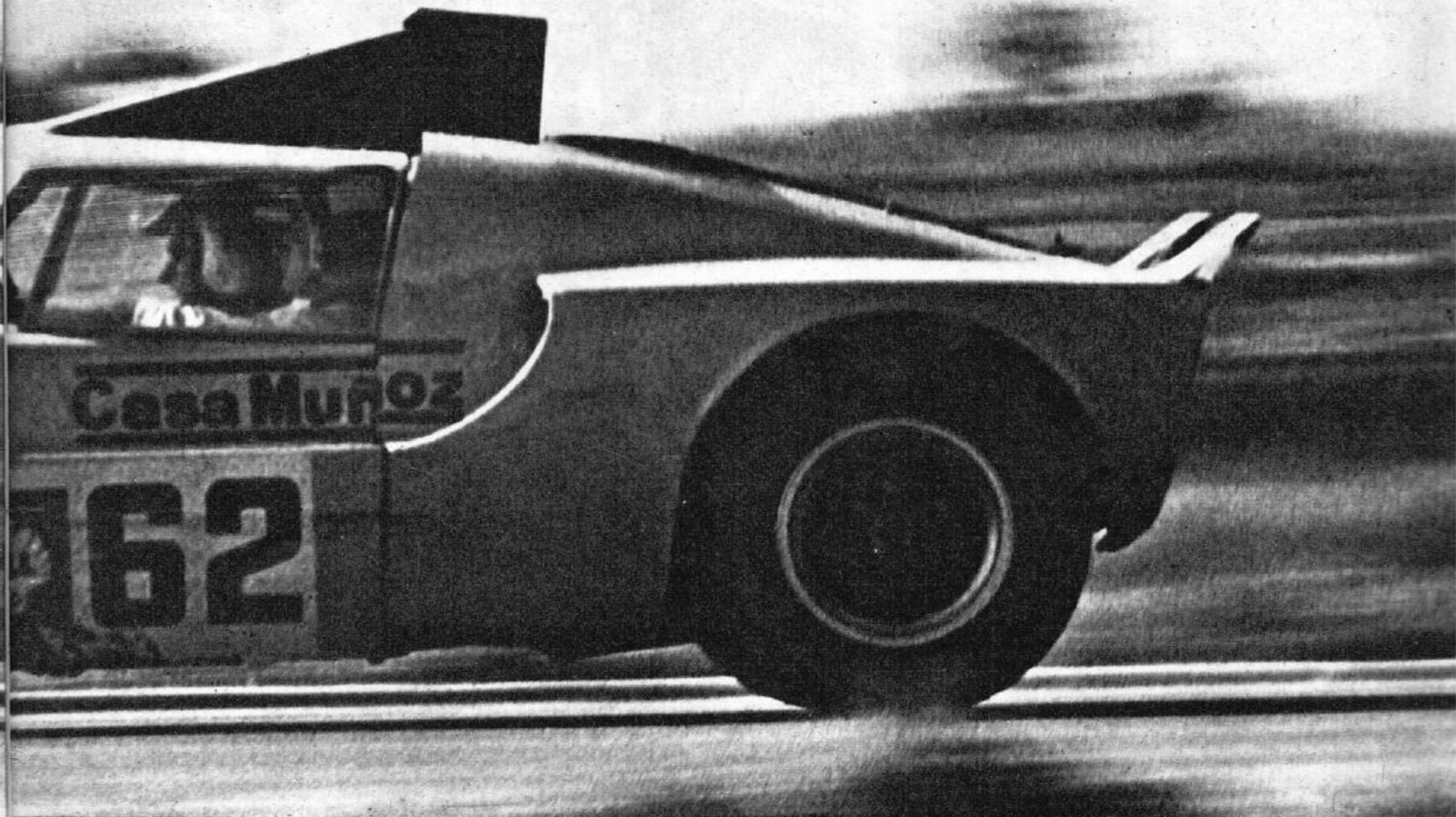
por GERMAN SOPEÑA y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

fotos de OSVALDO VARONE, CARLOS DULITZKY y ANTONIO CAPRIA

**“Y** uno que decía que al final el público iba a terminar por saturarse!... Pero, ¡qué van a saturarse! Si otra vez se llenaron las tribunas, otra vez gozaron silbándolo a Copello, otra vez vieron cómo Chevrolet peleaba contra Torino con algún Ford —tercero en discordia— que por ahí asomaba, si otra vez volvieron a vibrar y en una forma que pocas veces se ha visto en lo que va del año. Y mientras estén todos esos platos servidos en la mesa, ¿quién es capaz de decir “Estoy satisfecho”?

Esta vez fueron todos —con un ínfimo margen de posibilidad de equivocarnos— a ver como respondían los otros al “Quiero vale cuatro” que Copello había dicho la semana anterior en San Juan. Porque si el primero que cantó el truco fue justamente el piloto

# RADUADO



de Berta, después un Trueno, en pareja con diversos y circunstanciales ganadores, se dieron el gusto de poder gritarle el "quero retruco", mientras se desarrollaba el Campeonato. Entonces llegó San Juan y el momento de sacar las barbas del remojo, y con una carta bien conservada, la Liebre dijo "Quiero Vale Cuatro".

El domingo pasado pudo definirse el Campeonato 1968 (todo según los puntos que se otorgan al Torneo Triangular que reemplaza al Gran Premio). Sin duda, tenía el asunto todo el cariz de un final de juego. O de principio de final. Sería como estar con diez porotos buenos a la izquierda y sobre la mesa.

Todos salieron al primer parcial de cincuenta vueltas tranquilos. Como estaba previsto, Pairetti y Copello trenza-

**El Numa II debutó dando muy buenos frutos. Su piloto-constructor lo llevó al triunfo haciendo alarde de una excelentísima conducción y mejor cabeza.**

dos sin darse mucha tregua, y Gastón Perkins con Di Palma, cerraban el cuarteto que se turnó en la punta desde la partida. Hasta que Copello sufrió la rotura de una manguera de aceite y se detuvo perdiendo las vueltas necesarias como para no poder ya aspirar a nada ambicioso. Claro que nos olvidamos decir que ya antes se había quedado Pairetti para perder —reparando el radiador de aceite destrozado por una piedra— el mismo número de vueltas que su azulado enemigo. Di Palma se retrasó y quedó entonces Gastón Perkins al frente de la primera parte. Roux venía trayendo su Negrita en el segundo lugar merecido. Pero entonces se empezó a hacer evidente que Cacho Ruesch —con su Torino Numa II amarillo ocre— empujaba fuerte desde la tercera posición, como si en su cabeza

ya estuviera incubando una idea fija: lo pasa a Roux, se acerca a Perkins, en el curvón lo tapa un rezagado y vuelve a verse detrás de la cola del coche de Roux. Un par de vueltas más y otra vez, en la recta larga del fondo, donde su eficiente aerodinámica lo favorecía, vuelve a colocarse segundo. (Ruesch corría con la relación final más larga que aceptan los Torino, la 2,87. No obstante, allá con el viento desfavorable y donde podía alcanzar mayores velocidades lanzado, su ventaja se hizo evidente.)

Sobrevino entonces la metálica histeria de las transmisiones radiales. No había duda, el asunto estaba emocionante. Copello y Pairetti volvían a la carrera con el mismo número de vueltas perdidas, Galbato se detuvo y volvió a salir, Reutemann absolutamente





regular en su plan de carrera, Perkins 150 metros delante de Ruesch y conservando la mejor colocación de todas. Ruesch a su vez descontaba 50 metros a Roux girando en 1m 49s 8/10. Roux mostró en los boxes, desde el habitáculo, un número cero, comunicando en clave que no había problemas. Gradassi había ya abandonado con el parabrisas roto y en la vuelta 25ª, también optó por desertar Urruti con su Liebre III.

Llegamos al climax de la acción, cuando Ruesch alcanzó a Perkins y logró pasarlo antes del curvón. En 100 metros estaban apilados en ese momento de la carrera y así hasta el final de esta primera parte Copello, Pairetti, Ruesch, Roux y Perkins. Tres vueltas antes de cumplirse la número 50ª se definió el final de este primer acto: Roux, Perkins y Ruesch cruzan la línea en ese orden.

Si nos poníamos a hacer cálculos en base a la experiencia, ya todo parecía muy claro: "Perkins es una especie de Leguisamo". "Corre de atrás y en el momento justo le pega el fustazo y por afuera cruza el disco triunfal". "Largó adelante, pero después aguantó de atrás hasta que arremetió cuando Pairetti y Copello se quedaron". "Ahora está segundo, y ta-tara... tan-tan".

Se abre la segunda parte. Copello, como antes, salió al frente. Pero esta vez robando. Se alejó del pelotón, Pairetti retrasado en el sexto lugar, inició su campaña de acercamiento con prisa y sin pausa.

Roux los seguía un poco alejado, Reutemann junto a la Negrita, como para confirmar lo que había dicho un directivo de ESSO mientras duraba el tiempo de reparación: "Miren bien a

este Falcon, que es ganador". Después en el camino, no por tiempos, estaban Bordeu, Ruesch, Pairetti, Perkins, Alzaga, Martínez Boero, Faraoni. Pero por tiempos generales, ya era Ruesch el ganador eventual de la carrera.

Sin novedades en el frente, vueltas más —vueltas menos— Bordeu y Roux son superados ya en el orden de la serie por Cacho Ruesch.

Quedan así girando en fila Copello, Reutemann, Ruesch, Bordeu y Roux. Para que vueltas más adelante Pairetti se acomode en el segundo lugar, para alegría de las tribunas. Reutemann es desplazado al tercer lugar. Finalmente "El Matto" lo logra y llega a encabezar al resto. Pero por muy poco tiempo, porque al detenerse definitivamente en los boxes por problemas de diferencial y Reutemann hacer una cosa muy parecida (luego de reventar un neumático y recorrer medio circuito a paso de tortuga sobre el pasto) Ruesch se adueñó del disputado lugar por las vueltas de las vueltas; así fue.

Carmelo Galbato hizo su trompo en el Ciervo y luego de ello abandonó hasta la próxima.

Estábamos en la vuelta 28ª y ya Ruesch se podía dar el lujo de viajar tranquilo. Pairetti había sido líder de la serie aunque llevaba dos vueltas menos que el resto. Pero finalmente resultó el debutante, como para romper cualquier pronóstico.

Rubén Roux, una suerte de revelación del año, una especie de retorno 1968 a los triunfos. Gastón, el de los pronósticos, fue tercero —para que no se cebe con el asunto de ganar en el autódromo carreras largas— después otro Chevrolet para continuar el picadillo, Juan Manuel Bordeu quien paseó

**Rubén Roux fue nuevamente segundo. Evidentemente debajo del canot del Numa había más resto para la 2ª batería.**

la Coloradita en evidente inferioridad de condiciones; no es un coche para esto. Después, siguiendo la lógica matemática de esta lista, otro Torino, el del Niño Rolito que por fin logró llegar, y después el Chevrolet de Martínez Boero en una linda carrera. El orden lo rompe el Ford de Eduardo Casá, el mejor Ford clasificado, quien llegó con cuatro vueltas menos.

También está pasando que cada vez hay menos monstruos. A esta altura del Calendario, son apenas unos pocos pares los que pueden contar con el pálpito de los de la amable platea. Y, como dijo uno de esos que no quieren a nadie, ni creen en su mamá, si los monstruos tienen la mala suerte de romper el auto, "¡Chau, gana cualquiera!" Copello rompió, Pairetti rompió, Marincovich no estuvo, Perkins estuvo y la cuerpeó bien, los Ford no anduvieron (...) aunque Reutemann demostró en la segunda parte que podía haber estado delante de todos, Gradassi perdió el parabrisas y con los pedacitos de cristal se le fueron las esperanzas, Nasif rompió. Pero esta lista no confirma nada, al contrario: Por un lado aporta elementos para la confirmación del evidente contraataque oficial IKA-Renault dirigido por Berta quien ganó en San Juan y el domingo en el Autódromo por el motor de Ruesch.

Los protos del "Vale Cuatro" se los llevó Berta. A Ruesch no lo habían incluido en el juego y se llevó el gran triunfo que merecía por muchas razones. Tenemos un nuevo ganador en TC, y por esas casualidades resulta que es joven, proviene de la categoría Turismo y Berta le prepara el coche.

Es verdad, la hora de las barbas ha llegado, pero... ¿A quién le toca ponerlas en remojo?

(continúa en la pág. 13)

# LOS CORDOBESES, EL HUMOR Y SUS AUTOS

por HECTOR ACOSTA

Un reducido vistazo al mundo íntimo de quienes seriamente -pero con humor- arriesgan todo. Hombres, máquinas, teams, son llamados por nombres familiares, íntimos de esa gran provincia mediterránea



Eduardo Copello para los porteños, "El Cardenal" para los cordobeses, pero para todo el país, "El Virtuoso".



Ni el "capo squadra" se salvó. "El Mago" que maneja a "Tato" integra esa gran familia cordobesa, que es sinónimo de buen humor.



En la casa es "Pirín", para los amigos de la época de la moto, "Tuerto".

El cordobés es un individuo que por leyenda o por costumbre está habituado a vivir permanentemente buscando un motivo para el chiste leve o la cargada profunda. Es una manera de demostrar el buen humor que, general y conspicuamente, tenemos. ¿Lo pescaron? Es así que sus amigos y sus pertenencias son elementos que invariablemente tienen un seudónimo, mote o sobrenombre. Algunos son puestos con cariño y otros con maldad, pero todos llevan implícito ese deseo logrado de divertirse.

Por ejemplo, a Eduardo Copello —afincado en Alta Gracia— lo bautizaron "El Cardenal". Dentro de ese mismo equipo, a Berta le dicen "El Mago", a Carbajal "El Loco" y a Nasif "El Califa". Pero todo el grupo tiene un nombre: "Tato", porque según ellos... siempre en domingo... aunque hace varios números colorados del almanaque que no la pegan.

Dentro del equipo Gradassi todos tienen su apodo. Al dueño, si bien en la casa le dicen "Pirín", sus viejos amigos de la moto le dicen "Tuerto". A Piazza la familia lo llama Coco y los vagos le pusieron "Rengo". El director de

equipo, conocido por el Turco Raies, es "Jalisco", y Carlitos Pascualini es "Picho".

Sin embargo, quienes más sobrenombres tienen son los personajes Humberto Gradassi (a) "Nariz", "Bujía empastada" o "Fotógrafo de avión", y Minguito Marimón, (a) "Gripe" o "Bolsillo con cactus".

Dentro del sector Turismo Anexo Jota, Midlo Tosco es "Cachilo", su hermano es "Poca-sopa", Cano es "Mochila", los hermanos Batelli son "El Gordo y El Flaco" y Monguzzi "Patoruzito", porque bautizó a su auto "Pamperito". Incluso adoptó como distintivo al simpático cuadrúpedo dibujado por Dante Quintero.

Otros autos con nombre son el Renault de Colavino, que en uno de los guardabarros —el delantero derecho— lleva pintado el nombre de "Madonna". Su origen es el trabajo que le da a su dueño, quien cuando se enfurece grita que le ha bajado la madonna y deja de trabajar. Los autos del equipo Berta son identificados como "Los Matra", y el "Gringo" Visintini no acepta que a su albo Auto Unión le digan "El Tractor" porque no se para nunca.

Una de las figuras patriarcales del automovilismo cordobés, don Luis Salvador Ramaciotti, es conocido como "Agrandado", porque él a todos los llama así. En cualquier lado es fácil identificar su voz de trueno, cuando lo saluda a su inseparable amigo "Peto" Colavino, diciéndole: "Qué hacés, agrandado...".

Y así son los cordobeses, dueños de un humor a flor de boca y que sale instantáneamente con la clásica tonada. Ese cantito que han internacionalizado y que todos quieren imitar pero no pueden. Para hacerlo bien hay que seguir dos reglas: a) alargar la primera o segunda sílaba de cada palabra; ejemplo: "le veeená baaajando la zaapatilla", y b) tratar de sintetizar o unir dos palabras; ejemplo: "¿p'ande vai?". Además, si usted quiere hablar bien en cordobés debe incorporar a su léxico la palabra "macho" (para poder saludar diciendo "¿qué acá, macho?") y exagerar cuando cuenta algo (vos sabí qu'estuve leyendo un notanonón bárbaro en Corsa...).

Salute, con peperina. Me olvidaba decirles. A mí me dicen "Víbora". ¿Por qué será

**INGLATERRA.** El piloto inglés Max Mosley, hijo del otrora famoso "capo" del nazismo inglés, sir Oswald Mosley, se lamenta porque el padre no ha ido nunca hasta el momento a verlo correr. Mosley, que además de corredor de Fórmula Dos es abogado, ha declarado que dentro de poco tiempo adquirirá un auto de Fórmula Uno, probablemente un Brabham, con lo cual dejará su profesión. Es de esperar que las carreras de autos le den para comer. ♦ Por razones "fiscales" Jackie Stewart vive fuera de Inglaterra y cada vez que va a Londres hace ir a su sastre al aeropuerto para que éste le tome las medidas. Stewart, como Innes Ireland en su tiempo, pretende ubicarse entre los diez ingleses mejor vestidos. ¿Lo logrará?

**BELGICA.** Un joven belga que había llevado a su suegra a pasear por los alrededores de Bruselas, en un momento dado y cuando gestionaba una curva tuvo la "desgracia" de perderla. La suegra del caballero en cuestión sufrió al caer múltiples traumatismos y heridas de consideración. Llevado el joven ante un tribunal declaró en su descargo: "Lo que pasa es que no me di cuenta porque estaba abstraído con el sonido de los pájaros y el ronronear de la fronda". Además de ir preso por diez días debió pagar una multa equivalente a \$ 60.000 nuestros. La suegra nunca más le pidió que la llevara de paseo. No es para menos.

**ITALIA.** En un aeropuerto cercano a Roma el camino particular que conduce a la ruta ha sido plagado de ondulaciones abruptas que no se pueden tomar a más de 35 km/h. La medida fue implantada por las autoridades del aeropuerto como única solución para que los aviadores particulares cumplieran con la velocidad mínima de 35 km/h que establece esa ruta.

**JAPON.** En Tokio se ha establecido con carácter de obligatorio que los peatones al cruzar la calle deben hacerlo con la mano en alto. Las primeras semanas de la nueva reglamentación fueron bastante aciagas, ya que con la idea de la mano en alto, los nipones pensaron que podrían cruzar en cualquier lado y en cualquier momento, siempre y cuando tuvieran la mano en alto. El reglamento precedente ha sido dejado de lado por el momento debido a la gran cantidad de accidentes que provocaba y a su vez reemplazado por otro que dice que se puede cruzar en las esquinas "siempre y cuando antes se verifique que no viene algún vehículo". Habrá que ver qué pasa ahora.

**ESTADOS UNIDOS.** Ralph Nader no descansa. Ahora se las tomó con la Volkswagen. Resulta que este bu-

no de Ralph descubrió que en un accidente lo primero que se desprende en los "escarabajos" es la tapa del depósito de combustible y que por eso se derrama todo el líquido sobre el automóvil o sobre la ruta o calle donde se produce el accidente. En Suecia el representante de la VW ha ofrecido a todos sus clientes cambiarles la tapa del tanque, y en Inglaterra el representante de la VW no sabe qué hacer, porque todos los días cientos de iracundos "escarabajistas" piden a gritos que les cambien las tapas. ¡¡¡Basta, Ralph!!!

**ALEMANIA.** Rolf Stommelen vende su Fórmula Dos. Para comprárselo da una dirección: Herr Thomas Kimmer-Kennedyplatz 6 - Essen 43 - Alemania. ¡¡¡A escribir, ases del volante!!! ♦ Un estudiante de la universidad de Bonn, enloquecido, casi, porque no encontraba estacionamiento para su automóvil, decidió pasearse frente al edificio con un cartel que decía: "Dios no ha muerto, lo que pasa es que todavía está buscando un lugar para estacionar". ♦ En Stuttgart la fábrica Porsche ha lanzado ya su plan para la producción de vehículos para 1969. Como primera medida nacerá un nuevo auto: el Porsche 911 E con inyección directa y suspensión delantera hidroneumática. La inyección será también equipo de norma para el Porsche 911 S. En los modelos normales se modificarán los guardabarros, los faros delanteros y las ventanillas. La inyección directa que ahora se aplicará a los modelos de serie hace ya tres años que se viene utilizando en los modelos de carrera de la marca. Los nuevos modelos '69 serán presentados a la prensa y a la opinión pública en los próximos días y se lanzarán a la venta en enero del '69.

**FRANCIA.** Los 246 Caravelle entregados por la compañía Sud Aviation a treinta y cuatro clientes repartidos en el mundo entero, alcanzaron ya los tres millones de horas de vuelo, lo que representa 342 años de vuelos. Los vuelos del birreactor, relativamente cortos, comportan por consiguiente varios aterrizajes, algo así como 2.115.000 aterrizajes. Unitariamente unos 20 aparatos de la marca sobrepasan las 20 mil horas de vuelo. ♦ La construcción del subterráneo de la ciudad de México ha sido encargada a la "Régie Autonome des Transports Parisiens" en su totalidad. Los trenes que se utilizarán serán construidos en París y serán del tipo neumático, es decir que en lugar de tener ruedas de acero éstas serán de goma, tal como los automóviles. Se calcula que este subterráneo estará listo para 1972 y su funcionamiento comenzará en los últimos meses del mismo año. A los constructores y proyectistas les deseamos buena suerte. ☐



#### RARA PRUEBA:

En el circuito de Brands Hatch, en los Estados Unidos, se han colocado en los lugares de peligro en las curvas, montañas de un material muy parecido, al tacto, a la arena fina, que ataja a los autos que intentan integrar el paisaje.

#### HERMANOS:

Jean y Jacques Jarrel crearon en París este nuevo automóvil eléctrico que, según ellos creen, se va a utilizar dentro de poco en todas las grandes ciudades del mundo. A nosotros nos parece un excelente medio de movilidad para los golfistas. ¿O no?

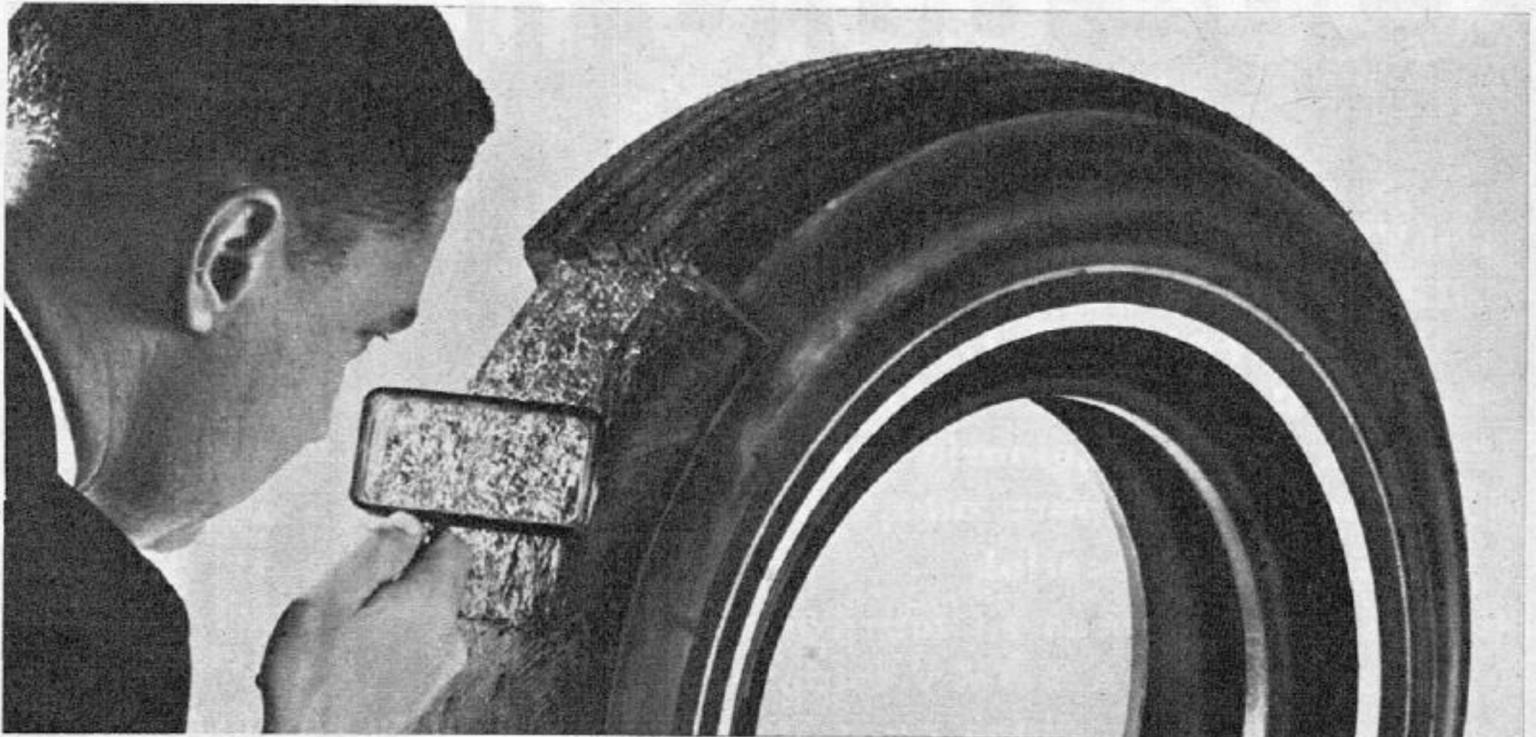


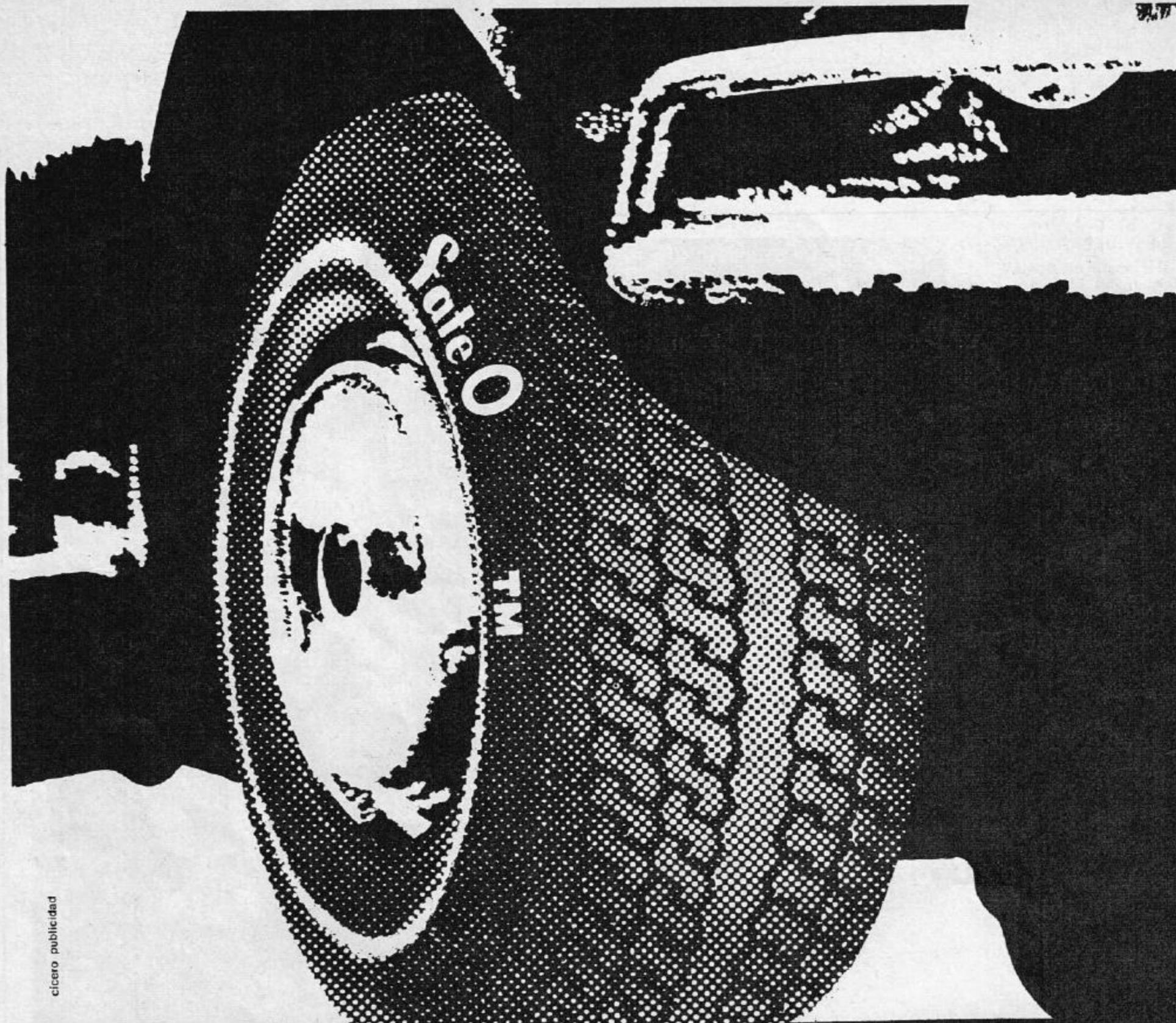
#### EL COLMO:

En Estocolmo se exhibió recientemente este nuevo sistema de escobillas para limpiar faros cuando llueve. El sistema, aparentemente, es muy útil y seguramente los europeos lo adoptarán en sus automóviles. No es un feo aparato para correr rallyes, ¿no es cierto?

#### LUPIN:

El señor de la fotografía se siente muy mal al observar que su gomerero de confianza lo trafucó con la cubierta. Por lo visto, el señor debe haber peludeado de lo lindo cuando se le reventó la redonda.





cicero publicidad

# Qué auto tiene Ud?

Si su auto es: FIAT 1500, RILEY, CHEVROLET 400 SPECIAL, SUPER O SUPER DE LUJO, FORD FALCON, TORINO, VALIANT I, II, III, o IV, RAMBLER O PEUGEOT 404...

Y si Ud. quiere equiparlo con los mejores neumáticos para alta velocidad...

Ya puede hacerlo!

Esos neumáticos se fabrican en el país: se llaman FATE TM y están ahora disponibles en medidas para su auto.

Recuerde que FATE TM ha sido probado a más de 200 km. por hora!

Consulte a su gomero amigo.

# fate O

el neumático argentino



(viene de pág. 8)

## ENTRE SABADO Y DOMINGO EN LOS BOXES

Muy poco elegante el debut de la Liebre Mk. III de Urruti. Todo lo contrario de la otra presentación, la del Numa II de Carlos Ruesch. El sábado Urruti no llegaba y no llegaba al autódromo hasta que por segunda vez consecutiva en dos semanas llegó con el tiempo justo para salir a la pista. Resulta que el miércoles rompieron el cigüeñal del motor que tenía ya ablandado y necesitaron armar otro de urgencia. Recién lo terminaron en la tarde del sábado y salieron a escape rumbo al autódromo. Con el motor durísimo apenas consiguieron un modesto 2m 5 segundos para largar en las últimas líneas. Y al día siguiente además de seguir con el motor duro, sin fuerza, se reventó el radiador de aceite.

Con el viento del domingo, parece que muchas piedras tomaron ánimos y se dedicaron a volar por el circuito. Resultados nefastos de las piedras voladoras: en la primera vuelta una de ellas rompió el parabrisas de Gradassi repitiendo así exactamente lo mismo que le pasó en San Juan. A Pairetti además, una piedra le provocó un agujero en el radiador de aceite. A los dos, un triunfo les podría haber representado el campeonato. La carrera daba nueve puntos al primero, luego, hacer los cálculos.

Por su parte al equipo Ford le sienta mucho más, evidentemente, la ruta. En

Como de costumbre Gastón salió a hacer su carrera. Al promediar la primera serie por un momento pareció que se le había dado, pero... El tercer puesto es también un premio.

el autódromo de San Juan, nada. Aquí tampoco. Pero más que por las condiciones técnicas de los autos los abandonos del domingo se debieron a causas de otro tipo. En el curvón del fondo (serie inicial) con muchas novedades Galbato venía detrás de Perkins y cuando ambos se acomodaron para ingresar a la curva Galbato tocó con su trompa la parte trasera izquierda de la cola de la Liebre de Gastón. Se torció una barra de dirección y tuvieron que parar para arreglar provisoriamente. De todas maneras reanudaron y el auto seguía muy inmanejable. Para colmo los frenos de discos delanteros con pastillas nuevas no frenaban ni medio. En el intervalo de reparación cambiaron dirección y frenos.

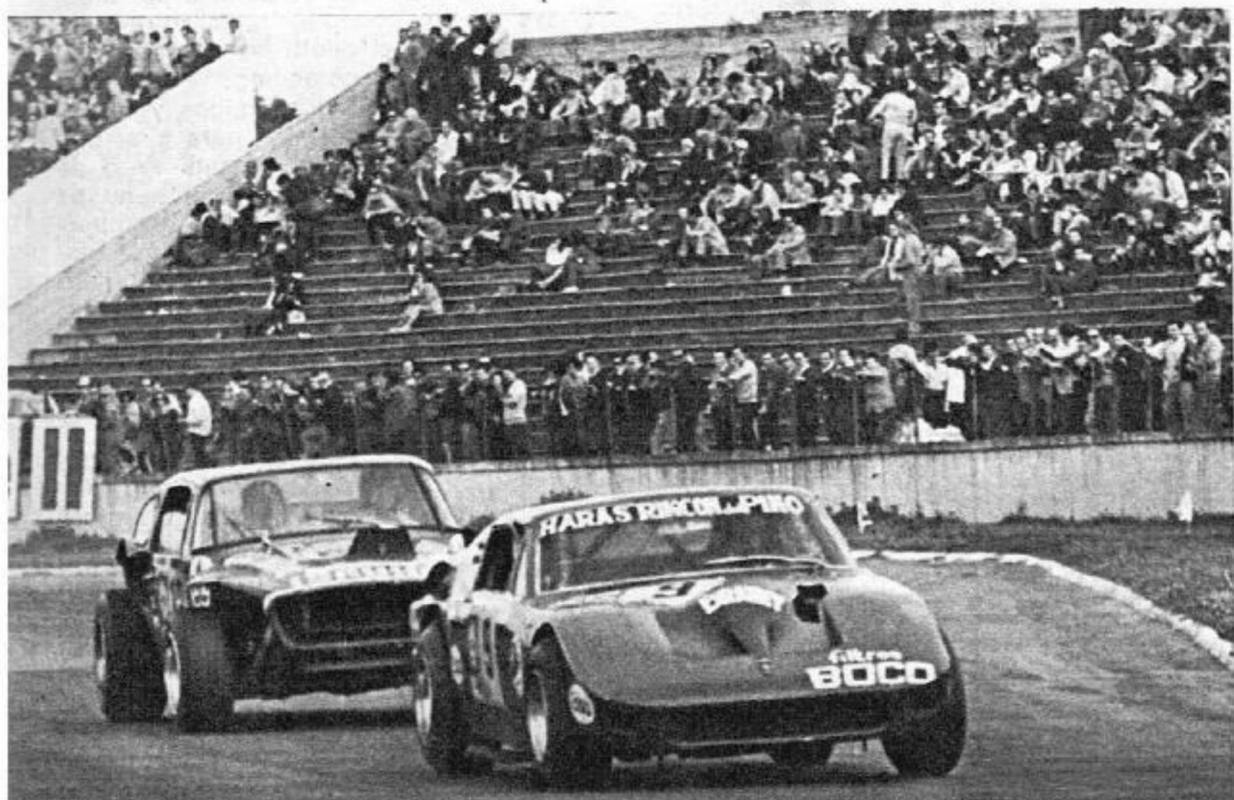
Reutemann en cambio, corrió una primera serie quizá con plan demasiado conservador. Hay que apuntar que al retrasarse Pairetti y Copello, el auto de "Lole" quedaba en perfecta igualdad de condiciones o muy parecidas a los tres autos que pelearon la punta durante unas primeras 50 vueltas grandiosas. Luego, en la segunda serie "el hombre de Santa Fe" (¿qué tal ese seudónimo?) salió a apurar y durante varias vueltas estuvo segundo de Copello y delante de Roux, Ruesch y Perkins que venían por su parte a cara 'e perro entre sí. Hasta que el Falcon rojo apareció por la recta del fondo con la goma trasera izquierda pinchada y ya sin casco. Stop.

A Jorge Martínez Boero le sucedió algo común, de poca importancia pero al mismo tiempo sumamente molesto.

En el momento de largar la segunda serie, notó que al apretar a fondo el acelerador se quedaba trabado. Unica solución: recorrer toda la serie sin enroscar el pie en la tabla sino dejando un pequeño margen.

La carrera era para no llevar copiloto, expresamente, cosa que siempre debería ser, 1º: porque se gana kilos de peso en los autos. 2º: más importante todavía. Porque se arriesga una vida de balde, que además no cumple prácticamente ninguna función específica salvo casos aislados. Y en el autódromo cuando uno se detiene por algo, haya o no copiloto, la carrera está perdida para el piloto en cuestión. Pero, he aquí que los acompañantes quieren estar junto a sus amigos y el sábado consiguen permiso para girar con sus pilotos si así lo desean. Pero se especificó que al día siguiente no se podría llevar acompañante. Sin embargo a última hora del sábado, se consiguió también que el domingo hubiera opción. Algunos corrieron con, y otros sin. Creemos que vale más la pena lo último.

En la primera serie el gran metódico, Faraoni, se clasificó sexto y estaba muy bien ubicado para situarse a la expectativa. Pero la serie final le deparaba la sorpresa de la caja rota y circuló todo el trayecto en directa. "Estoy asombrado porque en directa y todo, ¿sabés la gente que pasaba?" Después nos reveló que espera la Liebre III con la cual piensa correr todo el año que viene, para luego retirarse.



Copello no pudo repetir sólo por desperfectos sin importancia. Lo que sí dejó bien claro el domingo, es que posee el auto ganador por excelencia, nuevamente.

Después de algún tiempo, Rolo Alzaga volvió a ver el parque cerrado. Su auto evidentemente viaja mucho más. Hizo una muy buena carrera. Bordeu jugó con sus cartas: mucho motor pero poco chasis y carrocería.





