

\$70

# Parabrisas

Nº 124

# CORSA

3 al 9 de septiembre de 1968

## AUTODROMO MARINCOVICH-CHEVY



### GOMAS: crisis actual del TC





**VIVA ESTE MOMENTO  
DEL MUNDO... EN  
LAS IMAGENES DE**

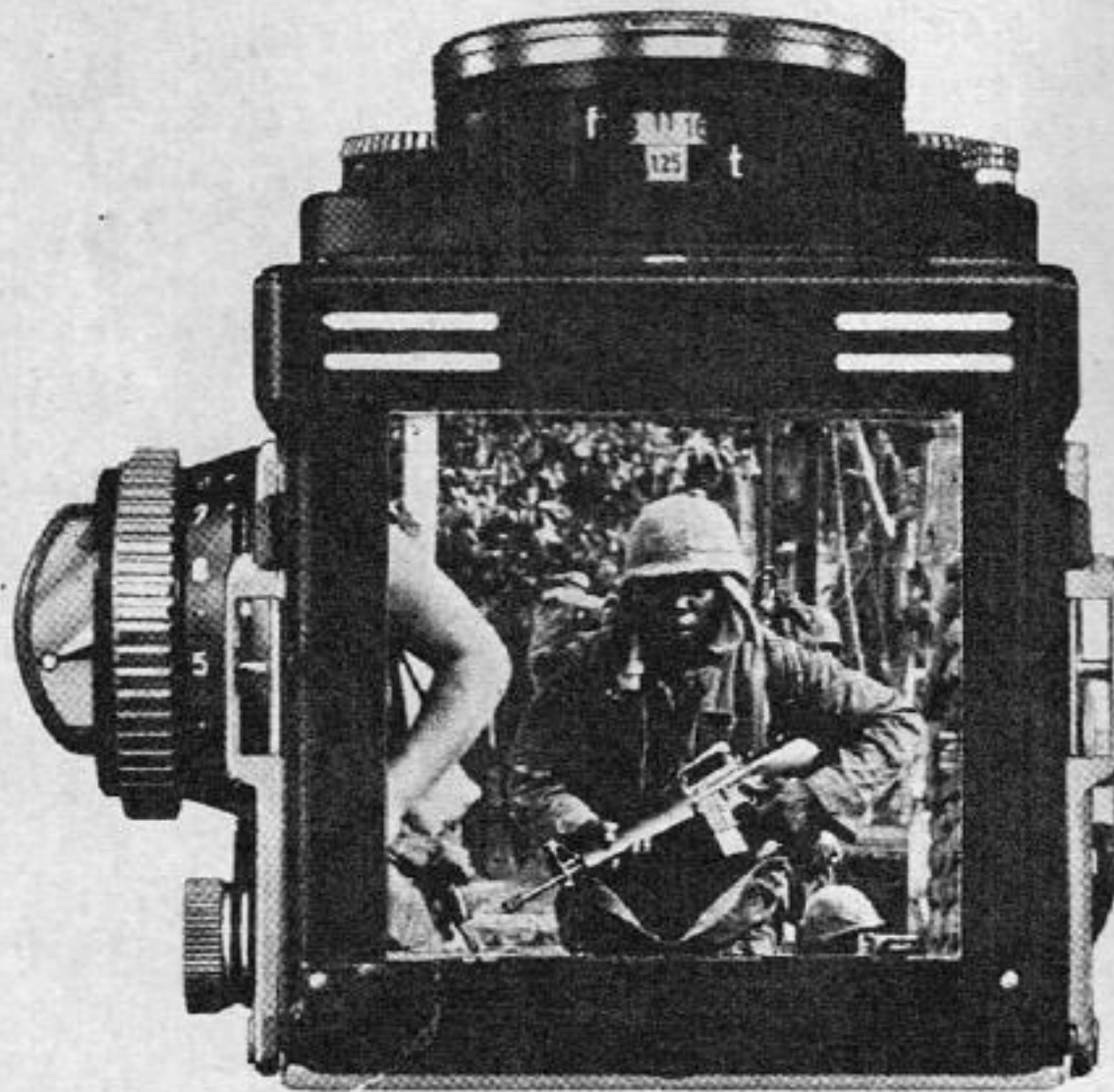
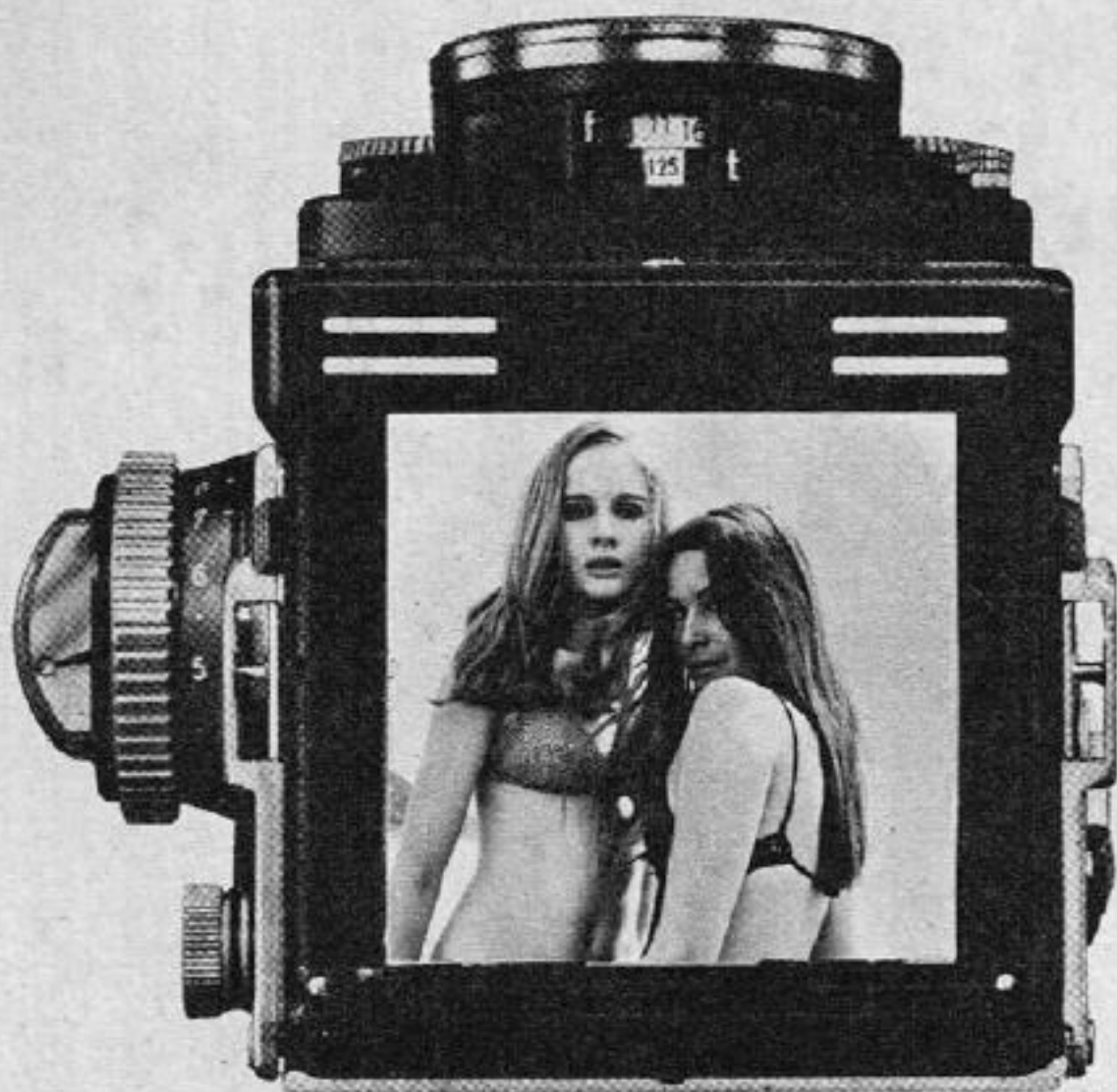
Una publicación de Editorial Abril



Todos los lunes para toda la familia.

REVISTA

**SIETE  
DIAS  
ILUSTRADOS**







# Parabrasas CORSA

DIRECTOR  
**Guillermo Mártir**  
SECRETARIO DE REDACCION  
**Carlos Fresco**

COORDINADOR GENERAL  
**Norbete Alvarez Ojea**

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

COLABORADORES  
**Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez  
Balbi, Dr. Enrique Bertolozzi,  
Enrique Carmona, Nicolás  
Gelormini, Juan Carlos Llanos,  
Juan Marchetti, Ing. Lázaro  
Musih, Dr. Arturo Pellet Lastra,  
Jorge Agromayor,  
César M. Sorokin y Rubén Torres.**

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR  
**Agencia EFE**

ARTE Y GRAFICA:  
DIRECTOR

**Stefan Strocen**  
JEFE DE TALLERES

**Roberto Leone**

JEFE DE DIAGRAMACION  
**Roberto Mergosa**

DIAGRAMADORES

**Eduardo C. González  
y Carlos A. Romanó**

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:  
JEFE

**Francisco Vera**

REPORTEROS GRAFICOS

**Pablo Alonso, Bernardo Acuña,  
Carlos Abras, Isidoro Rubini, Oscar  
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

**René 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 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 32-6010/29.

## EDITORIAL

El domingo pasado, con una temperatura ambiente que —según algunas versiones autorizadas— estuvo muy cerca del cero absoluto (—273° Kelvin) estuvimos como era lógico suponer en el autódromo para ver TC. Lo que vimos fue interesante y además nos sirvió para sacar una conclusión a la que arribamos después de ver andar a García Veiga con el Fast-Martos-Chevrolet: en TC, teniendo máquina que realmente empuje, se puede estar en la punta reuniendo un mínimo de condiciones conductivas y experiencia. No deseamos significar con esto que el "hombre de la calle" se suba al Chevy o al Martos Chivo y le pase por arriba a todos en la primera carrera que hipotéticamente corriera; queremos decir que en este momento en TC hay un grupo de unos veinte hombres aproximadamente que pueden ser en cualquier momento ganadores perpetuos si tienen el coche que funcione más que los otros. En otras palabras, estimamos que reuniendo el mínimo necesario de inspiración conductiva como término medio, el 80 % del mérito se lo lleva el medio mecánico. Con esto tampoco queremos restarle méritos a la actuación del joven discípulo de Pairetti; por el contrario, estimamos hartamente su actuación por lo mesurada y prolija. Y es bastante difícil ser mesurado y prolijo cuando se está peleando la punta de una carrera de TC en el autódromo, con el Chevy III pisándole los talones...

G. M.

## COMPETENCIAS

### NACIONALES

#### TRACTORES TC

Gracias al apoyo de la Liga Deportiva Sampedrina que cedió el estadio municipal de la ciudad de San Pedro y a la colaboración de Fiat Argentina, se disputará el domingo próximo una interesante carrera de tractores en aquella ciudad. Lo recaudado será a beneficio de la Cooperadora del Hospital Municipal de San Pedro. El programa es el siguiente:

11.00. Partido de fútbol: Corredores vs. Periodistas.

13.00. Almuerzo criollo (asado) y reposición de energías.

14.00. Coronación de la Reina del Deporte y Desfile de productos Fiat.

14.30. Carrera de tractores a 10 vueltas con cambio de pilotos. Participarán en total seis tractores y se harán dos series y una final. Intervendrán los pilotos Cupeiro, Casá, Sauze, Pedelaborde, Copello, Pairetti, Galbato, Di Palma, Boyadjian, Vessuri, Reutemann, Rodríguez Canedo y otros crotos por el estilo.

15.30. Partido de fútbol: Combinado de la Liga Sampedrina y un equipo de primera división a confirmar.

#### TURISMO ANEXO "J"

El Club de Volantes Entrerrianos realizará el domingo próximo una carrera con puntaje para el CAMPEONATO ZONAL DEL LITORAL para automóviles de Turismo Anexo "J". Esta se llevará a cabo en el circuito del Club de Volantes Entrerrianos, de tierra compactada y 2.300 metros de recorrido. Comprenderá las siguientes categorías: "B", hasta 1.150 cm<sup>3</sup>, que largará a las 14,30 horas. "C", de 1.151 hasta 2.000 cm<sup>3</sup>, que dará comienzo a las 15,15 horas. Y "D", de 2.001 en adelante, que comenzará a las 16 horas. Las pruebas de clasificación se harán a la mañana a partir de las 9,30 horas. El registro de inscripciones está abierto en la sede del Club, Laprida 184, Paraná-Entre Ríos, y cerrará el 6 de setiembre a las 20 horas. El monto en efectivo a distribuir en calidad de premios alcanza los 568.560 pesos.

#### CAMPEONATO ZONAL PARA

#### COCHES STANDARD Y

#### CAFETERAS

La segunda fecha de este Campeonato organizado por "Festivales Tuercas de Escape Libre", de la ciudad de Rosario, se cumplirá en la localidad de Villa Mugueta

el domingo próximo. Como todas, esta prueba se hará en un circuito de tierra compactada. Cada una de estas pruebas otorgará 6 puntos al ganador, 4 al segundo, 2 al tercero y 1 al cuarto. Para resultar Campeón Zonal será necesario haber intervenido en las cuatro pruebas que configuran el Campeonato. La clase Standard está dividida en tres categorías: "A", hasta 780 cm<sup>3</sup>; "B", hasta 1.150 cm<sup>3</sup> y "C", hasta 1.650 cm<sup>3</sup>. También participarán Cafeteras hasta el año 1927. Para cada fecha se entregarán 140.000 pesos en premios y trofeos. Además se disputa una Copa Challenger para cada categoría. Mayor información en Av. Alberdi 288, Rosario. Tel. 394522.

#### FORD T

La Peña Noticiero Sobre Ruedas organiza también para el domingo 8 un festival automovilístico en el campo del Aero Club de General Belgrano, provincia de Buenos Aires. Se harán dos carreras, la primera para Ford T semipreparados en dos series, repechaje y final. La segunda para modelos hasta el año 1931, preparación libre, con un solo carburador y carrocería biplaza. Colaboran en la organización el Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Gral. Belgrano. Dirección de la peña: Rivadavia 111, Gral. Belgrano, F.C. Roca. Se entregarán 150.000 pesos en premios y comenzará a las 11 horas.

#### MOTOCICLISMO

En el circuito del club Fábrica Militar Río III en Córdoba. Fiscalizará esta prueba motociclística el Río Tercero Automóvil Club. Intervendrán dos categorías: Semi-Preparadas 98 cm<sup>3</sup> y 100 cm<sup>3</sup> Libre. Comenzará a las 13,30 horas.

Ya tenemos el Calendario para el resto de la Temporada TC. Lamentablemente, ¡muy poca ruta! ¡MUY POCOS ASADOS! ¡Adónde irá a parar el automovilismo argentino! ¡Adónde irán a parar los chorizos!

Se distribuirán 130.000 pesos en premios. Será también la primera fecha de tres en que se disputará la Copa Challenger F. Pellegrino.

#### REGULARIDAD

Séptima prueba puntuable para el Campeonato Porteño, el domingo próximo. Organiza el Centro Social y Recreativo Español. Incluye las 1ª, 2ª y 3ª categorías. El recorrido comprende Cañuelas, Lobos, Monte, Ranchos y regreso. Lugar y hora de largada: E. del Campo 989, Haedo, a las 7 horas.

También la Sociedad de Fomento Ntra. Señora de Lourdes y para la 3ª categoría hará disputar una prueba de regularidad cuyo recorrido parte de Quilmes hasta Ranchos y regreso. Se largará a las 7,30 en Juan B. Justo 741, Quilmes.

Ambas pruebas son fiscalizadas por el Club Argentino de Regularidad.

Por el Campeonato Riocuartense de Regularidad el domingo se hará una prueba que va hasta Mackenna, Río IV, Mackenna.

#### COMPETENCIAS

### INTERNACIONALES

#### GRAND PRIX

Por el Campeonato Mundial de Conductores el domingo 8 de setiembre se correrá el Grand Prix de Italia en el circuito de Monza. Después de ésta, quedarán sólo tres carreras más de Fórmula 1 con puntaje.

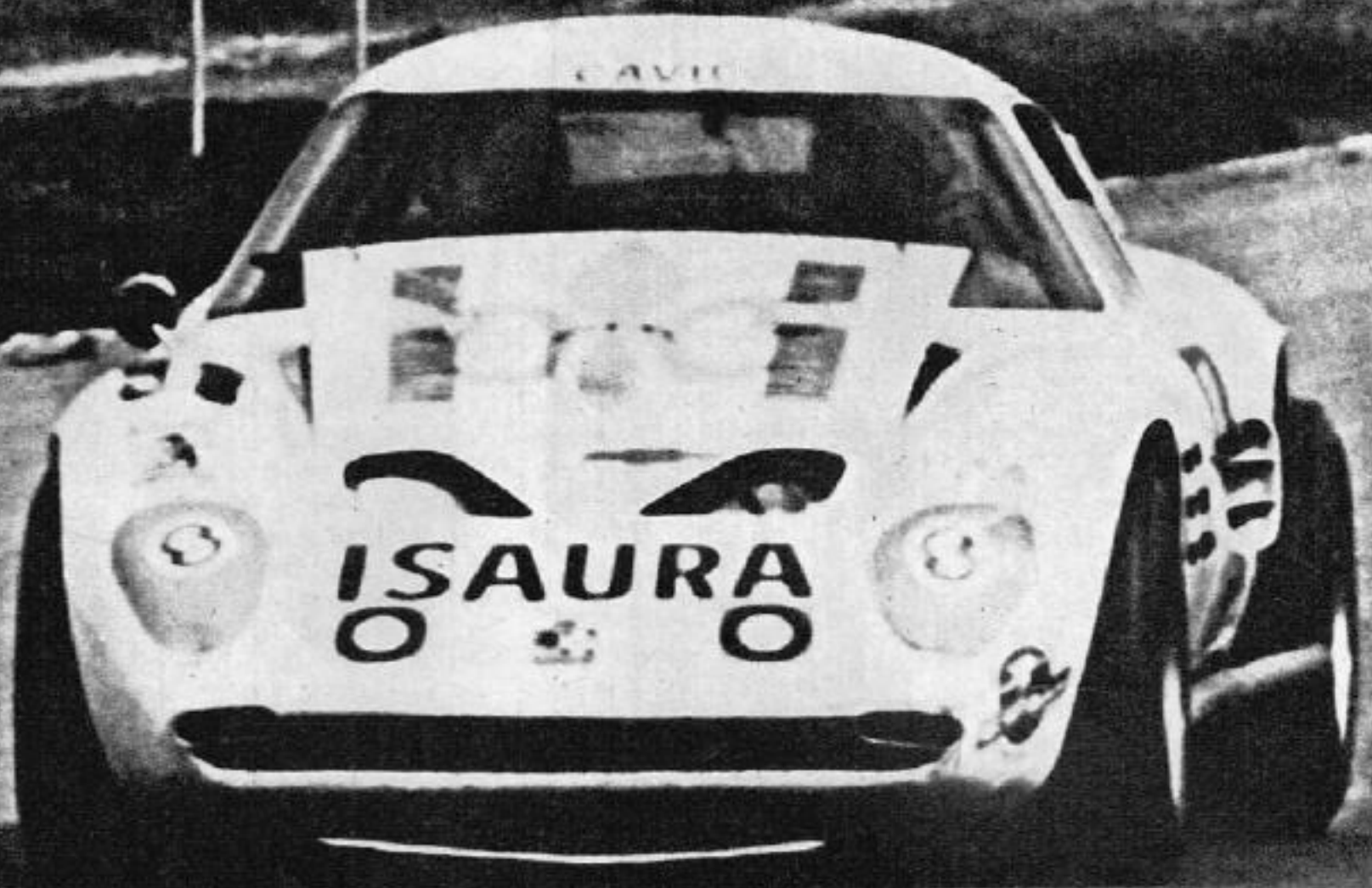
#### CAMPEONATO EUROPEO

#### DE LA MONTAÑA

El domingo, en Austria, la última fecha puntuable. Será la carrera de Gaisberg.







**CONCRETADO :  
EL CHEVY  
GANADOR**



**Carlos Marincovich obtuvo finalmente el triunfo que se hizo esperar.**

**Superioridad evidente del Martos-Chevrolet y una gran actuación de García Veiga. Segundo fue Andrea Vianini, tercero Galbato y cuarto Gradassi con el mejor Torino Liebre Mk II.**

**Una victoria lógica y una carrera aburrida**

por GERMAN R. SOPEÑA, CARLOS F. FIGUERAS, ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA y JORGE A. AUGE BACQUE

Fotos: HUGO PEREZ CAMPOS, CARLOS DULITZKY y ANTONJO CAPRIA

Faltó el "Monito" y entonces sí que el domingo podría haber resultado la gran conquista del autódromo por parte los "hombres blancos". En algún momento de la final los cuatro Chevrolet en danza encabezaban cómodamente la carrera. Después vinieron las deserciones de García Veiga y Roux, pero lo mismo quedaban Marincovich y Vianini como para demostrar que si en otros tiempos el autódromo de Buenos Aires fue indiscutible predio de los Chevrolet ahora ha vuelto a serlo tras la pérdida de un año —1967— en su historial.

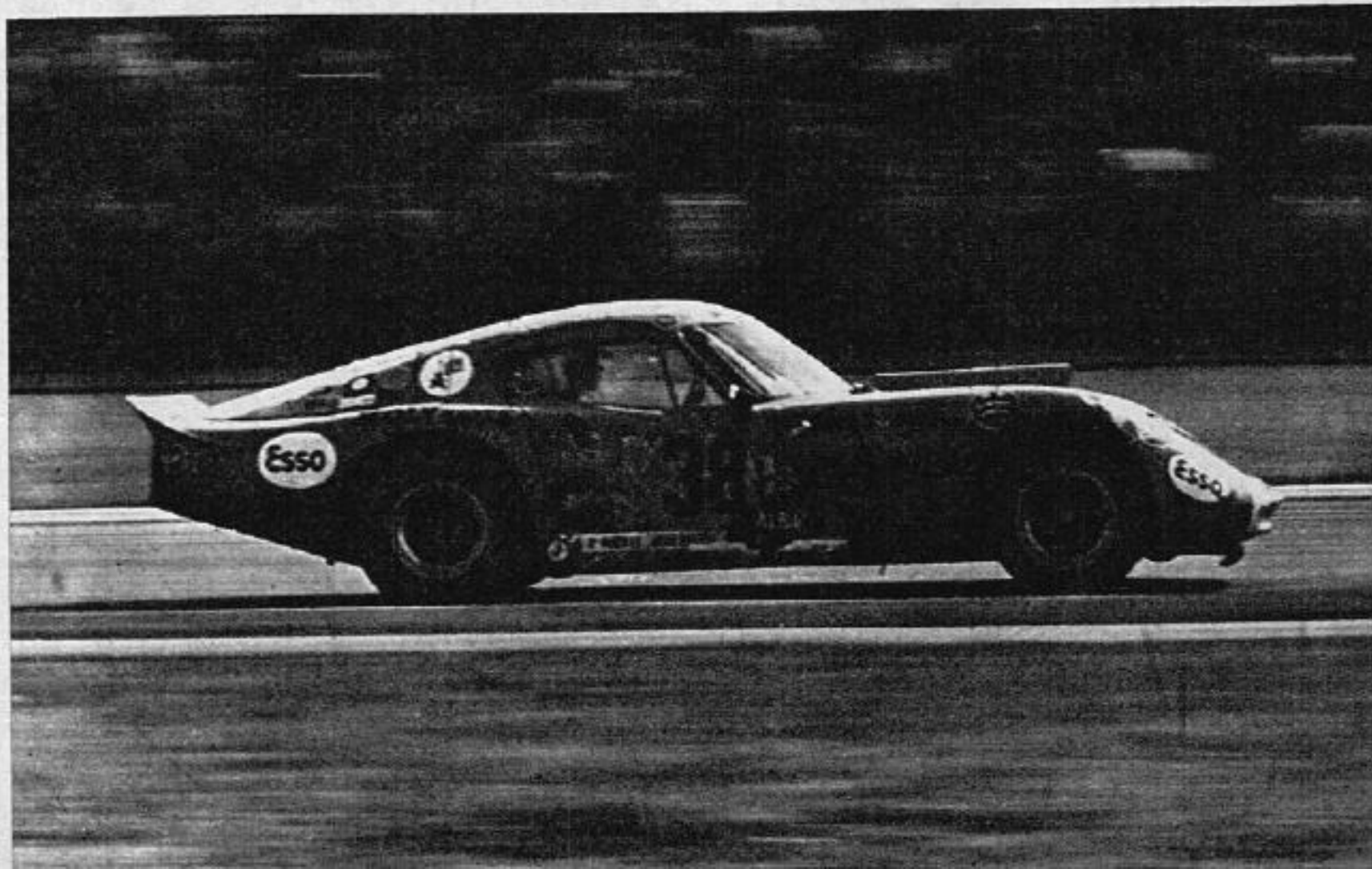
Ya los Chevrolet habían demostrado su predominio en las carreras de duración y ahora que el Vicente López Automóvil Club tuvo la buena idea de volver a realizar una de esas carreras de series y final que se estaban extrañando, los motores 250 afirmaron que en este momento no tienen rivales. O que si los tienen, en el único aspecto de los HP (vale decir Ford F-100) no hay con qué darles en el conjunto general que forman autos, motores, pilotos y el *equipo técnico-humano que está detrás*.

En esta carrera —en particular— la clasificación no significaba realmente nada como muestrario de lo que podía pasar el domingo. Un clima caprichoso quiso que el sábado a la tarde la pista estuviera mojada cuando salieron a clasificar los primeros autos y que estuviera completamente seca cuando salieron los últimos. Consecuencia: los que largaron en las últimas tandas consiguieron los mejores registros. Por otro lado hacía mucho, mucho tiempo

que no se daba el caso de ver a los TC bajo la lluvia o con pista mojada y el sábado a la tarde se pudo comprobar la gran diferencia que había en los tiempos que se podían conseguir con agua respecto a lo que se emplea normalmente para girar en el perimetral. Gastón Perkins, por ejemplo, clavó en 2 minutos 7 segundos 9/10 su mejor vuelta y cuando quiso mejorar más se produjo el despiste en la ese del ciervo ("entre el agua y la goma eso era un jabón..."). En condiciones comunes Gastón y su Liebre andan tranquilamente en el minuto 50, de donde se deduce que la diferencia entre lo seco y lo mojado era mucha. ¿Cuál es la explicación? Dos razones fundamentales. Una, la falta de neumáticos especiales para lluvia. Ya hemos llegado a la especialización y la exclusividad en el rubro gomas, pero sólo en condiciones normales. Llegó el agua y se quemaron los papeles. La mayoría volvió a las Cinturato, otros improvisaban soluciones, como gomas angostas adelante y Dunlop Racing atrás, etc. En segundo lugar, el trazado nuevo de la pista, y especialmente el curvón del fondo, está bastante serruchado, se llenaba de lagunitas y los autos encontraban una verdadera vocación de bandera al viento.

Pero por suerte el domingo llegó con sol y tiempo seco (aparte de un frío más que respetable). Al final de la primera vuelta de la primera serie ya se había establecido el orden que se respetaría durante las quince vueltas, vale decir García Veiga, Marincovich, Vianini. Bastante atrás quedaba

El Fast Competición de Piretti en buenas manos. Néstor García Veiga demostró que cuando hay auto un buen piloto puede obtener tiempos excelentes.





el resto. Primer round para el "chivo".

La primera vuelta siempre es la más linda para ver. Los autos vienen juntos, en columnados, se juegan la ubicación para cada curva y el piloto debe resolver el problema de su auto y de los demás que lo rodean. Por supuesto lo mejor es buscar la primera posición, como lo hizo Reutemann. Puntó durante casi todo el primer giro pero el auto de Ruesch le robó el puesto en la horquilla y se dirigió por segunda vez a la ese del ciervo gulando a todos. Pero... entró con mucha alegría a la ese del ciervo y el coche buscó una trayectoria rara. Ruesch corrigió muy bien el coletazo sacando al auto por el pasto y atrás de él se producía un pequeño desparpamo. Todos tuvieron que arreglárselas más o menos como podían y del pelotón salieron Reutemann y Caldarella adelante. Mientras tanto, en la primera vuelta nomás, Alzaga se bajó del auto después de una "recostada" sin consecuencias contra el paredón de la tribuna, en la ese.

Después Ruesch recuperó metros otra vez hasta que al llegar a la horquilla pisó el freno y no encontró nada, se tocó con Reutemann y la horquilla fue escenario de múltiples trompos. Caldarella pasó cómodo al frente seguido por Gradassi y más atrás por Di Palma, que fue "levantado" en el aire literalmente por el auto de Ruesch sin frenos, aunque no hubo consecuencias molestas para la Liebre de Di Palma. Caldarella se fue alejando paulatinamente después de registrar el record de vuelta en el cuarto giro y tenía la serie asegurada. Hasta que, repentinamente, mientras viajaba por el curvón del fondo, comenzó a despedir humo como si se hubiera transformado en un avión fumigador. Se desvaneció de tal manera toda posibilidad de contra a los Chevrolet en la final, aunque lo mismo quedó el saldo positivo de otro auto incorporado al grupo de los mejores. Aunque seguimos insistiendo:

¿por qué el alerón colocado al revés? O sea con el perfil alar otorgando sustentación "hacia arriba".

Y entonces, sí, la final. El momento culminante del show presentado por los ingenieros de GM, sus mecánicos con mamelucos blancos, los hermanos Bellavigna, Horacio Steven, Froilán González, Bernardo Pérez. Con tres motores similares y tres autos de condiciones también muy semejantes, García Veiga, Marincovich y Vianini definirían al ganador. Vianini no es desconocido para nadie, todo el mundo sabe lo que es capaz de hacer, y Marincovich pudo ser tranquilamente el ganador en cada una de las carreras anteriores. Sólo que por una u otra razón el Chevy III dijo no. Pero García Veiga enfrentaba un compromiso cuyas dimensiones quizá no fueron evaluadas por todos. A principios de año sólo lo conocía Pairetti. Lo que sin ninguna duda fue más que suficiente. Le confió una Liebre 1 1/2 y García Veiga demostró no ser un novato. Y de golpe Pairetti se va a Europa y queda en sus manos (por expreso deseo de Pairetti) el ganador Trueno. Arma de doble filo, porque si bien es uno de los mejores TC, ello obliga al piloto a subir automáticamente al nivel de los mejores conductores. Y García Veiga lo hizo. Lo que no podía demostrar con una Liebre 1 1/2 quedó perfectamente establecido cuando subió al Trueno, lo cual señala, reafirma una vez más, que la importancia de un buen auto es decisiva. Si el que maneja realmente no anda, por más que tenga un aparato excelente no rendirá tiempos buenos, pero por encima de cierto nivel conductivo, y con ausencia total de un eventual superdotado, la importancia del auto es enorme. Con un poquito más de auto un buen piloto le puede ganar prácticamente a cualquiera. García Veiga sin duda lo es y estuvo por encima de todos. Muchas más carreras pueden decir hasta dónde llegará.

El Ford del ingeniero Bascou conducido el domingo pasado por "Chiche" Caldarella. Venía ganando la serie y el F-100 no soportó el trajín. Lo hecho fue bueno.

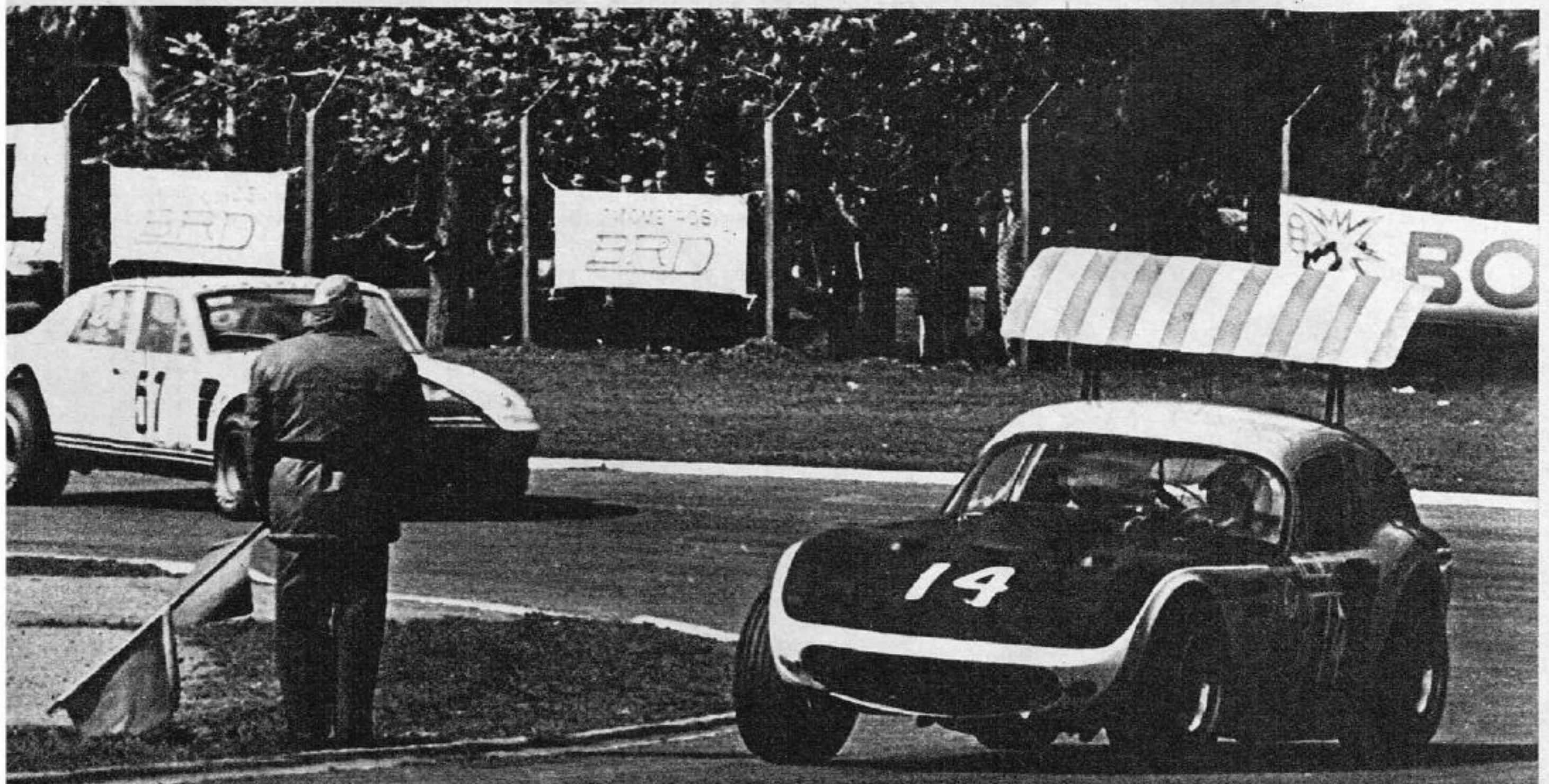
El nuevo "pibe" arrecifeño tomó también la punta en la final luchando con los dos autos potencialmente preparados para eso, la Garrafa y el Chevy. Varias vueltas al mismo ritmo fuerte, con García Veiga adelante y en la sexta llegan a la horquilla, el Trueno viene frenando, un rebaje tras otro y de golpe ruido a lata y el embrague que saltó en pedazos. Quedaban Andrea y Marincovich, que se lanzó a definir las posiciones. Poco a poco fue registrando más ventajas; al promediar la carrera llevaba casi una recta de ventaja y lo único que podría alterar esa marcha era alguna decisión reglamentaria que lo obligara a parar porque tenía el capot casi suelto.

Rubén Roux era el tercero y lo fue hasta la vuelta quince, cuando paró por culpa del diferencial. Entre tanto se libraba una lucha singular e interesante entre las Liebres II de Gradassi y Perkins junto al Falcon de Galbato. Decididamente el motor Falcon empujaba más y Galbato los pasó a los dos. Vianini se acercó un poco a Marincovich, éste volvió a alejarse, pero si algún auto no paraba accidentalmente la situación estaba definida. El Chevy de Froilán puede ser el mejor auto de TC (es muy problemático decir cuál es), pero tardó varias carreras para demostrarlo. Marincovich consiguió la satisfacción de su segundo triunfo en TC —el anterior también había sido en el autódromo en 1966— y Froilán González puede irse ahora bien tranquilo a Europa. Por el auto que construyó y por el piloto que eligió.

## PATIO DE BOXES

Momentos antes de largarse la primera serie, el auto de Pairetti que correría Néstor García Veiga, era revisado de cabo a rabo (mejor dicho, de trompa a alerón) por los encargados del equipo técnico. Sobre el parabrisas había una hoja escrita a máquina (¿tal vez en alguna

(Continúa en página 11)



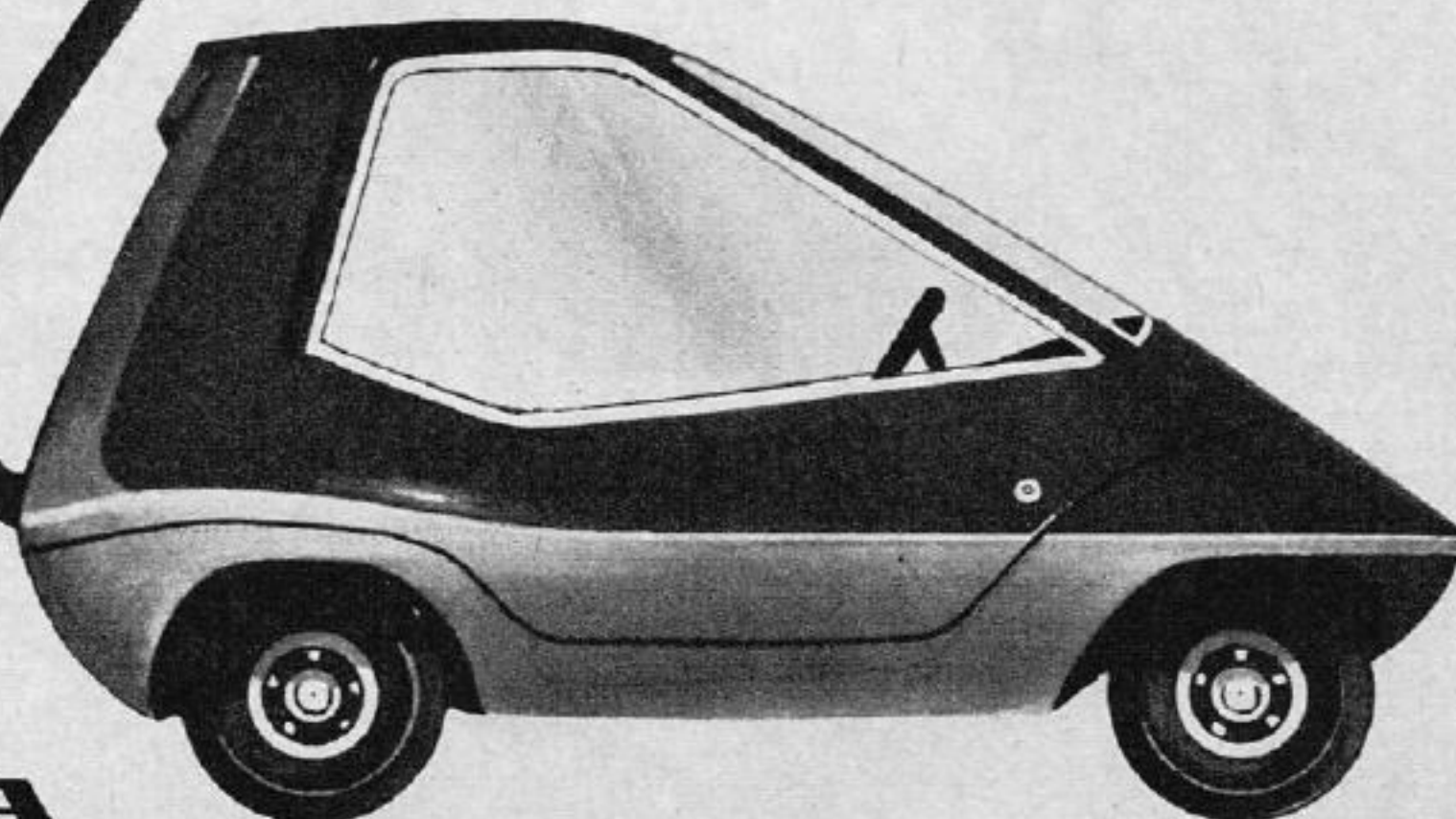


# Hay grandes novedades en el mundo del automóvil.

(Para su mejor información, lea La Prensa del lunes.)

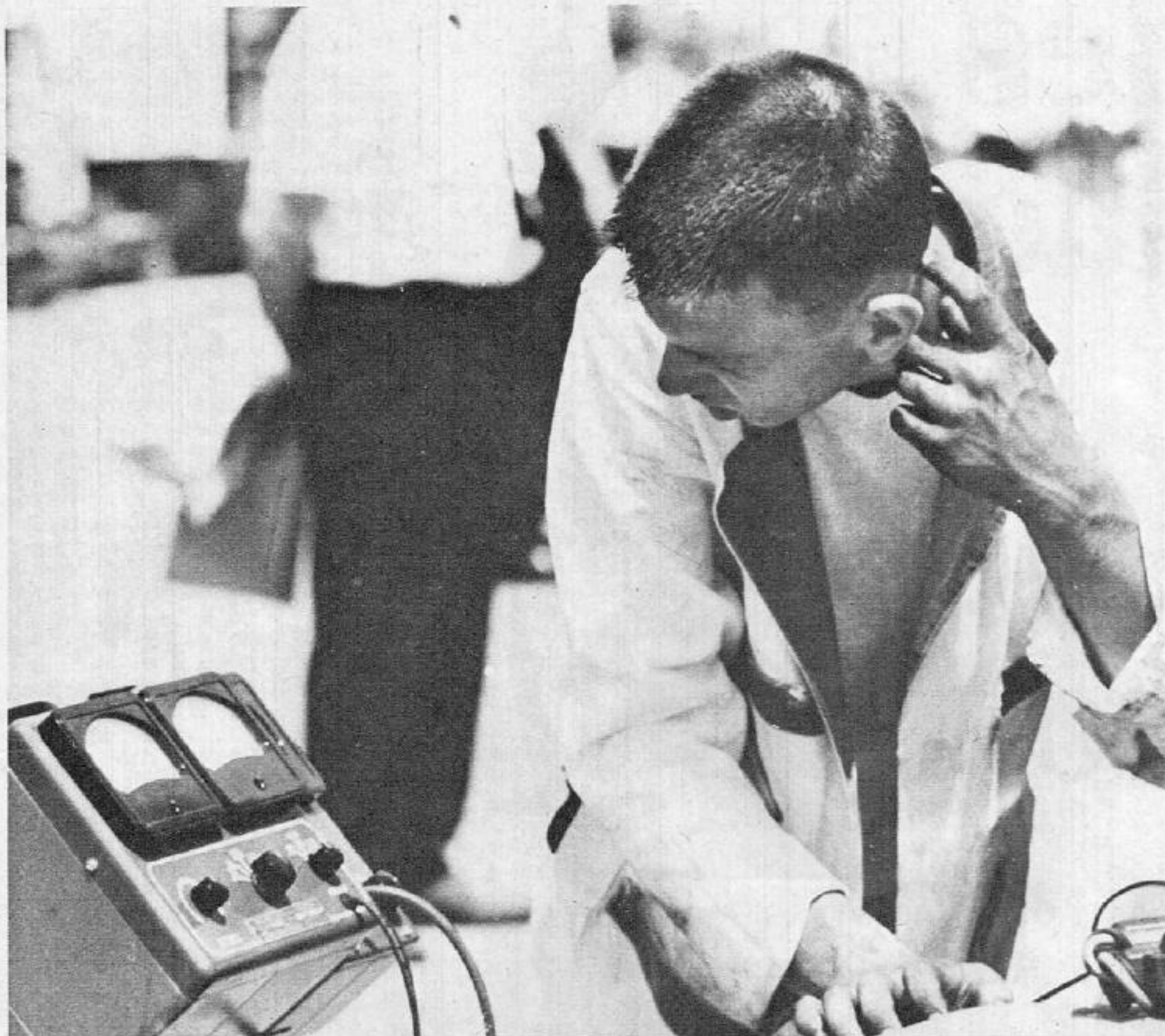
Nuevas líneas, perfeccionamientos técnicos, accesorios, motores, competencias... sí, siempre hay algo nuevo en La Prensa, presentado en ágiles y bien documentadas notas, fiel reflejo de la actividad automovilística nacional e internacional. *Todos los lunes*, el mundo del automóvil gira para Ud. en la Sección Automovilismo de

**LA PRENSA**





**Parabrisas**  
**CORSA**  
en el mundo

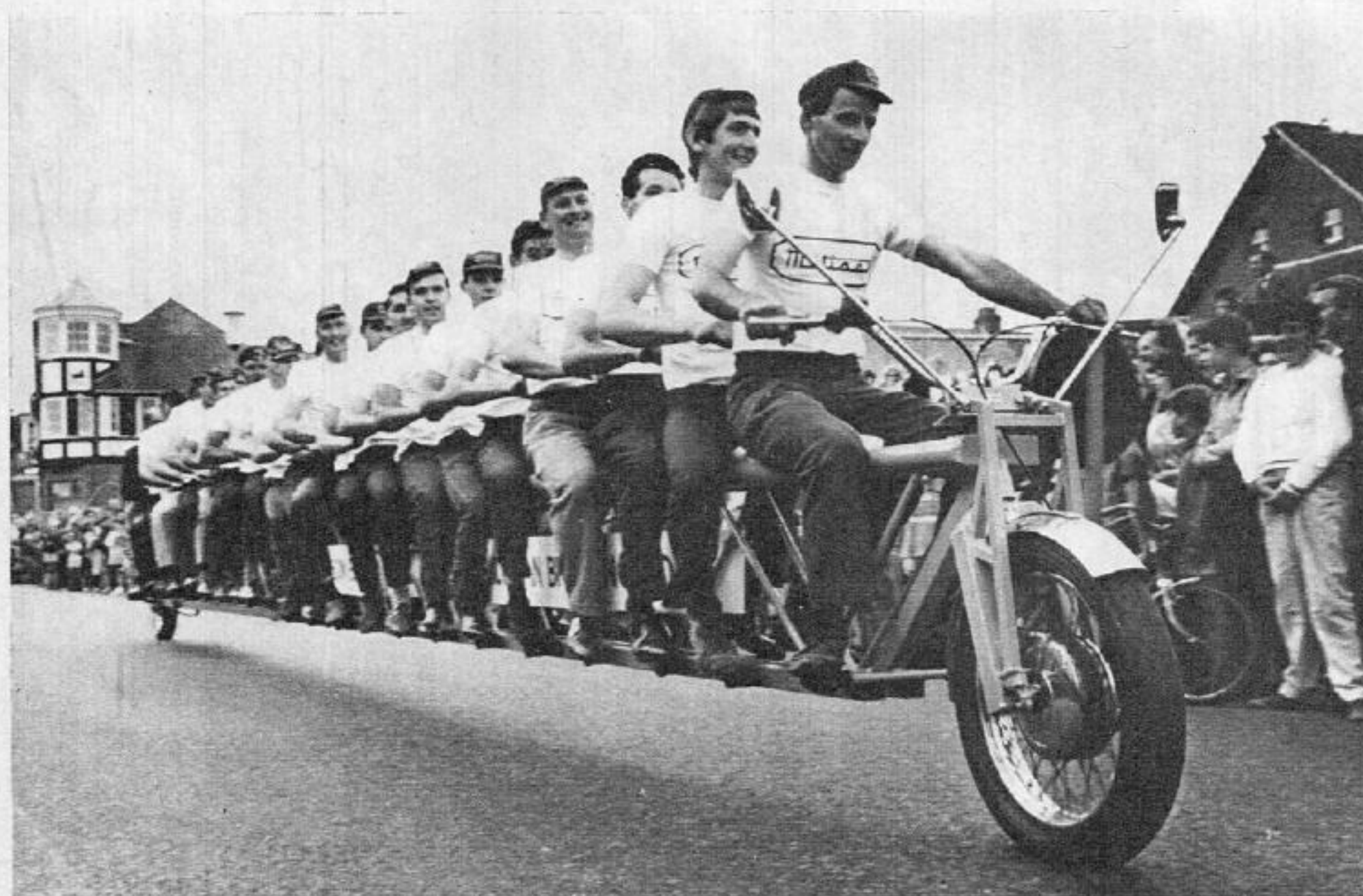


¡SPUT... POP... CLANK...

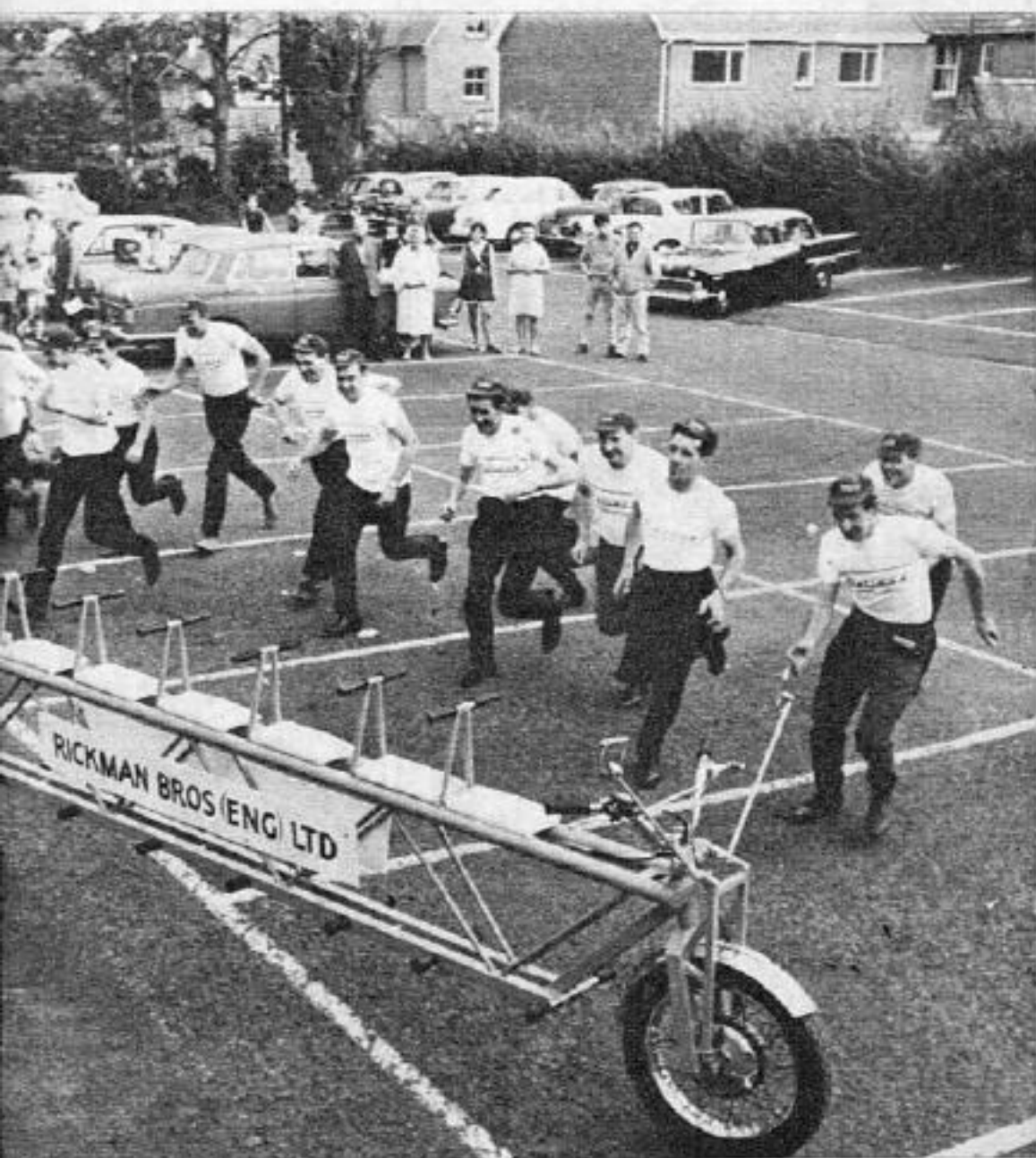
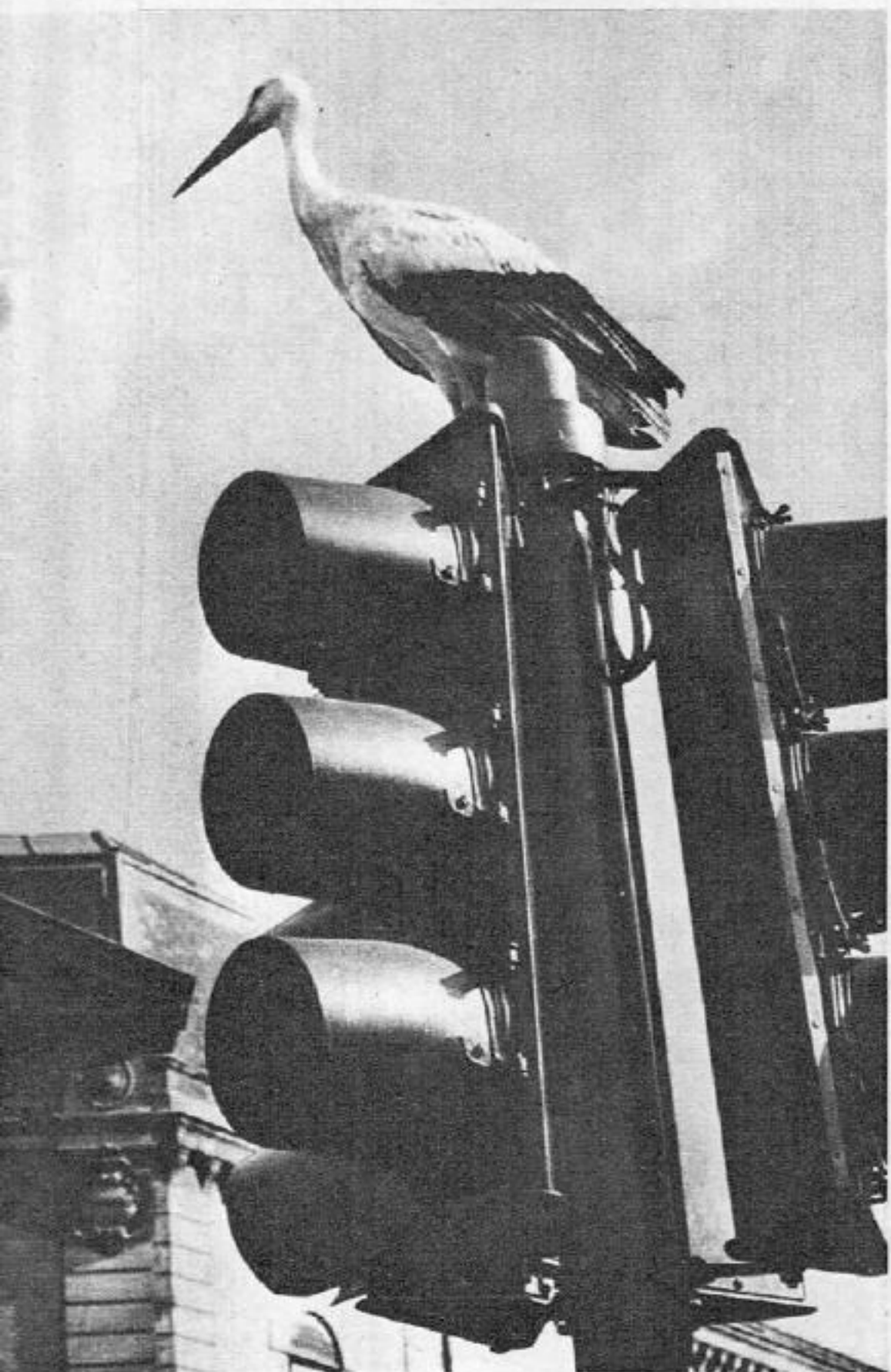
**VAROOM!** En realidad, para qué les vamos a mentir, no tenemos la menor idea de lo que está realizando este buen señor con facha de norteamericano, pero lo que si les podemos decir es que pone una cara tan extraña, y está en una posición tan particular que no pudimos hacer menos que mostrársela. Algunos redactores especializados de nuestro staff aseguran que el instrumento que el señor de la foto observa es un cronopiador de simistrañas para motores de un solo árbol a la cabeza.

