100

Parabrisas

Nº 158

CORSA

29 de abril al 5 de mayo de 1969

NUMERO EXTRAORDINARIO 100 págs.
TODO SOBRE EL NUEVO CHEVROLET



LAS ULTIMAS FERRARI

ROAD TEST: CHEVROLET SPECIAL

(pág. 28)

Las revistas de Mauro

Qué es lo que hace que una nafta además de ser nueva sea un tiro?

Que el motor proporcione el máximo de su potencia brindando más kilometraje por litro de nafta consumido.

Que permita a su coche una rápida aceleración o "pique" (Sprint).

Que caliente rápidamente el motor para que éste pueda desarrollar toda su potencia en forma inmediata.

Que bajo cualquier condición de clima permita el arranque fácil del motor.

Que prolongue la vida útil de las bujías.

Que mantenga limpio el carburador y el sistema de admisión.

Que permita que el sistema de combustible esté libre de corrosión.

Y para lograrlo se requiere la incorporación de activísimos componentes fosfo-orgánicos que sólo Shell ofrece con su vasta experiencia tecnológica internacional, aplicada en las plantas modelo de Alkilación y Polimerización.

Por todo esto, SuperShell Sprint es un tiro.

SHELL

nueva nafta SUPERSHELL *SPRINT* es un tiro!

COMPRUEBELO: AMBAS NAFTAS SHELL SON NUEVAS Y SUPERIORES.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 158 29 de abril
al 5 de mayo de 1969

EDITORIAL ABRIL
S.A.I.C.I.F. y A., Avenida Leandro N. Alem 896, Cap. Federal. Tel. 32-6010 al 29.
PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco
GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner
DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa
PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 170. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 940, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

"Voy a molestar la atención de ustedes para ofrecerles a solo título de propaganda y directamente de fábrica, este orgullo de la industria nacional, práctico para la cartera de la dama, para el bolsillo del caballero y para el fortafolios del escolar. Es un nuevo número extraordinario de Parabrisas Corsa (que ya entró como tiro en su cuarto año de ilustre y fecunda vida), que en cualquier comercio de Sebastopol o de Addis Abeba ustedes tendrían que pagarlo 5790 piastras fuertes o su equivalente, 986 dracmas españoles. Nosotros, por esta sola vez, se lo ofrecemos al módico precio de 100 nacionales."

Los muy corsas tendrán que conformarse solamente con deglutir la crónica de los 1000 Km de Monza, ganados por Porsche el viernes pasado, ya que en el ámbito telúrico niente de carreras, **por descanso de la compañía. Pero para los pacíficos maniacos de los autos, les damos un pequeño atracón técnico-práctico sobre el Chevrolet Super, con test y todo (tal cual lo trataremos de ir haciendo periódicamente) y otras cosillas que serán de su interés. Pero... para qué seguir haciendo presentaciones. Ya con este ejemplar en vuestras manos. ¡A leer se ha dicho y que gane el má mejor!**

G.M.

COMPETENCIAS NACIONALES

Turismo en Concordia

El domingo 5 de mayo será una fecha importante para el automovilismo de la Mesopotamia. Pues el Auto Club Concordia procederá a inaugurar —con una carrera— su Autódromo pavimentado, con una pista de 2.500 metros de longitud. De manera que esta primera fecha del Campeonato Zonal Entrerriano tendrá por escenario un lugar ad hoc y con todas las de la ley.

Vale destacar que justamente el día martes 6 de mayo el Auto Club Concordia cumple sus 20 años de vida.

Las pruebas que incluirá esta fecha están divididas por categorías, y serán las siguientes: Categoría "A" hasta 1150 cm³ - Categoría "B" de 1151 a 2000 cm³ y Categoría "C" de más de 2000 cm³.

La primera prueba, para los de la "A" largará a las 14 horas, debiendo éstos cumplir 20 vueltas al circuito; los de la "B" lo harán a las 15 horas y darán 25 vueltas al circuito y los de la "C" a las 16, que girarán en 30 oportunidades.

En calidad de premios se entregarán 190.00 pesos para los cinco mejores de la "A"; 225.000 para los cinco mejores de la "B" y 285.000 pesos entre los cinco mejores de la "C". Total: 700.000 pesos en premios.

Por su parte, ACCIKAR (Concesionarios IKA-Renault) entregará 105.000 pesos a los tres mejores de la Cat. "A", siempre que sean máquinas de la marca IKA-Renault y 190.000 pesos para los tres mejores de la "C" con las mismas condiciones que los anteriores. Un total de 295.000 pesos.

Podrán participar automóviles de Turismo homologados por la FIA, de acuerdo al Anexo "J". Las pruebas de clasificación se cumplirán a partir de las 9 horas del día 4 de mayo comenzando por la Categoría "A", luego lo harán los de la "B" y posteriormetne los de la "C". Se harán sobre tres vueltas al circuito computándose la mejor de ellas. La pista permite la intervención limitada de 18 coches por categoría.

Segunda carrera en el Circuito Cevil Redondo

La Asociación Tucumana de Automóviles Standard realizará el próximo domingo una carrera para automóviles de Turismo en el circuito Cevil Redondo, que se encuentra en el extremo norte de la ciudad de San Miguel de Tucumán, en las proximidades del Ingenio San José. Este circuito consta de un recorrido total de 4.250 metros con el camino de ocho metros de ancho.

Esta segunda carrera de Cevil Redondo se disputará a partir de las 10 de la mañana del día 4 de mayo y constará de las siguientes categorías: "A" hasta 1150 cm³, "B" de 1151 hasta 2000 cm³ y "C" de 2000 cm³ en adelante.

Las pruebas de clasificación se cumplirán en el circuito el día 3 de mayo de 14 a 17 horas. El control de la prueba estará a cargo del Club Tucumano de Regularidad. Se cursaron invitaciones a casi todos los pilotos destacados de Turismo del país.

Regularidad

Organizada por la Facultad de Ciencias Económicas y Fiscalizada por el Club Argentino de Regularidad, el próximo domingo se cumplirá una prueba de esta especialidad. Participarán las categorías 3ª y debutantes. El recorrido incluye la partida de Capital, Cañuelas, Monte y regreso. El lugar de largada será la avenida Córdoba 2200 y la hora, 7,30 de la morning.

Motociclismo

En el Autódromo Municipal, el próximo domingo a partir de las 13 horas. Participarán todas las categorías locales y organiza la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas. Este espectáculo incluye, a partir de las 16,30 horas una carrera para automóviles Ford "T". El programa de motos incluye las cilindradas divididas en 175 cm, 125, 100 y 50 cm³. También correrán Sidecars - Fuerza Libre. Las demás Fórmula Internacional. Esta carrera otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de Motociclismo.

Para los Ford "T" se iniciará el Premio Apertura Campeonato Anual con puntaje y participarán representantes de distintos barrios.

Karting

El mismo domingo 4, a partir de las 13 horas, en la pista del Club Social y Deportivo 9 de Julio, sito en la esquina de las calles 42 y 43 de Mercedes (B), provincia de Buenos Aires, se cumplirá una reunión de Karting. Dicha reunión está reservada para las maquinitas de la clase "K" y parece ser que intervendrán destacadas figuras de la zona. Habrá también otra prueba —el mismo día— reservada para motonetas. El circuito de tierra compactada tiene una extensión de 335 metros. Se entregarán premios en efectvo.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

Campeonato de F-1

Por el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula 1 el domingo próximo se llevará a cabo la segunda fecha, con el Grand Prix de España. Esta se realizará en el circuito de Jarama, en las inmediaciones de Madrid.

Marcas

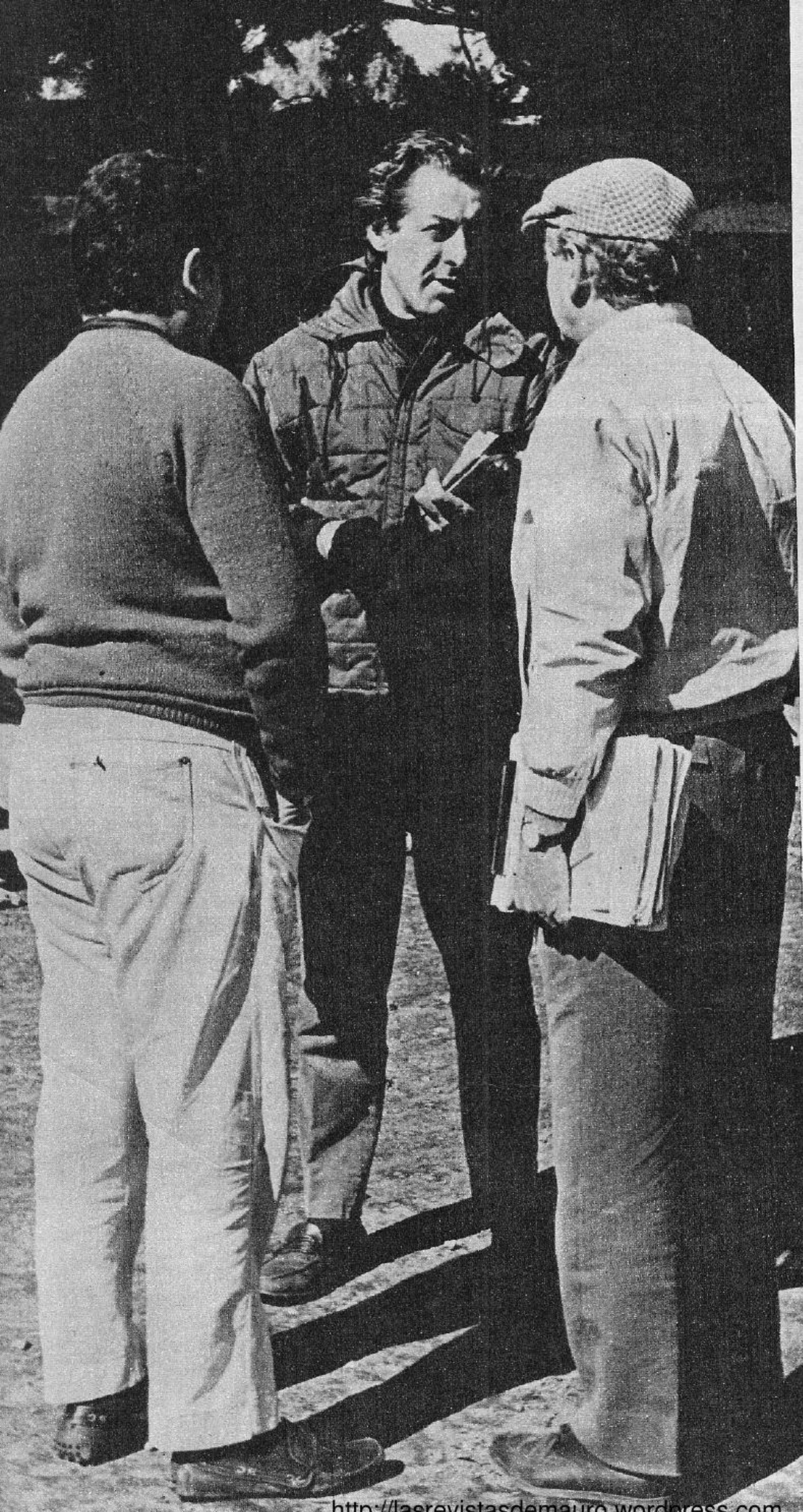
La popular, famosa y todo eso, Targa Florio se correrá el domingo que viene. Como siempre (¿dónde va a ser?) se hará en Sicilia, en el circuito de La Madonie. Otorga puntos para el Campeonato Mundial de Porsches... (perdón) de Marcas.

F-2

En Francia, entre el 3 y el 4 próximos, se cumplirá una prueba para máquinas de Fórmula 2. Esta prueba no torgará puntos para el Campeonato Europeo de Fórmula 2, ni nada. Se correrá en el circuito de Dijon.

Resulta que los dos coches le andaban tan bien a Pairetti que lo único que pudo tirarle a Marito (Mauricio) García para la próxima carrera fue este modelo de corta distancia entre ejes... (¡Egoísta!).







Di Palma no se defendió. Simplemente negó el hecho. No tenía pruebas y tuvo que aceptar la desclasificación.

El auto había sido devuelto a parque cerrado. Boschi, Coldwell y el señor del sellado cambian impresiones.

Este año la Manzana vino muy agitada. Una carrera que nació con humildes propósitos y que debido a la geografía del camino y la cantidad de puntos que brindaba, fue tomando auge y se convirtió en estos momentos prácticamente en la reemplazante del Gran Premio.

Dos semanas atrás, la Vuelta de la Manzana movió todo el ambiente automovilístico nacional por el consabido y vapuleado caso DI PALMA - DESCLASIFICACION. Se dijeron mil cosas distintas, hubo versiones antojadizas hasta el punto de llegar a decir que Di Palma sería suspendido por el término de cinco años junto con Gastón Perkins, cuando Gastón ni siquiera estaba inscripto como concurrente del Torino 380 W que en un principio fuera el ganador de la Vuelta de la Manzana. Y no faltó quien aseguró que había cortado camino. Pero cuando la cosa está confusa, hay muchos que aprovechan para aseverar y tejer conjeturas de cualquier tipo. Seguirá sucediendo.

La semana pasada, un comunicado de la CADAD decía textualmente: **"Comunicado de Prensa Nº 18 — Atento al informe elevado por el Comisario Deportivo de la competencia automovilística Vuelta de la Manzana, organizada por la Asociación de Volantes de General Roca, entre los días 10 y 13 de**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL AFFAIRE DE DI PALMA Y LA MANZANA

Todo lo que se debe saber. La verdad, toda la verdad sobre lo que pasó con Di Palma, su Torino y su triunfo en la Vuelta de la Manzana. Cómo se fueron desarrollando los hechos que determinaron la descalificación. Los testimonios de Edgardo Boschi y Oliver Coldwell

por CARLOS FERNANDO FIGUERAS

abril de 1969, el Comité Ejecutivo de la CADAD cursó nota al volante Luis Ruben Di Palma, notificándole de la sanción de desclasificación (artículo 511 del RDA), **impuesta por el Comisario Deportivo, por violación al artículo Nº 20, párrafo séptimo, del reglamento de la competencia, que textualmente expresa: En caso que las reparaciones deban realizarse en las partes selladas y, como consecuencia de ello, deba reponerse algún precinto, los tripulantes deberán dar aviso al Comisario Deportivo, para que se disponga su sellado nuevamente, si así lo considera necesario".**

Además de ello, se remitieron todos los antecedentes del caso a la Comisión de Penalidades en razón de que en la verificación del automóvil, se constató la existencia de un sellado que constituía una imitación del original. — Buenos Aires, 23 de abril de 1969. — Oficina de Prensa de la CADAD."

Por consiguiente, Luis Di Palma había sido desclasificado definitivamente por la CADAD, y dejaba de ser el ganador "legal" de la Vuelta de la Manzana. Pero todo esto, que se resume fácilmente en el comunicado de la CADAD, tiene su historia. Y es por eso que nos ocupamos de este caso particular, para que en el futuro no tengamos que encontrarnos con cuestiones similares que son lamentables y desprestigian el automovilismo argentino, ante nosotros y el resto del mundo.

TODO COMENZO ASI...

Terminada la primera etapa en San Carlos de Bariloche, Luis Di Palma venía ganando con bastante luz sobre su perseguidor Malnatti pese a que largó detrás de los Fiat y Peugeot, perdiendo así varios minutos de salida no más. Quedaba finalmente demostrado que el motor con mecánica Berta era un cañonazo y también que funcionaba muy por encima de los motores preparados en fábrica. Pero esto no era nada como para asombrarse, porque el domingo anterior el mismo Malnatti era tercero en la Allen TC con ese motor Torino TM.

Hasta allí todo marchaba bien para Di Palma. Al día siguiente al retirarse los autos de parque cerrado para reparar dentro del plazo de los cuarenta minutos reglamentarios, todos los autos sin excepción fueron sellados por orden del Comisario Deportivo, **Oliver Coldwell,** y el adjunto, **Edgardo Boschi.** Motor (block y tapa) y caja fueron precintados, en presencia de los pilotos. El auto de Di Palma no fue la excepción.

El coche fue llevado a un taller de las afueras de Bariloche y se procedió a cambiar la caja de velocidades. La que traía en la primera etapa era demasiado larga y debía poner una de relaciones más cortas para el segundo tramo entre Bariloche y San Martín de los Andes. Se le quitó la caja a la pic-up Chevrolet (motor Torino y caja ZF) propiedad de Luis y se le colocó al auto de carrera. Cuando la máquina fue reintegrada al parque cerrado Boschi se echó bajo el auto y la carcaza de la caja —aunque limpia— estaba con el sello con que se la había precintado. Aparentemente todo estaba en orden, la caja sellada, motor también. Pero la sospecha era el porqué de la carcaza tan limpia, en tanto el resto del auto estaba con la suciedad y las marcas lógicas, luego de correr la etapa inicial.

Había una posibilidad que aclaraba las dudas y las sospechas. Podrían haber cambiado los engranajes y por consiguiente lavar la carcaza antes de abrirla, pues esto es lo normal, así se evita que entren partículas extrañas al recinto donde se mueven los engranajes. Pero, poco más tarde (alrededor de mediodía) Héctor Zampini nos dijo lo que no nos habíamos imaginado: **"Es imposible cambiar engranajes en cuarenta minutos... y mucho menos una ZF, que para armarla y desarmarla necesitás herramientas especiales".** Sí: era imposible.

Comimos en el hotel "Tres Reyes" junto con Gastón Perkins y durante el almuerzo le preguntamos qué era lo que había sucedido con la caja, ya que Gastón estaba al tanto del asunto puesto que lo ayudaba a Di Palma y le hacía el auxilio con su Torino particular. **"Sacamos el auto y cambiamos la caja por una de relaciones más cortas."** Nos quedamos pensativos por unos instantes y le recomendamos que fuera a decírselo a Boschi. Por la tarde fuimos junto con Gastón al parque cerrado y habló con Boschi. Le comunicó lo del cambio de caja y Boschi a esa altura ya no entendía nada. Nosotros tampoco. Boschi porque había visto que la caja se mantenía sellada, y nosotros porque no sabíamos si el sello estaba o no. Gastón le ofreció a Boschi la caja originalmente colocada para que ellos la revisaran, pero ya era tarde. Hacía tres horas que el Torino de Di Palma había sido entregado al parque cerrado. Pero en la mente de Boschi revoloteaba una sola idea: **"¡Cómo Gastón me dice que han cambiado la caja completa y la carcaza está sellada!..."** Ese era el interrogante que faltaba dilucidar.

→





Oliver Coldwell y el que selló la caja verifican el sello en el parque cerrado de Bariloche. En la foto siguiente Edgardo Boschi procede de la misma forma. Era el principio. Existían fundadas sospechas.

Di Palma con el Torino cruzadito sortea una curva y encara otra en San Martín de los Andes. Hasta allí no había problemas. Tampoco sospechas.

Boschi y Coldwell en la redacción de CORSA. "Date cuenta... no puede ser, ni podemos permitirlo." Toda la verdad.

Di Palma siguió en carrera y finalmente ganó por muerte sobre César Horacio Malnatti. El parque cerrado de General Roca sería el que daría a luz las pruebas definitivas para ver si Di Palma estaba o no descalificado o desclasificado. Pero, por supuesto, los CD podrían sólo elevar una nota a la CADAD para que ellos decidieran y no desclasificarlo en el momento; sólo podían demorar la clasificación y esperar las resoluciones. De ahí que **Parabrisas-Corsa** y "El Gráfico" no se hicieron eco de la versión acerca del triunfo de Malnatti. Malnatti **no había ganado.** Recién el miércoles pasado (martes a la noche, para ser precisos) la CADAD desclasificó a Luis Di Palma: a partir de ese momento Malnatti pasó a ser ganador. **No antes.**

LA PALABRA OFICIAL: BOSCHI Y COLDWELL

Para dar por terminado *"El Caso Luis Rubén Di Palma"* era imprescindible conversar con los Comisarios Departivos Oliver Coldwell y Edgardo Boschi. Y como era lógico suponer, Parabrisas-CORSA lo hizo.

—¿Por qué los motores (block y tapa de cilindros) y la caja de velocidades fueron sellados en San Carlos de Bariloche y no en el parque cerrado de Villa Regina, que era lo lógico?

BOSCHI: "En General Roca, cuando se procedió a estampar los números en los autos, ya no había tiempo. Tendríamos que haber estado allí el martes y llegamos el día anterior a las diez de la mañana, o sea el miércoles. Había un problema de pasajes y no pudimos partir el martes. Pero como las autoridades de la prueba se reservan el derecho de efectuar el sellado en el lugar que a ellos les parezca, decidimos de común acuerdo con Coldwell que lo haríamos en Bariloche."

COLDWELL: "Efectivamente, consideramos que era lo más lógico, sobre todo cuando la gente de General Roca, aunque tenía muchas ganas de hacer las cosas bien, no tenía el personal necesario para organizar bien las cosas. Ya hemos enviado una circular a la Asociación de Volantes para que además nos aclaren el kilometraje real de la carrera, ya que no concuerda con el que el reglamento marcaba."

—¿Cuál fue el problema con Di Palma?

BOSCHI: "Ustedes, y especialmente vos, están bastante al tanto del asunto. Ustedes estuvieron con Gastón en el parque cerrado de Bariloche y son testigos de que vino a decirme sin más vueltas que al Torino de Di Palma le habían cambiado la caja. Te das cuenta que no podía decirle absolutamente nada... porque unos minutos antes, junto con Coldwell, habíamos verificado que el sello era el correcto. O por lo menos aparentemente. Después estuvimos con el hombre que selló la caja y dijo que no era el sello que él había puesto, pero ya esto estaba de más, desde el mismo momento en que Gastón se presentó a decir que habían cambiado la caja. De no haber imitado el sello, las cosas podrían haber sucedido de una manera diferente. Se podría haber llegado a un arreglo, posiblemente, pero lo que hizo Di Palma no tiene disculpa. ¿Y sabés por qué?... porque pudiendo hacer las cosas bien y sin problemas, eligió el peor camino."

—¿Por qué sellaron la caja y no el diferencial?

BOSCHI: "Te aclaro que con Oliver éramos partidarios de que también se sellara el diferencial... después no se hizo. Nosotros tampoco podíamos estar en todas. Imaginate que el club organizador mandó a una sola persona para que siguiera toda la carrera. Ese señor hizo de todo, desde banderillero a verificador de sellos... no puede ser."

—¿Cuáles son las sanciones para Di Palma?

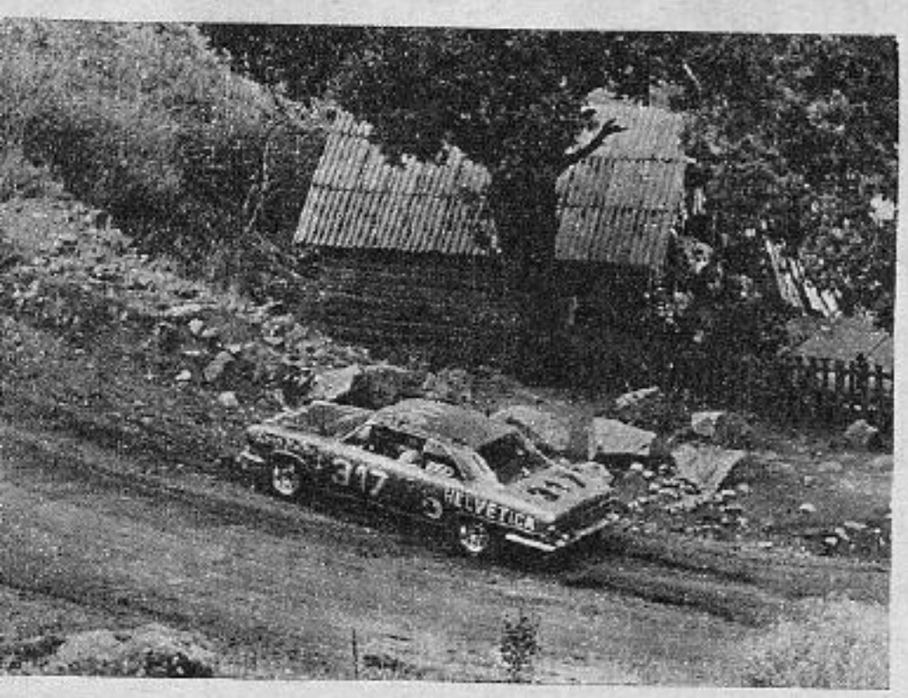
BOSCHI: "Como te podrás imaginar, no pedimos cinco años... yo no sé de dónde sacaron eso. Elevamos un informe a la CADAD donde pedimos una amonestación, algo así como una pena en suspenso que la Comisión de Penalidades, supongo, ha de tener en cuenta. Pero eso no es de nuestra responsabilidad. Yo hubiese preferido que Di Palma hubiera tenido que abandonar en la última etapa que tener que desclasificarlo por una cosa así. O te digo más, en su defecto, que tuviese un problema técnico en el motor y estuviese fuera de reglamento... pero el motor estaba encuadrado dentro del anexo "J", por lo que te digo que la actuación de Luis es igualmente meritoria. Es lamentable, pero es así."

COLDWELL: "Inclusive volvimos a verificar la caja en San Martín de los Andes con Boschi, porque estábamos preocupados. No podíamos creerlo. Al llegar a Roca hablamos con Luis Di Palma y nos dijo que habíamos visto mal... que no podía ser. Pero la caja había sido cambiada y el sello imitado. El hombre que selló las cajas piensa que cuando sacó el auto del

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







parque fue al taller y encontró la pintura fresca todavía. Entonces con un pincel lo pasó sobre el sello de la caja primitiva y selló él por su cuenta la que puso más tarde. Nosotros no podemos asegurar esto, y tampoco nos importa cómo lo ha hecho. Pero el sello no era el legítimo."

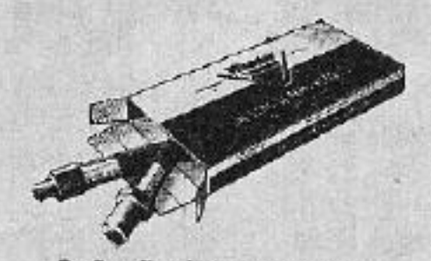
Esta es la verdad única acerca del **"Caso Di Palma".** Fue desclasificado y éstas son las razones. Aunque Di Palma lo siga negando el hecho está consumado y lo único que le queda es esperar que la Comisión de Penalidades sea benévola. Es un asunto de "fair-play". Aunque es un hecho triste, es necesario que se tomen medidas. Es importante que no se lo haya pasado por alto, porque no debemos volver a las épocas del Turismo Anexo "J", donde el ganador se iba del parque de verificación con la excusa de que su abuelita estaba muy enferma. Hay que encaminar la categoría para que siga dando lo que hasta ahora ha brindado: lucha de equipos y particulares, excelentes pilotos y espectáculo. Que haya víctimas ante un movimiento de este tipo será inevitable. Sólo nos resta esperar que casos como éste no se repitan, sobre todo cuando las cosas se pueden hacer bien y se hacen mal. Luisito Di Palma fue el primero, deseamos que no haya más.

GURATTI Y VIS

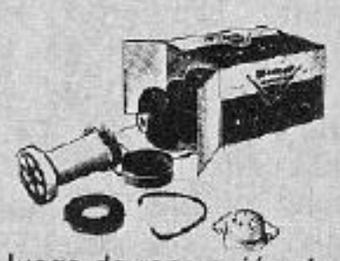
tenga la plena seguridad de que si Ud. exige para su vehículo...



Flúido para frenos serv. súper pesado.



