$70

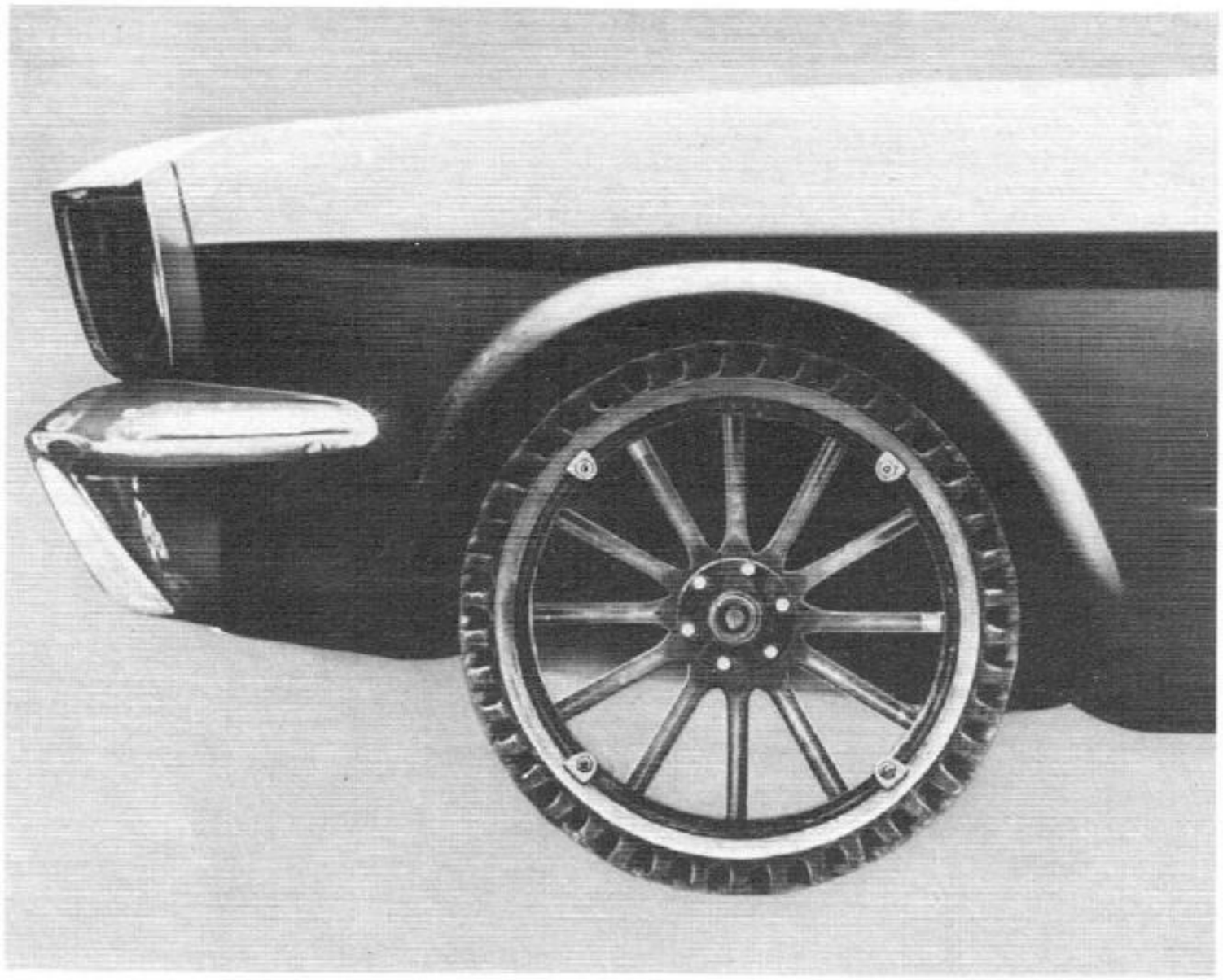
Parabrisas Nº 133

CORSA

5 al 11 de noviembre de 1968

COPELLO EN LA ENCRUCIJADA

Las revistas de Mauro



Usted le pondría ruedas macizas a su '68 ?

Está para cualquier r.p.m.? La tenida? Y el pique?
Está bien, entonces usted es tuerca.
Pero, pensó en los neumáticos? Ah!, telas de Nylon®?
Entonces, sí. Son más seguros.

Ducilo produce Nylon de alta tenacidad para neumáticos, para que usted se sienta seguro sobre las cuatro ruedas.

Claro que aquellas ruedas macizas eran pintorescas. Pero su '68 da 200. Y a 200 las ruedas macizas pueden resultar un poco incómodas.

Por eso Ducilo está siempre al día en la producción de Nylon de alta tenacidad para neumáticos.

Para que sean confortables y para que resistan mejor la flexión las altas temperaturas, la humedad, los golpes.

Y para que con ellos su '68 ni parpadee a 200.

NYLON® DUCILO MARCA REGISTRADA

® Marca Registrada de Ducilo S. A. I. C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Renault 4: Amplitud en sus detalles...

para vivir intensamente.

La bandeja rebatible, la comodidad del baúl, el nuevo y funcional sistema de apertura del portón trasero, su fresco tapizado, su andar... son algunos de los nuevos detalles que hacen del Renault 4 el coche ideal para vivir intensamente.

Pero la comodidad no es todo. Están también el bajo consumo de combustible, la solidez de sus nuevas defensas, el lividno ambiente de los nuevos colores exteriores, la comodidad de sus asientos... y muchas otras cosas que dejamos para que usted descubra.

RENAULT 4

dan ganas de vivirlo!

Con hombro de seguridad! neumático SEMPIONE 558 para automóviles

Con ***hombro de seguridad*** *diseñado electrónicamente por primera vez en el mundo.*

Su ***hombro de seguridad*** *aumenta el confort y la suavidad de marcha, facilita el frenado en pocos metros y mejora la estabilidad en curvas y caminos mojados.*

PIRELLI

Transportar... el verbo es Pirelli!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 133 del 5 al 11 de Noviembre de 1968

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

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

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y Germán Sopeña.
Gustavo Jorge Costas (Archivo)

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION
Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C. González y Carlos A. Romanó.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, 3er. piso, Buenos Aires. Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 170. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Ya tenemos Campeón Mundial 1968. Graham Hill en un final realmente de película logró ganar en forma brillante el Gran Premio de México, con lo cual concretó su segundo campeonato mundial —el primero lo había logrado en 1962—. El caso de Graham Hill parecería confirmar que pese a toda la propaganda cuyo "lei motiv" preferido es la juventud, los veteranos siguen estando de moda y que la juventud no siempre es condición "sine qua non" para estar a la vanguardia en una profesión tan crítica como es el automovilismo de competición. El amigo Jackie Stewart se quedó con las ganas justito ahí, porque de no ser por algunos problemas de suspensión y de gallegada subida a la cabeza (recordar que Jackie es celta también) se hubiera podido también alzar con los laureles máximos del año. Otra vez será, para él y para Matra, de cuyos méritos nadie podrá dudar, y que según predicciones de la casa francesa, se deben concretar el año que viene.

En casita vimos la iniciación del Triangular, iniciación bastante auspiciosa, ya que la carrera de Raphy (como le llama nuestro yankófilo dibujante Bergandi) fue todo un éxito. Esperemos a ver qué pasa en Córdoba y en el Autódromo, para ver quién resultará Campeón de TC, porque nuestro campeonato también promete tener un final de suspenso.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CUADRERO

La Peña "El gaucho rosca" ha organizado para el domingo 10 de noviembre una carrera a disputarse en una pista en el establecimiento "La Polonia", ubicado en Estación Barrow (partido de Tres Arroyos). Participarán coches de Turismo preparados de acuerdo al anexo "J" y divididos en 4 categorías: "A" para coches de hasta 750 cm³; "B" para coches de 751 hasta 1150 cm³; "C" de 1151 hasta 2000 cm³; "D" para coches de más de 2000 cm³. También habrá una prueba para pick-ups de fabricación nacional, preparación libre.

Las pruebas comenzarán a las 13 horas, y la clasificación se hará el mismo día a partir de las 10 horas. Se han destinado pesos 500.000 en efectivo para distribuirse en premios. Los interesados pueden solicitar Reglamento y ficha de inscripción en Brandsen 141, Tres Arroyos, T.E. 1439.

GRAN PREMIO TRIANGULO

La Peña Tuerca Parejense organizó para el día 10 en Las Parejas, provincia de Santa Fe, una prueba para coches standard de 750 cm³ hasta 1100 cm³; 1600 cm³ y desde 1601 cm³ en adelante homologados. También habrá carreras para pick-ups hasta 1500 cm³ y de 1501 cm³ en adelante.

DE TODO

En Lobería, cumpliendo con el calendario de la Asociación Corredores de Cafeteras con sede en Mar del Plata, el próximo domingo se disputará una prueba de la especialidad, y algo más. Organizará el Club Atlético Independiente de dicha localidad y también habrá carreras de coches de Turismo Anexo "J" para máquinas hasta 2000 cm³, y para vehículos de Fuerza Libre. Se disputarán en un circuito de tierra ubicado en la ruta 227 entre Lobería y Tamangueyú. Las pruebas de clasificación se harán por la mañana a partir de las 10 horas y las carreras comenzarán a las 15 horas. Se entregarán 433.000 pesos en premios.

MOTOS

También el domingo habrá motos, pero en Río Tercero (Córdoba) en una carrera organizada por el Río Tercero Automóvil Club. Se disputarán dos pruebas: para la categoría 98 cm³ semipreparadas y 100 cm³ preparación libre. Se darán 115.000 pesos en premios. En esta carrera se disputará la 2ª fecho por la Copa Challenger F. Pellegrino. Comenzarán a las 14 horas en el Circuito del Club Fábrica Militar de Río Tercero. ..

REGULARIDAD

Para el día 10 el Club Argentino de Regularidad ha programado las siguientes pruebas:

ORGANIZA: Asociación Cooperadora "4 de Julio".
FISCALIZA: Club Argentino de Regularidad.
CATEGORIA: 3a.
RECORRIDO: Capital, Monte y regreso.
LUGAR Y HORA DE LARGADA: Bruselas 700, Capital, a las 7.

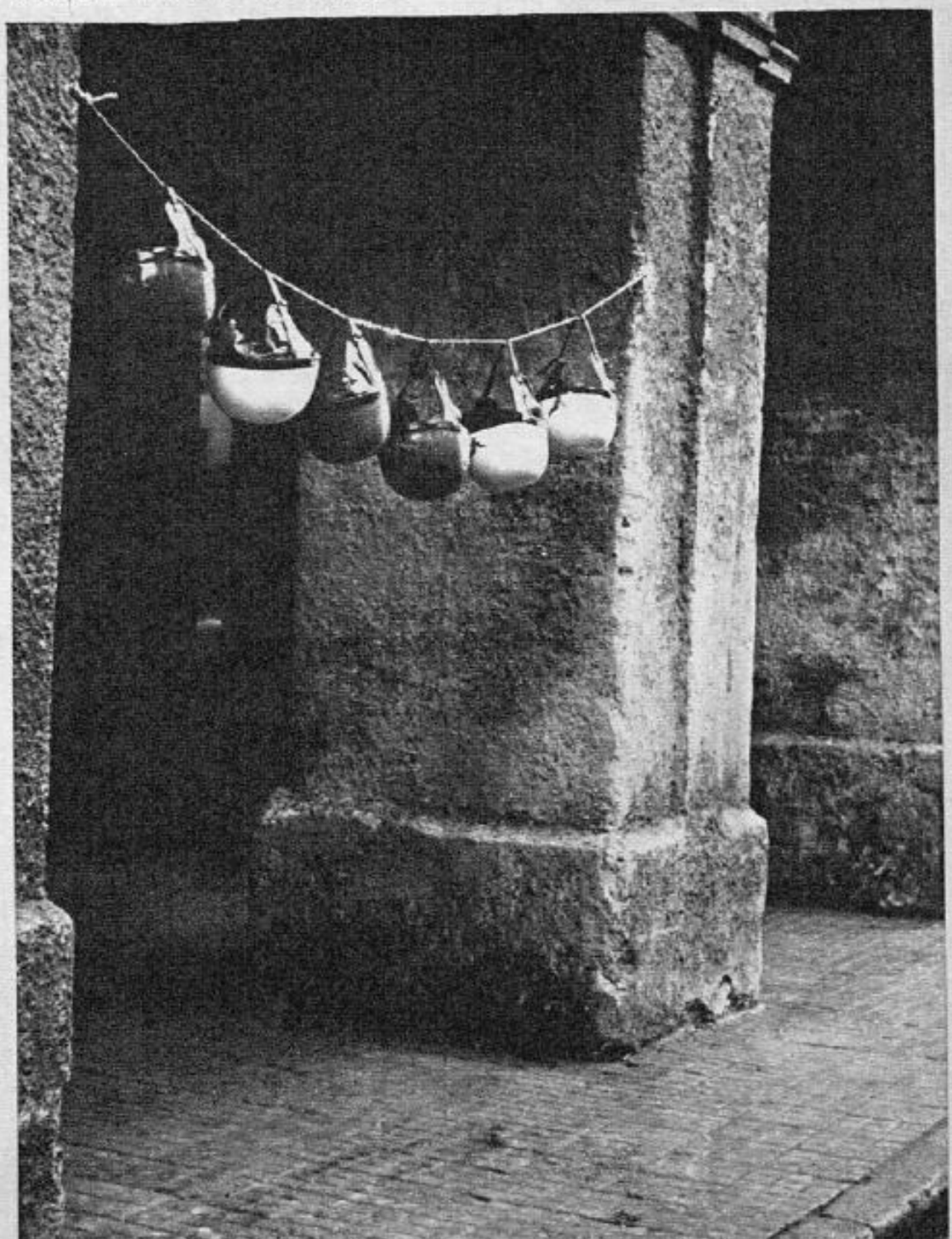
ORGANIZA: Club Leandro N. Alem.
FISCALIZA: Club Argentino de Regularidad.
CATEGORIAS: 3ª y V.O.
RECORRIDO: Gral. Rodríguez, Pilar, Campana y regreso.
LUGAR Y HORA DE LARGADA: España 439, Gral. Rodríguez, a las 8.

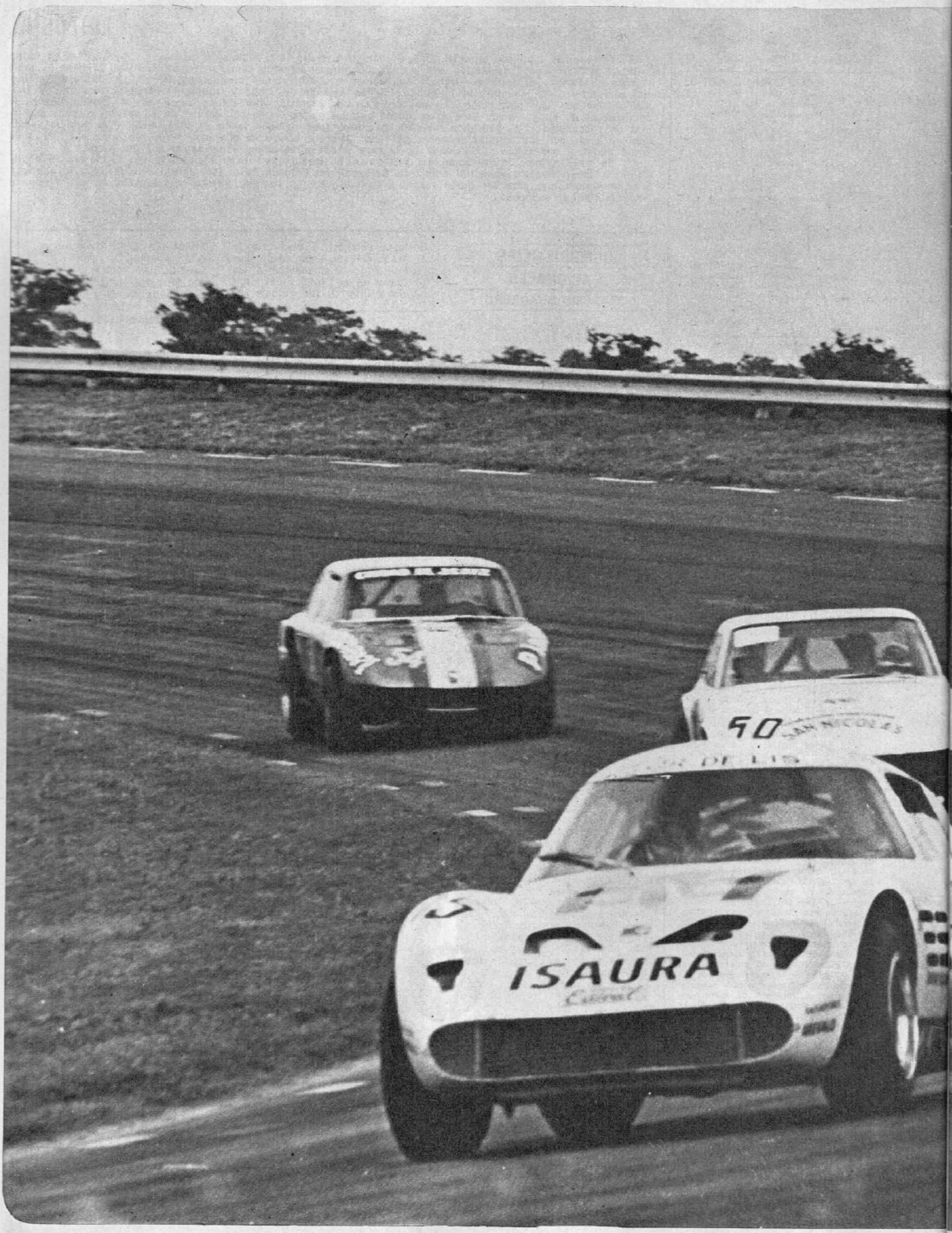
ORGANIZZA: Cooperadora Centro Materno Infantil Nº 1.
FISCALIZA: Club Argentino de Regularidad.
CATEGORIA: 3ª V.O.
RECORRIDO: Bella Vista, San Antonio de Areco y regreso.
LUGAR Y HORA DE LARGADA: Av. Mattaldi 1057, B. Vista, a las 8.

ORGANIZA: Club Atlético y Social Villa Tessei.
FISCALIZA: Club Argentino de Regularidad.
CATEGORIAS: 2ª, 3ª y V.O.
RECORRIDO: V. Tessei, Morón, Monte, Gral. Belgrano y regreso.
LUGAR Y HORA DE LARGADA: Av. Vergara 2121, V. Tessei, a las 7 horas.

ORGANIZA: Club Social y Deportivo Olimpo.
FISCALIZA: Club Argentino de Regularidad.
CATEGORIAS: 3ª y debutantes.
RECORRIDO: Lanús, Longchamps, Cnel. Brandsen, Ranchos y regreso.
LUGAR Y HORA DE LARGADA: S. Plau 2122, V. Industriales, a las 7.

"Por finalizar Temporada, y dado resultados obtenidos, nuestra Asociación liquida cascos a precio de oferta por fuga masiva de pilotos". Lo vimos en la recova del Cabildo.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA CABALA DEL TRES

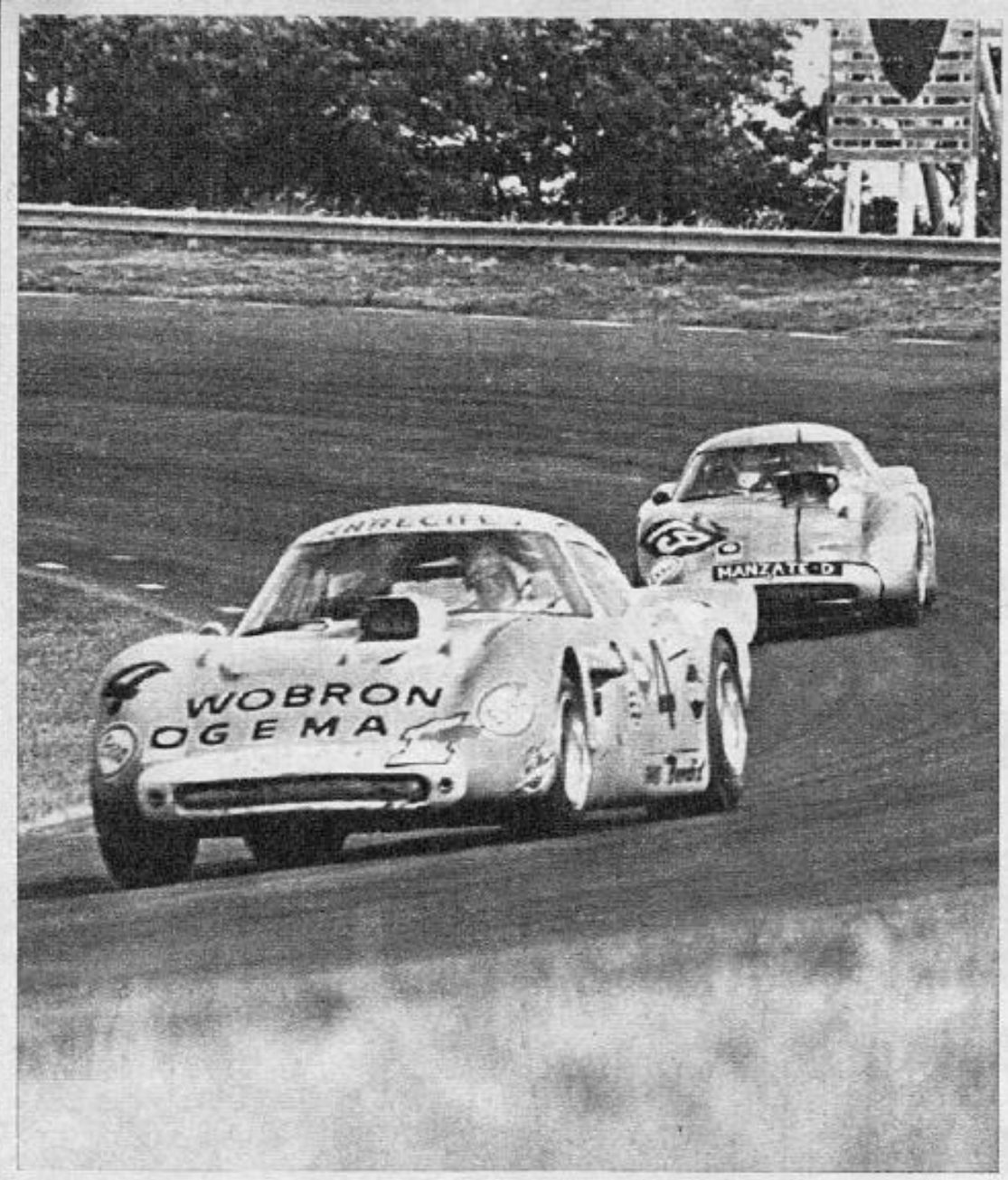
Un 3 de noviembre, 3 Chevrolet ganan 3 series. El Chevy III y dos Chevrolet más, cubren los 3 primeros puestos de la final de uno de los 3 vértices del triangular

Por JORGE AUGE BACQUE y CESAR SORKIN
Fotos: HUGO PEREZ CAMPOS

En lugar de recorrer caminos de 250 kms por hora, o faldeos de 50/60 kilómetros por hora, o en vez de atravesar tremendas extensiones de caminos desiertos o de trepadas vertiginosas, el montón de gente que se agrupa en una cofradía de gomas, plástico y metales, incursionó por el óvalo peraltado de Rafaela pora tratar de reemplazar esta semana lo que en un buen tiempo llevó el nombre de Gran Premio por lo que hoy se llama Triangular. "Ya no sos más Margarita, ahora te dicen Margot". Pero si este Campeonato Triangular de automovilismo se llevó a cabo única y exclusivamente por la sola razón que había que darle a los corredores un par de semanas de alboroto y rompedero de cabeza, ahí entonces hay que hacer una salvedad muy importante: El Triangular no reemplazó ni reemplazará al GP de TC. Solamente cumple una función: la de ofrecerle a los pilotos, a las fábricas y a los constructores, 3 carreras durante un mes en forma de Campeonato. La idea, como idea en sí, nos parece buena, ya que no hay que olvidar la situación legal y social en que se encuentra nuestro outomovilismo y la consecuente prohibición total de correr en rutas o caminos nacionales. Pero si el Triangular venía ya de nacimiento sin la esperanza de guardarle un poquito de vida, el éxito que tuvo la 1a. etapa de su realización y el espectáculo que se ofreció a los aficionados fue directamente sensacional.

Setenta y cuatro autos estaban alistados para largar el día domingo, de los cuales trece no habían clasificado realmente, ya que su posición fue netamente determinada por sorteo común y corriente. Más que una carrera como otras tantas, la competencia que organizó el Club Atlético de Rafaela indirectamente y el Automóvil Club Argentino en forma directa, pareció ser el lugar de cita de una gran cantidad de autos nuevos que querían iniciar su vida corsa con una carrerita en Rafaela. Otro de los temas interesantes de esta carrera fue la presentación, prácticamente por ver primera en carrera alguna en nuestro país, de los mejores automóviles de las cuatro marcas que se divide el mercado argentino de automóviles. Era a raíz

→



■
Carlos Pairetti fue el escolta de honor de Carlitos Marincovich. En la foto, delante de Cacho Fangio. Record de vuelta para el Naranja.

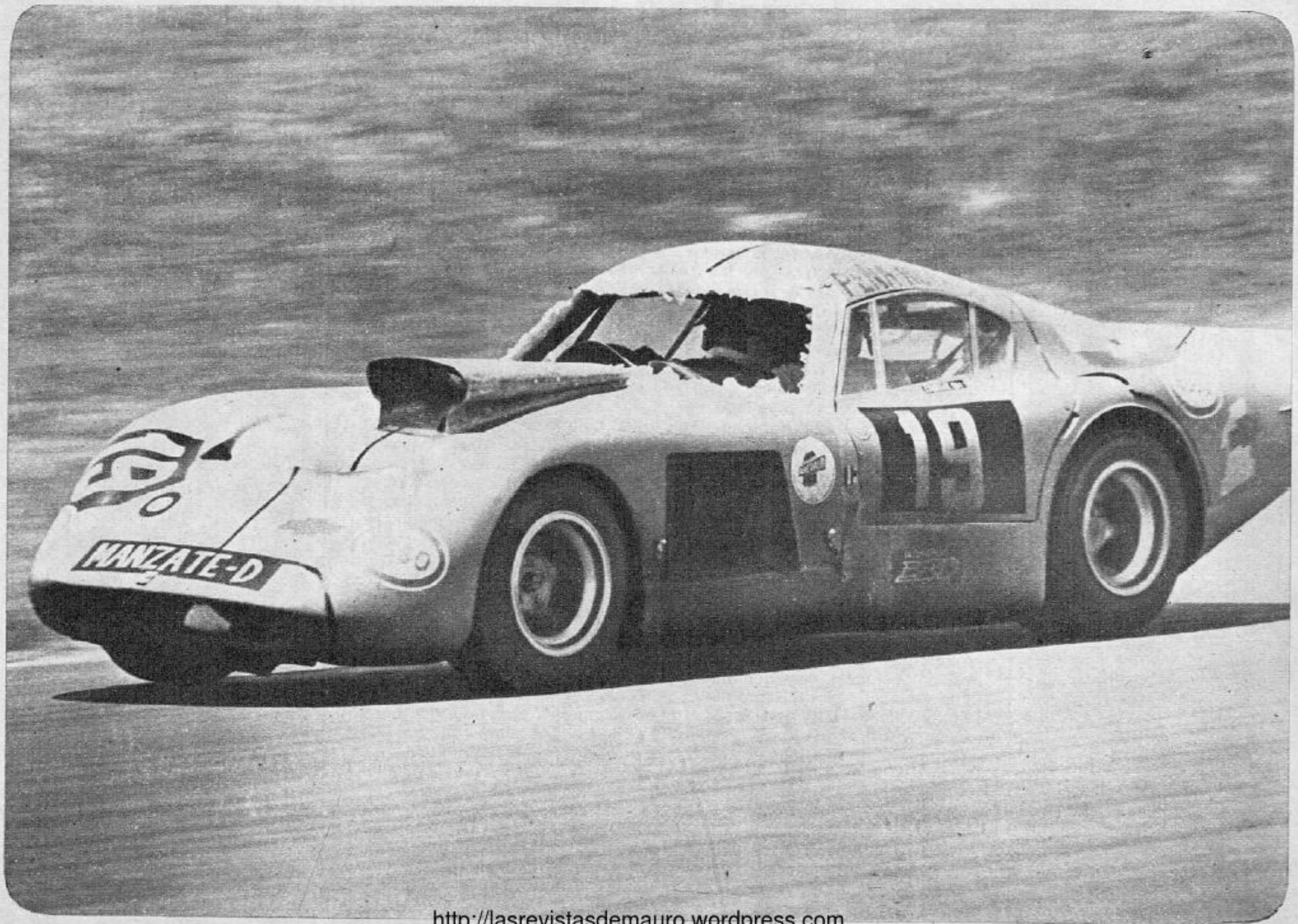
Cacho Fangio con casco, antiparras y pañuelo a la boca, debido al parabrisas desintegrado. Excepcional debut del Fast Dorado y rentré de Cacho.
■

de esta posibilidad que la gente estaba muy interesada en que se confirmara o se definiera por sí o por no, cada una de ellas. La más brava en este momento es la planta motriz Chevrolet 250" que por sus características está capacitada para desarrollar muy altas performances. Los créditos de la Comisión de Concesionarios eran Marincovich (Martos Chevrolet), Pairetti (Trueno I), "Cacho" Fangio (Trueno I), Juan Manuel Bordeu (Coloradita), Roux (La Negrita). De todos ellos podía ganar cualquiera, pilotos y autos. Cupeiro a último momento también se decidió venir a correr a Rafaela con el nuevo automóvil que le construyera Baufer con planta 250". No se vayan a creer tampoco que la Comisión no tenía una buena defensa de medio campo. No, en absoluto: Tanto lo de Néstor García Veiga, Gallo y Martínez Boero fueron hombres que sin haber planeado la punta demostraron poder aguantar cualquier tipo de arremetida.

Los Torino, por su parte, venían con toda la música que especialmente Berta había hecho componer en IKA Renault bajo consejos de propios rafaelinos. Si bien Oreste Berta poseía dos Liebres II B, solamente, fueron Ruesch, Riva y Di Palma que recibieron también los beneficios del empréstito. Por serios problemas de armado ("Entregaron todo mal armado, ahora resulta que hubo que rectificar y cambiar un montón de cosas"). Oreste estaba muy enojado. Si seguimos hablando de los inscriptos y de quienes pintaban más, nos encontraremos con el óvalo de la empresa pintado en casa. Ford ponía en orden de carrera a los dos Falcon angostados y a unos cinco autos medio raros. La nota interesante de la semana anterior a la carrera, la brindó, sin duda alguna, el equipo de la "CCCC". Encerrados en misterioso galpón, nada dejaba traslucir que durante los entrenamientos y aun durante las eliminatorias, no iría a pasar nada de nada con los protos de Chrysler, salvo una arrimada de Layús en su serie y una buena actuación de Rolf Juchet hasta el momento de su abandono en la final. Sin embargo, el ingreso de los Martín Fierro y el Fray Mocho ha de ser bienvenido por cualquier cosa, porque todo lo que se hace en favor del progreso, debe tener su justa recompensa, por supuesto que el equipo tuvo sus entretelones, por ejemplo: éste que dice que los autos llegaron sólo con las cuatro gomas de carrera, con los zapatitos puestos cada uno. Y este otro que dice que los Martín Fierro habían roto por lo menos dos motores durante los entrenamientos.

La llegada de Padovani el jueves a la noche, confirmó prácticamente esta suposición. En su Falcon se alojaba un motor completo listo para poner, e incluso el ingeniero Albizu había puesto a disposición de Formisano y su equipo el motor Valiant de su Fórmula Uno. Con cuatro

(Continúa en la página 13)



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SASTRERIA DE MEDIDA Y CONFECCIONES • ROPA SPORT • CAMISERIA
CORBATERIA • CALZADO • ARTICULOS IMPORTADOS

FLASH

CREDITOS ACELERADOS Y A SOLA FIRMA

muro

Bmé. Mitre 701, esq. Maipú

Parabrisas CORSA en el mundo

GRASA - **Un joven modista francés ha descubierto un tejido especial que soporta cualquier tipo de manchas y éstas luego pueden ser lavadas simplemente con agua y jabón. La grasa y las manchas de tinta, por ejemplo, no se introducen en el tejido, sino que flotan en la tela. Habrá que comprar unos metritos para hacerse un buzo de mecánico.**

ESTADOS UNIDOS - Jack Desmond, criador de caballos de carrera en el estado de Kentucky, puso en práctica recientemente una idea que años ha lo venía acosando: realizar los arreos en motocicleta. Para eso compró diez motocicletas Yamaha Scrambler y se las confió a diez de sus mejores peones. Para que éstos pudieran realizar a conciencia y con capacidad su trabajo contrató al corredor Swede Savage (al cual Dan Gurney le hizo varias pruebas para correr con Eagle en Fórmula Uno) para que les dé unas cuantas clases prácticas. ¿Qué pasará? ♦ Una importante concesionaria de la zona de Manhattan, en Nueva York, ha lanzado a la venta y a pedido especial de sus clientes automóviles tipo Jaguar, Aston Martin y Ferrari, pero equipados con motores de siete litros y más. ¿Qué gracia tiene esto? Pues ninguna, en realidad, salvo que las carrocerías no son exactamente iguales a las originales de fábrica, y son construidas como réplicas por un carrocero del Bronx. Una vez hecha la carrocería el concesionario le tira adentro todos los órganos motrices de los Ford, Chevy, Oldsmobile, etcétera... Por supuesto, estos aparatos caminan bastante más que sus hermanastros de origen. En la mayoría de los países del mundo esto se llama "ser un copión"; en los Estados Unidos parece ser que no.

ITALIA - Un informe recientemente dado a publicidad indica que el 75 % de los turistas que visitan Italia, lo hacen en su propio automóvil o alquilan uno en las agencias que se ocupan del particular. Es por eso que las autoridades han decidido implantar un sistema de gentileza para los turistas-automovilistas que va desde el descuento en el precio de la nafta hasta una apreciable rebaja en los precios de hoteles, restaurantes, etc.... que estén ubicados sobre o cerca de las autopistas. Este servicio se realiza, además, para promocionar las autopistas y aumentar la circulación en las mismas, con lo que Italia logra incrementar notablemente los ingresos por peaje. ♦ Seguro obligatorio para los automóviles italianos a partir del 1º de enero de 1969. Entrará en vigor en todo el territorio y su realización será fiscalizada por la Policía de Tránsito en autopistas y carreteras. Según el nuevo reglamento, ningún auto podrá circular en autopistas o rutas comunes sin el nuevo seguro. ¡Muy bien!