**TRANQUILIDAD.** Antes de emprender el vuelo hacia cielos más clementes, esta cigüeña se posó en uno de los semáforos de la Place Saint Michel, una de las bocacalles más transitadas de Toulouse, Francia. Por lo visto esta ave zancuda no se preocupa mucho de los bocinazos y los ruidos de los escapes que se producen debajo de sus alas.

**GUSANO.** Había una vez un conjunto de amigos que salían a pasear en bicicleta y como no querían andar separados y correr el riesgo de perderse por las callejuelas de Londres, decidieron mandar a construir esta bicicleta para veinte personas a la Hug Stevenson Eng Ltd. El problema reside ahora en la pelea que estos amigos verifican antes de cada salida, ya que el que pedalea en esta "bici" es el último... y nadie quiere ser último.







**FRANCIA** - La circulación de automóviles en Francia se ha duplicado desde 1960 a la fecha. 12.430.000 automóviles circularon el 31 de diciembre de 1967, mientras que el 31 de diciembre de 1960 habían circularo 6.340.000 vehículos. Hay actualmente en Francia un vehículo por cada 4,8 habitantes, lo que constituye uno de los índices de motorización más elevados del mundo. El departamento del Sena es el más motorizado del país. Su parque se elevaba el 31 de diciembre a 2.116.555 vehículos (uno por cada 3,3 habitantes). ♦ Los trenes más ligeros de Francia circulan entre París y Le Havre a nada menos que 150 km/h. Como las autoridades francesas de Transportes de Pasajeros deseaban ahorrar once minutos en el recorrido total de 228 km, decidieron aumentar esa velocidad hasta llegar a los 170 km/h. Viajan rápido... ¿no?

**INGLATERRA** - La última novedad en materia de aparatos que circulan mediante un colchón de aire, es un Mini Minor construido en el Laboratorio Nacional de Mecánica en Glasgow. Se trata de una carrocería de un Mini común y corriente pero que en su interior posee una enorme hélice y una serie de dispositivos que lo impulsan hacia arriba. ♦ La Sociedad de Compañías Aeroespaciales de Gran Bretaña, ha informado que el 90% de la producción inglesa de aviones livianos ha sido adquirida por países extranjeros.

**ITALIA** - Sobre una de las principales carreteras italianas, un nuevo cartel indicador de precaución ha hecho sus primeras armas. Se trata de una gran pantalla ubicada sobre la carretera a cuatro metros de alto, en el cual se prenden y se apagan de acuerdo a la intensidad del tránsito tres leyendas que rezan: "Siate Prudenti — Caution — Vorsicht". Vale decir que los automovilistas italianos, estadounidenses y alemanes tendrán su llamado de atención sin problemas de lenguaje ni de interpretación. Y nosotros nos preguntamos... ¿Y los franceses, los yugoeslavos o los "to-varich"? Los hemos de ver con toda seguridad apilados contra las columnas del alumbrado. ♦ Una nueva serie de automóviles Fiat ha sido recientemente lanzada a la pista de pruebas que la firma posee en Turín, con una rara solución: Llevan las cuatro ruedas macizas, construidas en base a un caucho especial esponjoso que las hace tan suave en su andar como una cubierta común con cámara.

**ISLANDIA** - Luego de Suecia, ha sido Islandia quien ha decidido cambiar el sentido de marcha en sus calles y carreteras. El pase de la mano

izquierda a la derecha ha costado al erario público nada menos que 380 millones de pesos argentinos. Ha sido preciso, para lograr este nuevo sentido de marcha, remarcar las calles y carreteras, cambiar las puertas de los colectivos y modificar todos los carteles indicadores. Sin embargo, aún quedan en el mundo 70 países con la circulación por la derecha... ¿Para cuándo, muchachos?

**BELGICA** - La casa checoslovaca Skoda ha inaugurado en estos días un nuevo establecimiento de montaje en las afueras de Bruselas. Las máquinas vienen prácticamente armadas de Checoslovaquia y en Bélgica sólo se le agregan partes como cubiertas, vidrios, tapicería e instalación eléctrica, para lograr la integración del 20% de producción nacional.

**SUIZA** - A causa de que cada tres horas se produce un accidente en Suiza, los integrantes de la Comisión de Seguridad han establecido un límite máximo de velocidad en las autostradas. El límite establecido es de 120 km/h para las partes donde haya menos de tres manos por sentido y 135 km/h donde haya más de tres manos.

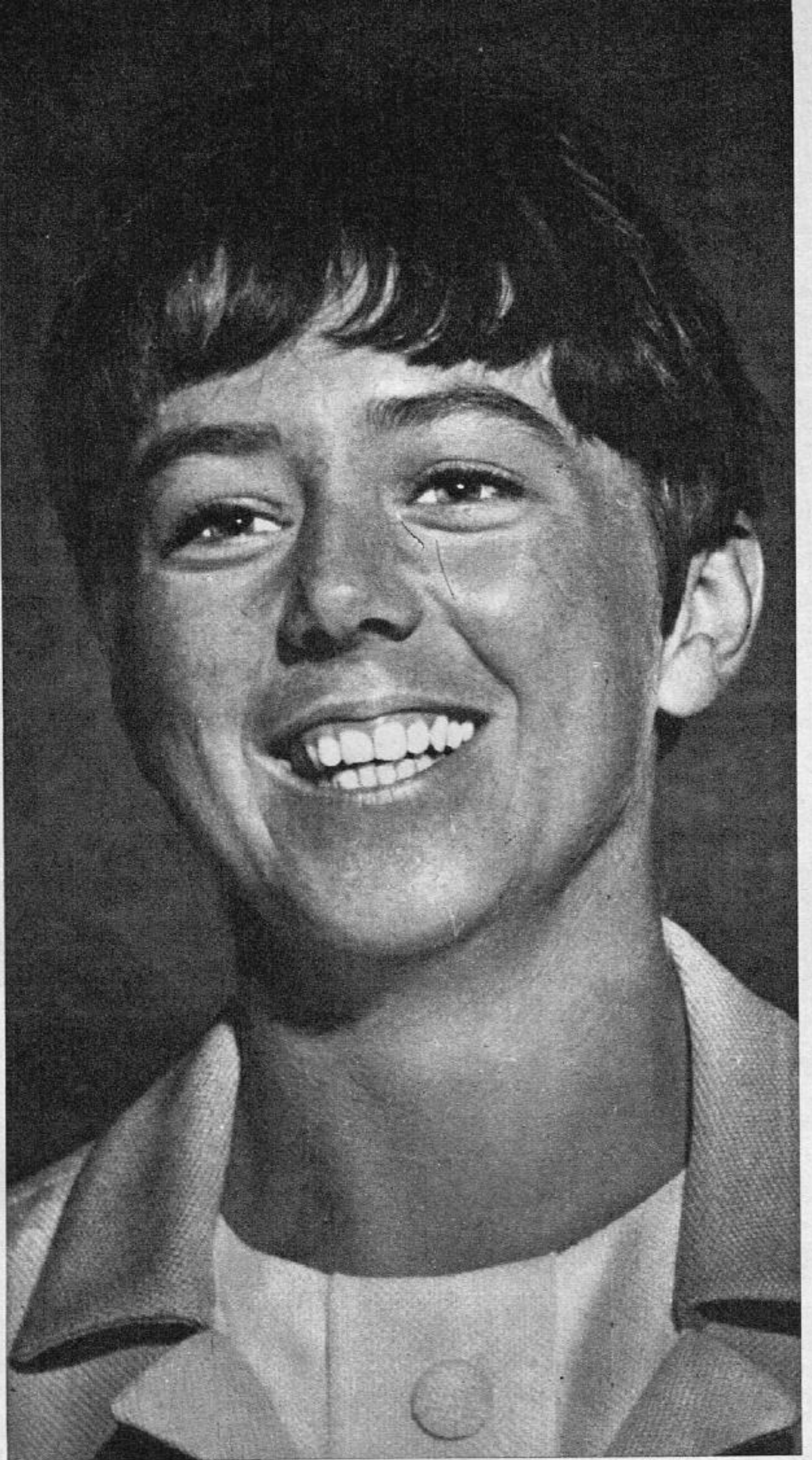
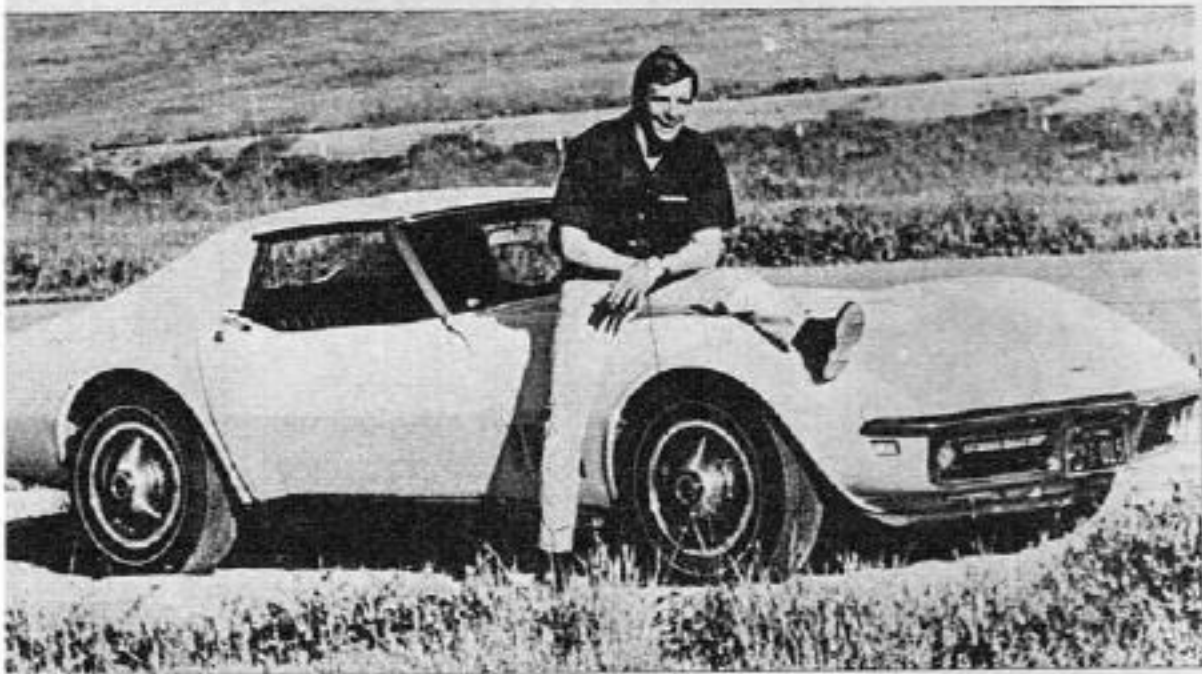
**ESTADOS UNIDOS** - En el estado norteamericano de Montana ha sido llevado a cabo un proyecto muy ambicioso. Se trata de una carretera que cruzará las montañas Rocallosas y que tendrá su parte más elevada cerca de los 2.000 m. El costo de la nueva arteria llega a los 45 millones de dólares por kilómetro. La construcción es tan cara debido a las condiciones especiales en que se deberán desarrollar los trabajos.

**DE TODAS PARTES** - Por fin en la avenida Santa Fe se comenzó a poner en práctica una vieja idea de esta sección: los semáforos aéreos. Ya en las intersecciones de la Avda. Santa Fe con Esmeralda y con Suipacha los trabajos han sido desarrollados en un todo de acuerdo con las más lógicas normas de tránsito del mundo entero. No más "quesos", no más semáforos de hierro en medio de la calle, no más "piñas". ♦ Trascendidos en el ambiente industrial del automóvil: la Ford tendría en estudio muy concreto ya la producción del modelo Fairlane, la Fiat el modelo 125, Chrysler el nuevo Valiant V con caja de cuatro al piso, frenos a disco y una nueva carrocería, mientras IKA-Renault lanzaría al mercado un nuevo auto de 1300 cm<sup>3</sup> denominado hasta ahora "El Mediano Argentino". Por otra parte, en Córdoba se estaría desarrollando la idea de realizar una serie de cien autos sport o Gran Turismo en base a esa nueva mecánica proveniente de Santa Isabel.



# GM NO CORRE CARRERAS PERO...

**Contrata figuras del mundo del deporte para promocionar sus productos, una de ellas campeón de ski y piloto de autos G.T. ¿Están más cerca de intervenir oficialmente en competencias?**



**N**ancy Greene es la "tigresa" (al decir de los canadienses) del ski de ese país. En 1968 obtuvo el título de campeona mundial de ski combinado sobre los mejor dotados en la materia. Pero esto no es noticia, o si la es, por lo menos no tiene nada que ver con el automovilismo canadiense o internacional. Sin embargo no es así. Tiene que ver, y mucho. Hace pocas semanas la General Motors del Canadá contrató a Nancy Greene y a Jean Claude Killy (quien fue presentado en PARABRISAS CORSA hace poco tiempo) para promocionar automóviles deportivos. Ambos son astros del ski y en el caso de Killy, también es un buen conductor de automóviles Gran Turismo. Esto evidencia que la General Motors está

apuntando a un público cada vez más vasto, amante de las manifestaciones deportivas y de los autos con "personalidad".

Nancy Greene anunció su asociación con la GM en una conferencia de prensa donde manifestó su contento por vincularse a una empresa con mentalidad joven y deportiva. Informó que su primer compromiso con GM es aparecer en la propaganda impresa en diarios y revistas, en radio y televisión. Además participará en la publicidad y presentación de los modelos 1969 de GM. Entre otras cosas la GM piensa patrocinar la televisación de la temporada de football profesional del Este y del Oeste, un premio turfístico, el Derby de Kentucky, la carrera de Preak-

**Nancy Greene, "la tigresa" del ski canadiense.**

ness, el Belmont Stakes, Queens Plate, el torneo de Maestros de Golf de Augusta y el campeonato Abierto de Golf a realizarse en Montreal. Lógicamente se hacen tratativas para patrocinar pruebas de ski, lo que demuestra que la GM encontró un nuevo medio publicitario que va a réndir sabrosos frutos, sin lugar a dudas.

Jean Claude Killy, llamado en el ambiente "Superman" en los Estados Unidos, participará en diversos films de la televisión norteamericana y en importantes exposiciones. Según la GM, la proyección de una imagen empresarial juvenil y deportiva encuentra en este astro de 24 años un cauce óptimo. ¡Y sí, señor!

**Jean Claude Killy, el "Superman" de los Estados Unidos, campeón de ski y piloto de GT.**



(Viene de página 6)

oficina de planta?) que los eruditos llaman "planilla de chequeo". Cuando nos aproximamos, el "laucha" Ríos se encargó de hacerla desaparecer. Perseguida que fue por PARABRISAS CORSA, fue finalmente descubierta en el box de Rubén Roux hecha un bollo. He aquí los ítems que se debían verificar: Nivel de aceite, nivel de agua, nivel de caja de velocidades, nivel de diferencial, tensión e inspección correa de ventilador, sujeción caño de escape, carga de combustible, poner en marcha, punto del motor, nivel líquido de frenos, nivel líquido de embrague, posibles pérdidas de aceite, agua, nafta y líquido de frenos, funcionamiento bomba eléctrica, funcionamiento circuitos de nafta, nivel tanque de aceite (reserva), juego libre pedal de embrague y operación cambios, torque ruedas, presión neumáticos, limpiar parabrisas, compresión, extinguidor, placas señal para el copiloto, cambiar bujías, retirar recubrimiento radiador de aceite y bajar alerón diferencial. Fueron 25 puntos controlados al máximo pero que no impidieron que se volara el embrague. Carreras son carreras.

Leyendas en el auto de Carlitos Travers. En la puerta había una que rezaba así: "Carlos Travers (soltero)". En el matafuegos había otra que decía: "En caso de incendio... rajar". Otra sobre el tablero y en un orificio donde en mejores épocas se alojaba algún instrumento de medición cantaba un simple y conciso: "Agujero".

Luisito Oyola de "Deporte Motor" de Córdoba (filial con cantito de PARABRISAS CORSA en la docta) tripuló junto a Carlos Ruesch el Numa I, mecánica Berta. Durante la segunda serie venían muy bien colocados y al entrar en la horquilla

**Andrea Vianini estuvo segundo en la final, pero de ninguna manera tenía auto como para discutir con Marincovich o García Veiga. Volvió a ver la bandera a cuadros.**

**¡HOLAA... PAIRETTI...!**

"¡Te habla Candoooo! ¡Desde el Autódromo de Buenos Aireeeeeeeess!" Y "el Matto" contestó del otro lado. Del otro lado de la onda y del otro lado del charco, en Milán. Desde aquí, infinidad de propietarios de portátiles transistorizadas pegaban aún más la oreja para no perder detalle de la gran nota que en una demostración de verdadero periodista, el "Negro" Cando le hacía a Carlitos Pairetti desde el mismo escenario que lo vio ganador en la carrera pasada. Después de la pregunta de rigor para saber antes que nadie en Italia quién había ganado la carrera TC de Buenos Aires (allá serían las cinco y media de la tarde, aquí era la una y media), el micrófono abierto empezó a circular por el Parque Cerrado. Primero habló con el norteamericano Tebodo, del equipo de Ingenieros preparadores de General Motors. "¡Houla, cheiiii...!! Toudou mouy bien, Carlitous. Soulou touvimos un proublema coun el embraguei, chei... ¿Courmo andan las cousas? (Risitas). Buenou, ¡portaitel bien!"

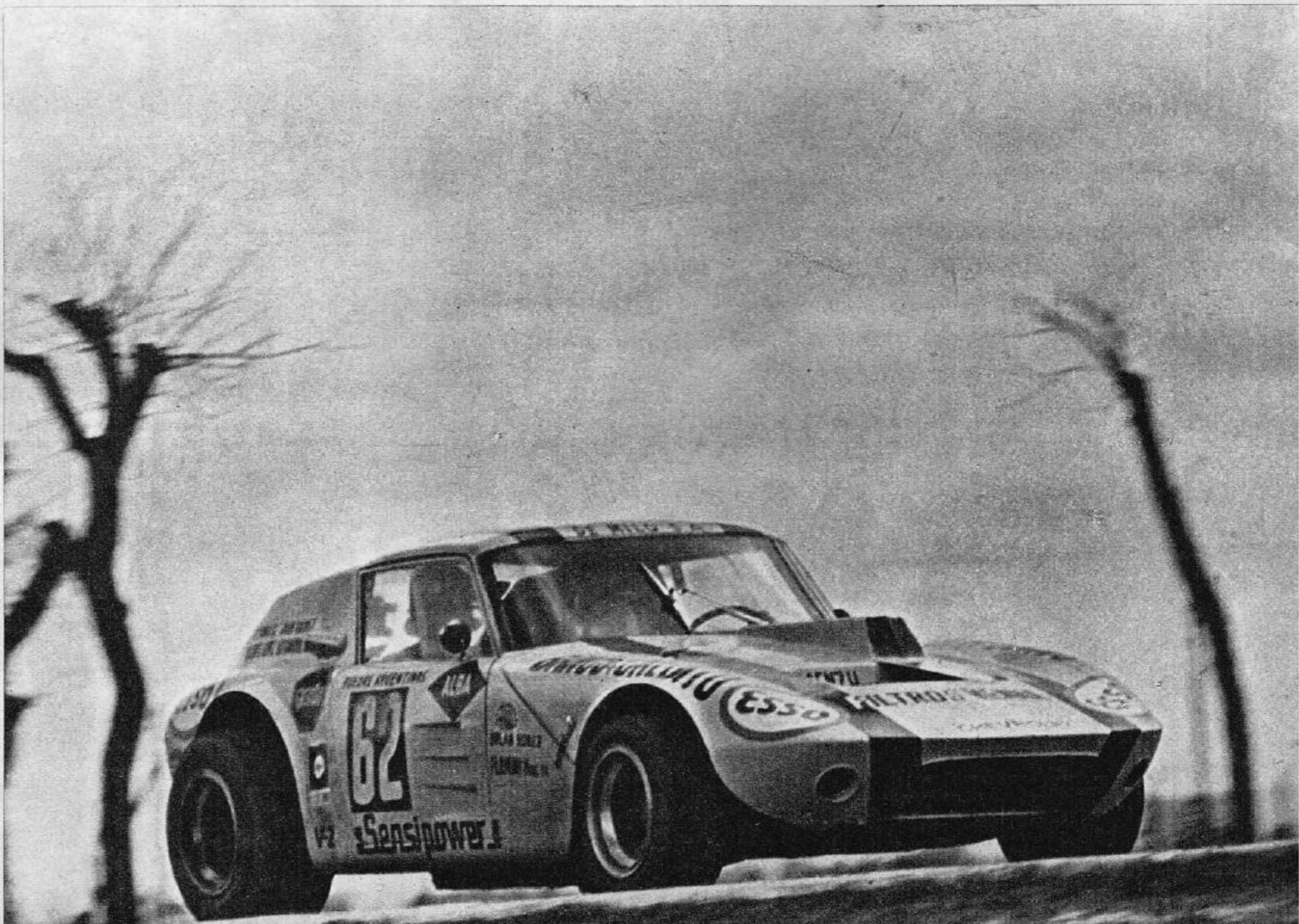
Dio un paso altivo al frente entonces el gordito Schiaffino y por su boca recibió el piloto en Europa un saludo de la gente de la ACTC. Mientras tanto, Tebodo se daba vuelta y decía en su media lengua: "¡Milano! ¡Y para hablar coun San Isidrou hay proublemas! ...

se toparon con Reutemann y Di Palma. Oyola dice que filmó toda la piña, pero hubo mucha gente que no le creyó. Testigos presenciales del hecho afirman que el "pequeño" cameraman cordobés al verse venir el tortazo se agarró de cuanta manija y saliente había en el habitáculo. Habrá que ver el programa televisado por Canal 10.

A Carlos Masromán y a Bautista Larriestra se les colocó bandera negra durante la primera serie. Según palabras del propio Comisario Deportivo, al primero (propietario de un Torino Liebre 1½), se lo mandó estacionar en boxes porque no ofrecía ninguna seguridad a los demás competidores. Al "gaucho rosca" Bautista Larriestra porque habiendo roto el parabrisas siguió en carrera sin detenerse a recoger antiparras. El Comisario lo detuvo (parece una frase de crónica policial... ¿no?) y obligó a que se calzara vidrios protectores. Siguió en carrera.

En la segunda serie y después de puntear lindo durante un rato el auto de Bascou que condujo "Chiche" Caldarella se detuvo en la curva de Ascafi: "Paramos porque se vino abajo la presión de aceite", dijo "Chiche". Algunos observadores dieron fe de que en realidad el aceite que bañaba la zona derecha del prototipo con alerón y había salido por el caño de escape (colector) de ese lado, provenía de los cuatro cilindros derechos. ¿Tal vez desintegración del motor? Un detalle interesante: la aguja testigo del cuentavueltas marcaba exactamente 6.500 rpm.

Ya que con el aceite andamos, digamos que el auto de Marincovich antes de la





largada de la primera serie roció en boxes algo así como litro y medio de óleo. La lluvia aceitosa causaba durante el cambio del elemento filtrante barrió un área como de diez metros cuadrados. Indignados damnificados radicaron la denuncia casi de inmediato ante el gerente de la Comisión Deportiva de Concesionarios, don Raúl Pellegrino quien prometió indemnizaciones varias. La CDC de GM se tendrá que "poner" con pantalones, camperas, sacos y zapatos encastrados durante la operación. Periodistas manchados por el aceite expelido juraron no dedicar más ni una línea en diarios y revistas al blanco auto de Froilán.

El "Laucha" Ríos (acompañante de Pairetti) lo fue en esta ocasión de García Veiga. "Anda muy bien y tranquilo; además yo ya no me asusto de nadie, después de andar con Pairetti. Pero es muy cuidadoso y está en todo; en la curva Ascari nos bajaba la presión de nafta a causa del desplazamiento del combustible dentro del tanque...; yo la miré ya en la primera vuelta y apenas sorteamos la curva, me tocó la pierna e indicó el instrumento para preguntarme qué pasaba...". Doble halago para García Veiga.

Una enorme y sugestiva flor de lis apareció pintada en el capot del Chevy. Suponemos que no es sino un distintivo que lo identifica como uno de los tres mosqueteros (Trueno-Garrafa-Chevy).

El asunto fue así: Venían juntos Reutemann y Di Palma en una misma línea para entrar en la horquilla. De pronto, el piloto del Falcon vio la trompa del auto de Ruesch que se metía en esa línea.

Hizo el giro de volante para comenzar a doblar, pero resulta que el Televisor de Ruesch se había quedado sin frenos —explicación de su arremetida— y no pudo doblar. Conclusión: un ballet con muchos trompos para la pareja. Hasta allí llegó la carrera de Carlos Ruesch, mientras Reutemann seguía la discusión. Finalizada la serie, el santafesino explicó por radio, con un poco de trompita: "Me tocaron...".

Tuqui Casá hizo la segunda presentación oficial con el Falcon F-100 "powered by Manolo" (Rodríguez, por supuesto). "Mejoró mucho con respecto a la carrera anterior, pero todavía se le puede sacar algo más. Estuve girando en 1m54s/55s..., yo creo que si hubiese tenido el isotorque en lugar del autoblocante que usé, las cosas hubiesen andado un poco mejor. Para colmo reventé una goma cuando venía peleando con Faraoni...". Era evidente que el Falcon respondió más que hace un mes. Como acompañante volvió a tomar ubicación Evaristo Boubée.

El "Chino" Rodríguez Canedo sigue soportando la mufosa racha que lo persigue. En las pruebas de clasificación no podía conseguir neumáticos para la lluvia y para colmo estaba sin acompañante (Toti Agromayor). Por suerte, PARABRISAS CORSA le enganchó a Norberto Bressano y pudo clasificar. El domingo, en su serie, rompió el cable del acelerador y en la final se le rajó la tapa cubreválvulas (???), cosa que no puede pasar nunca. El auto había mejorado algo y en la serie marchaba entre los de la punta. Al final de la carrera el lingüístico Bressano, enloquecido con el manejo del "Chino" declaró a la prensa oral y escrita con su tono jovial y amable:

## INGREDIENTES

Como para ir picando. Para engañar al estómago durante los sesenta minutos que separan la segunda serie de la final. Algunas veces ponen en la mesa autos sport y generalmente resulta una ración familiar por la falta de "platillos". Otras veces corren los Fórmula 4 y vienen a ser algo así como esos pescaditos fritos marplatenses: atractivos y en grandes cantidades, pero que nos siguen dejando con hambre. O también —como pasó el domingo— pueda que el aperitivo venga acompañado de una buena porción de emoción.

La gente del Vicente López Automóvil Club eligió, para ser fieles al imperativo de que "el show debe continuar" y no interrumpir el espectáculo, las motocicletas clase Sidecars Fórmula Libre Internacional. Que vienen a ser esos aparatos iguales a nada (ni siquiera entre sí, ni a sí mismos) que llevan a un sujeto montado a ratos en la moto y a ratos en el aire a un costado del motor, y junto a él otro sujeto totalmente loco que se pasea a 180 km/hora tirado boca abajo en una plataforma adosada a la motocicleta y que lleva una tercera rueda. Tirado boca abajo o haciendo toda clase de contorsiones para intentar neutralizar la fuerza centrífuga.

Se reunieron 14 parejas de éstos en una lista de inscriptos que —como es obvio— portaban sus 14 bóildos. De entre todos ellos se destacaban Alberto Pomesano/Oscar Paulero con una Norton que llevaba el número 10, otra Norton con el número 2 perteneciente a Pomesano padre —Amiato— y su pareja Julio Cuaremba. Por su prolijidad y antecedentes, se oponía a los hermanos Pomesano la Matchless que llevaba sobre sus tres ruedas a los hermanos Enrique y Rodolfo Grezzi. Salieron a girar 10 veces sobre el circuito N° 5 y desde los primeros metros se hizo evidente que la lucha por el mejor puesto se libraría entre los Grezzi y Amiato. Lástima que un trompo obligó a Grezzi a una maniobra que determinó su abandono por rotura de caja. Así se impuso sin problemas Amiato Pomesano, el "hombre de Parabrisas CORSA" en las tres ruedas. Fue éste el único en cumplir las diez vueltas. Lo siguió Libero Ferrante/Alberto Cristaldi al mando de una Norton. Tercero fue Misoli/Nicola con una moto Norton y ocho vueltas, lo mismo que la pareja Gasalla/Saorin. Quinto fue Jorge Ferro, quien corrió con una moto impulsada por un motor D.K.W. de los de autos. Motor que presentaba grandes dificultades para ponerlo en marcha, por lo que se le permitió al piloto, en un pacto de caballeros, largar con el motor en marcha pero cincuenta metros más atrás que la última fila de largada. ¡Así da gusto!



En el curvón del fondo el Torino 380 W de Evaristo Aranzana, se fue de viaje, encontró un desnivel y... del susto pasó. Nótese en la foto de Pérez Campos los pequeños trozos del parabrisas que ya ha estallado.



"Tuqui" Casá rumbo a los boxes con rueda delantera pinchada y las posibilidades de arrebatarse la colocación a Faraoni, esfumadas. Mejoría notoria en la performance del Ford Falcon angostado.





"Correr con Rodríguez Canedo es más lindo que...". Stop. Censura.

Gastón Perkins tampoco estuvo en su mejor día. Mantuvo una lucha aparte con Gradassi, pero cuando faltaban cuatro vueltas comenzó a ser imposible enganchar los cambios. "No sé si fue el embrague o la caja" nos comentaba en el parque cerrado. Zurita nos dijo más tarde: "Creo que es el buje piloto del cigüeñal...". Por supuesto que sólo Zurita debe saber qué es eso. Otro problema que enfrentó Gastón, fueron las gomas. Estaban bastante usaditas y el dibujo de la banda hacía tiempo que había quedado estampado quien sabe dónde. Los pilotos siguen clamando por GOMAS.

Federico Urruti había probado el ex auto de Gastón (la Liebre I), pero el viernes por la tarde desintegró el motor. Boyadjian le ofreció un cigüeñal para que armara y también un block de Torino. Prefirió quedarse de espectador. La mecánica del auto de Urruti, de ahora en adelante, correrá por cuenta de Juan Carlos Zurita.

Hubo varias piñitas y piñotas entre sábado y domingo. También abundaron las roturas. Carlitos Travers le dio el bautismo al auto (ex Urruti y que pagó tres millones) pero el domingo largó. Igual no duró mucho: una vuelta y adentro. Rolo Alzaga tampoco alcanzó a dar un giro..., al llegar a la "S" se fue en el mismo lugar que Gastón el día sábado y su Crespi-Torino no pudo continuar. Eddie Boyadjian fue otro de los damnificados por el sábado lluvioso. Dos bielas, la primera y la última, se "comieron" los cojinetes.

Las dos mejores Liebres clasificadas. Las de Pirin Gradassi y Gastón Perkins. Pelearon posiciones en la final.



### 3er PREMIO JUAN GALVEZ TC

Vte. López Automóvil Club - Autódromo de Buenos Aires - 1/IX/1968  
Circuito N° 12 de 5.240,10 metros

#### CLASIFICACION

##### Primera Serie

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	38	García Veiga, Néstor	Fast Chevrolet Súper	28m48s4	15
2º	62	Vianini, Andrea D.	Garrafa Chevrolet Súper	28m58s1	15
3º	11	Marincovich, Carlos	Martos Chevrolet Súper	28m58s4	15
4º	5	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk. II	28m39s7	15
5º	16	Roux, Ruben	Chevrolet Súper	29m43s1	15
6º	27	Pascualini, Carlos	Torino Liebre Mk. 1½	30m16s5	15
7º	4	Ternengo, Jorge	Torino Liebre Mk. 1½	30m18s7	15
8º	10	Malnatti, César Horacio	Torino Liebre Mk. 1½	30m33s1	15
9º	3	Casá, Eduardo	Falcon F-100	30m33s7	15
10º	15	Faraoni, José Mario	Torino Liebre Mk. 1½	30m36s8	15
11º	22	Piersanti, Fernando	Ford F-100	29m09s2	14
12º	12	Galbato, Carmelo	Falcon F-100	30m02s8	14
13º	43	Marconi, José	Torino 380 W	29m13s2	13
14º	59	Travers, Carlos	Torino Requejo 380 W	29m22s5	13
15º	33	Passaglia, Oscar	Torino Liebre Mk. 1½	29m23s9	13

PROMEDIO DEL GANADOR: 173,900 km/h.

RECORD DE VUELTA: Néstor J. García Veiga en la 2a. con 1m46s1/10 y a un promedio de 177,797 km/h.

##### Segunda Serie

1º	1	Gradassi, Héctor Luis	Torino Liebre Mk. II	30m17s2	15
2º	7	Di Palma, Luis Rubén	Torino Liebre Mk. I	30m39s2	15
3º	23	Rey, Héctor	Torino FB 380 W	31m21s6	15
4º	51	D'Agnillo, José María	Torino 380 W	30m17s8	14
5º	20	Reutemann, Carlos	Falcon F-100	30m31s7	14
6º	19	Bordeu, Teófilo	Torino 380 W	32m23s	14
7º	52	Ghesimberti, Víctor	Falcon F-100	30m43s6	13
8º	56	"Carlos Vidal"	Valiant FB Slant Six	30m55s1	13
9º	63	Saladino, Cayetano	Torino 380 W	31m11s3	13
10º	47	Spano, Vicente	Torino 380 W	31m17s8	13
11º	32	Mujica, Matías	Torino 380 W	31m48s8	13
12º	57	Barbieri, Carlos	Valiant Slant Six	30m41s9	12
13º	41	Ayarza Garré, José M.	Super Tap F-100	31m07s4	12
14º	17	Rodríguez Canedo, E.	Torino Liebre I	32m38s6	10

PROMEDIO DEL GANADOR: 165,467 km/h.

RECORD DE VUELTA: Benedicto Hugo Caldarella en la 4a. vuelta con 1m49s8/10 a un promedio de 171,806 km/h.

##### Clasificación Final

1º	11	Marincovich, Carlos	Martos Chevrolet Súper	56m36s8	30
2º	62	Vianini, Andrea	Garrafa Chevrolet Súper	56m52s4	30
3º	12	Galbato, Carmelo	Falcon F-100	57m03s6	30
4º	1	Gradassi, Héctor Luis	Torino Liebre Mk. II	57m07s9	30
5º	5	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk. II	57m08s7	30
6º	4	Ternengo, Jorge	Torino Liebre Mk. 1½	56m51s2	29
7º	10	Malnatti, César	Torino Liebre Mk. 1½	57m35s6	29
8º	15	Faraoni, José María	Torino Liebre Mk. 1½	57m49s4	29
9º	27	Pascualini, Carlos	Torino Liebre Mk. 1½	58m34s1	29
10º	25	Larriestra, Bautista	Falcon FB F-100	56m56s9	28
11º	32	Mujica, Matías	Torino 380 W	57m03s	27
12º	3	Casá, Eduardo	Falcon F-100	57m25s4	27
13º	30	Ballbé, Carlos	Torino Liebre Mark 1½	58m09s3	27
14º	51	D'Agnillo, José	Torino 380 W	58m30s9	27
15º	19	Bordeu, Teófilo	Torino 380 W	58m08s6	26
16º	56	"Carlos Vidal"	Valiant FB Slant Six	58m15s2	26
17º	64	Speranza, Rodolfo	Ford F-100	57m38s1	24
18º	47	Spano, Vicente	Torino 380 W	57m40s1	24
19º	31	Conejero, Vicente	Chevrolet 4 IA	58m39s1	23

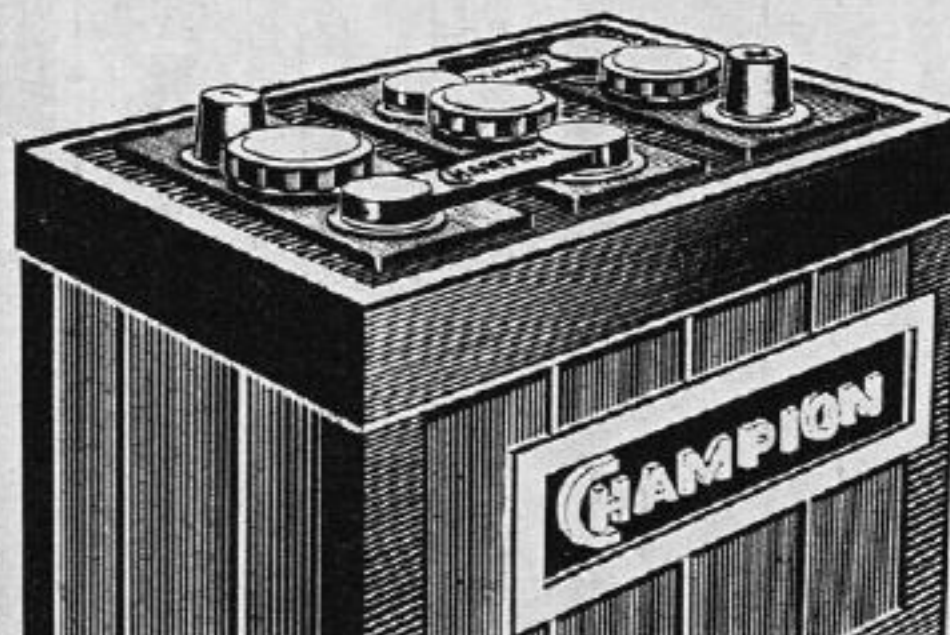
PROMEDIO DEL GANADOR: 171,789 km/h.

RECORD DE VUELTA: Marincovich en la 4a. con 1m45s1/10 a un promedio de 177,797 km/h.

buena  
marcha y  
performance...



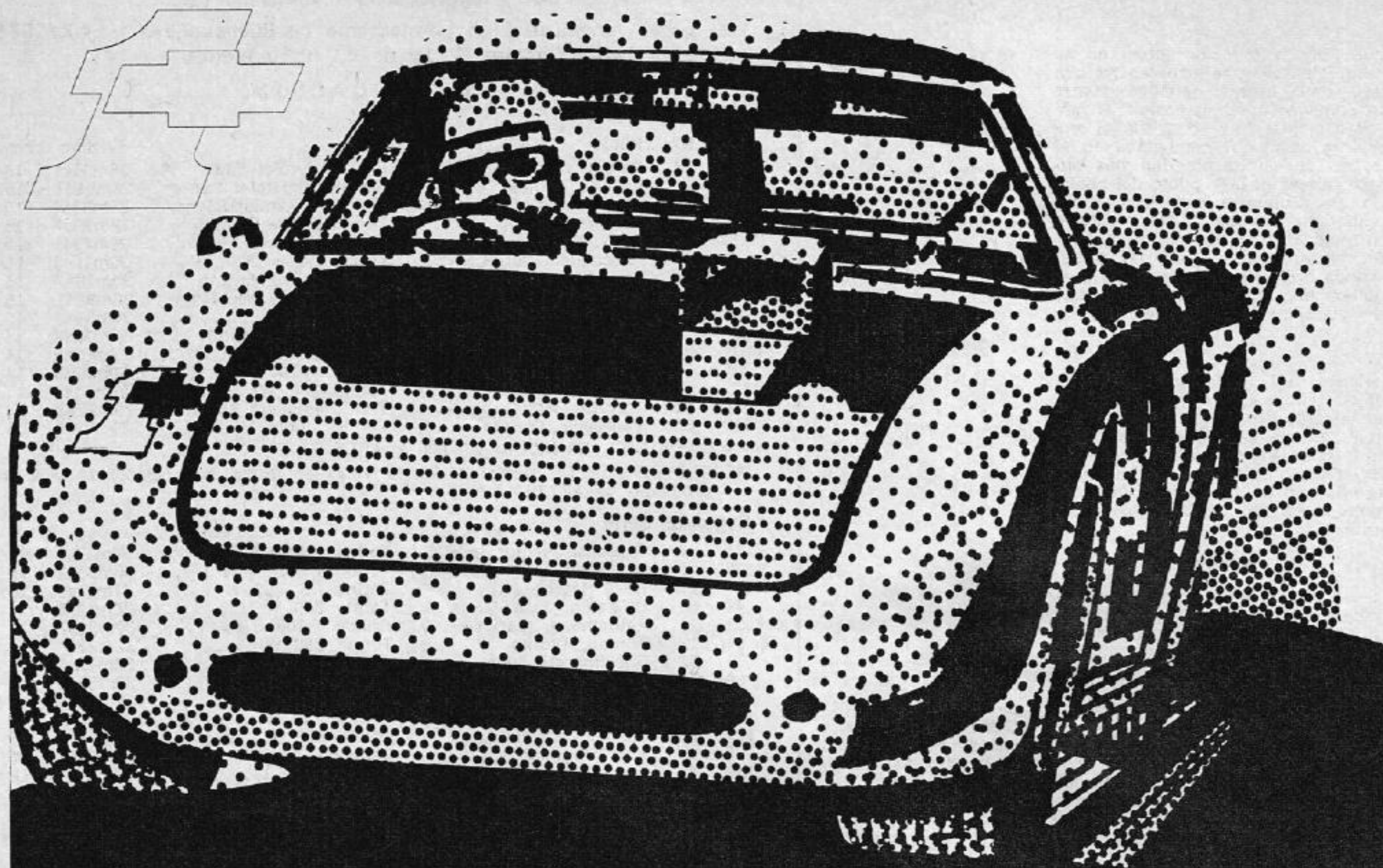
con CHAMPION el campeón  
de los acumuladores  
y bujías CHAMPION favoritas  
en aire, mar y tierra.



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







# PRIMERISIMO MOTOR CHEVROLET 250 ★ 7B

3<sup>er</sup> PREMIO DE TC JUAN GALVEZ

1° CARLOS MARINCOVICH

Con motor Chevrolet 250 7B

2° ANDREA VIANINI

Con motor Chevrolet 250 7B

La Comisión Deportiva Concesionarios General Motors felicita a los volantes Chevrolet.

"250" y "230" famosos motores de la línea '69. 





¡Ah, si Júpiter me volviera a traer los años ya pasados!

Virgilio

4<sup>e</sup> COUPE INTERNATIONALE DES MUSÉES DE L'AUTOMOBILE

PARIS VIENNE

8 AU 16 MAI 1965

MARTINI INTERNATIONAL CLUB

Reproducción del affiche que anuncia la 4ª edición de la clásica París-Viena.

A pesar de la lluvia incesante que caía desde muy temprano, una multitud flemática colmaba como muy pocas veces se había visto el aristocrático balneario de Brighton. Londonenses curiosos se habían aventurado hasta aquella parte de la costa, distante 85 kilómetros de la capital. Para los invitados del Motor Car Club se fletó un tren especial desde el centro de Londres; el resto llegaría lo más rápido posible en cada uno de los 58 automóviles inscriptos.

Más allá de lo que el gran público podía imaginar, ese día se festejaba la verdadera "liberación" del automovilismo británico. Hasta entonces los vehículos sin caballos habían sufrido el ensañamiento de las autoridades. Culpables éstas del marcado atraso automovilístico inglés con respecto al continente. Los coches sin caballos no podían desarrollar velocidades superiores a los 6,5 km/h y debían circular precedidos por un peatón que iba agitando una bandera roja. Este famoso "Red Flag Act" obligaba también a los automóviles a no pasar los 3,2 km/h de velocidad en las calles de

las ciudades. La ley, que fue promulgada en 1861, recién se abolió treinta años después. Estancando el desarrollo mecánico de las nuevas máquinas que al no ser exigidas no obligaban a introducirles mejoras.

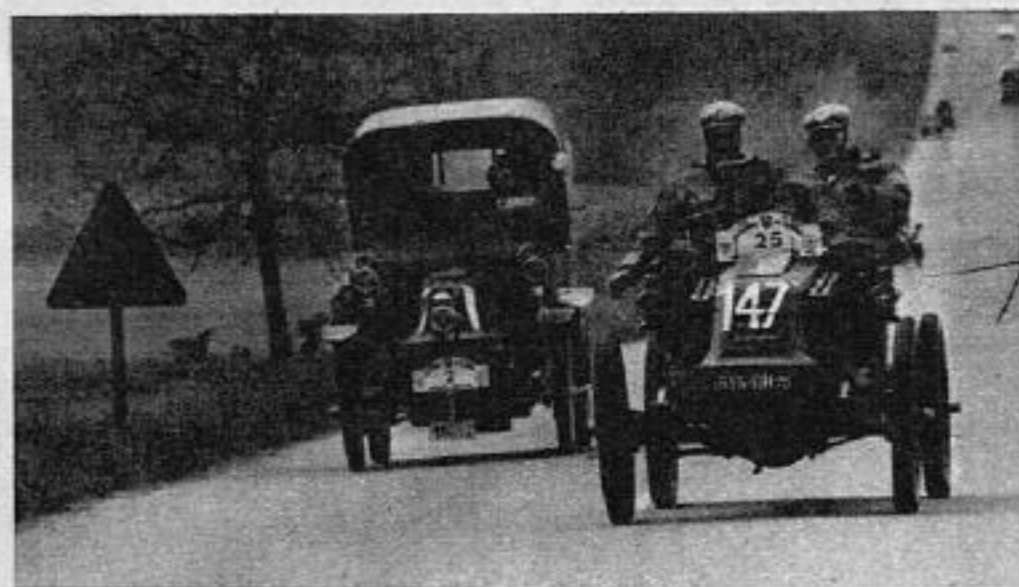
El 14 de noviembre de 1896 se puso en vigencia una nueva ley que abolía las absurdas restricciones del "Red Flag Act", pero aún imponía un límite de velocidad de 19 km/h. Para festejar este acontecimiento, el Motor Car Club organizó ese mismo mes desde Londres hasta Brighton una carrera por las rutas abiertas al automóvil que, ahora sí, comenzaría su plena etapa de desarrollo.

Desde entonces hasta nuestros días, año tras año (con breves paréntesis determinados por los alemanes y sus guerras) y con la constancia tan peculiar de los británicos, el primer sábado de noviembre se repite aquella significativa carrera. En ella se reúnen cada otoño los principales coleccionistas de Europa y América. Tras setenta años de consecuencia y conmemoración, la clásica carrera se ha convertido en el summum de las reuniones anuales de los drogados con "horseless carriages" anteriores al año 1905.

# LA DOLCE VINTAGE

El culto por los coches antiguos y las carreras en que participan responden perfectamente al esquema conservador de la mentalidad europea. No obstante, es una manifestación de cultura que merece nuestra admiración

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA



El mismo coche con que Marcel Renault ganara en 1902, rumbo a Viena.

La mistificación superó poco a poco a la realidad, y si de los 58 inscriptos para la primera carrera en 1896 sólo largaron 35 máquinas, actualmente la cifra de participantes se ha multiplicado varias veces.

Aunque revivida cada año, esta carrera sólo tiene el valor histórico y anecdótico que le confieren los participantes con sus impecables "ancianos" y sus acertadas vestimentas. Cada año una renovada multitud vuelve a congregarse en las ramblas del aristocrático balneario cargada de la misma flema que llevaron sus padres y abuelos. Flema que se desvirtúa un poco cuando estallan los aplausos al arribo de los primeros chuf... chuf... a las orillas del mar.

Pero así como la London-Brighton que se ha venido repitiendo desde su primera bajada de bandera en Piccadilly, son muchas las carreras europeas que gozan de la misma virtud. Con la diferencia que ellas han renovado año tras año el stock de máquinas participantes siguiendo las reglamentaciones vigentes. Tal el caso de la Targa Florio (la carrera más antigua del mundo para los italianos), Le Mans, Monza y una cantidad enorme de "clá-



**CARGUE SHELL  
Y ADIOS PROBLEMAS  
¡ SOLO SHELL  
CON SU DINAMICA  
ASEGURA OPTIMA  
VITALIDAD  
A SU MOTOR!**



Desgaste prematuro? Fricción?  
Corrosión? **Donde hay Shell . . .  
¡eso no pasa!**

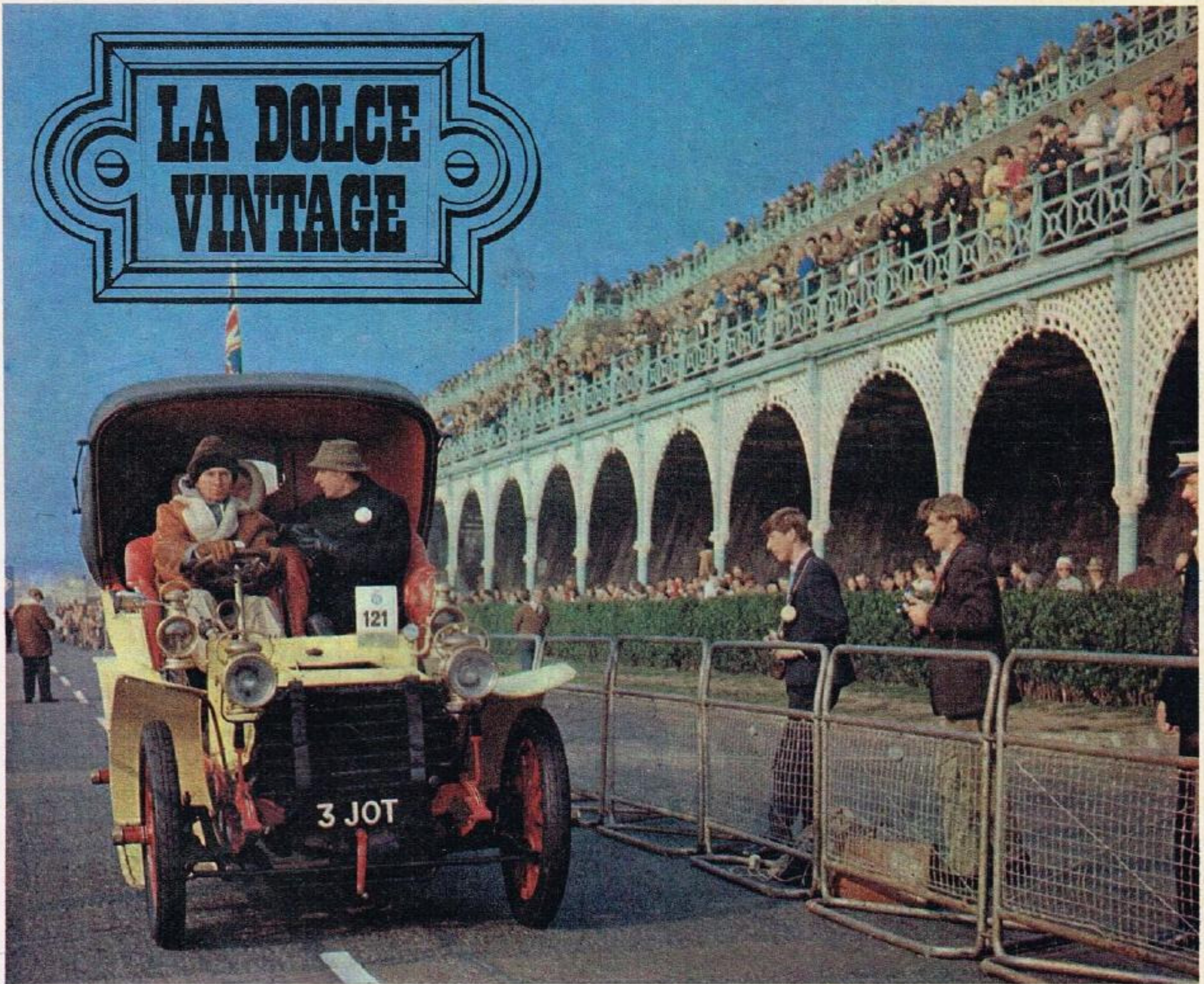
Los lubricantes y combustibles  
Shell dan a su motor esa dinámica  
que brinda potencia y protección  
en cualquier condición de la marcha.  
Son los mismos lubricantes y  
combustibles que llegan a la meta con  
los campeones, en todas las pistas del  
mundo. Son los que usted necesita.  
Y están a su alcance en su Estación  
de Servicio Shell.

**EN CALIDAD Y ATENCION...  
¡ SOLO SHELL SUPERA A SHELL!**

. . . y téngalo por cierto: vale más  
reducir la marcha que reducir la vida.



# LA DOLCE VINTAGE



Año tras año Brighton vive la fiesta de la carrera para coches anteriores a 1905.



sicos" que configuran el calendario de cada temporada.

