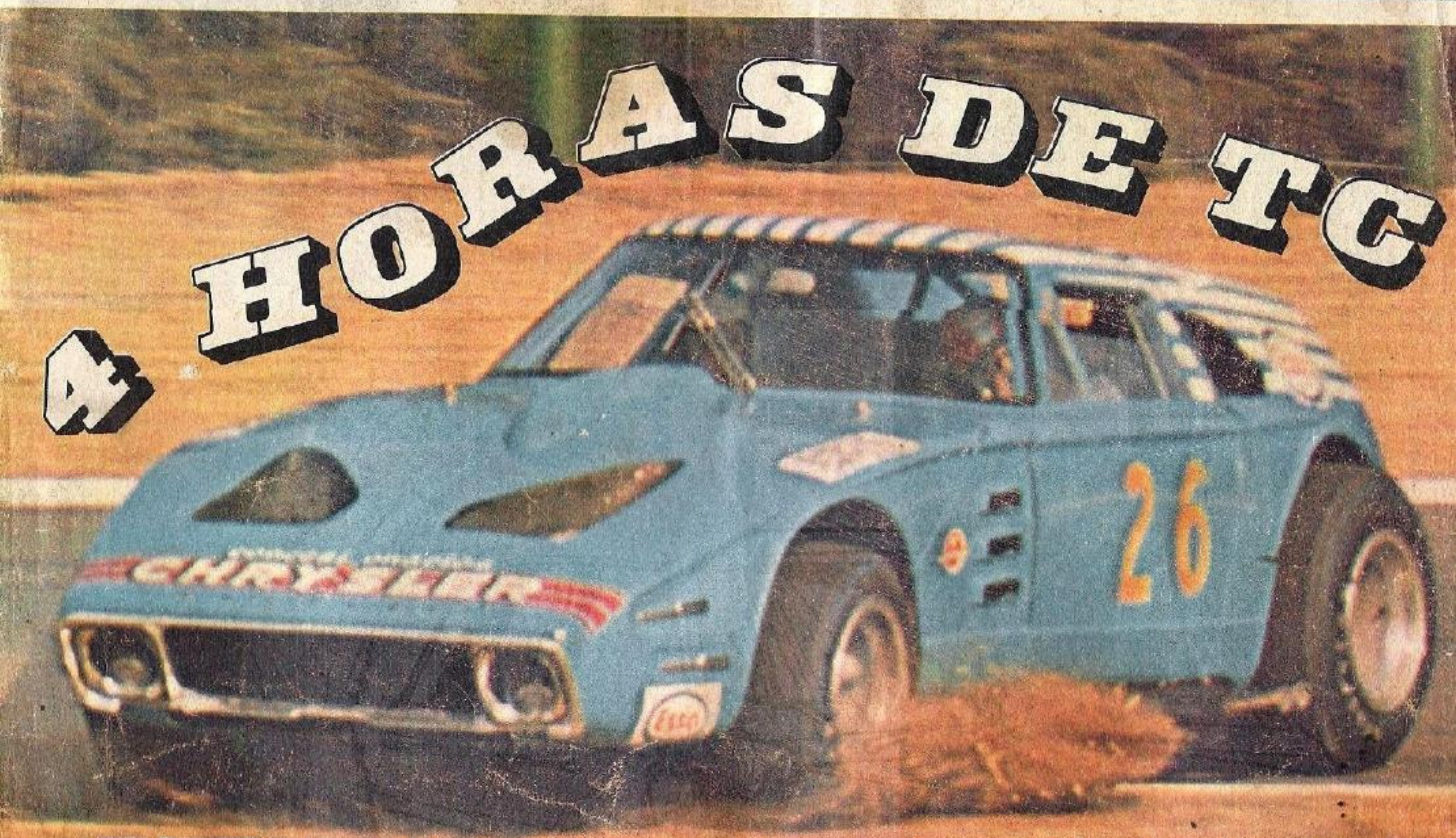
$70

Parabrisas Nº 110

CORSA

28 de mayo al 3 de junio de 1968 En Bolivia 3,50 Bs. Paraguay 45 Gs. Uruguay 50 $ ur.



PERKINS-URRUTI TRIUNFALES

(pág. 4)

PROLOGO DE INDIANAPOLIS

(pág.23)

HACIENDO CAMPING EN AUTO

(pág.48)

G. HILL GANO EN MONTECARLO

(pág. 20)

Las revistas de Mauro

Pairetti presta los mismos cuidados a su coche de paseo que al de carrera. Especialmente en lo que se refiere a su aspecto exterior. Y cuando necesita un retoque de pintura, exige - por supuesto - ALBA. (Sabía Ud. que las principales fábricas de automotores pintan con ALBA?). Téngalo en cuenta cuando vaya a su taller de Chapa y ALBA (Es decir, de Chapa y Pintura).

SIN CORRER GANÓ PAIRETTI

SIGA
EL CONSEJO
DE SU
TALLERISTA

Su experiencia, unida a la de ALBA, permiten asegurar un resultado perfecto. Tanto en el retoque como en el repintado total, con ALBA quedan como de fábrica!

Nitralba
ACRILALBA
LACALBA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 110
28 de mayo al
3 de junio de 1968

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
REDACCION
Germán Sopeña, Sergio Cornejo, Enrique S. Sánchez Ortega, Carlos Figueras, Héctor Luis Bergandi y Juan Carlos Gómez.
COLABORADORES
Jorge Auge Bacque, Julio Pérez Balbi, Dr. Enrique Bertolozzi, Enrique Carmona, Nicolás Gelormini, Juan Carlos Llanos, Juan Marchetti, Ing. Lázaro Musih, Dr. Arturo Pellet Lastra, Jorge Agromayor y Rubén Torres.
CORRESPONSALES
Pedro Handler (Uruguay), Luis Ruesjas (Tucumán), Héctor Acosta (Córdoba) y Héctor José Milanich (Entre Ríos).
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
ARTE Y GRAFICA:
DIRECTOR
Stefan Stroeen
COORDINADOR
Luis Soler Camino
JEFE DE TALLERES
Roberto Leone
JEFE DE DIAGRAMACION
Roberto Mergosa
DIAGRAMADORES
Eduardo C. González y Carlos A. Romano
DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:
JEFE
Francisco Vera
REPORTEROS GRAFICOS
Pablo Alonso, Bernardo Acuña, Carlos Abras, Isidoro Rubini, Oscar Burriel, Osvaldo Dubini, Jorge Díaz, Eduardo Frías, Osvaldo Varone, Carlos Dulitzky Antonio Capria, Hugo Pérez Campos, y Eduardo Comesaña.
DEPARTAMENTO COMERCIAL:
PUBLISHER
Hugo Muchnik
JEFE DE PUBLICIDAD
Jorge Arigós.
PROMOTORES
Juan Carlos Hiquis y Rodolfo H. Sabatini.
TRAFICO
Renée Luna.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 931.009. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 840, Capital Federal. T. E. 31-1431, 32-6368/6843.

EDITORIAL

Por primera vez nuestro TC tuvo su carrera de endurance y con cambios de piloto. La experiencia fue realmente positiva y nos acerca un paso más al plano internacional. Los autos aguantan cada vez más y los pilotos se van sensibilizando también cada vez más, ya que se requiere una dosis adicional para hacer andar a un coche rápido y que dure el tiempo necesario. Bien la ACTC por la idea, mal por los 1.200 kg de peso mínimo y bastante peor por la organización (en lo referente a credenciales y posibilidades de movilidad para el periodismo dentro del circuito). En Montecarlo Graham Hill (I baffi, para los italianos) ahora Nº 1 del Lotus-Gold Leaf Team ganó por tercera vez el G. P. más lindo del mundo y se afianzó en la punta del mundial de pilotos; lo raro fue la defección de los Mac Laren M7A que eran para nosotros candidatos de fierro para el triunfo. El jueves se corren las 500 de Indy y para cubrir la carrera lo enviamos a los "Estates" al bueno de Héctor Bergandi (el de los dibujitos) del cual esperamos una nota sensacional. Hasta el 111 y que ganen los motores a pistón Dios mediante.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

...Y CASI NACIONALES

Porque el sábado venidero la Asociación Uruguaya de Volantes hará disputar en el circuito El Pinar de Montevideo la clásica *"Vale Todo"*. Este año la prueba reviste particular interés por la presencia confirmada de nuestras Liebre II quienes como en vidriera de turco, estarán girando mezcladas entre Ferraris Le Mans, Mini Cooper-S, el Healey Silverstone de Rodolfo Iriarte (íntimo amigo de Alex Talbot Guiñazú) y otros yerbos.

Según los organizadores intervendrán los veinte primeros clasificados en el ranking de la categoría Turismo de Carretera. Se han tomado medidas especiales de seguridad. El circuito es lento y se encuentra en medio de un bosque de pinos, lo que le confiere un atractivo especial. Para matar la nostalgia de un domingo sin TC vale la pena cruzar el charco. La dirección del club organizador es: Durazno 2325, entre Boulevard Artigas y la otra.

MECANICA NACIONAL EN CORDOBA

El Córdoba Automóvil Club de acuerdo con la fecha que le ha sido fijada por el Calendario para la actual temporada, hará disputar en el Autódromo "Oscar Cabalén" el próximo domingo 2 de junio una prueba de Mecánica Argentina Fórmula I. El sábado primero se cumplirán las pruebas de clasificación. La carrera del domingo se llevará a cabo en horas de la tarde. Se asegura también la participación de destacados pilotos de TC quienes cuentan con monoposto de categoría.

NO SE SABE

Si vemos el Calendario emitido a principio de Temporada, para el domingo próximo figura la carrera denominada Vuelta de La Pampa. Pero por el hecho de ser ésta una típica carrera de ruta, no está confirmada su realización. Se utilizaría el mismo circuito del año anterior, pero ahora con más kilómetros de pavimento: 274 de asfalto y sólo 37 de tierra que deberán ser recorridos en dos oportunidades para totalizar los 622 kilómetros de carrera. Aún no se ha dado una información valedera sobre la posible anulación de la prueba ni tampoco si en efecto se llevará a cabo.

REGULARIDAD

Por el Campeonato Riocuartense de Regularidad se disputará el domingo la tercera fecha. Como siempre organiza el Automóvil Club Río Cuarto. La competencia incluye Río Cuarto-Moldes Mackenna-Río Cuarto.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

PORTUGAL

Entre el sábado y el domingo próximo se disputará en Portugal una serie de pruebas de velocidad para monopostos de F-3 Sport Prototipos Sport, Gran Turismo y Turismo. Carreras de poca importancia que no otorgarán puntos para ningún campeonato internacional.

A CONFIRMAR

En Alemania, para máquinas de Fórmula 2, el Gran Premio de Baden Wurttemberg, el domingo 2, otorga puntos para el Trofeo Europeo de Conductores de F-2.

ITALIA

Sin puntaje internacional también, el Gran Premio "Gekl" para máquinas de Fórmula 2, F-3, Sport, Gran Turismo y Turismo.

ESPAÑA

El domingo, por el Campeonato Europeo de la Montaña, la Carrera de Montseny.

INGLATERRA

Con puntaje para el Trofeo de Europa de Conductores de Fórmula 2 y pruebas para Sport, Gran Turismo y Turismo sin puntos, la Carrera de Crystal Palace el lunes próximo en Great Britain.

LAS 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

El próximo jueves 30 de mayo se cumplirá una edición más de las demasiado clásicas 500 de Indy. Como PARABRISAS-CORSA siempre cumple, esta vez para estar a la altura de las circunstancias, ha mandado un enviado especial quien cubrirá toda la información para que así, la semana que viene, podamos vivir desde aquí, lo que se peleó y en qué forma entre europeos y americanos, turbinas y combustión interna.

¡Francamente Emilio, estos de la promoción de Freskita se les fue la mano. Es el colmo lo que tenemos que hacer para poder llegar desde Castelar al Centro!

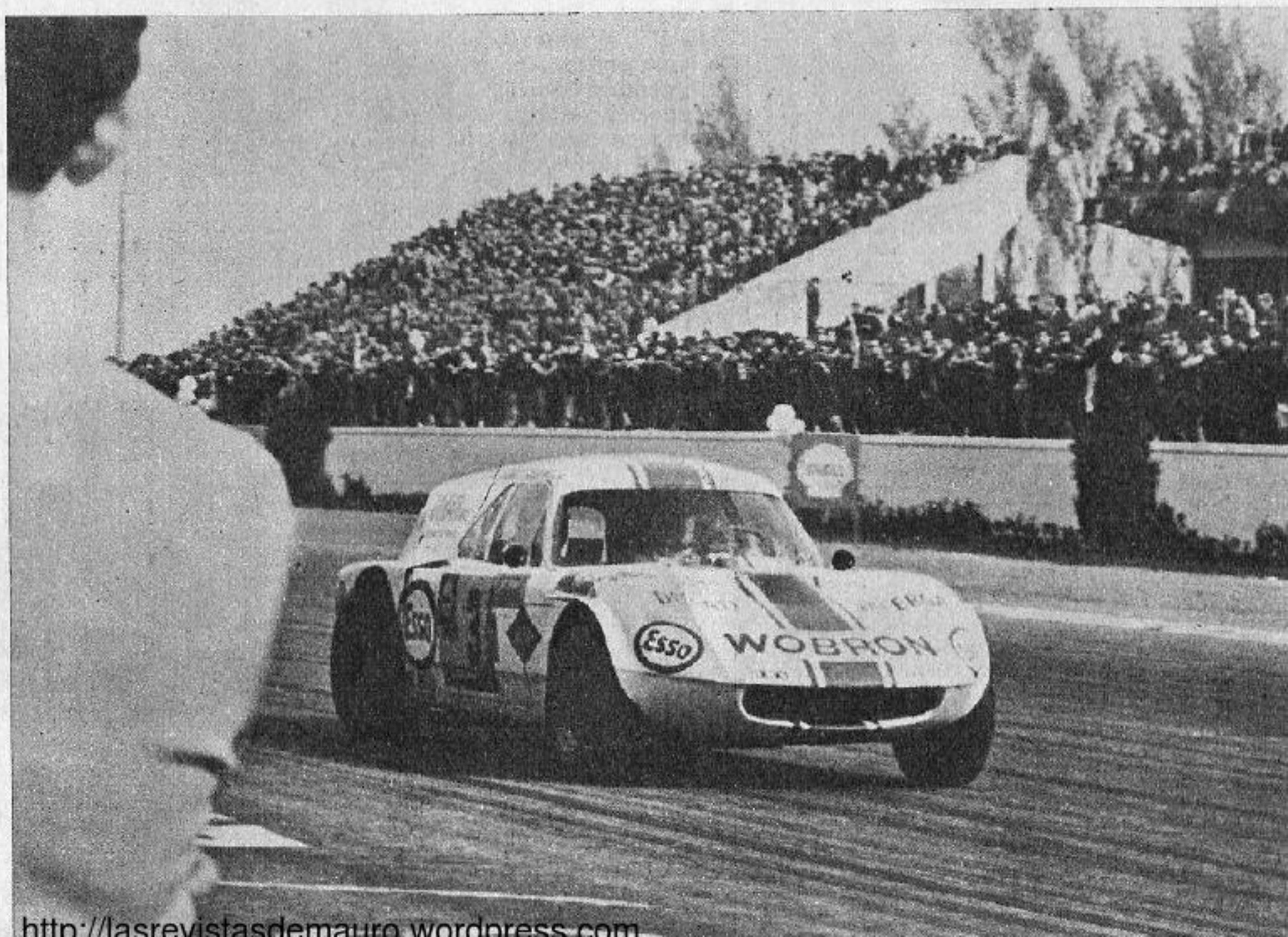


CUATRO PARA DOS

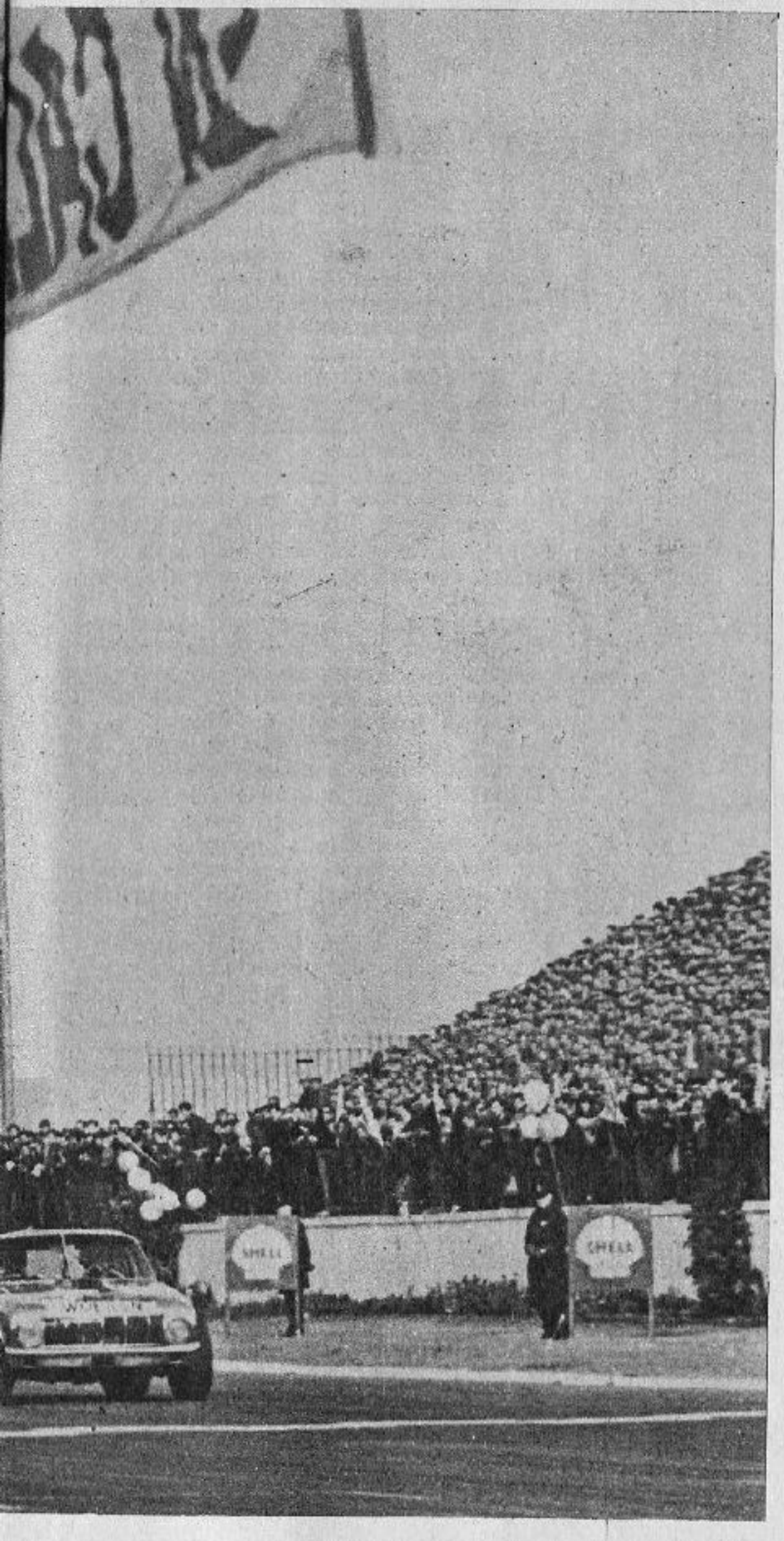
Las 4 Horas Shell fueron ganadas por el binomio del año: Federico Urruti-Gastón Perkins con el Torino Liebre MK II. Volvió a llenarse el Autódromo

Por GERMAN SOPEÑA, ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA, CARLOS FIGUERAS, JULIO PEREZ BALBI y JORGE AGROMAYOR

Fotos de OSVALDO VARONE, OSVALDO "PEPE" DUBINI y ANTONIO CAPRIA



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Otra carrera de endurance. Otra carrera importante con reglamento particular y sin puntos para el campeonato; otra carrera para el exitoso binomio Perkins-Urruti. Primeras rápidas conclusiones de lo que vimos el domingo. O más que conclusiones, características repetidas de lo que es por ahora el TC y el automovilismo 1968 en general.

De golpe "se vinieron" las carreras largas. En turismo con las primeras 24 Horas y en TC con los 500 Km de YPF, la carrera de Rafaela (más de 500 km) y estas primeras cuatro horas ininterrumpidas de TC girando en el autódromo con la innovación también atractiva de las parejas de pilotos por cada auto, una cosa que nunca se había hecho en TC. Para completar las novedades se eligió la variante de una partida tipo Indianápolis, con los autos lanzados tras un coche guía, cosa que tampoco se había intentado jamás.

Hasta aquí perfecto. Tenemos factores plenamente positivos que aseguraban de antemano el éxito obtenido por la ACTC. Pero al mismo tiempo, corriendo en forma paralela, nos encontramos con que uno de los puntos claves de la famosa discusión entre la CDA y la ACTC continuó estando presente: el bendito o maldito peso mínimo. Cuando la CDA fue más fuerte que la entidad de los corredores, ésta perdió su afiliación y su carrera anual. Después las cosas se dieron vuelta y la ACTC recuperó su carrera que en vez de disputarse el siete de abril se hizo anteayer. Y un poco por convencimiento de sus dirigentes, un poco —creemos— por el gusto de salirse con la suya, la cuestión es que la ACTC quiso imponer el mínimo de 1.200 kilos como ya lo pidiera para la carrera de YPF. Consecuencia lógica: no otorgar puntos para el campeonato. ¿Para qué? Para nada. Los autos pesados no ganaron nada frente a los más livianos que tuvieron que agregarle peso a su estructura inferior a los 1.200 kilos. Quedó demostrado en la segunda vuelta de la carrera cuando ya las Liebres II de Copello-Estéfano y Perkins-Urruti se despegaban tranquilamente del resto. Puede ser que a lo mejor la ACTC se convenza un día que largar a correr autos de 1.400-1.500 kilos es mucho más inconsciente que tratar que esos mismos autos pesen lo menos posible. Ese día con un abrazo fraternal y besitos en las mejillas, les demostraremos que no los queremos mal. Por ahora nos mantenemos en nuestra posición opuesta diametralmente al criterio de los 1.200 kilos.

El triunfo de Perkins-Urruti, indiscutible y confirmatorio de las excelentes cualidades que se complementan entre los dos pilotos y amigos. Más claro que la victoria en sí es este hecho muy interesante: por primera vez en una carrera de autódromos hubo una gran división entre los pronósticos sobre el primer puesto. En la opinión de todos, el trío Copello-Estéfano-Berta, símbolo de la mayor eficiencia tenía tantos defensores como el otro terceto: Perkins-Urruti-Zurita.

En franca competencia, mientras la Liebre Bardahl circuló "en pleno uso de sus facultades", Estéfano se alejaba poco a poco de Perkins pero tampoco se puede tomar a esto como una medida muy absoluta, porque era durante la primera hora de una carrera de cuatro y porque en definitiva Gastón fue el poseedor del record de vuelta del domingo, que asimismo estuvo por debajo de lo conseguido el sábado entre Perkins y Urruti.

Por supuesto que así como la carrera resultó cómodamente dominada por la Liebre —sin— problemas de Perkins, así también resultó bastante aburrida como competencia en sí. Aunque el espectador exigente habrá encontrado fácil reemplazo de la falta de lucha por el primer puesto observando el andar de las principales parejas que brindaron la función del domingo. Vale decir Vianini-Pairetti recuperando posiciones en forma notable después de un trompo en la segunda vuelta o Canedo, Aldo Caldarella, Malnatti, Menditeguy y Di Palma, viajando largo rato en alegre montón.

Dos autos y cuatro nombres que fueron los más serios aspirantes al segundo puesto una vez que se quedó la máquina de Berta: Canedo-Pachelo y Ruesch-Aldo Caldarella. El "chaparralizado" coche de Ruesch ofreció su

→



Pasa frente a los boxes la Liebre Mk II conducida por Gastón Perkins. Durante cien vueltas monopolizaron el liderazgo.

"Al niño Rolito" parece que no lo para nadie. Primero y segundo en dos fines de semana consecutivos. Aquí le sigue las pisadas Ruesch, venido de Córdoba con su Numa I Tornado para realizar una buena actuación.

mejor demostración hasta ahora y muy bien manejado estuvo segundo hasta que se vio obligado a detenerse por la necesidad de cambiar mordazas de freno y solucionar un problema de temperatura. Allí tomó entonces las ganas de salir segundo el Torino de Olivieri (Canedo-Pachelo) que habría terminado en esa posición si a un palier no se le hubiera ocurrido traicionarlos.

Con menos velocidad, pero con una regularidad al tope de su auto, parecida a lo de Rafaela, Alzaga y Marincovich obtuvieron el segundo lugar al cabo de las cuatro horas de carrera. Segundo halago para Rolo en una semana y reconfortante estímulo para Marincovich, un poco acostumbrado a abandonar con el Chevy II.

Asombró el tractor con su tercer puesto y volvió a salir cuarto José Manuel Faraoni, en pareja con Ramallo. Dos performances destacables, sobre todo la de Casá-Fachini, con ese auto reconocidamente no apto para andar en el autódromo. La mejor actuación de Ford también en bastante tiempo. Mientras que lo mejor de Chevrolet quedó a cargo de otra pareja que hizo las cosas muy bien: Martínez Boero-Figlioli.

Cuatro horas tampoco fueron muchas para los TC que no se rompen tanto como a veces se pretende. Y finalmente, sí, ua conclusión bien repetida en las últimas carreras: patrocinio de Shell y triunfo de un piloto del equipo Esso.

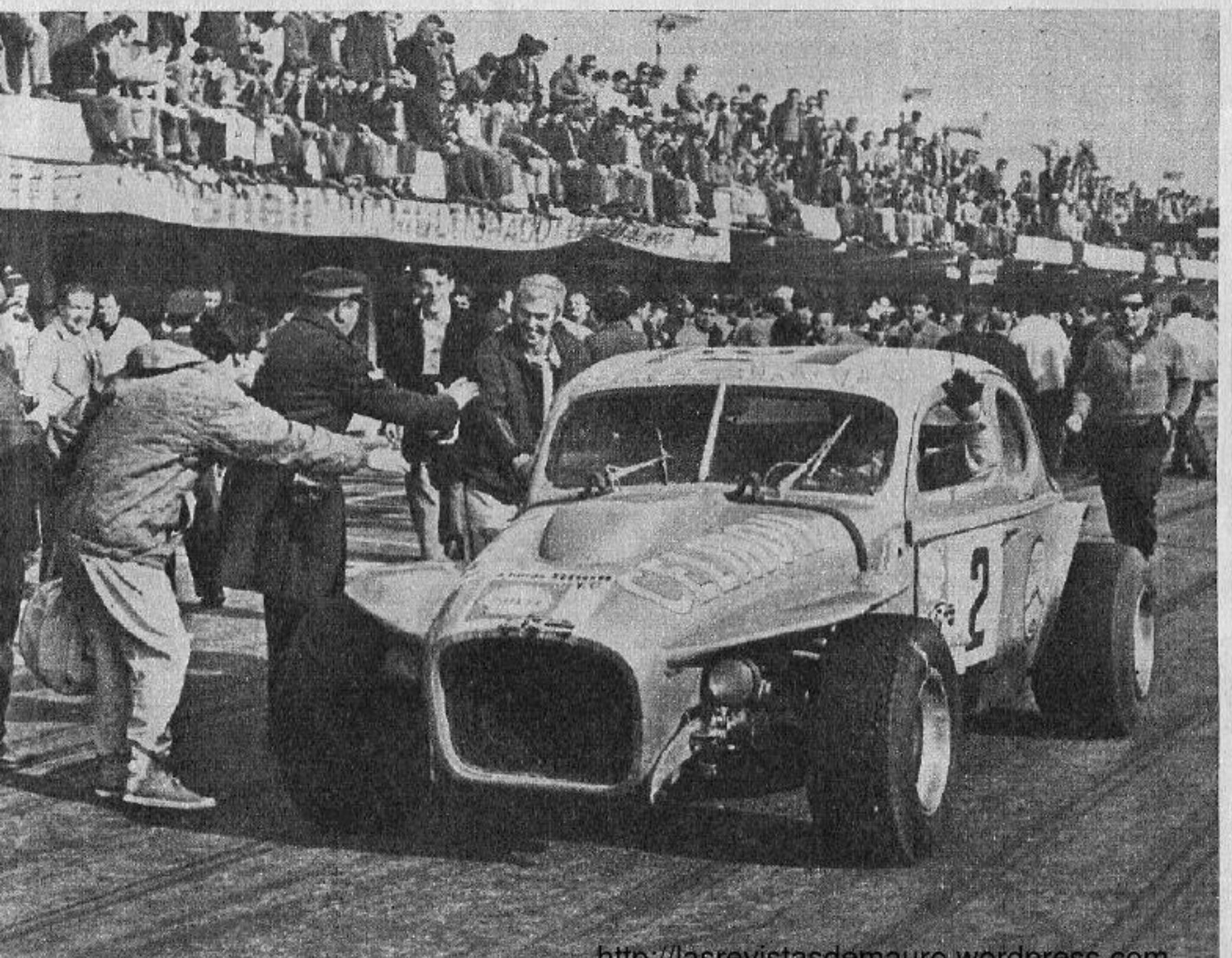
LA CARRERA

PRIMER ACTO PARA NASIF

En la primera línea de la fallida formación para la largada tipo Indianápolis estaban Perkins y Estéfano. Ambos al comando de Liebres Mk II. En la segunda fila Menditeguy y Mujica con Falcon F-100 y Liebre I, respectivamente. Se dio el giro previo con un Falcon convertible como "Pace-car" y Oscar Gálvez como largador. Una vez que llegaron a la altura de los boxes fueron lanzados, pero con la mayoría de las máquinas fuera de su correspondiente lugar. A las 9.48 Nasif y Perkins cruzaban la línea de partida y la Liebre-Bardhal del tucumano comenzó a alejarse de la de Gastón. Al cubrirse el primer circuito, Nasif aventajaba por casi un centenar de metros a Perkins. Detrás estaban Malnatti, Mujica, Aldo Caldarella con el Numa I de Ruesch, Menditeguy y Fernando Piersanti con los dos Ford más entreverados.

En las siguientes vueltas, Nasif con un andar parejo y aprovechando unas cuantas rpm. a favor, tomó distancias sobre Gastón que en ningún momento le siguió el tren. Ya en la cuarta vuelta Nasif le sacaba una vuelta a Conejero y su Chevrolet 4IA (más despacio imposible). Santamarina comenzaba con los problemas en su Proto Chrysler que más tarde lo llevarían a abandonar. Un chillido insistente hacía suponer un inconveniente en los frenos o el diferencial. Tercero era Malnatti con Mujica algo más cerca y Menditeguy repuntaba poniéndose quinto. Aldo Caldarella quedaba sexto y Rodríguez Canedo comenzaba su sprint hacia los puestos de vanguardia. En el noveno giro Marcial Feijóo que ya había insinuado varias veces un trompo, logró su cometido en la horquilla. Paoloni venía detrás e hizo un semitrompo, Menditeguy muy embalado no pudo evitar la colisión. El radiador del Falcon F-100 de Galbato se destrozó y la carrera perdió la posibilidad de ver en la lucha a la *esperanza de Ford*. En los puestos de adelante, Aldo Caldarella colocó al Numa I tercero en la décima vuelta y Mujica pasaba a ser cuarto. Quinto y en ascenso Eduardo Rodríguez Canedo con el Torino ex Maneglia. Vianini de más atrás con la Liebre I con motor Chevrolet empujaba y pasaba de a dos o tres coches por vuelta hasta que se puso sexto detrás de Canedo en la decimocuarta.

La carrera había comenzado a tomar un tinte monótono. Si la Liebre II de Copello-Estéfano no se detenía, las posibilidades de triunfo de Perkins-Urruti eran poco menos que imposibles. La lucha se planteaba únicamente entre Caldarella-Ruesch, Di Palma-Mujica, Canedo-Pachelo y Vianini-Pairetti, pero pocas vueltas después el capó de la Liebre I se abrió e hizo detener a Vianini en los boxes. Al giro 26º Nasif continuaba su paseo veloz en el primer puesto con Perkins atrás, aunque lejos. Aldo Caldarella tercero, Mujica cuarto y Canedo quinto. Después venían Alzaga (ya con una vuelta menos que el resto), Malnatti, Piersanti (en excelente labor teniendo en cuenta el auto que condujo), Casá, Martínez Boero y Vianini que se retrasaba. Ya empezaba la hora de cambiar pilotos y cuando apareció primero Perkins nadie sospechó otra cosa que el cambio reglamentario de conductor en los boxes. Nasif estaba detenido, pero no era esa la causa. *Un pistón pinchado* y destrozado dejó fuera de carrera a la Liebre II, en tanto Copello enfundaba el casco que no había podido usar. Desde ese momento la carrera cayó en la rutina de seguir dando vueltas. Una tras otra, sin ningún tipo de lucha. A la 35ª vuelta, Urruti que marchaba al volante de la Liebre II-Donati mantenía su colocación con tranquilidad. Segundo Rodríguez Canedo-Pachelo y tercero Caldarella-Ruesch. Sólo dos autos estaban en la misma cantidad de vueltas, el Torino-Liebre II de Perkins-Urruti y de Canedo-Pachelo. El resto con vueltas menos. A la hora y pico de carrera había autos que descansaban en los boxes. Los dos prototipos de Chrysler por diferentes problemas, el Torino de Rey-Travers con biela cortada y el de Tarducci-Caldarella entre los más importantes. Pairetti iniciaba sus incursiones por los pits con problemas de temperatura para abandonar poco después. Urruti en la vuelta 41º quedó primero y con una comodidad absoluta. Todos estaban con menos vueltas que la Liebre blanca. En la 52º otra de las figuras ingresaba al patio de boxes. El extraño Chevrolet de "Cacho" Fangio y Juan M. Bordeu.



Llega Pablo Fachini y corre su coequiper Eduardo Casá a darle las primeras felicitaciones. Un merecido tercer puesto.

SEGUNDO ACTO Y TELON: PERKINS - URRUTI

Cuando el reloj marcaba las 11.48 (dos horas de carrera) la pareja "ideal" Perkins-Urruti seguía cosechando giros y se acercaba al momento de la victoria final. Ya no pasaba nada. Había vueltas de diferencia entre los de punta. Piersanti que llegó a estar muy bien ubicado se quedó a no mucho de finalizar dejando el puesto de mejor F-100 al Tractor de "Tuqui" Casá-Pablo Facchini, que se colocaba quinto a las 80 vueltas, detrás de Perkins, Canedo, Caldarella y Alzaga.

Tres horas de girar continuamente y sólo 14 coches desfilaban ante los ojos de espectadores algo cansados. Urruti subió al auto para cumplir con el último turno y se limitó a seguir dando vueltas no muy rápidas sin exigir el motor y doblando con mucha tranquilidad. Alzaga desplazaba a Pachelo que luchaba con un amortiguador trasero derecho totalmente destrozado. Pocas vueltas más tarde (en la 108) se cortó un palier y un seguro tercer puesto se escurrió de las manos de Pachelo-Canedo ante los ojos del señor Olivieri. Segundo seguía Marin-

(Continúa en página 11)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ROMPIENDO PISTONES

El control de ciertas partes del motor pueden evitar consecuencias desagradables en piezas vitales de costosa reparación. La detonación y la preignición

A medida que se fue buscando un aumento de potencia con un notable ahorro de combustible, los fabricantes de autos recurrían indefectiblemente al aumento de la relación de compresión. En muchos casos ese aumento de compresión se tradujo en diversas formas anormales de la combustión, ocasionando diversos tipos de roturas en pistones, aros y bujías.

Considerando que la detonación es la ignición instantánea de la masa de gases que se encuentra en la parte opuesta a la chispa de donde se inicia la combustión normal, este fenómeno produce una variación de presión con choques de ondas en la cámara de combustión ocasionando una serie de vibraciones anormales en ciertos mecanismos, que suenan como un "martilleo". De continuar esta situación por un tiempo, habrá una elevación de temperatura y de ahí a la perforación de un pistón hay un solo paso (fig. 1).



FIGURA 1

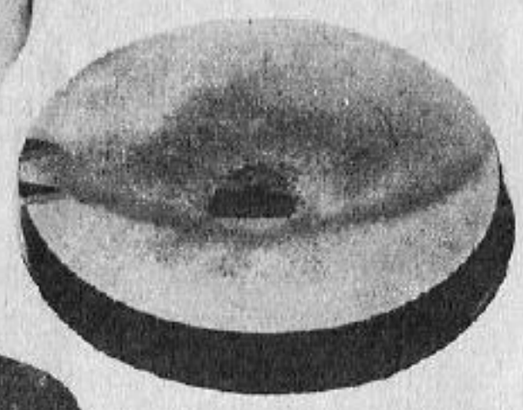


FIGURA 2



FIGURA 3

Los orígenes de esta anormalidad generalmente son:

1 — bajo octonaje del combustible;
2 — mal avance fijo de encendido;
3 — fallas en el avance automático;
4 — mezcla pobre.

Cuando se encuentran depósitos incandescentes o bujías recalentadas, se produce la ignición de la mezcla antes de que salte la chispa. Esto ocasiona temperaturas muy elevadas y presiones igualmente altas dentro de la cámara de combustión, haciendo que el cielo del pistón se "derrita" (fig. 2 y 3).

Los causantes de esta preignición pueden ser:

1 — válvulas mal reguladas (poca luz);
2 — carbón en la cámara de combustión;
3 — bujía no adecuada;
4 — fallas en el sistema de enfriamiento;
5 — encendido atrasado.



en su FIAT
repuestos eléctricos legítimos

GAREF
BAJO LICENCIA
MAGNETI MARELLI

Es una responsabilidad compartida.
Usted necesita lo que únicamente nosotros producimos.
Motores de arranque, Dínamos, Reguladores, Distribuidores, Alternadores.

DISTRIBUYE
DIHELA S.A.
GRAL. RODRIGUEZ 2452
TEL. 58-0837 59-3595
BUENOS AIRES

Parabrisas CORSA en el mundo

LONDRES Peter Brewer, un garajista inglés, de 29 años, ha partido recientemente a la India en busca de ejemplares únicos de Rolls Royce producidos para ricos magnates del petróleo y de los cuales se ha perdido la pista. Se comenta que algunas de esas reliquias están construidas en su mayor parte de oro y plata. Uno de ellos, un modelo Silver Ghost de 1908, se sabe que aún está en la caja en la cual arribó un día desde Londres y que cada tanto lo sacan a caminar para que el motor no sufra los inconvenientes de la inactividad. Está de más decir que Brewer se lleva un buen paquete de libras esterlinas para poder comprar todos los Rolls que vea y le vendan. ■ Una muy divertida chica inglesa, Christine Kessler (ojo, nada que ver con la amiga de Profumo), ha encontrado un medio de locomoción poco común: se trata de una motoneta equipada especialmente para andar en el agua. Este aparato, que es invento exclusivo de esta señorita, se presentó recientemente en el Salón de la Motocicleta que se realizó en Manchester.

FRANCIA Claude Bourillot, ex presidente de la Federación Francesa de Deportes Automovilísticos, no ha sido reelegido para su cargo presidencial, pero en revancha contrajo enlace con Michele Mercier (La marquesa de los ángeles). La ceremonia se llevó a cabo en la iglesia de Magny Cours, lugar muy "corsa" ya que a mil metros de la iglesia está el circuito donde se desarrollan año a año los 1.000 km de París. Y fueron felices y comieron perdices... ¡Arrocito para Claude! ■ Los automovilistas que deseen estacionar en el Aeropuerto de Orly se verán beneficiados por la rapidez de un nuevo sistema de "parking" establecido en la estación aérea. Se trata de guías munidos de "Walkie-talkie" que se encuentran en la entrada del Aeropuerto y son mantenidos al corriente de los lugares que se van desocupando en las playas interiores. De esta manera nadie tiene que buscarlos por sí mismo, y nadie se enojará más.

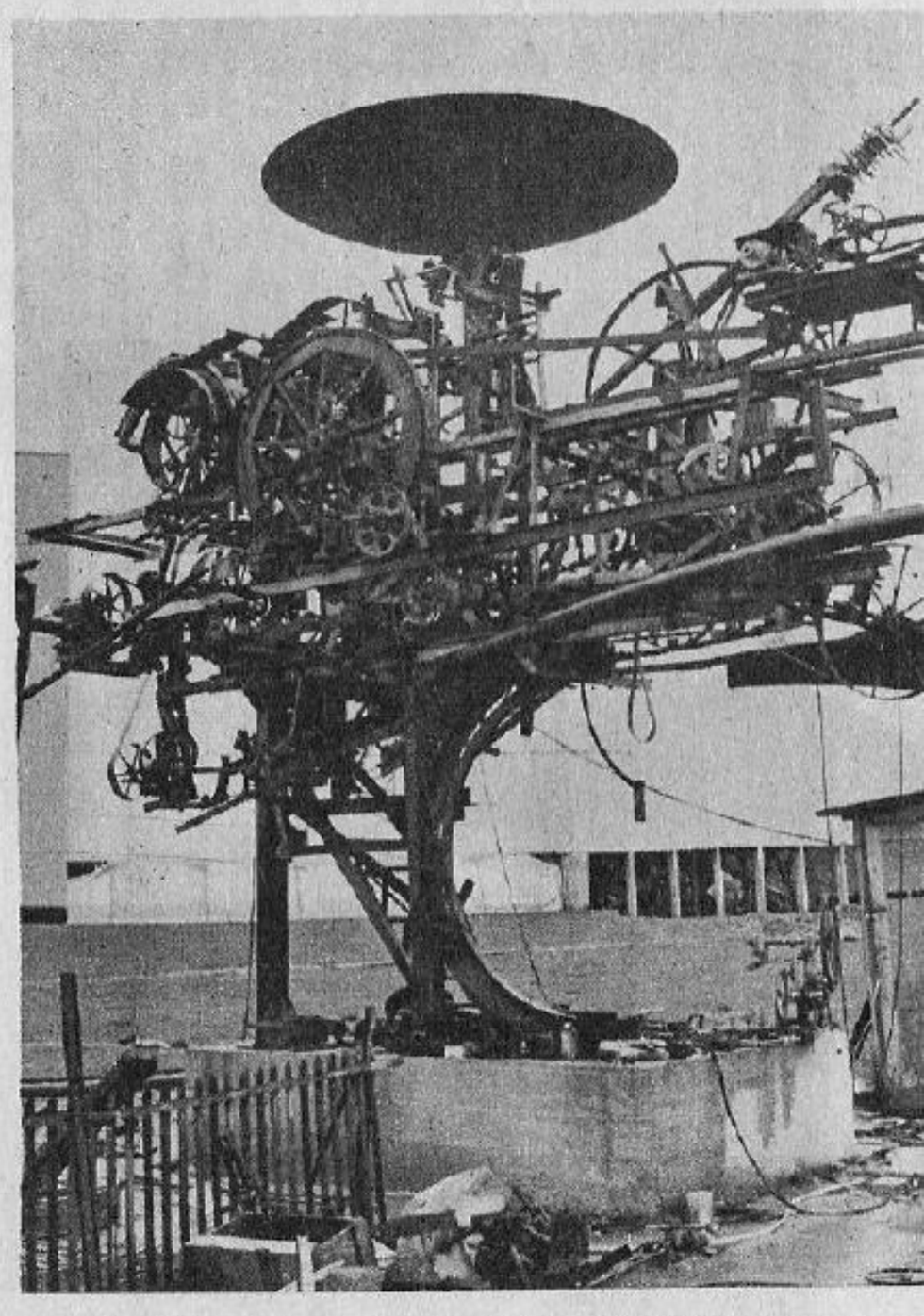
MARRUECOS Bajo el control del gobierno marroquí se producirán en una planta cercana a Casablanca, vehículos B.M.C. El proyecto se pondrá en marcha con los Mini, habiendo una producción prevista en el primer año de 1.000 unidades. A partir de ahora los señores con fez y túnica rajarán por el desierto montados en rabiosísimos Mini-Cooper 1275, tirando arena por los cuatro costados y trepando dunas "cual camello".

ITALIA Los "guards-rails" han sido colocados en todas las carreteras italianas. Hasta hace poco tiempo sólo los poseían las "autostradas" muy importantes y concurridas, pero a partir de este mes y a causa de la enorme cantidad de accidentes ocurridos se ha decidido extender esta seguridad, en toda Italia, a muchas carreteras menores. ■ En el castillo del conde Luchiano da Mosta se realizó en la localidad de Parma un "mini" salón de autos antiguos. Decimos "mini", pues sólo intervinieron veinte automóviles entre los cuales estaban un Fiat Zero 1913, un Oldsmobile 1896, un Alfa Romeo 1750 y un Chribiri de los años "veinte" (sí, sí, de la época de "Bonnie and Clyde"). También había en uno de los jardines otra "mini" exposición, pero de autos modernos. Otros veinte autos, esta vez en su totalidad de origen italiano, se alinearon junto a los añejos pinos.

NEW YORK Por un solo día las principales calles de Nueva York han de sufrir un tratamiento olorífico por el cual tendrán durante ese día aroma de pino. Se trata de un experimento tendiente a observar si los aromas inciden directamente en la actitud agresiva de los conductores. Bueno, ahora con olor ya es otra cosa. Veremos estas escenas: —¡Adelante Ud., señor conductor de taxi!! — No, señor colectivero, pase Ud. primero, que quiero oler un rato más este sabrosísimo olor a pino que flota en el ambiente. —Bueno — responderá el señor colectivero—, hoy paso yo primero, y mándele saludos a la patrona, señor taxista. ¡Qué lindo sería!, ¿no? ■ Mario Chester, un italoyanqui que vive en Texas, ha construido, tomando como base un carro de repartidor de leche, un "hot rod" que con un motor Continental de la Lincoln camina cerca de 180 km/h. Con este aparato extraño, el bueno de Mario se hizo campeón de su categoría en Houston. ■ Jacqueline Kennedy (y que Lord Harcher la perdone) dejó de lado su Jaguar E para adquirir un Cadillac negro con tapizado negro y un chofer... negro.

DE TODAS PARTES Nos tocó viajar por la Avda. Santa Fe a las siete de la tarde detrás de un Opel Komodore 1900, último modelo, con las luces de posición prendidas. Podemos asegurar que encandilaba más que un Torino, de frente y con las de lodo prendidas. ■ En la Plaza Independencia de Montevideo vimos un Morgan (de esos autitos ingleses tipo MG que desde 1940 siguen con la misma línea) nuevito, último modelo... con funda peluda en el volante. Nuestro intelecto "corsa" nos movió a dar vuelta la cara y rumbear sin mirarlo por la Avda. 18 de Julio. ■ En un conocido comercio de automodelos se está por lanzar a la venta el Citroen "Chaparral" de Corsa en escala. Lindo, ¿no?





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

R. A. F.

Para la nueva película que se está rodando bajo el título de "La batalla de Gran Bretaña" se han adquirido ya una veintena de viejos Spitfire, una docena de Heinkel y una variada provisión de Messerschmitts. Además, se han adquirido una cantidad bastante importante de autos de la época. Interviene en este film el marido de la princesa Magarita, Lord Snowdon. Reales actores, ¿no?