CIUDAD DEL VATICANO - El Papa Paulo VI, o mejor dicho, la Iglesia Católica, ha adquirido una berlina Lancia Flaminia 2800, para que Su Santidad realice sin tanta pompa sus viajes hasta Castel Gandolfo. Hasta ahora los hacía en un Chrysler convertible.

FRANCIA - En conversaciones superprivadas el general Charles de Gaulle se habría enojado muchísimo contra los directivos de la Citroën por su decisión inconsulta de vender el paquete mayoritario de acciones a la Fiat de Italia. Posiblemente haya sido la cólera de De Gaulle (que tan mal disimula) lo que hizo que monsieur Michelin (patrón de la Citroën) haya dado una media vuelta hacia la concreción del acuerdo.

INGLATERRA - Vientos de fronda circulan por los muelles de Londres. Algunos miembros del Parlamento se encuentran decepcionados por el aumento sustancial de los precios de los automóviles populares (Mini, Austin, etcétera...) y piensan en una seria y drástica reforma a ese régimen de aumentos. Parece que pese a que los lores utilizan Jaguars, Rolls Royce, Bentley y Daimler, se preocupan para que los "pobretes" puedan comprar autos medianos y chicos.

SUECIA - La Asociación de Médicos de Suecia informó a la población de que un tipo de pastillas anticonceptivas trae serios problemas en la vista, cuando se tiene la misma fija, durante mucho tiempo, en un mismo punto, y recomendaron especialmente que no se ingiera ese tipo de pastilla si la mujer que lo hace conduce habitualmente en ruta. Y sigue el asunto de la pastilla más famosa de la humanidad.

SUIZA - Suiza es uno de los países europeos que mejor standard tiene en lo que respecta a automóviles. 6 de cada 10 autos tienen menos de 1 año desde su compra. 3 de cada 10 corresponden a la categoría Sport o Gran Turismo, y los otros 7 son de turismo. Muy bien por los helvéticos.

DE TODAS PARTES - Ruta Dos, altura Lezama. Una larga caravana esperaba que las autoridades de la compañía vial dieran paso rumbo a Buenos Aires. Del otro lado el tráfico que iba hacia Mar del Plata pasaba y pasaba. Así durante una hora y diez minutos. Nosotros decimos: ¿No podrá haber alguna forma de que se regule o se balancee el tránsito en los dos sentidos? ¿Puede ser que más de doscientos automóviles estén detenidos durante una hora diez minutos? Si se realizan tandas de veinte minutos cada una, o se coloca un servicio de intercomunicadores entre las dos puntas de la parte afectada, todos estos problemas hallarían solución. Que así sea. ♦ En el sur de la provincia de Buenos Aires, hace un año y medio surgió una categoría que trae a esa zona añoranzas de las viejas cupés del Turismo de Carretera. Las llaman Cafeteras y corren prácticamente todo el año en tierra. ¿Tendrá futuro? Pensamos que sí.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MANGUSTA - Producida por la firma De Tomaso y carrozada por Ghia, de Turín, la Mangusta fue expuesta en el Salón del Automóvil de París. Equipada con un motor central en 8 cilindros, tira nada más ni nada menos que nobles 305 HP (por ahí, por ahí de los TC modernos) a 6.200 rev/min erogando una velocidad máxima cercana a los 260 km/h. Qué bonito... ¿no?

10.000 LIBRAS - Graham Hill posa frente al Hilton Hotel en Londres en un auto realizado especialmente para ser exhibido en una exposición de productos ingleses. El aparato cuesta nada menos que 10.000 libras y camina, eso sí, 140 millas por hora. Su diseñador, Len Bailey, basó su carrocería en una estructura de Ford Mark IV. Declaró: "Es lo más feo que diseñé en toda mi vida". ■

POCO RUIDO - Un nuevo martillo neumático construido íntegramente en la fábrica Krupp ha entrado en funciones en Roma. Este aparato, que no emite prácticamente ningún tipo de sonido, es particularmente útil para trabajos en rutas o calles. La Municipalidad de Roma ha encargado a la firma alemana nada menos que quince de estos aparatos. Los vecinos, agradecidos...

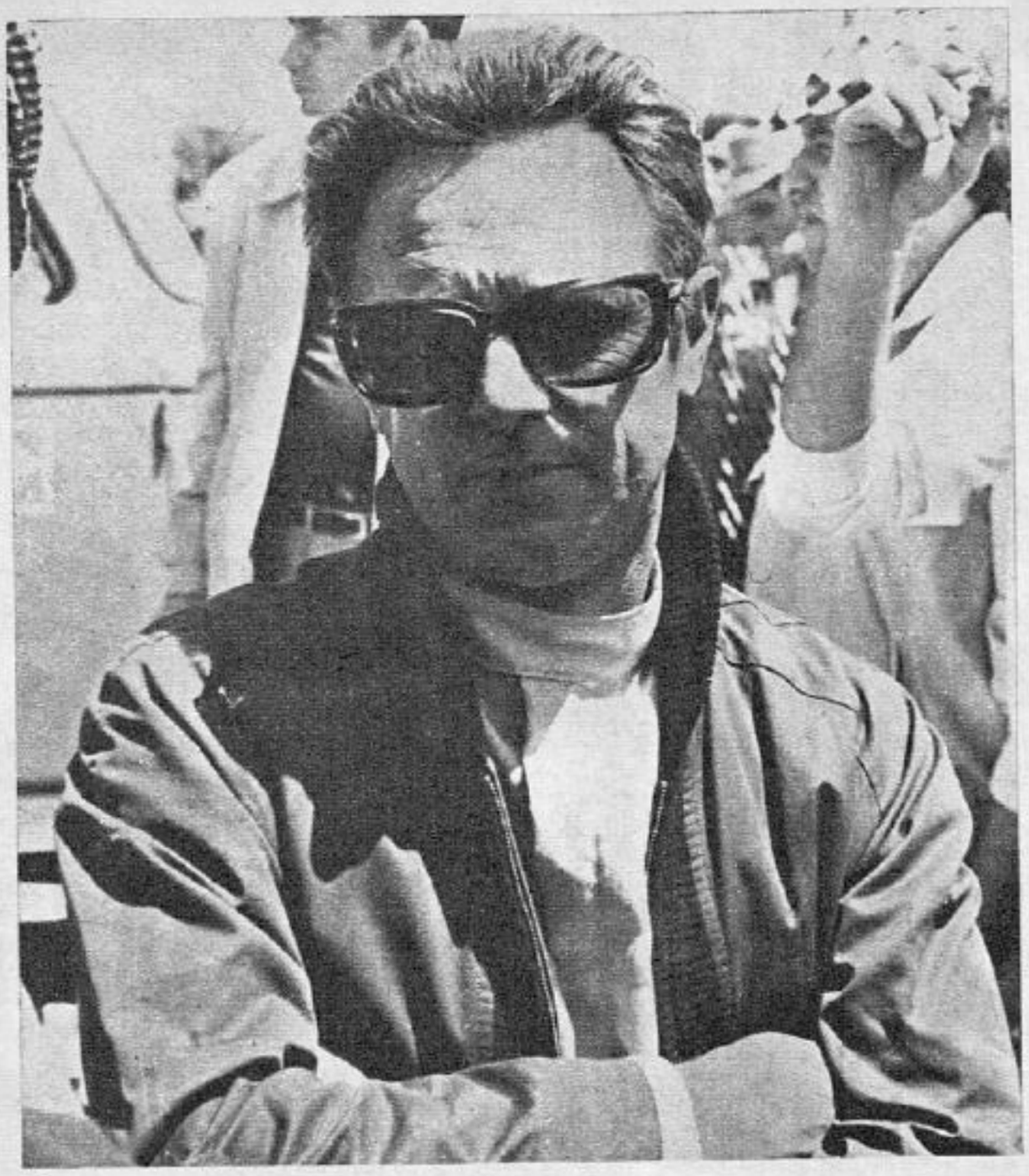
nos damos la mano con calidad...

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.

FABRICANTE:
OZVEGY, KISS Y CIA. S.A.I.C.

DISTRIBUIDOR:
ARCAMSA S.A.C.
LAVALLE 1601 - BUENOS AIRES
CORRIENTES 541 ROSARIO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Eduardo Copello pudo ganar su serie (la menos veloz) y llegar a la final donde se quedó a mitad de carrera. Miró la carrera desde los boxes.

Rafaela fue pista de pruebas para la Liebre III de Gastón Perkins. Estaba satisfecho con el comportamiento. Fue cuarto en la final.

(Viene de la página 8)

marcas en la lucha y la clásica diagramación de series (4 y una final) se inició el famoso y esperado Triangular.

MARINCOVICH SOLO

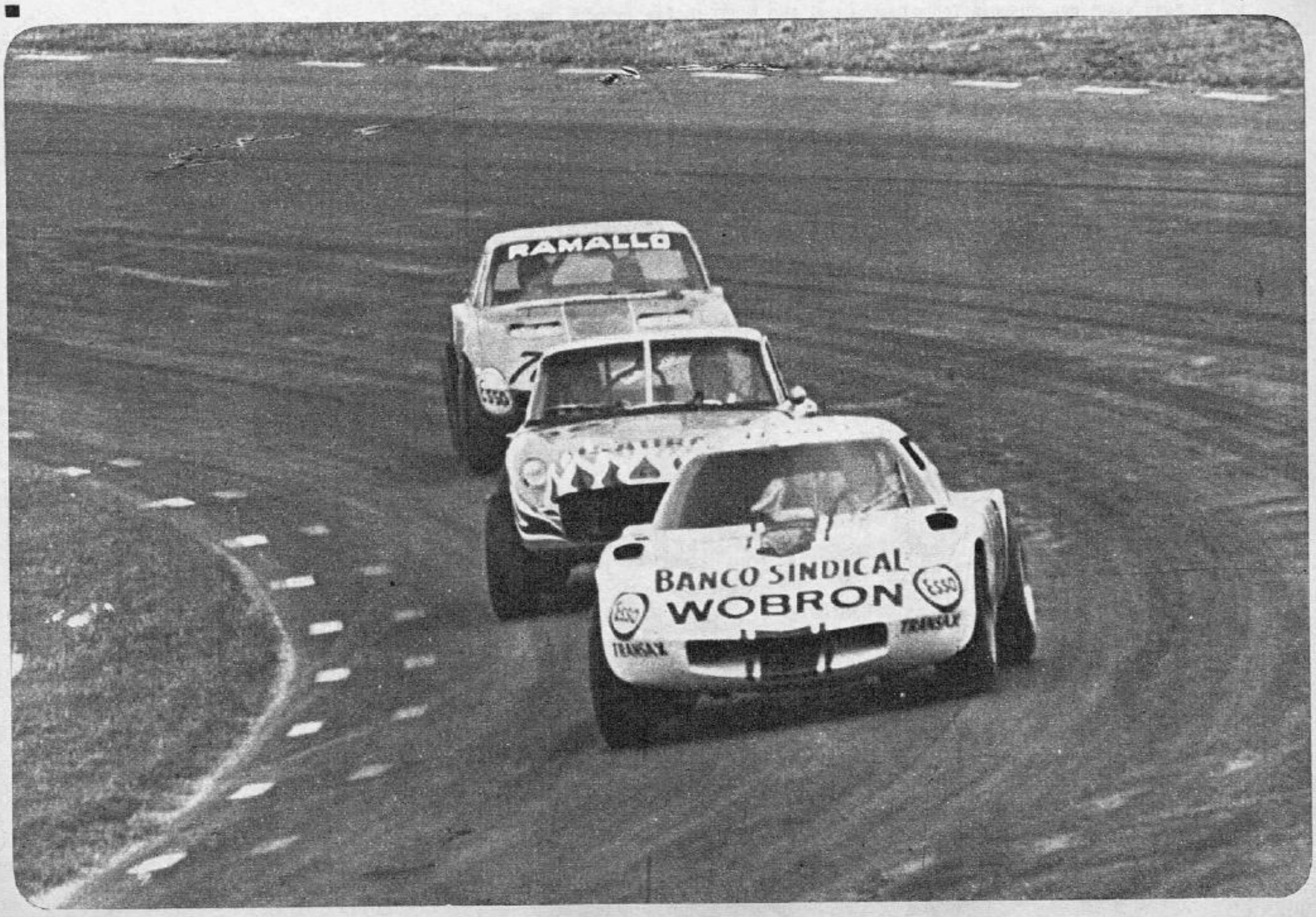
La primera serie venía linda con la presencia de Gastón, Urruti, Marinkovich, Rubén Roux y Luisito Di Palma. Este último con un convencional 380 W. Ni bien largaron, Marinkovich tomó la punta y no la soltó luego de las 20 vueltas de rigor. Atrás, Gastón también se aburría, ya que su diferencia con el primero era de aproximadamente 24 segundos. En esta serie se hacía muy evidente la diferencia neta de velocidad entre el auto de Froilán González y la Liebre de Perkins. Debido a la gran diferencia entre el primero y el segundo, la serie decayó en lo concerniente a espectáculo propiamente dicho, y todo se circunscribió a la magra lucha entre Gastón Perkins y Roux durante los primeros momentos. Pero a medida que iban pasando los minutos y las vueltas, la diferencia también se fue haciendo larga hasta terminar a veintipico segundos del auto construido por Pronello. Pese a todo ello, el auto de Marincovich comenzó en esta serie su demostración de poderío, y demostró también que volvió a las épocas del Chevy cuando Froilán González era el amo y señor de la velocidad en TC. El Martos Chevrolet es veloz y uno de los mejor concebidos de su especie.

Mientras Luis Di Palma anduvo, se barajaron serias dudas sobre el liderazgo de la batería, pero cuando se detuvo en los boxes con una manguera de agua perforada y Federico Urruti hacía lo mismo por un tornillo de biela traicionero, era muy claro que Marincovich se cortaría solo adelante, merced a una superioridad mecánica destacable, y Gastón Perkins aguantara el ánimo de Roux.

ENTRE TRUENOS ANDA LA COSA

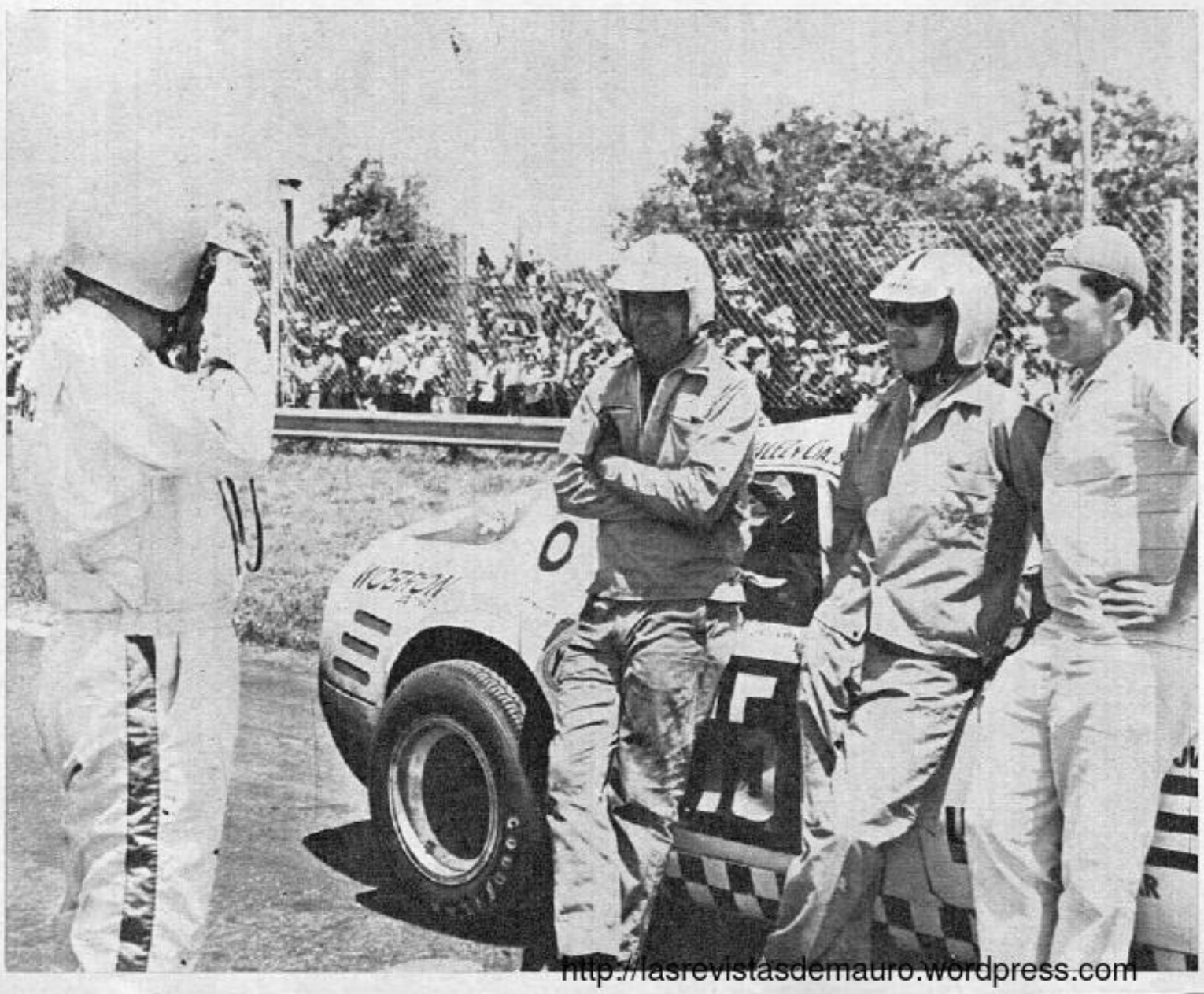
De entrada no más se palpitaba la trenzada entre los dos truenos de Competición S. A., que pese a tener el mismo motor y estar apoyados los dos pilotos por una misma Comisión de Concesionarios, se iban a dar como en la guerra de Crimea. Y como del dicho al hecho hay poco trecho, los dos señores llamados Pairetti y "Cacho" Fangio pasaron la curva Firestone, vale decir la primera del circuito, en una misma línea. Inmediatamente, como una sombra, Gradassi y su Liebre le trataba de hacer la vida imposible a los dos. En la segunda vuelta, Pascualini se coló entre los dos Truenos y la Liebre II tirando lindo hasta que la nafta dijo no y debió detenerse en los boxes. A todo esto, atrás peleaban como gatos y ratones Martínez Boer, Cupeiro y Layús. Prácticamente andando en una distancia de 300 metros todos juntos, pero

→



Buen debut del cordobés Tullio Riva con el otro Numa II. Fue segundo en su serie muy cerca de Pairetti y octavo en la final. Detrás, García Veiga.

No es un nuevo fotógrafo de Parabrisas-CORSA. No, es Rolo Alzaga haciendo sus primeras incursiones en la fotografía. Los que posan sonrientes: Marincovich y acompañante.



los dos Truenos con Pairetti a la cabeza, en la decimoquinta vuelta ya le había sacado una vuelta al tercero que era Pascualini.

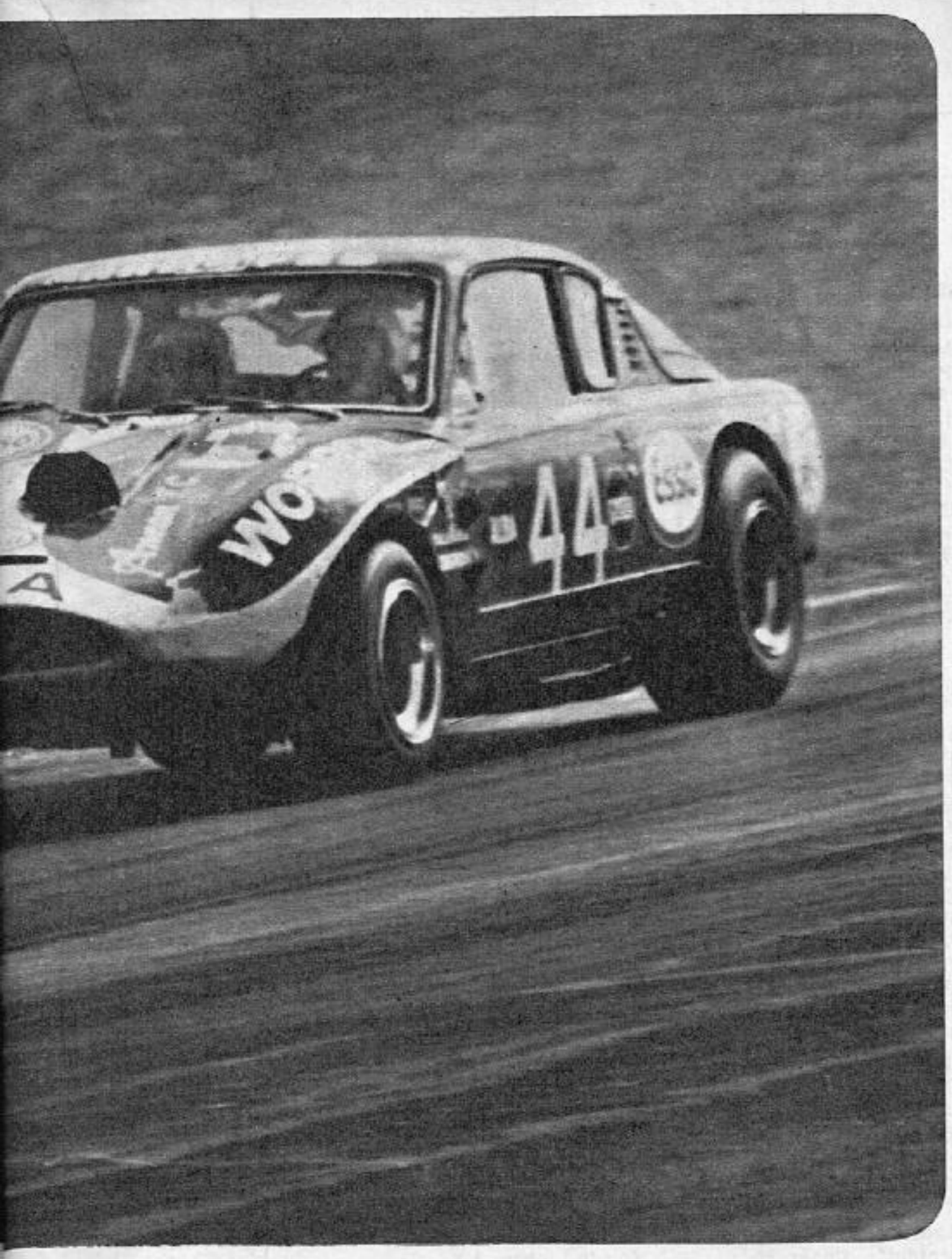
Durante toda la serie era evidente que "Cacho" se acercaba peligrosamente a Pairetti. Pero il Matto tenía una mayor velocidad final.

Haciendo un balance vemos que de dos series, el Chevrolet 250" lucía una hegemonía indiscutible.

BERTA POR DOS

Con Copello a la cabeza, Reutemann, Rivas, García Veiga y Alzaga se iniciaba la tercera que estaba cantada. Iba a terminar en las sacrosantas manos de algún Torino. Tanto Copello como Rivas tenían el mismo motor "Made in Berta", aunque cada uno, por supuesto, eligió a su real saber y entender el tipo de carrera que más le convino. En las seis primeras vueltas pararon Ternengo, Libera-Bozone y Perfecto Cuesta. Hasta la vuelta 13º, Copello dirigió la orquesta con su maestría incomparable. En esa vuelta los fusibles de la Liebre Berta pegaron un salto y Riva pasó a comandar durante tres vueltas la serie. Copello pasó a Rivas en la 16º y comenzó a alejarse. Esta fue una de las series más parejas y emocionantes, ya que seis automóviles finalizaron con la misma cantidad de vueltas. Mención especial para García Veiga que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cada día anda más fuerte y seguro.

CASI CASI TAMBIEN FORD

Carmelo Galbato había sido propuesto por mucha gente como candidato al triunfo, no sólo en su serie, sino en la final. El problema de los Falcon es el chasis, pero en las dos curvas de Rafaela, con los buenos brazos de Carmelo y el motorazo que ruge bajo su capot, no podían surgir problemas. Doce vueltas en las que Galbato parecía confirmar la profecía, pero en la 13º, Bordeu, luego de perseguirlo tenazmente, logra pasarlo y ganar una serie a 206 km 705 m por hora. Juchet con su Valiant se colocó en la tercera posición y en la misma cantidad de vueltas que Bordeu y Galbato.

MARINCOVICH REPITE

No es decir que la final haya sido aburrida ni mucho menos. Pero tuvo primeramente (por pocas vueltas) un puntero llamado Pairetti que perdió a manos de Marincovich el primer lugar. "Cacho" Fangio desde su tercera posición en el circuito, cerraba la trilogía chevroletista que se dio en Rafaela. Perkins y Galbato, bastante más atrás no podían ni siquiera pretender acercarse a olerle el caño de escape al auto de Fangio. Pero los que se venían divirtiendo de lo lindo y dándose por la cabeza eran Bordeu, Rivas y Roux. Juan Manuel manejaba la Coloradita como en su mejor día, ya que el auto no se tenía para nada y sin embargo los curvones se llevaban metros y segundos en detrimento de Rivas. De veinte clasificados, siete tuvieron 30 vueltas, cinco autos tuvieron 29 vueltas, lo que indica bien a las claras que las condiciones fueron parejas, los autos mantuvieron un ritmo semejante: al mango.

La primera carrera del Triangular arrojó un resultado alentador en todo aspecto: se vieron muchos autos nuevos que caminan muy pero muy bien y otros que ejercen un dominio neto pero no definitivo sobre los demás. Lo que habrá que tener en cuenta para la próxima vez es no permitir la participación de autos que oficien de tapones durante las primeras vueltas. Por todo lo demás, muy bien ... y que siga el Triangular.

PATIO DE BOXES

En las eliminatorias del viernes y sábado se constituyó la alineación final para la carrera del domingo. Del encolumnado sacamos unos datos estadísticos e interesantes: tras 74 autos habilitados para largar el domingo, 60 lo hacían con tiempo establecido en la pista y el resto por riguroso sorteo. De los 74 autos, 14 eran Chevrolet (7 "250" y 7 "230"); 18 eran Ford; 36 eran autos de IKA-Renault y 5 eran Valiant. Siguiendo con los clasificados para el domingo y un análisis de los automóviles que intervenían llegamos a la conclusión de que era Heriberto Pronello el que más unidades de fabricación tenía en la línea de partida con 16 autos, luego le seguían con 4 autos Vicente Formisano; con dos, Competición S. A., Tullio Crespi, Oreste Berta y Carlos Ruesch. Con una sola unidad Paco Martos, Baufer, Cabanas y otros menos conocidos.

Durante la semana anterior a la carrera el clima varió sucesivas veces. Del intenso calor (40° el viernes) al frío (14° de media el sábado) y también la humedad ambiente modificó sustancialmente la atmósfera por lo que la mayoría de los preparadores se quejaban por el trabajo que habían tenido que hacer para lograr la carburación correcta. Uno de los autos que tuvo mayor problema el sábado fue el Mono. Rubén González, el preparador del Monito, se quejaba en la puerta de entrada a la pista. ¡Lo que me mata es la humedad!

Pese a que funciona bastante bien, el auto de Juan Manuel Bordeu, La Coloradita, está cada vez más venida abajo de carrocería. Ojos inquietos señalaron fisuras en la estructura, vidrios rajados y guardabarros que parecen sacados de una dobladora de caños de escape. Según dijo Bordeu a la Coloradita le quedan pocos meses de vida. ¿Auto nuevo?

Jorge Cupeiro contento con el nuevo auto que le hiciera Baufer para ser impulsado por un Chivo 250. Sin embargo cuando empezó a dar las primeras vueltas en el autódromo (llegó el viernes a última hora a Rafaela) la trompa del auto, que es muy baja, rozaba el piso a la salida del peralte. Alain Baudena y padre se abocaron de inmediato a la solución del problema. Jorge Cupeiro indicaba que había que modificar la geometría de la suspensión del tren delantero y corregir resortes para que sean acordes con los amortiguadores.

Conversando Pronello y el ingeniero Albizu durante una sobremesa en el restaurante del Hotel Toscano: Albizu: "Gastón entra en la curva Firestone y parece que el auto se le va un poquito, en cambio Pairetti la recorre casi toda mordiendo la cuerda". Pronello: "No, no es que se vaya, sino que es su forma de manejar. Las carreras de este tipo las gana el que se juega más y Gastón en ese asunto de jugarse no se queda nada corto ... Además habría que ver a la Liebre III con motor Chevrolet. 30 HP se notan bastante". Cuando Pronello terminó nos dimos cuenta de que Pronello y Albizu no habían sido presentados. Se presentaron conversando de fierros audaces.

Oreste Berta estaba mufado. Resulta que los motores de sus autos (Copello-Estéfano-Di Palma y los apoyados extraoficialmente por su equipo Ruesch, Riva, Pesce, Perkins, Urruti, etc.) habían sido provistos por fábrica en no muy buenas condiciones. Berta no tuvo más remedio que armarlos él personalmente.

Durante las horas de la siesta mucha gente del automovilismo se dedicó a sustraer sistemáticamente bicicletas de la puerta del hotel como para recorrer la ciudad y organizar carreritas por el boulevard Santa Fe. Entre los mejores pilotos de velocípedos se destacaban: Jorge Cupeiro, Gustavo Costa, Rodolfo Ruatta (que apenas llegaba a los pedales) y varios más.

El célebre Pronosticador de la compañía Andolfato, Castagnola & Cía. (Agustín Andolfato) suministró los siguientes datos: 7,50 horas. Temperatura de pista: 22°. A 60 cm. del suelo 21°. Temperatura ambiente 18°. Presión atmosférica 758. Humedad 88 %.

Una equivocación en boxes le costó a Pascualini su tercera colocación. Antes de la largada habían echado 10 litros en un tanque y 60 en otro. Cerrando la llave de paso por error, al quedarse sin nafta, pensaron en cualquier cosa ... menos en eso. Venían terceros en su serie ...

A Federico Urruti y los hermanos Orlando (sus preparadores) las cosas les van de mal en peor. Por primera vez la Liebre III (ahora color roja) se presentaba en una carrera con todo en orden. O sea con posibilidades. Las cosas marchaban bastante bien hasta que un tornillo de biela se cortó y dejó a Federico y su gente con todas las ganas del mundo de largar la final. Hasta Córdoba ... pero con más suerte.

→

CARLOS LEPRO,
SU DESAPARICION

Se mató Carlos Lepro cuando se dirigía a Rafaela para hacer su debut en TC. Hoy más que nunca la trágica noticia nos parece imposible. Porque ya habíamos dejado olvidado en un rincón de la mente, aquellas noticias que desgraciadamente se sucedieron con frecuencia meses atrás.

No murió en carrera, sino víctima de la fatalidad cuando llevaba el prototipo construido en Chivilcoy y que una peña local le había cedido para que hiciera su primera carrera de Turismo de Carretera. Viajaba acompañado de Carlos González, su mecánico, sin luces y en una ruta de considerable tráfico. Para colmo, el piso estaba sumamente patinoso debido a la incesante lluvia. Delante de él, otro coche le iba señalando con sus luces el camino, cuando aquél tuvo que hacer una maniobra para esquivar a un ciclista. Lepro intentó hacer lo mismo, pero el coche perdió adherencia efectuando un trompo, cruzándose en la carretera y entonces sobrevino el accidente con el camión que venía en dirección contraria.

Carlos Lepro era muy querido en nuestro ambiente automovilístico por ser ya una figura clásica en todos los Grandes Premios de Turismo. Vino por primera vez a correr entre nosotros en el año 1962; en 1965 ganó la categoría en esa carrera al mando de un Alfa Romeo Giulia. En 1966 triunfó en la carrera de Mar y Sierras. Ahora, cuando se disponía a entrar en nuestra clase grande, el destino le hizo la jugada fatal.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO CARRETERA

Pos.	Conductor	Ptos.
1º	Pairetti, Carlos	27
2º	Gradassi, Héctor L.	19
3º	Copello, Eduardo	18
4º	Galbato, Carmelo	15,50
5º	Perkins, Gastón	13
6º	Bordeu, Juan M.	10
7º	Alzaga, Rodolfo	9
	Estéfano, Nasif	9
	Ruesch, Carlos	9
	Roux, Rubén	9
11º	Marincovich, Carlos	8
12º	"Cacho, Fangio	6
13º	Vianini, Andrea	3
	Faraoni, José M.	3
	Larriestra, Bautista	3

CAMPEONATO DE MARCAS

Pos.	Marca	Ptos.
1º	Torino - Tornado	56
2º	Chevrolet Súper	38
3º	Ford F-100	18,50

TORNEO TRIANGULAR DE AUTOMOVILISMO

Supermovil YPF -

Trofeo Challenger Copa de Oro del A.C.A.