Otra vez "Tuqui" Casá ubicó el mejor Ford clasificado. Todavía está muy falto de velocidad. Eso sí, para romperlo habrá que pegarle con una masa. No armás nada Manolo...

Se baja Bordeu del auto en el parque cerrado después de terminar la carrera y entre sus primeros comentarios extraemos éste: "Estoy terriblemente cansado. Se desprendió la butaca y tenía que venir colgado del volante para no caerme". Tomó algo fresco e inmediatamente expresó ante un micrófono que en vías de una solución para el problema institucional del automovilismo, estaba plenamente a favor del diálogo entre las partes. Así lo esperamos.

"Es bárbaro como anda el Torino convencional de Nasif —comentaba Berta el sábado—, sin doblar como la Liebre y muy mal de distribución de peso, mirá el tiempo que consiguió. Y es un motor armado hace poco sin los carburadores verticales aunque sí con el nuevo cigüeñal y bancadas". Había hecho un minuto 48 segundos y pico. Pero el domingo no duró ni una vuelta. En el curvón del fondo se cortó un soporte del filtro de aceite, perdió todo el lubricante y la presión se vino a cero. Never, never (nunca, jamás).

Nuevamente la mala suerte estuvo con Pairetti. En la primera serie una piedra quiso probar si era más fuerte que el radiador de aceite del Trueno. Era, y Pairetti perdió todas las posibilidades. En la segunda el diferencial.

Los autos de Formisano otra vez frustraron a quienes los esperaban. El martes pasado su mejor prototipo —conducido por Santamarina— sufrió un accidente mientras probaba por culpa de una ambulancia que circulaba por la pista. En el curvón del fondo Santamarina se encontró con la ambulancia de marras y por esquivarla entró en trompo y dio con la cola del auto contra otro coche que se hallaba en ese

lugar tomando tiempos. Nadie se lastimó, pero el auto volvió al taller para arreglos generales.

Y el sábado se produjo un hecho insólito. Alguien no identificado se encargó de lanzar en la zona de boxes una gran cantidad de panfletos en los cuales se hablaban pestes de Formisano y su gente y criticaba la falta de apoyo de la fábrica a otros particulares de la marca mientras se gastaba cualquier dinero en los Martín Fierro que no ganaron nunca. Los términos de los panfletos y un dibujo adicional son absolutamente irreproducibles. Versiones extraoficiales aseguran que Formisano le pediría a Rivera —hombre experto— la inmediata localización y represión de tales células subversivas.

Néstor García Veiga adquirió patente de mala suerte el último sábado. Llevaban su Barracuda-Chevrolet rumbo a GM luego de clasificar y el famoso "encerrón de un colectivo" produjo un choque no muy grande pero no muy chico. Fue imposible correr el domingo. Fue en Av. Gral. Paz y Rivadavia.

Y ya que antes hablamos de piedras voladoras, ¿quién tirará la primera piedra —en rigor la segunda— contra el auto de Ruesch? No hay derecho a ser tan inteligente e idearse un auto interesante, moderno, aerodinámico y que es capaz de ganar una carrera con menos HP que otros autos. Y menos mal que le agregamos peso que si no este molesto de Ruesch es capaz de venirse con un coche que pesa mil kilos o menos. ¡Hay que ver!...

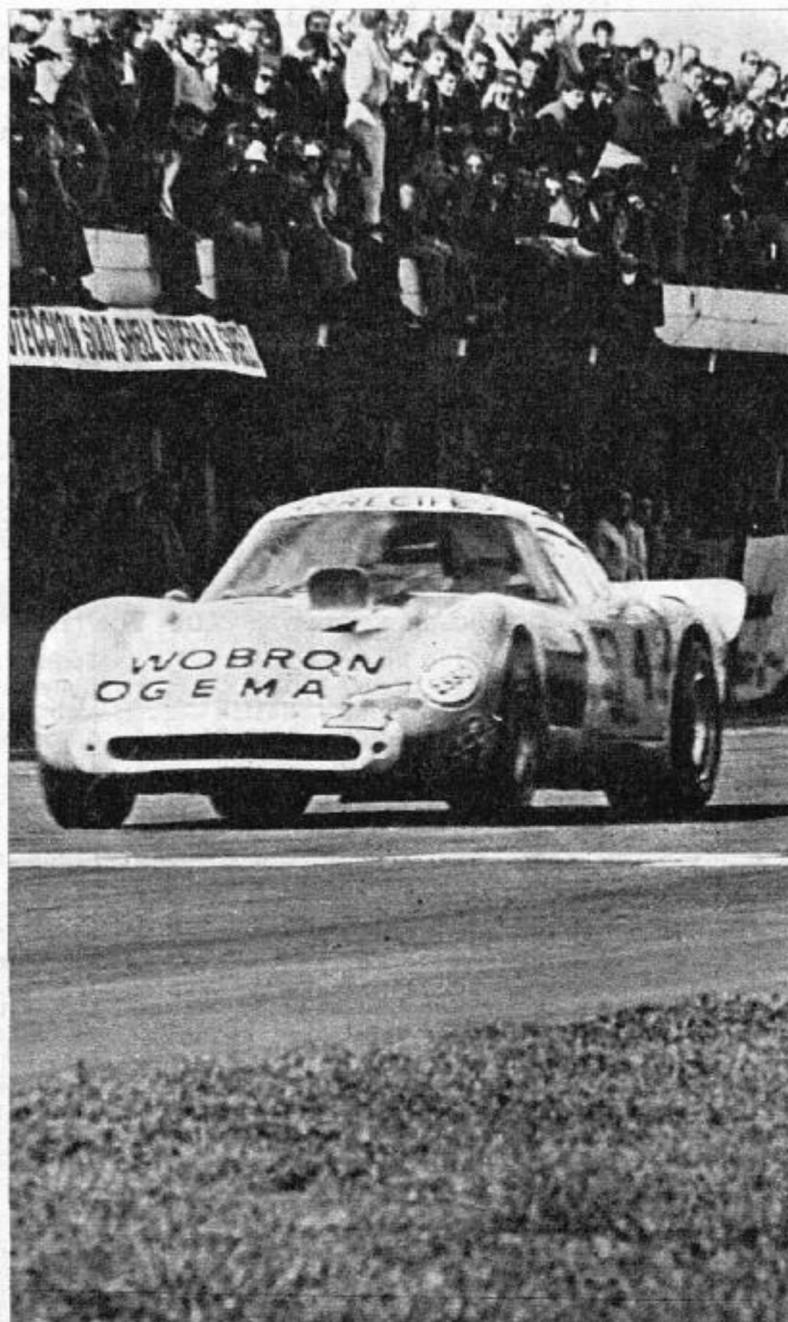
El domingo por la noche Pairetti se iba a Estados Unidos pero sin confesados propósitos de traer fierros. Sólo se trata de una invitación de Esso. Pero... siempre traerá alguna novedad.

Jorge Cupeiro estuvo en el autódromo pero sólo mirando. El domingo que viene corre los mil kilómetros en Torino. Y el 24 de noviembre a las 10.40 horas en avión de Aerolíneas llega su Brabham Cosworth recién adquirido.

Una del pobre Carlos Travers. En la primera vuelta de la primera serie (fatídica para muchos) se le incendió el auto. Un problema de cables y corto circuito. El acompañante —"Pampa" Neira— manoteó lo que pudo y Travers cortó el contacto. Menos mal.

De boca de Gastón Perkins: "El auto de Roux empuja una barbaridad. En las dos series hice lo imposible por alcanzarlo y no pude. Ya no teníamos más. Y llegamos sin dificultad alguna si bien en el intervalo entre las dos series estaba preocupado por el diferencial. Habíamos sentido un ruido raro pero no fue nada."

He aquí, detaladas, todas las reformas que experimentó el Numa I para convertirse en el Numa II. El trabajo de carrocería —todo plástico lo realizó



Jorge Parodi, el mismo que está construyendo el GTA de Lutteral. Se adoptaron las suspensiones de la Liebre II y se mejoró mucho la distribución de peso. En gran parte debido al desplazamiento hacia atrás del motor, que fue corrido ¡28 cm! La trompa tiene ahora aristas más agudas en sus pliegues y la cola fue modificada al introducir un vidrio bastante grande de inclinación fast-back (¿me explico?). Todo pintado de amarillo es notable su semejanza con los sport bipostos que compiten en la copa Can-Am.

Mejoró tanto la aerodinámica, que pese a que aún Ruesch no dispone de los nuevos motores Torino con bancadas y cigüeñal más gruesos (o sea, sigue limitado por las 5.400 vueltas) el Numa II pudo tirar cómodamente la relación 2,87, nunca usada antes en el autódromo.

Y además se produjeron dos debuts triunfantes. Uno, el de Ruesch que ganó su primera carrera desde que se casó hace dos semanas. El otro, el triunfo de un auto debutante, cosa que no había sucedido en el año. Evidentemente los polvos mágicos diseminados por Ruesch sobre el auto dieron su gran resultado. Felicitaciones.

**CAMPEONATO ARGENTINO  
TURISMO CARRETERA**

Pos.	Conductor	Pts.
1º	Pairetti, Carlos	25
2º	Gradassi, Héctor L.	19
3º	Copello, Eduardo	18
4º	Galbato, Carmelo	15,5
5º	Perkins, Gastón	13,5
6º	Bordeu, Juan Manuel	10,5
7º	Roux, Ruben	9
7º	Alzaga, Rodolfo	9
7º	Estéfano, Nasif	9
7º	Ruesch, Carlos	9
11º	Marincovich, Carlos	5
11º	Fangio, "Cacho"	5
13º	Vianini, Andrea	3
13º	Faraoni, José Manuel	3
13º	Larriestra, Bautista	3
16º	Peduzzi, Ricardo	1
16º	Di Palma, Luis	1
16º	Casá, Eduardo	1
19º	Urruti, Federico	0,5
19º	Caldarella, Benedicto Hugo	0,5
19º	D'Agnilo, José	0,5

Restan aún disputarse tres carreras con puntaje para este campeonato. Las tres serán de autódromo y corta duración. Por lo tanto la escala de puntos que otorgarán para el campeonato será de 3, 2, 1, y 0,5.

**CAMPEONATO DE MARCAS**

Pos.	Marca	Pts.
1º	Tornado 380 W	55,5
2º	Chevrolet	35
3º	Ford F-100	18,5

**100 SUPER VUELTAS SHELL**

Mercedes Automóvil Club - 13/X/68 - Circuito Nº 12

**CLASIFICACION**

**Primera Serie: 50 Vueltas**

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	17	Roux, Ruben	Chevrolet "250"	1h33m56s2	50
2º	5	Perkins, Gastón	Liebre II	1h33m57s5	50
3º	62	Ruesch, Carlos	Torino Numa I	1h33m59s2	50
4º	12	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet "250"	1h35m39s4	50
5º	22	Reutemann, Carlos	Falcon F-100	1h35m39s6	50
6º	18	Faraoni, José	Liebre 1½	1h35m32s1	49
7º	25	Martínez Boero, Jorge	Chevrolet "250"	1h35m46s1	49
8º	9	Alzaga, Rodolfo	Torino Crespi	1h35m51s4	49
9º	3	Casá, Eduardo	Falcon F-100	1h34m12s9	48
10º	4	Pairetti, Carlos A.	Chevrolet-Fast "250"	1h35m00s	48
11º	55	Malnatti, César	Liebre 1½	1h35m07s3	48
12º	11	Bonanno, Ricardo	Falcon F-100	1h35m31s5	48
13º	40	Sarno, Alberto	Torino 380 W	1h35m30s9	46
14º	1	Copello, Eduardo	Liebre III	1h35m50s4	46
15º	27	D'Agnilo, José	Torino 380 W	1h30m22s1	44
16º	39	"Carlos Vidal"	Valiant Slant Six	1h34m10s	43
17º	15	Calamante, Mariano	Chevrolet "230"	1h34m28s7	43
18º	33	Mujica, Matías	Torino 380 W	1h35m45s5	43
19º	50	Marchiano, Manuel	Torino 380 W	1h34m53s	42
20º	49	Ghisimberti, Víctor	Falcon F-100	1h35m17s	42
21º	14	Rodríguez, Raúl	Ford F-100	1h35m40s1	42
22º	43	Aranzana, Evaristo	Torino 380 W	1h34m17s7	41
23º	38	Ultra, José	Ford F-100	1h34m41s6	41
24º	20	Villegas, Adrián	Liebre 1½	1h35m16s3	40
25º	54	Larriestra, Bautista	Ford F-100	1h19m16s9	39
26º	36	Pauloni, Norberto	Chevrolet "230"	1h34m48s2	39
27º	10	Galbato, Carmelo	Falcon F-100	1h34m59s6	39
28º	29	Conejero, Vicente	Ford F-100	1h35m50s6	39
29º	7	Di Palma, Luis	Liebre 1½	1h36m44s7	19
30º	23	Urruti, Federico	Liebre III	36m09s3	14
31º	32	Piersanti, Fernando	Ford F-100	24m40s3	12
32º	56	Bertello, Adolfo	Torino 380 W	21m51s	10
33º	19	Rodríguez Ganedo, E.	Liebre I	15m54s8	5
34º	21	Melino, Andrés	Ford F-100	6m48s1	3
35º	2	Gradassi, Héctor Luis	Liebre II	1m57s1	1

PROMEDIO DEL GANADOR: 167,349 km/h.

**Segunda Serie: 50 Vueltas**

1º	62	Ruesch, Carlos	Torino Numa I	1h33m20s8	50
2º	17	Roux, Ruben	Chevrolet "250"	1h33m52s	50
3º	5	Perkins, Gastón	Liebre II	1h34m14s6	50
4º	12	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet "250"	1h34m22s6	50
5º	9	Alzaga, Rodolfo	Torino Crespi	1h34m07s8	49
6º	3	Casá, Eduardo	Falcon F-100	1h33m59s7	48
7º	25	Martínez Boero, Jorge	Chevrolet "250"	1h34m10s5	48
8º	15	Calamante, Mariano	Chevrolet "230"	1h35m25s4	47
9º	55	Malnatti, César	Liebre 1½	1h33m53s8	46
10º	50	Marchiano, Manuel	Torino 380 W	1h34m09s	46
11º	11	Bonanno, Ricardo	Falcon F-100	1h34m32s6	46
12º	45	Marconi, Juan	Torino 380 W	1h34m55s2	46
13º	18	Faraoni, José	Liebre 1½	1h35m13s6	46
14º	40	Sarno, Alberto	Torino 380 W	1h33m45s2	45
15º	43	Aranzana, Evaristo	Torino 380 W	1h34m39s7	45
16º	49	Ghisimberti, Víctor	Falcon F-100	1h34m14s	43
17º	14	Rodríguez, Raúl	Ford F-100	1h34m03s	42
18º	38	Ultra, José	Ford F-100	1h18m17s9	35
19º	29	Conejero, Vicente	Ford F-100	1h34m17s1	35

PROMEDIO DEL GANADOR: 168,413 km/h.

**Clasificación General: 100 Vueltas**

1º	62	Ruesch, Carlos	Torino Numa II	3h07m19s8	100
2º	17	Roux, Ruben	Chevrolet "250"	3h07m47s2	100
3º	5	Perkins, Gastón	Liebre II	3h08m12s1	100
4º	12	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet "250"	3h10m02s	100
5º	9	Alzaga, Rodolfo	Torino Crespi	3h09m59s2	98
6º	25	Martínez Boero, Jorge	Chevrolet "250"	3h09m56s6	97
7º	3	Casá, Eduardo	Falcon F-100	3h08m12s6	96
8º	18	Faraoni, José	Liebre 1½	3h10m45s6	95
9º	55	Malnatti, César	Liebre 1½	3h09m01s1	94
10º	11	Bonanno, Ricardo	Falcon F-100	3h10m04s1	94
11º	45	Marconi, Juan	Torino 380 W	3h09m33s3	92
12º	40	Sarno, Alberto	Torino 380 W	3h09m15s3	91
13º	15	Calamante, Mariano	Chevrolet "230"	3h09m54s1	90
14º	50	Marchiano, Manuel	Torino 380 W	3h09m02s	88
15º	43	Aranzana, Evaristo	Torino 380 W	3h08m57s4	86
16º	49	Ghisimberti, Víctor	Falcon F-100	3h09m31s	85
17º	14	Rodríguez, Raúl	Ford F-100	3h09m43s1	84
18º	4	Pairetti, Carlos	Chevrolet-Fast "250"	2h28m02s4	77
19º	38	Ultra, José	Ford F-100	2h52m59s5	76
20º	29	Conejero, Vicente	Ford F-100	3h10m07s7	74
21º	33	Mujica, Matías	Torino 380 W	2h33m47s9	71

PROMEDIO DEL GANADOR: 167,835 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Pairetti en la vuelta 42 de la primera serie en 1m47s a un promedio de 176,137 km/h.



Y nuestro director... maneja el Gran Turismo...

# LA REVOLUCION DE LA ESPECIE

Hace algo más de dos años, en mayo de 1966, un agrónomo plantó cuidadosamente una semilla. Una sola semilla, prolijamente estudiada en cálculos, planos y hasta maqueta. Cualquiera puede preguntarse, razonando lógicamente, para qué se necesitan planos, cálculos y maquetas cuando se planta una simple semilla, que Natura puede hacer madurar sin necesidad de solidarizarse con la técnica pura. Pero en nuestro caso, Luis M. G. Varela, estudiante de agronomía que además diseña autos, si necesitó del tablero y de la regla de cálculos... porque el famoso carocito que nos preocupa era el embrión del primer G.T.A. argentino que se trasformaría en hecho concreto, con presencia física y dimensiones reales, que se puede ver, oír y tocar.

## GERMINACION

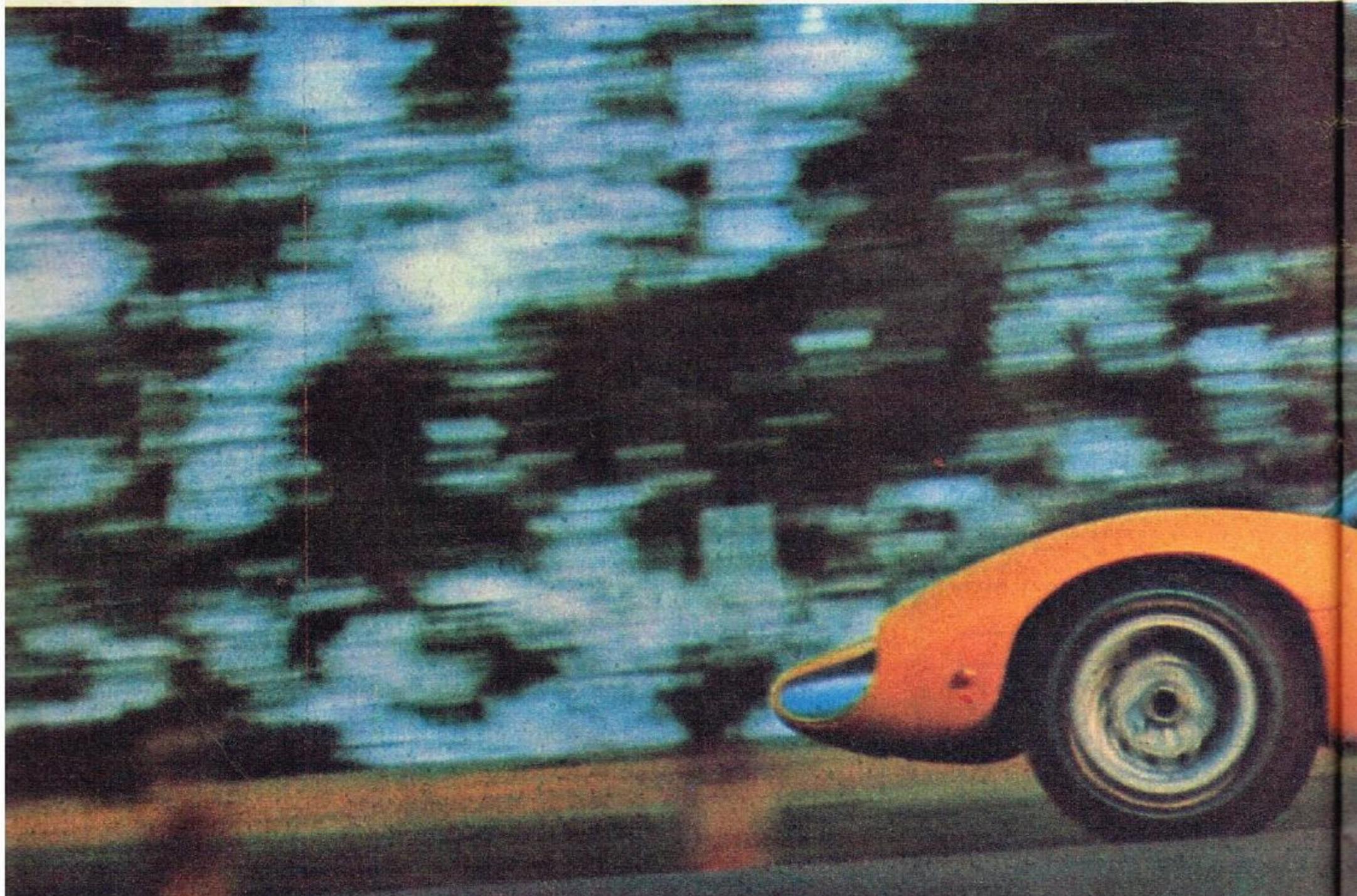
Con el "bagallito" de dibujos y planos, Luis Varela se dirigió a IKA, en octubre del '66, con el propósito de conseguir la parte mecánica destinada a poner en movimiento su diseño, una vez corporizado éste. Pellegrino, Jefe de Prensa de la empresa, se mostró particularmente interesado en el proyecto, pero la política adoptada por IKA en aquel momento impidió prestar el apoyo requerido por un diseñador particular. Maloney, subjefe de Prensa,

**El 9 de Julio, fecha  
de nuestra independencia,  
dio origen al nombre  
de 9 de Julio,  
ciudad de la provincia de  
Buenos Aires. La  
ciudad, a su vez, originó  
60.000 habitantes y,  
entre otras cosas, el primer  
Gran Turismo Argentino.  
El asunto es así:**

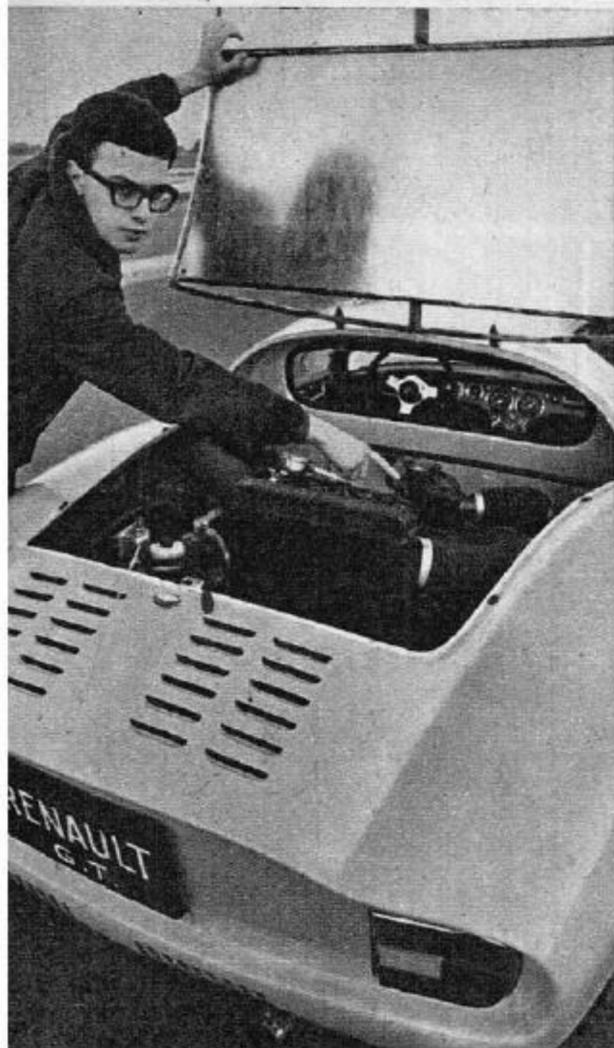
supo ver las posibilidades de concreción del proyecto, y sirvió de nexo entre el proyectista y el señor Roberto B. Lui, uno de los socios gerentes de Automotores 9 de Julio, concesionaria IKA en la ciudad de 9 de Julio, quien se erigiría en el definitivo "pater Meccenas" de la obra. Y manos a la obra... El chasis, construido por Spina Hnos. (fabricantes de maquinaria agrícola), consiste en un túnel central —sistema similar al empleado en la resolución del chasis del Lotus Elan o el De Tomaso Vallelunga— construido en chapa de acero SAE 1020 de 2 mm de espesor, repartiéndose los esfuerzos entre tres cuadernas transversales al larguero central; la delantera y la trasera, originales Renault, soportan las suspensiones; la central, construida especialmente, es de forma trapezoidal, similar a las utilizadas en los monopostos de F. 1. Entre esta cuaderna y la trasera se ubica el conjunto motor-caja-trasmisión. La espina dorsal tiene la forma de un prisma de 1.600 mm x 200 mm x 150 mm, "rigidizada" por medio de una serie de cuadernas internas. Además, en su interior se ubica el manotejo de cables del sistema eléctrico. Por debajo del larguero central, perpendiculares a éste, van soldados 3 perfiles "U" que sirven de anclaje a la carrocería. El cálculo de esfuerzos de la estructura fue realizado por un grupo de estudiantes de ingeniería, trabajo

# RENAULT G.T.

**Pensado y elaborado tanto  
para circular por la calle, como para  
intervenir en competencias  
de la categoría GTA, he aquí al Renault GT**







**RENAULT GT**

El culpable del diseño, Luis M. G. Varela, señala con dedo hábil detalles del motor. Los faros traseros son de Torino, y acompañan perfectamente el dibujo de la popa.

Cámara... acción: 160 km/h, 70 HP a 6.800 rpm., enfundados en una carrocería cuidadosamente proyectada, registrados en la placa.

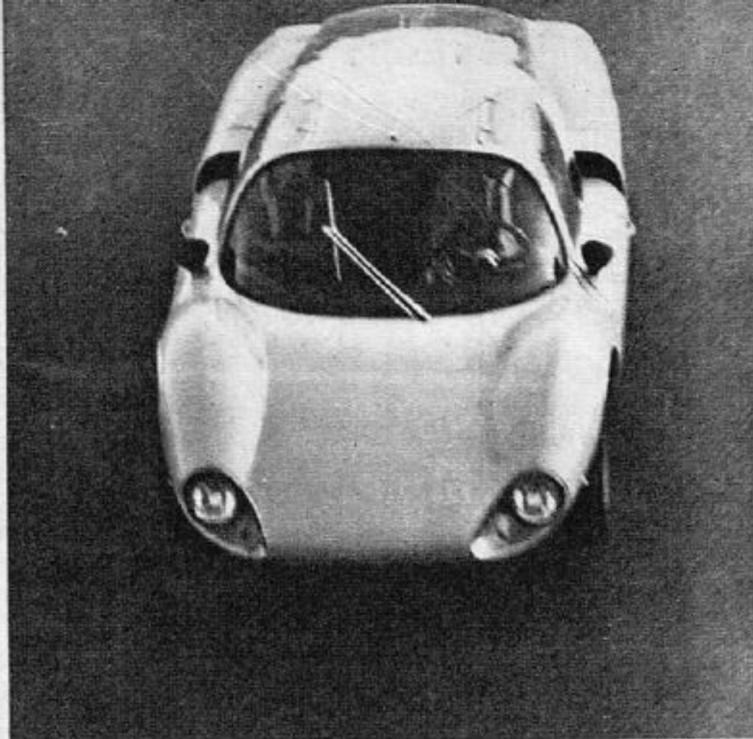
Habitáculo prolijamente terminado, con instrumental completo y todas las de la ley.

que insumió 2 meses. (Estos estudiantes, vaya a saber uno por qué causa, no tienen nada que ver con agronomía o máquinas agrícolas.)

### E PUR SI MUOVE...

El lápiz de Varela, complementado por el magnífico trabajo artesanal de Lito Cistz, responsable de la realización de la parte chapa, transformaron, en nueve meses de trabajo (un verdadero alumbramiento), el proyecto en realidad. El G.T.A. salió a probar el 25 de agosto de 1968, coincidiendo, casualmente, con la primera fecha teórica en el calendario para Gran Turismo Argentino.

La unidad motriz destinada a propulsar el auto, es un motor Renault 850 cm<sup>3</sup>. Con este motor y caja corta anda a 160 plus km/h. Con caja larga puede alcanzar 180 km/h. Con el nuevo motor Renault 1300 supera holgadamente los 200 km/h. El auto está dimensionado como para soportar el motor citado en último término, ya que existe la intención de instalar uno, a título experimental. El aspecto general del auto evidencia la preocupación puesta en las soluciones de diseño. Si tuviéramos que encontrarle algún parecido, diríamos que la proa nos trae reminiscencias de la Ferrari Dino coupé



### FIGHA TECNICA DEL PROTOTIPO RENAULT G.T.

#### MOTOR:

Renault 850 cm<sup>3</sup>. Potencia estimada: 70 HP a 6.800 rpm. Ubicación del block: por delante del eje trasero. Radiador de aceite. Sistema de encendido de 12 volts, alimentado por alternador.

#### CAJA DE VELOCIDADES:

Original Renault de 4 marchas, ubicada en posición invertida a 180°.

#### CARROCERIA:

Gran Turismo 2 puertas, dos plazas, cerrado. Dimensiones: Distancia entre ejes: 2,26 m. Trocha anterior y posterior (ensanchada en 2 pulgadas con respecto a la original): 1,30 m. Ancho máximo: 1,62 m. Altura (descargado): 1,04 m. Despeje del suelo (al cárter): 12 cm. Superficie frontal disminuida con respecto a la del Renault Gordini en un 35 %. Habitáculo construido en chapa de acero, y trompa y cola de aluminio. (Estas dos últimas serán producidas en resina poliéster). Tapizado en sémil cuero.

#### SUSPENSION:

Original de Renault Gordini, exceptuando el agregado de tensores longitudinales para el tren trasero, que absorben los esfuerzos de aceleración y frenado.

#### DIRECCION:

Original Renault, a cremallera.

#### FRENOS:

4 Bendix a disco (especiales Renault 1093).

#### PESO TOTAL:

580 kg. Distribución del peso: 44 % adelante y 56 por ciento atrás. El porcentaje permanece constante, aún con los dos ocupantes.

2 litros y la popa, del Alfa Romeo Can-guro de Bertone. La trompa, demasiado alejada en su parte inferior del piso, es un detalle que no condice con la línea baja y perfilada del auto. El interior está prolijamente terminado. El panel está enchapado en nogal, ubicado al centro del cockpit, con instrumental completo. Sobriamente tapi-zado, el cockpit ofrece como equipo complementario cinturones de seguridad, radio y calefacción; estos dos últimos, originales de fábrica. Las medidas interiores serán reestudiadas, previéndose una ampliación en sentido longitudinal de 15 cms. El redimensionamiento se logrará desplazando el tabique que separa el habitáculo del vano motor. La modificación obedece a cierta incomodidad que se presenta en el accionamiento de la pedalera, especialmente del embrague.

Funcionalmente, el auto tiene muy buena aceleración, frena correctamente y la tenida es extraordinaria. Tiene una leve tendencia "dulcemente" sobrevirante. Como detalle originalísimo presenta cuatro ruedas, cosa poco usual en los autos. Los neumáticos son Good Year Speedway Cinta Azul, 690 x 14. Las llantas se diseñaron especialmente, fundidas en aleación liviana de titanio aluminio; son de 5,5 pulgadas de ancho y fueron realizadas por un ex fundidor de Ferrari que habita actualmente en Chacarita (afuera, no adentro). La visibilidad hacia adelante está asegurada por un parabrisas de tipo envolvente, de gran curvatura e inclinación. Construido especialmente en cristal inastillable, el costo de la matricería destinada a su confección insumió "seishiento mil nashionale". El que tiene plata hace lo que quiere. Cuando la visibilidad hacia adelante se ve entorpecida por lluvia (o garúa finita), comienza a funcionar un limpia-parabrisas a paralelogramo deformable con un brazo único, que barre casi en forma total la superficie del cristal.

### PLANEANDO EL FUTURO

En los planes de Lui-Varela se prevé la producción de 50 unidades para 1969. La intención es entrar al mercado con un verdadero Gran Turismo, apto para circular por esas calles de Dios y aprovechable, dadas sus cualidades deportivas, para la "técnica e pratica della guida automobilistica da corsa". De la venta del auto se encargarían, posiblemente, las concesionarias IKA-Renault distribuidas en el país. Otra intención es inaugurar el autódromo 9 de Julio (cuyas obras están en plena realización y que será, de acuerdo con la información recibida "in situ", uno de los más completos, en todo sentido) con una carrera de GTA en la que intervendrían varios de los aparatos construidos en 9 de Julio. El costo estimado de cada unidad está en el orden de \$ 1.750.000.

### MORALEJA

Está científicamente comprobado que se puede hacer un auto Gran Turismo racionalmente proyectado y cabalmente construido. Aunque el diseñador sea agrónomo. Requisito fundamental: leer el célebre libro "Cómo pegar el gran salto del arado al pistolete".

Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires  
13 de Octubre de 1968

# OTRO TRIUNFO «CORRIDO» DEL fiat 1500

¡No hay vuelta que darle, la calidad del Fiat 1500 gana siempre, demostrando que es mejor en todos los terrenos!

- 1º OSCAR M. FRANCO, con Fiat 1500**  
**2º PEDRO FERUGLIO, con Fiat 1500**



Y junto a la calidad que lo conduce a la meta, triunfa la elegancia del Fiat 1500 expresada en cada uno de los detalles de su inigualada terminación.

## AUTODROMO

**La carrera de Turismo hasta 2.000 cm<sup>3</sup> corrida el domingo en el autódromo porteño como intermedio del TC, prometía ser, si no de las mejores, entretenida. Diversos factores invirtieron la calidad de lo esperado**



Los últimos aparatos tecedoras ya estaban saliendo de la pista. Una decena de Fiat y tres o cuatro Peugeot, aceleraban y aceleraban para que la aguja de la temperatura llegase a los 80°C por lo menos. Cerca del barullo, Grossi, Galluzzi y los tres pilotos de turno de la Scuderia de Concesionarios, decidían cual sería el ganador. Galluzzi sacó un escarbadienes del bolsillo, pidió otros dos para formar un terceto de diferentes alturas... y que la suerte decidiese, lo que no tiene que determinar, ni un motor, ni un piloto. En un equipo se entiende.

De golpe Galluzzi tiró el escarbadienes. Había decidido, de común acuerdo, *pedra libre*. Que viene a ser: lo que se le viene en gana a cada piloto. Pero eso sí, la carrera se decidiría en las últimas cinco seguramente.

Largaron y las tres cupés oficiales adelante. Turnándose las posiciones a través de cada vuelta, un poco para vos, otro para mí y para él también. Así, Pedelaborde, Franco y Reutemann estuvieron en el asunto seguidos por el Increíble Monguzzi desde el cuarto puesto, que según versiones con tonada, había viajado a Buenos Aires con indicaciones de Ika-Renault de intentar ganar la carrera. No hay Fiat que valga.

En la quinta, el cordobés se quedó sin presión y paró en la curva de Ascari; los Fiat siempre juntos pero dos vueltas más tarde Pedelaborde rompe una válvula y pone cara de estudiante aplazado en un cuatrimestral. Reutemann a la vuelta siguiente pasa con el *chuf chuf* propio de la junta soplada y Fran-

co se queda con la responsabilidad de llevar el último Fiat oficial al primer puesto para salvar los papeles elementales. Las tres cupés anduvieron entre los 2m31/32 segundos para la vuelta. O sea 4 segundos más que el mejor tiempo de Reutemann en la clasificada. A pesar de haber andado relativamente despacio, se rompieron dos de las tres

presentadas, y con fallas muy comunes últimamente. No es muy buen augurio para los otros tres motores que estarán el domingo que viene en los 1.000 kilómetros. ¿No?

Detrás de Franco, el ex Decarlista Pedro Feruglio llevaba un Fiat también Cupé armado por Balestrini. Fue un excelente segundo detrás de Franco y

### CLASE TURISMO HASTA 2.000 cm<sup>3</sup>

Circuito N° 6 - Autódromo Buenos Aires - 13/X/68 - 15 vueltas

#### CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	33	Franco, Oscar M. ....	Fiat 1500 Cupé .....	38m13s6	15
2º	41	Feruglio, Pedro .....	Fiat 1500 Cupé .....	38m31s3	15
3º	44	López, Osvaldo .....	Peugeot 404 .....	38m32s5	15
4º	30	Boyadjián, Eduardo .....	Fiat 1500 Cupé .....	38m54s6	15
5º	26	Vázquez, Carlos .....	Fiat 1500 Cupé .....	39m22s5	15
6º	24	Zunino, Ricardo .....	Fiat 1500 Cupé .....	39m29s8	15
7º	8	Antelo, Osvaldo .....	Renault 1093 .....	39m46s4	15
8º	39	Alesina, Carlos .....	Fiat 1500 Cupé .....	40m07s4	15
9º	49	Blaquier, Juan J. ....	Peugeot 404 .....	40m09s6	15
10º	7	Alonso, Rubén .....	Renault 1093 .....	40m34s5	15
11º	3	Natella, Francisco .....	Isard 1204 .....	38m37s4	14
12º	5	Michelson Irusta, G. ....	Renault 1093 .....	39m13s4	14
13º	4	Adamo, José .....	De Carlo .....	39m47s2	14
14º	40	Cea, Oscar .....	Fiat 1500 Cupé .....	40m06s8	14
15º	19	Sampol, Emilio .....	Fiat 1500 Cupé .....	35m18s4	13
16º	16	Melli, Armando .....	Renault 1093 .....	34m12s4	12
17º	6	Carranza, Ricardo .....	Renault 1093 .....	44m36s9	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 99,077 km/h.