Caño flexible de freno



Juego de reparación de bombas y cilindros



Bomba de freno

Wagner Lockheed



Cilindro de ruedas

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

Ud. tiene protección integral

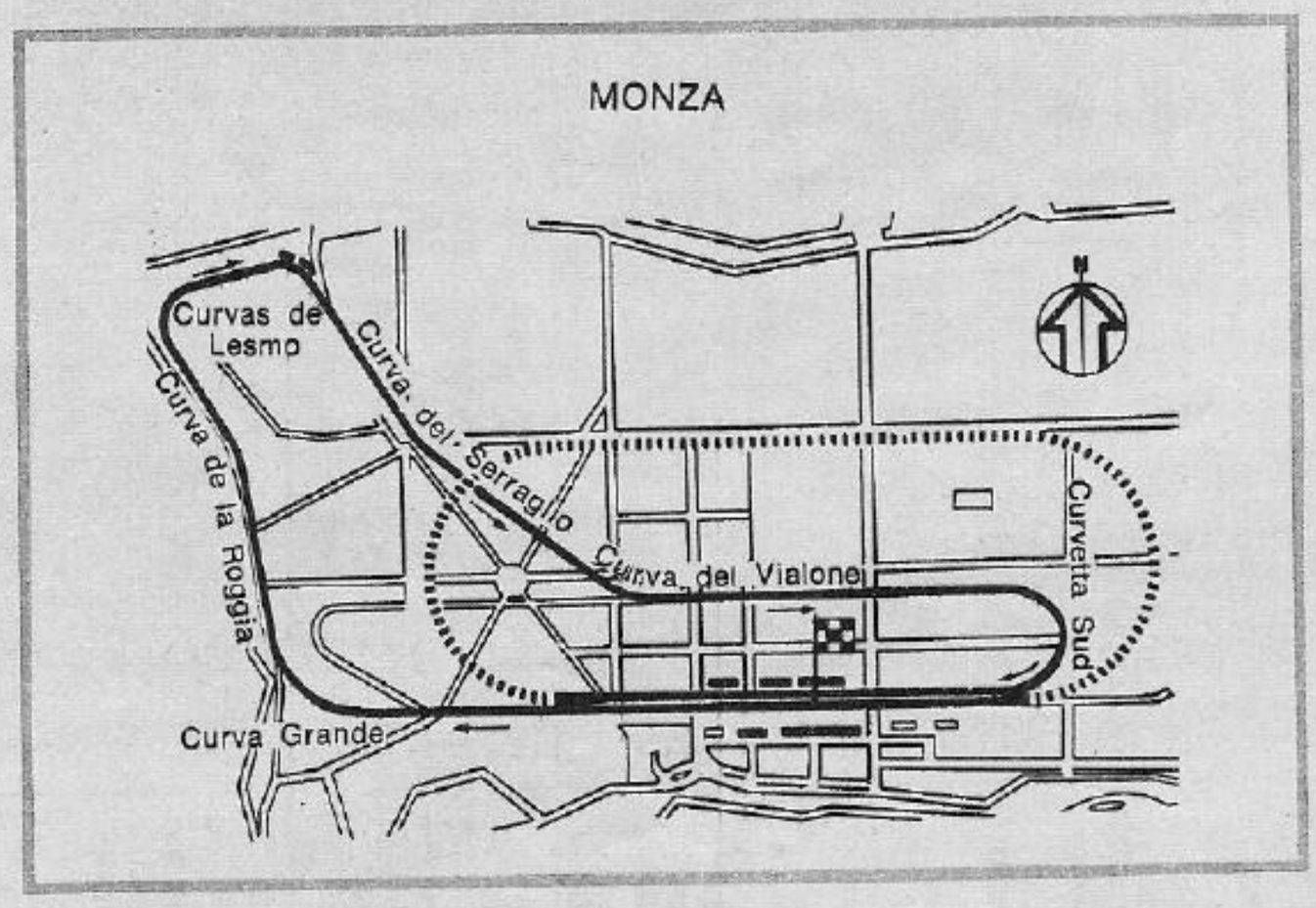
WAGNER LOCKHEED el nombre más famoso en frenos hidráulicos

Fabricados por **FARLOC ARGENTINA** S. A. en sus establecimientos de José León Suarez, Prov. de Bs. As., bajo licencia exclusiva y contralor técnico de **Wagner Electric Corp., U.S.A.**

A-16

1000 Km DE MONZA

GAN





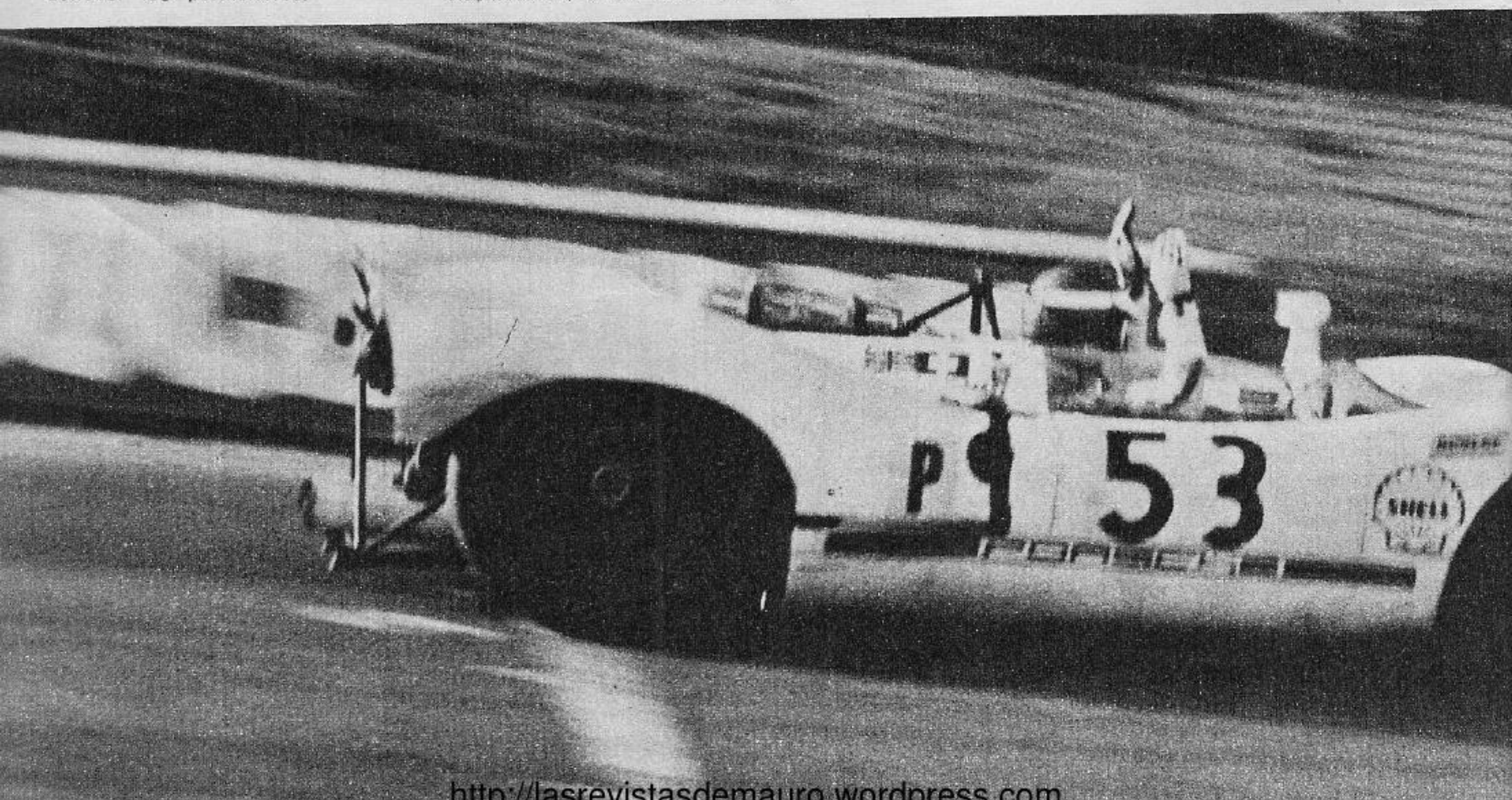
La pareja temible: Joseph Siffert-Brian Redman. Un suizo y un inglés sobre un auto alemán ganaron en Italia. Y usted lo lee en Argentina. No hay como la internacionalización.

Porsche. Porsche. Porsche. O de cómo la efectividad vuelve a tornarse sistemática.

Dos pasos en falso dio la escuadra alemana al comenzar el año: Daytona y Sebring. Parece que fue suficiente como para que no se permitieran más errores. Ganaron en Brands Hatch hace dos semanas colocando tres autos en los tres primeros puestos y el viernes pasado repitieron exactamente la misma maniobra en Monza cuando se disputó la cuarta prueba puntable del año, los tradicionales 1.000 km. El mismo coche y la misma pareja triunfadora de Brands Hatch: Joseph Siffert - Briand Redman. ¿Importa realmente contar la carrera? En fin, por lo menos para conocer los pormenores.

Las Ferrari 312-P estaban más afiladas que nunca y todos sabemos el golpe extraordinario que hubiera sido ganar en Monza. Así que Chris Amon-Mario Andretti y Pedro Rodríguez y el neoferrarista Peter Schetty eran los depositarios de la confianza peninsular en las Ferrari oficiales. Las prácticas previas y el día de clasificación demostraron que la cosa estaba muy pareja, pero que las Ferrari parecían haber encontrado el punto para estar un poquito adelante. Así fue. Chris Amon giró en 2m 48s 2/10 al circuito de 10,100 km de extensión y por lo tanto —aparte de establecer el mejor registro jamás logrado— consiguió aventajar en 2s 1/10 al segundo tiempo de clasificación, el del suizo Jo "Sepi" Siffert, conductor del Porsche más veloz. Tercera en la línea de partida quedaba la otra Ferrari y luego un Porsche, un Matra, otro Porsche, un Alpine, un Lola (primero de los sport 5 litros) y el resto de los 52 autos (entre los casi 90 que se presentaron a las eliminatorias) que a las 11 de la mañana del viernes partían presurosos y ruidosos ellos.

Estar en Monza es algo singularmente impactante. Usan el circuito con la variante veloz y los autos giran a un promedio de 210-215 km/h para la vuelta, lo que resulta algo muy serio. Además, aunque estas carreras son largas y con reemplazo de piloto, aquí no hay nada de salir a cuidar el motor ni andar especulando. Se sale prác-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AR = PORSCHE

Cuarta prueba por el Campeonato Mundial de Marcas. Porsche volvió a arrasar con la clasificación. 1.º-2.º-3.º los coches Stuttgart. La pareja volvió a ser Siffert-Redman. Las Ferrari knock-out, pero demostraron la suficiente capacidad como para triunfar en cualquier momento

ticamente a fondo desde el principio y a otra cosa. Claro, después llegan 20 autos...

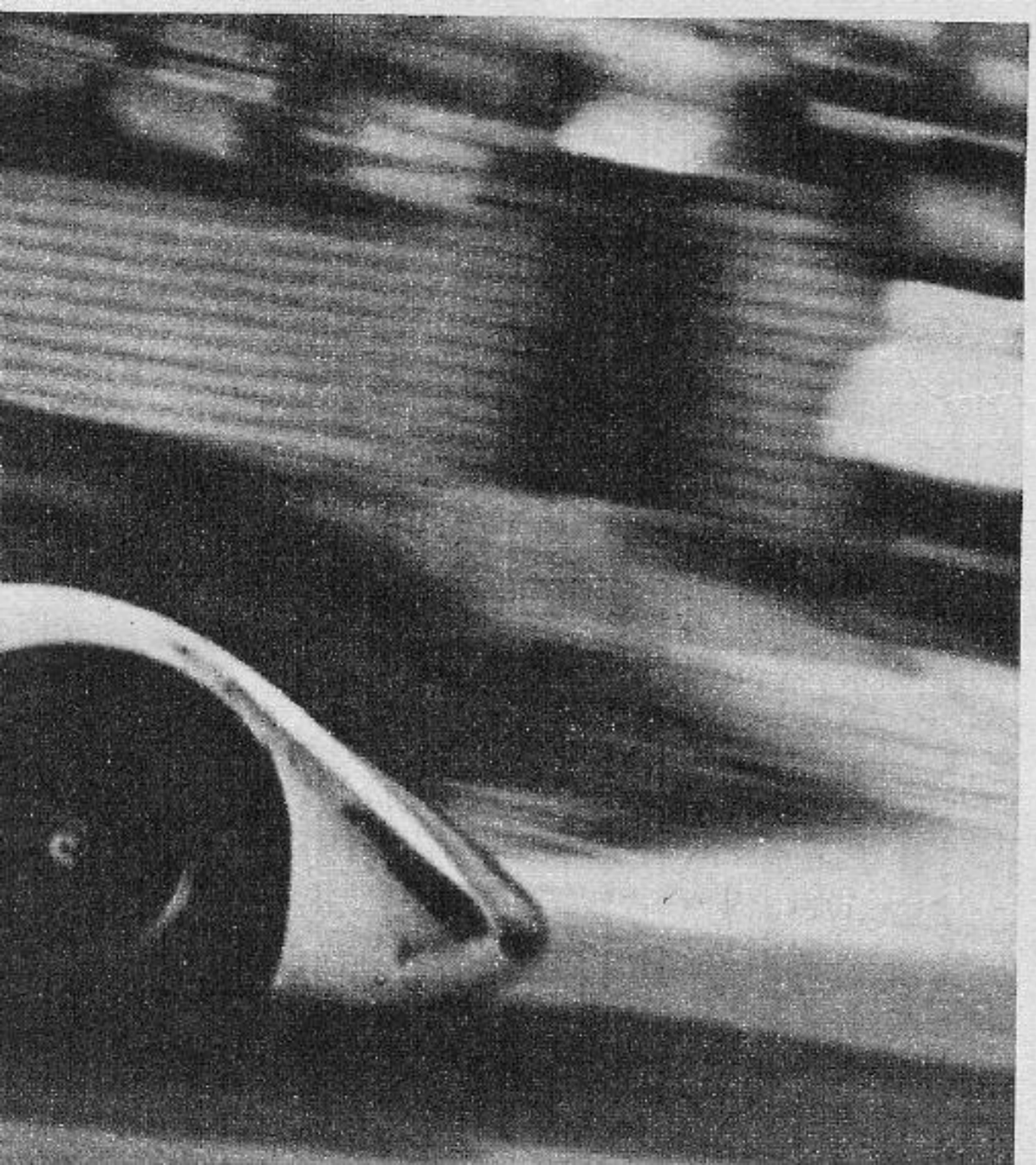
El asunto es que en las primeras vueltas no más empezó una guerra sin cuartel entre la Ferrari de Pedro Rodríguez y el Porsche 908 Sebring de Seppi Siffert, duelo que al cabo de las primeras veinte vueltas seguía sin resolverse pero con la Ferrari en punta. La otra 312-P, la de Amon-Andretti, se había atrasado levemente y había perdido contacto con los punteros. Resulta que el día anterior Andretti siguió unos metros de largo en la chicana y el auto tocó el guard-rail, con lo cual se dañó el radiador de agua. Arreglaron y todo parecía estar en orden, pero en carrera se dieron cuenta de que no. El circuito refrigerante provocó molestias varias durante muchas vueltas y al final tuvieron que abandonar en la vuelta 38.

Con las suplantaciones del caso la Ferrari y el Porsche 908 Sebring seguían peleando cada segundo y detrás quedaban otro Porsche y el Alpine de Patrick Depailler-Jean Pierre Jabouille. Luego el Lola T-70 de Andrea de Adamich-Frank Gardner.

Hasta que llegó el segundo fatal. Pedro Rodríguez venía cortando justo en cada curva obligado por el asedio de Siffert y en una de ellas, al bloquearse una rueda, patinó la goma, se comió el caucho y explotó. El auto se fue de pista y quedó levemente dañado. A Rodríguez no le pasó nada y volvió caminando hasta los desalentados boxes de Ferrari.

Los Porsche se aseguraron los tres primeros puestos sin ningún problema y el cuarto puesto parecía definitivamente en manos del Alpine cuando en la última vuelta Patrick Depailler patinó y perdió el control del coche. De Adamich pescó un inesperado cuarto puesto con su Lola (1º de la categoría Sport 5 litros).

Los Porsche pasaron notoriamente al frente del campeonato de marcas y ahora sí parecen tener más posibilidades que nunca. De todas maneras es positivamente cierto que las Ferrari son muy de temer y que sólo les hace falta llegar. Y cuando lo hagan, ¡cuidado, Stuttgart!



Cruza la meta el Porsche ganador en las manos —levantadas— de Brian Redman, que en pareja con Jo Siffert, triunfaron en Monza repitiendo lo de Brands Hatch.

1000 KILOMETROS DE MONZA

AUTOMOBILE CLUB DI MILANO

Autódromo de Monza (10,1 km) - 25/IV/1969

CLASIFICACION

POS.	MARCA	CONDUCTORES	VTAS.
1º	Porsche 908 Sebring	Joseph Siffert/Brian. Redman	100
2º	Porsche 908 Sebring	Hans Hermann/Kurt Ahrens	99
3º	Porsche 907	Gerhard Koch/Dieter Dechent	92
4º	Lola T70	Andrea de Adamich/Frank Gardner	92
5º	Alpine Renault	Patrick Depailler/J. P. Jabouille	91
6º	Ford GT40	Helmuth Kelleners/Reinhold Jost	91
7º	Alfa Romeo 33	Enrico Pinto/Giovanni Alberti	88
8º	Alfa Romeo 33	Teddy Pilette/Rob Slotemaker	87
9º	Porsche 911T	Dieter Frohlich/Jurgen Neuhaus	82
10º	Alfa Romeo GTA	Antonio Zadra/Giuseppe Della Torre	67

Promedio de la Carrera: 206,2 km/h (nuevo record).
Record de Vuelta: 216,299 km/h; Pedro Rodríguez, Ferrari 312P.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

POSICIONES

MARCA	Daytona 1/2-II	Sebring 21/22-III	Brands Hatch 13-IV	Monza 25-IV	Total
PORSCHE	4	4	9	9	26
LOLA	9	1	—	3	13
FORD	—	9	2	1	12
FERRARI	—	6	3	—	9
CHEVRON	3	—	—	—	3
ALPINE	—	—	—	2	2

Dos novedades importantes en el futuro de Bordeu. En lo nuestro, la confirmación definitiva de su pase a Chrysler. En lo internacional, un proyecto confirmado de su participación en los 1.000 kilómetros de Nurburgring

por SERGIO CORNEJO

La experiencia indica que no siempre las acciones pueden ser motivadas por impulsos puramente sentimentales. Y que en la mayoría de las decisiones que se toman es necesario hacer un equilibrio lo más justo posible entre lo deseado materialmente y espiritualmente. Lograr ese equilibrio significa en la mayoría de los casos tener que ceder en alguno de los dos aspectos algo. Juan Manuel Bordeu encontró esa disyuntiva molesta, difícil, hasta odiosa, pero real. Por un lado la marca que tantas satisfacciones le dio, con la cual se inició en el automovilismo, con la cual está identificado totalmente. Y lo que es fundamentalmente importante, lo tienen identificado sus hinchas. Pero que en el aspecto material le exige continuamente un desembolso increíble de dinero. Y por el otro la posibilidad de obtener triunfos, es decir, cubrir su cuota de pretensiones con muchísimas más facilidades ($$$).

Lógicamente para la decisión definitiva fue necesario también tener en cuenta otros aspectos intermedios que por supuesto tienen importancia. Porque es preciso hacer una perfecta diferenciación en el automovilismo con los pilotos. Hay quienes son puramente deportistas y quienes no lo son tanto, en el sentido siempre de los $$$. Bordeu se encuentra sin lugar a dudas dentro de los del primer grupo. Bajo ese punto de vista resulta que lo más importante es correr. Pero está también la contrapartida, que es la de correr con menor desembolso e idénticas posibilidades.

Bueno, estos elementos y muchos más son los que indudablemente habrán revoloteado por la cabecita de "Maneco" antes de tomar la determinación final.

Lo cierto es que Bordeu cambió de marca, pero lo principal para la hinchada creemos que debiera ser el hecho de que seguirá corriendo, porque entendemos que del conjunto hombre-máquina que se forma, lo más importante —por lógica— tiene que ser el hombre, el ídolo para las multitudes.

"A mí fundamentalmente lo que me gusta es correr. Evidentemente el cambio me va a costar mucho, ya que a Chevrolet le debo mucho. Pero confío en que la magnífica buena voluntad que he encontrado en esta gente me ayudará a adaptarme en seguida.

"El hecho de seguir corriendo con Chevrolet me significaba un gasto muy grande. En Chrysler me hicieron una buena oferta y además estoy muy conforme con el

Bordeu comienza a familiarizarse con la gente de su nueva marca. Aquí maneja un elevador en la planta de San Justo, donde se le dio la bienvenida el miércoles pasado.

CHRYSLER EUROPA
BORDEU

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

rendimiento del Slant-Six. Y por supuesto con el trabajo de los hermanos Bellavigna. Creo que este motor ya está en condiciones de ganar en cualquier momento."

El chasis que utilizará Bordeu será el que le construyó Baufer igual al de Cupeiro y Galbato. Se nos ocurre que esto dará lugar para una buena comparación, ya que tres autos prácticamente iguales pero equipados con motores de distinta marca podrán dar una buena pauta de rendimientos.

La Comisión de Concesionarios Chrysler que todavía continúa con la caña lista para cobrar alguna otra presa, está formando un plantel de primera. Como preparadores cuenta con los hermanos Bellavigna, pilotos Peduzzi y Bordeu y autos "La Garrafa" y la "Colorada".

Chrysler cobra cada vez más y a pasos agigantados fuerza. Ya fueron dos los anticipos. Andrea en Córdoba y también Andrea y Gradassi en San Juan. Todo hace prever que sin duda en lo que queda del año se les va a dar. Sería el premio a un trabajo que encierra mucho más que un entusiasmo.

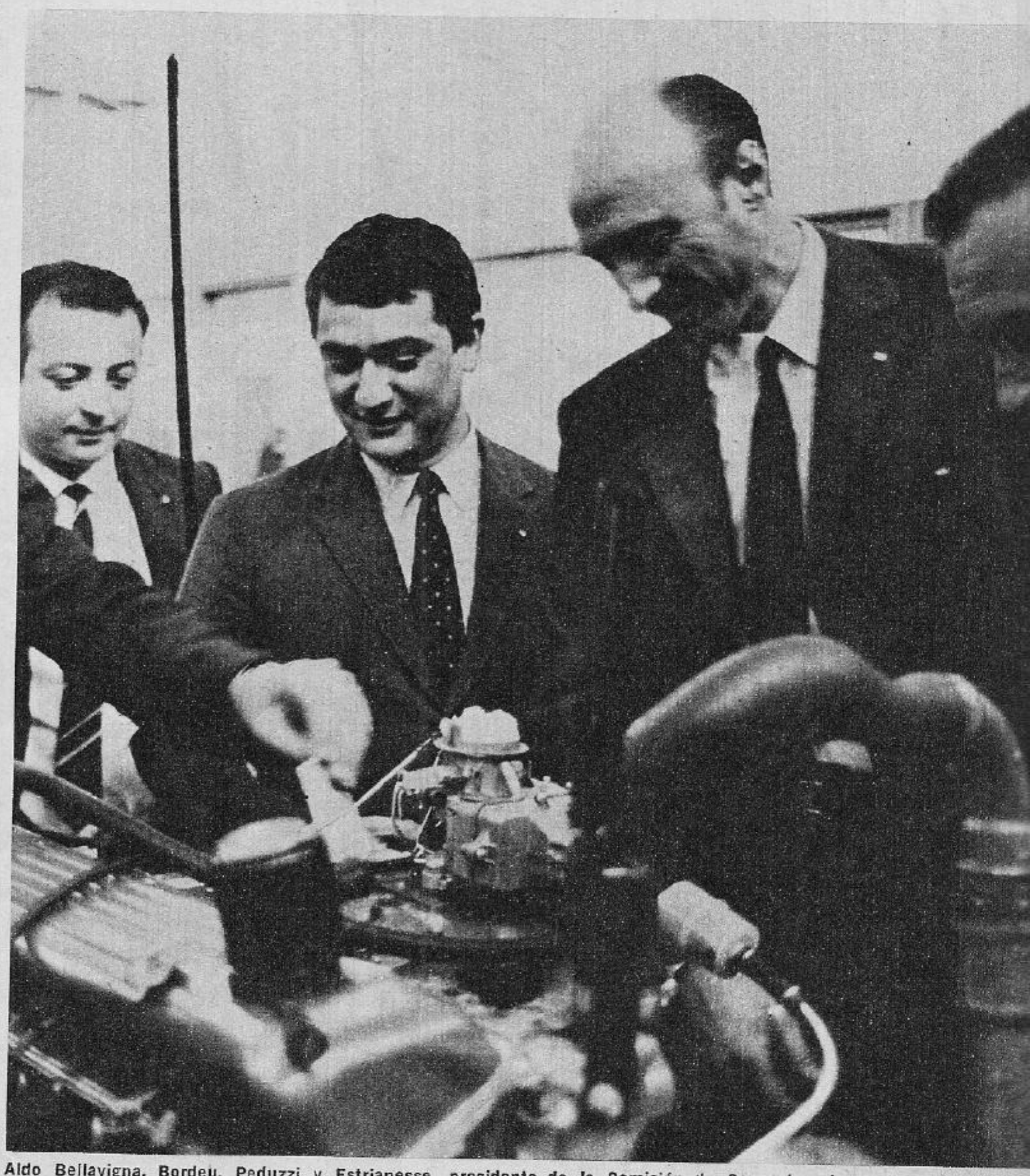
EUROPA

Bordeu se va a correr a Nurbürgring; rumores como éstos estamos ya bastante cansados de escuchar y por lo general la mayor cantidad de las veces son elaborados por "los muchachos" en la rueda de una mesa de café. Pero esta vez no es así, es más que un rumor sin fundamento, el mismo "Maneco" nos lo confirmó.

"Hace poco más de un mes me llamó Volpi Misurata de Italia y me ofreció ir a probar un nuevo prototipo Serenissima. En ese momento yo por varias razones no podía moverme de Buenos Aires, asé es que le dije que aunque me gustaría mucho, me era imposible. Me olvidé del asunto, y la semana pasada el mismo Volpi, que había venido a pasar unos días a San Pablo, se llegó hasta Buenos Aires en un viaje relámpago y me volvió a hacer el ofrecimiento, pero esta vez ya no para probarlo sino directamente para correrlo en Nurbürgring, en pareja con Williams. Quien ya hizo las primeras pruebas sobre el auto y quedó muy conforme. En principio ya acepté, primero por lo que significa poder correr esa carrera, y segundo porque justamente la fecha en que se va a disputar coincide con un viaje que tenía proyectado hace algún tiempo a Europa."

El prototipo Serenissimo es un 3 litros con una potencia de 360 HP y 620 kilos. El diseño del motor es del ingeniero Massimino, un hombre con una experiencia increíble. Tan increíble que fue él quien diseñó el último auto con que Fiat compitió oficialmente en carreras en el año 1922. Tiene algunos años.

Durante el viaje que Juan Manuel Bordeu hará con Fangio también aprovechará para conocer las últimas novedades y estar al tanto con el ambiente europeo. Y, por supuesto, "pispear" cualquier cosa que pueda ser aplicable a nuestras categorías. Good Lack



Aldo Bellavigna, Bordeu, Peduzzi y Estrianesse, presidente de la Comisión de Concesionarios, miran al Slant-Six como un padre a su hijo recién nacido. La fe que hay en él es tremenda.

TEMPORADA: Otra vez en marcha

La Comisión Directiva del Club YPF estudia desde hace ya un tiempo las posibilidades de volver a realizar este año otra temporada internacional. En tal sentido y aprovechando el viaje de Juan Manuel Fangio a Europa, le ha solicitado su colaboración para que haga las gestiones y consultas del caso a fin de establecer las posibilidades de su realización.

Aún no está decidido qué categoría se traerá. Puede ser cualquiera de las tres: F-1, F-2 o Sport Prototipo.

El Club YPF desea dejar perfectamente aclarado que en base a las informaciones que a su regreso traiga Fangio estará en condiciones de decidir o no sobre la concreción de la temporada, decisión que quedará supeditada también al logro de la financiación necesaria y a la reserva de fechas.

Lo que resulta realmente importante es que el Club YPF haya comenzado ya las gestiones, porque de esta forma se solucionarán todos los problemas con tiempo. Diez puntos.





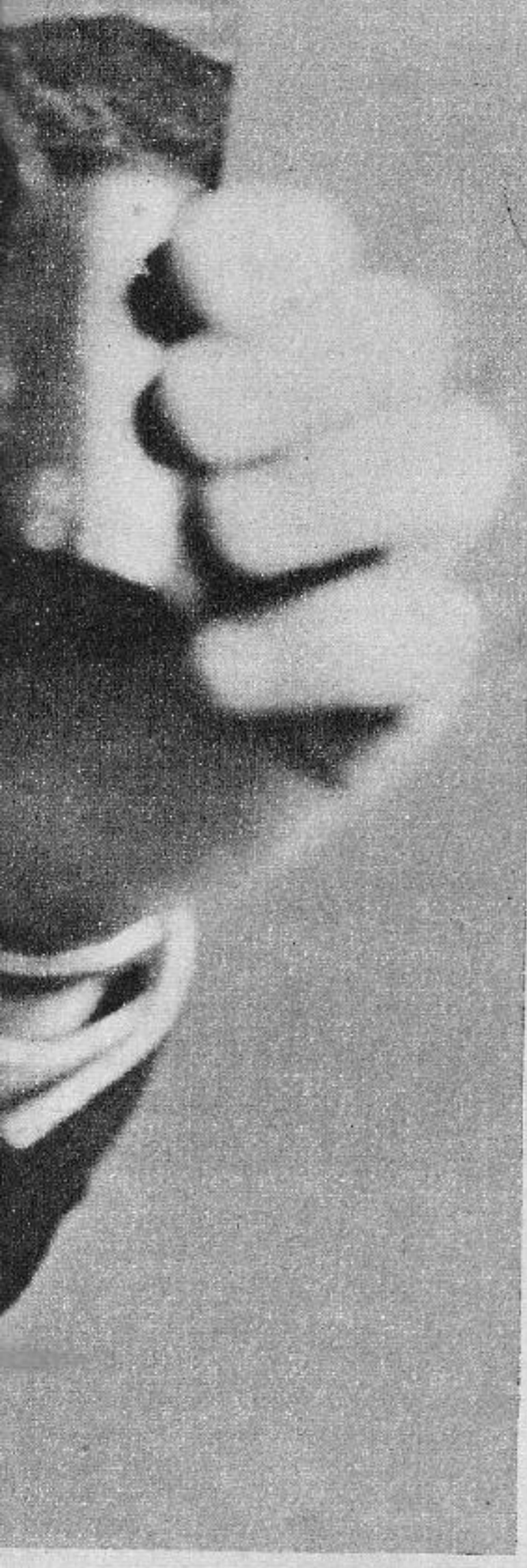
En nuestro país existen infinidad de personas que se apellidan García. Y de ahí el dicho: "García, el de la guía". Pero sin embargo nosotros encontramos un García que no tiene nada de común, aunque también figure en la guía. Mauricio "Marito" García es la nueva adquisición del equipo de Carlos Pairetti. Maneja su Chevrolet Nova o manejará el Trueno en las ocasiones en que Pairetti lo haga con el Nova.