Pos.	Conductor	Ptos.
1º	Marincovich, Carlos	20
2º	Pairetti, Carlos A.	13
3º	"Cacho", Fangio	7
4º	Perkins, Gastón	5
5º	Galbato, Carmelo	3
6º	Bordeu, Juan M.	2
7º	Roux, Rubén	1
	Riva, Tullio	1
	Alzaga, Rodolfo	1
	García Veiga, Néstor	1

PREMIO CIUDAD DE RAFAELA

Automóvil Club Argentino - Torneo Triangular - 3/XI/68

Circuito de Rafaela (4.624,46 m)

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	15	Marincovich, Carlos	Martos-Chevrolet Súper	26m26s6	20
2º	5	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk III	26m44s7	20
3º	16	Roux, Rubén	Chevrolet Súper	27m16s7	20
4º	24	Larriestra, Bautista	Falcon F-100	26m36s8	19
5º	22	Cottet, Raúl	Falcon F-100	26m38s	19
6º	3	Casá, Eduardo	Falcon F-100	26m44s9	19
7º	70	García, Mariano	Torino-Liebre 1½	26m45s1	19
8º	50	Del Forno, Carlos	Torino-Liebre 1½	26m57s6	19
9º	54	Marconi, Juan	Torino 380 W	27m15s-	19
10º	30	Melino, Andrés	Ford F-100	26m30s4	18
11º	53	Aranzana, Evaristo	Torino 380 W	26m37s4	18
12º	72	Travers, Carlos	Torino-Requejo	26m31s7	15
13º	47	Virulegue, Agustín	Torino-Liebre 1½	24m18s1	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 209,858 km/h.
RECORD DE VUELTA: Carlos Marincovich en la cuarta con 1m16s6 a un promedio de 217,337 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	4	Pairetti, Carlos A.	Fast-Chevrolet Súper	25m54s1	20
2º	19	Fangio, Cacho	Fast-Chevrolet Súper	25m55s8	20
3º	2	Gradassi, Héctor L.	Torino-Liebre Mk II	26m30s5	19
4º	33	Martínez Boero, Jorge	Chevrolet Súper	26m50s1	19
5º	63	Pesce, Germán	Torino-Liebre Mk III	26m55s5	19
6º	49	Layús, Mario	Martín Fierro-Slant Six	26m18s3	17
7º	60	Quintanar, Anse/mo	Falcon F-100	27m00s5	15
8º	48	Pauloni, Norberto	Chevrolet Súper	13m04s1	9
9º	51	Gallo, José	Chevrolet Súper	14m52s6	7
10º	32	Cupeiro, Jorge	Baufer-Chevrolet Súper	10m09s1	7
11º	64	Destéfano, Carlos	Ford F-100 Iny	11m04s	7
12º	37	Pascualini, Carlos	Torino-Liebre 1½	5m31s2	4
13º	40	Facchini, Pablo	Ford F-100	3m12s1	2

PROMEDIO DEL GANADOR, 214,246 km/h.
RECORD DE VUELTA: Carlos Pairetti en la novena con 1m15s7 a un promedio de 219,921 km/h.

TERCERA SERIE

1º	1	Copello, Eduardo	Torino-Berta Mk III	27m18s5	20
2º	27	Riva, Tullio	Torino-Numa II	27m22s5	20
3º	7	Alzaga, Rodolfo	Crespi-Torino	27m30s2	20
4º	44	García Veiga, Néstor	Barracuda-Chevrolet S.	27m30s6	20
5º	14	Malnatti, César H.	Torino-Liebre 1½	28m13s4	20
6º	66	Ingénito, Ricardo	Torino 380 W	28m17s5	20
7º	41	"Libera-Bozzone"	Valiant-Slant Six	27m25s6	19
8º	36	Laborito, Roque	Ford F-100	27m45s1	18
9º	6	Ternengo, Jorge	Torino-Liebre 1½	28m43s6	14
10º	31	Reutemann, Carlos	Falcon F-100	19m30s5	12
11º	52	Sarno, Alberto	Torino 380 W	13m39s5	9
12º	39	D'Agnillo, José	Torino 380 W	7m22s7	5
13º	57	Cuesta, Pablo	Ford F-100	5m48s6	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 203,210 km/h.
RECORD DE VUELTA: Eduardo Copello en la decimosexta con 1m18s3 a un promedio de 212,618 km/h.

CUARTA SERIE

1º	11	Bordeu, Juan Manuel	Coloradita Mk II	26m50s8	20
2º	12	Galbato, Carmelo	Falcon F-100	26m57s	20
3º	71	Juchet, Osvaldo Rolf	Martín Fierro	27m37s6	20
4º	23	Faraoni, José	Liebre 1½	27m44s1	20
7º	60	Quintanar, Anselmo	Liebre 1½	28m08s8	20
6º	38	Sauze, Ricardo	Torino 380 W	27m28s6	19
7º	61	Balibé, Carlos	Liebre 1½	27m42s6	19
8º	10	Rienzi, Angel	Ford F-100	20m56s2	14
9º	18	Ruesch, Carlos	Numa II	14m19s8	9
10º	58	González Félix	Chevrolet 230	11m18s8	8
11º	20	Tarducci, Mario	Torino 380 W	11m26s8	8
12º	8	Estéfano, Nasif	Torino Berta III	8m52s7	6
13º	26	Fulco, Ruben	Ford F-100	9m13s6	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 206,705 km/h.
RECORD DE VUELTA: Carlos Ruesch en la cuarta con 1m17s9 a un promedio de 213,710 km/h.

FINAL

1º	15	Marincovich, Carlos	Martos-Chevrolet S.	39m07s4	30
2º	4	Pairetti, Carlos A.	Fast-Chevrolet Súper	39m23s1	30
3º	19	Fangio, Cacho	Fast-Chevrolet Súper	39m45s7	30
4º	5	Perkins, Gastón	Torino-Liebre Mk III	40m00s	30
5º	12	Galbato, Carmelo	Falcon F-100	40m16s2	30
6º	11	Bordeu, Juan M.	Coloradita Mk II-Chevrolet	40m17s	30
7º	16	Roux, Rubén	Chevrolet Súper	40m26s8	30
8º	27	Riva, Tullio	Torino-Numa II	39m10s1	29
9º	7	Alzaga, Rodolfo	Crespi-Torino	39m55s9	29
10º	44	García Veiga, Néstor	Barracuda-Chevrolet S.	40m04s5	29
11º	63	Pesce, Germán	Torino-Liebre Mk III	40m24s2	29
12º	22	Cottet, Raúl	Falcon F-100	40m25s	29
13º	75	Manzano, Alfredo	Torino 380 W	40m25s5	29
14º	24	Larriestra, Bautista	Falcon F-100	39m08s7	28
15º	14	Malnatti, César H.	Torino-Liebre 1½	39m35s3	28
16º	23	Faraoni, José M.	Torino-Liebre 1½	39m41s3	28
17º	3	Casá, Eduardo	Falcon F-100	39m54s7	28

PROMEDIO DEL GANADOR: 212,763 km/h.
RECORD DE VUELTA: Carlos Marincovich en la cuarta con 1m16s2 a un promedio de 218,468 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMULA 4

LA DESAMPARADA

'68 fue un mal año para la F4. Indiferencia por parte de los clubes y falta de apoyo de empresas son las causas de las pocas carreras que hubo en la temporada. Consideraciones sobre los pilotos y sus motores. Historia de los Tulia

por JULIO F. PEREZ BALBI

Tienen forma de cuña. Casi todos son Crespi, casi todos con motores BMW. Los pilotos sobresalen del cockpit hasta los hombros. Pisando la línea de largada más de veinticinco motores ponen en movimiento una centena de burguesas G8 y una carrera más en el mundillo de la Fórmula Cuatro.

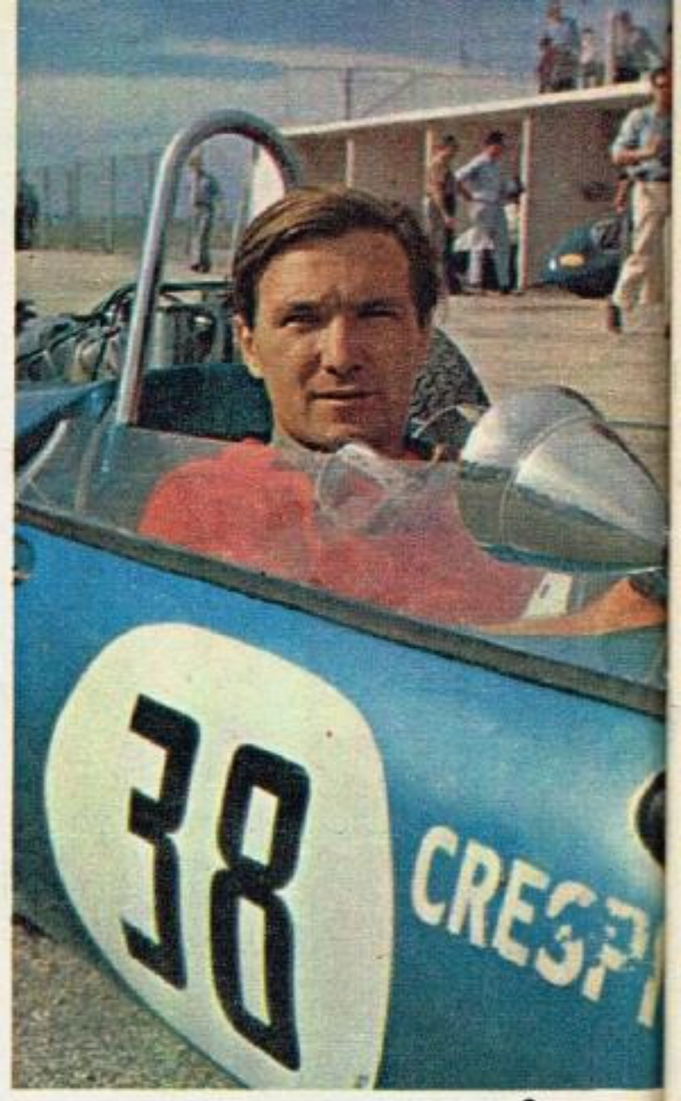
Todo el mundo reconoce que la F4 es la categoría promocional por excelencia, que la F4 enseña y enseña en serio, que es la más económica, que brinda buen espectáculo por calidad, pero sobre todo por la cantidad multicolor con que llenan la pista (el record fue de 27 autos en la línea de largada, 27 porque no les dejaron poner más). Pero sin embargo en este '68 que está por terminar, la Fórmula 4 se rodeó de una indiferencia tal, que la ausencia de carreras llegó a ser pasmosa: dos meses seguidos sin una corsa. Más o menos.

¿Por qué? Bueno. La respuesta de Tulio Crespi (casi cincuenta coches construidos para la categoría) a esta pregunta es muy acertada: "...a los clubes solamente les interesa ganar plata, y eso solamente lo brinda el TC. Si hay alguno que se ofende cuando yo digo esto es porque es cierto. Ponelo así (...) Por

→

FORMULA 4

1



2

3

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

4

5

Salatino, Ragno, Sardá y Ferrea son hombres de punta de la categoría que es escuela de manejo

(Foto 1) Oscar Grígolo: el más rendidor de los no-Crespi.

(Foto 2) El motor extranjerizante. Un Saab que recién ahora está a punto.

(Foto 3) Tulio Crespi: casi cincuenta F4 construidos.

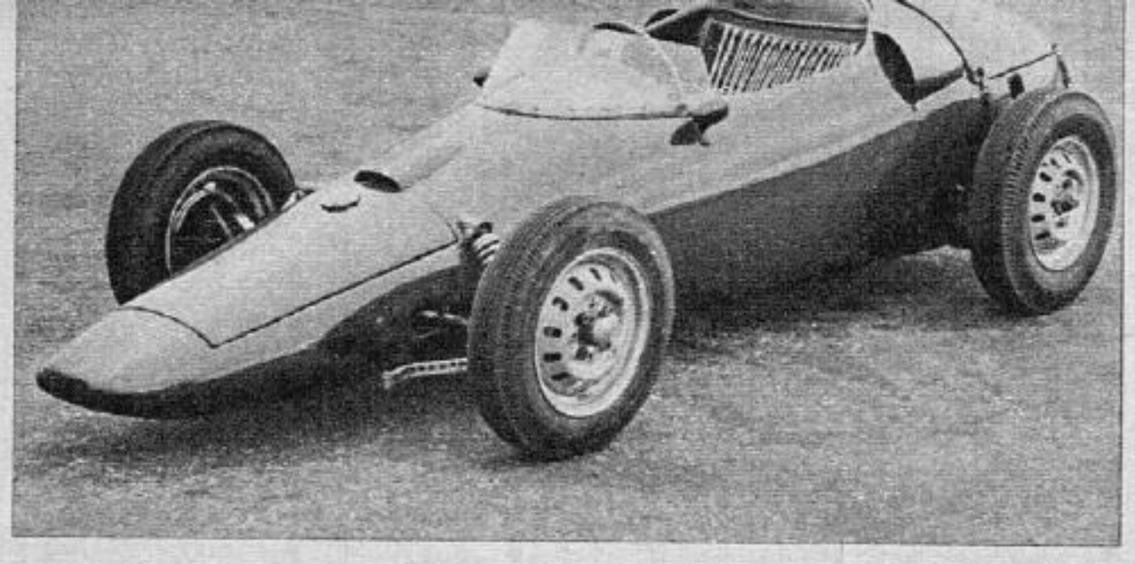
(Foto 4) Raúl Sardá: del speedway al monoposto. Su mejor año.

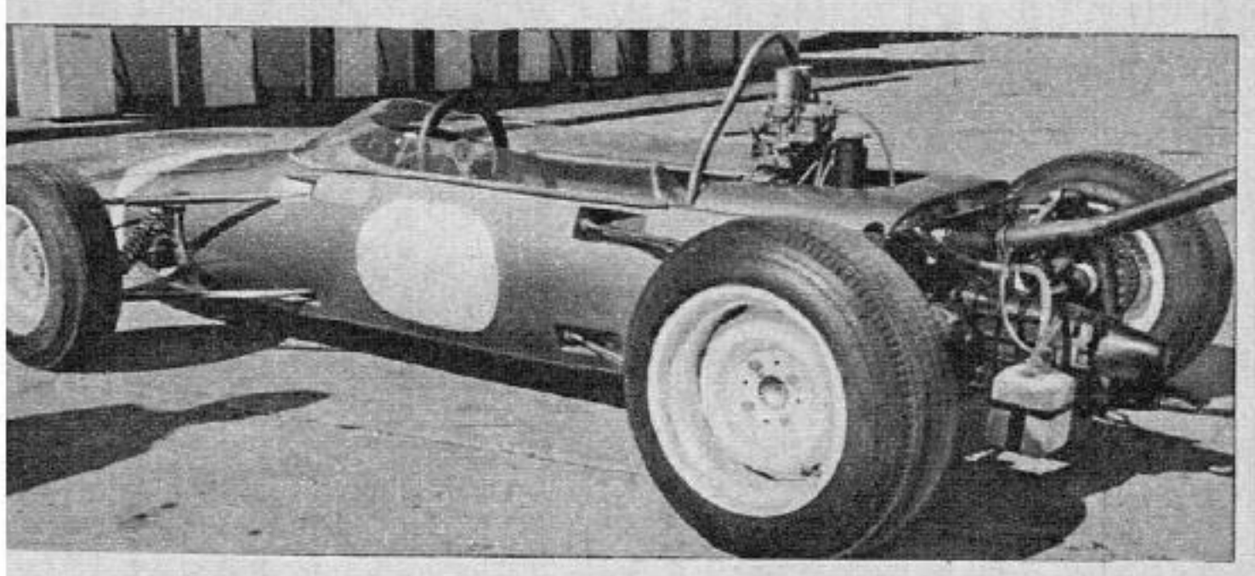
(Foto 5) Carlos Ferrea: de aquí a la F2. Puede ser candidato para la temporada que viene.

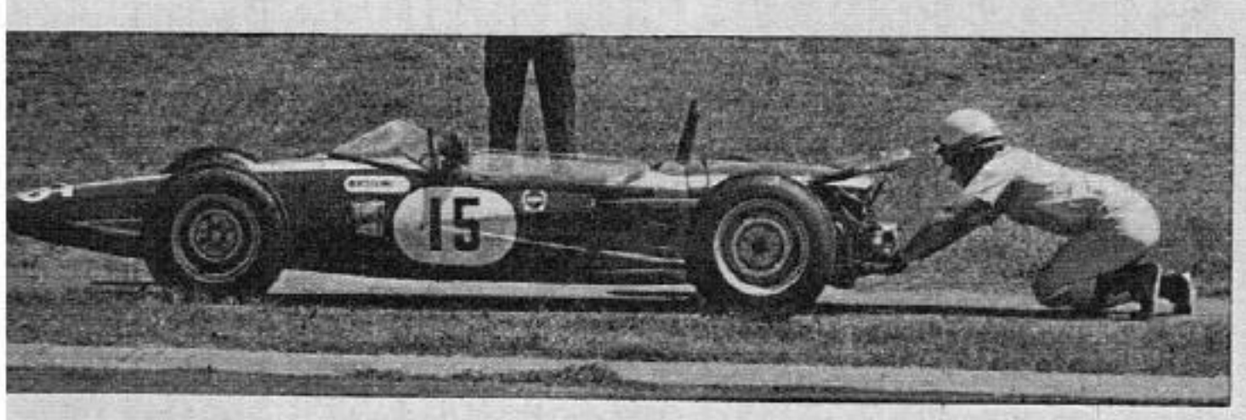
esa razón no les interesa la F4".

Evidentemente, salvo Castrol, ninguna otra empresa reparó en esta categoría. Aunque para el año que viene se rumorea que Shell tendría ya determinada una cifra de 7.000.000 de patacones para dedicarlos pura y exclusivamente a esta fórmula de monopostos mínimos.

Entonces sí. SI la APF4 tiene un mecenas a donde recurrir, podrán llevar su música a muchas partes y más seguido (ellos mismos se encargan de llevar el espectáculo. Pueden organizar una carrera en menos de una →







semana); ACCIKAR empezó a apoyar pálidamente a los Renaulistas.

No hay vuelta de hoja. El '69 tiene que ser fundamental para la categoría. Por lo menos pinta lindo.

TULIA I

"Mirá que era feo, el pobre", dijo el mismísimo Tulio Crespi alguna vez. Porque el primer Crespi F4, construido con "los de la barra", estéticamente estaba tan logrado como el rancho e' la Cambiche. Tenía mecánica NSU, de lo más pacífica ella; a lo largo de un estirado período de pruebas se sucedieron muchos accidentes, como el de haberse encontrado con un Chevrolet 51 en plena Panamericana y de frente. Con este auto Tulio Crespi ganó la primera competencia que organizó la AAAS para la F4. Corrían Von Döry, hijo, y Chassen, un ingeniero importado de USA que estaba en el cuerpo de ingeniería de Ford Argentina.

El Tulia I pasó después a manos de Humberto Crespi. Por último y por 60.000 pesos lo compró López Ruiz. Corría el año 63.

TULIA II

El modelo siguiente fue mejorado estéticamente. Era muy agradable a la vista, similar al Tulia III, pero con la trompa cerrada. Costaba alrededor de $ 100.000 y el primer propietario fue Roberto Galluzzi. Se construyó una unidad que de las manos de Galluzzi fue a las del platense y sidecardista Fava.

TULIA III

Aquí comienza la producción en serie propiamente dicha. Lagos, Galluzzi, José Luis Luzzi, entre otros, depositaban los $ 180.000 que costaban en ese entonces; la suspensión era la "swing axle"; trascurría el año 1965; la mecánica por lo general seguía siendo NSU. Usaban circuitos en Rosario y el Nº 5 de nuestro autódromo era el más solicitado. Entre carrera y carrera se bajaban los tiempos en forma asombrosa. Se hicieron diez versiones de este modelo.

TULIA IV

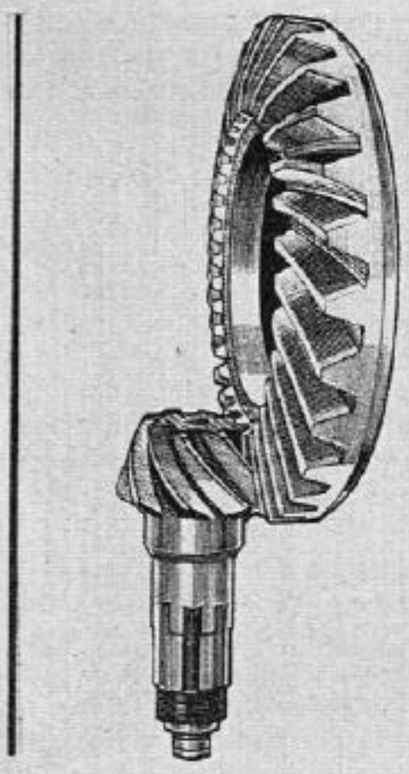
Hete aquí el más popular de todos y el que gana actualmente. Pertenece a la tercera generación de la F4: Ferrea, Ragno, Sardá, Bucci son algunos de los ejemplos. Empezaron a construirse en el 66 y terminaron su ciclo en el 68. Adoptaron reactores longitudinales, campanas aleteadas de Fiat 600; costaban $ 280.000; se hicieron una veintena, más o menos.

TULIA V

La primera unidad fue presentada en febrero del año pasado. Era un auto ideal para los motores Fiat 750 que el año pasado se sindicaban como las plantas motrices del futuro junto con el Renault. Actualmente el auto de Meriggi (un NSU que se las trae), conducido por el ex motonetista Laskac, es el ejemplo más rendidor del momento. Ya se dejaron de fabricar, costaban $ 400.000, más o menos, y se construyeron seis chasis. La forma es mucho más redondeada, las suspensiones eran a brazos simples, conformando el paralelogramo que signó el abandono definitivo —por parte de Crespi— de los brazos oscilantes. Se hicieron algunas unidades con trompa de plástico.

TULIA VI

Todavía no fue presentado. Saldrán seis unidades a la vez. Es similar al modelo anterior, pero con la trompa de plástico y los resortes de la suspensión delantera internos. Costarán $ 450.000 y serán el último grito de la temporada del año que viene.



No olvide que el corazón del diferencial está constituido por la corona y piñón.

...cuando lo cambie ponga uno que inyecte más "sangre" al vehículo... Asegúrese:

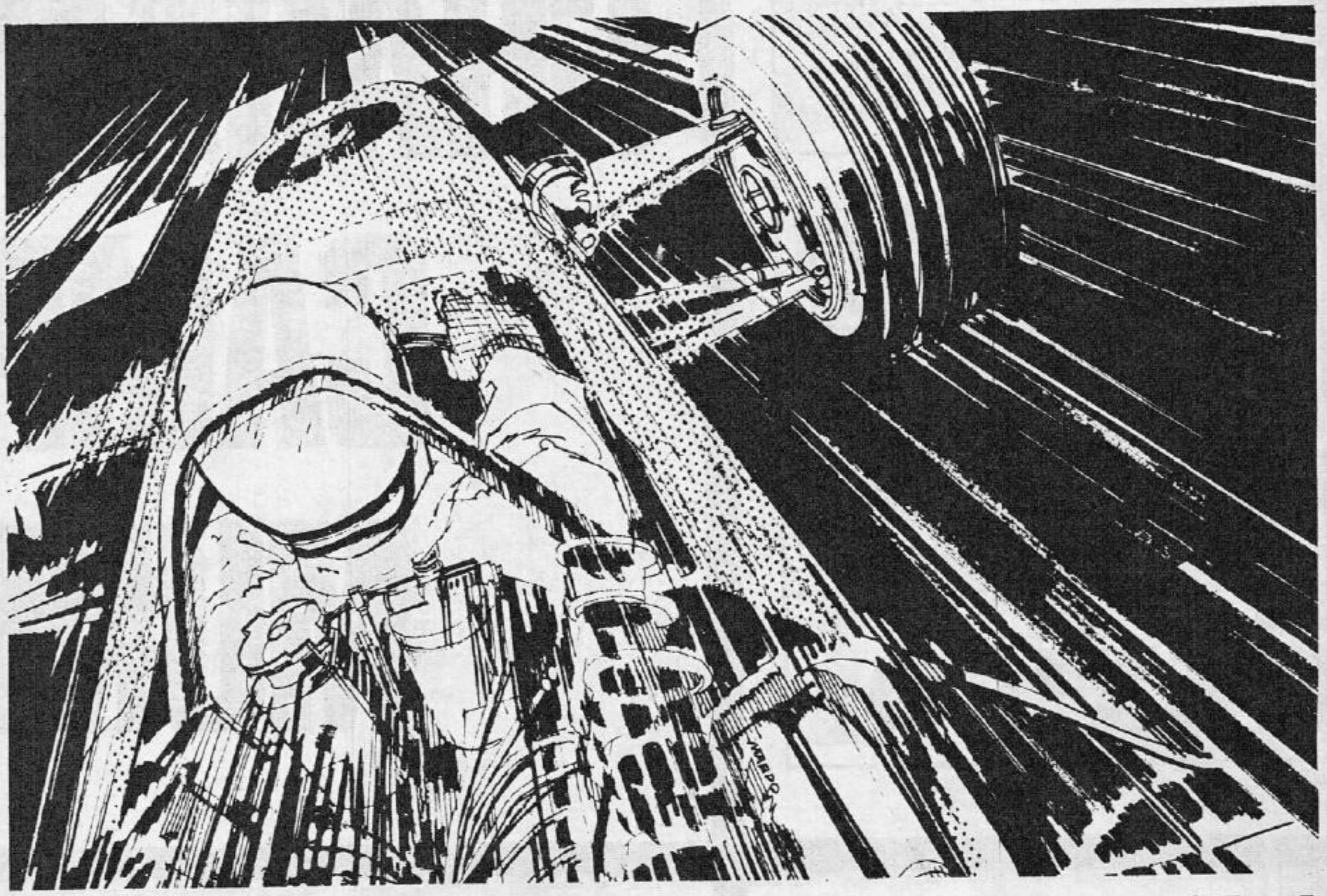
ADA®

CORONA y PIÑON
...no hay mejores

PIDALAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

FABRICANTES
CASA STEWART S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



en todas partes, Shell es total superioridad en combustibles y lubricantes!

3 DE NOVIEMBRE
GRAN PREMIO DE
MEXICO

1º GRAHAM HILL

2º B. McLAREN

3º JACKIE OLIVER

CON COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES SHELL

. . . La misma calidad que está a su alcance
en todas las Estaciones de Servicio Shell.
LA DINAMICA DE SHELL SE IMPONE CON LOS CAMPEONES!

**PASE AL FRENTE,
PASE POR SHELL!**

SHELL

gran premio de

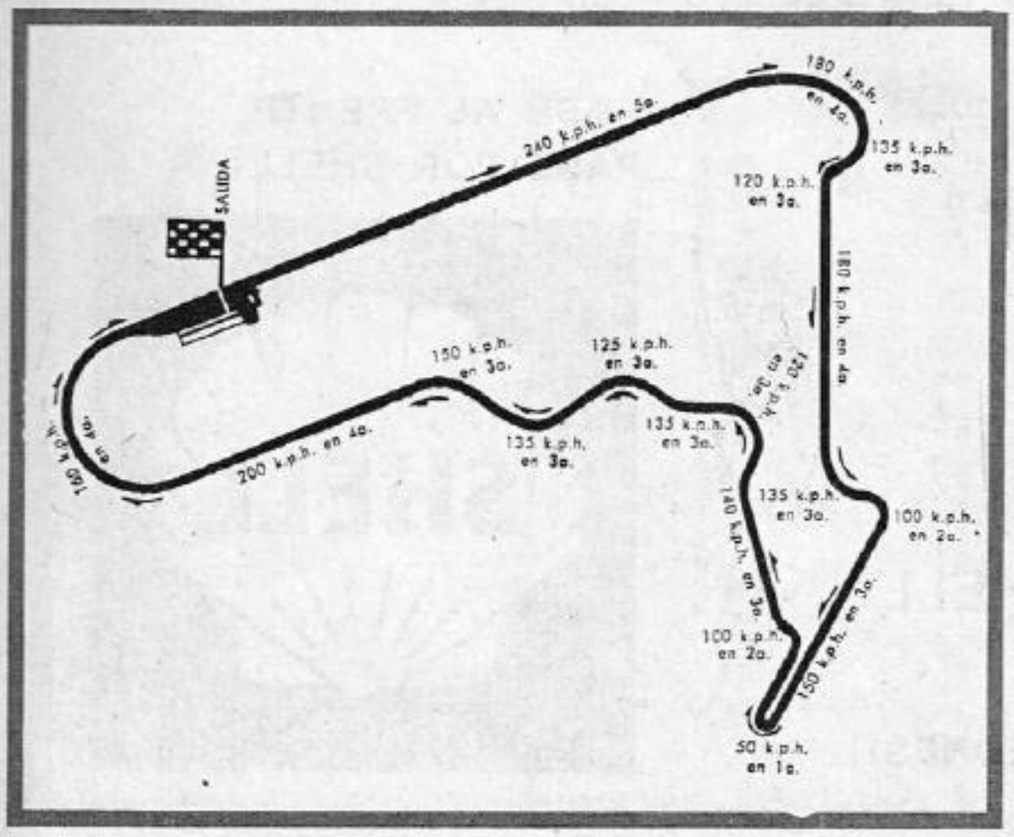
MEXICO

desde México, por nuestro enviado especial
HECTOR ACOSTA

GRAHAM CAMPE MUNDI

Al triunfar en el Gran Premio de México, el campeón inglés se adjudicó el Trofeo Mundial de Conductores. Segundo fue Bruce Mc Laren, tercero Jackie Oliver

Plano del circuito de Magdalena Mixhuca donde se señalan los cambios de velocidad que los monopostos de Fórmula 1 utilizarán en carrera.



Graham Hill y Pedro Rodríguez comentan los últimos detalles.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HILL ON AL

ORDEN DE PARTIDA DEL GRAN PREMIO DE MEXICO

Chris Amon
Ferrari V-12
1m45s62/100

Dennis Hulme
MacLaren M7A
1m46s04/100

Dan Gurney
MacLaren M7A
1m46s29/100

Jack Brabham
Brabham Repco
1m46s80/100

Johen Rindt
Brabham Repco
1m47s07/100

Pedro Rodríguez
BRM V-12 P 138
1m47s80/100

Jackie Oliver
Lotus Ford
1m48s44/100

Johny Servoz-Gavin
Matra - Ford
1m49s27/100

Joaquim Bonnier
Honda V12 - RA 301/801
1m49s46/100

Henri Pescarolo
Matra - Ford
1m50s43/100

Jo Siffert
Lotus - Ford
1m45s22/100

Graham Hill
Lotus - Ford
1m46s02/100

Jackie Stewart
Matra - Ford
1m46s14/100

John Surtees
Honda V12 - RA 301/801
1m46s49/100

Bruce McLaren
McLaren M7A
1m47s

Moisés Solana
Lotus - Ford
1m47s67/100

Jean Pierre Beltoise
Matra - Ford
1m48s38/100

Jackie Ickx
Ferrari V12
1m49s14/100

Vic Elford
Cooper BRM-V12
1m49s18/100

Piers Courage
Cooper BRM V-12
1m50s28/100

Lucien Bianchi
Cooper BRM - V-12
1m50s57/100

México tuvo, sin duda alguna, el mejor Grand Prix de todo su historial automovilístico internacional. Allí, en el circuito de Magdalena Mixhuca se iba a definir el Campeonato Mundial de Conductores de 1968. Tres nombres eran los que lucharían por conseguirlo: Hill, Stewart y Hulme. Esto, era lo que se agregaba a la importancia que tiene para México su Gran Premio. Un GP que es una fiesta social para todo el pueblo. Ciento cuarenta mil espectadores se habían dado cita allí desde las diez y media de la mañana a la espera de la largada de la carrera México vivió una de las fiestas más grandes que se recuerden en materia automovilística.

El día jueves, pese a estar abierto el circuito a los pilotos, nadie se presentó. Se dedicaron a trabajar duro y parejo en los autos y dejarlos con una puesta a punto perfecta para el día siguiente. Hill mostraba que la experiencia puede ser un gran sedante cuando el Campeonato del Mundo se define en la última carrera de la temporada. Stewart en cambio, A tal punto que durante la sesión del viernes, estaba demasiado irritable y bastante nervioso. entrenándose desintegró una suspensión trasera contra el guard-rail y tuvo que tomar el coche de reserva que la Matra Internacional de Ken Tyrell había llevado.

El viernes fue día de asombro para muchos, o casi todos. Jo Siffert marcó 1m45s52/100 que era record. Y ya verán porqué decimos era, ya que sólo duró dos días. El sábado nadie pudo mejorar esa marca. Matra mostraba en el auto de Stewart nuevas gomas Dunlop especiales de trece pulgadas. Lotus había llevado 5 neumáticos de tipo diferente (Firestone) para probar su rendimiento en la pista mexicana. La cosa se presentaba muy seria y había que sentirse respaldado.

Luego del extraordinario tiempo logrado por Siffert, se ubicó Chris Amon con Ferrari. Tercero Hill, cuarto Hulme, quinto Stewart, sexto Gurney, séptimo Surtees y octavo Brabham copando las cuatro primeras filas.

→

Graham Hill, Campeón Mundial de Conductores 1968. Al ganar el Gran Premio de México logró el título de esta Temporada.

GRAND PRIX DE MEXICO

■

Entreverado en el pelotón de punta a lo largo de toda la carrera, Bruce McLaren logró su segundo puesto por el retraso de Jackie Stewart y quienes lo precedieron durante el desarrollo de la prueba. Merecida posición para este talentoso conductor-constructor.

No hay profeta en su tierra, y Pedro Rodríguez, como mexicano que es, tuvo que conformarse con un cuarto puesto sin mayores méritos. Condujo el nuevo BRM V-12 P/138. ■

A las 14.25 hora de México, se dio la orden de poner en marcha los motores. Cinco minutos después se bajaba la bandera y Amon se adueñaba de la punta con la trompa del Honda RA 301/801 de Surtees que en una largada sensacional, habíase colado a través de cuatro filas, pegada a su cola. Sin embargo en la primera pasada, las posiciones eran Hill, Stewart, Mc Laren, Amon y Surtees, mientras Piers Courage recién podía arrancar su auto que se había quedado plantado. En la segunda vuelta se quedó Jochen Rindt (Brabham Repco) sin embrague y en la tercera Ickx por problemas en la bomba de agua de su Ferrari. En el cuarto giro Stewart lo pasó a Hill pero en la novena, el británico volvió a ser líder. Al cumplirse diez vueltas, Beltoise (Matra Ford) se detuvo por problemas de tenida en su coche y volvió, pero ya retrasado. Hulme, por su parte, protagonizaba un accidente espectacular al romper una parrilla de suspensión delantera (la izquierda) saliéndosele un neumático. La llanta de magnesio tocó el piso, se inflamó, y el auto comenzó a incendiarse justo frente a los boxes, en tanto Denny saltaba del auto ¡aún en marcha a unos 40 km/h! y daba dos o tres volteretas sobre la pista. Por suerte, nada más que un gran susto, y una prueba de la presencia de ánimo del "viejito".

Mientras esto pasaba, Stewart y Siffert se trenzaban en forma y a las pocas vueltas, Siffert era segundo de Hill. Los records del suizo hacían temblar los cronómetros. En la vuelta catorce, el local Moisés Solana que corrió con auto del equipo Lotus, perdía parte del alerón que se enganchó en la suspensión trasera y se detuvo en los pits donde rápidamente se lo serrucharon y pudo continuar. En la vuelta quince las posiciones eran éstas: Hill, Stewart, Siffert, Gurney, Brabham, Amon, Servoz-Gavin, McLaren, Oliver, Rodríguez y Surtees.