RECORD DE VUELTA: Para el 33 de Oscar M. Franco en 2m29s8 en la 2ª vuelta.

# TIENE



otro de los Fiat particulares que puede dar charla. Roberto Galluzzi paró cuando comprobó que su cupé, achanchadísima, lo podía llevar a un papel poco decoroso para su nombre; Emilio Parisi, después del abandono de Monguzzi era el mejor Renault clasificado, pero levantó la tapa del motor a mitad de carrera y vuelta para 25 de Mayo. Ferruglio segundo y López (un muchacho que el año pasado se lo veía muy seguido en los entrenamientos públicos de los sábados a la tarde en el autódromo porteño) fueron las dos revelaciones del sábado, que se consumaron el domingo. El primero con el antedicho Fiat y el segundo con el mejor "404" clasificado el domingo. Sin embargo, ningún coche de la marca del león pudo superar el quinto tiempo de Monguzzi el sábado.

Los Peugeot oficiales no se presentaron, porque el circuito, el exigente y vivoreante Nº 6 los perjudicaba demasiado aunque el tercer puesto de López dejó a muchos pensando. Cuarto fue Eduardo Boyadján con la cupé un poco corsificada que usa para ir a las pinturerías; quinto Vázquez y sexto el sanjuanino Ricardo Zunino con 120° de temperatura.

La carrera prometió mucha el sábado y no dio casi nada el domingo. Lo que el sábado parecía ser un espectáculo inmejorable, el domingo fue una carrera con espacios estiradísimos entre coche y coche. Y Franco, para colmo de males, andando en cuatro segundos más que el día anterior. Casi casi para bostezar.



# ¡DE 18 CARRERAS 12 TRIUNFOS ASI GANA EL EQUIPO ESSO!

31-3-68 "24 horas"

**GASTON PERKINS**

14-4-68 Entre Ríos

**HECTOR L. GRADASSI**

28-4-68 Balcarce

**CARLOS A. PAIRETTI**

5-5-68 Buenos Aires

**GASTON PERKINS**

19-5-68 Rafaela

**ROLO ALZAGA**

26-5-68 "4 horas"

**GASTON PERKINS**



23-6-68 "250 millas"

**GASTON PERKINS**

14-7-68 Córdoba

**CARLOS A. PAIRETTI**

18-8-68 Córdoba

**CARLOS A. PAIRETTI**

25-8-68 "Fórmula 1"

**CARLOS A. PAIRETTI**

22-9-68 Allen (R. Negro)

**CARMELO GALBATO**

29-9-68 Buenos Aires

**CARLOS A. PAIRETTI**

## USANDO UNICAMENTE NAFTAS Y LUBRICANTES



# CONFEDERACION SI, DISIDENTES NO.

Que no puedo, que quién sabe,  
que esta noche, que mañana...  
Largo y triste como un tango.  
Sólo que esta vez, la cuestión  
institucional del automovilismo  
argentino parece haber  
arribado a feliz final. Así sea

Que sí, que no, y al final la margarita se deshojó. La margarita vendría a estar formada por: el tallo, Automóvil Club Argentino; el centro, que no nos acordamos cómo se llama, la Comisión Deportiva Automovilista y los pétalos, los clubes afiliados.

El huracán que forman las pasiones personales de ciertos dirigentes, el desconformismo de otros, y las ganas de querer hacer el bien por parte de unos pocos, azotó la vida útil de la sufrida margarita que como la del tango, fue muriendo poco a poco.

La jugada es que allá por marzo hubo un golpe de gracia que casi aplasta la CDA a favor de la ACTC, comenzando entonces la guerra de las siglas. Las huestes de la calle Bogotá (ACTC) astutamente comandadas por don Charlie, que no corre pero digita, estuvieron a punto de lograr la hecatombe automovilística. Una falta de definición les hizo fracasar el golpe de estado y debieron seguir en la penumbra.

Fue así que el ACA, agobiado por las quejas generales por su mal gobierno, decidió cambiar el rumbo y hacer como Pilatos. Para lograrlo ideó algo que se llama CADAD (Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo) y que debía crearse, constituida por 12 federaciones regionales divididas geográficamente.

Luego de redactar un estatuto de 28 artículos envió al interior del país diez delegados llevando la responsabilidad de integrar las Federaciones con los clubes afiliados de cada zona. Las otras dos corresponden a Buenos Aires y por tal motivo se demoró su agrupamiento.

En casi todas las reuniones constitutivas, hubo pedidos modificatorios al estatuto. Y en todas las del interior, hubo acuerdo en que la Confederación era la solución. Lo que fue rechazado de plano por considerárselo absurdo fue un organigrama que presentaba la posibilidad de un calendario de fechas aberrantes. Como ejemplo, podemos decir que a cada zona le tocaría un mes completo de carreras, y por consiguiente el planteo sería: primer domingo, Mecánica Argentina de las tres fórmulas; segundo domingo, Tu-

rismo Anexo "J" en todas las categorías; tercer domingo, TC y cuarto domingo, Sport Prototipos. Se imaginan que el bolsillo-fana que lograra subsistir a tan tremenda maratón mensual, debería ser premiado honoríficamente, y como a él, a dirigentes, corredores y demás vinculados, que terminarían haviéndose de cada lugar como para no volver nunca más. La idea, a pesar de todo, sigue en pie, aunque dudamos si el mismo autor será capaz de votar cuando deba ser juzgada. Eso es lo único que se rechazó en el interior.

Pero, la "capi" tendría una sorpresa. La batuta "acetecelista" decidió no apoyar la gestión emprendida por el ACA. De tal modo que se pertrechó como para la guerra, buscó a láteres y se constituyó en grupo disidente. El viernes por la noche convocó a reunión en la sede de la Asociación Argentina de Volantes para considerar el rumbo a seguir. Lo que más se trató, fue la insólita creación de la undécima Federación que, entre gallos y medianoche, se constituyó en la ciudad de Pergamino con 8 clubes de la zona Norte. También se criticó acerbamente la idea del ACA y se resolvió definitivamente enviar un telegrama impugnando la Asamblea Constituyente que debía realizarse horas más tarde —el sábado por la mañana— convocada por el ACA. El telegrama no pudo llegar, porque el servicio telegráfico no funciona los días feriados y se recurrió a levantar un acta con el escribano Mario Orgeira, quien llegó a la sede de Av. Libertador cuando se llevaban 3 horas de debate y que fue recibido por un empleado administrativo que se limitó a firmar el "recibí conforme".

A las 12.25 del sábado una salva de aplausos marcó la creación de la CADAD, el comienzo de un cuarto intermedio y la finalización de un largo manoseo al poder automovilístico. El presidente de la asamblea, señor Alessio Roberto Chessel, respiró aliviado y confió a PARABRISAS CORSA que todo era normal y que todavía no se había enterado del telegrama de los disidentes. El acta estaba guardada en algún cajón a

la espera de que finalmente todo se cocinara.

Terminado el cuarto intermedio siguió la sesión a puertas cerradas. Debían elegirse las nuevas autoridades por voto secreto. El ACA, antes de la votación, informó que no aceptaría la presidencia en caso de resultar elegido. Los delegados presentes fueron sugestivamente coincidentes en sufragar a favor del cordobés Chessel, quien a su vez es presidente de la Federación N° 5 (Córdoba) y delegado titular por la misma. Sucede que Chessel, ex corredor con Borgward, Alfa, Auto Unión y Renault bajo el seudónimo de "Lorenzo San", es el hombre de confianza del doctor César Carman, presidente del ACA, y como tal era el "candidato".

La secretaría recayó en el ACA representada por el comodoro Ernesto Baca; la tesorería en el Automóvil Club de Pergamino (zona dos, creada a último momento) y cuyo delegado es el señor Domingo Labartete. Las dos vocalías fueron para la Asociación Tucumana de Automóviles Standard y Jorge Newbery de Venado Tuerto, que son las zonas Norte y Santa Fe.

Terminado el escrutinio, las sonrisas se mezclaron con los whiskys y el flamante presidente se ocupó de enfatizar que "yo no soy ningún mandadero del ACA, como algún diario se ocupa de calificarme. Mi gestión es personal, y cuando me sienta incómodo o digitado, me iré". Estas declaraciones cerraban un criticado proceso. La CADAD estaba creada para regir los destinos del automovilismo nacional. El grupo disidente seguirá con su gestión en contra, aun cuando su temeraria impugnación no haya sido ni considerada. Quizá alguno de los 22 clubes que forman el grupo opositor cambie de rumbo y se afille a la CADAD; caso contrario, no podrá organizar ninguna carrera de especialidad alguna con puntaje para los campeonatos nacionales. De ahí que la margarita murió pisoteada. El tallo se quebró (ACR), el centro se disolvió (CDA) y los pétalos se dispersaron flotando por el aire (los clubes). Algunos sostienen que la margarita se reencarnará en un inmenso girasol y todos seremos felices. ¿Será? 

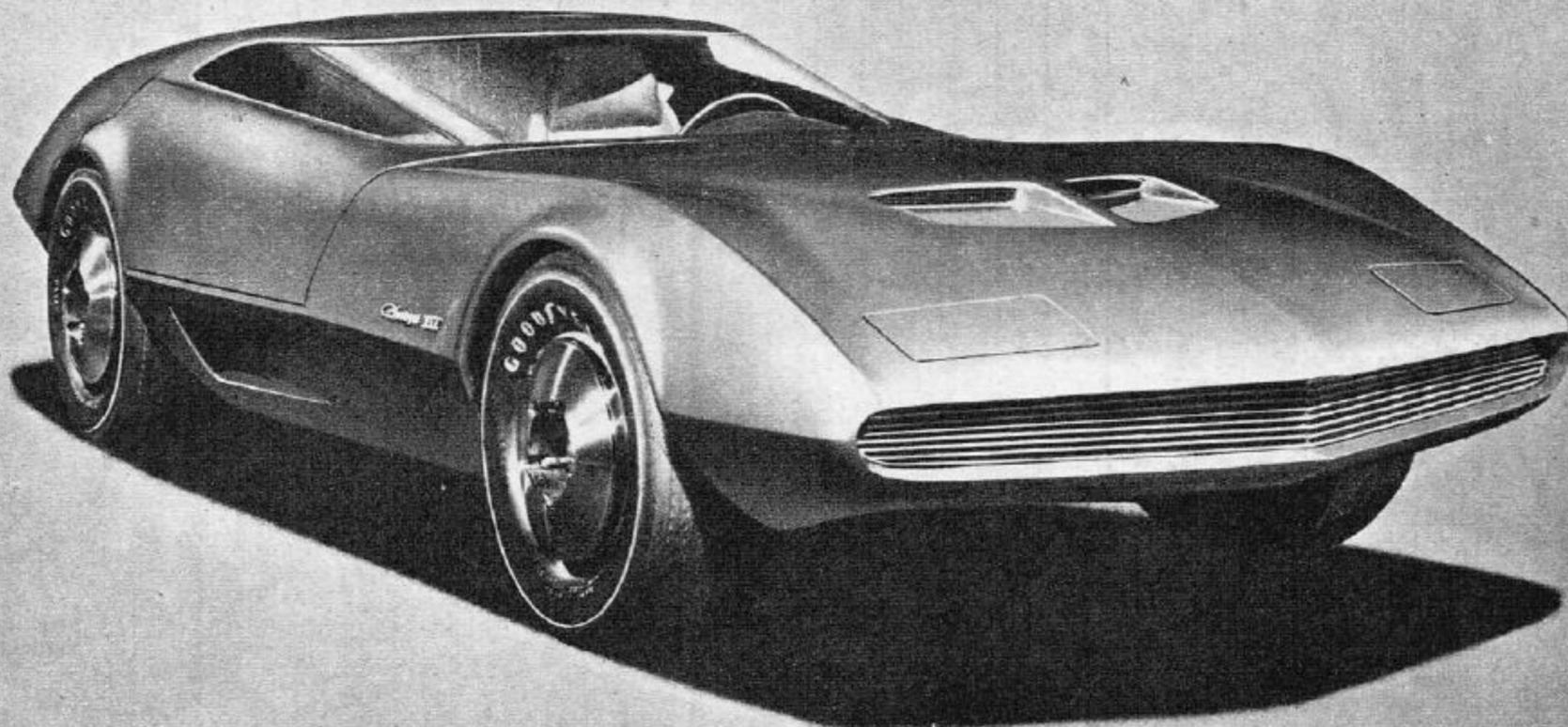
## PREMIO

Parabrisas  
**CORSA**  
**BAHCO**



Todas las escuelas del país dependientes del Consejo Nacional de Educación Técnica (especialidad Automotores), recibirán este año el Premio Parabrisas Corsa - BAHCO, consistente en una caja compuesta por: 13 llaves combinadas, 16 bocallaves y 6 accesorios. Ponemos así en manos de profesores y alumnos las herramientas BAHCO que utilizan los mecánicos profesionales.

9a. caja recibida por la  
ESCUELA N° 1 de SAN JUAN  
"Ing. Rogelio Boero"



No es un Polaris, es un auto; existe y fue desarrollado en proyecto y realización por la división Dodge de Chrysler.

# PARA VIAJES ORBITALES

Si siguiendo una tradicional costumbre, iniciada posiblemente por los primeros arrendatarios de la "Wells Fargo Ltd., indios, flechas, tiros y viajes de placer", los técnicos y diseñadores norteamericanos proyectan actualmente nuevos vagones que tienen en común con sus antecesores "western" únicamente el aumento progresivo de "nobles brutos", método bastante habitual para incrementar la velocidad. A pesar de conservar en esencia las características de la especie, los autos americanos han sufrido una evolución formal; el diseño desprecia las formas ampulosas que caracterizaron durante mucho tiempo, e inclusive sirvieron de sello identificatorio a las marcas y modelos introducidos en el ávido mercado comprador yankee. El tratamiento de las formas, actualmente, evidencia un mayor aprovechamiento de los materiales empleados, tanto en su función estructural como estética, y aproximándose cada vez más al diseño "químicamente puro" que caracteriza al Viejo Mundo. Un ejemplo de lo predicho es la preocupación puesta en la búsqueda de nuevas soluciones de diseño y función, demostrada por el Departamento de In-

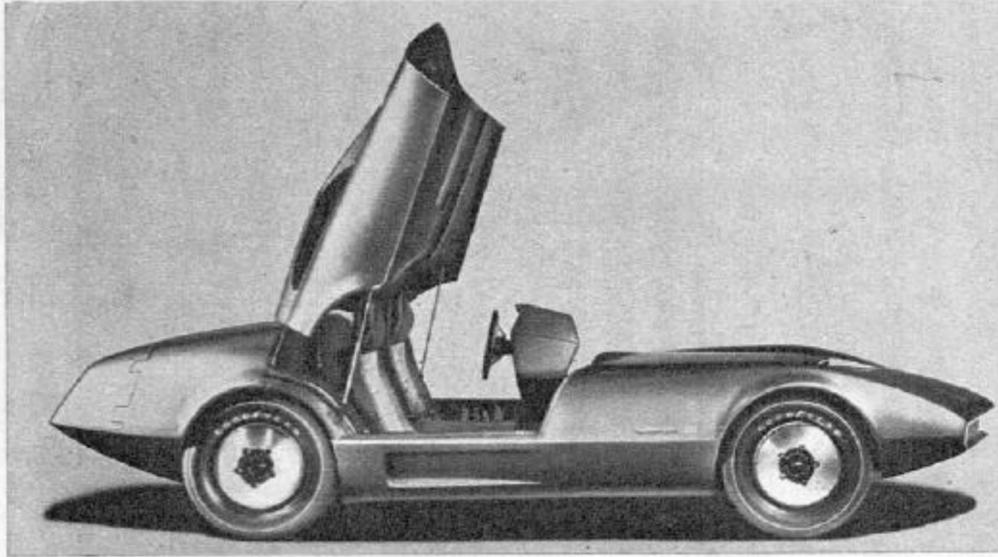
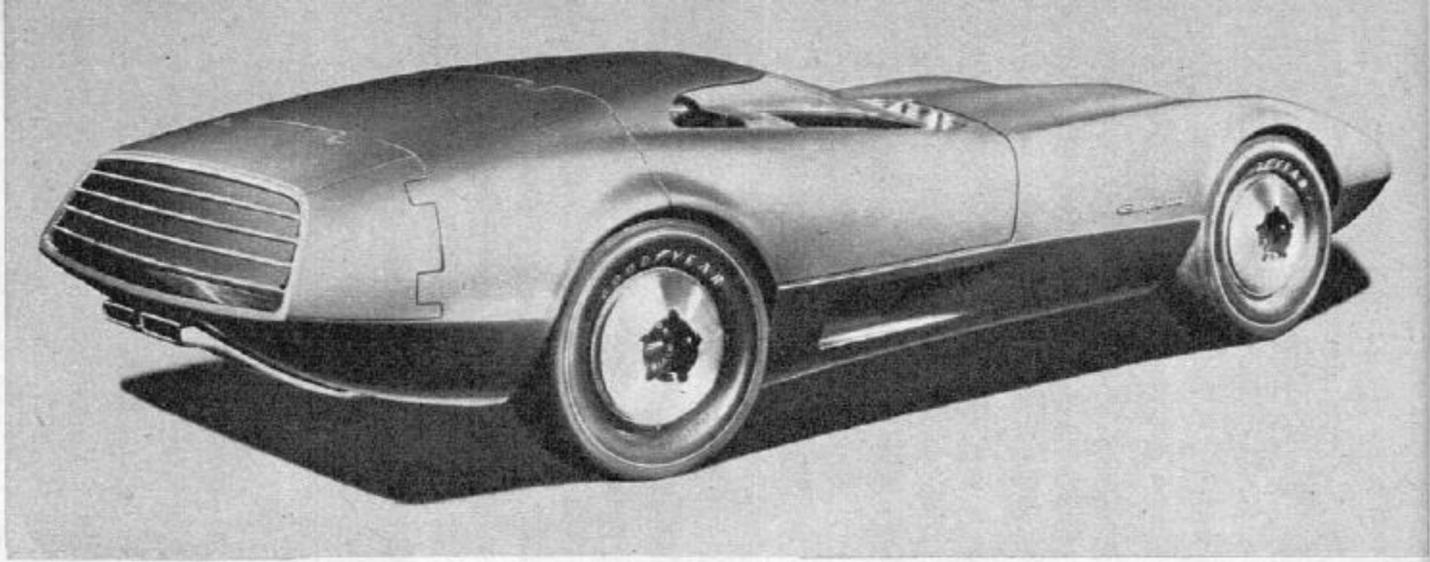
**La industria  
norteamericana revoluciona  
sus diseños con  
resultados positivos;  
paralelamente a la ganancia  
estética, las soluciones  
obtenidas se aplican en los  
modelos de calle**

geniería y Styling de Chrysler en el proyecto del experimental Charger III. Evolución progresiva del Charger II, algunas de cuyas soluciones se volcaron en los mansos Charger familiares, el III plantea los mismos objetivos; es decir, introducir mejoras en los autos de calle, previamente experimentadas en vehículos especiales (¿o espaciales?...). Fruto de estas investigaciones es el Dodge Charger que cualquier norteamericano puede comprar y pagar en especies, abalorios o cuentas de colores, siendo preferible, de todos modos, saldar la deuda en vulgares dólares. El manso Charger de 4 asientos se encabrita a medida que aumentan los cm<sup>3</sup> y los HP en las diversas opciones de motor que dotan al auto: un V-8 de 5211 cm<sup>3</sup>, que entrega 233 HP a 4400 rpm; otro V-8 de 6276 cm<sup>3</sup>, 274 HP a 4400 rpm, alimentado por un carburador de dos bocas; y considerando que donde comen dos comen cuatro, una tercera opción, V-8 de 6276 cm<sup>3</sup>, con carburador de cuatro bocas, que desboca 329 HP a 4800 rpm; y, finalmente, la versión "pulenta, pulenta": un motorcito de 6980 cm<sup>3</sup>, con cámaras de combustión hemisfé-

ricas y árbol de levas especial, que entrega 431 HP rpm. ¿Con cuál se queda?...

**EL CHARGER III**

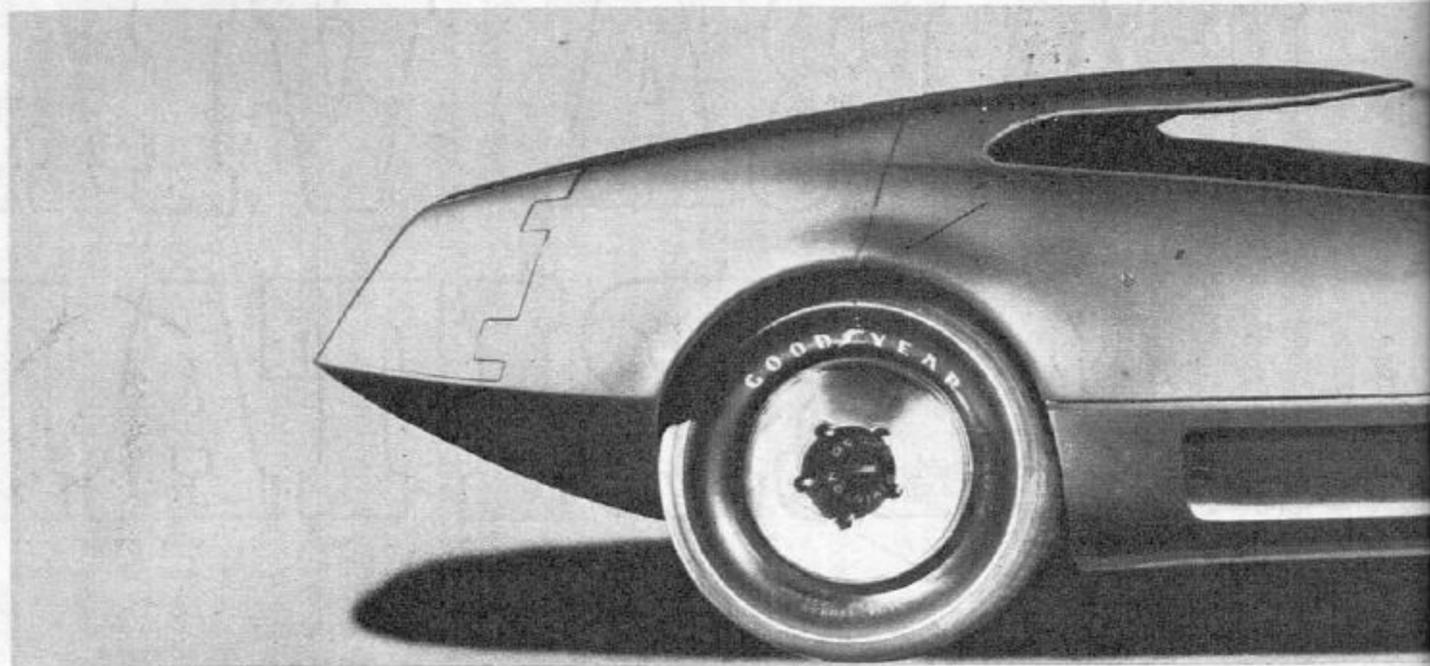
Presentado por la división Dodge de Chrysler International en los principales salones de automóviles, es un auto experimental que por sus características puede confundirse con un Polaris en reposo. Es el estudio de styling de mayor envergadura en el que se haya embarcado el grupo de "research & development" de Dodge. El aparato fue diseñado y construido en el mayor secreto en un viejo edificio situado en las afueras de la tradicional y umbrosa Detroit, de coloniales faroles y tortuosas callejas. (Fin parte romántica). El objetivo perseguido consiste en llegar a la producción en serio, y en serie, del Charger III, algunas de cuyas soluciones en lo que respecta a instrumental, manivelas, diales y palanquitas interiores se han implantado ya en el modelo 4 asientos del Charger '68. El modelo presentado, de dos asientos, está discretamente pintado en color rojo brillante. Sus medidas son: 90-60-90 (no ..., estamos pensando en otra cosa...) Volvamos al tema: mide 1,06 m de altura; 4,67 m de largo y 1,85 m de ancho. La distancia entre ejes es de 2,54 m. No tiene puertas ni ventanas móviles; el acceso se efectúa oprimiendo un botón, que pone en movimiento un mecanismo que hace que la capota y laterales del habitáculo pivoteen hacia arriba y atrás, los dos asientos se eleven 20 cms, y el volante e instrumental se desplacen para facilitar el ingreso al cockpit. Una vez sentadito, apretando otro botón, sale una mano que lo acaricia... Oprimiendo otro botoncito más, el techo, asientos y volante-tablero retornan a su posición normal. Sobre la cabina hay un espejo elevable de retrovisión en gran ángulo, que permite obtener una visión posterior panorámica. Una de las novedades planteadas en el auto consiste en una tapa abisagrada situada sobre el lado izquierdo del capot. Abriéndola, se controla el nivel de agua y aceite, y la batería. La tradicional varilla de inmersión ha sido reemplazada por un manómetro; se ubican también en el compartimiento los fusibles, para solucionar con mayor rapidez cualquier inconveniente del sistema eléctrico que pudiera presentarse. La novedosa tapita tiene el objeto de neutralizar el titánico esfuerzo que significa levantar el



El Charger III en imponente  $\frac{3}{4}$  posterior. Las acanaladuras que se ven atrás, al costado y arriba corresponden a las articulaciones de los frenos aerodinámicos.

...3 ...2 ...1  
... ¡Ignition!

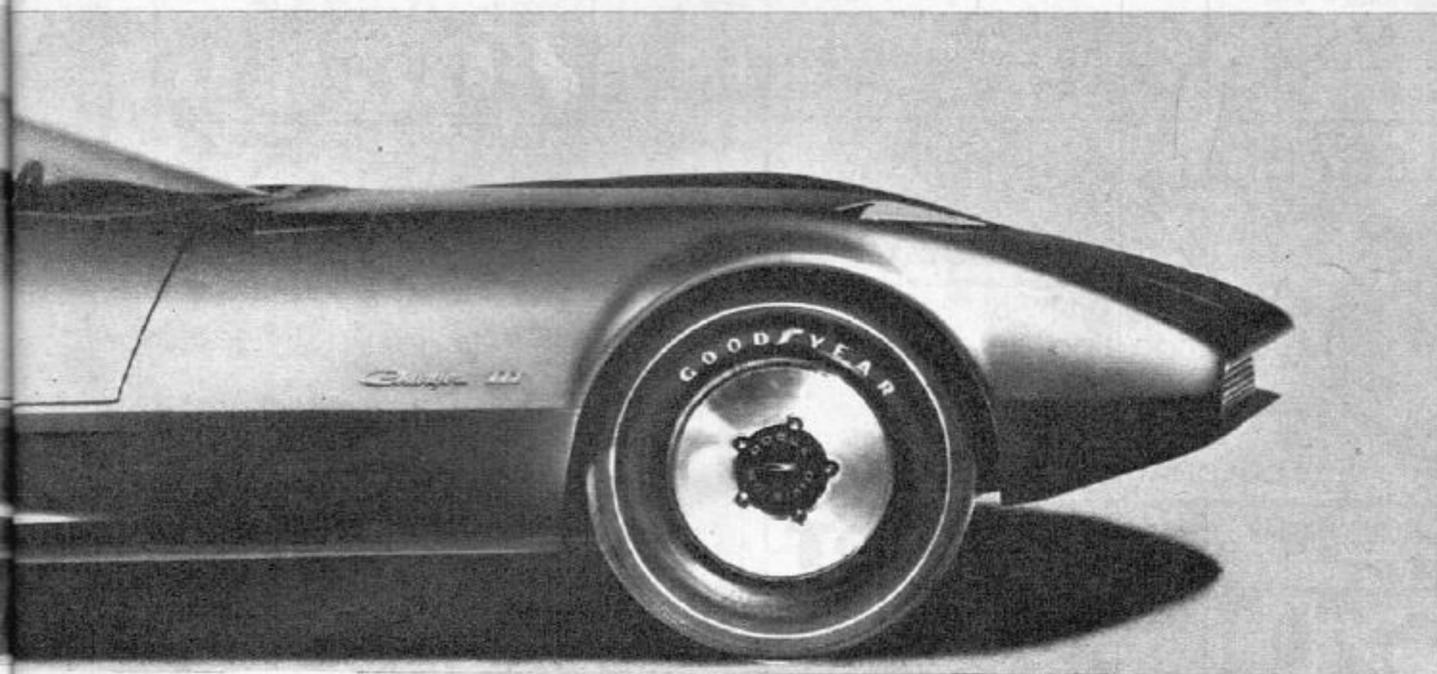
Así se entra al auto. No explicamos cómo se sale, ya que una vez adentro es como para quedarse a vivir.



Limpieza absoluta de diseño; superficies claras y definidas y estricta funcionalidad.

El modelo Charger que integra la línea Dodge para uso doméstico. En estos autos se vuelcan los resultados obtenidos en los experimentales, como el Charger III.





capot. Este último, de pronunciada inclinación, y la delgada parrilla de ventilación, contribuyen al aspecto general aerodinámico del auto. El vano motor ha sido diseñado de manera tal que acepte cualquier motor de la línea Dodge V-8, inclusive el de 426 pulgadas cúbicas, de alta performance. Para frenar, cosa que las buenas costumbres imponen de vez en cuando, sincronizados al sistema convencional, actúan tres deflectores (frenos aerodinámicos). El abastecimiento se realiza a través de dos bocas gemelas del tanque de nafta, para acelerar la operación. El problema consiste en encontrar surtidores con dos mangueras. Los faros delanteros están cubiertos, y los traseros abarcan todo el ancho del auto.

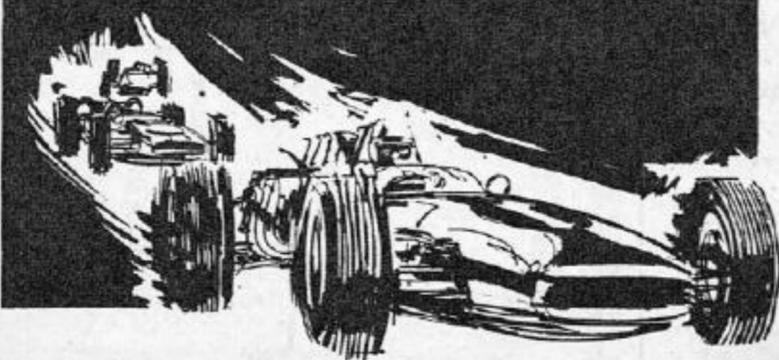
### DECORACION DE INTERIORES

El interior del Charger III está diseñado racionalmente, teniendo especialmente en cuenta la seguridad y comodidad de los ocupantes. Los asientos, tipo "bucket", anatómicamente conformados, poseen un apoyo para la cabeza. La consola central está desprovista de todo elemento que no resulte necesario para la conducción del auto. En la citada consola se ubican: la palanca selectora de la transmisión automática, el freno de mano, una manivela de sujeción para el pasajero, y un extintor de incendio. La ventilación del interior se realiza por medio de unos orificios situados en la base del parabrisas, que permiten la entrada de aire, que circula por la cabina y es expelido a través de respiraderos posteriores. A la altura del hombro izquierdo del conductor se hallan los interruptores de operación; perillas de luz, limpia y lava-parabrisas, calefacción, radio y acondicionador de aire. El grupo de instrumentos en el panel movable comprende un velocímetro, tacómetro, reloj, presión de aceite, temperatura de agua y muchos, muchísimos relojitos, perillitas y lucecitas.

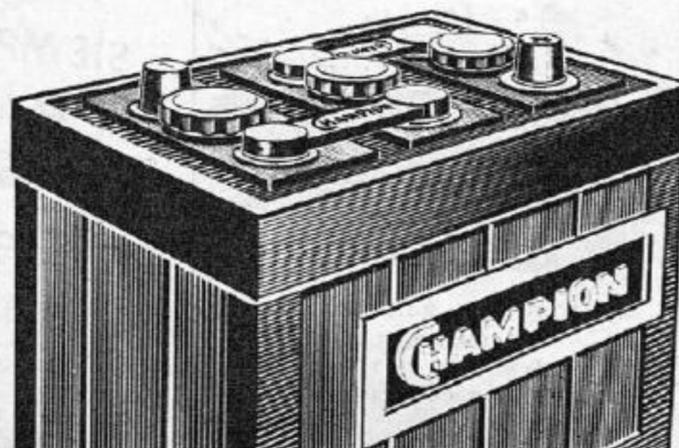
### CONCLUSIONES

De acuerdo con las palabras de Robert McCurry, gerente general de Dodge, "el Charger III es un coche que materializa una idea, o quizás mejor, es un intercambio de ideas." Nosotros tenemos una idea muy buena. ¿Nos la cambiarán por un Charger III?..

**buena  
marcha y  
performance...**



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



# sugerencias PARABRISAS CORSA

**VENTA DE PATINES Y PASTILLAS PARA FRENO**  
**CEMENTO PARA VULCANIZAR CINTAS**



PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

**CASA CIVIL**  
 Taller EL CANO 3626  
 Ventas: Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338

**REPUESTOS TAUNUS**  
 Linea completa



Av. Santa Fe 3002  
 T. E. 83-3281

**COLOCAMOS EN EL ACTO**  
 DEFENSAS INSTRUMENTAL  
 CAR-STEREOS  
 Y TODO TIPO DE ACCESORIOS PARA SU AUTOMOVIL

CREDITOS ATENDIDO POR "TITO"

**Yucón sa.**  
 AV. CABILDO 4200  
 TEL. 701-3656 - BS. AS  
 VENTAS POR MAYOR Y MENOR

**FIAT** RECTIFICACION DE MOTORES  
 LINEA ESPECIALIZADA

MOTORES COMPETENCIA  
 ANEXO J - F2 y F4  
 EQUIPO CON BANCO DE PRUEBA



**MARATEA Y CIA. S. R. L.**  
 BUCARELLI 1653/57 - T. E. 52-2595

**STUDEBAKER**  
**CITROEN**  
 REPUESTOS LEGITIMOS  
 CHARCAS AUTOMOVILES

S. R. L.  
 MARCELO T. DE ALVEAR 399  
 ex CHARCAS 32-9179 - Bs. As.



ESUSEN ARGENTINA  
 S. A. C. é I.  
 Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178  
 Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

... un paso del centro y en el centro de la zona del accesorio, lo exclusivo y personal en automovilismo deportivo. Palanca al Piso p/Peugeot - Volante F.3 Instrumental Joeger - BRD - Orian Rober - Faros Careño y Helita - Llantas de Magnesio - Cascos de Competición - Butacas Especiales.

PROBADA 3H GARANTIA DE UN PRODUCTO DE CALIDAD



EL repuesto ideal para su automotor (Ind. Arg.)

**ACELERADOR**

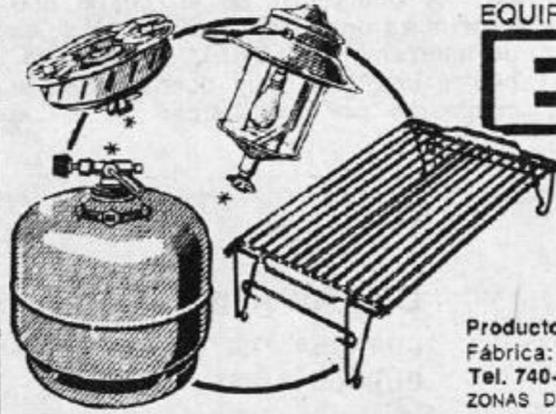
Visite a **J. CORTELL e Hijo**  
 AV. Rivadavia 7262  
 Tel. 611-2492  
 Cap.

*Ballester*  
 M. R. PAT. Nº 51316

Para todo tipo de automotor inclusive Torino  
 380 W. y 300  
**COLOCACION EN EL ACTO**

INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...  
 EQUIPO CAMPING

**ECO**



CALENTADOR: c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas.  
 FAROL: a gas con o sin barril para garrafa.  
 PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO  
 Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli  
 Tel. 740-3662.  
 ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

**PEUGEOT**  
**Citroën**

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

IMPORTACION - FABRICACION

**TATEOSSIAN Hnos. S. A.**  
 CABELLO 3363/65  
 T. E. 71-3952/8959 y 72-3957

**VERONESI PIANIGIANI**  
 CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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



SIEMPRE A MANO la buena música...

...adquiriendo su auto-radio Autovox, Blaupunkt, Transyca, Sonders, o la de su preferencia

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

# AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

## Parabrisas CORSA

### CUPON

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

Nombre y apellido .....  
 Dirección y localidad .....  
 Teléfono .....  
 Añunjo Giro Postal - Bancario Nº .....



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 sus correspondientes giros recibidos hasta el día jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

**CUBIERTAS ESPECIALES**, Pirelli, super sport, completamente nuevas, 540-980-15 S7, con cámaras de competición, indicadas por Torino o Turismo de Carretera, con o sin llantas, tratar Sr. Raúl, Av. San Martín 7160, Capital.

**VENDO** dos tacómetros Smiths 0-6000 rpm, 270°, 6 ó 12 volts, con iniciales de Rolls Royce, nuevos, para 6 cilindros. Llamar por la mañana. Tel. 80-9665.

**VENDO** velero "Grumete", totalmente equipado. Tratar: Coronel Díaz 1747. Teléfono 83-0223.

**CUPE FORD VENDO**, clasificada en 12º puesto en la copa "Challenger" disputada el año pasado en el Autódromo Municipal. Excelente oportunidad para debutantes. Tratar con Raúl Expósito en Rex Automotores. Av. San Martín 7160, Cap. Federal.



**VENDO MAGNETO BENDIX**, CR4 para 4 cilindros, usado. Y carburador Carter YF de 38mm de garganta usado y un magneto para motor de 1 cilindro. Cnel. Díaz 1747, Tel. 83-0223.