"Empecé a correr a los 8 años... en autos a pedal. Las categorías se establecían por edad de los que corrían y yo salí Campeón Argentino." "Marito" se ríe, y con él ríen sus amigos y compañeros de universidad. Ni él mismo puede creer que desde los autitos a pedal hasta los Turismo de Carretera y los Sport Prototipos hayan pasado algo más de diez años. Sin embargo es cierto. Pero nadie se puede explicar, con razón, que un chico que corrió alguna vez en autitos a pedal, pueda por obra y gracia de un amigo convertirse en piloto de SP. Lo que pasa es que entre los autos a pedal y el Nova naranja, hay una trayectoria ganadora en karting: 40 carreras en el bolsillo y un montón de segundos y terceros puestos.

Vale decir que "Marito" no es novato en este asunto de andar ligero. La escuela del kart es bastante lógica y rinde sus frutos. La técnica de manejo, de tirarse en un mixto, de ganar la cuerda y de viajar en pelotón son cosas de todos los días en el kart. Claro que ahora los autos son un poco más grandes...

Mauricio vive en La Plata, no porque sea de esa ciudad sino porque estudia Veterinaria en su universidad. "Me iba a ir a vivir a Buenos Aires, pero me bocharon en el ingreso y tuve que venirme a La Plata; por suerte en la facultad son todos los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CONOZCALO A GARCIA

Franco, abierto... Marito García nos invita a compartir una mateada en su reducto estudiantil.

Los que empujan y levantan el espíritu... "Siempre que hablo por radio los menciono, son parte de mi vida."

Cualquier día de la semana lo podemos encontrar en la Facultad de Veterinaria. Los sábados y domingos cambia su blanco guardapolvo por un buzo antiflama.

Lunes, martes, miércoles, jueves y viernes: clases, parciales, disecciones y libros. Sábado y domingo: TC o SP. Un departamento en La Plata... amigos que alientan... conozcan al nuevo discípulo de Pairetti



profesores excelentes y la libertad de estudio que hay es bárbara." ¿Es compatible el automovilismo con el estudio? "Mirá, el día que vea que el automovilismo me absorbe tiempo de estudio, largo los autos y chau... a otra cosa. Yo lo que quiero es recibirme y correr los sábados y domingos para divertirme."

El departamento de Marito García en la calle 12 Nº 1197 de La Plata es el típico reducto de cinco estudiantes, medio bohemios, muy amigos y amantes todos de los fierros a 200 km/h. "Cuando termino una carrera o cada vez que hablo por la radio, simpre los saludo. Me apoyan, son unos compañeros bárbaros y formamos un grupo muy unido." Pero "Marito" no es el único que alguna vez deseó sentarse en un auto de carreras. También está en ese departamento de un segundo piso, José Manuel Faraoni (h): "Yo quiero correr pero papá no me deja. A mí me gustaría un monoplaza de F. 2 porque ése es el verdadero manejo". Ilusiones por una parte y concreciones por la otra. Todo esto se termina cuando llega el momento de agarrar los libros. Las clases diarias de lunes a viernes, los parciales, los cursos, las prácticas, le absorben la mayor cantidad de tiempo. Los sábados y domingos se olvida de los libros y las materias, se pone el casco, el buzo antiflama y pasa a devorar curvas y rectas arriba de algún auto anaranjado.

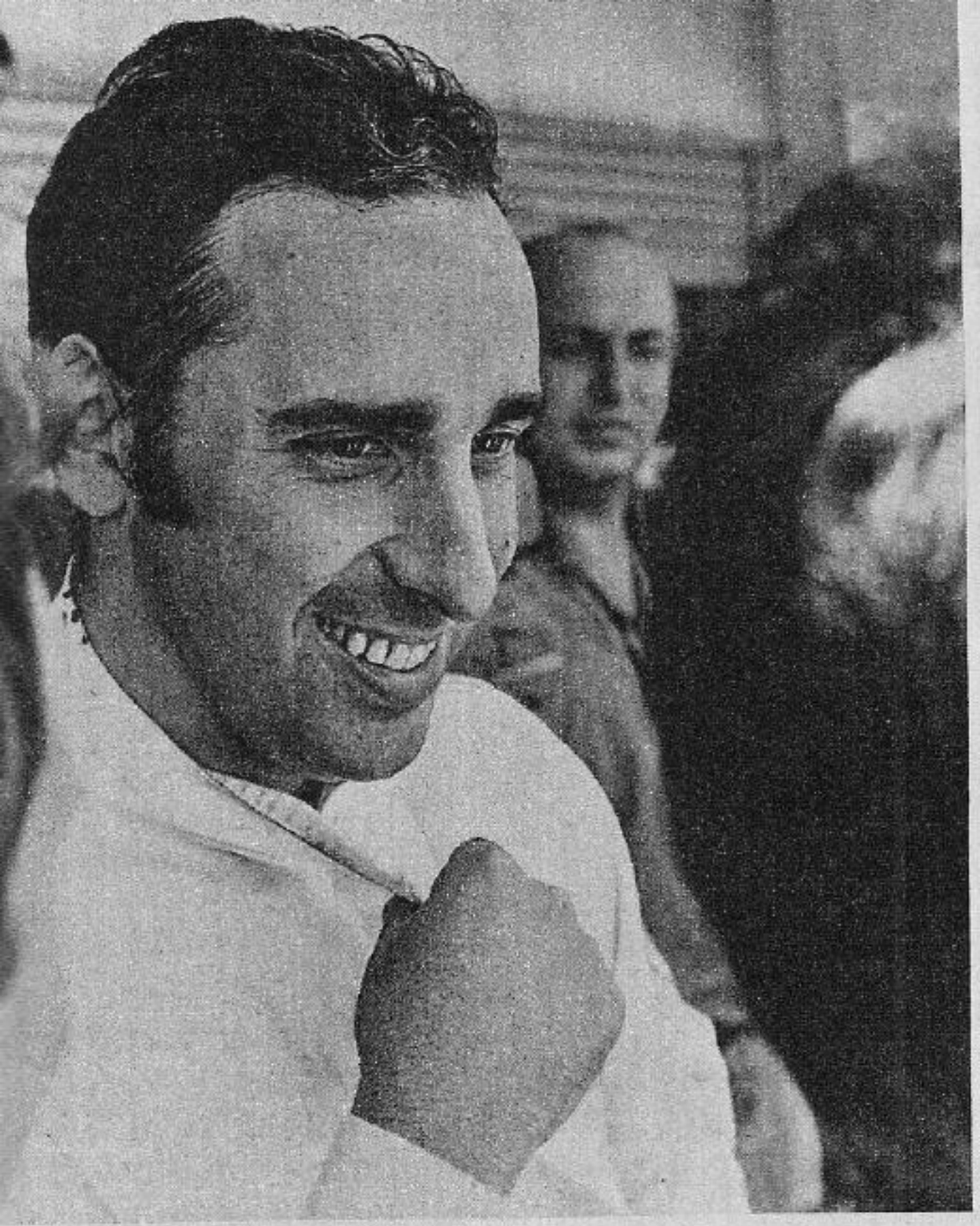
"A mí me gusta el TC o el SP. Turismo no me gusta mucho, aunque si estuviera en un equipo oficial... la cosa sería diferente. Me gustan mucho los monoplazas, porque ahí sí que se aprende a manejar."

Sin embargo para Marito las cosas son más fáciles delante de un volante, sentado en la butaca de un auto de carrera, que viéndolas de abajo. "Cuando estás en carrera, todo es fácil, te sale solo, no lo pensás mucho. En cambio cuando estás abajo y ves cómo se tiran en las curvas, cómo transitan los mixtos, te asusta un poco. A mí me gusta muchísimo la pista, porque te exige mucho, y te divertís más. Las carreras de ruta no son feas pero son muy aburridas... las rectas, las curvas lentas... en fin."

Mauricio García (corredor de autos) debutó en Rafaela con la Liebre que había corrido García Veiga. "Me eliminaron en la serie y no pude correr en la final." La segunda carrera de "Marito" fue en Venado Tuerto, donde salió tercero detrás de Perkins y Emiliozzi. "Tuve muchos problemas en esa carrera. Primero se me cortó el cable de acelerador y al mismo tiempo se me reventó una cubierta. Cambiamos la goma y pudimos llegar a los abastecimientos, donde en el taller rodante de Carburando me soldaron el acelerador y volví a la ruta. Si no me pasaba eso, no sé qué pasaba... a lo mejor —y pone cara de picardía— me quedaba segundo, o..."

"A Carlos lo conozco desde hace mucho tiempo, venía a casa, lo conocía a papá. Un día el Gordo Zavaleta me presenta en firme como corredor de kart y le dice a Carlitos que a lo mejor yo andaría bien en TC. Carlos lo piensa y después me llama para que corra el auto del "Nene" en Rafaela, después vino el Autódromo, Venado Tuerto y, hace poquito, San Juan, donde el auto andaba muy bien. Lástima el balancín que rompí."

Un joven valor se lanza a las rutas. Marito García se convirtió en poco tiempo en un integrante más de la cofradía corsa que se mueve todos los domingos a todos los puntos cardinales del país. Ya es un nombre en el automovilismo. Voluntad tiene y condiciones le sobran.





EL EQUIPO DE CUPEIRO - MARINCOVICH

El viernes pasado se dio forma oficial y pública difusión al contrato que rige a un nuevo equipo que competirá de ahora en adelante en SP. Se trata del formado por Jorge Cupeiro y Carlos Marincovich bajo la tutela de José Froilán González, quienes aprovecharon la ocasión para organizar una reunión en la agencia Chevrolet de este último en la calle Cabello.

El equipo se rige por un contrato que se extiende por todo el año y según el cual Cupeiro será el piloto número uno y Marincovich el número dos. Desde luego ya están en el equipo los dos autos usados hasta ahora, el Chevún y el Chevy III. Pero se agrega además la rutilante novedad: el auto construido por Paco Martos, recién terminado y que fue presentado en dicha reunión. El auto es de una calidad verdaderamente notable y tiene un aspecto que impacta a cualquier aficionado. Es de color plateado como el Chevún, el cual al lado de éste parece ya viejo.

Con los tres autos listos se elegirán los dos más aptos para la primera carrera de SP que haya. Desde luego ya no habrá un auto destinado a cada uno sino que se elegirán como más convenga.

Una salvedad. Como verán, no tenemos un gran espacio y ello nos limita enormemente a publicar la serie de fotos que el auto y ustedes merecen. Pero en compensación prometemos para la semana que viene una completa radiografía de este aparato que es lo más moderno del momento.

CAMBIA EL EQUIPO PEUGEOT



El teléfono negro sonaba y sonaba. De pronto, alguien que estaba cerca levanta el tubo y no tuvo ni tiempo de decir el muy clásico y remanido ¡Hola!, cuando del otro lado de la línea, quizás a muchos kilómetros de distancia, quizás a sólo unas pocas cuadras, una voz grave espetó: **"Les canto la verdad, el equipo Peugeot se disuelve..."** El escucha-periodista no entendía nada, no sabía quién había llamado, no sabía de qué hablaba, no sabía nada de hadá. Lo primero que atinamos fue llamar a Peugeot-Dorrego, vale decir donde se preparan los autos: **Ocupado.** Luego fueron varios llamados a pilotos de la marca: unos no estaban, el teléfono del otro no contestaba, el otro estaba ocupado... **Nada,** ninguna información por ningún lado. Sin embargo, la inquietud estaba flotando en el ambiente. ¿Será cierto?, ¿será verdad?, ¿será un invento?

El asunto es que, por fin, y por medio de algunos informantes oficiosos, nos pudimos enterar de la verdad. El equipo Peugeot no se disuelve, sino que cambia de fisonomía. Se convierte en una empresa particular, con sus propios medios, con sus patrocinadores, con sus equipos y con su gente. Por supuesto que la independencia del equipo es bastante relativa. Mantendrá cierto apoyo de SAFRAR —a estar a las versiones oficiosas— pero tendrá libertad absoluta para llevar la publicidad que quieran en sus autos y para manejar administrativamente el grupo como se les venga en gana. También existe el proyecto concreto de, al liberarse un poco de las trabas empresarias lógicas que toda fábrica impone a sus divisiones, poder vender autos preparados para Turismo Anexo J, motores para Turismo y para Fórmula 2 y muchas cosas más.

Indudablemente, las novedades que se vienen por parte de Peugeot-Competición pueden alterar un poco el panorama de TM. Mayor trabajo para la gente de Fiat en Turismo y F. 2, mayor apoyo por medio de las ventas de partes especiales a pilotos particulares y una más ágil y liberal acción.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

24 HORAS que no serán 25

Confirmado: este año también tendremos 24 Horas de Turismo en nuestro país. La auspiciará Shell, será para automóviles Grupo 5 y podrán intervenir autos que estén bajo el régimen de la ALALC

Las 24 Horas de este año traen una infinidad de variantes y prometen conformar *La Gran Carrera* del '69. Se harán 24 y no 25 como se rumoreó en un principio. El origen de este rumor estuvo sindicado en el registro del nombre comercial de 24 Horas de Turismo y por ende APAT se vio en la imposibilidad de usarlo tal cual. Todo se arregló y la carrera se llamará 24 Horas Shell.

Entre las novedades figuran:

1º) Estará reservada para automóviles de Turismo Grupo 5. O sea, que se podrán aprovechar todas las liberalidades permitidas. Los Torino podrán usar motores de TC, los autos pueden ser iguales a los convencionales que se usaron en TC el año pasado.

2º) Estará reservada a automóviles de fabricación nacional y todos los automóviles producidos en Latinoamérica bajo el régimen de la ALALC.

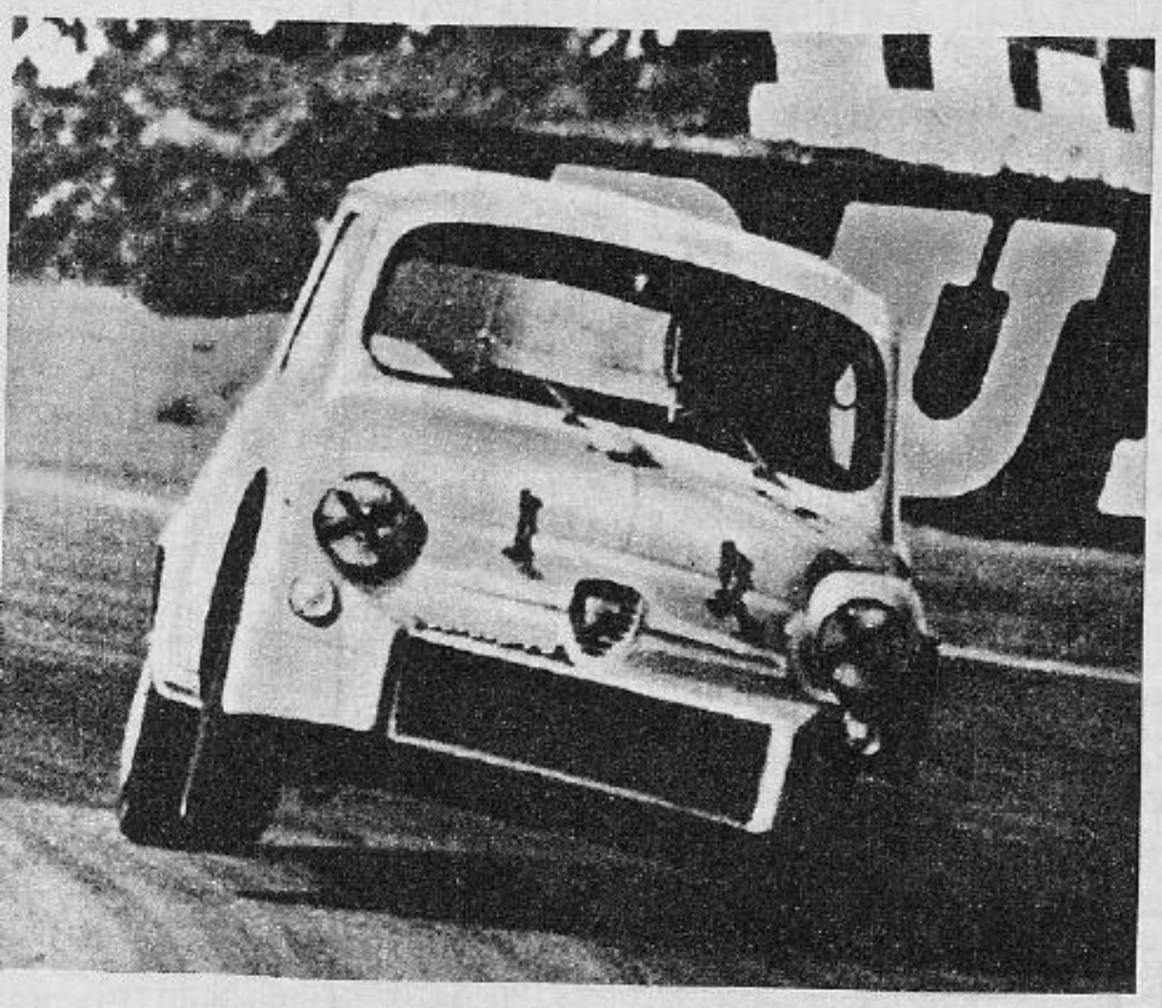
3º) Se correrá del 5 al 6 de octubre de este año.

4º) Los premios andan cerca de los 10.000.000 de patacones.

El Grupo 5 permitirá la inclusión de todos los motores de TC y SP que se usan actualmente en ambas categorías, pudiendo competir en la clase mayor del Grupo 5. Los Renault podrán adoptar Weber y un sinnúmero de aditamentos que llevarán las potencias a cifras mucho mayores a las obtenidas hasta el presente.

Las 24 Horas Shell de este año prometen ser la gran carrera como ya dijimos. Tendremos una competencia realmente internacional, si es que se logra traer a nuestro país a brasileños, dominicanos, venezolanos, etcétera. Incluso se puede llegar a darle una preponderancia muy grande para todo el automovilismo latinoamericano.

¿Cuántos pilotos prepararán el motor aprovechando al máximo las liberalidades del Grupo 5? No hay que olvidar que los motores tendrán que girar 24 Horas y no es cuestión de aumentar mucho las cilindradas ni alivianar fierritos porque si no no se aguanta ni media hora sin parar...



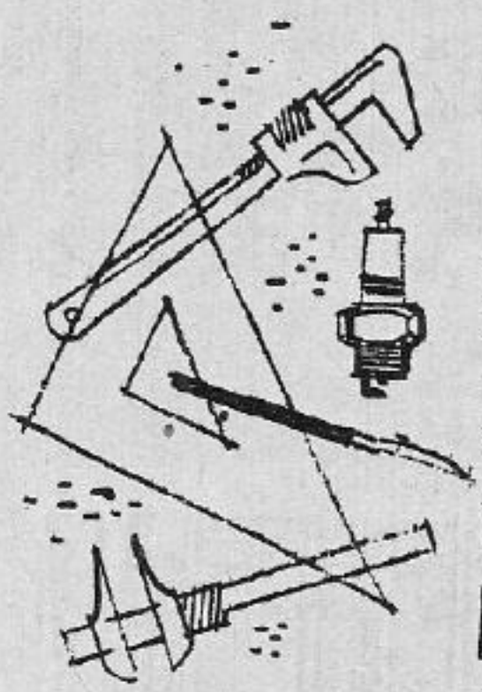


YA SOY MECANICO DIPLOMADO

Gracias a que en mis ratos libres estudié un Curso por Correspondencia con todas las garantías brindadas por CEAC poseo los conocimientos técnicos para completar la práctica. Ahora soy el Encargado. Mis compañeros me consultan cuando tienen una duda. Gano mucho más, vivo mejor y todos me aprecian y acuden a mí

DIGA UD. LO MISMO!

Obtendrá el apreciado TITULO TECNICO estudiando algunos de estos acreditados Cursos que le ofrece:



ceac

RIGLOS 119 • BUENOS AIRES (S. 24)

MAESTRO AJUSTADOR
MAESTRO TORNERO
MAESTRO FRESADOR
MAESTRO SOLDADOR

por sólo 900 pesos mensuales

ESTOS SON TODOS NUESTROS CURSOS

DIBUJO TECNICO: Delineante Mecánico - Delineante en Construcción - Delineante General • • • • • • • • • • • • •
ELECTRICIDAD: Instalador Electricista - Montador Electricista - Maestro Electricista - Técnico Electricista • • • • • • •
MOTOR Y AUTOMOVIL: Técnico en Motores - Mecánica de Automóviles - Mecánico Diesel - Electricidad del Automóvil • • •
MECANICA: Técnico Mecánico - Maestro Tornero - Maestro Fresador - Técnico en Soldadura - Maestro Soldador - Encargado Mecánico - Maestro Ajustador • •
DECORACION: Decoración General - Decoración del Hogar • • •
Dibujo General • • • • • • • • • • • • • • • • •

GRATIS solicítenos folletos explicativos en colores, sin ningún compromiso para Vd.

UNA SIMPLE ESTAMPILLA DE CORREO y este cupón puede ser el principio de una vida mejor para Ud. y para los suyos. Mándelo HOY MISMO, pues a nada se compromete:

Me interesan folletos de los Cursos de: _____ *MEC 34b*

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

CEAC/ RIGLOS 119/ DPTO.39B/ BUENOS AIRES/ S24



LOS NUEVOS AUTOS A

Un panorama general de lo que se viene en materia de nuevos autos en la industria nacional. Hay muchas novedades y de todas ellas se destaca, por su caracter de exclusiva primicia, el anuncio de Fiat que lanzará al mercado argentino el modelo "128", el nuevo 1.100 cm3 de reciente aparición en Europa

Este es el Fiat 128 cuatro puertas Carrocería cuadrada, "cabedora", nada raro pero agradable. Motor de 1.116 cm³ y 55 HP. Hace falta en nuestro país.

Son bien conocidas por todos, las particularísimas circunstancias que rodean a la industria automovilística de nuestro país. Que no fabrica un gran número de autos por año y sin embargo presenta una diversidad de modelos que sólo puede compararse con los de los países más industriales del mundo. Que no llega a producir 300.000 autos por año y que sin embargo admite la existencia y competencia de siete fábricas independientes, cuando en USA sólo existen cuatro y de ellas salen casi diez millones de coches anualmente.

Las causas que originan estas aparentes contradicciones son diversas, complejas y no viene al caso analizarlas aquí. El hecho es que la situación continúa y estamos en los momentos previos a un nuevo auge de nuevos modelos, fastuosas presentaciones y una gran renovación del parque automotor.

Son muchos los cambios que veremos. Prácticamente todas las fábricas tienen en la carpeta de planes novedades de corto, mediano o largo plazo de concreción. De todas ellas la más ambiciosa parece ser Fiat, de donde surge **la confidencia más sensacional y exclusiva de todas: LA APARICION EN NUESTRO PAIS DEL FIAT 128, MODERNA VERSION DEL FAMOSO 1.100.** Pero dejemos eso para el final y recorramos primero la lista de cosas nuevas que se vienen preparando en cada fábrica. Algunas con más seguridad que otras pero todas lo suficientemente importantes como para "mover" en forma bien perceptible al ambiente y obligarnos a nosotros a estar a la pesca de la menor infidencia que pueda escaparse de alguna boca responsable.

PEUGEOT

Tiempo atrás hablamos del **Peugeot 504**, nuevo modelo que salió a la venta en Francia el año pasado (Ver Nº 122). Ya es seguro que se construirá en nuestro país, aunque aún no se sabe exactamente en qué fecha, cosa que obviamente la fábrica no se encarga de divulgar. Se habló de agosto-septiembre de este año pero no hay seguridad. Al mismo tiempo Peugeot encararía otro plan: presentar al Peugeot 404 con la opción del motor diesel Indenor. Con esto se lograrían dos cosas interesantes. Por un lado se tendría el coche ideal para renovar la flota de taxis de esta capital que ya pide a gritos chapa y pintura y motor nuevo también. Pero de cualquier manera el 404 naftero seguirá firme.

GENERAL MOTORS

El comentado **Chevrolet Nova** está en el comentario desde hace bastantes meses. El año pasado se daba como hecho que en la primera parte de este año estaría en la calle (ver número 139). No fue así pero el auto saldrá deci-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RGENTINOS

didamente este año. Un sedán cuatro puertas de línea mucho más moderna que la del actual.

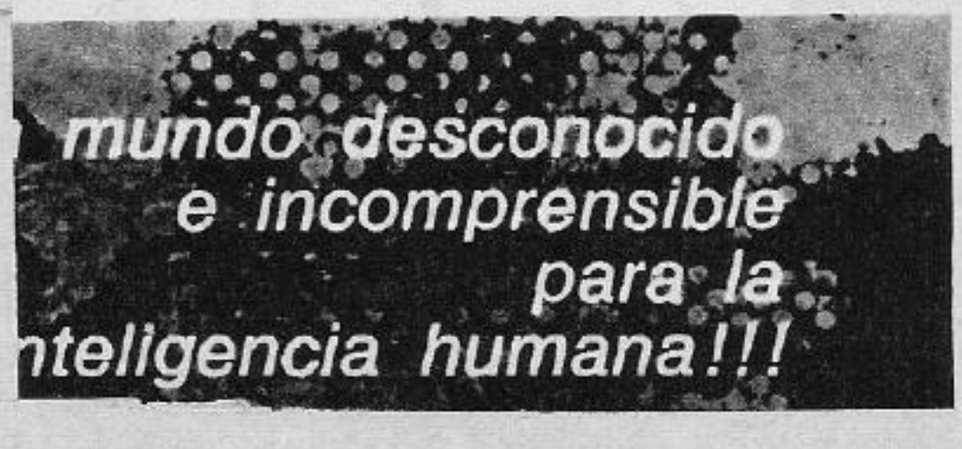
Pero la gran novedad que se prepara "chez" San Martín, es la del auto mediano de GM. Una planta en construcción en lo que antes era el terreno pelado, está destinada a la construcción de ese futuro auto para el campo de tamaño intermedio. Se habló del Opel o el Vauxhall, coches de las filiales alemana e inglesa respectivamente, de la enorme fábrica americana. Pero es más probable que se fabrique el **Opel** y más precisamente el modelo **Rekord** de 1.300 cm³. Con ese auto GM entraría directamente a la guerra en un mercado que por ahora sólo tiene a Fiat y Peugeot. Eso sí. Hay que esperar hasta bien entrado el año que viene.

CHRYSLER

La fábrica no sólo está decidida a conmover esquemas en el campo deportivo. También planea cosas más ambiciosas aún que las ya iniciadas con "la nueva era". Para marzo del año que viene saldría una **cupé Dodge** con motor V8, el famoso motor que vendrá de México por un acuerdo vía ALALC. Para esa época se renovaría levemente la línea actual de modelos y se agregaría la carrocería cupé. Un auto con motor V8 de cinco litros, cámaras hemisféricas, caja de cuatro y todo lo necesario para hacer temblar al Torino.

Como si ello fuera poco y a solo título de propaganda, Chrysler prepara otro "as" para tirar en la mesa, pero recién en 1971. Es precisamente lo necesario para competir con el propable Opel de GM. Sucede que en Inglaterra Chrysler posee el dominio de la fábrica local Rootes que planea fabricar un nuevo auto, mezcla de Sunbeam e Hillman pero totalmente nuevo, y que se presentaría simultáneamente en Europa y en nuestro país. Un auto de tamaño

→



Parabrisas CORSA invita a sus lectores a viajar en "barra" a Indy, Miami, New York, etc. en un superjet de Braniff. Nosotros vamos, sean ustedes también de la partida

Ya en el número anterior hablamos de lo que representan las 500 Millas de Indianápolis para los corsas de alma y esbozamos la idea del viaje para ver la carrera. Volvemos ahora sobre el tema para quienes todavía no están en la onda.

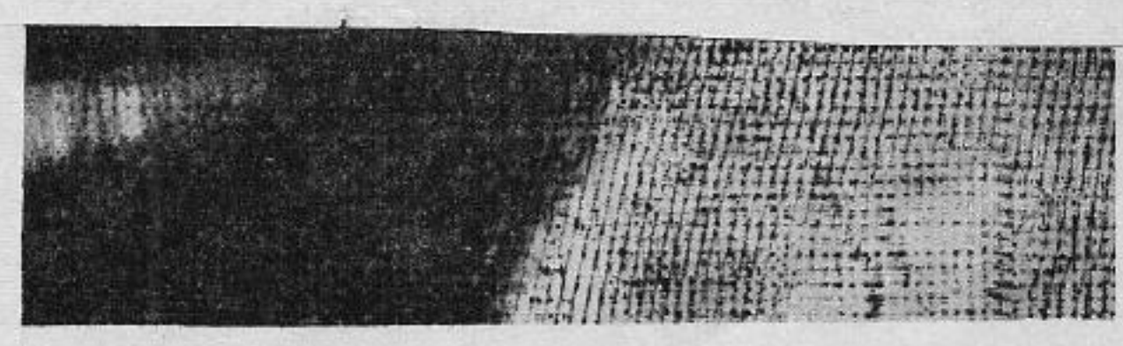
La cuestión es muy simple: nosotros vamos a Indy a cubrir periodísticamente la carrera para ofrecer a los lectores, a través de las páginas de PARABRISAS CORSA la nota, como hemos hecho hasta ahora. Este año les ofrecemos *que nos acompañen*. Que vayamos juntos, ustedes y nosotros (además de un grupo de conocida gente del ambiente, corredores, preparadores, etcétera, que serán de la partida) a los EE. UU. a ver las 500 Millas de Indy.