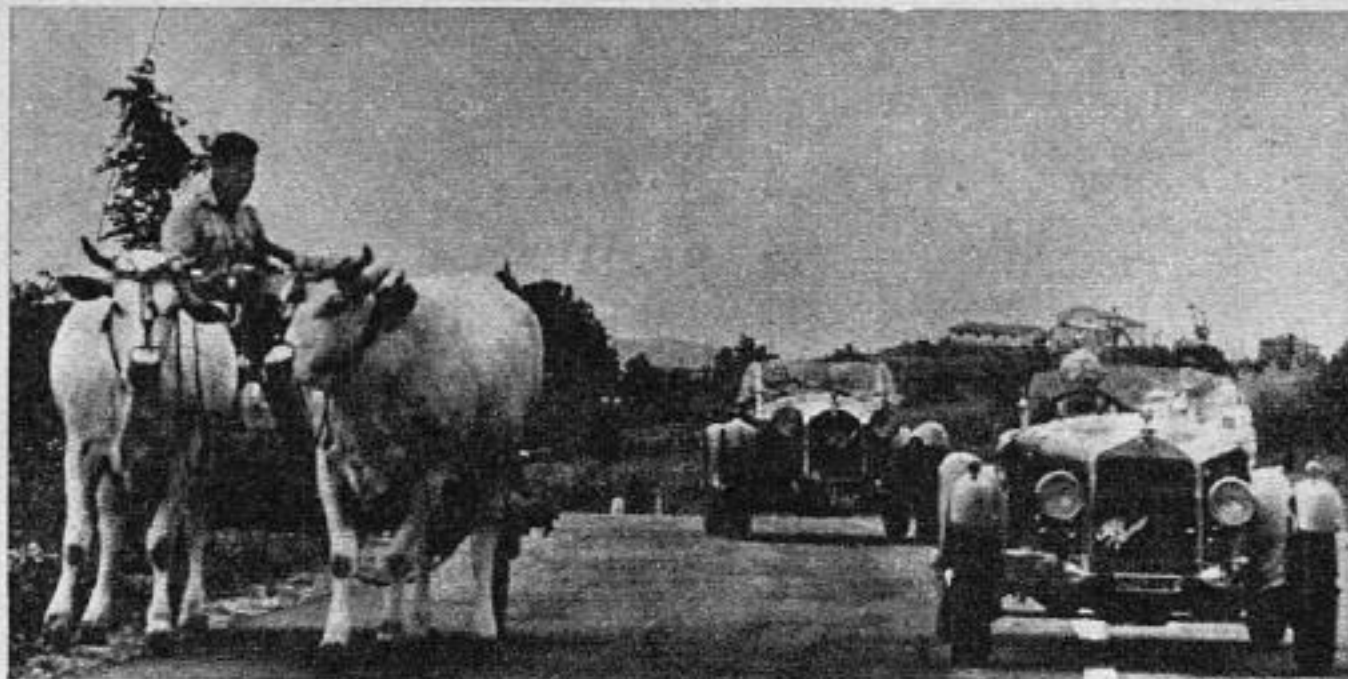
Otras carreras ya han desaparecido. Muchas fueron típicas de cada país o región y esperadas cada año por ser las más importantes de la agenda deportiva. Algunas otras sólo sobrevivieron un solo año, como la famosa París-Viena, que fue "la carrera" del año 1902. Fue organizada por el Automóvil Club de Francia, que tuvo que luchar contra la tenaz oposición de las autoridades que veían con recelo las carreras en ruta por las conmociones que despertaban en animales y personas...

En total se recorrerían 1.434 kilómetros, pero como las autoridades suizas no permitieron el pasaje de los coches en carrera por ese país, los franceses resolvieron atravesar las montañas de Suiza "a paso turístico". Lo que determinó un total de 1.087 kilómetros reales de carrera. A esta prueba se incorporó la copa Gordon-Bennett, que le otorgó aún más interés.

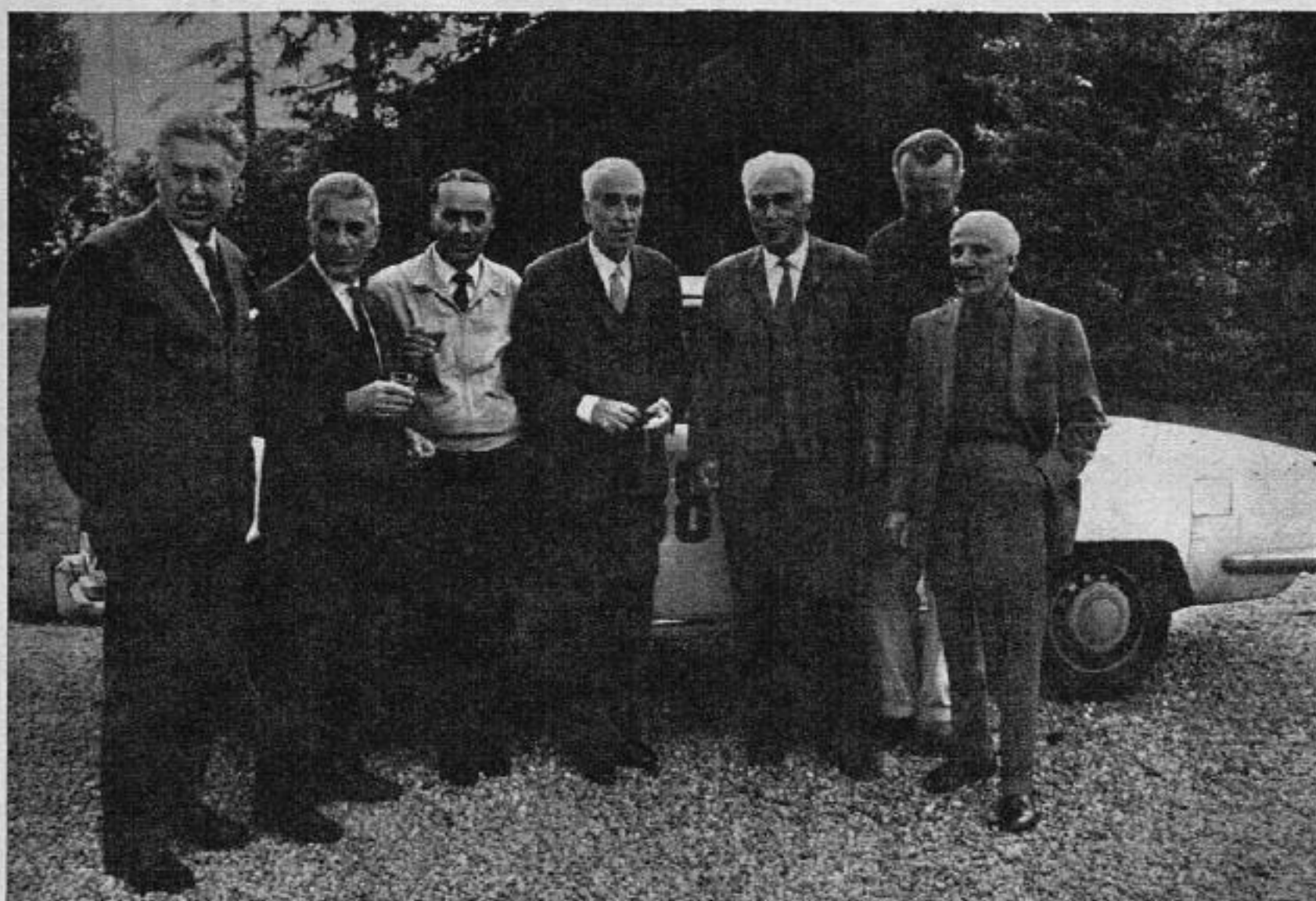
Se inscribieron 214 participantes, y entre ellos, los mejores pilotos de la época. Todos iniciaron la lucha al amanecer del 26 de junio de 1902. La llegada a Viena estaba programada para el 29 de junio. Otro pueblo distinto, pero tan entusiasta como el in-



# LA DOLCE VINTAGE



Una gran caravana que reunía grandes pilotos y diecisiete Alfas de época partieron desde Brescia para revivir la clásica Mille Miglia suspendida en 1957.



Figuras gloriosas del automovilismo reunidas antes de la partida de la nueva Mille Miglia: De izquierda a derecha, ingeniero Cattaneo, que participara en la construcción de los Isotta Fraschini; Carlo Pintacuda, ganador de dos Mille Miglia; Sanesi, de Alfa Romeo y acompañante de Pintacuda en la mayoría de sus carreras; el ingeniero Canestrini, periodista número uno, decano de la prensa automovilística europea, Piero Taruffi, ganador de la Mille Miglia; el Conde Lurani, que participó en 14 ediciones de la carrera y el 1er. ganador de la Mille Miglia en 1927; Morandi. Hoy tiene 85 años.

glés por aquel deporte novedoso, se volcó a las calles de Viena, la gran capital europea que aún vivía los últimos esplendores del fastuoso imperio austro-húngaro. Aún nadie sabía con certeza quién sería el ganador de aquella larga carrera. Se esperaba alguna máquina de gran cilindrada y corte sajón. Pero los acordes de algún vals de Strauss se vieron interrumpidos por la sorpresa cuando por la ruta apareció delante de todos el pequeño Renault de 16 HP conducido por Marcel Renault, que a partir de ese momento se conoció como el modelo "París-Viena". Descartó más de treinta minutos al resto de los competidores, lo que marcó un nuevo cambio de esquemas en el logro de mejores performances en los automóviles. Los franceses entraban en el desarrollo de "voiturettes" de poco peso, pequeña cilindrada y alta performance.

El año siguiente, en otra carrera similar que pretendía unir París con Madrid, Marcel Renault falleció en un accidente cerca de Bayona. La trágica carrera fue suspendida en el país vasco y nunca llegó a completarse.

Cinco veces fue repetida la París-Viena. La resurrección corrió por cuenta de los Museos de Automóviles. Cinco veces más se lograron los mismos inscriptos que para la carrera original, y otras tantas veces el pequeño Re-

nault número 147 repitió su recorrido triunfal, ahora en manos de un coleccionista de París.

Los hábitos conservadores europeos son dignos del mayor respeto. Su interés por mantener un poquito en vida las épocas gloriosas y las etapas venerables del auto permiten a mucha gente participar de esta actividad que es cultura.

En el mes de mayo pasado les tocó a los italianos. Iban a reeditar una carrera que fue termómetro de los mejores pilotos de más de tres décadas: *La Mille Miglia*.

La invitación corrió a cargo de la casa Alfa Romeo. Se invitó a todos los ganadores de las mejores épocas de la clásica prueba.

Así fue cómo a la avenida Córdoba 890 llegó una carta que decía: "Egregio Signor Pintacuda: La casa Alfa Romeo organiza una evocación histórica de las «Mil Millas» para conmemorar sus 11 victorias sobre las 24 ediciones de la carrera".

"...Para facilitar el cumplimiento del programa, la Alfa Romeo le ofrece el pasaje del viaje aéreo de Buenos Aires a Milán, y desea vivamente que usted aproveche esta invitación."

Pintacuda, igual que otros pilotos que "hanno maggiormente contribuito alle affermazioni delle Alfa Romeo", participaría nuevamente en la carrera

que lo vio pasar antes que ninguno dos años seguidos. Sólo que esta vez se haría a marcha turística y como motivo para reunir a los grandes de "altri tempi" en una serie de agasajos y reuniones.

La caravana partió, como lo hacía la carrera, desde Brescia para dirigirse a Roma, pasando por Bolonia y Florencia. Volviendo de Roma hasta Bolonia y de allí por Padova y Verona a Brescia. Todo el recorrido se haría desde el 29 de mayo hasta el 2 de junio. Se entregaron hojas de ruta similares a las que se entregaban a los participantes de la carrera. Se desarrollaría en tres etapas.

Como ya es habitual, otros centenares de miles de personas se reunieron en las ciudades y al costado del camino para participar de la "12ª victoria Alfa"...

Llegaron coleccionistas particulares de todas partes de Europa y sobre todo de Inglaterra. Se reunieron al final de la carrera en los mismos lugares que lo hacían al finalizar cada edición de la Mille Miglia.

Gracias a las firmas constructoras, a los museos particulares y oficiales, a los coleccionistas y al fervor y respeto que mucha gente vive por los coches de otras épocas, en Europa todavía se puede gozar de la "Dolce Vintage".



**Parabrisas**  
**CORSA**  
confidenciales  
y de las otras

Por la calle Bonpland siempre se encuentran buenos chimentos. A veces por lo de Osvaldo Antelo y a veces, más cerca de Santa Fe, en la otra marca francesa. Precisamente un amigo que salía de allí nos contó que "varias veces se han comentado dos incorporaciones nuevas al equipo y las dos vendrían de Córdoba: Carlos Pascualini y Angel Monguzzi, Asimismo te puedo adelantar que paralelamente la fábrica ha puesto su interés en el equipo Guillermo Billy y viste cómo caminan ahora los autos. Evidentemente era demasiado para un solo concesionario meterse con tres autos y todos los fierros. Por Dios, no digas quién te contó todo esto". Cumplimos.

Continúa la onda de las derivaciones de motores de serie. Ya hablar de otro motor Peugeot con tapa doble árbol no asombra a nadie, pero se supo que alguien relacionado con la marca está construyendo no sólo esa derivación sino un motor V8 que partiría de la base de dos motores Peugeot unidos en un solo block. El resultado es evidente: un motor de tres litros, cuatro árboles a la cabeza, digno de comparación internacional con el Cosworth. Prometemos más detalles.

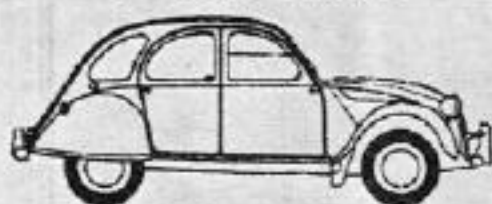
El autódromo sanjuanino también será urgentemente remozado. Boxes, garajes, comodidades, hacen falta para la temporada de F. 2. Probablemente en las dos próximas carreras de TC ya existan algunas innovaciones.

En conversación mantenida con un alto ejecutivo de la Comisión de Concesionarios General Motors, se deslizó una infidencia: "No le tenemos miedo al nuevo motor de IKA-Renault. En San Martín también se están experimentando con buen éxito dos versiones nuevas del Súper. Una sería de 310 pulgadas y la otra un poco más chica". El señor, que además es ingeniero de la marca en el Interior del país, siguió hablando con el ingeniero Pochat antes de la primera serie de la carrera del domingo.

Decir que siguen las confusiones en todo lo que se relaciona con el ACA, es poco. Se recibió una carta de una autoridad sureña solicitando que en el uso de rutas para carreras —caso Allen TC, confirmada— se prevea una neutralización en un puente sobre un dique nivelador para evitar cualquier daño posible a las instalaciones eléctricas ubicadas allí. Y que la provincia o el organismo interesado se reservan el derecho de la demanda por eventuales daños y perjuicios. En la carrera de Allen se cruzará ese puente, pero según comentara Schiaffino el domingo pasado en el autódromo, no se hará neutralización sino que se colocarán chicanas para reducir la velocidad. Además Schiaffino el lunes partió para el sur con autoridades de la comisión de seguridad para estudiar el circuito de Allen y luego seguir al sur para observar un posible trazado de 2.500 km donde se harían los Grandes Premios. ¿¿¿?? ¿Y las carreras organizadas por el ACA?...

sugerencias **PARABRISA CORSA**

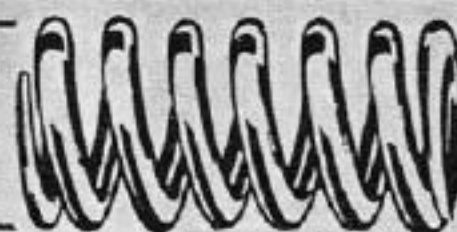
MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES  
**EURO-REP**  
TIENE TODOS LOS  
REPUESTOS  
**CITROEN 2 cv**  
Y ALGO MAS...



Central: Dr. Luis Beláustegui 312, 55-0494  
Sucursal: Av. Juan B. Justo 3719/12, Cap.



ALBARIÑO 627  
Tel. 64-2907  
Bs. As.



Sr. Comerciante:

Ud. que se especializa en la Venta de Repuestos Fiat, o si piensa instalarse en cualquier punto del país, consulte sin compromiso a: Franceschini Hnos. Ind. y Com. de la Av. Rivadavia 8643, con T. E. 69-8738, Capital. Ponemos a su disposición el más variado stock de Repuestos Fiat, Importados y Nacionales. Nota importante: Vendemos al por mayor únicamente. Importación directa. Fabricantes. Entrega inmediata al interior.

**A CREDITO**  
RECTIFICACION



SU  
MOTOR  
SIEMPRE  
O. K.

rectificándolo en  
**LERDA & ENSUNZA**

Distribuidores Aros "Arosa" y Juntas "Pampa"  
Equipos especiales para FIAT y PEUGEOT.  
Av. Maipú 3546, OLIVOS, T. E. 795-4969

**12**  
COCHERAS

dedicadas a **CHAPA**  
Y **PINTURA** para su  
**PEUGEOT**

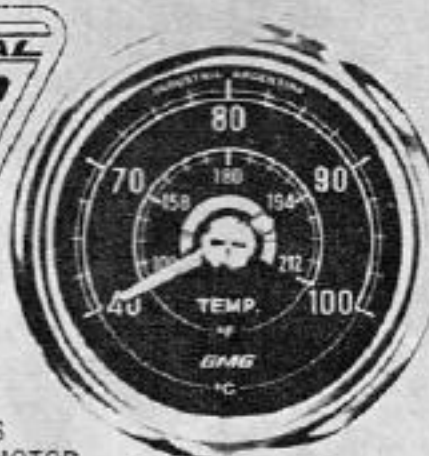
ADEMAS DE UN SERVICIO COMPLETO EN  
TODAS LAS ESPECIALIDADES, LE OFRECE

**CRYPSTA**

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



EXIJA  
CALIDAD **INSTRUMENTAL**  
**GMG**  
SIMBOLO DE CALIDAD



LINEA COMPLETA EN INSTRUMENTAL DE  
PRECISION PARA AUTOMOVILES Y TRACTORES

Fabricante: INSTRUMENTAL GMG S.A.I.C.  
LAPRIDA 4149, VILLA MARTELLI

SE DISTRIBUYEN EN TODO EL PAIS POR LOS MAS  
IMPORTANTES MAYORISTAS DEL REPUESTO AUTOMOTOR

**PARA TODO MOTOR**

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

**PRADDAUDE S. R. L.**  
TUCUMAN 1685 ★ T. E. 40-0512-8194  
**PRADDAUDE y Cia. L.**

**SUPRALOCK**  
SELLAJUNTAS SINTETICO

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



**ARTEFA S.A.C.I.F.**  
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS  
DE LOS PRODUCTOS ERPA  
Av. Entre Rios 1027/29  
Tel. 23-5877 - 26-2203 - 27-6211  
Buenos Aires

**EMACA** **PIEZAS ESTAMPADAS**  
LISTAS PARA COLOCAR

<p>M. R.</p> <p><b>LINEA RENAULT</b> TODOS LOS MODELOS</p> <p>PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA</p> <p>PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA</p>	<p><b>DI TELLA 1500</b></p> <p>PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA</p> <p>PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA</p>	<p><b>ESTANCIERA</b></p> <p>CUBRE PIEDRAS</p> <p>PANEL LATERAL DERECHO</p> <p>PANEL LATERAL IZQUIERDO</p> <p>PANEL DE PUERTA TRASERA COMPLETA</p>	<p><b>MERCEDES BENZ</b> L 312-3500 PARAGOLPES</p> <p><b>BEDFORD</b> PARAGOLPES</p> <p>FRENTE REJILLA EXTERIOR</p> <p>REJILLA INTERIOR</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

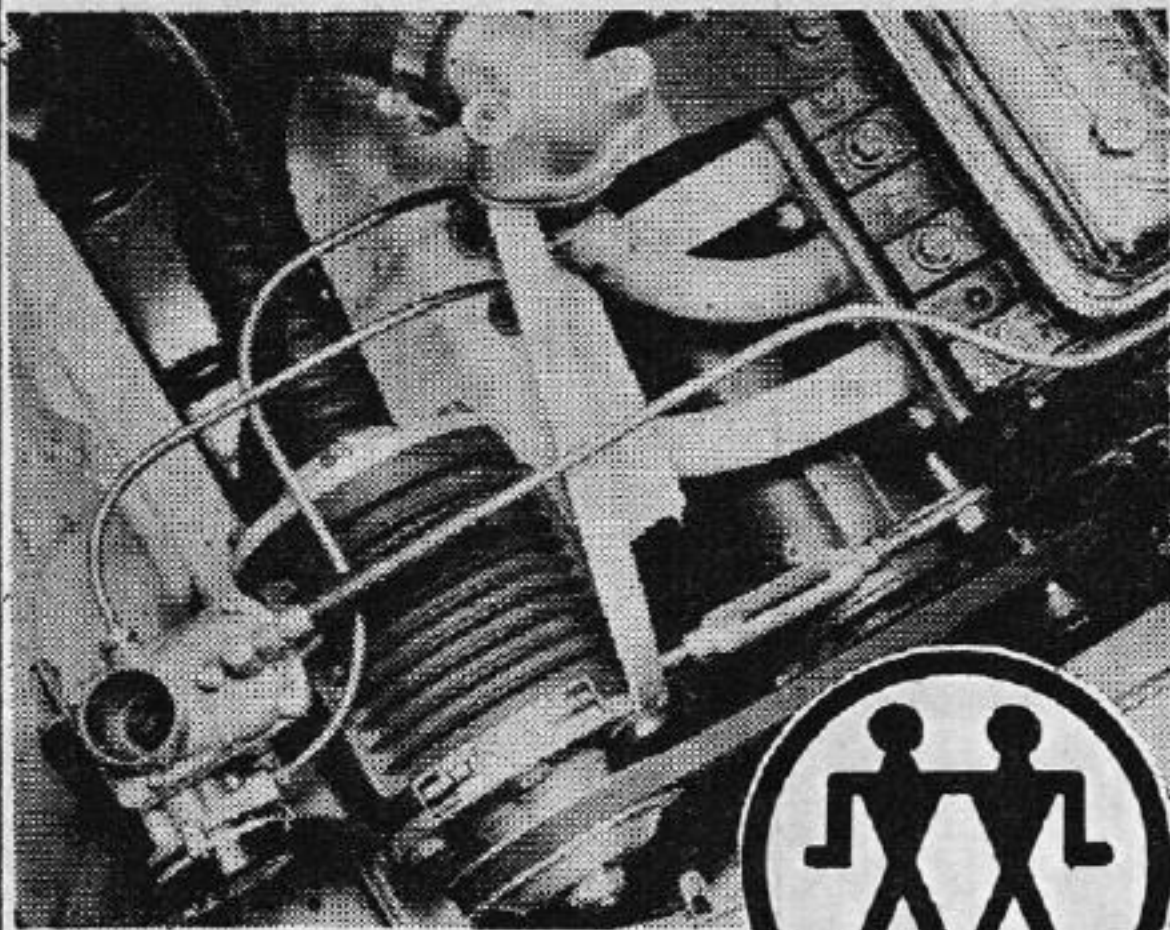


PLURAL

# ya!

## EN ARGENTINA

El sobrealimentador mundialmente adoptado para todas las marcas de autos.



Fabricado por

# JUDSON

Internacional S. A. de la Argentina

Sarmiento 1371, Capital.

Bajo licencia exclusiva de Judson

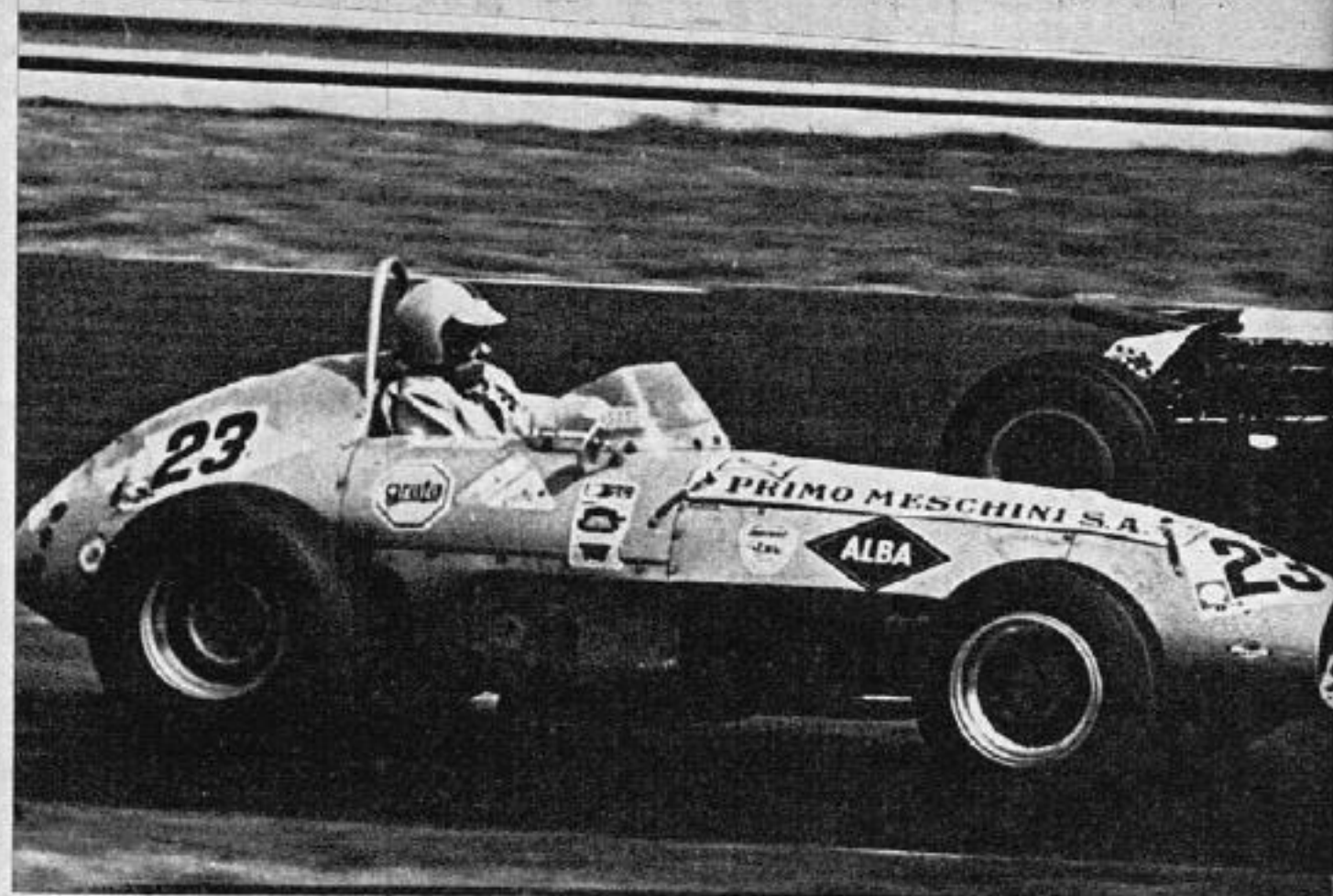
RES & MFG. CO. Conshohocken, PA., U.S.A.

SERVICIO ESPECIAL DE REPOSICIÓN DE PIEZAS DENTRO DE LAS 48 HS. DE SOLICITADAS.

GARANTIA DE FABRICA

VENTAS EXCLUSIVAMENTE A TRAVES DE NUESTROS REPRESENTANTES AUTORIZADOS. Zonas disponibles.

# SOBREMESA



**Siempre, después de cada carrera hay algo que queda en el tintero. Y son precisamente esas cosas que tienen un sabor muy especial y que hacen ese mundo tan particular de las competencias**

Los tipos llegaron como a las cuatro y media de la tarde, medio muertos de sed y de cansancio, por los pozos, la tierra y el calor de la siesta santafesina. El camino estaba bastante maltrecho y de esa forma también habían quedado ellos, luego de transitarlo a través de una buena cantidad de kilómetros, en busca del asfalto que lleva a Rafaela.

Aprovechando la sencilla hospitalidad del dependiente de la estación de servicio, acondicionaron un poco el coche, que estaba tapado de polvo, se lavaron en los piletones del fondo, y mientras se tomaban una "Terma Cola", preguntaron:

—Diga, don... ¿no pasó nin-

gún auto de carrera para el lado de Rafaela?...

Y zifí... pazaron unoj cuanto' qu'iban p'ayá, p'a laj carrera'. Pazó Requejo con una aleta, o una vela, o qué sé yo qu'es lo qu'era. Despuéj, zí, despuéj pazó Cubertino, con eze auto torzido que ze hizo p'a doblar al chanfle. Y haze un ratito nomaj pazó Danilo Racca, andando...

—Disculpe... ¿cómo, andando? ¿Quiere decir en un trailer?...

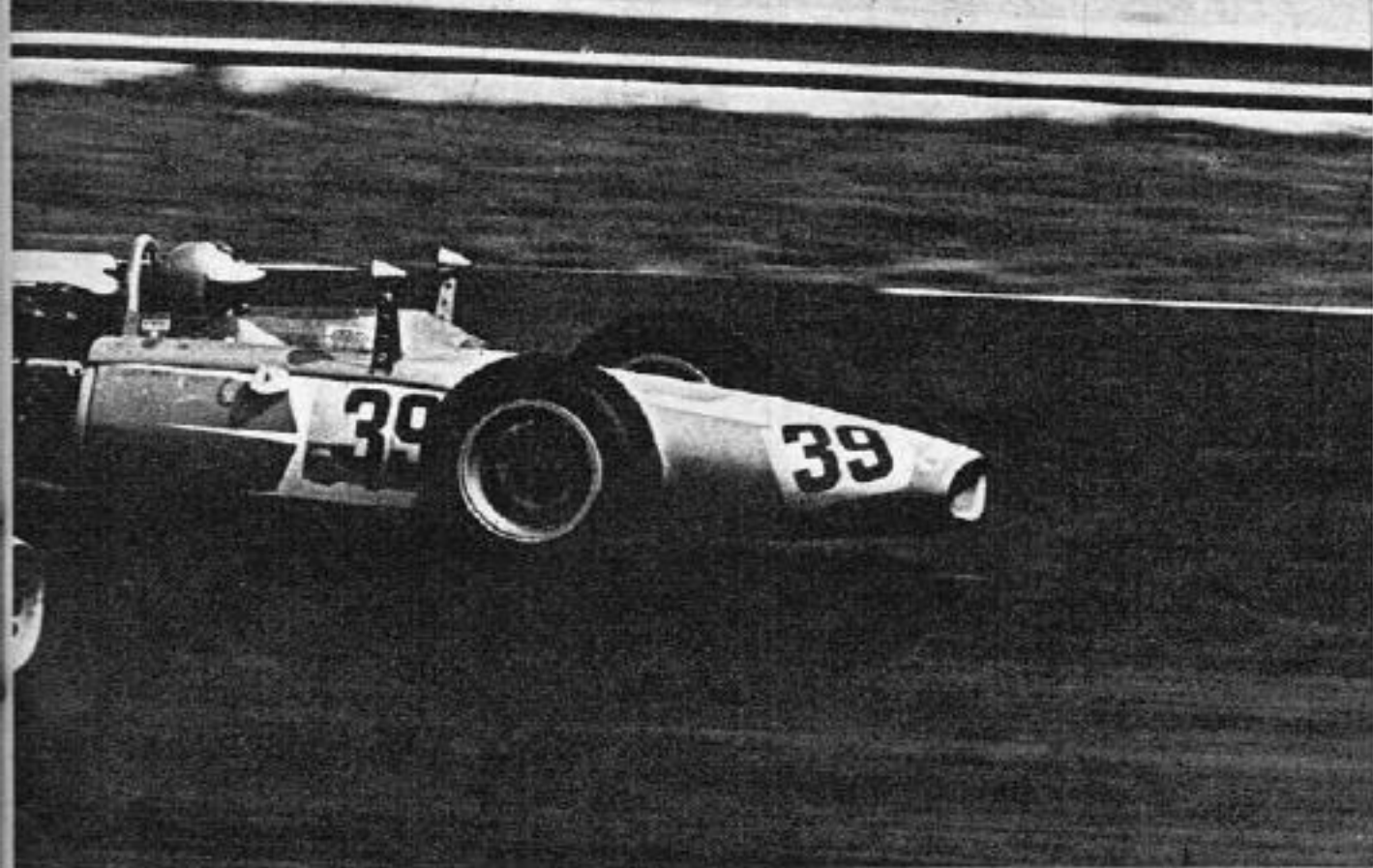
—Nooooo, ...ma qué trailer ni qué trailer!... Andando. El tipo ze vino andando por el camino'e tierra con el auto'e carrera... y tenfa que oírlo blajfemar al hombre contra loj pozo' del camino.

A la una y cuarto de la tarde, este señor se acostó a dormir en su auto de carrera. El que adivine quién es, se lleva un banderín de "El Matto, Presidente!"





# DE RAPHY



El Valiant de Salatino cayendo velozmente del "peralte", mientras Gimeno gira por adentro, como en los buenos tiempos en que el circuito era de tierra.

por HECTOR L. BERGANDI

Los muchachos, creyendo que el tipo de la estación de servicio les había querido tomar el pelo, se fueron comentando risueñamente la "broma", porque no era posible que con los tiempos que corren, un corredor dé tan malos tratos a un auto que luego puede devolverle el "favor" en la pista.

Cuál no sería su sorpresa cuando, al llegar a la altura de "el Clervo", se dieron de manos a boca con Racca, que venía "a 1.000" en busca de la tierra perdida. Levantó una mano en señal de saludo, pasó como una exhalación y pronto se convirtió en un puntito, en busca del camino que lleva a Angélica...

Don Ramón se hace zurcir el coche, y mientras tanto aprovecha para pitar un cigarrillo. Muy bien "la autoridad", que aquí ayuda con el extinguidor.

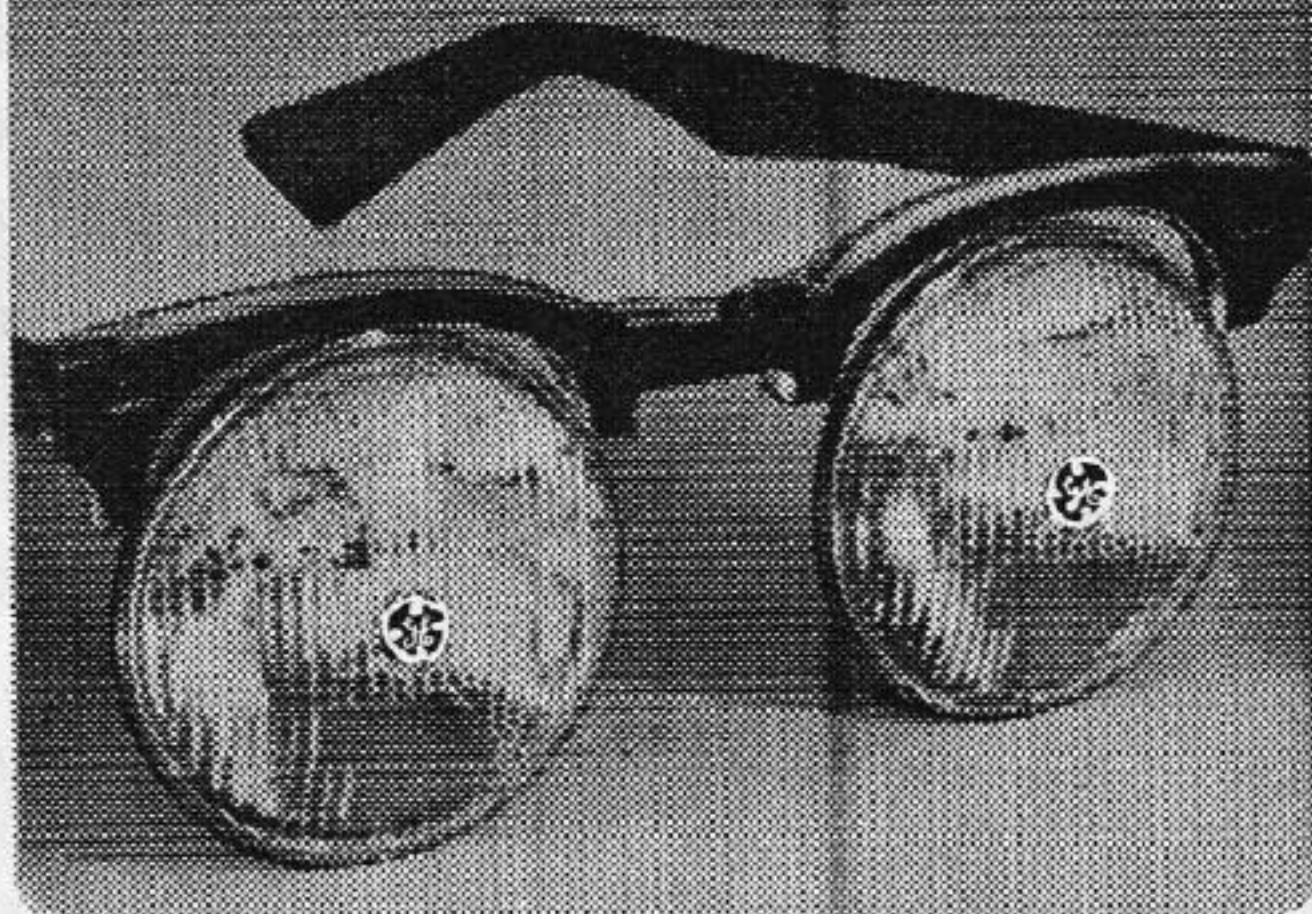
Una casa especializada en soldaduras instaló a un costado de la pista, al lado de los boxes, un camión dotado de todos los elementos como para solucionar todo tipo de inconvenientes relacionados con su "metier".

Durante la carrera tuvieron oportunidad de demostrar sus aptitudes cuando Ramón Requejo entró a los boxes, con una rueda bailando a causa de roturas en la suspensión delantera izquierda (la más solicitada).

En un santiamén los muchachos acomodaron el camión, les arrimaron el auto herido y se pusieron a trabajar para curar en tiempo llamativamente cortas nanas del segundo coche del país que usa "aerofoil wings".



## SEGURIDAD TOTAL EN RUTAS



### Permiten ver mucho más lejos

*Unidades Selladas Asimétricas General Electric, el complemento de vital importancia para su automóvil o camión, que brindan máxima seguridad en el manejo.*

*Su reflector parabólico de vidrio espejado le otorga una mayor intensidad luminosa y su lente prismático asegura un perfecto control del haz de luz que es proyectado sobre el camino, en intensidad y ángulo adecuados.*

*Herméticamente selladas, estas unidades ofrecen mayor duración e igual luminosidad en todo momento.*

### Distribuidores en la Argentina

#### CAPITAL FEDERAL:

ACERO-MOTOR S. A. C. I., Warnes 820

CADMA S. A. C. I. y F., Viamonte 1430

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

FIORE, PANIZA Y TORRA S. A. C. e I., Viamonte 1581

GALVE HNOS. S. A. C. I. F. e I., Caseros 832

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S. A. C. I., Viamonte 1549

CASA STEWART S. A. C. I. e I., Tucumán 3550

#### SANTA FE:

RONCHETTI, RAZZETTI Y CIA. S. A. C. I. F. e I.

Casa Central: Corrientes 356/64, Rosario

Sucursal: Viamonte 1574/76, Capital Federal



**GENERAL ELECTRIC ARGENTINA**  
Sociedad Anónima

CARLOS BERG 3651 - BUENOS AIRES





# PAIRETTI AFIRMA:

“Por supuesto... yo corro únicamente  
con naftas y lubricantes ESSO”.

# NAFTAS Y LUBRICANTES



Se complementan para ganar

## SOBREMESA DE RAPHY


(El primer pionero en el país de esta nueva tendencia fue nuestro Chappy Mk. 5B con compresor, también presente en Raphy).

Claro que el reemplazo de la pieza dañada hubiera sido lo más aconsejable, pero como trabajo de soldadura, fue de lo mejorcito que hemos visto hacer, en calidad y velocidad.

El susceptible ingeniero Albizu, un poco aburrido de que “le saguen el cuero” a su Pascutti-Vallant —“A ver si ahora siguen diciendo que el auto está desprolijo”— lo confinó dentro de su taller del Boulevard Roca, en Rafaela, para tenerlo listo para las “500” en estado de merecer.

El resultado del trabajo de la “Albizu Racing Organisation” no sólo dejará de dar lugar a críticas, sino que se ha constituido en el auto de líneas más armoniosas de la categoría. Angosto, aguzado, muy bien proporcionado, con un parabrisas doble que realmente “funciona”, dos espejitos que son una preciosura, escapes muy bien estudiados, que no deforman el auto sino que siguen sus líneas, perfecta terminación. En fin, una bomba.

Lo único que nos impide pronosticar un futuro de triunfos para este “chiche” es la cantidad de problemas que aquejan desde hace tiempo al motor Vallant, que en las pruebas de clasificación anduvo como un violín, ganando sin problemas el cuarto puesto para la largada, detrás de Pairetti y Copello, bastante cerca de Di Palma, y adelante de todos los otros Chivos y Tornados, pero durante la carrera paró infinidad de veces, logrando al final un noveno puesto que es un premio muy mezquino para un trabajo tan bien realizado. “Juanca” Salatino no es todavía una estrella como Pairetti, Nasif o cualquier otro, pero ha demostrado que está *en el camino* y se nos ocurre: ¿cuál sería el resultado de la unión de este piloto, con este coche y un motor netamente competitivo?

En realidad algo de eso puede haber ya en trámite. Sería inventar si dijéramos que tenemos la “precisa”, pero estamos seguros de haber oído, en el box de los rafaelinos, parte de una conversación entre mecánicos bastante esperanzada en un número que según lo “orejeado” parece ser “número puesto”: el “250”. La mirada de Albizu a los susodichos podía haber perforado una “chapa’el once”, cuando advirtió la presencia de nuestras antenas, y luego, consultado directamente, se negó a “bocinar” nada que nos permitiera adelantar novedades sobre cambios de marca en planta motriz. De todas maneras, si esto se produjera, podríamos estar en presencia no ya de un *Trueno*, sino de una verdadera *Tormenta*. 



# EL SUEÑO DEL PIBE



**Algo que de chicos nos  
hubiera gustado  
tener y hacer: correr  
con autos que  
sean réplica de los  
Sport Prototipos y F-1.  
A 70 Km/h.  
pequeños pilotos  
giraron  
en la pista de  
Monza  
emulando a los  
campeones**

**Parece ser que la  
búsqueda  
de jóvenes valores,  
por parte del "Mago  
de Maranello",  
ha culminado  
exitosamente.  
¡Vamos, don Enzo!  
¡Son demasiado  
jóvenes!**





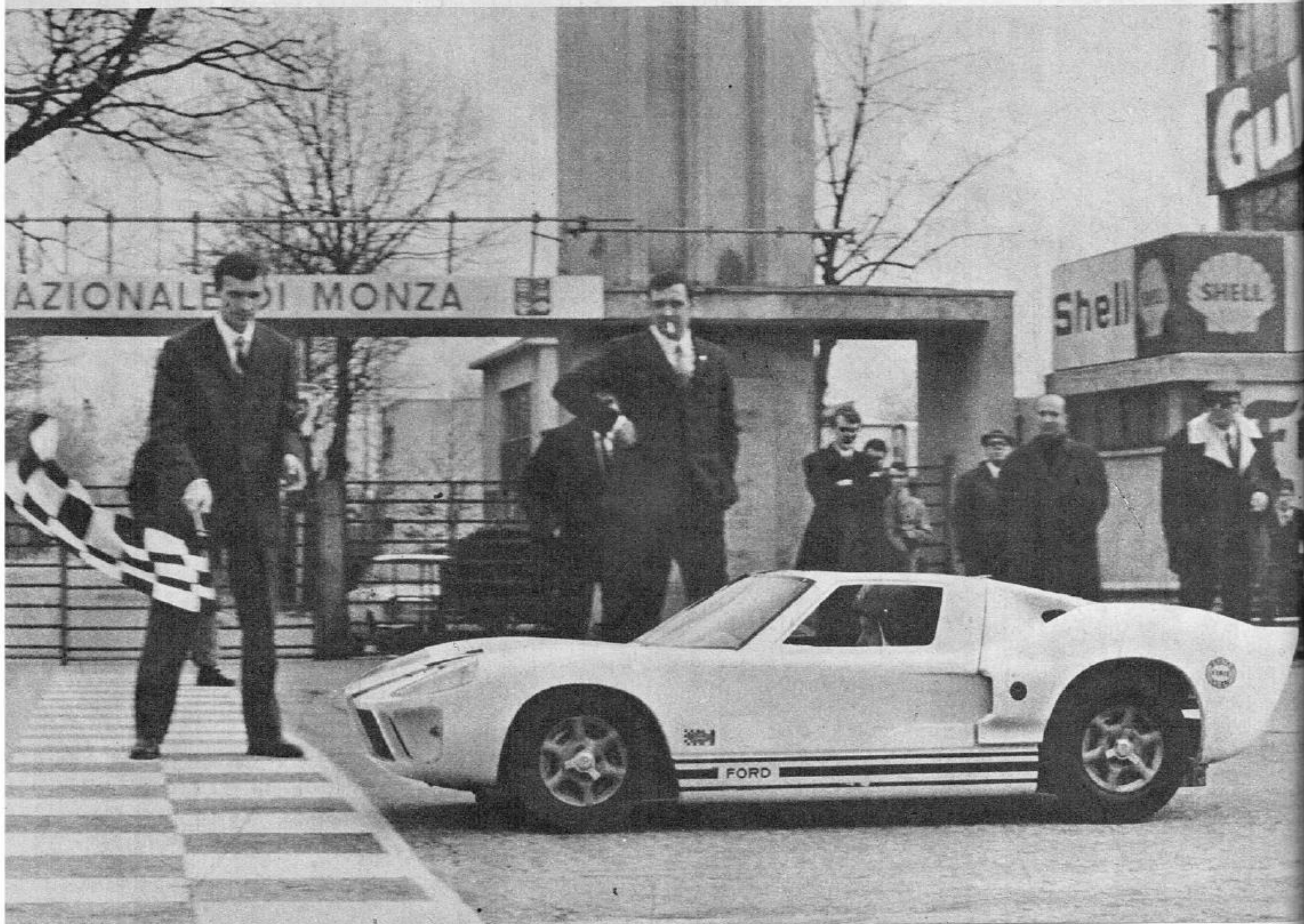
## EL SUEÑO DE PIBE

Los chicos crecen. No cabe ninguna duda. Y como hay edades para todo, entre los cinco y diez años suelen resultar juegos muy entretenidos tales como las figuritas, el balero, los libritos para pintar, etc., etc. La mayor relación entre un chico y la técnica se da en la calesita (S. E. u O.). Sólo que algunos nenes tienen oportunidades que otros no tienen. Por ejemplo, pichones de italianos, cuyas edades oscilaban entre los cinco y diez años, compitieron en una carrera de velocidad en Monza. Acompañados de sus padres, amigos (¿y novias?); provistos de sus correspondientes buzos, cascos, antiparras y guantes de competición, abordaron réplicas perfectas de autos de carrera (Ford Mirage, Ferrari, Dino...), capaces de desarrollar velocidades de 60-70 km/h. Lo que fue una norma para el "Quíntuple" también lo fue para los pequeños competidores: máxima velocidad, sí, pero con la mayor prudencia y corrección.

Los "autitos", perfectamente controlados y comprobados antes de la largada, partieron ante los aparentemente tranquilos padres, que no se inmutaron ante el incremento de velocidad, que, en algunos casos, superó los 170 km/h. La idea se originó cuando Andrea Canni Ferrari —que no tiene nada que ver con don Enzo—, meridional "simpaticone e inventore", de 27 años, nativo de Cologno Monzese (cerca de

Milán), fabricó el primer aparatito con el único fin de hacer feliz a su pequeño sobrino. Dos años después, tras haber elaborado cuidadosamente un programa de producción, lanzó dos series más, una de once y otra de veinte autos. Estos presentan como características principales un chasis diagramado en base a una estructura tubular, carrocería de resina particularmente trabajada, frenos a disco, transmisión a cadena y exquíciteces por el estilo. Están equipados con motores Carelli o Guazzoni de 98 cm<sup>3</sup>, cuyo régimen de marcha se controla con un velocímetro instalado en el tablero. La presión a ejercer sobre el acelerador y las medidas del "cock-pit" son ajustables, de acuerdo a las proporciones del pequeño piloto.

El Lotus 25, construido en escala 1:2, alcanzó los 80 km/h. El costo asciende a 320.000 liras (180.000 patacones de los nuestros). El Ford y la Ferrari son construidos en Francia, y distribuidos por "Gran Tienda Rinascete", de Milán, que los pone a disposición de los audaces niñitos y sus complacientes papis. Pero... la "A.C.T.C.", sucursal Monza (léase Policía) ha prohibido este tipo de carreras para chicos, aduciendo que si pilotos experimentados hallaron la muerte en la pista de Monza, no se la debe convertir en una tumba también de niños. En fin... cosas de pibes...







En la "starting-línea" pican en primera fila un Ford GT-40, la P-4, y un Lotus 25, y dos Lotus más esperan su oportunidad. ¡Así se empieza, desde las categorías promocionales!



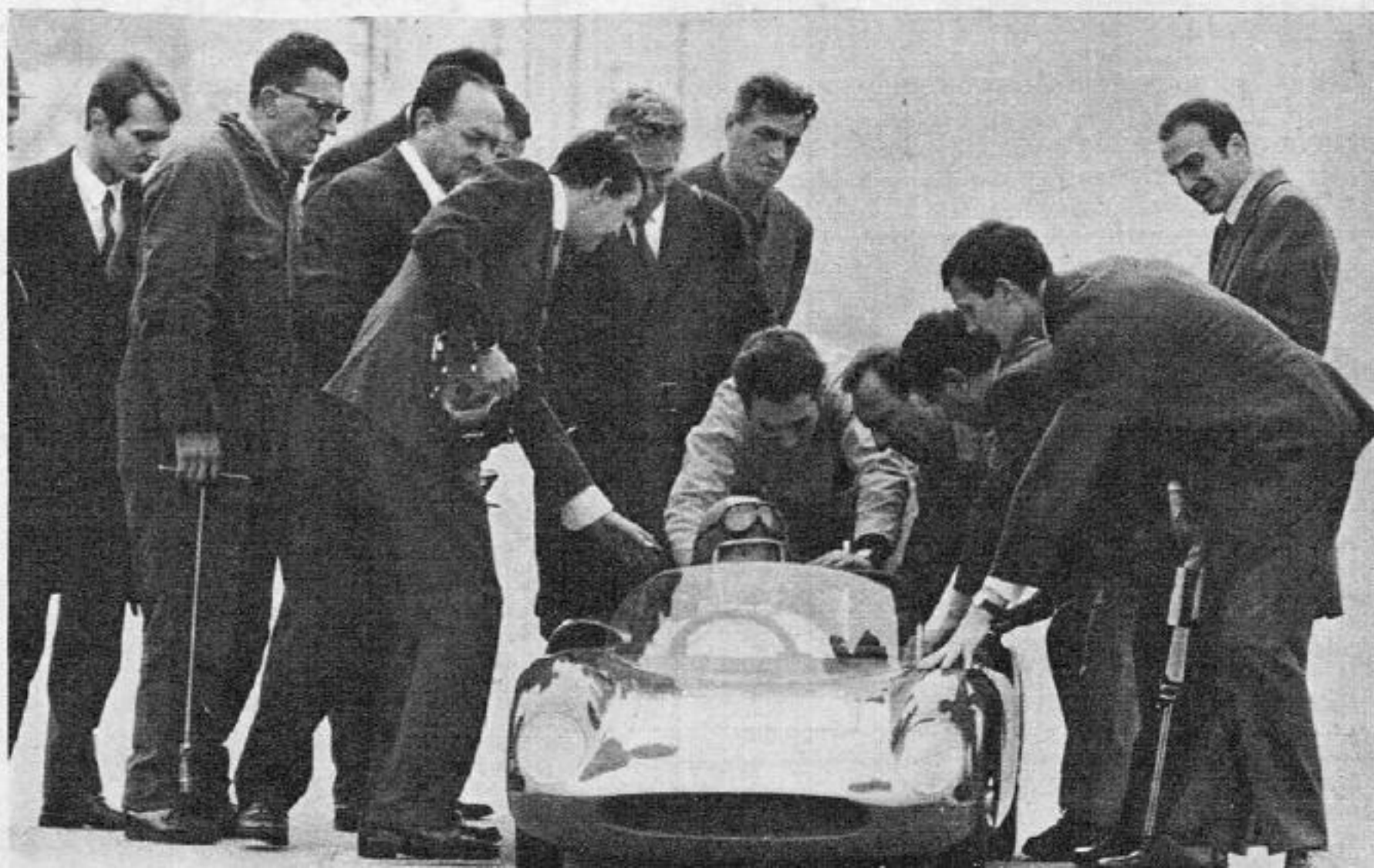
El problema de esta buena señora consiste en que cuando consiguió que el pibe dejara de fumar, éste no tuvo mejor ocurrencia que subirse a un Lotus 25 y largarse a conocer mundo (o Monza). Resignada ya, la vemos ayudando al nene a ponerse el Lotus.

Monza sirve de escenario para que los chicos, supervisados por el instructor que aquí los acompaña, demuestren su habilidad en el "cock-pit".



¿Quiere tener un Ford GT-40 por sólo \$ 315.000? La "Rinascente" de Milán se lo vende. ¿Condiciones? Tener entre cinco y diez años de edad, y padre que no se sorprendan cuando les digan: "Papi... ¿me comprás un GT-40?"

Parte del "Andrea Canni Ferrari's Racing Team" dando las últimas instrucciones al novel piloto antes de la largada. La "Mini-Ferrari" alcanza 70 km/h. (Sin Spoiler).





# sugerencias PARABRISAS CORSA

## ACELERADOR

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



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

## VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) N° 720/24  
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699

## PEUGEOT Citroen



El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

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

## ESPECIALISTAS EN ARMADO Y BALANCEADO DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION

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



MAXIMA SEGURIDAD Y PRECISION

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

## RECTIFICACION de MOTORES



DE BAJA CILINDRADA

Motocicletas, motonetas, microcoupes,

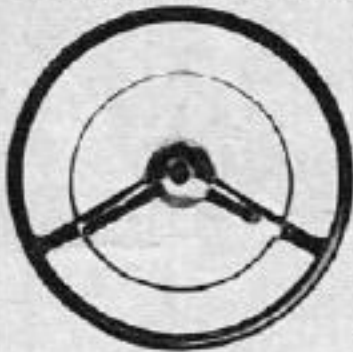
De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas

## FABRICACION de REPUESTOS Casa GRAF S. C.

FRANCISCO HUE 572  
San Andrés F.C.G.B.M.

## VOLANTES DEPORTIVOS Y DE LINEA

Y ESPECIALES PARA KARTING Y NAUTICA



Importados y nacionales Para toda Marca y Modelo

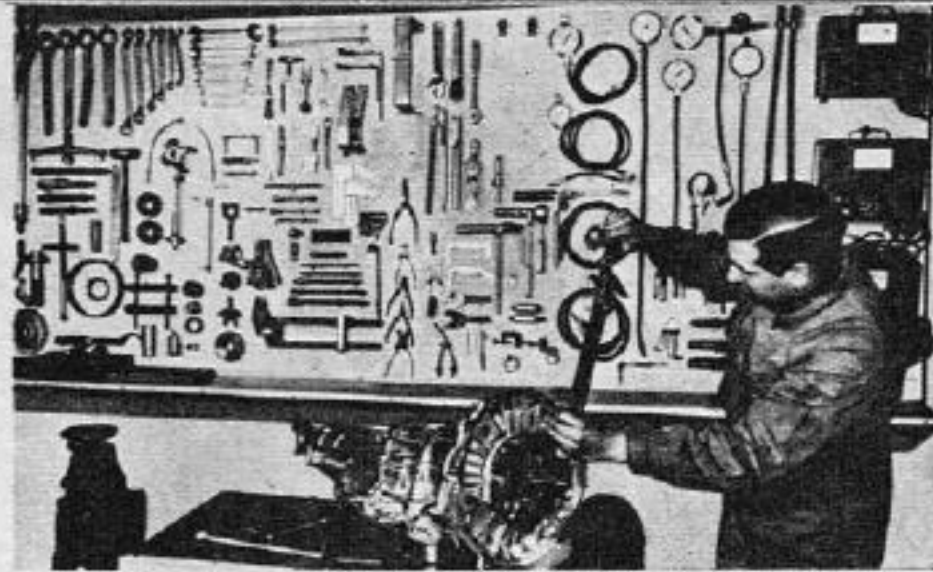
COLOCACION EN EL ACTO



Reparación, Nacarados y Plastificados.