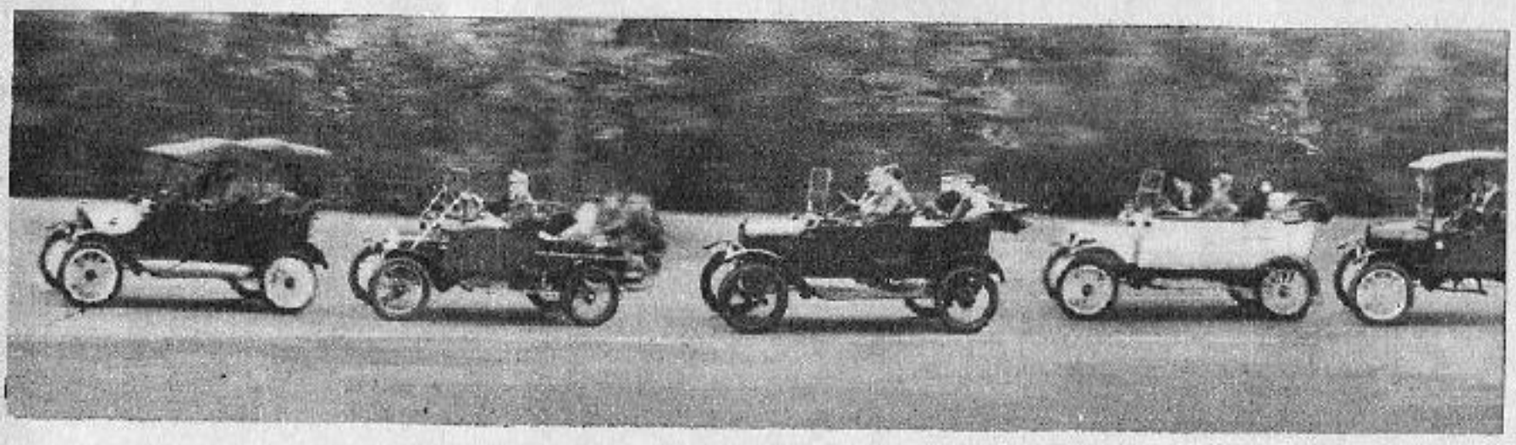
PAPITOOO

Los Mini ingleses poseen ahora un nuevo limpiaparabrisas de diseño aerodinámico que se esconde cuando no se requiere su funcionamiento... y... el... nue... Pero ¡qué me importa el Mini, los limpiaparabrisas ni la lluvia! ¿Qué me cuentan de Miranda Ward?... sí, ya sé: ¡Papitooo! Claro que en Buenos Aires también tenemos algunos ejemplares.

CHATARRA

Este monumento a la deformación y a la cosa rara tiene su puesto de honor en uno de los desarmaderos más importantes de Dusseldorf, Alemania. ¿No es verdad que parece un Bilander Estrogamático de Fiurcinis Calimestrados a Gas? La verdad es que a nosotros no nos parece. ¿Y a usted? Suponemos que a usted tampoco pero vio que lindo nombre le encontramos.





LIZZIE RAID

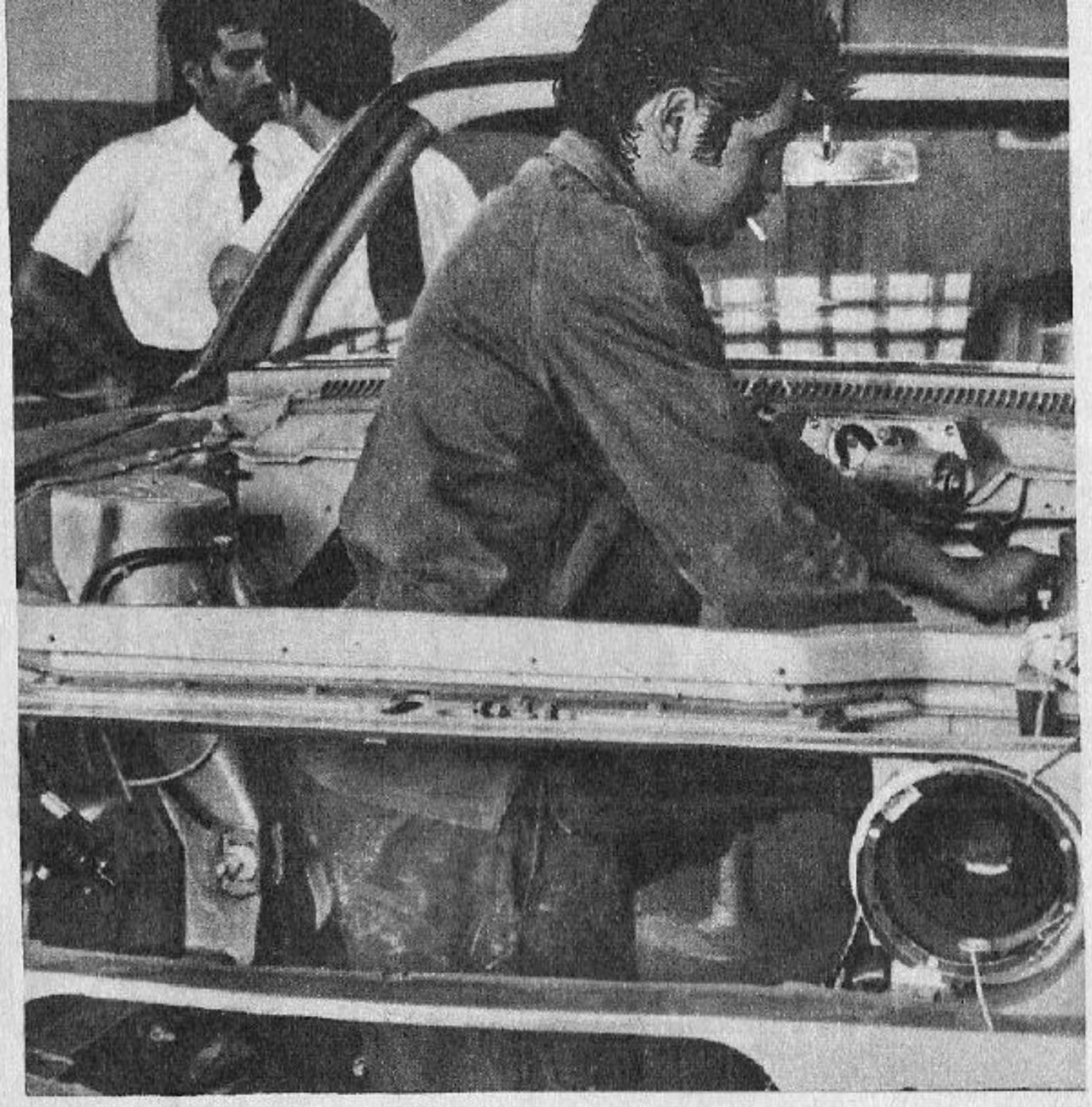
Entre Brigthon y Londres se llevó a cabo un rallie, reservado exclusivamente para automóviles Ford T, entre 1910 y 1926. En esta especie de carrera, corrieron desde camiones "Lizzie" de reparto de hielo hasta estupendas "baquet". ¡Oh, le sport automobile!!!

Parabrisas CORSA

legales

ENTRE CARRERA Y CARRERA

Los entretelones de la venta de autos robados adquieren caracteres un tanto inusitados para el público en general. La actividad corsística desgraciadamente no ha escapado al tejemaneje de los amigos de lo ajeno



por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA

En dos notas anteriores *(Los usados con trampa* —Nº 102— e *Informe para futuros compradores* —Nº 108—) charlamos sobre un tema que requiere urgente tratamiento: No puede tolerarse más que se sigan comprando y vendiendo coches robados, semirrobados, prendados, embargados o carentes de documentación legal.

Consignábamos también las variantes con las que puede un comprador ser defraudado. Entre ellas mencionamos la operación de venta de un automóvil cuyo motor tiene el número regrabado o adulterado (caso encuadrado en el inciso 1º del art. 173 del C. P. y art. 33 del decr. 6582/58). También indicamos que había una variante poco conocida, pero que ha sido utilizada por bandas organizadas para delinquir con automóviles. Nos referíamos a la venta de vehículos robados, con documentación de coches que han salido de circulación por haber sido destruidos por un siniestro (choque o incendio). En estos casos, cabe señalar, se adulteran el número de motor y chasis, cambiando las chapas originales por las del coche fuera de circulación.

Era un ejemplo hipotético. Sin embargo, la realidad, tan rica como la imaginación, nos ofreció de inmediato un caso típico.

UN CASO TIPICO

Como lo informaran los diarios matutinos del 25-4-68, entre ellos *La Nación*, luego de una investigación minuciosa, las autoridades de la Policía Federal dieron a conocer el "modus operandi" de una banda perfectamente sincronizada, presuntamente integrada por conocidos corredores.

De acuerdo con la información dada a conocer, al practicar personal policial una inspección en un taller mecánico, se secuestró un coche preparado para competir. Una vez en poder de la policía, se comprobó que su motor tenía el número de serie adulterado. Detenidos los responsables de la venta, uno de ellos reconoció que con sus cómplices había hurtado varios autos de distintas marcas con el fin de realizar una operación muy singular. Esta consistía en adquirir por bajo precio autos con la carrocería destruida o semidestruida y sustraer simultáneamente un modelo de la misma marca. Luego colocaban el motor del comprado en el robado y arrojaban al río el motor de este último vehículo.

De este modo —informa *La Nación*— obtenían un auto en perfectas condiciones legales y de uso que después lo vendían a los precios de plaza, beneficiándose con la diferencia.

También se informó que en el procedimiento se secuestraron quince vehículos de distintas marcas y seis motores preparados para competir así como también un juego de punzones para regrabar motores, obvio instrumento del delito.

Como ustedes ven, este "modus operandi" no podía ser fruto de la improvisación. Está claro que había sido detenidamente estudiado para perfeccionar una variante de la estafa, dedicada a "corsas" que les gusta correr y no escudriñan demasiado en los papeles y números grabados que jurídicamente deben respaldar la propiedad de los "rápidos".

Los detenidos fueron puestos a disposición del juez de Instrucción y van a ser imputados por los delitos de hurtos reiterados, en concurso real con defraudación e infracción al art. 289 del Código Penal.

En primer lugar la maniobra descripta encuadra en lo previsto por el art. 33 del decr. 6582/58 en cuanto señala: "Será reprimido con prisión de uno a cuatro años el que adultere o de cualquier modo modificare la numeración estampada por el Registro (del Automotor) y/o en el chasis y/o en la placa individualizante y el que reemplazare ésta ilegítimamente". También encuadra en el inciso 2º del artículo 35, que ordena: "El que estampare en el motor y en el chasis del automotor, sin derecho para ello, la numeración . . ."

Aun cuando estas sanciones están previstas para el caso de que se trate de la numeración de motor y chasis de coches registrados (y registrados sólo están los 0 km y modelos posteriores a 1963) se aplica por extensión también en los casos en que se tratare de adulteración en los números correspondientes a los usados. Por lo demás, el regrabado en la numeración del motor de los vehículos usados está penado específicamente por el inciso 1º del art. 173 y el art. 172 (Un mes a ocho años de prisión).

Como en este caso y en casos similares se da "prima facie", la figura de hurtos reiterados, debemos señalar que el decreto 6582/58 pena el hurto, o sea el apoderamiento ilegal y sin violencia de un automóvil, con prisión de uno a tres años.

Todas estas violaciones del Código Penal fueron reiteradas y en un verdadero concurso real, lo que aumenta aún más el consiguiente castigo.

En efecto, el Código marca en el art. 54 que cuando un hecho cayere bajo más de una sanción penal, se aplicará solamente la que fijara pena mayor (en este caso defraudación: ocho años). Aunque si el juez de la causa encontrare probados todos los delitos descriptos podría aplicar también la variante agravada de este concurso, verdadera concertación de hechos delictivos. La indica el art. 55 de la ley penal en cuanto dice: "Cuando concurren varios hechos independientes reprimidos con una misma especie de pena, la pena aplicada al reo en tal caso tendrá como máximum la suma resultante de la acumulación de las penas correspondientes a diversos hechos.", o sea que podría llegar a dictar el juez una condena grave si los encontrara probadamente culpables. Claro está que la defensa en juicio puede demostrar la inculpabilidad de alguno de los procesados por falta de pruebas suficientes.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

(Viene de página 6)

covich, tercero el F-100 de Casá-Facchini, cuarto el eterno y regular Faraoni en pareja con Ramallo y quinto Martínez Boero con el mejor Chevrolet Súper. Así siguió todo hasta que las "pasadas" agujas del reloj llegaron a marcar las 13.48. La bandera a cuadros recibió a Urruti (esta vez le tocó a él) que mostró una amplia sonrisa vasca. Para Perkins: 24 Horas, 500 kilómetros y 4 Horas. Para Urruti: 24 horas y 4 Horas. ¿Algo más?

PATIO DE BOXES

Diálogo "picante" entre un dirigente no identificado de IKA-Renault y Carlos Pairetti: "¿Y usted cómo se atreve a correr con una Liebre y ponerle motor Chevrolet?" *"Yo corro con lo que quiero, donde quiero y no tengo por qué darle explicaciones a nadie. ¿Ustedes qué me dieron, qué me ofrecieron?"* "Le damos una Liebre uno y medio..." fue la contestación del dirigente. *"No, yo quiero un auto ganador y ahora lo tengo..."* (Diálogo más o menos textual escuchado en los boxes).

Al finalizar la carrera fue tomado el desgaste de las gomas de Perkins-Urruti por el equipo técnico de Pirelli (Andolfato, Castagnola y demás). 2mm. de la delantera izquierda; 1½ mm. de la derecha, y 2mm. en las traseras. *Temperatura de los neumáticos* tomada en el borde interno, medio y externo de la banda de rodamiento del neumático delantero izquierdo: DI PALMA: 30, 28 y 32 grados (normal); FARAONI: 34, 30 y 40 grados (normal); ALZAGA: 35, 31 y 33 grados (demasiada comba), y MARTINEZ BOERO: 35, 37 y 24 (pasado de comba).

A las 9.20 horas. Temperatura ambiente: 10 grados. Temperatura de pista: 12 grados, a 60 cm del suelo: 11 grados. Humedad: 70 %.

Roberto Rivera acompañó a Rolo Alzaga y a Carlos Marincovich. Al igual que Zurita y Evaristo Boubée estuvo las cuatro horas sentado juiciosamente y portándose muy bien. Estaba feliz por el segundo puesto de Rolo, su amigo en "Idolo". *Debutó como acompañante de Rolo,* antes lo había sido de Galbato en varias ocasiones.

La Liebre II de Gastón Perkins acusó en la balanza 1.245 kilos. No hubo problemas.

"Pronello dijo que yo no sabía manejar...; espero que ahora cambie de idea". Lo dijo Roberto Pachelo que anduvo en pareja con Eduardo Rodríguez Canedo en un Torino con trompa de Liebre I.

"Larry" no fue de la partida. El sábado y domingo estuvo en el Autódromo, pero de espectador. "Hicieron un auto nuevo en lo de Lutteral, con tren delantero modificado, pero lo probamos hoy a la mañana y era un desastre. No lo podía tener. Roux también lo anduvo y casi se da la piña. Berta dio un par de vueltas y cuando bajó estaba blanco... era intenible. Si hubiese sabido, venía con mi auto, ahora ya no tengo tiempo". Nos prometió algo, pero para eso hay que esperar una semana.

El sábado estuvo Atilio Viale en el Autódromo Municipal. Todavía con bastón pero mucho mejor. A la salida lo encontramos al volante de su Ford Falcon. "Tengo unas ganas locas de subirme a uno de estos autos...". Aún falta tiempo, pero lo veremos.

Ricardo José F. Bonanno clasificó con el Cavaro F-100 de Carmelo Galbato que conduce habitualmente Ernesto Bauch. El coche no andaba nada. "Si no bajamos los 2 minutos, mañana no largo". No largó.

El asunto credenciales para periodistas en la ACTC, fue lamentable. Hubo colegas que el domingo no pudieron disponer de ellas porque el viernes ya se habían acabado. Se comentó que alguien *metió la mano* en la caja fuerte y se llevó 500 como quien no quiere la cosa. ¡Schiaffino, eso no puede ser!

Paco Mayorga andaba medio desesperado el sábado a la tarde tratando de conseguir auto y copiloto. No tuvo suerte, era demasiado tarde.

Diálogo muy corto sostenido con Martínez Boero antes de la largada:

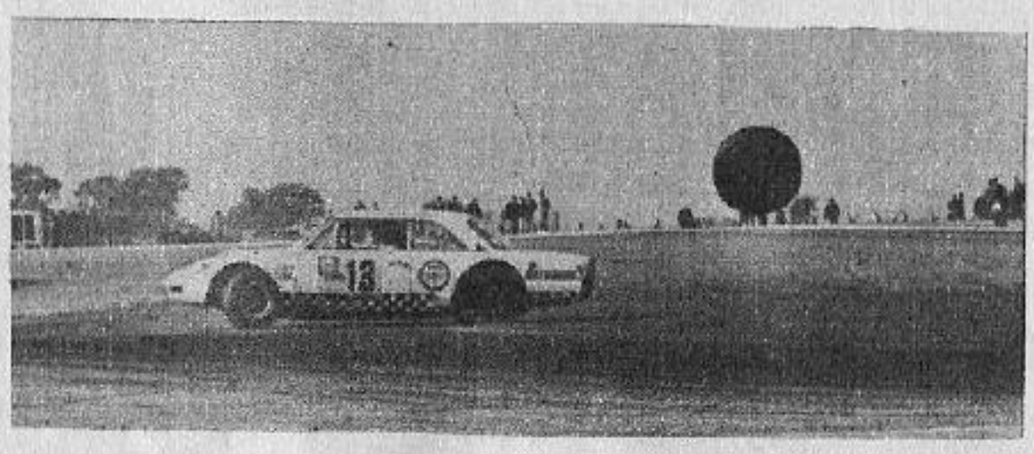
—¿Y esas tres manzanas encima del tablero?

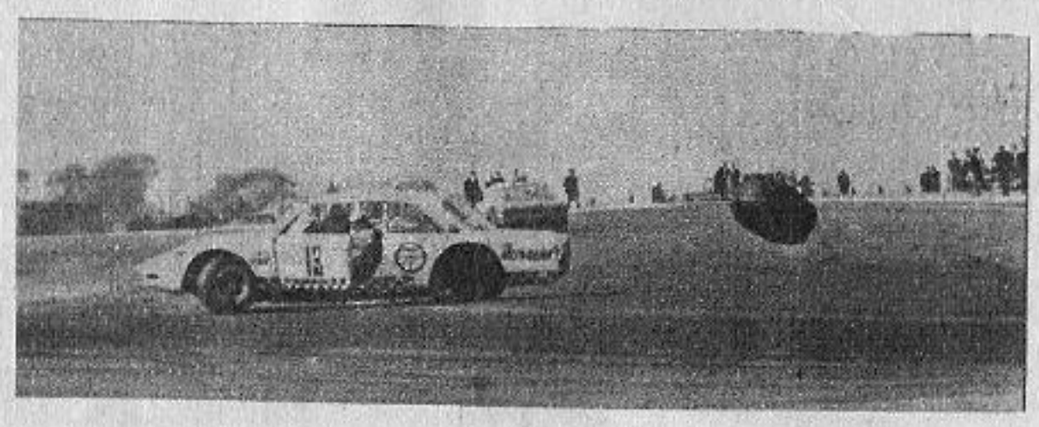
—¡Ah!, son cosas de mi acompañante que se prepara para la carrera.

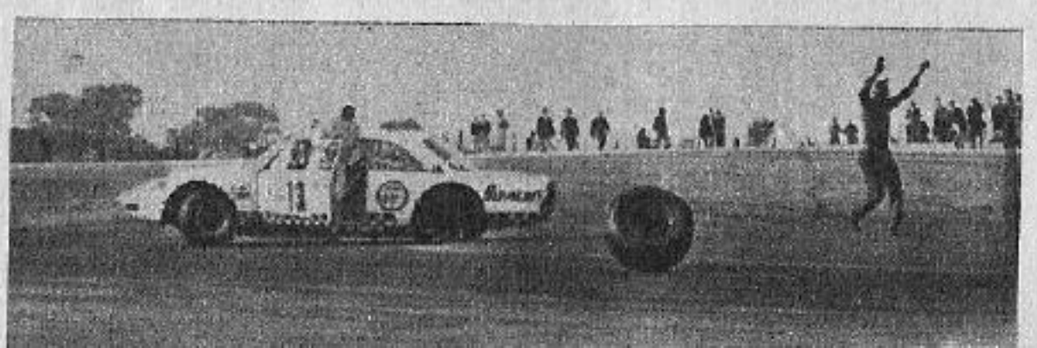
—(...).

Confidencialmente Carbajal se interesaba por saber quién largaría con la









Faltaban dieciséis vueltas. Ya el tercer puesto estaba asegurado. En ese momento conducía Pachelo, Rodríguez Canedo esperaba en el box. Pero al llegar a la horquilla se corta el palier y con la rueda se van al aire las esperanzas.



MARTIN FIERRO POCO GAUCHO

"...Por eso yo —que soy un poco Peugeot— me quedo con el 404 para seguir corriendo y divirtiéndome." Y con esa mueca que es un poco sonrisa y otro poco melancolía, Ernesto Santamarina se alejó caminando hacia la salida del patio de boxes.

No era para menos, el primer incidente registrado el domingo —y el de características más desconcertantes— fue la entrada al patio de boxes del Martín Fierro, Prototipo Chrysler, Formisano & Co. Porque ocurre que todavía no se había largado la carrera, o mejor, había sido simultáneo. Se limitó a dar la vuelta al circuito detrás del "Pace-Car" Ford Falcon convertible. Y cuando todos los demás motores rugían en busca de la curva del ciervo, el rayado seis cilindros maullaba en busca de la puerta

El sábado los dos prototipos tenían motores similares de carburadores verticales. "Con ese motor se podía girar en 1 minuto 50 tranquilo. No es el súpertiempo, pero se puede discutir un poco la carrera." Pero el auto sufrió el sábado un accidente. Se buscó otra trompa y no había con buche para los carburadores verticales. Se le coló una unidad de alimentación horizontal. Y ese mismo coche el domingo no pudo largar con el resto porque un desperfecto en los anclajes de las barras de torsión que suspenden a las ruedas delanteras, modificó tan exageradamente el ángulo de Camber que los llantas rozaron los flexibles de freno hasta romperlos.

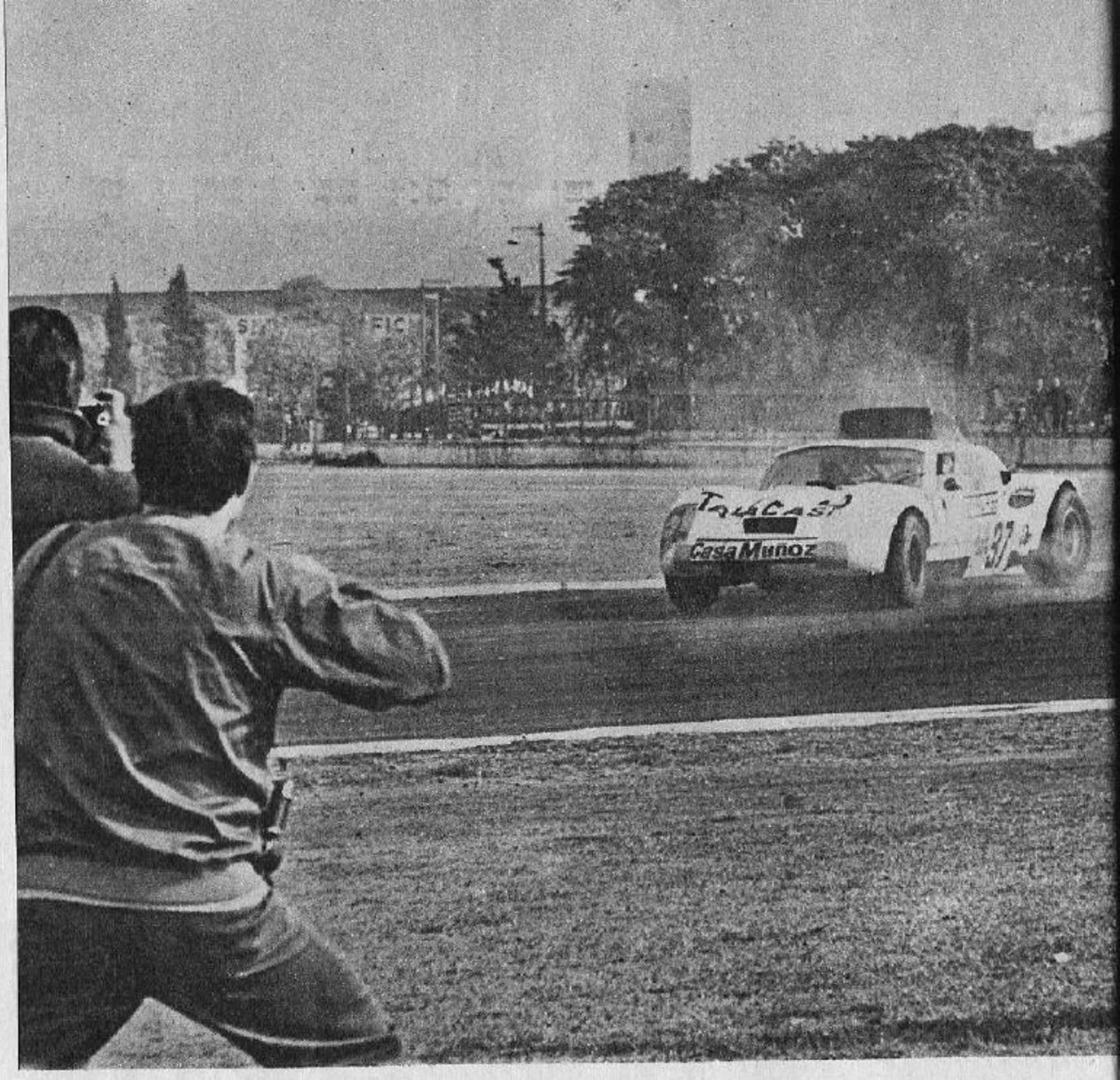
El otro coche (Najurieta-Juchet doblaba varillas levantaválvulas como si fueran de goma. El sábado había comenzado a manifestarse el problema lo que obligó a cambiar los resortes. El domingo el problema obligó a algo mucho más drástico, y el otro coche se retiró de carrera. Se dice que con las tapas nuevas traídas de USA andan por los 275 caballos.

Liebre II de Pronelo, si Urruti o Gastón. Porque de acuerdo al orden que ellos se hubieran fijado, Berta haría largar primero a Copello o a Nasif. Lo importante era que no coincidiera Copello con Perkins porque indefectiblemente entrarían en la lucha a muerte a pesar de los frágiles metales que había que conservar por cuatro horas más...

Mientras que para la carrera de los 500 Kilómetros realizada también en el autódromo, el ganador Gastón Perkins llevaba en su Liebre I, 35 libras de presión en tres gomas y 38 libras en la delantera izquierda, esta vez la Liebre II de la pareja ganadora iba con 35 libras en la goma delantera izquierda y 32 en las restantes.

La ACTC y sus cositas... Esta vez se volvió a los 1.200 kilos. Y como si faltara algo, el reglamento particular de la prueba, ordenaba llevar acompañante. Personaje tan inútil como en desuso desde hace muchos años en carreras de circuito. Y ocurre que por una fatalidad (en este caso fue la falla del material del palier izquierdo) Alberto González perdió una rueda en plena carrera, provocando varios tumbos a su Ford sin otra consecuencia para él que una cortadura de cierta importancia en un brazo. En cambio su acompañante, al salir despedido del coche, sufrió varias quebraduras y politraumatismo de cierta gravedad.

Mario Tarducci debió abandonar en la primera hora de carrera. No está teniendo mucha suerte con el coche experimental de Berta. El domingo un



El hombre de Bolívar, Martínez Boero, el mejor Chevrolet ubicado. Es un gomía.

RETRASOS Y ABANDONOS

DI PALMA-MUJICA: Tres de las cuatro horas corrieron sin frenos. El embrague dio también algún que otro dolor de cabeza.

COPELLO-ESTEFANO: En las primeras vueltas (27º giro), Nasif rompió un pistón.

TARDUCCI - CALDARELLA: Mientras conducía el piloto de Villa María, se rompió un acople de uno de los tubos de sistema de inyección.

MALNATTI-GRACIA VEIGA: Rotura de cañonera izquierda del puente trasero, inmediatamente a la salida del diferencial.

PAIRETTI-VIANINI: Se atrasaron al principio un poco por el capot abierto. Cuando subió Pairetti, se rompió el tanque de nafta.

PIERSANTI-PIERSANTI: Se "agarró" el motor en mitad de la carrera.

RODRIGUEZ CANEDO-PACHELO: Rotura de palier.

PROTOTIPOS CHRYSLER: Ver recuadro "Martín Fierro poco gaucho".

FARAONI-RAMALLO: Falla de frenos.

RUESCH-CALDARELLA: Se rompió el caño de descarga del tanque expansor del sistema de refrigeración.

MARTINEZ BOERO-FIGLIOLI: Falta de frenos igual que la mayoría.

REY-TRAVERS: Rotura de biela.

SAUZE-BORDEU TEOFILO: Pequeño golpe en el costado izquierdo y principio de incendio.

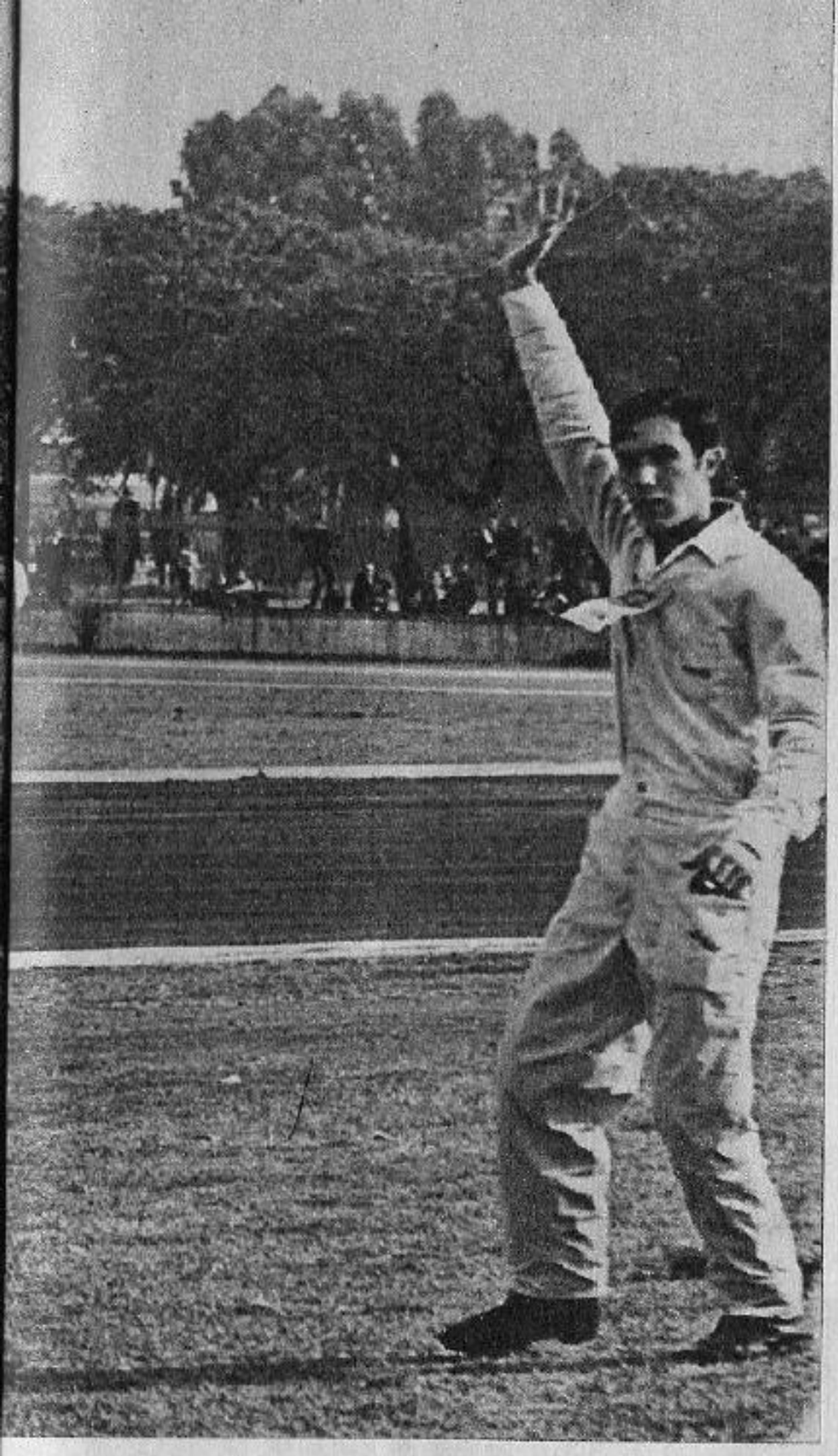
BORDEU-"CACHO" FANGIO: Rotura de balancín en el Bergantín-Chevrolet.

BOYADJIAN-VESSURI: Trompo y algo extraño.

FEIJOO-POZUETA: Detención con la bandera negra esgrimida por el Comisario Deportivo por conducción "peligrosa".



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



inyector lo obligó a perder las esperanzas. "Por ahora tenemos la misma potencia —nos explicaba— pero mucha mejor aceleración". Mientras tanto, debajo del capot con muchos recortes del Torino especial, inyectores Lucas y Weber combinados esperan la próxima.

A propósito de este sistema, digamos que Berta utiliza los carburadores Weber como medio para aplicar sobre ellos los inyectores. Cada carburador lleva un inyector en cada una de las trompetas de admisión. Otros dos inyectores van colocados en el pequeño conductito de admisión que queda entre el cuerpo del carburador después de las mariposas y el block del motor. Resumiendo: dos inyectores antes de las mariposas y dos después, en cada carburador del que sólo se utilizan las mariposas.

Carlitos Travers, "El debutante", se mantuvo en los primeros momentos de la carrera en una posición muy digna. Buscando mejor performance logró ponerse en la cola de Rolo Alzaga y así se mantuvo a la velocidad del ganador de Rafaela durante dos vueltas. Pero al llegar a la "ese" del ciervo, cuando ya había recorrido casi tres circuitos pegadito al Torino Crespi, de pronto una nube de tierra le avisaba que un segundo antes había tenido razón al pensar: "Este ritmo es un poco fuerte para mí". Seis veces giró el coche sobre sí mismo dejándole un amortiguador "fané" y obligándolo a continuar más medido.

Durante la primera parte de la carrera, la "ese" brindó espectáculo extra a las atestadas tribunas del autódromo. Allí se produjeron varios trompos, algunos de ellos más que bravos. Malnatti, por ejemplo, fue protagonista de uno sensacional. Piersanti, que venía cerca, tuvo que tirarse afuera para no embestirlo.

El accidente de Alberto Gómez con el Falcon de López Uribe fue tremendo. Bonnano, que estaba en el lugar presenciando la prueba ("el bati-auto que pensaba compartir con Bauch tuvo problemas no solucionados, y Ricardo se quedó a pie) nos contaba que el acompañante salió despedido en un vuelo que concluyó a 15 metros del coche. No sabemos si estaba desatado, o simplemente si se rompieron los anclajes del cinturón. En cualquiera de los dos casos hubo *negligencia*. El vuelco se debió a la rotura del paller izquierdo el que por la apariencia del corte, ya estaba "comprometido" en su zona periférica.

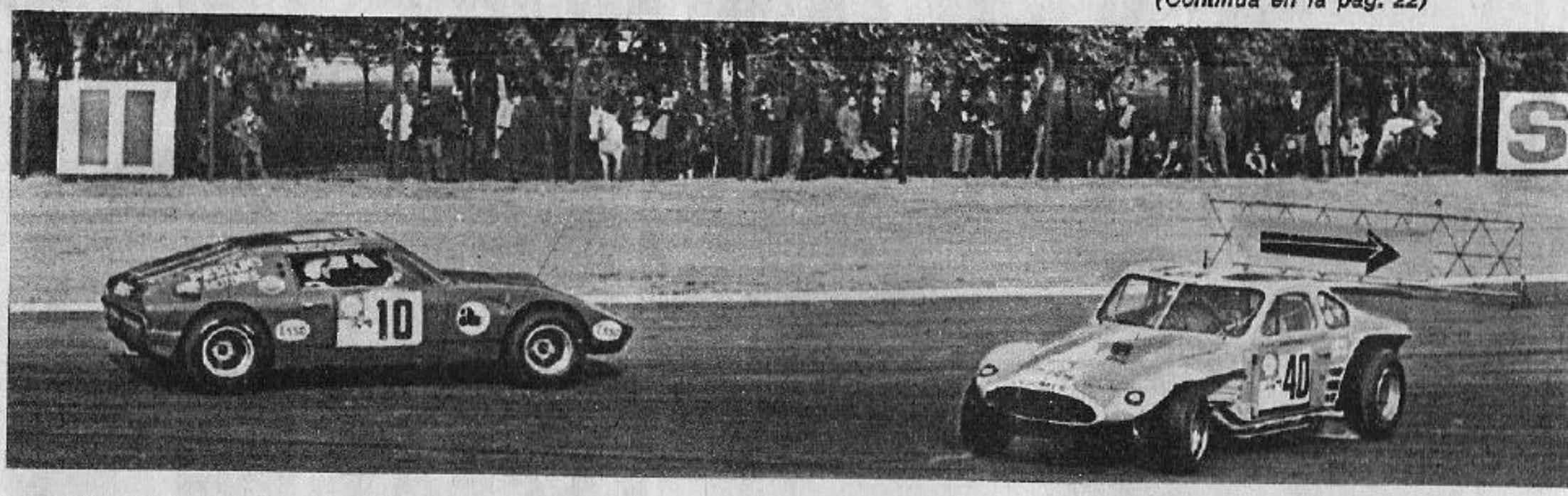
Los curiosos dentro de los boxes —que los hubo a montones a pesar de las "promesas" de repartir *bien* las credenciales— molestaron bastante. Varios de ellos que metieron la nariz en el auto de Bordeu cuando le estaban cargando nafta, quedaron empapados en combustible al desbordar violentamente el tanque. Bien hecho...

Además, la cantidad de vehículos situados en el pasto fue excesiva. Otros circulaban por zonas peligrosas. ¿Y la seguridad?

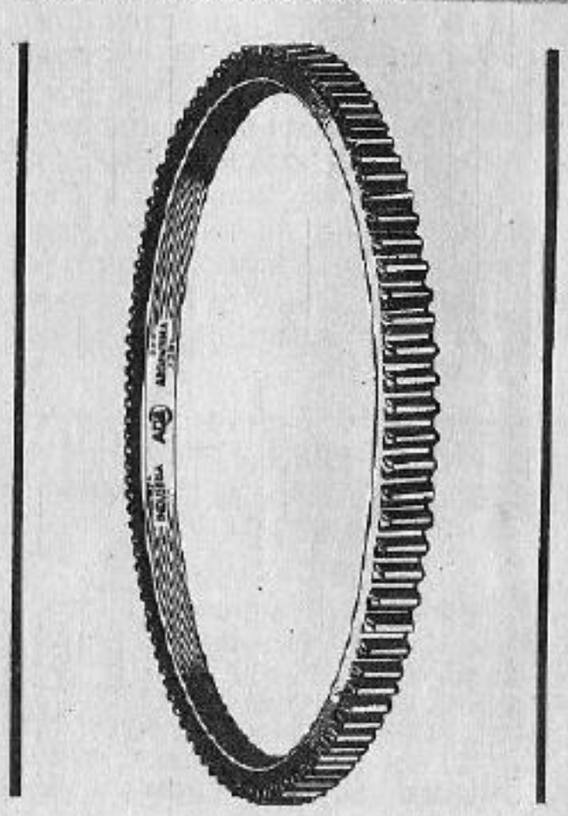
El episodio extraño fue protagonizado por García Veiga, el pupilo arrecife-

(Continúa en la pág. 22)

Ruesch, un poco apurado intentando recuperar el tiempo perdido en el box cae en la ignominia del trompo falaz...



Peligroso trompo del coche conducido por el binomio Pouloni-Willgins que Alzaga logra eludir y entrar en la horquilla.



No coloque repuestos de calidad inferior, respalde su prestigio. Cuando cambie una corona de arranque prefiera siempre la marca

ADA®

PIDALAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

FABRICANTES

CASA STEWART S. A.



GANO CON Esso

en el Autódromo de Buenos Aires





PERKINS - URRUTI

2° ALZAGA - MARINCOVICH

Integrantes del Equipo Esso de Corredores, todos usaron el aceite justo que necesitaban sus motores y que seleccionaron del Equipo Esso de Lubricantes.

Use usted también el **extra** rendidor lubricante Esso que más conviene a su motor y aumentará su rendimiento
El Equipo Esso de Lubricantes **tiene una calidad para cada necesidad.**

Esso

EQUIPO ESSO DE LUBRICANTES

con CERTIFICADO TUERCA



PARABRISAS CORSA PRESENTE EN INDIANAPOLIS

Puede ser que las 500 Millas de Indianápolis no sea la carrera más importante ni trascendental del mundo; aún más: estamos casi seguros que las 24 Horas de Le Mans es la más importante, pero nadie le puede negar a Indy lo que Indy significa en nuestro mundo automovilístico. Por esta razón y por el particular significado de la edición 1968 que se disputa el jueves próximo (la batalla decisiva entre nuestro viejo y querido motor a pistón y la avasallante turbina) PARABRISAS CORSA brindará a sus lectores una sensacional nota en el próximo número, sobre las clásicas "500" de Indianápolis. Para ello nuestro enviado especial, el redactor-dibujante Héctor L. Bergandi se encuentra desde la semana pasada en los EE. UU., listo para darle a las teclas y brindarles a los lectores de Corsa la noticia al minuto, y en un próximo número sus impresiones a través de su ágil pincel.

AL FIN CUVERTINO

Omar Cuvertino triunfó en la competencia de M.A.F.I de El Trébol

Cuvertino en cualquier momento, especialmente en los circuitos de tierra, iba a ganar una carrera. Sunchales este año lo puso en evidencia. De no ser por unas antiparras, Cuvertino al frente. Y en El Trébol se consumó todo. El Ramonense Omar Cuvertino ganó de punta a punta, no hay Sotro que valga.

Se disputaron dos series de 15 vueltas cada una. La primera la ganó Cuvertino y la segunda Vicente Cipolatti con el coche de motor adelante del Automóvil Miget Club Sunchales. Cipolatti hizo tiempo record —más amenazado en su colocación que Cuvertino.

Cuando llegó la hora de la final, Cuvertino y Cipolatti fueron los hombres-espectáculo hasta que abandonó Cente y de ahí en más Cuvertino impuso una marcha muy tranquila al Tornado blanco y rojo de la Peña Ram-San. Segundo fue Orlando Sotro (el de motor trasero) y tercero su hermano Rolando, el boom hasta lo que va del año en la categoría.

EL TREBOL

A. C. Santa Fe-Est. Las Taperitas
26/V/68

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Vts.
1º	Cuvertino, O.	Tornado	35
2º	Sotro, O. ..	Falcon	35
3º	Sotro, R. ..	Falcon	35
4º	Plá, V. H....	Chev. Súper ..	35
5º	Di Sante, D.	Chev. Súper ..	35
6º	Ottonieri, H.	Chev. Súper ..	34

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LAMBORGHINI ESPADA 4 POSTI

Todo comenzó a fines de la segunda guerra mundial, con la compra del material de rezago de los aliados...

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

"Desde aquí hasta aquí." Un dedo índice indicaba sobre un campo de venta de vehículos militares de desecho la cantidad deseada en metros. Allí los aliados, finalizada la guerra, habían mandado todos sus jeeps con la estrella blanca bien grande pintada sobre el capot, además de interminables filas de camionetas, camiones Dodge, motos y vehículos armados ligeros. Todos en perfecto estado.

Era la época en que todo en Italia se compraba por metros, incluso los vehículos que pocos meses antes habían servido para tirar abajo demasiadas cosas... Cuando el insólito cargamento entró en Cento, un pueblito muy cerca de Ferrara, las comadres cuchichearon entre sí: "Ahora Ferruccio Lamborghini debe haber declarado la guerra a alguien". Porque no habían terminado de olvidar el día que trasformando un Fiat Topolino primera serie, modificado por "lui même", se largó a correr la Mille Miglia.

Pero el destino de todos esos fierros comprados con la dote de su mujer era muy otro. A falta de enemigos comenzó la trasformación del material. Tiró piezas a la basura, recortó, trasformó y volvió a armar en el pequeño taller de Cento. Así el tiempo los operarios vieron con satisfacción cómo todos los vehículos que hasta entonces habían hecho ¡Pum! salieron convertidos en tractores de los que la campiña italiana, sobre todo en la Baja Emilia, necesitaba tanto. Ferruccio Lamborghini llegaba a los campos y ofrecía sus tractores a los propietarios que habían decidido motorizarse. Si éste no tenía dinero suficiente para pagarlo, el constructor aceptaba el pago en "especias". Diez quintales de vino como anticipo y el resto, a la siguiente cosecha, podía ser una forma de pago. Era un gran vendedor; si el campesino estaba indeciso, seguramente le dejaba un tractor; y si estaba con ganas, muy posiblemente saliera comprando dos.

Eran los años del "boom", y en Emilia el "boom" se llamaba Lamborghini. Con su vitalidad agresiva, con la cordialidad de la gente de aquella parte de la península, el mecánico de Cento construyó, tractor por tractor, una fortuna fabulosa.

El tallercito se convirtió en una fábrica pequeña, y la fábrica pequeña en un establecimiento monstruoso. Y Lamborghini se convirtió en "Comendatore". Pero solamente para aquellos representantes que buscan sus productos. Para los obreros y para toda la gente de Cento, Lamborghini sigue siendo, como siempre, Ferruccio.

Junto a él hay un ingeniero con aire politécnico, se llama Dalara y ha trabajado en Maserati. Las ideas se le escapan por cualquier lado, ya que son demasiadas para manifestarlas con una sola boca. Su producto es un doce cilindros con doble árbol y seis carburadores de doble cuerpo, 4 litros de cilindrada. La carrocería, diseñada por Scaglione, un toscano que vive en Torino. Eran los padres de la primera Lamborghini, una "berlinetta" baja y perfilada, discutible en muchos aspectos: los faros o la cola un poco vieja en su diseño. Pero siempre una constante, novedad y coraje. Seis meses se emplearon para realizarla, y después, la presentación oficial. La acogida por parte del público es un tanto polémica. El coche tuvo, indudablemente, algunos aspectos negativos, pero por sobre este aspecto objetivo, existen otros motivos que justifican esta creación. Fue un bautismo sin alegría. Lamborghini aceptó las críticas y

245 km/hora. Líneas limpias en el verdadero 4 asientos de Ferruccio Lamborghini. El Espada es un coche logrado.

→

LAMBORGHINI ESPADA 4 POSTI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Un rápido desarrollo industrial y el ex fabricante de tractores Ferrucio Lamborghini se convierte en un serio rival para Enzo Ferrari en el mercado de los G.T.

las replicó. Luego, en el Salón de Turín, llevó su coche con ciertas modificaciones, y así, poco a poco, comenzó a gustar.

Mientras tanto, los Lamborghini nacían a la calle. Dos, tres, luego diez por mes en el establecimiento de Sant'Agata. Alguna que otra ya circulaba por la calle y a destacarse en medio de la selva de coches deportivos europeos. La gente ya la distinguía. Finalmente, Ferrucio Lamborghini venció en la batalla. Pero se necesitaba su carácter para salir airoso de esta lucha en la que siempre creyó.

Seis años atrás, Lamborghini significaba, para los italianos, una marca de tractores. Hoy, este mismo nombre, hace pensar sólo en automóviles de gran perfomance. En el "GT 4000" y, sobre todo, en el "Miura" y el "Marzal". El coche casi venido del mundo de los sueños presentado en el Salón de Ginebra del año pasado.

Un automóvil del que se dudó la producción definitiva. Pero un año después, ya el Marzal ha entrado en la fabricación regular. Pero su inquietud fue más allá aún. Y aunque ya hay en sus proyectos la producción de helicópteros a la que ya está abocado en su

Las líneas de avanzada buscadas por Bertone están logradas. Como así también el el interior de 4 puestos sumamente deportivo y al mismo tiempo confortable.

estudio, ha decidido este año sacar a la venta el nuevo Gran Turismo de 4 litros y 4 asientos. Aprovechando la carrocería del Marzal, colocándole el motor trasero en la parte anterior.

Si el Marzal fue un estudio, ahora el nuevo Lamborghini es la aplicación práctica de aquel estudio. El bastidor es enteramente nuevo, diseñado para poder consentir el aprovechamiento total del espacio y al mismo tiempo admitir cuatro ocupantes en el habitáculo. La distancia entre ejes fue alargada, llevándola de 2,55 a 2,65 metros, la trocha también fue ensanchada a la medida necesaria para permitir que este Gran Turismo sea un verdadero "4 puestos". El espacio para la rueda de auxilio fue también bajado y los dos tanques de combustible se colocaron lateralmente para no restar espacio al cofre. La línea de la corrocería es una continuación de las últimas creaciones de Bertone: limpieza y personalidad.