En el siguiente giro, la Ferrari de Amon se detuvo definitivamente en boxes por problemas en la bomba de nafta (problema que se repite en Ferrari y en la bomba eléctrica Conelec que usaron desde Watkins Glen); y también el Honda V12 de Big John Surtees abandonaba con problemas en el encendido. En la vuelta 21º, Lucien Bianchi ingresaba al patio con la barra de dirección resentida y en la pista Siffert pasaba a la punt entre los gritos delirantes de los mejicanísimos espectadores.

Era más de lo esperado. Siffert se ganó la admiración de todo un pueblo. Courage y Gurney también dejaron la pista con problemas en sus autos. A mitad de carrera la cosa estaba igual, y Siffert estaba en boxes, con inconvenientes en el sistema de inyección que le hizo perder cuatro minutos. Primero marchaba Hill, y detrás Stewart, Brabham y el resto. Siffert se reintegraba y aunque con vueltas menos, volvía a bajar todos los tiempos hasta que en la 52º clavó 1m44s23/100 que mejora en 3 segundos y 50/100 el record que tenía Jim Clark.

De aquí en más no hubo cambios y la única alternativa interesante fue el retraso de Stewart en la vuelta 51º pasando al segundo puesto Bruce Mc Laren. Un minuto y medio largo separan a Hill de Mc Laren. Ya estaba todo dicho. Las esperanzas de Stewart y Hulme habían quedado destruidas. El que hasta hacía pocas horas había sido el campeón mundial (Denny Hulme) veía cómo Graham Hill le arrebataba un Campeonato que podría haber sido suyo. 1968 tiene un Campeón Mundial y se llama Graham Hill de Gran Bretaña. ¡Ha muerto el Rey!.... ¡Viva el Rey!

GRAN PREMIO DE MEXICO

Circuito de Magdalena Mixhuca - 5.000 metros - 3/XI/68

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Marcas	Tiempo	Vueltas
1º	Graham Hill	Lotus Ford	1h56m43s4	65
2º	Bruce McLaren	McLaren M7A	1h58m03s2	65
3º	Jackie Oliver	Lotus Ford	1h58m24s6	65
4º	Pedro Rodríguez	BRM V-12 P/138	1h58m25s	65
5º	Joakim Bonnier	Honda RA 301/801	1h57m44s	64
6º	Jo Siffert	Lotus Ford	1h58m58s5	64
7º	Jackie Stewart	Matra Ford	1h58m10s6	63
8º	Jean Pierre Beltoise	Matra Ford	1h57m55s	63
9º	Henry Pescarolo	Matra Ford	1h57m55s	62
10º	Jack Brabham	Brabham - Repco	1h47m08s2	59
11º	J. Servoz-Gavin	Matra Ford	1h43m41s8	59

PROMEDIO DEL GANADOR: 157,057 km/h.
RECORD DE VUELTA: Jo Siffert en la 52º con 1m44s23/100 a un promedio de 172,695 km/h.

POSICIONES FINALES CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Graham HILL (Gran Bretaña)	48
2º	Jackie STEWART (Escocia)	37
3º	Denny HULME (Nueva Zelandia)	33
4º	Jackie ICKX (Bélgica)	27
5º	Bruce MC LAREN (Nueva Zelandia)	22
6º	Pedro RODRIGUEZ (México)	18
7º	John SURTEES (Gran Bretaña)	12
8º	Jo SIFFERT (Suiza)	11
	Jean P. BELTOISE (Francia)	11
10º	Chris AMON (Nueva Zelandia)	10
11º	Jim Clark (Escocia)	9
12º	Jochen RINDT (Austria)	8
13º	Jackie OLIVER (Gran Bretaña)	6
	Ludovico SCARFIOTTI (Italia)	6
	Richard ATTWOOD (Gran Bretaña)	6
	Jean SERVOZ-GAVIN (Francia)	6
17º	Lucien BIANCHI (Bélgica)	5
	Vic ELFORD (Gran Bretaña)	5
19º	Brian REDMAN (Gran Bretaña)	4
	Piers COURAGE (Gran Bretaña)	4
21º	Jo BONNIER (Suecia)	3
	Dan GURNEY (Estados Unidos)	3
23º	Silvio MOSER (Suiza)	2
	Jack BRABHAM (Australia)	2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COPELLO EN LA ENCRUCIJADA

por CARLOS F. FIGUERAS

El campeón argentino en la duda. ¿Europa o Argentina? Ir, para volver quién sabe cuándo, o seguir corriendo todos los domingos. La elección es difícil

Posiblemente a usted no le caiga simpatico. En cambio a su vecino si. Bueno, eso es lógico, hay personas que nos caen mejor que otras, aunque no sabemos exactamente por qué. Eduardo Copello es una de esas personas que pueden simpatizarnos o no; pero con él no existen los términos medios. Es como Boca (diría un futbolero), o se es hincha de Copello o no se es hincha de Copello. Se lo aplaude a rabiar en la tribuna o se lo chifla de la misma forma. Se goza viendo su estilo o se espera a que le "pifeé" algún cambio para tomar la investidura de criticos autorizados y lanzar una hermosa frase que no dice nada, pero que hace dar vuelta a la señorita que está delante nuestro. Pero le caiga bien, mal o regular, Eduardo Copello, es le guste o no, el pilolo Nº 1 de la actualidad.

Hablar sobre él, contar sus comienzos en el increible Renault 1093 "powered by Berta", seria repetir conceptos ya dados y conocidos por todos. Seis años de actividad y seis años de carreras (4 años en Turismo y dos años en TC) son más que suficientes como lista de antecedentes deportivos. Copello aqui ya no tiene nada que demostrar, no le queda nada por hacer. Gane o no gane, nadie se animaria a discutir su capacidad. El ganar una carrera muchas veces es una circunstancia, el manejar como lo hace Eduardo, no. Es una virtud.

Cuando un rumor como el de que Copello y Perkins se iban a Europa el ano proximo toma la calle, todo se convulsiona, se arma el gran revuelo y es entonces cuando uno se entera de que la cosa no es tan consistente como parecia en un primer momento. "ALGO HAY, DE ESO NO HAY DUDA. PERO TE DIGO SINCERAMENTE, YO NO HE RECIBIDO NINGUNA COMUNICACION OFICIAL DE IKA-RENAULT DONDE SE ME INFORMARA DE UNA DESIGNACION SEMEJANTE. TE IMAGINAS QUE ME ENCANTARIA, SERIA MARAVILLOSO, PERO ME HE ENTERADO POR RADIOS, REVISTAS Y DIARIOS, NO POR IKA. POR ESO ES QUE NO PUEDO TAMPOCO HACER PLANES SOBRE ESO". ¿Y si resulta cierto y se hace y tenés que irte? "POR SUPUESTO QUE ME VOY... NO TE QUEPA DUDA DE QUE ME ENCANTARIA MANEJAR UNO DE ESOS APARATOS". Sin embargo aqui comienza la encrucijada de Eduardo Copello. ¿Si tuvieras que establecerte definitivamente en Europa? "AHI YA NO SE. TENGO MUCHAS COSAS AQUI COMO PARA ESTABLECERME EN EUROPA. YO CREO QUE SE PODRIA CORRER ALLI Y VIVIR ACA, TOTAL NO HAY CARRERAS TODOS LOS DOMINGOS, AUNQUE PIENSO QUE ALLI LA COSA DEBE SER DIFERENTE Y HABRA ENTRENAMIENTOS DIA POR MEDIO O ALGO ASI... YA TE DIGO: SI ME DICEN DE IRME ME VOY MAÑANA MISMO, PERO SI TENGO QUE IRME

EDUARDO COPELLO

"La temporada de F-2 va a estar muy brava. Yo no los vi a los pilotos extranjeros pero me imagino cómo deben andar". El piloto Nº 1 de la actualidad piensa en diciembre. Nasif también.

100 Vueltas Shell en el Autódromo. Un triunfo que se esfuma con problemas en la presión de aceite. Ya había cumplido con su parte. La de pelear la punta.

A VIVIR ALLA... YA NO SE. ADEMAS ACA EL ASUNTO SE VA A PONER MUY LINDO CON LOS PROTOTIPOS. EL AÑO QUE VIENE PROMETE SER SENSACIONAL, CLARO QUE EUROPA ES OTRA COSA... PERO DEJAR TODO ESTO...". Y la duda lo invade. Llegado el momento de la decisión final habría que ver para qué lado se inclina la balanza. Todo depende también de la oferta y la demanda. De qué es lo que se le ofrece para que vaya a Europa, entonces el asunto puede cambiar; pero si es por propia determinación creemos que Copello tiene unas ganas locas de quedarse aquí y seguir dándole duro y parejo al motor Tornado. Y el año que viene probar el siete bancadas. "PARA EL AÑO QUE VIENE VA A ESTAR LISTO. VA A SER UN MOTOR INDESTRUCTIBLE".

Eduardo Copello no ha tomado o no quiere tomar conciencia de que es el mejor piloto en actividad. El Nº 1 de nuestro automovilismo. El más completo, el más rápido, el más luchador, el más dúctil. ¿Cuántos pilotos hay que con tu auto pueden hacer el minuto cuarenta y cinco y fracción que vos tenés en el Autódromo? "CREO QUE HAY VARIOS, HAY UNOS CUANTOS QUE ANDAN BIEN. YO NO ME CONSIDERO NI MEJOR NI PEOR QUE NINGUNO, ESO ES LO UNICO QUE TE PUEDO ASEGURAR. HAY MUCHOS MUCHACHOS JOVENES QUE ME GUSTAN Y QUE ESTOY SEGURO DE QUE VAN A ANDAR, TODOS SON PILOTOS DE TM QUE ES DONDE SE VE QUIEN ANDA Y QUIEN NO ANDA. POR NOMBRARTE TRES DE LOS QUE MAS ME GUSTAN: OSCAR "CACHO" FRANCO, CARLOS REUTEMANN Y RICARDO ZUNINO. ESE PIBE VA A ANDAR. FRANCO ME GUSTA PORQUE ES INTUITIVO, LUCHADOR, PELEA, EMPUJA, BUSCA EL HUECO EN CADA CURVA Y DONDE PUEDE SE METE, PERO HAY MUCHA GENTE JOVEN QUE ANDA BIEN".

¿Cómo anda la nueva Liebre modificada por Berta? ¿Mejor que la Mk II de Pronello? ¿Igual? "NO HAY MAYOR DIFERENCIA. SE LOGRO UNA MEJOR PENETRACION Y SE LA PERFECCIONO EN LO QUE SE PUDO. ANDAR, ANDA IGUAL, POSIBLEMENTE SE TENGA UN POCO MEJOR EN LA "S" DEL CIERVO, POR EJEMPLO, PERO EN GENERAL EN EL AUTODROMO NO SE NOTA MUCHO LA DIFERENCIA; DONDE EL AUTO ES UN CAÑONAZO, COMO DOBLA Y COMO SE TIENE ES EN CORDOBA Y EN SAN JUAN, QUE TIENEN EL PISO TOTALMENTE LISO; ACA EN BUENOS AIRES, LA PARTE NUEVA ESTA MUY DESPAREJA. EN EL CURVON TENES QUE LUCHAR CONTINUAMENTE PARA QUE EL COCHE NO SE VAYA. EN ESO HAY QUE MEJORAR MUCHO EL AUTO, PORQUE EL DE PAIRETTI DOBLA A LAS MIL MARAVILLAS Y EL DE MARINCOVICH NI TE CUENTO... SON DOS AUTOS CON UNA TENIDA EXCEPCIONAL".

"LA VELOCIDAD DE LOS AUTOS ES UN MITO EL AUTO NUESTRO CREO QUE CON RUEDA GRANDE Y DIFERENCIAL LARGO TIENE QUE PASAR LOS 260 KM/H, O SEA QUE ESTA CON LOS MAS VELOCES, PERO NO CREO QUE ESTEMOS EN CONDICIONES DE HABLAR DE VELOCIDADES SUPERIORES EN ALGUNOS CASOS A LOS 270 KM/H. YO NO DUDO EN EL PROGRESO LOGRADO, PUES CON SOLO PENSAR EN LO QUE ANDABAN LOS TORINO EN LA CARRERA DE SAN PEDRO EN 1967 Y LO QUE ANDAN AHORA, LA DIFERENCIA ES MAS QUE EVIDENTE. HAY 60 HP DE DIFERENCIA Y 40 KILOMETROS POR HORA DE VELOCIDAD, TODO CONSEGUIDO CON EL TRABAJO DE POCO MAS DE UN AÑO". Al rato que estábamos conversando con Eduardo en la casa de sus padres, de la calle Pueyrredón al 400, llegó su coequiper y amigo, el turco Nasif que venía a buscarlo para ir juntos hasta Munro por asuntos de "autos".

¿Y la temporada de F-2? "ES MUY DIFICIL SABER COMO PODRAN ENTREVERARSE LOS ARGENTINOS. VIENEN MUCHOS BUENOS, YO NUNCA LOS VI MANEJAR Y NOSOTROS NO TENEMOS EXPERIENCIA. SE QUE TENGO UN AUTO CON TODAS LAS DE LA LEY, PERO DE AHI A GANAR HAY MUCHISIMA DIFERENCIA. VAMOS A VER QUE PASA... VAMOS A VIAJAR CHUPADOS CON NASIF, PORQUE ESTE TIENE QUE CONSEGUIR UN AUTO". Nasif se rio pero estaba seguro de que lo conseguiría. Y si no es el que más, es uno de los que más posibilidades tiene. De los seis sólo dos serán los elegidos, pero Nasif se tiene una fe...

Eduardo miró el reloj, ¡las 10 de la mañana! "YA TENDRIAMOS QUE ESTAR ALLA". Nos levantamos y lo dejamos en libertad. El campeón está en la encrucijada. ¿Europa o Argentina? ¿Prototipos europeos o Prototipos argentinos? Todo depende de la oferta y la demanda. Copello sabe lo que hace y sabrá elegir en el momento preciso.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BARRAS de TORSION

PRIMERA FABRICA ARGENTINA

EQUIPO ORIGINAL

SUSPENSION:
R4, GLADIADOR, VALIANT, VW, G.M., etc.

ESTABILIZADORA:
VALIANT, PEUGEOT, RENAULT, VW, etc.

HAY ZONAS DISPONIBLES
PARA DISTRIBUIDORES

EDDIE

AV. GENERAL MOSCONI 3761/67
T.E. 50-0487 • 53-1706 • Bs. As.

CABALGATA DEPORTIVA

La síntesis de todo
lo que fue suceso
en deportes durante
la semana,
con un excepcional
equipo de periodistas!

FIORAVANTI
ULISES
BARRERA
ALBERTO
HUGO CANDO
MARIO
TRUCCO
ROBERTO
MAIDANA
BOROCOTO Jr.
RICARDO
LORENZO

LA ACTUALIDAD
EN IMAGENES
Y NOTICIAS

DOMINGOS 23.15
TELEONCE 11

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HORA CRUCIAL EN MOTONAUTICA

La motonáutica argentina pasa por un momento trascendental. Su futuro depende de las decisiones que ya debe adoptar la Federación. Las nuevas autoridades y la afiliación a la U.I.M.

No sólo las desgracias vienen juntas, por lo menos en la motonáutica. Tres hechos fundamentales se encadenan entre sí en forma casi simultánea y abren excelentes perspectivas para el desarrollo de este deporte. Los hechos son: 1) la Union International Motonautique, ente supremo internacional de la motonáutica, acepta la inscripción comercial en las embarcaciones; 2) el Yacht Club Argentino se desafilia de la U.I.M. y de la Federación Motonáutica Argentina y 3) en esta última se produce la renovación de autoridades. Un poco de historia aclarará el panorama. El mandato internacional argentino ante la U.I.M. lo tenía (paradoja del destino) no la Federación sino el Yacht Club Argentino, que con criterio "racista" mantenía al deporte motonáutico totalmente relegado. Como toda lucha de principios generales, las batallas se desarrollaban en frentes particulares. Uno de ellos era la inscripción comercial en lanchas, que PARABRISAS CORSA siempre apoyó, ya que entiende que *sin hacer perder para nada el carácter de amateur que tiene el deporte*, permitiría compensar en parte los enormes gastos que representa para el deportista su intervención en las competencias. Dicho criterio, obviamente no compartido, fue legalizado por la U.I.M. (Parecería que nos hubieran leído.) El Y.C.A., como consecuencia, solicitó su desafiliación quedando huérfano nuestro país ante el organismo internacional. Sin embargo se realizan en la Federación las elecciones para renovación de autoridades y triunfa el grupo encabezado por el señor Tabasso. Un grupo de gente "amateur" y deportista pero que *ven* con claridad y mente renovadora los problemas financieros que obligan a la gente a retacear su concurso a las competencias. Pero internacionalmente todavía no pueden actuar, por lo que consideramos imperioso que la Federación solicite su afiliación a la U.I.M. y entonces sí, bien representados, se den aquí las condiciones para impulsar definitivamente a la motonáutica al lugar que creemos le corresponde dentro del panorama deportivo argentino.

A riesgo de pasar por cargosos repitamos algunas cifras dadas anteriormente. Alfredo Matheslus gastó hace poco 200.000 pesos en reparar su casco y motor; Juan Viaggio tuvo un accidente que le representó cerca de 100.000 pesos; José Canestrari rompió su hélice, valuada en 35.000 pesos. Piénsese que a eso debe sumarse el costo normal de intervención y el riesgo de pérdida total de conjuntos casco-motor, que no andan muy abajo del millón. Ni creemos ni queremos que las competencias motonáuticas "den para vivir", pero sí queremos que no sea el esfuerzo individual de cada uno el que deba soportar esas "piñas económicas". Con excelente criterio tenemos reglamentadas clases de Turismo en que compiten lanchas de paseo. No limitemos pues los corredores a solamente aquellos que pueden mirar sin parpadear cómo tienen que poner muchos miles para arreglar su lancha. Tratemos de que puedan hacerlo quienes teniendo quizá una sola lancha no la arriesgan porque saben que si rompen algo se quedan sin ella por un buen rato. Hace poco nos decía un experto automovilista: "La motonáutica se va a levantar el día que surja una figura popular; es innegable que el nombre de Fangio fue lo que levantó el automovilismo. Por ello, en tanto el deporte de las lanchas no ofrezca las mismas posibilidades quedará donde está". Demos pues posibilidades a los que desean correr. El punto de partida es un sano criterio en la conducción motonáutica local. Ya lo tenemos. Hoy mismo se debe realizar la afiliación a la U.I.M., la aplicación de sus reglamentos y la organización de un verdadero calendario deportivo argentino. Con esos elementos podrá la motonáutica demostrar de lo que es capaz.

Nombre para hombres

NUEVA LOCION PHILISHAVE

A para antes de afeitarse D para despues de afeitarse

regalo para hombres todopoderosos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

II RALLY MAR Y SIERRAS

Como un sutil reemplazo de la siempre recordada Mar y Sierras, el Mar del Plata Automóvil Club organiza para el 17 de noviembre un rally para automóviles standard

¿Se acuerdan de la Mar y Sierras? Bueno, esa carrera de Turismo Anexo J no existe más, como se dice en política, "por razones de público conocimiento", y entonces los muchachos del Mar del Plata Automóvil Club decidieron que su "rally" fuera una sustitución para la misma, por eso es que lo denominaron "2º Rally Mar y Sierras".

Se largará el 17 de noviembre en las cercanías de Mar del Plata (en un lugar a determinar) y se recorrerán unos 620 km, pasando por Otamendi, Mechongué, Napaleofú, cruce ruta 226, La Vasconia y cruce ruta 88, donde finalizará la primera etapa. Luego de un descanso de una hora aproximadamente partirán nuevamente hacia Ayacucho, Maipú, pasando por Labardén, Segurola, Lavalle, Conesa y llegada en General Madariaga. En esta última localidad, en el circuito denominado "El Rebelde", se realizarán las pruebas de velocidad en circuito que se largarán en tandas de 4 autos cada una.

Habrá más de $ 250.000 en premios, trofeos, y la Copa Challenger de la Dirección de Turismo de Mar del Plata. La carrera se dividirá en tres categorías que serán: A) Hasta 1150 cm³, B) De 1151 cm³ a 1650 cm³ y C) Más de 1650 cm³. Podrán participar automóviles de turismo, de producción nacional, siempre y cuando estén equipados con matafuegos y cinturones de seguridad. Piloto y acompañante deberán llevar casco para las pruebas de velocidad y la final de circuito. Prometemos que va a ser muy alegre el asunto de los tramos de velocidad libre. ¡Ah! Las inscripciones se recibirán hasta el jueves 14 de noviembre en Hipólito Yrigoyen 1561, Mar del Plata, teléfono 40905, personalmente, telefónicamente o por telegrama.

Realizacion EDDIE publicitaria 33-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

REPUESTOS **TAUNUS** Linea completa

Senalima

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

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

PARA TODO MOTOR

PRADAUDE y Cia. S. R. L.

MOTOR TECNICA
TUCUMAN 1685 ☆ T. E. 40-0512 - 8194

REMIR
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO
EVITE CALENTAMIENTO Y CONSUMO
Somos especialistas en ABARTH por orden de encendido
AZCUENAGA 1857 - Tel. 84-5373
COLOCACION EN EL ACTO

PROBADA 3H GARANTIA DE UN PRODUCTO DE CALIDAD
IMPULSORES DE ARRANQUE
EL repuesto ideal para su automotor (Ind. Arg.)

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

ACELERADOR Ballester
M. R. PAT. Nº 51316
Visite a J. CORTELL e Hijo
AV. Rivadavia 7262
Tel. 611-2492
Cap.
Para todo tipo de automotor inclusive Torino 380 W. y 300
COLOCACION EN EL ACTO

VERONESI - PIANIGIANI
CONCESIONARIOS FIAT
● AUTOMOVILES
● CAMIONES
● REPUESTOS
Calle 24 (RIVADAVIA) Nº 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699

SERVICE YUNKER
FIAT ● PEUGEOT
DE CARLO ● ISARD
AFINACION ● AJUSTE
AMORTIGUACION ● FRENOS
ENCENDIDO BOSCH
AVDA. JUAN B. JUSTO 6010
CAPITAL FEDERAL

FAIO
CITROEN
REPUESTOS Y ACCESORIOS
También atendemos Sabados y Feriados todo el día
Domingos de 9 a 13 hs.
J. B. Justo 6197 - CAP.
TEL. 611-5581

SIEMPRE A MANO la buena música...
adquiriendo su auto-radio **Autovox, Blaunponkt, 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

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

AUTOMOVILES RENAULT
SISTEMA UNICO EN EL PAIS PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL:
- Horario continuo de 7 a 19.30 horas.
- Sin turnos, atención inmediata.
- Reparaciones ultra rápidas y puntual entrega.
- Garantía por 90 días en todas las reparaciones.
- Chapa y pintura, también por Cías. de Seguros.
- Repuestos legítimos con 20% de descuento.
- Tarifa fija de mano de obra, a la vista.
- Ofertas en accesorios, defensas y repuestos

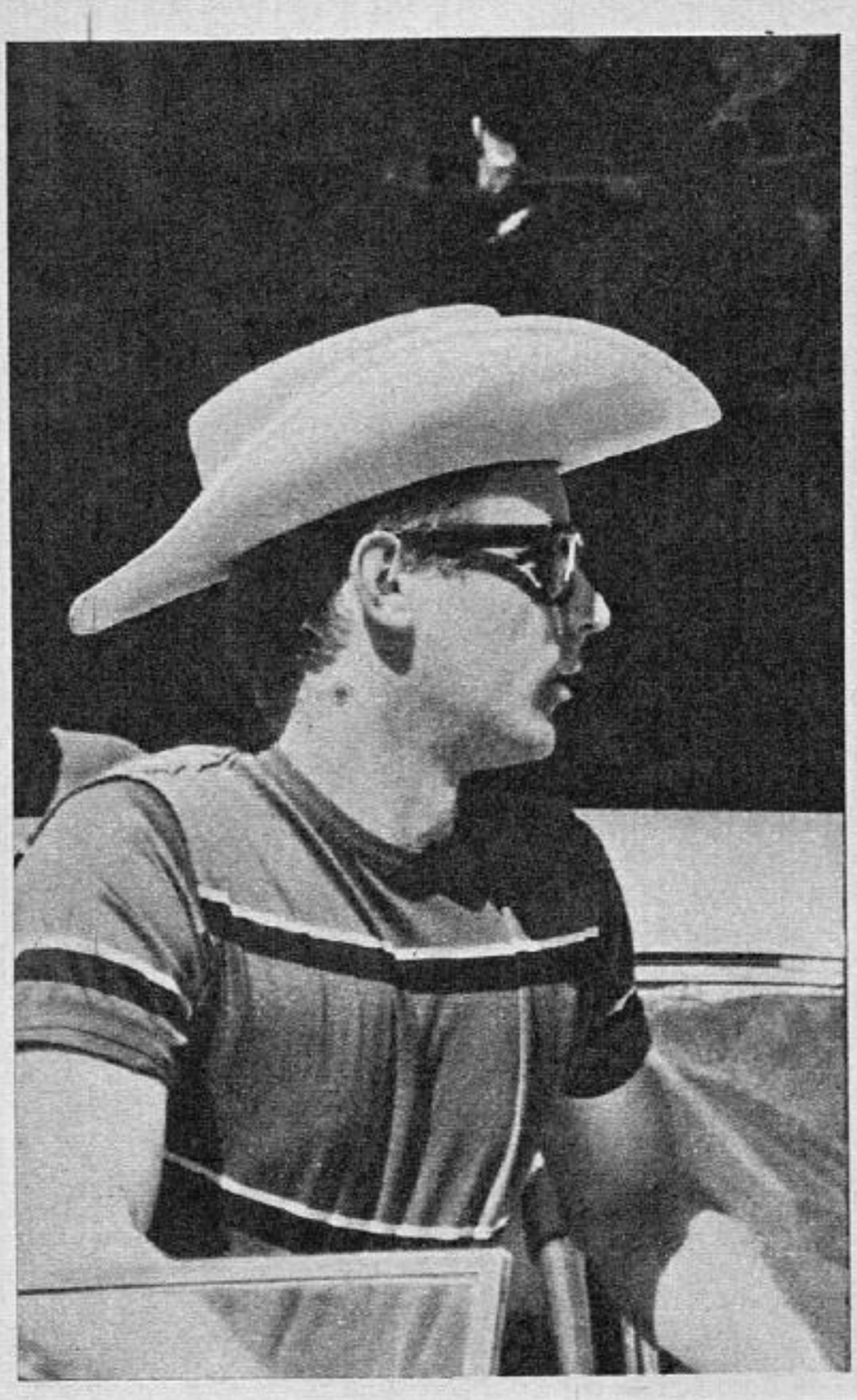
y otras ventajas que Ud. sabrá apreciar. ESPERAMOS SU VISITA
RENAULT SERVICE: Tel. 23-8913 y 5673
Salta 1160/64 y 1325 - Bs. As.

STUDEBAKER CITROEN
REPUESTOS LEGITIMOS
CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.
MARCELO T. DE ALVEAR 399
ex CHARCAS
Tel. 32-9179 - Bs. As.

CORRIENDO LA LIEBRE

Por JORGE AUGE BACQUE

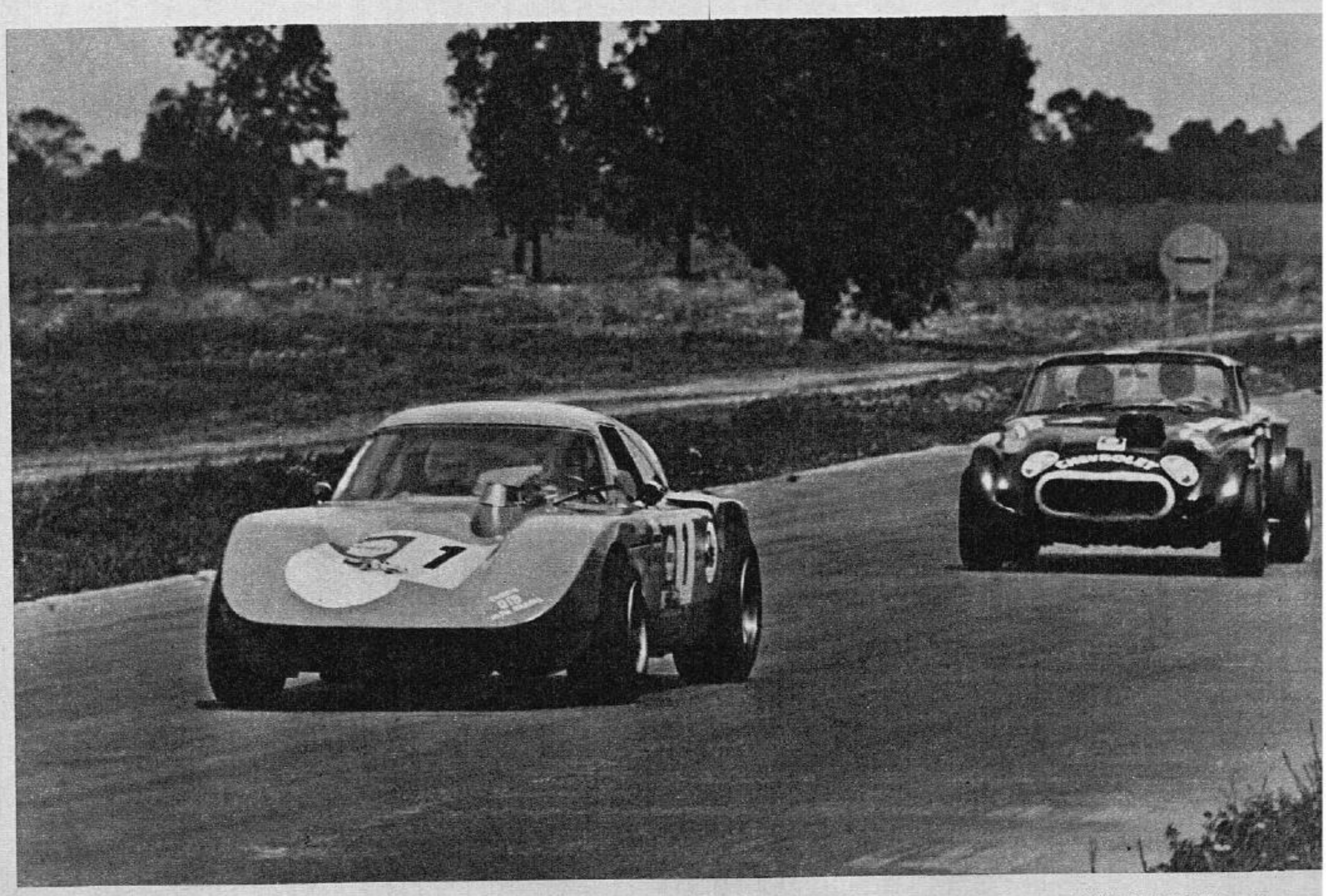
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La ofensiva organizada por General Motors y por la Ford en el campo deportivo -ofensiva en la cual no está exenta la Chrysler- obligó a Oreste Berta a sacar un as de su manga: la Liebre Mark II Berta

Era una liebre bastante parecida a las otras liebres que andan por el mundo. Sólo la diferenciaba el color (azul francia) y unos retoques estilístico-aerodinámicos en trompa y cola. Por lo demás todo era igual. Surgió por la puerta de los boxes en el Autódromo Municipal ostentando un "Ensayo 019 Alta Gracia" en la trompa y cola. Avanzó hacia la "ese" del ciervo y se perdió en la lejanía del curvón Salotto. En la recta del fondo se lo vio aparecer como un meteorito, entró en la horquilla relativamente despacio y se plantó en una posición que no le era muy conocida: en las filas de atrás. Picó, y en unos pocos metros pasó a compartir la punta tripartita con Marincovich y Pairetti. La lucha durante dos vueltas fue sensacional. Marincovich y Copello rueda a rueda se jugaban en cada frenada, Pairetti un poco más atrás terciaba en la conversación pero con ánimo de esperar qué iba a pasar. Tercera vuelta. Copello y Marincovich llegan prácticamente juntos, en una misma línea, a la zona de frenaje de la horquilla. Marincovich frena y Copello durante la operación de "dopietta" siente que el acelerador se le traba, clava los frenos y sigue de largo en la horquilla. La primera reacción fue la de retomar la pista e iniciar la persecución de los dos chevroletistas. Cuando va a salir siente que

→



TORINO-LIEBRE Mk II B

Tres actuaciones, dos abandonos y un triunfo. Copello demostró que el automóvil es ágil, maniobrable y capaz de oponer resistencia a cualquier avance encadenado

debido a la frenada los neumáticos habían quedado deformados. Lentamente, con las cubiertas al filo de la defección total llega al box de Oreste Berta. Cambio de rodado y vuelta a la pista con dos vueltas menos. Poco tiempo duraría en carrera. Misteriosamente, casi con recato se paró poco después ya para siempre. La actuación de Copello y el estreno de la nueva Liebre Mark II Berta habían sido por demás promisorios. El nuevo motor de cuatro bancadas con

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

bielas Maserati había demostrado que podía pelear la punta con los Chevrolet ganadores y hasta ganarles con un aparato estudiado ya en función aerodinámica y mecánica hasta el máximo. Copello definitivamente consagrado por colegas, periodistas y público, por su conducción, había demostrado una vez más que es uno de los mejores pilotos de la actualidad, sino el mejor, y que a bordo de un auto rendidor y con un motor lógico puede ganarle a cualquiera que se le ponga a la par.

Pero . . . ¿qué opina el propio Copello de la nueva Liebre?. "Anda muy, pero muy bien, dobla muy bien y sólo tenemos unos pocos problemas de puesta a punto para el Autódromo. En Córdoba o San Juan, por ejemplo, se puede andar divinamente bien. No hay ningún problema, ahora, en el Autódromo hace falta estar por lo menos cinco días antes de la carrera y dedicarse a ponerla a punto. Con respecto a la Liebre II anterior, la que reformó Berta, anda más, ya sea por el motor, como por el tipo de carrocería, un poco más baja y más penetrante. Me gusta como se tiene". Rubén Roux (piloto Chevrolet, clasificado segundo en las 100 Vueltas Shell), también opinó sobre la nueva máquina del equipo Berta: "Yo venía andando atrás de los muchachos y puedo asegurar que el auto de Eduardo, la Liebre nueva, dobla como por un riel. Claro

→

que el autito de Ruesch dobla bastante más, pero la de Copello dobla muy, pero muy bien".

Después del Autódromo, en la carrera de la Fiesta Nacional del Girasol, el equipo y por ende la Liebre Mark II Berta fue a San Juan. En forma arrolladora Copello se reencontró con el triunfo que tanto tiempo le había esquivado el bulto. Ganó y muy bien, confirmando lo que Eduardo cuenta del auto: "Para circuitos como San Juan y Córdoba es ideal". En Córdoba aún no corrió, pero la cercanía de su residencia y del cuartel general de Oreste Berta con el circuito Oscar Cabalén hace que las primeras vueltas de este nuevo auto se hayan verificado justamente en ese escenario.