Envíos al Interior

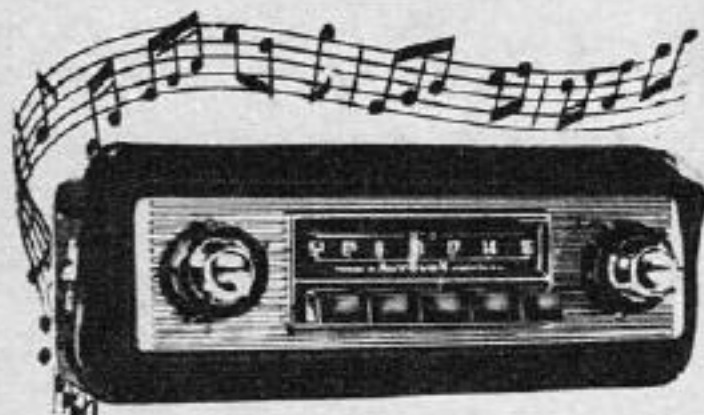
**LA CASA DEL VOLANTE**  
Warnes 1308, T. E. 58-9694,  
BUENOS AIRES



La firma DE MARCO HNOS. S. R. L., soluciona definitivamente los problemas de su CAJA AUTOMATICA, garantizando por escrito su perfecto funcionamiento. Cajas de recambio de todas las marcas. Herramientas e instrumental de prueba IMPORTADOS, asesoramiento técnico, venta de repuestos, direcciones hidráulicas, frenos de potencia. Envíos al interior.

## DE MARCO HNOS. S. R. L.

24 de Noviembre 561 Capital Federal T. E. 97-4410/7488



SIEMPRE A MANO la buena música...

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

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



SERVICE FIAT ESPECIALIZADO

## DINOS S. R. L.

SERVICE INTEGRAL DE LA LINEA COMPLETA FIAT  
CHAPA - PINTURA - MECANICA  
ALSINA 2114/28  
T. E. 47-1426 - CAPITAL

## EL EMPORIO DEL PEUGEOT

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para el Peugeot 403-404

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y REVENDADORES

Pichincha 1657, Tel. 26-2327, Buenos Aires, y en su nuevo local, Pavón 787, Tel. 22-3188, Avellaneda

ACCESORIOS DEPORTIVOS - ENVIOS AL INTERIOR



# AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

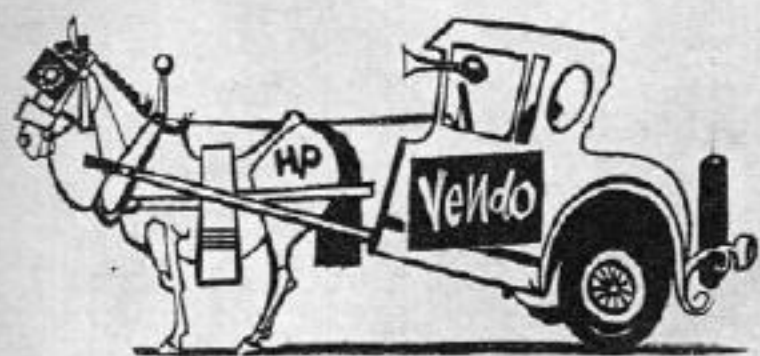
## Parabrisas CORSA

### CUPON

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

Nombre y apellido .....  
Dirección y localidad .....  
Teléfono .....  
Ajuento Giro Postal - Bancario N° .....





en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

**VENDO CUPE 1500 MECANICA BALESTRINI. MOTOR A ESTRENAR. 91-3107. CASEROS 2889. CAPITAL.**



Lancha AVAN 410 de plástico, modelo 1968, casco blanco con cubierta verde y blanca. Cuatro asientos - convertibles en camas - tapizados en color negro. Equipada. Motor fuera de borda Carniti 50 HP nuevo, modelo 1968. Hélice tripala de 14", de bronce Radice legítima. Velocidad 64 Km/h. Tratar, calle Liniers 100 - Tigre.



Vendo Chasis Mecánica Argentina en caños de acero sin costura. Con anclajes para la suspensión y terminación completa. Apto para motores Fiat 1500, Peugeot 404, Isard 1204, Falcon chico y MG Magnette. Realizado en base a planos de Brabham Cars Company. Dirigirse por carta a Callao 2050, 4º B. Citar Sr. Rodríguez Paz.

Peña "El Volante" vendo o permuta listo para largar TC CHEVROLET 4 bancadas. Impecables condiciones. Av. Galicia 1500. Ciudadela.

Vendo RAMBLER 63 Classic Custom, taxi. En perfecto estado, o permuta por Peugeot 404 o Fiat 1500. Diferencia a convenir. Lezica 4155. Dto. 1. Tel. 88-8637.

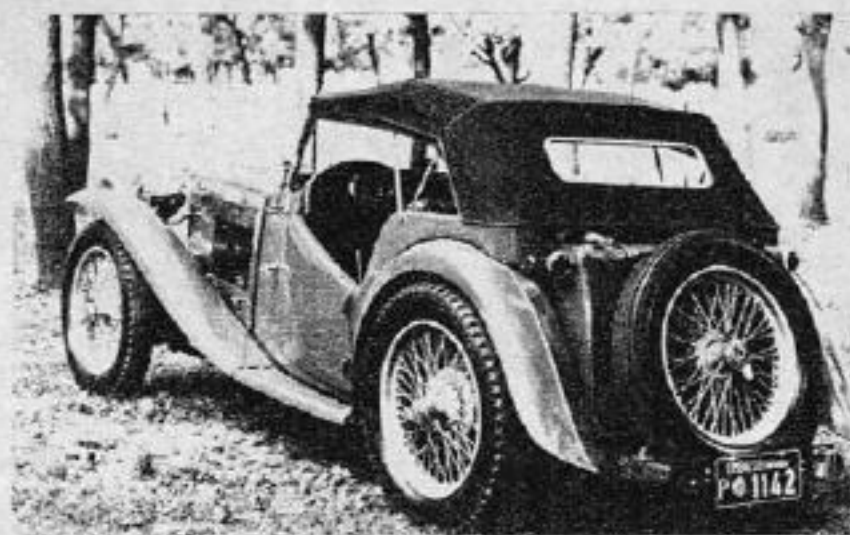
Vendo piñón y corona Alfa Romeo Giulietta legítimos. Relación de desmultiplicación 8/41. Prácticamente nuevos, sin uso. Precio excepcional: \$ 9.000. Tratar en Quintana 685 - Adrogué.



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

Vendo Moto Velocette KTT - 350 cm<sup>3</sup>, modelo 1949, en funcionamiento. Una máquina clásica de colección. Campeona Mundial de la categoría en 1949. Arbol de levas a la cabeza, carter seco, suspensión delantera tijera, trasera hidroneumática. Frenos Ferozo legítimos. Llantas Dunlop. Guardabarros de aluminio sin crash. Velocidad de fábrica 110 millas/hora. Tratar de 12 a 19 horas. 32-1105.

MG TC 1946 - Restaurado según especificaciones MG Car Company. Miembro activo del MG Car Club. Totalmente equipado, con manuales, herramientas, tonneau y tapizado de cuero. Originales 100%. Detallada información, fotos y material informativo de origen. Este auto salió en Parabras N° 85, Pág. 28. Tratar Sr. Guillermo Alonso. Obispo Salguero 178, Córdoba.



EQUIPO "AGS" de competición. Tapa de cilindros trabajada, múltiple de admisión especial y dos carburadores Weber doble cuerpo, modelo 40 DCE-04. Perfecto estado muy poco uso. Precio total: \$ 150.000. Nueva York 3744 - Tel. 53-3984.

JAEGER, cuentavuelas para Fiat 1500. 8.000 rpm de máximo. Mecánico. Precio: \$ 20.000. Nueva York 3744 - Tel. 53-3984.

Vendo lancha AVAN 505 con motor Carniti 50 HP, lista para competir. Tel. 80-2698.

PEUGEOT 403, 1961, estado impecable, 6 gomas armadas nuevas. Precio total, pesos 850.000. Doy facilidades. Tel. 244-2149.



"Galerita" NSU Mod. 62, 34 HP, gris metalizado, motor recién rectificado. Precio total, 350.000. Facilidades. Tel. 244-2149.



Compro cupé convertible Chevrolet 51 - Tel. 80-2698, de 20 a 22.

Vendo Valiant I año 62, bien "Corsa". Perfecto estado. \$ 1.150.000. Y también Chevrolet 1947, 2 puertas, estado general muy bueno. Ver al señor Roberto Ramírez, Talleres F.A.C.E.S.A., Medrano 489, Capital.

Busco automóvil anterior al año 1932, norteamericano o europeo, en buen estado y funcionando. Pago al contado. Inútil llamar si no es un auto de calidad. Sr. Alvaro López Fontana. T. E. 71-2729.

Compro motor completo Fiat 1500, con caja. Armado o desarmado pero en buen estado. Sr. Emilio Kucharik. T. E. 744-6680.

MERCEDES BENZ 500, "Grosserwagen", único en el país, restaurado, vendo. Perteneció a la embajada alemana. 797-6016.

VENDO: 2 carburadores Dell'Orto 35 mm. cubas separadas, trompetas largas. Completos, muy poco uso, aptos para F2 Peugeot o Fiat 1500. Llamar a 44-4533 después 20 horas. Preguntar por Emilio.

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



# TC: SE NECESITAN GOMAS



Los extremos de una situación casi crítica. **POSITIVO:** la preocupación de todos por gomas adecuadas. **NEGATIVO:** porque la necesidad y la preocupación llevan a las gomas muy especiales, éstas son muy caras y difíciles de conseguir. Varias consideraciones sobre el tema

por GERMAN R. SOPERÁ



Hace veinte años: —“Che, sacale las gomas al Ford 38 de Tito, que las necesitamos para la carrera del domingo en Santa Fe”.

Hace cinco años: —“Che, ¿y si juntamos unos mangos para probar esas «nuevas» gomas Cinturato? Total, las 600 por 16 que tenemos en el auto de carrera ya están medio viejas y la próxima carrera tiene mucha tierra; más vale aseguarse”.

Ahora en el autódromo: —“Es increíble. Desde hace dos meses que estamos casi parados y sin posibilidad de discutir la punta porque no llegan las cubiertas especiales que tenemos pedidas a Estados Unidos. Las que tenemos ya tienen una carrera encima; como era larga se comieron mucho y no se puede salir a correr así, para arriesgarse porque sí”.

Justamente ahora, cuando la gran mayoría de los corredores le brinda a las cubiertas el cuidado y la dedicación que se merecen por su importancia en el rendimiento del auto, cuando todos quieren más y mejores gomas, es cuando no hay o conseguirías cuesta un triunfo; además, por supuesto, de costar cualquier, cualquier dinero.

La evolución de los autos, las mayores velocidades y sobre todo la proliferación de carreras en autódromos terminaron de agravar la crisis general de gomas que hoy se vive en TC. Cuando todavía se corría en ruta las gomas no eran factor tan determinante en las posibilidades de los autos, pero hoy en día querer ganar en Buenos Aires, San Juan, Córdoba o Rafaela significa poseer cuatro neumáticos exactos para el circuito o si no resignarse a circular en uno o dos segundos más por vuelta que los eventuales punteros, sin tener casi chance ganadora. El mejor ejemplo: Gradassi en varias carreras de este año.

Si usted tiene un TC y necesita “zapatos” ¿qué tiene que buscar? La elección es simple. Good Year y Firestone y, con menores pretensiones, Dunlop, cubiertas más duras, más resistentes, pero de perfil más alto y un poco desactualizadas respecto a las Good Year y Firestone que llegan al país y que son similares a lo que en este mismo momento se usan en Estados Unidos y Europa en todas las categorías. Las gomas de las dos marcas norteamericanas cuestan alrededor de los 90.000 pesos (cada una), mientras que las más modestas Dunlop, prácticamente al alcance de cualquier bolsillo, a sólo 65.000 pesos, más o menos. Como primicia se puede decir que en poco tiempo aparecerán también las Pirelli “patonas” en el mercado mundial de los neumáticos de carrera y, eso es destacable, gracias al impulso recibido desde nuestro país por la filial local de Pirelli, ya que en Europa misma Pirelli estaba un poco estancada y marcas que tradicionalmente usaron Pirelli están ahora utilizando las marcas “Invasoras”.

Publicitariamente está muy bien que Firestone o Good Year ganen el Gran Premio de Inglaterra, las 24 Horas de Le Mans o las 500 Millas de Indianápolis, pero la producción de neumáticos especiales sólo está dirigida a una cantidad

extremadamente pequeña de autos, en comparación con lo que se produce para los vehículos de calle, y lógicamente no es importante para las fábricas, que mantienen un equipo de gente especializada y plantas especiales para construir y experimentar esas gomas, pero que producen cantidades pequeñas de esas cubiertas. Desde ya es difícil adquirirlas y, por supuesto, sale una partida de gomas Firestone y tienen prioridad los pedidos de la propia Norteamérica y los que se hacen de Europa. No muchos directivos que manejan las cosas en una oficina neoyorquina sabrán lo que es un TC ni que se necesitan ineludiblemente sus gomas para esos autos que corren en la Argentina. Claro que en ningún otro país de América Latina se plantea una situación similar a la del nuestro. Hagamos un rápido cálculo. Diez autos TC punteros llevan cuatro gomas cada uno que deben ser repuestas cada dos carreras. Supongamos que hay cuatro carreras en el mes y resulta que se consumieron 80 gomas superespeciales que escasean muchísimo. ¡Y son sólo diez autos, sin calcular tampoco neumáticos de repuesto ni un stock permanente de reserva que cualquier equipo lógico debe tener!

Porque aquí aparece la segunda parte del problema que en este momento soportan casi todos en TC y por ende en Mecánica Argentina. **LA RAPIDEZ CON QUE SE GASTAN LAS CUBIERTAS.** Según Andolfatto, el técnico de Pirelli que desde hace años deambula por todas las carreras con el equipo Pirelli y su servicio gratuito, las actuales gomas llegan a su límite lógico después de haber corrido dos carreras no excesivamente largas. “Depende de los diversos tipos de gomas que hay, la profundidad del dibujo varía entre 4 y 6 mm y se puede hablar de un gasto promedio de 2 mm por carrera. Claro que la goma delantera izquierda se gasta más porque generalmente se dobla más hacia la derecha, pero en general ése es el consumo medio. Después de dos carreras la goma no está para tirar, pero tampoco como para sentirse muy seguro corriendo una carrera más con ella.” Andolfatto ha tomado la palabra y continúa con su explicación. “Recién ahora se puede decir que los pilotos han tomado conciencia de lo que es un neumático. Durante años en las carreras de ruta me encontré con autos de primera línea que salían con 50 libras en una goma y 20 en otra. Y después, cuando sobrevenían los accidentes, lo más fácil era echarle la culpa a una goma desbandada. ¿Cuántas veces lo escuchamos: que desbandé una goma, o dos o tres? Y no es cierto. Muy rara vez la cubierta se desbanda. Se pincha, sí, y después, mientras el auto sigue hasta detenerse, se rompe la goma. Pero la causa fue una pinchadura. Y a menudo la pinchadura se produce o porque la goma era vieja, o estaba mal armada, o no tenía la presión necesaria, o algún elemento mecánico la rozaba, como le sucedió a Larry con el Torino TM hace poco en el autódromo. O también, por supuesto, un clavo. Claro, mucho más fácil es echarle la culpa a un desbande. Pocos se detienen a pensar, en cambio, que a lo mejor resintieron la goma porque andaban loqueando en la horquilla o a cada rato

bloqueaban los frenos en una frenada.”

“En este momento se puede afirmar sin ninguna duda que las gomas están tan bien hechas, que no producen accidente alguno por falla de la cubierta. Este año, por ejemplo, estoy absolutamente seguro que ningún accidente se produjo por alguna goma en sí, sino exclusivamente por algún error humano previo.”

—¿Qué influye en el consumo de las cubiertas y cómo se determina cuando una goma está “lista”?

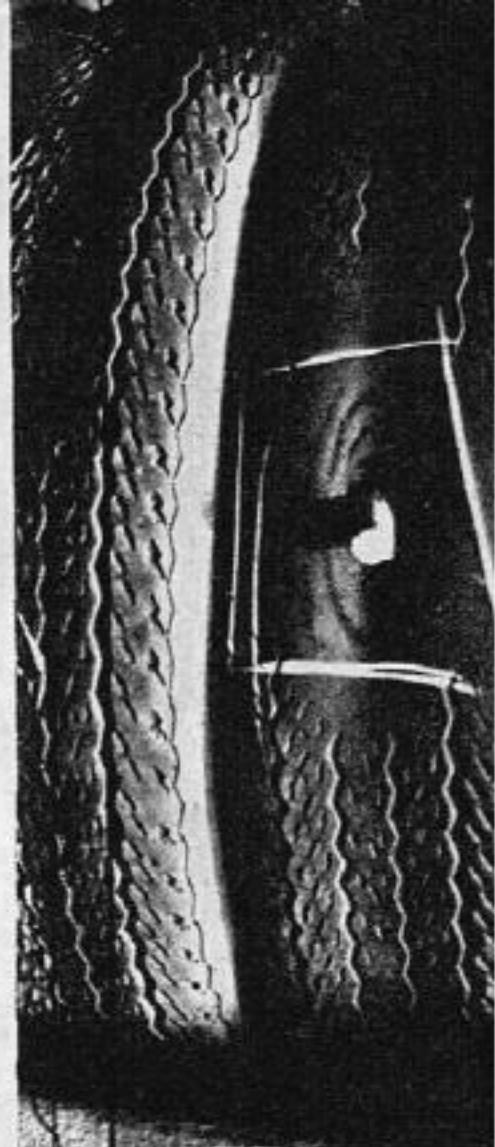
“Cuatro factores determinan que una goma se gaste más o menos rápido. Piso del autódromo donde se corre. Temperatura de la pista. Velocidad a la cual se anda. Peso del auto. De las cuatro, las más importantes son velocidad y peso, aunque si el piso es muy abrasivo, como el del autódromo municipal, se gasta mucho más rápido. El consumo producido se mide simplemente con un calibre que nos marca la profundidad del dibujo. Dos veces en este año le recomendé a Pascualini que no saliera con las gomas que tenía y dos veces se dio un golpe por causa de las gomas. Una de ellas, incluso, porque el guardabarros tocaba en la goma y la fue cortando. Las cubiertas nunca tienen la culpa.”

—¿Qué presión se usa y qué temperaturas alcanzan las gomas en carrera?

“La presión que hay que usar también se toma a partir de esos cuatro factores principales. En el autódromo de Buenos Aires, en autos como el de Pairetti, se inflan a 25-27 libras de presión. Cuando se corría en ruta los autos salían con mucha más presión (45-50 libras), pero eran diferentes las gomas y había que soportar otros esfuerzos: terrenos desparejos, saltos en los lomos de burro, velocidad alta muy sostenida. La ruta presentaba dificultades diferentes. Un ejemplo: me trajeron una goma que había corrido en la carrera de TC de Paraná y que estaba dañada por un inconveniente típico de la ruta: las juntas de macadam. Las temperaturas de la goma dependen directamente de la temperatura de la pista y en esta época que no hace ni frío ni calor generalmente los autos terminan con 37-40 grados una carrera. La vez que medí mayor temperatura en una goma fue este año en Rafaela TC, donde la goma delantera derecha del auto de Pairetti acusó 97 grados centígrados. Hacía calor, se doblaba constantemente a la izquierda y también es probable que la goma apoyara mal por un defecto en la comba de la suspensión. El límite máximo de temperatura que puede soportar un neumático es alrededor de 115-120 grados.”

—¿Qué cuidado o qué hay que revisar en las gomas antes de largar?

“Muchas cosas. Lo ideal es desarmar la rueda entera cada vez, revisar cubierta y cámara, determinar la comba exacta de la suspensión, que no sólo beneficia a la goma que se gasta pareja sino que ayuda infinitamente a la tenida y condiciones de viraje del auto, ya que con la comba adecuada en todo momento apoya toda la banda de rodamiento. Lo notable del caso es que no cuesta nada hacerlo, porque el método es sencillí-

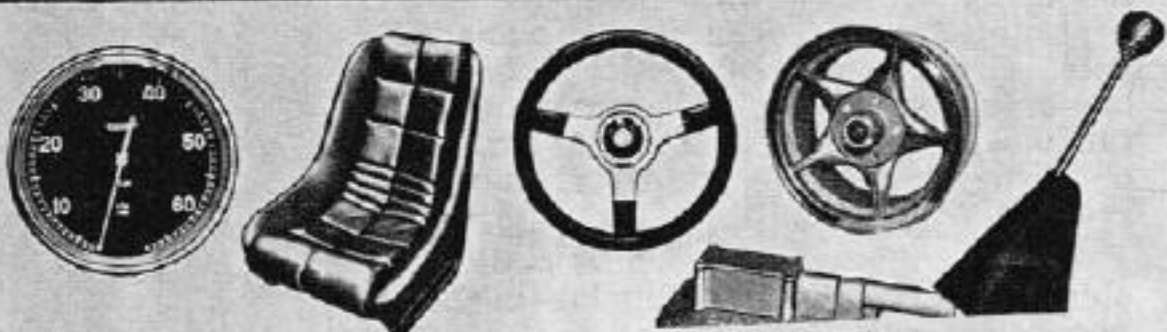


Vemos la rotura provocada por un bloqueo de frenos en una goma, Andolfatto y una goma deshecha, las gomas de Pairetti en Rafaela y las gomas de muchos en la gomería del popular “Marro-ne”.





## sugerencias PARABRISAS CORSA



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 Carello y Hella - Llantas de Magnesio - Cascos de Competición - Butacas Especiales.

**ESUSEN ARGENTINA S.A.C. é I.**

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



### RECTIFICACION DE MOTORES LINEA ESPECIALIZADA

MOTORES COMPETENCIA ANEXO J - F2 y F4

**MARATEA Y CIA. S. R. L.**

BUCARELLI 1653/57 T. E. 52-2595



### SERVICE FIAT CORTI

MECANICA EN GENERAL CHAPA Y PINTURA

ESPECIALIDAD EN TOQUES TUERCA PREPARACION DE MOTORES Y ASESORAMIENTO

San Blas 2162 - T. E. 58-7367 (frente cancha ARGENTINO JRS.)

### PEÑA EL VOLANTE

VENDO O PERMUTO LISTO PARA LARGAR

T.C. CHEVROLET 4 BANCADAS IMPECABLES CONDICIONES

AV. GAONA 1500 - CIUDADELA



REPUESTOS Y ACCESORIOS DEPORTIVOS

## A CREDITO

- PALANCA AL PISO
- VOLANTES DEPORTIVOS
- RUEDAS DE MAGNESIO
- JAULA ANTIVUELCO
- BUTACAS
- CONJUNTOS ARMADOS DE TODAS LAS MARCAS

**JUAN CARLOS MARCOS S.C.A.**

MONROE 2716 - T. E. 73-8476

repuestos **AUTO UNION** legítimos

FABRICACION PROPIA GRACIELA - GW - INSTITEC Rectificación de motores - Recambio de cigueñales

I. O. AMBROSINO y R. RUIZ

**CASA AMBROSINO** UGARTECHE 3019 72-3264 Bs. As.

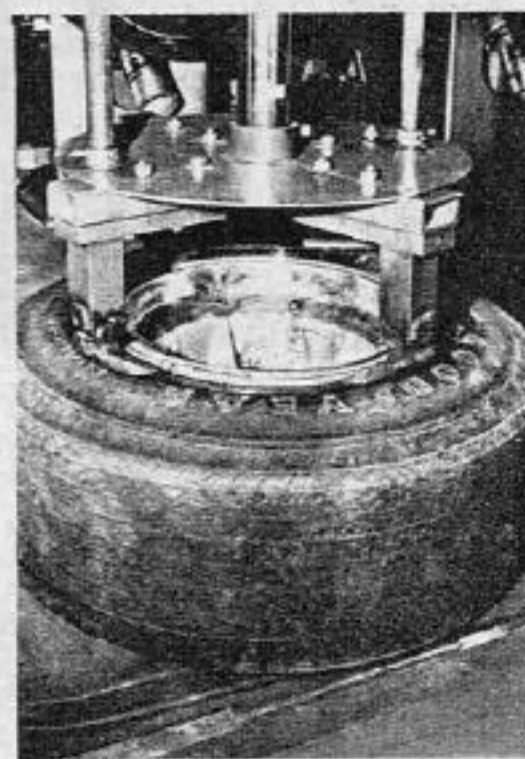
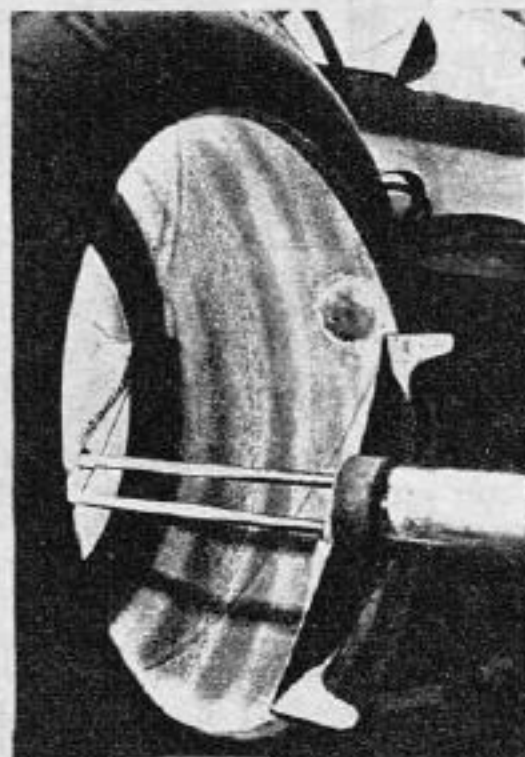
### BOUTIQUE PARA AUTOMOVILISTAS

EXCLUSIVA PARA EXIGENTES

GALERIA PLAZA CERRITO 1127 local 3 Bs.As.

# Zach

ENVIOS AL INTERIOR



Con una tiza el "popular Marrone" muestra el método ojímetro para determinar si la rueda apoya bien o no. Abajo la máquina armadora y desarmadora de ruedas, una reparación de pinchadura y el balanceo de una rueda de competición.

## GOMAS TC

simo. Con el pirómetro, aparato que llevamos a todas las carreras, se mide la temperatura en tres puntos a lo ancho de la banda de rodamiento; si hay diferencias evidentes de temperatura es señal de que la banda no apoya igual en todos sus puntos; en consecuencia, donde la goma soporta mayor cantidad de peso se calienta más y se consume desparejo, además que el auto dobla menos. Si el pirómetro indica diferencias se corrige y se prueba de nuevo hasta conseguir lo más cercano a la perfección. Nadie tiene excusa como para decir que no lo puede hacer. Una persona que yo admiro, por ejemplo, es Ruesch. Consultándonos y empleando nuestros aparatos ha determinado las combas exactas que debe usar en el Autódromo de Buenos Aires y en el de Córdoba. Por eso su auto es uno de los que más doblan."

—Y la mayoría, ¿son como él o no?

"Ultimamente todos se han vuelto más cuidadosos de las gomas. La prueba está en que tenemos que trabajar mucho más en cada carrera. Ruesch, Reutemann, Bordeu, Berta, Joseph, Albizu, Fisanotti, se preocupan terriblemente por tener lo más exacto en gomas y de ahí los resultados. En todo el año no han tenido que lamentar jamás un error, una dificultad que proviniese de las gomas."

—¿Son adecuadas las que se usan para el peso de los autos de TC?

"Bueno, las gomas que usamos aquí son las que se fabrican para F. 1 internacional, Sport-prototipos o autos tipo Indianápolis, y aunque los TC pesen 1500 kilos en orden de largada —una diferencia de 500 kilos o más con aquellos autos— de todos modos las cubiertas pueden soportar el peso de los TC porque están fabricadas con la tolerancia necesaria. Claro que con ese peso actuando en curva (mucho más fuerza centrífuga) las gomas duran menos. Lo ideal sería que los autos pesaran mil kilos..."

—¿Por qué no son radiales las gomas "patonas" que se usan en autódromos?

"En realidad porque no se ha trabajado en ellas. Las modernas gomas de competición que «nacieron» con las Dunlop R 5 y con las primeras patonas norteamericanas, no son de características radiales, pero ya las Pirelli que saldrán en Europa para sport y monoptostos experimentarán los dos tipos: radiales y convencionales. Las radiales ofrecen la ventaja de mejor absorción de potencia, mejor tenida y condiciones de frenaje y mejor evacuación del agua y resistencia al acuaplaning. Se calcula que un neumático Cinturato común desaloja alrededor de cuarenta litros por minuto gracias a su dibujo y su textura."

Frente al taller de Galbato, en la avenida Juan B. Justo, hay una gomería no muy diferente a cualquier otra. Pero en ella se encuentra Nazzario Campagna, más conocido como "Marrone", y en cuyas manos caen todas las gomas especiales de TC, TM, Mecánica Argentina o cualquier otra cosa que tenga que ver con autos de carrera. Es el armador oficial de ruedas de las cinco fábricas que se dedican a los autos (Ford, GM, IKA-Renault, Fiat y Peugeot) y también afirma, como Andolfatto, que en gran parte el desgaste prematuro de las gomas se debe a los errores de los que están en el auto o alrededor de él, pero que también no duran más de dos carreras.

Por un lado se gastan rápido. Por el otro valen caras y, lo que es peor, es muy difícil conseguirlos. ¿Cuál es la solución para la crisis que soportan los autos de TC? Parece complicada, pero quizá la clave salvadora provenga imprevistamente del ACA. Por lo menos ya sus dirigentes solicitaron una entrevista al Ministerio de Economía para levantar la serie de trabas legales que someten el pedido de las gomas a un largo trámite aduanero. Puede ser parte de una solución





**Charles y  
John Cooper, dos  
hombres que  
lograron revolucionar  
en menos de dos  
años la concepción  
de los autos de  
carrera de  
posguerra. Un solo  
principio regía  
su construcción: autos  
livianos  
y resistentes**

## **1ª PARTE**

# **LOS PADRES DE LA NUEVA ERA**

Aunque en el plano particular los constructores de automóviles van en busca de la mediata o inmediata revolución, esta se ha dado en muy pocos casos en toda la larga historia del automóvil. Los progresos, en cambio, son constantes y continuos. Todo constructor siente la necesidad bien realista de obtener esos resultados en forma inmediata, pero se le va de las manos mucho menos tiempo buscando el perfeccionamiento de soluciones aprobadas que tentando la inseguridad de nuevas teorías —revolucionarias o no— constructivas.

Charles y John Cooper pueden contarse entre los pocos casos de cambio de esquemas logrados. Pese a sus posibilidades restringidas, en menos de dos años llegaron a modificar la fisonomía de los autos de carrera, a crear una nueva escuela y un nuevo estilo.

### **HACEN LOS 500 cm<sup>3</sup>**

Fue en la posguerra y con el apoyo del Bristol Motor Cycle and Light Car Club que retorna a Inglaterra el auge del automovilismo deportivo. En ese período de lógica restricción, la reglamentación estaba resueltamente orientada en favor de las realizaciones artesanales. No se permitía sino la utilización de un motor monocilíndrico que no pasara de 500 cm<sup>3</sup>. Se aprovechaban generalmente bastidores de antiguos Austin Seven, motores JAP o HRD y cajas de velocidades de motocicleta.





# COOPER BRM

El último modelo de un chasis Cooper, el que corre este año en las carreras de Fórmula Uno. Lo impulsa un motor BRM y lo maneja Vic Elford. En la presente temporada completaron el team los pilotos Lucien, Bianchi y Robin Widdows

tas Triumph. Muchos aficionados se acercaron al llamado y entre sí firmaron un nuevo club, el "500", antecesor modesto del British Racing Sports Car Club. Organización que llegaría a pesar posteriormente en el automovilismo británico y Europeo, luego del ingreso en 1946 de Charles y John Cooper, padre e hijo, concesionarios Vauxhall.

Charles Cooper había nacido en París, hijo de madre francesa y de padre artista y bohemio. Desde los quince años no conoció otra educación más que la mecánica, exceptuando el intervalo forzado por la guerra. Entró en los primeros meses del siglo como aprendiz en la casa Napier, participando en la preparación de





autos de gran calibre, como los Wolseley de competición, el "Silver Bullet" de record y el Napier personal de Edge que en 1902 dio a su país y a la marca, la preciada Copa Gordon Bennet. Finalizada la guerra en 1918, y después de haber pasado dos años construyendo material militar, descubre la motocicleta y se entusiasma por la aviación. Y a tal punto se entusiasma por las máquinas voladoras que obtiene su brevet de piloto después de tan sólo tres horas de vuelo.

En 1920 fundó su propia casa. Se casó con una deportista mecánica que participaba de "trials" locales y el joven aviador se alineó entre los que intentaban lograr nuevos records de motociclismo. Precisa-

mente en ese ambiente, nace en 1923, John Cooper.

Cerca de Brooklands, donde se aplaudían las pruebas deportivas de sus padres, transcurre la juventud de John, quien pronto revela su habilidad y entusiasmo por la mecánica. Gracias a ello es admitido en el nuevo taller paterno de Surbiton.

Al estallar la segunda guerra es embarcado; pero ocho meses después de finalizada la contienda, se inscribe con su padre en el British Racing Sports Car Club. Dos meses más tarde, con la ayuda de cuatro compañeros, prepara un automóvil para debutar en su primera carrera.

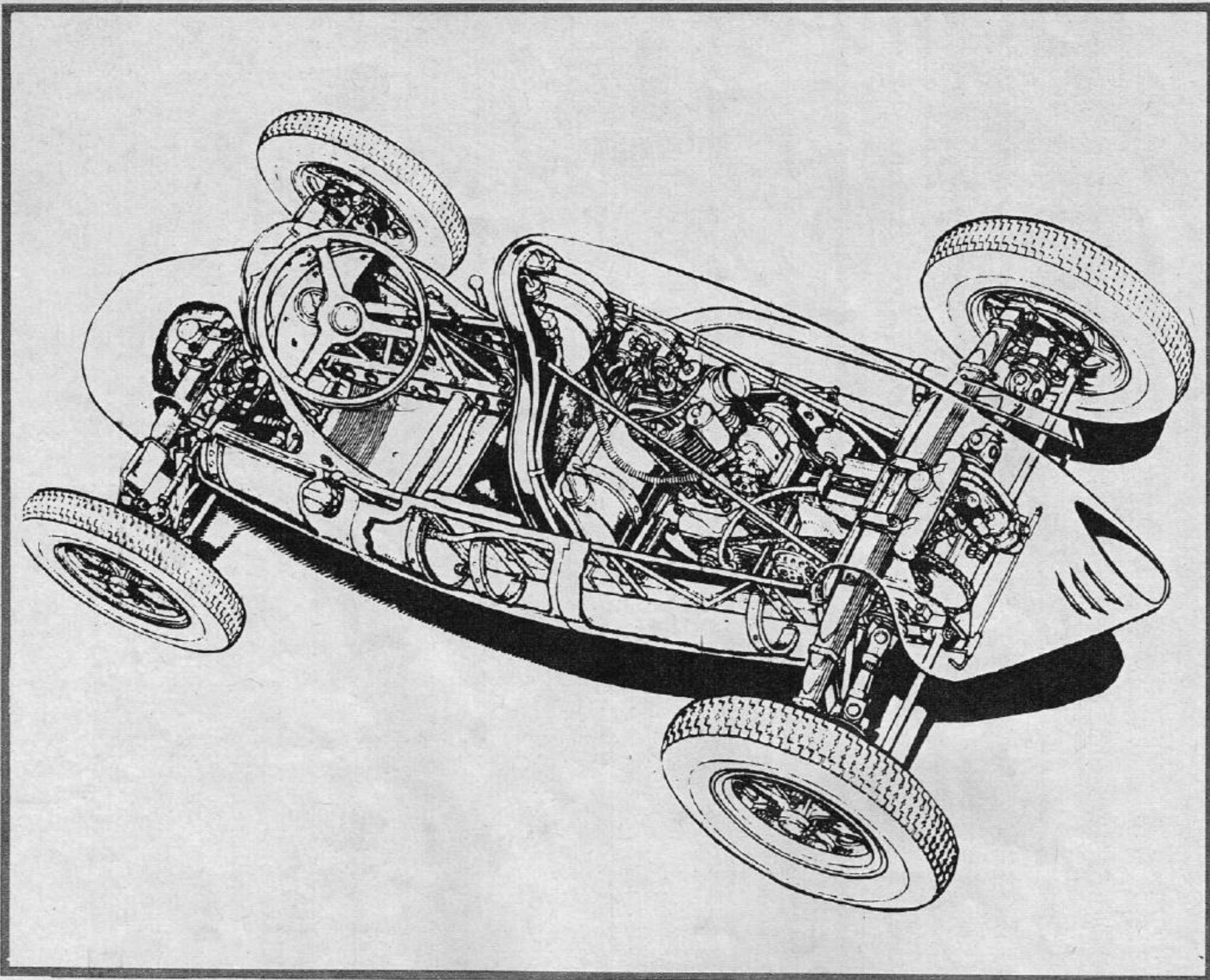
El 12 de diciembre de 1959, a más de 6.000 kilómetros de distancia de Surbiton, Charles Cooper recibe un telegrama: "So-

mos Campeones del Mundo". Trece años después de su debut como corredor, John Cooper, su hijo, lograba la anhelada Copa de Conductores con un producto de su talento conducido por Jack Brabham.

La aventura había comenzado ocho meses después de la capitulación alemana. En 1946 se inició la primera etapa, con un primer monoposto adecuado a aquel reglamento promocional del resurgimiento del automovilismo deportivo británico. En base a dos pequeños Fiat Topolino, padre e hijo construyen su primer monoposto. Los bastidores del topolino fueron acortados y soldados, utilizándose las ruedas y los frenos originales. Adoptaron un motor JAP de 497 cm<sup>3</sup> que les entregaba 35 HP y para evitar complicaciones en la







trasmisión, el grupo propulsor fue ubicado detrás de la espalda del piloto. La transmisión final quedaba finalmente, a través de una caja de velocidades de moto Triumph, a cargo de una cadena. El depósito de combustible formaba parte del apoya cabeza y el único instrumento que llevaba en el tablero era un robusto cuentarrevoluciones.

Con esta máquina, el 26 de julio de 1946, John Cooper se alista en la línea de partida de la carrera de la costa de Prescott. Construido en menos de cinco semanas, el Cooper Nº 1 no aparece entre los premiados, pero pocas semanas más tarde y siempre conducido por John, se impone en Brighton, elevando la jerarquía de su clase hasta 850 cm<sup>3</sup> a los ojos del público y provocando la curiosidad y el interés entre los pioneros de la futura fórmula 3.

Los nuevos constructores no dudan y fundan a comienzos de 1947 la Cooper Car Limited. Mientras Charles Cooper vigila la producción, su hijo continúa corriendo y a menudo gana mejorando el record de velocidad obtenido en Brighton.

### EL COOPER GRAND PRIX

Los años 1948 y 1949 participan del afianzamiento de los pequeños monopostos, que entusiasman en todas las carreras. Las que cada día son más numerosas gracias a la cantidad de coches que sigue vendiendo la nueva industria de Cooper y cuyo equipo de carreras hace tabla rasa en todas las carreras en que interviene.

Se reemplazan las ruedas del Fiat por llantas especiales de aleación liviana. Los clientes comienzan a exigir y a colaborar con ideas antes de retirar su pedido. En la casa de Surbiton reciben a los futuros propietarios, así el señor Drydon monta un motor Norton en lugar del tradicional JAP, Spyke Rhiando va más lejos aún y hace colocar en la fábrica dos motores JAP que completan 996 cm<sup>3</sup>, unión de motores hecha por él mismo. El advenimiento del primer Cooper Grand Prix era inminente a corto o largo plazo.

En compañía de Brandon, un amigo que participó en la construcción del primer monoplace, John Cooper seguía anotando triunfos en Prescott. Rhiando se impone en Silverstone y es precisamente allí donde la joven marca descubre un nuevo cliente que pronto se haría famoso: Apasionado por la mecánica, de profesión dentista y piloto en sus momentos libres, este señor Moss entrega el nuevo Cooper a su hijo Stirling y éste, en Goodwood, recibe sus primeros laureles.

En 1949 la Cooper amplía su producción y sigue en el camino del triunfo. El joven Moss de 17 años vence al veterano Drydon. Luego irá a Italia, donde al mando de un Cooper de 1000 cm<sup>3</sup> se clasifica en el tercer lugar en el difícil circuito del Lago de Garda. Villorosi, el vencedor de la carrera, intrigado, se hace presentar al piloto y al raro monoposto.

La fórmula de 500 cm<sup>3</sup> se difunde rápidamente. Se corre en cualquier parte y en la mayoría de los circuitos europeos. Movimiento proyectivo que no puede ignorar la Federación Internacional del Auto-

Trasparente del Cooper 500 de 1951. En el dibujo se destacan: el sistema de dirección, doble cilindro de freno, montaje de los tanques de combustible, motor, caja y la transmisión final, semi-ejes con juntas universales.

móvil y es así como en noviembre del mismo año la intensa promoción desarrollada rinde sus frutos. La Fórmula 3 es reconocida oficialmente a partir del 1º de enero de 1950. En ese momento comienza la gran aventura para Charles Cooper & Son.

Quedaba por saber si la nueva fórmula interesaría tanto a pilotos como a constructores europeos. La confirmación llegó cuando en el calendario se programan carreras para todos los domingos y comienzan a salir simultáneamente copias del Cooper e imitadores que realizan adaptaciones más o menos exitosas. Instalan sobre los bastidores Cooper distintos motores: JAP, Norton y Triumph. Hasta entonces se habían vendido en el taller de Surbiton 200 monoplasas.

En 1951 un nuevo Cooper —el Mark V— de 500 cm<sup>3</sup>, siempre propulsado por el motor JAP de 80x99 mm de diámetro/carrera, es lanzado al mercado. Coincidiendo con el comienzo de la Temporada Automovilística.

El bastidor seguía utilizando los dos largueros clásicos tipo cajón para la base, pero para este nuevo modelo se resolvió utilizar tubos para toda la estructura superior. Se redimensionaron los frenos y con el objeto de reducir la sección maestra se ensayó la ubicación lateral de los tanques de combustible. Con ese auto John Cooper gana en el circuito de Rouen.

Para entonces Stirling Moss y Ken Gregory al comando de máquinas Kieft con motor Norton de 350 cm<sup>3</sup> establecen nuevos records de velocidad. Se hace necesario seguir manteniendo la supremacía



# PANORAMA EUROPEO

El Team Surtees anunció su participación en la Copa Can-Am 1968. El auto con que correrá el "Big" John Surtees será un nuevo Lola 160 impulsado por motor Chevrolet que será preparado en Inglaterra por técnicos del equipo creado por el piloto británico y en el que colabora muy de cerca el constructor y amigo de John, Eric Broadley. Existe la posibilidad de que un segundo auto se inscriba en la Can-Am y esté a cargo del piloto británico David Hobbs.

Un detalle: Jochen es el apodo de Joachim y su pronunciación correcta no es lojen o loujen sino *lokjen*, dicho por el propio Jochen Rindt a nuestro enviado a Indianápolis Héctor "Pirín" Bergandi. Rindt, en alemán, significa *vacuno*. Aclarado el nombre de Jochen Rindt llegamos a la conclusión que Rindt, para nosotros, se llama Joaquín Vacuno.

Los japoneses invadieron las pistas del mundo con sus autos. Honda y Nissan son sus exponentes de mayor éxito, pero hasta ahora no tenían un piloto representativo. Esto era hasta hace muy poco, porque hace 20 días un piloto nipón, Tetsu Ikuzawa, al mando de un Brabham-Cosworth, se impuso en una carrera de Fórmula Tres corrida en Silverstone. Se impuso a los mejores de la categoría, tales como Lucas (Titan), Craft (Tecno), Westbury (Brabham), Cevert (Tecno) y Schenken (Chevron). Ikuzawa pesa 52 kilos y tiene solamente 26 años. Jonathan Williams que lo conoce desde hace muchos años dijo: "Tetsu es tan popular en Japón como Jochen Rindt en Austria".

Peter Arundell, ex piloto oficial de Lotus en F-2 y en algunas pruebas de F-1, después de su accidente y tras un largo período de reposo, ha vuelto a las carreras. Esta vez con un Ford Escort en carreras del grupo cinco. La máquina es del equipo oficial de Alan Mann.

Como los franceses no habían quedado conformes con los 310 HP que brindaba el Alpine-Renault 3 litros, ya que su mente se encuentra fija en Le Mans '68, continuaron trabajando duro y parejo sobre las cámaras de combustión del motor Gordini V-8. Las originales 7.000 rpm fueron llevadas a 7.200 rpm y su potencia es del orden de los 320 HP. El peso del coche también fue disminuido y es ahora de 664 kilogramos. Si ganarán en Le Mans no lo sabemos, pero van con lo suficiente como para conseguirlo

## sugerencias PARABRISA CORSA



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



**STUDEBAKER  
CITROEN**  
REPUESTOS LEGITIMOS  
CHARCAS AUTOMOVILES  
S. R. L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399  
ex CHARCAS  
Tel. 32-9179 - Bs. As.

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

**ECO**

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

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

**FAROS DAVID**

**777 HALOGENO**  
"GAS DE IODO"  
EXTRACHATO "35 mm."  
Fabrica y distribuye  
**CASA DAVID S.A.**  
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.  
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

INSTRUMENTAL DE CALIDAD

**KILOMETRO**

LINEA MERCEDES BENZ

CASA CENTRAL:  
Quito 4018

SUCURSAL:  
Quintino  
Bocayuva 392  
Buenos Aires

ANTONIO A. BELVEDERE

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

ENVIOS AL INTERIOR.

Servicio oficial **VDO**

REPUESTOS  
**TAUNUS**  
Linea completa

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

MOTOCICLETAS  
**TRIUMPH**

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS  
TALLERES PROPIOS  
IMPORTADOR Y REPRESENTANTE EXCLUSIVO  
**SALATINO y Cía. S. R. L.**  
Av. J. B. JUSTO 7747, Cap.

PARA SU DKW  
AUTO UNION  
TIPO ORIGINAL

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE  
**MARLIT** (R)

SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO:

BATALLA DEL PARI 436, TEL. 54-0303  
(EX PALIQUE)  
CERVIÑO 3767, TEL. 72-9515  
HERRERA 582, TEL. 21-4075,  
BUENOS AIRES.

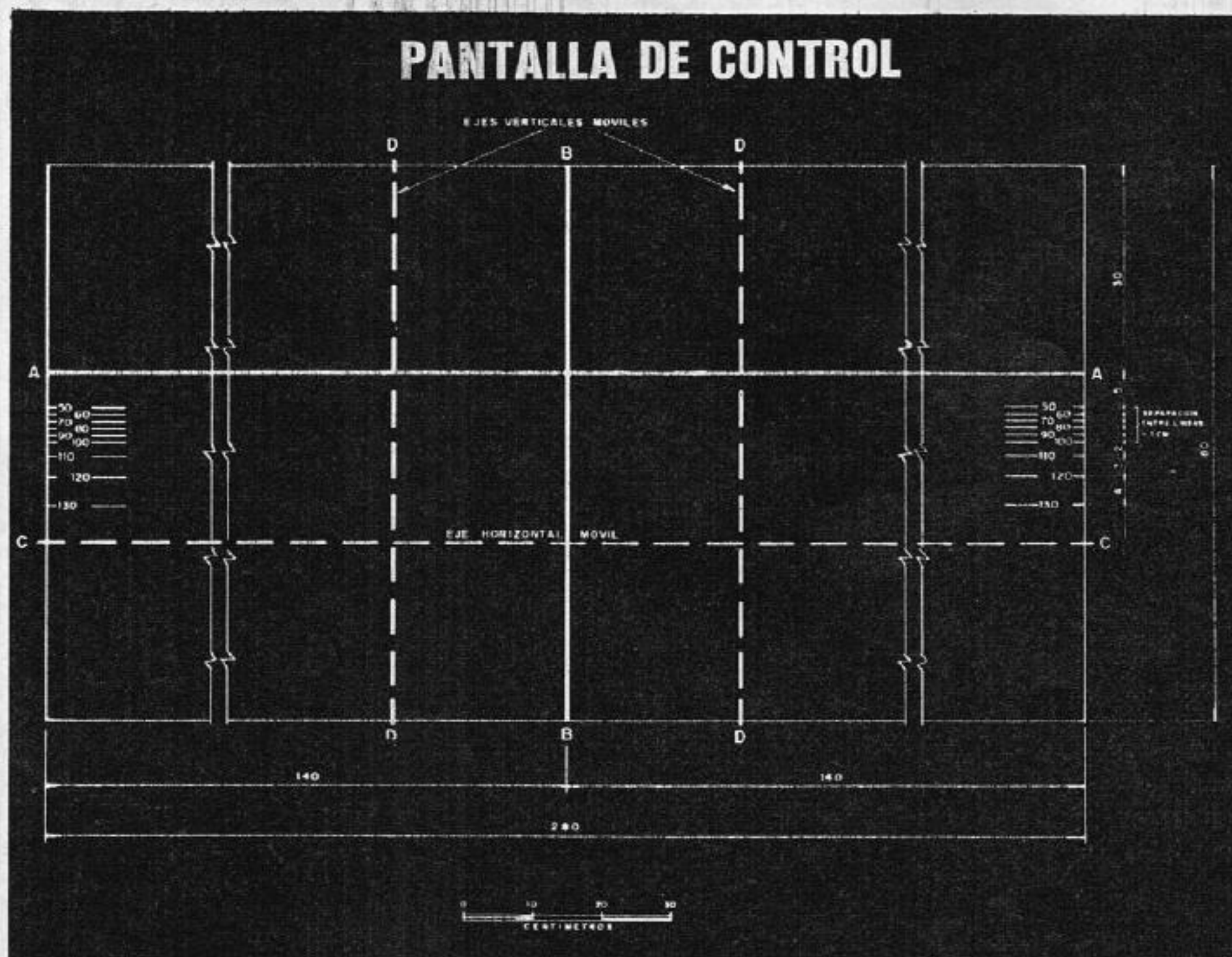


**Parabrisas**  
**CORSA**

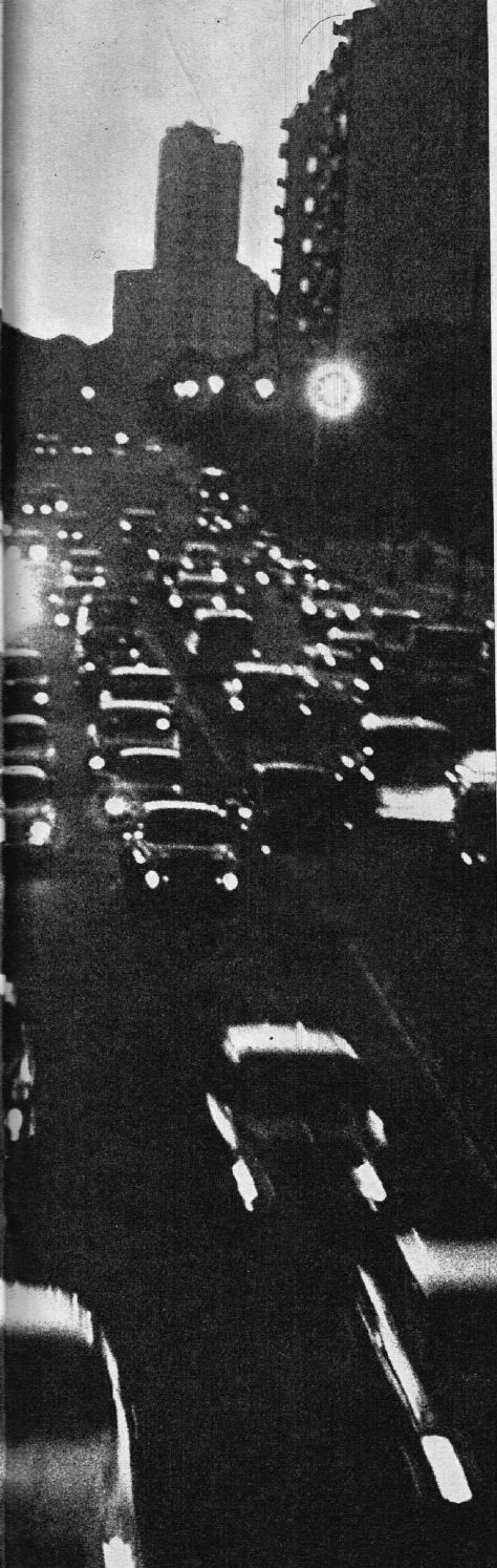
la guerra del  
automóvil

# ...Y TODO A MEDIA LUZ

**PARABRISAS CORSA** revela para sus lectores el misterio de la nueva ordenanza municipal que reglamenta el uso de las luces de los automotores. Y como es lógico suponer, también opinamos sobre la medida







De repente, una mañana, como todas las mañanas de invierno, abrimos los diarios y nos encontramos con que la Municipalidad de esta bendita ciudad de Santa María de los Buenos Aires ha decidido reimplantar una antigua reglamentación que obligaba a circular a todo el mundo (a todo el mundo que anduviera en auto) con las luces bajas.

Así es, no más, hubo una ordenanza así, pero parece que cayó en desuso porque nadie le daba bolilla. Unos días después de reimplantada la mencionada reglamentación u ordenanza, se suspendió la medida y se encargó a especialistas en la cuestión un estudio más completo que tendiera a sacar un reglamento más "piola".

Los cerebros funcionaron y produjeron la Ordenanza Municipal Nº 23754/68.

Hasta aquí todo bien, gracias. Pero el asunto es que en algunos diarios de nuestro medio se publicó algo al respecto, es decir, informaron al gran pueblo argentino salud —bastante informalmente— sobre los alcances de esta ordenanza. En otras palabras, pusieron lo que sus respectivos leales saberes y entenderes habían comprendido. Resultado: los lectores, los interesados, los que debían acatar la ordenanza, se hicieron un bdrío mental enorme, porque resultó que en varios diarios figuraban interpretaciones distintas de la ordenanza y en ningún caso fue la interpretación correcta.