La cola lleva dos lunetas de grandes dimensiones que facilitan las maniobras de estacionamiento. Están protegidas por una parrilla. El habitáculo fue concebido al mismo nivel que las líneas generales de la máquina. Basta decir que, de fábrica, vendrá equipado con aire acondicionado. Las cuatro butacas son cómodas, elegantes y con apoyacabezas.

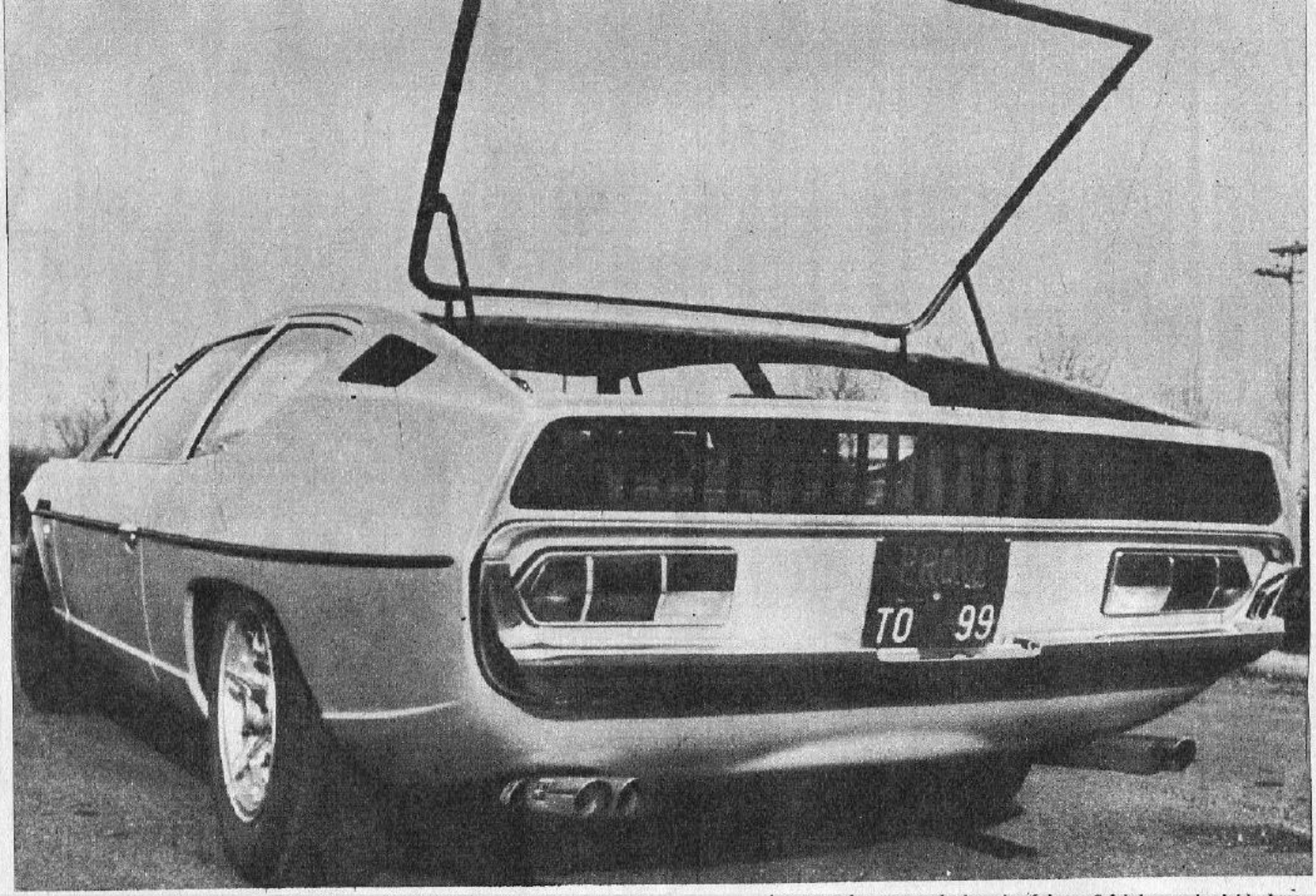
El tablero de instrumentos es de un "barroquismo modernista" que comparado con las líneas exteriores del coche, el instrumental se convierte en un pecado venial de sus constructores. El portaequipajes, situado detrás de las butacas posteriores, tiene una capacidad de 0,404 metros cúbicos.

El motor es el 12 cilindros en V a 60° de 3929 cm³, 325 CV de potencia a 6500 vueltas. Caja de cinco velocidades y marcha atrás. Suspensión independiente por trapecios, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos. Frenos de disco con doble servo. La velocidad del coche es de 245 km/h.

Algo concreto concebido y realizado por Lamborghini. Pero para el Ferrucio de sus obreros, lo más importante no es el resultado sino el hacer. Seguirá siempre siendo el mecánico que dedica horas de su vida a esas cosas que, sobre todo en aquella parte de Italia, le dan el sabor a la vida. Una mesa de amigos, una botella de vino, la compañía de una tierna "ragazza"; que al final, todas sumadas, son las cosas que verdaderamente cuentan.

→

LA LAMBORGHINI ESPADA 4 POSTI

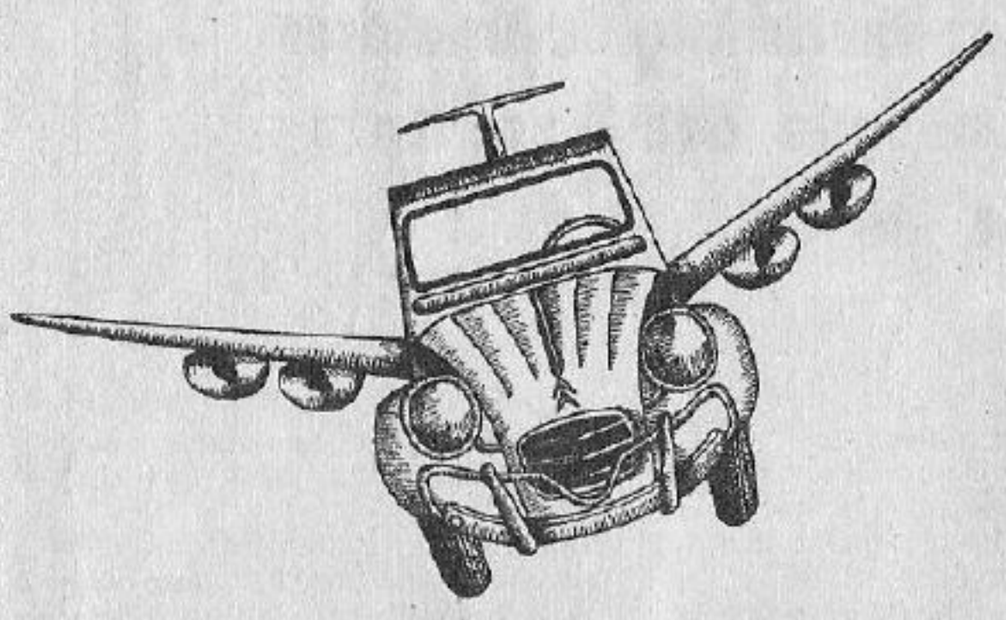


Los espacios aprovechados al máximo. Cristales en la doble luneta de cola permiten mayor visibilidad para el estacionamiento.

El Lamborghini Espada es una de las últimas versiones del "Comendatore", Ferrucio para sus obreros, de Sant'Agata a aplicación práctica del marzal

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL LAMBORGHINI ESPADA 4 ASIENTOS

Motor: 12 cilindros en V a 60°, doble árbol a la cabeza.
Diámetro-Carrera: 82x62 mm.
Capacidad: 3929 cm³.
HP-rpm: 320 DIN - 6500.
Carburación: 6 Weber 40 DCOE 2 V.
Compresión: 9,5:1.
Embrague: Hidráulico de disco seco único.
Trasmisión: Lamborghini de 5 marchas sincronizadas.
Relaciones: 1ª: 2,52:1; 2ª: 1,74:1; 3ª 1,23:1; 4ª 1,00:1; 5ª 0,82:1.
Diferencial: ZF de deslizamiento limitado.
Relación Final: 4,09:1.
Km/h-1000 rpm en 5ª: 37,92.
Frenos: Discos Girling doble circuito.
Dirección: "Dedo y gusano".



TIENE ALGO DE AVION

Por supuesto, no hablamos de velocidad.
Hablamos del motor enfriado por aire.
Un sistema de avanzada, común a los aviones y al Citroën 2 CV.
El aire no se congela ni hierve.
No hay agua que controlar, ni correas que se gasten, ni radiador que gotee.
Otra ventaja del 2 CV que ahorra muchas preocupaciones.

citroën 2cv

Pensado, para gente que piensa

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DEBUTANTES SIN MIEDO

por JORGE A. AUGE BACQUE

Una nueva clase de examen para debutar en TC se puso en práctica en el Autódromo

La palabra "debutante" aplicada directamente a todo lo que signifique automovilismo deportivo, y mucho más en lo que respecta al Turismo de Carretera, suele traer a colación palabras seudónimas como inexperiencia, mal manejo y miedo. Pero justamente hay quienes piensan al revés del común de la gente. Entre estos personajes disidentes se encuentran los integrandes de la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino. Más exactamente entre esta gente se encuentra un hombre, un amigo de Parabrisas-CORSA que forma la sangre nueva de la CDA: Alberto Lee.

Con Lee estuvimos conversando el miércoles a la tarde en el Autódromo Municipal. Junto con el Dr. Nery, con Bordeu, con Rienzi, con Adrián Villegas y, con Verbinsky formaban el grupo de examinadores que daría su veredicto para lanzar a las pistas a nuevos pilotos de Turismo de Carretera.

Desde las 9 de la mañana se citó a la veintena de pilotos que querían debutar en TC para que se reunieran en una carrera fuera de calendario formada por dos series y una final. Quince automóviles se hicieron presentes en la playa de boxes. Durante la mañana los autos recorrieron el circuito y se acomodaron a las circunstancias. Todos los debutantes se mostraron contentos con la nueva disposición de exámenes que se inauguró.



La primera serie se disputó sobre el circuito Nº 9 y los participantes debían cumplir la vuelta en un tiempo máximo de 2m 05. "No se lo digas a los corredores que esto es secretísimo." (Expresiones espontáneas vertidas por Lee a Parabrisas-CORSA antes de la largada.) Cumplimos.

La "prima serie" se largó como se largan todas las carreras normales en todo el mundo. Es decir, alineados de tres y dos en fondo. La segunda, en cambio, fue para que los "drivers" practicaran largada Le Mans, y la final con partida tipo "Indy".

De todo lo visto y oído dedujimos muchas cosas buenas y otras malas. Más fueron las buenas que las malas. Por suerte.

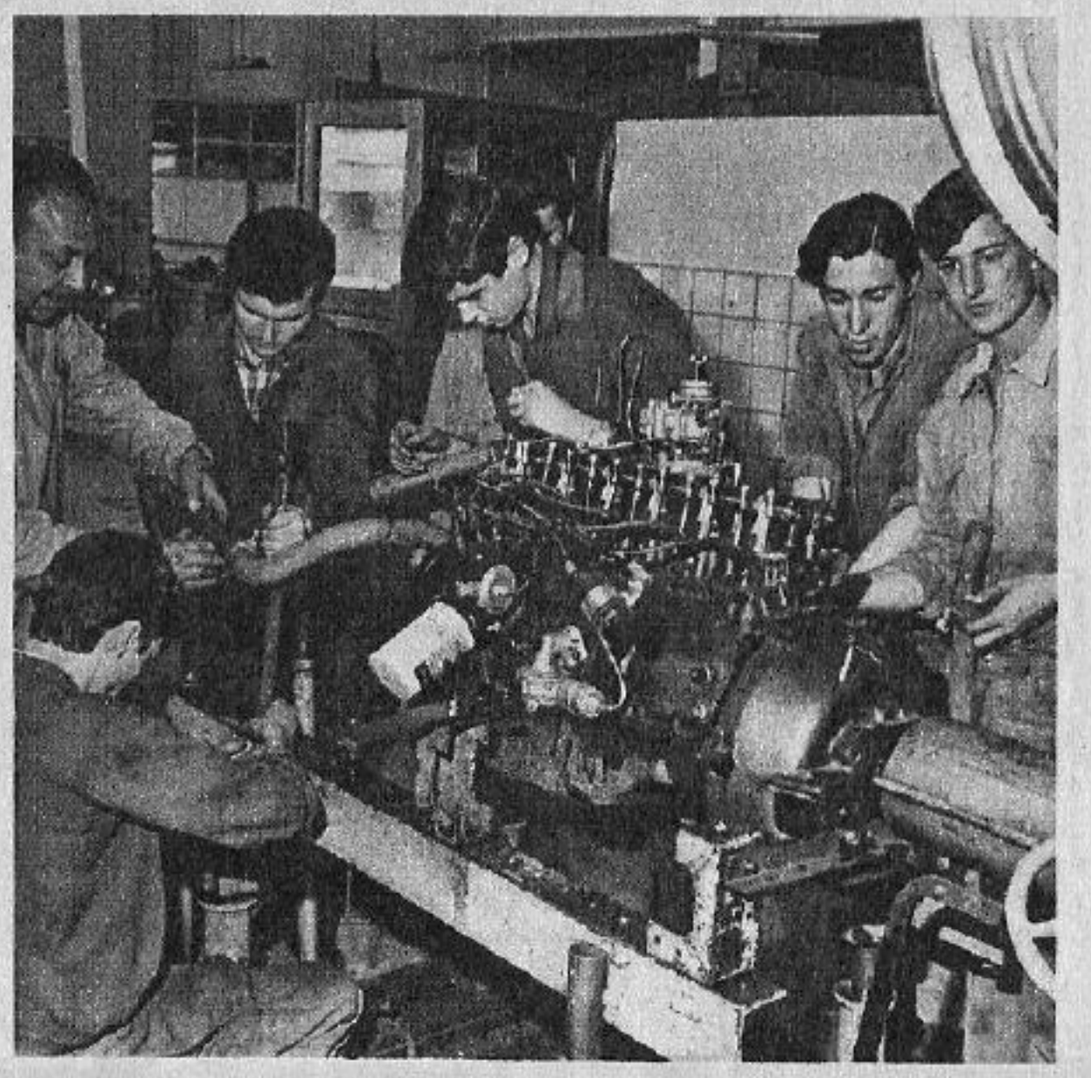
En primer lugar descubrimos que algunos debutantes (casi todos) manejan mejor que muchos pilotos del TC que hace veinte años que corren. Luego pudimos ver que existe un criterio moderno y avanzado en la construcción y/o compra de automóviles para correr en TC. Por fin pudimos verificar en este simulacro que con todos los autos que fueron y anduvieron se hubiera podido hacer un "carrerón" con lucha y todo.

Hubo varios autos raros: dos Liebre 1½ (Adrián Villegas y Carlos Ballbé que las habían cedido en préstamos a sus acompañantes para rendir la prueba), un Chevrolet 7 bancadas muy parecido al "batigalbato" pero muchísimo más racional y lógico, una cupé celeste metalizada (E. Bravi) que de no saber que no era, hubiéramos jurado que antes pertenecía a Eduardo Casá, tres Torino convencionales que andaban sin cuento, un Torino 300 S que no doblaba y un Falcon 6 normal, normal, normal. Luego varias cupecitas.

De todo esto extrajimos dos conclusiones y dos pronósticos positivos. Las conclusiones son: 1) Festejar la iniciativa de la CDA, y 2) Felicitar al 90 por ciento de los debutantes examinados. Como pronósticos: dos autos: 1) La Liebre 1½ de Adrián Villegas y sus pilotos, y 2) El Chevrolet 7 bancadas de Maizliber.

OTRA PRUEBA TRIUNFAL DE MOLYKOTE

BARNUM



Se realizó en el banco de pruebas para motores a explosión de la Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 136, y fue publicado por la revista PARABRISAS-CORSA (Nº 86, págs. 46 y 47, feb. 1958), que organizó la prueba.

ESTAS SON LAS CONCLUSIONES:

MOLYKOTE

- reduce el consumo de energía eléctrica
- reduce el consumo específico de combustible (10 a 25 %)
- disminuye la temperatura de los gases de escape (hasta en 200 °C)
- disminuye la temperatura del aceite lubricante
- alivia en 50 % el esfuerzo de arranque
- otorga amplia y segura lubricación de emergencia

MOLYKOTE®

Aditivo lubricante de alta calidad.
Prolonga la vida del motor.

DOW CORNING

Un producto Dow Corning de Argentina S.R.L.
Paseo Colón 315 - Tel. 33-5239 - Buenos Aires.

Distribuidores:

Capital Federal y Gran Bs. As.: Marañón & Cía. S.R.L., Rincón 479, tel. 48-1655, Bs. As. - Mendoza, San Juan y San Luis: Dardo A. Lucero & Cía., San Juan 850, tel. 41497, Mendoza - Prov. de Bs. As. y La Pampa: Ricardo Carmona Ruano S.C.A., Pueyrredón 134, tel. 2723, Chivilcoy.



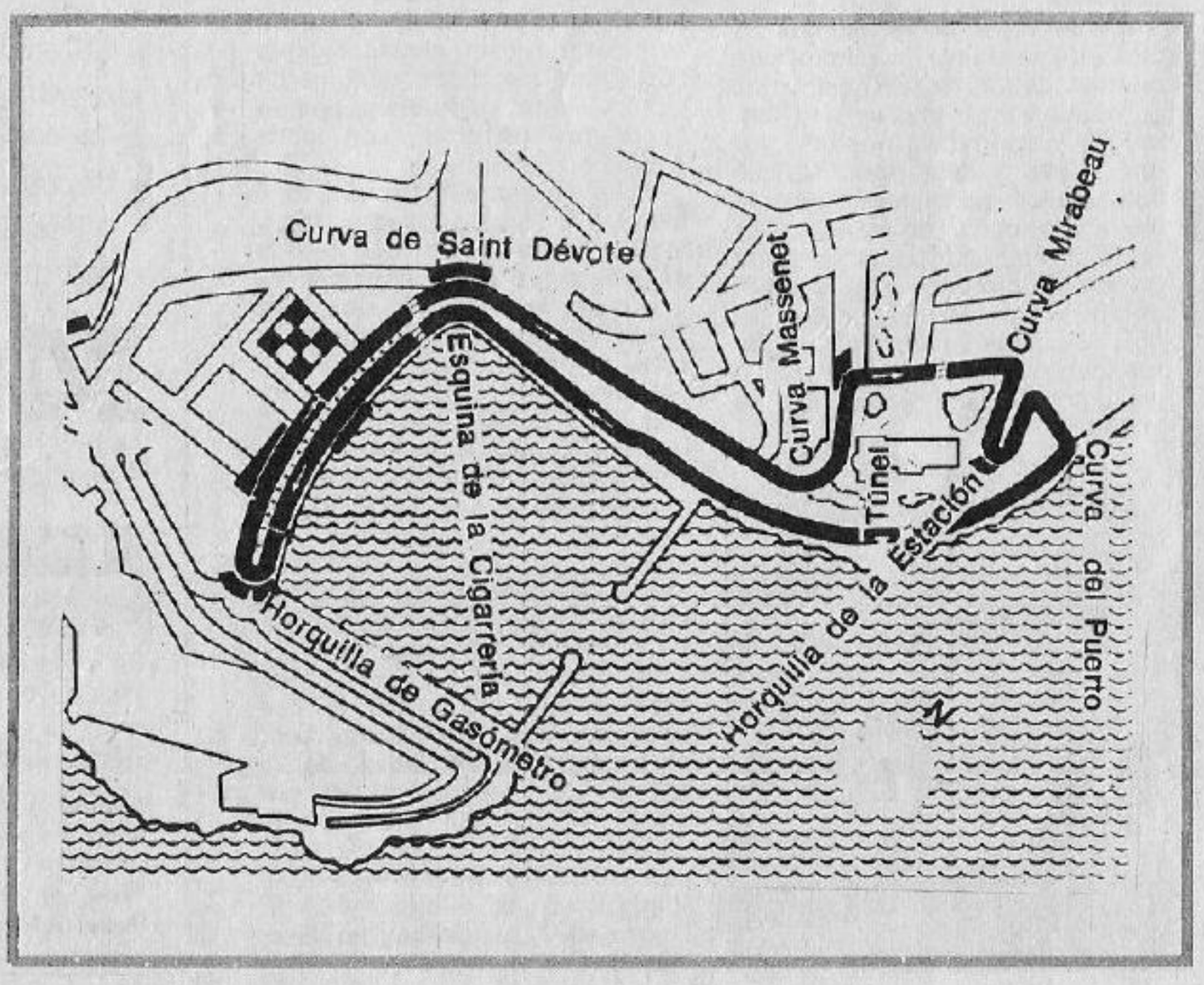
Graham, el flemático inglés es ahora el primer piloto de la Lotus. El modelo 49 de Chapman lo puso primero en el campeonato y con posibilidades para obtener su primer título.

Desde las manos del Príncipe Rainiero, Hill recibe la copa del triunfador.



EL REY DE M

Graham Hill con Lotus 49, volvió a ganar en Montecarlo el Grand Prix de Mónaco. Su tercer triunfo en el clásico monegasco y su segunda victoria en lo que va de la presente temporada. Segundo fue Richard Atwood con BRM V-12 quien cumplió una relevante actuación



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



MONACO

Las posibilidades de errar eran pocas. Cuando los 17 motores en popa empezaron a serpentear entre los cordones monegascos, Graham Hill era el candidato puesto. Por haber triunfado dos veces anteriormente, por haber ganado las pruebas de clasificación y por tener en sus manos el mejor automóvil Grand Prix de la actualidad: el nunca bien ponderado Lotus 49, con el motor Ford fabricado por Cosworth.

Trascurridas tres competencias del calendario (Sud Africa, España y ahora Mónaco) ya tiene catorce puntos de ventaja sobre el segundo, Dennis Hulme. De seguir así, a mitad de campeonato ya tendrá el título en las manos, seguramente.

Este año la competencia fue reducida en 20 vueltas (de 100 a 80), porque se pensó que una de las causas del accidente del malogrado Lorenzo Bandini en la edición del año pasado, fue la fatiga física y mecánica, por estar todo exigido durante tanto tiempo, con carácter de límite. El accidente del italiano ocurrió después de la vuelta 80, entonces los dirigentes decidieron cortarle unas vueltas para aumentar los márgenes de seguridad.

En las pruebas de clasificación se escalonaron Hil, Servoz Gavin, Siffert, Surtees, Rindt, Atwood y Bruce Mac Laren. Desde la largada, se preveía que el ritmo de carrera duraría hasta mitad de competencia. A las treinta vueltas, no más, ya habían abandonado doce de los diecisiete autos largados. Once lo hicieron por roturas lógicas de la competición, y el restante, también por una variante lógica de la competición: la piña.

Entre ellos nuestro bien conocido, el melenudo Georges Servoz Gavin, que gastó un Matra-Ford y le rompió el tren trasero. Hill llevaba la batuta, cuando abandonó Jack Brabham por roturas insalvables en el motor, Rindt fue otro de la variante de la rotura lógica de la competición: se dio un regio golpe sin consecuencias físicas, contra un guard-rail y contra el Eagle-Weslake del pobre Gurney que se la había estado pasando regularcito, ya que se había detenido más de una vez en los boxes por problemas con el sistema de encendido.

En la décima vuelta, Hill corría primero pero no muy tranquilo. Surtees y el Honda y Siffert no le iban muy en zaga. A 50 metros de ellos Atwood, Rodríguez y Beltoise. Este también melenudo francés, debutó (junto con Servoz Gavin) con el Matra F1 presentado por la Matra-France, pero chocó contra los fardos de pasto de la chicana y también debió abandonar.

Para seguir con la secuela de abandonos, Bruce Mac Laren, con el ídem M7A, abandonó por problemas con el motor: Surtees por rotura de caja de cambios (indudablemente el Honda ahora anda entre los mejores, aunque todavía le falta llegar): Piers Courage rompió el chasis y el mejicano Pedro Rodríguez también entró por la variante de la rotura lógica de la competición: rozó el guard-rail y la suspensión quedó **out.**

Ya al cabo de las veinte vueltas sólo quedaban cinco coches en la pista. Y Graham Hill, tres veces vencedor de esa carrera, los comandaba. A pesar de todo, no le costó mucho defenderse de los embates de Atwood. A la mitad de la carrera (40 vueltas), ya Graham Hill estaba un poco más cómodo. Cinco segundos era la ventaja que lo distanciaba del BRM de Atwood, que se resignó a la segunda colocación y bastante alejado, a un minuto y segundos el actual campeón mundial Denny Hime con el Mac Laren. Hulme, apenas terminó la carrera, se tomó un jet de la Pan American y se fue a Indianápolis para correr este jueves. A una vuelta del primero seguía Scarfiotti y a dos Lucien Bianchi. Scarfiotti paró en la vuelta 62 para cambiar una llanta de aleación liviana que se desgranó a causa de un cordonazo y Hulme también paró, perdiendo así siete vueltas.

60.000 personas presenciaron la carrera a pesar de las dificultades conocidas en los trasportes franceses. Jean Pierre Jaussaud, con un Tecno* ganó la carrera de F3.

GRAND PRIX DE MONACO

Automobile Club de Monaco - Circuito de 3.145 m

26-V-68

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Hill, Graham (GB)	Lotus Ford.	2h00m32s3	80
2º	Atwood, Richard (GB) ...	BRM-V12 ..	2h00m34s4	80
3º	Bianchi, Lucien (B)	Cooper-BRM	——	76
4º	Scarfiotti, Ludovico (I)..	Cooper-BRM	——	76
5º	Hulme, Denny (NZ)	MacLarenM7A	——	73

PROMEDIO DEL GANADOR: 123,86 km/h.
RECORD DE VUELTA: Para Richard Atwood (BRM) en 1 minuto, 28 segundos, 1 décima.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CORREDORES

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Hill, Graham	24
2º	Hulme, Denny	10
3º	Clark, Jim	9
4º	Scarfiotti, Ludovico	6
	Atwood. Richard	6
6º	Rindt. Jochen	4
	Bianchi, Lucien	4
	Redman. Brian	4
9º	Amon, Chris	3
	Beltoise, Jean Pierre	3



UNICAMENTE

UNICAMENTE - UNICAMENTE

RAMCO

ES

RAMCO

PORQUE: Ramco en Aros para Pistón no admite paralelos, su calidad es SUPERIOR.

PORQUE: Los Aros Ramco son diseñados científicamente, con la técnica más avanzada.

PORQUE: Los Aros para Pistón Ramco son controlados por ingenieros, en centros de investigaciones, con los elementos más modernos.

NO CREA EN LA FRASE "ES LO MISMO"



Unicamente la marca RAMCO certifica su primera calidad de prestigio internacional.

Distribuidores exclusivos:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS



(Viene de la pág. 13)

La impetuosidad de Mainatti le hicieron ver unas cuantas veces las cosas difíciles. Aquí en un fallido intento de trasponer la ese del ciervo.

ño de Carlitos Pairetti y su propio *padrino*. El muchacho, que debutaba compartiendo el auto con Mainatti le suministró un violento autazo a Carlitos, abollándole el costado de la Liebre 1½-Chevrolet. Parece que después, cuando fue a pedirle disculpas, Pairetti lo sacó *volando*. ¿Qué pasará ahora?

Pepe Froilán González, en un reducido grupo de amigos afirmó que para ganarle a su nuevo aparato "van a tener que hacer, por lo menos, 1 minuto 45 segundos".

Al finalizar la carrera, grandes cantidades de policías con y sin perros impidieron la entrada a parque cerrado. A cualquiera. A periodistas, técnicos de las radios... e incluso a los miembros de la comisión técnica y al Capitán Ballesi, que era autoridad de la carrera. ¡Vaya celo!

8.o PREMIO TC "4 HORAS SHELL"
ASOCIACION CORREDORES DE TURISMO CARRETERA

Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires - Circuto Nº 12

Longitud 5.240 m - 26-V-68

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Nº	Binomio	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Perkins-Urruti	Liebre Mk II...	4h01m53s2	124
2º	10	Alzaga-Marincovich	Torino Crespi ..	4h00m07s3	119
3º	2	Casá-Fachini	Ford F-100	4h00m07s5	117
4º	19	Faraoni-Ramallo ..	Liebre 1½.....	4h00m26s1	115
5º	26	M. Boero-Figlioli .	Chevrolet Súper	4h00m24s6	113
6º	51	Balbé-Barros	Liebre I	4h00m28s4	111
7º	5	Di Palma-Mujica ..	Liebre 1½	4h02m21s8	107
8º	16	Villegas-Marconi ..	Torino 380 W ..	4h01m15s3	106
9º	21	Bertello-Saladino ..	Torino 380 W...	4h00m46s1	102
10º	40	Pauloni-Wilgins ..	Chevrolet Súper.	4h01m56s9	99
11º	20	Tartara-Cortés	Torino 380 W ..	4h02m39s8	97
12º	36	Ares-Speranza	Ford F-100	4h00m57s4	95
13º	27	Conejero-Bernardez	Chevrolet 4IA ..	4h00m12s7	94
14º	37	Ruesch-Caldarella.	Torino Numa I..	4h00m49s8	94

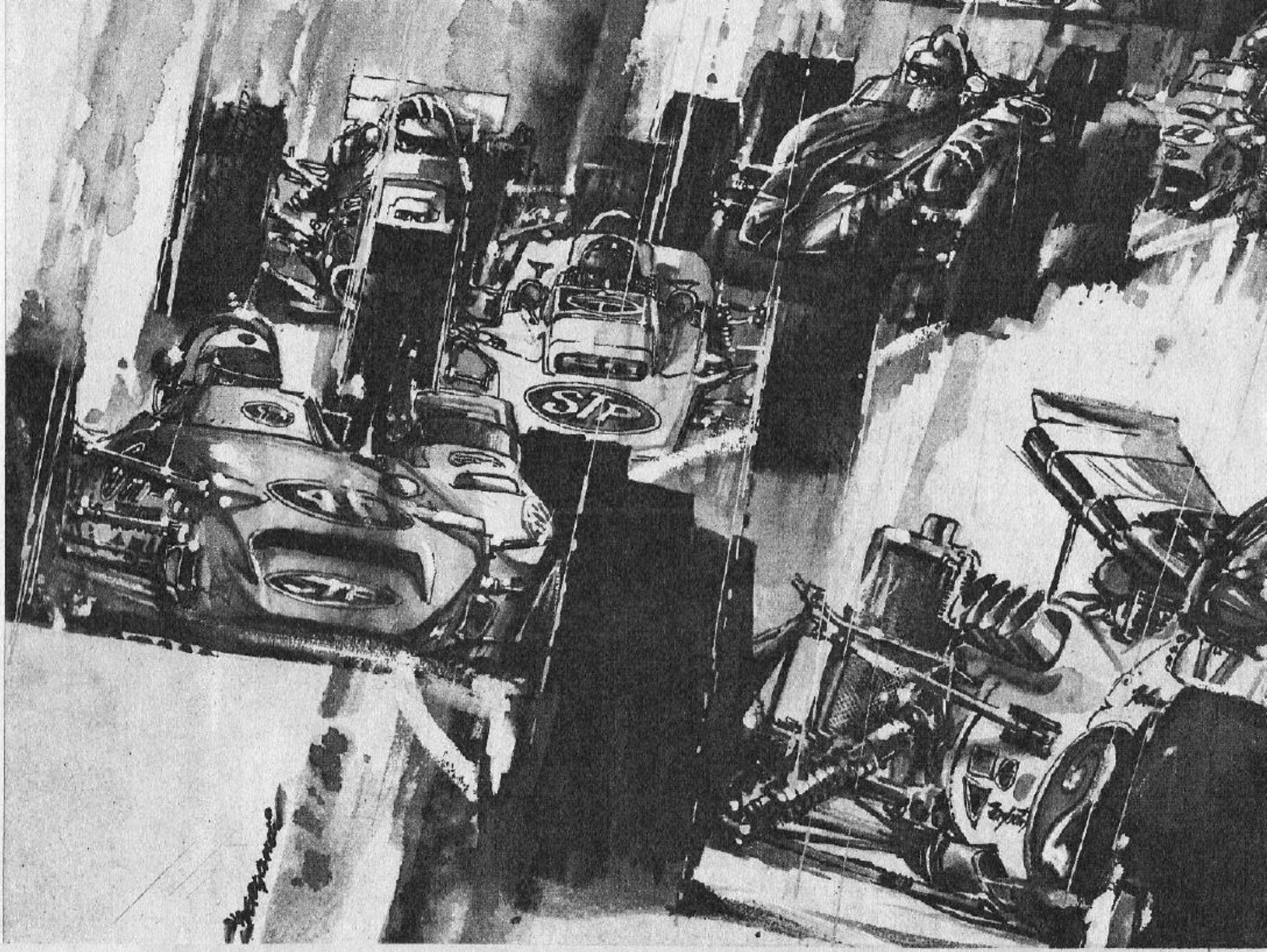
RECORD DE VUELTA: **Coche Nº 3, de Perkins-Urruti en la 33ª vuelta con 1m51s5/10. Promedio: 169,187 k/p/h.**

PROMEDIO DEL GANADOR: **161,044 k/p/h.**

NO LARGARON: **7, Bonnano-Bauch (Cavaro F-100); 41, Ultra-N. N. (Ford F-100); 31, Zabala Urriza-Irungaray (Chevrolet Súper); 8, Larry-Roux (Torino); 39, Del Forno-Marchiano (Torino-Liebre 1½); 34, Suárez-Sarno (Torino 380 W); 24, Marsilli-Castagnola (Ford F-100); 45, Migliore-Raitzin (Torino 380 W); 35, Mandrake-N. N. (Ford F-100); 17, Melino-Daporta (Ford F-100); 32, Zaremba-Vignoli (Chevrolet Súper); 36, Cuesta-N. N. (Ford F-100); 48, Mayorga-N. N. (Torino 380 W); 49, Meilán-Pérez (Ford F-100).**

ABANDONARON: **1, Copello-Estéfano (Torino Liebre Mk II); 9, Galbato-Menditeguy (Falcon F-100); 30, Piersanti-Piersanti (Ford F-100); 6, Mainatti-García Veiga (Torino Liebre 1½); 13, Rodríguez Canedo-Pachelo (Torino Liebre 1½); 38, Layús-Santamarina (Martín Fierro-Valiant); 14, Caldarella-Tarducci (Torino 380 W); 52, Najurieta-Juchet (Martín Fierro-Valiant); 23, Gimeno-Tortone (Torino 380 W); 25, Rey-Travers (Torino 380 W); 33, Sacamuffo-Pascualino (Torino-Crespi); 15, Sauze-Bordeu (Torino 380 W); 18, López Oribe-Gómez (Falcon F-100); 11, Cordonnier-Rodríguez (Torino Liebre 1 ½); 50, Boyadkian-Vessuri (Torino 380 W); 46, Caccuri-Rabanaque (Torino 380 W); 41, Santolaya-Sawicz (Ford F-100); 22, Feijóo-Pozueta (Ford F-100); 47, Bellato-Ferrea (Torino 380 W); 44, Pérez-Ingénito (Valiant IV); 28, Fachini-Di Maio (Torino-Crespi).**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



INDY PREVIEW

Solamente faltan tres días para realizarse una nueva edición de las 500 Millas de Indianápolis y una gran incógnita flota en el ambiente de los "fana": ¿el triunfo será para un motor convencional o para una turbina?...

por HECTOR BERGANDI

Si usted es de buena memoria se debe acordar de las 500 Millas de Indianápolis de 1963; y de las de 1952; y de tantas otras que, a través de los años, fueron dando a la célebre "Olla del Diablo" la fama de pista difícil. No difícil porque sea trabada, o porque exija a los pilotos que corren en ella una calidad excepcional de manejo como, por ejemplo, Nürburgring, o porque para ganar allí se necesite una máquina de primerísima línea, como en Mónaco. Es difícil porque a la conjunción humanomecánica debe añadirse una buena porción de suerte y paciencia. Recorrer ochocientos kilómetros a más de 250 km/h sin un contratiempo en un pista diseñada para andar a no más de 160, parando sólo para reabastecerse, y sin besar el paredón o pegarle un autazo al vecino, requiere una buena manito de la Diosa Fortuna, eso es indiscutible.

Ahora, en cuanto a lo de paciencia, me refería a que parece haber una profecía según la cual ninguna máquina de características revolucionarias —aunque ¡MATE!— puede ganar en su primera presentación en Indy —y a veces "ne anche" en la segunda.

Por eso es que al comienzo le mencionábamos la carrera del '52. Ese año ganó un muchachito que apenas pasaba los veinte años, Troy Ruttman, con uno de esos "midgets enormes, monstruosos, repugnantes" —según comenta un muchacho que sabe—, postergando los deseos de glorias y honores de un recién llegado: el "roadster". Faltando apenas dos vueltas para el final, el puntero por amasijo era Bill Vukovich, con un roadster, pero inexplicablemente, luego de haber hecho una carrera memorable y cuando nada parecía ya detenerlo en su camino al triunfo, un trompo inesperado lo depositó en la cuerda externa de la pista, contra el muro de contención, totalmente inmovilizado e impotente. Al año siguiente, el mismo Bill Vukovich ganaba las "500" con el primer roadster realmente efectivo: el "Fuel Injection Special", diseñado por Frank Kurtis.

Pero todo envejece, y le tocó al roadster llegar a la época de peinar canas. Ya lo venían anunciando el Cooper con que participó Jack Brabham en el '61 y el Buick en popa que hizo Mickey Thompson para el '62 y que corrió Dan Gurney haciendo su debut en Indy, pero sus performances no asustaron a nadie, ni al público ni al roadster mismo, ganándose el mote de "Funny cars" —"Di-

→

cese del autito de aspecto gracioso, cuasi ridículo, con el cual "no pasha naranja" (sic), Appleton Dictionary—. El gran error fue creer que el "Lotus powered by Ford" era también un funny car. Cuando Jimmy Clark casi los baja del pedestal en el primer round, en 1963, se les pasó las ganas de poner apodos por un buen rato. Pero sin embargo, harían falta un par de carreras más para que "la araña maldita" destronara de una buena vez y para siempre al roadster —el que según ciertos "barbados" puristas, no se originó en un tablero de diseño, sino que es un engendro nacido de una dama de hábitos nocturnos (ver León Mandel, Dennis Jenkinson, Sánchez Ortega).

Hoy es la "araña maldita" la que está en capilla, y quien la tiene en jaque es el auto a turbina. El año pasado casi, casi, pone el número en manos de Parnelly Jones, pero como una turbina no es quién para ser la excepción que confirma la regla, se quedó a cuatro cuadras de la bandera a cuadros, postergando su sed de victoria para pasado mañana.

Mientras la turbina que utilizó Parnelli Jones en 1967 tenía una abertura para el paso del aire de 180 cm², este año todas las turbinas que quieran participar en el clásico del 30 de mayo deberán tener una abertura no mayor de 96; todo por obra de las protestas elevadas a la entidad organizadora (USAC) por parte de los alarmados propietarios y constructores de "arañas". Como es lógico, Andy Granatelli, adalid de la causa turbinística, no quiere aflojar ni un "tranco de pollo" en favor de las pretensiones de sus antagonistas, y al parecer no le falta del todo la razón. Con las reformas impuestas el rendimiento de la turbina baja de sus 550 HP originales —alimentados a kerosene— a unos magros y cabizbajos 480 matungos, en muy llamativo contraste con los 575 que eroga el Ford V8 tipo Indianápolis, con cuatro árboles de levas al tope, 32 válvulas, 1048 exquisiteces, combustibles violentos, "il olio e il peppe". Y espere que hay más. Este año Dan Gurney va a presentar sus Eagle provistos de motor "stock" de cinco litros, como el que usó a fines del año pasado para ganar las 300 millas de Riverside para monopostos del USAC. Este motor está permitido por el reglamento porque no es especial como el modelo Indy, sino que "está tal cual como sale de fábrica" pero con tapas Weslake, y pistones especiales, y bielas especiales, y . . ., y . . ., y . . . (. . . y si no pisa los 600 burros me como la revista). Otro de los motores que quedó en desventaja con la turbina es el Offenhausser de dos litros y medio con turbocompresor; el pobre apenas si llega a los 625 HP. Del Novi no hablemos, es suficiente con saber que dispone de 837 HP . . .

Sin lugar a dudas, la turbina no es bienvenida. De otra forma, no hay explicación convincente que justifique el poco favor que se le hace. De todos modos, el contingente pro-turbina no se ha dado por vencido así no más, y sigue trabajando sin desmayos procurando estar lo más a tono posible con las exigencias que les esperan los días de las eliminatorias; en que deberán tratar de clasificarse utilizando el mismo combustible del día de la carrera, sin ninguna clase de "flower power", en contraposición directa con las "arañas", que el día de la clasifica cargan prácticamente "napalm". La empresa no es fácil, y más de un coche a turbina será desplazado seguramente del "starting grid" por autos de motor convencional, pero éstos deberán cuidarse de aquéllos en el día de la carrera, porque allí las condiciones seguramente cambiarán. Uno de los factores que cuentan para confiar en ello es que mientras los autos de motor a pistón siguen con el mismo diseño que hace años, incrementando potencia y, por ende, fragilidad, los autos de turbina han dado un gran paso adelante en lo referente a construcción de chasis especiales y utilización de recursos mecánicos más avanzados que sus adversarios. Seríamos varios los sorprendidos si de una buena vez, un "aeroplano" se pela el gran clásico, mandando a la Ghacarita al Offy, al Ford y toda la comparsa. Aunque no se sabe cuántos serían los contentos; después de todo, no hay que olvidar que los "aviones" de Granatelli o de Shelby son diseñados por el ingeniero aeronáutico Ken Wallis, y según él, con el más puro y ortodoxo espíritu del constructor de roadsters. Ah . . . ¡Cómo que no! Motor —perdón, turbina— adelante, tirado a la derecha, piloto a la izquierda, casi sobre las ruedas traseras, todos los pesos desplazados buscando la mayor adherencia posible en las curvas, chasis asimétrico; en otras palabras, no es ni más ni menos que la reactualización evolucionada, corregida y aumentada de la vieja teoría del roadster de Frank Kurtis de los años '50 . . . Tome partido.

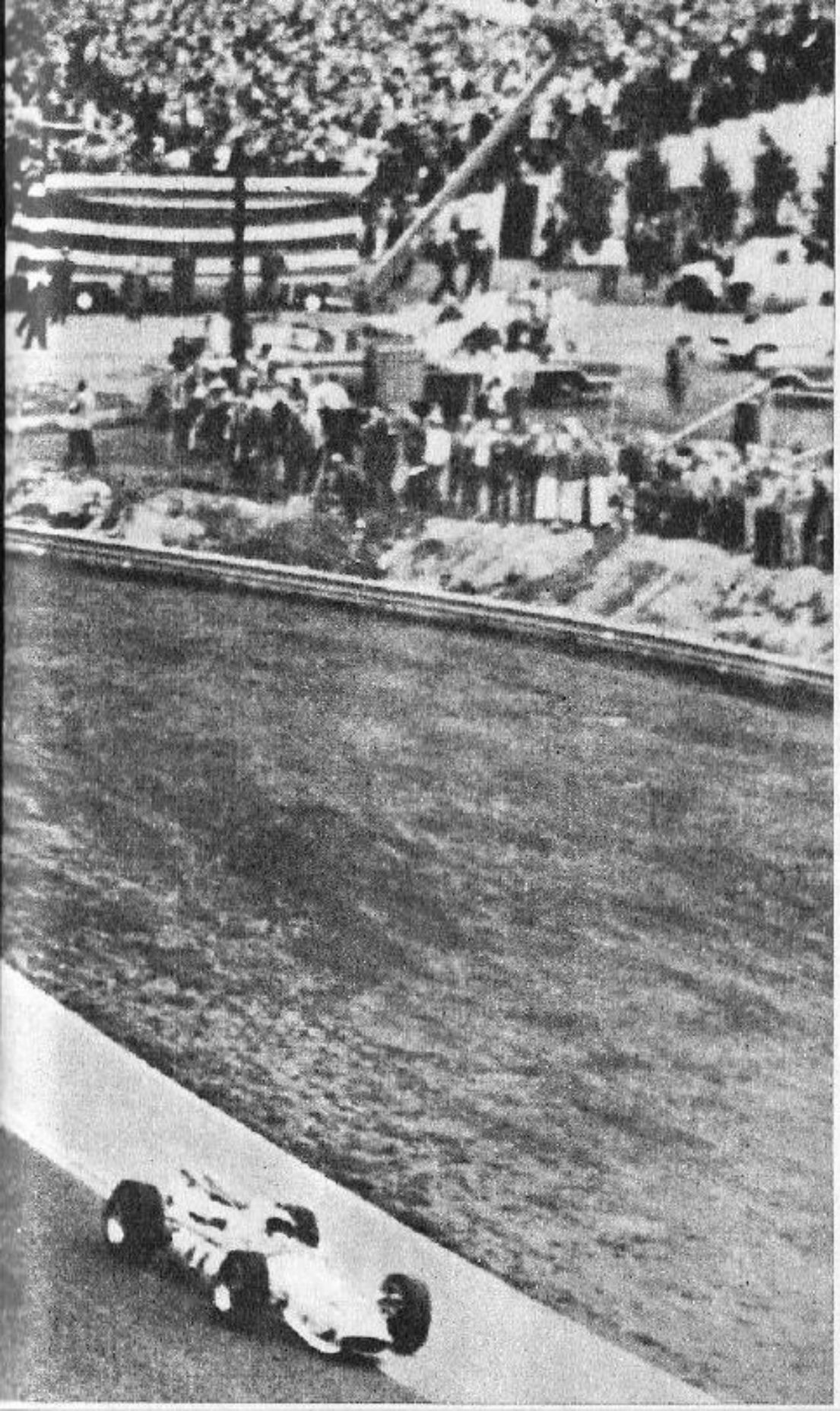
Largada de las 500 millas del año pasado. Por la cuerda, y dando forma al primer pelotón: Mario Andretti, Hawk-Ford; Gordon Johncock, Gerhardt-Ford; Dan Gurney, Eagle-Ford; A. J. Foyt, Coyote-Ford y Joey Leonard. Por afuera, y pasando que de calambres en su camino a la punta, el "Wooshmobile", "la aspiradora", la "cosa" o como quiera llamar a la turbina de Parnelli Jones. Encabezando el segundo pelotón Bobby Unser, con Eagle-Ford, detrás de él por la cuerda Lloyd Ruby, Mongoose-Offy y por afuera Al Unser, Lola-Ford. Muchos Ford adelante. Este año el panorama puede ser más variado.