En las 100 Vueltas Shell, la Liebre Mark II Berta largaba en la primera fila. Pocas vueltas de la primera serie (50), dieron un resultado poco satisfactorio para Copello: manguera de aceite rota. Con vueltas menos entró nuevamente en carrera jugando con Pairetti que también tenía vueltas en su contra. Sólo pudo clasificarse 14°.

La segunda serie se larga y Copello y su nuevo aparato toma la punta alejándose paulatinamente del pelotón, incluso de Pairetti, Ruesch y Roux. Sin embargo poco le duró la alegría debido a una bajón impresionante en la presión de aceite.

Pese a que la actuación en tres carreras desde la Fiesta del Girasol hasta las 100 Vueltas Shell sólo arrojó un triunfo en San Juan y dos abandonos notorios en las dos carreras del Autódromo, la Liebre Mark II "by Berta" es indudablemente un automóvil rendidor y veloz para la categoría. Sus próximas actuaciones estarán seguramente signadas por el éxito total ya que el motor ha sido preparado con todas las exigencias que le oponen los competidores más directos (Chevrolet y Ford).

En lo que respecta a la estructura, ésta no ha sufrido variaciones de nota ya que básicamente es la misma que la de la Liebre II que actualmente corre Gradassi, con algunas triangulaciones extras para favorecer la rigidez de la estructura.

Actualmente Eduardo Copello, es único depositario del nuevo aparato, pero Oreste Berta ya está modificando otra unidad, a los efectos de adaptarla al piloto Nasif Estéfano. Sin duda el renovado equipo Berta con dos unidades Liebre II será cosa temida por los Chevrolet y los Ford. Existen sin embargo posibilidades de que Luisito Di Palma también tengo una Liebre II Berta si no se concreta, o si no se halla con el nuevo prototipo (similar al Trueno Naranja) que le está construyendo Horacio Steven en San Martín.

Berta siempre a la vanguardia marca el derrotero de una categoría que marcha hacia grandes destinos. Que llegue es el deseo de todos

CUANDO LA CALIDAD
ES
SUPERIOR
EL RESULTADO ES
POSITIVO

2 marcas importantes para mayor kilometraje con mejor promedio

PETERSEN

HOLLEY
Carburetor Co.

CARBURADORES Y SUS REPUESTOS

prestolite

Alternadores - Distribuidores - Motores de arranque
Reguladores de voltaje - y sus repuestos.

Equipo original en la mayoria de los automóviles nacionales.

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SIGA EL AUTOMOVILISMO
y sígalo en la inconfundible voz de EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO

LR6
RADIO MITRE

NOVIEMBRE

TORNEO TRIANGULAR T. C.

17 - AUTODROMO O. CABALEN (Córdoba)

24 - AUTODROMO MUNICIPAL Bs. AIRES

DICIEMBRE

TEMPORADA INTERNACIONAL

FORMULA 2

1 - AUTODROMO MUNICIPAL Bs. As.

8 - AUTODROMO O. CABALEN (Córdoba)

15 - AUTODROMO ZONDA (San Juan)

22 - AUTODROMO MUNICIPAL Bs. As.

TODOS LOS DIAS:
13.05 y 18.05;

SABADOS 22.30

TRIBUNA AUTOMOVILISTICA

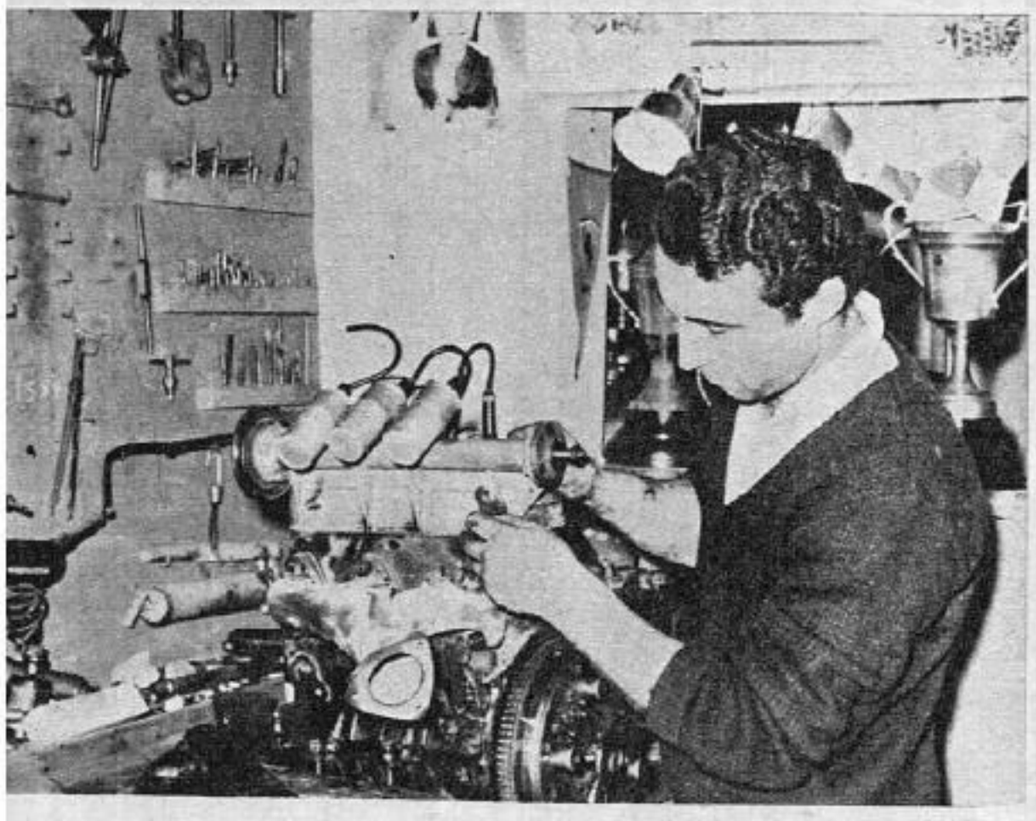
LV 5 SAN JUAN; LRX 1, 49 metros, 6120 megaciclos; LRX 2, 31 metros, 9710 megaciclos; LRX, 25 metros, 11750 megaciclos; LRU, 19 metros, 15290 megaciclos.

TRANSMISIONES AUTOMOVILISTICAS S. A.

DIAGONAL NORTE 917 - 7° "R" BUENOS AIRES - T. E.: 35-9251

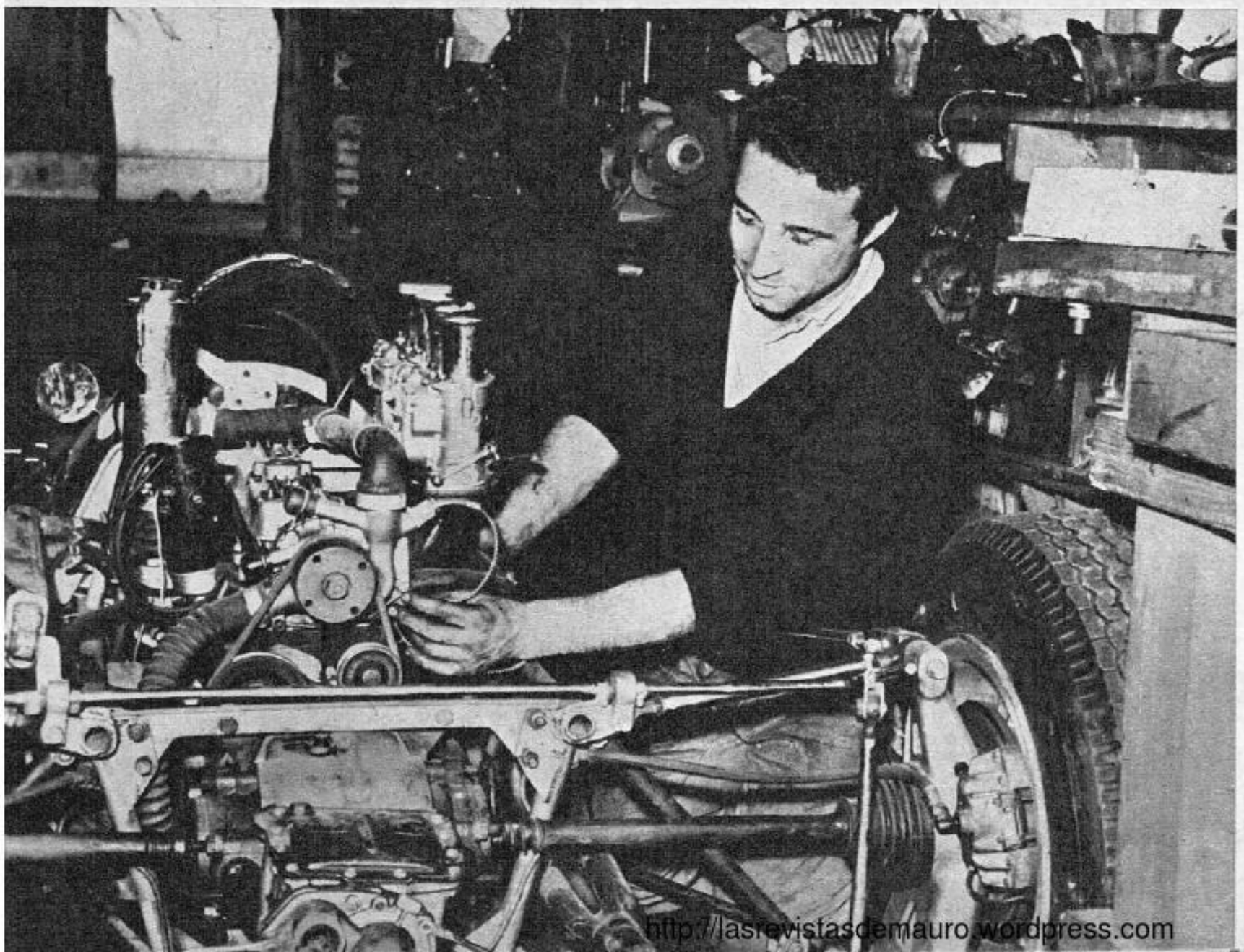
EL QUE LE GANÓ A COOPER

Jerry Bravi construyó varios autos. Va a construir muchos más. Pero el que más satisfacciones le ha dado es indudablemente el F1 con que Ternengo ganara en San Rafael la semana pasada



Jerry Bravi frente al motor ex Copello que desarrolló Berta en el Renault blanco que hacía padecer a muchos teceístas hace un tiempo atrás. Actualmente el motor está montado sobre el Bravi F. 2 de Alabern.

Portamazas de magnesio, frenos a disco en las cuatro ruedas, 395 kilogramos, carrocería de fibra de vidrio. El Bravi F. 2 es la obra maestra de Jerry Bravi.



Jerry Bravi, soltero, 28 años fue uno de los dos constructores argentinos que se dieron el gran gustazo de que uno de sus chasis le ganase al aplastante Cooper de Copello. Jorge Ternengo, a través de la Peña Rueda, fue quien materializó el triunfo que no fue nada discutido para quienes lo vieron en San Rafael.

Pero, ¿quién es Jerry Bravi? Materialmente un cuerpo chico, ideal para correr en F. 2, nacido el 28/7/1940 en Arequito, Santa Fe. Como todo chico tomó la mamadera, la sopa, después fue al colegio y se recibió de... bueno de bachiller comercial. Aunque nada tenga que ver con las carreras de autos y mucho menos con la construcción de ellos. Después intentó recibirse de ingeniero, pero el intento duró cinco meses nada más...

Cuando el motociclismo y el karting estaban en pleno auge, Bravi se metió en la cuestión, especialmente en las dos ruedas, con las cuales ganó cuatro campeonatos rosarinos durante los años '63 y '64 en 50 y 100 cm³. Además se anotó uno santafesino en el '65 con una Zanella en 175 cm³. Y después se dedicó a la construcción de autos de carrera. Empezó con dos F. 2; uno para Niveyro y otro para el entonces isardista Milton Barbagallo. Después vino el encargue de la peña R.U.E.D.A.: un F. 1, con motor atrás para montarle un Tornado. Resultó un tubular, con trompa y y tanques de plástico, y suspensiones de lo más Brabham. Este fue precisamente el auto con que ganó Ternengo la carrera de Rafael.

Básicamente, siempre tomó como patrón los chasis Brabham por ser tubulares "...no por algo nos llevan 20 años de distancia en automovilismo".

"Lástima... Rosario es una zona un poco fría para con el automovilismo, lo que le falta para levantar todo un poco es el autódromo. Si lo tuviésemos cambiaría mucho el panorama."

Quizá su mejor obra sea el F. 2 que actualmente conduce el santafesino Santiago Alabern. También tubular y características generales similares al F. 1 de la Peña R.U.E.D.A. Es extremadamente pequeño, pesa 320 kilogramos con el motor Renault llevado a 1.000 cm³. Más o menos 100 CV a 7.500 rpm y todo se apoya sobre cuatro Dunlop que rodean a sus respectivas llantas de magnesio. "Hacerlo me llevó tres meses, el motor es el que usó Copello en carreras de TC, la carrocería la hizo Parodi en Buenos Aires... ¿Velocidad máxima? Calculo entre 185 y 190 km/h."

Ternengo le encargaría el prototipo que le financiaría Aros Arosa, que ya está diseñado, solamente le falta al "Nene" decidirse. Y listo.

Jerry Bravi otro constructor de buenos autos. Parece mentira. Recién vá a ser conocido cuando haga un TC.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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 m² en Magariños Cervantes 2542 exclusivamente para chapa y pintura.

1.200 m² en Donato Alvarez 1342/46 para "service".

4.000 m² 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 m² 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

FIAT
CONCESIONARIO

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

¿ TURISMO ?

El nuevo catálogo AIR FRANCE *"TOURS PRESTIGE 1969"* acaba de aparecer: solicítelo!

Usted encontrará en este lujoso catálogo en colores más de 100 fórmulas de estadas y circuitos en Francia, en Europa y en el mundo entero, que se adaptan a todos los gustos y presupuestos!

precios excepcionales

25% de **descuento** a Europa y Cercano Oriente con la "Tarifa Excursión" sujeta a condiciones especiales.

us$ 10 por día que incluyen:

- Alojamiento en habitación doble con baño
- media pensión
- una excursión en cada ciudad.

(impuestos y servicio incluidos)

Para preparar sus vacaciones, solicite sin demora el catálogo "TOURS PRESTIGE 1969" que le será entregado gratuitamente en todas las Agencias de Viajes IATA y en AIR FRANCE.

AIR FRANCE: FLORIDA 894 - Tel. 32-7332 - BUENOS AIRES

AIR FRANCE

para todo presupuesto!

à votre service

AIR FRANCE

LA RED AEREA MAS EXTENSA DEL MUNDO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El tratamiento de las superficies evidencia el predominio de los ángulos en la solución estética. Suavemente tratadas, resultan muy agradables.

...Y AL COMPRARLOS, NO OLVIDE LLEVAR SU CHEQUERA...

...Sólo cuestan... bueno, cuestan un montón de plata. Para tradicionalistas empedernidos y algo pudientes, presentamos el nuevo Rolls-Royce Phantom VI y el Bentley T

Por CESAR MARIO SORKIN

Dicen que el dinero no hace la felicidad. De todas maneras, siempre es mejor ser un infeliz con plata que un pobre feliz. La situación extrema es llegar a ser considerado como un pobre infeliz. Entre las muchas posibilidades que da un bolsillo siempre lleno y rebosante de vil metal, se considera la compra de autos. De acuerdo a los temperamentos, habrá quiénes compren autos rápidos, autos grandes, autos chicos, autos utilitarios, autos familiares, autos lentos; autos de todos los tipos, precios y medidas. Y los tradicionalistas, los que buscan un sello de verdadero prestigio y calidad, no dudarán en la elección. Comprarán un Rolls, rodeado de todos sus mitos y leyendas, o un Bentley, hermano menor del anterior, pero no menos tradicional. Quienes decidan este año, se encontrarán con dos sorpresas: un nuevo modelo de Rolls-Royce, el Phantom VI, y un Bentley totalmente rejuvenecido, por obra y gracia de "Carrozzeria Pininfarina".

EL MAS NUEVITO

Es el Phantom VI. Versión modificada en algunos detalles de su predecesor, el Phantom V. Las carrocerías las sigue elaborando el bueno del señor Mulliner, propietario de Park Ward Ltd. Los detalles que lo hacen diferir del anterior son, a "matto grosso", los siguientes: incremento de potencia en 9 HP; sistema de aire acondicionado independientemente controlado para el compartimiento delantero y trasero; rediseño de las cabezas de cilindros y nueva gama de colores. Por lo demás, conserva las mismas características de la "voiture d'élite" que siempre fue. El diseño sobrio, alterado ya el año ante-

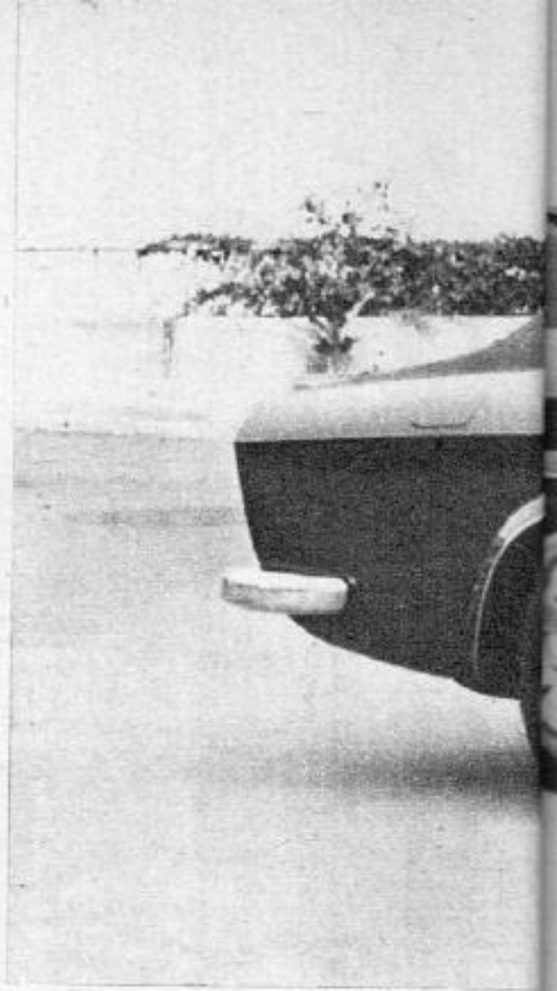
→

BENTLEY

Absoluta limpieza y funcionalidad en el diseño muestra el Bentley T en este 3/4 posterior.

El Bentley T, cruza entre la tradicional calidad británica y el magnífico diseño italiano.

El nuevo Phantom VI, versión corregida y aumentada del Phantom V. Nuestro chofer Mortimer no aparece, ya que hoy es su día franco.



rior, a pesar de mantenerse anguloso es mucho más suave en formas que aquellos que parecían diseñados a tijera. La parrilla, rodeada de mil fábulas, sigue siendo una réplica del Partenón griego. Se comenta que Rolls cambiará el diseño de su parrilla cuando Inglaterra deje de ser monarquía para trasformarse en república. O sea, jamás. Cinco pasajeros se acomodan en su interior, tapizado en cuero especialmente tratado. El responsable de desplazar todo el conjunto en la dirección deseada es un motor de 6.230 cm³, cuya potencia la fábrica no reveló, siguiendo su tradicional y extraña costumbre. Y como nosotros no somos bocinas, tampoco la revelaremos.

COPRODUCCION

Sobre el ya conocido chasis del Bentley T, la firma Pininfarina ha diseñado y construido una coupé especial, dos puertas, cuatro asientos, que responde a los lineamientos generales de un G.T., pero manteniendo la tradicional calidad de la firma inglesa. La parrilla del radiador ha sido rediseñada, manteniendo el espíritu de la anterior en cuanto a forma. A ésta se integran perfectamente los faros anteriores. El perfil bajo y de dibujo continuo se ve acentuado por la nervadura que recorre el paño lateral en toda su longitud, determinando un juego de luz y sombra que vigoriza al diseño. El perfil del techo, de línea excepcionalmente sutil, desciende suavemente hasta fundirse con el baúl. La parte posterior, de sección trunca, ubica al grupo óptico posterior, que trabaja con dos intensidades (diurna y nocturna). Las ventanillas se accionan eléctricamente; las manivelas de las puertas aparecen embutidas, tanto en el interior como en el exterior, detalle que habla de la preocupación puesta por los estilistas con respecto al factor seguridad. El panel de instrumentos, de material elástico revestido en espuma de poliuretano, incorpora todos los instrumentos que equipan a los Bentley normales, con el agregado de un "contagiri". La parte interna del habitáculo presenta, en los laterales, un panel en el cual se embute un material sintético que aisla al pasajero acústica y térmicamente. Los asientos delanteros son anatómicos y de inclinación regulable; los traseros presentan un apoyabrazos con vano portaobjetos incorporado. Se puede obtener este auto en un solo color, verde oscuro, con tapizado color champaña. Toda esta belleza es el fruto de la integración del diseño exterior de Carrozzeria Pininfarina con la, al buen decir de los franceses, "Celébre fabrique anglaise d'automobiles et d'avions".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ROLLS-ROYCE PHANTOM VI - BENTLEY T

FICHA TECNICA

MOTOR

Cantidad de cilindros	8
Ubicación	en V a 90º
Diámetro y carrera	104,1 x 91,44 mm.
Capacidad cúbica	6.230 cm³
Relación de compresión	9:1
Ubicación de válvulas	a la cabeza
Arbol de levas	uno, central.
Comandado por	engranajes
Cilindros	a camisas húmedas, removibles.
Cigüeñal	5 bancadas
Carburadores	2 SU HD 8 2"
Bombas de nafta	2 SU eléctricas
Bujías	Champion N 16 Y
Batería	12 Volts.
Refrigeración	por agua.
Capacidad del radiador	16 litros

TRASMISION

Caja automática	Turbo-Hydramatic
Posiciones de la palanca	P R N D I L
Relaciones de demultiplicación	1a.: 2,48:1; 2a.: 1,48:1; 3a.: 1:1; Retroceso: 2,08:1

SUSPENSION

Adelante	A brazos triangulares trasversales dobles, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra Panhard.
Atrás	Independiente, con tensores longitudinales, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos. Regulación automática de nivel adelante y atrás.

FRENOS

A disco, marca Rolls-Royce en las 4 ruedas, con servofreno y triple circuito.

DIMENSIONES PHANTOM VI

Largo total	5,17 metros
Ancho total	1,80 metros
Altura total	1,52 metros
Distancia entre ejes	3,035 metros

PERFORMANCE PHANTOM VI

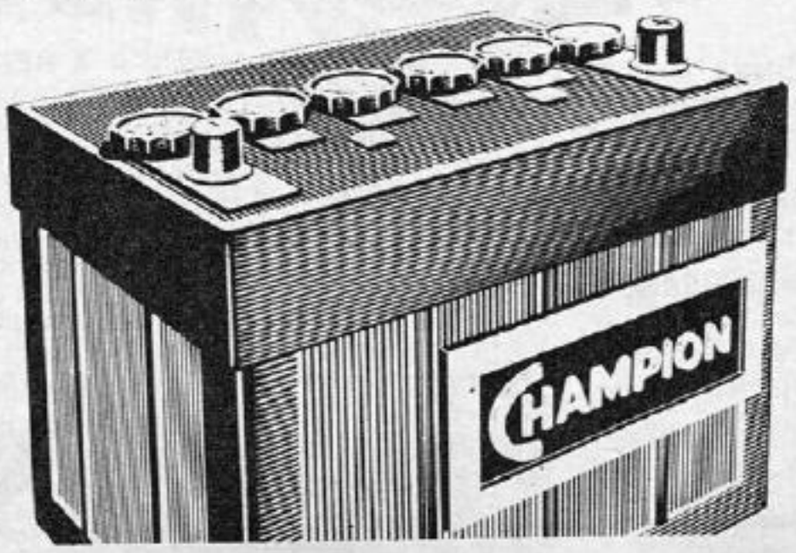
Consumo de combustible	20 litros cada 100 km.
Velocidad máxima	190 km/h.

PERFORMANCE BENTLEY T

Consumo de combustible	17,5 litros cada 100 km.
Velocidod máxima	200 km/h.

ROLLS ROYCE

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



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

CHAMPION

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

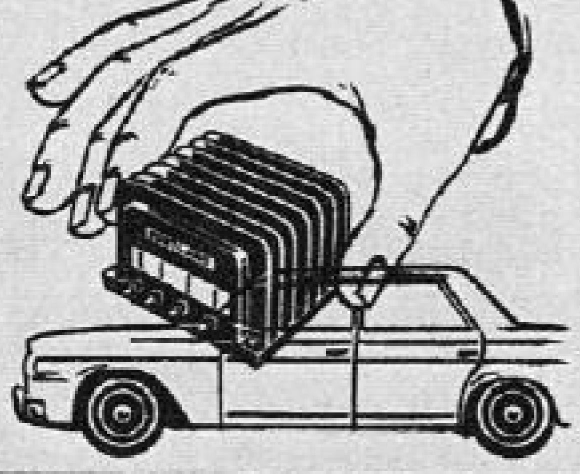
sugerencias PARABRISAS CORSA

SU AUTOMOVIL SERA "OTRO"
colocándole la última palabra en

ENCENDIDO ELECTRONICO "PORTLAND"

FACIL COLOCACION, SIN REFORMAS EN EL ENCENDIDO ORIGINAL
FABRICADO BAJO ASESORAMIENTO DE EMPRESAS AMERICANAS

Distribuye REPAC S.A.C.I.F.I.A. GARANTIZA LO QUE DISTRIBUYE
DARWIN 28 - T. E. 55-6110 y 54-9493 - Bs. Aires
Precios especiales para agencias y revendedores



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.

TODO PARA EL INTERIOR DEL COCHE
CONSOLAS - APOYA BRAZOS - CASCOS N. A. - BUTACAS - MANIJAS - VISERAS - ESPEJOS - CINTURONES DE SEGURIDAD CENICEROS - FUNDAS PARA COCHES
AUTOPISTA S.C.A.
EMPRESA CONCEBIDA ESPECIALMENTE PARA EL CONFORT Y SEGURIDAD INTERNA DEL COCHE
COCHABAMBA 2296 - 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)

RECTIFICACION de MOTORES

DE BAJA CILINDRADA
Motocicletas, motonetas, microcoupes, De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas
FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S. C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

Stereo Vox
PRODUCTO DE AUTOVOX ARGENTINA S.A.

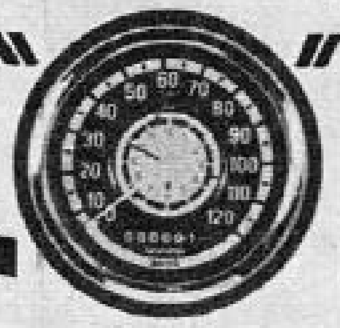
AGENTE OFICIAL
AUTO-RADIO DOS
Disponemos del modelo adecuado para su coche
El más amplio stock de Marcas
AVDA. DE LOS INCAS 4733

PEUGEOT
ETH
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

CONSAGRADOS!...
FAROS DAVID
"777" HALOGENO
"GAS DE IODO"
EXTRA CHATO "35 mm."
Fabrica y Distribuye:
CASA DAVID S.A.
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

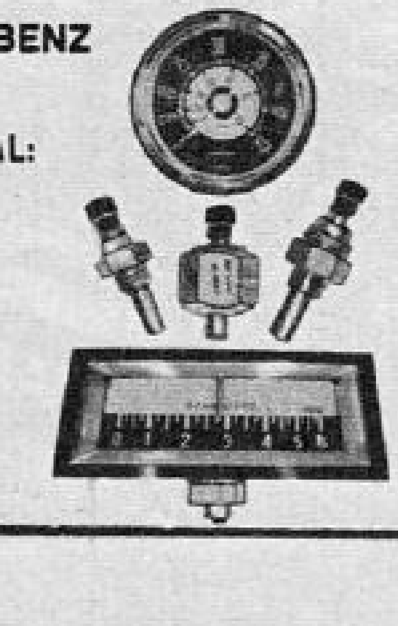
COLOCAMOS EN EL ACTO
INSTRUMENTAL
DEFENSAS
CAR-STEREOS
Y TODO TIPO DE ACCESORIOS PARA SU AUTOMOVIL
Atendido por "TITO"
Yucón s.a.
AV. CABILDO 4200
TEL. 701-3656 - BS. AS.
CREDITOS

INSTRUMENTAL DE CALIDAD
KIL"O"METRO



LINEA MERCEDES BENZ

CASA CENTRAL:
Quito 4018
SUCURSAL:
Quintino Bocayuva 392
Buenos Aires
ANTONIO A. BELVEDERE



VENTA Y REPARACION
El centro más completo en instrumental para el automóvil, le brinda la más amplia línea en nacional e importado de Velocímetros, Vacuómetros, Tacómetros, Cuenta Revoluciones, Indicadores Temperaturas, Indicadores Combustible, Presión de aceite. Bulbos de alarma, Limpiaparabrisas, Tableros, etc.
ENVIOS AL INTERIOR.
Servicio oficial VDO

AVISOS CORSIFICADOS

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

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

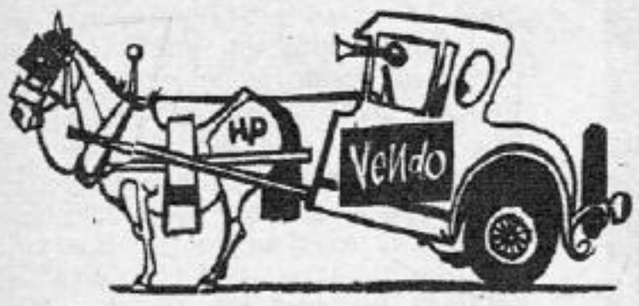
Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes

Parabrisas CORSA

CUPON

Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:
....
....
....
Nombre y apellido ....
Dirección y localidad ....
Teléfono ....
Adjunto Giro Postal - Bancario Nº ....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el dia 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 pagina 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 dia jueves inclusive determinaran que el aviso sea publicado la semana siguiente.

FIAT 600 E VENDO, modelo 67, perfecto estado, 28.000 km reales. Tratar: Fitz Roy 2252. Capital Federal.

FIAT 1100, Mod. 1962. Buen estado. $ 630 mil. Tratar: Av. San Martín 5985

¡¡CORSAS!! Su FIAT 600 espera el toque deportivo que le brinda "Capot Marsupial" con su nuevo modelo. Colocaciones y ventas: Billinghurst 2255. Capital Federal.

ISARD 700/61 CORSA VENDO. Impecable. Sin choques ni golpes. Motor reparado a nuevo, incluso con rectificación de cigüeñales (caminó 3 mil km). Chapa y pintura perfecto. Color "aluminio" con capot y baúl negro mate. Tapizado vinílico negro a bastones. Suspensión reforzada. Cubiertas nuevas. Tablero especial con manómetro, amperímetro y marcador de nafta. Batería "ATMA" nueva. Radio con parlante atrás. TOTAL: $ 350.000. FACILIDADES: 160 mil contado, $ 50.000 a convenir y 21 documentos de $ 11.400 con intereses incluidos (el 1º vence el 5/12/68). ES VENTA DE PARTICULAR A PARTICULAR. Para concertar entrevista llamar a teléfono: 26-8635.

DISPONGO local para venta al público y movilidad para venta por mayor. Deseo relacionarme con fábrica o mayorista accesorios o línea repuestos. Tratar: Luis A. Borañas, V. Montero 602. C. del Uruguay (Entre Ríos).

TALLER DE FRENOS. Trabajos en el día. Rectificación de campana y cambio de cintas. Coches grandes, $ 6.500; medianos, $ 6.000 y chicos $ 5.500. Tratar: Gallo 1359. Capital Federal.

VENDO CUPE CHEVROLET MOTOR 230. Preparada, lista para largar. Frenos de disco en las 4 ruedas. De Talleres Requejo. Tratar: Sr. Ramón Requejo, Guido Spano 143, Villa Lynch, San Martín.

MOTOR ESPECIAL PARA KARTING, Moto, bote de pesca, etc. Marca: Clinton (USA) de 2½ HP. Listo para montar en cualquier chasis, con tanque de nafta de fábrica. Arranque manual. Completo: $ 45.000 al contado, o dos entregas de $ 24.000. Tel. 923-7031/35. Llamar de 8.30 a 10.30. Señor Luis Resnik.

VENDO Peugeot. Excelente estado. Con garantía. Tratar: Sr. Soly. 40-3855.

CORSAS DEL INTERIOR. En una sola dirección en Buenos Aires y exclusivamente para lectores del interior del país TODO para TM, TC, GTA, F. 2, F. 4, ACCESORIOS PARA COMPETICION de marcas homologadas por la CDA. Manuales del dueño y del taller para todas las marcas. Pidan detalles y listas de precios. Envíos CONTRA REEMBOLSO vía aérea en 48 horas o mediante giro/cheque. Escribir a CENTRAL-Postal-Car (CPC) o/N. E. Santos, MONTEVIDEO 434, 7º piso, Oficina 3 - Capital Federal. ATENDEMOS PEÑAS AUTOMOVILISTICAS.

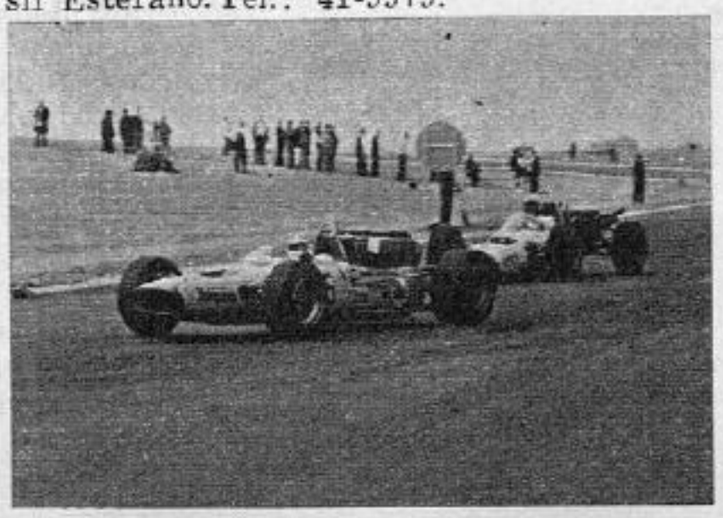
EQUIPO BIGO"T"S (competención) necesita: 2 VAPORIZADORES de nafta FORD y 7 PISTONES de fundición —1915 al 1927—. Remitir costo a Oficinas Centrales: Sarmiento 580, 4º piso, Oficina 404. Buenos Aires (Argentina).