Desde ya que la noticia sobre la reglamentación se difundió bastante a base de chimentos e interpretaciones personales de los chimenteros, lo que generó un panorama paradójicamente oscuro, tratándose de un problema de iluminación.

### FALTA DE DIFUSION

¿Por qué sucedió todo este merengue? Muy sencillo: los responsables de la criatura no habían planificado la difusión correcta en los medios de difusión masivos. No habían efectuado la campaña publicitaria adecuada para poner al alcance del consumidor (léase automovilista) el por qué y el cómo de esta medida. Una medida de esta importancia —cuyo incumplimiento se va a traducir en multas— debió ser, como es lógico, publicitada con oportunos y repetidos pantallazos (por lo menos esquemáticos) por televisión y simultáneamente se debieron mandar a los diarios y a las revistas especializadas textos perfectamente explicativos y diagramas sobre el asunto.

Peeeeerooooo... la difusión se encaró de otra manera. Se recurrió solamente a la buena voluntad de algunos órganos periodísticos y algunas instituciones particulares. Sabemos que fueron miles los volantes que distribuyó el Municipio buscando el apoyo benévolo y solidario de garajistas, colectiveros, cuidadores de autos, dueños de estaciones de servicio, etc. Pero por supuesto estos medios no ortodoxos de difusión no funcionaron como se esperaba. Entendemos que la falla derivó del hecho de que estos particulares no tienen obligación legal ni económica de hacerlo. Lo hicieron en la medida de su interés circunstancial o no lo hicieron. Es así que la volanteada, único medio de difusión (impreso, por otra parte, por ADEFA y no por la Municipalidad) fue inoperante.

Por eso, al no estar informado, el hombre de la calle empezó a tejer y destejer conjeturas. Y allí comenzó el misterio, este misterio que hoy PARABRISAS CORSA se propone descifrar para ustedes. En otras palabras, trataremos de explicarles cómo es la dichosa ordenanza y les daremos nuestra opinión al respecto.

Y para desentrañar el misterio, nosotros tuvimos que informarnos, ir a las fuentes. No podíamos guiarnos por algunos comentarios periodísticos que interpretaban la medida en forma contradictoria. Por eso, lo primero que hicimos, una vez que llegamos a la conclusión de que nadie estaba en la onda verdadera,

fue consultar con las autoridades competentes.

Por comenzar, entendemos que este asunto de "la media luz" tiene un punto de partida falso. Se nos ha explicado, como justificación, que aquí era lógico implantarlo, porque en todos los países del mundo está en vigencia. Cada casa es un mundo y por ello, sin querer decir que en los países europeos en que se aplica esta norma no funcione, queremos sin embargo destacar que para decidir su implantación en Buenos Aires debió haberse encarado previamente un estudio completo, estadístico y técnico de la situación. Si estadística y técnicamente se hubiese llegado a la conclusión de que era necesaria su aplicación, acataríamos sin críticas la decisión. Muchas veces hemos dicho desde estas columnas que el día en que nos guíemos solamente por nuestra inspiración y experiencia, el día en que dejemos de seguir las pautas europeas y norteamericanas, estaremos en camino de ser un gran país, que se desarrolla en plenitud, con toda la fuerza de su juventud. Pero si seguimos haciendo las cosas de tal o cual manera porque en París o Londres lo hacen así, sin pensar si a nosotros nos viene bien y si nos hace falta, nunca dejaremos de ser imitadores, meros copistas. Y sin duda esta filosofía de bolsillo se aplica al presente caso. Tenemos que aplicar esta o aquella norma porque en otros lados está en vigencia.

Pero queremos ya mismo cumplir con nuestra palabra y descifrar el misterio:

### REGULACION DE LOS FAROS

Para empezar, digamos que la regulación de los faros se debe efectuar con el auxilio de una pantalla especial que describiremos a continuación: Esta pantalla debe ser plana y sus dimensiones son 2,80 m de ancho por 0,80 m de alto. En su medio debe tener pintado un eje vertical BB y un eje horizontal AA (este último a 0,30 m del borde superior de la pantalla). La pantalla debe poseer un mecanismo tal que permita su movimiento en sentido vertical manteniendo siempre el paralelismo del eje horizontal AA con el piso; además debe tener dos ejes verticales móviles DD (desplazables paralelamente al eje BB) y finalmente un eje móvil horizontal CC (desplazable paralelamente al eje AA). Además la pantalla deberá tener dos escalas —representadas en la figura Nº 1 en los costados— cuyas marcaciones van desde 130 (cm) hasta 50 (cm). Estas escalas se ubican, tal como lo indica la figura Nº 1, siguiendo la proporción que marca la escala en centímetros, que aparece al pie y con una separación entre marcas tal como se indica al costado de las mismas escalas (4 cm entre la marca 130 y 120, 3 cm entre la 120 y 110, etc.).

Para efectuar el control hay que disponer de un lugar plano y oscuro. El vehículo a controlar deberá tener los neumáticos correctamente inflados y los faros limpios, si el control es realizado con el coche vacío (es decir, sin pasajeros ni conductor a bordo) esto se deberá recordar para que si la Policía lo detiene para hacer un control verificador —que por otro lado se comenzará a hacer cuando las autoridades lo anuncien— dicho contralor también sea realizado en las mismas condiciones de carga, es decir, sin nadie a bordo.

Volviendo a nuestro asunto, el control se hace así: se coloca el coche frente a la pantalla y a 10 metros de ésta (distancia a contar desde los faros). El coche se empuja hacia abajo, por ejemplo cargando sobre el paragolpes con un pie, tres veces, soltándolo para que naturalmente vuelva a su posición de reposo y la suspensión se acomode a un "punto muerto" término medio.

Se mide con un metro la altura del centro de los faros respecto del piso, se levanta o baja la pantalla (verticalmente) hasta que el eje horizontal AA quede a una altura respecto del piso,



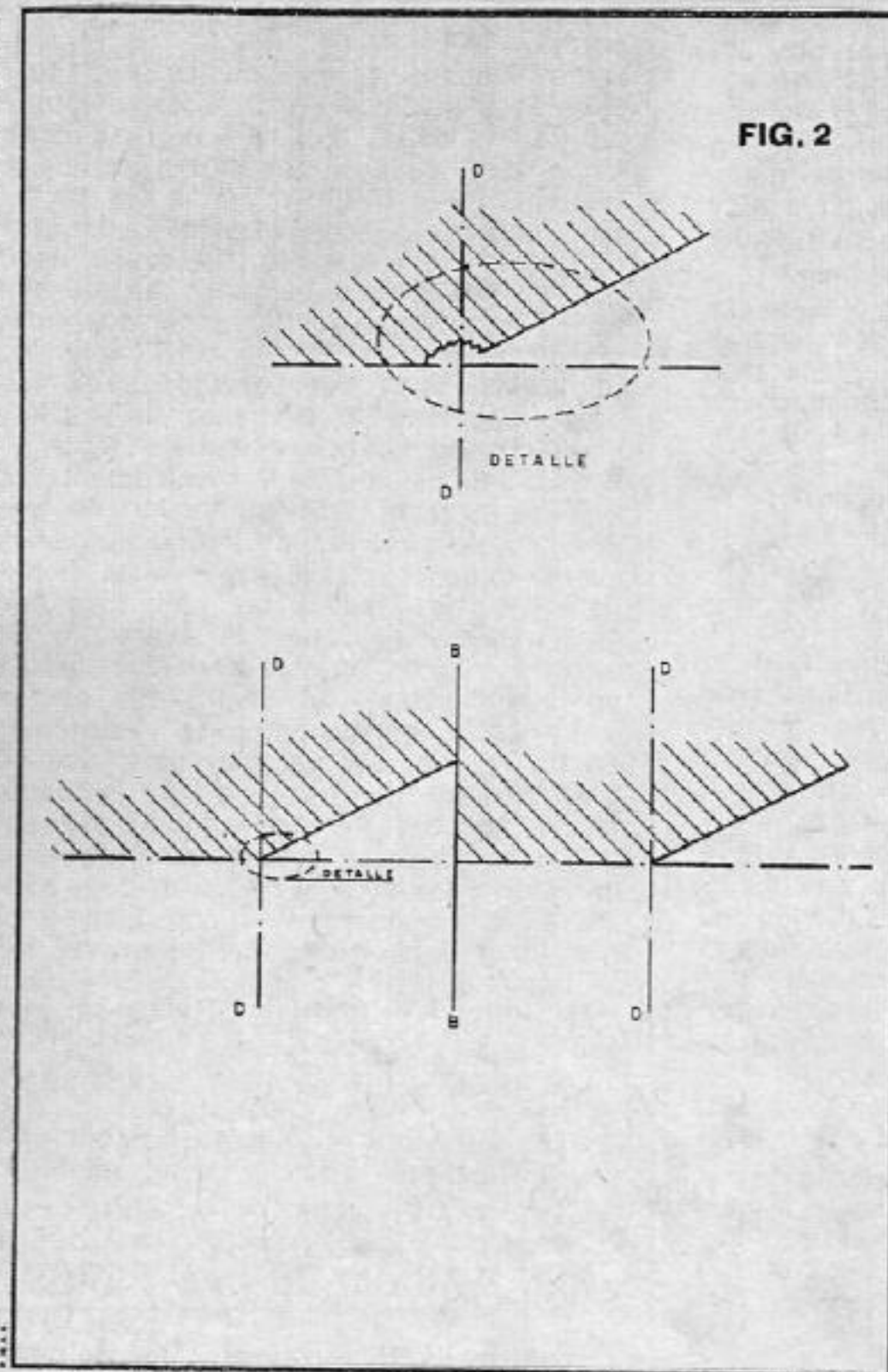


FIG. 2

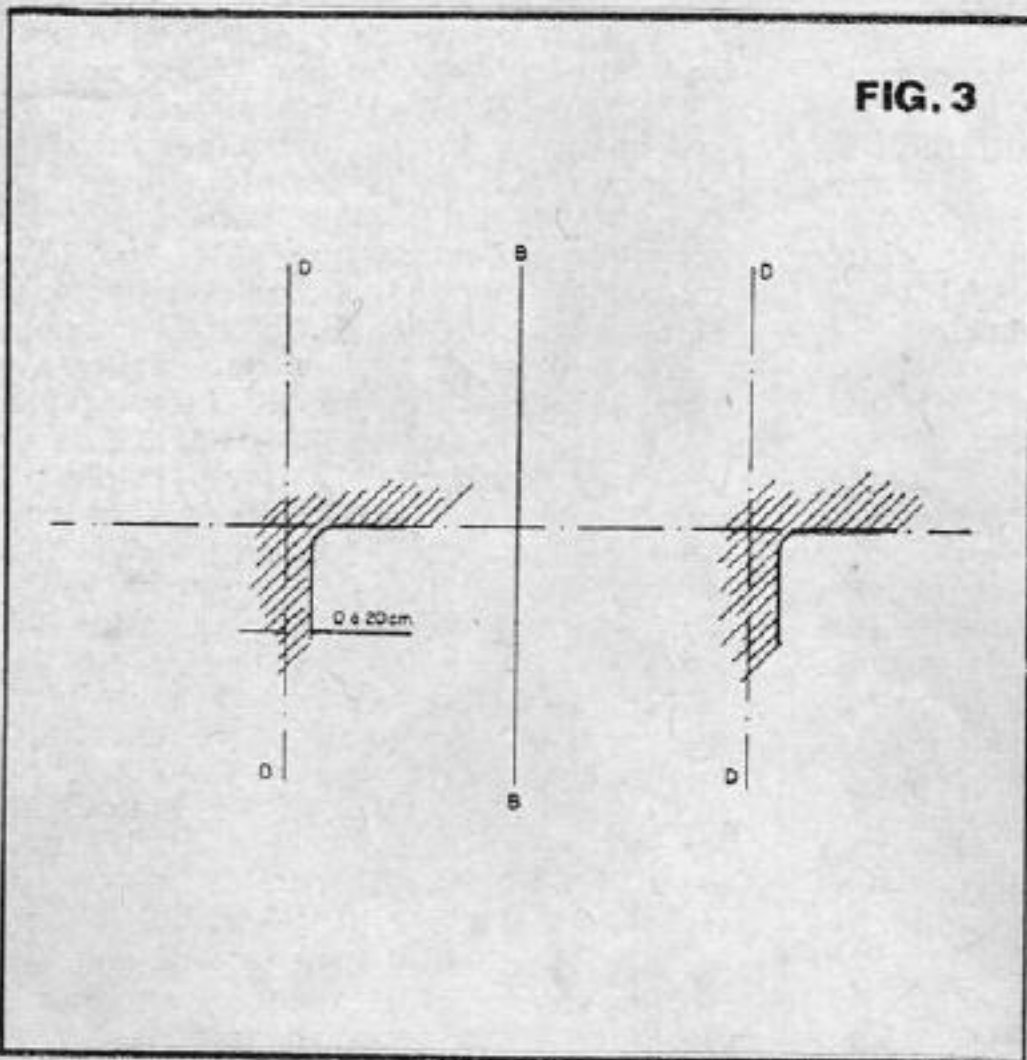


FIG. 3

### ¿CUANDO EMPIEZAN LOS PALOS?

La ordenanza ya está en vigencia. Por ahora las autoridades están en la etapa de "enseñanza" (por eso la Policía detiene a los que no circulan con la luz baja y les dice que la enciendan), que durará todavía unos días más. Dentro de unos diez días, más o menos, las autoridades anunciarán el comienzo de la etapa definitiva, es decir, de la etapa punitiva, vulgo palos, vulgo verificaciones al azar en la vía pública (donde estarán ubicadas estratégicamente pantallas verificadoras y personal ad hoc) y las consabidas multas a los infractores. ¿Qué nos deparará el "distino" a los pobres automovilistas? Chi lo sa.

igual a la que tienen los centros de los faros.

Se mide la separación entre los centros de los faros de luz baja (porque hay autos que tienen faros dobles, como el Fiat 1500) y se coloca esta medida simétricamente respecto del eje vertical BB mediante los ejes móviles DD. Movemos el eje horizontal desplazable CC hasta hacerlo coincidir (a derecha e izquierda) con la marca de la escala igual a la medida (que anteriormente habíamos efectuado) de la altura del centro de los faros al suelo. Ahora bien, como estas escalas están graduados de 10 en 10 cm y a lo mejor la altura de los centros de faros es, por ejemplo, 83 cm, se debe colocar el eje CC en coincidencia con la división de la escala inmediata inferior: en este caso 80.

Se enciende la luz baja del coche, la línea demarcatoria "luz-sombra" del haz luminoso no debe sobrepasar la altura del eje horizontal CC que habíamos —como hemos visto— situado.

Creemos que queda esta parte aclarada. Pero surge aquí una duda: ¿qué pasa en el caso del Citroën si usted hace efectuar la regulación en un taller especializado que tenga esa pantalla digamos con usted —conductor— como única carga? Su altura de faros queda en reglamento si no se le suben al coche la patrona y su cuñado con el pibe. Si esto sucede, usted tendrá que seguir circulando por esas calles de Dios sin intentar accionar el regulador de incidencia de los faros, es decir, iluminando ahicito no más (porque con tal carga la suspensión del Citroën baja tanto, que el haz luminoso llega nada más que a iluminar a un par de metros, razón por la cual sus fabricantes le pusieron el regulador de incidencia de los faros). Si en cambio a usted se le ocurre accionar el regulador de los faros para iluminarse un poco más lógicamente el camino y lo para la Policía para hacerle el control de la luz con la pantalla, por más que les diga que la regulación se la hicieron en el Taller XX con una sola persona a bordo, usted estará irremisiblemente perdido, ya que su regulación de faros habrá ido a parar a los "caños" (porque no me diga que a ojímetro usted podrá accionar en sentido inverso el regulador de faros, para volverle a dar la incidencia primitiva). En fin... son cositas de esta ordenanza, que de malditos hacemos notar.

Pero el asunto no termina aquí. Sencillo, no más, ahora falta la regulación lateral de los faros. Para esto hay que ver si nuestra cafetera tiene luz tipo sistema unificado europeo (Peugeot, etc.), o sea luz asimétrica, o si tiene sistema americano (unidades selladas). En el primer caso —ver figura N° 2— la proyección sobre la pantalla del haz de luz baja da una figura como se representa en la ídem N° 2. El vértice del ángulo formado por el haz (que no es tal vértice sino una forma, como se puede apreciar mejor en el detalle) coincide con el eje vertical DD de cada faro, admitiéndose una desviación lateral de 6,5 cm hacia ambos lados.

La regulación lateral para el sistema americano debe hacerse de tal manera que los haces luminosos den unas manchas de luz tal como se puede ver en la figura N° 3. El borde izquierdo de la mancha de luz debe estar a la derecha del eje vertical DD de cada faro y comprendida entre 0 y 20 cm de éste.

### PARABRISAS CORSA OPINA SOBRE LA ORDENANZA

Aunque estamos opinando desde que empezó la nota, urge que quede concretada nuestra sintética opinión:

1º) Está mal que seamos imitadores. La medida sería lógica previo un análisis de las estadísticas de accidentes ocurridos por circular con las luces de posición, no porque sea una norma apli-

cada sin excepción en Europa... Por eso nos preguntamos qué estadísticas existen de este tipo de accidentes (por guiar con las luces de posición como causa exclusiva). Respondemos nosotros mismos: ninguna.

2º) Se nos ha dicho que la medida fue adoptada porque circulando con las luces bajas se iba a evitar que los coches cayeran en los pozos o en los baches y, asimismo, se iba a evitar atropellar a peatones u otros vehículos en cruces de calles donde el alumbrado público es deficiente.

Nosotros creemos que si es cierto, como todos sabemos, que los baches o la iluminación deficiente son causas potenciales de accidentes, lo primero que hay que hacer es iluminar mejor las calles y tapar los baches. Para solucionar un problema hay que atacar las causas, no los efectos, máxime cuando esas causas son imputables a la deficiente conservación de pavimentos y otras obras, en jurisdicción municipal.

3º) La circulación con luz baja, aunque sea de acuerdo a los cánones del estudio de ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), no va a reportar ninguna ventaja, pues no va a prevenir ningún accidente por su solo efecto. Por otra parte la circulación con luz baja puede resultar molesta muchas veces para quienes circulan en zonas de gran tránsito, máxime en días de lluvia, cuando los haces luminosos se reflejan en el pavimento. Por eso, en vez de detectar obstáculos (autos, personas) en esos días de lluvia, lo que nuestros ojos recogen es una encrucijada enceguedora de luces, a veces en tetracolor. (Recordemos el principio físico que a veces se cumple: luz más luz igual a oscuridad.)

No olvidemos, por otra parte, que hay muchas calles y avenidas magníficamente iluminadas, con el sistema de mercurio, y que por ello, al introducirse una nueva luz a lo ya muy iluminado, nada cambiará en favor de la seguridad. La prueba de esta afirmación es que en algunos barrios bien iluminados de París no rige la obligatoriedad de circular con luz baja, por lo que se circula cómodamente con las luces de posición.

Asimismo no olvidemos que hasta hoy, sin mediar obligación con multa, cualquiera de nosotros al entrar a un barrio mal iluminado automáticamente enciende las luces bajas.

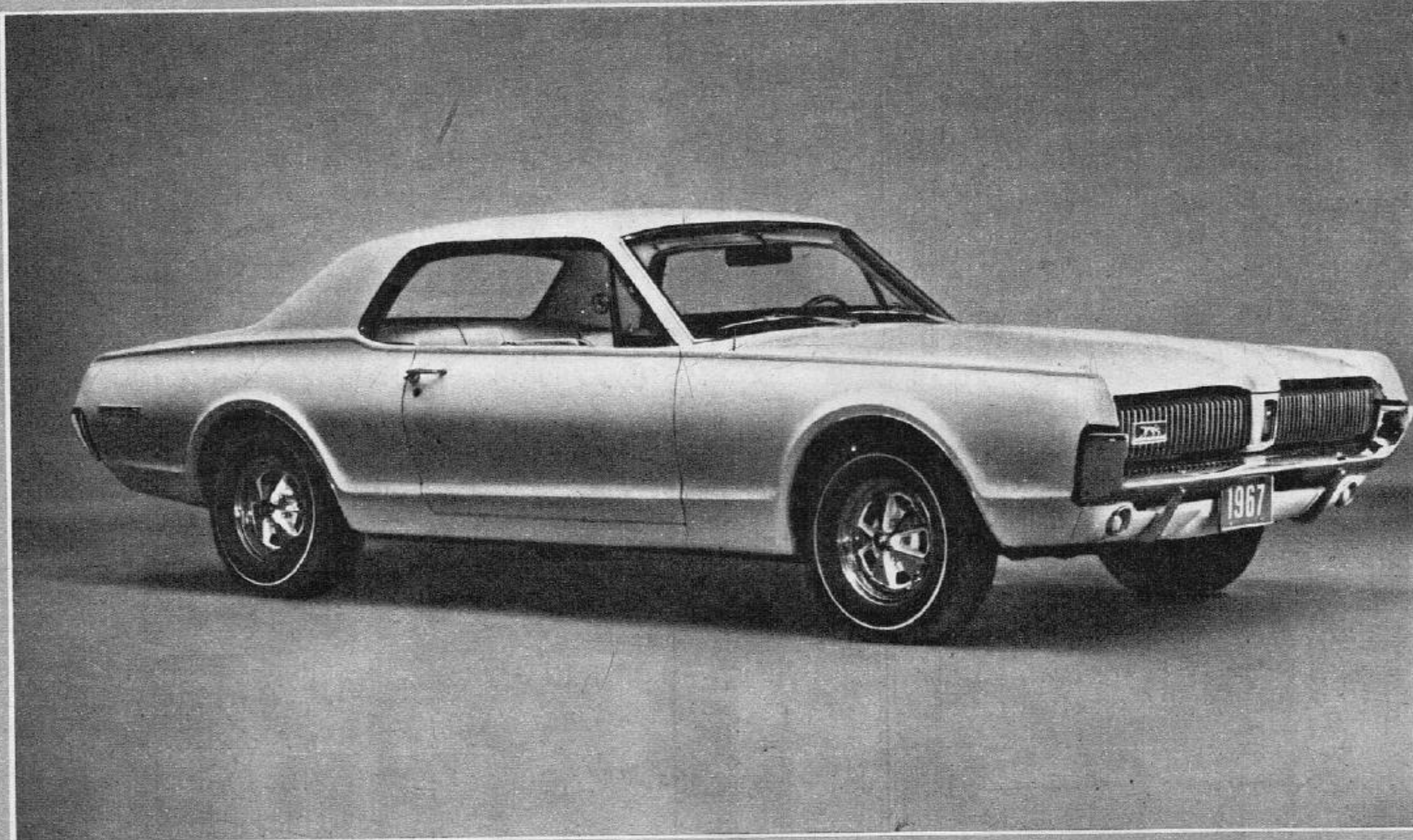
4º) Con todo lo dicho no queremos, sin embargo, criticar totalmente esta reglamentación. Nos parece positivo normalizar el alcance y funcionamiento de las luces bajas, pero no creemos necesaria la implantación de su uso obligatorio. Opinamos que aunque no se incrementen los accidentes por el uso obligatorio de la luz media, la medida no va a beneficiar a nadie.

Las autoridades municipales al poner en vigencia la reglamentación obligan a todos los automovilistas a regular sus luces de acuerdo a las normas de la ordenanza. Pero para esta operación son imprescindibles las pantallas ad-hoc.

Ahora bien. Para realizar esta operación, los talleristas tendrían que fabricar las susodichas pantallas, cuya factura no es sencilla sino, por el contrario, técnicamente algo compleja. Esta razón, unida al hecho de que los mecánicos no tienen ninguna obligación legal de gastar su tiempo y algo de su dinero en este singular trabajo, lógicamente escurren el bulto, por lo cual los automovilistas deberán ir a parar al mismo sitio: las estaciones de servicio del A.C.A., para que le hagan la regulación de sus faros. Consecuencia: la gente del ACA no dará abasto para atender a las largas caravanas de buenos ciudadanos que quieren cumplir con lo que la ley manda...

La solución sería que el Municipio instruyera personal especializado y organizara la distribución de pantallas, para evitar esta tortura china que se nos avecina cuando decidamos, nosotros también, entrar en la cola de los desdichados urgidos por cumplir con las ordenanzas.





# EL PUMA DE FORD

**En inglés, Cougar; en castellano, puma. La imagen del agresivo felino ha sido utilizada por la Ford para denominar y representar a uno de sus vehículos de la línea deportiva. Los nuevos modelos Mercury cubren los requerimientos deportivos del gusto americano.**

Para el gran Arturo Jauretche, el rápido desarrollo económico de los Estados Unidos de América ha traído como consecuencia el advenimiento de una sociedad de "guarangos". (El guarango es un personaje inevitable de una sociedad en ascenso. Es un consentido, satisfecho de sí mismo y exultante de esa satisfacción. El guarango es la cantidad sin calidad). Dicho en otras palabras: la riqueza que llegó demasiado temprano a las manos de quienes no estaban en el momento justo de su madurez social, ni tenían el "añejamiento" suficiente, provocó ese gusto tan particular del comprador norteamericano. Esos coches con muchos cromados, gigantescas y aparatosas colas, reflejan toda una forma de vida.

Pero poco a poco, el famoso "american way of living" se ha ido transformando. Muy poco y muy poco a poco; y si ahora en 1968 para muchas cosas no son un ejemplo de austeridad, en lo que respecta al automóvil, éste ha adquirido características mucho más digeribles.

El desgraciado Chevrolet Corvair fue la manzana de la discordia. Del modelo "europeizante" se fueron al coche de corte deportivo. Así llegó el exitoso Ford Mustang, el contraataque GM y toda la secuela.





# COUGAR



**Siguiendo la tradición americana, de la gran cilindrada, el Mercury Cougar ofrece en sus distintas versiones motores de elevada potencia, desde 210 hasta 390 HP. con altas relaciones de compresión y con cilindradas que oscilan entre 5 y 7 lts.**

Así se abrieron otros frentes de lucha ante el difícil gusto del usuario. Tan difícil que lograr 50.000 unidades vendidas en menos de seis meses, cifra absurda por lo baja para el mercado USA, se consideró todo un exitazo. ¿Y cuál fue el coche que en 1967 logró introducirse en tal forma durante 1967? El Mercury Cougar, un automóvil de techo duro y cuatro plazas de líneas deportivas y personales.

Veamos un poco ahora, antes de entrar al análisis de la máquina, el porqué de la aceptación en boca de sus propietarios consultados por una publicación norteamericana dedicada a las estadísticas. Para un señor de Missouri "Es el auto más atractivo y singular del año". Un lechero de Maine agregó que "Tiene una apariencia deportiva que llama mucho la atención". Mientras que un mecánico de aviones de Arizona expresaba: "Todo el mundo lo admira" (...)

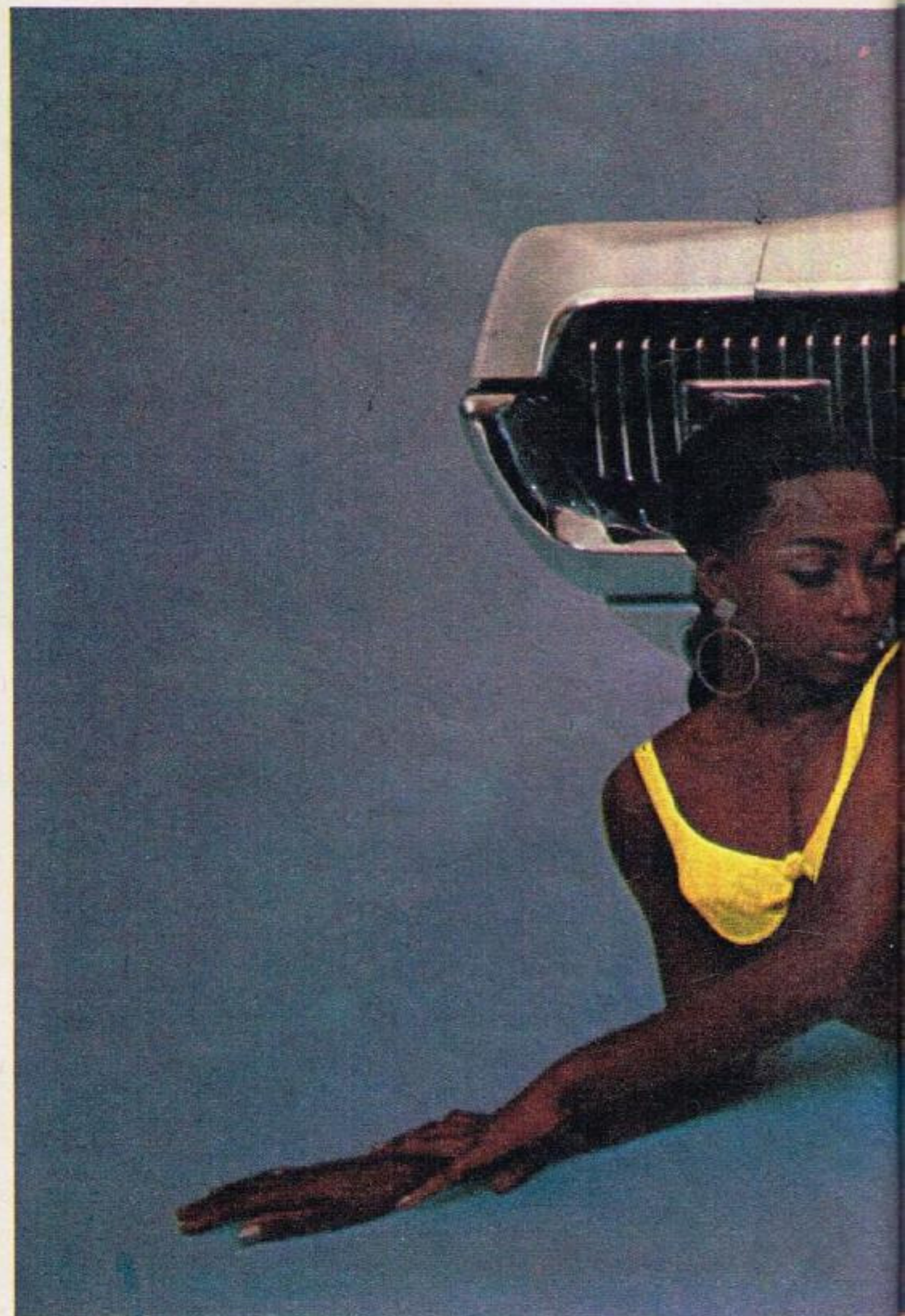
Veamos ahora cuáles son las características de esta especie de "boom" automovilístico: Se entrega una versión denominada GT de serie con motor V8 de 6,4 litros y 335 HP y frenos delanteros de discos. Este año fueron reformadas las colas y trompas de todos los modelos de serie, como así también los motores, que fueron agrandados. El V8 de 4,7 litros con que venían provistos los modelos XR-7, fue llevado a 4,9 litros. También se entrega un modelo denominado GT-E con un motor V8, pero de siete litros de cilindrada, frenos delanteros de discos y caja de velocidades automática.

Pero de entre todos ellos, el gran modelo del '68 es, indudablemente, el GT-E de 7 litros. Porque precisamente este modelo satisface plenamente los nuevos requerimientos deportivos del gusto norteamericano.

Y para responder a la enorme demanda, la Mercury agrandó la gama de variantes en los equipos motrices: ofrece a los clientes las versiones clásicas Cougar, Cougar GT, Cougar XR-7 y este Cougar GT-E 7 litros.

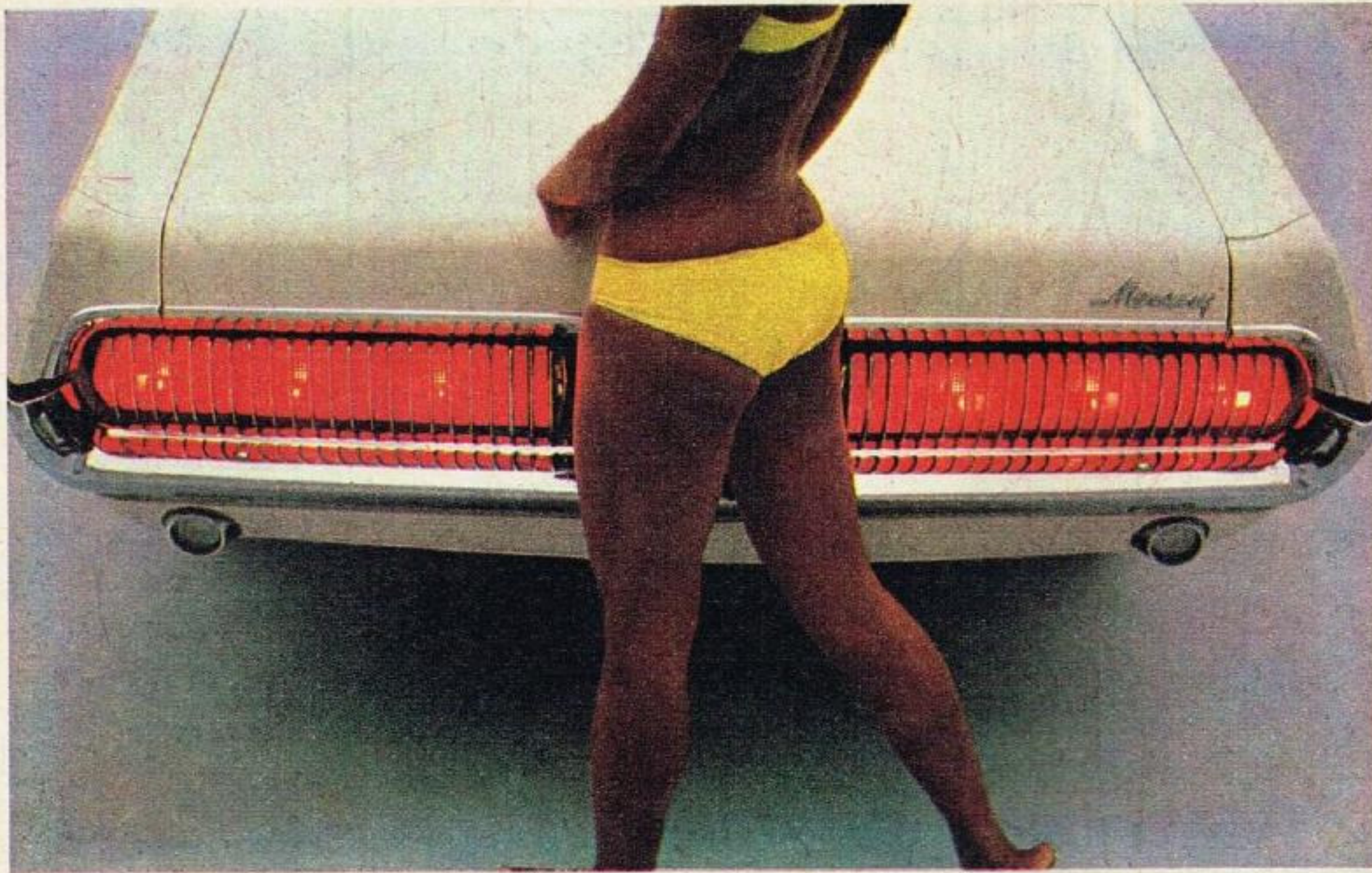
El motor del modelo más potente desarrolla 390 HP a 5.600 r.p.m. con transmisión automática Merc-O-Matic de 3 velocidades exclusivamente. Se distingue de sus hermanos por la suspensión más dura y deportiva, por las pinturas laterales características y sobre todo, por el equipo en serie de servofreno y servodirección. Por último, digamos que al igual que muchos otros automóviles americanos de este año, el Cougar está provisto de una cantidad de medidas de seguridad: columna de dirección retráctil, sistema de frenaje de doble circuito, cinturones de seguridad de cintura y bandolera en los asientos delanteros y de cintura en los traseros.

A este paso, no será muy lejano el día que junto con "plus HP" la publicidad automovilística estadounidense venga a despertar el gusto refinado y sobrio del difícil mercado del norte.





La cola esbelta y juvenil, de  
suaves líneas, se adapta  
tanto al gusto americano  
como al europeo...



El frente agresivo del  
producto habla de los 300 HP  
al freno. Los faros dobles  
están ocultos por elementos  
rebatibles de la parrilla.





# EL PUMA DE FORD



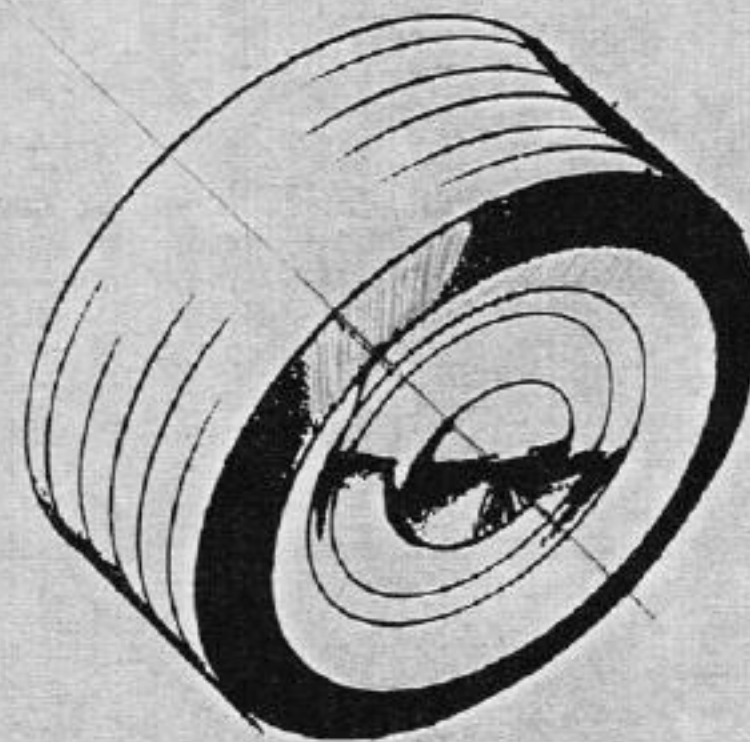
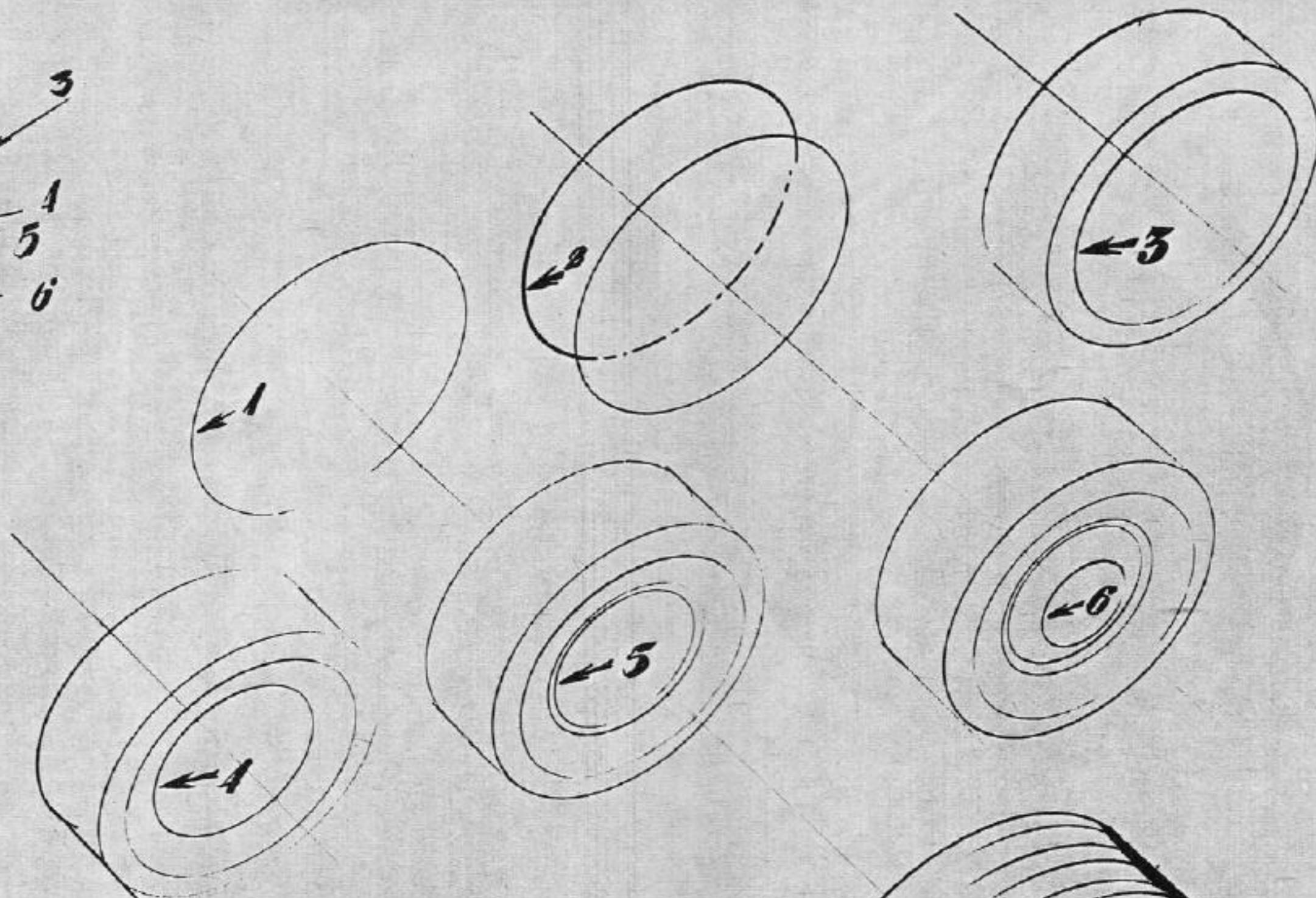
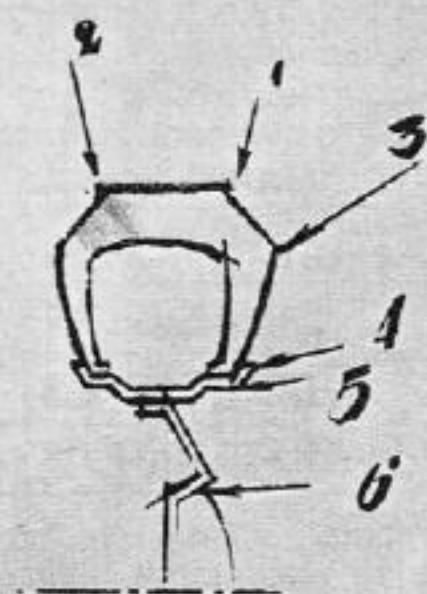
## LOS MOTORES PARA COUGAR

MOTORES	COUGAR 302 V8	COUGAR SUPER 302 V8	MARAUDER 390 P V8	MARAUDER 390 GT V8	COUGAR 327 E V8
STANDARD EN .....	Cougar Cougar XR-7	—	—	Cougar GT	Cougar GT-E
OPCIONAL EN EL .....	—	Cougar Cougar XR-7	Cougar Cougar XR-7	Cougar Cougar XR-7	—
CILINDRADA EN CM <sup>3</sup> .....	4.953	4.953	6.396	6.396	7.002
DIAMETRO CARRERA EN CMS. ....	101 x 76	101 x 76	103 x 96	103 x 96	107 x 96
POTENCIA HP A R.P.M. ...	210 a 4.600	230 a 4.800	280 a 4.400	325 a 4.800	390 a 5.600
CARBURADOR .....	2 bocas	4 bocas	2 bocas	4 bocas	4 bocas
COMPRESION .....	9,0:1	10,0:1	10,5:1	10,5:1	10,9:1
COMBUSTIBLE .....	80 oct.	90 oct.	90 oct.	90 oct.	90 oct.
ESCAPE .....	Simple	Doble	Doble	Doble	Doble
LEVANTA VALVULAS .....	Hidráulico	Hidráulico	Hidráulico	Hidráulico	Hidráulico

## TRANSMISION

STANDARD .....	Manual 3 veloc.	Manual 3 veloc.	Automática Merc-O-Matic	3 veloc. Manual espec.	Automática Merc-O-Matic
OPCIONAL .....	Manual 4 veloc. o Merc-O-Matic	Manual 4 veloc. o Merc-O-Matic	—	Manual 4 veloc. o Merc-O-Matic	—





# LAS RUEDAS OVALADAS

## MANUAL DE STYLING

9ª NOTA

por HECTOR LUIS BERGANDI

**Para que un auto esté bien "plantado", debe tener sus ruedas perfectamente ubicadas y orientadas. A mano alzada o con plantilla, siguiendo unas pocas reglas constructivas, podrá lograr una buena "base" a su auto.**

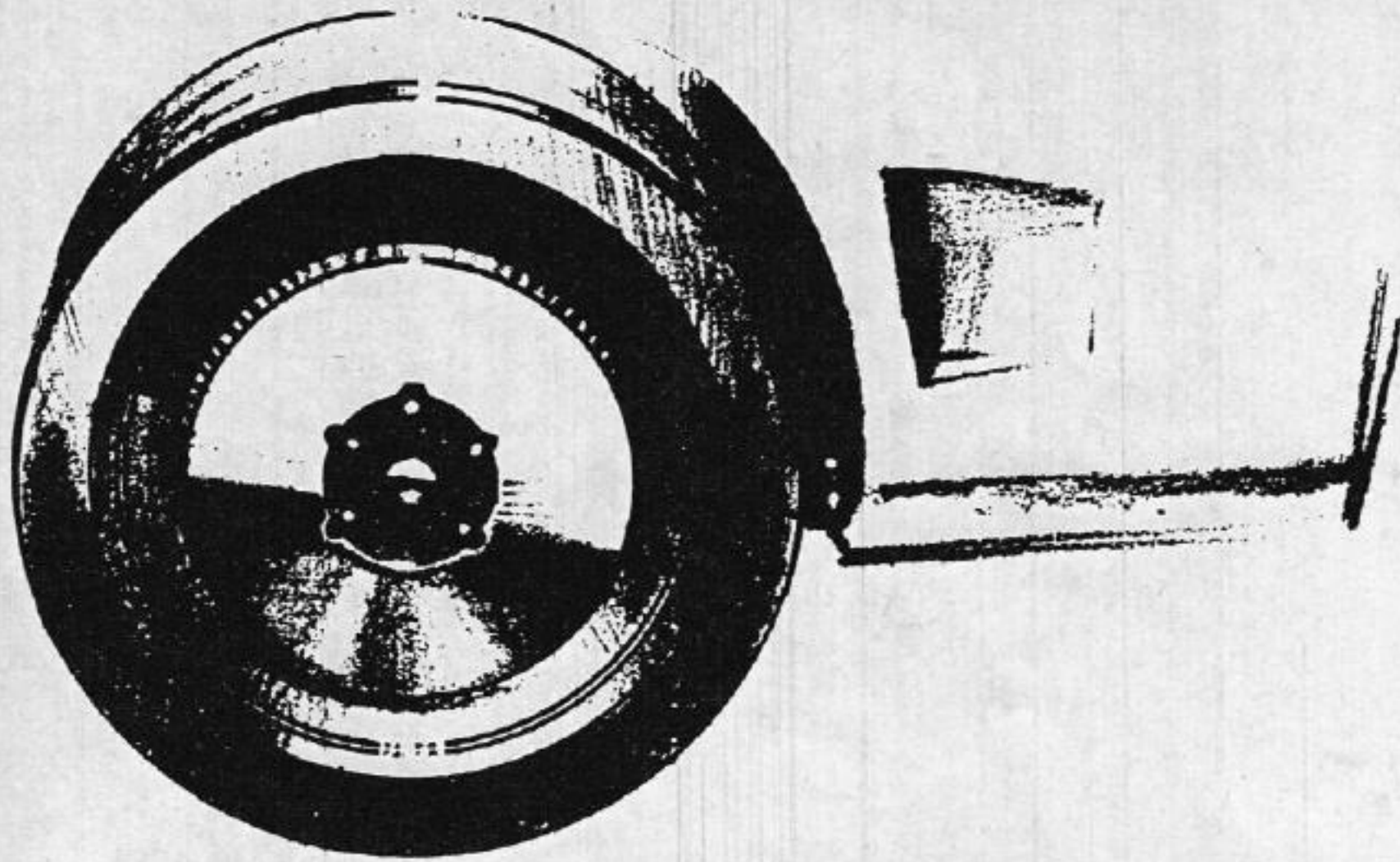
Dibujar autos no es nada del otro mundo. Esto ya lo sabe usted desde que empezamos con este petit-curso de dibujo. Pero el primer inconveniente que puede presentarse a un tipo que se pone en ese brete es que cuando tiene que prescindir del compás, o sea cuando empieza a plasmar sus ideas en perspectiva, siempre hay un "algo" que falla, dando la impresión de que el auto está torcido, tiene un elástico roto o algo por el estilo.

Las principales causantes de estos "defectos mecánicos", en el 95% de los casos, son las ruedas. Dibujar ruedas en perspectiva parece ser que es "muy difícil", y decimos *parece ser* porque en realidad dibujarlas no ofrece ninguna dificultad en el hecho sino en la comprensión de cuáles son las formas de una rueda en perspectiva.

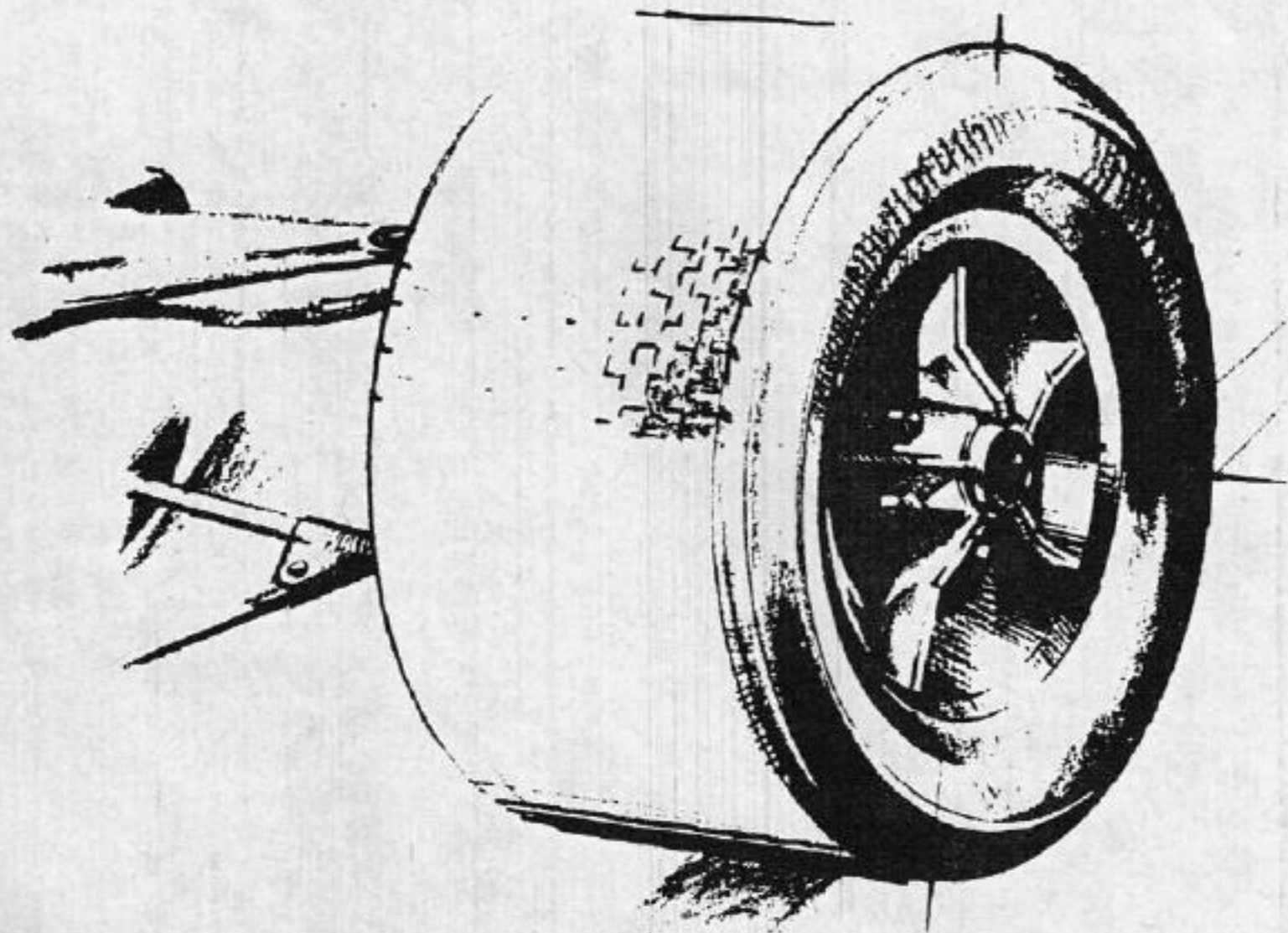
Probablemente el dibujo de ruedas ofrezca más dificultades a quienes no lo entiendan así que dibujar todo el resto del auto, o lo que es peor, aunque estén bien dibujadas, el auto y las ruedas no "van" en la misma dirección. Las llantas y las gomas en perspectiva se dibujan completamente con elipses, y de la buena "distribución" de esas elipses —unas más grandes, otras más chicas, unas completas y las otras incompletas, pero todas semejantes, o sea con el mismo ángulo de graduación— depende el buen resultado final de su intento.

Arriba: En uno de los costados del dibujo —arriba, izquierda— se puede ver una rueda en corte con todos sus componentes. Las líneas 1 y 2 pertenecen a los bordes. La línea 3 —al hombro— un poco imaginario, pero visualmente efectivo. La 4 y la 5, a los bordes de la llanta, y la 6, al borde de la taza. Al lado, en grande, la "receta" para construir ruedas mediante la reproducción de esas seis líneas principales en forma de óvalo. Copie y estudie esta "receta" hasta que se le haga carne, y recién después de que sea así podrá intentar la realización de trabajos más detallados.





Perspectiva frontal de una rueda. Como no hay elipses de tan poca diferencia de graduación con un círculo, el dibujo fue realizado con compás, variando la altura de los centros de los distintos círculos menores. Cuando la valorización es acertada, contribuye al logro de buenos resultados.



Hay que agregar muy pocas cosas a las ya vistas en el primer dibujo de esta lección para lograr aspecto de "patona da corsa". Por principio no es problema hacer los bordes de la goma un poco más separados para que ésta parezca más ancha. El cubo es apenas un cilindro "buen mozo".

Aprender a dibujar ruedas correctamente, además, le puede deparar la grata sorpresa de que usted mismo se encuentre dibujando el resto de los componentes circulares del auto sin ninguna dificultad.