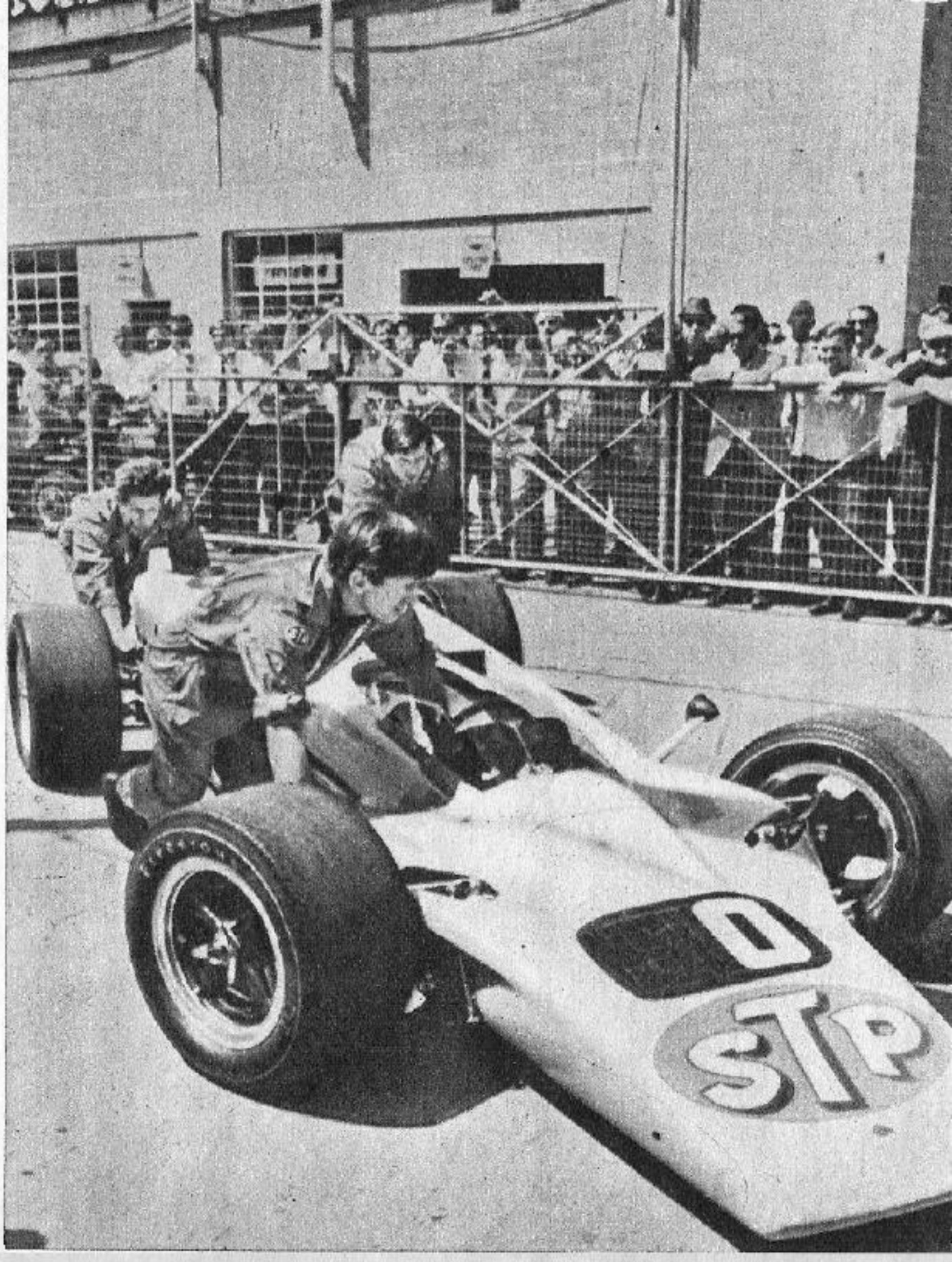
LA PANDILLA DE LAS TURBINAS

A pesar de la cantidad de contratiempos que le ocasionaron las protestas elevadas al USAC, Andy Granatelli no ha perdido su combatividad. Aun cuando él debe ser la persona que más dólares ha invertido en autos para las 500, nunca tuvo la satisfacción de una victoria y, lo que es más amargante, siempre las perdió ahí no más, como en el '66, cuando Jimmy Clark salió segundo de Graham Hill, y sin apurar, en la seguridad de que el primero era él. O en el '67, cuando Parnelli Jones los "durmió" a todos desde la primera vuelta, perdiendo la carrera por un repuestito de porquería. Este año Andy ha constituido una sociedad con Colin Chapman para la construcción de seis monopostos a turbina, sin tener en cuenta las nuevas reglamentaciones del USAC y sus consiguientes restricciones. Desde luego, estos prototipos no son aceptados para participar en el clásico del 30 de mayo, por lo que Granatelli sostiene un litigio con el tribunal de la entidad, a la que elevó una detallada protesta en la que explica los motivos según los cuales él considera injusta la nueva reglamentación.

La protesta de Granatelli, de alguna forma, habrá de perjudicar al grupo de los turbinistas; perdiendo Granatelli, con él se vuelcan gran parte de las posibilidades de éxito para la nueva tendencia; ganando, saca de circulación al proyecto Shelby, que se basa en el nuevo reglamento. De todos modos, Colin Chapman ha previsto la posibilidad de que la protesta de Granatelli sea rechazada, y construyó por cuenta propia un auto de turbina "a la Lotus": piloto adelante, turbina atrás, trasmisión en las cuatro ruedas, suspensiones clásicas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Empujado por los mecánicos de STP, sale a la pista, por primera vez desde que se iniciaron las sesiones de prácticas, la nueva bomba de Colin Chapman, el Lotus "Surfboard" a turbina. Chato, ancho, ruedón, de cockpit muy estrecho y suspensiones muy parecidas a las del Lotus 49, mucho es lo que se espera de este auto, que en la foto aparece con un número 0. Falta un 6 que formará el 60 definitivo. Chapman confía que la trasmisión a las cuatro ruedas durará las doscientas vueltas.

Lotus y una carrocería que parece más una tabla de "surf" que un auto de carrera: salvo la cabeza del piloto —apenas— y la barra protectora, todo el resto del auto está bien por debajo del nivel de las ruedas.

Carroll Shelby presenta tres coches de turbina basados en las nuevas normas. Y como Shelby tiene un prestigio que defender, ha reunido para desarrollar su programa a los mejores especialistas en la materia. La turbina fue realizada y puesta a punto por personal de la General Electric, y el proyecto y dirección de la construcción del coche corrió por cuenta de Ken Wallis, ex oficial y proyectista de la RAF, y responsable principal de la sensacional performance del STP Turbocar de Jones-Granatella, del año pasado. La máquina realizó sus primeras pruebas en la pista de Riverside piloteada por el mismo Wallis, y en las rectas alcanzó velocidades de alrededor de 335 km/h. Luego fue probada, sin esforzarse demasiado, por Denis Hulme en la pista ovalada de una milla de Phoenix, Arizona. Si bien el auto no estaba del todo a punto, el campeón del mundo quedó bastante impresionado por sus prestaciones. También Bruce McLaren anduvo en el auto, en ocasión de probar los nuevos neumáticos Good Year, pero se contentó con girar en no más de 225 km/h para la vuelta en Indianápolis.

Ken Wallis está convencido que para ser el más veloz en las eliminatorias no se puede andar a menos de 270 para la vuelta y que las turbinas de Shelby son grandes candidatas a lograr ese halago. Para esta fecha los últimos cables ya habrán confirmado si tenía razón en sus predicciones. Nosotros, no disponiendo aún de los resultados de las clasificaciones, suponemos que los más capacitados para lograr esa cifra son, por lo menos por este año, los que utilizan . . .

LOS AUTOS TRADICIONALES

Parece mentira que para referirnos a un Lola, un Lotus, un Coyote o un Brabham-Hawk, tengamos que decir "tradicional", pero es que la turbina es algo tan distinto a los demás, que todo a su lado parece anticuado. De todos modos son estos coches los que parecen anticuados, los que cuentan con la preferencia de las primeras figuras. Mario Andretti no ha renunciado a su Hawk-Ford, y debe saber muy bien lo que quiere, si es que pretende seguir siendo el recordman de la pista y aspira a ganar de una vez por todas esta carrera que le es tan esquiva. A. J. Foyt podría iniciar en Indy el camino hacia su *sexto* campeonato nacional, aparte de tener la oportunidad de ser el primer ganador por *cuarta vez* en la historia de Indianápolis, y no piensa dejar de usar el motor Ford en su famoso Coyote. Dan Gurney está empecinado en cortar su increíble mala racha en las 500, y para eso cuenta con su Eagle con el nuevo motor Ford "stock-block". "Fearless" John Surtees viene por primera vez de visita a la famosa carrera, y no viene "en avión", sino "en Lola" y con un motor Offenhausser 2.5 con turbocompresor que anda como la peste. Otro que confía en esta planta motriz es Lloyd Ruby, siempre ganador potencial. Al y Bobby Unser, éste con Eagle y aquél con Lola, prefieren también el motor a pistón. Jochen Rindt trae un nuevo Repco-Brabham a la discusión, y si lo manda el viejo "Black Jack" no ha de ser "al ñudo". Joey Leonard, Gordon Johncock, Jackie Stewart, todos ganadores en potencia, confían en el motor a pistón.

Son mucha contra para la turbina, aunque ésta cuenta con la ayuda de muñecas célebres como las de Graham Hill, Denis Hulme, Bruce McLaren o Parnelli Jones. De todos modos, si el año pasado un solo hombre hizo lo que quiso con la carrera, este año puede haber una media docena de turbinistas que entrarán en la discusión y habrá que esperar el día de la carrera para llegar a una conclusión definitiva.

Porque no todo depende de las máquinas, también importan . . .

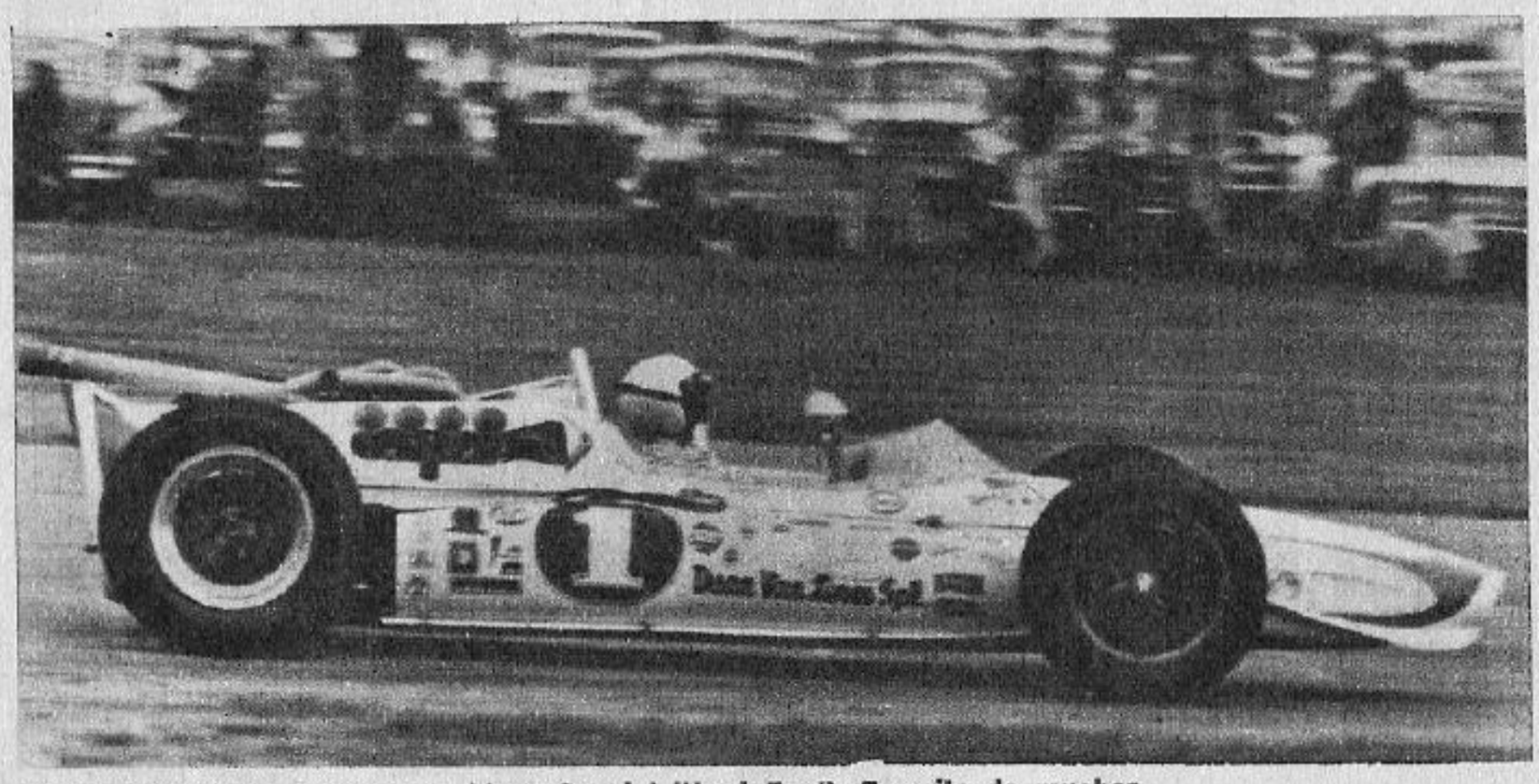
LOS HOMBRES

Este año se produce una llamativa paradoja: los corredores americanos, en su gran mayoría, van a correr con autos a la europea, mientras que los corredores europeos van a defender los colores de los nuevos roadsters a turbina —salvo Graham Hill, cuya turbina trabajará, seguramente, a bordo del nuevo Lotus STP.

Con respecto a las posibilidades de triunfo en la carrera hay varios *indis-*

→

cutibles. Entre ellos dos presentes y un ausente que en estos últimos años fueron siempre los *candidatos de fierro*. Los presentes, Anthony Joseph Foyt y Mario Andretti, han demostrado ya tantas virtudes y se han adueñado de tantos premios y records, que la de ellos es casi una competencia aparte. El ausente, de más está decirlo, es Jimmy Clark. Aparte de su casi imbatibilidad, fue mérito de Clark el haber convertido a la casi localista carrera de Indianápolis en una verdadera carrera internacional. Gracias a su ejemplo, Indianápolis puede ver todos los años a corredores de la talla de Jackie Stewart, Hill, Hulme, McLaren, Rindt, Brabham o Pedro Rodríguez; o corredores americanos de tendencia europeísta como Dan Gurney, Ronnie Bucknum, George Follmer, Masten Gregory, Jerry Grant y tantos otros que fueron convencidos por el escocés y su accionar de que Indianápolis no estaba vedada para ellos.



Mario Andretti en el Dean van Lines Special (Hawk-Ford). Favorito de muchos.

Fuera de Foyt y Andretti, eternos favoritos, hay un segundo grupo con suficiente experiencia en la pista como para ser considerados candidatos. Uno de ellos es Joey Leonard, que tiene tres 500 corridas, siempre ascendiendo en la clasificación hasta el año pasado, en que salió tercero. Teóricamente este año tendría que salir por lo menos segundo o ganar la carrera para no interrumpir su ascenso hacia la cima. Jackie Stewart nunca terminó una carrera, pero en el '66 abandonó cuando punteaba —en el año de su debut—, y el año pasado, largando en la última fila, abandonó cuando era tercero. Candidato firme.

Gordon Johncock fue el que más rápido anduvo en la pista en el '66, pero no pudo ganar por una parada extra en los boxes; el año pasado largó en primera fila junto a Andretti y Gurney, y delante de Foyt, Leonard y Jones. Para tenerse en cuenta.

Denny Hulme debutó en las 500 el año pasado con un Eagle "regularón", preparado por Smokey Yunick. A sabiendas de su inferioridad, manejó una carrera regularísima, obteniendo al final un notable cuarto puesto que le valió los honores de "Novicio del Año". Este año tiene una turbina de Carrol Shelby . . .

Graham Hill ganó las discutidas 500 del '66 y muchos dijeron que había mostrado más clase para besar a las reinas de belleza que para ganar la carrera. Aunque tengamos que disentir con la crítica norteamericana, Hill o McLaren son mucho más candidatos que el 80 % de los corredores norteamericanos, hablando sólo de sus cualidades conductivas.

Dan Gurney cierra la lista de verdaderos posibles, con su nuevo Eagle. Detrás de él se alinean en la cola Al Unser, su hermano Bobby Unser, Jochen Rindt —excelente, pero con un motor que es una incógnita—, un renovado Johnny Rutherford, luego del brutal accidente en que se quebró los dos brazos; Roger McCluskey, Lloyd Ruby y Cale Yarborough. En condiciones normales, el ganador no puede estar fuera de este grupo. A menos que sea un muchacho, ex motociclista y bastante corajudo corredor de autos actualmente, que piensa debutar este año en las 500: John Surtees. Un hombre sobre el cual no se puede abrir juicio, porque es capaz de cualquier sorpresa. Así están planteadas las 500 Millas de Indianápolis.

¿Ford, Offy, Repco, una turbina? ¿Europeos o americanos? El jueves saldremos de dudas, al menos por este año . . . ¿la seguimos el martes? . . .

GARCIA TORRES Y LOTITO - PMV



La cubierta de clase para el hombre de acción

Observe cómo se mueve un hombre activo. Arranca con ímpetu, se para de golpe. Y conduce su auto de la misma manera. B. F. Goodrich fabrica las cubiertas que aguantan ese trato. Con caucho que resiste el desgaste a altas velocidades. Con banda de rodamiento que no patina. ¡Son cubiertas de clase!

B.F.Goodrich

Distribuidores en Argentina y Paraguay: CITISA - Bmé.
Mitre 2599 - Capital Federal - Tel. 47-8686/8739 - 48-5811/5580

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NUEVAMENTE Shell



LLEVA A LA META A LOS CAMPEONES

En las 4 horas Shell disputadas en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, los corredores ratificaron la calidad Shell. Las naftas Shell fueron utilizadas por la totalidad de los pilotos y los lubricantes Shell protegieron una inmensa mayoría de motores. Siempre se gana cuando se usa la IMBATIBLE CALIDAD SHELL...



En calidad y protección

SOLO SHELL SUPERA A SHELL

CASI LISTO

En los talleres de Fast S. A. se están dando los últimos toques al nuevo coche de Pairetti. Otra gran esperanza para los Chevrolet

En realidad esta vez lo que hacemos no es precisamente una presentación. Ya que el coche que mostramos es un nuevo ejemplar básicamente igual a los del año pasado. Su constructor, Horacio Steven, utilizó para hacerlo las matrices originales. Las características generales son muy similares, casi se podría decir iguales, a las de los prototipos Ford. Las pocas modificaciones introducidas se han hecho para adaptarlo al nuevo reglamento. Además, lógicamente, como el motor que lo equipará será un Chevrolet siete bancadas, se ha tenido que reformar en parte la cuaderna delantera.

El aspecto exterior es prácticamente el mismo que el de sus antecesores. Las variaciones las podemos encontrar en la trompa, mucho más lisa, donde se nota la ausencia del buche que tenía antes. Este cambio estéticamente lo favorece, ya que permite que no se corte la continuidad de las líneas. Otro de los cambios introducidos y que en cierta forma le cambia la fisonomía, es el ensanche de 7 cm de cada lado que se le ha practicado. La razón es que de esta forma las ruedas anchas no sobresalen de la carrocería. El ensanche pasa bastante inadvertido. Si hacemos una comparación con los anteriores, observaremos que los siete centímetros han sido ganados suprimiendo las tomas de aire laterales que tenía para refrigeración de los frenos traseros. Por ese motivo las puertas también han sido ligeramente modificadas. Asimismo, como ha sido necesario cambiar la ubicación de los tanques de nafta, por imposición del reglamento, las puertas no tienen que ser necesariamente tan cóncavas.

Con respecto a la nueva ubicación del tanque podemos decir que se ha adoptado una solución bastante acertada. El mismo, ya que será uno solo de aproximadamente 240 litros, está colocado inmediatamente detrás de las butacas y se le ha dado una forma tal que permita la cabida de dos ruedas de auxilio colocadas detrás del mismo.

La parte trasera presenta una única novedad. La cola se ha proyectado formando una especie de spoiler que permitirá que cuando el auto está en movimiento, la acción del aire cargue peso sobre el tren trasero, con lo cual se ganará en adherencia y eficacia en el frenado.

El peso total en orden de largada podría ser del orden de los 950 kilos, pero debido a la exigencia del reglamento se agregará lastre hasta alcanzar los 1.100.

El motor siete bancadas será uno de los "250" que se está experimentando con tan buen resultado.

Todo hace suponer que este auto puede romper, si así podemos decirlo, el monopolio que hasta ahora mantienen las Liebres en autódromos. Indudablemente si el motor repite la performance de las últimas carreras sobre esta carrocería... En fin, habrá que esperar. Esta semana ya rodará por primera vez. Pairetti irá con él al autódromo para tener las primeras impresiones.



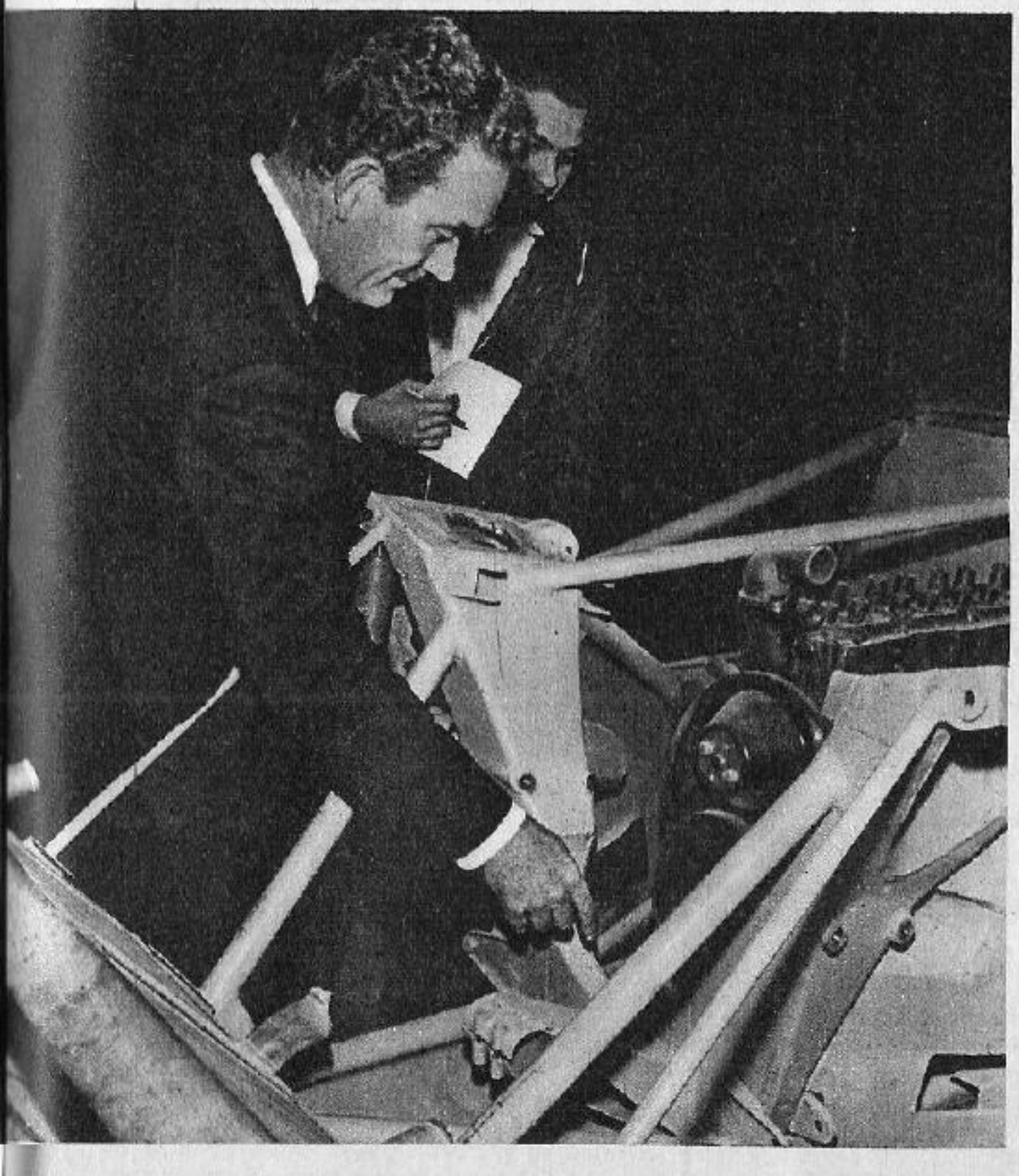
Arriba, derecha: Horacio Steven, su constructor, señala las modificaciones que se tuvieron que hacer para permitir la colocación del motor Chevrolet. Para la ubicación del motor se tomó en cuenta lo permitido en el viejo reglamento. Es decir que se lo corrió 15 cm hacia atrás tomando como base su ubicación en el chasis original.

La parte trasera del auto, aún sin la cola. Se puede observar la cavidad donde va colocado el tanque de nafta. El actual reglamento prohíbe su colocación a los costados donde estaban originariamente.

La trompa presenta un aspecto algo distinto. Se nota la ausencia del buche de los Weber que le daba al primitivo capot una fisonomía particular.

Aquí ya con el tanque colocado. La forma del mismo, "sui generis", fue prevista para permitir que pueda llevar dos ruedas de auxilio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Limpie Ud. mismo de SARRO y OXIDO el radiador y el block, en forma sencilla, sin desarmarlos, usando

AYUDAL

MODERNO DESINCRUSTANTE INTEGRAL

1 Con el motor FRIO, agregue al agua del radiador las siguientes proporciones de desincrustante AYUDAL.

CAPACIDADES:

5	lts.,	aprox.	500	cc.	de AYUDAL
10	»	»	1000	cc.	» »
20	»	»	2000	cc.	» »

2 Con el radiador DESTAPADO, ponga en marcha 1 minuto el motor. Al cabo de 2 horas, como mínimo, vacíe el radiador por el grifo de desagote.

3 Cierre el grifo. Llene con agua el radiador. Ponga en marcha el motor 3 minutos y desagote el radiador con el grifo abierto. Luego siga echando agua en forma continuada (con una manguera) en la boca del radiador y ponga el motor en marcha no menos de diez minutos.

4 Pare el motor. Cierre el grifo y tape el radiador.

Y en el hogar cómo ayuda AYUDAL! Limpia de sarro y óxido, pavas, artefactos sanitarios y cromados.

Elaborado por:
MALIBU S.A.
Nicolás Granada 1665/67 - Buenos Aires.

ARGEN publicidad

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

CUBIERTAS I. A. a sola firma
Existencia en Cinturato Michelín
X - Fate T.M. Firestone 500
OFERTAS CONTADO

600 x 15,	4 T. I.A.	$ 6.400
550 x 15,	4 T. I.A.	„ 5.600
590 x 14,	4 T.	„ 8.900
670 x 15,	4 T.	„ 11.000
5.0 x 15,	4 T.	„ 7.300
520 x 14,	4 T. B.B.	„ 7.250
520 x 12,	4 T. I.A.	„ 6.750
400 x 8,	2 T. I.A.	„ 2.300
650 x 16,	6 T. cam/I.A.	„ 15.900
750 x 20,	10 T. I.A.	„ 38.400
900 x 20,	12 T. I.A.	„ 52.800

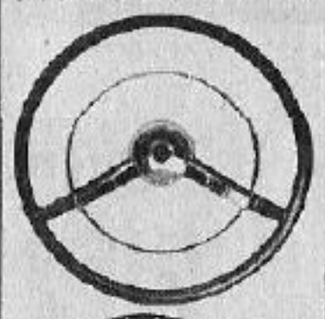
Corrientes 5850, Tel. 54-3300
Estacionamiento interno

PEUGEOT CITROEN
STOCK PERMANENTE
DE REPUESTOS Y PARTES
CARROCERIA, LEGITIMOS
LAFAYETTE S. A. C. I. F.
Av. La Plata 1954, Cap. Fed.
Tel. 92-8405 y 921-5565

WILLI RIEDL
AUTO UNION
COMUNICA:
a sus clientes y amigos la instalación de su nuevo y moderno taller con una superficie cubierta de 2.000 m². (El MAS GRANDE e IMPORTANTE del país al servicio de su AUTO UNION).
Lo acompaña como siempre, su tradicional equipo de mecánicos y el aval de QUINCE AÑOS de experiencia en la marca.
STOCK COMPLETO DE REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS
Lib. San Martín 241 - San Martín (alt. Avda. S. Martín 8200)
T. E. 755-0288 y 0246

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
REALICE 11 LAVADOS Y ABONE SOLAMENTE 10
WASHER S. C. A.
ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438

CAR
Fábrica de paneles de puertas, guardabarros, capots, zócalos, estampados, pestañados con medidas originales.
PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES
Aceptamos pedidos del interior
Thames 577, Capital
Tel. 54-8482 y 55-4343

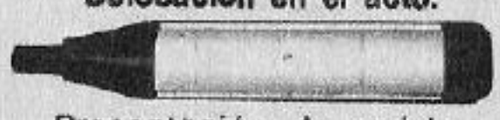
VOLANTES DEPORTIVOS Y DE LINEA
Y ESPECIALES PARA KARTING Y NAUTICA

Importados y nacionales Para toda Marca y Modelo
COLOCACION EN EL ACTO

Reparación, Nacarados y Plastificados.
Envíos al interior.
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308, T. E. 58-9694, BUENOS AIRES

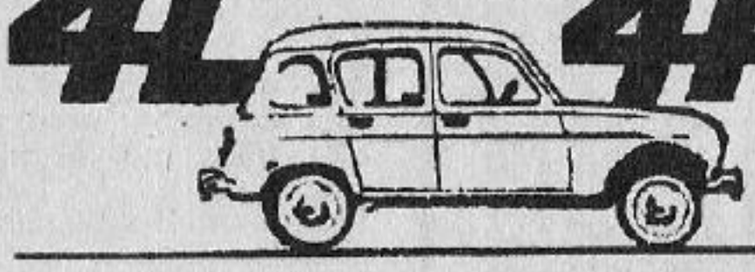
BUJIAS
AUTOLITE
CHAMPION
LODGE
BOSCH
precios especiales
CASA "EL ITALIANO"
DARWIN 18
(esq. Warnes 1100)
Tel. 55-9464, Capital Federal

MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES
EURO-REP
TIENE TODOS LOS REPUESTOS 2 CV Y ALGO MAS

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

OSCAR H. PICCONE
Fabricación de silenciadores
Colocación en el acto.

Presentación de revista descuento especial 10%
Visítenos en Batalla del Pari 432 ex Palique, T.E. 55-7648, Capital

CALIDAD QUE NO SE VENCE...
ALBERTO H. CARMONA y Hno.
Castillo 1064
esq. Juan B. Justo 2000
77-7528 Bs. As.
COLOCACION Y VENTA DE ELASTICOS Y ESPIRALES


NO MAS PROBLEMA DE ALINEACION!
4L 4F

LINEA RENAULT
UNICA MAQUINA EXISTENTE EN EL PAIS!
4AL LINEACION S.C.A.
MONROE 3120
TEL. 78-0965

Parabrisas CORSA confidenciales y de las otras

Decíamos hace muy pocos días que no son muchos los que saben que Carlo Pintacuda (dos veces ganador de la Mille Miglia, vencedor de los Mercedes en su época de oro) vive en Buenos Aires. Encontrarlo no fue difícil. Ni lo es tampoco para quien un día lo reconozca caminando por Santa Fe o la calle Florida o en la estación Olivos. Pero lo que es mucho más seguro e interesante, es ir directamente en su búsqueda. Y ya hemos encontrado la fórmula para que todos ustedes puedan hacerlo. Son tres los pasos a seguir para lograr el gran cometido: 1) Hablar seriamente cada uno con su respectiva mujer, madre, etc., y convencerla de la necesidad de renovar el stock de antigüedades y/o de alfombras de la casa. (Esto para el caso de quienes no estén enviciados por la pasión de la compra de objetos de arte, antigüedades, etc.) 2) Dirigirse resueltamente a la avenida Córdoba 890 en Buenos Aires. Subir al ascensor y oprimir el botón del primer piso. Mirar hacia la izquierda al descender y golpear muy suavemente en una puerta en la que se le "LA SPIGA" —ése es el nombre del negocio— y esperar que abran. 3) De forma. Pintacuda está frente a usted. Puede que le venda alguna alfombra o que le cuente mil anécdotas.

Una información recién salida del horno de la calle Bernardo de Irigoyen: "Cacho" Fangio ha encargado a Horacio Steven uno de sus esperados prototipos. El muchacho de Mar del Plata está dispuesto a que no lo pare nadie.

Y esta noticia confirmada: el doctor Ricardo Carranza vuelve al ruido. Pasa a militar en las filas del equipo Olivieri para Turismo Mejorado. Lo hará con un Renault 1093 junto a Humberto Maneglia, quien participará con su Torino.

Cuasi confirmeti. Como los chicos de Peugeot han caído en cuenta que ciertas cositas los colocan de facto en inferioridad de condiciones ante su peninsular adversario, están resueltos a solicitar la homologación de unas cuantas cosas. El pedido se hará por una caja larga y diferencial autoblocante. Veremos.

El problema de nuestros MA F1 y F2 ha sido y es las temidas cajas llenas de engranajes, llamadas de velocidades. "Paco" Martos ha encontrado la solución feliz para su F2 que conducirá Marcelo Raitzin. En donde funcionaba la fábrica TERAM adquirió una caja Porsche de cuatro marchas a la que le colocarán una quinta marcha. Con eso —sumado a la calidad del chasis y al motor Peugeot— el "homo barilochensis" tendrá las posibilidades en sus manos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LIEBRE Mk I 1/2

Primero fue la Liebre I, luego la Liebre II y por último y hasta ahora la 1 1/2. Nació inspirada de las dos anteriores y con criterio de ser construida en pequeñas series. Pronello encontró una buena solución para los corredores que quieren tener un buen TC en poco tiempo y con buena financiación

por JULIO PEREZ BALBI — *dibujos de HECTOR L. BERGANDI*

Tiene mitad de Liebre I y el resto similar al de la Liebre II. Esto es lo primero que uno se imagina al oír o leer el nombre. Y más o menos ésa era la intención al bautizarla unoimedio.

De la Liebre I tiene la trompa de plástico fabricada en gran serie; ya estaban los moldes hechos desde que se hizo el primer modelo para Copello. De la Liebre II toda la estructura reticulada que refuerza la plataforma usada, el motor 5 cms detrás de la línea imaginaria que une las dos ruedas por sus centros.

La fabricación en serie de un coche puro y exclusivo de carrera es un ejemplo más del grado de especialización que existe en la categoría, de los intereses que se mueven detrás de ella, de los medios de vida que paralelamente con el progreso del automovilismo van surgiendo. Carroceros, equipos especiales y un sinnúmero de constructores y especialistas en todos los ramos.

PRODUCCION EN SERIE

Pronello para encarar la construcción en serie de la Liebre Mk 1 1/2 invirtió más de diez millones de pesos en elementos varios necesarios para construir rápidamente estos coches; posteriormente les seguirán la Liebre II y los Huayra antes de fin de año casi casi seguro.

El precio de una de estas versiones completas, con tanques de plástico motor, butacas y demás está en el orden de los 3.800.000 nacionales de curso legal. Hay financiaciones, con un contado lógico. Puede quizás parecer un poco demasiado caro, pero si tenemos en cuenta que un Torino competición en Córdoba valía cerca de los 2.500.000 pesos, sin asientos y sin tanques de combus- →

LOS PERFILES DEL T.C.



Tiene el aspecto exterior de la Liebre I pero cuenta con todas las soluciones estructurales y mecánicas de la Liebre II

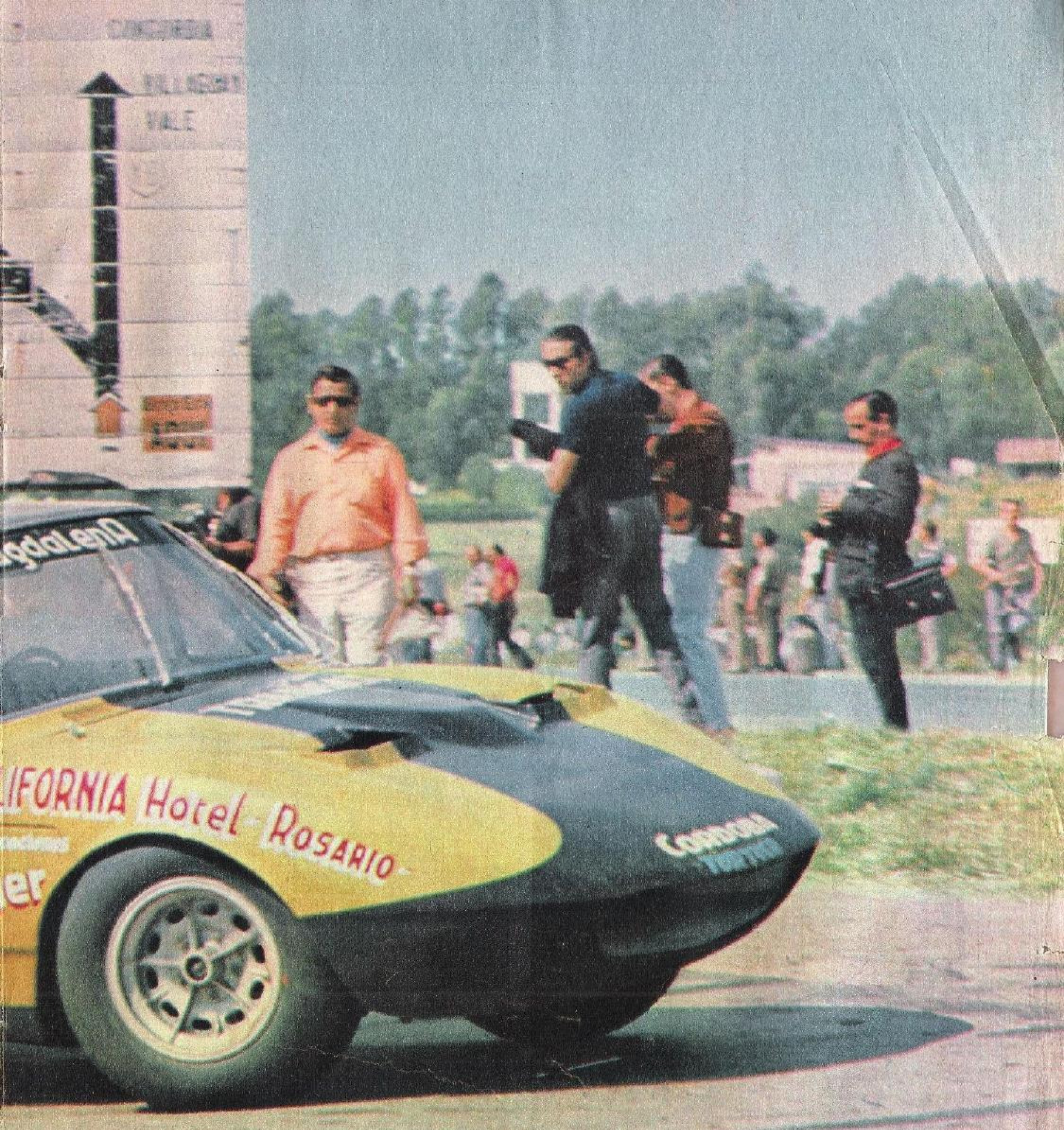
tible, los 1.300.000 pesos que existen de diferencia no son muchos si tenemos en cuenta la otra trompa de plástico, la estructura y el motor más atrás. Todas características que le dan una performance netamente superior.

Entre las modificaciones figuran los anclajes del diferencial para variar el eje virtual de giro de trabajo del eje trasero. Logrando así un mejor ciclo de trabajo de toda la suspensión trasera. El centro de rolido está ubicado a 6 centímetros sobre el suelo, con 15 de despejo al piso.

Las puntas de ejes son de acero SAE 1.045, las mismas que usa el Gladiator, la estructura antivuelco es casi idéntica a la de la Liebre II, difiere muy poco, por culpa y cargo de la diferencia de carrocería entre ambos modelos y está calculada para trabajar a la torsión.

El motor está corrido 15 cm; por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



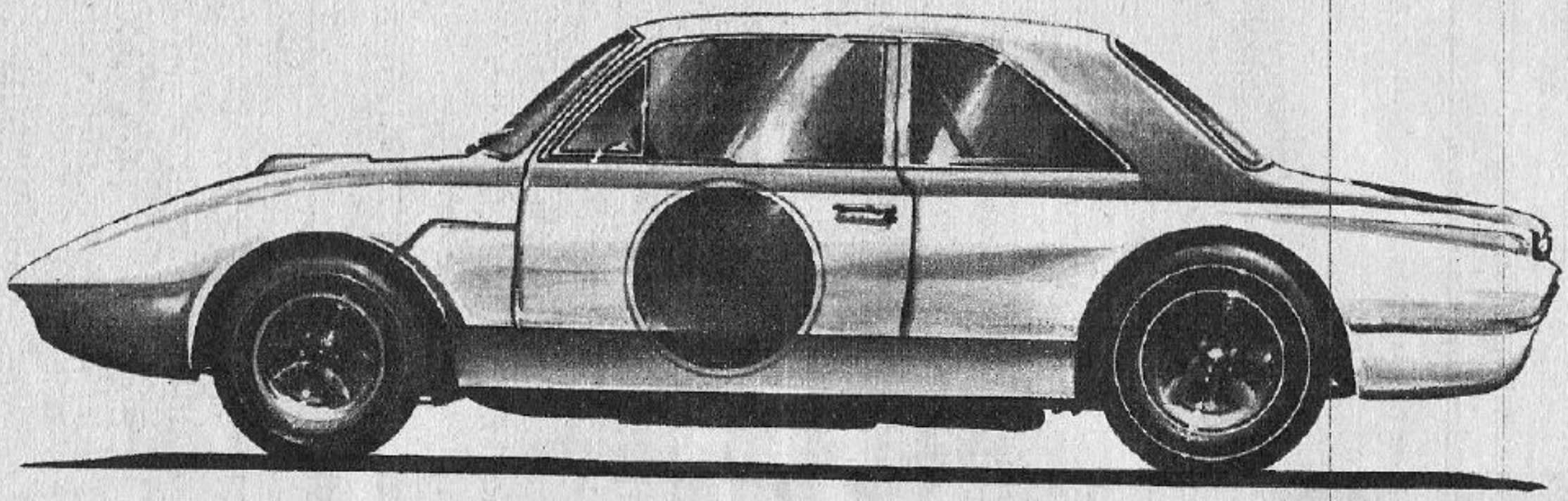
esa causa las válvulas del último cilindro y el último Weber se atienden desde el interior del vehículo. También adentro están los dos tanques de combustible para las competencias ruteras. Para las de autódromo se usa uno solo en el baúl, y se pueden llegar a usar los tres en carreras muy largas o en etapas de Gran Premio. Con 100 litros en los tanques se logra una distribución de pesos de 52 por ciento adelante y 48 por ciento atrás.

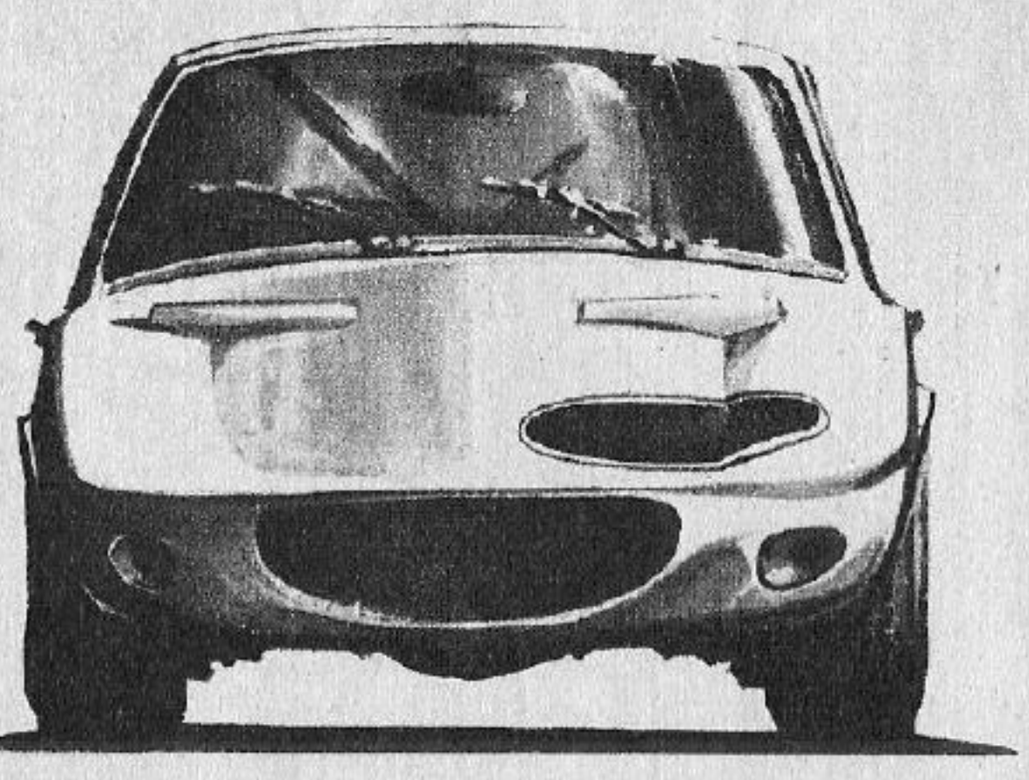
El asiento del piloto fue corrido 15 centímetros más atrás. Se encontraron con un problema si aumentaban de ahí en más la distancia. El parante del parabrisas interrumpía la visual del piloto y las zonas ciegas del piso se alejaban demasiado del perímetro del automóvil.

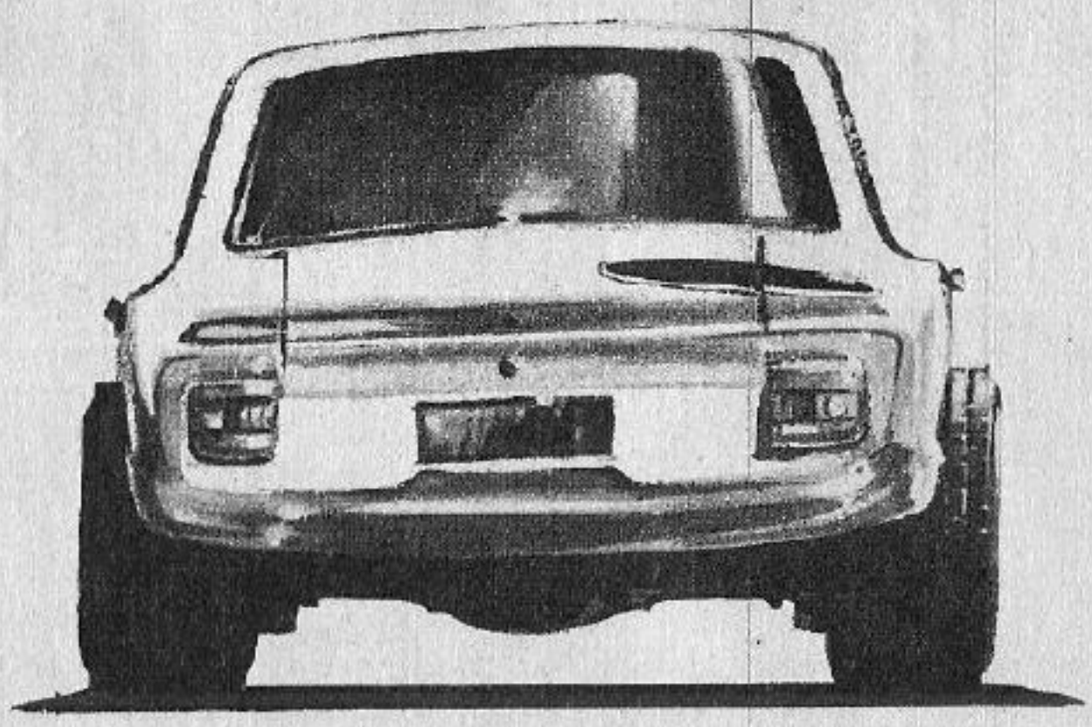
Pronello pensó también en carenar el piso. O sea, tratar de que la superficie del automóvil fuese lo más lisa posible y no tuviese resistencias al aire. Si bien teóricamente es una muy buena idea, el ingeniero de Villa María pensó que la sustentación aerodinámica formaría un colchón de aire presorizado y que obraría en contra de la estabilidad del automóvil una vez lanzado a alta velocidad. Esa masa de aire presionaría "hacia arriba" y disminuiría ostensiblemente →

Parabrisas CORSA

LIEBRE Mk 1 1/2







la adherencia a altas velocidades, por ejemplo arriba de los 200 kilómetros por hora.

Cerca de diez son las versiones que están de vez en cuando en las corsas. Del Forno, Pachelo, Perkins son algunos de los felices propietarios. Todas equipadas con motores Tornado, pero no es nada complejo adaptarle un siete bancadas. El F-100 sería algo más complicado por el ancho y alto. Habría que cortar las torretas como se hace en el Falcon.

TORINO LIEBRE MARK 11/2
FICHA TECNICA

Plataforma	Torino 380
Distancia entre ejes	2,72 m
Largo total	4,68 m
Alto	1,40 m
Ancho máximo	1,73 m
Despeje del suelo	0,15 m
Trocha delantera	1,44 m
Trocha trasera	1,43 m
Peso en seco	1.100 kg.

Suspensión delantera. Independiente a trapecio articulado con resortes. Brazo inferior simple, reactor y barra estabilizadora.

Suspensión trasera. Eje rígido con resortes y cuatro reactores con anclajes modificados.

Caja de velocidades ZF de cuatro velocidades.

Motor Tornado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA CUMBRE

¡Habrá carrera el siete de julio!