INGENIERIA AUTOMOTRIZ, empresa dedicada al diseño, cálculo y construcción de monopostos, Sport Prototipo y GTA, VENDE F. 2 con o sin motor Peugeot 404 y caja-diferencial de Hansa 1100. El mismo está construido con tubos de acero sin costura, frenos de discos en las cuatro ruedas, dirección piñón-cremallera de diseño propio, alerón delanteros y traseros, carburadores "Weber", etc., listo para correr. Tratar en Alsina 19, 5º piso, Of. 6 o en Avda. Alem 375. Tel. 25541. BAHIA BLANCA.

CISITALIA 850. Carrocería Allemano. Cupé acorazado. Espejos deportivos. Gomas nuevas (2) y dos con 6 mil kilómetros. Color rojo montijo. Tratar: Sr. Llanos. Teléfono: 41-3359.

COMPRO CITROËN 62. No importa estado de tapizado. Bien chapa y motor. Gomas nuevas o con poco kilometraje. Contado y

VENDO CRESPI F. 1. Completo. Caja ZF. - Motor BERTA. Precio total: $ 2.500.000. Doy facilidades y acepto automóvil de cualquier tipo como parte de pago. Tratar: Nasif Estéfano. Tel.: 41-9979.



facilidades. Con techo de lona. Puede ser también 60/61. Llamar: 80-2698 de 9 a 10 y después de las 22.

FORD FALCON TC - F-100. Propiedad de Carmelo Galbato, listo para largar, puesto a cero hora. Garantido. Coche ganador carrera Autódromo Municipal día 24 de septiembre de 1967. Tratar: Taller de Carmelo Galbato, Castillo y Juan B. Justo. Tel.: 772-2311.

AUTOS DE COLECCION. Precios razonables. Indicar si tienen accesorios originales de fábrica, también si hay manuales y/o folletos. Por carta únicamente a: Víctor Hugo Campos, Cevallos 180, Capital.

RAMBLER, vendo garantido. Contado y facilidades a convenir. También dos autos de otras marcas. Aceptamos permuta por auto del 62 en adelante. Tratar: Sr. Bernardo. Tel.: 48-1295.

VENDO 2 CARBURADORES Dell'Orto 35 mm. Cubas separadas, ideales para Fórmula 2. Precio en conjunto $ 30.000. Muy poco uso. Tel.: 44-9410, después de las 21.

RENAULT 4 L, muy buen estado. Vendo. Contado y facilidades. Tratar: Sr. Malamud, José F. Uriburu 460, 3ro. "A", de 9 a 18.

LANCHA AVAN 410 de plástico, modelo 1968, casco blanco, con cubierta verde y blanca. Cuatro asientos convertibles en cama. Tapizados color negro. Equipada. Motor fuera de borda, "Carniti" 50 HP, nuevo, modelo 1968. Hélice tripala de 14", de bronce, "Radice" legítima. Velocidad 64 km/h. Tratar: Liniers 100 (TIGRE).

FORD F-100.-TURISMO DE CARRETERA. Moderno, a estrenar. GRAN OPORTUNIDAD. Vendo a la 1er. OFERTA razonable. Ver: Sábado y domingo en FRAGATA Pte. SARMIENTO 429, Capital Federal. Más detalles al Tel.: 66-2175.

BARCO TIPO PESCADOR. Vendo. Eslora 10 metros. Cuatro cuchetas. Perfecto estado. Con todos los accesorios completos. Motor de poco consumo recién rectificado. Amarra en el Tigre (río Reconquista). Contado y facilidades a convenir. Recién pintado. Tratar: Tel. 88-1217 de 8 a 9 y después de las 22.

VENDO MOTO VELOCETTE "KTT". 350 cm³, modelo 1949, en funcionamiento. Una máquina clásica de colección. Campeona Mundial de la categoría 1949. Arbol de levas a la cabeza, cárter seco, suspensión delantera tijera, trasera hidroneumática. Frenos "Ferodo" legítimos. Llantas Dunlop. Guardabarros de aluminio sin crash. Velocidad de fábrica 110 millas por hora (más de 180 kilómetros). Tratar: de 12 a 19. Tel.: 32-1105.

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.

TIEMPO DE HISTORIA

Hace 20 años se llevaba a cabo la carrera más larga del mundo: "El Gran Premio América del Sur". Un hombre, casi mito, "Toscanito" Marimón, recuerda con clara memoria alegrías y tristezas de ese: su gran triunfo

AQUEL TREMENDO GRAN PREMIO

Domingo "Toscanito" Marimón es un joven de 65 años. Tuvo muchas horas triunfales, pero los momentos que recuerda con mayor cariño son aquellos vividos en 1948, cuando a partir del 17 de octubre se lanzaron 118 autos con destino a Caracas (Venezuela) y con nada menos que 9.575 kms a recorrer, divididos en 14 etapas.

Hoy, don Domingo Marimón —padre del inolvidable "Pinocho" caído en Nürburgring en 1954, y abuelo del futuro doctor en Ciencias Económicas "Minguito" Marimón, descansa sus años de fatiga por caminos polvorientos y senderos casi desconocidos. Lo hace en Cosquín en una imponente mansión que utiliza cuando no hace mucho frío. Durante el invierno prefiere materializar su retiro en un cómodo apartamento en pleno centro cordobés donde tiene como pasatiempo favorito furibundas partidas de póker con sus amigos.

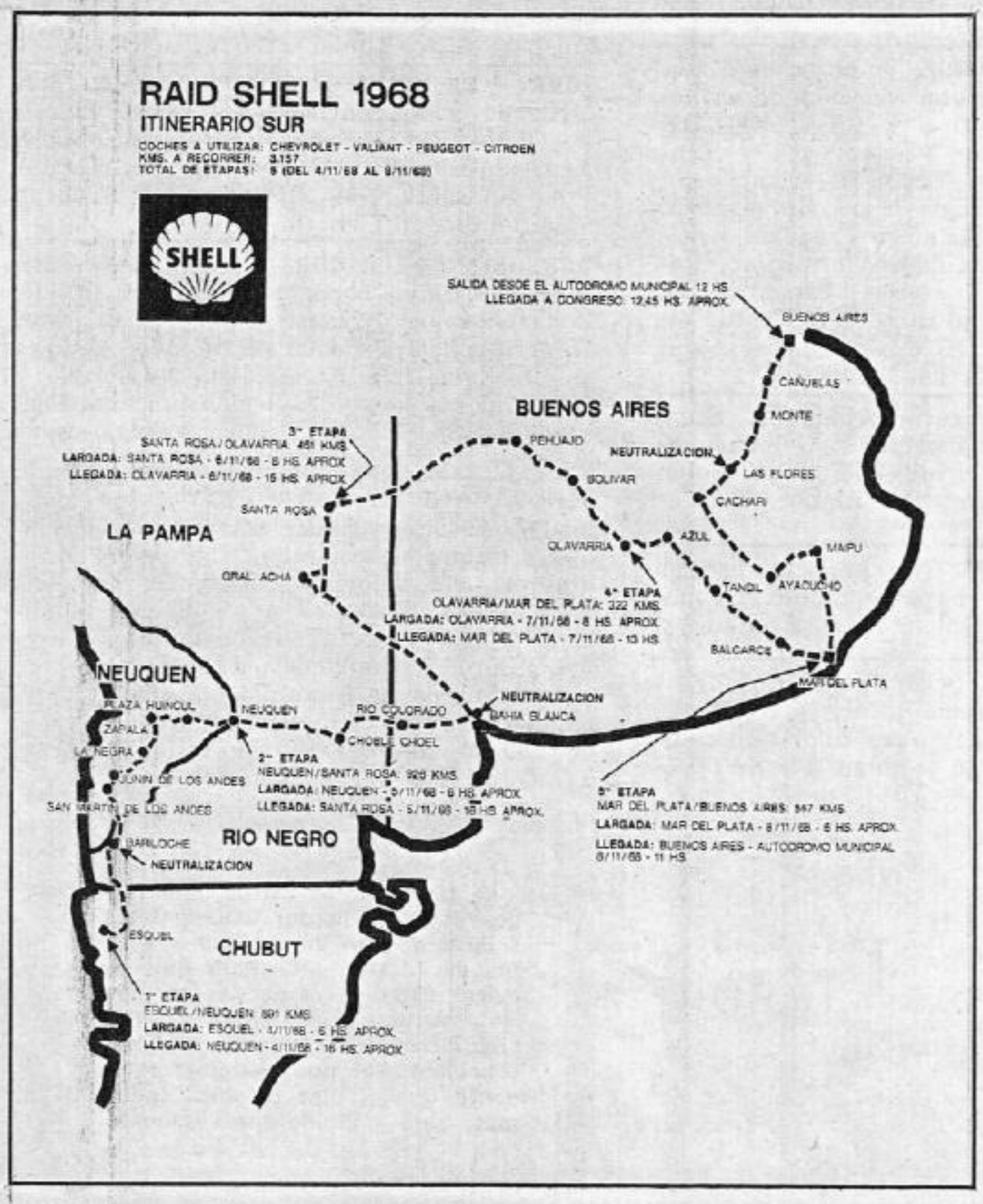
Días pasados tuvimos oportunidad de dialogar con él y nos refrescó sabrosas anécdotas que sólo conocíamos de rebote o por literatura de aquellos tiempos heroicos.

LA CARRERA

Se llamó "Gran Premio de la América del Sur", pero a pesar de su nombre rimbombante la gente la conoce como la "Buenos Aires - Caracas". Hubo dos tramos; uno de ida y el otro de vuelta que se concretó entre Lima y Buenos Aires, pero que no tuvo la repercusión del primero.

Marimón ganó el más largo, y el "Aguilucho" Gálvez el más corto. Pero la historia dice, y Toscanito lo reconoce, que el ganador hasta los últimos kilómetros era Oscar, pero la fortuna dijo que no. Incluso se dice que allí nació el lema de carreras son carreras queriendo significar que hasta que la cuadriculada blanca y negra no besa el piso, la carrera no terminó.

También queda como material evocativo de esta competencia, la más larga de todos los tiempos, el accidente de Fangio que le costó la vida a Daniel Urrutia, su acompañante; el enfrentamiento de los Gálvez con Fangio, y la leyenda de "Caballero del Camino" para Eusebio Marcilla. Vale la pena recordarlo.



RAID SHELL 1968

Una prueba de largo aliento. Ocho conocidos pilotos al volante de ocho autos nacionales diferentes la cumplirán siguiendo dos itinerarios

Dos itinerarios distintos. Se desarrollarán paralelamente, uno al sur y otro al norte argentino. La prueba, según sus organizadores, servirá para demostrar el rendimiento de los combustibles y lubricantes Shell. Una serie de pilotos de diferentes categorías conducirán autos también de diferentes marcas. En el itinerario norte Angel Monguzzi con un Renault 1093, Oscar Gálvez con un Falcon, Oscar Franco con un Fiat 1500 y el "Turco" Nasif con el obligado Torino.

Para el itinerario sur, Enrique Sticoni con un Citroën 2CV, Najurieta con un Valiant. Migliore con un Peugeot 404 y Requejo con un Chevrolet Súper.

El itinerario Norte ha sido dividido en cinco etapas: La Quiaca-Tucumán; Tucumán-La Rioja; La Rioja-Mendoza; Mendoza-Rosario y Rosario-Buenos Aires. El itinerario sur: Esquel-Neuquén; Neuquén-Santa Rosa; Santa Rosa-Olavarría; Olavarría-Bs. Aires.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS ANECDOTAS

Se corría entre Lima-Tumbes. De la capital peruana habían tenido que salir de noche, sin dormir, porque había un levantamiento militar para derrocar al presidente. "No nos bajaron la bandera, dice Marimón, nos dieron la señal de partida con una bayoneta." Casi nadie había podido dormir, y debido a ello el tramo se hacía peligroso. Fangio había ganado la 5a. etapa entre La Paz-Arequipa y se venía a las barbas de los hermanos fordistas. Era el puntero escoltado por Oscar. En una curva ciega, "de noche y con neblina", se fue abajo. Oscar, siguió de largo y cayó en un campo cultivado. Urrutia estaba herido y el auto de Manuel no se podía mover. Luego, el acompañante del número uno moriría lejos de su patria, distante de su hogar. Era un 29 de octubre.

Y ese día, en ese accidente, nació la leyenda del recordado Eusebio Marcilla el chevroletista de Junín que ayudó a Urrutia en su mal trance. Su detención para socorrer al compañero herido originó el título honorífico de "Caballero del Camino". Cinco años después en un artero cruce de rutas en Recreo (Santa Fe) Marcilla perdería la vida al "enroscarse" su cupé en un poste de alumbrado.

Era la última etapa. Se estaba definiendo el Gran Premio. Los Gálvez ganaban por muerte. En Valera, al comenzar el último esfuerzo, Oscar era puntero sobre Juan con dos horas y media de ventaja, y su hermano le llevaba a Marimón 4 horas 45 minutos.

Juancito salió a buscar la punta, detrás "Toscanito" y cuidando Oscar que ni lo miraba al auto para no romperlo.

Parece que había llovido y en determinado momento Juan se atascó en el barro. Llegó Marimón y junto a él la rogativa solicitud de Gálvez para que lo ayudara a salir. Con el auto era un riesgo, y a mano no podían. Sin embargo Marimón no siguió. Le dijo a Juan que se quedaba hasta que entre todos lo sacaran. Comenzó a caer gente al "baile". Entre ellos, Oscar, quien sin pereza ni lentitud enganchó una cuarta y comenzó a tirar con toda la potencia del V-8. Mientras estaban en eso, Víctor García que no había podido figurar hasta el momento, pidió: "Muchachos, ¿no me dejan ir???" "Saben, el auto me lo compraron en el pueblo y vengo más retrasado que furgón de cola", En el apuro lo dejaron ir, y al final ganó la etapa.

Y en aquel momento, Oscar perdió la carrera. Tratando de desempantanar a Juan cortó el cigüeñal, y desde entonces se hizo remolcar hasta las proximidades de la llegada en Caracas. Los veedores confirmaron que el servicio de auxilio había sido superior a lo tolerado por el reglamento y por lo tanto correspondió la descalificación. Marimón era el ganador.

Hubo desconsuelo, lágrimas viriles, reclamos y gestiones. Pero el "Aguilucho" había perdido la carrera en donde había descollado, ganando 7 etapas, siendo segundo en 5, y quinto en otra.

Todo esto nos relataba con mente fresca, memoria asombrosa, toscano en la boca, y sombrero casi tirolés don Domingo Marimón. "Minguito", su nieto, escuchaba y sonreía. La nueva generación que integramos, toma con pinzas todo lo que cuentan los promotores de las hazañas, porque —la verdad— todo nos parece mentira. Ahora, lo más lindo, es que todo es cierto. Y tan sólo han pasado 20 años. Lo cuenta un joven de 65.

EL DE AMERICA DEL SUR, EN NUMEROS

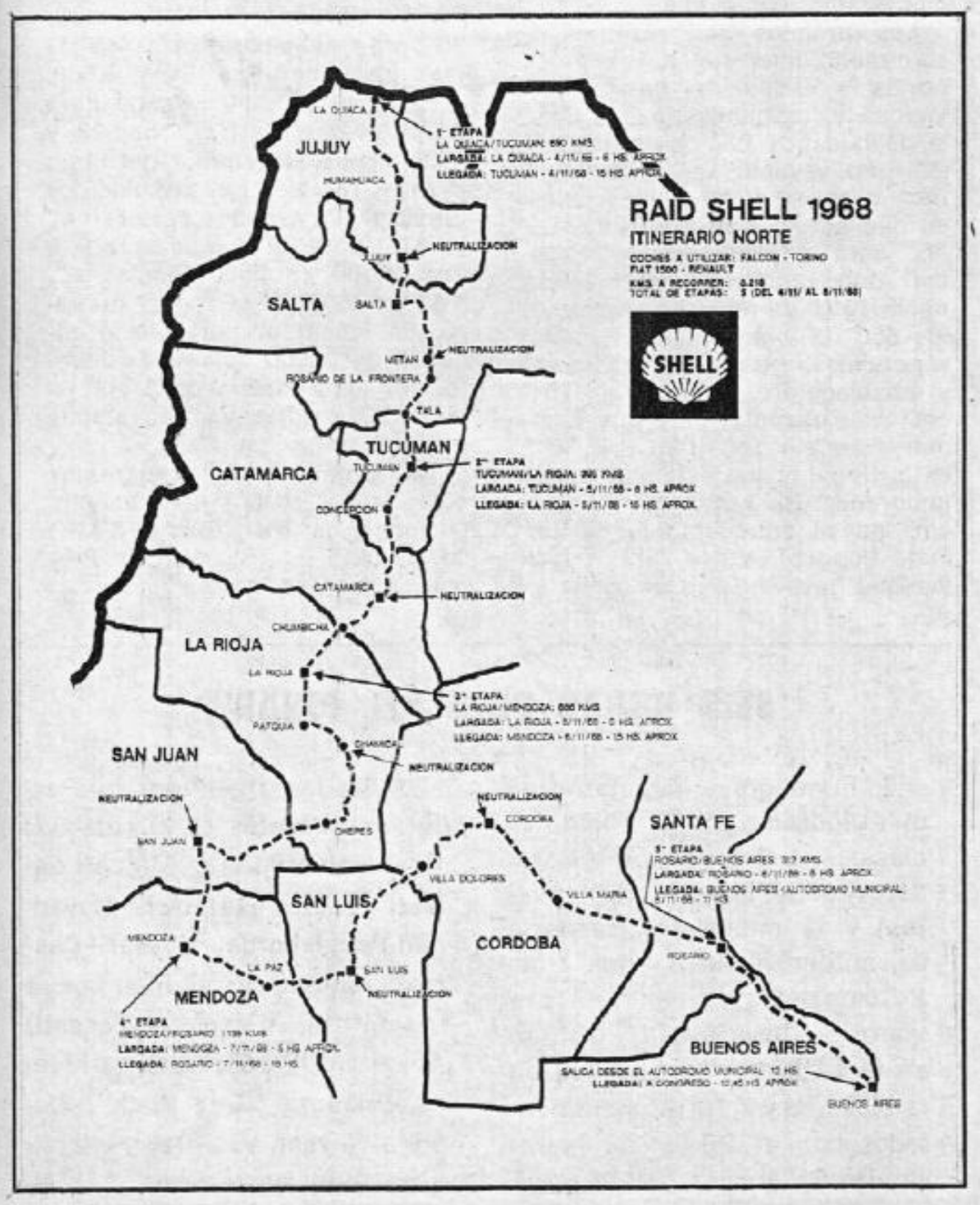
—Las etapas, Buenos Aires-Salta; Salta-La Quiaca; Villazón-Potosí; Arequipa-Lima; Quito-Pasta; Calí-Bogotá y Cúcuta-Valera, fueron ganadas por Oscar Gálvez.

—Los tramos, Potosí-La Paz; Lima-Tumbes; Guayaquil-Quito; Pasto-Calí y Bogotá-Cúcuta fueron para Juan Gálvez.

—Juan Manuel Fangio triunfó en la quinta etapa corrida entre La Paz-Arequipa, y Víctor García venció en la última entre Valera-Caracas.

—La etapa más larga de recorrido fue la primera, entre: Buenos Aires-Salta, con 1.692 kms. Fue también la que más duró: 13 horas 52 minutos 47 segundos. Además fue la más veloz: 121 kms 800 mts por hora de promedio.

—La más lenta, la decimotercera en la que Oscar Gálvez promedió 57 kms 52 mts horarios.



G.P de CHILE... ¡SALUD!

Por fin llegó la confirmación. Se hace el Gran Premio de Chile que ocupará el lugar de nuestro recordado GP. Las clases, las etapas y los premios

Hace varios meses que se viene comentando que Chile haría su Gran Premio Automovilístico festejando el 50º Aniversario del Automóvil Club de Chile. Hubo llamados a la embajada de Chile en Buenos Aires, cartas al presidente del A. C. Ch., pero no hubo contestación. En la embajada se contestó que enviarían un telex para confirmarlo y que llamáramos en cuatro o cinco días. Mientras tanto, en la oficina de carreras del Automóvil Club Argentino, ya estaba el reglamento de la gran competencia chilena. *El Gran Premio República de Chile*. Un Gran Premio organizado y financiado por los hermanos chilenos y "hecho a nuestra medida" teniendo en en cuenta que nosotros nos quedamos sin el tradicional e irreemplazable GP.

Los premios son razonables, el circuito interesante, las categorías a excepción de la "A" lógicas y las ganas de ir a Chile de nuestros pilotos es evidente. Pero vayamos a las categorías, o mejor dicho a las clases en que se dividirá la carrera. La "A" será de 850 cm³ a 1.150 cm³ donde no entrarían los Renault 1093 ya que no llegan a los 850 de tope mínimo, aunque suponemos que se retractarán y establecerán el mínimo en 701 cm³ (por ejemplo) para que puedan competir los 1093. La "B" es la típica a que estamos acostumbrados. De 1.151 cm³ a 2.000 cm³ donde entablarán lucha los Fiat, Peugeot, Volvo 142 S (de los que hay variedad en Chile y Perú) y algún Fiat 124 de Perú y Porsche 911. La mayor, o sea la "C" es de 2.001 cm³ a 5.500 cm³ para dar entrada a los Torino, Mustang y demás yerbas.

La primera etapa, de mediar cambio, ya que se estaba pensando en la posibilidad de largar desde Santiago de Chile, se desarrollaría entre Antofagasta y Viña del Mar, sobre un total de 1.332 kms. La segunda de Viña del Mar a Valdivia (al sur de Santiago) y la tercera de Valdivia a Santiago de Chile. En caso de que se largue de Santiago, el recorrido sería al revés. Las etapas se disputarán los días 25 de noviembre (largada), 27 y 29 con días de descanso intermedios.

Los premios a distribuirse son los siguientes: Para la clase "A" 33.750 escudos (multiplicar por 40 para traducir a $ m/n) de los que el primero se lleva 6.500. Para la "B" 43.500 y 8.500 para el puntero y la "C" 58.500 y 11.500 para el ganador del Gran Premio. También hay premios por etapa: 3.125 escudos para la "A" y 875 para el ganador; en la "B", 4.500 y 1.250 y en la "C", 6.625 y 2.000 escudos al puntero. En suma, un total de 7 millones de pesos aproximadamente para una carrera de 3.137 kilómetros dividida en tres etapas largas.

La semana próxima daremos más datos...; por el momento, la noticia es: EL GRAN PREMIO DE CHILE... ¡SE HACE! Preparaos...

SEIS HORAS DE "EL PINAR"

El domingo se disputarán en el Autódromo de El Pinar las clásicas 6 Horas. Se pagará derecho de largada (50 dólares) y la mitad del trasporte del automóvil de Buenos Aires a Colonia ida y vuelta. El primero se llevará 100.000 oro en la 1150 cm³ y 150.000 en la clase hasta 2000; incrementados con el 20 % de la recaudación que se obtenga.

Entre los argentinos que estarán presentes se cuentan a: **Castañón-Migliore, Miguel Galluzi-Roberto Galluzi, Boyadjian-Pedelaborde, Vessuri-Castro, Concaro** (y el que ponga la platita), **Vázquez-Fossati, Apkarian-"Pipo", Alesina-Rivero, Dubourg-"Grey Rock", Daporta-Nayem, Vela-Detry** y **Monguzzi-Cano** entre otros.

INSTRUMENTAL ORIGINAL PARA EL AUTOMOTOR

SIAP ARGENTINA

CALIDAD APROBADA POR LAS PRINCIPALES FÁBRICAS DE AUTOMOTORES

DISTRIBUCIÓN ditta Y CENTROS "SERVICE"

Central: 41 - 1055 - Tel: 25778 - LA PLATA

Ofs. Bs. Aires: Perú 375 - 5º P. - Tel: 33-4233

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

legales

La Municipalidad, una empresa vial o cualquier ente estatal que realice obras en la vía pública, puede ser la responsable de serios accidentes de tránsito si no cumple con las medidas de seguridad vial

ESE CARTEL AUSENTE

En nuestras crónicas legales nos hemos ocupado de la responsabilidad que tiene la Municipalidad por los accidentes que ocurren a causa del mal estado de las calles en las ciudades. Pero ¿qué pasa cuando la responsable del accidente no es una municipalidad sino una empresa pavimentadora?... Nos referimos al caso de accidentes motivados por negligencia de la empresa, que no ha señalizado debidamente los tramos de asfalto en construcción o reparación, a su cargo en una ruta abierta nacional o provincial. Por cierto que es tan responsable de ese tipo de siniestros como los municipios, siempre y cuando no haya adoptado las medidas de seguridad vial que hubieran evitado el daño: señales luminosas, carteles y barreras de control, por aplicación del art. 1109 en concordancia con el art. 1113 y siguientes del Código Civil.

UN CASO TIPICO

Pero como no hay nada más oportuno que un buen ejemplo, vamos a contar un caso típico. Se trata de la penosa aventura que vivió E. G., que en una noche de septiembre de hace pocos años. Venía conduciendo el automóvil de su propiedad por la ruta 8, cuando al llegar a la altura del Km 57, los neumáticos del coche empezaron a resbalar y resbalar, circunstancia que le hizo perder el control del volante y luego de un trompo fue a chocar con un camión que avanzaba en sentido contrario. ("La Ley", 17-1-968).

¿Qué había ocurrido? Una vez recuperado del shock, nuestro protagonista todavía dolorido por las lesiones sufridas, comprobó que su auto había penetrado en un sector del pavimento en reparación, donde la brea líquida y fresca que formaba la nueva capa asfáltica había untado y hecho patinar a los neumáticos.

El lugar estaba deficientemente señalizado, aunque había una barrera que el conductor no pudo ver por la velocidad que llevaba. Consecuencia: La víctima inició de inmediato una demanda reclamando una indemnización por los daños y perjuicios sufridos.

El juez de Primera Instancia sentenció que a causa de la deficiente señalización y también por no haber prestado el conductor la debida atención al no ver la barrera que allí había, con la suficiente anticipación como para aminorar la excesiva velocidad que llevaba, el accidente se produjo por culpa concurrente.

El fallo fue apelado, lógicamente, por ambas partes, cada una de las cuales sostuvo en su alegato, que la culpa exclusiva era del adversario.

La Cámara de Apelaciones en su fallo determinó que estaba probado el "incumplimiento por la demandada de su obligación de colocar las señales que preservaran de todo riesgo a quienes con sus vehículos se acercaban a la zona en reparaciones, que quedaba cerrada al tránsito en virtud de las reparaciones que se estaban efectuando. Prácticamente, pocos metros antes de entrar con su auto E. G. al tramo en que el piso se encontraba tan resbaladizo, como lo precisó la instrucción policial... sólo había un caballete o barrera impidiendo el paso, cuando ya no era fácil advertir el peligro".

"Siendo de noche —continúa— cualquier señal no iluminada, no alcanzaba a ser el medio idóneo para preservar de los posibles perjuicios del riesgo creado. Allí se encontraba ese caballete a modo de barrera. Estaba caído, pero puede ser que lo arrollara G., antes de irse sobre la otra mano y embestir al camión, pero eso poco cuenta como factor computable para disminuir la responsabilidad por culpa de la empresa, dado que dicha marca no estaba iluminada en absoluto, como claramente surge de la inspección policial... y de lo declarado por quienes presenciaron el accidente."

"El cierre del camino —añade el fallo— y el grave peligro para los que avanzaran por ese pavimento resbaladizo, debió determinar la colocación de letreros que hasta por su ubicación repetida e iluminada de noche impidieran los posibles accidentes". De ahí que se juzgue que del total de los perjuicios, incuestionados en su monto por las partes, la demandada deba resarcir el 80 %...

LA CORTE SUPREMA EN LA MISMA TESIS

Pero si esta crónica es de por sí un caso típico, que prueba la responsabilidad de una empresa pavimentadora privada cuando el camino está mal señalizado, no menos interesante es un reciente fallo de la Corte Suprema de Justicia, que demuestra cómo también un ente oficial puede ser responsable en esta clase de accidentes.

Confirmando un fallo de la Cámara Federal de Paraná, el alto tribunal condenó a la Dirección de Vialidad a pagar a los herederos de R. A. W. y R. C., más de diez millones de pesos en concepto de indemnizaciones por los daños y perjuicios que sufrieran en un accidente ocurrido el 23 de agosto de 1963 en la ruta nacional Nº 126 de Entre Ríos.

El día indicado, las víctimas viajaban en una camioneta por aquella ruta, cuando al llegar al arroyo Las Conchas, iniciaron el cruce de un puente allí existente.

En circunstancias en que el automóvil avanzaba por la parte media del puente cayeron al agua, en razón de que un sector del mismo estaba roto. La demanda sostuvo que el accidente se produjo por culpa exclusiva del ente oficial, que no adoptó las medidas de seguridad indispensables para impedir el tránsito por ese puente derruido. La acción, como explicamos, prosperó y la Corte Suprema confirmó lo decidido por los jueces de Cámara, indicando que la responsabilidad del hecho era del organismo estatal.

En suma, como se ve, ya sea una empresa privado o el Estado el responsable de las obras viales (construcción o conservación) su obligación de señalizar con letreros es idéntica. Son por ello unos u otros responsables de los daños y perjuicios que sufrimos los sufridos "corsas", que vamos de aquí para allá, silbando bajito, pero con el temor de darnos un "porrazo"

marca su nivel!

el cigarrillo de
los mejores momentos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MATRA 630
una esperanza en suspenso

También el azul de Francia basó sus aspiraciones al triunfo con Matra, en la categoría Sport Prototipos. El "630", en pleno período de experimentación, sigue siendo una firme promesa aún no concretada

Básicamente las mismas líneas para el Matra 630 desde 1967. Aquí, mientras se entrenaba para la carrera de Le Mans en abril del año pasado.

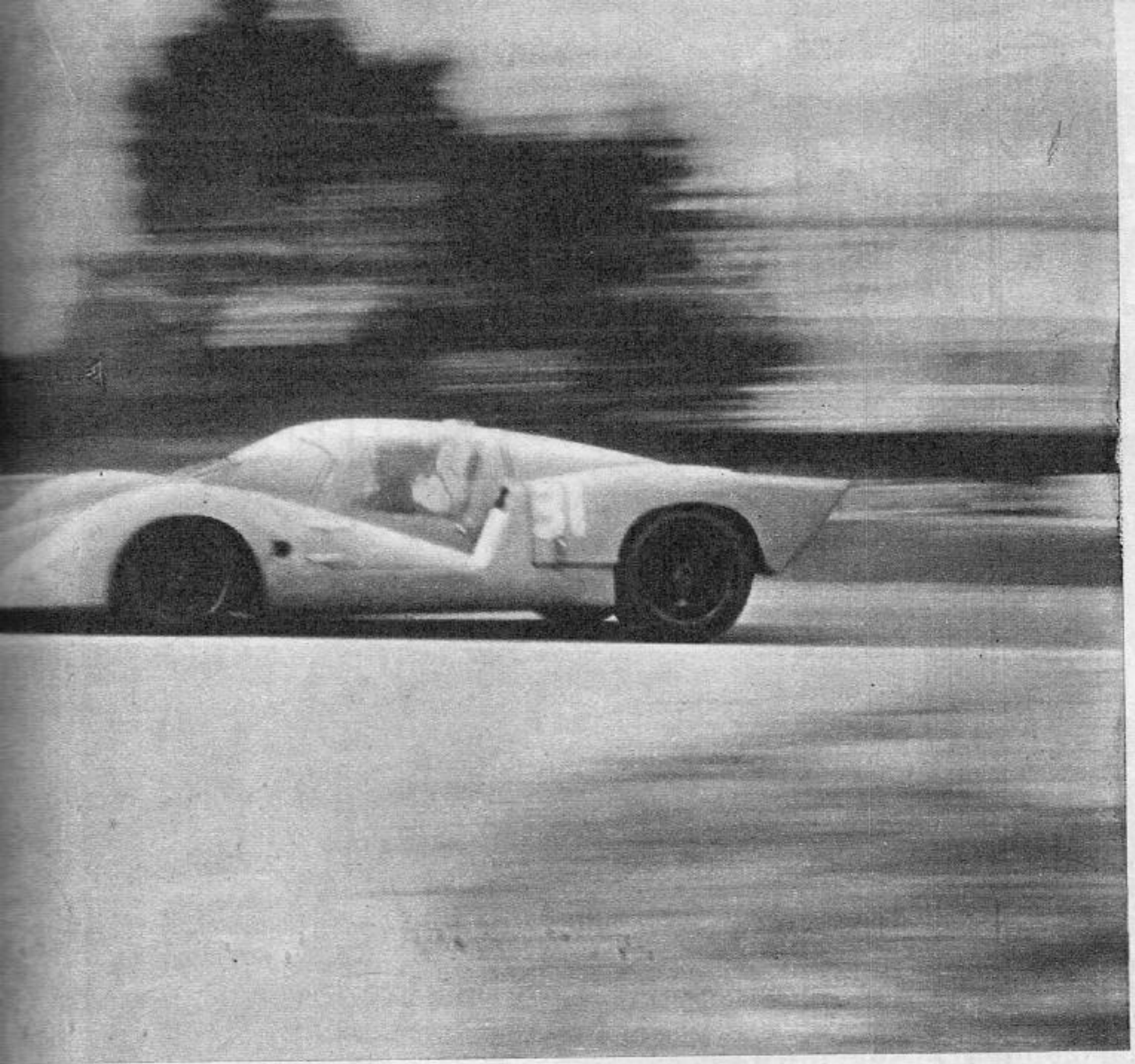
Así quedó el coche de Roby Weber (integrante del equipo Matra de F3) muerto durante aquellos ensayos para la carrera de 24 Horas en Francia. Los primeros pasos del Sport Prototipo fueron inseguros, en 1968 dio el paso a las puertas del triunfo.

Decíamos de las esperanzas francesas puestas en sus fabricantes de motores, y que son muy pocos. Todo parecía indicar que el asunto de la modificación de los reglamentos, daría a los Alpine 3 litros el empujón final para que este año pudieran aplastar —hipotéticamente— en la categoría Sport Prototipos. Equipados con el motor Gordini V8 de 2.996 cm³, contaban con el apoyo incondicional de todo el público francés; tanto para carreras fuera de casa, como para las últimas 24 Horas de Le Mans.