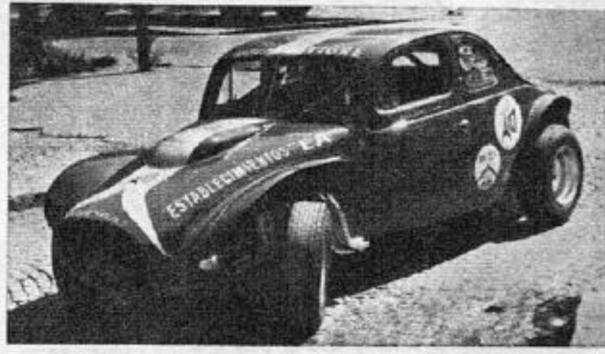
**CORSAS DEL INTERIOR**. Todo tipo de accesorios para competición TM, TC y autos sport. Cascos. Solicitar lista de precios y detalles. Todos los pedidos se remiten en 48 horas por vía aérea contra giro o contra reembolso. También Manuales del dueño y del taller de las principales marcas y modelos. **CENTRAL-POSTAL-CAR (CPC)**. Pedidos a Montevideo 434, 7º Piso. Oficina 3. Buenos Aires.

**COMPRO PEUGEOT 403**, primera mano. Buen estado. Llamar a: Víctor Hugo Campos. Tel. 45-9301.

**HAGASE SU LANCHA PLASTICA Y SU CARROCERIA GRAN TURISMO**. Hugo H. Nasenbalg y Asociados organizan un nuevo curso teórico práctico sobre poliéster reforzado con fibra de vidrio, que comenzará el día 22 de octubre. Los alumnos harán: Una embarcación de plástico reforzado con fibra de vidrio, para usar con motor fuera de borda, la que sortearemos entre los alumnos asistentes. Cálculos de matrices Epoxi, para estampado de chapas. Bandejas decorativas. Chapas traslúcidas. Incrustaciones transparentes. Cálculo de carrocerías de plástico Bran Turismo. Teoría de los revestimientos de botes, metales, tanques anti-ácidos y muchas cosas más. Informes e inscripción: Venezuela 1578, de 8 a 12 y de 14 a 18. Se otorgan certificados de asistencia. Vacantes limitadas.

**TC y TM**. Válvulas de competición, diseño BERTA. También cojinetes de biela y bancada. Bujías especiales. Pistones y Aros. Supermedidas. Viamonte 1694

**VENDO CUPE FORD F100**. Construida en 1966. Carburadores Weber. Caja Galaxie. Considerada "la mejor cupé" ex Oscar Gálvez. Buen precio. Tratar: Eduardo "Cacho" MATIAS, Av. Cazón 601, TIGRE. Tel. 749-0222.



**MONOPLAZA FORMULA 5-175**. cm<sup>3</sup> Chasis reticulado espacial tubular. Carrocería de plástico. Suspensión delantera independiente tipo Brabham, suspensión trasera independiente tipo Chapman. Dirección, piñón y cremallera marca Excalibur. Distancia entre ejes 1,80m. Trochas 1,08 m y 1,10m. Rodado delantero 8", trasero 10" con llantas ensanchadas. Frenos hidráulicos sobre las cuatro ruedas. Vende sin motor y con trailer para remolque. Av. Callao 1289, Capital. Tel. 32-1105.



**AUTO SPORT o GRAN TURISMO** de 1940 o 1947. Precios hasta 600 mil pesos. Compró. Llamar a 80-2698.

**VENDO CHEVROLET 51**, negro, 4 puertas. Buen estado. Contado y facilidades. Llamar a' 45-9301.

**COMPRO TORINO 300**, poco kilometraje, buen estado. Contado y facilidades o permuta por Rambler y pago diferencia. Tratar: Tel. 88.8637, de 8 a 9 ó 22 a 23.

**COMPRO** barco tipo pescador, eslora 8 a 12 metros, 4 cuquetas, motor económico, con facilidades. Llamar a 84-7984, Señor Edgardo.

**RENAULT 4 L**, vendo. Muy buen estado. También un Ford Falcon. Llamar a 47-0481, de 9 a 12 y de 14 a 19.



**RAMBLER AMBASSADOR**, muy buen estado general, vendo contado y facilidades. Llamar a: Tel. 48-1295.

**FIAT 1500 y VALIANT III**, impecables, con facilidades a convenir. Sr. Bernardo, José E. Uriburu 460, 3ro. A, de 9 a 18.

**VENDO CHEVROLET 400, 62**. Estado impecable con poco uso. El mejor diseño de GM. Gomas y tapizado nuevos. De particular a particular. Contado y facilidades. Tratar: Tel. 88-1217.



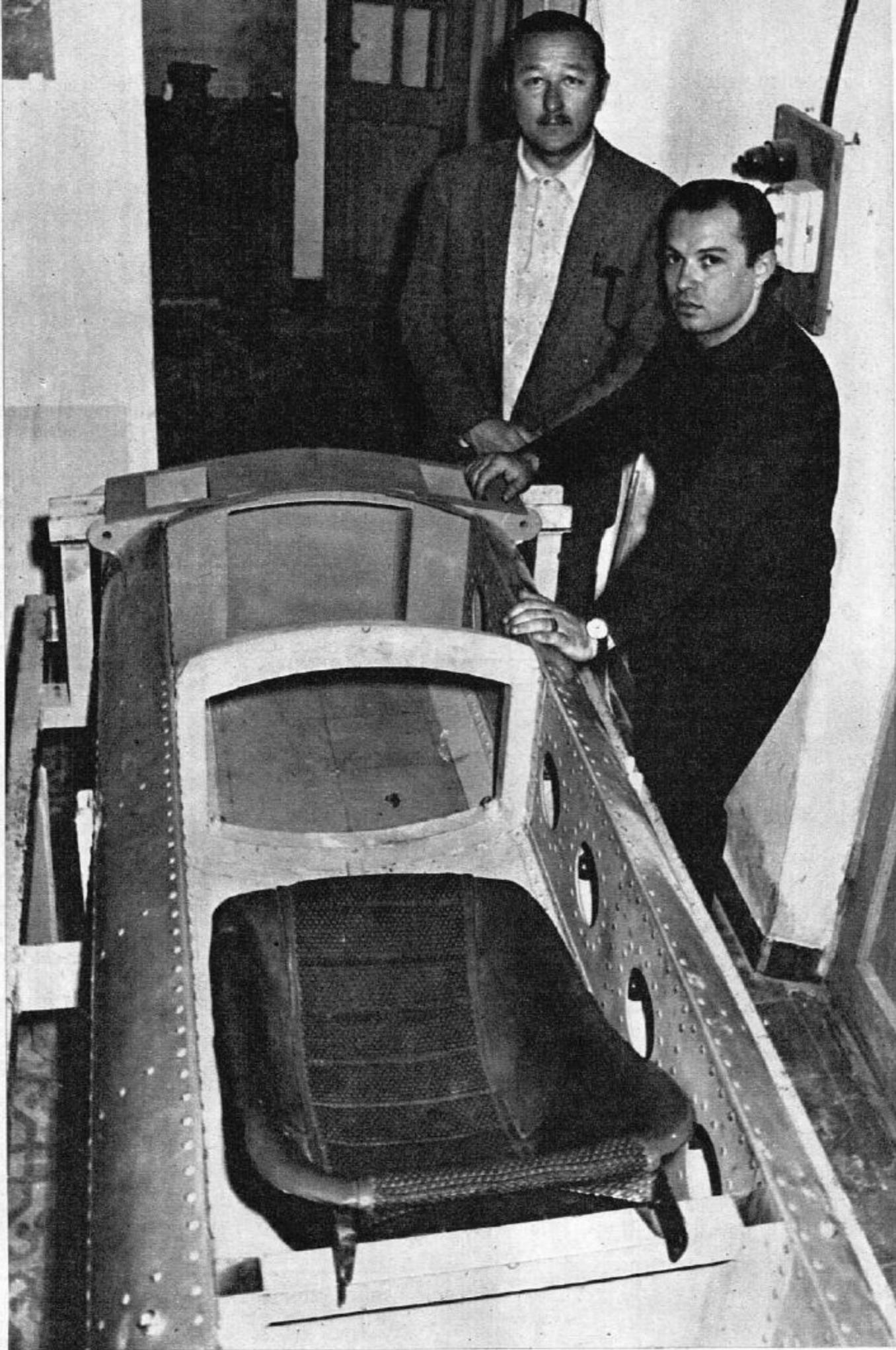
**VENDO VALIANT I**, año 1962, estado muy bueno. Uno de los autos más solicitados por su rendimiento. Tratar: Sr. Roberto Ramírez, Talleres F A C E S A, Medrano 489, Capital.



**VENDO MONOPOSTO** Rafaela para Fórmula 2, 0 Km. a estrenar. Completo, con motor y caja. Armado y puesto a punto de chasis y suspensiones. Listo para largar. Acasuso 1393, Olivos (altura Av. Maipú 3200). Sin cubiertas. O permuta por auto de serie.

**VENDO PEUGEOT 403, 62**, buen estado, de particular a particular, gomas buenas. O permuta por Peugeot 404 65/66. Pago diferencia con facilidades. Tratar: Sr. Soly, Tel. 40-3855, de 10 a 12 o de 18 a 20.

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.



**D**esde abril que germinó la idea, hasta hoy, el progreso ha sido evidente. De aquellos perfiles trazados a lápiz sobre el papel, se pasó a las plantillas, y la "larva" metálica es ya una realidad

Algo similar ocurrió con el pulmón del auto, que todavía no tiene nombre, y que también fue diseñado especialmente para competir en M. A. F2. Se trata de un Peugeot 404, 5 bancadas, modificado y que lleva dos árboles de levas a la cabeza.

## LOS CONSTRUCTORES

Los autores de esta nueva picardía cordobesa son: el ingeniero mecánico aeronáutico JOSE PEDRO BATTELLINO, 28 años, soltero, nacido en La Cumbre, y el técnico diesel EUGENIO MARINELLI, 39 años, casado, 3 hijos, nacido en Pérez (prov. de Santa Fe). Ambos están radicados en Córdoba y al posible ocio lo matan con la pasión de todos: el automovilismo.

Battellino, tenía siempre el deseo de construir un automóvil y desde hace diez años, cuando estaba en primer año en la Escuela Superior Aerotécnica, viene desarrollando curiosos "aviones" sin alas y con cuatro ruedas. Incluso llegó hasta construir una maqueta de lo que él define como "estudio aerodinámico de una carrocería deportiva". Las fluidas líneas del aparato podrían tener aplicación en un sport-prototipo o algo por el estilo. Ese auto no se pudo construir por falta de medios, pero sí un Fórmula dos que realiza por encargo de la "Escudería Córdoba", un grupo de diez personas con el entusiasmo de cien.

Cuando se encontró Battellino con Marinelli, éste venía de recorrer todos los talleres más renombrados de la Argentina tratando de encontrar alguno que construyera un monoplace no tubular. No encontró lo que buscaba, y accidentalmente lo halló en Córdoba donde no había curioseado todavía.

Fue un convenio a primera vista y el 10 de junio comenzó la construcción del chasis.

## CHASIS

Se trató de una estructura autoportante de duraluminio remachado, con cuatro cuadernas de acero. Para dar una idea del trabajo digamos que lleva aproximadamente 3.000 remaches.

La trompa, parte superior del cockpit y la cola están siendo realizadas en plástico reforzado, con la particularidad

**En el más total de los secretos se construye en Córdoba un M. A. Fórmula 2 que piloteará Vianini y que causará sensación**

por: HECTOR ACOSTA

**¡ QUE BIEN HECHO !**

de que la trompa es totalmente cerrada ya que por primera vez en monopostos el radiador de agua estará ubicado en la parte trasera dentro del vano motor.

La suspensión delantera es del tipo Lotus con dos brazos. Los amortiguadores van embutidos dentro de la carrocería.

La suspensión trasera es la convencional a paralelogramos deformables.

Se ha utilizado en el auto mucho las aleaciones livianas para dar con el peso ideal. Los frenos, que son a disco en las cuatro ruedas, llevan pinzas de magnesio, que es el mismo material utilizado para los portamazas y llantas que son de 8 y 10 pulgadas para adelante y atrás, respectivamente.

También la dirección a cremallera utiliza el magnesio para su caja. Los tanques de combustible con capacidad hasta

Por ahora el chasis llevará un motor Peugeot del cual vemos la tapa de cilindros con los cuatro carburadores Yur. Más adelante veremos un Peugeot doble árbol de levas a la cabeza.

50 litros forman parte de la butaca anatómica, pudiendo agregarse un suplementario sobre las piernas del piloto. Como es de suponer serán de plástico.

El instrumental que llevará será el clásico: cuentavueeltas, presión de aceite, y temperatura de agua y aceite.

Como ya expresáramos, los radiadores estarán ubicados a popa, tanto el de agua como el de aceite.

La trompa cerrada alojará a la batería junto al depósito de extintores que cuenta con un sistema central con boquillas apuntadas hacia el piloto y motor, dispositivo que funcionará manualmente.

Se estima que el peso final del vehículo, que tampoco tiene color elegido, estará en los 460 kilos con el motor Peugeot y la caja Heland. El auto solo, sin estos dos elementos, estará en los 300 kilos.

do. El chasis, lógicamente, será elaborado por el grupo Battellino.

## VIANINI

¿Y en qué se relaciona Andrea Vianini con todo esto? Muy sencillo. Su amistad con Marinelli data de 1960 cuando había una relación comercial a través de Moto Guzzi. Fue así que pensando en un piloto se eligió a Vianini quien junto con Aldo Bellavigna observaron el chasis y quedaron encantados. Incluso llegaron a soñar con presentarlo en la Temporada Internacional. Vianini comenzó de inmediato a gestionar un motor Alfa Romeo 1600 directamente a Italia, pero desde allí Carlo Facetti le informó que el novísimo Giulia todavía no estaba lo suficientemente experimentado como para un compromiso de esta naturaleza.

La elección de Vianini fue adoptada por unanimidad dentro de la Escudería Córdoba que la integran además de Marinelli, Luis Cagliaris, José Battistín, Roberto Nizzo, Luis Molina, Salvador Migliazo, Lino Virano y Francisco García, actuando como colaborador, Nicolás Raimonda.

## LA ANECDOTA

Este auto tiene una serie de anécdotas que lo van pintado como buen producto cordobés.

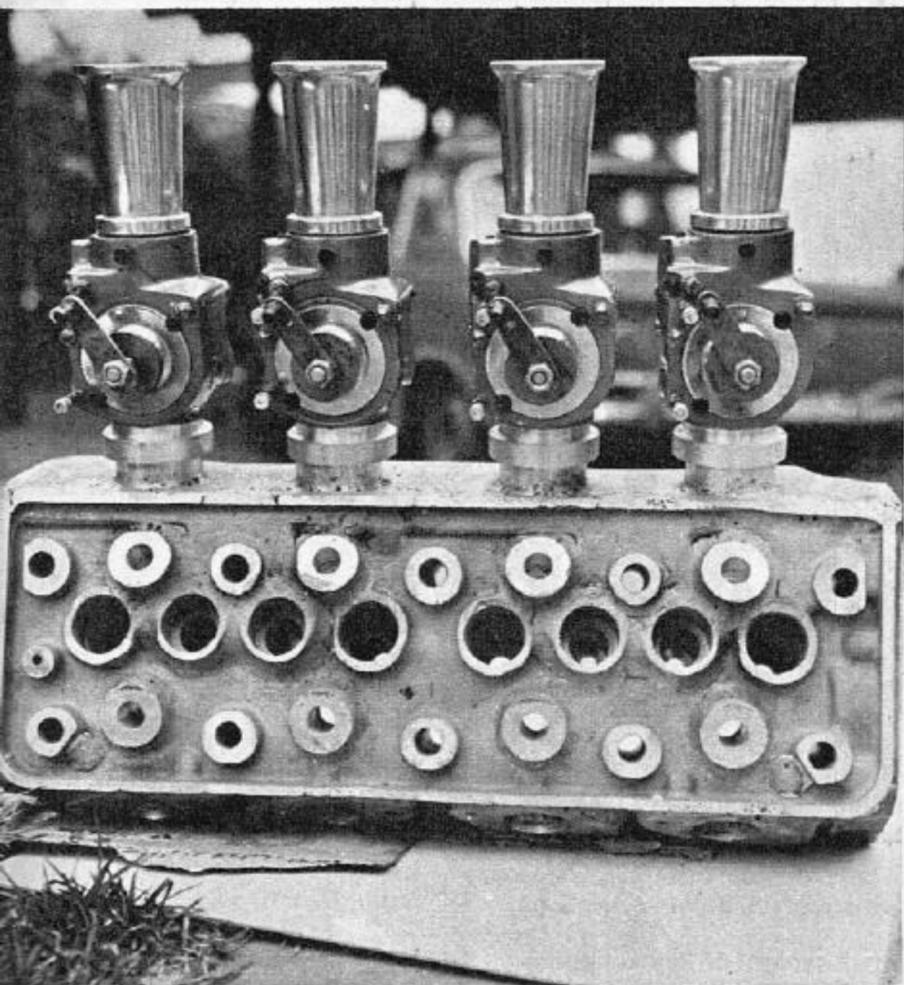
Una lo da el insólito lugar en que se arma. Son dos habitaciones reducidas de un bar que está frente a la maternidad provincial. El ingenio itálico de don Nicolás Battellino, el hincha número uno del coche y que es padre del ingeniero autor, bautizó el lugar como Sala 26, ya que la Maternidad cuenta con 25 salas y esta será la vigésimosexta donde pronto se producirá el singular alumbramiento.

La otra anécdota, tiene vinculación con Parabras Corsa. Sucede que un día el Ing. Battellino viajó a Buenos Aires para contactarse con distintos productores de elementos para su auto. En el ínterin extravió el número telefónico de una fábrica de frenos, y como buen Corsa llamó a la redacción de la revista para solicitarlo. Una mente astuta que todavía no hemos podido identificar, contestó del otro lado del hilo: La fábrica "tal" tiene el número 37-1111. De más está decir que cuando Battellino discó, una voz bronca respondió: Policía Federal, comando radioeléctrico. En...

Dentro de dos meses habrá novedades, y de las grandes.



◀ Battellino y Marinelli, los dos responsables de la construcción del auto apoyados a la altura de la cuaderna delantera de este monocasco de construcción impecable. Una calidad muy pocas veces vista.



## MOTOR

Insistimos que se trata de un "invento" modificadorio de Eugenio Marinelli, quien desarrolló el 404 de 5 bancadas proporcionándole doble árbol de levas in testa, comandado por cadena.

La cilindrada debió ser reducida en 18 cm<sup>3</sup> a través de un proceso de encaimado.

El motor llevará un carburador por cilindro, los que han sido construidos por G. Yur en Buenos Aires. Son de 35 mm., de apertura total y con cuba separada.

Las bielas, pistones y pernos son especiales. El distribuidor es de doble encendido y el sistema de refrigeración ha sufrido reformas.

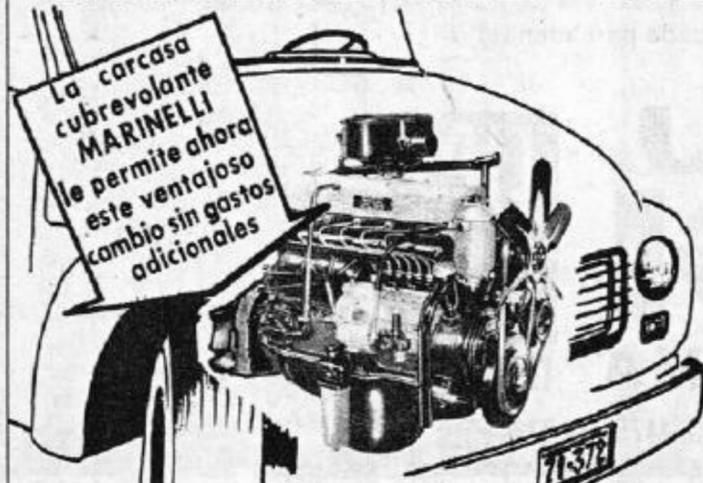
En cuanto a la tapa de cilindros ha sido modificada en admisión y escape, llevando dos bujías por cilindro.

Marinelli prefiere abstenerse a calcular posibles potencias estimativas y elige hablar de su nuevo motor. Se trata del segundo de esta serie recién emprendida y que se está desarrollando casi paralelamente con el recién especificado. La diferencia fundamental será que tendrá tapa de cilindros nacional con cuatro válvulas y una bujía por cilindro, y doble árbol de levas a la cabeza.

El block del motor será el mismo. Podemos adelantar que ya recibieron de la firma MODELOS SRL, de Rosario, el modelo de la nueva tapa, que será maquinada en Proyectores Argentinos que facilita la herramienta Hauser, indispensable para este proceso.

Y no termina todo en estos dos motores. La inquietud de Marinelli lo lleva a pensar en un tres litros para fórmula uno totalmente diseñado y realizado en Cór-

# PASESE AL DIESEL!!



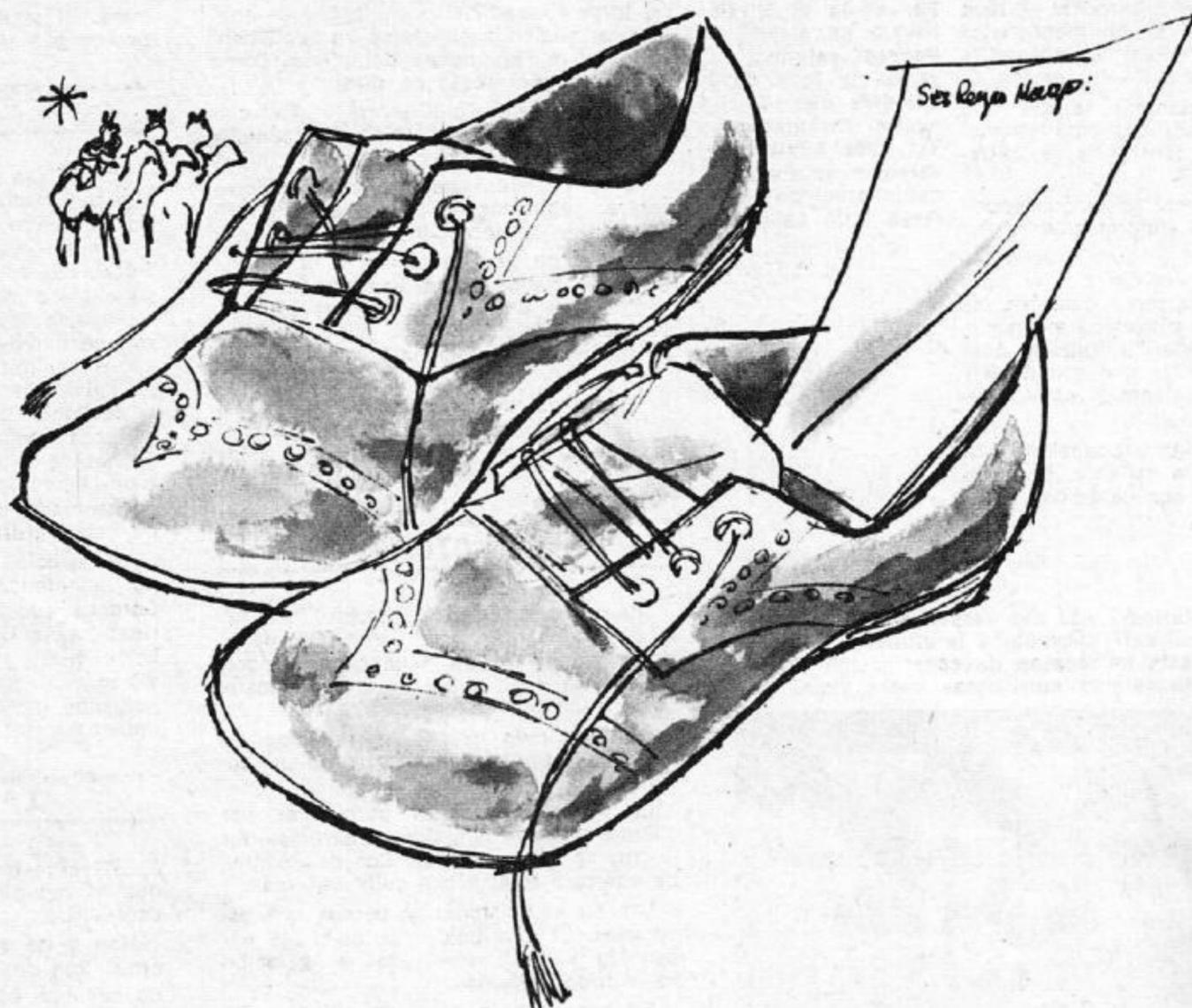
CAMBIE POR EL MODERNO MOTOR  
**MERCEDES-BENZ 120 H.P.**

MODELO OM 321

ADAPTABLE A CUALQUIER MODELO O MARCA DE CAMION  
MAS RENDIMIENTO 60% de ahorro en combustible.  
MAS ECONOMIA 2/3 de vida útil mayor que cualquier motor naftero.  
MAS POTENCIA  
ADAPTADO, COLOCADO Y GARANTIZADO UNICAMENTE EN

# Santa Rita Norte S.A.

AVDA. JUAN B. JUSTO 1700 - T.E. 7096  
**CORDOBA**



# NOSOTROS NO LE REGALAMOS NADA...

Le vendemos un Fiat, en el modelo y color que Ud. elija y se lo entregamos en la fecha prevista. Le brindamos la financiación más baja de plaza desde 1,1% hasta 1,6% Ponemos a su disposición:

1.100 m<sup>2</sup> en Magariños Cervantes 2542 exclusivamente para chapa y pintura.

1.200 m<sup>2</sup> en Donato Alvarez 1342/46 para "service".

4.000 m<sup>2</sup> en Avda. Juan B. Justo 4475 en cuya planta baja hemos instalado salón de ventas, bar y el más importante lavadero automático de Sudamérica, con capacidad para 20.000 autos mensuales.

En la planta alta atendemos exclusivamente la preparación de las unidades 0 Km., cumpliendo estrictamente con las normas impuestas por Fiat Argentina para los servicios "pre-entrega"

160 m<sup>2</sup> en Angel Gallardo y Parral (frente al Cid Campeador) nuestra esquina tradicional donde hemos vendido más de 5.000 unidades Fiat 0 Km.

Hemos montado una organización para atenderlo a Ud. como se merece. Realizar un "service" integral en su unidad Fiat y continuar vendiéndole a Ud., a sus amigos y a sus familiares, bajo el principio de que no regalamos nada, pero brindamos la mejor atención en plaza. Si Ud. quiere seriedad, cumplimiento y vida feliz para "su" unidad Fiat visítenos. Si su deseo excede esos límites no somos la Concesionaria indicada para atenderlo.



**ANTONIO J.  
SERGI**  
SOCIEDAD ANONIMA



ANGEL GALLARDO 1100 - 86-8656/6911 y 89-1156 • JUAN B. JUSTO 4475 - 59-1894

Service: DONATO ALVAREZ 1342 - 58-2924/0393/0328 • Chapa y Pintura: MAGARIÑOS CERVANTES 2542 - 52-3408

# PANORAMA EUROPEO



OLD JACK: ¿no más Repco en el 70?

Durante la festichola que le hicieron al bigotudo Graham Hill hace un mes la Lotus hizo un espiche sobre su curriculum deportivo, en la variante F1. Esta Casa Inglesa venció en 33 Grand Prix en menos de diez años de actividad; Ferrari ganó 17 repartidos en 22 años; Cooper, 16 carreras; BRM, 13, y Brabham, 10.

Dan Gurney no se pasó definitivamente al Mac Laren, sino que lo usará hasta fin de temporada ya que su Eagle está técnicamente un poco atrasado y sufre transformaciones en Gran Bretaña.

Nello Ugolini, que viene a jugar de secretario general de la De Tomaso Automobili S. P. A. confirmó que el Ingeniero Gian Paolo Dall'Ara, joven proyectista que estuvo en Ferrari y Maserati, después de pasar por Lamborghini, se hizo cargo de la dirección técnica de la De Tomaso. La inclusión de Dall'Ara en la plana técnica de De Tomaso tiene mucho que ver con el desarrollo de un F2 totalmente De Tomaso.

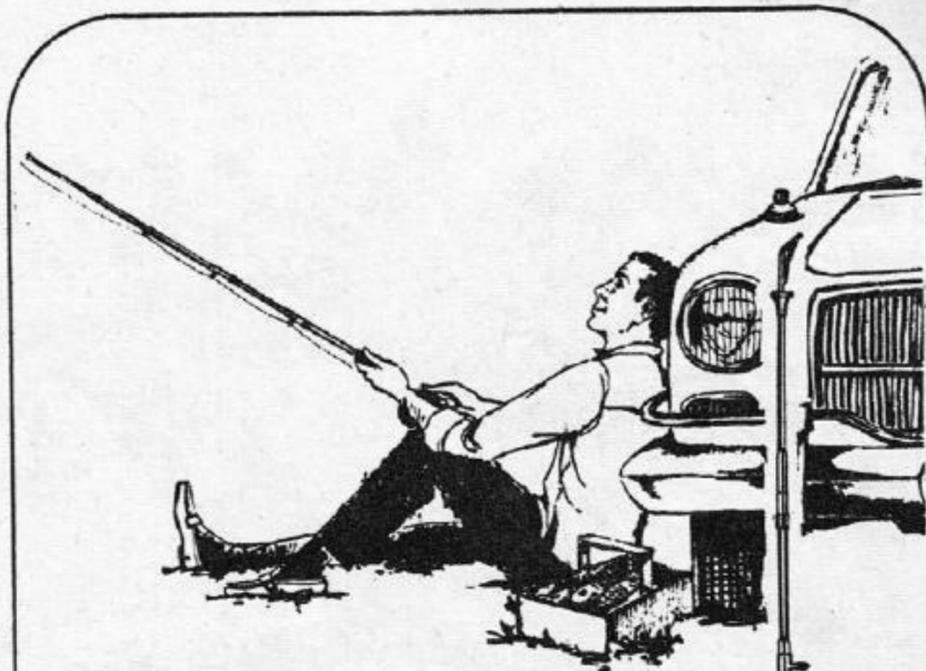
En Monza, se comprobó que la mayoría de los pilotos de F1 son cabezones. Por ejemplo, Brabham, Surtees, Elford, Courage, Rindt, Hulme, Oliver y Rodríguez usan cascos de siete pulgadas, un octavo. Pero el yanqui Gurney supera a todos con uno de 7" 3/8 y Bonnier le anda ahí no más con uno de 7" 1/4. Cuando a Jochen Rindt le preguntaron la medida del casco él respondió socarronamente: "A principio de la temporada usaba uno de 8" pero ahora Brabham me obliga a usar uno de 7" 1/8. Razones de sección maestra, ¿sabennn?" Stewart y David Hobbs son los que usan los más chicos: 6" 7/8. Pero materia gris, evidentemente, no les falta. Pero nuestro

"Pepe" Frollán indudablemente les debe ganar a todos...

Otra de Dan. Tiene pensado adaptarle un motor Ford 3 litros a su Eagle que entonces dejaría de ser Weslake. Jack Brabham también entraría por esa variante, ya que si bien los motores Repco le dieron a Brabham los títulos del 66 y 67, se habían caracterizado por su potencia y robustez. Pero a la plana ingenieril de la Repco se le dio por experimentar una serie de elementos nuevos que hicieron que toda la confiabilidad de su motor se esfumase como el humo de una locomotora de esas que todavía aparecen por Constitución. Porque el pobre Brabham ¡no llegó en ninguna de las carreras de la temporada excepto el GP de Alemania! Indudablemente Brabham tiene razones para haberle echado el ojo a los productos de Costin y Duckworth.

No obstante los rumores que aseguran que los Ford 3 litros nunca más, Alan Mann seguirá trabajando con las tres unidades que tiene con vistas a la temporada del que viene. Los pilotos todavía no han sido determinados pero lo cierto es que uno de ellos será Frank Gardner.

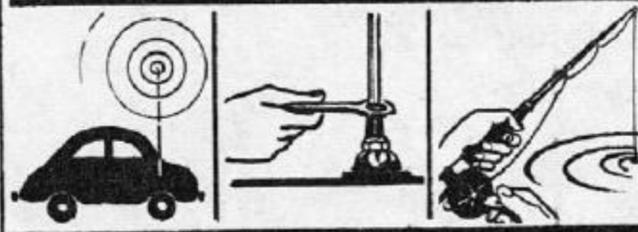
En una reunión que se realizó antes de la carrera de Bridgehampton, constructores y organizadores votaron para que se decida o no si para el año 1970 se emplearían motores de serie para la Copa Can Am. Por supuesto se decidió que sí. Esta nueva reglamentación prohíbe automáticamente la inclusión de la Ferrari 6.000 cm<sup>3</sup>, ya que también determina que se usarán motores que no tengan árboles de levas superpuestos.



YA ESTA  
"PESCANDO LA  
ONDA"

**fishant** <sup>AUTO-ANTENA</sup>  
CAÑA DE PESCAR

LA MAXIMA CREACION  
EN ANTENAS PARA AUTOMOTORES



UNICA... con mástil cambiabile sin desmontar la antena (Patente 151.571)  
Modelos: Standard - Macizo - Gran Alcance.

MAYOR captación y máxima fidelidad - cuerpo inyectado en una sola pieza - No permite filtraciones.

DISEÑO universal adaptable a todos los modelos de automotores.

GARANTIA PERMANENTE

SI... FISH-ANT es mucho más que una auto-antena puede ser su favorita...

CAÑA DE PESCAR

Su cabo receptáculo cabe en su guantera y todos los accesorios se colocan sin alterar el mástil que vuelve a su auto radio

SOLICITELA A SU PROVEEDOR

Fabrica y Garantiza  
**CABALLITO**  
AUTOMOTORES  
S.R.L.

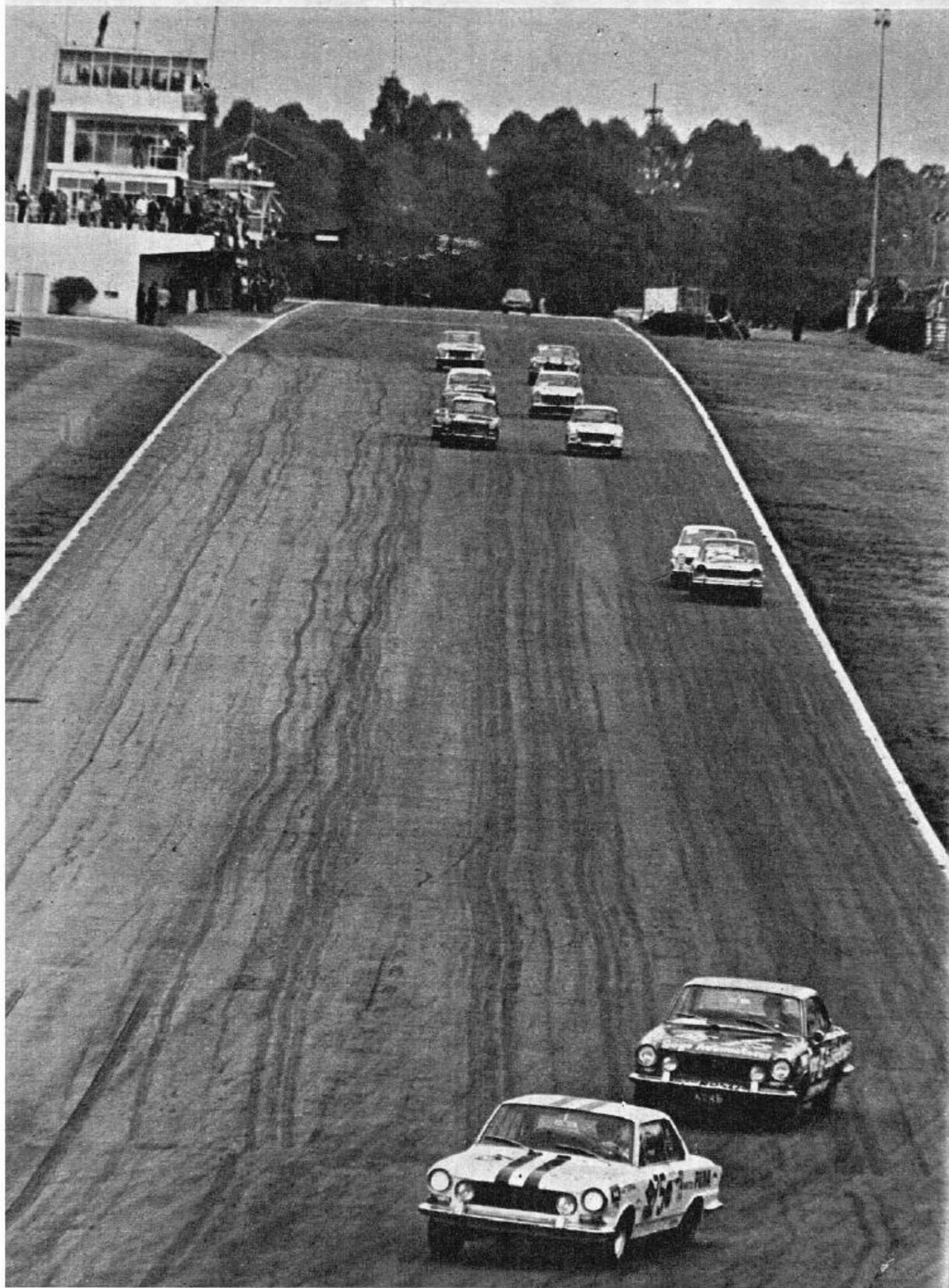


Av. Juan B. Alberdi 793 - T. E. 99-6798

ZONAS DISPONIBLES



Industria Argentina



# EL DOMINGO... LOS MIL KMS.!!!

**El próximo domingo tendremos TM del bueno en el autódromo porteño. Algo necesario para romper la monotonía a que nos tienen acostumbrados esas interminables carreras de TC**

**Y** claro. Peor es nada, Reemplazar un Gran Premio de Turismo con una carrera larga en el autódromo no tiene nada que ver con nada. Son dos cosas completamente distintas. Pero por lo menos si se arrancó algo, se injertó en cambio, una carrera con buenos premios (1.000.000 al ganador de la hasta 2.000; 180.000 al *décimo* de la misma categoría) y de siete horas de duración. Hubiese sido mejor inventar un triangular o algo así, pero que dure más de un fin de semana.