La idea es sensacional, porque a la vez de ir en "barra" —que ya es bastante interesante— la cosa es muy fácil y perfectamente factible. Mucho más de lo que ustedes se piensan.

El viaje, aprovechando la "bolada", lo completaremos con visitas a New York y Miami. Vamos con todo súper organizado, con guías, etcétera, etcétera, Saldremos el 28 de mayo en *vuelo directo a Miami* con BRANIFF (en un jet "con gli fiocchi"), para regresar a Buenos Aires el 11 de junio.

Para participar en esta excursión corsa y conocer todos los detalles, itinerarios y otras yerbas, les invitamos a que nos envíen con todos los datos que figuran, el cupón que aparece al pie de esta página. A vuelta de correo les enviaremos el itinerario, planes de financiación, etcétera. También pueden ustedes entregarlos personalmente (y mencionando que son "gomías" nuestros) en TEMPO S. A., San Martín 686, 4º piso, Capital, donde también les proporcionarán toda la información necesaria.

Ahora bien, si por algún problema de carburación no pudieran viajar con nosotros y los demás chochamus a Indianápolis, les pedimos que también nos envíen el cupón, ya que les enviaremos desde el mismo Motor Speedway de Indy una postal, con la foto de un auto de carrera, despachada desde la oficina de correos de Indianápolis.



'ELEONCE

JACKIE STEWART

"EL ESCOCES VOLADOR" MK. II



Simpático, entusiasta, ambicioso, vehemente, locuaz, humano, "profesional-profesional" y dueño de la tribuna, Jackie Stewart se perfila como el piloto más brillante de la actualidad. Conózcalo, vale la pena...

Texto y dibujos:
HECTOR L. BERGANDI

Por qué gana Jackie Stewart tantas carreras?

¿Por qué este escocés de veintiocho años se ha convertido en el amo de los circuitos más importantes del mundo y centro de atracción para todos los públicos?

¿Por qué? Si no tiene la maestría que distinguía a Jimmy Clark.

Ni la serenidad de Denny Hulme.

Ni la veteranía de Hill o Brabham.

Hasta se está haciendo vox pópuli que Jo Siffert es superior a él.

La razón no es muy difícil de explicar, si pensamos que Jackie Stewart es el primer adelantado de una nueva "raza" de corredores, como Rindt, Ickx, Oliver o Elford: los **"profesionales-profesionales".**

Entendámonos. No profesionales como fueron Ascari, Fangio o Moss, que vivían de lo que ganaban en las carreras más los lógicos negocios particulares que surgen en el camino de todo corredor famoso.

No. Profesionales-profesionales son los que acaparan todas las ganancias posibles **dentro** del círculo de las competencias (círculo que cada vez es más amplio y rico). Los que lucran cotizando su nombre de acuerdo con un arancel en el que figuran desde las carreras más importantes del mundo hasta el permiso para utilizar su recomendación firmada en un espacio de publicidad.

Jackie Stewart fue el primer corredor europeo que rompió con los viejos esquemas de "grupo". Nunca le interesó fomentar la imagen del **"amante de la velocidad, que luego de un largo y tortuoso camino ascendente llegó al pináculo de la fama, alcanzando al fin la ansiada meta tantas veces acariciada en su tierna infan-**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cia mientras dormía en su dulce hogar abrazado a sus ilusiones y a su osito de peluche".

Qué meta ni qué ocho cuartos. Si él está allí no es porque nadie le haya dado las oportunidades en bandeja, sino porque él se lo ganó arriesgando el cogote. Y ahora que está ahí arriba, donde tan pocos pueden llegar, va a intentar mantenerse durante todo el tiempo que pueda, y entre tanto lograr la mayor cantidad de ganancias posibles.

¿Y si gana el Campeonato Mundial de Conductores? Entonces mejor que mejor. Un campeón puede ganar mucho más que un corredor "rankeado", y si así no fuera ¿para qué ser campeón?

Aunque a primera vista su manera de pensar y expresarse pueda parecer un poco antipática, Jackie Stewart es un tipo honesto. Consigo mismo, con los que lo rodean y con el público. Su nombre no es alimento de fantasías. Cuando alguien le pregunta si le gusta la plata no dice "...y... **claro... es parte del asunto ¿no?"** sino que dice rotundamente **"SI"** y puede que agregue que para eso corre.

Se preocupa por su físico, por su máquina, por su manejo. Quiere ser el mejor y lo logra con serenidad y determinación, y a sabiendas de por qué lo hace.

Pero tiene para el público el enorme ascendiente de no ser frío y calculador en la pista. Gana de acuerdo a un plan y raras veces se manda un furcio —lo que demuestra una gran lucidez—, pero es temperamental, agresivo, pujante, avasallador, "caliente".

Es claro, no podría ser "pro-pro" si no tuviera condiciones, pero ya que las tiene las aprovecha, y condimenta su personalidad "para" la tribuna con una inagotable presencia de ánimo que le permite batir records de permanencia firmando autógrafos, sonriendo, tomando champagne con sus mecánicos en franca camaradería y sin amargarse la existencia cuando no puede terminar una carrera, o simplemente dejando la máquina —que hasta abandonar era puntera o algo así—, y aunque esté muerto de cansancio, caminar rumbo a los pits por un costado de la pista, con un brazo en alto, el Buco colgando de la otra mano, mientras la "popu" se derrumba en aplausos y gritos, sin llevarle el apunte a la carrera.

Y cada fin de año la batalla por Stewart se hace cada vez más y más reñida. Todas las empresas quieren que Jackie elija sus productos, use sus productos, recomiende sus productos, porque Jackie "vende" lo que toca, usa o apenas nombra.

Y como es lógico, cada palabra o cada decisión de Jackie Stewart vale mucho dinero, y él no lo deja pasar sin tomar la parte que le corresponde.

No se desilusione. Jackie Stewart no es una calculadora con casco. Es un tipo de lo más humano, y de entre los humanos pertenece a la división "Tipos Macanudos". Si su filosofía de "profesional-profesional" le disgusta, ubíquese por un momento en su lugar y piense si usted no haría lo mismo, aunque no lo diga abiertamente como lo hace él.

STEWART, JACK. 6/11/39. BOWLING, SCOTLAND

Jackie Stewart, como todo el mundo, empezó siendo nenito. Para ser más precisos, nació en Bowling, Escocia, el 6 de noviembre de 1939. No es como la mayoría de los ases del volante, que desde chiquititos ya se sacaban fotos manejando un autito de juguete, un tractor, una enfardadora o una máquina de coser modificada. Su afición por los autos le vino mucho más adelante, cuando ya era mozo de pantalón largo. En su niñez y adolescencia tenía adoración por las armas de fuego, y bala va, cartucho viene, llegó a darse el gustazo de ser uno de los mejores tiradores de Escocia, varias veces campeón en la especialidad de tiro al pichón y enviado a las Olimpíadas.

Pero claro, uno qué se va a acordar de Stewart tirador. El tiro es un deporte divino, pero tiene tan poca difusión... Empecemos con los fierros. Jackie empezó a correr en 1961 con un Marcos GT-Ford, en Charterhall, Berwickshire —zona donde nació Jimmy Clark.

Al año siguiente, ya con un poco más de pretensiones, manejó en varias carreras un nuevo Aston Martin DB4-GT, con el que ya comenzó a ganar carreras y a hacerse notar. Y tanto se hizo notar, que en 1963 ingresó en la famosa Ecurie Ecosse, la que se interesó por él basándose en su llamativa habilidad para desempeñarse en la pista.

Durante esa temporada, Jackie se trasformó automáticamente en el "Superamateur", ganando más carreras que cualquier otro novicio en el año. 1964 fue para la Fórmula Tres, y como no podía ser de otra manera, ganó el campeonato británico de la especialidad. De dieciséis carreras que largó ganó catorce con el Cooper-BMC de Ken Tyrrell.

Si Tyrrell arrebató a Jackie de la Ecurie, lo perdió a su vez en 1965 a manos de la BRM (aunque, como sabemos, se volvería a unir en 1968).

En menos de cuatro años de actividad, Jackie Stewart había dejado de correr porque se le daba la gana para convertirse en piloto profesional. ¡Y qué profesional, señores!... Para ser su primera temporada no se conformó con menos de tres segundos puestos detrás de Clark en Spa, Zandvoort y Clermont-Ferrand, un tercero en Mónaco, un quinto en Silverstone, un sexto puesto en el Gran Premio de Sudáfrica, y una espectacular victoria en Monza, sobre su propio "team-partner" Graham Hill.

El chico tenía sus pretensiones, pero a decir verdad las merecía. Lo prometido en 1965 siguió haciéndose realidad en 1966. Jackie Stewart no era un mito. Era todo un conductor que venía empujando muy, muy fuerte en su camino hacia arriba.

En enero y febrero ganó el título de Campeón de la Copa Tasmania, con cuatro victorias sobre ocho posibles, y un total de 45 puntos acumulados durante el torneo, muy por encima de las sumas de sus seguidores —Hill con 34 y Jimmy Clark con 25.

Comenzado el Campeonato Mundial, ganó en Mónaco con un BRM Tasmania, luego de una fragorosa batalla con John Surtees, quien disponía ya de una Ferrari V12 de tres litros. Al cabo de catorce vueltas de acción enervante el bólido rojo comenzó a "fumar" y derramar aceite, con visibles intenciones de ir a hacer "fiaca" al box, y de ahí en más Jackie dominó la carrera a voluntad, aunque el record de vuelta quedó en poder de Bandini, con la Ferrari 2,4, quien lo siguió a cara de perro tratando infructuosamente de hacerle frente.

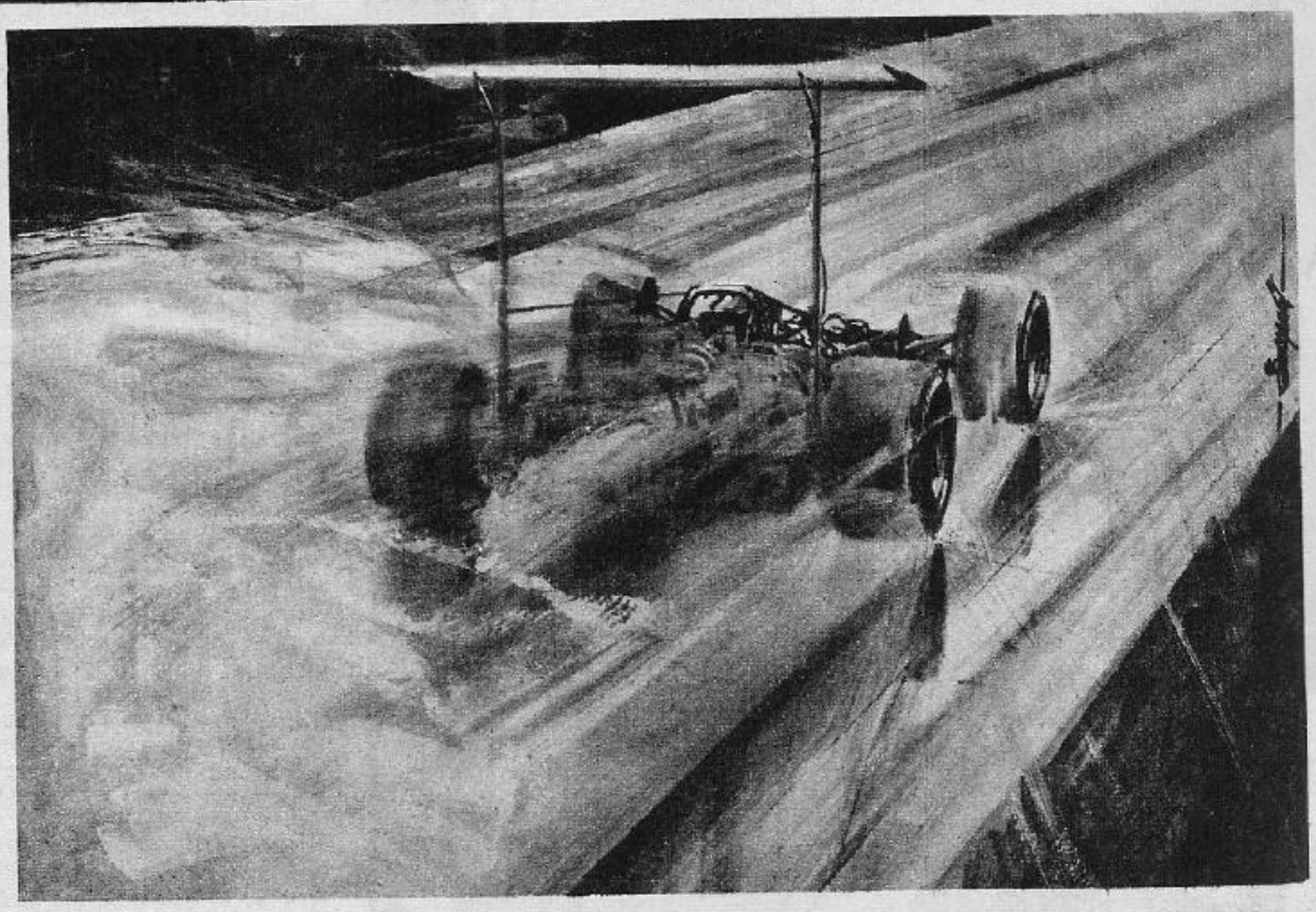
A fines de mayo, el triunfador de Montecarlo casi repite la hazaña en Indianápolis, donde era debutante.

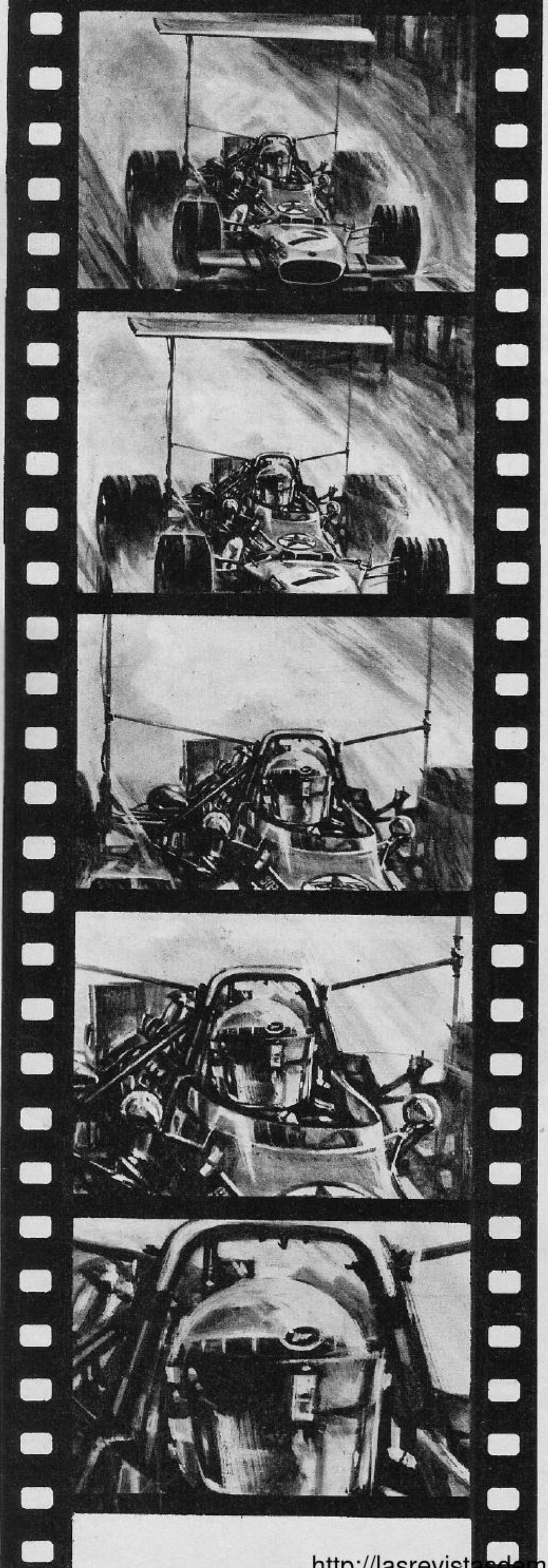
Contratado por John Mecom Jr. para pilotear el Lola-Ford patrocinado por los allá populares aditivos Bowes "Seal Fast", se clasificó con cierta prudencia en el primer día de los cuatro disponibles para intentar ubicarse en el pelotón de 33 competidores, lo que le valió el undécimo puesto de partida, al medio de la cuarta fila.

Corriendo con sesos y fibra al mismo tiempo, se mantuvo durante la primera mitad de la carrera entre los diez primeros, y al comenzar las últimas 100 vueltas inició un vigoroso **rush**, trepando a la punta en la vuelta 147, y ganándose la adoración de la tribuna, que lo ovacionaba a cada pasada.

De ahí en más, su demoledor tren de carrera sufrió una lógica merma de velocidad. Clark venía dos millas atrás, domando su temperamental Lotus a 300 km/h., Hill ya había perdido una vuelta y media, Lloyd Ruby estaba en los boxes, parado hasta el año siguiente, y los demás no importaban.

Durante cuarenta vueltas gloriosas Jackie Stewart punteó las "500" sin que nadie se arrimara a su privilegiada posición, pero de golpe una baja repentina, total, de presión de aceite lo dejó parado a diez vueltas de la meta de ladrillos de canto, la bandera a cuadros de Pat Vidan y la vasija repleta de oro que espera en el →





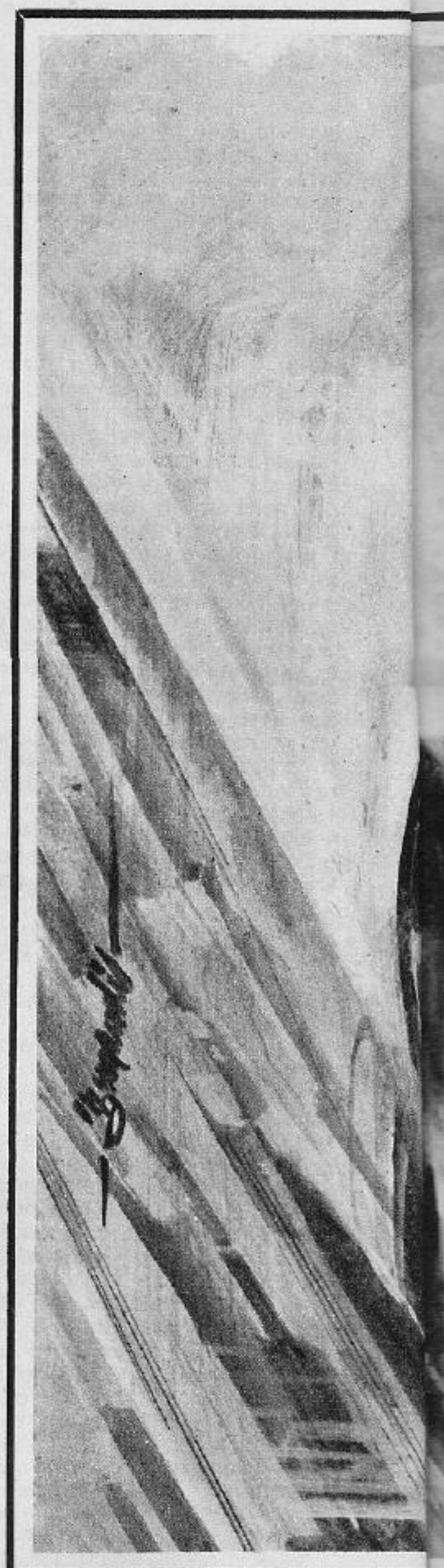
lejano extremo del arco iris de Indy. Los dólares se los llevó Graham Hill, que venía detrás de él, como antes, como ahora, como siempre. Stewart ganó menos en materia, pero seguramente no hay dólar que pague el aplauso cerrado, el rugido sordo, el aliento sincero con que toda esa gente que "lo vio ganar" lo acompañó desde el auto detenido hasta los pits. Cuando comenzó la carrera él era el más desconocido de "esos europeos ventajeros"; después de la carrera era un ídolo.

Por supuesto, su actuación le valió el título de Novicio del Año, y aunque no alcanzó a terminar la carrera, se ubicó en el sexto puesto de la clasificación debido a los numerosos accidentes y abandonos que mermaron el lote.

Ya por ese entonces Jackie se había casado y su esposa Helen le había dado un mocosito, bautizado Paul Evan; los tres vivían en Dumbarton, Escocia, y esperaban un nuevo bebé. Son gente tranquila; acaso el dinero les haya dado algún delirio de grandeza —...¿a quién no?—, pero no son fantasiosos. Stewart, por el contrario, parece querer ahorrarlo todo, porque de un tiempo a esta parte le está esquivando un poco el cuerpo al peluquero, luciendo una llamativa "porra" a lo Beatle, con flequillito y todo, pero ¿qué tiene eso de extravagancia si hay tantos que se dan el mismo gusto sin tener un mango ni llamarse Jackie Stewart?...

El, particularmente, es un tipo alegre, extrovertido, franco, comunicativo, se expresa con una apreciable corrección en cuanto a sintaxis y dicción, y sus modos, sin llegar a ser el tipo refinado que a veces empalaga, es siempre amable y educado. Mucho, quizá, si pensamos que Jackie dejó la secundaria por la mitad, y de golpe el deporte lo llevó a alternar no sólo con gente más preparada que él, sino también con miembros de la realeza de varios países, ante los cuales nunca deslució, como suele suceder con algunos...

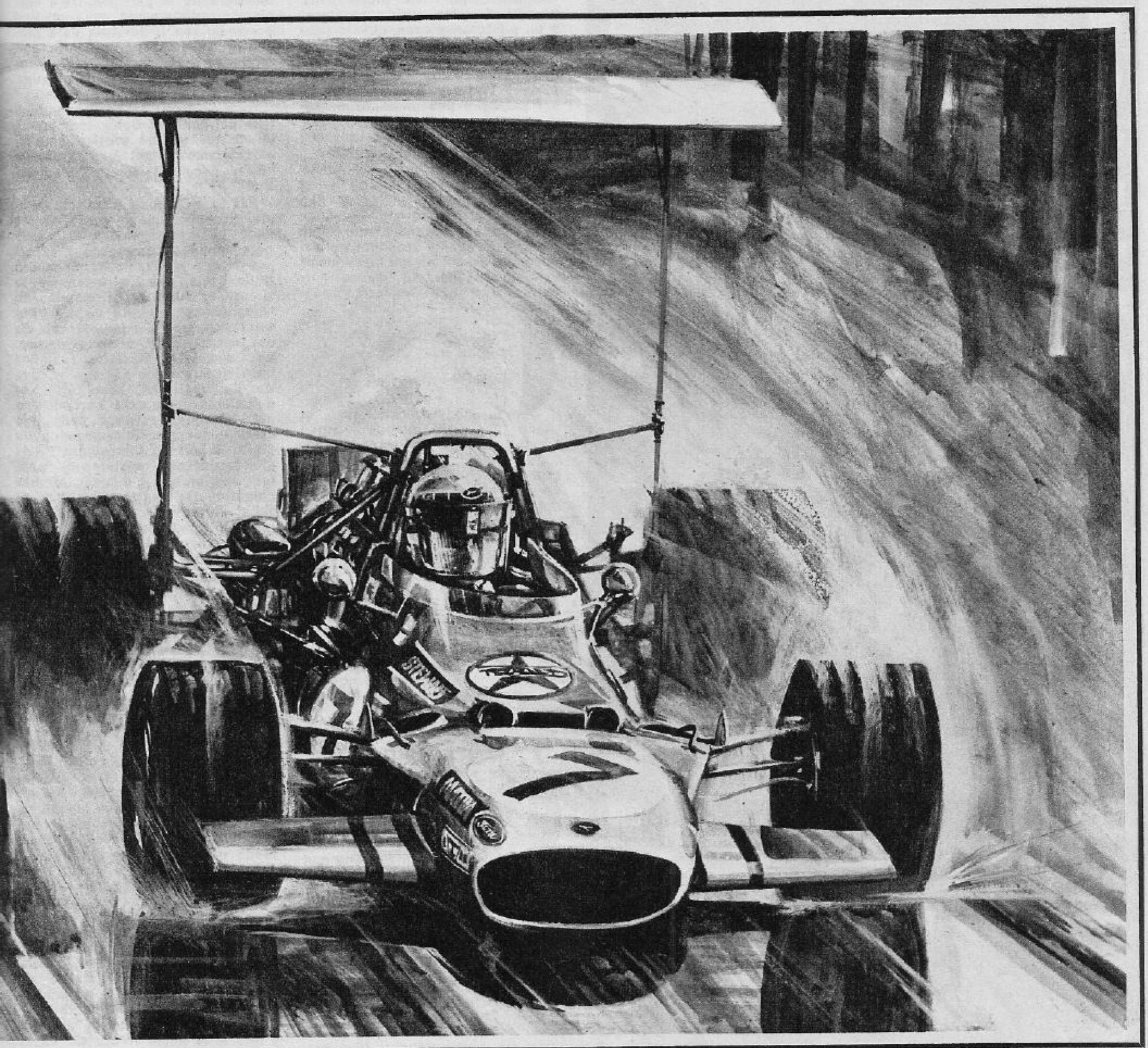
Con respecto a su profesión, sus puntos de vista no son pasibles a eventuales distorsiones.



Una de las cosas más importantes en la vida y el comportamiento de un corredor o de cualquier persona que se mueva en el campo de las carreras de autos es la honestidad. Si uno se pone puede llegar a engañar a los demás, pero nunca, por más que lo intente, podrá llegar a engañarse a sí mismo. Yo sé lo que soy, lo que valgo, y si dijera que no, sería un perfecto mentiroso (bloody lier-sic) **e hipócrita. Me levanté muy rápido en las carreras. Tardé apenas dos años en ocupar un lugar que cualquier otro no alcanzó en menos de seis o siete. ¿Por qué, entonces, menospreciarme a sí mismo?**

Creo conocer el exacto valor de mis condiciones, como también sé qué es lo que más me gusta de las carreras. Aunque correr sea fascinante, no hay nada más lindo que la amistad que se cosecha al lado de la pista, cuando al final de la carrera nos encontramos los que estábamos corriendo para abrazarnos, contarnos nuestras cuitas, felicitar a los que ganan, consolar a los que pierden, alegrarnos porque estamos todos de vuelta sin problemas, hacernos bromas y amenazas para la próxima... Hay pocas cosas mejores que la noche después de una carrera, no importa cómo le hayan salido a uno las cosas en ella, porque cuando uno tiene un propósito y ha hecho todo lo posible para alcanzarlo, los resultados dejan de importar y queda la satisfacción de haberse empleado a fondo. Convengamos en que correr uno de esos aparatos de Fórmula Uno no es de las ocupaciones más seguras que puede tener un hombre. Si bien hace falta coraje, de-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cisión, bravura para vivir manejándolos todos los días, todos esos tipos capaces de emocionar a los que los miran desde afuera son tan humanos como el que más, y como humanos de pura cepa, tienen miedo. No hay momento de más paz para el cuerpo que el de dejarse abandonar por el miedo, cenando con los amigos o descansando, aunque sea en la pieza de un hotel.

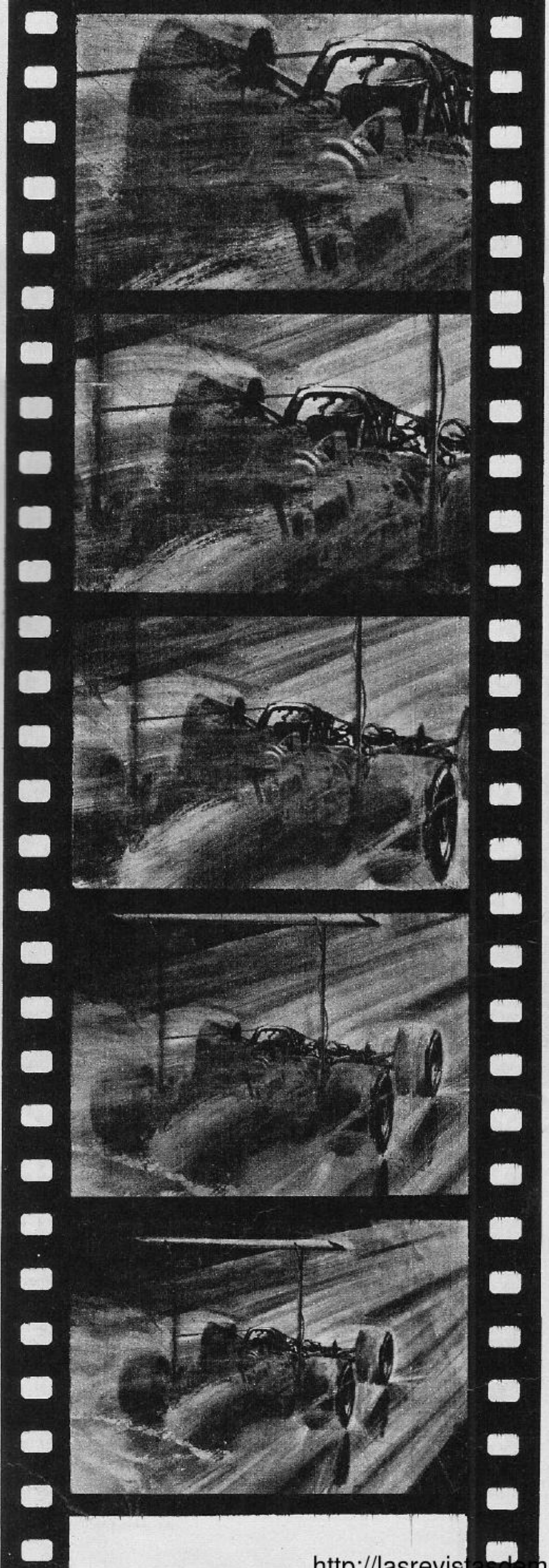
Me gusta demasiado la vida como para tomarme el automovilismo por el lado serio. Prefiero ser como soy, y disfrutar todo lo que me puede brindar la vida deportiva, y por suerte los mejores amigos en las carreras son como yo, alegres y optimistas. No por nada algunos dicen que soy un poco chiquilín..."