Sin embargo muchos —por una razón u otra— no tuvieron en cuenta (incluida la prensa europea) a un prototipo denominado "630" con el que la casa Matra intentaría hacer un poquito. Había corrido en Spa y hasta Le Mans esa fue su única aparición; ahora estaba equipado con el Moteur Moderne —Matra— de doce cilindros en "V" y 2.992 cm³. Es un vehículo que —como todos los productos de la casa Matra— goza de una concepción de avanzada. Sobre todo al reemplazarse los motores BRM y Ford 289 (4,7 litros "varillero") que utilizó sucesivamente, por una mecánica de desarrollo enteramente francesa y de vanguardia.

No obstante, algo, por la simple razón de que una casa chica no puede (como Dios) estar en todas partes, quedaba bien claro: la dedicación que la firma dio a los monopostos de Fórmula 1 y Fórmula 2 en las Temporadas 1967/1968 la apartaron del desarrollo y experimentación *full-time* del Sport Prototipo. Por esa razón omitieron, los que saben, de poner al "630" entre los primeros en la pizarra de los postulantes al triunfo. El programa desarrollado con la participación en la Temporada de Fórmula 1 terminó de robar

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



a Matra el tiempo material necesario para preparar su ofensivo proto. Así se ha dicho que la hora de sonar en la próxima Temporada cuando ya sí, la casa dedique su empeño al biposto. El coche para Le Mans, salvo la unidad motriz, no varió fundamentalmente del modelo 2 litros y no es sino un adelanto del revolucionario modelo que se espera para 1969. En materia de tenida en ruta, frenaje y puesta a punto general, el prototipo V-12 aprovechó las enseñanzas acumuladas con el Ford 4,7 litros corrido por Jean Servoz-Gavin.

Y rompió con todas las pesimistas apreciaciones. Estuvo segundo en la carrera del Automobile Club de l'Ouest a lo largo de doce horas, desde la octava de carrera, hasta la vigésima. (Con el intervalo que gozó el Alfa). Faltando dos horas de carrera, y corriéndolo entonces Pescarolo (integró pareja con Servoz-Gavin) el piloto apuró el tren de carrera debido a las frecuentes detenciones que el consumo de combustible le obligó a hacer en los boxes. Demasiado fuerte entró en Mulsanne y posiblemente por la fatiga de las suspensiones o partes de la estructura flojas, una rueda rozó la chapa provocando chispas que incendiaron el combustible. Pescarolo abandonó a tiempo la máquina que en poco tiempo quedó destruida por el fuego.

A la hora 21 de carrera terminó la esperanza postergada de Francia en Le Mans. 1969 se anuncia como el año de la hora "0", y lo que mostró el Matra 630 es más que satisfactorio. Es muy posible que esa hora llegue y el suspenso quede en el baúl de los recuerdos desagradables.

JACKIE DE ONASSIS...
TANIA DEL "CHE"

Sudamericana

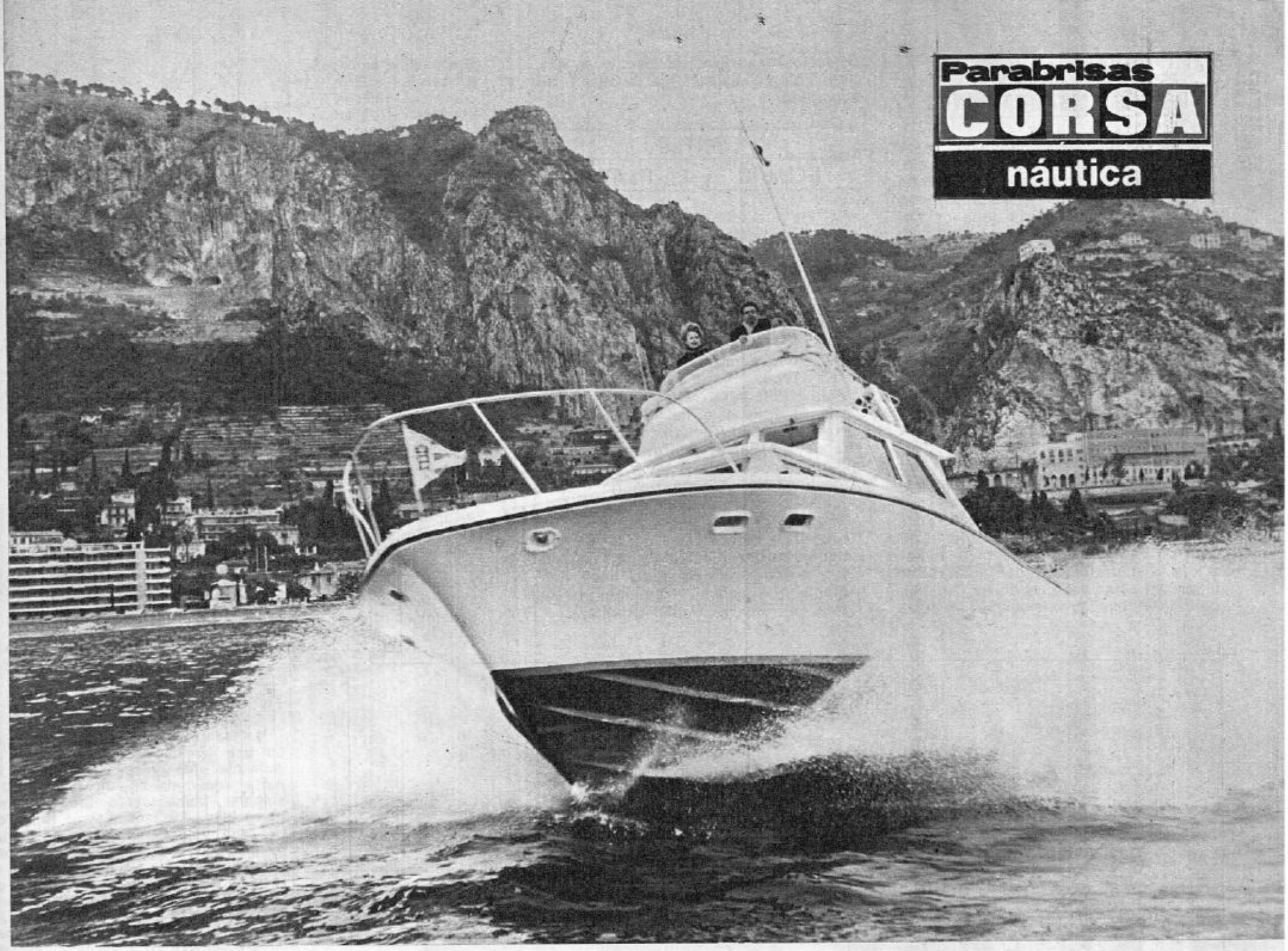
Jacqueline Bouvier, viuda de Kennedy, conmovió al mundo social con un casamiento inesperado. Tania, amiga del "Che" Guevara, impactó al mundo socialista con una supuesta delación. ¿Traicionaron ambas a sus hombres-mitos? Dos notas que estudian a fondo caracteres y motivaciones femeninos distintos pero reales; también, SIETE DIAS informa cómo se educan los comandos jordanos, niños soldados nacidos para la guerra, además de continuar con el estudio integral de la región patagónica, esta semana indagando a los grupos humanos de "Los Hijos del Viento"

todo y más en Revista

SIETE DIAS ILUSTRADOS

para toda la familia

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cumplamos las ordenanzas

La reglamentación de la Prefectura Nacional Marítima sobre elementos de navegación, salvamento e incendio. Su aplicación según las zonas de navegación y según el tipo de embarcación, crucero, lancha o velero

Se acerca la temporada tan esperada por los amantes del agua. Si el tiempo respeta las estaciones pronto tendremos días radiantes en que no habrá velero ni lancha ni crucero que permanezca amarrado, ya que aprovecharán primavera y verano para desquitarse de lo que no se pudo navegar en invierno. Resulta evidente que el propósito de todos es salir a disfrutar y no a crearse problemas. También ése es el propósito de la Prefectura Nacional Marítima, por lo que la misma está dispuesta a aplicar las ordenanzas vigentes relativas tanto a la documentación del piloto y embarcación, como en lo referente a los elementos de navegación, seguridad, etc., que debe llevar cada embarcación según sea su tipo. Toma, pues, plena actualidad la famosa Ordenanza 29/65, no por todos conocida pero de cumplimiento obligatorio. Conviene por lo tanto tener una clara idea de lo que en ella se exige.

→

CLASIFICACION DE LAS EMBARCACIONES

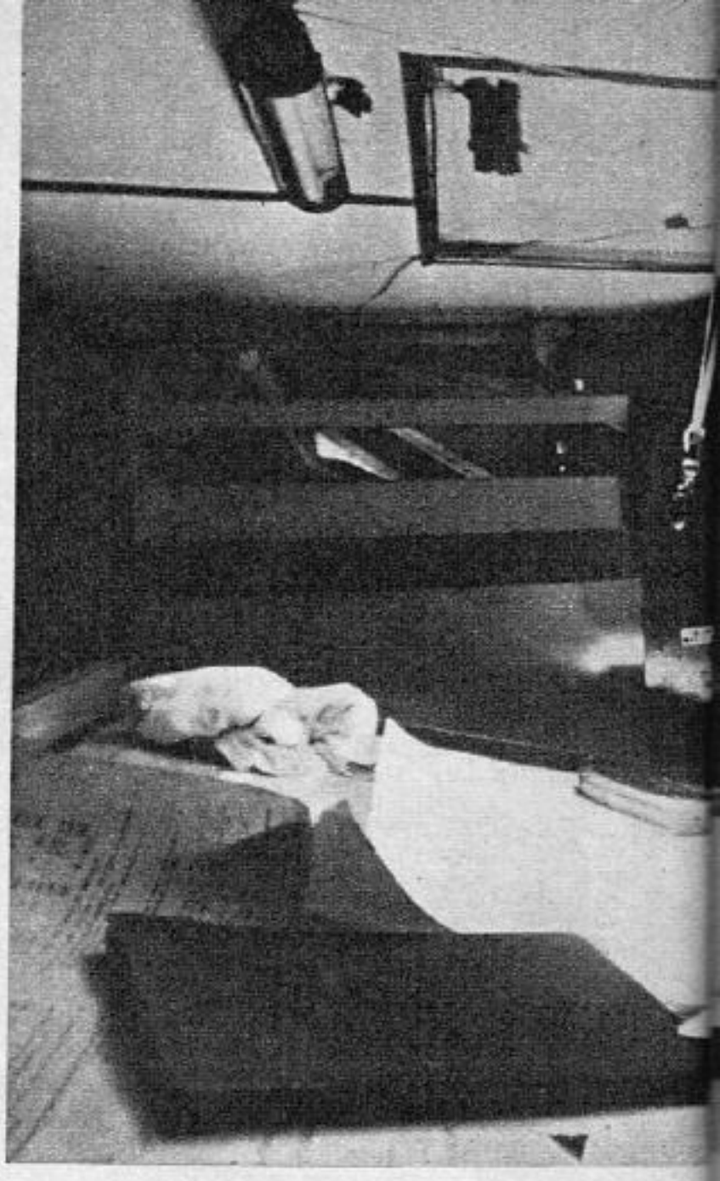
Las embarcaciones deportivas, a los efectos de la asignación de los elementos correspondientes, se dividen por su tipo en: cruceros, veleros y lanchas. De acuerdo con la zona de navegación se distinguen tres clases: 1) Oceánicos; 2) Río de la Plata Exterior, Lagos Patagónicos y Costeros Marítimos; 3) Río de la Plata Interior, Ríos interiores y Lagos de contención. Se establece además que la reglamentación se aplicará cuando los embarcaciones naveguen aisladamente. Cuando lo hagan en competencias se regirán por la reglamentación particular de la misma, siempre y cuando sea igual o superior a lo exigido por la 29/65. A fin de no crear desventaja a los pilotos argentinos cuando intervienen en competencias internacionales se dispone que en las mismas pueden aceptarse condiciones de seguridad inferiores a las dadas en la ordenanza, pero en ese caso se hace bajo la absoluta responsabilidad del piloto. Por último se establece que en las lanchas de carrera, cuando intervengan en competencias deportivas, solamente se exigirá chaleco salvavidas y casco de seguridad.

LIMITES DEL RIO DE LA PLATA

A los efectos de la aplicación de este Reglamento se establecen los siguientes límites para el río de la Plata:

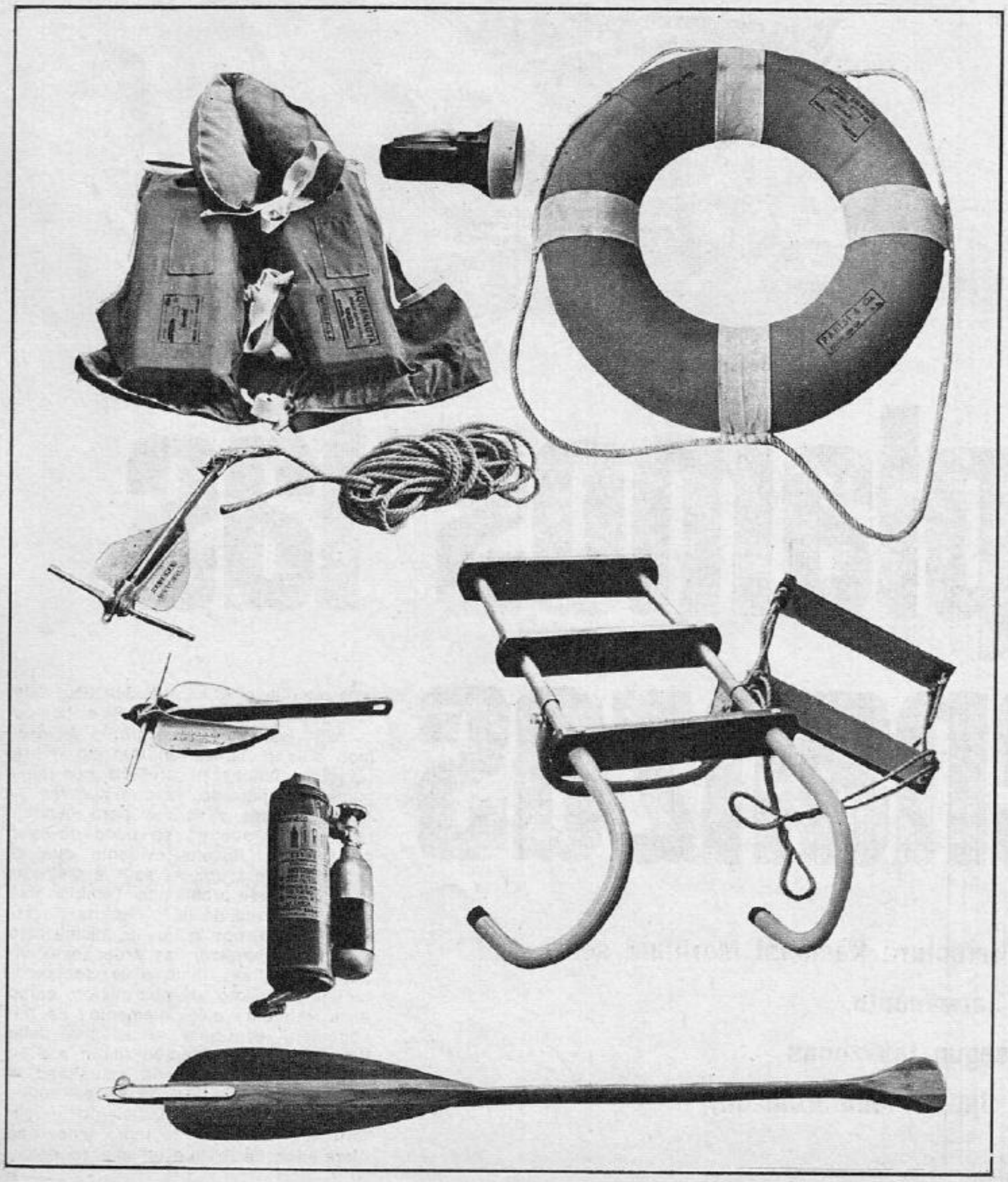
Río de la Plata Interior: a) límite oeste: es una línea imaginaria que partiendo desde la desembocadura del arroyo Sarandí llega a Punta Morán en el Delta, sigue la costa de éste y cruza la desembocadura del río Uruguay, desde la Ayudantía de Guazú-Guazucito, de la Prefectura Nacional Marítima, hasta el veril este del Canal de Acceso a Carmelo (República Oriental del Uruguay). b) límite este: una línea imaginaria desde Punta Atalaya (República Argentina) hasta Punta Rosario (República Oriental del Uruguay).

Río de la Plata exterior: desde el límite este, mencionado en el párrafo anterior, hasta la línea recta imaginaria que une Punta Rasa del cabo San Antonio (República Argentina) hasta Punta del Este (R. O. del Uruguay).



Es exigible en los cruceros y veleros oceánicos la instalación de un equipo de radiocomunicaciones.

Algunos de los elementos de salvamento que determina la reglamentación de la Prefectura General Marítima.



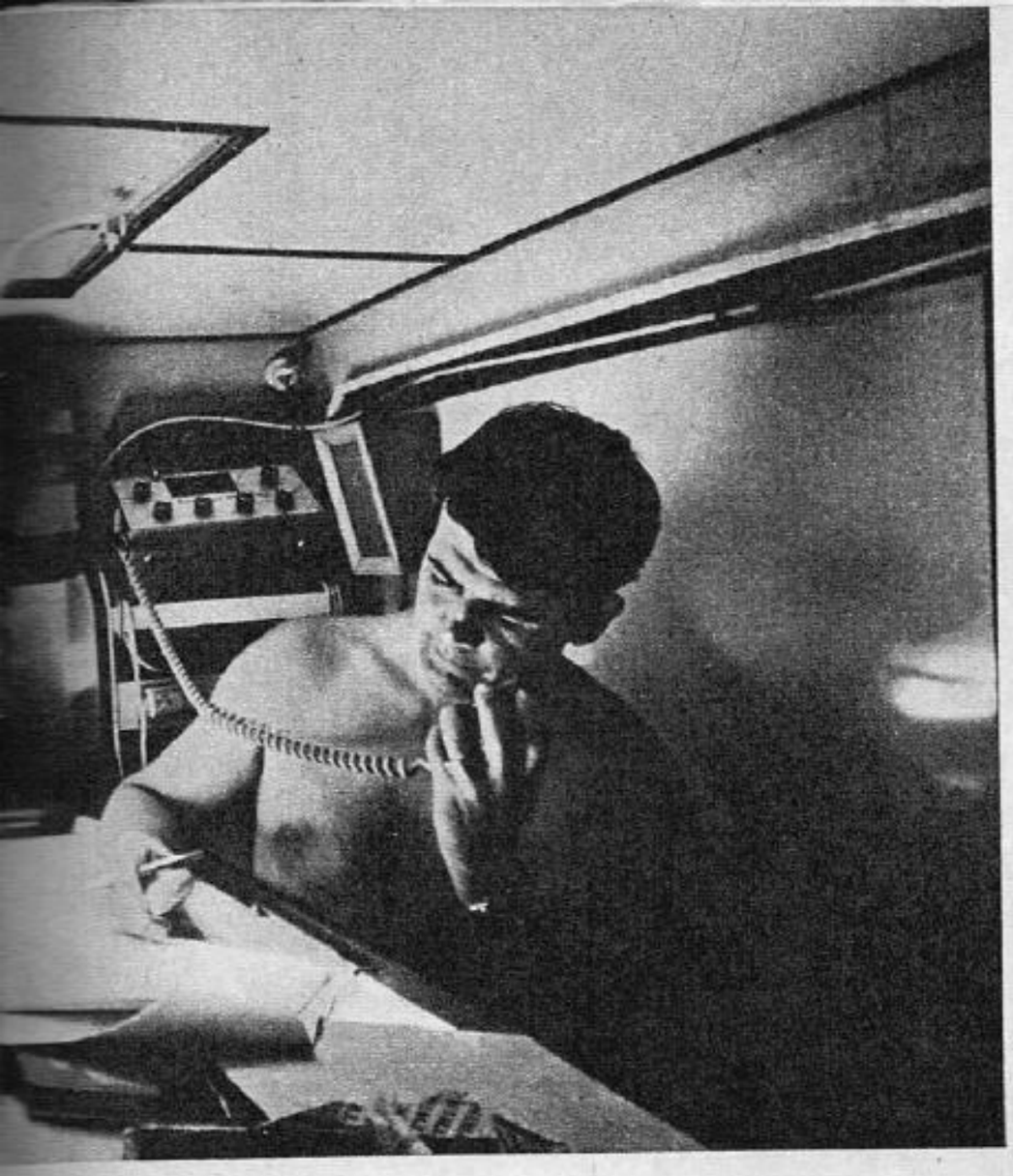
FUEGO A BORDO

No todo el que se sienta a navegar en una lancha tiene en cuenta la potencia que puede desarrollar la nafta encerrada en un tanque. Sin embargo, como fuente de desgracias personales, los incendios y explosiones son dignos de figurar en lugar de privilegio. Fumar es un placer, pero no mientras se carga, trasvasa o mide el combustible. Alguien nos acota que en un auto es peor porque el espacio es cerrado y hay acumulación de vapores. Quizá. Pero a bordo las cenizas (y a veces el mismo cigarrillo) van donde quiere el viento y éste no se ocupa si hay nafta en el piso, o si el tanque desborda por los saltos, etc. Por otra parte, de un auto se puede salir corriendo, de una lancha... Ahora que si usted piensa lo contrario, cuando vea un fulano en el agua y a pocos metros la lancha en llamas, dígale: "No se aflija, peor hubiera sido en un auto". A ver qué le contesta.

ESQUI ACUATICO

Una importante resolución de la Prefectura Nacional Marítima con relación a la práctica del esquí acuático. En reunión del Consejo Consultivo del Deporte Náutico, realizada en el mes de junio, se dispuso la prohibición de la práctica del esquí acuático en el Canal del Este, en un tramo de 500 metros a partir del Canal Urión hacia el Río de la Plata. Dicha medida fue adoptada con motivo de una presentación efectuada por pobladores de la zona, quienes expusieron diversos inconvenientes que les ocasionaba la práctica de dicho deporte. La Subprefectura de San Fernando realizó un exhaustivo estudio del problema y se analizaron los argumentos expuestos por el representante del Club de Esquí Acuático Buenos Aires. Finalmente se tomó la medida antedicha. Atención, pues, los esquiadores, no sea cosa de terminar la diversión en la Subprefectura. ¡Caramba!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ELEMENTOS DE SALVAMENTO

En cuadro aparte se dan las listas completas de los elementos, instrumental, etc., que deben poseer las embarcaciones deportivas. Sin embargo deben tenerse presentes algunos detalles. Por ejemplo, los salvavidas circulares en embarcaciones que naveguen por el río de la Plata exterior deberán estar equipados con guindolas luminosas. En cuanto a los chalecos salvavidas podrán ser del tipo deportivo, de acuerdo con las características de la embarcación. Los extintores de incendio deberán ser de diseño y modelos "aprobados por la Prefectura Nacional Marítima" y serán aptos para combatir principios de incendio de líquidos inflamables, grasas y demás elementos donde los efectos de sofocación por falta de oxígeno sean esenciales. Las distintas capacidades que responden a los requisitos son: clase B-I: espuma 5 litros, anhidrido carbónico 2 kg y secos 1 kg. En la clase B-II se requiere respectivamente 10 litros, 7 kg y 4,5 kg.

Con respecto a algunos elementos caben aún las siguientes observaciones:

Barómetro: en el río de la Plata exterior, si se cuenta con aparato receptor de radio común, se podrá prescindir del barómetro.

Cartas náuticas: el juego de cartas náuticas de la zona, obviamente, se aplica a las zonas de las cuales existen tales cartas.

Código internacional radiotelefónico: sea cual sea el tipo de embarcación será obligatorio si la misma lleva radioteléfono.

En cuanto al diario de cronómetros no se exigirá cuando se use acompañante y radio.

Si la pala es del tipo pala-bichero se dan por cumplidos ambos requisitos.

Los chalecos salvavidas deben ser uno por tripulante y los salvavidas circulares y las hachas de incendio de mano solamente se exigirán en los casos de embarcaciones con cabina.

Para terminar. La Prefectura está decidida a que se cumpla la reglamentación, lo que en otras palabras significa garantizar en todo lo posible la seguridad de navegación en cada zona. Queda en las manos de cada propietario la decisión de cumplirla o no, pero si no lo hace no sólo se expone a medidas de carácter punitivo sino que está arriesgando su seguridad y la de todos los que lo acompañan.

ELEMENTOS REGLAMENTARIOS PARA EMBARCACIONES

Instrumental, libros y elementos navegación	*Oceánicos* Cruceros	Veleros	*Río de la Plata exterior, etc.* Cruceros	Veleros	*Río de la Plata interior, etc.* Cruceros	Veleros	Lanchas
Almanaque náutico	1	1	—	—	—	—	—
Anteojos prismáticos	1	1	—	—	—	—	—
Barómetro	1	1	1	1	—	—	—
Cartas de la zona (juego)	1	1	1	1	1	1	—
Código intern. de señales	1	1	—	—	—	—	—
Código internacional radiotelefónico	1	1	—	—	—	—	—
Compás magnético	1	1	1	1	1	1	—
Cronómetro marino	1	1	—	—	—	—	—
Diario de cronómetros	1	1	—	—	—	—	—
Cuadro de señales urgentes	1	1	1	1	1	1	—
Tablas de cálculos astronómicos	1	1	—	—	—	—	—
Linternas de mano estanca	2	2	1	1	1	1	1
Sextante	1	1	—	—	—	—	—
Sonda (mano, ecoica, etc.)	1	1	1	1	1	1	—
Receptor radio común	1	1	1	1	1	1	—
Taxímetro o pínula	1	1	—	—	—	—	—
Elementos de dibujo para derrota	sí	sí	sí	sí	sí	sí	—
Derrotero y libro balizas	1	1	—	—	—	—	—
Reglamento para prevenir colisiones	1	1	1	1	—	—	—
Luces de navegación y fondeo	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí
Ancla, cad., cable o cabo	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí
Bichero	1	1	1	1	1	1	—
Pala	—	—	—	—	—	—	1
Campana o gongo	1	1	1	1	1	1	—
Juego de banderas	1	1	—	—	—	—	—
Bocina o silbato	1	1	1	1	1	1	1
Elementos salvamento							
Balsas salvavidas	1	1	—	—	—	—	—
Bengalas de mano rojas	6	6	3	3	2	2	—
Bengalas de mano verdes	2	2	1	1	—	—	—
Bengalas rojas con paracaídas	4	4	2	2	—	—	—
Chalecos salvavidas	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí
Espejos para señales	1	1	1	1	1	1	—
Señal humo anaranjado	4	4	—	—	—	—	—
Cinturón de seguridad	—	sí	—	sí	—	—	—
Salvavidas circulares	2	2	1	1	1	1	1
Bomba de achique	1	1	1	1	—	—	—
Balde o achicador de mano	2	2	1	1	1	1	1
Extintores tipo B-II	1	1	—	—	—	—	—
Extintores tipo B-I	—	—	1	1	1	1	1
Hachas de incendio	1	1	1	1	1	1	—

UN FUTURO ASEGURADO!

JOVEN ARGENTINO

LA PREFECTURA NACIONAL MARITIMA LE BRINDA:

Un brillante porvenir.
Una educación esmerada.
Una sólida formación moral.
Una profesión honorable.

INGRESE EN LA **ESCUELA DE CADETES**

CIERRE INSCRIPCION: 24 DE DICIEMBRE

RECONQUISTA 383 · Capital

unidades de todo el país

Parabrisas CORSA hobbies

MINI-TM

Nuevamente tuvimos oportunidad de visitar las instalaciones del Club Claridad, en la localidad de Ciudadela. Esta vez por otra competencia de Turismo Mejorado, en la que no hubo falta de inscriptos, sino que por el contrario hubo veintisiete; dos fueron los descalificados: uno por exceso de trocha, y el otro por no tener la cabeza del piloto. Ofició de comisario deportivo el conocido "Amílcar", que siguió cosechando la "simpatía" de los concursantes; uno de los más eficientes, ya que en las carreras que dirige, difícilmente se producen demoras.

El mejor tiempo de clasificación, fue logrado por el coche Nº 177 de Ramiro Gutiérrez, con 14 segundos y 14 segundos 2/5; el segundo lo obtuvo el Nº 239 de Rubén Longo, con 14 y 16 segundos y el tercero, el Nº 20 de Víctor Yoldi con 14 segundos y 16 segundos 2/5.

La primera serie, fue ganada por el Nº 127 de Carlos Cuadra, seguido por el Nº 163 (dos vueltas atrás), de Humberto González; tercero el Nº 242 de Joaquín Picchio (que parece que retorna) y cuarto el Nº 57 de Aldo Clementoni.

En la segunda serie resultó primero el Nº 177 de R. Gutiérrez, resultando segundo el Nº 164 de J. Arruebarrena; tercero el Nº 8 de Mario Blazina.

En la tercera serie ganó el Nº 218 de Miguel Durán, resultando segundo el Nº 239 de R. Longo; tercero el Nº 251 de Adrián Bolasell y cuarto el Nº 250 de Eduardo Bolasell.

La cuarta serie la ganó el Nº 126 de Jorge Levy; segundo el Nº 25 de Raúl Hernández; tercero el Nº 165 de Carlos Arruebarrena y cuarto el Nº 20 de Víctor Yoldi.

En el primer cuarto de final se impuso el Nº 127 de C. Cuadra; segundo se clasificó el Nº 218 de Miguel Durán; tercero el Nº 164, J. Arruebarrena y cuarto el Nº 25 de R. Hernández.

En el segundo cuarto de final, resultó primero el Nº 177 de R. Gutiérrez; segundo el Nº 218 de M. Durán; tercero el Nº 163 de H. González y cuarto el Nº 239 de R. Longo.

El primer repechaje lo ganó el Nº 239 de R. Longo; segundo el Nº 164 de J. Arruebarrena; tercero el Nº 242 de J. Picchio y cuarto el Nº 251 de A. Bolasell.

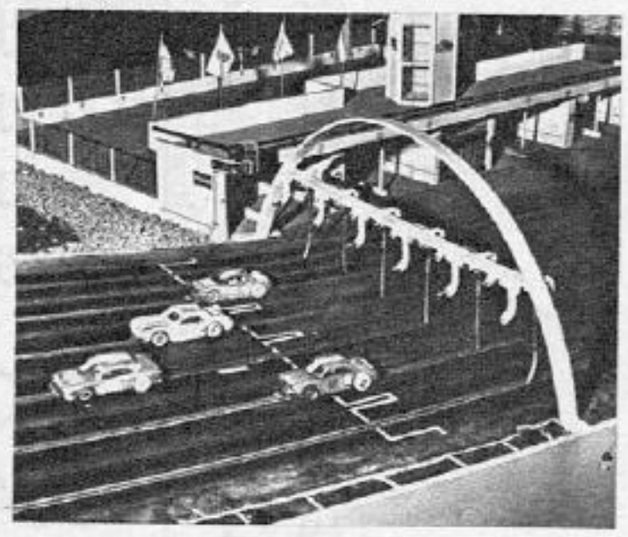
En el segundo repechaje, resultó primero el Nº 8 de M. Blazina, seguido por el Nº 163 de H. González; tercero el Nº 25 de R. Hernández y cuarto el Nº 165 de C. Arruebarrena.

Las series, los cuartos de final y los repechajes, se realizaron a 15 vueltas.

Las semifinales se realizaron sobre 30 vueltas, y la primera la ganó el Nº 127 de C. Cuadra; segundo el Nº 239 de R. Longo; tercero el Nº 163 de H. González y cuarto el Nº 126 de J. Levy, con 30, 17, 22 y 7 vueltas, respectivamente.

La segunda semifinal, fue ganada por el Nº 177 de R. Gutiérrez con 30 vueltas: segundo el Nº 164 de J. Arruebarrena con 22; tercero el Nº 8 de M. Blazina con 7 vueltas y cuarto el Nº 218 de M. Durán, que fue retirado de carrera porque al salirse continuamente de pista, hacía peligrar el primer puesto del 177.

La final la ganó el mismo que estableciera el mejor tiempo, y que ganara en todas las pujas de la tarde: pri-



La largada de la final, pica en punta el que a la postre resultará segundo, seguido por el coche Nº 177, ganador de la carrera.

CLASIFICACION FINAL DE LA CARRERA DE TURISMO MEJORADO, ESCALA 1/32. CLUB CLARIDAD - BALTAR 250 - CIUDADELA

Pos.	Nº	Piloto	Escudería	Coche	Chasis	Motor
1º	177	Gutiérrez Ramiro	Central Hobbies	Mustang	AutoZoom	16 D. reb.
2º	127	Cuadra Carlos ..	Capicúa Cars	Falcon	Chan	16 D. reb.
3º	239	Longo Rubén ..	Aeropol Compet.	Fiat 1500	Sipper	Nascar
4º	164	Arruebarrena J..	Versalles Comp.	Fiat 1500	Chan	Nascar
5º	163	González H.	Versalles Comp.	Fiat 1500	Chan	Nascar
6º	8	Blazina Mario ..	Chan Competición	Falcon	Chan	16 D. reb.
7º	126	Levy Jorge	Capicúa Cars	"404"	Chan	Nascar
8º	218	Durán Miguel ...	Jamar	Mustang	AutoZoom	Nascar

Los finalistas se felicitan, luego de finalizar la competencia. Muchos son los que desean también felicitar a los corredores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El señor Cuadra hace entrega del primer premio al ganador, Ramiro Gutiérrez, en presencia del comisario deportivo (Prol) y el director de la carrera (R. López).

Cuatro series, 4 cuartos de final, 2 repechajes, 2 semifinales y una final. La categoría TM puede llegar a ser muy importante dentro del campeonato Metropolitano

Por JUAN CARLOS LLANOS

mero el Nº 177 de Ramiro Gutiérrez, con 48 vueltas; segundo resultó el crédito local, Carlos Cuadra, Nº 127 con 43 vueltas; tercero, y a medio metro el Nº 239 de Rubén Longo con 43 vueltas también, y cuarto, con 20 vueltas, el Nº 164 de J. Arruebarrena.

Mucho público asistió a esta carrera, lo que nos hace presumir que esta categoría puede llegar a ser tan importante como las demás, dentro del campeonato Metropolitano que organiza la Federación Argentina de Automodelismo.