¿A usted le gustan las carreras de montaña? Por supuesto. A nosotros también. Y si el gustan entonces tendrá predilección por el circuito de La Cumbre. Exactamente lo mismo que nos sucede a nosotros.

Por eso fue una verdadera alegría personal enterarnos por medio de dos representantes de la comisión de carreras de La Cumbre, que la gran carrera de Turismo que realizan anualmente en el circuito Alturas de Punilla se va a realizar también este año. El sábado 18 obtuvieron el O.K. definitivo del doctor Nery, como representante del ACA, para realizar esta excepción a la resolución que mantiene en suspenso a las carreras de ruta.

Una semana de trabajo les llevó a los representantes de La Cumbre convencer al ACA que podrían organizar su carrera ofreciendo las medidas de seguridad necesarias. Lo consiguieron y volvieron felices a Córdoba con el sí bajo el brazo y a seguir trabajando en todos los detalles.

Como corresponde a una situación tan crítica como la actual habrá varias cosas diferentes a las de años anteriores. "Queríamos hacer las cuatro categorías. "A" hasta 700 cm, "B" hasta 1150, "C" hasta 2000 y la "D" para los más de dos litros. Pero en razón de las velocidades que pueden alcanzar los autos de más de dos litros decidimos suprimirla. No hay que olvidar que en este momento no se puede correr ni un riesgo y si bien jamás tuvimos que lamentar un accidente en nuestra carrera tampoco vale la pena especular ni un poquito."

"Además, para evitar la aglomeración de autos en la pista vamos a realizar dos carreras en lugar de una. A las 8.30 horas largamos la categoría "A" y "B" juntas y cuando terminan ellos se larga la "C". Entre paréntesis ya el equipo Peugeot confirmó que va a La Cumbre con por lo menos tres autos seguros: Migliore, Mayorga y Casá. Del equipo Fiat no sabemos pero creemos que tampoco faltarán."

Los "cumbrenses" siguen hablando con entusiasmo de la carrera que harán el 7 de julio: "En verdad, hasta ahora siempre organizamos esta carrera como una verdadera promoción de turismo para la zona pese al poco apoyo oficial que siempre tuvimos. Como no se cobra entrada la plata que se pierde con la carrera se gana con la gente que va a La Cumbre. Pero ahora, además de la promoción que nos significa, nos vamos a ocupar de la carrera como carrera en sí, en forma primordial. Colocaremos guard-rails en las curvas peligrosas y por supuesto no habrá nadie al costado de la pista. La gente se ubicará en los desniveles naturales del camino."

Una sola objeción: ¿qué sucede si se hace la carrera de TC que tiene pedida el gobierno de Córdoba para el 7 de julio también?

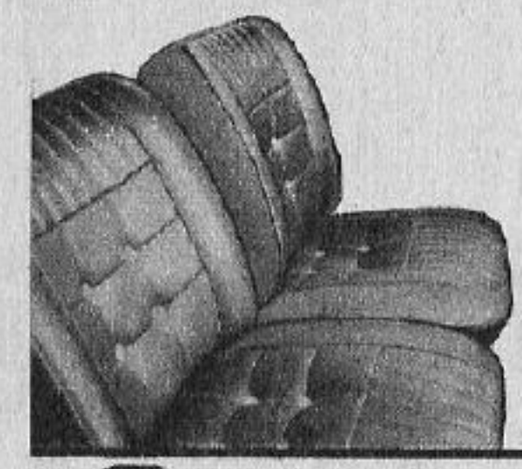
—Nosotros la hacemos definitivamente el siete de julio. Y creemos que el gobierno tiene intenciones de correr la de TC para el nueve de julio, dos días después. Pero de cualquier manera, aunque las dos se hagan el mismo día creo que no por eso la nuestra se verá perjudicada. Entre la tierra del autódromo Oscar Cabalén y los resultados casi obligados de toda carrera de TC creemos que mucha gente preferiría ver TM en La Cumbre."

Lo cierto es que el siete de julio por la mañana, en el grandioso circuito de La Cumbre, vibrarán nuevamente los alegres motores "turísticos".

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

novedades PARABRISAS CORSA

LA FUNDA DEL AUTOMOVIL



De su coche y a su exigencia, la encontrará en Recuero 3289 (Alt. Av. del Trabajo 3200), T.E. 612-3141, Buenos Aires. En telas de primera calidad, colocación inmediata y precios incompetibles. AMPLIA GARANTIA.



S. A. D. A. R. S. C. A.

Fábrica de amortiguadores presenta su nuevo modelo denominado REFRIGERADO, para alta velocidad y caminos accidentados. S.A.D.A.R. diseñó este nuevo modelo, que posee aletas disipantes del calor producido por el movimiento que ocasiona la pérdida de viscosidad del fluido hidráulico y por consiguiente la dureza. UNICO FABRICANTE: S.A.D.A.R. S.C.A., J. B. Justo 6248, T. E. 57-2301, CAPITAL

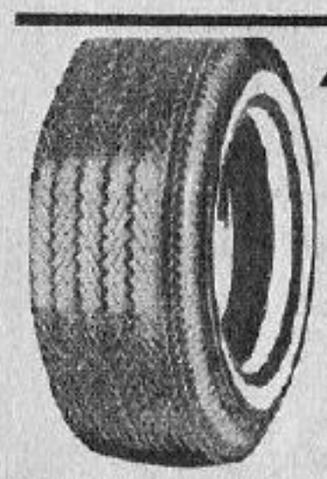
AUTO STEREO 3000

KENIA



AHORA ¡SUYO! en 10 cuotas y un IMPORTANTE OBSEQUIO!!!

en los siguientes comercios:
Casa SUBIRA
Vieytes 1437 Cap. 21-6878
Auto Radio ROLE - Av. San Martín 2377 Lanús Oeste
LICAR Auto Radio
Av. Libertador 870
Vte. López 791-2302
A. CARBALLO e Hijos
J. B. Alberdi 594 Cap. 99-9709
ESTACIONAMIENTO PROPIO Y COLOCACION EN EL ACTO



AUTOMOTOR S. A. C.

NEUMATICOS PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR.

TRABAJAMOS EXCLUSIVAMENTE SOBRE PEDIDOS.

MENCIONANDO ESTE AVISO DESCUENTO ESPECIAL.

AFILIADO A CREDITO BELGRANO.

CONESA 2275, BUENOS AIRES



SIEMPRE A MANO la buena música, adquiriendo su auto-radio Blaupunkt, Autovox, Transyca, o la de su preferencia. LA TOUR, J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, CAPITAL, en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

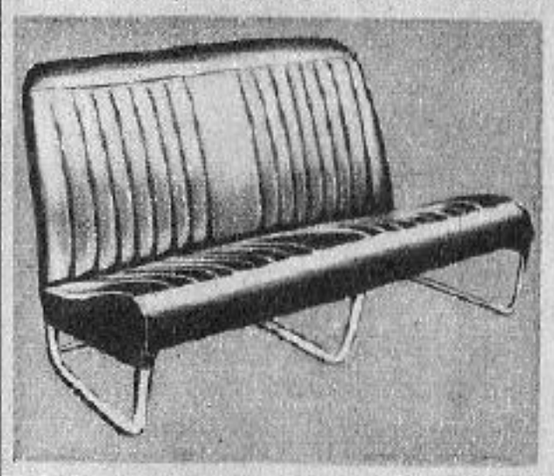


Gran Cantina "LA GAVIOTA" lo espera en Necochea 1254. Reserva su mesa por teléfono a: 28-4378 y recuerde: Carreras hay todo el año... pero la cantina del año es "LA GAVIOTA".



A un paso del centro y en el centro de la zona del accesorio, lo exclusivo y personal en automovilismo deportivo. Palanca al Piso p/Peugeot - Volante F.1 Instrumental Jaeger - BRD. - Orlan Rober - Faros Corella y Hella - Llantas de magnesio - Cascos de competicin - Butacas especiales. ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I., Paraná 734, Cap. T. E. 44-9178.

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. Línea completa de accesorios, standard y deportivos. CREDITOS LIBERALES. ENVIOS AL INTERIOR CONTRA REEMBOLSO.





Para Pesca, Caza y Camping, lleve en sus viajes ECO-GAS 3 en 1, CALENTADOR, ESTUFA Y FAROL, con o sin barral. Para garrafa de 1, 2 y 3 kg. Productos ECO Fábrica: Ameghino 557, Villa Martelli. T.E. 740-3662 ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS.



CARPAS

MOCHILAS BOLSAS DE DORMIR

ANORAKS, COLCHONETAS, FAROLES, CALENTADORES, ESTUFAS Y COCINAS A GARRAFA, DE LAS LINEAS LONGVIE Y SIMPLEX, PARRILLAS, GRAN VARIEDAD DE SILLAS, SILLONES, REPOSERAS Y MESAS PLEGABLES PARA CAMPING Y EL HOGAR. Y ADEMAS... EQUIPOS PARA TENIS, FUTBOL, BASQUET, VOLLEY, etcétera

BASILEA SPORT,
Av. Libertador 5624, Capital,
(a 100 m. barrera Virrey Del Pino).
T. E. 76-2174

DIALOGO EN EL CAFE

HOY CON ROLO ALZAGA

Fuimos a "05" en busca de Rolo Álzaga. No por su triunfo en Rafaela: Fuimos en busca del Rolo de siempre, del de todos los días. Días que para muchos son desconocidos, pero que son en cierta forma factor determinante en sus victorias y fracasos en el automovilismo. Elegimos "05" porque es el escritorio de Rolo Álzaga. Lo encontramos en su elemento: sus amigos y buen whisky

—¿Cuál fue tu mejor época?

—Creo, por el '57, cuando corría con la cupé Ford que me preparaba Domingo Colanero. Los años siguientes, el 58 y 59, también fueron buenos. Luego vino una época en que no pasaba nada. Una buena actuación en la carrera de los Dos Océanos y la que ganó en Carlos Paz con el Falcon de Ford Motor. Y la de ahora... posiblemente, esté pasando por mi mejor momento. Con Pepe Viniegras más que piloto y preparador somos amigos, nos llevamos bien con los muchachos del equipo y las cosas andan macanudo. El auto anda bien y eso quedó demostrado en Rafaela, aunque me faltaban 200 vueltas con respecto al sábado. Me parece que las cosas van a caminar...

—¿Vos creés que manejás mejor, igual o peor que antes?

—Estoy seguro que ando mejor. El simple hecho de andar mucho más rápido que hace 10 años atrás te hace pulir tu manejo. Andás más al límite.

—¿Por qué cambiaste de marca?

—Solamente porque tuve una pelea con una persona de Ford. *Con una sola persona*. Las relaciones con el resto de la gente, inclusive con Kitterman, están como antes.

—¿Te sentís rechazado por los hinchas de Ford?

—Sí... perdí muchos simpatizantes, pero son los que no me importan. Lo que me interesa de la hinchada que pueda tener es la parte humana, no en la parte marca. Esos son los fanáticos.

—¿Cuántos años tenés?

—Treinta y siete (risas generales)... ¿Qué pasa, no me creen? Parezco de cuarenta y dos, pero tengo treinta y siete.

—¿Qué hacés durante el día?

—Me levanto tarde, alrededor de mediodía. Almuerzo siempre acá, en "05". Por la tarde voy al taller o al escritorio donde administro las cosas del campo (25 de Mayo y Carhué). De noche salgo con los amigos y generalmente me acuesto tarde. Dos veces por mes voy a la estancia o a General Villegas a comprarle toros al "Gordo" Sauze.

—Si no fueses como sos, ¿qué serías ahora?

—Estaría casado, con muchos hijos y viviendo tranquilamente en el campo. Pero como no me puedo imaginar de otra manera seguiría pensando en los autos y en las carreras.

—Si no hubieras tenido las posibilidades económicas ¿te hubieras dedicado al automovilismo?

—Sí... hubiera hecho lo imposible por demostrar que andaba bien y que algún día alguien se fijaría en mí. Algún equipo, alguna fábrica...

—¿Tuviste trabas familiares cuando empezaste a correr?

—No, la verdad que no. Mi padre, mientras vivió —murió hace 12 años—, siempre me dio libertad para hacer lo que más me gustaba. Desde los 17 años que hago lo que quiero y me gusta. Mi padre, por ejemplo, nunca había subido a un auto de carrera, ni siquiera le gustaba. Mi hermano corrió un Gran Premio con un Volkswagen, pero nunca más. Prefiere el polo. (Se queda un poco pensativo y sigue.) ¿Sabés una cosa? Si yo no me dedicara al automovilismo, jugaría al polo. Es un deporte agresivo, de juego fuerte y donde te arriesgás bastante...

—La calle comenta que vos tomás demasiado. Queremos "tu" versión. ¿Tomás antes de las carreras?

—Sí, tomo algo de vino con la comida y después me voy a dormir más o menos temprano. Para conversar en



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



la mesa con los amigos prefiero el whisky, el vino es para acostarse temprano. Antes de las largadas no tomo, de ver en cuando... pero uno o dos whiskys, nada más.

—¿Por qué empezaste a correr?

—Siempre me gustó. ¿Sabés por qué?... Porque el automovilismo es jugarse un poco. Es diferente a cualquier otra cosa. Es una emoción distinta, una sensación que no te la da ninguna otra actividad. Si no corriera no sé qué haría...

—¿Te importa mucho ganar?

—Ahí tenés... me importa como a todo el mundo. Pero para mí no es lo más importante. Me gusta todo lo que rodea al automovilismo, los amigos... todo. A veces, es mejor salir segundo o tercero y saber que anduviste bien, a clasificarte primero y no demostrar nada. Hay otros pilotos a los que le importa ganar y nada más... para mí no es lo primordial.

—¿Por qué le encargaste el auto a Crespi?

—Me gustó el coche de Nasif. Pese a todo, el mío está mejor terminado. El auto está bien hecho, yo estoy conforme... el día que ya esté viejo hago uno nuevo. Hay que pulirle algunos detallecitos todavía...

—¿Cuál es el mejor piloto en actividad en estos momentos?

—Copello... Oscar Alfredo Gálvez entre los de antes... Oscar Cabalén me gustaba mucho. Posiblemente porque manejaba con el mismo estilo que el mío. Pero no pongan nombres porque son varios... Vianini, Bordeu, Casá... si me olvido de alguien quedo mal. No pongan nombres. (Perdón. Rolo.)

—¿Qué estilo de conducción preferís?

—El mío, o el de Cabalén, que era el mismo.

—Si tus amigos no corrieran más, ¿seguirías en el automovilismo?

—Sí, y mucho más tranquilo. Mientras corro pienso en ellos. Cuando veo un auto apiñado o un vuelco, enseguida pienso si no es un amigo. Estaría mucho más tranquilo, pero también mucho más aburrido.

—En el caso de que no se pudiera correr más en nuestro país, ¿qué harías?

—Creo que prepararía o me compraría un auto para correr en Perú o en Venezuela. Compraría un Porsche y correría de vez en cuando. Me dedicaría de lleno al campo y a recordar tiempos pasados...

—¿Cuándo pensás retirarte?

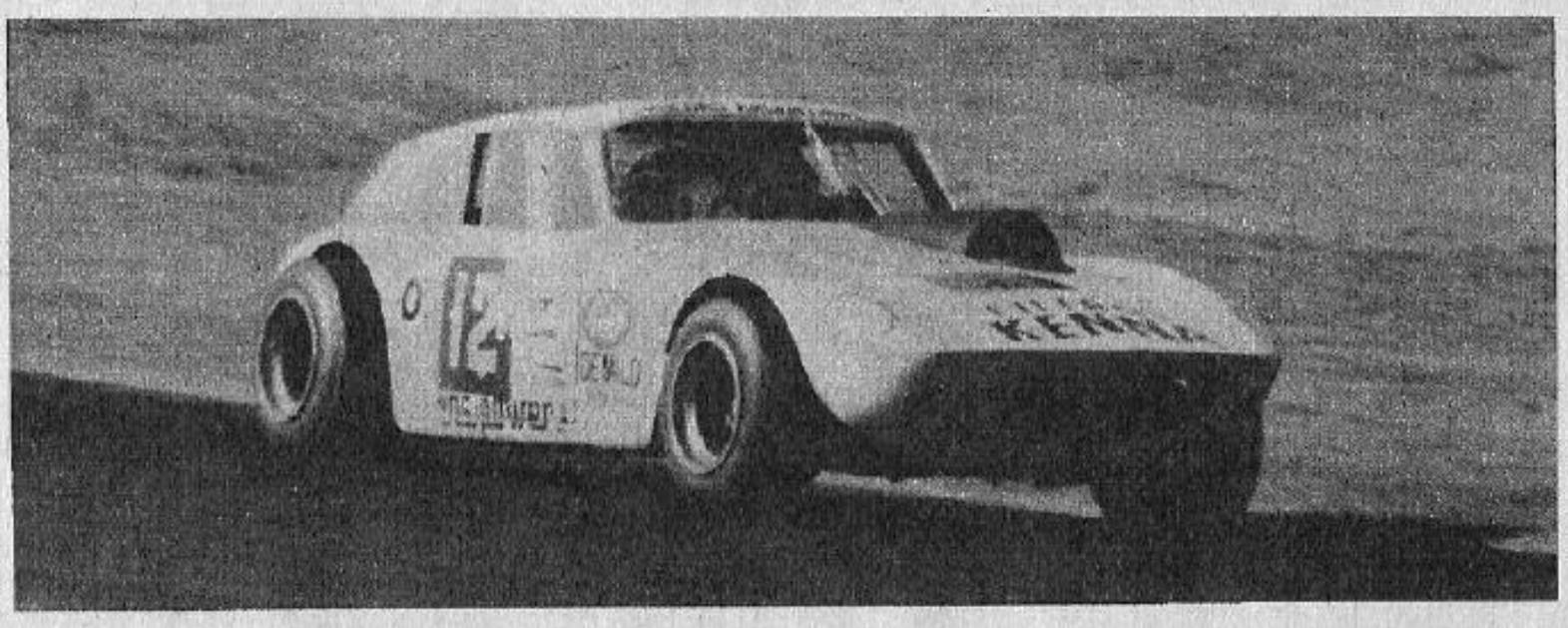
—Nunca pensé en eso. Pero el día que me dé cuenta que estoy aflojando o me digan mis amigos que estoy en decadencia, me retiro sin más trámite.

—¿Qué tratarías de mejorar en nuestro automovilismo?

—Y... hay muchas cosas que se podrían mejorar. Pero principalmente haría más carreras en circuitos de montaña. Es una vergüenza que teniendo tantos caminos montañosos como tenemos en nuestro país haya tan pocas carreras como las de Villa Carlos Paz o Mina Clavero. En lo sinuoso la cosa se pone más pareja. En la actualidad, uno tiene cinco kilómetros más que el otro y gana matando, no interviene más la capacidad del piloto.

Cuando las seis piernas se levantaron de la barra y saludaron, Rolo y nosotros miramos la hora y nos fuimos. Rolo con sus amigos al taller y nosotros a seguir rodando.

"NADIE LO CREE, PERO NO TUVE LA CULPA"



Andrea Vianini nos explica por qué se accidentó en Rafaela a 160 kilómetros por hora donde se dobla normalmente a 180-190

El domingo 19 de mayo, poco antes del mediodía, en un lugar al noroeste de la provincia de Santa Fe, una ambulancia recibió alguna orden imprecisa y se puso en movimiento. Giró en círculos mientras una mujer vestida con blue-jeans y un tapado de gamuza corría por alcanzarla y lograba trepar por la puerta de atrás.

Adentro, Dolores Vianini preguntó: "¿Qué pasó?" Nadie sabía nada, y nadie le contestó. Dos minutos escasos antes, veinte, cien o doscientas personas habían ahogado un grito y una expresión de asombro en cuarenta, doscientos o cuatrocientos ojos siguió la trayectoria de un coche muy amarillo que se deslizaba descontrolado por el circuito al salir de una de las curvas. Cuando el ¡Aaahhhh.. ! se prolongó más de lo normal, el mismo coche, de cola, golpeaba contra el guard-rail y salía catapultado hacia la parte exterior dando una vuelta en el aire.

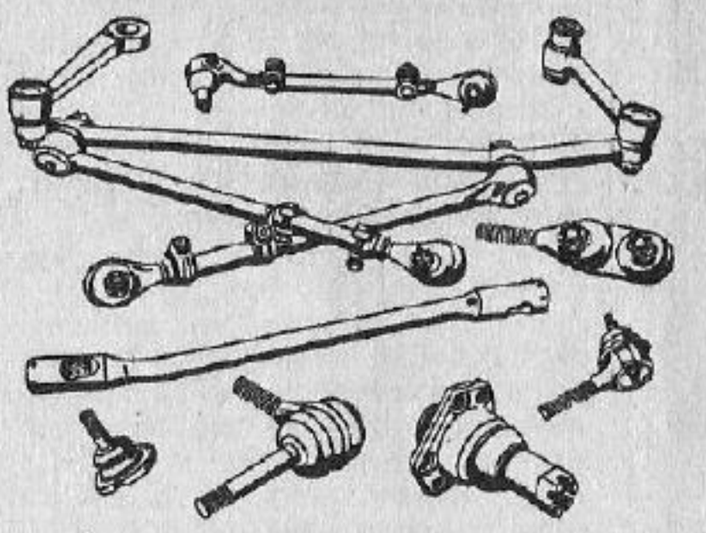
Andrea Vianini salió ileso. Cuando podía haberse dado el gran golpe. Hasta el lunes anterior estuvo en cama, y después habló con nosotros. "Paré 2 veces a reparar la manguera de agua". "Y después por tercera vez con la misma falla, aunque pienso que para entonces ya tenía el radiador roto y posiblemente alguna junta soplada, todavía no lo sé. Ya me había aflojado el cinturón de seguridad y me bajaba del coche porque pensaba abandonar definitivamente. Ya no quedaba ninguna manguera de agua para reponer. Entonces llegó Lupano, mi acompañante, que ese día no corrió, con otra manguera que traía del box de Perkins. Cambiaron, pero ya había perdido demasiados minutos. Aldo Bellavigna también pensó en retirar el coche. Era inútil seguir para llegar —con muy buena suerte— a clasificarse quinto o sexto. Pero de pronto estaba nuevamente en el coche con el motor en marcha y poniendo la palanca en primera para seguir en carrera. Salí despacio; como no estaba seguro de la falla, no quería arriesgarme a romper el motor. A cien metros detrás mío venía corriendo Copello. Al entrar en la primera curva le hice señas para que me pasara, no quería obstruir su camino. Total, para mí ya estaba casi todo perdido. Entonces quise frenar para zambullirme en la curva. Copello dice que vio aceite detrás mío, pero era el agua que salía por todos lados. Mojando también los frenos, viajaba a 160 por hora. El coche se fue sin control. Copello es testigo de mi velocidad. Sé que tengo antecedentes de "enardecido". *Pero les juro, ésta es la primera vez que no me doy una piña por culpa mía."*

Nosotros le creemos.



En bien de su propia seguridad use

extremos y rótulas **Thompson**



Fabricados por Thompson Ramco Argentina, UNICA planta industrial argentina que produce esta línea para el mercado de reposición con licencia de fábrica de los Estados Unidos.

Estos fabricantes de automotores han adoptado como equipo original nuestros varillajes de dirección o rótulas de suspensión y en determinados modelos, ambos elementos:
INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S.A., CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A., FIAT CONCORD S.A., FORD MOTOR ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A., JOHN DEERE ARGENTINA S.A., DINFIA.

FABRICANTES DE AROS DE PISTON, VALVULAS, VARILLAJE Y EXTREMOS DE DIRECCION, ROTULAS DE SUSPENSION Y ASIENTOS DE VALVULAS

Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F.
FERREYRA - CORDOBA

BAJO LICENCIA Y SUPERVISION DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. (Ahora, TRW INC.) DE EE. UU.

DISTRIBUIDORES: GOFFRE, CARBONEY CIA. S.A.C.I. - WILL L. SMITH S.A.C.I. - CADMA S.A.C.I.F.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS GRANDES DE CHRYSLER

Seis autos y un mismo principio: comodidad, gran potencia y lujo, que es a la vez la exigencia del mercado americano deseoso de automóviles cómodos con superconfort

Arriba: **Uno de los modelos que complementa la línea Chrysler 1968, es el Dodge Coronet. Está equipado con motor 6 en línea y V-8.**

Abajo: **Este es el Chrysler Imperial Crown. El más caro de los 1968 de la fábrica de la estrella de cinco puntas.**



El modelo Imperial de la fábrica Chrysler es lo que para General Motor el Cadillac o para Ford Motor el Lincoln. Es decir, el auto caro, de lujo y largo (claro está). Muy largo y muy pesado. Es un coche de esos que hacen enloquecer a los amigos de los automóviles cómodos, con superconfort y que miran indignados los amantes de lo europeo.

El Imperial Crown es un típico auto americano de elevado precio, aunque lo consideramos más suntuoso que el Lincoln o el Cadillac. El modelo Imperial Crown está equipado con un motor V8 de gran cilindrada (7206 cm³) y una compresión de 10:1. La potencia es del orden de los 355 HP y es alimentado por un carburador de cuatro bocas de tiro descendente. Es tan pesado como caro. En total, 2.243 kilos y pese a todo en velocidad no supera los 200 km/h. Realmente, un auto para ejecutivos, embajadores o cosa por el estilo, pues consideramos que no debe ser muy agradable conducir un Imperial Crown en el tránsito ciudadano, aunque para algunos sí lo es para andar en ruta (en línea recta).

Los frenos son a disco en las ruedas delanteras y de tambor convencionales atrás. La distancia entre ejes es de 3,20 metros (!!!) y el largo de 5,70 metros. Un buen auto para determinado tipo de compradores, pero no apto para exquisitos.

PLYMOUTH FURY III

De los tres posiblemente sea el más agradable de líneas y con mayor tendencia a lo deportivo, pero sin intenciones de llegar a serlo. De ninguna manera es un automóvil ágil, ni agresivo ni veloz.

El motor normal es el de 5210 cm³, aunque se ofrecen varias opciones más. Eroga una potencia máxima de 233 HP a un régimen de 4.400 rpm. El carburador es de 2 bocas y el índice de compresión es de 9:1. La dirección es manual a sin fin y los frenos son a campana en las cuatro ruedas. Su peso es del orden de 1.744 kilos y llega a desarrollar velocidades cercanas a los 180 kilómetros por hora.

CHRYSLER NEW YORKER

El hardtop New Yorker es un dos puertas encaminado a los que gustan de autos más o menos corsaiolos (más menos que más), pero con "algo" interesante. Es un hardtop de 2 puertas sumamente amplias y el motor que lo impulsa es el mismo que el del Imperial Crown de 355 HP. Tiene mejor aceleración que el Imperial aunque la velocidad máxima es levemente superior, ya que por muy escaso margen supera los 200 km/h. La caja de velocidades es automática del tipo "Torque Flite" con convertidor eléctrico y tres velocidades. Las suspensiones y frenos son iguales que en el modelo Crown de la línea Imperial.

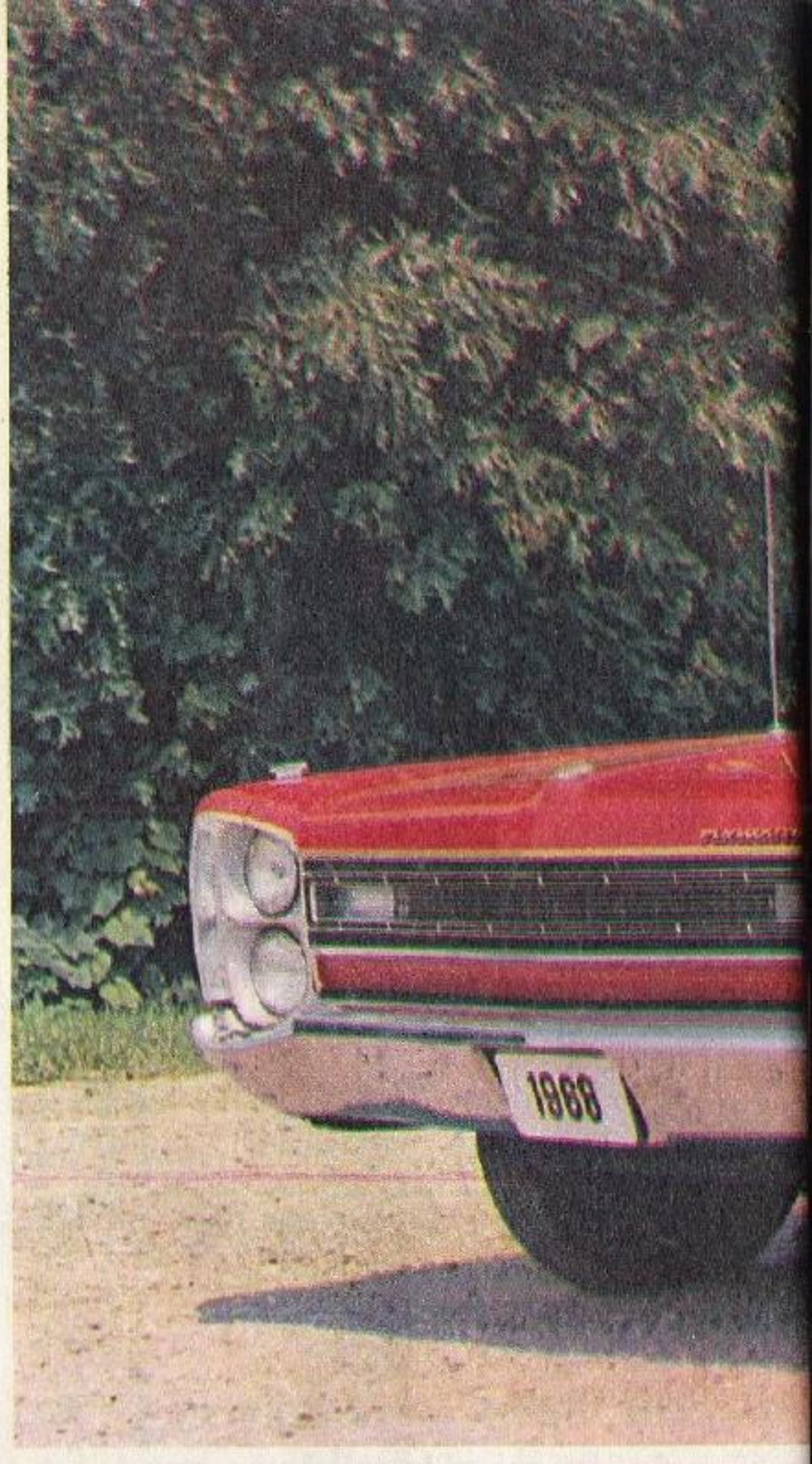
Este es otro auto para norteamericanos o venezolanos o chilenos. No creemos que para argentinos. En fin, tres modelos no muy dispares entre sí, equipados con motores casi similares. Mucha potencia, mucho peso, mucha comodidad y demasiado lujo. Botones, lucecitas, accesorios extras y mil chucherías más. Evidentemente, no es lo que nos gusta... pero respetamos los gustos. Por eso le presentamos hoy estos tres modelos de la Chrysler. El New Yorker, el Fury III y el Imperial Crown

→

CHRYSLER '68

Imperial, Fury III, New Yorker, Dodge Coronet, Plymouth Belvedere y Chrysler 300 son los exponentes de la 3a fábrica, en importancia, de autos americanos







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Nuevos modelos de Chrysler para el '68. Arriba, izquierda: **Chrysler New Yorker cuatro puertas.** A la derecha, **el nuevo Plymouth Fury III cuatro puertas.** Abajo, izquierda: **El lujoso Imperial Crown.**

CARACTERISTICA TECNICAS

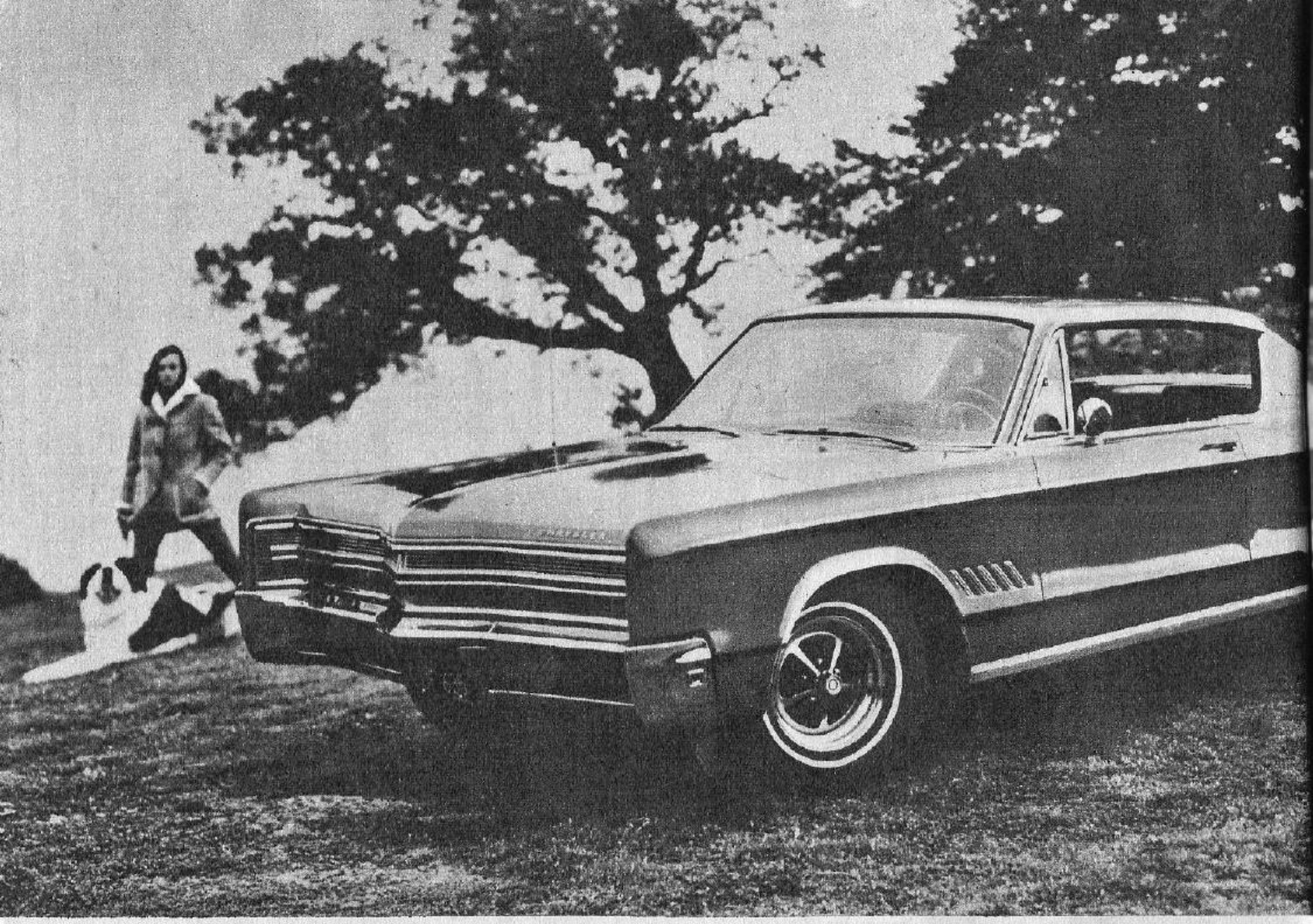
PLYMOUTH FURY III

Tipo	Capota rígida de 4 puertas
Motor	V8
Cilindrada	5210 cm3
Válvulas	A la cabeza con levas hidráulicas
Diámetro	99,31 mm
Carrera	84,07 mm
Compresión	9,0 : 1
Potencia máxima	233 HP a 4400 rpm
Cupla máxima	47 kg a 2400 rpm
Arbol de levas	Central accionado por cadena
Carburador	2 bocas
Embrague	Monodisco a seco
Caja de velocidades	3 velocidades
Selector	Manual incorporado a la barra de dirección
Relación de puente	3,55:1
Suspensión delantera	Brazos independientes
Suspensión trasera	Ballestas paralelas longitudinales. Amortiguadores telescópicos delanteros y traseros.
Neumáticos	8,25 x 14
Dirección	Sinfín y tuerca esférica
De tope a tope	3,4 vueltas
Frenos	De campana en las 4 ruedas
Distancia entre ejes	3,02 m
Trocha delantera	1,58 m
Trocha trasera	1,54 m
Largo total	5,41 m
Ancho total	2,00 m
Peso total	1.744 kilos
Velocidad máxima	175 a 185 km/h.

CHRYSLER NEW YORKER HARDTOP

Tipo	Capota rígida, 2 puertas
Motor	V8
Cilindrada	7206 cm3
Válvulas	A la cabeza con levas hidráulicas
Diámetro	109,73 mm
Carrera	95,25 mm
Compresión	10 : 1
Potencia máxima	355 HP a 4400 rpm
Cupla máxima	66,3 kg a 2800 rpm
Arbol de levas	De 5 cojinetes accionado por cadena
Carburador	4 bocas
Bomba de nafta	Mecánica
Trasmisión	Automática Torque Flite. Convertidor eléctrico con tres velocidades.

→





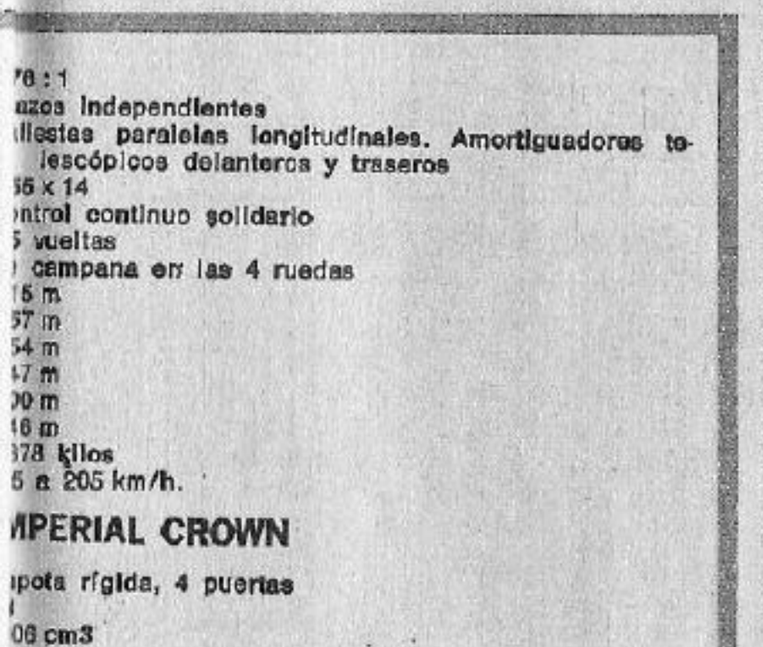
Arriba: **Otro nuevo modelo de la línea 1968 es el Chrysler 300.**
Centro: **El Plymouth Belvedere que viene con motor de 355 HP y anda en los 200 km/h.**
Abajo: **El Plymouth Fury III que les presentamos.**

Relación de puente	
Suspensión delantera	
Suspensión trasera	
Neumáticos	
Dirección	
De tope a tope	
Frenos	
Distancia entre ejes	
Trocha delantera	
Trocha trasera	
Largo total	
Ancho total	
Altura	
Peso total	
Velocidad máxima	

Tipo	
Motor	
Cilindrada	
Válvulas	
Diámetro	
Carrera	
Compresión	
Potencia máxima	
Cupla máxima	
Arbol de levas	
Carburador	
Trasmisión	
Relación de puente	
Estructura	
Suspensión delantera	
Suspensión trasera	
Neumáticos	
De tope a tope	
Frenos	
Distancia entre ejes	
Trocha delantera	
Trocha trasera	
Largo total	
Ancho total	
Altura	
Peso total	
Velocidad máxima	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





76 : 1
azos independientes
llestas paralelas longitudinales. Amortiguadores te-
lescópicos delanteros y traseros
55 x 14
ntrol continuo solidario
5 vueltas
campana en las 4 ruedas
15 m
57 m
54 m
47 m
00 m
16 m
378 kilos
5 a 205 km/h.

MPERIAL CROWN

ipota rígida, 4 puertas

06 cm3
la cabeza con levas hidráulicas
9,73 mm
5,25 mm
: 1
5 HP a 4400 rpm
,3 kg a 2800 rpm
5 cojinetes accionado por cadena
bocas
rque Flite. Convertidor eléctrico con tres velocida-
des automáticas
04 : 1
onobloque
azos independientes laterales no paralelos. Barra de
torsión
llestas
5 x 15
vueltas
disco en las ruedas delanteras; tambor en las traseras
0 m
8 m
5 m
0 m
2 m
6 m
43 kilos
5 a 200 km/h.

sugerencias PARABRISAS CORSA

RECTIFICACION

SU MOTOR SIEMPRE O. K.

rectificándolo en

LERDA & ENSUNZA

Distribuidores Aros "Aroşa" y Juntas "Pompa"
Equipos especiales para FIAT y PEUGEOT.

Av. Maipú 3546, OLIVOS, T. E. 795-4969

CUBIERTAS

Nacionales e Importadas

520 x 10	520 x 12	560 x 13	590 x 13
640 x 13	725 x 13	520 x 14	590 x 14
695 x 14	735 x 14	800 x 14	900 x 14
520 x 15	590 x 15	640 x 15	670 x 15
710 x 15	760 x 15	820 x 15	550 x 16
600 x 16	670 x 16	700 x 16	750 x 16
750 x 20	825 x 20	900 x 20	1000 x 20
	1100 x 20	1200 x 20	

Existencias de CINTURATO MICHELIN, DUNLOP SP 41 y CONTINENTAL
Consulte nuestros precios sin competencia

JORGE R. FERRARA
Salta 934 - T. E. 26-5998 - 27-5081



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES EN HORAS
SALTA 1160
23-8913 y 23-5673

LOS FRENOS NO DEBEN FALLAR ¡JAMAS!

EQUIPELOS CON
BOMBA DOBLE CIRCUITO



CON CIRCUITOS INDEPENDIENTES
Nunca se quedará sin frenos por rotura de algún elemento

Fábrica: E. Sivori 4848 - MUNRO

ESPECIALISTAS EN ARMADO Y BALANCEO DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION

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

SUCOMERIA

MAXIMA SEGURIDAD Y PRECISION
Godoy Cruz 1201, esq. J. B. Justo, (alt. 2000), Capital.

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) Nº 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3099

REPUESTOS
TAUNUS
Línea completa

Aerolino

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

PEUGEOT
Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios

IMPORTACION - FABRICACION

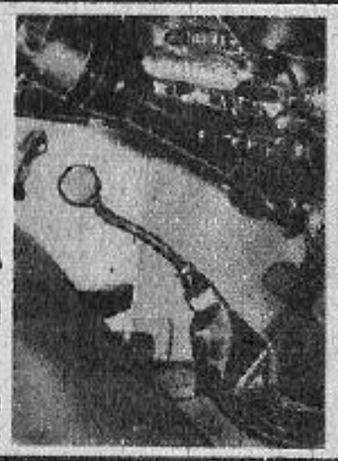
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957



SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
para todas las marcas
EQUIPOS ABARTH
para Peugeot - Fiat
Ford - Chevrolet - Valiant

CASA LUNERTI
Bulnes 739, Tel. 86-1343

PALANCA AL PISO V.T.
PAT. EN TRAM.



Para Falcon - Valiant I, II, III, IV
Chevrolet - Rambler - Peugeot
Torino 300 - Fiat - Pick-Up
y diseños especiales para todo tipo de automotor.

Diseñadas por VICENTE TIRABASSO

Precios especiales para agencias y revendedores

COLOCACION EN EL ACTO

ESTAMPA LTDA. S.R.L.
Carrasco 267 - Cap. - 67-8106
ENVIOS AL INTERIOR

DOMINGO PERRI y Cia. S. R. L.

AUTO UNION

SERVICIO MECANICO ESPECIALIZADO
REPUESTOS Y ACCESORIOS
LEGITIMOS NAC. e IMP.

FABRICACION PROPIA

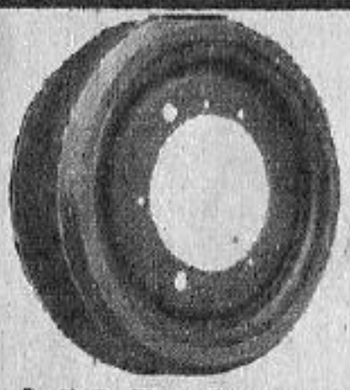
RECAMBIO de CIGUEÑALES
y RECTIFICACION de CILINDROS

Exposición y ventas
Avda. CORDOBA 6260
Tel. 54-6781 - Bs. Aires

STUDEBAKER CITROEN

REPUESTOS LEGITIMOS

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



D.I.M.B.A. S.R.L.
Distribuidor exclusivo de
CAMPANAS DE FRENO C. I. M.
Llantas y ruedas deportivas
Visítenos en:
Av. J. B. Justo 5767/69
Tel. 61-0025 Cap.

LOS REFLEJOS

La posesión de las cualidades reflejas o sensitivas es un don natural del ser humano, que se puede mejorar con el método y la dedicación, pero... ¡atención!; no conviene abusar de las mismas porque se pueden convertir en un arma de doble filo

por el Dr. ENRIQUE BERTOLOZZI



Cuando hace poco tiempo un hombre, hasta ese momento poco conocido para nosotros, se hizo conocer, se hicieron muchos comentarios. Nos referimos al Gran Premio Internacional de Turismo y en particular al ganador absoluto, Zobieslaw Zasada, ese polaco que con excelente coche, sobrio y rápido manejar, pasó a ser comentario diario de todo el ambiente corsa que nos rodea, como dijo un comentarista radial, "por sus rápidos reflejos y fina sensibilidad". Efectivamente, dicho corredor demostró tener excelentes cualidades, tan excelentes como muchos de nuestros corredores: Pairetti, Cupeiro, Reutemann, Copello, etc., las poseen.

Sin embargo, esa extraña y envidiada posesión en cualidades reflejas o sensitivas, como quiera llamarse, se obtiene tras larga, muy larga y sacrificada dedicación por un lado y, por otra parte, por una dosis natural que traemos al mundo por el único hecho de pertenecer a la especie animal, racional, por supuesto.

¿QUIEN TIENE REFLEJOS?

Reflejos todos los poseemos; si no los tuviéramos, no sería posible nuestra sobrevivencia. Sin darnos cuenta, los reflejos múltiples, de los cuales disponemos, actúan en nosotros continuamente salvaguardando nuestra integridad física de todo mal que nos aceche. Y no solamente esto, la totalidad de los movimientos que realizamos durante toda nuestra vida, está gobernada por un continuo juego de reflejos que entrelazados en forma tan armoniosa permite esta no menos armoniosa realización que es la vida misma. Si mientras nosotros en el sueño cotidiano, reponiendo energías gastadas en la vigilia, no dispusiéramos de los reflejos que hacen latir nuestro corazón, expandir nuestros pulmones y mover nuestros intestinos, viviríamos nuestra estadía en este mundo siempre despiertos, sin descanso y sin sueño... y vaya a saber por cuanto tiempo, se nos ocurre que poco.