Por supuesto que asistirá todo lo bueno y lo malo que tiene el TM en estos momentos. La categoría hasta 1.150 cm<sup>3</sup>, en un principio fue excluida ya que se considera peligrosa su inclusión por la diferencia de velocidad que existe con los Torinos por ejemplo, de la clase mayor. Por último el ACA accedió a hacerles una competencia aparte, el día sábado por la tarde, de tres horas de duración y sin cambio de piloto.

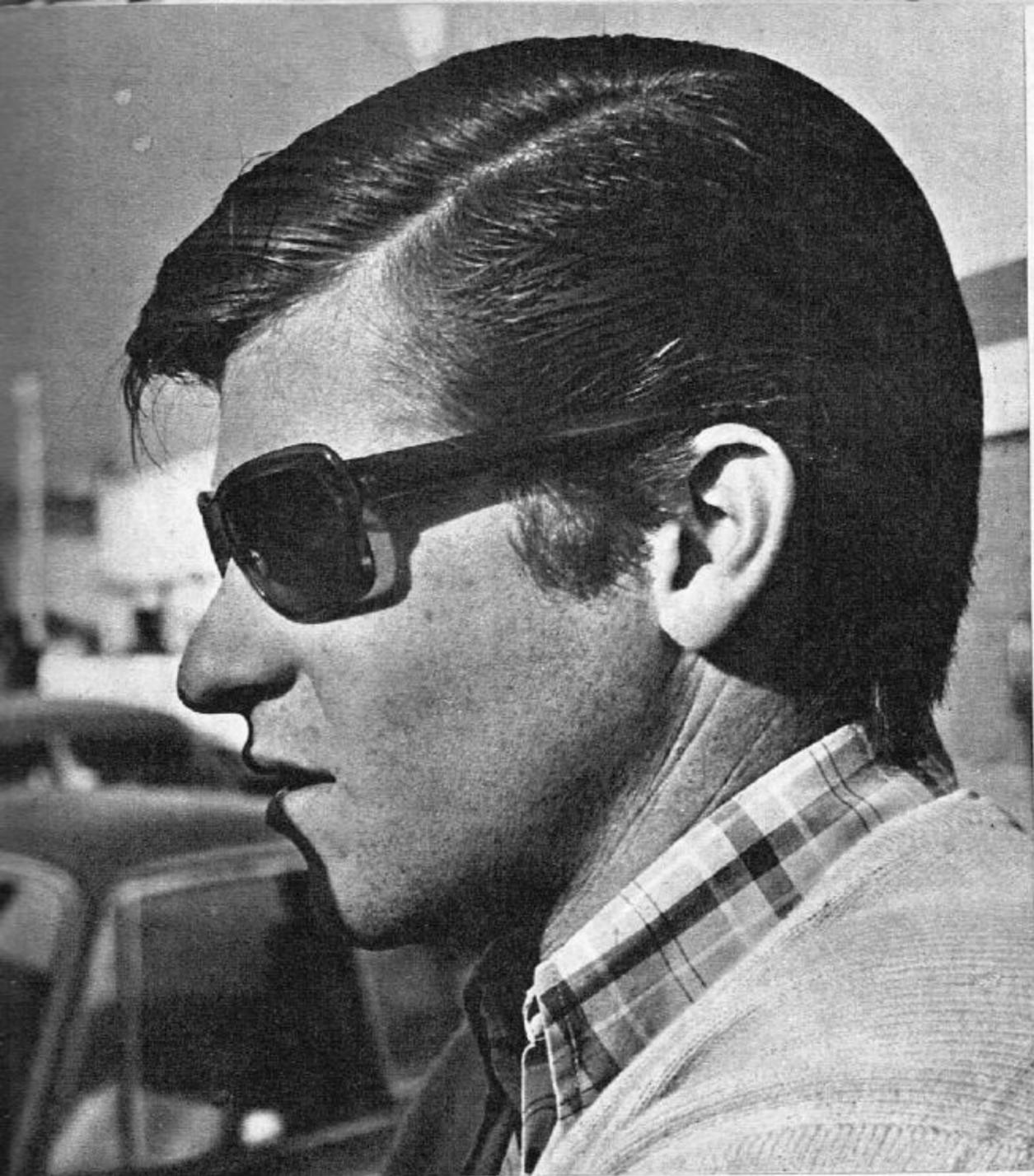
Evidentemente la atracción vuelve a ser la clase hasta 2.000 cm<sup>3</sup>, los Fiat oficiales y los Peugeot ídem otra vez a darse con todo (no se entienda autazos). Por parte de Peugeot el equipo va con cinco autos: tres preparados por Zampini (por lo menos) y dos restantes; un casco del equipo cedido a Alberto Gómez, el cual contará con mecánica propia, más que todo por razones de tiempo. El que falta será el de Castañón que posiblemente también tenga mucho de Zampini, según quedó después de la carrera del domingo pasado. Los pilotos serán los infaltables para el León: Bonanno, Migliore, Najurieta, Del Río, Bonamicci, Gómez, Castañón, y Casá y Postman, probables.

Esto es aparte de la carrera. El equipo Peugeot ya presentó el pedido de homologación del Isotorque a la FIA, el asunto demorará más de un mes seguramente, pero es probable que antes de fin de año ya puedan montar la pieza en el diferencial. Que según Zampini "es increíble cómo bajamos los tiempos en el autódromo. Se los pusimos a un Peugeot casi standard, con silenciador y todo, e hicimos mejor marca que las que ya teníamos con los de carrera". Para la caja de quinta todavía les falta algo, tienen en período de desarrollo la construcción de la misma que será opcional en los modelos de serie, "tiene la quinta un poco demasiado sobremultiplicada, pero no podemos bajar tantos pájaros de un tiro".

Por parte de Fiat el asunto es diferente. El Team de Concesionarios presentará tres autos (presentó tres el domingo pasado). Uno para Pedelaborde, otro para Franco y el restante para Reutemann. Cada uno de esos pilotos tiene la libertad de elegir el copiloto que desee. Se dice que Reutemann lo eligió al sanjuanino Ricardo Zunino, que Pedelaborde todavía (Jueves) no había determinado a su copiloto y que Franco seguramente lo haría con Rodríguez Canedo, si éste no se presentaba con un Torino del Team Olivieri.

Para esta categoría entre los particulares, están Apkarian con "Pipo"; los obligados Boyadgián-Vessuri; Di Nezio con algún piloto de la escudería Fiat de Tres Arroyos, Mohler o Zubiri; Roberto Galluzzi, y el equipo de Guillermo Billy.

Para la clase mayor, de 2.000 cm<sup>3</sup> en adelante (1.200.000 pesos para el primero), Larry con el Torino Lutteral y Cupeiro que ya regresó de Europa, serán seguramente los más candidatos a las posiciones de vanguardia. Copello-Estéfano probablemente estén con un Torino-Berta aunque su participación no es muy segura que digamos. 



Ricardo Zunino, el sanjuanino que se las trae. Integraría el equipo oficial en pareja con Carlos Reutemann, dos tipos de manejo muy parecidos. Ideales para este tipo de carreras. Zunino es de la nueva generación del TM. Segundo en San Juan este año.

### LISTAS DE INSCRIPTOS Y PROBABLES

#### HASTA 2.000 cm<sup>3</sup>

Piloto/Copiloto	Marca
Lustig-Rosenferd	Peugeot 404
Boyadgián-Vessuri	Fiat 1500 Cupé
¿Castañón-Casá?	Peugeot 404
"Alf"-Marincovich, Rodolfo	Fiat 1500 Cupé
Di Mazino-Rodríguez	Fiat 1500 Cupé
Guido Spano-Blandini	Isard 1204
Cacopardo-Curro	Fiat 1500 Cupé
Rusconi-Rubard	Fiat 1500 Cupé
Apkarian-"Pipo"	Fiat 1500 Cupé
¿Reutemann-Zunino?	Fiat 1500 Cupé
¿Pedelaborde-?	Fiat 1500 Cupé
¿Franco-R. Canedo?	Fiat 1500 Cupé
¿Gómez-Postman?	Peugeot 404
¿Mayorga-Najurieta?	Peugeot 404
¿Bonanno-Migliore?	Peugeot 404
¿Del Río-Bonamici?	Peugeot 404

#### MAS DE 2.000 cm<sup>3</sup>

Goyeneche-Guidi	Chevrolet Súper
Weber-Pérez	Torino 380 W.
Castello-Augé Bacqué	Torino 380 W.

#### 3 HORAS DE TURISMO HASTA 1.150 cm<sup>3</sup>

Jean Piere Esteguy	Renault 1093
"Transfer"	Auto Union 1000 S.
"Dany"	Auto Union 1000 S.
Guillermo Michelson I.	Renault 1093

es hora  
de disfrutar la

# BERMUDA

## Super Sport



La lancha para que usted  
use todo el año si la equipa con

**MOTOR FUERA DE BORDA**

**EVINRUDE**



40 HP  
ECONOMIA



55 HP  
AGILIDAD



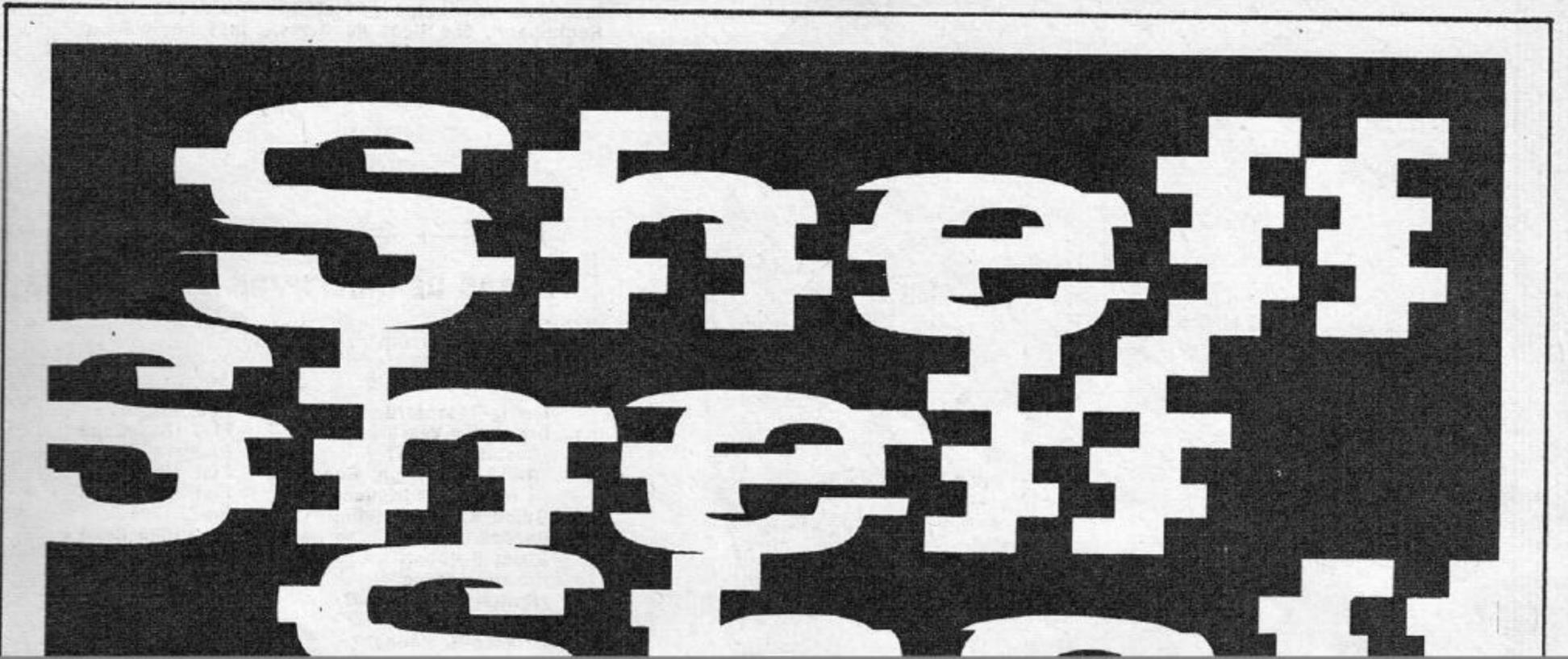
85 HP  
POTENCIA

RADEL S. A.



**NAUTICA S.A.**

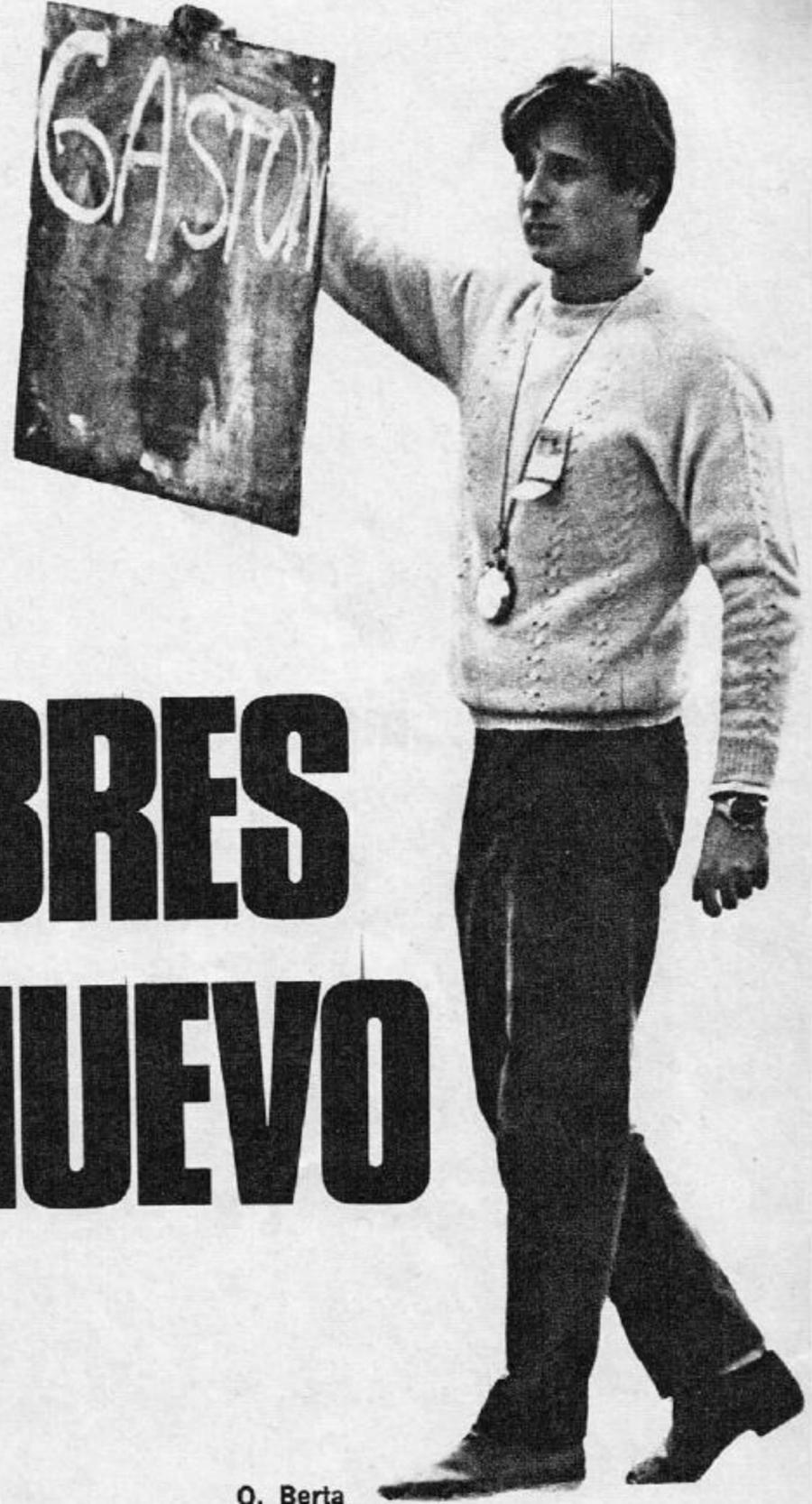
Uruguay 776 Tel. 40-2864/9444





Ing. Joseph

# DOS HOMBRES DEL NUEVO TC



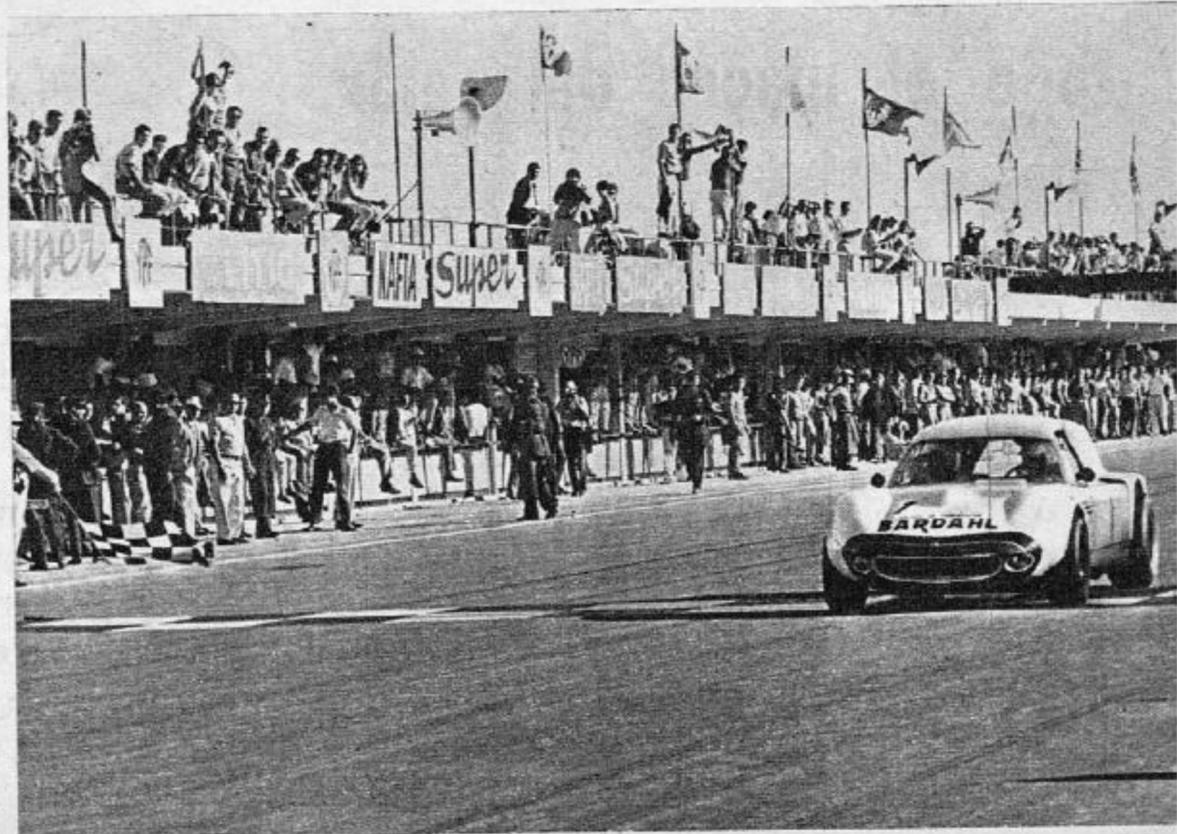
O. Berta

**Oreste Berta y Ricardo Joseph personifican el éxito de sus respectivos trabajos. ¿Cómo llegaron? He aquí sus trayectorias en el país, en Estados Unidos y nuevamente en la Argentina**

Muchas son las personas que tienen algo que ver en cualquier proceso revolucionario, y muchas más las que toman parte en un proceso evolutivo. Y, sin embargo, siempre son pocos los que trascienden, los que toman características de líder de algún movimiento. Son casi siempre los que asumen la responsabilidad del éxito o el fracaso. Los que en caso de triunfar reciben múltiples elogios y dan oportunidad para que muchos ad-laterum reclamen también la parte del éxito que les corresponde. Es cierto que nunca el trabajo es de uno

Por  
Germán  
Rolo  
Sopeña

Hasta septiembre de 1968 Berta concentró su atención en las Liebre del equipo Bardahl. Desde ahora seguirá en forma absolutamente independiente.



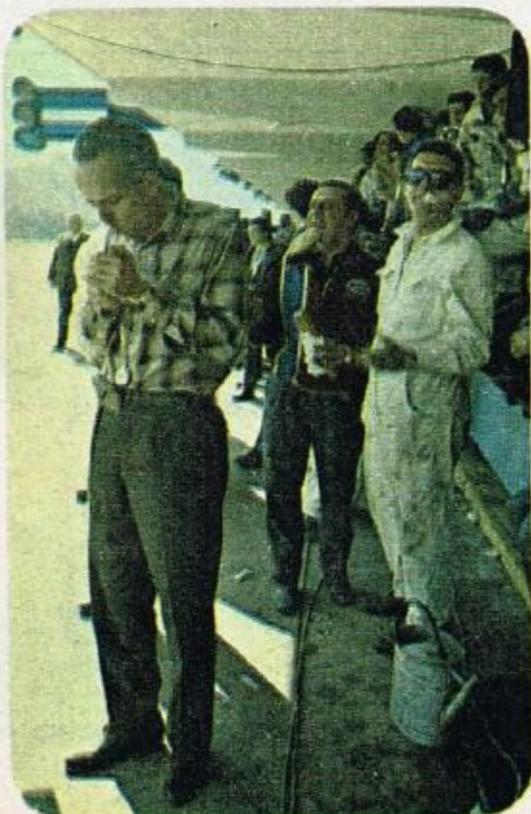


**Renault 4: más que la comodidad ...**





**DOS HOMBRES**



**O. Berta y R. Joseph tienen una trayectoria parecida. Ambos resolvieron un día irse por su cuenta a Estados Unidos donde trabajaron y adquirieron experiencia en los motores que luego prepararían en la Argentina**

solo, pero también es cierto que se canaliza a través de alguien. El que en caso de fracasos será el primero en recibir las críticas.

Ni Berta ni Joseph han sido o son los únicos dueños de las respectivas verdades del Tornado o del Chevrolet. Pero son quienes más han trabajado para conseguirla. Los dos mantienen una trayectoria común: la de haber viajado previamente a los Estados Unidos y haber trabajado allá en el motor Tornado

y en el siete bancadas antes de que esas plantas motrices salieran a la venta en nuestro país. Cada uno de ellos aplicó luego en nuestro país la experiencia e investigación realizadas. Veamos rápidamente cuál es la resumida historia de cada uno de ellos.

**INGENIERO RICARDO JOSEPH**

Estas son algunas facetas importantes



LOS NUMEROS

en la vida de Ricardo Joseph. 21 de agosto de 1929, día de su nacimiento en Bánfield; 1955, año en que se recibe de ingeniero civil en la Universidad de Buenos Aires; 1957, año en el que parte a los Estados Unidos; marzo de 1962, fecha en que retorna a la Argentina. Y en abril de 1968, Balcarce, primer triunfo del motor 250 desarrollado por él y montado en el Barracuda de Pairetti. Mientras terminaba sus estudios en la facultad de Ingeniería, el ingeniero Joseph trabajaba con una empresa de camiones de transporte. Al terminar decidió vender todo e irse a los Estados Unidos, donde comenzó a trabajar en Detroit Diesel, luego en American Motors (ironía) y por fin en el centro de ingeniería Chevrolet en Detroit. Allí pasó tres años —del 59 al 62—, al mismo tiempo que estudiaba en la Universidad de Wayne, Michigan, para obtener el título de **master of science**. No llegó a completar los cursos porque antes le ofrecieron volver a la Argentina a trabajar en GM y las ganas de volver eran muchas. Allí había trabajado en motores V-8 y en el seis cilindros 194 pulgadas de siete bancadas, precursor del 250.  
 “Cuando volví comencé a trabajar en

bielas y pistones del motor 230, y en el '64 me vinculé con Froilán González, a quien acompañé con su Chevy II por tres años, si bien yo tenía mis ideas propias; en la planta de San Martín comencé como asistente e ingeniero experimental, asistente del jefe de motores, jefe de motores, jefe experimental y, finalmente, mi puesto actual de jefe de investigación y desarrollo.”  
 Ya no se ocupa del motor del auto de Pairetti sino únicamente de los de Bordeu y Cacho. De cualquier manera, gran parte del desarrollo del 250 le pertenece exclusivamente.

**ORESTE BERTA**

El 29 de agosto de 1938, en Rafaela, nació un niño de apellido Berta y a quien se lo llamó Oreste. Es el mismo que no completó tercer año de ingeniería, pero se fue a los Estados Unidos a trabajar, volvió después de una feliz etapa económica y provocó el mayor sacudón deportivo automovilístico de la historia argentina con su ahijado el Torino.  
 Viajó a los Estados Unidos a trabajar

- La vetusta coloradita delante de un Torino y de la Liebre II. La influencia del motor 250 “by” Joseph es fundamental.
- La cupé de Cacho
- Fangio lleva un motor de Joseph, quien ahora se ocupa exclusivamente de ese auto y del de Bordeu.
- Tres pilares
- Chevrolet.
- Ricardo Joseph, Froilán González y el ingeniero Tebodo, de GM, un americano en la corte del TC.
- Rara vez se lo ve a
- Berta con saco,
- corbata y bien peinado. Prefiere la ropa cómoda, la informalidad.





en Kaiser-Jeep gracias a una recomendación de James Mc Cloud, entonces presidente de IKA, que era amigo de su padre. Allí, en Toledo, Ohio, comenzó a trabajar en la división experimental al tiempo que estudiaba en una escuela de engranajes. "¡Te juro que desde entonces lo que más odio en el mundo son los engranajes!" En Kaiser Jeep estuvo aproximadamente un año y luego pasó tres meses en Rochester, Nueva York, en la fábrica Gleason de diferenciales —los famosos engranajes—, hasta que desde IKA llegó una propuesta de trabajar en Córdoba. "Volví a la Argentina, me radiqué por un tiempo en Carlos Paz y estuve dos años en gerencia, algo administrativo donde en realidad no hacía nada. Y después comencé con el desarrollo del motor Tornado..." Allí llegamos a lo que todos sabemos. El Torino disfrazado que andaba por las rutas, los Renault ganadores, el equipo Torino y el éxito de los éxitos. Joseph y Berta. Dos mentes técnicas aplicadas a ganar. Sólo que el triunfo personal de ellos se refleja en el de toda una empresa —la de cada uno— y adquiere trascendencia nacional. Nunca más justa la popularidad.

# UNA BATALLA GANADA

**El cruce de avenida  
General Paz y  
Libertador ha de  
modificarse en breve,  
en bien de la  
seguridad y la rapidez**

Pronto ha de eliminarse el lamentable  
congestionamiento en la intersección  
de esas dos avenidas.

Una sugerencia de nuestra revista ha  
prosperado con la iniciación de las obras  
de remodelación del cruce de la ruta 195  
con la avenida General Paz.



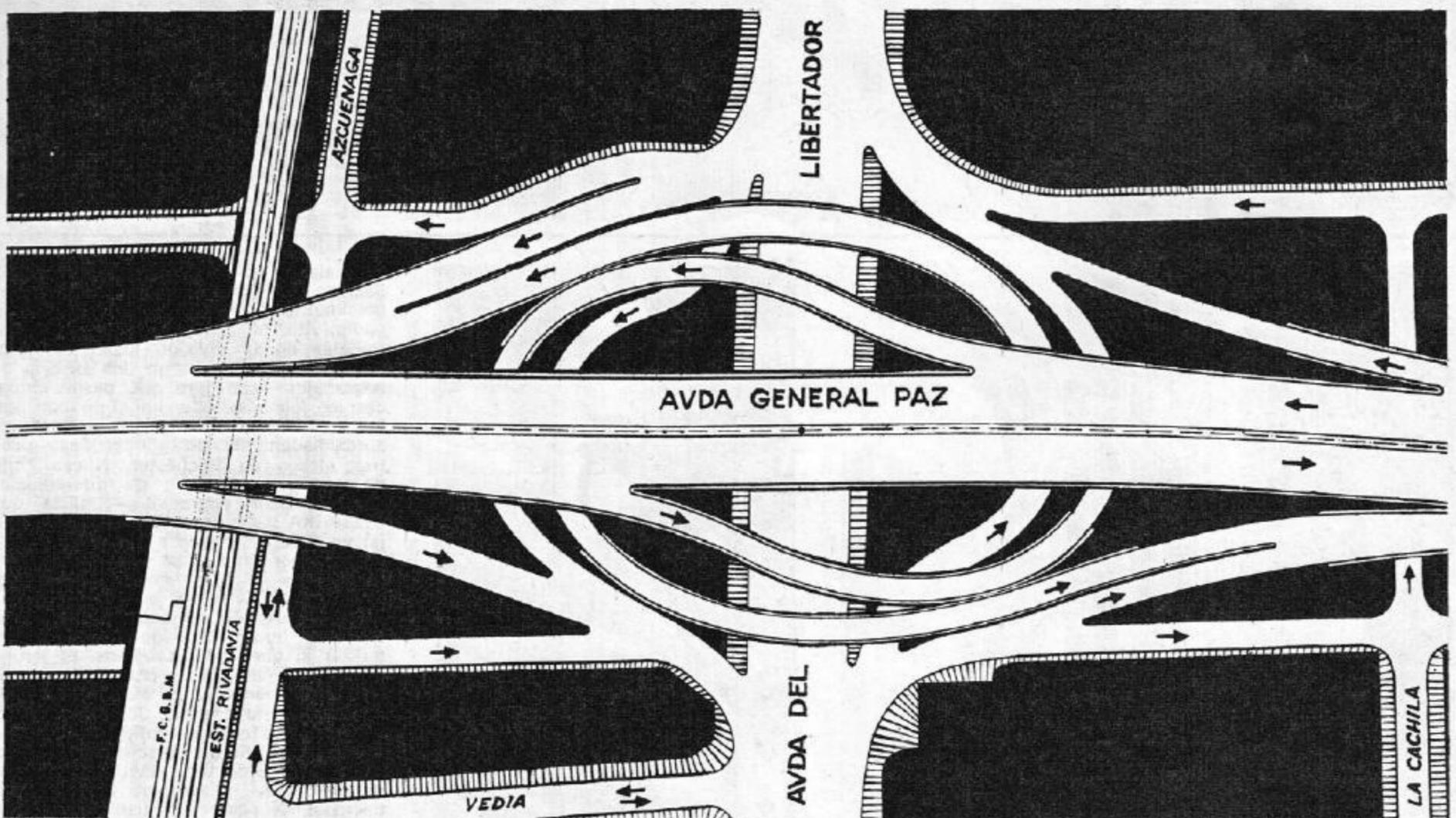
Nos sentimos bastante orgullosos. En julio de 1967 publicamos sentidos, doloridos, nuestros reclamos en favor de los automovilistas —en nuestra revista PARABRISAS— y, en su página de tránsito, hicimos varias sugerencias que han comenzado a materializarse. La remodelación aconsejada por nosotros con referencia al rond-point de avenida General Paz y del Libertador se ha iniciado hace poco, con la sorprendente desaparición de la fuente que tantas veces resultara una verdadera trampa para los desprevenidos, para los apresurados, para los que habían excedido sus posibilidades de ingestión alcohólica. Esa fuente que no reunía siquiera un logrado sentido artístico que justificara el abrupto final de una rápida vía de circulación como la avenida que divide la Capital Federal de los terrenos provinciales.

Ya entonces también decíamos lo mismo que la Dirección Nacional de Vialidad ha sostenido para dar la información hace poco tiempo, cuando hablábamos del incremento extraordinario de los volúmenes de tránsito en las citadas avenidas, invocando manifiestas razones mínimas de seguridad.

De las soluciones aportadas por nuestra publicación se optó por la que denomináramos máxima, es decir, la construcción vial a distintos niveles.

Sobre un presupuesto estimado en 600 millones de pesos, 8 empresas se presentaron a la licitación de obras en esa intersección, que consistirán en la ejecución de dos calzadas de hormigón armado de 10,50 metros de an-

## UNA COSTOSA E INTELIGENTE SOLUCION



# ADA

cho cada una, separadas por un cantero central de 2 metros. Los viaductos de circulación habrán de tener cuatro luces como máximo y el ancho de calzada ha de ser de 5 a 7 metros (todavía esto está a estudio, ante posibles expropiaciones).

El plano da una idea más o menos ajustada de cómo ha de ser la obra de remodelación. Se ha previsto el ensanche del puente existente sobre las vías del ferrocarril Mitre, inmediato a la estación Rivadavia —los vecinos han de empezar a preocuparse, pese a que no es propósito de las autoridades provocar perjuicios irreparables— y la construcción de 4 puentes de acceso y de cruce a distinto nivel. Han de prolongarse asimismo varias calles, tanto en provincia como en la Capital —con lo que se beneficiarán algunos otros habitantes de la zona— y se conectará la avenida General Paz con la salida hacia la futura avenida Costanera, otra propuesta solución de nuestra revista.

## REMODELACION

El plazo de ejecución de las obras ha sido estimado en 18 meses, en esta primera parte del ambicioso plan que ha de modificar la fisonomía de la avenida divisoria de las hegemonías nacional y provincial. Y decimos esto pues a muy breve plazo, siempre medido por las demoras que deben sufrir los proyectos en los escritorios de los burócratas, comenzará una segunda etapa. En ella se emprenderá el remodelamiento de la avenida General Paz en su totalidad, con el ensanche de las calzadas principales, de 6 metros a 10,50, cada una, y construcción de puentes a alto nivel sobre las avenidas de los Constituyentes (300 millones de pesos), Juan Bautista Alberdi (250 millones) y Emilio Castro (250 millones). Los ensanches previstos, la construcción de los puentes, las calzadas laterales y demás obras complementarias, como desagües pluviales, iluminación, veredas, dársenas, señalizaciones, etc., hacen ascender a 11.580 millones de pesos el monto total a invertirse. Es por ello que llamamos ambicioso al plan y es de esperar que la celeridad sea uno de los principales propósitos de las autoridades encargadas. Pronto, pues, han de comenzar a sentirse los inconvenientes de esta remodelación, lamentablemente, porque ella concurrirá a descongestionar estas veloces vías de comunicación y acceso a la colonial ciudad de Santa María de los Buenos Ayres. Lógico es pensar que frente a la necesidad del desvío de las corrientes vehiculares hacia otras arterias, la autoridad municipal ha de adoptar, con suficiente antelación y difusión de las medidas, las prevenciones propias a una obra de esta importancia para que no se vean lesionados demasiado los intereses de nuestros queridos lectores automovilistas o de quienes deban recurrir a los medios de transporte colectivos, que han de ser los primeros en resistir las modificaciones de sus normales recorridos.

## sugerencias PARABRISAS CORSA

AROS ★ BOTADORES ★ BUJES ★ COJINETES  
★ CAMISAS ★ CONJUNTOS ★ PISTONES ★ PERNOS ★ VALVULAS

PARA TODO MOTOR  
**PRABRAUDE S. R. L.**  
MOTOR TECNICA  
TUCUMAN 1685 ★ T. E. 40-0512 - 8194

ESPECIALISTAS EN ARMADO Y  
BALANCEADO DE RUEDAS PARA  
AUTOMOVILES DE COMPETICION

Máquinas especiales que son la última palabra en armado, desarmado y balanceo de llantas de cualquier tipo.



MAXIMA SEGURIDAD Y PRECISION

Godoy Cruz 1201, esq. J. B. Justo  
(alt. 2000), Capital



**Sr. Comerciante:**

Ud. que se especializa en la Venta de Repuestos Fiat, o si piensa instalarse en cualquier punto del país, consulte sin compromiso a: Franceschini Hnos. Ind. y Com. de la Av. Rivadavia 8643, con T. E. 69-6738, Capital. Ponemos a su disposición el más variado stock de Repuestos Fiat, Importados y Nacionales. Nota importante: Vendemos al por mayor únicamente. Importación directa. Fabricantes. Entrega inmediata al interior.



**Servicio Mecánico  
ESPECIALIZADO  
DKW**

Consulte nuestro económico Servicio de AFINACION, el cual comprende: Desarme y limpieza de CARBURADOR Desarme y limpieza de BOMBA DE NAFTA - Limpieza y Calibración de BUJIAS - Desarme, limpieza y sincronizado del DISTRIBUIDOR y Armado y Puesta a Punto del MOTOR. Cambio de PLATINOS Importados. Chapa - Pintura

**Fehling**

106 años de Prestigio  
Díaz Vélez 4335 - T. E. 88-9101

## SEÑOR...

NO OLVIDE QUE LA SEGURIDAD PARA REFRIGERACION FIAT SE LLAMA "COVERFLUIDO" CON CALIDAD CERTIFICADA PUES REUNE LOS COMPONENTES ESPECIFICADOS POR FABRICA. NO FABRICAMOS PARA TERCEROS NO SE DEJE CONFUNDIR CON AGUAS COLOREADAS QUE A CORTO PLAZO DESTRUYEN SU MOTOR.

"ES UN PRODUCTO DE  
**LABORATORIO "COVER"**

AVDA. MARQUEZ 655, SAN ISIDRO.

SOLICITELOS EN LAS BUENA CASAS DEL RAMO O ESTACIONES DE SERVICIO

Distribuidores:

FIATODO S. R. L., Sarmiento 3899, Capital  
FIREP S. A. C. I., J. B. Justo 6199, Capital  
J. C. ZUPPIROLI, Guatemala 4416, Capital



**MAR-SOL, FABRICA DE PILETAS DESARMABLES DE LONA LES OFRECE LA LISTA COMPLETA DE MEDIDAS DE LAS FAMOSAS PILETAS DE LONA MAR-SOL.**

1 x 1 x 0,37	2 x 1,40 x 0,50
1,40 x 1 x 0,37	2,50 x 1,40 x 0,50
2 x 1,40 x 0,37	2 x 2 x 0,65
	2 x 2,50 x 0,65
	2 x 3 x 0,65
	2 x 4 x 0,65
	4 x 3 x 1



**MAR-SOL, Avda. JUAN B. JUSTO 2075 - Bs. As. - Tel. 51-7190**

ENVIOS AL INTERIOR - DESCUENTOS A MAYORISTAS Y REVENDADORES

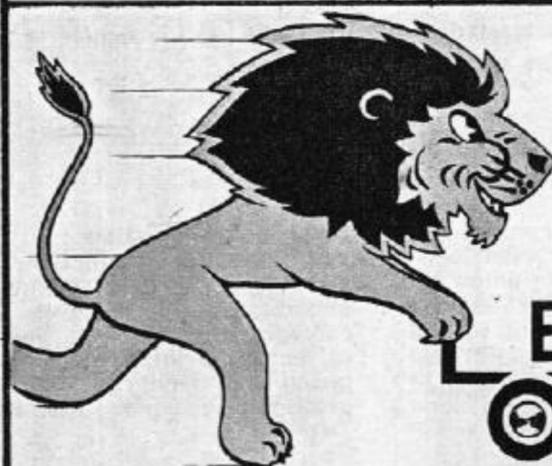
## SUPRALOCK SELLAJUNTAS SINTETICO

Para eliminar pérdidas en conexiones de agua, naftas, aceites y gas. Supralock es indispensable en juntas de motor.