FUERA DEL RIEL

En la carrera de T. M. que se realizara el sábado 12 de octubre, reapareció el "peligro Picchio". Según él está muy cambiado con sus dieciocho años, pero pudimos comprobar que sigue contando los mismos cuentos. Pertenece a "López Competición".

El comisario deportivo Amílcar Prol, siguiendo nuestro consejo de sonreír un poco, lo hizo, y demostró tener muy lindos dientes. Se dice que lo contrataría una conocida firma que fabrica dentífricos. Estuvo muy bien, aunque como de costumbre bastante estricto.

El día domingo 13, a las 9 horas debía largarse la competencia de cuatro horas que organizara el Ateneo San Pedro. Recién comenzó a las 13.30, debido a desperfectos en el cuentavueltas. Por lo tanto la segunda tanda, se corrió el domingo 20 a las 9.30, por lo que daremos la clasificación en el próximo número.

Está en pleno auge en el interior, el Campeonato selectivo para enviar representantes al Campeonato Nacional de Automodelismo. Muchas son las firmas que donarán premios, y entre ellos, no lo digan a nadie, pero hay una que ya compró un kart preparado en escala 1/1

Realizacion EDDIE publicitaria 32-1424 7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

FESTEJE "SU" TRIUNFO!..
EL SURTIDOR
WHISKIES,
SALON DE TE
AYACUCHO 1123
T. E. 42-4187
CAPITAL

AG®
ALBARIÑO 627
Tel. 64-2907
Bs. As.

SUPER TAZA DEPORTIVA EXCLUSIVA T1
PARA VALIANT - FORD TORINO - CHEVROLET y FIAT
MODELO REGISTRADO Nº 6069
DISEÑO INDUSTRIAL
NO CONFUNDIR
ANTIRROBO - UNICA
SE SUJETA CON LAS MISMAS TUERCAS DE LA LLANTA.
EN DOS TONOS CROMADAS Y COMBINADAS EN CROMO Y DORADA.
DISTRIBUIDOR EN CAPITAL Y GRAN BS. AIRES:
YUCON S.A.
CABILDO 4200 - T. E. 701-3656
ADQUIERALA EN:
AL CROM S.R.L., JUJUY 298
MOSCATELLI HNOS., Av. CAZON 464, TIGRE
DISTRIBUIDOR INTERIOR:
STANFORD, NAZCA 775, T. E. 612-3664
ADQUIERALAS EN: CORDOBA
ROSARIO | TUCUMAN
MENDOZA | MAR DEL PLATA
SANTA FE | BAHIA BLANCA
CONCESIONARIAS Y EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

TENEMOS de TODO
Para su
PEUGEOT
en materia de
ACCESORIOS LEGITIMOS NACIONALES e IMPORTADOS
CONOZCA NUESTRO NUEVO LOCAL
CRYPSA
MARIO BRAVO 271/79 - Capital
Tel. 88-5368 y 88-7585

ENRIQUE BRUNO E HIJOS
Donato Alvarez 186,
T. E. 63-6519. Bs. As.
Fabrica y distribuye el TAPIZADO DE LUJO "BRUMAR", para CITROEN y RENAULT 4L. También nos especializamos en la fabricación de TAPIZADOS y FUNDAS para todas las marcas y modelos de vehículos.
Linea completa de accesorios, standard y deportivos.
CREDITOS LIBERALES. ENVIOS AL INTERIOR CONTRA REEMBOLSO.

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

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
MAR-SOL, Avda. JUAN B. JUSTO 2075 - Bs. As. - Tel. 51-7190
ENVIOS AL INTERIOR - DESCUENTOS A MAYORISTAS Y REVENDEDORES

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS DE SU CAJA AUTOMATICA
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADA
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap. - Tel. 97-4410/7488

VENTA DE PATINES Y PASTILLAS PARA FRENOS
CEMENTO PARA VULCANIZAR CINTAS
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
CASA CIVIL
Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338

Parabrisas CORSA

correo

MENTALIDAD CORSA I, II, III Y CONCLUSIONES

Respondiendo a un pedido especial de una de las partes, y haciendo la salvedad que los dos primeros firmantes son absolutamente responsables de lo escrito; que de acuerdo al epígrafe del diario Universitas, órgano estudiantil editado por la Asociación Boga, de la Universidad Católica de Córdoba, "las ideas y opiniones emitidas en cualquier artículo de esta publicación no reflejan el pensamiento de la Asociación Boga, siendo sus únicos responsables los que los firman", cumplimos en publicar opiniones ajenas y dispares, y por supuesto nuestra opinión.

MENTALIDAD CORSA I

Conocida es la trascendencia que al automovilismo atribuyen los seres de mentalidad simple y no muy evolucionada. El vértigo sustituye al placer intelectual o el gusto por las cosas del espíritu. El deseo de sobresalir, que no puede ser encaminado por carriles normales, encuentra su satisfacción detrás de un volante, y como lo único que se necesita para triunfar es la potencia de un motor, el automovilismo es el deporte más abierto a los menos dotados. Dada la subversión de valores contemporáneo, en torno de los automotores rondan los "play boys", las modelos, los redactores de revistas supuestamente sofisticadas, y además, personajes socialmente nulos. Y ello causa la envidia y el deseo de emulación entre ese conglomerado que se nutre de los editoriales de *Adán*, y aspira como meta máxima a ser reconocido por el portero de "Cuore". Ser "tuerca" o correr en picadas es un timbre de honor para la juventud burguesa, a la que la sola mención de la biblioteca puede llegar a angustiar.

Eduardo Varela Cid
3er. año abogacía. U. C. C.

MENTALIDAD CORSA II

Los Mutantes.

Portadores de una cosmovisión dadaísta, enfundándose en "monos", camperas, remeras de la trajería de moda, los tuercas no representan nada, aunque lleven nombre de escuderías. Significan la involución de la especie. Han retrocedido en el tiempo para adorar la "rueda", y trascender con ella. En la especie para apropiarse a la mentalidad aniñada, simple y pura de los primeros (sueños) hombres. Pero si al niño se lo regala con sonrisas y cumplidos, que no esperan lo mismo; la pureza la perdieron con la autenticidad al buscarse afuera y la simpleza aniñada en adultos produce sólo lástima, conmiseración. Algo ha desbaratado la sencilla armonía de la naturaleza, convirtiéndola en pamplonería y suficiencia. Este factor simpleza-suficiencia ha sustituido la natural impronta del hombre, caracterizándolos. La distancia que media entre el "tuerca" y el hombre, es la establecida entre la simpleza y sencillez, que es la simplicidad por el estudio y el ejercicio de virtudes humanas. *Están entre nosotros:* con un "motor de árbol de levas" a la cabeza por sistema nervioso; con "cubiertas de competición" por miembros; con "marchas y velocidades" por sentidos, y con una Psicología Acrílica (léase metalizada) de suficiencia, que los lleva a gustar todo lo accesorio y superficial de la vida, porque superficial es su vida. *Están entre nosotros:* pero no nos pertenecen. Moran fuera de la especie humana alejados por enormes distancias que esos "niños" abroquelados en sonrisas de suficiencia, no de superioridad, supieron ganar no por ventajas sino por no llenar los vacíos que tienen. Viven en otro mundo polarizado por los únicos valores que reconocen: "in" y "out". "Están entre nosotros". Ojalá fuera el título de una novela de ciencia ficción.

Remigio Carol
3er. año abogacía. U. C. C.

MENTALIDAD CORSA III

Señores: La opinión de estos dos señores no merece ni siquiera comentarse (por aquello de "que el águila no caza moscas"...), pero por aparecer impresa en un periódico responsable editado por una Asociación de esta Universidad, creemos que las cosas deben ser puestas en su lugar. En principio, nos manifestamos "corsas" porque sentimos el automovilismo, porque nos gustan las carreras de autos, porque admiramos a todos aquellos que mediante el automovilismo un sentido a sus vidas y que la han perdido por él. Y es precisamente en homenaje a ellos que queremos responder a estos señores, de tal manera que la próxima vez que opinen sobre el tema, acerquen un poco más la manguera a la maceta. Es paradójico para nosotros, que un grupo humano que ellos subestiman, tengamos que enseñarles algo que hace mucho debieron aprender, y que es el derecho humano que nos confiere libertad para nuestros actos, *y el respeto por los semejantes.* Si son estudiantes de abogacía y opinan de esa forma, qué podemos esperar de la justicia que administrarán en el futuro entre los hombres, si desprecian a una gran parte de ellos. De la misma forma que ellos nos incluyen en una especia subhumana, podríamos nosotros incluirlos a ellos en alguna otra especie, pero nuestros conocimientos de botánica y zoología no dan para tanto. Tal vez si supiésemos un poco más de mineralogía... Vemos la imposibilidad de un diálogo con estas personas, ya que no estamos en un mismo nivel de calidad humana ni hablamos el mismo idioma, pero queremos de esta situación sacar algo constructivo, y es por ello que apelamos a CORSA porque consideramos que es la opinión más justa y autorizada en el asunto. Por la tolerancia recibida, muchas gracias...

Juan Carlos Anaín - Mario Donadel
4º año Ingeniería Electrónica. U. C. C.

CONCLUSIONES...

Sres. Anaín y Donadel: La cuestión debe ser tomada con pinzas, y por partes; evitaremos así el peligro de contagio. Al único efecto de lograr un orden en el análisis, desmenuzaremos por párrafos las opiniones vertidas.

Los seres de mentalidad simple y no muy evolucionados no atribuyen trascendencia a nada; una cuestión es realmente trascendente, no en función del eco que despierte entre los adictos o no a la cosa, sino cuando en su esencia existe intrínseca importancia. El vértigo no sustituye al placer intelectual o al gusto de las cosas del espíritu. Una actividad no es excluyente de las demás. Así como se puede estudiar abogacía, y al mismo tiempo escribir tonterías, se puede gustar del automovilismo y ser un "simple e involucionado" ingeniero, estilista, técnico especializado, arquitecto o mecánico dental, títulos que se logran sin "angustiarse por la sola mención de la biblioteca". El "deseo de sobresalir" no es una apreciación justificable; si ese deseo fuera el verdadero sentido del automovilismo, veríamos en cada carrera a aquellos cinco o seis que por sus aptitudes tienen posibilidades de emerger entre los demás, y no a los 30 ó 40 restantes que salen a la pista sabiendo de antemano *que no tienen posibilidades de sobresalir.* Para triunfar se necesita mucho más que "la potencia de un motor". Detrás de cada auto de carrera hay una suma de conocimientos a nivel científico; una suma de esfuerzos, en la mayoría de los casos, anónimos a nivel personal, y las aptitudes, reflejos, celeridad y coordinación mental a nivel del responsable de mantener en su normal a un auto que rueda a 240 km/h. Si la potencia de un motor fuera la única garantía para "sobresalir", seríamos, trasladándonos a otro terreno, todos excelentes futbolistas, ya que tenemos dos piernas, o magníficos nadadores, ya que tenemos dos pulmones. Queremos decir que lo que permite sobresalir no es la existencia física de los medios, sino su inteligente y correcta administración. En consecuencia, podemos afirmar a nivel universal que el deporte para los menos dotados es escribir sobre un tema que se desconoce, y no correr en auto. No pudimos determinar claramente cuál es o quiénes forman "el conglomerado que se nutre de los editoriales de *Adán*", ya que hace aproximadamente 8 meses que tal revista no se edita. El señor Cid evidencia, aparte de un desconocimiento absoluto sobre automovilismo, una ignorancia total sobre el material que se publica o no se publica en el País. Ser "corsa" no es un timbre de honor ni de deshonor; es una situación tan común como estudiar abogacía, ingeniería o pintar paredes. Correr en picadas no es un deshonor: es directamente ilegal, ya que para correr hay autódromos y pistas.

Consideramos ahora, siguiendo nuestro orden preestablecido, la carta del señor Carol. Considerar a quienes gustan del automovilismo como portadores de una "cosmovisión dadaísta", es algo más que exageración: con decir "el automovilismo es feo y malo", resulta suficiente para hacerse entender; no es necesario apelar a la mediocridad manifiesta en el uso de expresiones que no guardan la menor relación entre sí y gustar o no del automovilismo. Las comparaciones se establecen tomando parámetros bastante próximos dentro de determinada escala; y atribuir a quien gusta de los autos de carrera una "cosmovisión dadaísta", es colocarse en

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

una posición bastante más dadaísta; distorsionar la realidad porque sí. Enfundar en "monos", camperas o remeras de la trajería de moda" no debería sorprenderlo, ya que siendo usted un manifiesto enemigo de los "involucionados", debería darse cuenta que comprar ropa en la "trajería de moda" es mucho más evolucionado que comprarla en la jabonería de Vieytes. Retroceder en el tiempo "para adorar la rueda", es comparable a decir que retrocedemos en el tiempo porque aún utilizamos lámparas eléctricas. Intente usted movilizarse sin ruedas; intente llevar a cabo procesos industriales sin ruedas; intente vivir sin ruedas, y llegará a la para usted triste comprobación que, sin adorarla, depende usted de la rueda, sin necesidad de ser un involucionado. ¿O usted es un involucionado? . . . Bueno, eso es cosa aparte. En una cosa estamos completamente de acuerdo con usted: la "simpleza aniñada en adultos, sólo produce conmiseración y lástima". Trate de no ser tan simple y tan niño cuando juzga un tema que evidentemente desconoce. Está equivocado con respecto a la distancia que media entre el "corsa" y el hombre: tal distancia no existe, ya que ser "corsa" es una condición humana que se da en algunos y en otros no. Lo fundamental es respetar los gustos de cada hombre, Y, entre nosotros, le diremos que se debe ser mucho más hombre para sentarse detrás del volante de un auto de carrera, que sentarse detrás de una máquina de escribir para atacar, con relativa impunidad, ya que no podrá evitarse el juicio de los razonables, a quienes gustan del automovilismo o a quienes corren carreras. Además, si la enorme cantidad de gente que tiene ese gusto común por tal deporte "morara fuera de la especie humana", no debería preocuparse usted, que evidentemente se contradice como asevera melodramáticamente que los "corsas" están entre nosotros". ¿En qué quedamos: están fuera de la especie humana, o entre ustedes?... "Está entre nosotros" . . . Lamentablemente, no es usted un personaje de ciencia ficción . . .

CONCLUSION

Señores Anaín y Donadei: La carta de ustedes no merece comentarios. Su sola publicación es suficiente. Pero ahora que estamos en confianza . . . ¿existen los firmantes de las dos primeras cartas, o son solamente producto de nuestra imaginación? Dejemos de pensar en ellos, y veremos que se esfuman en el espacio. Se puede disentir con respecto a cualquier tema, sin necesidad de estribar en la guaranguería. Pero vamos a darles el gusto, en alguna medida; mirémoslos con la "sonrisa suficiente" de quien tiene un "motor de árbol de levas a la cabeza" por sistema nervioso; siempre será mucho mejor que tener una venda mal hecha, una espada torcida y una balanza tramposa como sentido de justicia.

VARIAS SOBRE VARIOS

De B. Z., San Juan.

Les escribo para solicitarles incluyan en la sección correo de vuestra prestigiosa revistas, estas preguntas.

1) ¿Por qué no corren los Martín Fierro?

R.: Hasta ahora no corrieron porque se estaban experimentando. Para cuando usted esté leyendo esta respuesta, posiblemente el equipo de la comisión de carreras de concesionarios Chrysler ya haya puesto en las pistas dos Martín Fierro y un nuevo auto, bautizado como "Fray Mocho".

2) He visto que a las llantas de algunos automóviles se les suelda un aro de metal, se les cambia las cubiertas y se obtiene así unas semipatonas. ¿Defectos y virtudes?

R.: Usted seguramente se refiere al aro que se suelda como suplemento entre las dos caras de la llanta. Defecto de la pieza en sí: al ser una pieza soldada, se corre el riesgo de que, por mala soldadura, se produzca rotura. Además, puede quedar descentrada, o sea que no son llantas para andar muy rápido. Virtudes: es más barata que comprar la llanta ancha original. Recuerde también que, al colocar ese tipo de llantas en un auto standard, usted modifica la geometría de la suspensión (por desplazamiento del peso que carga por el plano de simetría de la rueda), obligando a las suspensiones y puntas de eje a trabajar en condiciones anormales.

3) ¿Qué velocidad máxima desarrolla el Ford-Bascou y el nuevo Torino-Berta?

R.: El Ford-Bascou, alrededor de los 250 km/h, y el Torino-Berta, 255 km/h.

4) En una curva, las ruedas internas giran más rápido que las externas. ¿Es esto ideal en la tenida del coche, o sería mejor que las cuatro giraran a la misma velocidad?

R.: Si fuera ideal que las cuatro giraran a la misma velocidad, nadie se habría preocupado en inventar el diferencial, cuya misión es evitar que las ruedas giren por igual al entrar en una curva.

5) ¿Cuál es la velocidad máxima del Peugeot 404 Súper Lujo '68?

R.: 150 km/h.

...Y LLEGÓ PRIMERO!

FRAM

COMPETICION

PARA ALTA PERFORMANCE

DISTRIBUIDORES

BEAUDEAN, DO PORTO & CIA.
Córdoba 1532, Buenos Aires

CADMA S.A.
Viamonte 1430, Buenos Aires

CIRA S.A.C.I.
Viamonte 1516, Buenos Aires

DE ANGELIS S.A.
Córdoba 1865, Buenos Aires

DITLEVSEN & CIA. LTDA.
Av. Ing. Huergo 1335, Buenos Aires

FEINSTEIN S.A.C.I.
Paraná 555, Buenos Aires

GALVE HNOS S.A.
Caseros 832, Buenos Aires

GOFFRE CARBONE & CIA. S.A.C.I.
Viamonte 1549, Buenos Aires

RONCHETTI, RAZZETTI & CIA. S.A.
Viamonte 1574, Bs Aires Av. Corrientes 356, Rosario

WILL L. SMITH S.A.C.I.
Pte. Luis Sáenz Peña 443, Buenos Aires

EL FILTRO DE ACEITE DE LOS VENCEDORES!

el motor: Chevrolet 250 ★ 7B

Los triunfadores:

1° CARLOS MARINCOVICH
con motor 250 7B

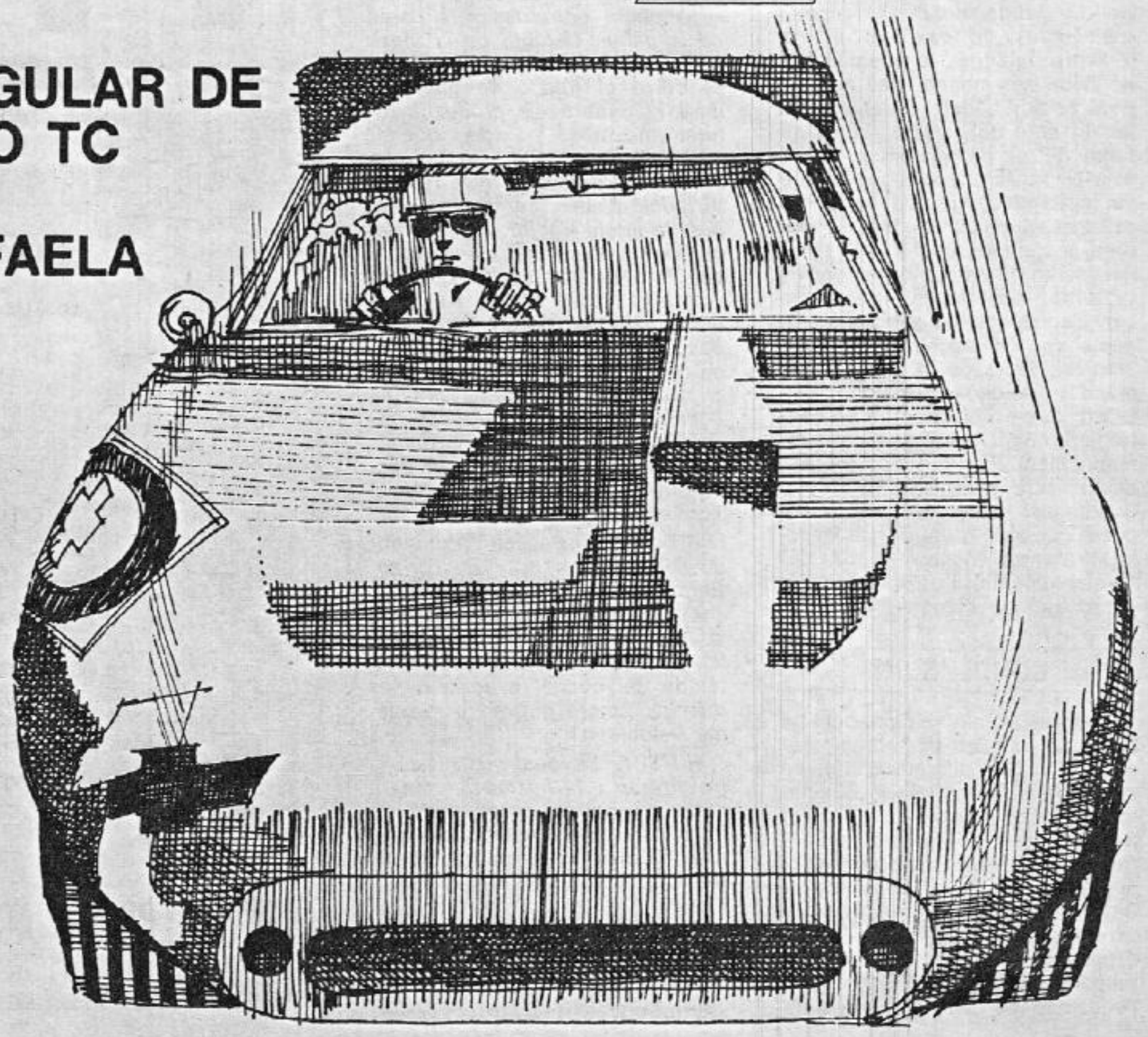
2° CARLOS PAIRETTI
con motor 250 7B

3° "CACHO" FANGIO
con motor 250 7B

TORNEO TRIANGULAR DE AUTOMOVILISMO TC
PREMIO CIUDAD DE RAFAELA

La Comisión Deportiva Concesionarios General Motors felicita a los volantes Chevrolet

cdc



230 y 250
famosos motores de la línea '69

CHEVROLET

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/7	270.000
11 ligero	1948	280.000
11 ligero	1949	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	650.000
2 CV lujo	1967	680.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
Coupé	1948	420.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
Coupé	1951	500.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. .	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut. .	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. .	1961	1.000.000
Impala 6 mec. .	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. .	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. .	1963	1.400.000
Impala 6 mec. .	1964	1.600.000
Impala 8 aut. .	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súpèr	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.550.000
Special	1967	1.350.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. Imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1956	350.000
Sedan	1957	370.000
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
4 p. 1100	1947	160.000
4 p. 1400	1950	200.000
1400	1951	220.000
1400	1954	290.000
1100	1956	290.000
500	1958	220.000
600	1958	280.000
1100	1958	430.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	360.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Prefect	1956	250.000
Fairl. 500 6 mc.	1957	520.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	330.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000

→

Parabrisas CORSA mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador ...	1967	1.350.000
De Luxe 550 ..	1967	1.150.000
C. Custom 660 .	1967	1.250.000
C. Country 660 .	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero ...	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel ..	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero ...	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé ...	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé .	1963	3.500.000
220 SE coupé .	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p. ...	1966	7.500.000
250 SE coupé .	1966	8.500.000
MERCURY		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv. ...	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p. .	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p. .	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p. ...	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p. ...	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960	680.000
403	1961	720.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ...	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
PLYMOUTH		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
RAMBLER		
Cross-Country .	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1958	300.000
Dauphine	1960	320.000
Dauphine	1961	350.000
Dauphine	1962	380.000
Gordini	1962	450.000
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc. ..	1965	450.000
4 L 4 veloc. ..	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850 ..	1967	650.000
RILEY		
1500	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
SINGER		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural ...	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural ...	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p. ...	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p. ...	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo .	1966	1.500.000
V	1967	1.500.000
Coronado	1967	1.550.000
Gran Turismo .	1967	1.580.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544 ...	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000
WOLSELEY		
4 p.	1947	140.000
1500	1960	500.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
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
CITROEN			
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
CHEVROLET			
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
DE SOTO			
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
DODGE			
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
FARGO			
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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 7970
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 931.009
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
FIAT		
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
FORD		
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
JEEP		
IKA Pick-up	1961	470.000
IKA „	1962	500.000
IKA „	1963	530.000
IKA „	1964	560.000
Glad. V „	1964	580.000
Glad. X „	1964	600.000
Glad. V „	1965	620.000
Glad. X „	1965	650.000
Glad. V „	1966	680.000
Glad. X „	1966	720.000
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO		
Pick-Up	1961	390.000
„	1962	420.000
„	1964	490.000
„	1965	520.000
„	1966	560.000
„	1967	620.000
STUDEBAKER		
Champ.	1963	550.000
Champ.	1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.264.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	859.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.761.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000
1500 Coupé	1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000

MARCA	PRECIO
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300
VALIANT	
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

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
D.I.N.F.I.A.	
Rastrojero (diesel) ..	1.325.000
Doble Cabina	1.490.000
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
S.A.F.R.A.R.	
Peugeot T4 B	1.255.000

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

Su aspecto es parte de Ud. mismo. Cuídelo!

P 338

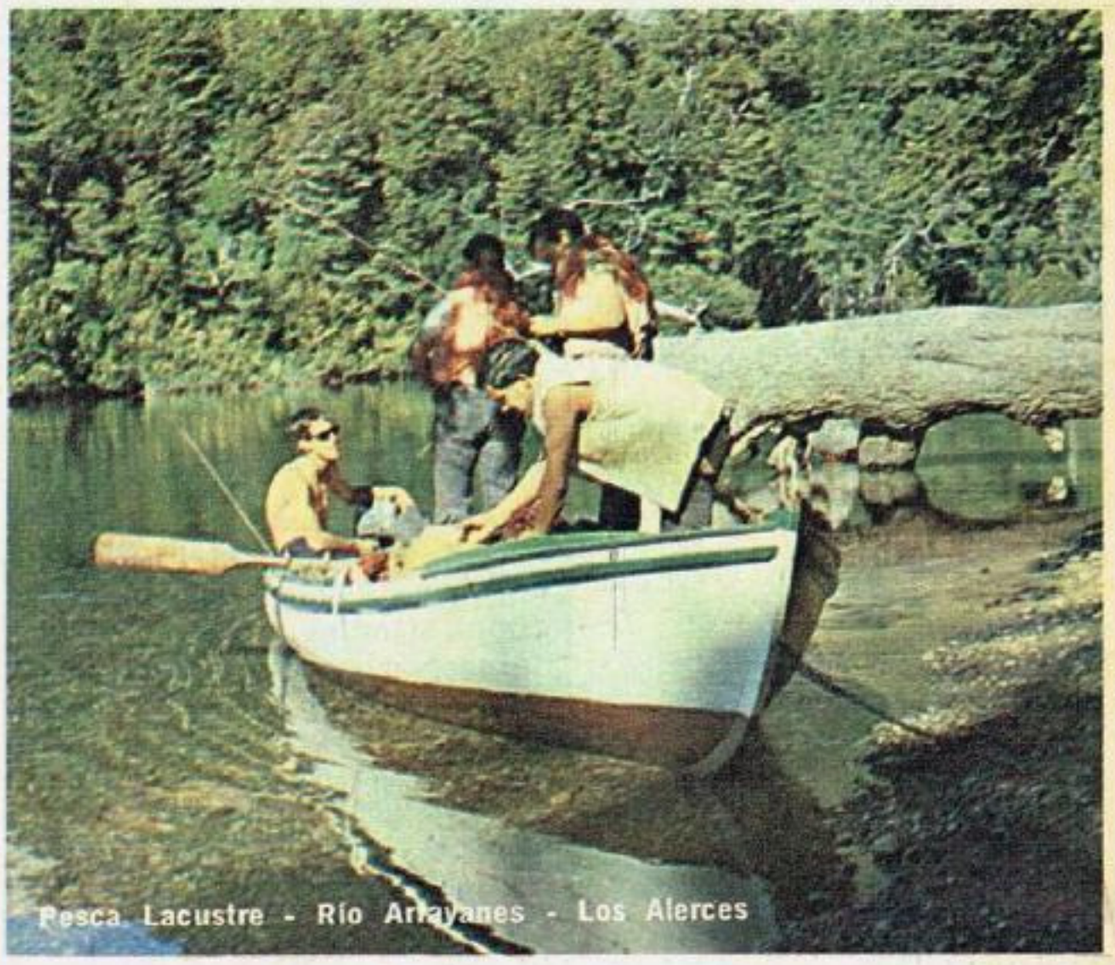
Sus actividades asi se lo exigen. Pero cuidelo con fijador Gerhard, único que le garantiza un peinado impecable durante todo el dia. Gerhard, en cualquiera de sus dos tipos. Clásico fijador Gerhard, peina en firme. Nuevo Gerhard, fijador azul diáfano, peina en suave. Ninguno de los dos deja polvillo, ninguno es graso.

Gerhard

Carrera de Balsas - Río Percy - Esquel

VERANEAR EN CHUBUT ES DIFERENTE...

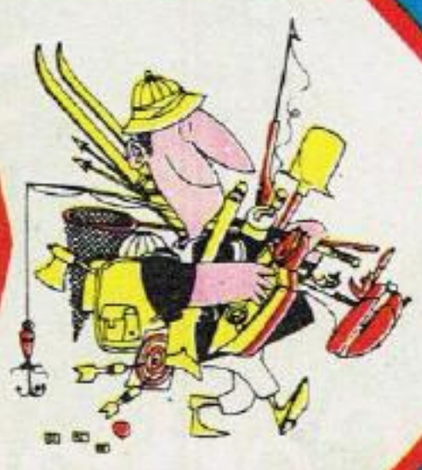
PARAISO DEL CAMPING y de las
ACTIVIDADES DEPORTIVAS
Caza Mayor y Menor
Pesca Lacustre y de Altura
Actividades Subacuáticas
Yachting - Motonáutica
Paisajes inolvidables
y muchas, muchas sensaciones
inolvidables . . .



Pesca Lacustre - Río Arrayanes - Los Alerces

SOLICITE INFORMES A:
Casa de la Provincia del Chubut
Paraguay 876 - Capital Federal

DIRECCION GENERAL DE TURISMO
Casilla de Correo 14 — Rawson — Chubut



DISFRUTE...

con la práctica de
su deporte favorito
y paseos al aire libre

PROVEEDURIA DEPORTIVA

DISTINGUIDA CON LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD

CAMPING - ROPERIA - PESCA - CAZA - MOTONAUTICA - BASQUET
ARMERIA - FUTBOL - RUGBY - TENIS - BICICLETAS

TODOS LOS DEPORTES

...en CAPITAL - LIMA 363 ...en LANUS ESTE - O'HIGGINS 1960
...en MORON - AV. RIVADAVIA 18256 ...en QUILMES - RIVADAVIA 49

MATESANZ ASOCIADOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los campeones como Perkins también saben de pintura!

Claro, para un profesional como él no es difícil elegir taller de chapa y pintura para su Torino. Siempre elige el que solamente utiliza la pintura que ganó la preferencia de la línea IKA, que es mucho decir. Es que por calidad todos los talleres son de Chapa y... ALBA!

su tallerista sabe de pintura

Conoce la indiscutible calidad de ÀLBA para lograr un resultado perfecto.

Nitralba

ACRILALBA

LACALBA

PINTURAS PARA AUTOMOTORES

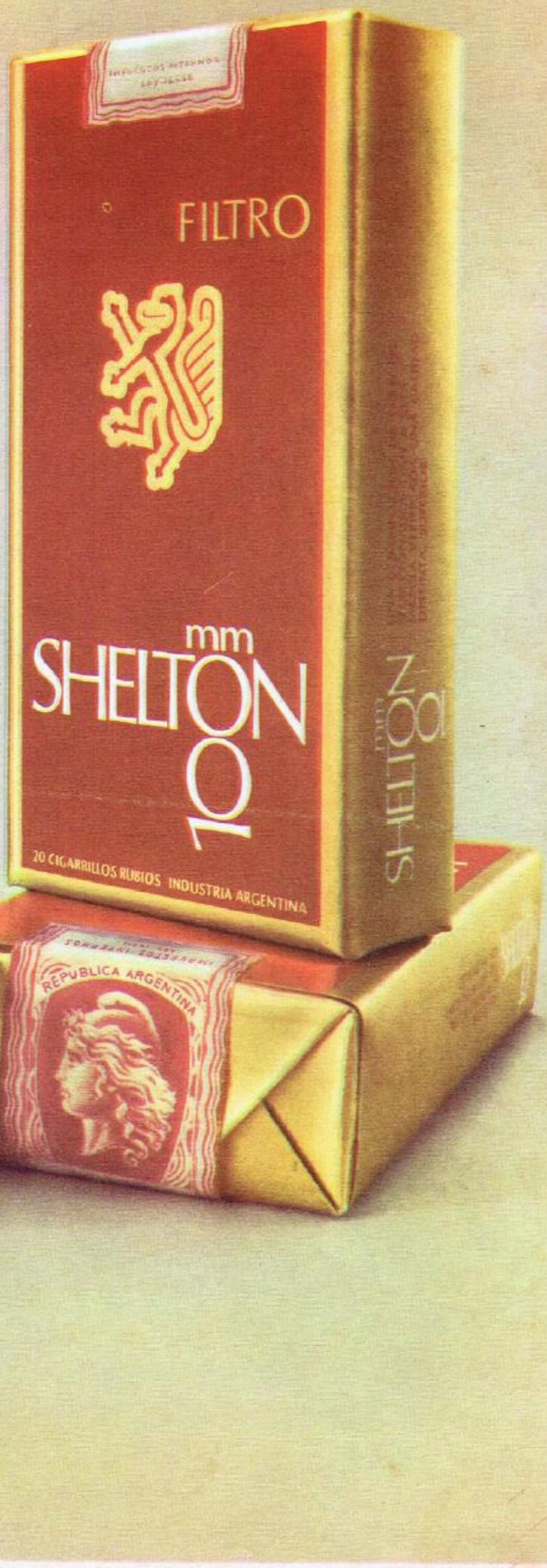
ALBA

CON SEGURO DE TIEMPO Y COLOR

en "cien" encienda un Shelton

Shelton es mucho cigarrillo. Son 100 mm de nobles tabacos en rica mezcla, finísimo papel y filtro justo, para que usted no pierda ni un milímetro de sabor. La marquilla lo sorprenderá: es color "deseo", También cuestan $100 (para facilitar el cambio...)

Shelton, para entendidos



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com