CUANDO DORMIMOS

Pero aun durmiendo si se nos acerca algo caliente o que pinche, saltamos alejándonos de la causa nociva. Todo esto que nos proteje despiertos o dormidos es reflejo. Existen reflejos elementos y complejos en toda la escala zoológica, desde los seres unicelulares hasta los vertebrados altamente evolucionados. Los reflejos son todos naturales en su forma de trasmitirse. Nuestra inteligencia y nuestra sabiduría pueden sin embargo encargarse de hacerlos más rápidos, más lentos o hasta hacerlos desaparecer. Pero ¿qué es un reflejo en sí?, la base morfológica es simple. Supongamos algo llamado "receptores", órgano que recibe y es excitado por un estímulo, supongamos otro órgano llamado "neurona sensitiva" que trasmite la excitación al centro, concibamos ahora una zona de contacto y otro órgano llamado "neurona motriz" que trasmite el impulso a la periferia; finalmente aceptemos el último órgano llamado "efector" y cuya actividad se modifica de acuerdo a la información recibida por la vía recién descripta. Todo esto que nombramos es ese tan conocido "arco reflejo". El estímulo que viaja por este arco es eléctrico y de bajísimo voltaje. Viaje en tiempos diferentes, según las es-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pecies animales y en una misma especie también tiene variantes de acuerdo a la zona de producción, intensidad de estímulo y calidad del mismo. La intensidad del estímulo es por lo general del orden de hasta 1 ó 1 ½ milivoltio, el tiempo de desplazamiento de la periferia al centro nervioso y vuelta, es del orden de los milisegundos, aceptándose en el hombre variantes que van de los 0,08 a los 0,72 milisegundos, Nuestro organismo trasmite todos sus estímulos utilizando energía eléctrica, todo lo que percibe sin ser eléctrico lo trasforma en eléctrico para poder ingresarlo como tal, analizarlo y comprenderlo dando así una inmediata respuesta. Dijimos antes que nuestra inteligencia era capaz de modificar el tiempo de desplazamiento de los reflejos, es verdad. A través de variadas drogas seleccionadas podemos acelerar, disminuir y hasta detener el estímulo reflejo, pero las drogas se utilizan sólo con fines médicos en momentos de real indicación o necesidad; ¿cómo entonces poder acelerarlo aún a expensas del llamado entre momento o dedicación? Muy fácil. Imaginemos o comparemos antes el arco reflejo a lo que sigue: El botón de un timbre es el órgano receptor, el cable hasta la campanilla es la "neurona sensitiva", la zona de contacto es el martillo que al golpear la campana emite el ruido clásico del timbre, la persona que se desplaza a abrir la puerta es la "neurona motriz", la puerta que se abre es el "órgano efector" que cumple, al abrir la puerta, la información recibida a través de "todo el arco". Muy bien, llegados a este punto preguntamos ¿podríamos ganar mucho tiempo acelerando el pasaje del estímulo eléctrico a través del cable desde el botón a la campanilla? contestaríamos, muy poco. Oír la campanilla sería casi inmediato salvo que estuviésemos a más de 330 metros de donde suena, pero generalmente la campanilla la tenemos más cerca.

GANANDO TIEMPO

Ahora sí llegamos al momento en que podemos ganar tiempo. Desde que oímos el sonido hasta llegar a la puerta tardamos un tiempo siempre más largo comparado a la primera parte de este viaje, y aun nos resta abrir la puerta, más tiempo aún. Si nos propusiéramos realizar ese trayecto en tiempos cada vez menores nos asombraríamos nosotros mismos del lapso temporal que cada vez ganaríamos. Y realmente sería un hecho concreto y dependiente en su totalidad del empeño puesto en efectuarlo; en pocas palabras, sería todo y sólo cuestión de entrenamiento. A esto queríamos llegar. Los automovilistas y en particular los corredores, dedican gran parte de su tiempo a acortar este viaje imaginario del estímulo nervioso a través de su sistema sensitivo, nervios y músculos. Sacrifican su tiempo en esta dedicación, pues las fracciones de segundo que ganan representan a altas velocidades muchos metros que más de una vez han significado el evitar accidentes y muertes.

EN CIFRAS

Recordemos que un auto que se desplaza a 180 km por hora recorre 1 km en 20 segundos y que a 240 km por hora recorre la misma distancia en 15 segundos o sea en un poco más de 3 segundos 205 metros... que pueden separar la vida de muchos de la muerte de otros muchos. Ganar metros como vemos es muy importante, los corredores lo saben mejor que nosotros, escribiendo. No nos resulte por lo tanto extraño que ellos puedan hacer con un auto muchas de las cosas que nosotros ni deberíamos intentar. El usuario al subir a un vehículo tácitamente se siente un poco corredor, y tratando de emular a su favorito del deporte automovilístico, por las calles de la ciudad y por las rutas abiertas; tal vez no piense que otros se sienten como él y que al encontrarse, medirse y competir ponen en juego un engranaje peligroso para sus propias vidas y las de los demás. Este es un espectáculo muy común en nuestro medio al final de cualquier competencia "real" automovilística en autódromo o circuitos especiales. Si pensamos un poco y recordamos la famosa palabra "Reflejo", pensemos y recordemos también que los nuestros los hemos formado y pulidos en el quehacer diario, para otras cosas, para "nuestras" cosas y pos lo tanto no están preparados para, bruscamente, dedicarse a otra tarea muy difícil y compleja como el correr a alta velocidad con ni siquiera un vehículo que nos asegure condiciones para ese fin. Si por poseer reflejos vivimos, no hagamos abuso o malversación de ellos para morir.

ANUNCIO PUBLICITARIO



Caravanas... Raids... Safaris... Tours... Mini-turismo... Mini-CORSA.

Tal como lo adelantáramos en el comentario de nuestro "1er. Raid-Safari al Palmar" realizado juntamente con nuestros socios de ALVEAR TURISMO, hemos peparado el calendario de actividades turísticas para lo que resta de este año y principios del venidero.

El calendario de marras no sólo contempla los reiterados pedidos de nuestros amigos "los viejos caravaneros" (los de largo aliento) sino que, pensando también en los "nuevos" y aquellos de corto aliento, incorpora dos grandes novedades exclusivamente para fines de semana: Mini-Turismo y Mini-CORSA.

Hay para todos los gustos. Para los de largo aliento, caravanas, raids, safaris y tours a los lugares más interesantes del país y al exterior.

Para los de "corto radio de acción", los Mini-Turismo (fin de semana) con visitas relámpago (sin perderse nada) a los lugares más interesantes o los motivos más importantes: tradición, sierras o playas, pesca, caza mayor y menor, industrias, historia, etc.

Para los Mini-CORSA la posibilidad de concurrir a todas las carreras más importantes del Calendario de TC, TM y Mecánica Argentina de F1.

Algo más aún. No sólo para los que tengan auto y ganas de manejar. También para aquellos que no sean los felices (¿?) poseedores de las cuatro ruedas, contamos con modernos ómnibus con aire acondicionado, asientos reclinables y "tutti quanti".

Estar atentos pues a nuestros avisos y leer los viajes y fechas programadas.

CARAVANA 1968/69 (largo aliento)

22/7-2/8 **a Córdoba, Tucumán, Salta y Jujuy. Fabuloso Tour por el Norte argentino visitando la "Ciudad Perdida", último descubrimiento arqueológico en América latina de la época pre-colombina; el baile de los collas; los gauchos de Güemes; la quebrada de Humahuaca, etc.**

8/11-11/11 **a Mar de Ajó; concurso de pesca, inauguración de la temporada de la Corvina Negra.**

Enero de 1969 (15 días) **a Brasil. "Primer Gran Raid Internacional". Visita a Colonia (ROU), Montevideo, Porto Alegre, San Pablo y Río de Janeiro, conociendo los lugares más pintorescos y las playas más famosas.**

Febrero de 1969 (Carnaval). **Corrientes: Raid al Carnaval correntino, uno de los más pintorescos del país. Visita a Paso de la Patria (pesca del dorado), Itatí, Resistencia, etc.**

Semana Santa en Misiones, 1969: **Raid-Safari visitando las Cataratas del Iguazú, ruinas de San Ignacio, Posadas, Foz de Iguazú. Caza mayor.**

....TAL COMO LO PROMETIMOS, CUMPLIMOS... TURISMO PARA TODOS LOS GUSTOS

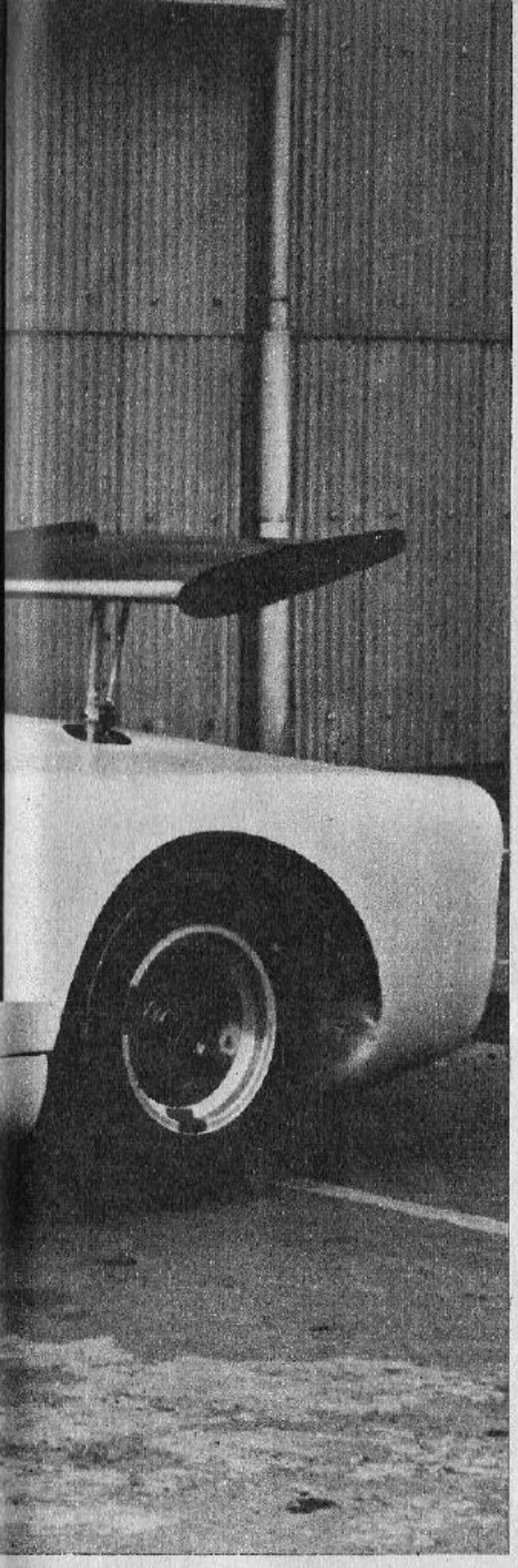
UN ORIENTAL CON

El Nissam R-381 invade el campo deportivo mundial. Superliviano, potente y veloz. Los japoneses siguen avanzando





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Alerón al estilo Chaparral, pero más bajo. Cabina de Lola... en fin, se parece a todos y a ninguno. El Nissan R-381 es personal.

Abajo, a la izquierda:
El motor del Nissan se muestra. Cuatro Weber dobles le dan toda la agresividad que necesita el producto japonés. Se pueden observar los dos reactores de la suspensión trasera.

Abajo, a la derecha:
El interior del cockpit del R-381 no es de los más exquisitos. La terminación deja bastante que desear, pero teniendo en cuenta que hablamos de un auto de competición es perdonable.

Aunque hace mucho tiempo que los japoneses están en el ruido de las carreras internacionales, recién se los valoró tal cual son luego del triunfo del Honda en el Gran Premio de Italia. Cuando John Surtees se impuso sobre el "viejo" Jack Brabham con un auto de industria japonesa, el mundo abrio los ojos. En el campo máximo, en Fórmula Uno, un auto *no europeo* ganaba un Grand Prix Internacional. Desde ese momento en adelante se fueron mejorando los pequeños defectos, se perfeccionaron en general los motores y chasis y la experiencia recogida por Honda repercutió y fue asimilada por todos los fabricantes de automotores de Japón.

La Nissan, encaró las competencias internacionales por otro lado, por el de Sport Prototipos y Gran Turismo. No hace mucho (número 89) presentamos el Nissan R380-II, que había batido siete récords mundiales de velocidad en el circuito nipón de Yatabe. Su piloto fue en esa oportunidad Tatsu Yokoyama. Esos siete récords fueron estudiados a conciencia por la FIA (Federation Internationale d'Automobile) y poco tiempo después homologados oficialmente. El R380-II estableció 251,321 km para una hora, superando el anterior que era de 229,328 km/h.

Eso es tiempo pasado. Ahora la Nissan Motor Co. dio a conocer un nuevo prototipo denominado R-381. Esta máquina fue producida con el fin de establecer las condiciones de funcionamiento de los autos de alta performance, gran cantidad de HP y al mismo tiempo estudiar las condiciones de seguridad a través de un análisis exhaustivo sobre la maniobrabilidad, frenaje y comportamiento de los neumáticos a ciertas velocidades, con piso mojado o pista normal.

El R-381 fue construido dentro de las líneas más avanzadas en lo que a diseño se refiere y equipado con los últimos adelantos técnicos en materia de frenos, suspensiones y metales de las distintas piezas del motor. El auto fue presentado el 3 y 4 de mayo últimos en el Gran Premio de Japón, realizado en el Autódromo de Fuji.

El motor que equipa al R381 es de 5500 cm^3 de cilindrada y desarrolla una potencia máxima del orden de los 450 HP con una velocidad tope de 198 millas por hora (320 km/h). Una de las incorporaciones de importancia es el estabilizador al estilo Chaparral que se le ha colocado en la parte trasera.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas y con sistema de ventilación y grandes pastillas de magnesio han contribuido a brindarle al auto una gran capacidad de frenaje.

La carrocería es muy agradable de aspecto, pero compleja. Analizándola, llegaremos a la siguiente conclusión: los faros son del estilo Ferrari 330 P-4, el habitáculo completo tiene un parecido singular al Lola T-70, la cola hace recordar a un Ford Mk IV y la entrada de aire de la trampa es similar a la del Ford GT 40. Es evidente que hay mezcla de todo, pero está muy bien logrado y su línea es agresiva y armoniosa.

Los japoneses siguen invadiendo, poco a poco, el campo internacional del automovilismo. El Nissan R381 es sólo una prueba más de ello.

SPOILER

CARACTERISTICAS TECNICAS

Largo:	4.411 mm	Distancia entre ejes:	2.470 mm
Ancho:	1.790 mm	Peso:	855 kg
Altura del estabiliz.:	1.265 mm	Motor:	5.500 cm^3
Altura sin estabiliz.:	1.005 mm	Potencia máxima:	450 HP
Trocha delantera:	1.460 mm	Trasmisión:	5 vel.
Trocha trasera:	1.400 mm		

Su Mercadería Salta a la Vista con Estanterías Metálicas

ACROW

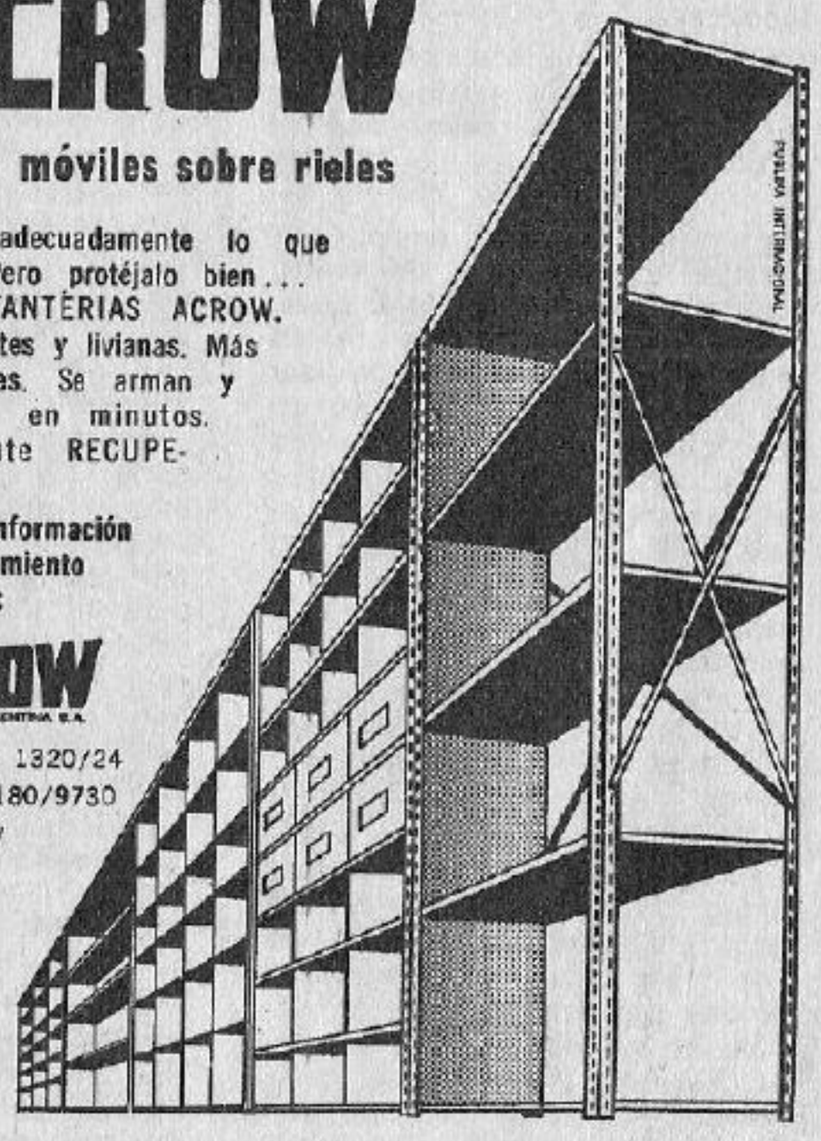
fijas o móviles sobre rieles

Proteja adecuadamente lo que vende. Pero protéjalo bien... con ESTANTERIAS ACROW. Muy fuertes y livianas. Más funcionales. Se arman y desarman en minutos. Totalmente RECUPERABLES.

Solicite información y asesoramiento técnico a:

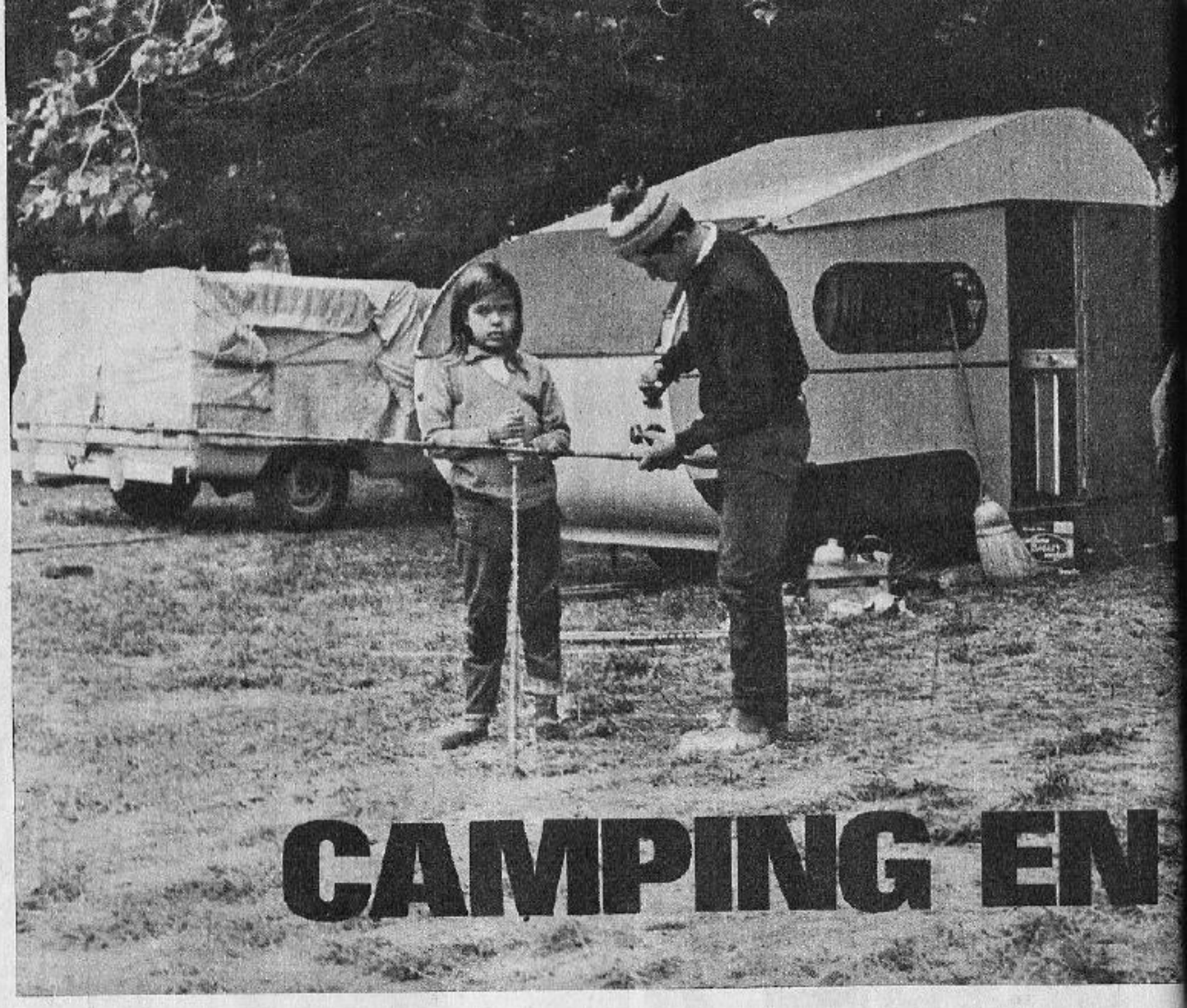
ACROW ARGENTINA S.A.

Azopardo 1320/24
Tel. 30-3180/9730
33-4903 y
34-5228



Parabrisas
CORSA
camping

El camping es una actividad tan vieja como la civilización misma. Pero hace poco que el auto y el camping comenzaron a llevarse bien. Ahora es común y nosotros lo guiaremos para que Ud. conozca algo más sobre el tema



CAMPING EN

El automovilista no sólo se limita en esta época moderna a circular en su máquina de un lugar a otro, es decir, que la época en que se utilizaba el automóvil sólo para transportarse ha quedado de lado. Hoy día el automóvil es algo más. Hoy día se lo disfruta... y se lo paga también de a poco.

Hoy en día cualquier automovilista puede hacer camping. Los elementos para realizar esta actividad (tal vez algo novedosa en nuestro país, pero ya antiquísima en Europa) son año a año más chicos, más cómodos y mucho más funcionales.

Existen dos elementos principales para realizar el camping, de acuerdo al poder adquisitivo y las exigencias del futuro "campeur": la carpa o la casa rodante.

La carpa es ideal para campamentos cercanos y rápidos en los cuales no se necesiten grandes instalaciones. En cambio las casas rodantes ofrecen una singular variante: la de realizar grandes recorridos, sin necesidad de armar y desarmar la carpa en cada parada. Es más. Brinda la posibilidad de detenerse en cualquier parte, independientemente de la calidad del terreno.

La casa rodante significa, a la vez, la culminación de los sueños de muchos "ex carperos", y la realización a través de la casa rodante del logro de un "status" determinado entre los acampantes.

Hay argumentos en contra que esgrimen muchos remisos para dedicarse al camping. Uno de los más fuertes es el que tienen en sus manos las amas de casa, que se preguntan: ¿Tendré que trabajar más que en casa? Si es así, ¿dónde residirá la gracia y el descanso que brinda el camping? Pues bien, no le decimos que no es cierto eso de que va a tener que trabajar tanto como en su casa, pero le recordamos que en cambio su marido va a tener que encarar muchas responsabilidades que en su casa "nones": cortar la leña, ocuparse del agua, prender el fuego y muchas cosas más que a Ud. le aliviarán el trabajo hogareño. ¿Y los chicos? A éstos se los puede interesar muy rápido en la marcha misma del campamento, dándoles tareas serias para que se consideren responsables y se mantengan ocupados. ¿Vio que no era tan difícil la carrera?

Otro argumento en contra es que las carpas son inseguras. No, las carpas son en la mayoría de los casos herméticas al agua y a los insectos que puedan circular por la zona.

Es de creer, pues, que no hace falta otro argumento para convencer a los aún remisos, de que hacer camping ya sea en carpa o en casa rodante no es una aventura al más allá, llena de riesgos y peligros, sino una posibilidad muy interesante de conocer lugares atractivos en todo el país.

En cuanto a las finanzas se refiere, parte muy importante, por cierto, comprar un equipo de camping mediano costaría más o menos lo mismo que una estadía en hotel para la familia durante unas cortas vacaciones. Y lo que es más importante, el equipo de camping dura toda la vida. Lo mismo ocurre con las casas rodantes; las hay para todo presupuesto: desde $ 350.000 hasta $ 1.100.000.

Podemos asegurar que es una buena inversión cualquier tipo de compra que se relacione con el camping. A la larga tanto usted como su familia se van a dar cuenta de esto.

Existen en la gran variedad de elementos para camping algunas cosas que son verdaderas soluciones para muchos de los problemas que surgen de esta actividad. Por ejemplo, una carpa que ha sido construida para ser

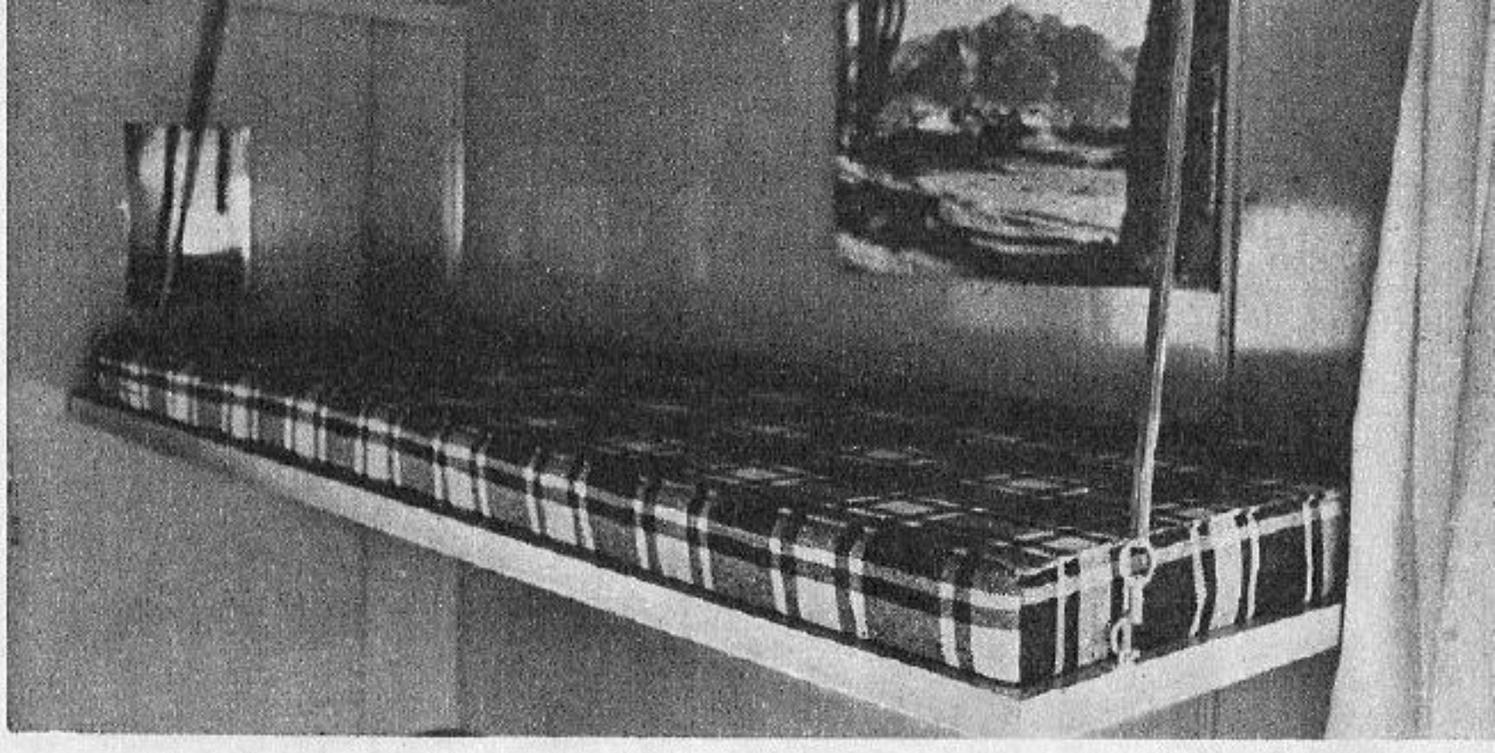




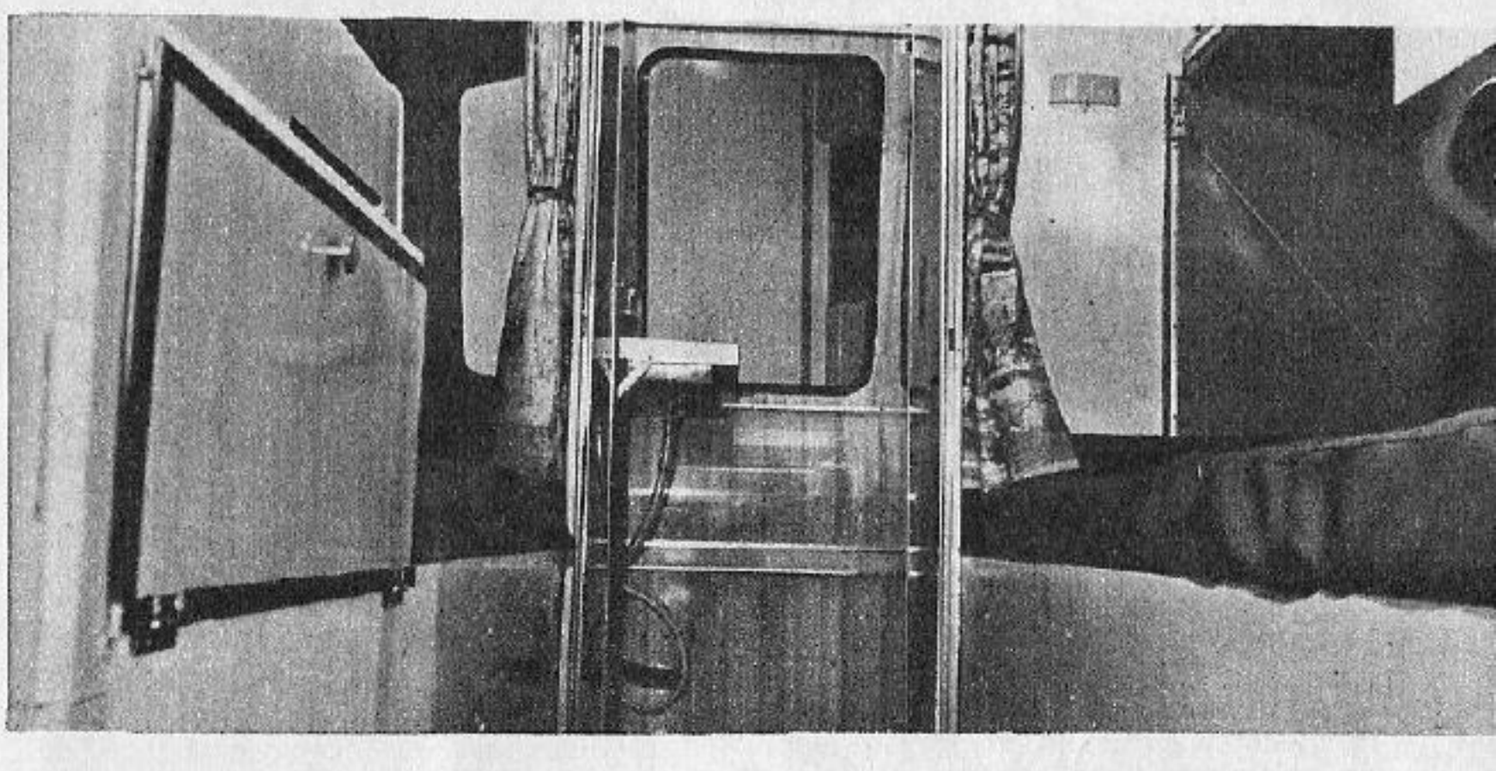
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El camping y el automóvil se complementan hoy día en forma casi perfecta. Autos y casas rodantes en acción.



Comodísimas camas plegables dentro de una casa rodante moderna. Una de éstas usó Corsa en las 24 horas.



A la izquierda, la cocina, al fondo el baño y a la derecha una de las cómodas cuchetas.

transportada y armada sobre el techo de cualquier automóvil.

En carpas usted se va a encontrar con las más grandes variantes posibles e imaginables. Por ejemplo, desde unidades unitarias, para un solo acampante, hasta verdaderas mansiones para camping de hasta tres ambientes (living-comedor y dos dormitorios), o con porche y guardacoches; en una palabra, usted se compra un chalet de lona y trasportable.

Las carpas más sencillas son las llamadas a dos aguas, y que poseen un solo ambiente. Tienen un doble techo y piso, lo que las hace impermeables y resistentes ante cualquier viento o problema climático. Las carpas son propias generalmente de los denominados "mochileros", vale decir, chicos y chicas que recorren el país a dedo con pocos pesos en el bolsillo. Aunque al señor burgués que está por salir de camping con todo organizado le resulte poco grato reconocerlo, este espécimen es uno de los que ha dado mayor impulso a nuestro turismo nacional.

El "campeur" de mochila y carpa es uno de los tipos más difundidos de turistas de fin de semana.

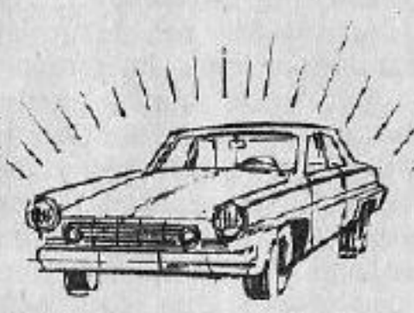
Pero como ésta es una revista de automovilismo, un poco más deportivo que utilitario (o por lo menos nuestro corazoncito así lo dice), debemos indicarle que es un muy buen programa comprarse una casa rodante o una carpa e ir a ver las carreras desde el borde mismo de la pista (ya que por el momento en ruta no) con todas las ventajas y las comodidades que ello trae aparejado.

En las 24 Horas Shell, Parabrisas Corsa y un grupo de corredores utilizaron dos casas rodantes de INCAMET para pasar mejor la carrera.

Próximamente, en otros números, iremos desglosando poco a poco todo lo que usted necesita para hacer camping, con características, precios, y lugares de venta.

Una carpa con todas las comodidades: tiene living, baño y un dormitorio.

Manténgalo joven con



PLABEL

"la alfombra maravillosa"

PARA PAQUETEAR



GURATTI Y VISO

Lujosa, durable, de medida... Metalizadas o plastificadas. Diseño avanzado. 7 colores armónicos con el tapizado de su coche.

Fabricantes: ECIPA S. A. C. I.

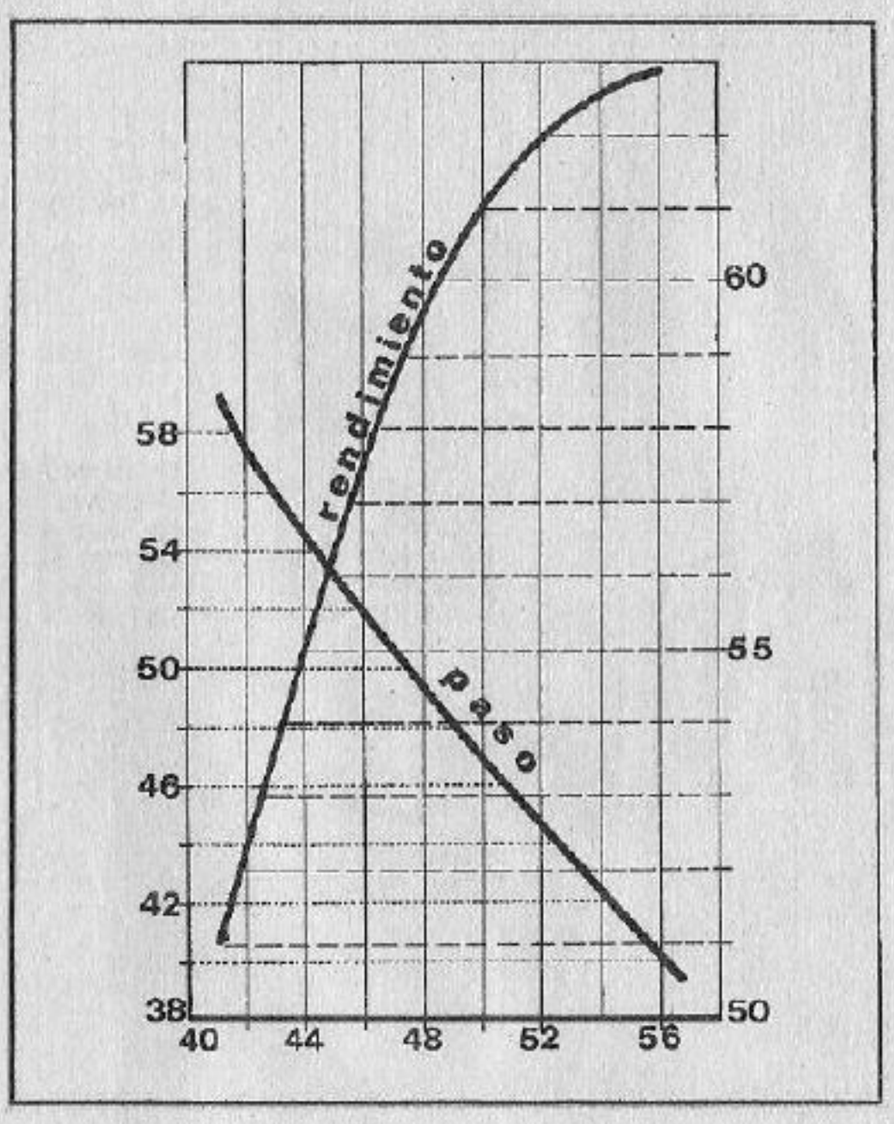
Salvigny 1561/63, Capital - Tel. 921-1671 y 5722

Parabrisas CORSA náutica

LAS HELICES

2ª. Parte

Diámetro, paso, número de palas y régimen de rotación: ésas son las variables que hay que conjugar apropiadamente para trasformar el máximo de potencia posible entregada por el motor en empuje



1 También para potencia y número de revoluciones constante. Cuando se reduce el diámetro, aunque se aumente el paso, el rendimiento disminuye. Por ello la disminución de diámetro sólo debe aplicarse cuando no haya otro remedio y en ese caso acompañarla de la modificación del paso, número de palas, etc., que sea conveniente a fin de que la pérdida sea lo menor posible.

Las últimas carreras de lanchas europeas se han caracterizado por un factor común que no fue precisamente agradable: el alto porcentaje de abandonos. En la mayoría de los casos la causa fue un excesivo calentamiento del motor, producto de las exigencias a que fuera sometido por el afán de los pilotos. No debe pensarse que las causas del sobrecalentamiento de un aparato motor son siempre ocasionales, tales como obstrucción del circuito de enfriamiento, defectuosa lubricación de los órganos mecánicos rotatorios, etc. Esos problemas no deben preocupar demasiado por cuanto son accidentales y su solución es sencilla. Grave es cuando un motor, sin causas aparentes, eleva en demasía su temperatura al serle exigido un determinado régimen que debe alcanzar sin inconvenientes, es decir, tomando en cuenta todos los factores y admitiendo un correcto funcionamiento. Una mala hélice puede ser la causa.

Es fácil, para los pilotos, al finalizar una competencia, formular ásperos comentarios sobre la carena, estado de la misma, motor, régimen, etc., no faltando quien vuelca sobre los proyectos y proyectistas sus quejas. Sobre todo, aquellos que por enésima vez ven postergadas sus aspiraciones de "colar" en algún puesto de privilegio. Otros opinan que falta motor, y basan exclusivamente todo su anhelo en una sola obsesión: más y más potencia, opinando con ligereza que "en cuestión de carenas ya no hay nada más que hacer". Sin embargo, algo puede hacerse para un casco y un motor dado, y es tratar de averiguar si la hélice que se posee es la más conveniente.

Intuir una hélice, adivinar qué hélice corresponde a una lancha determinada o pretender deducirla por comparación con embarcaciones similares, es imposible. En general, dicho procedimiento no sirve más que para ocultar incapacidad o inexperiencia del "proyectista". Evidentemente, estamos dejando de lado las lanchas producidas en serie, donde es lógico que a cascos y motores gemelos puedan aplicárseles mutuamente las conclusiones que se obtienen para cada uno de ellos.

En la actualidad pueden construirse hélices óptimas, basadas en un serio cálculo teórico bien desarrollado y que para la velocidad que corresponde ofrecen un alto rendimiento sin comprometer la eficiencia del motor.

No hace mucho, un crucero veloz de esos que compiten en regatas de alta mar *(off-shore)*, equipado con una soberbia planta propulsora de dos motores de 600 HP cada uno, navegando al límite de sus revoluciones por minuto, cedió posiciones en carrera ante otro casco gemelo con sólo 400 HP por motor. Nos imaginamos la alegría del piloto al ver delante de él una embarcación que con 200 HP menos de potencia por motor indicándole el camino con su estela. De su derrota sacó algo positivo: comprobó que su hélice era inadecuada para el régimen de cavitación que suponían las rpm del motor y la pérdida de empuje consiguiente era la causante de su postergación.

Todavía se utiliza el sistema empírico de probar una serie de hélices standard sin haber efectuado un análisis específico del grupo propulsor, es decir, sin haber determinado el óptimo motor y la justa relación a colocar. Y evidentemente estos tres elementos van íntimamente ligados en cuanto se refiere al deseo de obtener una velocidad cierta. Así, por ejemplo, para un casco relativamente lento se podrá definir un número más bien bajo de revoluciones de la hélice, la que podrá tener un alto rendimiento y que presumiblemente ha de tener gran diámetro. Ello siempre que pueda encontrarse el espacio para su adecuado alojamiento bajo la carena. Por otra parte, si el casco es veloz, podrá recibir una hélice de diámetro más pequeño, que tendrá gran paso, pero que en resumidas cuentas será también de alto rendimiento. Al fin y al cabo el objetivo fundamental de la hélice es trasformar el máximo de potencia en empuje con el mejor rendimiento.

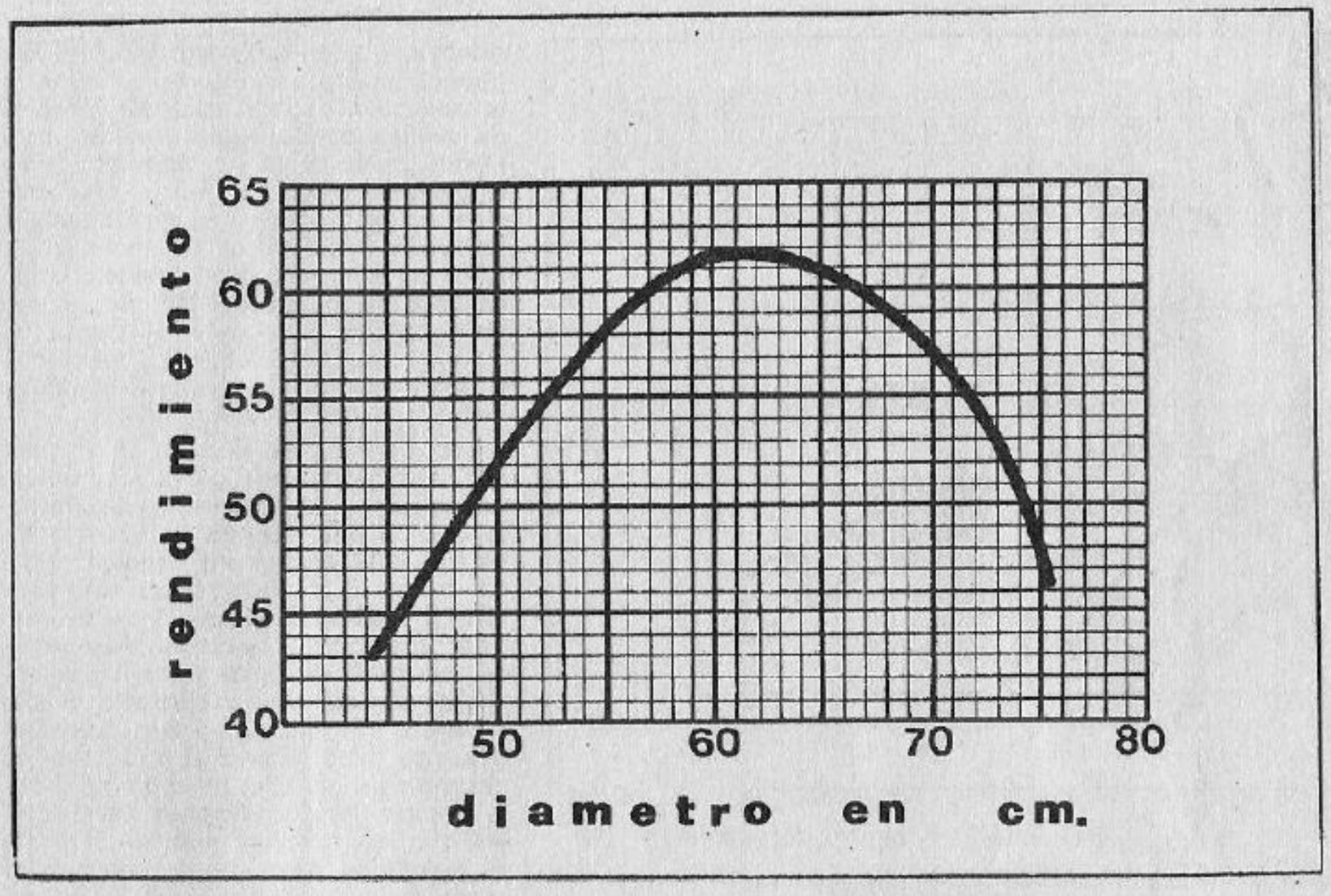
Ya dijimos anteriormente que paso y diámetro son el nombre y apellido de la hélice; el resto de sus características es importante, pero fundamentalmente interesan las dos mencionadas. El diámetro, dentro de la factibilidad de cada caso, es conveniente que sea el mayor posible, pero siempre re-



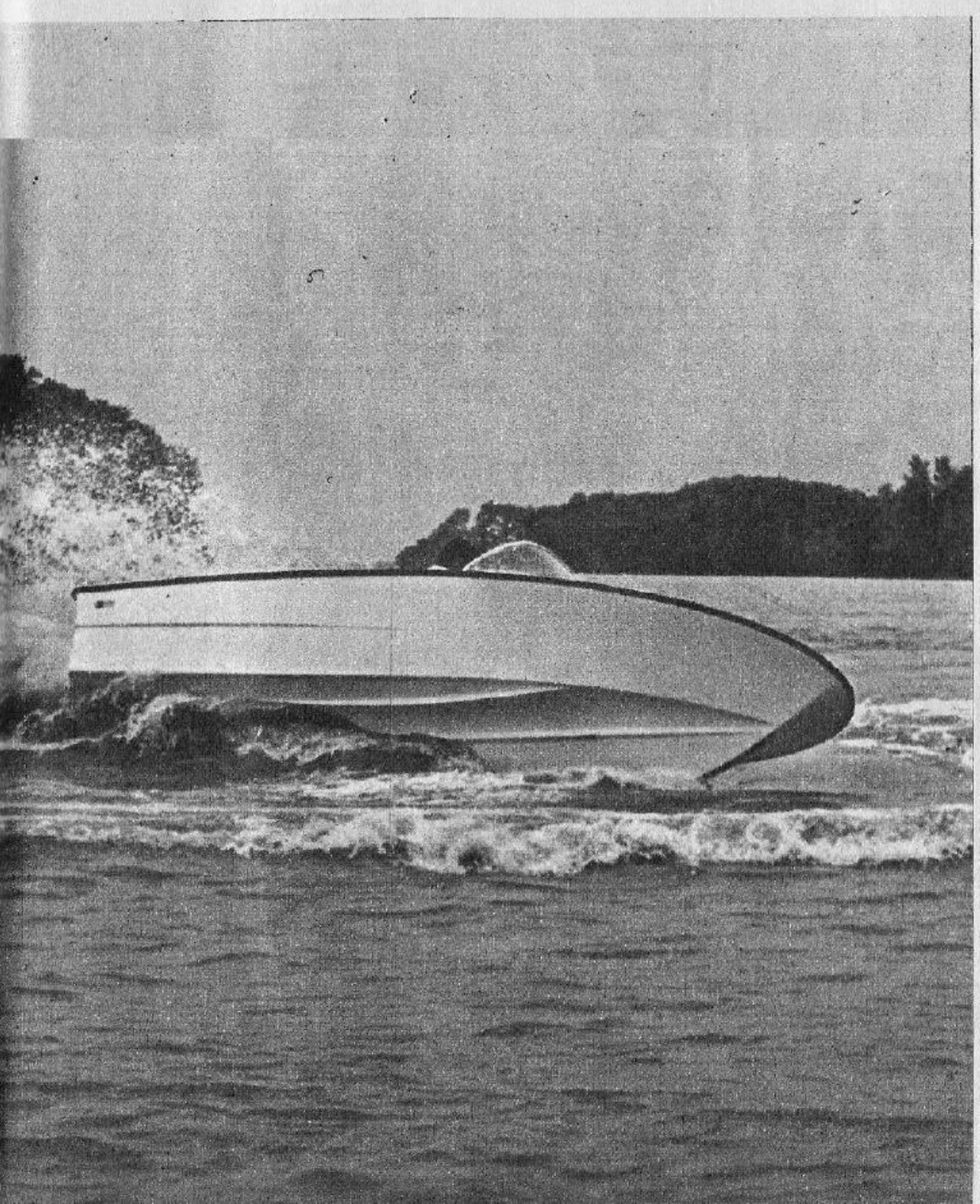
2 Curva característica de una hélice determinada para potencia y número de revoluciones constante. Evidentemente el máximo rendimiento se obtiene para un diámetro de algo más de 60 cm. Si la hélice adoptada difiere de dicho valor, el rendimiento caerá.