JACKIE, LAS MUFAS Y LAS RACHAS

Después de su primer momento de esplendor, Jackie Stewart cayó en un prolongado período de mufa. Su contrato con BRM coincidió con los dos años más grises de toda la campaña de la firma inglesa, empecinada en hacer rendir al H16. Sin mayores éxitos que un segundo puesto en Bélgica, Jackie quedó relegado al "montón", salvo en esporádicas reacciones que de todos modos se frustrarían por factores ajenos a sus esfuerzos por triunfar. Ya en 1968 la mala suerte lo persiguió hasta bien entrada la temporada; de no ser así posiblemente hubiera podido ser campeón sin más demoras. Pero luego de demostrar en Kyalami, que tanto él como el Matra eran dos cosas muy serias, un accidente en Jarama volvió a dejarlo lejos de las posibilidades de ubicarse en una buena posición en el certamen.

Ese sí que fue un accidente estúpido. Yo largaba en la pole position y en las eliminatorias se había demostrado que tenía un segundo más por vuelta que cualquiera. Pero justo después de finalizada la hora de práctica que nos daban a los clasificados para entrenarnos, se me fue el coche en una curva y fui a parar debajo de unas tejidos de gallinero que pusieron los españoles para que el público no se meta en el circuito. El golpe fue bastante fuerte y tuve suerte de no lastimarme mucho, aunque salí de él con una muñeca resentida que no me dolió en el momento, pero ya por la noche el dolor se intensificó y el antebrazo comenzó a inflamarse, de modo que tuve que someterme a los rayos "X" para determinar la gravedad de la fractura, primero en Madrid y más adelante en Ginebra, porque la parte lastimada no se veía al principio sino que recién se pudo detectar en Suiza.

Así que no sólo me tuve que →



resignar con quedarme sin Jarama y las carreras siguientes del campeonato, sino que tuve que "desinscribirme" en Indianápolis. Si esta decisión podría enfurecer a un piloto americano, cuánto peor podría ser para un escocés, con lo que nos gusta la plata. Yo disponía de una de las Lotus-Pratt y Whitney STP, lo que era por entonces una gran chance para ganar, pero había que aguantar mucho tiempo para que me animara a aceptar el riesgo.

Freddie Agabashian, que ahora se desempeña como oficial de la pista, me dijo al enterarse: "Lo lamento mucho Stewart. Usted se va a hacer extrañar aquí este año", a lo que le respondí que si dependía de mí, no me iba a hacer extrañar mucho. No pienso perderme las "500" mientras pueda..."

Cuando Jackie ganó el Grand Prix de Holanda —aquel famoso día de la lluvia en Zandvoort, las Dunlop, la primera victoria del Matra-Ford-Tyrrell, y su regreso al éxito—, todavía usaba una especie de corset que le abrazaba la mano, la muñeca y la mitad del antebrazo, dejando libre solamente los dedos. A pesar del dolor y del cansancio, Jackie se habría paso a través de las últimas capitas de mufa que lo envolvían para entrar decididamente en una racha de éxitos que se escalonaron en Alemania, Estados Unidos y este año en Sudáfrica, y que a juzgar por cómo se pintan las cosas parece estar destinada a perdurar indefinidamente.

STEWART, VIGILANTE

Convengamos en que aparte del atractivo de las fórmulas americanas —monopostos y Grupo 7 sobre todo—, USA no tiene para nosotros ningún otro atractivo. Es más, las costumbres de su gente están cortadas por una tijera que nada tiene que ver con la que cortó las de los latinos, y por consiguiente nos chocan ciertas cositas que vemos en el mismo círculo de las carreras de autos.

Un día Jackie Stewart tuvo que cumplir con uno de los requisitos a que suelen ser amablemente "obligados" los participantes de las 500 millas: pronunciar una especie de discurso o conferencia sobre su modo de ganarse el pan en una cena que, para el caso, se realizaba en Columbus, Indiana.

Como Jackie andaba sin medio de movilidad, y aparte no conocía el camino, se designó un patrullero en el Departamento de Policía para que lo llevara.

Todo iba de lo más bien hasta que en un momento se colocaron en la ruta detrás de un auto ocupado por dos hombres jóvenes.

El policía comenzó a estudiarlos con más atención de la normal, y bisbiseando con el costado de la boca para no perderlos de vista, me hizo entender que los tipos no le parecían trigo limpio. Inmediatamente se comunicó por radio con la Jefatura para preguntar si la chapa coincidía con la de algún coche robado le contestaron que no había ninguna denuncia sobre dicha patente.

Para entonces la cosa, tan poco habitual para mí, había tomado un clima que ya me sentía como si estuviéramos tras los pasos de "Baby Face" Nelson y "Machine Gun" Kelly.

Por lo que pudiera ser, el policía decidió que no perderíamos nada haciendo detener el coche para echarles una ojeada y sacarnos de una vez las dudas. Encendió la luz roja, puso a funcionar la sirena, y como confirmando su "diagnóstico" el auto de adelante salió disparado por la ruta con los dos sospechosos ya en evidencia Por supuesto, nosotros salimos también quemando gomas a la caza de los fugitivos, hasta que se detuvieron para salir corriendo a pie, buscando salvarse cada uno como le fuera posible. Sacando un Smith & Wesson "Patrolman" más grande que una cafetera, mi "chofer" me ordenó perseguir al más chiquito de los dos mientras él salía detrás del más grande, tirando balas "Magnum" para arriba que daba gusto, para ver si se asustaban y dejaban de correr.

Después de cruzar baldíos, gallineros, quintas y caminitos varios, llegamos los cuatro a una casa. Cada uno de ellos salió hacia los dos extremos de la construcción, y así nos separamos también nosotros para rodearlos, yo tras el petiso, el patrullero tras el grandote. Vaya uno a saber cómo hicieron o por dónde se metieron, el caso es que cuando llegué al otro lado de la casa me di de manos a boca no con mi perseguido sino con el otro, que tenía un físico de ropero. Al ver que no sacaba armas —lo que yo más temía— empecé a hacer fintas, frunciendo las cejas, y esperando que el bestia me diera la paliza de mi vida —porque para pelear soy un "paquete"—. Creo que pocos podrían imaginarse el inesperado desenlace del encuentro. Cuando yo me preparaba a ver de qué lado venía la primera trompada, el tipo no atinó a otra cosa que a quedarse quietito, de cara a la pared y con las manos en alto. Seguramente habrá pensado que era un policía armado, y que si le hacía frente sin hacer uso del revólver era porque sería un supercapo del karate o algo por el estilo. Mi amigo policía llegó al rato con el petiso esposado y listo para enjaular, le puso esposas a mi "prisionero", los metió en el auto —que por último se comprobó que efectivamente ¡era robado!— hasta que llegaron otros patrulleros a dar una mano. Los ladrones fueron a parar a otro coche policial, mi amigo llevaba el auto incautado y yo me hice cargo del de él, tomando la punta en gran estilo con las luces y la sirena a todo vapor, los otros tres autos atrás mío en alegre remedo de una carrera de Stock-cars."

En reconocimiento a su ayuda en la captura de los dos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cacos, el Departamento de Policía le regaló una cachiporra —de esas que se usan en el cinto, a manera de sable, muy aptas para amansar locos— que no abandonó durante toda la actividad previa a las "500". Ninguno de los 33 que corrieron —más algunos que no— se salvó de llevarse un chichón como recuerdo de las prácticas del escocés para aprender a manejar la cachiporra de marras. Como es de imaginarse, y para regocijo de todos, el más golpeado del grupo de contusos fue un gran "amigo-enemigo", Graham Hill.

Nadie puede permanecer serio por mucho tiempo estando cerca de Jackie Stewart.

...¡Ah, sí, la conferencia!... Después de salir del Departamento de Policía llegó al lugar de la cena con una hora y pico de retraso, pronunció cuatro palabras más o menos serias, se aburrió, dejó los protocolos a un lado e hizo morir de risa a todo el mundo hasta la madrugada del día siguiente...

JACKIE STEWART Y EL CAMPEONATO

El campeón mundial del año pasado "debió" ser Jackie, piensan muchos. El accidente en España, algunas fallas mecánicas poco oportunas, un segundo accidente en México que lo dejó con un auto de menos —debió correr con el de repuesto— y un accionar seguro y consistente por parte de Graham Hill, lo dejaron sin el título, aunque su labor fuera la más contundente durante toda la temporada.

Este año puede llegar a ser muy difícil despojarlo de la corona. No sólo comenzó ganando de punta a punta en Kyalami con el MS10, sino que la Matra International de Ken Tyrrell dispone ya de una unidad Matra MS80 para experimentar hasta que esté lista para competir. Además, Tyrrell amplió su equipo contratando a Jean Pierre Beltoise como piloto de apoyo para Stewart, por lo que el escocés ya no estará solo en la pista. Hulme, Hill, Rindt, Andretti, pilotos de McLaren y Lotus respectivamente, podrían poner en peligro sus pretensiones si los autos de tracción a las cuatro ruedas, que piensan presentar Bruce McLaren y Colin Chapman en Mónaco, pudieran funcionar satisfactoriamente desde el principio de la temporada europea. Pero de no ser así, y si las mencionadas novedades tardaran demasiado en ser puestas convenientemente a punto, muy difícilmente se podría superar a Jackie.

Las mismas estimaciones caben para Jo Siffert. De disponer de un auto nuevo —Lotus, porsu— su gestión es tan imprevisible como la de los demás, y en cuanto al 49B actual del equipo Walker-Durlacher, ya está comprobado que el Matra es superior a éste en condiciones normales y más aún si el piso está mojado.

Solo quedaría como incógnita el equipo Ferrari, en el que sólo se puede contar a Amon como contra. El neocelandés no ha ganado todavía un solo Grand Prix, y aunque salió campeón de la Copa Tasmania, todavía no llena los ojos como para compararlo con Jackie.

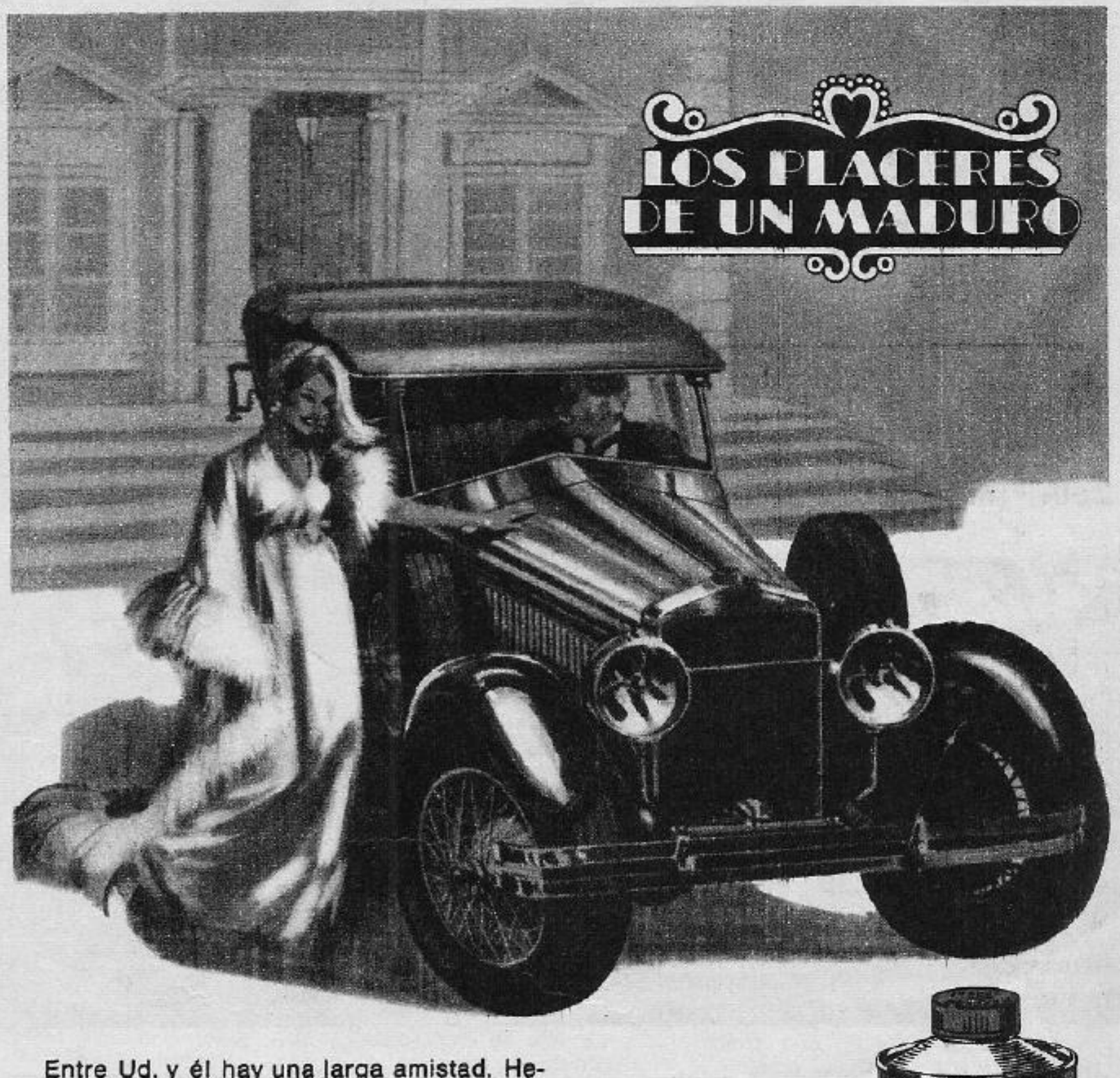
¿Brabham e Inckx? Ahora tienen un nuevo motor, el probado Cosworth-V8, pero ¿podrán sumar más puntos que el escocés a lo largo de todo un año? Desde luego que éstos no son nenes de pecho, ni los de arriba tampoco, sino que son unos taitas del año uno, que harían empalidecer a guapos como "el Pardo Bustos, Traverso, Flores y el Morocho Aldao", pero creemos que Stewart está pasando por un momento insuperable.

A sus ventajas se añade la cooperación con la fábrica Dunlop, con todos los beneficios que esa colaboración implica. En Kyalami, por ejemplo, Jackie completó más de media docena de veces el recorrido de la carrera completa, testeando distintos tipos de neumáticos, y, por supuesto, dejando el auto como un reloj para unas cuantas carreras, pues se probaron de todo tipo de soluciones aerodinámicas y de las otras con vistas al principio del campeonato.

Hay quienes opinan —en Europa, no nosotros— que Jackie es YA el heredero de Jimmy Clark, y que si el año pasado no se le pudo hacer, este año el campeón mundial será él sin lugar a dudas.

Nosotros también coincidimos con la opinión extranjera en este aspecto. Jackie está pasando por el mejor momento de su carrera y es hoy el más dotado para apoderarse del título. Si es el sucesor de Clark, no somos nosotros los que lo podamos decir desde acá. Analizando fríamente las estadísticas, todavía le falta un buen tramo, y no hay que olvidar que aquel era un superdotado. De lo que no nos cabe duda alguna es que Jackie es el conductor más efectivo del momento —un momento en que se hace muy comprometido decir "el mejor"— y de no mediar imponderables, no hay por ahora quién le pueda hacer frente mano a mano.

Pero aparte de estas apreciaciones, convengamos en que Stewart, campeón o no campeón, es un personaje indispensable en las carreras de Fórmula Uno. Ya se ha ganado un lugar que solo le pertenece a él, a fuerza de empuje, determinación, un poco de ambición y un mucho de honestidad, alegría y don de gente. El automovilismo necesita hombres como Jackie Stewart. Sería una lástima que cuando él se retire de la actividad deportiva su lugar quede vacío. Las carreras de autos no tienen como único atractivo a los fierros. El factor humano es tan importante como el mecánico, y Jackie Stewart contribuye enriqueciendo el caudal de atractivos de ese pequeño mundo aportando colorido y personalidad. Una especie de Moss del año '70; en torno de Jackie se da una llamativa paradoja: ya es campeón aunque todavía no lo sea...



Entre Ud. y él hay una larga amistad. Hecha de años, caminos, lugares que descubrieron juntos. El le dio tanto... Ahora le toca a Ud.

Devuélvale ese aspecto deslumbrante, impetuoso, de los años jóvenes.

Devuélvale aquel brillo potente que tuvo una vez. Revitalícelo con el Nuevo CARNU, limpiador profundo para autos.

CARNU disuelve fácilmente toda suciedad. Al mismo tiempo, quita las partículas muertas de pintura y realza el color. En su auto el brillo es fulgurante, prolongado. Porque Ud. le aplicó CARNU... y sin ningún esfuerzo.

carnu

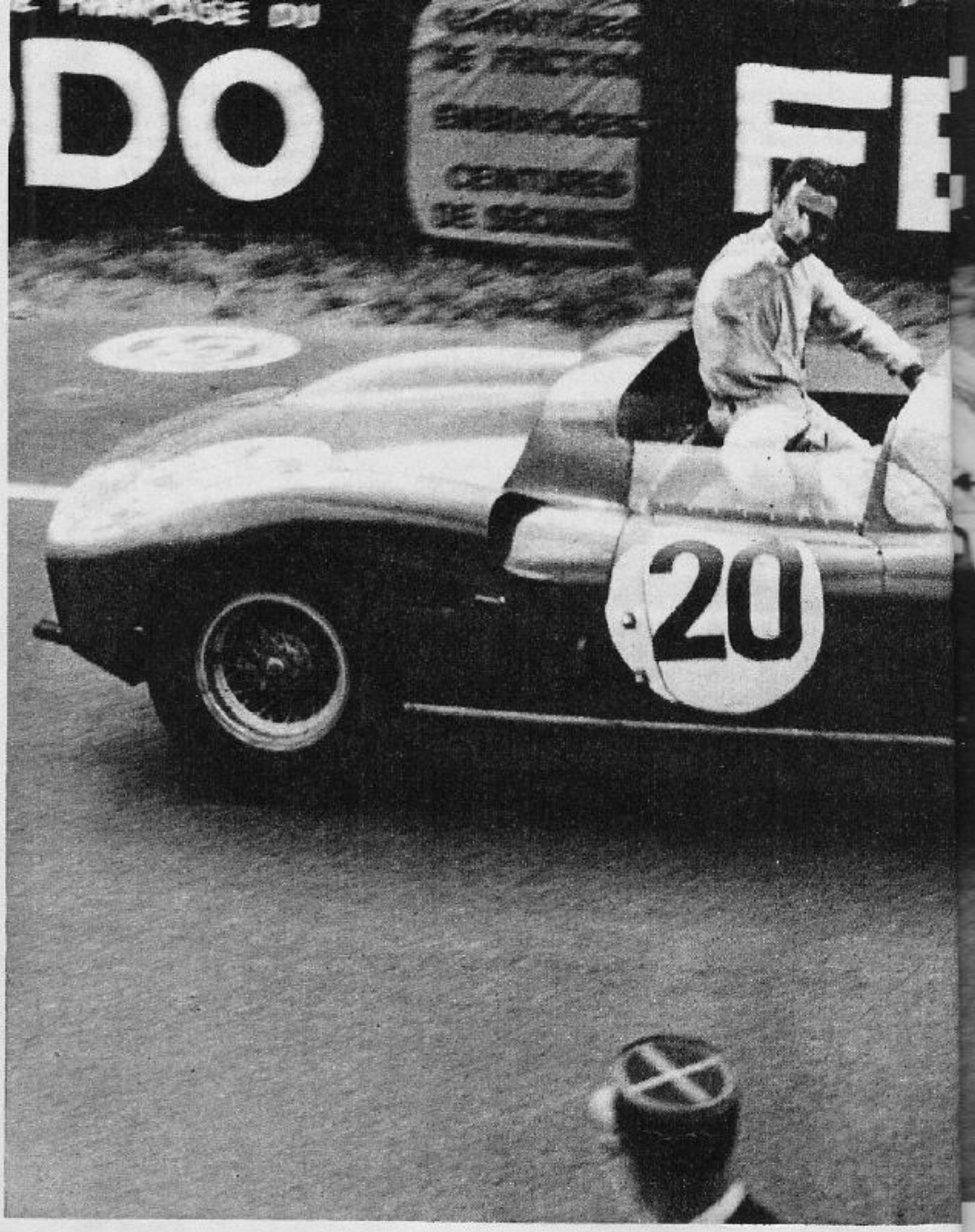
Lustre limpiador para autos

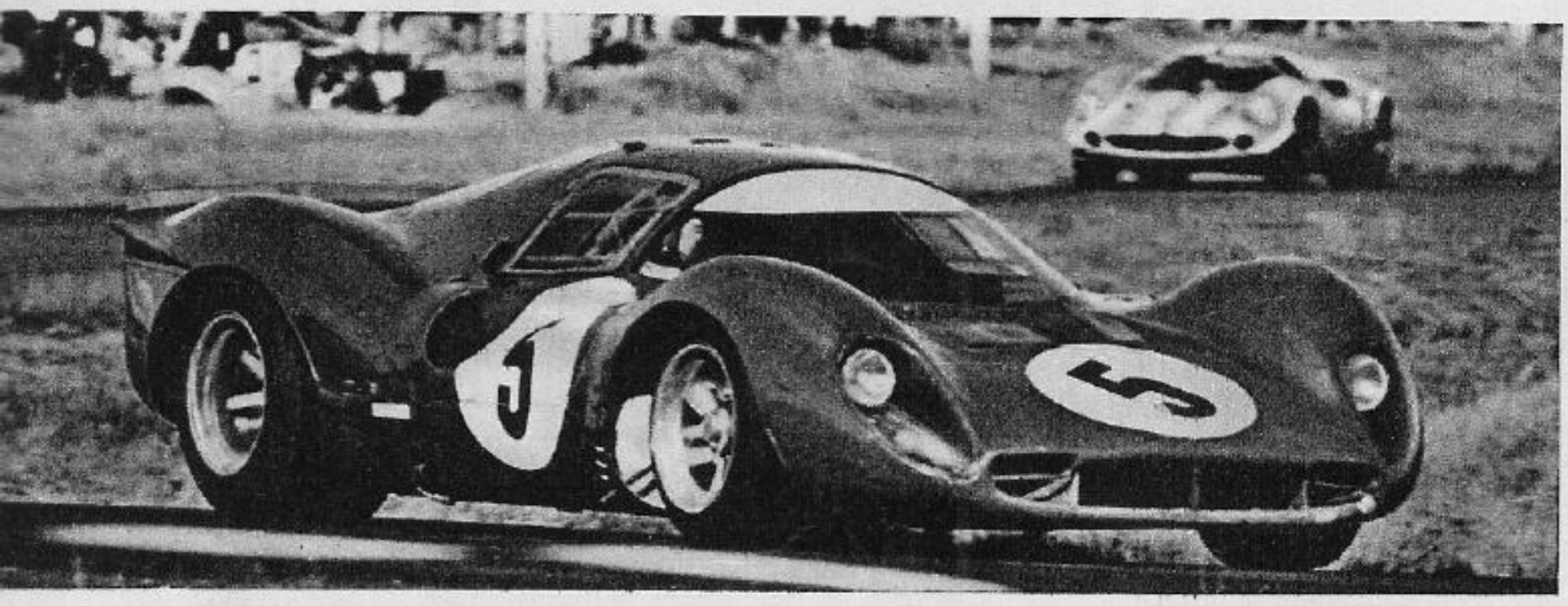


Garantizado por CERAS Johnson

LOS HIJOS DE LA TESTA ROSSA

Siete han sido los prototipos V-12 de Ferrari que tuvieron origen en el modelo Testa Rossa. Del 250-P a la novísima 312-P







Hacia fines del año 1962 la FIA promulgó la nueva reglamentación, en base a la cual, a partir de la siguiente temporada, se iba a disputar el Campeonato Mundial de Marcas. Este reglamento introducía por vez primera el concepto de "Prototipo", diferenciándolo del de "Sport", para el cual se exigía la homologación de una determinada cantidad de unidades producidas durante un año.

Ya en noviembre de 1962, cuando la temporada de carreras estaba tocando a su fin, Ferrari comenzó a probar con John Surtees como "collaudatore", en Monza, los coches que debían defender sus colores en la próxima temporada. Estos eran dos autos totalmente nuevos: el 250-P, un vehículo con motor en popa de tres litros V-12, y el 330-LMB, un Gran Turismo experimental en el cual se probaba el más reciente V-12 de cuatro litros (basado sin embargo en el cuatro litros que condujeron a la victoria Phil Hill-Olivier Gendebien en Le Mans en 1962).

El 250-P es el primero de los seis prototipos de doce cilindros que construyó Ferrari y que forman la orgullosa descendencia de la V-12 Testa Rossa tres litros que debutó en la Mille Miglia del año 1957. Este coche a su vez fue el descendiente —nominal por lo menos, ya que conceptualmente era muy distinto— del dos litros y cuatro cilindros Testa Rossa primitivo. La idea de Ferrari, que tenía el pálpito que la Comisión Deportiva Internacional estaba por

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Esta es la 275-P ganadora en Le Mans. Tenía motor en popa y 3,3 litros de cilindrada. La llevaron al triunfo Vaccarella y Guichet.

La 330-P3 corrió durante la temporada 1966. Tenía 420 CV a 8000 rpm. Es el primer prototipo ferrarista que utilizó la inyección indirecta Lucas.

Izquierda, abajo: la gloriosa 330-P4. Existieron dos versiones de este modelo: el spider y el techo duro. Su motor de cuatro litros erogaba 450 CV.



llevar el límite de cilindrada para los sport a los tres litros (cosa que recién se concretó para los prototipos en 1968), era la de colocar en un manuable chasis Testa Rossa dos litros el muy confiable V-12 tres litros del 250 GT. Con eso se aseguraba el poderle vender a sus clientes un aparato caminador y confiable y al mismo tiempo con pocas modificaciones (robustecimiento de bielas, pistones de alta compresión, cabezas de cilindros modificadas y seis carburadores duales de nuevo diseño) tener para su propia escuadra un coche ganador.

Volviendo al primero de los seis hijos de la V-12 Testa Rossa, digamos que se trataba de un auto bastante pequeño y ágil con motor trasero, que tenía como característica visual más destacable una rollbar tipo "aerofoil" por primera vez usada en competencias. El motor era básicamente idéntico al Testa Rossa: doble árbol de levas a la cabeza, con un diámetro y carrera de 73 x 58,8 mm en sus doce cilindros, lo que le daba una capacidad cúbica total de 2853 cm³. Con una relación de compresión de 9,5:1 a 7500 rpm tiraba 310 CV. El chasis de la 250.P era tubular reticulado espacial, su caja de cambios tenía cinco marchas y estaba formando un único conjunto con el diferencial. Los frenos eran a disco (marca Dunlop) y los traseros eran interiores. Este coche debutó ganando las XII horas de Sebring (1963) en manos de Surtess y el desaparecido Ludovico Scarfiotti.

En 1964 Ferrari reemplazó el 250-P por el 3,3 litros V-12 al que denominó 275-P. El motor del 275 era igual al del 250, salvo que las dimensiones de sus cilindros fueron llevadas a 72 x 68 mm, con alguna que otra mejora en sus cabezas de cilindros y carburación, con lo que la potencia erogada subió a 335 CV. Este coche siguió la estela de éxitos de su predecesor ganando —entre otras carreras puntables de ese año— Le Mans con Nino Vaccarella y Jean Guichet.

Ese mismo año, hacia fines de la temporada aparece el tercer descendiente: el modelo 330-P 1. Este coche tenía un motor de cuatro litros (3967 cm³ exactamente) derivado siempre indirectamente del original V-12 Testa Rossa y directamente de aquel 330-LMB que Surtees probó por vez primera en 1962 en Monza. Las dimensiones de este motor subieron a 77 x 71 mm y la compresión descendió a 8,8:1, con lo cual a 7200 rpm erogaba 370 CV. Las restantes características motrices permanecieron idénticas: 6 carburadores duales Weber, etcétera.

1965 ve nacer al 330-P2. Este coche mantiene el V-12 a 60° de cuatro litros, pero ya no es más doble árbol sino que lleva cuatro árboles de leva a la cabeza. Sube el índice de compresión a 9,5 y el régimen de rotación se eleva a 8000 rpm. La potencia llega cómodamente a 380 CV.

El chasis del 330-P2 no es más reticulado tubular, sino una mezcla de carrocería autoportante y bastidor reticulado accesorio. Las dimensiones del P2 también se incrementaron bastante respecto del primitivo 250 P, yéndose el largo total de la máquina a 4260 mm contra los cuatro metros iniciales —siempre manteniendo la clásica distancia entre ejes ferrariana: 2400 mm. Por primera vez Ferrari usa en la P2 llantas de aleación liviana.