**ARTEFA S. A. C. I. F.**  
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS  
DE LOS PRODUCTOS ERPA

Av. Entre Ríos 1027/29  
Tel. 23-5877 - 26-2203 - 27-6211  
Buenos Aires



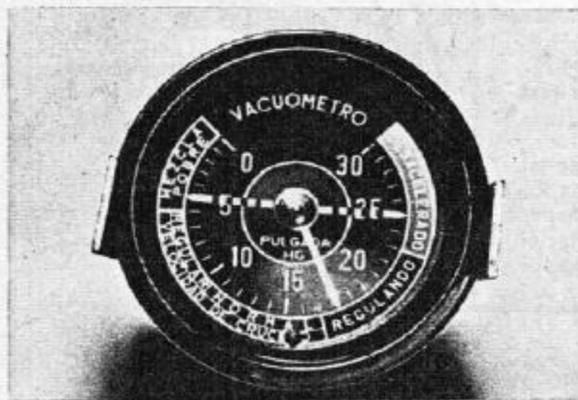
**NO BUSQUE MAS...  
TENEMOS TODO LO QUE SU  
PEUGEOT NECESITA**

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y  
REVENDEDORES. ENVIOS AL INTERIOR

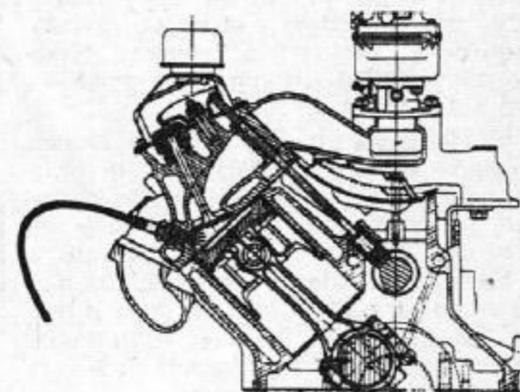
**EL EMPORIO DEL PEUGEOT**

CAPITAL: PICHINCHA 1657, T. E. 26-2327  
AVELLANEDA: AV. PAVON 787, T. E. 22-3166

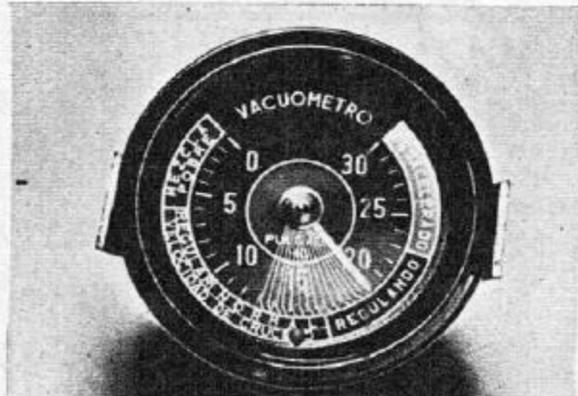
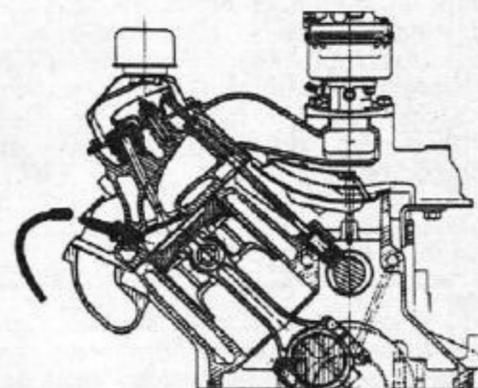
# EL VACUOMETRO



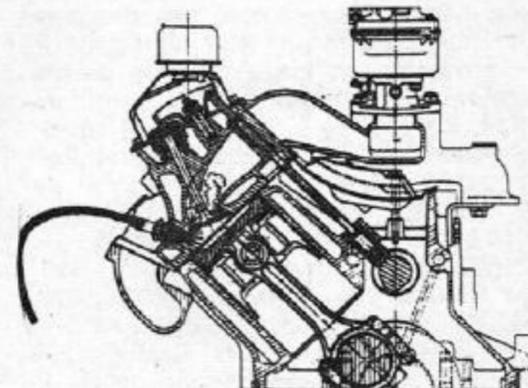
La lectura con motor normal indica 18 a 20 pulgadas. Si inmediatamente usted aprieta el acelerador, la aguja tiene que caer hasta 0 y volver hasta 25 para luego volver a su punto normal. Si la aguja demora en volver hay que buscar la falla en una mala salida de los gases de escape, que puede ser ocasionada por válvulas mal reguladas, resortes vencidos, juntas en mal estado.



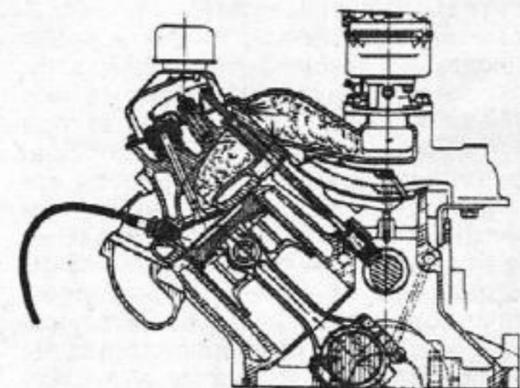
Para averiguar si las bujías están deficientes hay que desconectar una por vez. En los motores de cuatro cilindros, al desconectar una bujía la aguja cae de 1 1/2 a 2 pulgadas. En los de seis cilindros la caída es de 3/4 a 1 1/2 pulgadas. Si al desconectar la bujía no se produce ninguna caída, significa que ésta no funciona o bien que hay un corte de corriente, aunque también puede ser que una válvula de escape esté quemada.



Cuando una válvula deja escapar compresión puede ser debido a un deficiente asiento de la misma o bien por exceso de juego entre el botador y el balancín. Cuando esto sucede, se produce un oscilamiento irregular de la aguja. La fluctuación es causada por la pequeña cantidad de gas que queda en el múltiple cuando ese cilindro en particular se encuentra en el momento de la explosión.



Si la aguja oscila entre las 15 y 18 pulgadas significa que la mezcla es demasiado pobre. Si las toberas del carburador y el instrumento están bien colocados, busque una pérdida de aire en el carburador o bien en el caño del múltiple de admisión. También puede ser ocasionada por desperfecto del carburador, como ser bujes de los movimientos desgastados por los que se introduce aire por demás.



De los cuatro tiempos de un motor a explosión, dos de ellos, vacío y compresión, vale decir el momento de la entrada del gas y el momento de la compresión del mismo por el pistón, son los patrones básicos para determinar científicamente la afinación de un

motor. Por supuesto, cumpliendo con la premisa de sincronizar perfectamente el encendido antes de comenzar a trabajar en el motor. ¿Cuáles son las principales ventajas del motor bien afinado? Tres: marcha uniforme, rendimiento máximo de la potencia y menos con-

sumo de combustible.

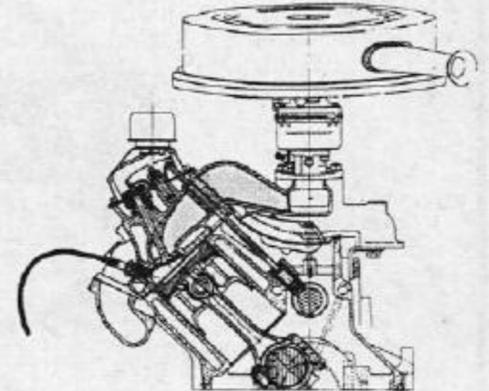
Y para afinar correctamente un motor uno de los elementos más importantes a utilizar es el vacuómetro o medidor de vacío, cuya lectura e interpretación es relativamente fácil con un poco de práctica y tomando cuatro reglas

básicas a saber: 1) Mientras se mantenga constante la aspiración, cualquier aumento de la velocidad en el auto causado por mejor distribución del encendido, mejor carburación o alguna otra causa que acelere el motor, se manifestará en un aumento en la lectura

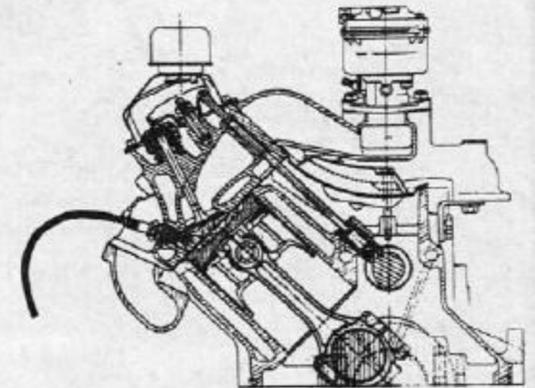
**Mediante un sencillo instrumento que sirve para medir la depresión o vacío existente en el múltiple de admisión de los motores, se puede establecer un diagnóstico completo sobre el estado del mismo**



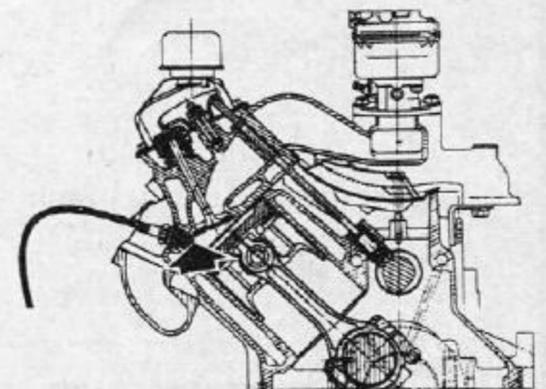
Una mezcla demasiado rica es anunciada por un oscilar irregular de la aguja y una lectura de bajo vacío, entre 14 y 18 pulgadas aproximadamente. Dos causas comunes son las que lo producen: o bien el filtro obstruido o bien el control del cebador mal cerrado. Otras causas comunes posibles son una pérdida en la válvula de aguja comandada por el flotante, el flotante pinchado o, en carburadores SU o Stromberg CD, agujas incorrectas.



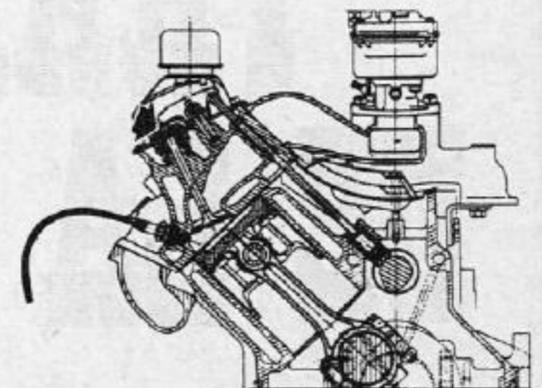
La indicación de mucho vacío y una oscilación irregular indican que hay ignición adelantada. La aguja indicadora puede servir de guía para colocar bien a punto el motor, acelerando suavemente el mismo, aflojando el tornillo del distribuidor y volviéndolo hacia la posición de retardo hasta que la aguja del vacuómetro indique  $\frac{1}{2}$  ó 1 pulgada menos en la escala. Esta puesta a punto se hace con el motor en marcha.



Si la aguja marca un vacío normal pero tiene un ocasional golpeteo, es probable que la dificultad se encuentre en el sistema de ignición. Revise las bujías y también chequee la llave de contacto. Si el motor ratea, los resortes del avance en el distribuidor pueden estar sueltos. No conviene usar por más de 15.000 km los mismos bujías. Cada 5.000 km es aconsejable ajustar la luz de los electrodos. Casi siempre las fallas de este tipo se deben a las bujías.



Cuando la presión de vacío es ligeramente baja pero la aguja tiembla constantemente, se puede pronosticar que los botadores están desajustados. Antes de ajustarlos consulte si el ajuste se hace con el motor frío o caliente. Si la recomendación es hacerlo en frío conviene regularlos luego de haber estado el coche detenido toda la noche. Si tiene que ser en caliente, haga funcionar el motor durante media hora.

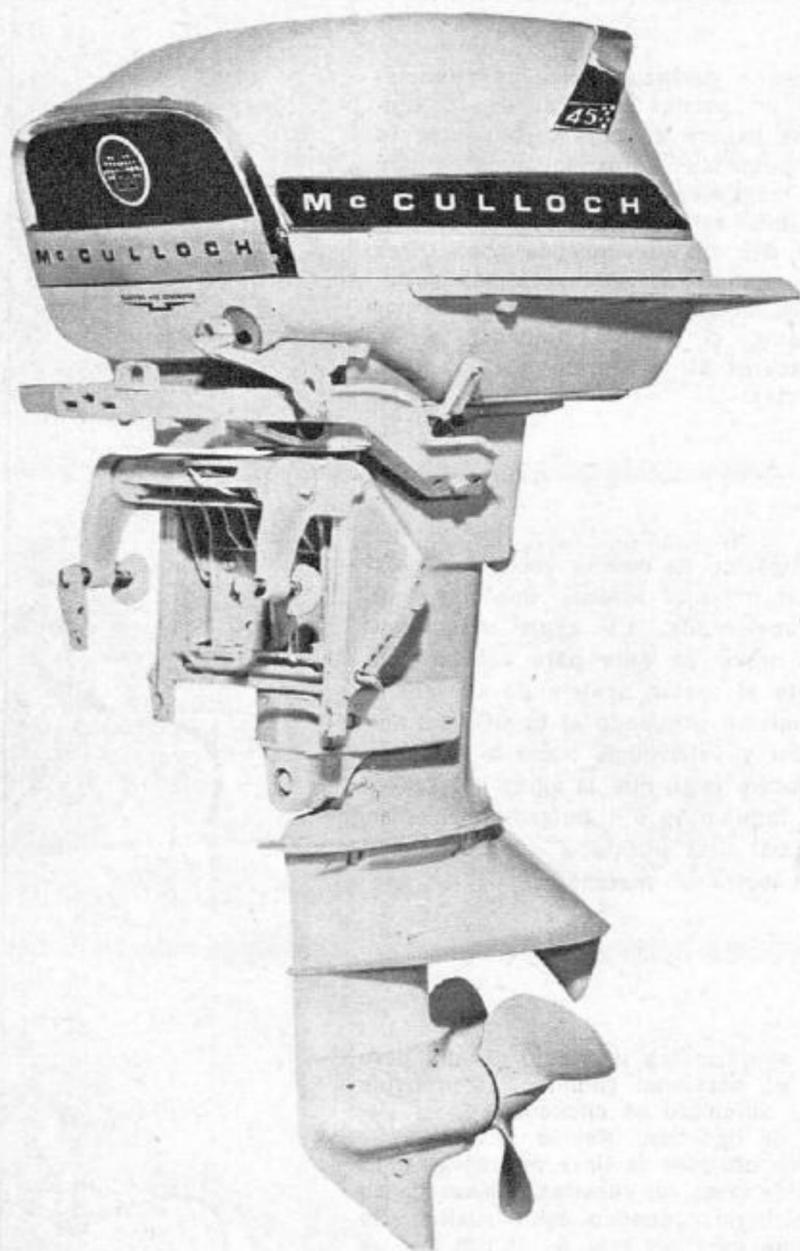


del vacuómetro. 2) Viceversa, si mientras la aspiración es constante se registra una disminución de la velocidad del auto, se producirá un descenso fijo o momentáneo en la lectura del vacuómetro y la causa estará radicada en una distribución retardada, falla de una bu-

jía, una válvula mal, etc. 3) En cambio, si mantenemos la velocidad constante, un aumento de apertura de la aspiración o bien una fuga del aire provocará una disminución en la lectura del medidor de vacío. 4) También a velocidad constante, una disminución

de la apertura de aspiración (o una fuga de aire subsanada) elevará en cambio la lectura indicada por la aguja. En los diferentes diagramas que reproducimos se observan las diferentes lecturas del vacuómetro y asimismo qué condiciones varias del motor producen éstas.

Al conectar el vacuómetro y para no caer en falsas lecturas, hay que controlar el apriete del múltiple de admisión y de la tapa de cilindros para luego poner el motor en marcha a una velocidad apenas superior a la de ralentí y alcanzar la temperatura normal.



# TRANSMISION DE LA POTENCIA

**Cada tipo de grupo propulsor  
requiere una determinada forma de transmisión  
de potencia. Ventajas  
e inconvenientes de algunas transmisiones.  
Un ábaco para calcular velocidades**

En algunas oportunidades hemos hablado de la propulsión en sus diferentes aspectos: resistencia al avance, potencia necesaria, hélices, etc. Sin embargo hay otro elemento fundamental para su buen comportamiento: la transmisión y la forma de lograrla. La necesidad de utilizar ruedas dentadas ha presentado numerosas dificultades, especialmente en lo que se refiere al tallado de los dientes. La técnica moderna ha podido solucionarlas y permite disponer de acoples de ruedas dentadas cónicas que aseguran no solamente transmitir elevadas potencias sino que lo hacen en forma efectiva, con absoluta regularidad de marcha. Sabemos que la resistencia que encuentra una carena al movimiento se puede representar con una fuerza "F" (Ver figura 1) que en general está inclinada respecto de la horizontal y cuya dirección y punto de aplicación varían con la velocidad, especialmente por la diferencia de la formación de olas. La longitud de éstas, que acompañan a la lancha en su movimiento, varía con el cuadrado de la velocidad, de manera que puede ocurrir, cosa muy frecuente en lanchas veloces, que la longitud de la ola supera a la de la embarcación. De esa forma, la carena se ve apopada, pues se "recuesta" en la parte posterior de la ola de proa que ella misma genera. Además, puede verificarse que el elevamiento de la proa supera la inmersión de la popa, con lo que en definitiva se tiene una disminución en la inmersión media. Ello se explica si se observa que la resistencia F da lugar a una componente vertical S, la que, determinando un aumento de empuje, produce una emersión mayor de la proa. Más aún, tal resistencia, aplicada a proa del centro de gravedad de la lancha, produce una cupla que aumenta la diferencia de calados entre proa y popa.

Si a ello se suma que el empuje del grupo del propulsor no es horizontal, el fenómeno se acentúa porque se agrega la componente vertical de dicho empuje. Estos problemas han llevado a la conveniencia de modificar las líneas de proa (o aplicando los "escalones") y tratando de obtener empujes del grupo propulsor sensiblemente horizontales.

En la figura 2 se representan tres tipos diversos de grupos propulsores que requieren distintos tipos de transmisión. La primera de ellas es una de las más usadas en casos de motor interno, puesto que constituye la más simple y económica de instalar. El motor propulsor va directamente unido a la hélice mediante un reductor-inversor, generalmente de tipo coaxial, que es de dimensiones y peso sumamente razonables. Entre motor y reductor se ubica generalmente una junta o acople destinado a absorber las inevitables, aunque pequeñas, diferencias de alineación entre el motor y el eje portahélice. Para tener una buena inmersión de la hélice es necesario inclinar el eje portahélice en un ángulo que varía según cada caso, pero que oscila alrededor de los 15°. Esta solución presenta el inconveniente de ocupar con el motor una zona central de la lancha que resulta la más cómoda y ésta ha sido, junto con razones de conveniencia de distribución de pesos, la que ha determinado a buscar otras soluciones.

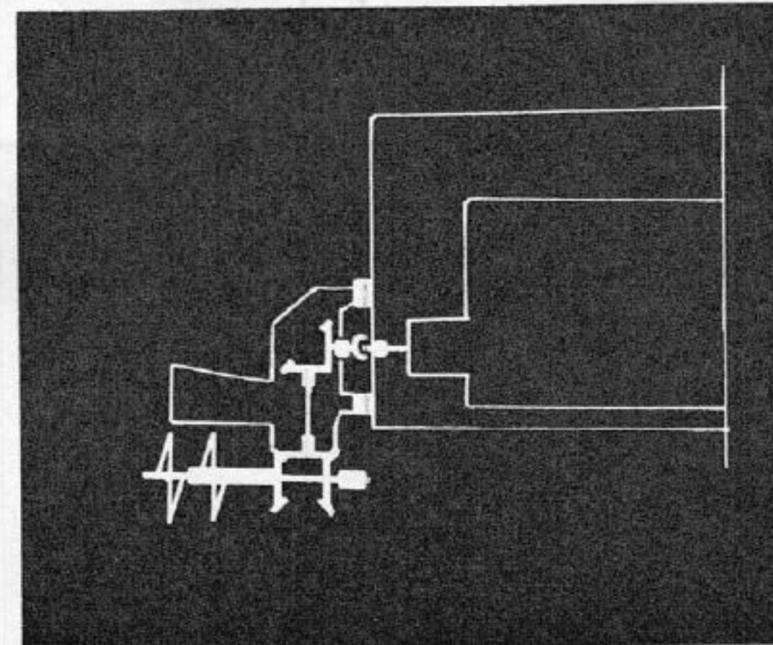
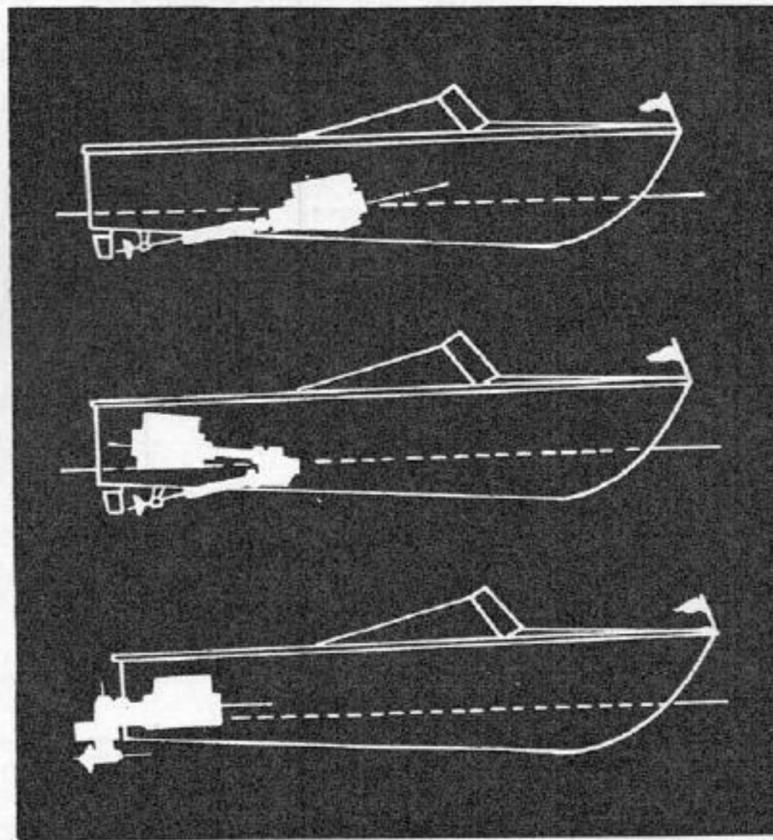
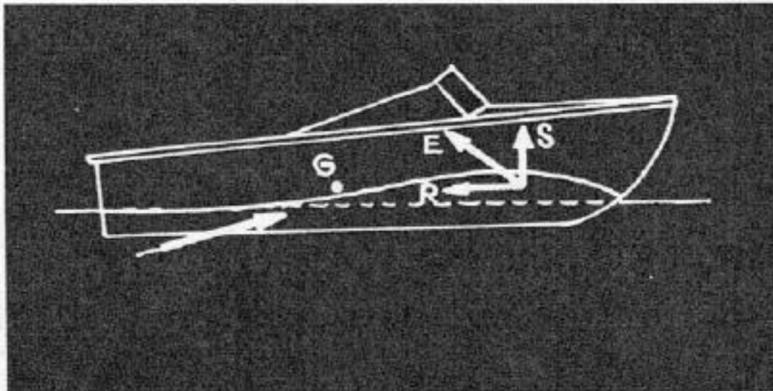
La segunda figura muestra cómo se utiliza para la transmisión de la potencia el sistema "V-drive" o transmisión a ángulo. Ello permite, utilizando un reductor-inversor especial, ubicar al mo-

tor en la popa extrema, lo que acorta los tubos de descarga de gas, permite una distribución de pesos mejor y deja libre el centro de la lancha para alojar pasajeros o elementos diversos. También con esta solución el eje portahélice queda debajo de la carena, más o menos inclinado. El mayor costo de este casco se debe al reductor-inversor, es de más difícil y laboriosa construcción.

En la parte inferior de la figura 2 se esquematiza el sistema entro-fuera de borda, que a veces constituye la solución ideal para esloras inferiores a los 8 ó 10 metros. Se compone de un grupo propulsor con árbol superior horizontal que toma su movimiento de rotación directamente del motor interno y lo trasmite, por medio de una transmisión de engranajes a  $90^\circ$ , a un árbol vertical. Este, a su vez, lleva en su parte inferior otra transmisión de engranajes a  $90^\circ$  que lleva el movimiento al eje portahélice, que finalmente resulta horizontal. El árbol superior posee una junta tipo cardánica antes del acople cónico, lo que permite la rotación de toda la transmisión. De esta manera funciona también como timón y permite el gobierno de la lancha. Todo el sistema puede, por lo tanto, girar sobre los soportes que se fijan al espejo de popa, maniobra que por otra parte permite levantarlo y sacarlo del agua. Esta operación se obtiene simplemente a mano o, en caso de ser elevado el peso, se realiza mediante dispositivos eléctricos o hidráulicos. La transmisión descrita no presenta dificultades particulares de construcción actualmente. El componente más delicado, y que aumenta el costo, está representado por los acoples cónicos, los que para transmitir suficiente potencia con seguridad a un elevado número de revoluciones suelen tener dientes helicoidales cuyo precio es mayor. Este tipo de dientes ofrece sin embargo especiales ventajas, tales como una capacidad de soportar una mayor presión específica, posibilidad de absorber eventuales flexiones bajo cargas excesivas, un acople suave y una transmisión muy silenciosa, etc. El uso de materiales de alta resistencia, como por ejemplo aceros al cromo-molibdeno, ha permitido simplificar el proyecto y construcción de dichas transmisiones, habiéndose podido al mismo tiempo reducir las dimensiones y peso.

En la producción actual del grupo popero, específicamente del pie, no hemos tenido oportunidad de observar una variante que ha sido estudiada para mejorar el rendimiento propulsivo, aunque tampoco sabemos que haya salido de su etapa de proyecto. Consiste (figura 3) en colocar dos hélices propulsoras, una detrás de la otra, sobre dos ejes concéntricos que giran en sentido opuesto uno respecto del otro. La "contrahélice" o "hélice popera" serviría para aprovechar, desde el punto de vista del empuje, la corriente de agua que tira la superficie de las palas de la "hélice de proa", contribuyendo a mejorar la eficiencia total de la propulsión. Algunas experiencias parece que han demostrado que se puede obtener un aumento del rendimiento total de la propulsión del orden del 3 al 7%.

Hemos dejado para el final el sistema de transmisión más usado en lanchas menores, es decir, el sistema "fuera de borda". A este caso se le puede aplicar todo lo dicho para el sistema entro-fuera de borda con una sola excepción. No existe el acople superior, es decir, que solamente se



produce una inversión de  $90^\circ$  en toda la transmisión. Esto reduce a la mitad los problemas de acople y, quizá la ventaja mayor, permite levantar todo el grupo propulsor y sacarlo del agua y aun de la lancha con el mínimo de esfuerzo. Pléñese la ventaja que ello significa desde el punto de vista del mantenimiento o de eventuales reparaciones. Por otra parte es el sistema que en relaciones peso-potencia ofrece los mayores valores, lo que se traduce en mucho menor consumo específico. El lugar que ocupa es sumamente reducido y permite su traslado de una a otra lancha en pocos minutos. 

La acción combinada del empuje que recibe la proa y de la cupla que respecto del centro de gravedad produce el empuje dado por la hélice, hacen que la lancha tome un determinado asiento. En general, debe procurarse que el conjunto motor-transmisión-hélice dé un empuje lo más horizontal posible.

Arriba: un motor interno clásico. Al centro: la transmisión "V-drive" que permite aprovechar el centro de la lancha y llevar el motor a popa. Abajo: el sistema entro-fuera de borda con mucho menos lugar ocupado dentro de la embarcación. El fácil acceso a la hélice y la práctica desaparición del largo eje portahélice constituyen innegables ventajas.

El detalle de la transmisión entro-fuera de borda. Dos acoples de engranajes cónicos a  $90^\circ$ . Una novedad aún no aplicada la constituye el hecho de disponer otra hélice sobre un eje concéntrico con el principal pero con sentido de rotación opuesto. Lo único que ello requiere es un eje portahélice "encamisado" y otro engranaje para darle movimiento. Dicen que se mejora la eficacia propulsiva hasta en un 7%.

## NUEVO ADITIVO PARA MOTORES DE DOS TIEMPOS

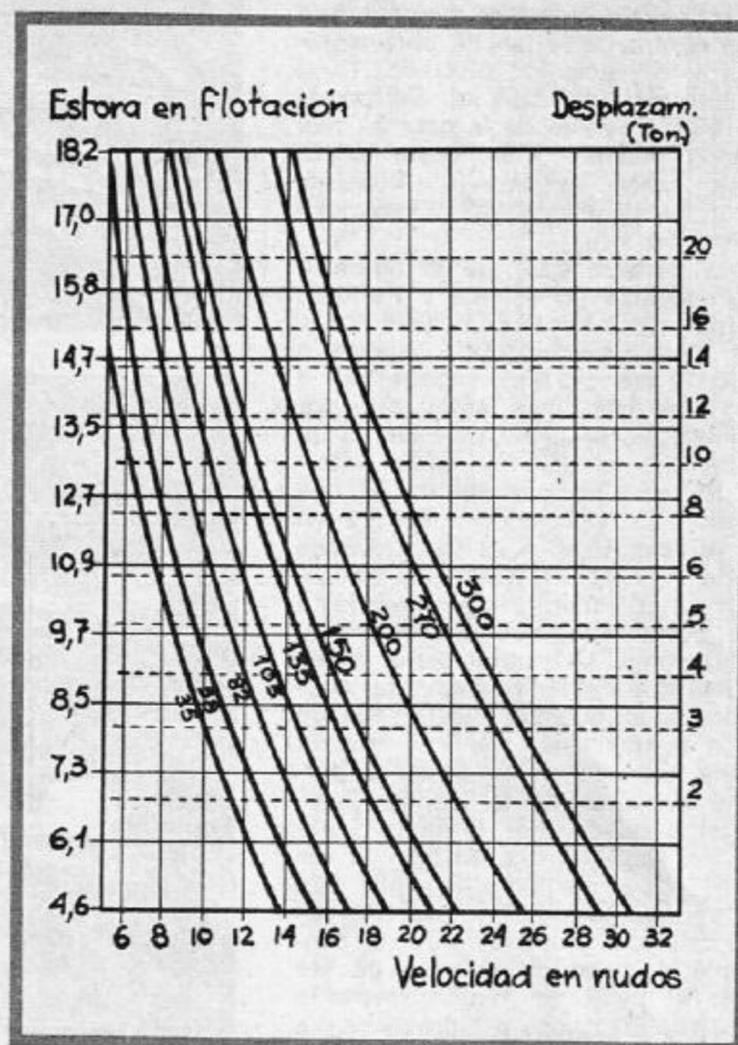
Es sabido que en los motores de dos tiempos la lubricación se efectúa adicionando al combustible un porcentaje determinado de lubricante. En general, cuando este lubricante es el mismo que se utiliza en motores de cuatro tiempos, no reúne las condiciones necesarias para cumplir exitosamente su cometido. La técnica moderna, con motores de dos tiempos cada vez más comprimidos, mayor número de revoluciones, etc., tiene, pues, el inconveniente con los lubricantes derivados de los hidrocarburos que éstos carbonizan alrededor de  $300^\circ\text{C}$ , no llegando a soportar las temperaturas del tercio superior del pistón, de la camisa y lumbreras de escape. Las consecuencias inmediatas son pegaduras de aros, empastamiento de bujías, obturación de lumbreras, deterioros pre-

maturos de cojinetes de cigüeñal, etc. La firma BARDAHL ha lanzado al mercado un aditivo, el BARDAHL V B A TWO STROKE MOTOR ADDITIVE con el objeto principal de mejorar las propiedades de lubricación y dispersión de la mezcla. Su resistencia al calor llega a los  $730^\circ\text{C}$ , es decir, es superior a la de un aceite mineral, y la película lubricante llega a soportar sin destruirse presiones del orden de los  $200\text{ kg por mm}^2$ . Su gran adhesión al metal evita la formación de barnices, lacas y resinas; se consigue por lo tanto evitar el empastamiento de bujías, se obtiene una sensible reducción en la fricción, todo lo cual redundará en un aumento de la vida útil del motor. La presentación del aditivo se hace en envases de  $60\text{ cm}^3$ , para una carga de nafta de 25 litros.

## CALCULO DE VELOCIDADES

La velocidad de una lancha interesa desde el punto de vista deportivo, comercial, etc. Especialmente cuando se realizan cruceros de larga duración es muy fácil saber lo que puede esperarse de una embarcación determinada. Dejemos de lado los principios teóricos en los que se basa el cálculo de velocidad y vayamos al caso de una persona que tiene o desea adquirir una lancha y se pregunta qué velocidad podrá desarrollar. La única forma de saberlo con certeza es hacer la prueba de velocidad, es decir, recorrer una distancia pre-fijada y tomar el tiempo que se emplea. Sin embargo, aunque evidentemente con mucha menos exactitud, puede preverse la velocidad tomando en cuenta datos estadísticos y las características de la lancha en cuestión. Una de las muchas formas que hay consiste en la aplicación del ábaco que acompaña estas líneas. En él se relacionan: eslora en flotación, velocidad, desplazamiento y potencia. Para utilizarlo se procede así: en la columna de la izquierda se marca con un

punto la eslora en flotación en metros; en la columna de la derecha se marca con otro punto el desplazamiento en toneladas y se unen ambos puntos con una línea recta. Esta recta cortará a las curvas que representan la potencia en HP en el eje. En el punto donde corta a la potencia en el eje que tenemos en la lancha se traza una vertical hacia abajo y en la escala horizontal se lee la velocidad en nudos. El valor que da debe ser corregido multiplicándolo por un coeficiente que varía según el tipo de lancha de que se trate. Los valores de dicho coeficiente son: crucero pesado: 0,85 a 0,90; crucero veloz: 1,10; lancha: 1,20; lancha veloz: 1,30 a 1,40. Téngase presente que el gráfico puede usarse, siempre en forma aproximada, para determinar potencias. Así, luego de haber unido eslora con desplazamiento levantamos una perpendicular por el valor de velocidad deseado (previa corrección, como hemos indicado) y el punto donde se cortan nos indicará qué potencia debemos disponer en el eje para lograr la velocidad deseada.



*si yo fuera hombre ...*



*... usaría todos los productos*

**MORWIN**

SUCURSALES:

ROSARIO  
Córdoba 836 - T. E. 43427/44198

CORDOBA  
Rivera Indarte 428 - T. E. 20871

MENDOZA Luzuriaga 414 - T. E. 47068  
y CONCESIONARIOS

TALLERES METALURGICOS **MORWIN S. A.** VIAMONTE 1546 • T. E. 46-1027/7502/9061 • BUENOS AIRES

# Las 6 horas postergadas

Mediante un sorteo se pudo concretar la realización de las 6 horas Le Mans, carrera que había sido postergada en su oportunidad. Se impuso el equipo Anexo "J" con Mirage-Mura 1000



Este es el equipo que resultara descalificado por perder el tren delantero continuamente (¡cosas de Peón!).

El equipo que ganara la plaqueta MILOU al mejor comportamiento deportivo. Detrás de ellos se puede ver el ingenioso y eficiente cuentavueeltas.



Una nueva carrera de duración tuvo lugar en el Temperley Automodel Club, en Almirante Brown 3730, Temperley, en la que reeditando viejos triunfos (recordamos las 4 horas Anexo "J"), un equipo formado por Roberto Navarro, Horacio Cella, Héctor Albert y Luis Pavese, se impuso luego de una carrera inteligentemente medida.

La carrera, fue la llamada "6 Horas Le Mans", que debía correrse en el Ateneo Versailles, lo que no pudo llevarse a cabo por la desidia de los dirigentes del club mencionado. Se llevó a cabo un sorteo entre las pistas que no tenían asignada ninguna fecha y las que tenían una sola, por el que salió favorecida la pista del Temperley.

Las pruebas de clasificación se llevaron a cabo el día 21 de septiembre, y se inscribieron para las mismas ocho equipos.

Se clasificó primero el equipo AutoZoom, integrado por Emilio López (capitán), Enrique Favelukis, César Moretti y Antonio Watson, con un total de 500 vueltas, menos veinte que se les descontaron (diez por colocar, el propio corredor, su coche cuando estaba delante de él). El segundo clasificado fue el equipo Anexo "J"-C.C.O., integrado por Roberto Navarro, Héctor Albert, Horacio Cella y Luis Pavese con 475 vueltas. Tercero el equipo del T.A.C., integrado por Osvaldo Viglino (capitán), Rubén Ciruolo, Jorge Lomba y Ricardo Ghirardi, con un total de 471 vueltas. Cuarto resultó el equipo Minimodels, integrado por Julio C. Blanco (capitán), Horacio Galache, Roberto García y Carlos Robert, con 468 vueltas, menos 20 que se les descontaron por reiterados llamados de atención. El quinto equipo clasificado fue Quick-Rodage, integrado por Miguel Oneto (capitán), Carlos Fucito, Osvaldo Albert y Daniel Oberti, con un total de 455 vueltas. El equipo E.R.A., integrado por Alfredo Cianfagna (capitán), Raúl Cianfagna, Eduardo Callegari y Jorge Diciano, se clasificó en sexto lugar con 446 vueltas. En séptimo lugar se clasificó el equipo Central Hobbies, con 435 vueltas y resultó descalificado por perder continuamente el tren delantero el equipo O.S.