Una de las condiciones más críticas para la hélice: el viraje a fondo. Acá se pone de manifiesto la bondad del diseño del casco que permite trabajar a la hélice bien sumergida evitando el riesgo de la entrada de aire.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



2



cordando respetar el límite de velocidad periférica de las palas para evitar los riesgos de una cavitación prematura.

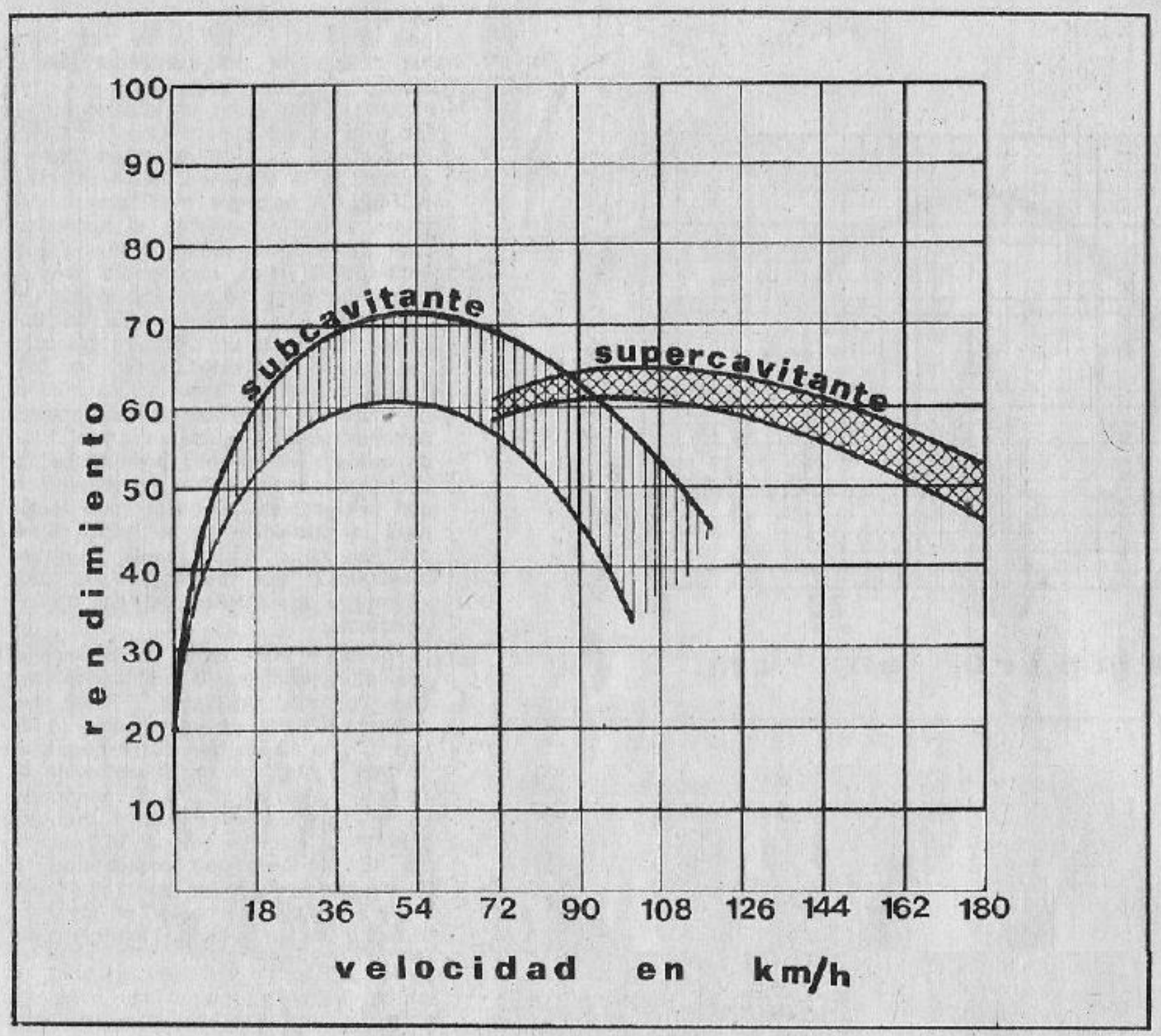
Cada hélice tiene un diámetro óptimo para el que se obtiene el más alto rendimiento; cuando aquél aumenta o disminuye, la eficiencia inexorablemente baja. Si hay que modificar el diámetro "ideal", mediante la acomodación de los restantes factores (paso, cantidad de palas, etc.) podrá evitarse que el rendimiento caiga mucho, pero algo siempre disminuye. Así, si una hélice resulta de un diámetro demasiado grande, podremos optar por otra que quizá deberá tener mayor número de palas. La variación de este número también puede justificarse en el caso de que las vibraciones producidas por la hélice puedan entrar en resonancia con las propias del casco, con riesgo para la estructura de la lancha. También es razonable pensar que una disminución del diámetro debe traer aparejado un aumento del paso correspondiente.

Tomemos una lancha de determinadas características y admitamos que con un motor de 22 HP, a 1200 rpm, con una relación de trasmisión a la hélice 1:1, la hélice que corresponde es de tres palas, con un diámetro de 48 cm y un paso de 32 cm. El rendimiento es de 0,62. Supongamos que por cualquier causa se coloca un reductor 2:1. (En el caso que comentamos la causa fue el deseo de poner un inversor y el propietario colocó un inversor-reductor de la relación mencionada.) Las revoluciones de la hélice disminuyen a 600 rpm y las características de hélice que corresponden son: diámetro 64 cm, paso 52,5 cm y rendimiento 0,67. Hemos conseguido mayor rendimiento, pero cuando llegamos con nuestra nueva hélice nos encontramos, ¡oh sorpresa!, que su tamaño no es compatible con la forma de la lancha. No desesperamos y estudiamos una hélice de cuatro palas y como ganamos un 6 %, tendremos: cuatro palas, diámetro 60 cm y paso 56 cm. Claro que el rendimiento nos baja a 0,63. Por más fuerza que hicimos tampoco fue este diámetro posible y debió recurrirse a uno menor, aumentando el peso y perdiendo en definitiva empuje por dos causas: 1) usar un diámetro menor que el correspondiente; 2) pocas vueltas de la hélice. Además, el eje trabaja más exigido por aumento del par tensor. En resumen, estamos bastante peor que al principio.

La figura 2 pone de manifiesto la disminución de rendimiento entre hélices que trabajan con igual potencia y número de revoluciones de hélice. De ella surge que a medida que se reduce el diámetro, se reduce el rendimiento, no bastando para compensar dicha pérdida el aumento del paso. Por eso conviene siempre buscar la relación de trasmisión más apropiada dentro de las infinitas posibilidades. Ella dependerá del tipo de casco, velocidad requerida, diámetro máximo permitido de hélice, etc. Resulta superfluo señalar que la óptima relación no siempre es la más barata ni la que primero se encuentra, ya que a la larga puede resultar bastante más cara que otra de mayor precio.

Creemos haber indicado, aunque en forma breve, la real importancia del factor rpm en la hélice. Un motor, al freno, da una determinada potencia denominada BHP *(brake horse power)*, la presencia de un reductor disminuye la potencia útil, pues él mismo es un ele-

→



Comparación del rendimiento de los dos tipos de hélices: sub y supercavitantes. Para altos regímenes de velocidad se impone la supercavitante. A bajas velocidades la cavitación puede ser uno de los peores enemigos de la lancha.

mento que la consume por fricción. Esa pérdida puede ser casi proporcional a la reducción interpuesta. La pérdida de vueltas puede llegar a ser un problema grave, tal es su importancia que algunas lanchas van no al reductor sino al multiplicador. El recordado Sir Malcolm Campbell, con su lancha BLUE BIRD II, en el año 1939 (atención, que estamos hablando de 123 millas por hora) colocó entre motor y hélice un multiplicador 1:2,85. Por lo tanto, con su Rolls Royce de 3.150 rpm llevó su hélice a 9.000 revoluciones.

Las hélices que operan en regímenes semejantes, en plena cavitación, deben ser cuidadosamente diseñadas. El gráfico que muestra la figura 3 indica que el empleo de hélices supercavitantes es de uso seguro sólo para altas velocidades, alrededor de 90 km/hora. Por lo tanto, para lanchas comunes conviene mantener la hélice dentro del diseño clásico subcavitante y sólo en casos ecepcionales y para velocidades muy altas recurrir al otro. Aun los cascos para carreras *off-shore* no siempre encuentran condiciones de mar tales que les permitan superar el límite de velocidad para el cual comienza a tener mejor rendimiento la hélice supercavitante, ya que ésta, a baja velocidad, trabaja con plena cavitación en el dorso de la pala y el empuje que brinda es menor. No es raro ver a los participantes de alguna importante carrera *off-shore*, cambiar la noche anterior la hélice de acuerdo al tiempo. Lo hacen llevados por el deseo de obtener el mejor rendimiento en base a la velocidad máxima que estiman que podrán desarrollar de acuerdo al estado del mar en que han de competir.

El propietario de un velero con motor auxiliar, en general, ignora para qué velocidad na sido calculada su hélice (si es que lo fue para alguna). A él podemos perdonarlo, pero no así al propietario de un crucero cuya "única" propulsión es su motor. Casi con seguridad la hélice no fue calculada ni para la máxima ni para la mínima velocidad. Por ello puede ocurrir que a máximo régimen, la hélice cavite notablemente y el motor podrá "irse de vueltas" por el paso reducido. En un fuera de borda pequeño, casi seguro que la hélice fue diseñada para la máxima velocidad y por ello, a baja velocidad, puede presentar las caracteristics de una hélice algo "pesada".

No todas las hélices que están alojadas en la popa de las lanchas son las correctas y su incorrecto diseño obliga a mantener a veces un elevado régimen para alcanzar una cierta velocidad. Por lo tanto, si se piensa en correr carreras es justo colocar la hélice que responda a la máxima velocidad; si en cambio se piensa en una larga travesía convendrá reducir el paso, etc., y hacer que su diseño se adapte a la velocidad de crucero. En una lancha para práctica de sky acuático la hélice se calcula para la velocidad de tiro; si después se desea correr habrá que disminuir el diámetro, aumentar el paso, etc. En algunos casos se ha optado por la hélice de paso variable, que con una simple llave inglesa permite modificarlo de acuerdo a la condición que se debe enfrentar. Puede ser la solución para lanchas que periódicamente pasan de la situación cargadas a vacías. En algunos casos también puede recurrirse a la aplicación de una tobera, anillo circular que rodea a la hélice y que produce un mayor empuje. Esto especialmente para casos de trabajo pesado.

SE PAGA SOLO
porque
devuelve su costo en
economía de nafta
y regala mejor
funcionamiento
del motor


Nuevo
y
unico
SUPER TO-PO-IL
Kelube
LIMPIA CARBURADORES
• Evita la formación de carbón • Reduce fricción - desgaste - pistoneo
• Limpia y mantiene limpio el carburador, sin desarmarlo
INTEGRAMENTE IMPORTADO DE EE. UU.
Dist. Excl.: DE AMBROSI - LAMEKA S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA campeonato

PRIMER CAMPEONATO PARABRISAS CORSA EN BUSCA DE MISTER PINTA

Tal como lo esperábamos, el Primer Campeonato Parabrisas Corsa en busca de Mister Pinta causó gran sensación en todo el ambiente. En solamente cuatro días hemos recibido más de quinientas cartas. La gran mayoría enviada por humanos del sexo femenino que evidentemente encontraron de esta forma una manera más para opinar sobre algo. Oportunidad que nunca pierden.

Las tres primeras colocaciones por coincidencia —pero no rara— están ocupadas por tres hombres casados. Y decimos que no rara, porque es atributo de "ellas" buscar siempre lo más difícil. ¡Chicas, hay muchos solteritos en el ambiente en edad de merecer!

Una vez más se confirmó lo de "ellas los prefieren calvos". ¿Que no? Fíjense la posición de "Tuky". Está bien, está bien; un poco lo favorecimos con la foto de la semana pasada. Pero no creemos que fuera para tanto. Eso sí, en ningún momento hubo maldad, simplemente es una ayudita que hacemos a los votantes. Lo mismo con el amigo Tarducci.

Esta vez también los mostramos a dos pintones en trasformaciones que podrían sobrevenir en cualquier momento.

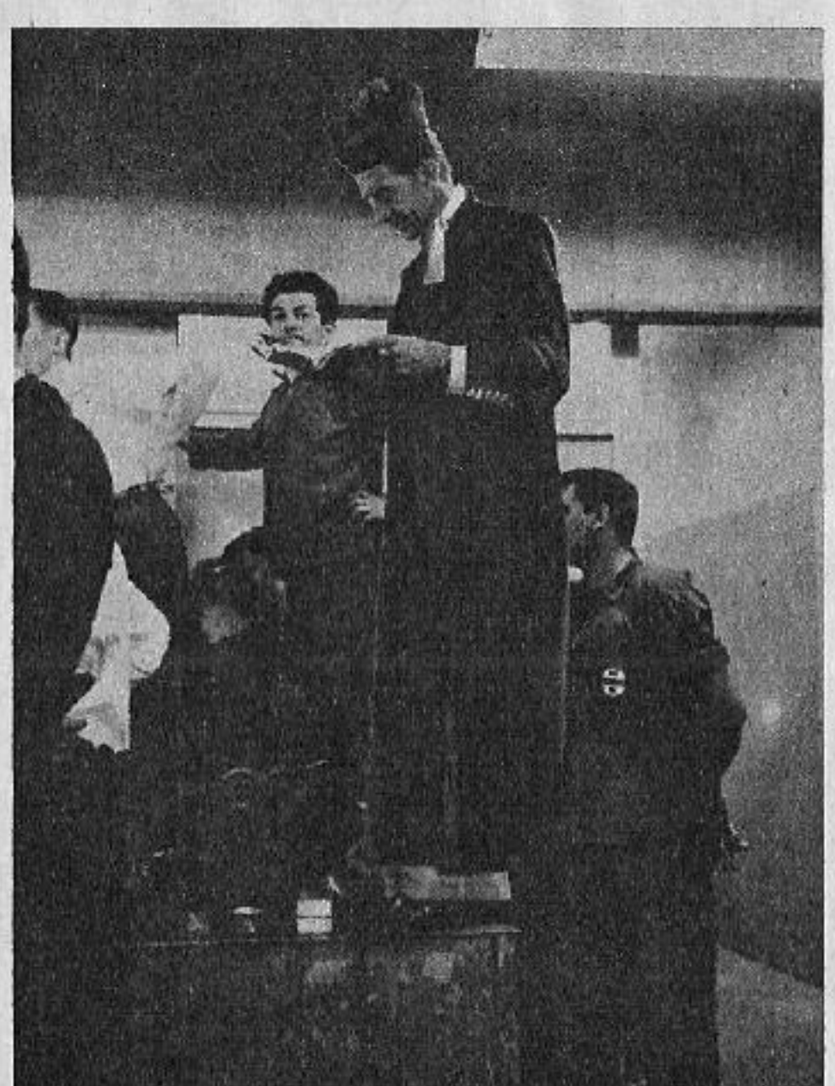
El ambiente periodístico también está representado en los números. Nada menos que por el "Negro" Cando: se colocó en 12ª posición. Es que en realidad es lindo y además está en la *temática diferente*. También asoma por allí Miguel Angel Merlo, a quien nadie le puede negar sus atractivos.

También a poco de llegar los primeros cómputos, encontramos a importantes dirigentes de fábricas como Jorge Tapper o Douglas Kittermán, cuyas personalidades evidentemente impactan.

Por lo que en realidad nos sentimos un poco tristes es por no haber recibido ningún voto para ninguno de los del staff nuestro. Pero confiamos en que los últimos serán los primeros.

¡A seguir votando, pues!

¡Largaron! Ya han comenzado a llegar a nuestra redacción los primeros votos. Confirmando sus grandes posibilidades, Eduardo Casá se colocó primero con 32 votos en una picada sensacional. Luisito Di Palma, el crédito de Arrecifes, está segundo a tres puntos



Gastón Perkins empata la tercera posición con Carlitos Reutemann, representante de la Ciudad de Santa Fe.

Luis Di Palma marcha brillantemente colocado en segundo lugar a sólo 3 puntos del líder hasta el momento.

POSICIONES EN EL CAMPEONATO

Pos.	Lindos	Ptos.
1º	Eduardo Casá	32
2º	Luis Di Palma	29
3º	Gastón Perkins	27
3º	Carlos Reutemann	27
5º	Dante Emiliozzi	23
6º	Carlos Pairetti	22
7º	Oreste Berta	20
7º	Eduardo Copello	20
9º	Carmelo Galbato	19
10º	Andrea Vianini	18
11º	Héctor Luis Gradassi	17
12º	Alberto Hugo Cando	15
12º	Rodolfo de Alzaga	15
12º	Jorge Cupeiro	15
12º	Nasif Estéfano	15
16º	Carlos Menditeguy	14
16º	Ruben Roux	14
16º	Angel Teodoro Rienzi	14
19º	"Cacho" Fangio	13
19º	Ricardo Peduzzi	13
21º	Manolo Rodríguez	12
22º	Eduardo Rodríguez Canedo	11
23º	Juan Carlos Pérez Loizeau	9
24º	Federico Urruti	7
24º	Rubén Fulco	7
26º	César Malnatti	6
26º	Ricardo Sauze	6
28º	Mario Tarducci	5
28º	Carlos Pascualini	5
28º	Alex Talbot Guiñazú	5
28º	Carlos Travers	5
28º	Raúl Pellegrino	5
33º	Midio Tosco	4
33º	Horacio Pedemera	4
35º	Juan Carlos Zurita	3
35º	Jorge Tapper	3
35º	Angel Monguzzi	3
38º	Miguel Angel Merlo	2
38º	Tulio Riva	2
40º	Douglas Kitterman	1
40º	"Beto" Rigoni	1
40º	José Cano	1
40º	Alberto Lee	1

Recorte este cupón y envíelo a Campeonato Parabrisas-CORSA, Leandro N. Alem 896, piso 3º, Capital.

CAMPEONATO DE LINDOS PARABRISAS CORSA EN BUSCA DE MISTER PINTA

Yo, en pleno uso de mis facultades mentales y sin temor alguno a equivocarme opino que el más lindo es:

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

Parabrisas CORSA
motociclismo

ZANELLA SPECIAL 4

por JULIO PEREZ BALBI

Una moto de baja cilindrada con todo lo de una grande: caja de cambios bien escalonada, buenos frenos y excelente salida

Definir el estilo, al primer golpe de vista, es tan difícil como ser rico. Tanque con aristas y laterales cromados, como impone la escuela nipona, motor de apariencia española aleteado simple, más o menos redondo, como también lo usaban las italianas, partes del cuadro visibles como muchas motos criollas de la buena época de las dos ruedas.

Estilísticamente es una muy buena amagalma de todo. Quizá no intencionalmente, sino que resultó de usar el mismo motor y cuadro que los modelos anteriores. Le cromaron el tanque para seguir la corriente de la moda europea, junto con el guardabarro que tiene la misma terminación, le infunden una elegancia de superlujo aunque no sean cigarrillos...

Es una 125 de dos tiempos, el probadísimo Zanella con siete CV y medio. Motor simple, de fácil mantenimiento, soporta pases de vueltas sin novedades en el frente.

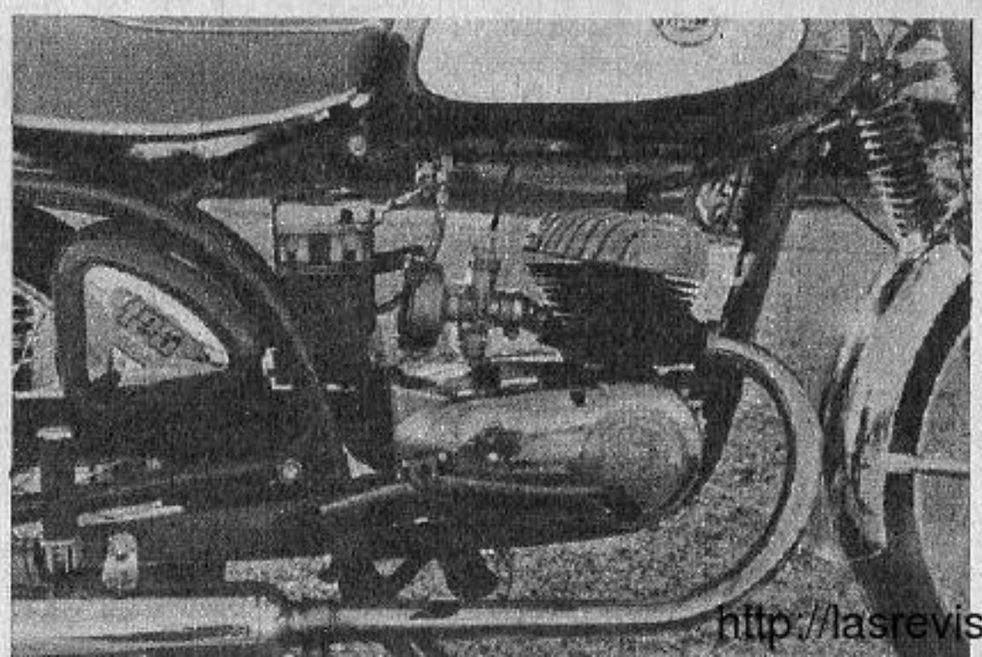
La posición de manejo es muy cómoda; mucho de ello se debe al manubrio alto y al asiento de espuma de goma. Los arranques en frío no son del todo rápidos, aunque nos pareció que la lentitud de puesta en marcha era producto de la dureza del motor nuevo, ya que, paulatinamente, a medida que el período de ablande se iba consumando, el arranque se hacía más fácil.

Una vez puesta en movimiento, durante la marcha, lo mejor que tiene este modelo, *sobre cualquier otra de fabricación nacional*, son el perfecto escalonamiento de las velocidades y el poder frenante del doble leva delantero. Desde detenida hasta los 70 kilómetros por hora la aceleración es estupenda, con el complemento de la rapidez que permite la caja de cuatro marchas en los cambios ya sean ascendentes o descendentes le dan mucha agilidad en el tránsito, especialmente en las avenidas donde es más rápido.

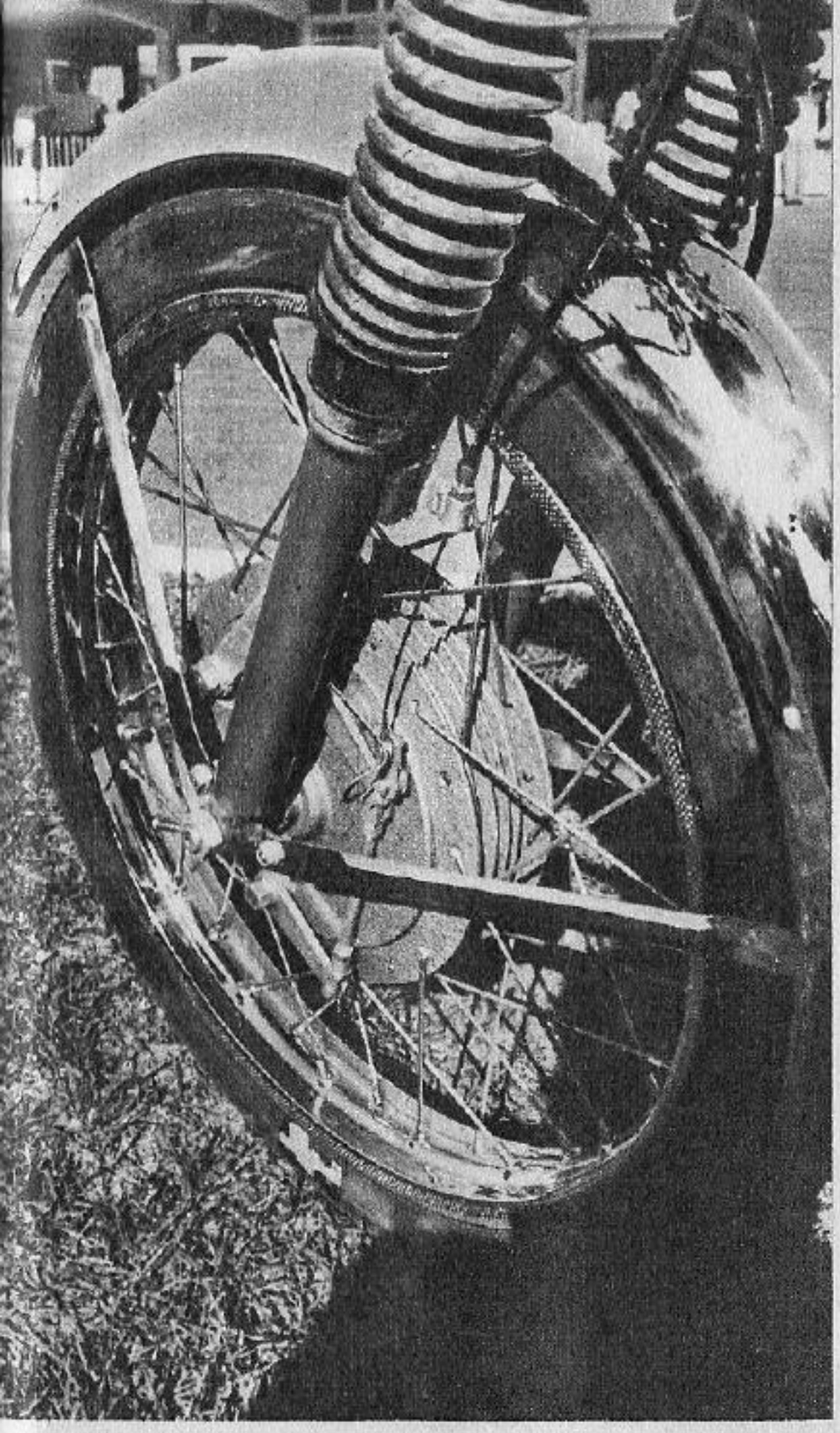
Los frenos son historia aparte. Especialmente el delantero, la campana de doble leva de 12.000 mm² de superficie, la misma que se usa en la RK 6 de carrera, que después del período de experimentación en las carreras fue aplicada directamente en las motos de serie.

La suspensión es algo dura. La trasera, especialmente, cuando se viaja a marcha lenta en el empedrado, los gol-

Motor simple, exteriormente limpio, de dimensiones superadecuadas.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



pes que recibe la humanidad que está enhorquetada sobre ella son un poco molestos. La hubiésemos preferido un poco más blanda, aunque sea en desmedro de algo de estabilidad. Con dos personas arriba tiene el confort ideal que hubiésemos gustado más que el anterior.

La Zanella Special 4 es una excelente motocicleta de 125 cm³. Con buen rendimiento de acuerdo a esa cilindrada, 95 kilómetros reales de máxima, un poco sensible a la carga de dos personas, poco más de tres litros de mezcla cada cien y con 65/70 kilómetros por hora de crucero. Rumores aseguran que ya están trabajando en fábrica con un cilindro de 175 cm³ que en menos de un año ya sería puesto en una motocicleta totalmente nueva. Esta cilindrada era la que le faltaba a Zanella para competir con Gilera, cuyo cubicaje menor nunca bajó de los 150.

Elegante guardabarro y tanque cromados le dan el lujo, la apariencia de una especial, precio competitivo (50 mil pesos) y la posibilidad de dos versiones distintas: la Special 4, que es la que nos toca, y la Rutera, que es más económica. No trae el cubre cadena de goma, ni la campana de doble leva delantera, menos cromados, nada de pedalines para el acompañante, lo que significa 5.000 pesos menos.

Pero lo que más satisface al que tiene la sensibilidad para gozar una buena moto es la caja de velocidades y los frenos. Todo muy bien estudiado.

La campana de doble leva detiene las RK de carrera cuando andan a 175.

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Monocilíndrico, dos tiempos.
Cilindrada: 123,6 cm³.
Diámetro: 54 mm.
Carrera: 54 mm.
Compresión: 8 : 1.
Potencia efectiva: 7,5 CV a 6000 rpm.
Carburador: Dell'Orto UB 20 BS 2.
Encendido: por volante magnético 6 V.
Cambio: cuatro velocidades sincronizadas, con accionamiento a pedal.
Cilindro: en fundición gris.
Tapa de cilindros: aleación de aluminio a inyección.

CUADRO

En caños de acero.

SUSPENSIONES

Delantera: horquilla telescópica.
Trasera: balancín oscilante con amortiguadores telescópicos hidráulicos.

FRENOS

A campana. Delantero: accionamiento a mano. Superficie: 12.000 mm². Trasero: a pedal 5.000 mm² de superficie.

VARIOS

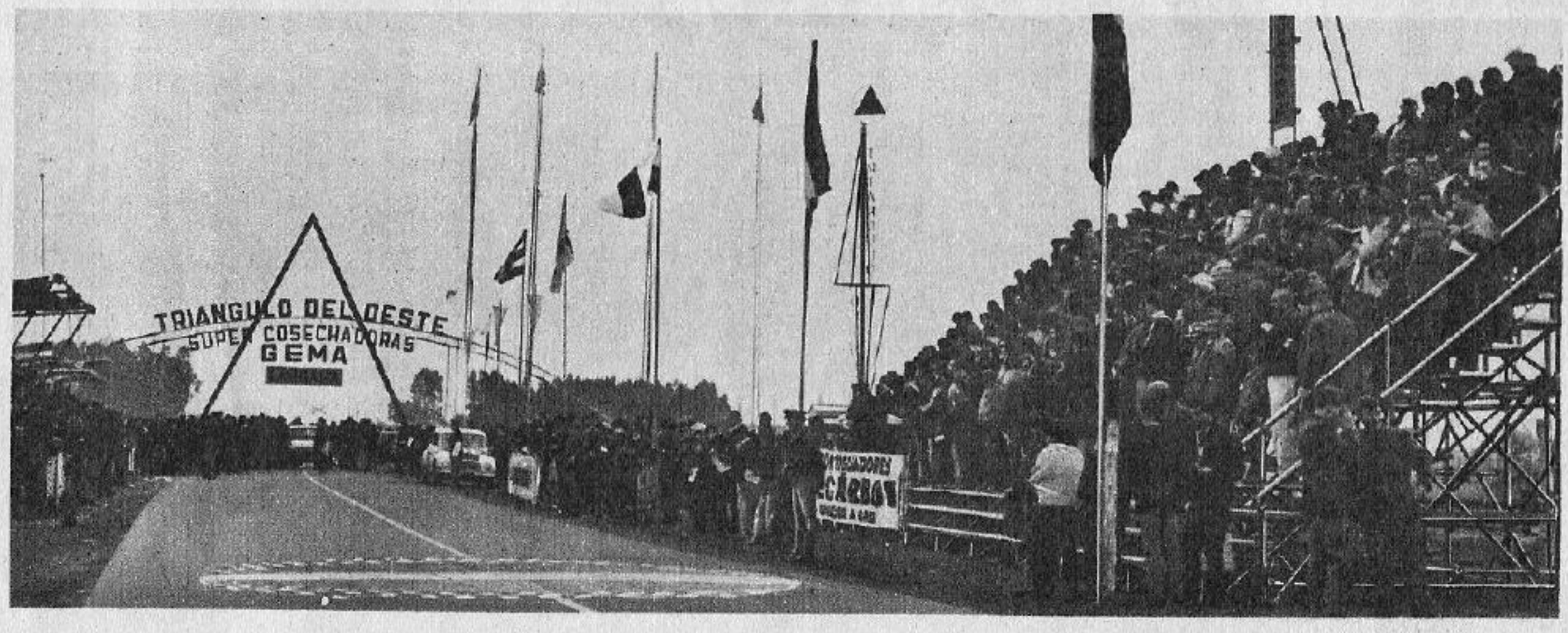
Neumáticos: 19"x2 ½" ambos.
Iluminación y bocina: por batería 6 V-15 A.
Combustible: mezcla nafta y aceite SAE 30 al 8 %.
Capacidad del tanque: 7 litros.
Velocidad máxima: 95 km/h.
Distancia entre ejes: 1.265 mm.
Radio de viraje: 1.700 mm.
Largo total: 1.900 mm.
Ancho total: 700 mm.
Peso: 89,500 kg.

SOLUCIONE SU PROBLEMA DE TRIBUNAS

Adopte tribunas ACROW para toda competencia deportiva.
Económicas. De armado rápido y sencillo. Seguras. Ampliables.
Totalmente recuperables. EN ALQUILER Y VENTA.
Adopte estructuras tubulares ACROW.
CALIDAD Y PRESTIGIO MUNDIAL.
Solicite información y asesoramiento técnico a:

ACROW ARGENTINA S.A.

Azopardo 1320/24 - Tel. 30-3180/9730 - 33-4903 y 34-5228 - Fábrica: Ruta 2 Km. 41 - Sucursal Mendoza: Mitre 2002 - Tel. 14019 - Sucursal Rosario: Mitre 2644 - Tel. 89385 y agencias en todo el país.



Parabrisas
CORSA
hobbies

Automodelismo no sólo es autos chiquitos con motorcito eléctrico y pulsador; también es autos a escala 1:5; 1:10 con motor a explosión y mini-miniautos de escasos 5 cms. de largo con motor eléctrico

por JUAN CARLOS LLANOS



DEL ELE
AL EXPL

1

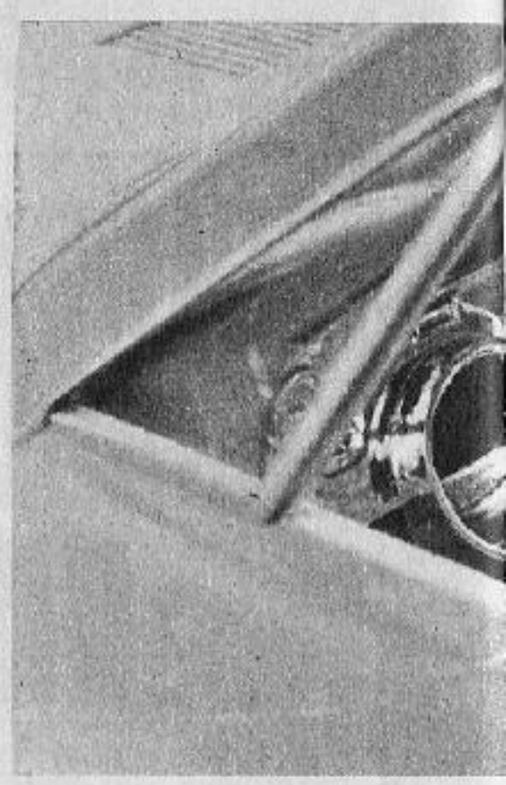
El día 30 de abril nos visitó en nuestra redacción el señor Carlos Ernesto Mallotti, de Victoria, Provincia de Buenos Aires. Quería mostrarnos el resultado de su trabajo de un año en horas libres. Se trata de un modelo en escala 1/5 del Chevrolet Súper, en color gris metalizado, realizado en madera, metal y acrílico. La carrocería en general está hecha en madera (pino paraná), los paragolpes en chapa de bronce cromada, las llantas de bronce torneado y cromado, y los neumáticos los torneó de un caño de goma. Las puertas delanteras, que se abren, dejan ver un interior perfectamente realizado, con alfombrado de goma, palanca al piso y tapizado realizado con tela plástica de la que se utiliza para tapizar los automóviles reales. El techo vinílico se logró empleando también tela de tapizados pero de diferente textura. También se abren la tapa del baúl, que da acceso al conjunto de pilas que mueven e iluminan el modelo, y el capot, que deja al descubierto la réplica del motor Chevrolet. Tres motores hacen funcionar las diferentes partes del modelo. Uno de ellos mueve el ventilador y la dinamo, otro es el encargado de hacer funcionar la dirección, y por fin el tercero, ubicado en la parte trasera, y que por medio de un aparato de relojería para su desmultiplicación, es el que mueve el auto hacia adelante o hacia atrás a gusto del conductor. La suspensión trabaja por medio de resortes adelante y atrás con ballestas, como en el modelo real. Por medio de un tablero de comando, se logra que el coche encienda las luces de posición, las de los faros, o las de retroceso, así como también se comanda la dirección, y el avance o retroceso del mismo. Los parabrisas, cristales laterales y luneta trasera, fueron trabajados en plástico acrílico.

Esto también es en cierto modo automodelismo, y mucho de modelismo. Felicitamos al señor Mallotti por su trabajo de paciencia, esmero, dedicación y entusiasmo.

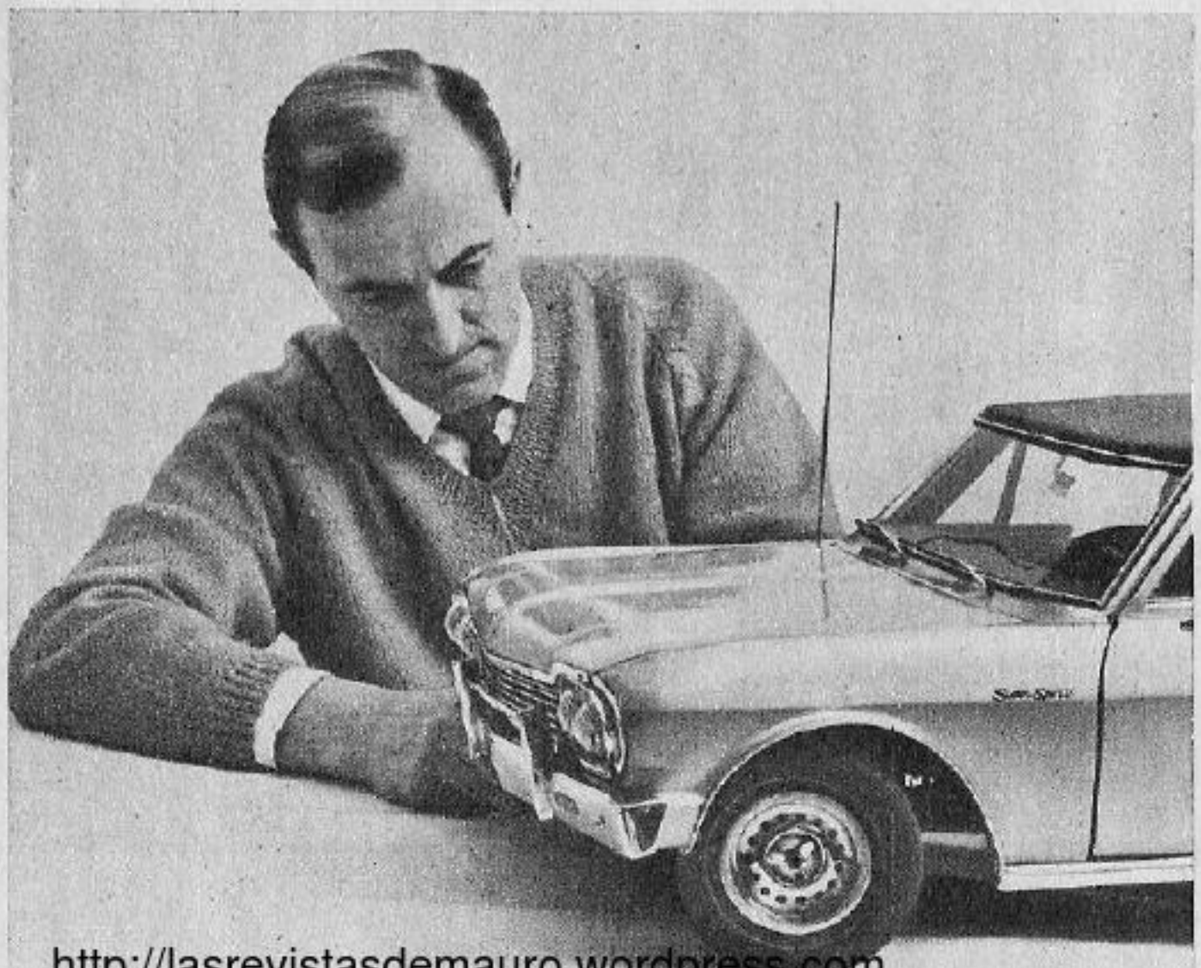
2



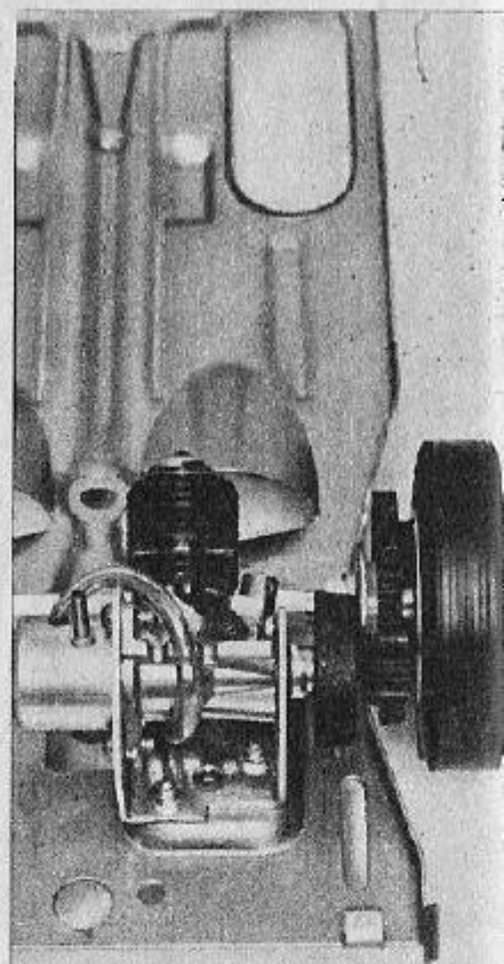
5



3



4



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CTRICO
OSION

1 El modelo, escala 1/5. La modelo escala 1/1. ¿Qué tal?

2 Vista superior en perspectiva.

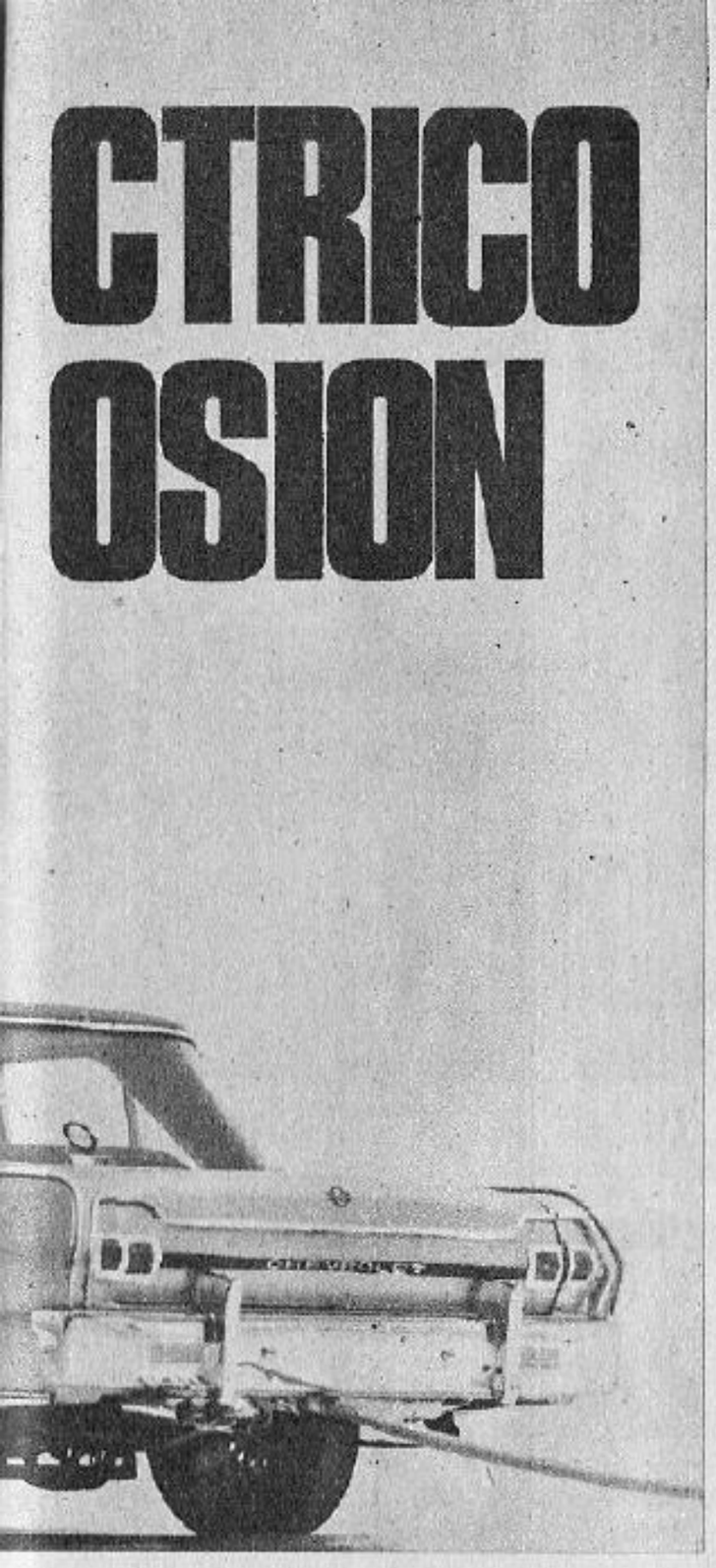
3 El autor y su obra. Su expresión de satisfacción tiene motivos fundados.