El siguiente año —1966— nace la 330-P3. Aquí ya las cosas se le empiezan a poner feas a Ferrari por la aparición de Ford en la escena. Las analogías con la P2 son muchas, pero el P3 presenta inyección indirecta Lucas en lugar de los seis Weber. Las cabezas de cilindros son de distinto diseño, con cámaras de combustión nuevas y pistones diferentes que permiten elevar el índice de compresión a 11,4:1, con lo que la "polenta" subió a 420 CV, siempre a 8000 vueltas.

La utilización de aleaciones livianas en su construcción, permitió disminuir el peso de la P3 respecto de su antecesora (que pesaba 820 kg), en 100 kg.

La sexta máquina de la serie de prototipos V-12, ve la luz en 1967. Es la 330-P4. Se mantienen inmutables las dimensiones de carrera y diámetro (igual cilindrada) siempre doce en "V" a 60°, pero se adoptan las nuevas cabezas de cilindro tipo "V3" (tres válvulas por cilindro) con aspiración al centro y los escapes por el lado externo, diseño idéntico al utilizado en los motores de F. 1 vencedores en Monza en el G. P. de Italia.

La inyección sigue siendo indirecta Lucas y la potencia alcanzada está ya en los 450 CV. En la P4 se abandonaron los frenos y gomas Dunlop, por los Girling y Firestone, respectivamente.

Y finalmente llegamos a 1969 (1968 fue año "by" para Ferrari en el Torneo de Marcas) y la presentación del nuevo prototipo que por mandato del nuevo reglamento de la CDI, debía regirse por el tope de tres litros. El nuevo prototipo se llama 312-P y es lo más nuevo y eficiente conocido hasta la fecha en bipostos corsa. 420 CV a 9800 rpm; 680 kg de peso y ¡oh, sorpresa! Ferrari abandona por primera vez sus tradicionales 2,4 metros entre ejes para adoptar exquisitamente 2,370 m.

Las dimensiones de los cilindros son ahora 77 mm de diámetro por 53,5 mm de carrera. El índice de compresión: 11 a 1.

Pero esto es historia muy reciente. La única carrera disputada por el séptimo descendiente directo de la Testa Rossa —su debut— fue bastante exitosa, ya que fue segundo en Sebring con Amon y Andretti.

Ferrari confía plenamente en esta máquina para el presente campeonato. A decir verdad y por lo hecho en Sebring, nosotros también confiamos, aunque no tan plenamente, y de esto sólo tienen la culpa el Ford GT40 y los Porsche 908.

Parabrisas

CORSA

test

CHEVROLET

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SPECIAL

Viajando por distintos y exigentes caminos de la provincia de Buenos Aires, en el Autódromo Municipal y por las calles de la ciudad, probamos para ustedes el nuevo Chevrolet Special '69. El modelo económico de General Motors

Previos contactos a nivel de Director y posteriores llamadas telefónicas a nivel de Jefe de Redacción, una mañana nos tomamos el colectivo a nivel de Redactor para aterrizar en la avenida San Martín y General Paz, latifundios de la General Motors Argentina. Con decisión y buena letra nos hicimos anunciar como encargados de retirar el coche para el Road-Test de la revista Parabrisas Corsa. Esa presentación puso en marcha la eficiencia GM, e instantes después traspasábamos la custodiada puerta de ingreso a la planta, sentados muy muelles a nivel de ejecutivo. (Todo lo que entra se debita, todo lo que sale se acredita . . .)

El coche seleccionado para las pruebas era básicamente el mismo Chevrolet Special aparecido en el mercado en 1964, con las mismas características determinadas por ser el modelo más económico de la casa y el mismo motor de 194 pulgadas cúbicas. (En 1966 el Special salió con el motor "grande", igual al que propulsaba al modelo Super, de 230 pulgadas cúbicas). Pero lo que destacaba al nuevo Special '69 sobre el resto de los modelos de la línea Chevrolet era el recurso más publicitario que práctico de haber sido rebajado considerablemente su precio de venta al público. Y comenzamos a hacer kilómetros y anotaciones.

EL VIAJE

Fundamental para el Road-Test (prueba de carretera, literalmente) era emprender en primera instancia un viaje. Para poder comprobar así el comportamiento del coche en distintos suelos y bajo distintas circunstancias. Como el tiempo apremiaba (N. de la R.: No se sabe por qué, pero el tiempo siempre apremia, aunque haya mucho tiempo) optamos por un recorrido que reuniera variedad de tipos de caminos, sin que el kilometraje total del recorrido se hiciera demasiado alto.

Dedo en mapa, trazamos una ruta que desde Buenos Aires nos llevara hasta Mar del Plata sobre un piso de tierra con marcados desniveles (serrucho, pozos y muchos lomos de burro) para exigir a la suspensión trabajos extraordinarios. (Consideramos que el modelo Special estará dirigido a atraer el mercado de taxis, en donde la suspensión, junto con el índice de consumo y una carrocería fuerte configuran los tres requisitos primordiales que determinarán la elección). Así la ruta 11 provincial nos dejaría en Mar del Plata, desde donde seguiríamos hasta Tandil por pavimento, para allí tener la oportunidad de recorrer las sierras y poder probar nuestra máquina en el nuevo terreno. Previamente pasaríamos por Balcarce, lugar al que llegaríamos por caminos de tierra diferentes en su consistencia al camino de la costa. Finalmente, volveríamos a Buenos Aires por la ruta 3, lo que nos permitiría mantener velocidad de crucero más alta y ver qué pasaba a regímenes altos.

El viaje se hizo. Tuvimos todo lo →

previsto y un poco más, ya que el temporal que azotó esos días el sur de la provincia agregó barro a los suelos presupuestos.

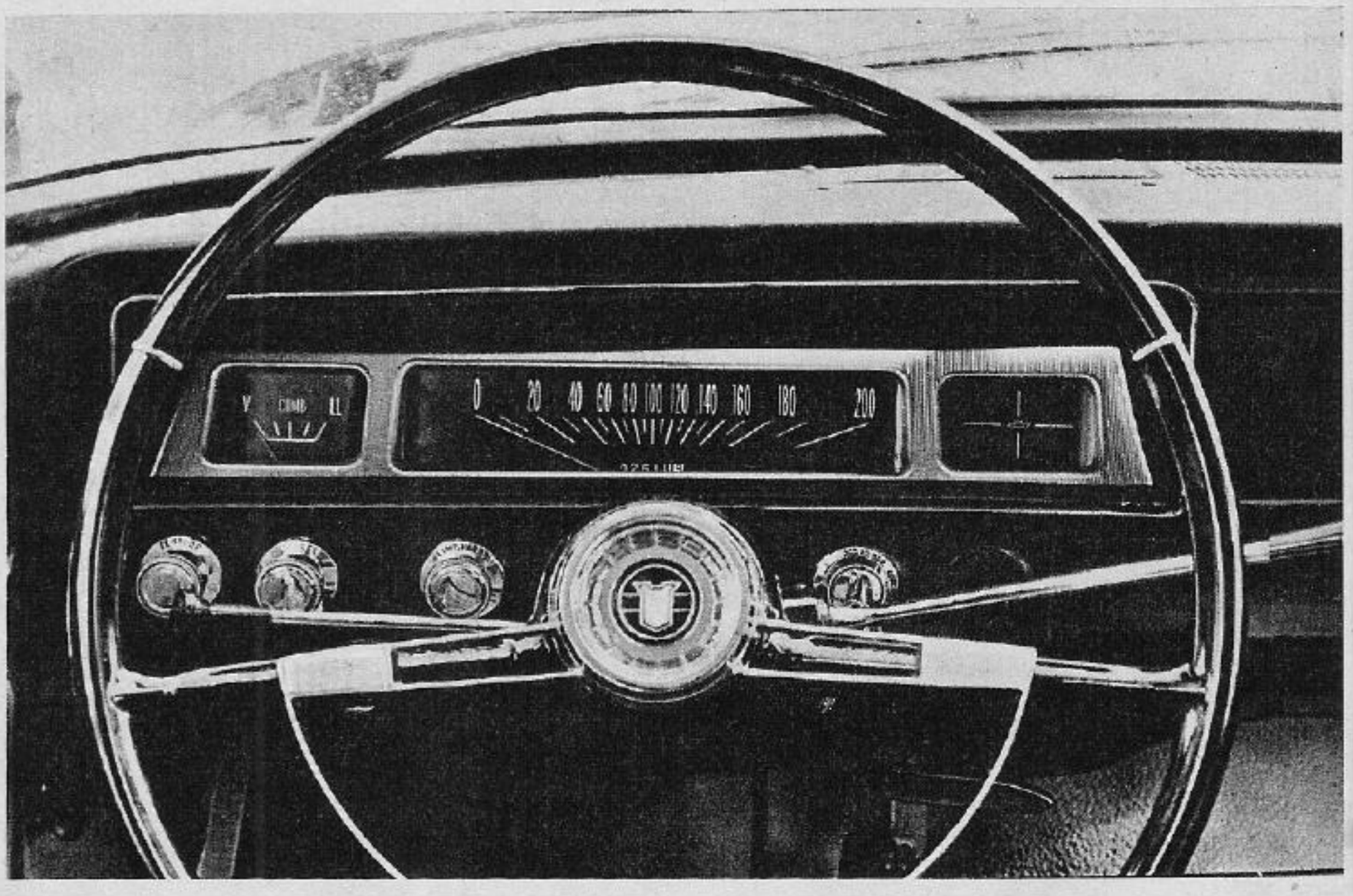
No surgió ningún inconveniente mecánico y pudimos sacar claras conclusiones. En Buenos Aires habíamos pinchado dos cámaras y nos llamó la atención, pero a 20 kilómetros de Mar de Ajó (985 kilómetros en el cuentakilómetros del auto, recorridos desde que salió de fábrica) se pinchó la tercera rueda. Y al día siguiente se pincharon otras dos y simultáneamente, lo que nos dejó un par de horas al costado del camino esperando por otro Chevrolet o quien tuviera alguna rueda de auxilio similar para sacarnos del apuro (llevábamos una sola de recambio). Por fin un generoso Valiant que iba en nuestra dirección nos facilitó su goma de auxilio. Una cámara había perdido el pico —supimos más tarde— y la otra tenía aparentes fallas de material. Compramos una cámara nueva y optamos por dar más presión que la aconsejada por el manual de fábrica a las cuatro ruedas. Llevamos las traseras de 26 a 30 libras y las delanteras de 24 a 28 libras. Después de eso, una sola pinchadura más tuvimos en todo nuestro recorrido. Felizmente —después comentábamos— el gato con que viene equipado el coche es del muy práctico sistema de enganche en el paragolpes, lo que hacía la tarea de cambiar reiteradamente ruedas muy fácil y rápida.

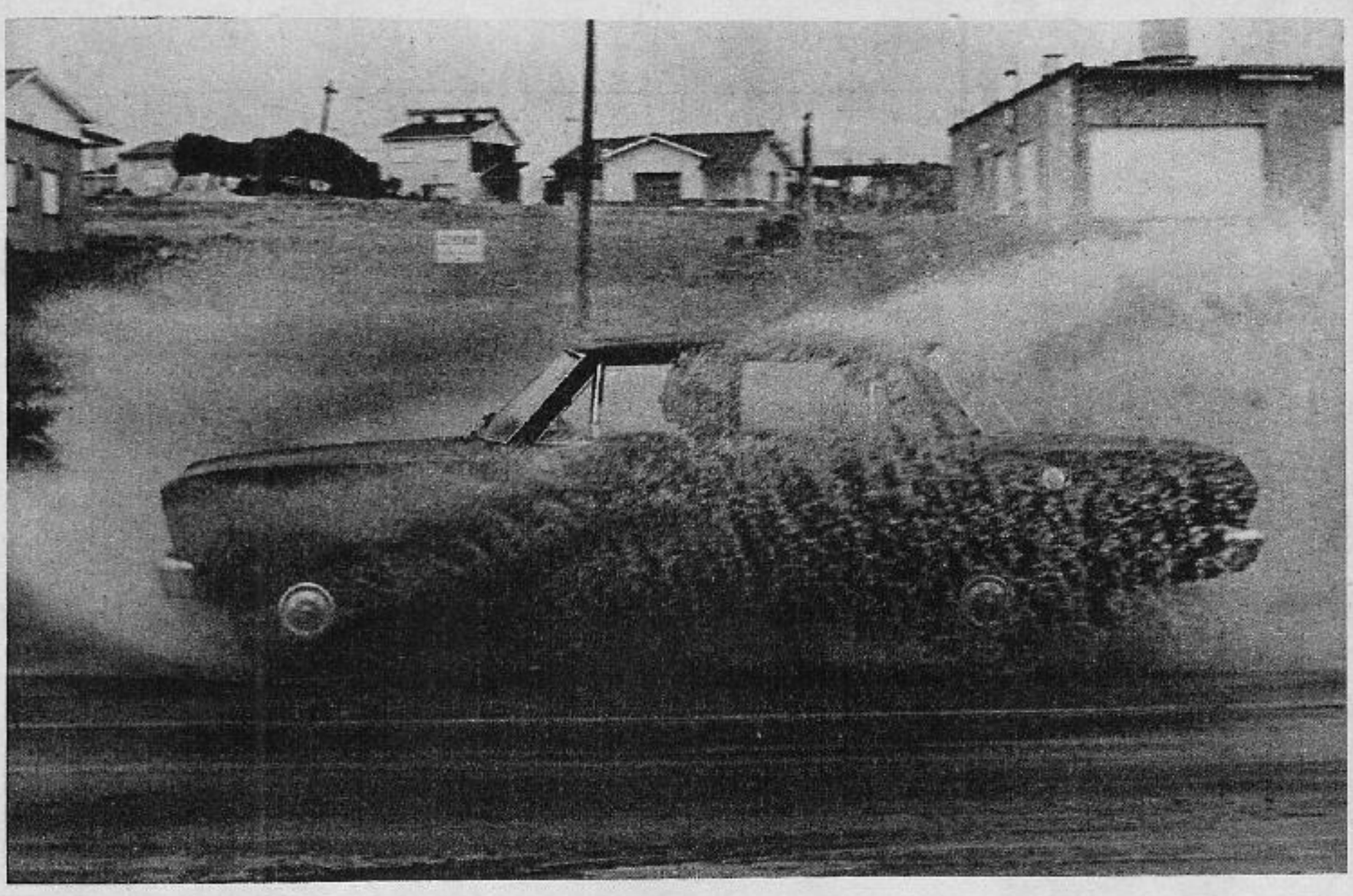
La falta de un elemento imprescindible como es el cinturón de seguridad se hizo evidente. Sobre todo cuando pudimos rutear a velocidades que oscilaban en algunos tramos entre los 130 y los 140 km/hora en esos momentos (la idea de las repetidas pinchaduras de gomas nos asaltaba de manera obsesiva). Prescindir de equipar cualquier auto con cinturones de seguridad es, en cuanto a nuestros conceptos, imperdonable por parte de las fábricas. (Ya es hora de que el factor seguridad prive sobre el factor costos.)

La suspensión se comportó como para merecer una destacada mención. Se han reforzado las tornetas y los soportes de amortiguadores (los que se notan mejorados) por lo que la suspensión soportó felizmente el "mal trato" en todo terreno. No obstante, vuelto a la fábrica el coche, el departamento de ingeniería informó que algunos elementos de la suspensión se habían resentido.

El temporal que nos sorprendió en viaje vino acompañado por vientos de altas velocidades. Saliendo de Tandil comenzamos a sentir los efectos del fuerte viento. Hasta allí el coche, viajando en rectas, acusaba algunos vicios de estabilidad. Gobernarlo se hizo difícil, y si un coche moderno "crucereando" a 130/140 km/h debe ser tan dócil como lo es para ir hasta el quiosco de la esquina, nuestro Special sufría sensibles desplazamientos laterales.

Los frenos —aunque menos— siguen gozando de la avitaminosis habitual. Las cintas se han agran-

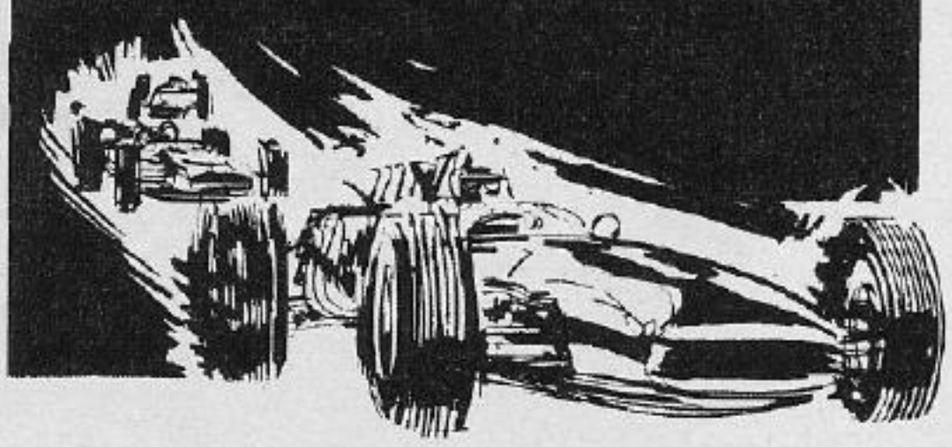




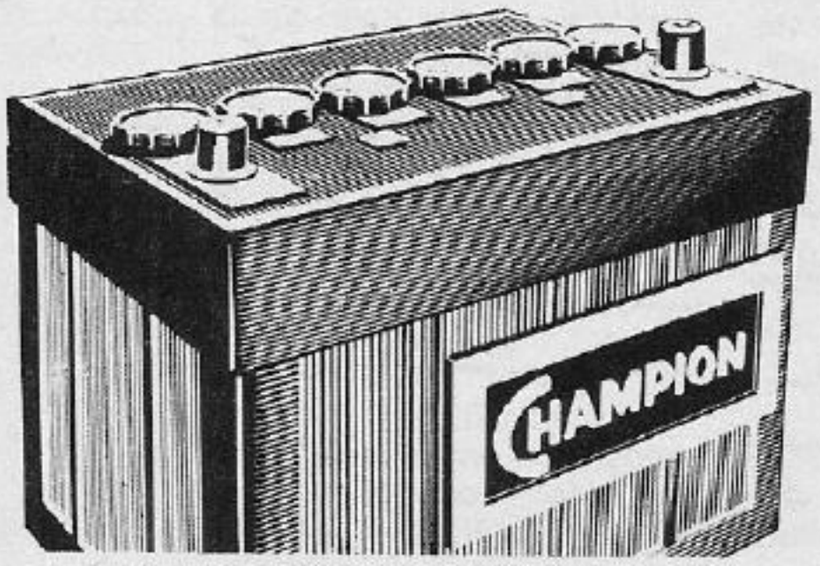
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



buena marcha y performance...



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





CHAMPION

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

dado y la mejora con respecto a modelos anteriores es evidente pero a velocidades elevadas una extraña sensación de desasosiego y falta de protección se hace presente ante la emergencia de oprimir el pedal de freno hasta el fondo (lo que requiere, además, una marcada fortaleza de extremidades inferiores).

En cuanto a la respuesta en curvas, la situación, confrontando con modelos anteriores, ha mejorado. Aunque la tendencia sigue siendo sobrevirante y la corrección lenta por la desmultiplicación de dirección, en general el coche se ha "neutralizado". El rolido también ha disminuido.

Por último, haciendo un promedio del consumo medido a distintas velocidades, tomando como datos lo que consume a 80, 100, 120 y 140 km/h, sumándolos y dividiéndolos por cuatro, logramos un consumo de 6,7 kilómetros por litro, a una velocidad de 110 km/h promedio.

COMODIDAD Y JUICIOS

El caso de quien hizo las pruebas del coche es muy especial, debido entre otras cosas a su metro casi noventa de estatura, lo que provocó un desmesurado desarrollo de su "antepierna". A pesar de ello, la posición de manejo resultó cómoda y bastante aproximada al ideal. A pesar de que el recorrido del asiento delantero está limitado hacia atrás. Y está limitado en tal medida, que si se lo lleva a su tope posterior, el respaldo del asiento impide el accionamiento de la manija levantavidrios trasera. Pero eso no hace, de ninguna manera, a la comodidad interior. Pueden viajar sin mayores problemas y con comodidad seis personas. Las puertas delanteras y traseras permiten acceso y salida con libertad y amplitud. Ello se debe también en parte a la altura del techo (alto), que una vez dentro del coche da una sensación (real) de amplitud interior. Las piernas de quienes viajan en el asiento trasero pueden ubicarse con comodidad. Pero ellos deben padecer la falta de apoyabrazos y la consecuente búsqueda de "dónde poner los brazos". Lo mismo que la falta de ceniceros determinada, como muchas otras cosas imprescindibles, por la necesidad de economizar elementos para lograr la famosa rebaja del diez por ciento en el precio de venta al público.

La posición de manejo, agreguemos por último, en cuanto al accionamiento de brazos y piernas está O.K. El volante cercano a los pedales lo permite y los brazos se pueden llevar hasta el volante con un ángulo de codos de 120°. Pero es la posición que obliga el asiento lo que produce cierta fatiga, luego de recorrer un par de cientos de kilómetros.

TERMINACION

Espartano al máximo, el Chevrolet Special no desagrada —al contrario— por su falta de cromados y superficialidades. La terminación, en general, regularmente buena. Tornillos mal puestos, chapas onduladas, cuando deberían ser planos rectos y una notable inclinación por la escasa calidad de materiales empleados. No obstante, finalizado el exigente viaje, no pudimos detectar ruidos que pudieran provocar partes de la carrocería flojas.

La prueba de filtraciones la tuvimos cuando soportamos los dos días de temporal. Solamente detectamos unas gotas de agua que habían conseguido colarse por el torpedo del lado del asiento derecho. Lo mismo pudimos apreciar para la tierra. Luego de correr cientos de kilómetros en el polvo, manos, asientos, interior, ropa y cara mostraban pocas huellas de ennegrecimiento involuntario. Impactante el efecto estético de los faros simples y la parrilla sobria, nada recargada.

MANEJO EN CIUDAD

A pesar de estar equipado con el motor "chico", la agilidad es uno de los rasgos destacados del Special. Ideal para movilizarse en el tráfico, aunque con frecuencia hay que apelar a la segunda, ya que la *carburación* es el punto flojísimo del coche. Podría salir de muchas situaciones en tercera, pero un persistente tosido en baja obligaba a poner la segunda en el coche que nos tocó probar. Sacándolo de "abajo" el coche se atora y sobreviene el consecuente "cabezazo".

Su tamaño no es del todo apropiado para encontrar muchos lugares en el centro de Buenos Aires donde estacionarlo. La dirección exige para la maniobra de estacionamiento una cantidad excesiva de vueltas de volante. El radio de giro es corto y bueno.

Los movimientos para accionar la palanca de cambios son cortos y ajustados. Merecen por lo tanto destacarse especialmente, por tratarse de una palanca de cambios en la columna de dirección. El freno de mano es sumamente efectivo y la bocina, sin ser estridente, resultó efectiva en la ruta y en la ciudad. Aunque tiene el inconveniente del medio aro en el volante para su accionamiento. Así resulta que manejando en la posición más lógica (las manos puestas en las 10 y 10 de las agujas del reloj), ante una rápida necesidad de oprimirla, las manos tantean como locas, hasta que uno se habitúa a buscarla en su lugar en la mitad inferior del volante.

El arranque por la mañana, en nuestro caso, fue siempre dificultoso, lento y se hizo necesario un largo calentamiento en *ralentí* para evitar los vicios de carburación.

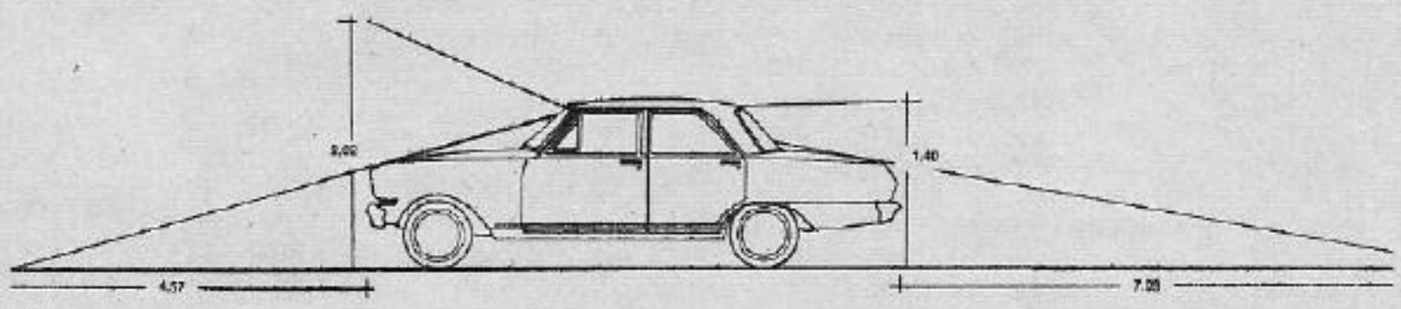
VISIBILIDAD

Muy buena por los cuatro costados. Con un pequeño punto ciego del lado trasero, opuesto al conductor. Lugar, por otra parte, de

(Continúa en página 37)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

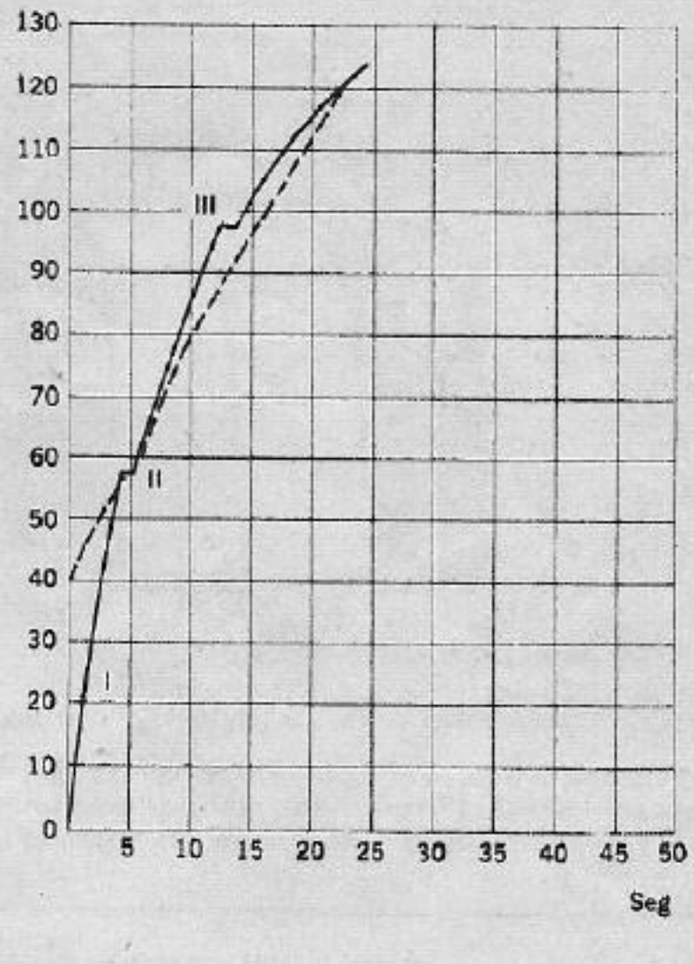




Amplia visibilidad hacia adelante, atrás y los costados. Las superficies vidriadas son generosas y el punto ciego es casi inapreciable.