La carrera en sí tuvo varias alternati-

vas destacadas, que dieron interés a la competencia. La primera hora fue ganada por el equipo local, T.A.C. con 733 vueltas; segundo el equipo Anexo "J"-C.C.O. con 693; tercero Quick-Rodage con 687 vueltas; cuarto el equipo E.R.A. con 555 circuitos; quinto el equipo AutoZoom con 522 y sexto Minimodels con 434.

La segunda hora la ganó el equipo AutoZoom que completó 751 vueltas (y que ya en este momento había ascendido de 5º a 4º en la general); segundo resultó T.A.C., que completó 740 vueltas y que en la general seguía manteniéndose primero; resultó en ésta tercero Anexo "J"-C.C.O. que completó 732 vueltas; cuarto se clasificó el equipo Quick-Rodage que cumplió 712 circuitos (siguiendo tercero en la general); quinto resultó el equipo E.R.A. con 616 (que pasó al quinto puesto) y sexto Minimodels, con 436 circuitos.

La tercera hora fue ganada por Minimodels, con 727 vueltas; segundo Anexo "J"-C.C.O. con 709 (ahora primero en la general); tercero Quick-Rodage con 676; cuarto T.A.C. con 639 vueltas; quinto el equipo E.R.A., con 614 y sexto AutoZoom con 602.

En la cuarta hora, resultó primero el equipo Anexo "J"-C.C.O. con 722 circuitos; segundo Quick-Rodage con 680; tercero AutoZoom con 672; cuarto Minimodels con 668 vueltas; quinto el T.A.C. con 657 y sexto E.R.A. con 588 circuitos.

En la quinta hora las posiciones en la general tampoco variaron, y la tanda fue ganada por T.A.C. con 746 vueltas, resultando segundo AutoZoom con 726; tercero Minimodels con 705; cuarto Anexo "J"-C.C.O. con 672; quinto Quick-Rodage con 629 y sexto E.R.A. con 624 vueltas.

La última hora la ganó el equipo Quick-Rodage, que completó 738 vueltas; segundo Anexo "J"-C.C.O. con 688; tercero Minimodels con 678; cuarto T.A.C. con 656 vueltas; quinto AutoZoom con 655 y sexto E.R.A. con 640. Aquí cabe acotar que tres minutos antes de terminar la prueba, el motor del equipo AutoZoom estaba funcionando en dos campos, y que se quemó treinta segundos antes de cortarse la corriente para dar por finalizada la carrera.

## CLASIFICACION FINAL DE LAS 6 HORAS LE MANS, G.T. 1/32 TEMPERLEY AUTOMODEL CLUB

Pos. Nº	Equipo	Chasis	Motor	Coche	Vtas.
1º 5	Anexo "J" - C.C.O.	AutoZoom-Albert	MURA 1000	Mirage	4.216
2º 4	T.A.C.	AutoZoom	Champion 517	Mirage	4.171
3º 2	Quick-Rodage	Sipper	Champion Negro	Ford IV	4.122
4º 6	AutoZoom	AutoZoom-Mofawalo	MURA-CUKRAS	Porsche 907	3.982
5º 3	E.R.A.		MURA 1000	Ferrari P4	3.637
6º 1	Minimodels	Minimodels	MURA 1000	Mirage	3.648

Se les descontaron, por llamadas de atención:

30 vueltas al equipo Nº 5, por lo cual se les reconocen 4.186 vueltas.
30 vueltas al equipo Nº 4, por lo cual se les reconocen 4.141 "
20 vueltas al equipo Nº 2, por lo cual se les reconocen 4.102 "
30 vueltas al equipo Nº 6, por lo cual se les reconocen 3.898 "
10 vueltas al equipo Nº 3, por lo cual se les reconocen 3.627 "
30 vueltas al equipo Nº 1, por lo cual se les reconocen 3.618 "

Ganó la plaqueta Milou, al mejor comportamiento deportivo, el equipo Nº 3, E.R.A., integrado por Alfredo y Raúl Cianfagna, Eduardo Callegari y Jorge Diciano.

# LAS MOTONETAS NUEVAMENTE

Se fabricarán en Córdoba las revolucionarias motonetas Italianas Lambretta "Lui" bajo licencia. En nuestro país se llamarán "Luna" en su versión de 50 cm<sup>3</sup>, y "Vega" y "Cometa" las equipadas con el motor de 75 cm<sup>3</sup>

Desde la época en que apareció la "Vespa", primero con su color blanco y luego con el celeste metalizado, no hubo en la Argentina una motoneta que reuniera los conceptos básicos de la estética y funcionalidad. Felizmente, el 9 de julio, en Milán se firmó un contrato que permitirá que antes de un año y por no mucho más de cien mil pesos, cualquier ciudadano amante de las dos ruedas cuente con un "scooter" de líneas supermodernas, colores vivaces y calidad comprobada.

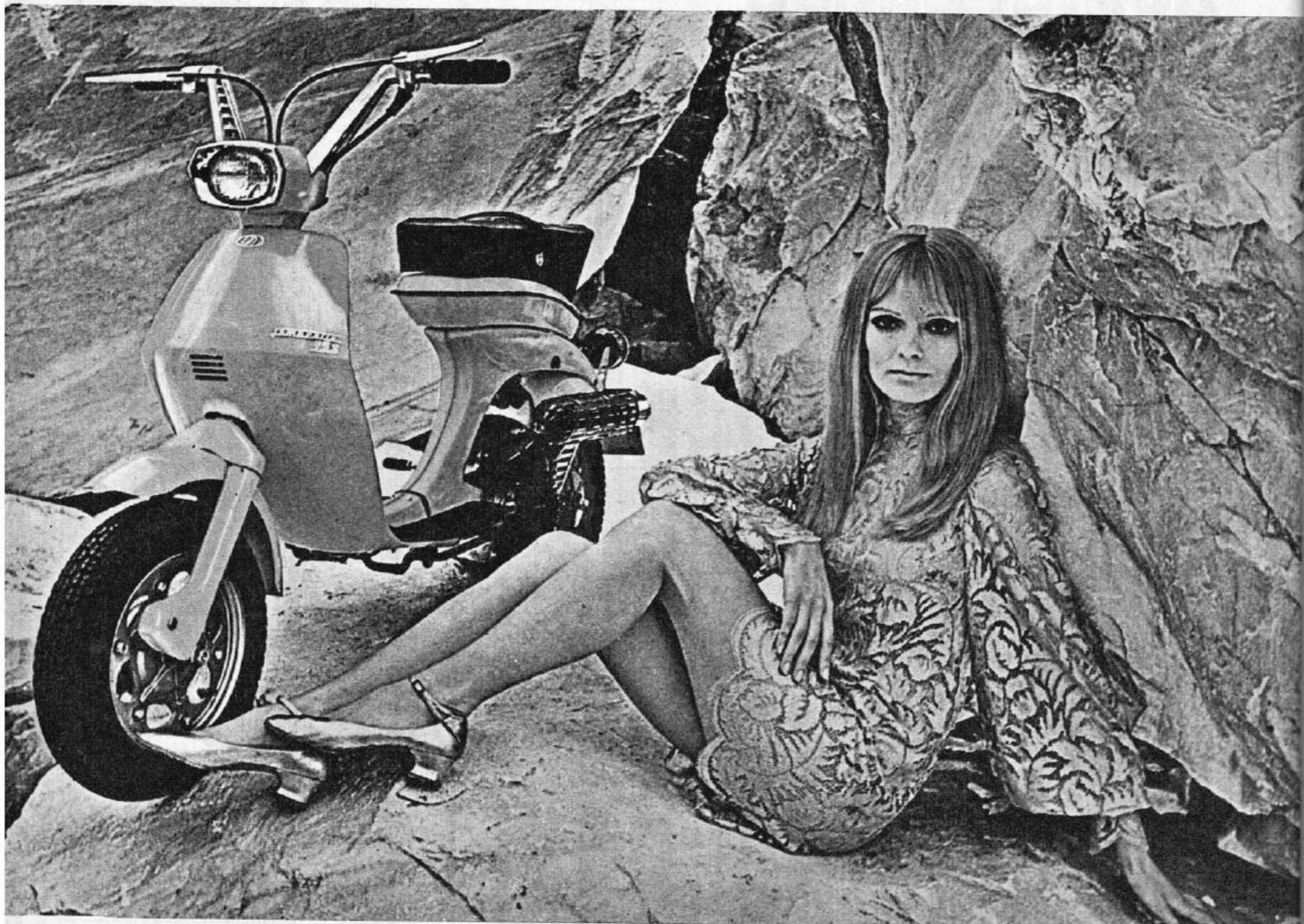
Esto se logrará mediante la construcción de los novísimos modelos de la Innocenti-Lambretta, que con su licencia fabricará en Córdoba la firma Luján Hnos. y que cuenta además con la prioridad absoluta para su producción en Sudamérica.

Las nuevas Lambretta fueron presentadas en Europa el primero de junio último bajo el nombre de "Lui" y se estima que, para esa fecha del año próximo, puedan ser lanzadas al mercado argentino.

Se trata de tres modelos diseñados nada menos que por Nuccio Bertone, el famoso carroceros peninsular que por primera vez se dedica a armonizar la línea de una motoneta. El resultado está a la vista.

Los modelos son de dimensiones mínimas para facilitar la conducción y el estacionamiento; de peso reducido, para un mejor rendimiento del motor, y con una equilibrada distribución de los pesos para acrecentar la estabilidad.

Además, con todas sus partes mecánicas a la vista, las reparaciones se hacen menos difíciles y costosas.



El manubrio, donde está montado el farol-velocímetro, es la terminación del escudo frontal que defiende las piernas del que conduce. El sillón está ubicado sobre el tanque de combustible y su anatomía lo hace cómodo y seguro.

El modelo "Luna" tiene un motor de 50 cm<sup>3</sup>, mientras que los otros dos, denominados "Vega" y "Cometa", cuentan con una planta motriz de 75 cm<sup>3</sup> y que sería la que se utilizará en la Argentina.

Las características técnicas de los modelos mayores son: potencia, 5,5 HP; velocidad, 90 km/h; consumo, 2,2 litros cada 100 km de marcha; caja de 4 velocidades; peso, 66 kilos; neumáticos, 3x10, y en lo que respecta a la lubricación hay una variante. La Lambretta "Vega" tiene el sistema por medio de mezcla al 2% de aceite, mientras que la "Cometa" cuenta con el nuevo "Lubematic", que es un sistema recientemente patentado de inyección directa de aceite que garantiza una lubricación constantemente proporcionada a las exigencias del motor en los distintos regímenes. Debido a ello está dotada de dos tanques separados, para gasolina y aceite, igual que en los autos.

Según el señor José Franco, futuro distribuidor nacional de esos motovehículos, éste será un "scooter" ideal para aquellos que no sólo lo ven como un medio de locomoción sino también para satisfacer sus pasiones agonísticas.

Dos aclaraciones: así es el slogan con que se presentó en Italia; y bajo ningún punto de vista se está estudiando entregar a cada comprador de la "Cometa" una acompañante como la que sugiere la ilustración.



### CARACTERISTICAS TECNICAS DE LA "LUNA"

**Motor:** Monocilíndrico de dos tiempos. Inclinación del motor: 9° con respecto a la vertical. Refrigeración de aire forzado. Diámetro y Carrera: 38 x 44 = 49,8 cm<sup>3</sup>. Potencia: 1,5 CV a 4600 rpm. Compresión: 7,7:1.

**Encendido:** Volante-magneto-alternador. Avance fijo 21° + 1°. Luz de platino: 0,35 ÷ 0,45 mm. Bobina AT externa. Bujía de rosca larga, grado térmico 225 de la escala Bosch. Luz de bujía: 0,5 ÷ 0,6 mm.

**Lubricante:** Motor: mezcla 2% (4% durante el ablande de 1.500 km). Caja de cambios, transmisión y lubricación en general: aceite SAE 90 (capacidad: 450 g. Frecuencia de cambio: cada 4.000 km).

**Combustible:** Mezcla 2%. Capacidad del tanque: 6 litros y uno de reserva.

**Carburación:** Dell'Orto SHB 14/12 con filtro de aire. Silenciador de carcasa metálica.

**Trasmisión:** De cadena en baño de aceite. Relación: 1:4,27 (dientes 11/47).

**Caja de Cambios:** De tres marchas, comandada por la manivela izquierda. Las relaciones son 6,44:1 en primera; 3,53 en segunda; 2,30 en tercera.

**Estructura:** De chapa estampada soldada y tubos.

**Suspensión:** Delantera a brazos oscilantes. Trasera: block, motor, transmisión y caja de cambio oscilante, con resorte helicoidal y amortiguador telehidráulico sobre el lado derecho.

**Ruedas y Neumáticos:** 3x10; presión delantera: 1,50; trasera: 1,75 kg/cm<sup>2</sup>.

**Frenos:** De tambor. Delantero: 125x17. Trasero: 150x17 mm.

**Sistema Eléctrico:** Alimentado por un magneto-volante-alternador colocado a la izquierda del cigüeñal. Faro antiniebla esférico de 6V-15W y lámpara de posición en el guardabarro delantero de 6V-15W y lámpara de 6V-3W en el guardabarro trasero.

**Dimensiones y Peso:** Altura: 0,656 m. Largo: 1,70 m. Altura al manubrio: 1,028 m. Altura al asiento: 0,770 m. Altura mínima: 0,165 m. Distancia entre ejes: 1,202 m. Peso total: 68,5 kg.

**Performance (normas CUNA):** Consumo: 1,6 litros cada 100 km a una velocidad de 40 km/h. Autonomía: 370 km. Pendiente máxima superable: 19%.

## sugerencias PARABRISAS CORSA

### SERVICE FIAT CORTI

LINEA RENAULT  
MECANICA EN GENERAL  
CHAPA Y PINTURA  
ESPECIALIDAD EN TÓQUES  
TUERCA PREPARACION DE  
MOTORES Y ASESORAMIENTO  
San Blas 2162 - T. E. 58-7367  
(frente cancha ARGENTINO JRS.)



**NUEVO!**

portalámparas  
portátil **macoplast**



Hermético e irrompible. Soporta el peor trato y la inmersión en naftas y aceites. Cable y ficha elaborados en policloruro de Vinilo (PVC), probado a 1500 v. 500 w. En distintos largos de cable y no cuesta más que uno común  
MENDOZA 5863 - T. E. 52-7973 - Bs. Aires

### OSVALDO ANTELO AUTOMOTORES



SERVICE RENAULT  
REPUESTOS Y ACCESORIOS ESPECIALES PARA COMPETICION

Piñones y coronas para circuitos  
Direcciones rápidas - Equipos de radiadores de aciete completos y su aplicación - Arboles de levas (B)  
Resortes de válvulas, Pistones - Múltiples y Carburadores, etc.

BONPLAND 2052/56 - T. E. 771-4616

### MECANICA INTEGRAL CHAPA - PINTURA

EN CUOTAS CINCO MESES SIN INTERESES  
HASTA 15 MESES CON EL 1%.

AFINACION Y PUESTA A PUNTO CON EQUIPOS ELECTRONICOS

PREPARACION Y COLOCACION DE EMBRAGUES Y FRENOS DE COMPETICION.

## TALLERES CARBURANDO

AV. DE LOS INCAS 5126  
T. E. 51-6280 - BS. AS.



En REPUESTOS Y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500. Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en:

**FIREP S.A.C.I. y F.**

Av. J. B. Justo 6199, Cap., Tel. 611-5581 y ahora también en Av. De Los Incas 5057, Capital

### FUNDAS LIN-TAP

y... nada más!



A Bastones  
O Cuadros

FIAT 600	\$ 8.700.-
RENAULT	\$ 9.300.-
DI TELLA	\$ 9.400
FALCON	\$ 11.400.-
RAMBLER	\$ 11.400.-
VALIANT	\$ 11.400.-

Techos Vinílicos  
CONCORDIA 1410  
(Alt. J. B. Justo 6200)

### TENEMOS de TODO

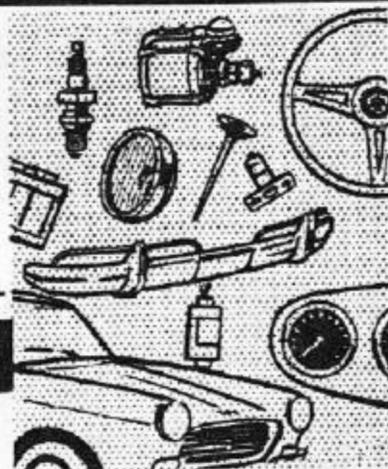
Para su

## PEUGEOT

en materia de  
ACCESORIOS LEGITIMOS  
NACIONALES e IMPORTADOS  
CONOZCA NUESTRO NUEVO LOCAL

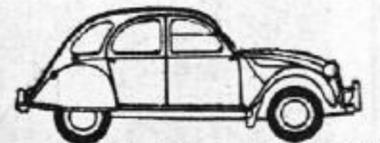
## CRYPSTA

MARIO BRAVO 271/79 - Capital  
Tel. 88-5368 y 88-7585



### MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES EURO-REP

TIENE TODOS LOS REPUESTOS  
**CITROEN** 2 cv  
Y ALGO MAS...



Central: Dr. Luis Beláustegui 312, 55-0494  
Sucursal: Av. Juan B. Justo 3719/21, Cap.

## MARLIT (R)

PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE, DISTINGUIDA POR CUARTA VEZ CONSECUTIVA CON LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD, PRESENTA SU NUEVO SILENCIADOR DE COLA TURBO TIPO TORINO.

PARA TORINO - RAMBLER - FORD  
FALCON - CHEVROLET - PEUGEOT  
FIAT - VALIANT - RENAULT - ETC.



SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO EN:  
BATALLA DEL PARI 436, TEL. 54-0303 (EX PALIQUE)  
CERVINO 3767, TEL. 72-9515  
HERRERA 582, TEL. 21-4075 BUENOS AIRES



Departamento de Styling, donde se cocinan todas las ideas de los diseñadores. En este caso, elaborando el GTO '67, que también presentaba los pícaros buches.

**El incremento de potencia en los motores que dotan a los Pontiac, los dispositivos de seguridad y el confort que ofrecen todos los modelos de la línea nos permiten asegurar que el indio se despertó (aunque siga "roncando")**

por CESAR MARIO SORKIN

# SE DES EL IN



# PERTO DIO!



Comparando este modelo (Tempest GTO 67) con su sucesor, resulta evidente la tendencia actual americana con respecto a la supresión de cromados.

De acuerdo con la definición académica de Tío Sopena (nada que ver con Sopena), inventor del diccionario, Pontiac fue un "jefe de los indios otawas (1712-1769), que se alió con los franceses, encabezando, en 1763, un gran alzamiento contra los ingleses, a quienes se sometió después de tres años de lucha". Casi todo el mundo se olvidó de Pontiac, sus rebeliones y sus plumas, hasta que a la General Motors se le despertó el indio. Y comenzaron a fabricar Pontiacs a troche y moche, para comodidad de los americanos y orgullo de la familia del cacique.

## LA FAMILIA

Se compone de los siguientes modelos: Tempest 6 y V-8, Tempest Custom 6 y V-8, Le Mans 6 y V-8, Tempest Safari 6 y V-8, GTO V-8, Firebird 6 y V-8, Catalina V-8, Executive V-8, Bonneville V-8 y Grand Prix V-8; todos, de acuerdo con el "american way of life", presentando innumerables opciones de carrocería.

Nos ocuparemos hoy del GTO y del Firebird, las dos versiones más venenosas dentro de la línea, enumerando, previamente, una serie de cualidades comunes a toda la gama de modelos de Pontiac. Tomando como premisa fundamental el factor seguridad, se han previsto luces de posición laterales, acolchados interiores superabundantes y apoyabrazos que ceden al impacto. Según un "amigo que sabe" de la división Pontiac, "las condiciones de seguridad, confort y facilidad de manejo han llegado a su máximo nivel". La columna de dirección telescópica, perillas del tablero embutidas, doble circuito de frenos, entre otras cosas, aseveran tal afirmación.

## CHUCHERIAS

En todos los modelos se incluye: aire acondicionado a dos niveles y tres selectores de temperatura; radio AM-FM; auto-estéreo, y un sistema exclusivo de Pontiac que controla automáticamente la velocidad de cruce. El tablero presenta un profundo acolchado que se combina con los pilares del parabrisas. El diseño exterior incluye: un paragolpes periférico que se integra con todos los elementos de la

trompa en un conjunto armonioso. La parrilla, de barras horizontales, se integra con los faros dobles; la sección central del paragolpes culmina en su parte superior con el conocido escudo en V de Pontiac.

## MODIFICACIONES MECANICAS

Una "modifíca" fundamental se ha introducido en los motores V-8: la cabeza de cilindros se ha rediseñado; la cámara de combustión, de líneas más profundas y suaves, asegura una combustión más rápida. Los centros de válvulas han sido aumentados y combinados con ángulos modificados, diseño que permite centralizar la cámara de combustión por sobre el cilindro propiamente dicho. El efecto final es utilizar todo el diámetro del cilindro, facilitando el flujo de la mezcla alrededor de las válvulas. Como resultante, mejora el control del escape, gracias a una combustión más completa, y mayor remoción de los gases en el ciclo de escape. Todos los actores incorporan como equipo standard un sistema de combustión controlada, con precalentamiento de aire en su entrada al carburador, controlado termostáticamente.

## PONTIAC GTO

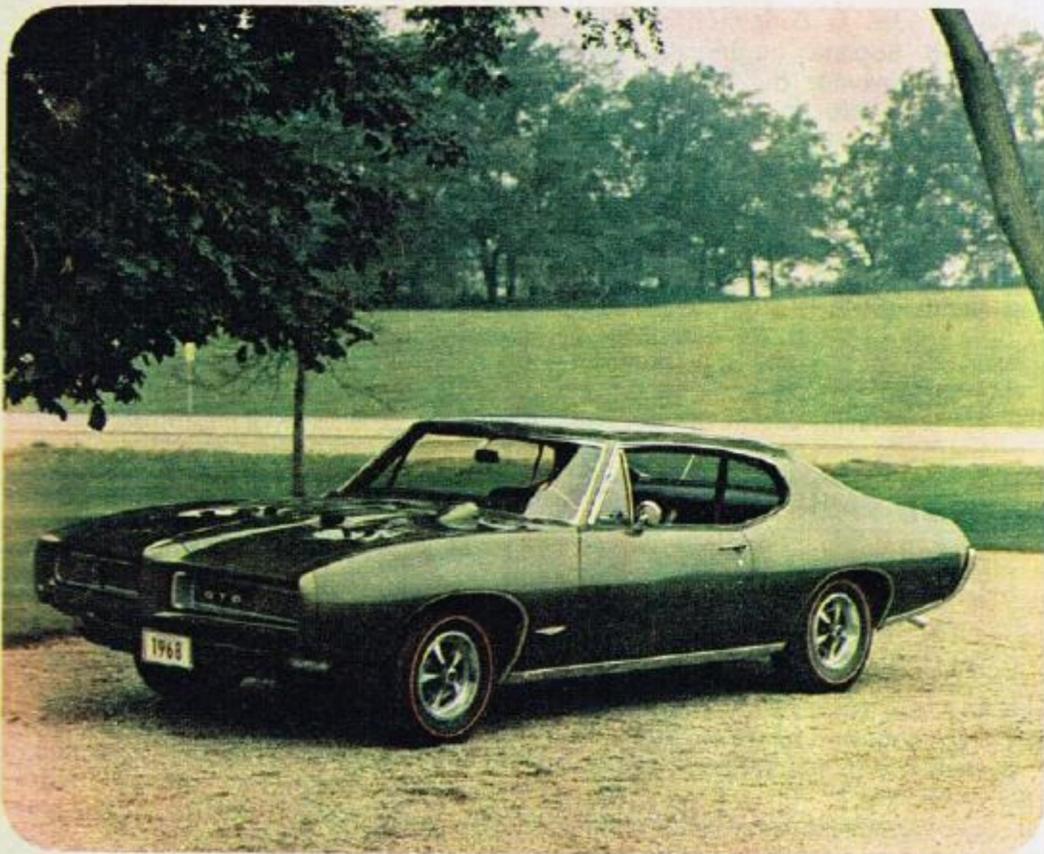
La versión GTO, de carácter deportivo (dentro de lo que en Estados Unidos se considera deportivo), se estructura en base al bastidor del Tempest. Es un dos puertas, sin parantes. El diseño es agradable, prescindiendo, de acuerdo con la tendencia americana actual, de detalles excesivos y sobrecargados. Pesa tímidamente 1.680 kg. La denominación GTO deriva de la expresión italiana "Gran Turismo Omologatto", generosa concesión yanqui a "l'armoniosa lingua dell' Dante".

## PONTIAC FIREBIRD

Responde a los lineamientos generales de diseño del Camaro; el casco, autoportante, es similar al "sportivo" de Chevrolet. La versión de este año sufrió modificaciones de proa y popa con respecto al modelo anterior. Dos puertas, cuatro plazas; el conjunto pesa, finalmente, 1.430 kg. →

# PONTIAC GTO - FIREBIRD

Los Pontiac más rápidos  
en technicolor. La banda de sonido no  
hace falta. Hay que  
mirarlos en silencioso respeto...

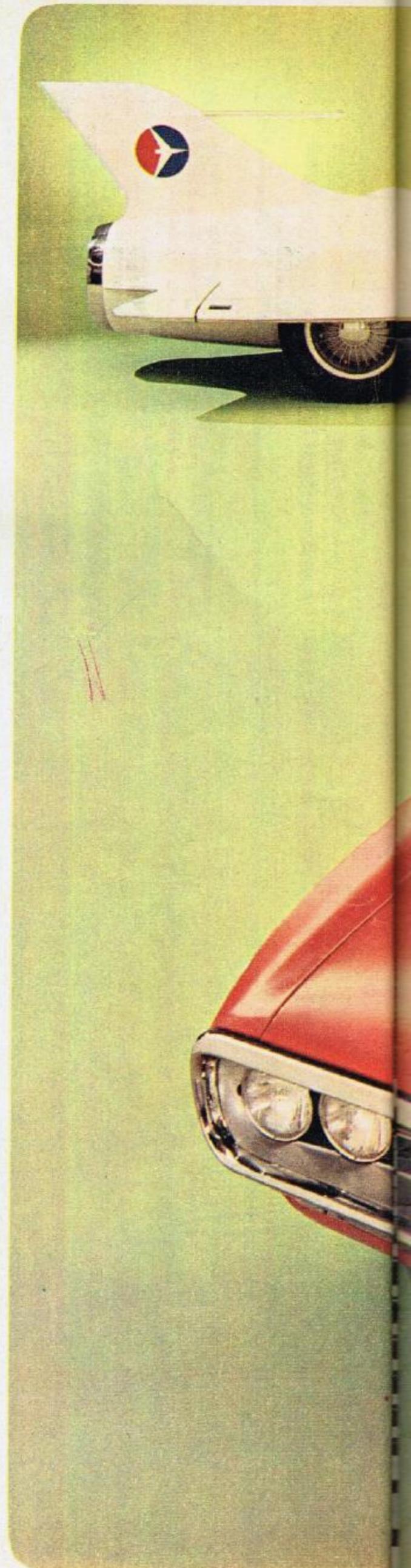


La coupé GTO.  
Verde, para combinar  
con el color de los  
campos de papá.



Con fondo de  
Firebird experimental  
a turbina, el  
Firebird 400  
convertible,  
convencional, con  
motor a vulgares  
pistones. Más  
humano.

Además de los  
innumerables HP, el  
Firebird viene  
provisto de llantas  
de magnesio,  
cubiertas "high  
speed" ... como para  
andar alegre.





# PONTIAC

## GTO-FIREBIRD



### FICHA TECNICA DEL PONTIAC GTO

**MOTOR:** V-8 a 90°. Capacidad cúbica: 6558cm<sup>3</sup>. Potencia máxima: 355 HP a 5000 rpm. Diámetro y carrera: 104,70x95,25 mm. Relación de compresión: 10,75:1. Válvulas a la cabeza, botadores hidráulicos, resortes dobles. Arbol de levas central accionado a cadena. Cigüeñal apoyado en 5 bancadas. Un carburador Rochester de cuatro bocas, tipo descendente. Bujías AC 44 S. Batería 12 volts, 61 amp./h. Refrigerado a agua. Capacidad del radiador: 16,8 litros.

**TRASMISION:** Cuatro opciones de caja: a) Embrague monodisco seco, a diafragma. Caja de tres velocidades, todas sincronizadas, palanca al piso. Relación final: 3,55:1; b) Caja de cuatro velocidades, palanca al piso. Relación final: 3,55:1; c) Caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas, autolubricada. Relación final: 3,90:1; d) Caja automática Turbo Hydra-matic. Palanca al volante. Relación final: 3,36:1. Relaciones de demultiplicación: para la caja a) 1ª, 2,42:1; 2ª, 1,61:1; 3ª, 1:1. Retroceso: 2,59:1. Para la caja b) 1ª, 2,52:1; 2ª, 1,88:1; 3ª, 1,46:1; 4ª, 1:1. Retroceso: 2,59:1. Para la caja c) 1ª, 2,20:1; 2ª, 1,64:1; 3ª, 1,28:1; 4ª, 1:1. Retroceso: 2,27:1. Para la caja d) para la cupla máxima: 2,3:1. Demultiplicación de la caja planetaria: 2,48:1; 1,48:1; 1:1. Retroceso: 2,08:1.

**PERFORMANCE:** Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo: 16/21 litros cada 100 km.

### FICHA TECNICA DEL PONTIAC FIREBIRD

**MOTOR:** V-8. Capacidad cúbica: 6558 cm<sup>3</sup>. Potencia máxima: 335 HP a 5300 rpm. Diámetro y carrera: 104,70x95,25 mm. Válvulas a la cabeza, resortes de válvulas dobles. Arbol de levas central, accionado a cadena. Cigüeñal apoyado en 5 bancadas. Un carburador Rochester de cuatro bocas, de tiro descendente. Bujías AC 44 S. Batería: 61 amp/h. Capacidad del radiador: 17 litros.

**TRASMISION:** Tres opciones de caja: a) Caja de cuatro velocidades. Relación final: 3,90:1; b) Caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas, autolubricada. Palanca al piso. Relación final: 3,90:1; c) Caja automática Turbo Hydra-matic. Relación final: 3,90:1. Relaciones de demultiplicación: Para la caja a) 1ª, 2,52:1; 2ª, 1,88:1; 3ª, 1,46:1; y 4ª, 1:1. Retroceso, 2,59:1. Para la caja b) 1ª, 2,20:1; 2ª, 1,64:1; 3ª, 1,28:1; y 4ª, 1:1. Retroceso, 2,27:1. Para la caja automática c) para la cupla máxima, 2,3:1; demultiplicación de la caja planetaria: 2,48:1; 1,48:1; 1:1. Retroceso, 2,08:1.

**PERFORMANCE:** Velocidad máxima: 185 km/h. Consumo: 17/22 litros cada 100 km.

Dos de las diversas opciones de la línea GTO '68. Los buches sobre el capot esconden aparatos venenosos... non sanctos...

Aunque ustedes no se den cuenta, detrás del Firebird hay un hermpso muro de ladrillos parejitos, cubiertos de hiedra. Sí... ya sabemos; no les importa. Y bueno... sigan con el Firebird, no más...



# MEXICO: Entre la rebelión y los Juegos Olímpicos

El enviado especial de PANORAMA pone al desnudo el clima de violencia que envuelve al país azteca. Por un lado 200 muertos y estudiantes rebeldes, por el otro unos Juegos Olímpicos que se inician en un marco de sangre y protesta.

AYER FUE 17 DE OCTUBRE

23 años pasaron desde la jornada que imprimió un sello característico a la Historia Nacional. PANORAMA recoge el testimonio de quienes vivieron en uno y otro bando, los que piensan que fue un salto hacia el futuro y los que comentan: que saltamos hacia el abismo.

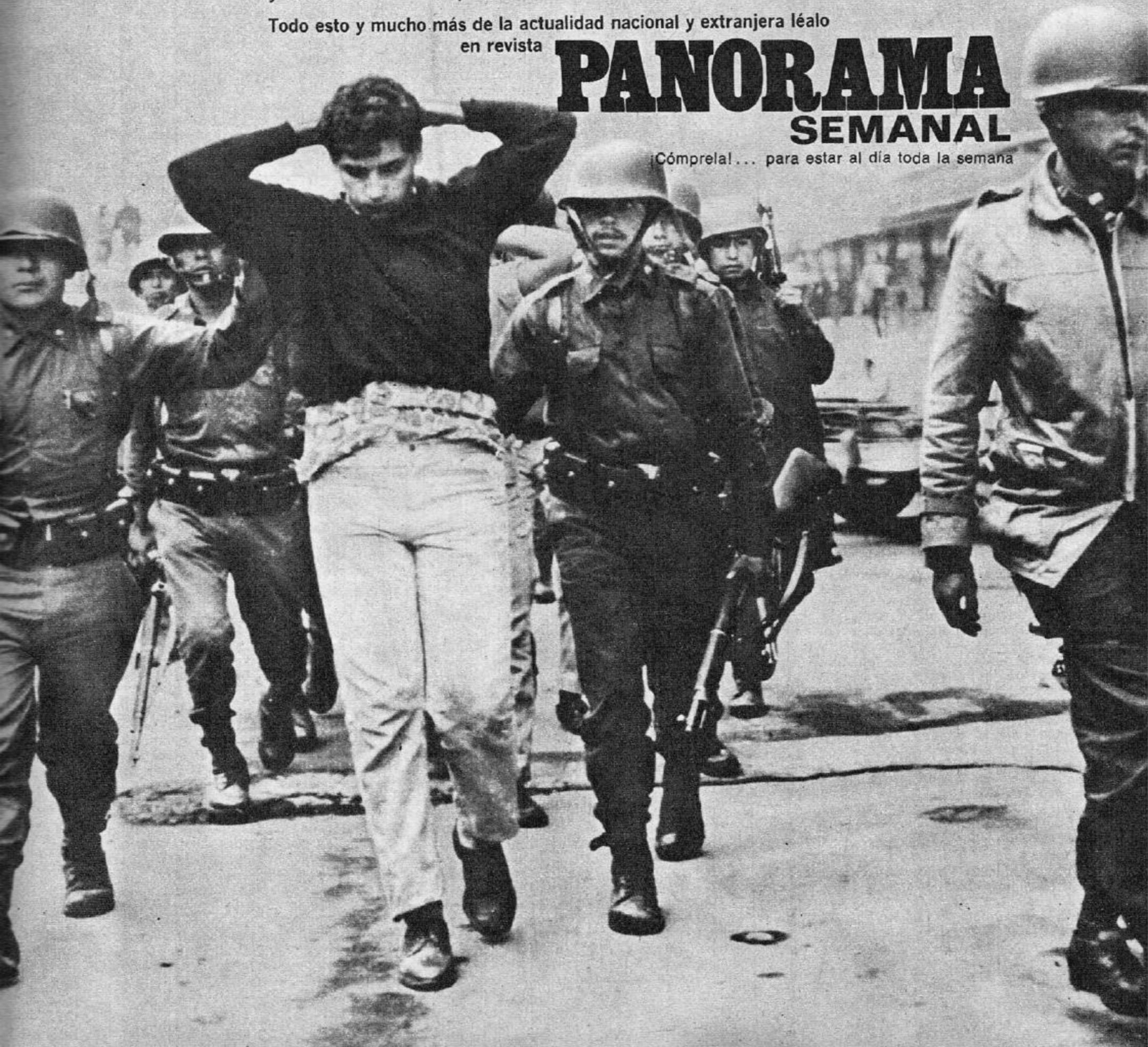
PANORAMA INVESTIGA . . .

los secretos de los ofrecimientos de empleos en Bs. As. Verdad y engaño de un proceso que puede comenzar con el aviso en un diario y conducir a una trampa de estafadores.

Todo esto y mucho más de la actualidad nacional y extranjera léalo en revista

# PANORAMA SEMANTAL

¡Cómpralo! . . . para estar al día toda la semana



## PICHICATERO

de Jorge R. R. Beretta, Mendoza.

1) Primero las preguntas, luego los elogios.

R.: Primero las respuestas, luego los saludos.

2) ¿Cuál es el auto de turismo más veloz del mundo, tal como sale de fábrica y sin "pichicatear"?

R.: A nuestro entender, es el Porsche 911 R (245 km/h).

3) ¿Cuál es la velocidad máxima del Chevrolet Súper '66, sin pichicatear y pichicateado?

R.: Sin "pichicatear", de acuerdo al Road-test que realizamos, la velocidad máxima es de 162 km/h. "Pichicateado" ... bueno, depende de la pichicata. Con una turbina Rolls-Royce Derwent, puede llegar alegre a los 860 km/h. Estamos seguros que va a decolar... y también estamos seguros respecto a dónde va a aterrizar...

4) Felicitaciones por vuestra revista...

R.: ¡Ah! ... ¡entonces era cierto! ... había elogios, no más... y bueno, merci beaucoup.

## FIAT CON FIEBRE

de C. C. Casa, La Plata.

1) Como acostumbrado lector de vuestra revista, he leído en el número 125 una carta que envía un lector de la provincia de La Pampa. Estoy de acuerdo con ustedes en que las modificaciones realizadas en el coche por el señor Dal Santo no son del todo acertadas. Me inquietó esa carta, ya que soy propietario de un Fiat 600 D modelo '62, o sea, similar al del señor Dal Santo. Mi coche tenía también un problema de temperatura, en días de calor mayor que el normal. Empezamos entonces por limpiar todo el sistema de refrigeración, y por un muy acertado consejo de nuestro vendedor de repuestos y accesorios, pusimos en práctica la siguiente modificación, que consiste en colocarle al modelo 62 ó 63 (en el caso del lector afectado) el sistema de refrigeración del modelo 67/68; aplicar este sistema es sencillo, y un buen mecánico lo puede instalar en uno o dos días, debiendo colocarse un tanque suplementario y cambiar el termostato. Estoy en condiciones de asegurarles, por propia experiencia, que esta modificación da muy buen resultado, funcionando a la perfección. Tal vez ésta pueda ser la solución para el problema del amigo "fiatero" de La Pampa. Y espero que a PARABRISAS CORSA le parezca bien, ya que es una solución aprobada por Fiat y por mí. Saludo a ustedes muy atte.