### CUANDO UN CIRCULO ES ELIPSE

Para darse cuenta de "por qué un círculo en perspectiva es una elipse" y qué es un ángulo de graduación, tome un plato, el que mirado de frente ofrece una perfecta silueta circular. Si usted lo hace girar en un punto imaginario de su borde verá que de su imagen original de círculo comienza a transformarse en una elipse, la que, a medida que sigue girando el plato, se ve más y más cerrada, más "ceñida". El ángulo de graduación es el que queda marcado por la línea original del plano en que está el plato cuando se lo ve circular, y la segunda línea que marca el plato luego de haber girado cierta cantidad de grados sobre su eje hasta tomar forma de elipse. En el comercio se venden elipsómetros para trazar elipses con diferencias de graduación de una aproximación de hasta diez grados entre óvalo y óvalo, de modo que casi todas las inclinaciones de rueda están previstas de antemano.

El eje de una elipse está en ángulo recto con respecto a la dirección de dicha elipse. Si usted se imagina a la elipse como la base o extremo de un cilindro, este concepto salta a la vista. Si se imagina a las cuatro ruedas como "tajadas" marcadas en los dos cilindros en perspectiva que indican la posición de los trenes delantero y trasero, ya no la podrá "pifiar" nunca más, aunque las ruedas apunten a distinta dirección que el auto—caso de que "su" auto estuviera tomando una curva, o estuviera estacionado con las ruedas directrices apuntando hacia afuera del cordón—, porque aunque varíe la dirección, siempre deberán mantenerse dentro de los límites del cilindro.

### EL QUID DE LA CUESTION

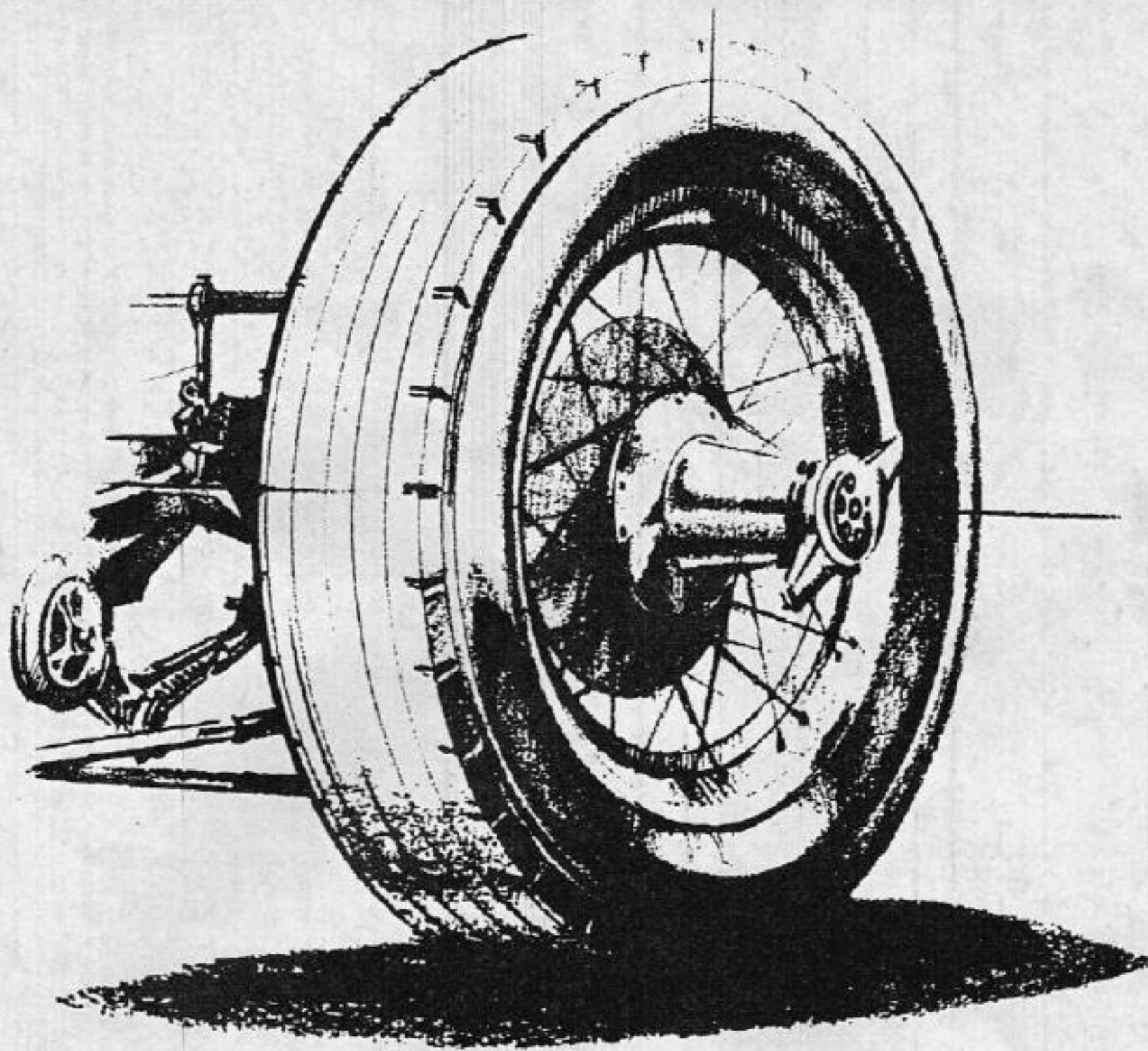
Las siguientes instrucciones le servirán tanto para dibujar con plantillas caladas o "a mano alzada".

Primero trace una línea que represente el eje de las dos ruedas y luego, como en la lección anterior, trace la perpendicular a dicho eje, un poco larga para que coincidan los moldes, en caso de que los use.

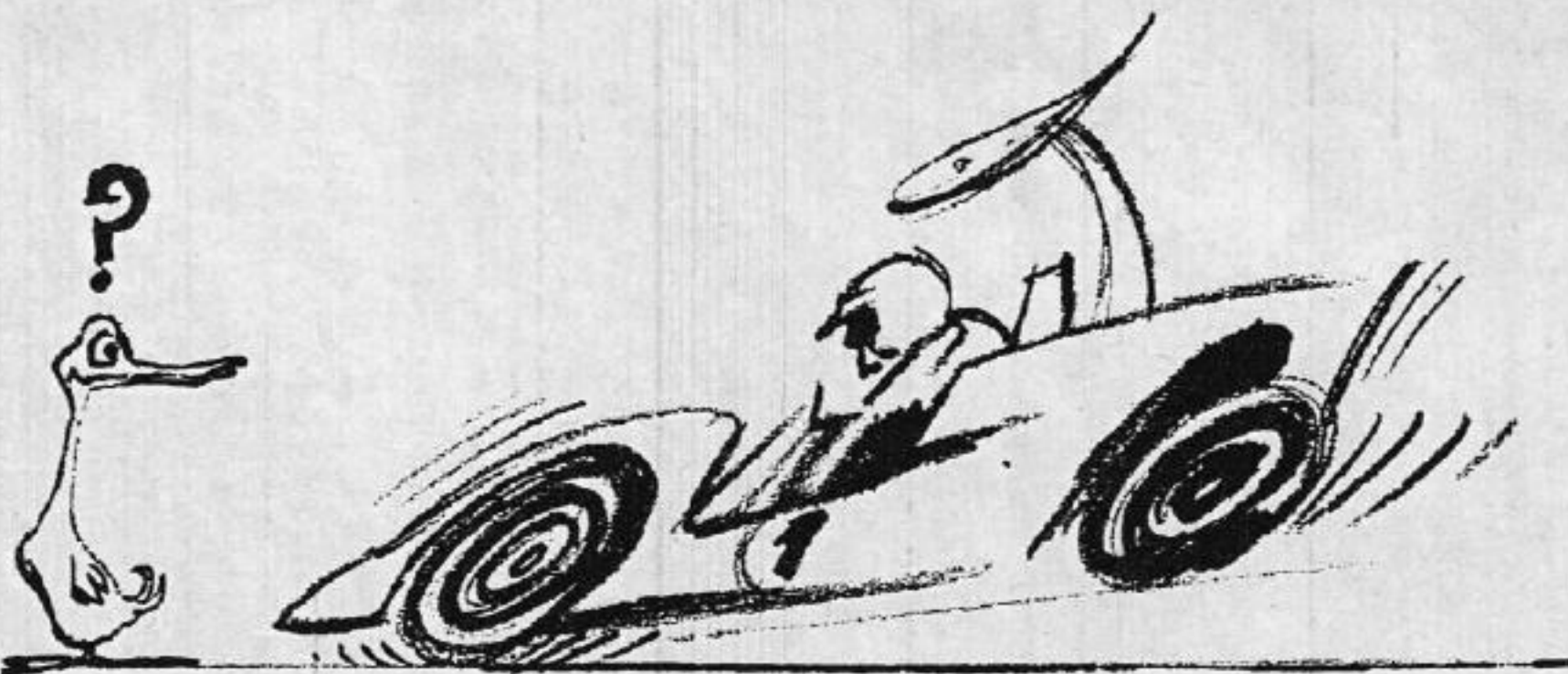
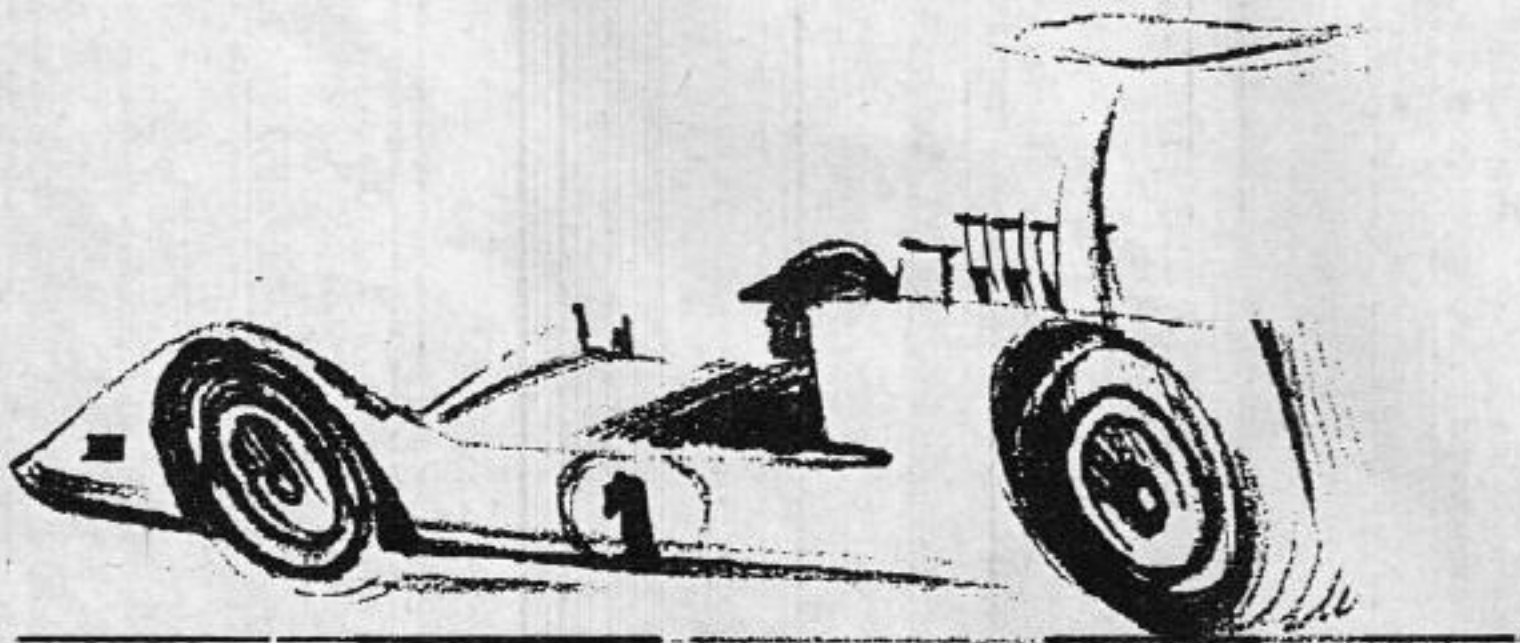
Elija el tamaño y la graduación de la elipse que piensa utilizar para los límites externos de la rueda (o banda de rodamiento). Haga coincidir el diámetro menor de la elipse con el eje de la rueda y el diámetro mayor con la perpendicular a la misma y trace un borde de la rueda. Luego, corriendo el elipsómetro según el ancho que pretenda darle a la rueda, trace el otro borde de la banda de rodamiento con el mismo molde que utilizó para el primero. En caso de que trabaje sin moldes no tendrá más remedio que fijarse en las muestras gráficas, sacar la lengüita para un costado, y copiar, y copiar...

Una vez que tiene delimitados los contornos externos el resto es fácil y sólo requiere de usted la dedicación





... Y siempre utilizando el mismo método, podemos llegar a dibujar este tipo de ruedas, que por más complicadas que parezcan se rigen por las mismas reglas de construcción. Las estrías de las gomas fueron marcadas con elipses del mismo tamaño de los bordes. Las mazas tipo Rudge generalmente se hacen con conos truncados.

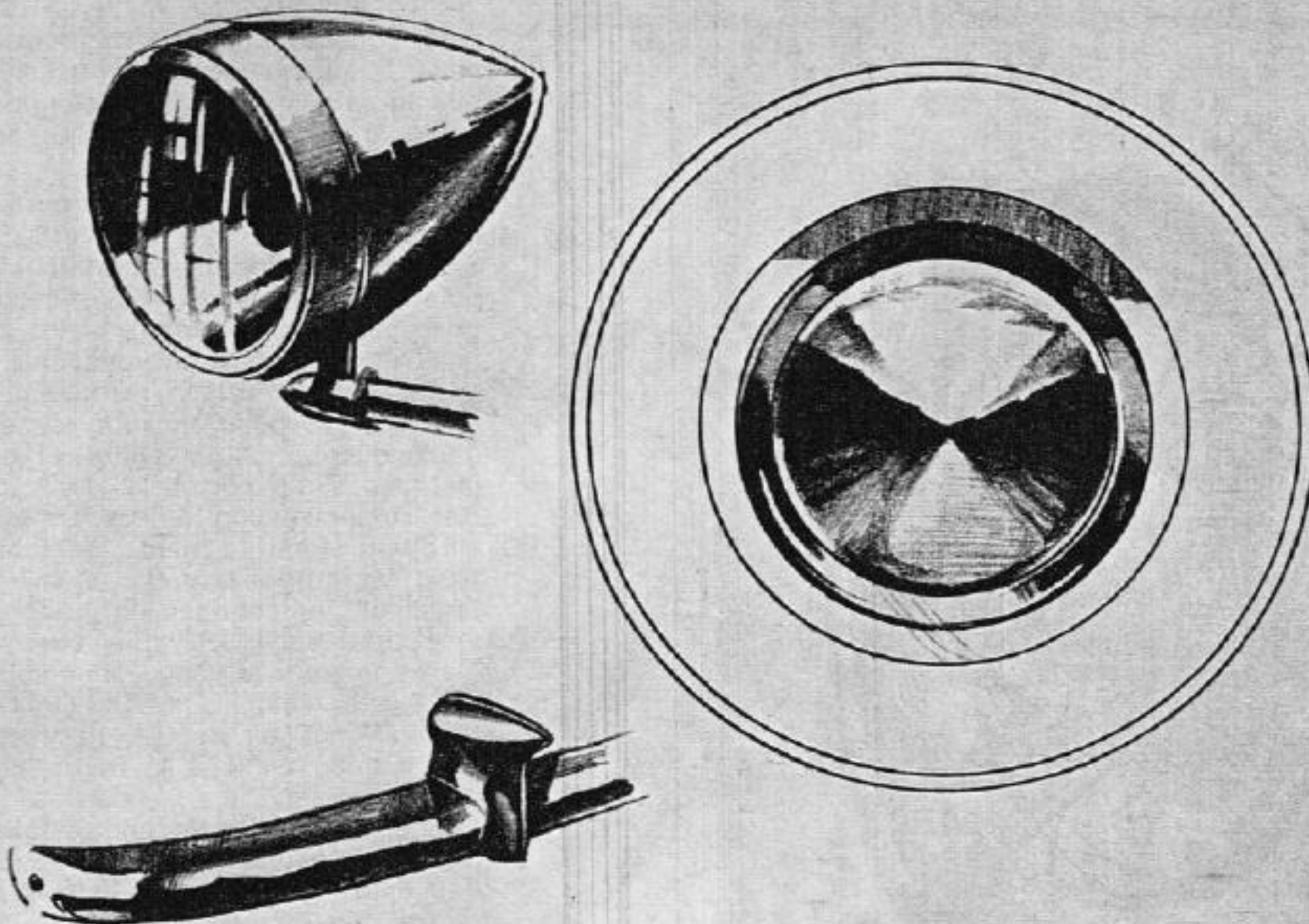


En dibujo de humor, las ruedas y su inclinación hacen el 50 ó 60 por ciento del éxito del dibujo. Las ruedas hacia adelante generalmente indican empuje, "embale", mientras que inclinadas hacia atrás sirven para indicar dificultades en la marca o frenaje violento. Aquí se salva casi de milagro nuestro querido "Pato" Romanó.

para ponerse a dibujar muuuuuuchas, peero muuuuuuchas ruedas, hasta que le salgan definitivamente como la gente, o mejor dicho, "como las ruedas".

La parte interna depende pura y exclusivamente del ojo que tenga usted para elegir las elipses internas y su colocación, teniendo muy en cuenta, por supuesto, las proporciones de tamaño ya tratadas en lecciones anteriores. Sólo se puede recomendar que al variar las posiciones de las elipses haciéndolas deslizar sobre el eje de las ruedas, no cometa el error de variar su inclinación de manera que en el dibujo final la rueda parezca que tiene un cordón. Por ejemplo, adjuntamos una cantidad de modelos que le podrán servir de guía en sus primeros intentos. Cuando su dominio de las elipses sea una realidad, ya podrá trabajar más en detalle, hacer gomas con bandas blancas, o franjitas pintadas como la mayoría de las gomas "franela" de hoy en día, detallar los dibujos y estrías de la banda de rodamiento —que se traza con la misma elipse que se utiliza para los bordes externos— y mil exquisiteces más, pero eso ya depende de la dedicación que usted ponga en el estudio de las formas, de cuánto observe y de cuánto le preocupe reproducir correctamente las formas. Desde luego, al ver el dibujo de un profesional, más de una vez se dará cuenta de que el tipo no ha aplicado prácticamente nada de lo que usted está aprendiendo acá, y sin embargo el tipo se manda unos dibujos con una fuerza, un movimiento, un swing que usted cree que nunca podrá alcanzar; pero debe pensar que para llegar a eso que se llama "oficio" o conocimiento de lo que se está haciendo está fundamentado siempre por una cantidad de horas de trabajo que hay que estar dispuesto a afrontar si más adelante uno espera recoger frutos. Además, nada se puede destruir o descomponer en dibujo si antes no se ha aprendido a construir. En otras palabras, no es cuestión de decir "Ma sí, mirá este tipo cómo hace todo a la bartola y le salen unos dibujazos de la ..... y no aplica ninguna de las pavadas que indica el caso que escribió el manual de CORSA. Yo me copio de este fiato, que dibuja bien lindo, y no es tanto laburo". En un caso así es muy posible que el único que llegue a admirar sus dibujos sea usted mismo, y eso hasta que se desengañe y se dé cuenta del tiempo que perdió. Porque, repetimos, nunca podrá hacer un dibujo convincente como no sea ablandando las manos y los ojos en el estudio y la comprensión de las formas que quiere reproducir. La estilización, el cubismo y el auto a lo Salvador Dalí, con ojos, cola de piano y demás fantasías creativas vendrán con el paso del tiempo, siempre que usted no haya desaprovechado ese tiempo. Volviendo al caso de las ruedas, dibuje ruedas, dibuje muchas ruedas, si es posible a mano alzada, tratando de dar decisión a sus trazos, así no más, en papel barato, cosa que no tenga que andar borrando, sino practicando constantemente hasta que le "nazcan" las ruedas de la punta de los dedos. El día que se le ocurra prolongar un auto a partir de ruedas en perspectiva correctamente dibujada, no sólo puede llegar a sorprenderse de lo que es capaz de hacer, sino que se dará cuenta de que todo el mérito es suyo...





El efecto de metal cromado o pulido se consigue "reflejando" en su superficie el paisaje que lo rodea. En el caso del faro, los reflejos cuadrados semejan los edificios de la ciudad, mientras que en la taza o el paragolpes, los reflejos irregulares indican la presencia de árboles o montañas.



Una última indicación. No hay nada que ayude más al logro de nuestros objetivos, ni mejor principio para iniciar nuestro trabajo que la observación previa. Mire que hay formas reales y aparentes, y donde uno más puede marearse es en el estudio de las curvas... ¡Eeh, que estamos hablando de dibujo!...

## CUANDO EL CROMO BRILLA

En los autos hay un detalle que usted seguramente querrá aprender a representar en el papel, tanto para el caso de las ruedas como en faros, paragolpes, etc., y ese detalle es el cromado y los reflejos que produce.

Para lograr estos efectos con cierta aproximación a la realidad, proceda a hacerse a la idea de que una superficie cromada, niquelada, plateada o muy pulida, cualquiera sea el metal de su base, es, a "grosso modo", un espejo, y como tal refleja todo lo que lo rodea, aunque no con exactitud —en cuanto a formas— sino con las deformaciones lógicas producidas por las ondulaciones de la superficie pulida.

Si usted observa detenidamente los paragolpes y las tazas de un coche cualquiera verá que en ellos se refleja el paisaje que los rodea.

Ahora bien, no se vaya a pensar que cada vez que dibuje un paragolpes o la taza de una rueda se va a tener que poner a pintar dentro de ellas un paisajecito type Renoir. Pero sí tendrá que marcar algunas líneas más gruesas que otras, y dar sombras en ciertos sectores y luz a otros, de manera que aunque no se vea el paisaje, dé la impresión de que está.

Recuerdo haber visto, hace ya un par de años, una fotografía excelentemente planeada y ejecutada en la que se veía a Dan Gurney corriendo hacia su Cobra, entre otros corredores, en una largada tipo Le Mans, todo esto reflejado en la taza de un auto. Desde luego, nadie pretendería que un principiante logre un trabajo tan de profesional; pero el hecho de guardar todo tipo de fotos e ilustraciones que tenga al alcance de sus manos, puede servirle como documentación para cuando usted quiera lograr un efecto especial. Ya hablamos anteriormente de las conveniencias de la acumulación y selección de material de consulta. Se lo repetimos porque, para el caso de los reflejos, cromados, etc., no hay mejor ayuda que la buena documentación, ordenada y a mano.

Recuerde un par de cosas. En una rueda con tazas cromadas, si la tasa es convexa reflejará el cielo arriba y las sombras (la parte oscura) abajo; si la taza es cóncava, en cambio, reflejará la luz del cielo abajo y la parte de arriba quedará a oscuras. Recuerde siempre que la parte más brillante y la parte más oscura —blanco y negro en el papel— deben ir siempre unidas, sin grises intermedios. Los clásicos "brillitos" en forma de puntos o estrellitas no deben tirarse así no más en el dibujo, ya que se producen por efecto directo del sol. Dos o tres de estos destellos, no muy grandes, serán suficientes para dar a su dibujo el "toquecito que faltaba".

Muy bien. Con esto podríamos decir que terminamos una etapa en nuestra pequeña temporada de aprendizaje. Durante cuatro semanas hemos tratado de brindarle las armas como para que "tenga con qué rascarse" en el dibujo de automóviles. Ahora lea el recuadrito y... ¡póngase contento!

Lea  
en el próximo  
número **DIBUJANDO**  
la 10ª nota **AUTOS**  
de esta serie: **SPORT**



# LA MUERTE EN LAS CALLES

**Nuestro Buenos Aires acusa uno de los índices más elevados en materia de accidentes de tránsito. Diversas medidas se ponen en práctica para aumentar la seguridad en la circulación de los vehículos. Pero aún queda mucho por hacer**

Sin duda, el tema del año, tanto en las pistas donde se está desarrollando la temporada de automovilismo deportivo como en los garajes, talleres, clubes y academias de manejo, en los diarios y canales de televisión, y, por supuesto, en las esferas oficiales, es la SEGURIDAD.

Su solo enunciado está definiendo una inquietud que ya es alarma: ¿cómo conducir con el mínimo de riesgos en medio de un tránsito cada vez más veloz y voluminoso?

Las estadísticas justifican esta alarma muy 1968: 33.000 accidentes se han producido en la Capital Federal en el período 1960-67, de los cuales 2.100 o sea el 6 por ciento resultaron mortales. Es por eso que en todos los sectores se han

por el Dr.  
**ARTURO  
PELLET  
LASTRA**

movilizado para que sin más demora se discutan las medidas claves que deben ser adoptadas para que cese esta sangría innecesaria.

Como es obvio no va a ser posible eliminar a los imprudentes, los que aceleran a mayor velocidad que el viento ni a los distraídos de siempre.

Pero tampoco es posible que nuestro país continúe —como hasta ahora— con uno de los promedios de accidentes más altos del mundo: Un choque cada 5 horas 36 minutos. La cifra alarma: En la Capital Federal anualmente hay 24,5 muertos por cada 10.000 vehículos, lo que significa un índice mayor en un 121 por ciento respecto de los Estados Unidos, que hasta ahora era "el país del choque" y proporcionalmente mayor también que el promedio de accidentes que se registró en los países del área continental europea. Sólo Gran Bretaña, reino del whisky y los hippies, nos supera numéricamente con unas cifras espantosas: 7.895 muertos y 385.000 heridos, sólo en 1967, con una pérdida en material rodante y otros bienes calculados en 700 millones de dólares.

Estas estadísticas han impulsado a todo el mundo a dejar otras cosas que tenían entre manos y ponerse a estudiar a fondo el problema.

Abrió el fuego la Municipalidad de Buenos Aires, convocando a todas las instituciones relacionadas con el automovilismo a una reunión al más alto nivel, entre ellas YPF, ACA, Touring Club, Instituto Nacional de Reaseguros (que es en última instancia el que paga los "coches rotos"), la Asociación Argentina de Carreteras y los representantes de todas las fábricas que actúan en el mercado, etc.

El Intendente Municipal centró el interés de todos al reconocer que la ciudad, en su vieja estructura, no puede absorber las corrientes de circulación que se mueven en sus calles, como lo prueba el hecho de que hay 350.000 vehículos patentados y otros tantos que circulan con patentes de otros lugares, alrededor de 30 mil automóviles con taxímetro y 12.000 trasportes colectivos de pasajeros. Añadió que debía preverse un aumento en la densidad circulatoria, de modo que este problema se agravará. Por eso mencionó como solución concreta la descentralización del actual conglomerado urbano, creando tres centros urbanos satélites. Por último destacó que el propósito era crear una conciencia pública sobre la necesidad de respetar las normas de tránsito, mediante una campaña de acción educativa y de divulgación, promoviendo reuniones periódicas como congresos, mesas redondas, clases y conferencias para

estudiar este problema y divulgar el alcance de las normas entre el público, con miras a obtener el mayor respeto de todos y hacia todos, mediante la seguridad en el tránsito. Pero no sólo discursos hubo en la reunión. También quedó concretada la creación de una Comisión Mixta de Seguridad en el Tránsito, presidida por Elías Alonso de FATAP. Esperamos que trabajen sin perder un día. Cada día, como lo indican las cifras, se traduce en varios muertos y heridos, tendidos en la banquina.

El tema también prendió en el Automóvil Club Argentino, donde se realizó la Primera Conferencia de Situación del Instituto Argentino para la Prevención de Accidentes, con la presidencia del brigadier Venancio Fabbri. En su transcurso los conferencistas escucharon al presidente de la International Road Federation, ingeniero Henry Heltzer, que está tan alarmado como nosotros por lo que está pasando aquí. Destacó al respecto la importancia del uso del material reflectivo (léase semáforos) para la prevención de accidentes, en especial los colgantes, que como se sabe no faltan en ninguna bocacalle de los sectores céntricos de las ciudades europeas.

El mismo tema de la seguridad llevó al Intendente a propiciar una semana de la Seguridad en el Tránsito (10 al 16 de junio) implantando el primer día la mano única en varias avenidas y calles del centro de la ciudad.

También de seguridad se habló y habla mucho en el seno de la Comisión Deportiva Automovilística. En suma, todo el mundo está preocupado y se conjuran sobre la ciudad las opiniones más encontradas para encontrar una solución apropiada.

Nosotros nos conformamos con hacer una sencilla síntesis, lo que, a veces, es mejor que opinar. Para disminuir el promedio de accidentes hay que:

1º) Aumentar el número de semáforos instalados, cambiando asimismo algunos de los fijos por otros colgantes, a la europea.

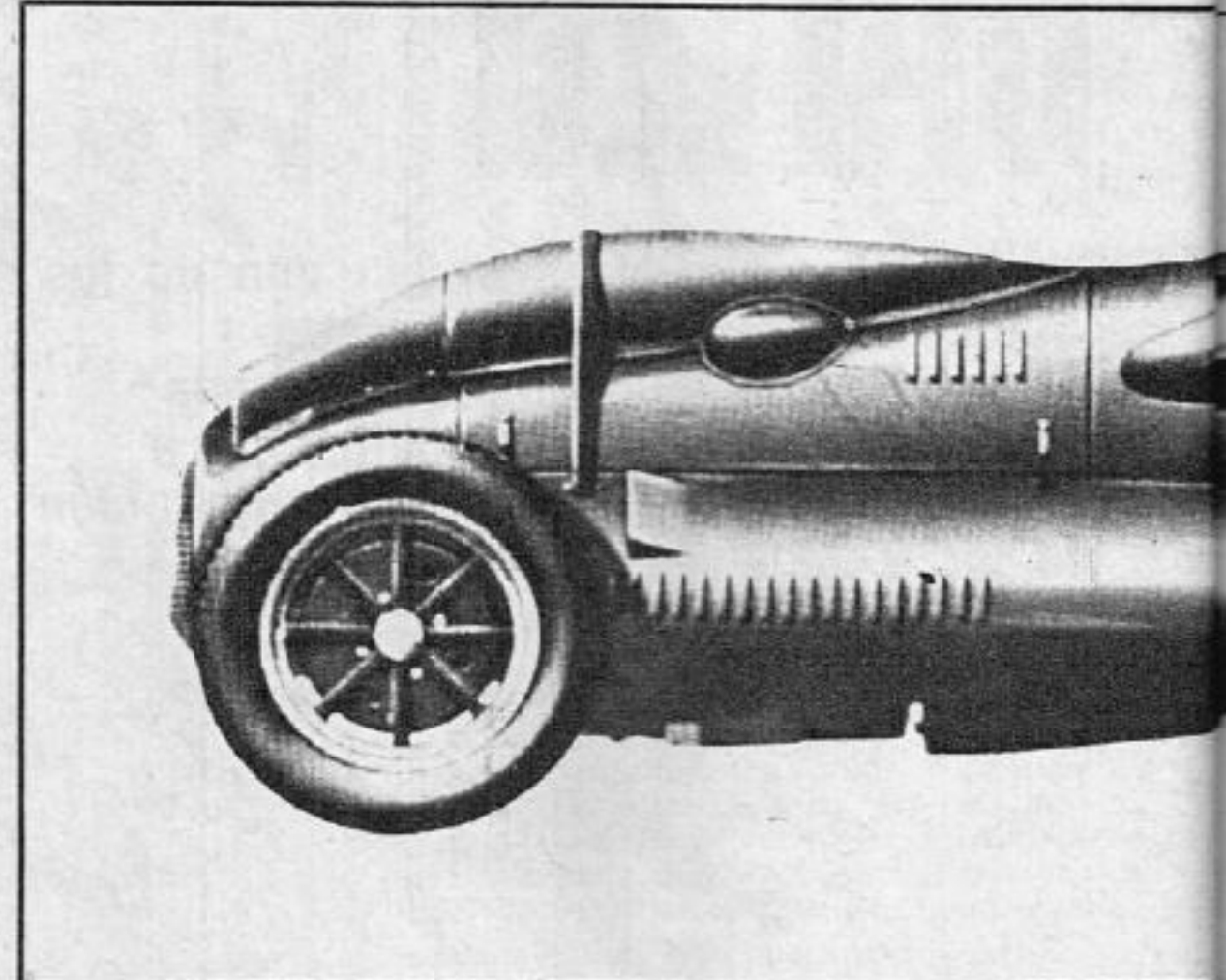
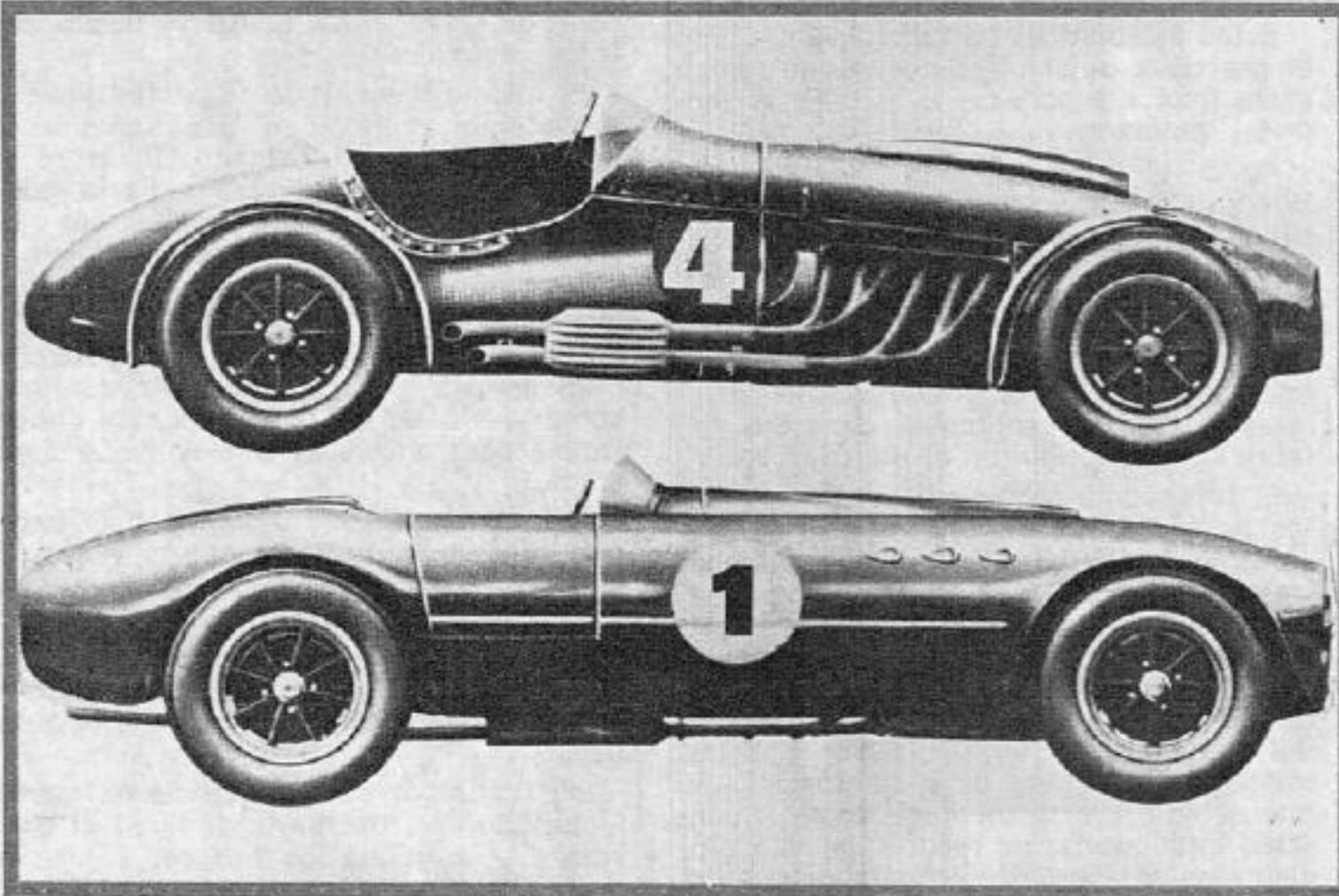
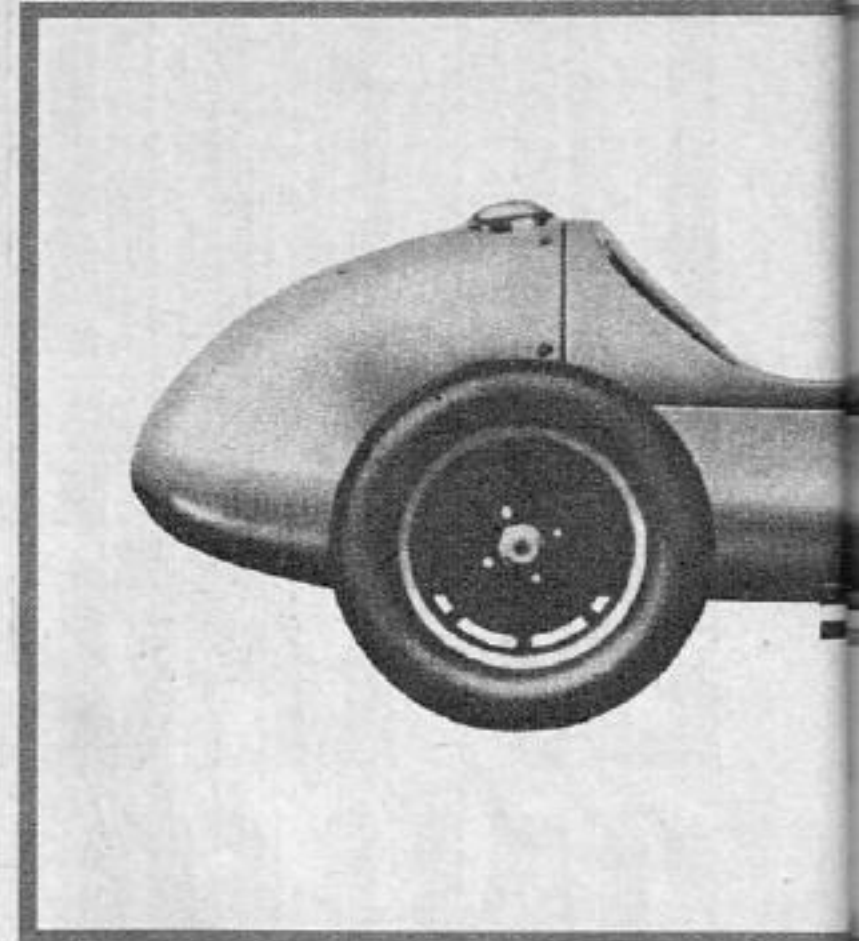
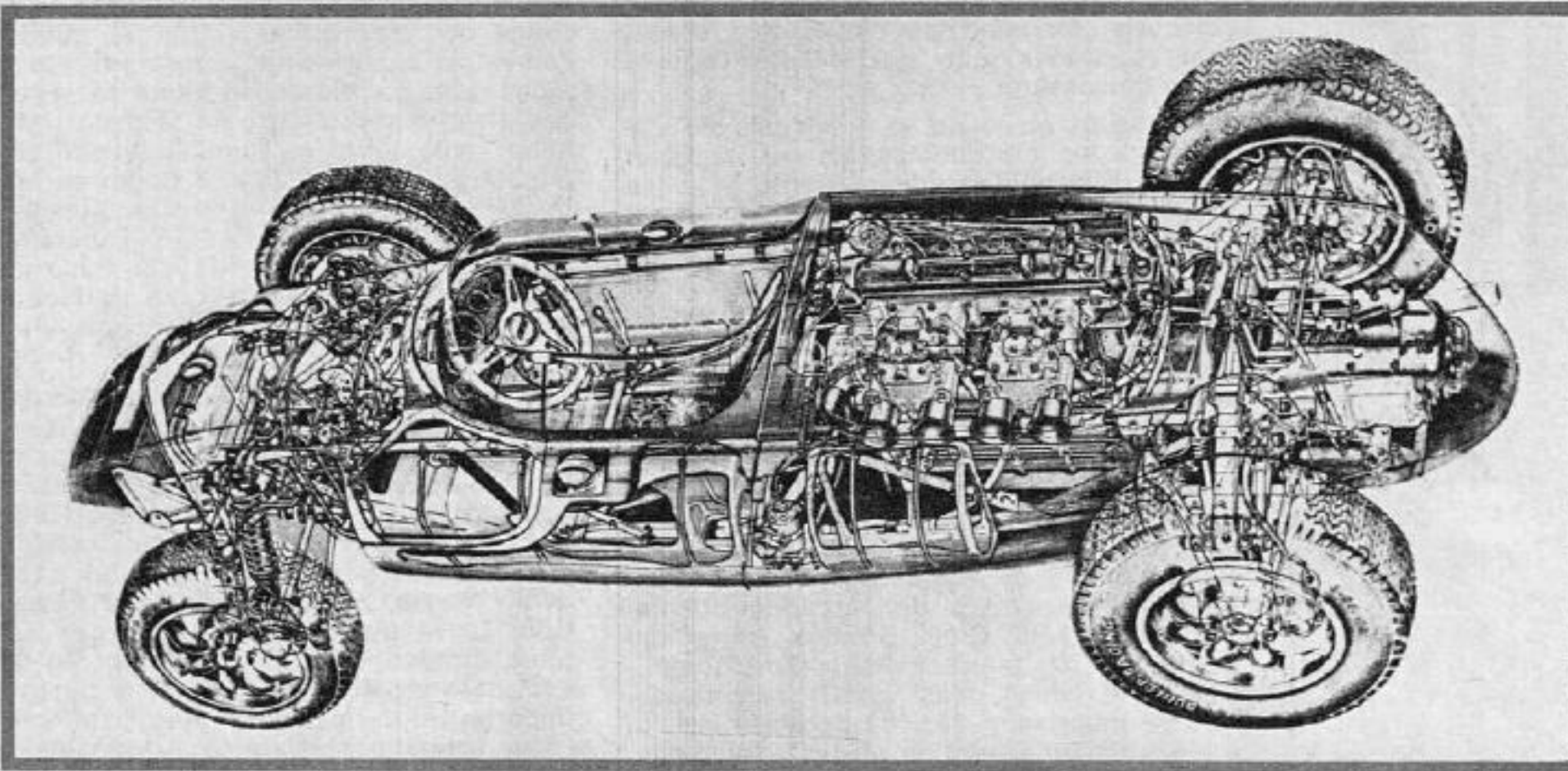
2º) Continuar con el sistema de manos únicas, lo que da mayor agilidad al tránsito, disminuyendo los riesgos.

3º) Aumentar el número de playas de estacionamiento y reducir el de calles con permiso de estacionar, cosa que en Inglaterra, Francia y Holanda es norma, y

4º) Hacer más riguroso y periódico el examen previo psicofísico, para estar en condiciones de obtener el registro. En diez años, uno cambia varias veces de coche, algunas veces de mujer y por lo general se reduce el campo visual.







y batirlos. Para eso Cooper construye una máquina carenada equipada con motor JAP de 500 cm<sup>3</sup>, dotándola de un bastidor totalmente tubular y encerrando la transmisión en una carcasa de magnesio. Con este nuevo aparato se bate en Monthlery el record de los 500 kms a 180 kms/hora de promedio, el de los 100 kms a 160 kms/hora de media y el de los 200 kms a 148 kms/hora.

### EN F-2

Entonces la Escudería Richmond desea confiar a sus pilotos Alan Brown y Eric Brandon dos monopostos de Fórmula 2, cuya cilindrada era entonces limitada a 2 litros. La casa Cooper acepta el pedido y pone en fabricación cuatro máquinas. Se adaptó el mismo diseño de los laterales del bastidor del modelo de 500 cm<sup>3</sup> y se colocaron las mismas suspensiones. El problema fundamental residía en la elección del motor: Cooper se decide y opta por el Bristol de 6 cilindros, fabricado en Inglaterra por licencia de la B.M.W., sucesor directo del sensacional modelo "328" alemán, ganador del Grand Prix de Bélgica y 1971 cm<sup>3</sup>, válvulas a la cabeza y 140 HP.

El grupo motriz fue montado en el bastidor y colocado el conjunto sobre la balanza apenas sobrepasaba los 500 kg. De las cuatro máquinas, dos fueron asignadas a Brown y Brandon, una queda para la fábrica y la cuarta es adquirida por un joven desconocido con ambiciones de piloto: Mike Hawthorn. Quien resultó ser el debutante más veloz, sólo superado por Froilán González al mando de una Ferrari Thinwall en la serie final de aquella carrera de Goodwood.

Por el Campeonato Mundial de Conduc-

tores de aquel año, el Cooper Bristol sólo fue superado por las Ferrari de Ascari y Farina (los dos Campeones del Mundo) en Spa-Francorchamps, el Gordini de Robert Manzon, en la misma carrera y por tres Ferrari en Silverstone.

Sabiamente administrada por el joven volante inglés, la máquina lo lanzó a la fama de tal forma que don Enzo Ferrari optó por contratarlo para su escuadra oficial para la temporada 1953.

Esto, aunque indirectamente, también constituyó un éxito para la casa Cooper. Los pedidos aumentaron y surgieron nuevas adaptaciones: Cooper-Alta y Cooper-E.R.A. Mientras tanto, John Cooper continuó en sus funciones de piloto y venció en Alemania, en las "1000 Millas" a un promedio de 160 km/hora. Luego intenta un record de velocidad en Monthlery con un monoposto carenado y motor JAP de 1100 cm<sup>3</sup>, pero la tentativa fracasa por la nieve.

### DE 1953 A 1960 CONTINUA LA GESTA

Al pasar Mike Hawthorn a la casa Ferrari, la temporada 1953 de Fórmula 2 no resultó tan buena para los Cooper Bristol.

El mejor papel lo desempeñó Ken Warthon en el Gran Premio de Suiza con su modesto séptimo lugar.

Resolvieron entonces alivianar los monopozas en busca de mejor performance. Los tambores de freno que hasta entonces formaban una sola pieza con la rueda, fueron construidos independientes de ellas y se les aumentó el diámetro. Pero como el problema no estaba en detenerse me-

Foto izquierda arriba: El Cooper Fórmula 1 con motor Coventry Climax del año 1959 con el que Jack Brabham ganó el Campeonato Mundial.

jor, sino en avanzar mejor, el problema no se solucionó. Evidentemente los 145 HP que disponían no eran suficientes. De todos ellos, las velocidades más altas son obtenidas por los que llevan motores Alta. Este tenía motor de cuatro cilindros y caja de cuatro velocidades Bristol. La alimentación por carburadores, pero Moss ensayó uno de estos monopostos con inyección y caja de cambios preselección tipo Wilson.

El bastidor derivado del Cooper Bristol fue reforzado y las suspensiones nuevas a doble triángulo paralelo, puente De Dion y frenos a disco. Con este nuevo espíritu partió una vez más John Cooper a Monthlery y con un modelo carenado bate siete records para la clase de hasta 350 cm<sup>3</sup>, y para la clase 500 obtiene un promedio de 191,224 km/hora logrando también un nuevo record.

En 1954 hace su debut en la nueva fórmula 1 de 2500 cm<sup>3</sup> pero no puede pretender más que un simple debut honroso.

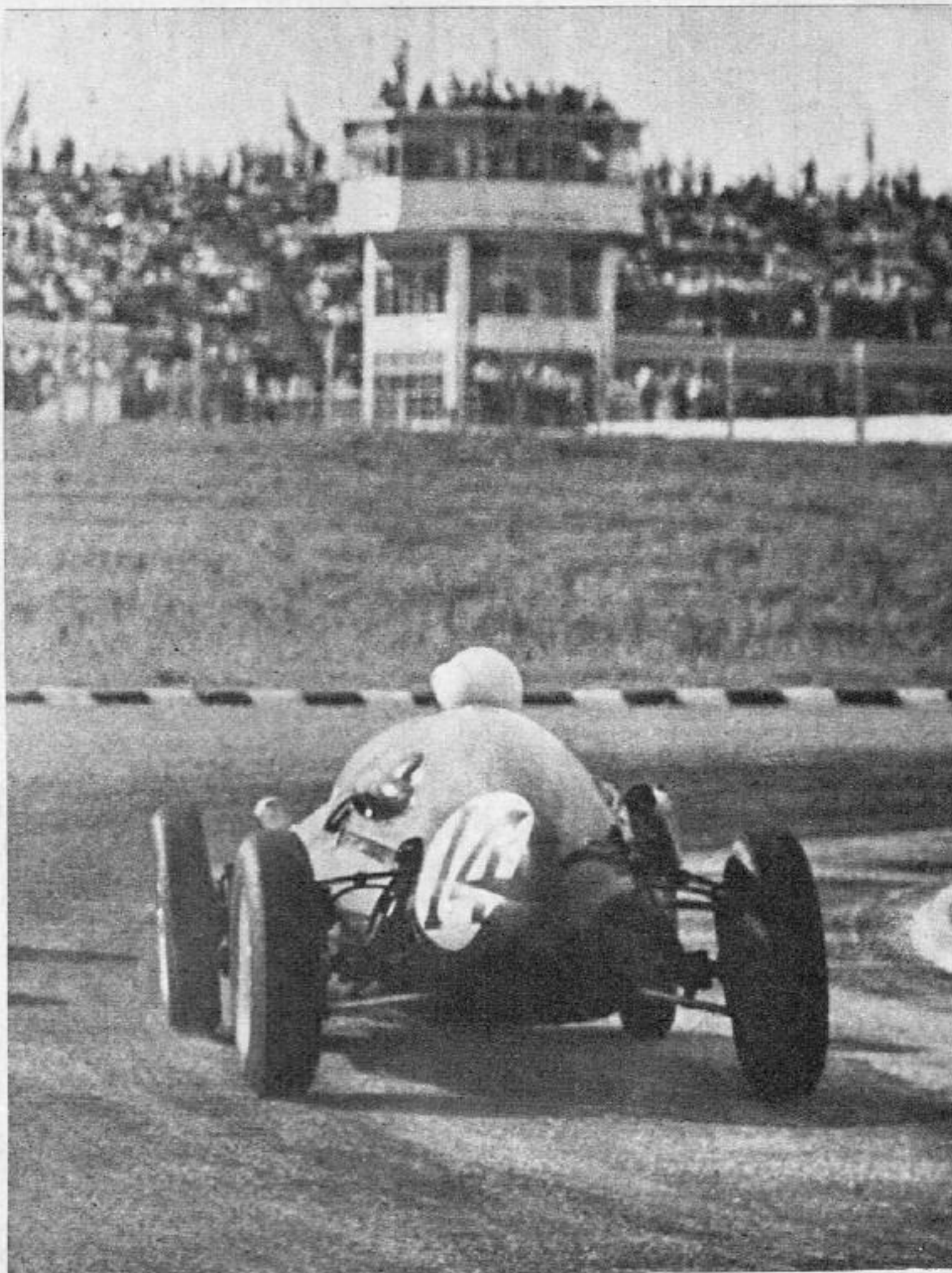
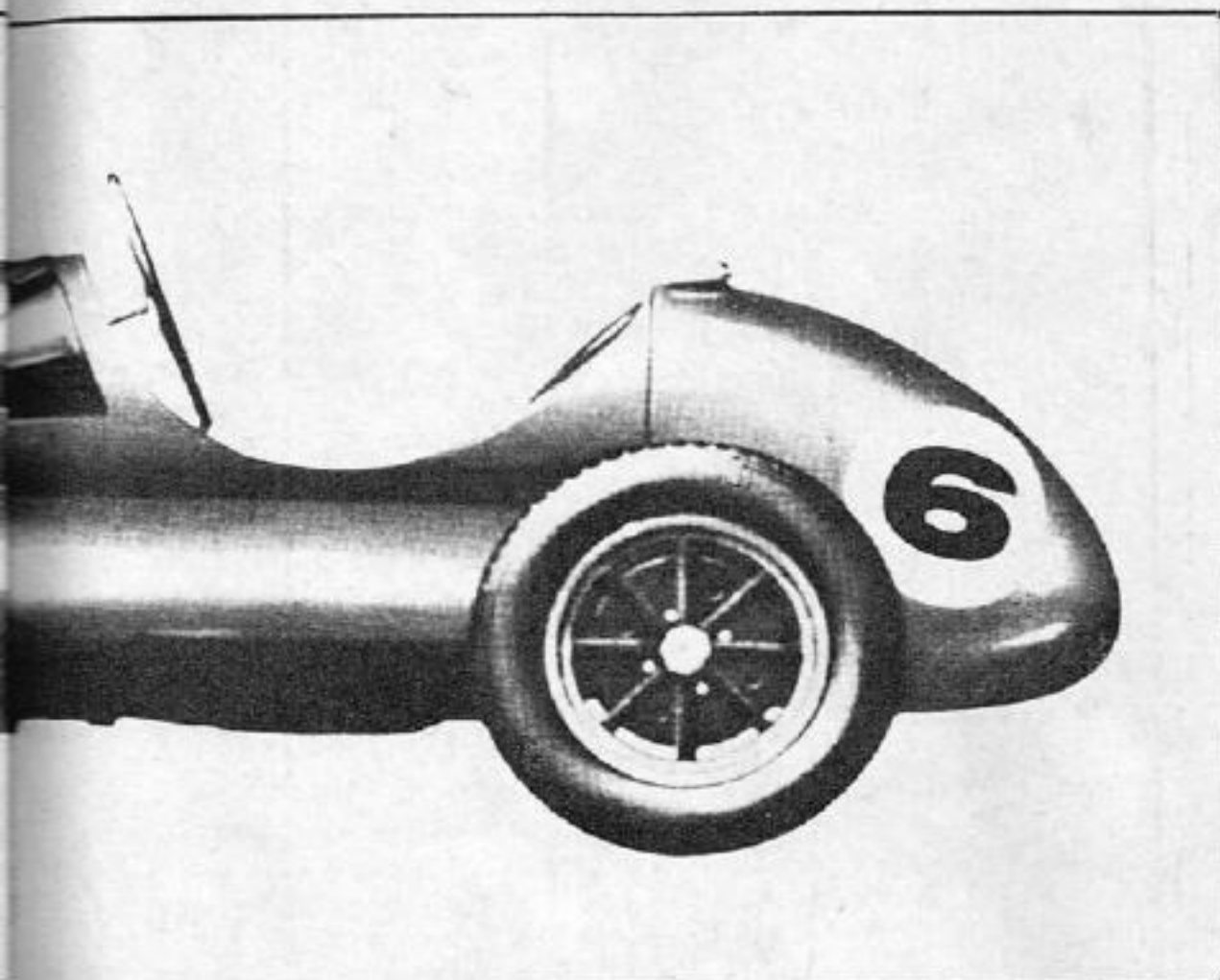
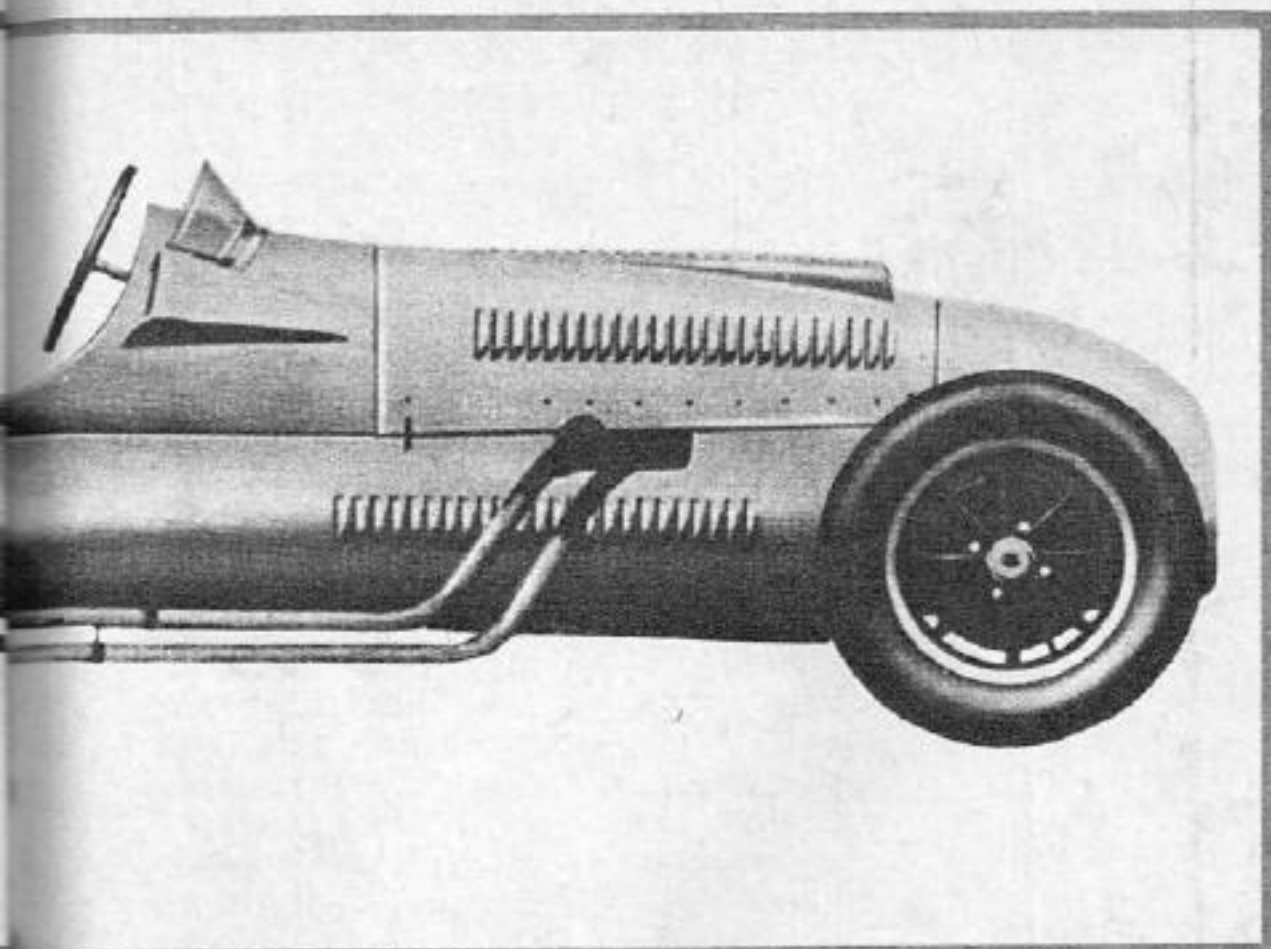
Paralelamente la Cooper inicia la construcción de máquinas sport. Aparecen así el Cooper-Jaguar, el Cooper-MG y otra versión del Cooper-Bristol; todos convencionales con el motor colocado en proa.