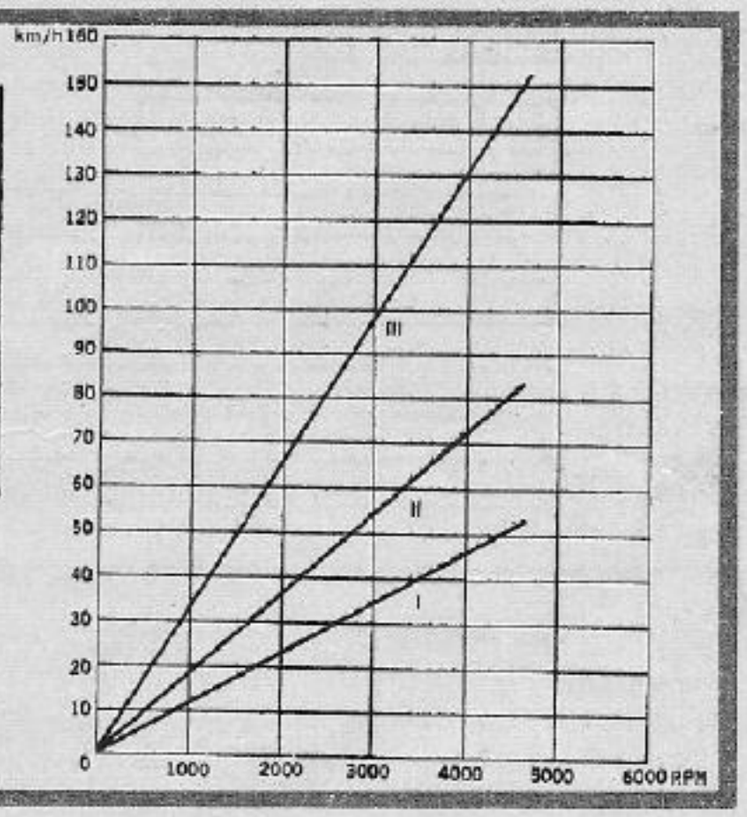
Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	2
0-40	3
0-60	4,7
0-80	8,9
0-100	13
0-120	22

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	5,2
40 — 80	10
40 — 100	15,8
40 — 120	24,3

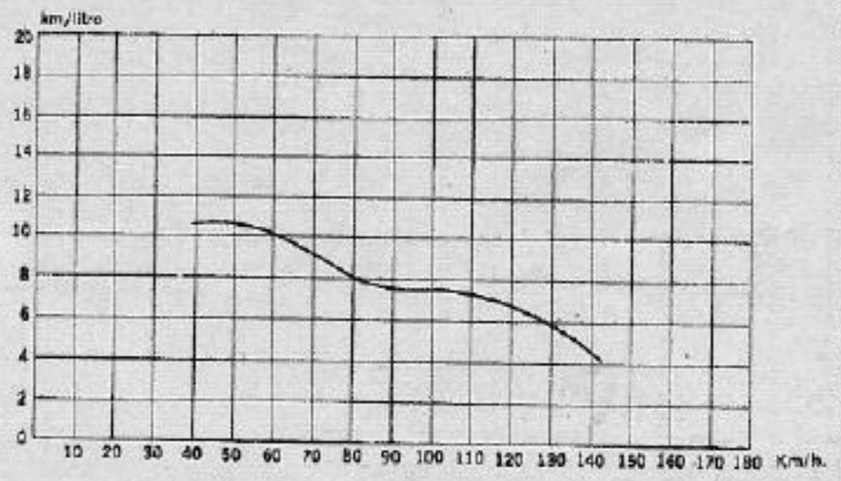


RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	11,92
1000	II	19,75
1000	III	33,38

Una primera larga que alcanza los 59 km/h aprovechando la relación de puente trasero corta. La segunda es intermedia y llega a los 97 km/h. La directa es de gran elasticidad por las características del motor.



Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	10,5
60	10
80	8
100	7,6
120	6,8
140	4,5





En el espacioso baúl entraron todas las valijas que se ven en la foto. Tres valijas grandes cuyas medidas son 64x48x17 cm; dos valijas medianas de 54x39x15 cm y cuatro valijas chicas de 44x37 x13cm. Las valijas utilizadas son de las marcas Inn y Rosenthal.

VELOCIDADES MAXIMAS DE LOS CAMBIOS DE MARCHAS

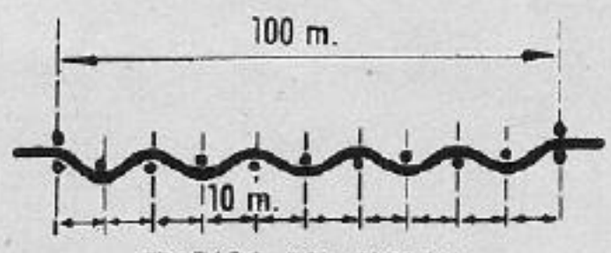
1ª - 2ª	.....	59 km/h.
2ª - 3ª	.....	97 km/h.

VELOCIDAD MAXIMA

153,785 km/h.

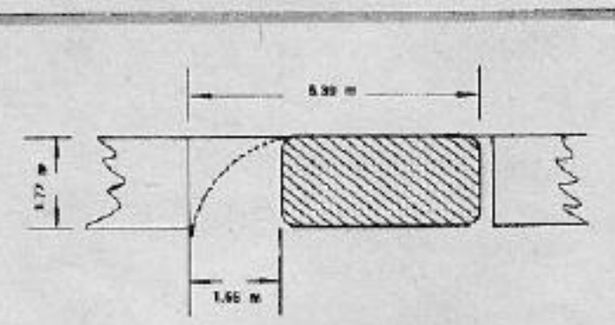
CONTROL DE VELOCIMETRO

Velocímetro Indicaba (km/h)	*Correspondía Velocidad real (km/h)*
20	19,5
40	38,4
60	57,8
80	77,9
100	100
120	120
140	142,6



TRAZADO DEL SLALOM

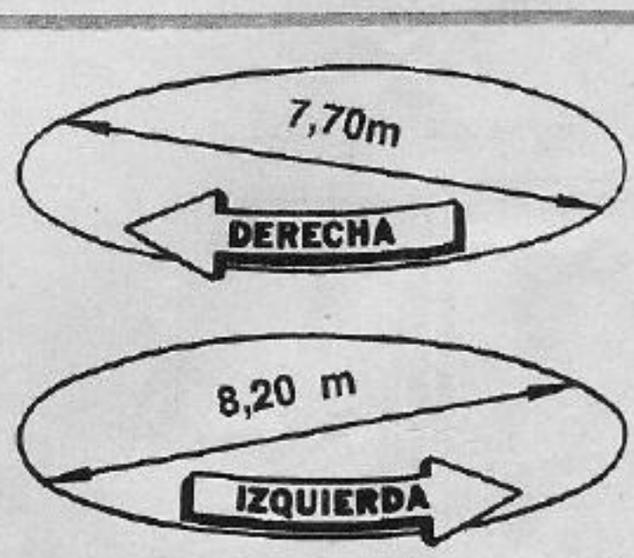
19 seg.

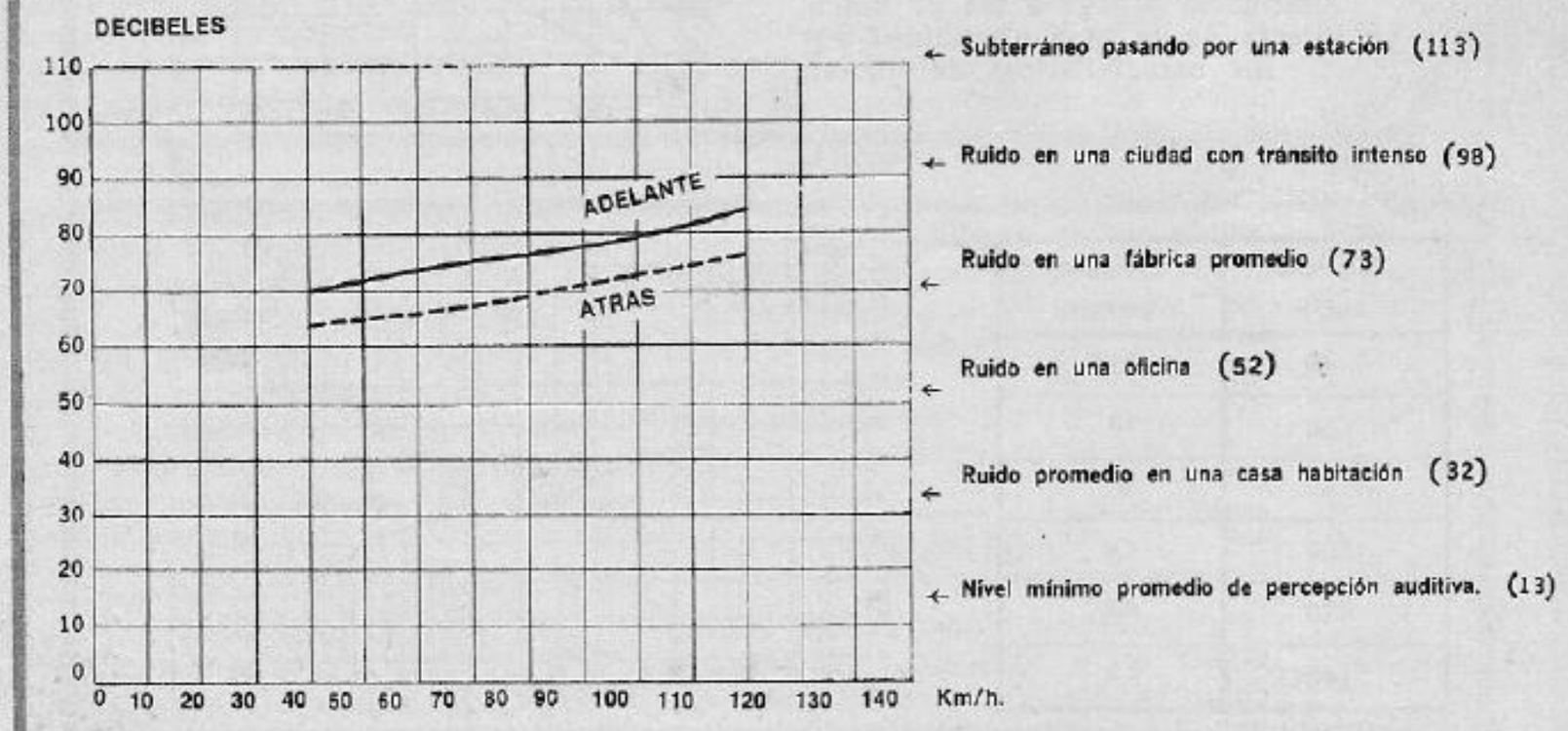


DISTANCIA DE FRENADO

Velocidad			
20 Km./h. a 0	2,7 m	0,80 m	D. T. = 3,50 m
40 Km./h a 0	5,5 m	7,30 m	D. T. = 12,80 m
60 Km./h. a 0	8 m	16,80 m	D. T. = 24,80 m
80 Km./h. a 0	11 m	29,50 m	D. T. = 40,50 m
100 Km./h. a 0	14 m	45,2 m	D. T. = 59,20 m
120 Km./h. a 0	16,5 m	64,80 m	D. T. = 81,30 m

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.





Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20		
40	70	64
60	73	66
80	78	69
100	80	73
120	84	75

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hay mucho más en este cien que sus 100 milímetros de largo.

Sí; desde el extremo de su famoso filtro hasta el otro extremo, hay mucho más que solamente 100 milímetros. Lo primero, su filtro, blanco y eficaz. En su longitud, el mismo inconfundible sabor de los suaves y excelentes tabacos que han hecho famoso a L&M. Pruébelos hoy en su paquete dorado. Los más distinguidos 100 milímetros.

POR FUERA, LA MODA: CIEN MILIMETROS.
POR DENTRO, LA MARCA: L&M.



Un producto de Liggett & Myers Inc.
Importado de U. S. A.

TEST CHEVROLET SPECIAL

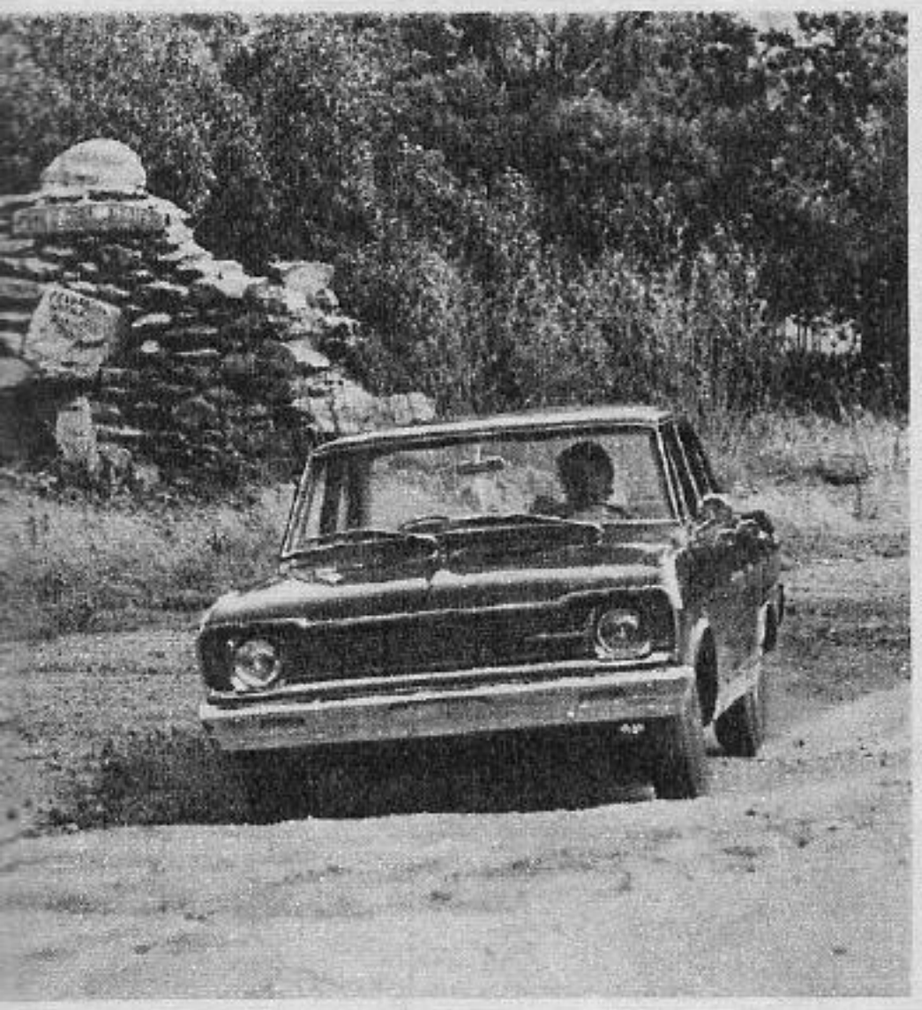




TABLA DE DATOS GENERALES

MOTOR

Marca y tipo	Chevrolet 194 (Special) 7 bancadas
Características	Válvulas en la cabeza. 6 cilindros en línea. 7 cojinetes de bancada.
Diámetro y carrera	90,49 mm x 82,55 mm
Cilindrada	3.179 cm³ (194 pulgadas cúbicas)
Relación de compresión	7,0 : 1
Potencia efectiva	108 HP a 4.400 rpm
Velocidad de marcha mínima	450-500 rpm
Luz de platinos	0,51 - 0,58 mm
Luz de bujías	0,9 mm
Par motor máximo (aproximado)	21,85 kg a 2.400 rpm
Orden de encendido	1-5-3-6-2-4
Bujías (equipo original)	AC-46N

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Capacidad	11,3 litros
Circulación	Forzada por bomba centrífuga con termostato
Presión de la tapa del radiador	13 lbs/pulg.²
Temperatura nominal	83° C
Indicador de temperatura	Tipo luminoso (luz roja de aviso) en el tablero

SISTEMA DE LUBRICACION

Tipo	A presión completa de cigüeñal, bielas, árbol de levas y balancines.
Capacidad de aceite	En el cárter con filtro 3 litros, sin filtro 4 litros
Caja de velocidades	1,3 litros
Diferencial	1,66 litros
Filtro de aceite	En derivación

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Capacidad de tanque	60 litros
Carburador	Zenith descendente de 1 Venturi. Con cebador manual.
Surtidor de marcha lenta	15
Surtidor de alta	35
Filtro de aire	En baño de aceite
Filtro de combustible	Unidad sellada
Bomba de combustible	A diafragma, mecánica

SISTEMA DE ENCENDIDO

Distribuidor	Con avance automático, centrífugo
Luz de platinos	0,51 - 0,58 mm
Orden de encendido	1-5-3-6.2-4
Bujías	Servicio normal AC-46N. Bujías más frías, para funcionamiento de servicio pesado continuo AC-43N.
Luz de bujías	0,9 mm

SISTEMA ELECTRICO

Batería	Delco D-55
Tensión nominal	12 V
Capacidad nominal	55 Amp. Hora (en régimen de 20 H)
Generador	12 volts, corriente continua
Motor de arranque	12 volts

EMBRAGUE

Tipo	Monodisco seco con resorte tipo diafragma (Belleville)
Diámetro	234,95 mm
Juego del pedal	20 a 25 mm

CAJA

Caja de velocidades	Tres velocidades adelante y marcha atrás. 2ª y 3ª sincronizadas
Relación de engranajes	Primera 2,80:1 - Segunda 1,69:1 - Tercera directa - Marcha atrás 3,80:1
Engranajes	Helicoidales, excepto en la marcha atrás con dientes de gran superficie.
Capacidad de lubricante	1,3 litros
Tipo de lubricante	Aceite para trasmisión SAE 90 (mineral puro)

TRASMISION

Eje trasero	Rígido
Relación de diferencial	3,54:1

FRENOS

Tipo	Duo-Servo en las cuatro ruedas. Hidráulicos con simple circuito
Freno de mano	En las ruedas traseras

DIRECCION

Tipo	Semirreversible con caja de dirección sistema tuerca con bolillas recirculantes
Desmultiplicación	25,4:1

SUSPENSION

Delantera	Independiente, a resortes helicoidales de acción lineal con torretas de nuevo diseño y soporte de amortiguadores.
Trasera	Tipo Hotchkiss, eje rígido, vinculado por dos elásticos longitudinales y dos amortiguadores inclinados.

NEUMATICOS

Medida	6,40 x 13 (capacidad 4 telas)
Presión de inflado	(Neumáticos fríos) Delanteros 24 libras, traseros 26 libras.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

muy poca importancia, suponiendo que cualquiera que nos quiera pasar lo haga por la izquierda. De cualquier forma ese punto está muy cerca del conductor y el espejo interior ofrece amplia visibilidad. Además, en nuestro coche se había agregado un espejo exterior en la puerta delantera izquierda.

MOTOR

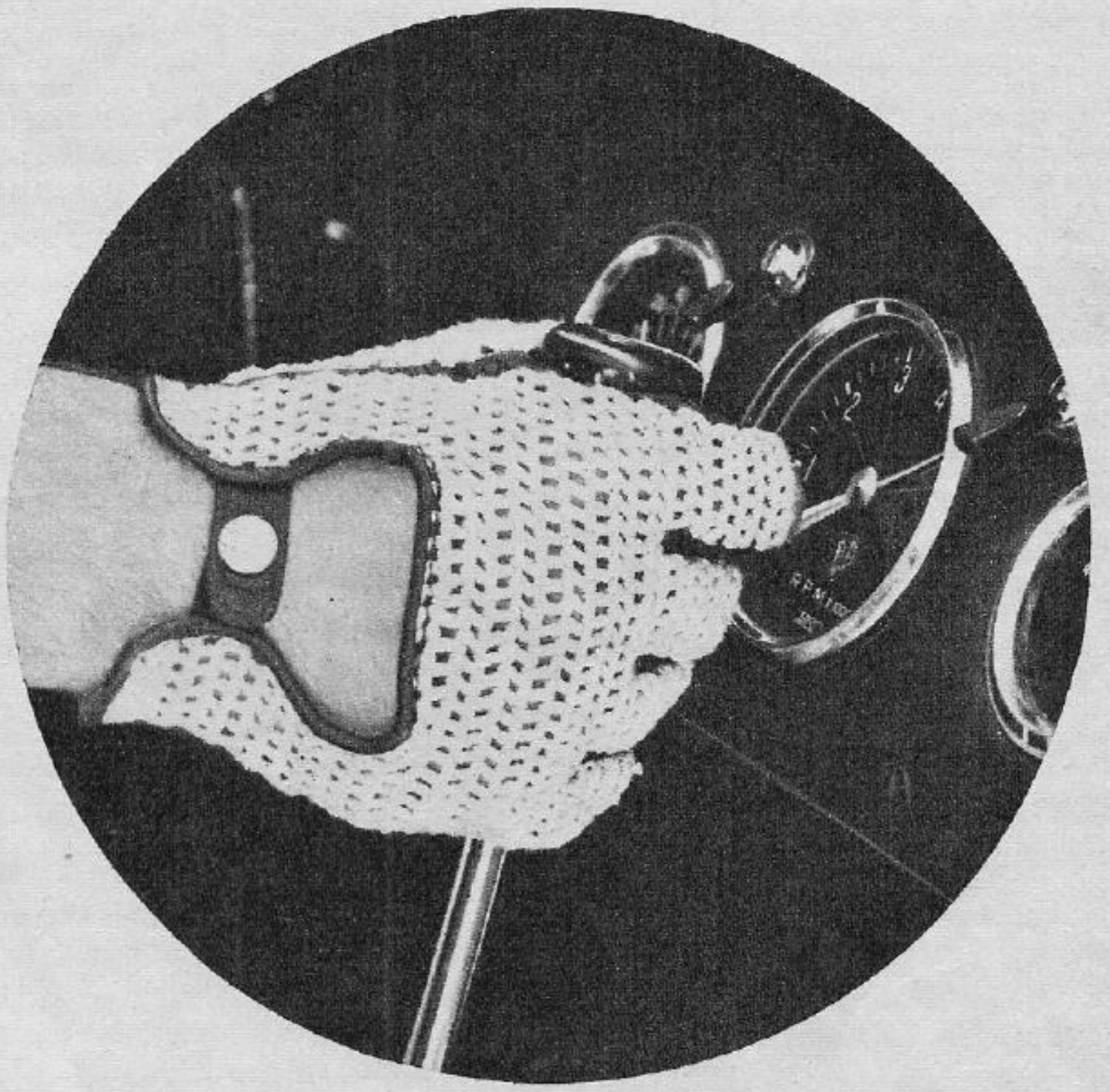
Confiable, con siete bancadas y una diferencia de medidas interiores con respecto a sus similares de marca, el motor de 194 pulgadas cúbicas se comportó perfectamente bien. Aguanta con serenidad regímenes altos de velocidad. Los tiempos de aceleración confirman la cupla motriz que suponíamos del motor. El silencio fue constante y en cualquier régimen. Una sola falla encontramos en nuestras pruebas: carburación. Pensamos en un principio que podía ser el resultado de una pequeña falla de puesta a punto en el armado. Pero cuando se le hizo el servicio completo en fábrica, promediando el test, volvimos a apreciar los mismos problemas de siempre.

CONTROLES

Muy poco de todo. Tres perillas en el tablero y sobre la izquierda del volante accionan el cebador manual, las luces (incluida luz interior, mediante un giro de la perilla) y el limpiaparabrisas. La luz de giro está en la barra de dirección. El cambio de luces mediante un botón en el piso. El freno de mano bajo el tablero a la derecha. Faltaría un guiño en el aro de bocina, entre otras cosas. Porque en cuanto al instrumental se limita a un marcador de nivel de nafta. Y nada más. Presión de aceite y temperatura de agua ("luces de bobo") están en el tablero dentro del cuadrante del velocímetro, junto a la luz de carga de la dínamo, que se apaga cuando el motor se pone en marcha y se enciende con la llave de contacto. La intención de economizar elementos, también se manifiesta aquí. El tablero no tiene ningún tipo de acolchado; falta un "sapito" de agua para el parabrisas; y también calefacción, lo que ya no puede considerarse como un "lujo". El seguro de volante es esa barra que fija la dirección, trabándose con los radios del volante. Las cerraduras son de escasa calidad y a los pocos días de uso se trabó uno de los seguros de las puertas traseras. Los levantavidrios son sólidos y cómodos de accionar.

El nuevo modelo Special promocionó a la marca y a sí mismo como el coche económico de la GM. Sin duda lo es. Por su precio, pero no por lo que se entrega. Equipándolo con los elementos que trae de fábrica cualquier coche de igual precio, el del Special aumenta en buenos pesos.

Tiene las mismas virtudes (que son muchas) y los mismos defectos de todos los Chevrolet. No deja por ello de ser un buen auto y que sin duda será elegido por muchos usuarios.



Rebaje brrrrmmmmmmmm

Cómo se tiene este auto en las curvas!
Bueno, confieso que cada día manejo mejor.
Sobre todo después que le puse al
auto las SP radiales, las cubiertas de Dunlop.
Yo siempre anduve con todo, porque el
auto "viaja" una barbaridad. Pero entrando
al mango en las curvas, se me iba para cualquier
lado. Me decidí a poner las Dunlop un día
de lluvia que casi me doy la piña. Las cubiertas
eran patines. Parece mentira cómo cambia
la performance de un auto con las cubiertas
adecuadas. Si hasta yo me siento otro.



CUBIERTAS

DUNLOP

SP RADIALES

Los neumáticos importados Dunlop tienen las mismas garantías de seguridad y confiabilidad que los neumáticos de competición Dunlop.

CHEVROLET SPECIAL

La eficiente suspensión y la dirección poco directa para la sierra fueron conclusiones resultantes de viajar por diferentes caminos





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



VISTIENDO



El Chevrolet Special '69 es el más desnudo de todos cuantos modelos ofrece la industria nacional. Con el fin de rebajar su precio hasta el último límite se lo ha desprovisto, por parte de la fábrica, de todo aquello que no sea elemental en el funcionamiento de la máquina. Aunque sí lo sea para el feliz funcionamiento de su propietario.

Espartano (y un poco más) por fuera y por dentro, se hace evidente a simple vista una imperiosa necesidad de vestirlo. Ropaje que para el caso de los taxímetros —posibles grandes candidatos— no sería tan imprescindible, pero quien acuda a este modelo de la General Motors en busca de un "grande" a precio de mediano deberá forzosamente caer "en el gasto".

En cuanto tuvimos nuestro ejemplar en manos, comenzamos la recorrida por las casas de venta de accesorios en busca de todas esas cosas a las que casi inevitablemente tendrá que recurrir nuestro lector propietario de su flamante Special. La tarea resultó larga pero agradable; gracias a ello, el lector encontrará aquí parte de su trabajo efectuado por nuestra revista. Acepte o no nuestras sugerencias, escapa ya de nuestras manos; por eso nos limitamos a sugerirle echar un vistazo a la lista preparada y a ver qué elige para su nuevo Chevrolet.

EN LA LAMINA COLOR

(1) Bocina Svezia italiana de tres tonos (Il sorpasso auténtica), $ 18.000 en Todo-Car S. A., Avda. Maipú 1508, Vicente López.

(2) Viseras parasol con espejo para el retoque final de la acompañante (el modelo Special '69 trae sólo la visera del lado del conductor), $ 1.680 c/u. en Autopista S.C.A., Cochabamba 2296, Capital.

(3) Banda antichoque para el tablero, 5.000 pesos en Autopista S.C.A.

(4) Faro Carello de iodo-cuarzo, $ 16.000 en Todo-Car S. A.

(5) Manta para acostarse cuando se hace necesario echar una mirada por abajo del auto, a la vez sirve como valija porta herramientas, $ 3.500 en Autopista S.C.A.

(6) Linterna autoportable de cuatro elementos, $ 1.570 en Autopista S.C.A.

(7) Acolchado completo de tablero, 4.500 pesos en Autopista S.C.A.

(8) Alfombra completa unifaz, $ 2.800 en Autopista S.C.A.

(9) Llanta de medida 13" x 5½" pintada, $ 6.000 en Cimetal, Santa Fe 4949, Capital. La cubierta es una Pirelli Super Sport y cuesta 30.100 pesos completa con cámara en Neumáticos Gutiérrez, Santa Fe 4960, Cap.

(10) Ruedas Cimetal cromadas y pintadas de distintos colores, $ 7.000 en Cimetal.

(11) Rueda de magnesio-titanio de Ruedas Argentinas y especial para Chevrolet, 16.000 pesos en Todo-Car S. A.

(12) Balizas triángulo para estar en reglamento, $ 1.000 c/u. en Todo-Car.

(13) Matafuego cromado (reglamentario en la Prov. de Bs. As.) de 500 grs, $ 2.600 en Todo-Car.

(14) Alfombras individuales de distintos colores, $ 300 c/u. en Autopista.

(15) Espejo retrovisor deportivo japonés, $ 2.700 en Todo-Car S. A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AL SPECIAL

Todo lo que puede interesarle para equipar su flamante Chevrolet Special. Los accesorios imprescindibles y los no tan, sus precios y lugares donde adquirirlos

(16) Espejo retrovisor-guiñada también japonés, $ 5.200 en Todo-Car S. A.

(17) Conjunto de apoyabrazos delantero, trasero sin cenicero y cenicero colocado en apoyabrazos trasero, $ 1.300, 1.380 y 800 el cenicero solo.

(18) Volante deportivo Sandrini de fibra y aluminio, $ 12.400 en Autopista.

(19) Volante deportivo Sandrini modelo F. 1 de cuero y aluminio, $ 19.000 en Todo-Car S. A.

(20) Volante deportivo también Sandrini, modelo Dino ¢ 41 cm, $ 18.900 en Autopista S.C.A.

(21) Portaequipaje galvanizado (resultó sumamente práctico y funcional) de 120 x 130 cm, $ 5.100 en Todo-Car S. A.

(22) Pedal de acelerador deportivo, 1.400 pesos en Autopista S.C.A.

(23) Manijas de techo, $ 1.950 c/u. en Autopista S.C.A.

(24) Manijas de puerta especiales, $ 400 c/u. en Autopista S.C.A.

(25) Antena de radio con mástil intercambiable, $ 1.800 en Autopista S.C.A.

(26) Buscahuellas alemán Hella, para colocar contra el parabrisas, $ 5.000 en Todo-Car S. A.

(27) Cinturón de seguridad de bandolera, $ 3.500 en Autopista S.C.A.

(28) Cubre volante de cuero, $ 500 en Autopista S.C.A.

(29) Butaca Deportiva anatómica, $ 17.000 en Autopista S.C.A.

(30) Consola con cuatro instrumentos (Amperímetro, Manómetro, Vacuómetro y tacómetro BRD), $ 20.740 en Autopista S.C.A.

(31) Tacómetro electrónico BRD de 12 V, 6 cil., 4 tiempos, con cubierta metálica frostinada para poner sobre el tablero, $ 15.000 en Todo-Car S. A.

(32) Tablerito de dos bocas, (amperímetro y manómetro), $ 3.700 en Todo-Car S. A.

(33) Tablero de tres instrumentos (Manómetro, amperímetro y vacuómetro), $ 4.860 en Autopista S.C.A.