R.: Entendemos que el sistema por usted propuesto puede funcionar bien. De todos modos, seguimos insistiendo en que el modelo 62/63 no tiene por qué tener problemas de temperatura, si el sistema de refrigeración se encuentra en perfecto estado. Aprobamos su solución; así que cuenta usted con nuestra bendición. Ojalá el señor Dal Santo encuentre en esta "modifíca" la solución para la fiebre de su Fiat.

## ENCICLOPEDIA FORD

de Alberto Mussi, Bs. As.

Les pido me contesten (por favor, contésteme...), las siguientes preguntas:

1) ¿Qué significa sub-virante y sobre-virante?

R.: Sobre-virante es la tendencia que tienen determinados autos a "irse" de cola; casos clásicos, Renault y Fiat 600. Sub-virante, es la tendencia opuesta, o sea, desplazarse de trompa; caso clásico, el DKW.

2) Los primeros Chevrolet SS, ¿traían caja Corvette?

R.: Sí, señor, los primeros traían caja Corvette importada. Los segundos siguen teniendo caja Corvette pero con muchas piezas elaboradas en el país.

3) ¿Qué hay del Prototipo Ford que se está construyendo en Baúfer?

R.: Hay uno (no, hay dos) que se están construyendo en Baúfer. Nada más.

4) ¿Cuánto cuesta una caja Cobra en nuestro país? ¿Es completamente directa, sin ningún tipo de varillaje?

R.: Una caja Cobra oscila entre los \$ 75 y \$ 150. Vienen en diversos tamaños y colores: Marrón militar, negra, blanca, marrón claro, etc. El cepillo se entrega como equipo opcional. Para mayor seguridad, diríjase a "Andrew's Racing Parts", Av. Libertador 1700 y pico. Las cajas Cobra tienen varillaje.

5) ¿Qué significa sobrealimentador?

R.: Es el nombre de un aparato que aumenta la cantidad de mezcla que penetra en el cilindro en el momento de la admisión.

6) ¿Qué significa "suspensión Link-Bar"?

R.: Es un sistema de suspensión compuesto de cuatro brazos reactivos.

7) ¿Cuál es la multiplicación adecuada para estar "prendido" en el Autódromo?

R.: Depende del circuito; de la potencia del auto; de la caja de velocidades que tenga; del rodado; de las condiciones climáticas (vientos) y del estado hepático del piloto y/o preparador.

8) ¿Por qué los F-100 no "mojan" una sola carrera?

R.: Porque se les rompe siempre la canilla (problemas de cuerito). Además, los F-100 de Reutemann y Galbato no "mojan"... pero salpican, ¿eh?

9) ¿Es cierto que el F-100 es igual que el F-350 y el F-600 (camión), tienen tapas diferentes ("282" la pick-up y "292" los camiones)?

R.: Traen todas las mismas tapas ("292" cubre inches).

10) ¿Qué quiere decir carrera corta y carrera larga?

R.: Es la manera más usual de denominar el recorrido del pistón. Se habla de carrera corta cuando el diámetro de pistón es igual a la carrera (motor cuadrado); y carrera super corta cuando el diámetro es mayor que la carrera (motor supercuadrado).

11) Sin más preguntas que formular, me despido con un gramo de esperanza.

R.: La esperanza es como la cocaína.

na. Con un gramo basta para obtener resultados.

## QUEHACERES DOMESTICOS

de Alicia Del Valle Peralta de Capua, Córdoba.

Me dirijo a ustedes para hacerles un pedido muy especial.

1) Soy propietaria de un coche Ford T 1925, al cual mantengo original de fábrica, y refaccio estético y mecánicamente yo misma. Necesitaría me informen si ustedes poseen algún manual de fábrica; en caso contrario, si alguno de los lectores de vuestra revista posee alguno, les agradecería ponerme en contacto dándome su domicilio.

R.: Para conseguir el manual de mantras, puede dirigirse por carta a: Sr. Tito, Corrientes 3094, Capital. Su señor esposo puede conseguir el libro de doña Petrona C. de Gandolfo en cualquier librería del barrio.

## ANDANTE EN MOTO

De Marcos A. Palacio, Bahía Blanca

Tengo sumo placer en dirigirme a ustedes a fin de que me contesten las siguientes preguntas:

1) Quisiera saber qué casas se dedican a la venta de motos importadas; me interesarían especialmente la Guzzi Lodola y la Iso 200 ó 250 cm<sup>3</sup>. Aclaro que las motos deben ser 0 km.

R.: Con respecto a la Guzzi, puede dirigirse a Esusen Argentina, Paraná 734, Capital, y para la Iso a Ital Moto S.R.L., Rivadavia 3181, o Valtro Meo, Lavalle 1599, ambas en Capital.

2) ¿Hay algo sobre la fabricación del motor Tornado 7 bancadas?

R.: Seguridad sobre la fabricación, aún no. Se "rumorea" que se han experimentado diez motores, que, en distintas gamas de rpm, erogaron alrededor de 360 "nobles brutos".

3) Los saludo cordialmente, y a la vez felicito al director por la extraordinaria revista que dirige.

R.: Nosotros le agradecemos mucho. El "Dire", emocionado hasta las lágrimas, lo felicita por lo atinado y juicioso de sus observaciones.

## EN LAS CERCANIAS

De Héctor Q. Vicente, de Capital

1) Quisiera saber si se encuentra alguna pista para automodelos cerca de Villa Lugano (Mataderos), y cuál; también, si no las hubiese, se me indique las más cercanas.

R.: No conocemos alguna pista en ese lugar, pero podemos indicarle algunas de las que suponemos más cerca: CLARIDAD, Baltar 250 (altura Rivadavia 12300), Ciudadela. CLUB 9 DE JULIO, Fco. Bilbao 1795, Capital.

2) También la dirección donde conseguir números atrasados de Parabrisas Corsa.

R.: Los números atrasados de la revista Parabrisas Corsa puede conseguirlos en la calle Paraguay 340, Capital Federal.

# 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.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>AUSTIN</b>			Coupé .....	1948	420.000	Magnette .....	1966	850.000	800 Spyder ...	1967	750.000
10 HP. ....	1946	150.000	4 p. ....	1949	440.000	Traveller .....	1966	850.000	800 Coupé ...	1967	700.000
<b>AUTOAR</b>			4 p. ....	1951	460.000	1500 .....	1967	890.000	1500 C. ....	1967	1.150.000
Sedan .....	1956	200.000	Coupé .....	1951	500.000	Magnette .....	1967	950.000	1500 Familiar .	1967	1.200.000
Rural .....	1957/8	220.000	4 p. ....	1952	500.000	Traveller .....	1967	950.000	1500 Coupé ...	1967	1.400.000
Rural .....	1960/1	250.000	4 p. ....	1953	520.000	<b>D. K. W.</b>			<b>FORD</b>		
<b>BERGANTIN</b>			4 p. ....	1954	550.000	Sedan .....	1956	350.000	4 p. ....	1946	360.000
4 cil. ....	1960	300.000	4 p. ....	1955	600.000	Sedan .....	1957	370.000	Coupé .....	1946	430.000
4 cil. lujo ....	1961	320.000	B. Air 6 mec. ..	1956	620.000	Sedan .....	1958	380.000	Coupé conv. ..	1946	360.000
4 cil. lujo ....	1962	360.000	B. Air 8 aut. ...	1956	570.000	Sedan .....	1960	420.000	4 p. ....	1951	380.000
6 cil. ....	1962	390.000	B. Air 6 .....	1957	650.000	Sedan .....	1961	430.000	4 p. ....	1953	400.000
<b>BORGWARD</b>			B. Air 8 .....	1957	600.000	Sedan .....	1962	450.000	4 p. ....	1954	420.000
Isabella .....	1956	450.000	B. Air 8 aut. ...	1958	630.000	Sedan .....	1963	500.000	Coupé sedan .	1954	400.000
Isabella .....	1958	480.000	B. Air 6 .....	1958	700.000	Univ. ....	1963	460.000	4 p. ....	1955	480.000
Isabella .....	1959	500.000	Impala 8 aut. .	1959	720.000	Univ. ....	1963	520.000	Prefect .....	1956	250.000
Isabella .....	1960	560.000	Impala 6 mec. .	1959	800.000	Sedan .....	1964	550.000	Fairl. 500 6 mc.	1957	520.000
Isabella .....	1961	600.000	Impala 6 mec. .	1960	950.000	Univ. ....	1964	570.000	Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Isabella .....	1962	670.000	Impala 8 aut. .	1960	870.000	Fissore .....	1965	780.000	Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Isabella .....	1963	730.000	Impala 6 .....	1961	1.050.000	Sedan .....	1965	670.000	Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
<b>BUICK</b>			Impala 8 aut. .	1961	1.000.000	Univ. ....	1965	680.000	Galax. 6 mec. .	1960	700.000
4 p. ....	1940	160.000	Impala 6 mec. .	1962	1.200.000	Sedan .....	1966	700.000	Galax. 8 .....	1960	750.000
4 p. ....	1941	170.000	Impala 8 .....	1962	1.150.000	Univ. ....	1966	720.000	Galax. 6 .....	1961	850.000
4 p. ....	1942	180.000	"400" .....	1962	850.000	Sedan .....	1967	820.000	Galax. 8 aut. .	1961	850.000
4 p. ....	1946	200.000	Impala 8 aut. .	1963	1.350.000	Universal .....	1967	850.000	Falcon .....	1962	850.000
4 p. ....	1947	220.000	"400" .....	1963	950.000	<b>DODGE</b>			Falcon Stand. .	1963	850.000
4 p. ....	1948	240.000	Impala 6 mec. .	1963	1.400.000	4 p. ....	1940	200.000	Falcon de Lujo	1963	900.000
4 p. ....	1949	280.000	Impala 6 mec. .	1964	1.600.000	4 p. ....	1941	210.000	Falcon Stand.,	1964	870.000
4 p. ....	1950	320.000	Impala 8 aut. .	1964	1.500.000	4 p. ....	1942	220.000	Falcon de Lujo	1964	950.000
Dynaflow .....	1951	360.000	Súper .....	1964	1.050.000	4 p. ....	1947	270.000	Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000	Special .....	1964	950.000	4 p. ....	1948	280.000	Falcon Futura .	1965	1.280.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000	Súper .....	1965	1.200.000	4 p. ....	1948	280.000	Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000	Special .....	1965	1.050.000	4 p. ....	1950	350.000	Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000	Súper .....	1966	1.350.000	4 p. ....	1950	350.000	Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000	Special .....	1966	1.250.000	4 p. F. Drive ...	1946	250.000	Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000	Súper .....	1967	1.550.000	4 p. 6 cil. ....	1951	390.000	Falcon Futura .	1966	1.400.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000	Special .....	1967	1.350.000	<b>ESTANCIERA</b>			Falcon de Lujo	1967	1.400.000
<b>CADILLAC</b>			<b>CHRYSLER</b>			lka .....	1957	350.000	Falcon Stand. .	1967	1.350.000
4 p. ....	1940	170.000	4 p. ....	1940	180.000	lka .....	1958	400.000	Falcon Futura .	1967	1.500.000
4 p. ....	1941	200.000	4 p. ....	1941	190.000	lka .....	1959	450.000	<b>GRACIELA</b>		
4 p. ....	1942	230.000	4 p. ....	1946	250.000	lka .....	1960	500.000	2 p. ....	1957	170.000
4 p. ....	1946	270.000	4 p. ....	1947	260.000	lka .....	1961	550.000	2 p. ....	1958	190.000
4 p. ....	1947	280.000	4 p. ....	1948	280.000	lka .....	1962	600.000	2 p. ....	1960	220.000
4 p. ....	1948	300.000	2 p. ....	1949	300.000	lka .....	1963	650.000	GW-Wartburg .	1962	350.000
4 p. ....	1949	320.000	4 p. ....	1949	320.000	lka .....	1964	700.000	<b>HANSA</b>		
4 p. ....	1950	320.000	4 p. 6 cil. ....	1950	350.000	lka .....	1964	700.000	1100 .....	1960/1	290.000
4 p. ....	1951	360.000	4 p. 6 cil. ....	1951	370.000	lka doble tracc.	1964	750.000	Rural .....	1961	310.000
4 p. ....	1955	580.000	4 p. ....	1952	400.000	lka .....	1965	750.000	Coupé .....	1961	330.000
4 p. ....	1956	640.000	4 p. ....	1953	450.000	lka .....	1965	750.000	<b>HILLMAN</b>		
4 p. ....	1957	700.000	4 p. imp. ....	1954	490.000	lka .....	1966	780.000	4 p. ....	1947	140.000
Fleetwood ....	1958	750.000	<b>CISITALIA</b>			lka .....	1967	820.000	4 p. ....	1950	190.000
Fleetwood ....	1959	830.000	850 cc Coupé .	1961/2	500.000	lka doble tracc.	1967	1.000.000	4 p. ....	1956	250.000
Fleetwood ....	1960	900.000	850 cc Spyder .	1961	520.000	<b>FIAT</b>			Rural .....	1956	250.000
<b>CITROEN</b>			1100 Berlina ..	1949	350.000	4 p. 1100 .....	1947	160.000	4 p. ....	1961	330.000
11 ligero .....	1946/7	270.000	1100 Spyder ...	1949	380.000	4 p. 1400 .....	1950	200.000	<b>HUDSON</b>		
11 ligero .....	1948	280.000	<b>DE CARLO</b>			1400 .....	1951	220.000	4 p. ....	1940	140.000
11 ligero .....	1949	310.000	600 .....	1960	250.000	1400 .....	1954	290.000	4 p. ....	1946/7/8	200.000
11 ligero .....	1950	330.000	700 .....	1960	360.000	1100 .....	1956	290.000	Coupé .....	1946/7/8	240.000
2 CV .....	1958	290.000	700 .....	1961	380.000	500 .....	1958	220.000	4 p. ....	1949	290.000
2 CV .....	1960	320.000	700 coupé .....	1961	500.000	600 .....	1958	280.000	<b>ISARD</b>		
2 CV .....	1961	360.000	700 .....	1962	400.000	1100 .....	1958	430.000	300 .....	1958/9	160.000
2 CV .....	1962	400.000	700 .....	1963	430.000	500 .....	1960	220.000	400 .....	1960/1	200.000
2 CV .....	1963	440.000	700 .....	1964	400.000	600 .....	1960	320.000	700 .....	1960	320.000
2 CV .....	1964	480.000	SL .....	1964	400.000	1100 .....	1960	490.000	700 .....	1961	330.000
2 CV .....	1965	520.000	SL .....	1965	420.000	750 .....	1961	400.000	700 .....	1962	360.000
2 CV standard	1966	560.000	<b>DE SOTO</b>			1100 .....	1961	580.000	Kombi .....	1962	380.000
2 CV lujo .....	1966	620.000	4 p. ....	1940	200.000	2100 .....	1961/2	750.000	700 .....	1963	380.000
2 CV standard	1967	650.000	4 p. chico ...	1946	300.000	750 .....	1962	440.000	700 .....	1963	380.000
<b>CHEVROLET</b>			4 p. Driv. ....	1947	270.000	1100 .....	1962	650.000	700 .....	1964	400.000
4 p. ....	1940	250.000	4 p. 8 cil. ....	1951	330.000	750 .....	1963	490.000	700 .....	1964	400.000
4 p. ....	1946	320.000	<b>DI TELLA</b>			1500 .....	1963	780.000	700 .....	1964	400.000
4 p. ....	1947	370.000	1500 .....	1960	600.000	1500 .....	1963	700.000	700 .....	1964	420.000
4 p. ....	1948	380.000	1500 .....	1961	620.000	1500 .....	1963	700.000	700 .....	1964	420.000
			1500 .....	1962	650.000	1500 .....	1964	820.000	700 .....	1965	430.000
			1500 .....	1963	680.000	1500 .....	1964	820.000	700 .....	1965	450.000
			Magnette .....	1964	710.000	1500 .....	1964	850.000	1204 .....	1964	600.000
			1500 .....	1964	720.000	1500 .....	1965	580.000	700 .....	1965	430.000
			Magnette .....	1964	750.000	Familiar .....	1965	900.000	Kombi .....	1965	450.000
			Traveller .....	1964	750.000	600 E .....	1965	980.000	1204 .....	1965	670.000
			1500 .....	1965	790.000	1500 .....	1965	950.000	<b>JEEP</b>		
			Magnette .....	1965	820.000	Familiar Largo .	1965	1.000.000	lka carrozado .	1957	300.000
			Traveller .....	1965	820.000	600 E .....	1966	600.000	lka .....	1958	330.000
			1500 .....	1966	820.000	800 Spyder ...	1966	700.000	lka .....	1959	360.000
						800 Coupé ...	1966	680.000	lka .....	1960	400.000
						1500 C. ....	1966	1.050.000	lka .....	1961	420.000
						1500 Familiar .	1966	1.100.000	lka .....	1962	430.000
						1500 Coupé ...	1966	1.300.000			
						600 E. ....	1967	670.000			

MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	
Ika	1963	440.000	24 HP	1962	320.000	C. de Lujo 550	1965	950.000	VAUXHALL			
Ika	1964	450.000	34 HP Prinz	1963	340.000	Classic Custom	1965	1.000.000	Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000	
Ika	1965	460.000	Sport Prinz	1961	500.000	C. Country 660	1965	1.100.000	Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000	
Ika	1966	470.000				Ambassad. 990.	1965	1.150.000	Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000	
Ika	1967	520.000				Ambassad. 999.	1966	1.300.000	Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000	
<b>KAISER</b>			<b>OLDSMOBILE</b>			Classic Custom	1966	1.200.000	<b>VOLKSWAGEN</b>			
Manhattan	1955	340.000	4 p.	1950	300.000	De Luxe 550	1966	1.100.000	Export	1956	450.000	
Carabela	1958	360.000	2 p.	1951	320.000	C. Country 660	1966	1.250.000	Export	1957	470.000	
Carabela	1959	380.000	4 p.	1951	330.000	Ambassador	1967	1.500.000	Export	1958	490.000	
Carabela	1960	400.000	2 p.	1953	350.000	Ambassad. 990	1967	1.550.000	Export	1959	530.000	
Carabela	1961	430.000	4 p.	1953	370.000	C. Custom 660	1967	1.350.000	Export	1960	550.000	
Carabela	1962	450.000	4 p.	1954	380.000	De Luxe 550	1967	1.250.000	Export	1961	570.000	
			88 4 p.	1955	400.000	C. Country 660	1967	1.400.000	Export	1962	620.000	
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>			88 4 p.	1956	450.000				1500 2 p.	1962	700.000	
Ambassador	1967	1.350.000	88 4 p.	1957	480.000	<b>RENAULT</b>			<b>VOLVO</b>			
De Luxe 550	1967	1.150.000	88 4 p.	1958	500.000	Dauphine	1958	300.000	2 p.	1956	440.000	
C. Custom 660	1967	1.250.000	88 4 p.	1961	750.000	Dauphine	1960	320.000	4 p.	1958	520.000	
C. Country 660	1967	1.350.000	88 4 p.	1962	800.000	Dauphine	1961	350.000	2 p. PV544	1960	600.000	
			88 4 p.	1963	900.000	Dauphine	1962	380.000	121	1960	750.000	
						Gordini	1962	450.000	122	1962	820.000	
<b>LINCOLN</b>						Dauphine	1963	400.000	<b>WILLYS</b>			
4 p.	1940	160.000	<b>DPEL</b>			4 L	1963	400.000	4 p.	1940	200.000	
4 p.	1946/7	190.000	Rekord 2 p.	1956/7	400.000	Gordini	1963	500.000	Coupe	1940	170.000	
4 p.	1951	220.000	Rural	1956/7	420.000	4 L	1964	450.000	Aerolark	1953	300.000	
4 p.	1956	350.000	Rekord 2 p.	1958	500.000	Dauphine	1964	450.000	<b>WOLSELEY</b>			
			Rural	1958	540.000	Gordini	1964	550.000	4 p.	1947	140.000	
<b>MERCEDES BENZ</b>			Rekord 2 p.	1959	520.000	4 L 3 veloc.	1965	450.000	1500	1960	500.000	
4 p. naftero	1951	250.000	Rural	1959	560.000	4 L 4 veloc.	1965	500.000				
4 p. diesel	1951	300.000	Rekord 2 p.	1960	570.000	Gordini	1965	580.000				
Rural diesel	1953	350.000	Rural	1960	590.000	Dauphine	1965	480.000				
220	1953	350.000	Rekord 2 p.	1961	630.000	Gordini	1966	650.000				
300	1953	400.000	Rural	1961	660.000	Dauphine	1966	520.000				
170 diesel	1954	500.000	Rekord 2 p.	1962	670.000	4 L	1966	600.000				
180	1954	550.000	Rural	1962	700.000	Gordini	1967	780.000				
170	1955	550.000	<b>PEUGEOT</b>			4 L	1967	700.000				
180	1955	580.000	203	1956	400.000	Renault 850	1967	650.000				
300	1955	580.000	403	1956/7	550.000							
219 naftero	1959	1.500.000	403	1958/9	650.000	<b>RILEY</b>						
220	1959	1.650.000	403	1960	680.000	1500	1947	300.000	<b>ARGENTA</b>			
220 S coupé	1961	1.900.000	403	1961	720.000	2500	1947	350.000	Pick-up	1962	580.000	
220 S 4 p.	1961	1.700.000	403	1962	780.000	1500	1961	600.000	Pick-up	1963	600.000	
220	1962	2.000.000	404	1962	850.000	1500	1966	900.000	Pick-up	1964	640.000	
220 S 4 p.	1962	2.200.000	403	1963	820.000	<b>SIMCA</b>			Pick-up	1965	690.000	
220 E	1962	2.600.000	404	1963	900.000	4 p.	1955	300.000	Pick-up	1966	730.000	
220 S 4 p.	1963	3.200.000	404 Rural	1963	920.000	Rural	1955	320.000	Pick-up	1967	770.000	
220 SE coupé	1963	3.500.000	403	1964	830.000	4 p.	1956	320.000	<b>CITROEN</b>			
220 SE coupé	1964	4.300.000	404 3 bancadas	1964	950.000	Rural	1956	360.000	Furg. s/crist.	1963	300.000	
220 E	1964	3.900.000	404 5 bancadas	1964	1.000.000	<b>SINGER</b>			2CV Furg. c/crist.	1963	320.000	
220 S	1965	4.000.000	403	1965	850.000	4 p.	1947	150.000	2CV Furg. s/crist.	1964	360.000	
250 SE	1965	4.500.000	403 de Lujo	1965	1.150.000	4 p.	1951	220.000	Furg. c/crist.	1963	380.000	
250 S 4 p.	1966	6.500.000	404 Standard	1965	1.090.000	<b>STUDEBAKER</b>			<b>CHEVROLET</b>			
250 SE 4 p.	1966	7.500.000	404 Standard	1966	1.170.000	4 p.	1946/7	220.000	10	Pick-up	1960	700.000
250 SE coupé	1966	8.500.000	404 De Lujo	1966	1.250.000	2 p.	1948	230.000	10	"	1961	750.000
			404	1967	1.300.000	4 p.	1948	240.000	10	"	1962	800.000
			404 Gran Lujo	1967	1.350.000	<b>AUNUS</b>			10	"	1963	850.000
<b>MERCURY</b>						15 M 2 p.	1956/7	420.000	10	"	1964	900.000
Coupé	1940	280.000	<b>PLYMOUTH</b>			17 M 4 p.	1958/9	550.000	10	"	1965	950.000
Coupé conv.	1940	270.000	2 p.	1940	180.000	17 M 2 p.	1960	590.000	10	"	1966	1.100.000
2 p.	1942	280.000	4 p.	1940	200.000	17 M Rural	1960	600.000	10	"	1967	1.250.000
4 p.	1942	300.000	2 p.	1946	280.000	17 M 2 p.	1961	650.000	<b>DE SOTO</b>			
2 p.	1946	340.000	4 p.	1946	300.000	17 M 4 p.	1961	700.000	D-100	Pick-up	1962	800.000
4 p.	1946	370.000	4 p.	1951	350.000	17 M 2 p.	1962	750.000	D-100	"	1963	850.000
Coupé	1946	430.000	4 p.	1954	400.000	17 M Rural	1962	780.000	D-100	"	1964	900.000
Coupé conv.	1946	400.000	4 p.	1955	480.000	<b>TORINO</b>			D-100	"	1965	950.000
2 p.	1951	400.000	4 p.	1961	650.000	300, 4 p.	1967	1.250.000	D-100	"	1966	1.000.000
Monterey 4 p.	1953	450.000	<b>ONTIAC</b>			300 S, 4 p.	1967	1.400.000	D-100	"	1967	1.100.000
Montclair	1954	470.000	Sedanette	1947	250.000	380, 2 p.	1967	1.680.000	<b>DODGE</b>			
Montclair	1958	600.000	4 p.	1951	340.000	380 W, 2 p.	1967	1.800.000	D-100	Pick-up	1961	750.000
Monterey 4 p.	1957	570.000	<b>AMBLER</b>			<b>VALIANT</b>			D-100	"	1962	800.000
<b>M. G.</b>			Cross-Country	1962	720.000	I	1962	950.000	D-100	"	1963	850.000
Sport 2 p.	1940	270.000	Classic Custom	1962	700.000	II	1963/4	1.000.000	D-100	"	1964	900.000
Sport 2 p.	1947	350.000	Ambassador	1962	750.000	III	1964	1.150.000	D-100	"	1965	950.000
4 p.	1966	900.000	De Luxe 550	1963	700.000	III	1965	1.200.000	D-100	"	1966	1.000.000
			Classic Custom			Coronado	1965	1.300.000	D-100	"	1967	1.100.000
<b>MORRIS</b>			660, 1ª serie	1963	750.000	Gran Turismo	1965	1.400.000	<b>FARGO</b>			
8 HP 2 p.	1947	140.000	Classic Custom	1963	780.000	IV	1966	1.400.000	D-100	Pick-up	1962	800.000
8 HP 4 p.	1947	160.000	Cross Country			Coronado	1966	1.450.000	D-100	"	1963	850.000
10 HP 2 p.	1948	180.000	660, 1ª serie	1963	780.000	Gran Turismo	1966	1.500.000	D-100	"	1964	900.000
10 HP 4 p.	1948	200.000	Ambassador 990			V	1967	1.500.000	D-100	"	1965	950.000
Mini Minor 1000	1961	430.000	1ª serie	1963	820.000	Coronado	1967	1.550.000	D-100	"	1966	1.000.000
4 p.	1966	900.000	C. Country 660	1963	850.000	Gran Turismo	1967	1.580.000	D-100	"	1967	1.100.000
Traveller	1966	920.000	Ambassad. 990.	1963	880.000							
			De Luxe 550	1964	850.000							
<b>N. S. U.</b>			C. Custom 660	1964	900.000							
24 HP	1958	250.000	C. Country 660	1964	950.000							
34 HP	1960	300.000	Ambassad. 990.	1964	1.000.000							
34 HP	1961	310.000										

### PICK - UPS USADAS

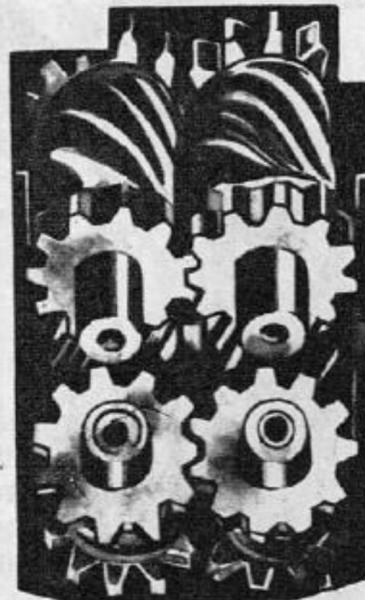
<b>ARGENTA</b>			
Pick-up	1962	580.000	
Pick-up	1963	600.000	
Pick-up	1964	640.000	
Pick-up	1965	690.000	
Pick-up	1966	730.000	
Pick-up	1967	770.000	
<b>CITROEN</b>			
Furg. s/crist.	1963	300.000	
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000	
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000	
Furg. c/crist.	1963	380.000	
<b>CHEVROLET</b>			
10	Pick-up	1960	700.000
10	"	1961	750.000
10	"	1962	800.000
10	"	1963	850.000
10	"	1964	900.000
10	"	1965	950.000
10	"	1966	1.100.000
10	"	1967	1.250.000
<b>DE SOTO</b>			
D-100	Pick-up	1962	800.000
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
<b>DODGE</b>			
D-100	Pick-up	1961	750.000
D-100	"	1962	800.000
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
<b>FARGO</b>			
D-100	Pick-up	1962	800.000
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

Correio Argentino Central B  
**TARIFA REDUCIDA**  
 Registro de la Propiedad Intelectual N° 931.009  
 Concesión N° 7970  
 IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>FIAT</b>		
Multicarga 1500	1964	770.000
Multicarga 1500	1965	800.000
Multicarga 1500	1966	850.000
Multicarga 1500	1967	900.000
Multicarga 1500	1967	900.000
<b>FORD</b>		
F-10 Pick-up	1960	700.000
F-100 "	1961	750.000
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-100 "	1967	1.150.000
<b>JEEP</b>		
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
<b>MERCEDES BENZ</b>		
170 Pick-up	1951	270.000
<b>RASTROJERO</b>		
Pick-Up	1961	390.000
"	1962	420.000
"	1964	490.000
"	1965	520.000
"	1966	560.000
"	1967	620.000
<b>STUDEBAKER</b>		
Champ. ....	1963	550.000
Champ. ....	1964	600.000
<b>AUTOMOVILES 0 Km.</b>		
<b>AUTO UNION</b>		
1000 S. 4 p. ....		1.249.000
Rural Universal ....		1.264.000
<b>CITROËN</b>		
2 CV AZAM, 4 p. ....		859.000
2 CV AZN, 4 p. ....		793.000
2 CV AZ, 4 p. ....		825.000
<b>CHEVROLET</b>		
Súper Sport ....		2.174.150
Special, 4 p. ....		1.771.000
Súper, 4 p. ....		1.957.350
Súper De Luxe, 4 p. ..		2.103.000
<b>ESTANCIERA</b>		
UA-5RB t/simple ....		1.526.700
UA-5RA t/doble ....		1.693.200
<b>FIAT</b>		
600 E, 2 p. ....		878.000
800 Coupé ....		1.085.000
800C Coupé Spyder ..		1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.		1.411.000
1500 Coupé ....		1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.		1.485.000
<b>FORD</b>		
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
<b>PEUGEOT</b>		
404 Gran Lujo, 4 p. .		1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .		1.665.000

MARCA	PRECIO
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>	
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
<b>JEEP</b>	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble ....	1.041.000
<b>RENAULT</b>	
R-4, 4 puertas .....	948.000
Gordini, 4 p. ....	1.017.400
850, 4 puertas .....	873.000
<b>TORINO</b>	
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
<b>VALIANT</b>	
IV, 4 puertas .....	1.979.000
Coronado, 4 p. ....	2.163.000
Gran Turismo, 4 p. ..	2.193.000
Standard, 4 p. ....	1.759.000
<b>PICK-UP 0 km.</b>	
<b>D.I.N.F.I.A.</b>	
Rastrojero (diesel) ..	1.325.000
Doble Cabina .....	1.490.000
<b>CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.</b>	
<b>DODGE Standard</b>	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
<b>De Lujo</b>	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
<b>Standard</b>	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
<b>De Lujo</b>	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
<b>CITROËN</b>	
Furgoneta AZU .....	805.000
AZU B .....	817.000
<b>FIAT ARGENTINA S. A.</b>	
Multicarga 1500 .....	1.191.000
<b>FORD MOTOR ARGENTINA S. A.</b>	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
<b>GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.</b>	
Chevrolet-C10703 s/c	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.	1.557.200
Chev. C-10734 c/ancho	1.562.000
<b>IKA-RENAULT</b>	
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
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE</b>	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
<b>S.A.F.R.A.R.</b>	
Peugeot T4 B .....	1.255.000

# NUEVO ACCESORIO PARA SU PEUGEOT



## DIFERENCIAL "GLEASMAN" DE ACCION ISOTORQUE

da más y mejor TRACCION  
es simple en su DISEÑO,  
absolutamente INTERCAMBIABLE  
y sumamente ROBUSTO



GANA TIEMPO Y LOGRA SUPERACION EN LAS CURVAS



MAYOR TRACCION Y SEGURIDAD EN CAMINOS BARROSOS

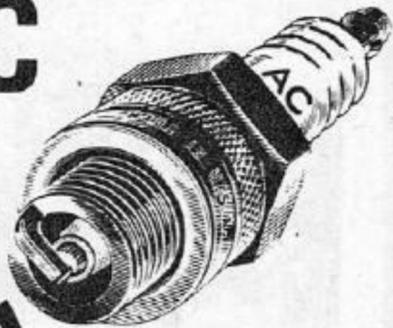
- ✓ SEGURIDAD
- ✓ VERSATILIDAD
- ✓ PERFORMANCE
- ✓ ECONOMIA

YA PUEDE ADQUIRIRLOS  
EN LOS CONCESIONARIOS PEUGEOT



DISTRIBUYE **SAICA** S. R. L.

# CAMBIE BUJIAS AC POR BUJIAS AC



**...y arranque  
al instante!**

Totalmente importadas.  
Máximo rendimiento.  
Garantizan  
el más fácil arranque  
y un pique ¡inmediato!

Hay una Bujía AC para  
cada marca de vehículo



Asegura su calidad

ACI

## Parabrisas **CORSA**

noticias

### 1/4 DE SIGLO

Convocaron a una reunión de prensa el 9 de setiembre último las autoridades de Grant Advertising S. A. Publicidad con motivo del cumplimiento de su 25º aniversario de actividades ininterrumpidas en nuestro país. Con tal motivo la empresa presidida por el señor Héctor Solanas en el orden local, juntamente con el auspicio del Círculo de la Prensa, comunicó la realización

de un Concurso Periodístico que alcanza por igual a hombres de publicidad, cine, radiofonía, orientado a destacar la importancia de los vínculos entre esa vocación y la publicidad. Se premiará la labor inédita al finalizar dicho certamen, con medalla de oro y pasaje de ida y vuelta a los Estados Unidos y 500 dólares para la estadía.

### FLUIDO PARA FRENOS

Diversas personalidades relacionadas con el quehacer automovilístico, en especial, pilotos, directivos de concesionarias de automotores, asistieron a la conferencia de prensa llevada a cabo en el Automóvil Club Argentino por la firma DUR-BLOC, donde presentó su nuevo fluido para frenos "Alta Performance" y Servicio "Super Pesado".

En dicha conferencia de prensa se realizaron demostraciones de las virtudes de este nuevo producto. Su cualidad más importante es el tener un punto de ebullición de 290°, superior a cualquier otro fluido para frenos conocido. Esto se transforma en ventaja si se piensa que por su altísimo punto de ebullición se puede transitar con tranquilidad y seguridad en todo rodado en el que se lo aplique, en las condiciones más severas, no sólo en montañas, tránsito normal o denso, sino también en competiciones.

Cabe destacar que el fluido para frenos Dur-Bloc, supera

ampliamente todas las normas actuales, no sólo en la Argentina sino en el mundo entero, teniendo en cuenta que según las normas SAE, una de las más estrictas, se exige un punto de ebullición de 190°.



# INSTRUMENTAL DE TABLERO

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

**MOTOMETER ALEMANIA**

SERVICE Y GARANTIA

**AUTOMOTORES ALEMANES SCA.**

VIAMONTE 1535/37 - BS. AIRES

T. E. 44-4001 y 41-3572

### NUEVA PLANTA INDUSTRIAL

Silvanya Argentina S. A. ha inaugurado su nueva planta industrial en la calle Cuyo 3066, de la localidad de Martínez, provincia de Buenos Aires, donde incrementará la producción de

artículos para iluminación y electrónicos. A dicho acto de inauguración asistieron autoridades nacionales, provinciales, municipales y eclesíásticas, asimismo dirigentes y empresarios.

### ESTAMPILLA CONMEMORATIVA

Con motivo de celebrarse el centésimo quinto aniversario del nacimiento de Henry Ford se ha emitido recientemente una estampilla conmemorativa en los Estados Unidos, perteneciente a la serie de Americanos Prominentes. En esta serie se incluyen próceres de la historia del país y personalidades internacionales, tales como Abraham Lincoln, George Washington, Thomas Jefferson, Franklin Roose-

velt, John F. Kennedy, Albert Einstein y otros.

La estampilla que es de color blanco y negro tiene un valor nominal de 12 centavos de dólar. Representa la efigie de Henry Ford superpuesta a la silueta de un modelo Ford T de turismo del año 1909. El sobre de presentación oficial lleva impresos la casa paterna y el rostro de Henry Ford.

# nos damos la mano con calidad...

Concretando una mutua confianza en nuestras posibilidades técnicas y comerciales, anunciamos que ARCAMSA S.A.C., se ha hecho cargo, desde el 1° de Septiembre, de la distribución exclusiva, en todo el país, de los ejes cardánicos y crucetas MOK SPICER, fabricados en la Argentina por OZVEGY, KISS Y CIA. S.A.I.C. bajo licencia de DANA CORPORATION de los Estados Unidos.





ESTE  
NO ES  
LUGAR  
PARA  
UN CABELLO



**DEFIENDA  
SUS  
CABELLOS!**

Tónico Capilar Bio-D'Arcos actúa eficazmente contra los enemigos de la salud capilar: la caspa y la seborrea, causas principales de la caída del cabello. Use Bio-D'Arcos y lucirá cabellos sanos y vigorosos.

# BIO-D'ARCOS

## TONICO CAPILAR

L'OREAL *Señor*