Ese año los autos oficiales obtienen 30 victorias; al finalizar la temporada, presentan una nueva versión de Fórmula, el Mark IX.

Derivado del Mark VIII cuya carrocería había sido mejorada durante la temporada, este resultó mucho más afinado: el motor Norton de doble árbol, colocado en popa, fue inclinado en un ángulo de 15° y el frenaje de las ruedas traseras fue asegurado por un disco único. El año siguiente, Russell conquistó el Campeonato inglés de la categoría, con una de esas máquinas.

Foto izquierda abajo: El Cooper Bristol sport que corriera Anthony Crook. El automóvil tenía guardabarros que podían quitarse como así las luces. En esta forma podía ser aceptado en carreras de Fórmula. Es un derivado del Cooper-Alta. En la parte inferior, el primero de los verdaderos sport. Fue derivado del coche de Fórmula 2 de Bob Chase.





En 1955 con la entrada en la lucha del motor Coventry Climax de 1100 cm<sup>3</sup>, tipo FNA, Cooper abandonando los monopostos se orienta hacia los autos sport con motor trasero y puesto de conducción central.

Alentado por los triunfos —desde su debut en sport— Cooper no lo dudó y retornó a los monopozas modificando el bastidor de los Cooper sport. Aumentó la distancia entre ejes y reforzó las suspensiones. Instaló en popa el motor Bristol de 6 cilindros y 1370 cm<sup>3</sup>, utilizando una caja de velocidades construida en la misma fábrica con una carcasa de Citroën.

Con esa máquina se inscribe en Aintree un australiano recién llegado, llamado Jack Brabham. De 26 pilotos inscriptos, el australiano era el único que conducía un monoposto con motor en popa.

En 1956, el anuncio de una nueva fórmula donde se limita la cilindrada a 1500 cm<sup>3</sup>, predispone a Cooper a utilizar su reconocida experiencia extraída de los autos de 500 cm<sup>3</sup>, de los Sport y de sus antiguos monopostos con motor de 2 litros. A estas máquinas que habían debutado con el motor FPB se las reemplaza a fines de 1956 por uno nuevo de 1495 cm<sup>3</sup> denominado FPF y se lo monta sobre un bastidor reticulado, siempre respetando la sistematización utilizada en los autos de 500 cm<sup>3</sup>. Se vuelve a las suspensiones independientes trasera y delantera, con elástico transversal. El auto todavía se veía demasiado alto debido a que aún no se habían dispuesto los tanques de combustible a los costados. Las ruedas eran abulonadas, sustituyendo las mazas Rudge-Withworth con tuerca y mariposa.

Estos nuevos Fórmula 3 causaron asombro y admiración por la geometría de sus suspensiones y el refinamiento mecánico característico del auto. Una sola falla era

Foto centro abajo: Este es el Cooper-Bristol de Fórmula 2 que fue conducido 4º en la clasificación final del Grand Prix de Spa en 1952. Lo piloteaba Mike Hawthorn.

Foto centro arriba: El coche de Fórmula de 1952 cuando aún era un prototipo.

Foto derecha: En nuestro autódromo Municipal de Buenos Aires, cuando ganara Stirling Moss con el Cooper bautizado "Hormiga Negra".

demasiado evidente en estos fórmula 3: un neto efecto sobrevirante. Pero no era inconveniente para sus conductores y mucho menos para Jack Brabham tan acostumbrado a los derrapes en las pistas de ceniza de su país natal.

En 1957, para recompensar a Brabham por su brillante actuación en el comienzo de la temporada y para prepararlo para futuras batallas en Fórmula 2 que para entonces se iniciaba en Europa, Cooper inscribe al piloto australiano en el Gran Premio de Mónaco.

Nadie se percató el día de la carrera de la maquinita de 1500 cm<sup>3</sup> con doble árbol a la cabeza y tanques de combustible laterales, ni del joven piloto. Hasta que se da la orden de largada. Y el desconocido, iracundo y vehementemente asombra a la multitud y se coloca tercero, detrás de Fangio y Brooks. Desafortunadamente, por problemas en la caja de velocidades, el Cooper se ve obligado a retroceder hasta quedar en la sexta posición. Pero para ese mundo había surgido un nuevo campeón.

Después, las 24 horas de Le Mans. Brabham y Baby conducen un Cooper 1500 clasificándose décimoquintos en la general.

En 1958 la temporada deportiva se inició con una irrupción violenta y victoriosa de la marca inglesa: En Buenos Aires Moss batió a todos los grandes, Fangio, Musso, Hawthorn y Collins. Largó con su Cooper 1600 y 175 efectivos HP fuera de clasificación y con su pequeño aparato hizo frente a tres Ferrari y cinco Maserati. A Moss nadie podía seguirle el tren; en la llegada la máquina azul y franjas blancas había sacado 2m7/10 de ventaja a la poderosa Ferrari de Musso. En plena euforia, Cooper encarga a los talleres de Coventry Climax un motor de 2200 cm<sup>3</sup> que entregaba 195 HP. Anotado Trintig-

nant con este coche en Mónaco logra vencer no sólo a Ferrari y Maserati, sino también a Vanwall y BRM.

Pero en Surbiton nadie se olvida de los bravos comienzos, nadie se marea por los triunfos conquistados. Como prueba de ello, ese año aparece el Mark XI, otro Cooper de 500 cm<sup>3</sup> en su última versión equipada con frenos de discos en las cuatro ruedas.

1959 fue el año que Cooper y sus pilotos tuvieron una terrible responsabilidad: La de hacer olvidar a los "fans" ingleses la retirada de los Vanwall. Tanto en Surbiton como en Coventry se trabajó duro y prepararon un motor de 2.500 cm<sup>3</sup> llamado FPF.

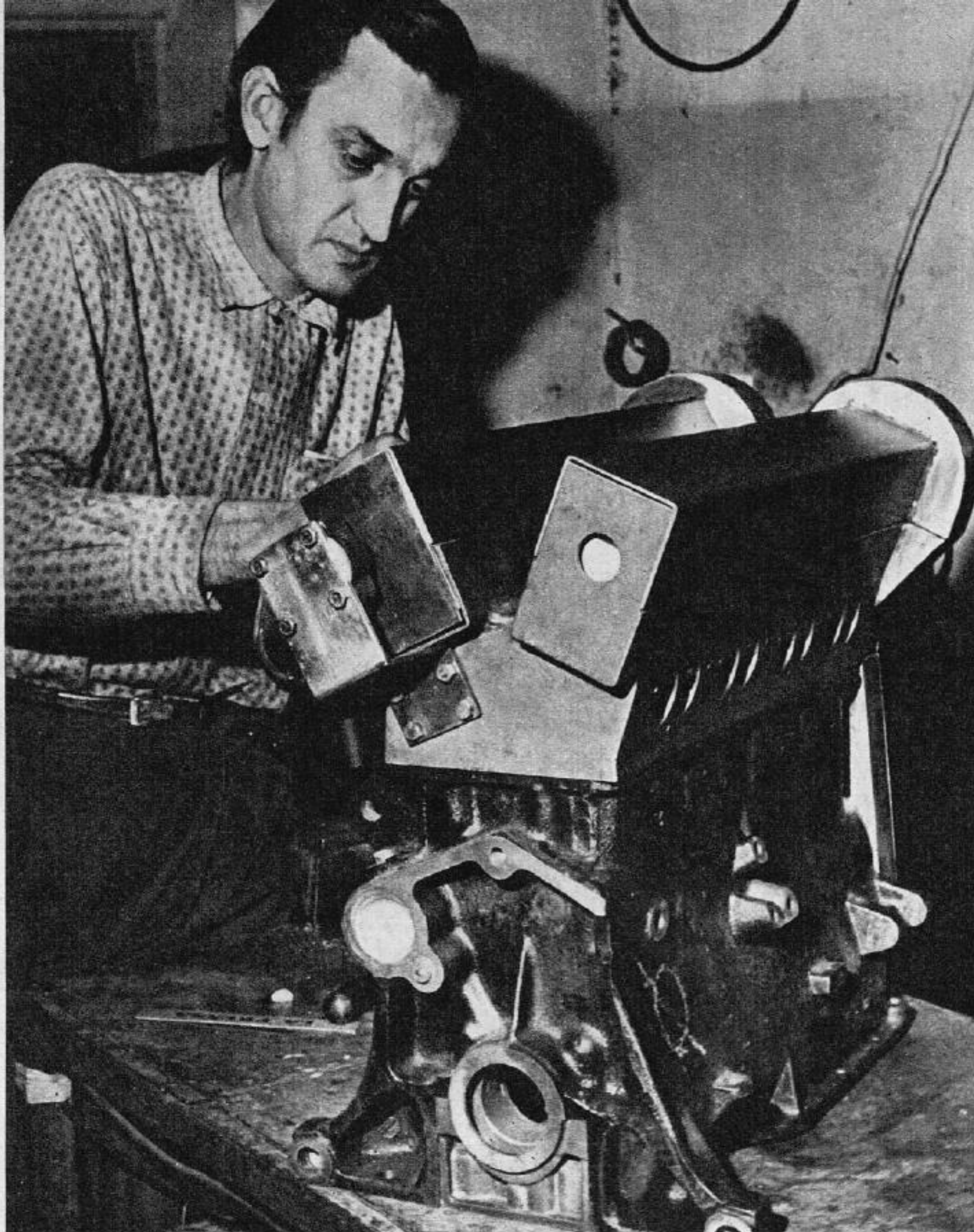
Sus constructores, Walther Hassan y L. P. Lee cumplen una promesa contraída y el 30 de marzo debutan dos Cooper equipados con el nuevo motor, en manos de Moss y Brabham en el circuito de Goodwood donde ocupan el primero y segundo puesto. Luego en Mónaco vence Brabham con record de vuelta.

Esto había creado un interrogante ¿Serviría el nuevo Cooper para circuitos veloces tanto como lo había demostrado en circuitos trabados? El triunfo del australiano en Aintree, el 2º puesto en el veloz Grand Prix de Holanda y el triunfo de Moss en Portugal y Monza terminan por demostrar que son eficaces en cualquier tipo de pista.

El balance final entregó aquel año cinco records de vuelta, Brabham Campeón del Mundo y Cooper ganó la Copa de Constructores.

Por último, a fin de 1959, la Cooper Car presenta su primer auto de Fórmula Junior, que no era sino una copia fiel de sus hermanos mayores. Equipado con un motor B.M.C. de 994 cm<sup>3</sup> y una potencia de 70 HP utilizando una caja de cambios Citroën.





**E**se loable afán que se ha apoderado de nuestros constructores y preparadores de crear y ponerse al día en todo el campo de nuestro automovilismo deportivo, hace presumir que estamos viviendo en una verdadera época de la fiebre del oro. Esta fiebre a que nos referimos no se llama oro, pero sí potencia y velocidad, dilema e hipótesis constante que enloquece al que consigue ser su dueño aunque sea momentáneamente.

Umenio Valderrey, comenzó a concretar una inquietud que había pasado por las mulleras de muchos ilustres preparadores nacionales: convertir un modesto monoárbol varillero en un distinguido "doble árbol in testa". El motor elegido fue un Peugeot, para que —de acuerdo con las características propias de esta planta motriz— pudiera ser eventualmente utilizado en M. A. F-2.

Para su construcción Valderrey, de acuerdo con el reglamento, utilizó un block motor de Peugeot 404, modelo X-C5, al que se le redujo la cilindrada original: de 1.618 cm<sup>3</sup> se lo achicó a 1.596 cm<sup>3</sup>, usándose camisas húmedas de material centrifugado.

El diámetro de los cilindros es de 90 mm y se acortó la carrera del cigüeñal, que se llevó a 62,5 mm. La cabeza de cilindros fue construida en planchuela de acero soldada y pulida, de 3 mm de espesor, utilizándose chapa de 2 mm para las tapas cubreárboles de leva, y de 1 mm para la tapa de distribución, que está fijada con bulones de cabeza exagonal de 6 mm. La cámara de combustión es hemi-esférica, con la bujía en el centro de la misma. Los conductos donde van ubicadas las bujías son construidos con tubos de acero, sin costura, de 28 mm de diámetro y la base es de 10 mm con rosca para la bujía larga. Para los conductos de admisión de la tapa, se usaron también tubos de 36 mm de diámetro y los de escape son de 28 mm. Siendo éstos los diámetros de las respectivas válvulas, que en número de 4 por cilindro, llevan dos resortes cada una y son de acero antimagnético.

El asunto va tomando forma: Umenio Valderrey junto a su criatura, el Peugeot ex 404 convertido gracias a su artesanía en un deportivo doble árbol. ▶

Arriba, derecha: El "doble árbol" Peugeot-Valderrey visto desde adelante, es decir, desde el lado de la distribución. La potencia teórica calculada del cuatro en línea con la modificación ha sido estimada en los 215 HP a 10.000 rpm.

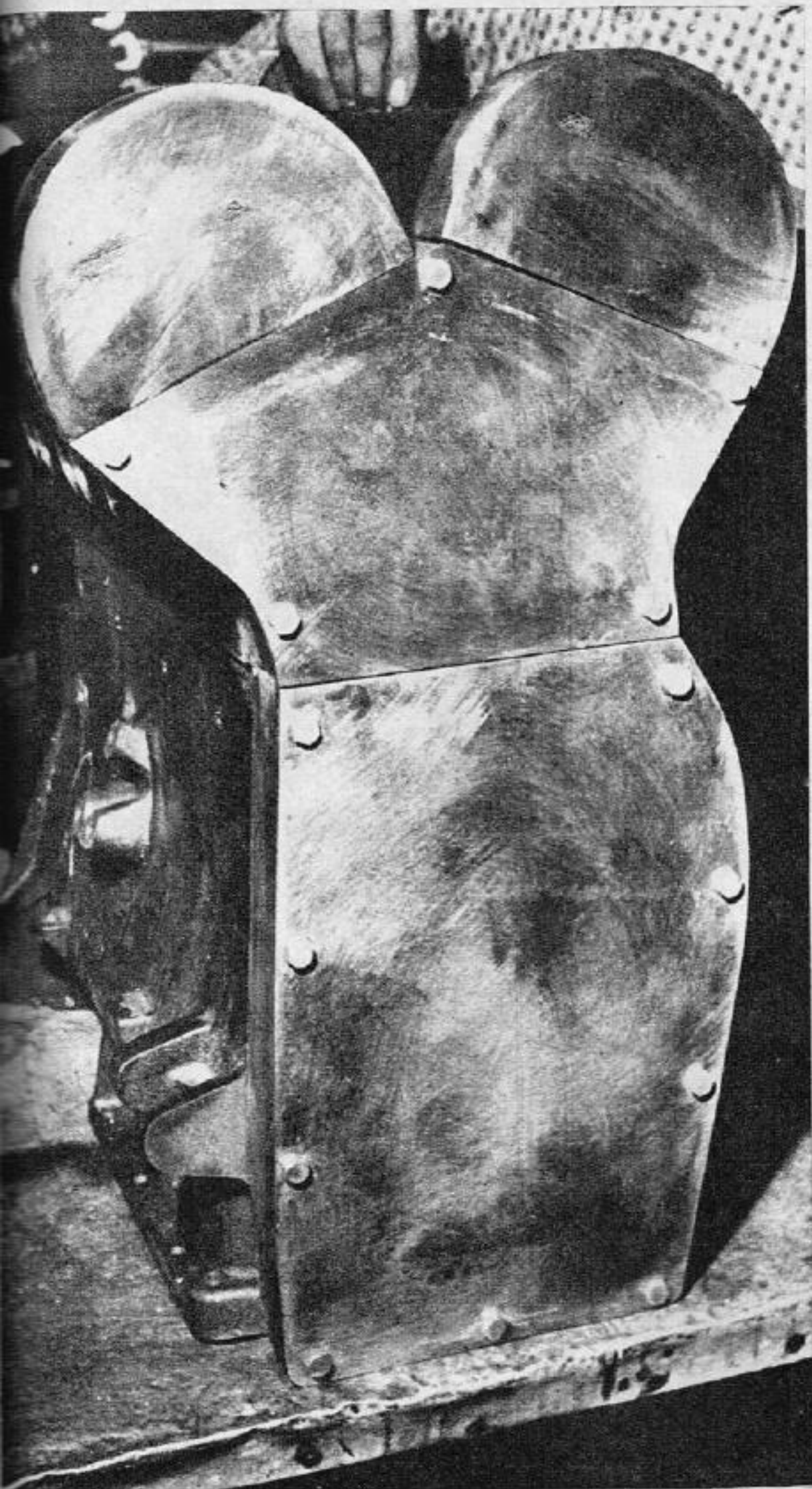
Esta es la tapa del doble árbol de Valderrey; se pueden ver claramente las cámaras de combustión con sus cuatro troneras de válvulas. ▶

La tapa de cilindros vista desde arriba. Los alojamientos de ambos árboles no están todavía terminados. Se ven los alojamientos de las cuatro bujías. Toda la construcción fue realizada en chapa de acero. ▶

# UN PEUGEOT DOBLE ARBOL

**Un constructor argentino, Umenio Valderrey, está dando forma a un proyecto muy interesante: convertir un motor Peugeot 404 en un rabioso doble árbol de levas a la cabeza para equipar un M.A. F. 2**





Las mismas son accionadas por botadores huecos, tipo sombrero, que comandan dos árboles de levas a la cabeza. Estos son movidos por un tren de 5 engranajes de dientes rectos; el más pequeño, el de la punta del cigüeñal, hace girar a dos engranajes de mayor diámetro que hacen de puente. El superior pone en movimiento a los de admisión y de escape, contruidos en acero cromo-níquel. Para registrar las válvulas en este sistema, se coloca la sonda en el hueco del botador, donde entra la cola de la válvula.

Los porta-árboles de leva son postizos, fundidos en una aleación especial de aluminio, plata y metal rosado. Poseen 5 apoyos donde giran los árboles.

Los pistones están contruidos en aleación liviana especial. La cabeza es de forma bombé, notándose las cavidades para las válvulas, pues se usa la cabeza del pistón como cámara de compresión, similar a la del motor Ford Weslake del Eagle. La pollera recordada del tipo mini, minifalda, lleva tres aros: dos de compresión y un rascaaceite. El primero es de 0,8 mm de espesor, el segundo de 1 mm, biselado, y el 3º, de 3 mm. El perno va fijo clavado en el pistón. Las bielas son las originales de fábrica, pero se construirá un juego de especiales, reforzadas. El cigüeñal será contruido de un trozo de acero cromo-níquel, torneado y maquinado.

La lubricación es por cárter húmedo, agrandándose la capacidad del mismo a 6 litros. Además del radiador de aceite para enfriamiento, se instaló una bomba a engranajes, acoplada horizontalmente en el extremo trasero del árbol de levas de admisión, accionada por el mismo. También se reemplazó el filtro de aceite original; se instalará uno del tipo Lancia, de discos a fricción rotativos, que giran  $\frac{1}{4}$  de vuelta cada vez que se pisa el pedal de embrague. Limpiándose los discos de las impurezas que caen al fondo al tapón de drenaje.

El distribuidor es Marelli, de Fiat 1500, colocado horizontalmente en la punta del árbol de levas de escape y

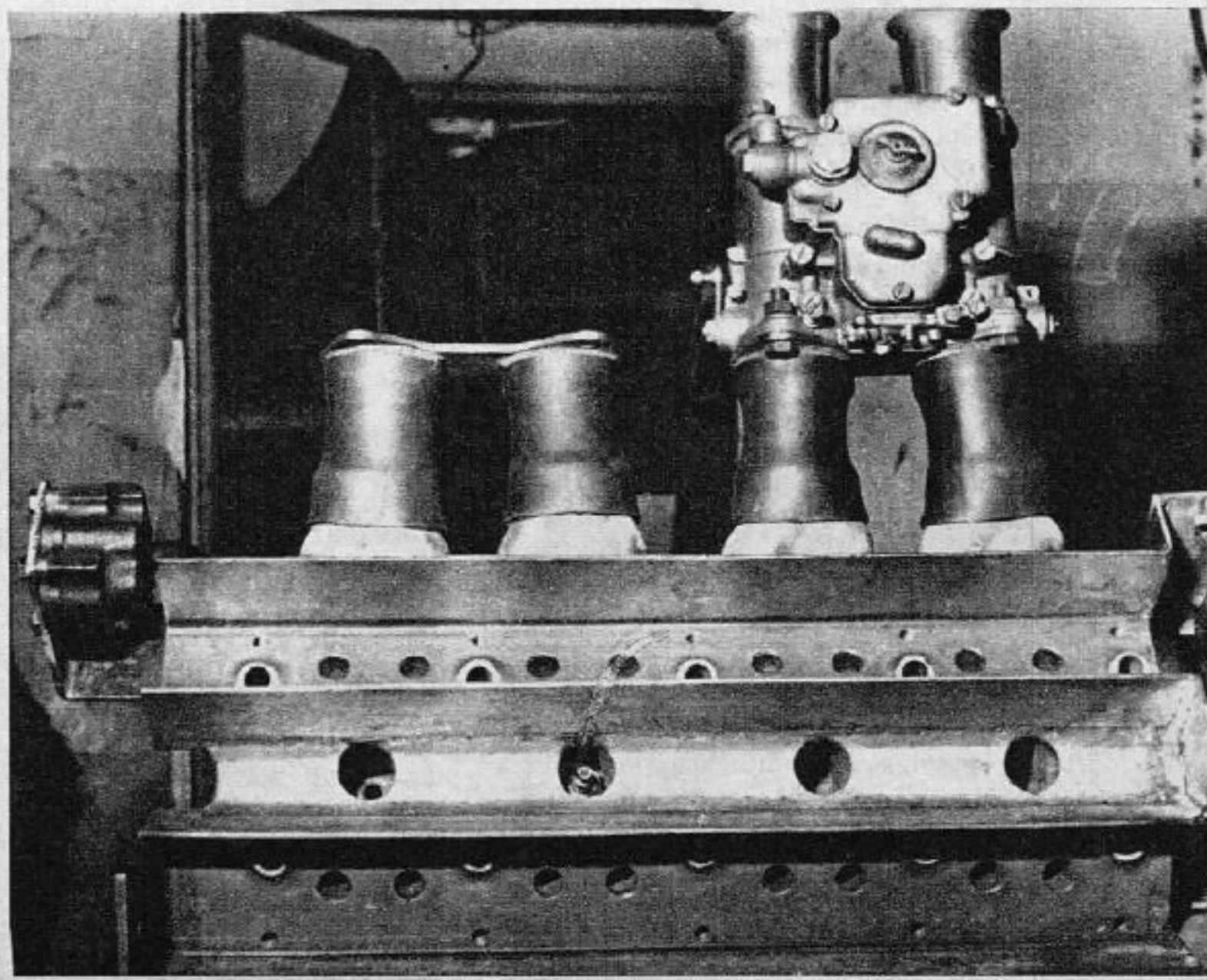
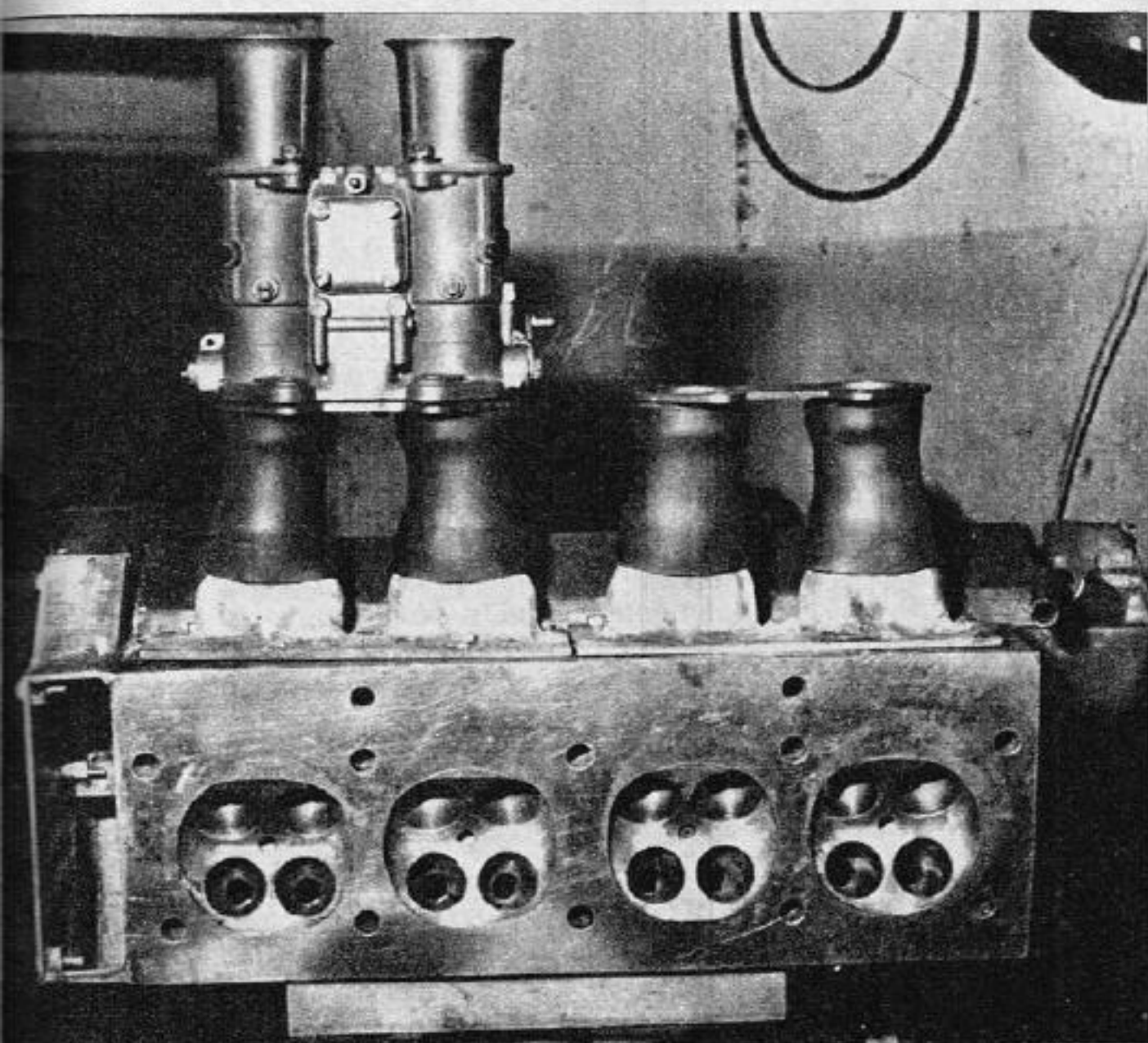
comandado por el mismo. La bomba de agua es del tipo a engranajes, hecha especialmente, y está tomada en el frente de la punta del cigüeñal, y es accionada por un engranaje de aluminio movido por una correa dentada de neoprene.

La admisión se efectúa por medio de dos carburadores dobles horizontales Weber 45 DCOE y los múltiples donde van fijados los mismos son experimentales. Fueron contruidos en chapa de acero, postizos, en 2 secciones separadas: la que toma los carburadores es de 45 mm de diámetro y la que va fijada a la culata, de 36 mm. Están unidas entre sí por tubos de goma con abrazaderas. El combustible será enviado por una bomba eléctrica, reemplazándose la original que es mecánica. La cabeza de cilindros con todos los accesorios pesa 18 kgs.

El volante del motor será contruido especialmente y es mixto, de aluminio en la parte externa, donde va clavada la corona de arranque y el núcleo o parte central de acero. En la punta del cigüeñal, delante del engranaje de mando de la bomba de agua, se instalará un antivibrador de acero y goma del tipo BMW 700. Se instalará un embrague de discos múltiples, con 5 discos, fijos los de cobre, y los de acero son flotantes, similar al que usan las motos Gilera, Norton, B. S. A. de competición. La placa de presión especial del tipo Lancia, cuyo principio de accionamiento es inverso a los convencionales, en vez de empujar, tira, trabajando a la contracción.

La potencia teórica calculada según las declaraciones de su constructor es de 215 HP a 10.000 rpm, y se estima alcanzar los 180 HP a un régimen de rotación de 9.000 rpm. Para evitar que a ese régimen aumentase la velocidad lineal límite del pistón se acortó la carrera del cigüeñal y se calcula que será de 18 metros/segundo a 9.000 rpm, con una relación de compresión de 10 a 1.

Valderrey realiza este motor, con miras a que nuestros autos puedan competir con los europeos en futuros campeonatos mundiales de Fórmula 2 Internacional.





# OFF

# SHORE



**1** OFF-SHORE es una expresión que aun los más avezados motonautas pronuncian con gran respeto. Su traducción literal significa "fuera de la costa" o "fuera de la orilla", y por cierto que es un nombre bien aplicado. Las carreras o regatas organizadas bajo dicho título, no se desarrollan ni en lagos ni en ríos tranquilos donde van unidos el paseo y la competencia deportiva.

Las carreras "off-shore" tienen lugar en mar abierto, pero bien mar y bien abierto. Por ejemplo la Cowes-Torquay, la Miami-Nassau, la Nápoles-Nápoles, las 500 Millas de las Bahamas, la Viareggio-Bastia-Viareggio, etc. Es fácil comprender el esfuerzo que representan dichos trayectos para embarcaciones y pilotos. La U.I.M. (Union International Motonautique, entidad rectora del deporte en el orden mundial) organiza el Campeonato Mundial de Pilotos para este tipo de carreras. No hace mucho fue admitida la participación conjunta de embarcaciones abiertas y con cabina, solucionando así de una vez por todas el problema que tenían algunos pilotos de "forzar" una cabina en una lancha diseñada para no tenerla, y al solo efecto de poder participar. El recorrido de las regatas off-shore por el trofeo mundial debe ser reglamentariamente no menor a las 150 millas marinas y las que se hacen en los EE.UU. deben cumplir además con la condición de largarse solamente con mar de fuerza 2 como mínimo.

Hablando de las embarcaciones que compiten, es significativo el hecho que la experiencia adquirida en años anteriores haya llevado a los diseñadores a alargar más y más los cascos. Los esquemas que ilustran este artículo, representan un casco de 12 metros de eslora, diseñado por el célebre Jim Wynne, y es el resultado de una larga experiencia en carreras de alta mar. Reúne buenas comodidades para los tripulantes y excelentes cualidades marineras y de velocidad. La propulsión se obtuvo con dos motores diésel de 500 HP cada uno, los que le aseguraban una velocidad de crucero de alrededor de 70 km/hora y la posibilidad

de desarrollar en carrera algo más de 90 km/hora.

Efectuando un análisis de las carreras efectuadas surge como neta conclusión que la inmensa mayoría de los abandonos se debe a fallas en los motores, debido al tremendo esfuerzo a que son sometidos. Los cascos, por su parte, responden perfectamente. La mayoría de las embarcaciones se inclinan por Chevrolet V-8 o el Ford de 7 litros (427 pulgadas), en motores internos, y los diésel son menos usados. La mayoría de las lanchas tienen dos ejes de hélices y emplean el sistema de transmisión "V-drive". El uso de una hélice única, aplicado hace algunos años, no convenció ni se hizo popular, debido quizá a los problemas producidos por la reacción de la cupla motriz en embarcaciones de tanta potencia y relativo pequeño tamaño. Una innovación la trajo la introducción de la turbina a gas, que se impuso en 1966 en la Sam Griffith Memorial Race, pero su uso fue posteriormente prohibido. Aunque parezca mentira, un error de traducción del nuevo reglamento de la U.I.M., hizo que en 1967 volviera a participar una turbina, que se clasificó segunda. Después no volvieron a presentarse. El conjunto de la turbina es costoso, pero ofrece grandes ventajas en este tipo de embarcaciones especiales para competencias de largo aliento. Principalmente su peso, que disminuye al 85% respecto de los diésel, lo que permite obtener un rendimiento superior. Por otra parte, la seguridad de operación es excepcional, aunque su consumo es algo superior al de los motores a nafta. Según los entendidos hay diseños que, propulsados por turbina, serían imbatibles, y verdaderamente es una pena que los progresos técnicos no puedan aplicarse a estas carreras, que constituyen uno de los bancos de prueba más rigurosos que se conocen. Tampoco se piensa que sería la solución efectuar competencias sólo para turbinas. Lo que la gente desea es la confrontación de la misma con los motores tradicionales. La solución radica en establecer un reglamento que determine bajo qué parámetros deben compararse los dis-

**1** Esta es una de las embarcaciones más veloces de las que compiten en las regatas off-shore. La "Delta 28" diseñada por el italiano Renato Levi. Su velocidad máxima: 125 km/h.

**2** La "Surtury", dibujo de uno de los grandes proyectistas del mundo: Renato Levi. Este diseñador italiano es el creador de la carena que lleva su nombre y comparte con Jim Wynne el cetro de los reyes de la técnica de las regatas de altura.

**3** Jim Wynne es el creador de esta lancha para regatas de altura —off-shore—. De su tablero han salido la mayor cantidad de diseños ganadores en las carreras por el campeonato mundial. Además es un excelente timonel y fue campeón del mundo el año pasado.

**4** Transparente de la embarcación de Jim Wynne. Doce metros de eslora, fondo en "V" profunda y dos motores diésel Cummins de 500 HP cada uno. A proa, bajo cubierta, comodidades para la reducida tripulación.

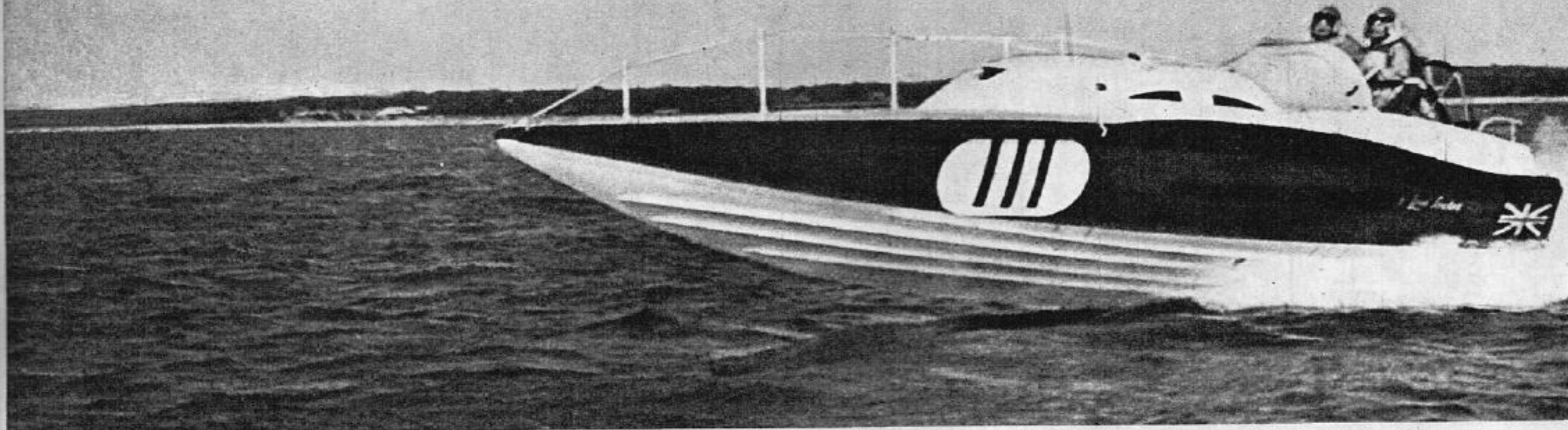
tintos medios propulsivos a fin de ofrecer una competencia justa, sin favorecer ni a uno ni a otro. Pero dejemos estas divagaciones y sigamos con nuestro tema.

Muchos son los asiduos participantes a este tipo de carreras, no muy bien conocidos por nosotros. Uno de ellos es Merrick Lewis, vencedor en 1966 de la carrera Viareggio-Bastia-Viareggio, y que preparó una lancha de 9,75 metros de eslora, íntegramente construida en aluminio. Otro americano es Carl Kiehaefer, vencedor de la Sam Griffith Memorial Race antes mencionada. Entre los europeos se destacan los italianos Bolestrieri y Petroni y los ingleses Shead y Gardner.

Por ser la primera vez que tratamos este tema, quisimos buscar una carrera "tipo" para describir, a fin de dar una idea completa de esta clase de pruebas. Finalmente nos decidimos por una que, aun dentro de las "off-shore", fue considerada algo así como fuera de serie. Tan es así que, con excepción de las 24 horas de Chasewater, donde por fuerza hay que andar 24 horas, la que vamos a narrar constituyó la prueba en que el puntero tardó más tiempo en llegar triunfador a la meta. Se trata de las 500 Millas de las Bahamas, sobre un recorrido neto de 512 millas terrestres, o sea un total de 823 km. Fue organizada por el Ministerio de Turismo de las Islas Bahamas, que estaba muy interesado en promocionar el turismo en las islas. Por ello aportó, para distribuir en calidad de premios, la cantidad de 50.000 dólares (eso sí que es "fomentar" una carrera, ¿verdad?). Los inscriptos fueron 63 y la competencia se largó un domingo a las siete de la mañana. Sobre la dificultad del recorrido dejamos que las consecuencias las saque el lector teniendo en cuenta lo siguiente: el vencedor, Odell Lewis, con una embarcación propulsada por dos motores Mercruiser de 450 HP cada uno, llegó a las 8 de la noche, con un tiempo neto de 12 h, 06 m, 20 s. El segundo, con una lancha de unos 9 metros de eslora y tres fuera de borda de 110 HP cada uno, llegó algo distanciado, ya que su tiempo fue



Las regatas off-shore, o de altura, comenzaron a correrse hace diez años. La primera de ellas fue la Miami-Nassau. Hoy se disputan doce carreras internacionales por año, que conforman el Campeonato Mundial de la dura especialidad



por NICOLAS GELORMINI

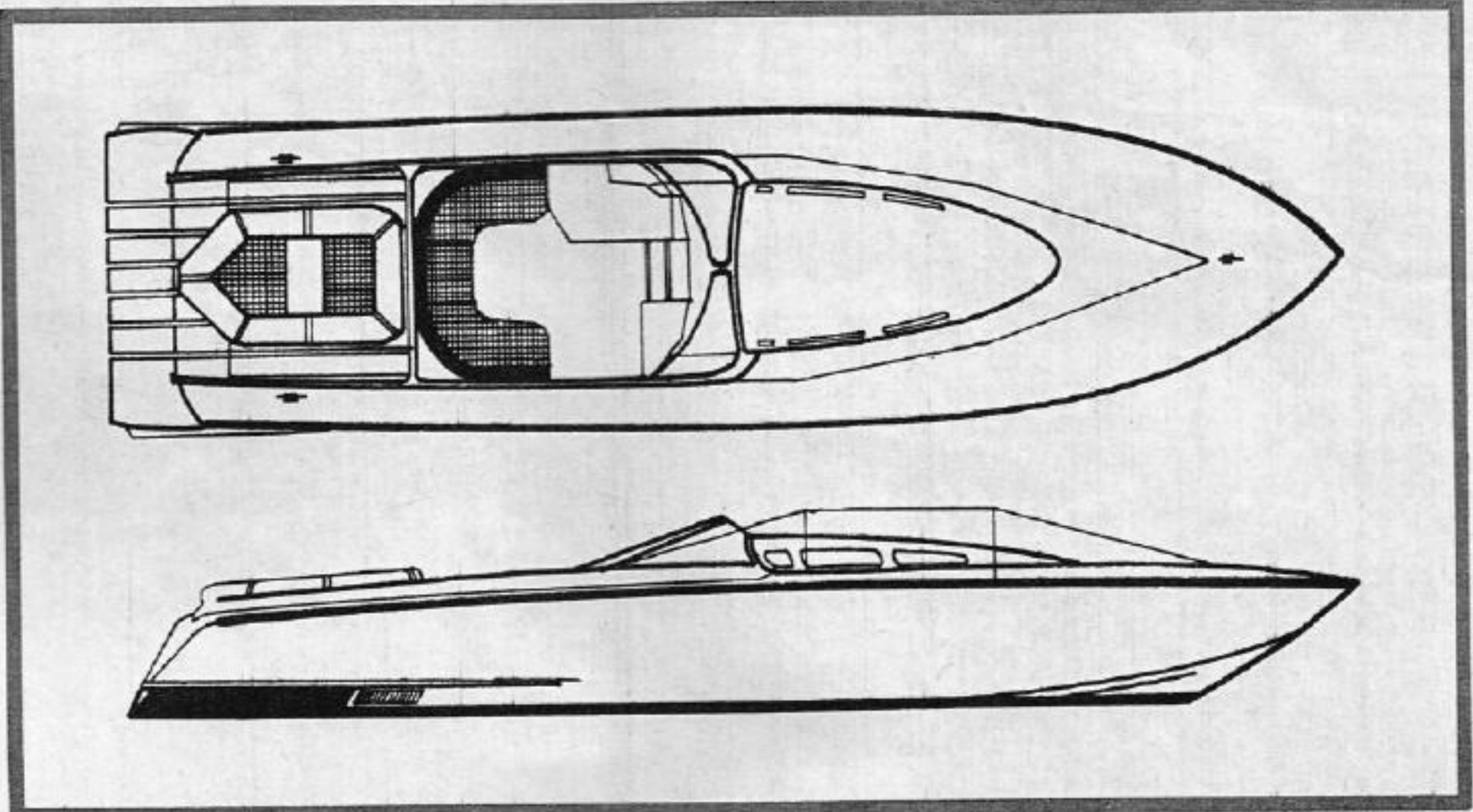
2

de 14 h, 15 m. Muchos fueron quedando por el camino, la mayoría por inconvenientes de motor y algunos por otras causas. Entre estos últimos, Bill Wishnick, que encontrándose puntero con dos motores de 700 HP cada uno rompió los comandos de timón. Se vio obligado a mantener el rumbo y gobernar la lancha variando individualmente la velocidad de cada motor. Sorteó así felizmente los peligrosos bancos de coral, pero resignó los puestos de privilegio. Los arribos de los competidores se prolongaron todo el domingo y el lunes todo el día. En total llegaron 16, que representa menos del 30 % de los 63 que largaron. Algunos que empezaron con cuatro poderosos fuera de borda terminaron la carrera con uno solo en marcha. Otros se la tomaron con mucha filosofía y luego de haberse detenido en una isla a cortarse el cabello (sí, señores, a cortarse el cabello) llegaron el lunes de noche, después de dos días y una noche de "carrera". Eso sí, fue unánime la opinión que fueron los que llegaron mejor peinados.

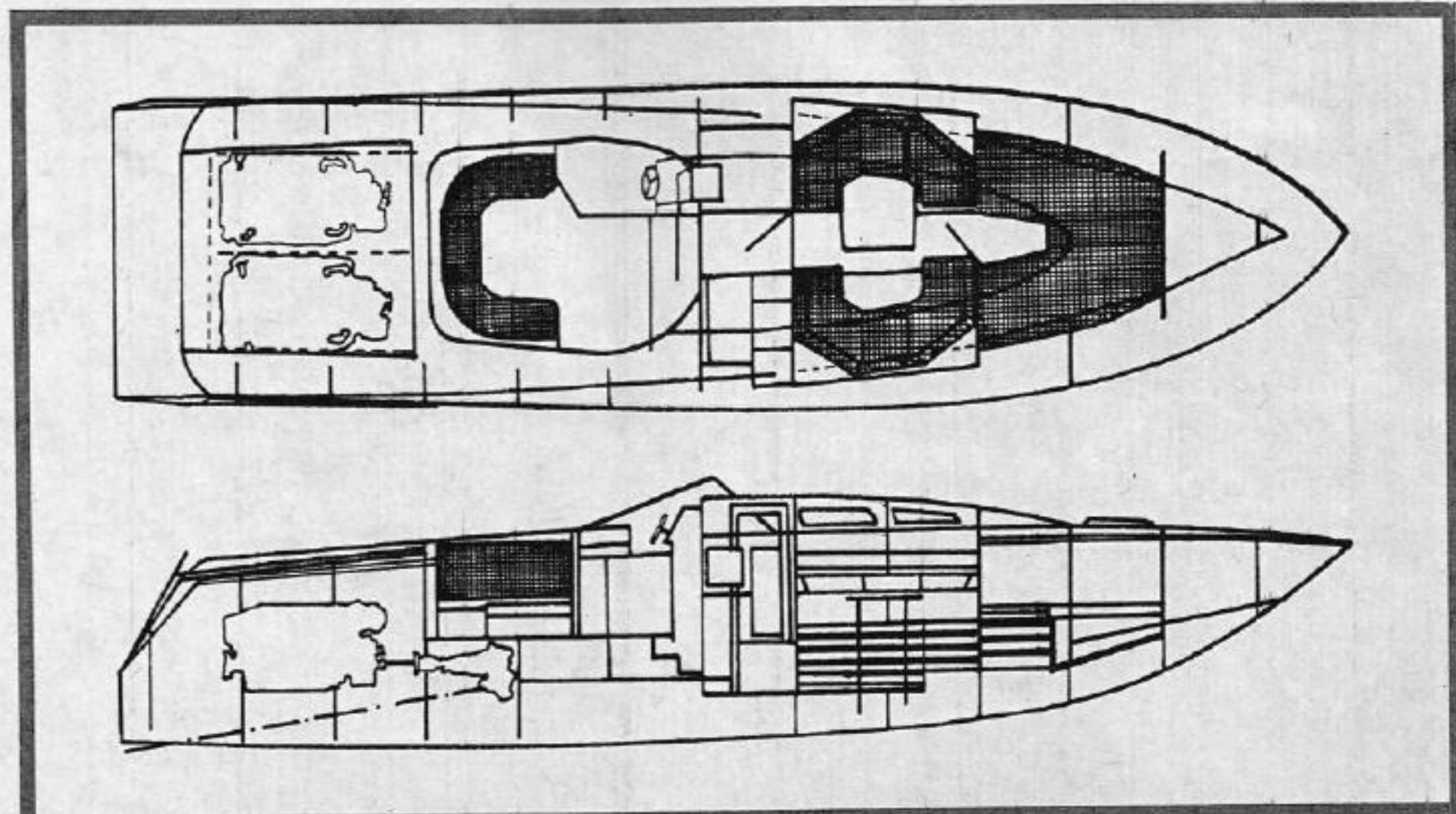
En resumen. Este tipo de competencias da, evidentemente, para todo. Las lanchas que participan son exclusivamente de carrera, es ridículo pretender lo contrario. Por ello, y como el propietario de cada una de ellas no puede sacarle otro provecho, los organizadores buscan siempre la manera de apoyar económicamente a los integrantes. Piénsese que el puntero se llevó 25.000 dólares, amén de otros premios menores. Sin embargo, como ya dijimos, este tipo de carrera no obedece sólo a un espíritu deportivo. Las fábricas de motores la toman como la mejor y más difícil prueba a que pueden someter sus unidades. Quizá nosotros no estemos aún en condiciones de organizarlas, pero la producción local abastece de lanchas que podrían afrontar pruebas un poco más modestas pero que serían sensacionales.

Sin necesidad de sentir el "llamado del destino", podemos escuchar el llamado de dos ciudades que están ubicadas en forma ideal para eventos deportivos similares al que nos ha ocupado: Mar del Plata y Punta del Este. Ojalá podamos verlo pronto.

3

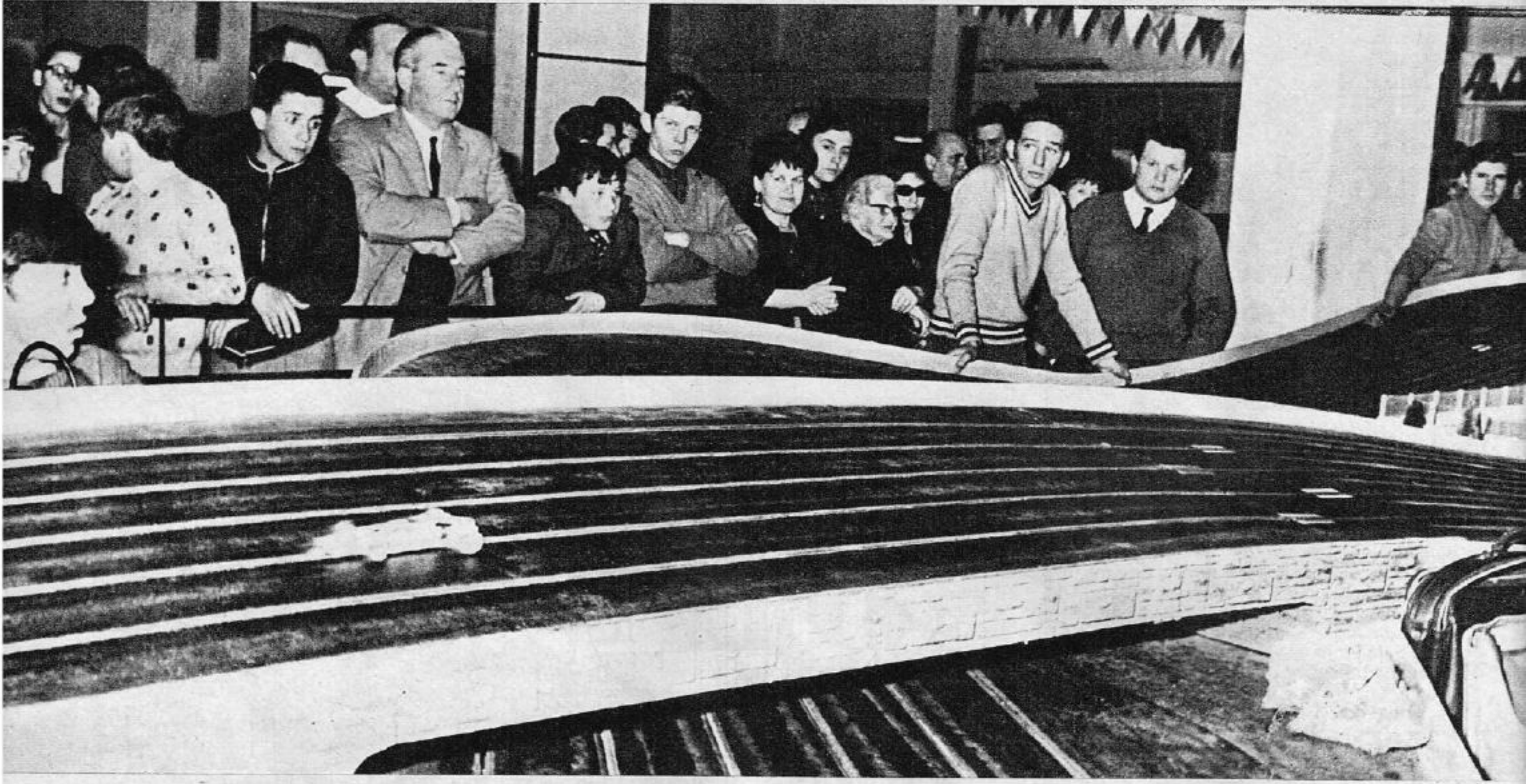


4





# LA PRIMERA





# DE F. 1

## Se llevó a cabo, organizada por la FADA, la primera competencia de automodelos reservada para F-1 internacional. Se impuso Horacio Galache con Ferrari-Mura 1000

por JUAN CARLOS LLANOS

El día 10 de agosto se realizó la primera carrera de Fórmula 1 Internacional correspondiente al Campeonato Metropolitano que organiza la F. A. D. A., entidad rectora del automodelismo en nuestro medio.

La misma se llevó a cabo en la calle Baltar 250, Club Claridad, de la localidad de Ciudadela.

Veintidós fueron los inscriptos, de los cuales tres fueron descalificados: uno por diámetro de rodado delantero, otro por la trocha delantera y el tercero por trocha trasera.