4 Motor a explosión 0.49 y trasmisión del Mustang Fast Back.

5 Aunque no lo crean, es el interior de un Mustang en escala 1/10.

6 El monstruo gigantesco apenas si mide 10 cm. Los otros, ¡calculen!

7 Vista 3/4 perfil del modelo con motor a explosión. Además de veloz (120 km/h reales) es una belleza.



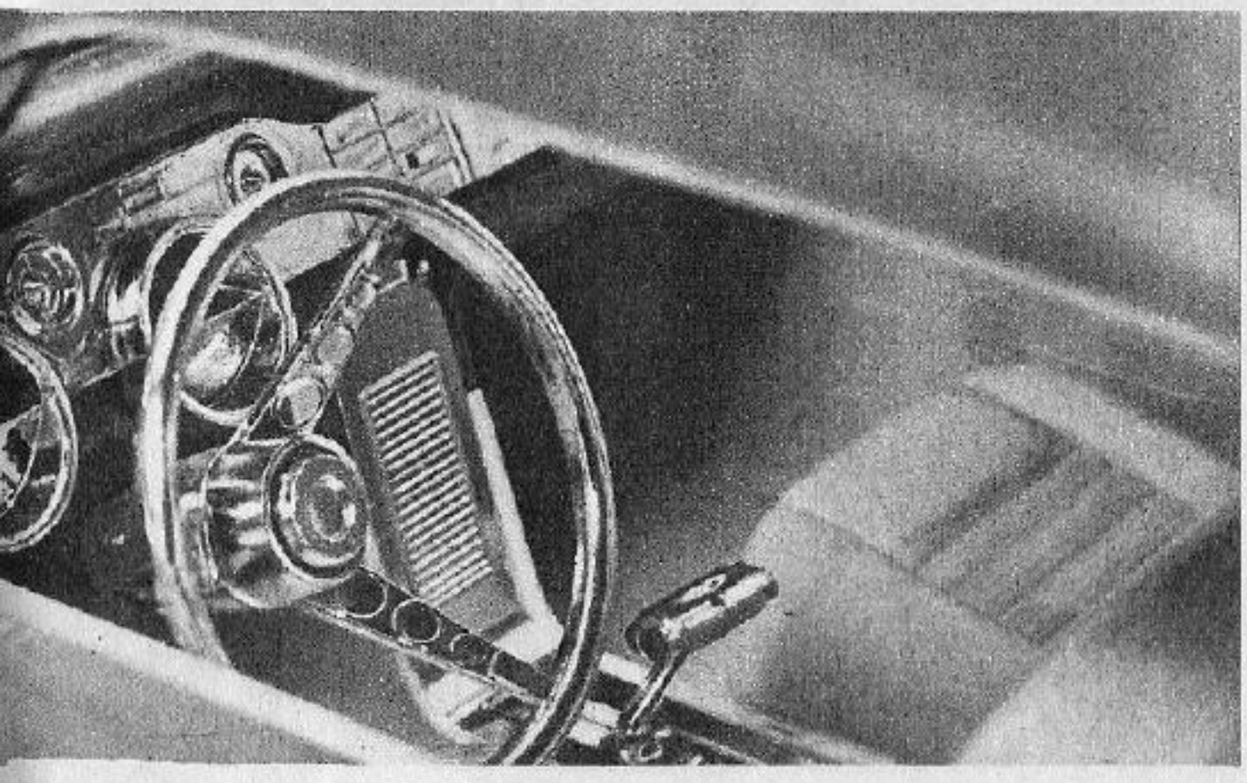


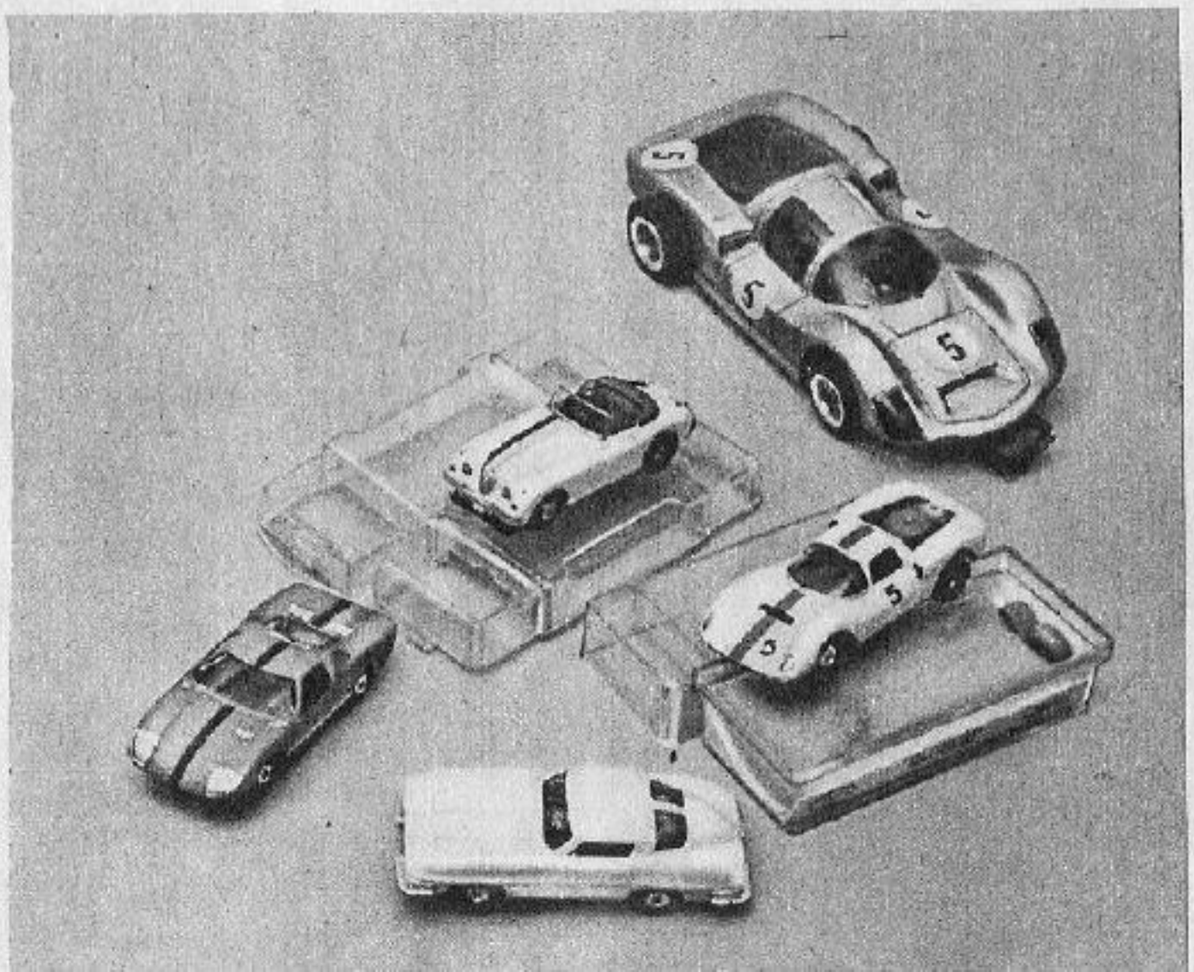
EN EL EXTERIOR

Del exterior nos llegan también modelos en escalas grandes. Estos cochecitos, que están realizados en plástico, cuentan con un chasis metálico y motor a explosión. Se trata de modelos en escala 1/10 de automóviles americanos de último modelo, preparados para poder correr en pistas, atados a un poste central, es decir, para correr en círculos. Los motores son los mismos que se utilizan en aeromodelismo, refrigerados por aire, con una cilindrada de 0.49. En el modelo que nos facilitaran, una exacta reproducción del Mustang 2+2 Fast Back. También tiene en su chasis dos pivotes para pasar por ellos un cable y hacerlo correr en línea recta. Existen otros modelos, también de motor a explosión, pero con control por radio, con los que actualmente se corren carreras al aire libre en Estados Unidos.

Pero hay también cochecitos en escala mucho menor, 1/87, o sea HO la misma escala que los trenes eléctricos, ¡y que andan! Tienen un ínfimo (por su tamaño) motorcito eléctrico. Y también se corren carreras de estas miniaturas, en Estados Unidos, con premios que llegan hasta un automóvil verdadero. Por ejemplo el año pasado un muchacho de 16 años ganó un Mustang Shellby 350 GT, en una competencia organizada a todo lo largo del país por las firmas Aurora (fabricante de los minimodelos) y la Ford Motor Co. ¿Qué tal, muchachos? Nos gustaría a todos, ¿no os cierto?

Esperamos que se resuelva algo favorable respecto a este deporte en escala por parte de la Municipalidad, porque de otro modo, nunca vamos a estar en condiciones siquiera de saber si podemos llegar a algo parecido en nuestro país.





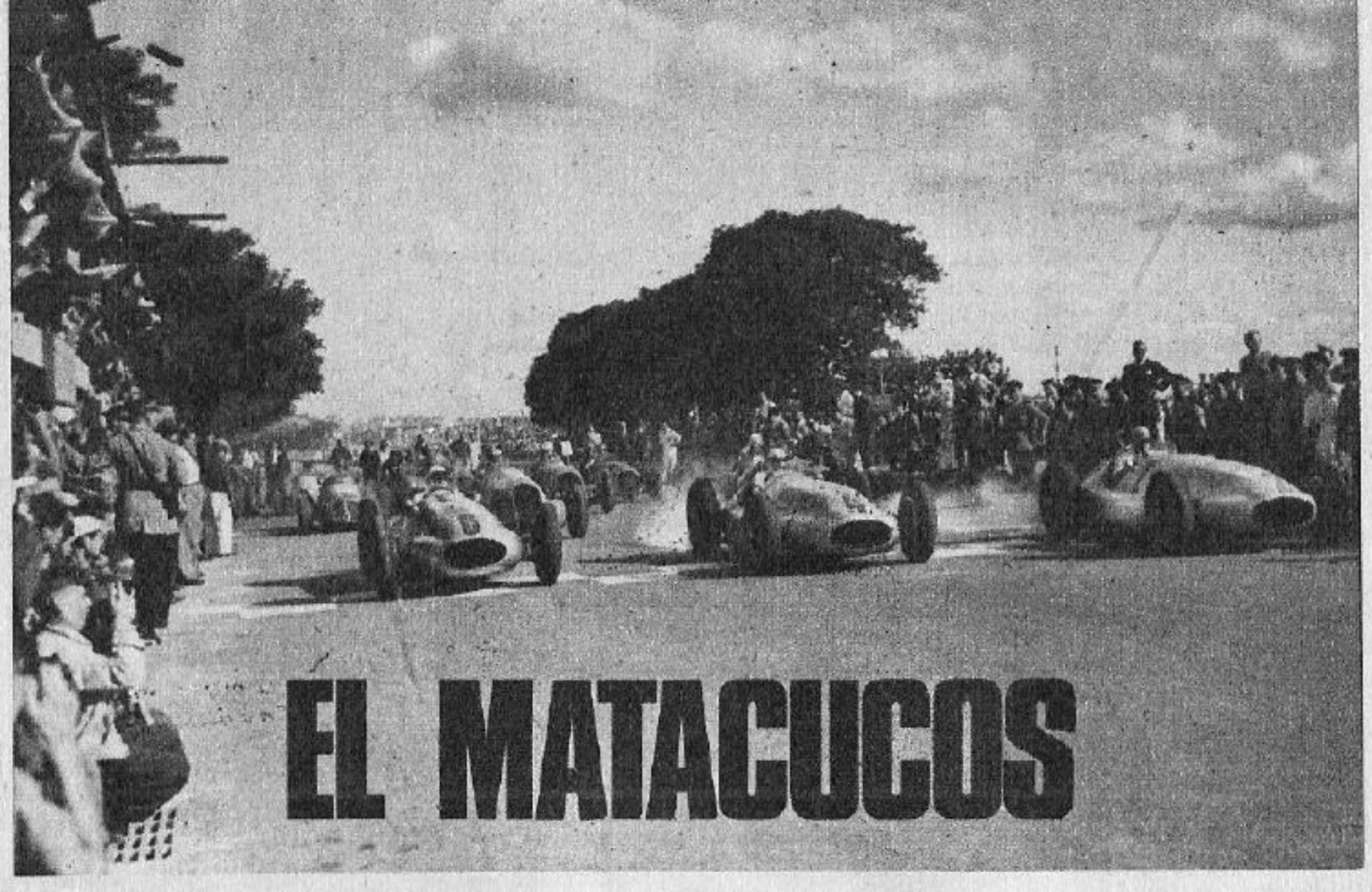


en la tuerca
ESTA LA DIFERENCIA



del filtro
HASTINGS
Bajo Licencia de Hastings Mfg. Co. U.S.A.
HECHO PARA PROTEGER SU MOTOR
HASTINGS les ofrece estas SEGURIDADES
• Se coloca y saca fácilmente con llave común
• Superficie de contacto a prueba de fugas de aceite
• Las juntas no se fruncen ni cuartean
• MATERIAL FILTRANTE: celulosa TOTALMENTE fabricada y tratada resinicamente en EE.UU.
• Todo el filtro: carcasa, válvulas, resortes, etc. es 40% más sólido que el mejor!
AIRE - ACEITE - COMBUSTIBLE
FILTRO HASTINGS
el de la "TUERCA" de la seguridad
OS
CEITE

Dist. Excl.:
DE AMBROSI
LAMEKA S. A.



EL MATACUCOS

Buenos Aires. Circuito de la Costanera. Año 1951. José Froilán González con una baqueteada Ferrari 2 litros le gana al equipo Mercedes Benz en dos carreras. Parece mentira, pero sucedió

por RONALD HANSEN

¡Largaron! En primera fila el equipo Mercedes Benz: Fangio, Lang y Karl Kling.

En el año 1951, nuestro país vivió un momento bastante importante en la historia del deporte automovilístico de posguerra. Me refiero a la Temporada internacional que se corrió en la Costanera, por donde ahora está el Aeroparque, en la cual vinieron como grandes "cucos" tres Mercedes-Benz 3 litros de la fórmula 1938-1939 y fueron batidas decididamente por José Froilán González con una Ferrari 2000 cm³ del Automóvil Club Argentino.

Para situarse un poco en ambiente, es más o menos como si ahora se le ganara al equipo Lotus Fórmula Uno con un Mecánica Nacional —perdón, Argentina—. Si bien no participaban en 1951, las Mercedes 3000 V12 tenían toda la magnífica aureola de lo imbatible, de la potencia avasallante de la Alemania de 1938. Les habían ganado alguna vez, con los Auto Union y una vez con un Delahaye, pero indudablemente venían a nuestro país "a matar".

En cambio, las dos Ferrari 2000 cm³ —"la corta" y "la larga"—, si bien eran máquinas oriundas del orgulloso Maranello, estaban muy carrereadas y prácticamente habían sacado carta de ciudadanía argentina. Eran cosa nuestra y participaban plenamente de toda la bohemia y el viva la pepa de esos días antes de que existiera el Autódromo Municipal.

Debían disputarse dos carreras —febrero 18 y 25 de 1951, en el circuito improvisado de la Costanera—. Conviene echar una ojeada a los participantes. Con los plateados bólidos alemanes corrían Fangio, Herman Lang y Karl Kling. Pepe González conducía "la corta" y Oscar Alfredo Gálvez "la larga", ambas Ferrari 2000 cm³ con un solo compresor. Alfredo Pian y Pascual Puóppolo tenían sendas Maserati 4CLT (1500 cm³, doble compresor) y Jorge Daponte una 4CL de un compresor. Clemar Bucci manejaba su paquidérmico Alfa 4500 sobrealimentado que luego trasformara en coche sport, y Carlos Menditeguy tenía el Alfa 3.8 histórico con el cual Oscar Gálvez le ganara por primera vez a "los gringos" en 1949. Completaban dos minúsculos Simca-Gordini de 1430 cm³ con dos volantes que luego desaparecerían trágicamente en accidentes deportivos: Luis de Dios y José Félix López. Era fórmula libre, por supuesto (nada de fórmula uno en esos días pioneros...).

Fangio había hecho el mejor tiempo en entrenamientos y efectivamente tomó la punta de salida. Todo parecía desarrollarse según lo previsto, Lang atrás y tercero, en excelente actuación, González.

Pero muy pronto, golpe de escena; Fangio se retrasa y pasa al frente Lang, hostigado por González. Tercero, Menditeguy, cuarto Bucci. Iban sucediéndose las vueltas cuando de pronto, un griterío hizo saber a los que estábamos presentes que algo sucedía. Efectivamente, se acortaban las distancias entre Lang y El Cabezón.

No podía ser. La Ferrari iba a romperse. Pero la Ferrari no se rompía, no se rompía, y entre un clamor ensordecedor, de pronto apareció en la punta Froilán. Duraría poco, pero valía la pena.

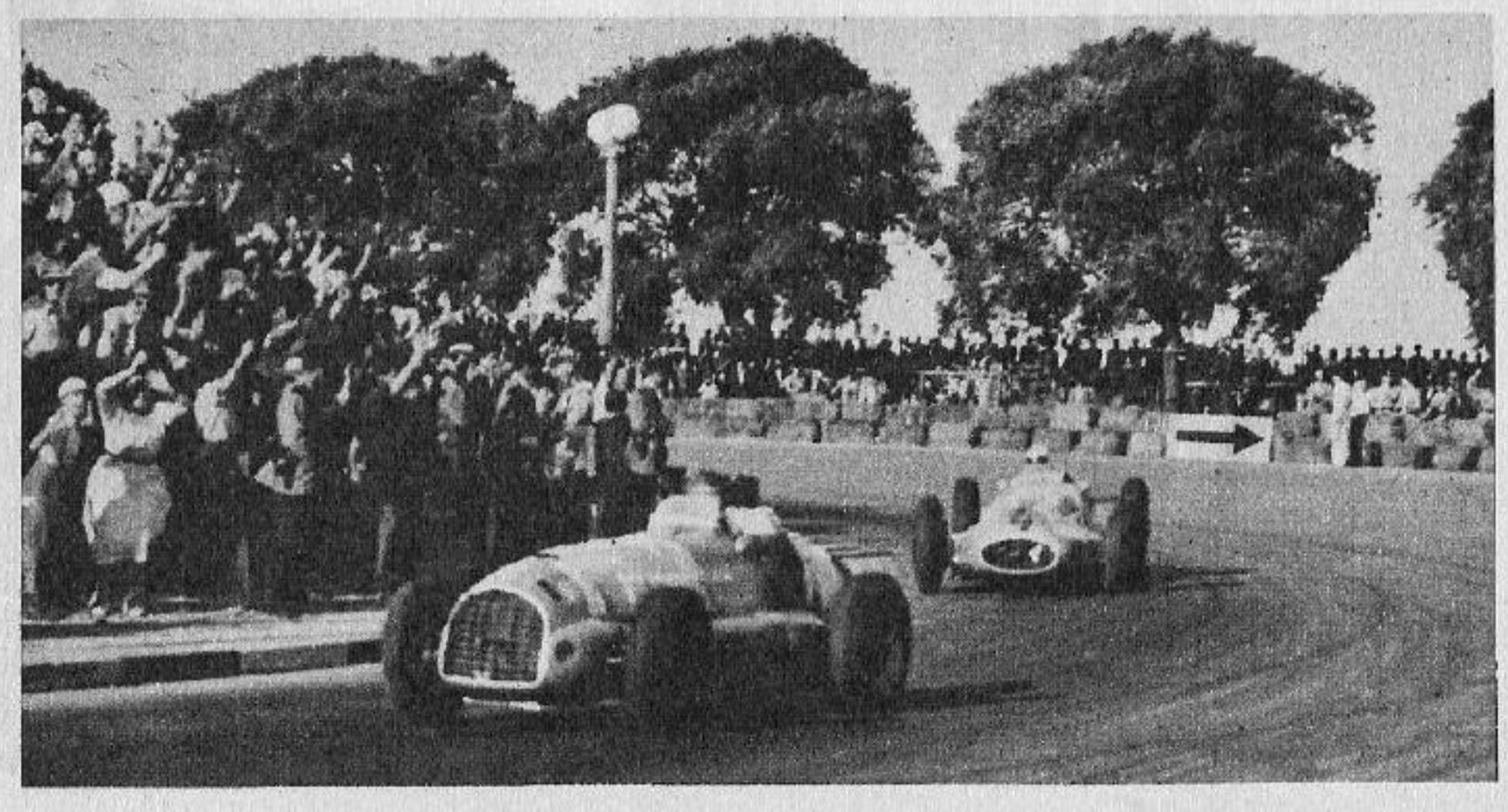
Evidentemente, González andaba mucho más ligero que el coche alemán. Iba distanciándose más y más y nos preguntábamos: "¿Por qué no aflojará un poco este asesino?". En la vuelta 35, la angustia: Froilán viene parando en el box. "¡No te dije que se iba a romper! ¡Por qué no habrá andado más despacio!" Pero no; cargó nafta y ¡vía otra vez! Antes de salir González, Lang pasó a la punta, pero una vuelta más tarde, nuevamente puntero Froilán. Y ganó. Había ocurrido lo imposible.

La semana intermedia fue una de grandes declaraciones de prensa y profundos comentarios en las revistas deportivas. Evidentemente, no iba a suceder lo mismo. Algún pequeño detalle se les había escapado a los alemanes, pero no iba a pasar lo mismo...

Pero pasó. Salieron las Mercedes adelante, pero a las cinco vueltas otra vez González primero. El público esta vez casi voltea los alambrados. Y para peor, tanto Oscar Gálvez como Carlos Menditeguy le estaban haciendo carrera a las Mercedes hasta que rompieron.

Ese febrero de 1951 no se puede contar. Habría que haberlo vivido...

"Pepe" González con la Ferrari 2000 cm³ chasis corto ya está punteando en el circuito de la Costanera.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

Los precios de los vehículos usados tienen un carácter informativo, se entienden para unidades en estado medio (ni excepcionalmente bueno ni muy malo) y se actualizarán semana a semana. Cuando se trata de una unidad a adquirir a un revendedor, puede calcularse de $ 30.000 a $ 50.000 más por unidad en concepto de los arreglos que hace para presentar mejor el vehículo.

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	180.000
AUTOAR		
Sedan	1956	250.000
Rural	1957/8	290.000
Rural	1960/1	320.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	450.000
4 cil. lujo	1961	470.000
4 cil. lujo	1962	520.000
6 cil.	1962	550.000
BORGWARD		
Isabella	1956	590.000
Isabella	1958	660.000
Isabella	1959	690.000
Isabella	1960	760.000
Isabella	1961	820.000
Isabella	1962	860.000
Isabella	1963	920.000
BUICK		
4 p.	1940	140.000
2 p.	1941	150.000
4 p.	1947	340.000
4 p.	1941	160.000
2 p.	1942	170.000
4 p.	1942	180.000
2 p.	1946	190.000
4 p.	1946	200.000
2 p.	1947	220.000
4 p.	1947	240.000
2 p.	1948	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
2 p.	1950	340.000
4 p.	1950	360.000
Dynaflow	1951	400.000
Súper 4 p. ...	1954	460.000
Súper 4 p. ...	1955	510.000
Súper 4 p. ...	1956	560.000
Súper 4 p. ...	1957	620.000
Súper 4 p. ...	1958	680.000
Súper 4 p. ...	1959	730.000
Súper 4 p. ...	1960	830.000
CADILLAC		
4 p.	1940	170.000
2 p.	1941	180.000
4 p.	1941	200.000
2 p.	1942	220.000
4 p.	1942	240.000
2 p.	1946	260.000
4 p.	1946	280.000
2 p.	1947	300.000
4 p.	1947	320.000
2 p.	1948	340.000
4 p.	1948	360.000
2 p.	1949	380.000
4 p.	1949	400.000
2 p.	1950	420.000
4 p.	1950	450.000
Coupé	1951	470.000
4 p.	1952	510.000
4 p.	1953	550.000
4 p.	1954	580.000
4 p.	1955	630.000
4 p.	1956	680.000
4 p.	1957	780.000
Fleetwood	1958	820.000
Fleetwood	1959	880.000
Fleetwood	1960	1.030.000
CITROEN		
11 ligero	1946	280.000
11 ligero	1947	300.000
11 ligero	1948	320.000
11 ligero	1949	350.000
11 ligero	1950	380.000
2 CV	1958	310.000
2 CV	1960	360.000
2 CV	1961	420.000
2 CV	1962	440.000
2 CV	1963	480.000
2 CV	1964	520.000
2 CV	1965	560.000
2 CV standard	1966	620.000
2 CV lujo ..	1966	650.000
2 CV	1967	690.000
CHEVROLET		
2 p.	1940	260.000
4 p.	1940	280.000
2 p.	1946	390.000
4 p.	1946	430.000
2 p.	1947	400.000
4 p.	1947	420.000
2 p.	1948	440.000
4 p.	1948	490.000
Coupé	1948	560.000
4 p.	1949	520.000
4 p.	1951	550.000
Coupé	1951	580.000
4 p.	1952	600.000
4 p.	1953	620.000
4 p.	1954	640.000
4 p.	1955	660.000
B. Air 6 mec. .	1956	700.000
B. Air 8 aut. .	1956	680.000
B. Air 6	1957	740.000
B. Air 8	1957	700.000
B. Air 8 aut. .	1958	750.000
B. Air 6	1958	840.000
Impala 8 aut. .	1959	1.000.000
Impala 6 mec.	1959	1.020.000
Impala 6 mec.	1960	1.300.000
Impala 8 aut. .	1960	1.350.000
Impala 6	1961	1.350.000
Impala 8 aut. .	1961	1.350.000
Impala 6 mec.	1962	1.600.000
Impala 8	1962	1.520.000
"400"	1962	950.000
Impala 8 aut. .	1963	2.180.000
"400"	1963	1.200.000
Impala 6 mec.	1963	2.300.000
Impala 6 mec.	1964	2.650.000
Impala 8 aut.	1964	2.500.000
Súper	1964	1.300.000
Special	1964	1.250.000
Súper	1965	1.350.000
Special	1965	1.300.000
Súper	1966	1.450.000
Special	1966	1.350.000
Súper	1967	1.600.000
Special	1967	1.500.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	250.000
2 p.	1941	300.000
4 p.	1941	320.000
2 p.	1946	350.000
4 p.	1946	360.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
2 p.	1947	320.000
4 p.	1947	340.000
2. p.	1948	360.000
4 p.	1948	380.000
2 p.	1949	400.000
4 p.	1949	420.000
4 p. 6 cil.	1950	440.000
4 p. 6 cil.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	550.000
4 p. imp.	1954	590.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	750.000
850 cc Spyder .	1961	790.000
1100 Berlina ..	1949	470.000
1100 Spider ...	1949	490.000
DE CARLO		
600	1960	260.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	450.000
700	1962	420.000
700	1963	470.000
SL	1964	520.000
SL	1965	580.000
DE SOTO		
2 p.	1940	240.000
4 p.	1940	260.000
4 p. chico	1946	380.000
4 p. Driv.	1947	430.000
4 p. 8 cil.	1951	460.000
DI TELLA		
1500	1960	630.000
1500	1961	680.000
1500	1962	730.000
1500	1963	750.000
Magnette	1963	800.000
1500	1964	830.000
Magnette	1964	890.000
Traveller	1964	860.000
1500	1965	880.000
Magnette	1965	920.000
Traveller	1965	900.000
1500	1966	950.000
Magnette	1966	990.000
Traveller	1966	970.000
1500	1967	1.000.000
Magnette	1967	1.050.000
Traveller	1967	1.020.000
D. K. W.		
Sedan	1956	390.000
Sedan	1957	430.000
Sedan	1958	470.000
Sedan	1960	510.000
Sedan	1961	550.000
Sedan	1962	600.000
Univ.	1962	630.000
Sedan	1963	680.000
Univ.	1963	700.000
Sedan	1964	730.000
Univ.	1964	760.000
Fissore	1965	910.000
Sedan	1965	800.000
Univ.	1965	850.000
Sedan	1966	880.000
Univ.	1966	930.000
Sedan	1967	980.000
Universal	1967	1.030.000
DODGE		
4 p.	1938	140.000
4 p.	1939	160.000
4 p.	1940	260.000
4 p.	1942	290.000
4 p.	1947	340.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1950	430.000
4 p.	1941	280.000
4 p. F. Drive ..	1946	380.000
4 p.	1948	400.000
4 p. 6 cil.	1951	480.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	400.000
Ika	1958	440.000
Ika	1958	490.000
Ika	1960	530.000
Ika	1961	580.000
Ika	1962	620.000
Ika	1963	660.000
Ika	1964	680.000
Ika doble tracc.	1964	730.000
Ika	1965	780.000
Ika doble tracc.	1965	850.000
Ika	1966	830.000
Ika	1967	900.000
Ika	1967	990.000
Ika doble tracc.	1967	1.150.000
FIAT		
4 p. 1100	1947	200.000
4 p. 1400	1950	230.000
1400	1951	250.000
1400	1954	370.000
1100	1956	380.000
500	1958	300.000
600	1958	350.000
1100	1958	460.000
600	1960	400.000
1100	1960	580.000
750	1961	590.000
1100	1961	610.000
2100	1961/2	900.000
750	1962	500.000
1100	1962	710.000
750	1963	540.000
1100	1963	770.000
1500	1963	920.000
600 D	1964	600.000
1500	1964	980.000
Familiar	1964	1.020.000
600 E	1965	650.000
1500 C Largo	1965	1.100.000
Familiar	1965	1.120.000
600 E	1966	720.000
800 Spyder ...	1966	900.000
800 Coupé	1966	890.000
1500 C	1966	1.150.000
1500 Familiar .	1966	1.180.000
1500 Coupé ...	1966	1.400.000
600 E	1967	780.000
800 Spyder ...	1967	950.000
800 Cupé	1967	900.000
1500 C	1967	1.240.000
1500 Familiar .	1967	1.270.000
1500 Coupé ...	1967	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	440.000
Coupé	1946	460.000
Coupé conv. ..	1946	420.000
4 p.	1951	530.000
4 p.	1953	600.000
4 p.	1964	620.000
Coupé sedan .	1954	640.000
4 p.	1955	660.000
Prefect	1956	330.000
Fairl 500 6 mec.	1957	770.000
Fairlane 8 aut.	1957	730.000
Fairlane 6 mec.	1958	820.000
Fairl 500 8 aut.	1958	780.000
Galax. 6 mec.	1960	990.000
Galax. 8	1960	1.150.000
Galax. 6	1961	1.230.000
Galax. 8 aut. ..	1961	1.040.000
Falcon	1962	980.000
Falcon Standard	1963	1.000.000
Falcon de Lujo	1963	1.130.000
Falcon Stand. .	1964	1.040.000
Falcon de Lujo	1964	1.230.000
Falcon de Lujo	1965	1.370.000
Falcon Futura .	1965	1.460.000
Falcon Stand. .	1965	1.230.000
Falcon Stand. .	1966	1.300.000
Falcon de Lujo	1966	1.490.000
Falcon Futura .	1966	1.550.000
Falcon Stand. .	1967	1.430.000
Falcon de Lujo	1967	1.620.000
Falcon Futura.	1967	1.700.000
GRACIELA		
2 p.	1957	230.000
2 p.	1958	260.000
2 p.	1960	340.000
GW-Wartburg .	1962	560.000
HANSA		
1100	1960/1	380.000
Rural	1961	400.000
Coupé	1961	430.000
HILLMAN		
4 p.	1947	180.000
4 p.	1950	300.000
4 p.	1956	340.000
Rural	1956	360.000
4 p.	1961	440.000
HUDSON		
4 p.	1938	160.000
4 p.	1940	180.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	280.000
ISARD		
300	1958/9	180.000
400	1960/1	260.000
700	1960	320.000
700	1961	350.000
700	1962	380.000
Kombi	1962	410.000
700	1963	450.000
Kombi	1963	490.000
700	1964	500.000
Kombi	1964	550.000
1204	1964	550.000
700	1965	550.000
Kombi	1965	600.000
1204	1965	750.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	370.000

→

Parabrisas CORSA mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1958	420.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	540.000
Ika	1962	590.000
Ika	1963	620.000
Ika	1964	660.000
Ika	1965	720.000
Ika	1966	770.000
Ika	1967	830.000
KAISER		
Manhattan	1955	380.000
Carabela	1958	450.000
Carabela	1959	480.000
Carabela	1960	520.000
Carabela	1961	560.000
Carabela	1962	600.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador	1967	1.620.000
De Luxe 550	1967	1.250.000
C. Custom 660.	1967	1.320.000
C. Country 660.	1967	1.460.000
LINCOLN		
4 p.	1938	160.000
4 p.	1940	180.000
4 p.	1946/7	200.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1956	550.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero	1951	350.000
4 p. diesel	1951	390.000
Rural diesel	1953	430.000
220	1953	500.000
300	1953	550.000
170 diesel	1954	510.000
180	1954	580.000
170	1955	600.000
180	1955	670.000
300	1955	700.000
219 naftero	1959	1.770.000
220	1959	1.970.000
220 S coupé	1961	2.200.000
220 S 4 p.	1961	2.050.000
220	1962	2.150.000
220 S 4 p.	1962	2.650.000
220 E	1962	3.150.000
220 S 4 p.	1963	4.100.000
220 SE coupé	1963	3.600.000
220 SE coupé	1964	4.650.000
220 E	1964	4.300.000
220 S	1965	4.400.000
250 SE	1965	4.900.000
250 S 4 p.	1966	7.200.000
250 SE 4 p.	1966	8.100.000
250 SE coupé	1966	9.200.000
MERCURY		
Coupé	1940	340.000
Coupé conv.	1940	320.000
2 p.	1942	300.000
4 p.	1942	320.000
2 p.	1946	360.000
4 p.	1946	400.000
Coupé	1946	440.000
Coupé conv.	1946	420.000
2 p.	1951	480.000
Monterey 4 p.	1953	550.000
Montclair	1954	580.000
Montclair	1958	700.000
Monterey 4 p.	1957	680.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	300.000
Sport 2 p.	1947	380.000
4 p.	1966	1.050.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	160.000
8 HP 4 p.	1947	180.000
10 HP 2 p.	1948	190.000
10 HP 4 p.	1948	220.000
Mini Minor 1000	1961	480.000
4 p.	1966	950.000
Traveller	1966	980.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	360.000
34 HP	1961	330.000
24 HP	1962	350.000
34 HP Prinz	1963	400.000
Sport Prinz	1961	470.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	330.000
2 p.	1951	350.000
4 p.	1951	370.000
2 p.	1953	390.000
4 p.	1953	410.000
4 p.	1954	430.000
4 p.	1955	480.000
88 4 p.	1956	530.000
88 4 p.	1957	600.000
88 4 p.	1958	730.000
88 4 p.	1961	1.050.000
88 4 p.	1962	1.350.000
88 4 p.	1963	1.500.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	440.000
Rural	1956/7	480.000
Rekord 2 p.	1958	550.000
Rural	1958	590.000
Rekord 2 p.	1959	580.000
Rural	1959	630.000
Rekord 2 p.	1960	670.000
Rural	1960	700.000
Rekord 4 p.	1961	720.000
Rural	1961	770.000
Rekord 2 p.	1962	760.000
Rural	1962	830.000
PEUGEOT		
203	1956	460.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	700.000
403	1960	680.000
403	1961	740.000
403	1962	780.000
404	1962	900.000
403	1963	850.000
404	1963	960.000
404 Rural	1963	1.100.000
403	1964	880.000
404 3 bancadas	1964	1.020.000
404 5 bancadas	1964	1.070.000
403	1965	900.000
44 De Lujo	1965	1.220.000
404 Standard	1965	1.160.000
404 Standard	1966	1.220.000
404 De Lujo	1966	1.280.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo	1967	1.350.000
PLYMOUTH		
2 p.	1940	200.000
4 p.	1940	240.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	310.000
4 p.	1951	400.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1961	780.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	290.000
4 p.	1951	360.000
RAMBLER		
Cross-Country	1962	760.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	780.000
De Luxe 550	1963	750.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	760.000
Classic Custom Cross Country 660, 1ª serie	1963	830.000
Ambassador 990		
1ª serie	1963	850.000
C. Country 660	1963	880.000
Ambassad. 990	1963	920.000
De Luxe 550	1964	930.000
C. Custom 660	1964	980.000
C. Country 660	1964	1.030.000
Ambassad. 990	1964	1.100.000
C. de Lujo 550	1965	1.000.000
Classic Custom	1965	1.076.000
C. Country 660	1965	1.180.000
Ambassad. 990	1965	1.330.000
Ambassador 999	1966	1.530.000
Classic Custom	1966	1.220.000
De Luxe 550	1966	1.180.000
C. Country 660	1966	1.320.000
Ambassador	1967	1.630.000
Ambassador 990	1967	1.680.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.280.000
C. Country 660	1967	1.420.000
RENAULT		
Dauphine	1958	300.000
Dauphine	1960	360.000
Dauphine	1961	410.000
Dauphine	1962	490.000
Gordini	1962	530.000
Dauphine	1963	540.000
4 L	1963	470.000
Gordini	1963	660.000
4 L	1964	530.000
Dauphine	1964	570.000
Gordini	1964	660.000
4 L 3 veloc.	1965	530.000
4 L 4 veloc.	1965	590.000
Gordini	1965	700.000
Dauphine	1965	650.000
Gordini	1966	780.000
Dauphine	1966	660.000
4 L	1966	660.000
Gordini	1967	870.000
4 L	1967	710.000
Renault 850	1967	750.000
RILEY		
1500	1947	350.000
2500	1947	400.000
1500	1961	650.000
1500	1966	950.000
SIMCA		
4 p.	1955	340.000
Rural	1955	360.000
4 p.	1956	380.000
Rural	1956	400.000
SINGER		
4 p.	1947	200.000
4 p.	1951	280.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	240.000
2 p.	1948	260.000
4 p.	1948	280.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	400.000
17 M 4 p.	1958/9	600.000
17 M 2 p.	1960	680.000
17 M rural	1960	720.000
17 M 2 p.	1961	750.000
17 M 4 p.	1961	790.000
17 M 2 p.	1962	800.000
17 M rural	1962	840.000
VALIANT		
I	1962	1.050.000
II	1963/4	1.150.000
III	1964	1.260.000
III	1965	1.300.000
Coronado	1965	1.350.000
Gran Turismo	1965	1.400.000
IV	1966	1.450.000
Coronado	1966	1.500.000
Gran Turismo	1966	1.550.000
V	1967	1.600.000
Coronado	1967	1.660.000
Gran Turismo	1967	1.700.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	360.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	400.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	470.000
Cresta 4 cil. 4 p.	1958	510.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	480.000
Export	1957	550.000
Export	1958	600.000
Export	1959	640.000
Export	1960	680.000
Export	1961	760.000
Export	1962	850.000
1500 2 p.	1962	950.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	560.000
2 p. PV544	1960	640.000
121	1960	820.000
122	1962	860.000
WILLYS		
4 p.	1940	180.000
Coupé	1940	200.000
Aerolark	1953	330.000
WOLSELEY		
4 p.	1947	180.000
1500	1960	600.000

CAMIONES USADOS

ARGENTA			
	Pick-Up	1962	620.000
	"	1963	670.000
	"	1964	700.000
	"	1965	750.000
Pick-up		1966	800.000
Pick-up		1967	850.000
BAQUEANO			
1000	"	1961	450.000
500	"	1962	490.000
1000	"	1962	480.000
500	"	1963	500.000
1000	"	1963	530.000
CITROEN			
Furg. s/crist.		1963	360.000
2CV Furg. c/crist.		1963	380.000
2CV Furg. s/crist.		1964	400.000
Furg. c/crist.		1964	420.000
CHEVROLET			
10	Pick-Up	1960	750.000
10	"	1961	800.000
10	"	1962	860.000
10	"	1963	900.000
10	"	1964	950.000
10	"	1965	1.000.000
10	"	1966	1.050.000
10	"	1967	1.100.000
DE SOTO			
D-100	"	1962	850.000
D-100	"	1963	850.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000
D-100	"	1967	1.050.000
DODGE			
D-100	"	1961	800.000
D-100	"	1962	850.000
D-100	"	1963	900.000
D-100	"	1964	960.000
D-100	"	1965	1.000.000
D-100	"	1966	1.050.000
D-100	"	1967	1.100.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
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	1.050.000
FIAT			
Multicarga 1500		1964	850.000
Multicarga 1500		1965	900.000
Multicarga 1500		1966	950.000
Multicarga 1500		1967	1.000.000
Multicarga 1500		1967	1.000.000
FORD			
F-100	Pick-Up	1960	750.000
F-100	„	1961	800.000
F-100	„	1962	860.000
F-100	„	1963	910.000
F-100	„	1964	960.000
F-100	„	1965	1.000.000
F-100	„	1966	1.100.000
F-100	„	1967	1.200.000
JEEP			
IKA	Pick-Up	1961	540.000
IKA	„	1962	570.000
IKA	„	1963	600.000
IKA	„	1964	660.000
Glad. V	„	1964	680.000
Glad. X	„	1964	700.000
Glad. V	„	1965	740.000
Glad. X	„	1965	760.000
Glad. V	„	1966	790.000
Glad. X	„	1966	860.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-Up	1951	320.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1958	300.000
	„	1959	330.000
	„	1960	360.000
	„	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.	„	1963	650.000
Champ.	„	1964	700.000

AUTOMOVILES 0 Km.

MARCA	PRECIO
AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.264.000
CITROËN	
2CV AZN, 4 p.	793.000
2CV AZ, 4 p.	825.000
2CV AZAM, 4 p.	859.000
CHEVROLET	
Super Sport	2.174.150
Special, 4 p.	1.771.000
Súper, 4 p.	1.957.350
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.103.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.065.000
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. ..	1.769.000
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
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-UP 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-C10703 s/c	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.	1.557.200
Chev. C-10734 c/ancha	1.562.000
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

¿QUIEN PUEDE CONTRA EL HAMPA?



SOLO UN HOMBRE FRIO...
AUDAZ...
IMBATIBLE!!!

IRONSIDE

La serie policial más electrizante que jamás se haya producido

con la estelar actuación de

RAYMOND BURR

TODOS LOS LUNES A LAS 22.00

TELEONCE

ELEGIDAS ...ADES EN LA ...CION DE ...SA TECNICA

...blea Ordinaria de la Aso... de la Prensa Técnica Arg... (A.P.T.A.) se eligieron las ... autoridades para el período ...-1979, de dicha entidad.

Realizado el acto eleccionario resultaron elegidas las siguientes personas: Presidente: Carlos Capagli (Síntesis); Vicepresidentes: primero, Francisco A. Rizzuto (Véritas); segundo, Ivan Marck Davel (La Coiffure de Paris); Secretario: Raúl J. Vigroux (Técnica e Industria); Prosecretario: Ernesto Potthoff (Navitecnia); Tesorero: Vicente D'Albo (El Día Médico); Protesorero: Kay Krum (Guía Argentina de Tráfico Aéreo); Vocales Titulares: Horacio M. Del Burgo (Medias), Carlos Tourenq (Ventas y Comercialización), Luis A. Coudreau (Guía Práctica del Importador y Exportador), Jorge R. Eguía (Comercio y Justicia), Jorge Slavutzky (Ingeniería e Industria), Julio Spinelli (Revista Argentina de Cardiología); Vocales Suplentes: José Campos (El Panadero del Oeste), Juan N. Rodríguez (Franci Vida), Jorge Cometta Manzoni (Editora y Difusora Magazine); Revisores de Cuentas Titulares: Mario Somaschini (Guía Hotelera y de Turismo), Roberto J. Divito (Boletín Publicitario), Juan C. Bavasso Roffo (Será Justicia); Revisores de Cuentas Suplentes: Carlos Duelo Cavero (Noticioso Ducilo), Roberto J. Lanusse (La Industria Azucarera) y Carlos F. Ibáñez (Parabrisas Corsa).

NUEVO GERENTE COMERCIAL DE S.A.F.R.A.R

Con motivo del regreso a Francia del Sr. Michel Decours, quien se desempeñaba como Gerente Comercial de S.A.F.R.A.R., ha sido designado para reemplazarlo en esas funciones el señor Jean Daniel Boulot Tolle, actual Gerente de Ventas de la empresa.

Tras permanecer tres años en



nuestro país el señor Decours continuará sus actividades en la casa matriz de la Société des Automobiles Peugeot, en Francia. Asumirá la responsabilidad de la conducción de la red de concesionarios de los vehículos Peugeot en Argentina el señor Boulot Tolle.

EL PAJARO DE FUEGO DEL MAÑANA

Se exhibió en la inauguración del Salón Internacional del Automóvil el último coche experimental de General Motors, el Pájaro de Fuego del Mañana.

Este automóvil, convertible, fue enviado por avión desde Detroit, siendo una de las últimas inscripciones en el Salón.

Las líneas del "Firebird of Tomorrow", auto experimental de la División Pontiac de GM, son limpias, fluidas y sin protuberancias. A diferencia del Firebird de serie, éste es 12 pulgadas más largo y 15 más bajo.

Esta versión dos asientos del popular compacto deportivo de Pontiac aprovecha al máximo las ventajas de un diseño aerodinámico. Desde el paragolpes de material sintético hasta la cola recogida, la única interrupción en las líneas se debe a las tomas directas para enfriar los frenos traseros.

Para contribuir a su eficiencia aerodinámica se han eliminado las manijas de las puertas, como así también toda protuberancia en su superficie. El parabrisas, especialmente diseñado para reducir el área frontal, abarca toda la curva lateral, careciendo de parantes para obtener mayor visibilidad. Su punto más alto está a menos de 38 pulgadas del suelo.

FAROS DE IODO DAVID

En marzo pasado la casa David, fabricante de accesorios y faros en general, celebró el lanzamiento de uno de sus productos. Este es el faro Extra Chato 777 de Gas de Iodo.

Este faro, de lo más avanzado en nuestro medio, de largo alcance, diámetro calculado para cualquier tipo de vehículo, es adaptable a toda rejilla, contando con su mínima profundidad (33 mm), tornándola más deportiva. Este nuevo faro ha despertado un gran interés en el público consumidor, constituyendo desde ya un gran orgullo para la casa David, fabricante de este producto.

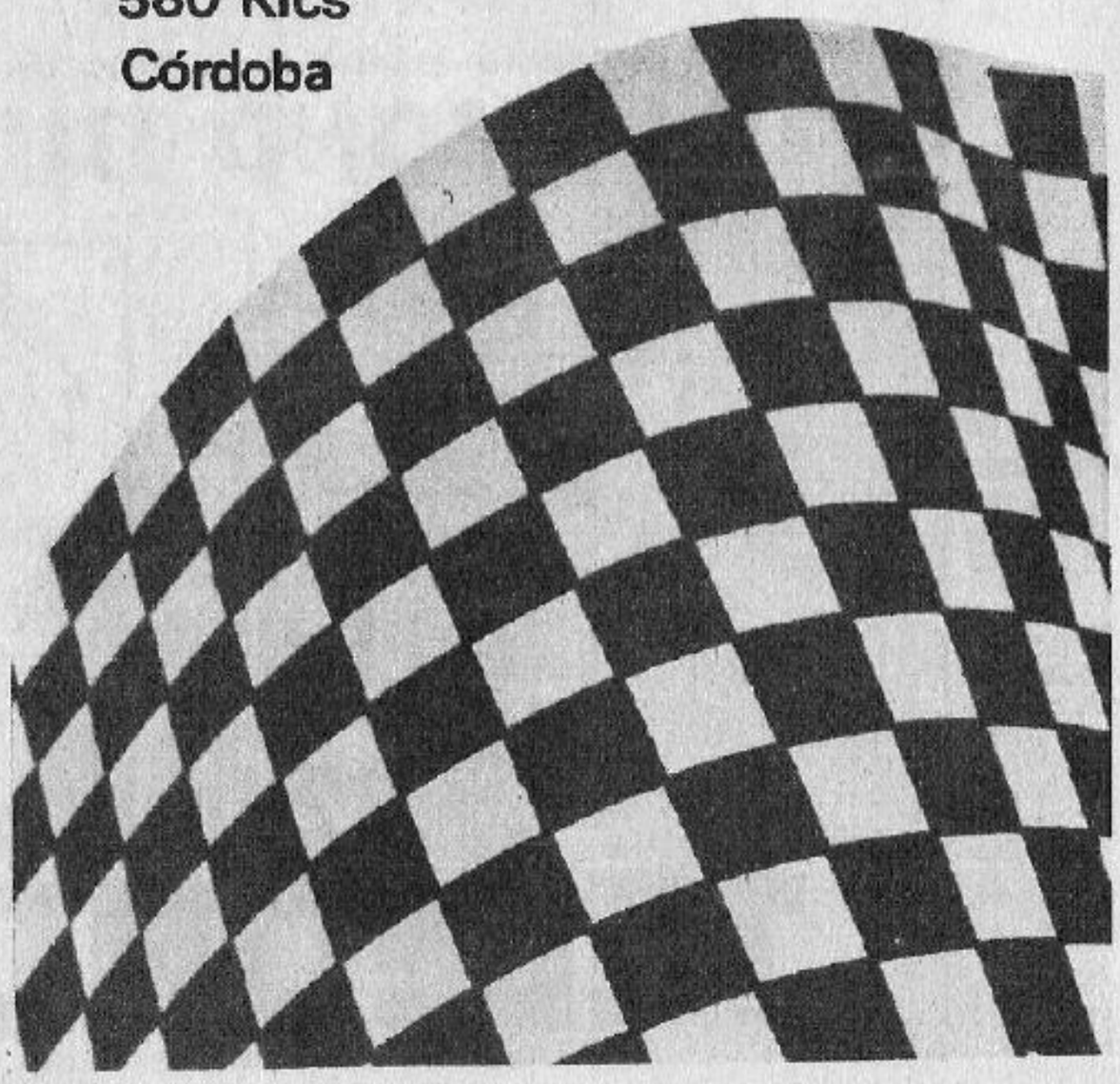
SHELL ADQUIRIO UNIDADES FIAT PARA SU EQUIPO DE VENDEDORES

Shell, empresa petrolera, de merecido reconocimiento en nuestro país, ha adquirido una flota de 35 automóviles Fiat, de Montes de Oca Automotores, concesionaria de dicha marca, para la ampliación y uso de su cuerpo permanente de vendedores.

DEPORTE MOTOR
siempre en punta

lunes a sábado 19.05

LW1 RADIO UNIVERSIDAD
580 Kics
Córdoba



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com