También fueron varios los corredores que por no estar federados, por pertenecer a la categoría novicios (que no acreditan ninguna carrera ganada hasta el momento de la competencia) y por llegar tarde los más no pudieron participar. El cierre de inscripción se efectuó, tal como se había anunciado, a las 15,30 horas exactamente. Entre otros que se quedaron afuera por ese motivo, podemos mencionar al conocido Horacio Cella.

Muchas fueron las figuras conocidas que reaparecieron a raíz de esta competencia: "Tito" Cichetti, "Bobby" Navarro, el famoso "Peón", Salazar, etc.

En las pruebas de clasificación el mejor tiempo fue logrado por el auto N° 139, conducido por José Luis Anessi, el segundo tiempo por el auto N° 127 de Julio C. Blanco, con 12 segundos y 12 segundos 2/5, respectivamente.

Las series se corrieron a 16 vueltas, con los siguientes resultados:

Izquierda: Muchas familias, con niños y damas, acompañan el público que presenció la carrera de fórmula 1 del campeonato metropolitano.

Abajo, izquierda: Los cuatro finalistas y un colocacoches en plena acción. De izquierda a derecha: H. Albert (2°), J. C. Blanco (4°), A. J. Sasselli (3°) y H. Galache (1°).

Abajo, centro: La mesa de jurados al finalizar la prueba. Los coches, los trofeos y muchas sonrisas. También la grata presencia femenina.

Abajo, derecha: El propietario de la pista, señor Cuadra, en presencia del Sr. Cazziani, comisario deportivo, hace entrega del trofeo al ganador, Horacio Galache.

	Pos.	Nº	Conductor	Escudería	Modelo	Motor	Chasis
1ª Serie	1ª	139	J. L. Anessi	Colón	B.R.M.	MURA 1000	Anessi
	2ª	128	E. Favelukis	Auto Zoom	Eagle	26D rebob.	Jim. 1ª
2ª Serie	1ª	143	G. Sivadón	Minimodels	B.R.M.	Cukras	Champion
	2ª	127	J. C. Blanco	"	McLaren	"	Blanco
3ª Serie	1ª	93	H. Galache	Sipper	Ferrari	MURA 1000	Galache
	2ª	9	C. Robert	Minimodels	B.R.M.	"	Dynamic
4ª Serie	1ª	3	H. Albert	Milou	"	26D rebob.	Jim. 1ª
	2ª	32	H. Elías	"	"	MURA 1000	Mura

Los cuartos de final, a 16 vueltas, arrojaron los siguientes resultados:

Primero:	1ª	139	J. L. Anessi	Segundo:	1ª	93	H. Galache
	2ª	143	G. Sivadón		2ª	3	H. Albert

Los repechajes, también a 16 vueltas resultaron:

Primero:	1ª	132	A. J. Sasselli	Esc. Mercil.	B.R.M.	Champion	Mercil
	2ª	5	R. Miramontes	Esc. Milou	B.R.M.	16D rebob.	Peón.
Segundo:	1ª	9	Carlos Robert				
	2ª	127	J. C. Blanco				

Semifinales a treinta y dos vueltas:

1ª Semif.	1ª	93	H. Galache	2ª Semif.	1ª	9	C. Robert
	2ª	3	H. Albert		2ª	127	J. C. Blanco

La final se corrió a 48 vueltas, con el siguiente resultado:

1ª	93	H. Galache	Milou	Ferrari	MURA 1000	Galache
2ª	3	H. Albert	Sipper	B.R.M.	26D rebob.	Jim 1ª
3ª	132	A. J. Sasselli	Mercil	"	Champion	Mercil
4ª	127	J. C. Blanco	Minimodels	McLaren	Cukras	Blanco
5ª	143	G. Sivadón	Minimodels	B.R.M.	Cukras	Champion

Nos permitimos recordarles que el próximo sábado 7, se correrá la segunda fecha de Turismo Mejorado, en el Club Uspallata, Uspallata 2775, Capital Federal. ¡Ojo con las medidas!

60 mm de ancho máximo es lo permitido, coches con interior y piloto, y sobre todo recuerden que ésta es la categoría para novicios, donde pueden hacer sus primeras armas.





por JULIO PEREZ BALBI

# ¿TE ACORDAS HERMANO?

**Pasaron varios años, y los mejores automovilistas de hoy en día alguna vez fueron motociclistas. Como ejemplos bastan Vianini, Cupeiro, Galluzzi, los hnos. Caldarella, Salatino, y una serie interminable de figuras de vieja data de las dos ruedas**

Hace algunos años, unos diez, más o menos, el motociclismo argentino estaba en su época de oro propiamente dicha, tanto deportiva como industrialmente. Las fábricas de motocicletas o armadores obtenían ganancias extraídas de un mercado que gastaba enormes cantidades de motocicletas mensualmente. Paralela y consecuentemente, el motociclismo deportivo contaba con equipos oficiales de motos nacionales y extranjeras, estas últimas a cargo de los representantes o importadores de la marca en cuestión.

Empezaron a aparecer nombres como Jorge Cupeiro, Miguel Angel Galluzzi, los hermanos Salatino, Kissling, Caldarella, Johnny Perkins, Andrea Vianini, Ternengo en Santa Fe, Gradassi en Córdoba, y preparadores como Oreste Berta.

Pasaron años y la mayoría se pasó a los cuatro ruedas. Cuando el mercado automovilístico empezó a progresar de la misma manera que lo había hecho el motociclismo. Hoy en día son figuras de renombre dentro del deporte.

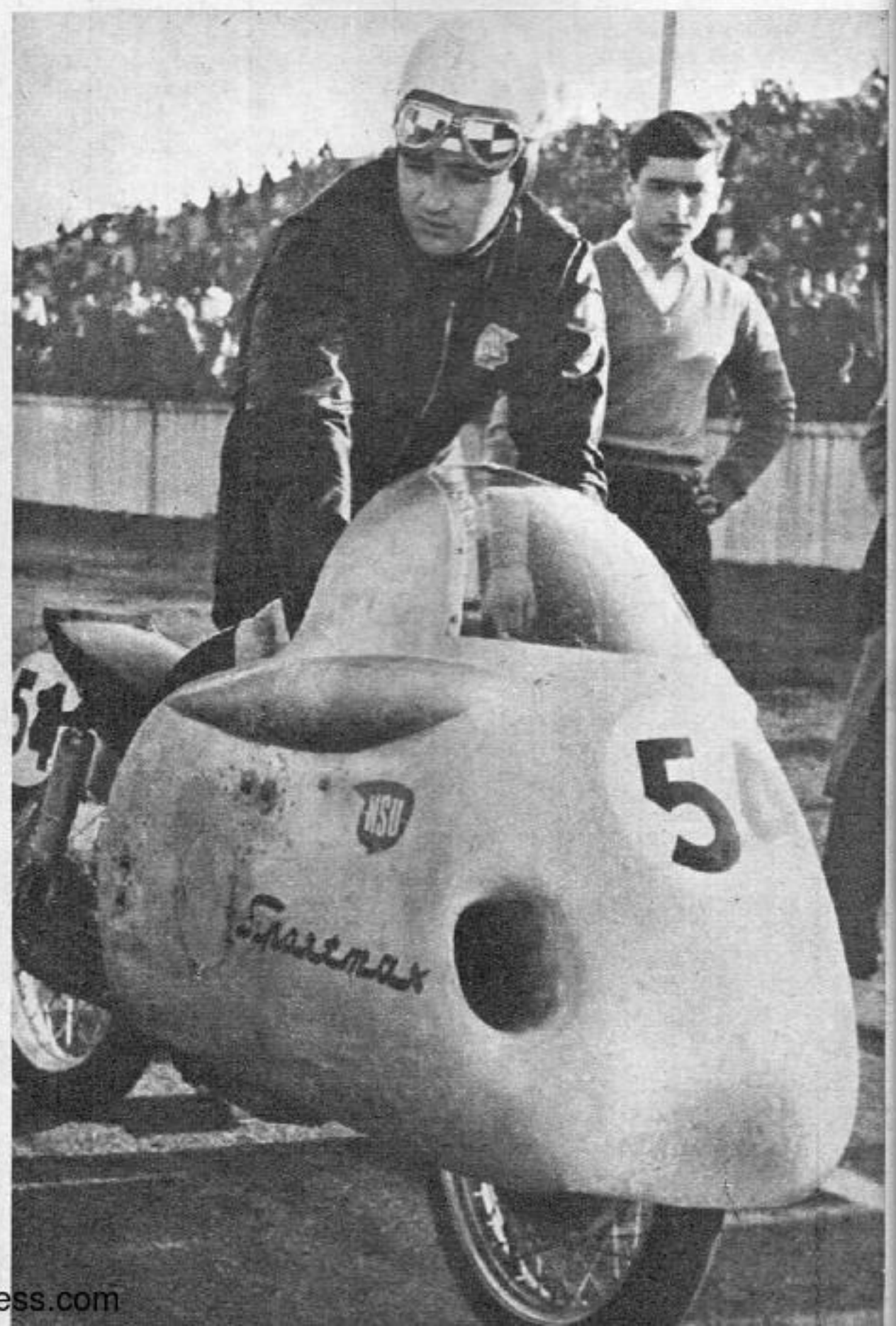
Por ejemplo, Andrea Vianini. Muy pocos saben que el "Tano" empezó en el ruido con las motos. Corrió una única carrera en Mendoza en el año 1961 (más o menos a los 20 años) con una Aermacchi-Harley Davidson, que en esa época juntamente con las Benelli y las Guzzi importaba a nuestro país su padre, el itálico "Peppino".

Cuando Andrea largó, inmediatamente su padre empezó a preocuparse por su contextura física; decía que era un muchacho "buen mozo" y que con este deporte se iba a arruinar la cara en alguna rodada. La cosa es que An-

dreya ya empezaba a demostrarse como un piloto impetuoso, un "matto" como Pairetti en Monza. Al largar la carrera se quedó un poco atrás, en la primera vuelta estaba octavo; apuró cada vez más, pasando una moto tras otra, en su estilo de los primeros tiempos, o sea, a fondo y "dale que todavía camina". Llegó a estar cuarto, pero sin que ninguno de sus adversarios que marchaban adelante se haya detenido por alguna falla o una rodada. En esa posición terminó todo: se rompió la jaula del ruleman del muñón del cigüeñal y Andrea recorrió parte del Parque General San Martín a pie. Cuando Luciano Fernández le preguntó a Vianini padre qué había pasado, éste le musitó secretamente al oído: "Ha spacatto la gavía", que en buen lunfa porteño significa: sonó la jaula.

Por esos años existía el equipo NSU, que gastaba sendas Sport Max, dirigidas desde abajo por Vón Dory y Bella Foray y atendidas técnicamente por Luciano "Barba" Fernández, que esa época era tan Luciano pero menos "Barba" que ahora. El primer piloto era Miguel Angel Galluzzi, hoy en día fiasta especializado, concesionario de la marca en San Pedro y feliz propietario de una pizzería en pleno Buenos Aires. El segundo, o mejor dicho el que entró después al "team", fue Jorge Cupeiro.

En una carrera en la costanera, Cupeiro, que en ese entonces lo llamaban "Gusano" por lo flaco, largo y para colmo siempre metido dentro del buzo de cuero clásico de los motociclistas; padecía una moto que no frenaba nada de nada. Para demostrarle a Foray el problema se paró con la moto en mo-







◀ Caldarella y Pochettino con las Gilera cuatro cilindros oficiales, cuando vinieron a nuestro país, en la foto, corriendo en Córdoba. Ambos fueron brillantes figuras del motociclismo deportivo.

▶ Andrea Vianini cuando corrió su primera carrera. En moto. Fue con una Aermacchi-Harley Davidson en la competencia de Mendoza en el 61. En la foto lo acompañan Armando Poggi y Hugo Squilari, quien le construyó a Andrea uno de los mejores monopostos que hay en el país.

Jorge Cupeiro con la NSU a la izquierda, con la NSU y el rostro añorado más aún del inolvidable Jorge Kissling.



La NSU Sportmax en su plenitud. Galluzzi la sostiene. Obsérvese la gente que había en las tribunas.

El equipo NSU en pleno. Pero el del medio es un colado que nada tiene que ver con esa marca. Ni más ni menos que Nello Maffei montado sobre la Guzzi "Gambalunghino" que conducía Pio Giovanini y que fue construida especialmente por la fábrica italiana para que el as italiano Enrico Lorenzetti tuviese posibilidades para la conquista del Campeonato del Mundo. El de la NSU 54 es Miguel Angel Galluzzi y el de la 84 el "Gallego" Cupeiro.



vimiento sobre el pedal del freno trasero, ayudándolo con todos los músculos de la mano derecha haciendo fuerza sobre el delantero, y le dijo: "No ve, no frena nada". A lo que Foray contestó con el típico acento magyarr: "Pero has venido a *corer* o a *frenarr*". Por supuesto, media hora después los frenos estaban en inmejorables condiciones.

En una ocasión M. A. Galluzzi con una Matchless, bajó el tiempo de Libero Liberati en el circuito N° 2 del Autódromo de Buenos Aires. Había usado unas antiparras muy oscuras y para colmo de males, el día era nublado. Cupeiro, que tenía la costumbre de pedir prestado siempre algo a todo el mundo, le pidió las antiparras. Y "Lito" (que ya entonces tenía sus killitos encima igual que ahora) por supuesto se las dio. A las dos vueltas, paró en los boxes y le dijo: "¿Querés que me mate? Con estas antiparras oscuras no se ve nada". A lo que Miguel Angel Galluzzi le respondió: "¿Y cómo te creés vos que hice el record de vuelta recién? Si veía bien no lo hacía".

Hoy en día, ellos están en otra cosa. Hoy en día el motociclismo deportivo también está en otra cosa. Pero fueron nombres que hicieron parte de la historia del deporte de las dos ruedas en la Argentina, pilotos que llevaban muchas personas a las tribunas de una época en que el circuito se llenaba de motos grandes, de hasta 500 cm<sup>3</sup>, que parecía que solamente ellos podían manejarlas. Como si tuviesen un superpoderio más. Como si fuesen superhombres.



**VENTAS RECORD DE  
CHEVROLET**

Según lo anunciado por el gerente de Ventas de General Motors Argentina, señor Gilbert C. Donovan, la empresa ha batido todos los records de venta en julio pasado de coches de pasajeros desde el lanzamiento del Chevrolet 400 en 1962.

La cifra de las ventas durante el mes de julio alcanzó a 1.472 unidades, representando un aumento del 114,9% comparándolas con las de junio, mes en el que se vendieron 685 coches de pasajeros, siendo asimismo comparado el porcentaje de aumento de dichas ventas con el de julio de 1967 de 61%. También batió records de ventas el Chevrolet Super Sport equipado con el motor 250 desde su lanzamiento al mercado el año pasado. Durante el período antes mencionado se han vendido 320 unidades SS, produciéndose un incremento del 58,4% más que

en el mismo mes del año anterior.

El total de las unidades vendidas, sumando vehículos de pasajeros y comerciales, en julio asciende a 2.361, resultando una cifra record para el año en curso.

**DOW CORNING EN  
URUGUAY**

Ha sido designado para el cargo de representante regional de Ventas para la República Oriental del Uruguay de la firma Dow Corning, el señor Walter Zulauf. Esta flamante representación dependerá de la Gerencia Regional de Dow Corning Silicones Interamericana Ltd., cuya sede se encuentra en Paseo Colón 315, de nuestra capital.

**INVENTO ARGENTINO**

La firma YASTA S. A. lanzó al mercado automovilístico un nuevo crique eléctrico que ahorra infinidad de molestias a los automovilistas. El aparato fue inventado por el señor Miguel Lorente y ya se otorgaron patentes de fabricación de este elemento a industrias de España y Brasil. El crique (Electrocrique) se utiliza mediante el enchufe de uno de sus terminales en el encendedor del automóvil, operación simple y cómoda. Electrocrique se produce en tres versiones:

para automóviles chicos, medianos y grandes, existiendo además un modelo muy especial para camiones o vehículos pesados que levanta nada menos que 20 toneladas.

El Electrocrique fue distinguido en la última Exposición Ganadera de Rosario con la Medalla Honorífica que premia sus positivas cualidades técnicas y funcionales.

**NUEVA FLOTA CHRYSLER**

Recibió el ingeniero Aldo Parenza, gerente de Explotación de DEBA, dirección de Energía de la Provincia de Buenos Aires, las llaves de las nuevas unidades Chrysler de manos del señor Alfonso Briones, vicepresidente de Igarreta S.A.C.I., firma concesionaria de la mencionada marca.

Esta repartición ha adquirido

un lote de 75 pick-ups y camiones Dodge y automóviles Valiant, para reforzar el equipo móvil en las diversas obras de electrificación que realizará. En dicha ceremonia se contó con la presencia del señor William Jarvis, gerente de Ventas al Gobierno y Flotileros de Chrysler Febre Argentina S. A.



**COMO...TODAVIA NO PROBO EL TORINO?**

**PONGASE AL VOLANTE:  
BERLINGIERI LO INVITA.**

Sólo hace falta que combinemos la ocasión. Pondremos en sus manos un TORINO... el coche argentino que arrancó la admiración del mundo entero! Usted conocerá - por propia experiencia - su dócil dirección, su fabulosa suspensión, el lujo de su tablero. Después hablaremos sobre su coche usado, cualquiera sea su marca, y sobre la financiación. Nos pondremos de acuerdo.

Y usted manejará un TORINO con el respaldo de Berlingieri: 55 años de experiencia en automotores. Que es decir mucho. Su dinero vale más en Berlingieri.

**ROBERTO  
BERLINGIERI S.A.**

Concesionario IKA-RENAULT

Jeep - Rambler - Torino - Renault

Bulnes 2730 - Tel. 72-3001 • Hipólito Yrigoyen 1620 - Tel. 45-9801  
Estacionamiento propio.



# Parabrisas CORSA mercado

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

## AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC	MARCA	AÑO	ESTIMAC	MARCA	AÑO	ESTIMAC	MARCA	AÑO	ESTIMAC
<b>AUSTIN</b>			Coupé .....	1948	420.000	Magnette .....	1966	850.000	800 Spyder ...	1967	750.000
10 HP. ....	1946	150.000	4 p. ....	1949	440.000	Traveller .....	1966	850.000	800 Coupé ...	1967	700.000
<b>AUTOAR</b>			4 p. ....	1951	460.000	1500 .....	1967	890.000	1500 C. ....	1967	1.150.000
Sedan .....	1956	200.000	Coupé .....	1951	500.000	Magnette .....	1967	950.000	1500 Familiar .	1967	1.200.000
Rural .....	1957/8	220.000	4 p. ....	1952	500.000	Traveller .....	1967	950.000	1500 Coupé ...	1967	1.400.000
Rural .....	1960/1	250.000	4 p. ....	1953	520.000	<b>D. K. W.</b>			<b>FORD</b>		
<b>BERGANTIN</b>			4 p. ....	1954	550.000	Sedan .....	1956	350.000	4 p. ....	1946	360.000
4 cil. ....	1960	300.000	4 p. ....	1955	600.000	Sedan .....	1957	370.000	Coupé .....	1946	430.000
4 cil. lujo ....	1961	320.000	B. Air 6 mec ..	1956	620.000	Sedan .....	1958	380.000	Coupé conv. ..	1946	360.000
4 cil. lujo ....	1962	360.000	B. Air 8 aut. ..	1956	570.000	Sedan .....	1960	420.000	4 p. ....	1951	380.000
6 cil. ....	1962	390.000	B. Air 6 .....	1957	650.000	Sedan .....	1961	430.000	4 p. ....	1953	400.000
<b>BORGWARD</b>			B. Air 8 .....	1957	600.000	Sedan .....	1961	430.000	4 p. ....	1954	420.000
Isabella .....	1956	450.000	B. Air 8 aut. ..	1958	630.000	Sedan .....	1962	450.000	Coupé sedan .	1954	400.000
Isabella .....	1958	480.000	B. Air 6 .....	1958	700.000	Sedan .....	1962	450.000	4 p. ....	1955	480.000
Isabella .....	1959	500.000	Impala 8 aut. .	1959	720.000	Univ. ....	1962	460.000	Prefect .....	1956	250.000
Isabella .....	1960	560.000	Impala 6 mec. .	1959	800.000	Univ. ....	1963	520.000	Fairl 500 6 mc.	1957	520.000
Isabella .....	1961	600.000	Impala 6 mec. .	1960	950.000	Sedan .....	1964	550.000	Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Isabella .....	1962	600.000	Impala 8 aut. .	1960	870.000	Univ. ....	1964	570.000	Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Isabella .....	1962	670.000	Impala 6 .....	1961	1.050.000	Fissore .....	1965	780.000	Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Isabella .....	1963	730.000	Impala 8 aut. .	1961	1.000.000	Sedan .....	1965	670.000	Galax. 6 mec. .	1960	700.000
<b>BUICK</b>			Impala 6 mec. .	1962	1.200.000	Univ. ....	1965	680.000	Galax. 8 .....	1960	750.000
4 p. ....	1940	160.000	Impala 8 .....	1962	1.150.000	Sedan .....	1966	700.000	Galax. 6 .....	1961	850.000
4 p. ....	1947	220.000	"400" .....	1962	850.000	Univ. ....	1966	720.000	Galax. 8 aut. .	1961	850.000
4 p. ....	1941	170.000	Impala 8 aut. .	1963	1.350.000	Sedan .....	1967	820.000	Falcon .....	1962	850.000
4 p. ....	1942	180.000	"400" .....	1963	950.000	Universal .....	1967	850.000	Falcon Stand. .	1963	850.000
4 p. ....	1946	200.000	Impala 6 mec. .	1963	1.400.000	<b>DODGE</b>			Falcon de Lujo	1963	900.000
4 p. ....	1947	200.000	Impala 6 mec. .	1964	1.600.000	4 p. ....	1940	200.000	Falcon Stand. .	1964	870.000
4 p. ....	1948	240.000	Impala 8 aut. .	1964	1.500.000	4 p. ....	1941	210.000	Falcon de Lujo	1964	950.000
4 p. ....	1949	280.000	Súper .....	1964	1.050.000	4 p. ....	1942	220.000	Falcon de Lujo	1965	1.050.000
4 p. ....	1950	320.000	Special .....	1964	950.000	4 p. ....	1947	270.000	Falcon Futura .	1965	1.280.000
Dynaflow .....	1951	360.000	Súper .....	1965	1.200.000	4 p. ....	1948	280.000	Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000	Special .....	1965	1.050.000	4 p. ....	1950	350.000	Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000	Súper .....	1966	1.350.000	4 p. F. Drive ...	1946	250.000	Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000	Special .....	1966	1.250.000	4 p. 6 cil. ....	1951	390.000	Falcon Futura .	1966	1.400.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000	Súper .....	1967	1.550.000	<b>ESTANCIERA</b>			Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000	Special .....	1967	1.350.000	Ika .....	1957	350.000	Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000	<b>CHRYSLER</b>			Ika .....	1958	400.000	Falcon Futura .	1967	1.500.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000	4 p. ....	1940	180.000	Ika .....	1959	450.000	<b>GRACIELA</b>		
<b>CADILLAC</b>			4 p. ....	1941	190.000	Ika .....	1960	500.000	2 p. ....	1957	170.000
4 p. ....	1940	170.000	4 p. ....	1946	250.000	Ika .....	1961	550.000	2 p. ....	1958	190.000
4 p. ....	1941	200.000	4 p. ....	1947	260.000	Ika .....	1962	600.000	2 p. ....	1960	220.000
4 p. ....	1942	230.000	4 p. ....	1948	280.000	Ika .....	1963	650.000	GW-Wartburg .	1962	360.000
4 p. ....	1946	270.000	2 p. ....	1949	300.000	Ika .....	1964	700.000	<b>HANSA</b>		
4 p. ....	1947	280.000	4 p. 6 cil. ....	1949	320.000	Ika doble tracc.	1964	750.000	1100 .....	1960/1	290.000
4 p. ....	1948	300.000	4 p. 6 cil. ....	1950	350.000	Ika .....	1965	750.000	Rural .....	1961	310.000
4 p. ....	1949	320.000	4 p. ....	1951	370.000	Ika .....	1966	780.000	Coupé .....	1961	330.000
4 p. ....	1950	400.000	4 p. ....	1952	400.000	Ika .....	1967	820.000	<b>HILLMAN</b>		
4 p. ....	1954	530.000	4 p. ....	1953	450.000	Ika .....	1967	1.000.000	4 p. ....	1947	140.000
4 p. ....	1955	580.000	4 p. imp. ....	1954	490.000	<b>FIAT</b>			4 p. ....	1950	190.000
4 p. ....	1956	640.000	<b>CISITALIA</b>			4 p. 1100 .....	1947	160.000	4 p. ....	1956	250.000
4 p. ....	1957	700.000	850 cc Coupé .	1961/2	500.000	4 p. 1400 .....	1950	200.000	Rural .....	1956	250.000
Fleetwood ....	1958	750.000	850 cc Spyder .	1961	520.000	1400 .....	1951	220.000	4 p. ....	1961	330.000
Fleetwood ....	1959	830.000	1100 Berlina ..	1949	350.000	1400 .....	1954	290.000	<b>HUDSON</b>		
Fleetwood ....	1960	900.000	1100 Spyder ...	1949	380.000	1100 .....	1956	290.000	4 p. ....	1940	140.000
<b>CITROËN</b>			<b>DE CARLO</b>			500 .....	1958	220.000	4 p. ....	1946/7/8	200.000
11 ligero .....	1946/7	270.000	600 .....	1960	250.000	600 .....	1958	280.000	Coupé .....	1946/7/8	240.000
11 ligero .....	1948	280.000	700 .....	1960	360.000	1100 .....	1960	320.000	4 p. ....	1949	290.000
11 ligero .....	1949	310.000	700 .....	1961	380.000	1100 .....	1961	490.000	<b>ISARD</b>		
11 ligero .....	1950	330.000	700 coupé .....	1961	500.000	750 .....	1961	400.000	300 .....	1958/9	160.000
2 CV .....	1958	290.000	700 .....	1962	400.000	1100 .....	1962	580.000	400 .....	1960/1	200.000
2 CV .....	1960	320.000	SL .....	1964	400.000	750 .....	1962	440.000	700 .....	1960	320.000
2 CV .....	1961	360.000	SL .....	1965	420.000	1100 .....	1962	650.000	700 .....	1961	330.000
2 CV .....	1962	400.000	<b>DE SOTO</b>			1100 .....	1963	490.000	700 .....	1962	360.000
2 CV .....	1963	440.000	4 p. ....	1940	200.000	1100 .....	1963	700.000	Kombi .....	1962	380.000
2 CV .....	1964	480.000	4 p. chico ....	1946	300.000	1500 .....	1963	780.000	700 .....	1963	380.000
2 CV .....	1965	520.000	4 p. Driv. ....	1947	270.000	600 D .....	1964	550.000	Kombi .....	1963	400.000
2 CV standard	1966	560.000	4 p. 8 cil. ....	1951	330.000	1500 .....	1964	820.000	700 .....	1964	400.000
2 CV lujo .....	1966	620.000	<b>DI TELLA</b>			Familiar .....	1964	850.000	Kombi .....	1964	420.000
2 CV .....	1967	650.000	1500 .....	1960	600.000	600 E .....	1965	580.000	1204 .....	1964	600.000
<b>CHEVROLET</b>			1500 .....	1961	620.000	1500 .....	1965	900.000	700 .....	1965	430.000
4 p. ....	1940	230.000	1500 .....	1962	650.000	150 C Largo ..	1965	980.000	Kombi .....	1965	450.000
4 p. ....	1946	320.000	Magnette .....	1964	710.000	Familiar .....	1965	950.000	1204 .....	1965	670.000
4 p. ....	1947	370.000	1500 .....	1964	720.000	Familiar Largo .	1965	1.000.000	<b>JEEP</b>		
4 p. ....	1948	380.000	Magnette .....	1964	750.000	600 E .....	1966	600.000	Ika carrozado .	1957	300.000
			Traveller .....	1964	750.000	800 Spyder ...	1966	700.000	Ika .....	1958	330.000
			1500 .....	1965	790.000	800 Coupé ...	1966	680.000	Ika .....	1959	360.000
			Magnette .....	1965	820.000	1500 C. ....	1966	1.050.000	Ika .....	1960	400.000
			Traveller .....	1965	820.000	1500 Familiar .	1966	1.100.000	Ika .....	1961	420.000
			1500 .....	1966	820.000	1500 Coupé ...	1966	1.300.000	Ika .....	1962	430.000
						600 E. ....	1967	670.000			



# Parabrisas CORSA mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
<b>KAISER</b>		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
<b>LINCOLN</b>		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
<b>MERCEDES BENZ</b>		
4 p. naftero	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
<b>MERCURY</b>		
Coupé	1940	320.000
Coupé conv.	1940	300.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
<b>M. G.</b>		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
<b>MORRIS</b>		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
<b>N. S. U.</b>		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000

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

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

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

## PICK - UPS USADAS

<b>ARGENTA</b>		
Pick-up	1962	580.000
Pick-up	1963	600.000
Pick-up	1964	640.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000
<b>CITROËN</b>		
Furg. s/crist.	1963	300.000
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
Furg. c/crist.	1963	380.000
<b>CHEVROLET</b>		
10 Pick-up	1960	700.000
10	1961	750.000
10	1962	800.000
10	1963	850.000
10	1964	900.000
10	1965	950.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.250.000
<b>DE SOTO</b>		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
<b>DODGE</b>		
D-100 Pick-up	1961	750.000
D-100	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
<b>FARGO</b>		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000



MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>FIAT</b>		
Multicarga 1500	1964	770.000
Multicarga 1500	1965	800.000
Multicarga 1500	1966	850.000
Multicarga 1500	1967	900.000
Multicarga 1500	1967	900.000
<b>FORD</b>		
F-10 Pick-up	1960	700.000
F-100 "	1961	750.000
F-100 "	1962	800.000
F-100 "	1963	850.000
F-100 "	1964	900.000
F-100 "	1965	950.000
F-100 "	1966	1.000.000
F-100 "	1967	1.150.000
<b>JEEP</b>		
IKA Pick-up	1961	470.000
IKA "	1962	500.000
IKA "	1963	530.000
IKA "	1964	560.000
Glad. V "	1964	580.000
Glad. X "	1964	600.000
Glad. V "	1965	620.000
Glad. X "	1965	650.000
Glad. V "	1966	680.000
Glad. X "	1966	720.000
<b>MERCEDES BENZ</b>		
170 Pick-up	1951	270.000
<b>RASTROJERO</b>		
Pick-Up	1961	390.000
"	1962	420.000
"	1964	490.000
"	1965	520.000
"	1966	560.000
"	1967	620.000
<b>STUDEBAKER</b>		
Champ. ....	1963	550.000
Champ. ....	1964	600.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>AUTOMOVILES 0 Km.</b>		
<b>AUTO UNION</b>		
1000 S. 4 p. ....		1.249.000
Rural Universal ....		1.264.000
<b>CITROËN</b>		
2 CV AZAM, 4 p. ....		859.000
2 CV AZN, 4 p. ....		793.000
2 CV AZ, 4 p. ....		825.000
<b>CHEVROLET</b>		
Súper Sport ....		2.174.150
Special, 4 p. ....		1.771.000
Súper, 4 p. ....		1.957.350
Súper De Luxe, 4 p. ..		2.103.000
<b>ESTANCIERA</b>		
UA-5RB t/simple ....		1.526.700
UA-5RA t/doble ....		1.693.200
<b>FIAT</b>		
600 E, 2 p. ....		878.000
800 Coupé ....		1.085.000
800C Coupé Spyder ..		1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.		1.411.000
1500 Coupé ....		1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.		1.485.000
<b>FORD</b>		
Falcon, taxi, 4 p. ....		1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .		1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.		1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .		2.021.000
Rural Falcon De Luxe		1.960.000
Rural Falcon Futura		2.063.000
<b>PEUGEOT</b>		
404 Gran Lujo, 4 p. ..		1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .		1.665.000

MARCA	PRECIO
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
<b>JEEP</b>	
JA-3UB, t/simple ..	859.100
JA-3UA, t/doble ....	1.041.000
<b>RENAULT</b>	
R-4, 4 puertas ....	948.000
Gordini, 4 p. ....	1.017.400
850, 4 puertas ....	873.000
<b>TORINO</b>	
300, 4 puertas ....	1.741.200
380W, 2 puertas ....	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas ....	1.920.600
380, 2 puertas ....	2.245.300
<b>VALIANT</b>	
IV, 4 puertas ....	1.979.000
Coronado, 4 p. ....	2.163.000
Gran Turismo, 4 p. ..	2.193.000
Standard, 4 p. ....	1.759.000
<b>PICK-UP 0 km.</b>	
<b>D.I.N.F.I.A.</b>	
Rastrojero (diesel) ..	1.325.000
Doble Cabina ....	1.490.000
<b>CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.</b>	
<b>DODGE Standard</b>	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000

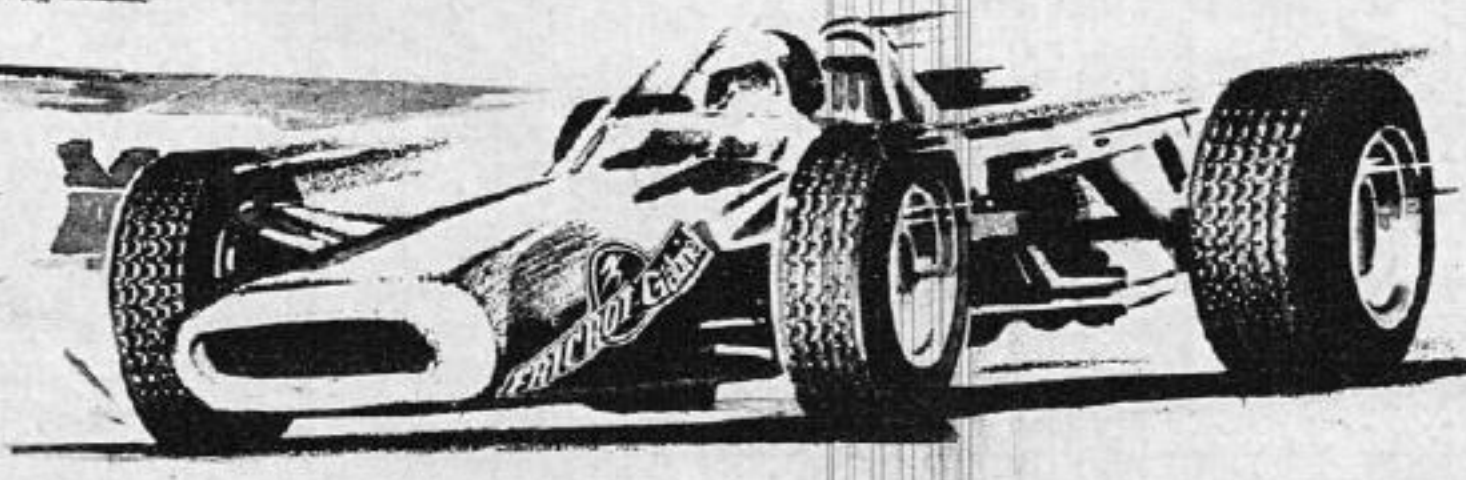
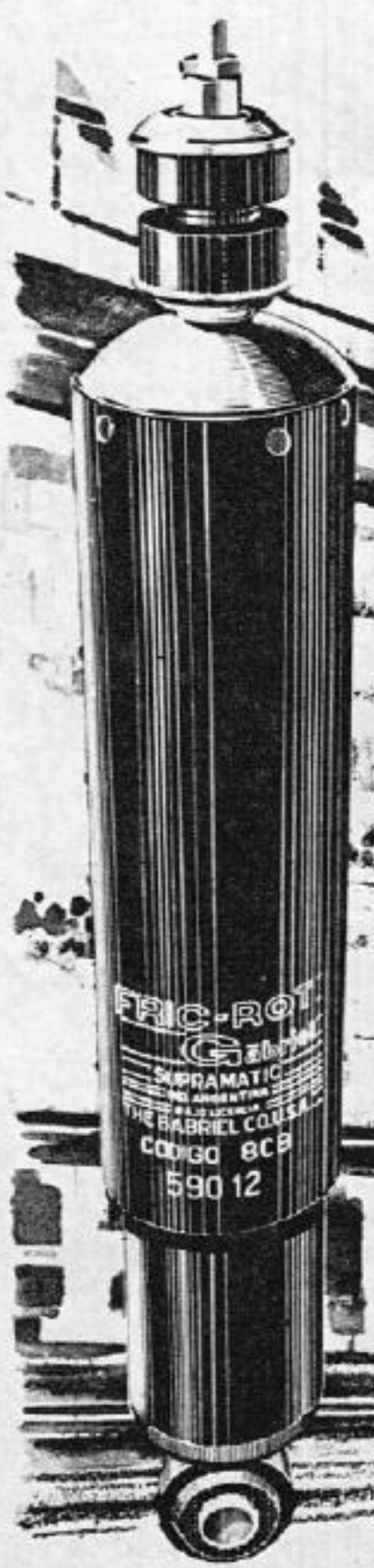
MARCA	PRECIO
<b>De Lujo</b>	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
<b>Standard</b>	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
<b>De Lujo</b>	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
<b>CITROËN</b>	
Furgoneta AZU ....	805.000
AZU B .....	817.000
<b>FIAT ARGENTINA S. A.</b>	
Multicarga 1500 ....	1.191.000
<b>FORD MOTOR ARGENTINA S. A.</b>	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
<b>GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.</b>	
Chevrolet-C10703 s/c	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.	1.557.200
Chev. C-10734 c/ancho	1.562.000
<b>IKA-RENAULT</b>	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE</b>	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
<b>S.A.F.R.A.R.</b>	
Peugeot T4 B .....	1.255.000

# Triunfo...!!



**1º CARLOS A. PAIRETTI**  
 únase a...  
 los triunfadores que están en  
**LA LINEA QUE AVANZA..!**

amortiguadores  
**FRICROT/Gabriel**  
**FUERTE EN CALIDAD..!**





## TORINO - PININFARINA

de Jorge Carrasco, Capital Federal.

Me dirijo a ustedes con el fin de satisfacer las siguientes dudas: Tuve hace poco la oportunidad de viajar a los EE. UU., donde descubrí que ciertos automóviles me eran muy familiares. Cuando los observé detenidamente pude comprobar que las carrocerías de los mismos eran muy similares a la del Torino. La única diferencia la constituían: los paragolpes, los faros, la parrilla y, desde luego, el interior. Pero el casco de la carrocería (guardabarridos, capot, techo, baúl, etc...) era exactamente igual al del Torino. El automóvil a que yo me refiero es un Rambler American, cuyo modelo creo que pertenece a los años 63 ó 64.

Mis dudas se acrecientan porque yo tenía entendido según las versiones publicitarias que el Torino era un dibujo exclusivo de Pininfarina para Industrias Kaiser Argentina.

Pregunto por lo tanto: 1) ¿De dónde proviene el diseño de la carrocería Rambler American a que yo me refiero?

R.: El diseño de esa carrocería proviene del departamento de styling de la American Motors Co.

2) ¿Es el Torino una reestructuración de Pininfarina sobre un diseño American Motors Co.?

R.: Sí, señor, el Torino es una remodelación del Rambler American.

3) ¿Fue acaso un diseño para American Motors de Pininfarina e Ika a su vez adquirió esos derechos?

R.: No, señor, Pininfarina realizó el trabajo especialmente para Industrias Kaiser Argentina, sin que interviniera en el asunto la American Motors.

4) ¿Es entonces el Torino, un Rambler American "pichicateado"?

R.: Sí, señor, aproximadamente lo que usted dice es verdad.

5) ¿Dónde fueron hechas las matrices del Torino?

R.: Algunas en Estados Unidos y otras en nuestro país.

## EL BIEN DE LOS RASTROJOS

de D. R., Comodoro Rivadavia.

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes a fin de que me respondan las siguientes preguntas:

1) El Rastrojero, ¿viene solamente diesel o se fabrica con motor naftero también?

R.: Solamente diesel.

2) Características del motor.

R.: Motor Borgward D 301 E 1, diesel, 4 tiempos; 4 cilindros en línea, 1797 cm<sup>3</sup>; potencia máxima, 52 HP a 4.000 rpm. Cupla máxima: 13,5 kg a 2.200 rpm. Relación de compresión: 1:19,8.

3) ¿Es un vehículo considerado bueno, en general?

R.: Cualquier cosa que se pudiera reprochar al Rastrojero tiene, a nuestro juicio, solución casera de cómodo acceso y bajo costo, que compensa con holgura la nobleza del motor y la robustez del vehículo. Gasta como un

encendedor, carga 500 kg, cuesta poco. Definido con una palabra: irrompible.

4) ¿Da resultado en zonas frías (temperaturas bajo cero)?

R.: Tanto resultado como en zonas tropicales, estepa, tundra, pampa húmeda o Pampa y la vía. ¿Entendido?

5) ¿Qué precio tienen la pick-up y el doble cabina 0 km?

R.: La pick-up, \$ 1.325.000, y el doble cabina, \$ 1.430.000.

6) Aparte de las ventajas como utilitario ¿es recomendable para uso familiar? Me refiero a uso en ciudad, con numerosas paradas y sucesivos arranques.

R.: Es tan recomendable que, sólo para comparar, puede observar usted el trato que recibe un motor diesel de colectivo... y rinde, ¿eh?

7) ¿Qué kilometraje da con un litro de combustible?

R.: Descargado, en ruta, 12,1 km p/litro; en ciudad, 12,4 km p/l, y en ruta, a 80 km/h., 18 km p/l. Cargado, en ciudad, 10 km p/l, y en ruta, a 80 km p/h., 16,2 km p/l.

8) ¿Es cierto que el motor diesel, debido a que vibra mucho, afloja considerablemente la carrocería?

R.: No representa un problema mayor. Indudablemente, el motor vibra más que un naftero, lo que hace necesario ajustar bulones de vez en cuando. De todos modos, no es la muerte de ningún obispo.

9) La doble cabina, ¿es todo lo cómoda que dicen?

R.: Sí, es cómoda; pero considerando que es un vehículo concebido especialmente para carga, no se pueden pedir asientos reclinables, calefacción o levantavidrios eléctrico. El Cadillac Fleetwood trae todo esto, pero no sirve para carga.

10) ¿Por qué no hay concesionario de la marca en la zona (Comodoro)?

R.: Porque no. No tenemos la menor idea.

11) ¿Por qué no es tan difundido o conocido?

R.: ¡Y quién le dijo que no es conocido!

12) ¿No se resiente D.I.N.F.I.A. por la poca venta del mismo?

R.: Primero, que se vende mucho, y segundo, no conocemos ninguna fábrica que fabrique aparatos para perder plata.

13) ¿Pueden agregar algo más sobre esta máquina?

R.: Agregue todo lo que quiera... hasta 500 kg (carga útil).

14) ...Disculpen la molestia...

R.: Vaya con Dios...

## DIRECCIONES

de A. R. Mentucci, Achiras.

Ruégole me manden a la brevedad posible direcciones de casas de "Hobbies" de la capital o de Córdoba; desde ya muchas gracias.

R.: Le daremos las direcciones de las casas más importantes de Capital, ya que no conocemos las de la provincia de Córdoba (siguiendo nuestra cos-

tumbre, lo haremos por orden alfabético):

A) Hobbylandia: Córdoba 868, Capital Federal.

B) Sipper Hobbies Center: Cerrito 1060, Capital Federal.

C) Tuffy Hobbies: Montevideo 947, Capital Federal.

Desde ya, no hay de qué.

## PISTA MADE IN CASA

de Carlos Paolucci, Buenos Aires.

Soy aficionado al automodelismo, y deseo hacer una pista de gran tamaño. Releyendo las revistas "CORSA" encontré un apunte que decía "Mónaco" en casa, y que tiene un recuadro con todas las clases de vía, pero yo quisiera saber si las vías se pueden comprar sueltas (o sea sin el plástico en los costados) (el metal).

Desearía saber en dónde se podría comprar; por lo tanto, dada su atención, ruego me lo informen en la revista más próxima de "Corsa".

R.: Como primera medida, si no es usted carpintero le aconsejamos que "no se meta en camisa de once varas", pues hacer una pista es difícil. Pero si de todas maneras usted prosigue con la idea original, podemos informarle que en general las pistas se construyen sobre "Panelco", "Linex" u otro conglomerado de su tipo. El trabajo se hace ranurando el material en una profundidad de unos ocho milímetros, y a una distancia de diez a doce centímetros entre carriles, para permitir el uso de máquinas correspondientes a escala 1/32, o a 1/4 indistintamente, que son los más comúnmente utilizadas. Una vez hecho esto, deberá pegar a ambos lados de la canaleta una especie de trencilla de cobre, que fabrica la casa Pirelli y que se utiliza en radio. Gracias por su "saludo atte".

## ¿PICAN, MAESTRO?...

de H. O. Villegas, Rivadavia (Mza.)

1) Presenciando una picada entre una pick-up Studebaker Champ y un Chevrolet Súper, reconocido como uno de los coches de más pique, comprobé que en 3.000 metros la Studebaker le sacó como 300 metros, asegurando que el Chevrolet andaba en los 174 km/h.

R.: Es demasiado relativo juzgar las velocidades o el pique de dos autos teniendo como base una picada, y más en este caso, en que ambos vehículos "tiran" bastante parejo. Es bastante más lógico comparar la pericia de los conductores.

2) ¿Qué dirección tiene la fábrica de las pick-up y por qué no vienen más?

R.: La firma "Los Cedros" las producía en Gral. Pacheco, y no vienen más porque se dejaron de fabricar (la fábrica cerró en EE. UU.).

3) ¿Qué velocidad máxima desarrollan?

R.: Alrededor de 160 km/h (cuando eran nuevas).



4) ¿Cuántas cilindradas tiene este motor, por qué no lo usa ningún corredor y qué carrera de importancia ganó?

R.: Tiene una sola cilindrada (4.200 cm<sup>3</sup>); fue usado por Orlando Sotro en un MA. F1, y no ganó ninguna carrera. No adolece de ningún problema grave, sólo que el hecho de tener válvulas laterales complica su preparación para competición.

5) Muchos elogios...

R.: Gracias. Los merecemos.

### HOY 5 PREGUNTAS 5

de Sr. Anónimo, Temperley.

Quisiera, si fuera posible, me contestaran las siguientes preguntas.

1) ¿Qué marcas europeas compiten con chasis Cooper?

R.: en F. 1, el único que compete actualmente, es el Cooper B.R.M.

2) De crearse la categoría Sport-Prototipos en nuestro país, ¿podrían competir autos con motores que no fueran nacionales?

R.: Entendemos que no. Utilizar motores extranjeros significa no poder volcar la experiencia recogida en las pistas trocada en beneficio para la industria local. Por otra parte, si por naturaleza construir un automóvil es caro, importar los motores lo transformaría en privilegio de unos pocos.

3) ¿Son más veloces los coches de tipo "Indy" que los europeos de F. 1?

R.: ¡Y sí, señor! Pueden llegar a tener aproximadamente 20 km más de velocidad final.

4) ¿De qué año es el modelo de chasis Cooper con el que Berta construyó el MA. F1 de Copello, y qué velocidad desarrolla el auto?

R.: El chasis es del año '66, y el auto anda a 265/70.

5) ¿Cómo se sujeta la carrocería al chasis de un automodelo, con alambre?

R.: Practicando un agujerito en el chasis y otro en la carrocería, y utilizando el alambre a modo de chaveta. (siendo el chasis de chapa). Si fuera tubular, se abraza la estructura con el alambre. Para mayor información de arreglos con alambre, ver alguna de las "Cupeshitas tradicionales" de T. C.

### GARTA NO EUCLIDIANA

de Euclides Albertinazzi, Caroya, Cba.

Les ruego me hagan llegar las siguientes direcciones y me respondan estas preguntas:

1) Direcciones de Ford, General Motors, Chrysler y Fiat (argentinas).

R.: Ford: Ruta Panamericana y Av. Henry Ford, Gral. Pacheco, Bs. As. General Motors: San Martín 7655, San Martín, Bs. As. Chrysler: Florencio Varela 1903, San Justo, Bs. As. Fiat: Humberto Primo 1001, El Palomar, Bs. As.

2) Dirección de Isaura.

R.: Refinería de Petróleo Isaura, B. Blanca.

3) Dirección Studebaker Canadá.

R.: Studebaker Co. Hamilton, Canadá.

4) Quisiera saber qué se ha hecho del Falcon F-100 y el Mustang que pertenecieran al malogrado Oscar Cabalén.

R.: El Falcon está actualmente en "Andrews Racing Parts", y el Mustang reposa en un galpón de la Aduana de Bs. As.

5) ¿Qué se sabe sobre los nuevos modelos Fairlane que Ford producirá en Argentina?

R.: Efectivamente, Ford está desarrollando el modelo Fairlane, similar al que se produce en EE. UU. para este año.

### OCHO POR DOCE

de Carlos H. Dagnossi, Villa Curul, Corrientes.

Tengo un Lincoln Zephyr V12, año 1941, con el motor a nuevo y un carburador de Ford V8 modelo 1951, con gicleur 45, me rinde 5 km por litro. La potencia no ha disminuido, el pique un poco sí. ¿Cuál es el consumo mínimo de esta clase de coche? ¿Qué otros cambios puedo hacer para reducir el consumo? Uso SAE 20. ¿A qué kilometraje debo cambiarlo por SAE 30? Si le cambiara el motor por un V8, ¿qué modelo convendría para su adaptación a la actual caja de velocidades? ¿Qué ventajas o desventajas se obtendrían?

R.: Usted no indica en qué tipo de uso obtiene 5 km por litro. La cifra parece ser, sin embargo, bastante aceptable, considerando que el motor Lincoln V12 tiene fama de "muy consumidor". No creemos que le convenga hacer más modificaciones para reducir el consumo puesto que puede tener eventualmente problemas con las válvulas. Si el gasto de combustible es importante para usted, recomendamos que maneje siempre con un pie suave sobre el acelerador. Probablemente en ese coche la velocidad ideal para tener menos consumo será, con el carburador y gicleurs chicos, alrededor de 60 km/h.

Las ventajas de usar un motor Ford V8 son que consume un poco menos y cuesta menos repararlo porque es más sencillo. La transformación se ha hecho en gran parte de los Lincoln V12 que hay andando todavía por ahí. Un especialista Ford podrá asesorarlo sobre el cambio de motor que usted está considerando.

Con un motor Ford, usted probablemente tendrá menos pique que ahora. Pero si le interesa sobre todo la economía, de cualquier manera deberá olvidarse de los piques.

## En la ruta de su seguridad.

La luz que su seguridad necesita y que las reglamentaciones exigen!



**BALIZAS**  
**RASTREADOR®** REGLAMENTARIAS

- A COMBUSTIBLE
- TOTALMENTE INVOLCABLES EN EL VEHICULO Y EN EL CAMINO. HERMETICAS

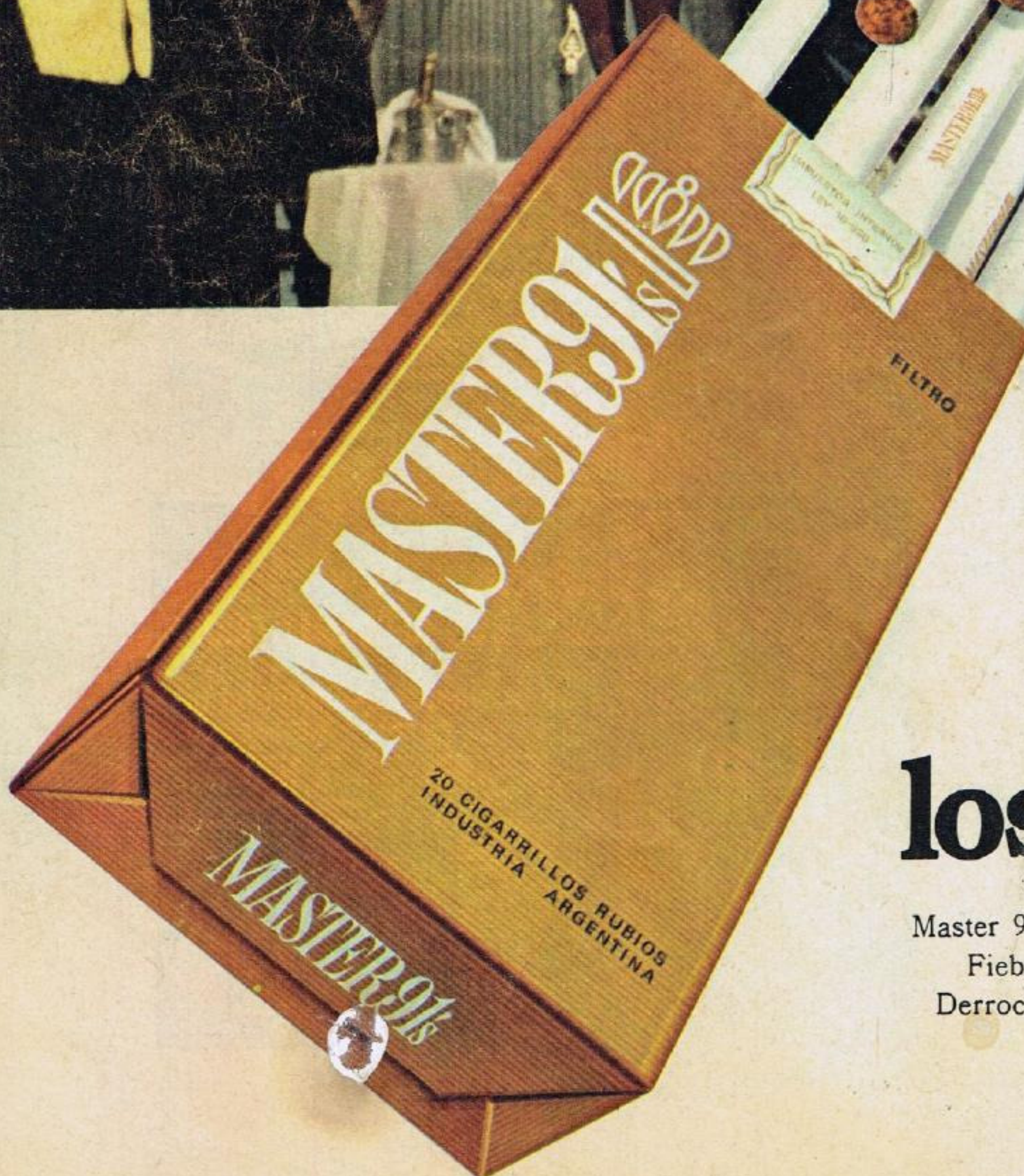
Dos balizas Rastreador en su práctica caja de metal esmaltado, muy apta para llevar las herramientas de su automóvil.

Fabricadas por **LUX S.R.L.**

Aldecoa 1154, Avellaneda - Prov. Bs. As. - 208-1489

ALDABA





# los infieles

Master 91's: Humo rubio para millonarios...  
Fiebre de oro en su marquilla dorada...  
Derroche de placer en sus 91 milímetros...  
Sí, es la época de Master 91's!

(Sea infiel...  
pruébelos)