(34) Tablero de dos instrumentos (Amperímetro y Voltímetro Jaeger) $ 7.300 en Autopista S.C.A.

(35) Crique eléctrico Yasta, $ 17.000 en Todo-Car S. A.

(36) Reloj rectangular Jaeger, $ 15.000 en Todo-Car S. A.

(37) Palanca al piso Tirabasso, $ 21.000 en Autopista S.C.A.

(38) Servo freno Rosli, $ 16.000 en Todo-Car S. A.

(39) Cinturón de seguridad Cuidex combinado, $ 5.400 en Todo-Car S. A.

(40) Accesorio para asiento delantero derecho, Anusia (90-70-93) y 1.76 de altura. No tiene precio.

"HAY DETALLES FUNDAMENTALES, SUMAMENTE IMPORTANTES"

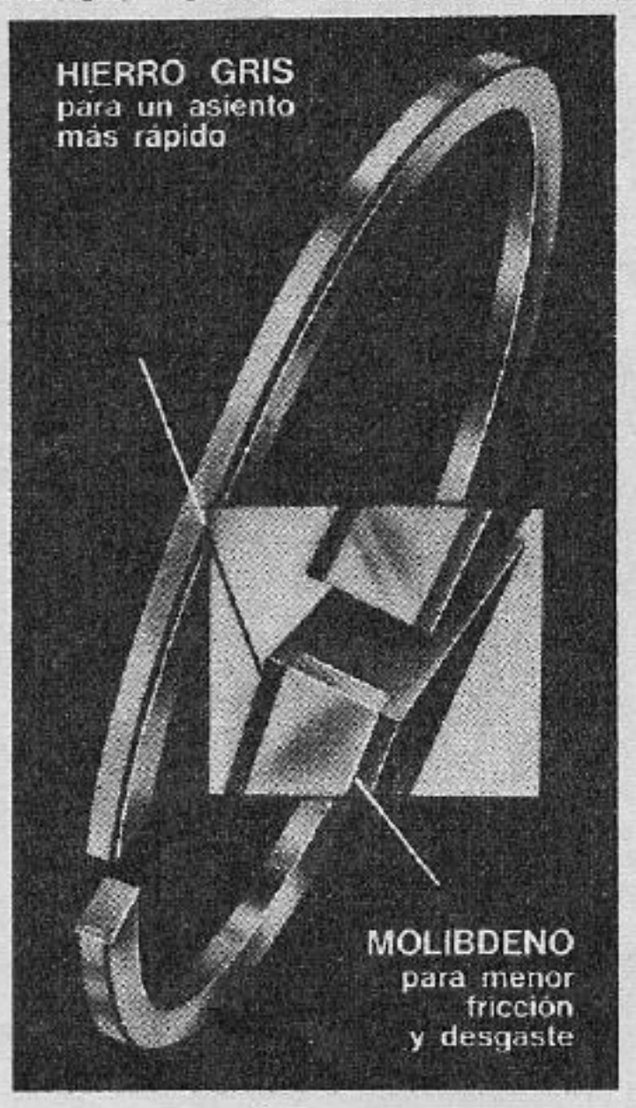
MOLYARO

AROS CON MOLIBDENO

TRW fue la primer Empresa en producir aros con Molibdeno y los provee actualmente en los Estados Unidos para Equipo Original y para el mercado de Reposición.

El Molibdeno pertenece a la misma familia química que el cromo. Sus propiedades físicas, sin embargo, son mucho más impresionantes. Coeficiente de fricción más bajo, mayor dureza y una resistencia extraordinaria al desgaste adhesivo.

* Cada juego originariamente controlado en el Centro de Investigaciones de TRW su información es suministrada posteriormente a fábricas de TRW instaladas en 17 países.



TRA ha desarrollado los procesos en la Argentina desde hace un año, con sus ingenieros que han permanecido un prolongado período en los EE.UU.

TRA desarrolla la fabricación de los aros con Molibdeno íntegramente en su planta industrial, ya que la técnica desarrollada por TRW para este tipo de aro exige equipo especial y máximos controles de calidad.

* Cada juego de aros producido por TRA en la Argentina es sometido a 75 diferentes controles de inspección, desde su fundición hasta la inspección final.

* Cada nuevo diseño es desarrollado, probado y controlado en laboratorios, pistas de pruebas y carreteras equivalentes a más de 150.000 kms. de uso.

✳ Solo después de cumplidas estas exigencias de TRW y de TRA entregamos al mercado este extraordinario aro de molibdeno en juegos

MOLYARO

ya experimentados - listos para colocar

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

Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F. — TRW INC.

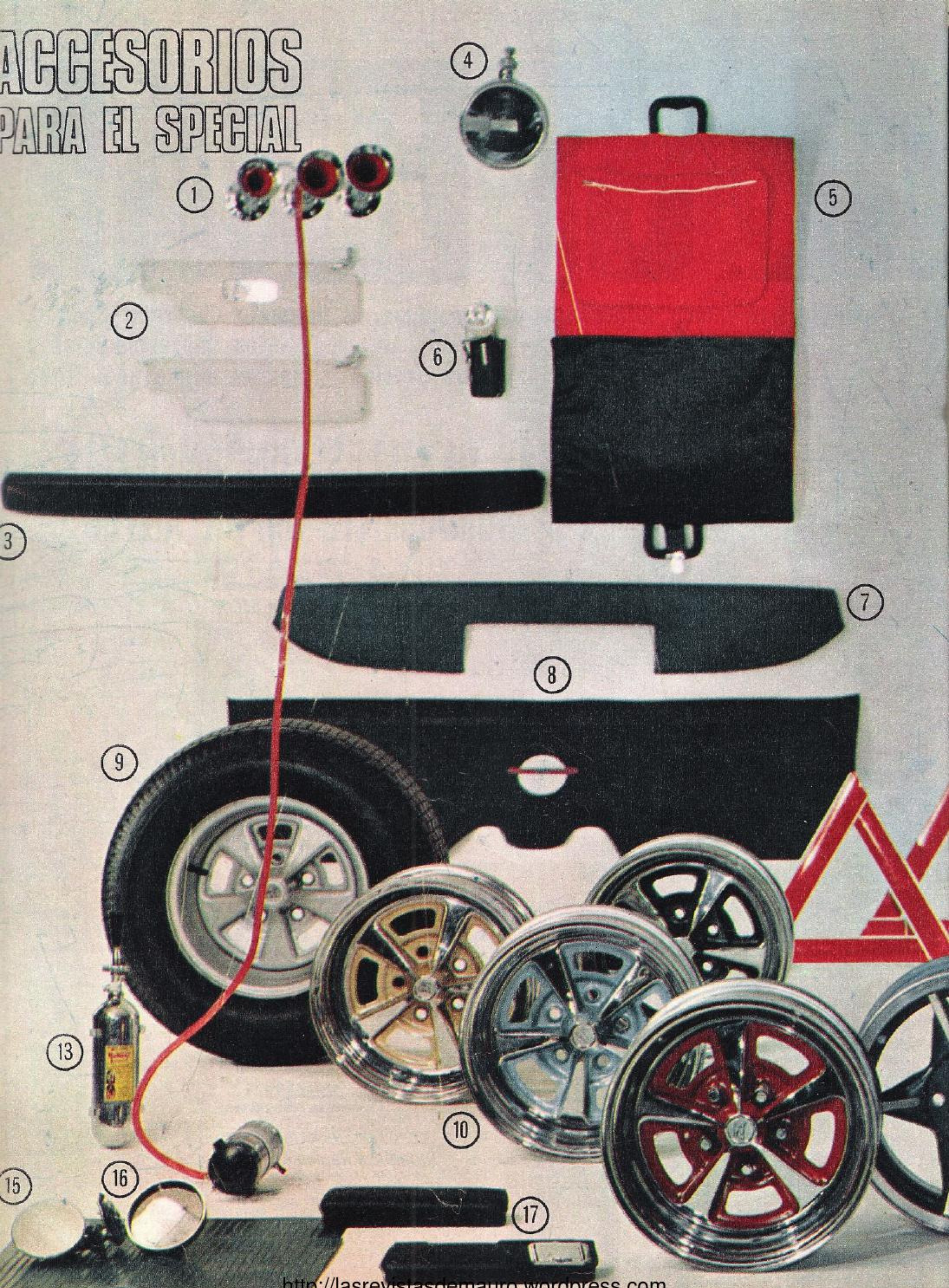
FERREYRA - CORDOBA

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

DISTRIBUIDORES:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I. - **WILL L. SMITH** S.A.C.I. - **CADMA** S.A.C.I.F.

ACCESORIOS PARA EL SPECIAL



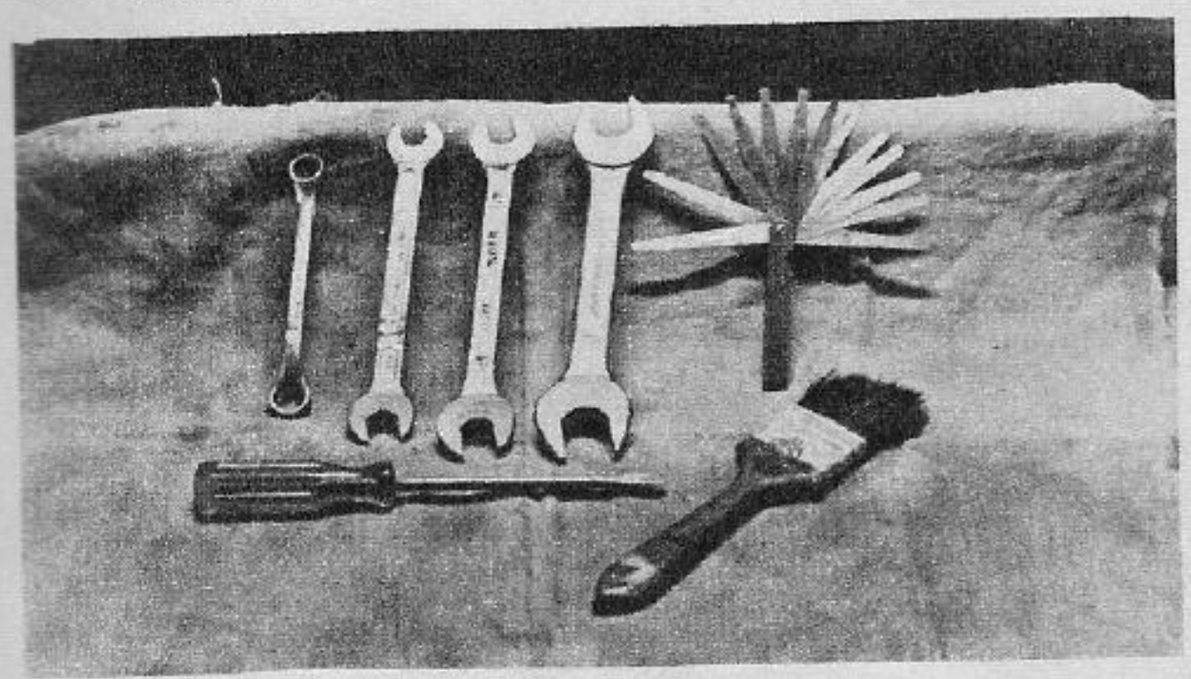
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


19
20
22
40
18
23
24
25
26
27
21
28
39
12
29
30
38
31
33
34
37
32
35
36
11

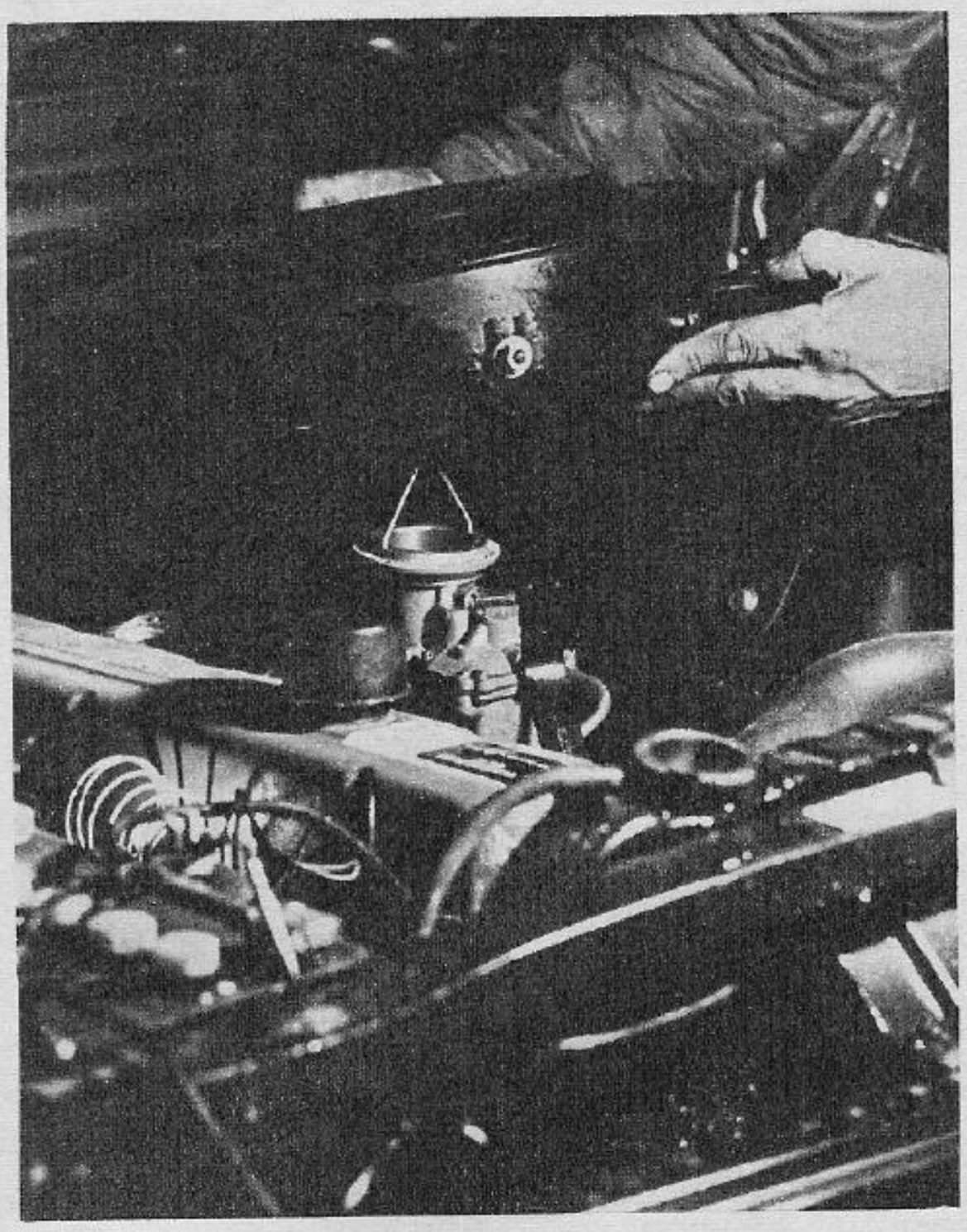
PETIT SERVICE DEL

Su automóvil requiere, cada tanto, un pequeño trabajo de mantenimiento que usted mismo puede realizar siguiendo las indicaciones que damos a continuación

...Y sigue la regularidad prometida en cuanto a notas del tipo "Hágalo Ud. Mismo" que habíamos prometido. Hoy, para ser originales, se trata del Chevrolet Special, al cual le vamos a efectuar una limpieza de carburador (fondo de cuba, "gicleurs", surtidor principal, entrada de nafta), y una regulación de luz de platinos. Dos operaciones éstas relativamente sencillas que nos permitirán obtener un mejor rendimiento, a la vez que nos ponemos prácticos en el manipuleo de más y más herramientas, consecuencia que siempre nos llena de orgullo, ya que nos sentimos cada vez más cerca de los Bellavigna, del Ing. Joseph, de Bernardo Pérez, de Keith Duckworth, Colin Chapman, Enzo Ferrari, ¡¡el "Chino" Canedo!! No, perdón, ése de fierros no sabe nada. Bueno, de todos esos que más o menos algo pescan de cómo cambiar bujías o tocar la bocina. Basta de soñar y a engrasarse las uñas.



Desparramadas sobre la popular franela sobre la cual nuestros amigos colectiveros y taxistas colocan las monedas, encontramos las herramientas que utilizaremos para llevar a cabo este "petit" service del Special. Ellas son, de izquierda a derecha, llave estriada de 9/16"-1/2" llave fija de la misma medida, otra llave fija de 9/16", la "grossa" de 13/16" y el juego de sondas, del cual sólo emplearemos la de 0,020" para medir la luz de platinos, aunque ésta puede ser reemplazada por una hoja de sierra en caso de apuro ya que tienen aproximadamente el mismo espesor. Abajo, recostado, una herramienta que se conoce con el nombre de destornillador, aunque bien podría ser un "atornillador", ya que cumple ambas funciones. Por último, y a la derecha de la fotografía, un pincel, que se complementa con un recipiente con nafta limpia, y que emplearemos para lavar cada una de las piezas que saquemos de su lugar.



Ahora que han pasado las Pascuas, suponemos que ya estará canchero en encontrar huevitos pintarrajeados hábilmente ocultos entre las plantitas del jardín, por lo tanto creemos que no hallará dificultades en ubicar al carburador entre la maraña de piecitas que encontrará al levantar el capot. Menos aún si le damos la pista que las fábricas suelen esconderlos bajo los filtros de aire, en la mayoría de los casos. El del Special es uno de estos casos, por lo tanto, para llegar a él no hay más que quitar dicho filtro y chau. Esto se logra sacando la tuerca mariposa que se encuentra en la parte superior y aflojando la tuerca que lo fija lateralmente. La mariposa la aflojamos con los deditos, mientras que la tuerca, más apretujada ella, requiere la ayuda de la llave de 1/2". Para sacarlo no hay más que tirar hacia arriba y apoyarlo en una superficie más o menos plana.

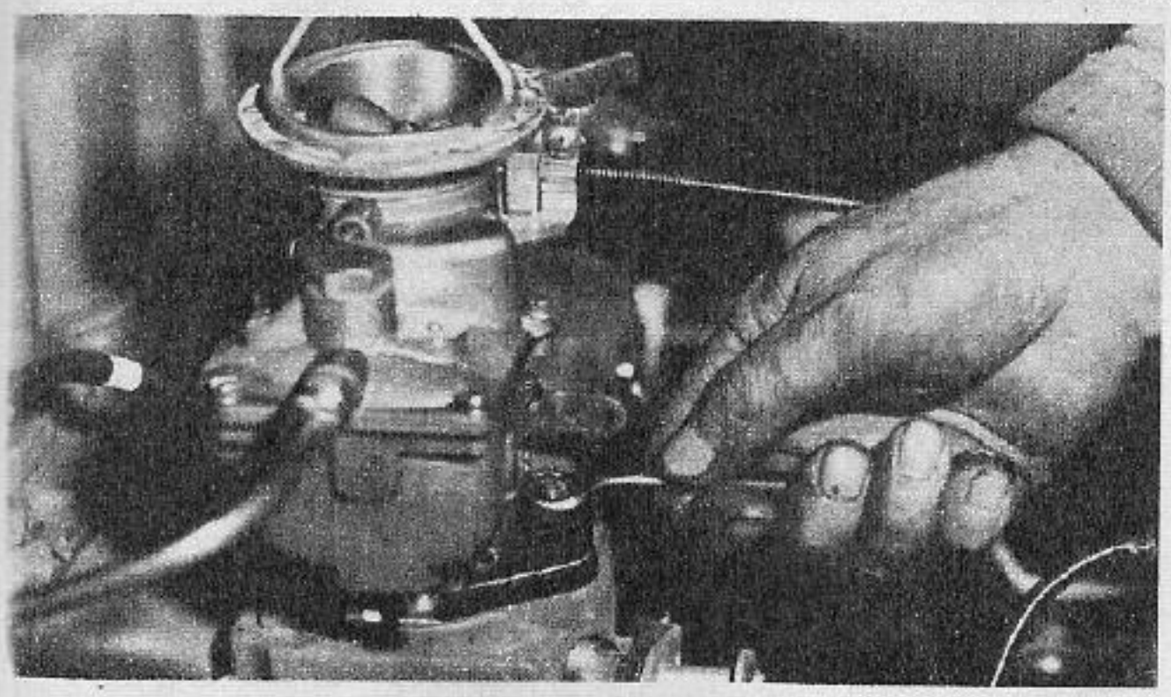


Con el carburador a la vista ahora procedemos a desvincularlo de los demás elementos fijos, desconectando los tubitos y cablecitos que llegan a él, para poder así retirarlo de su lugar sin dificultad. Uno de estos vínculos lo constituye el tubito del avance de vacío, que comunica el carburador con el distribuidor, y está conectado al primero por la parte inferior izquierda, por medio de un tubito flexible de goma que se quita fácilmente tirando hacia afuera como muestra la fotografía.

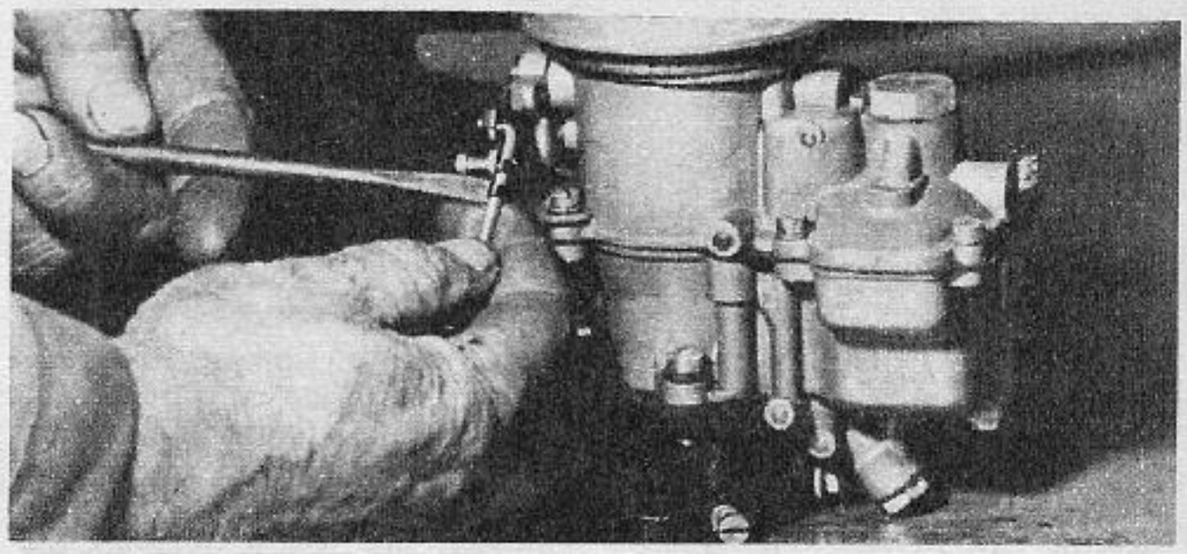
Antes de desconectar el sistema de acelerador, hay que desenganchar el resorte de este mecanismo. Una vez efectuada esta operación, debemos quitar el seguro de la varilla de acelerador en la forma en que indica la fotografía o con la ayuda de una pinza en reemplazo del destornillador. Aprovechamos también para desconectar el cable que comanda el cebador de mano, aflojando el tornillo que sujeta dicho cable y la brida que sujeta al forro del cable.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

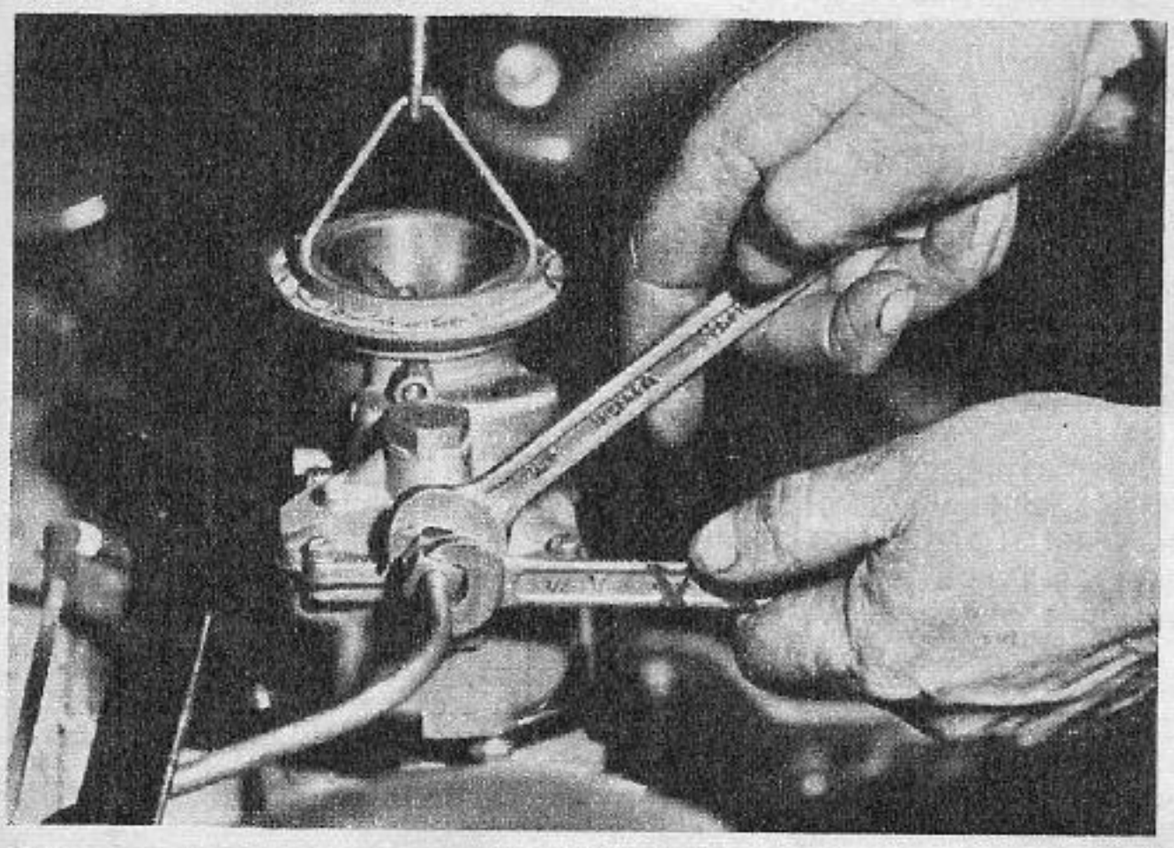
CHEVROLET SPECIAL



Recién ahora podemos retirar el carburador para trabajar sobre él con más comodidad. Sólo tenemos que sacar las tuercas que lo filan al múltiple de admisión con la llave estriada de 9/16" y tirar suavemente hacia arriba cuidando de no dañar la junta.



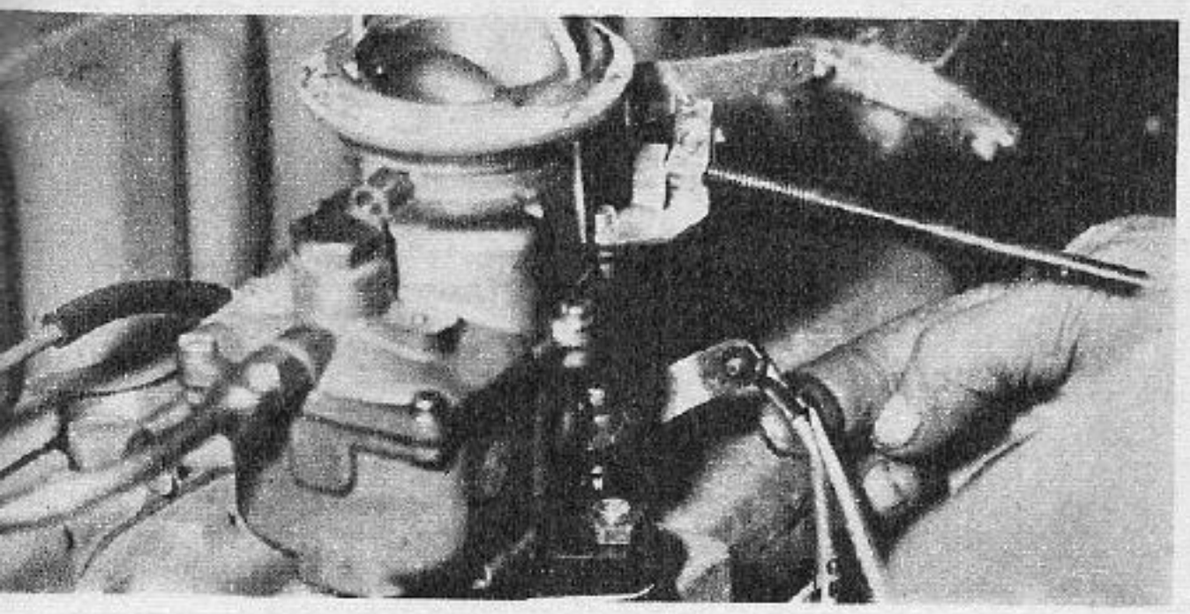
Una vez que tenemos el carburador sobre la mesa de trabajo, le limpiamos la cara externa, por el solo placer de trabajar sobre algo limpio. Recién entonces, y con el mismo procedimiento que utilizamos para sacar el seguro de la varilla del acelerador, sacamos otro seguro, pero esta vez el de la varilla de la toma de aire, que, como habrán notado, es exactamente igual al anterior.

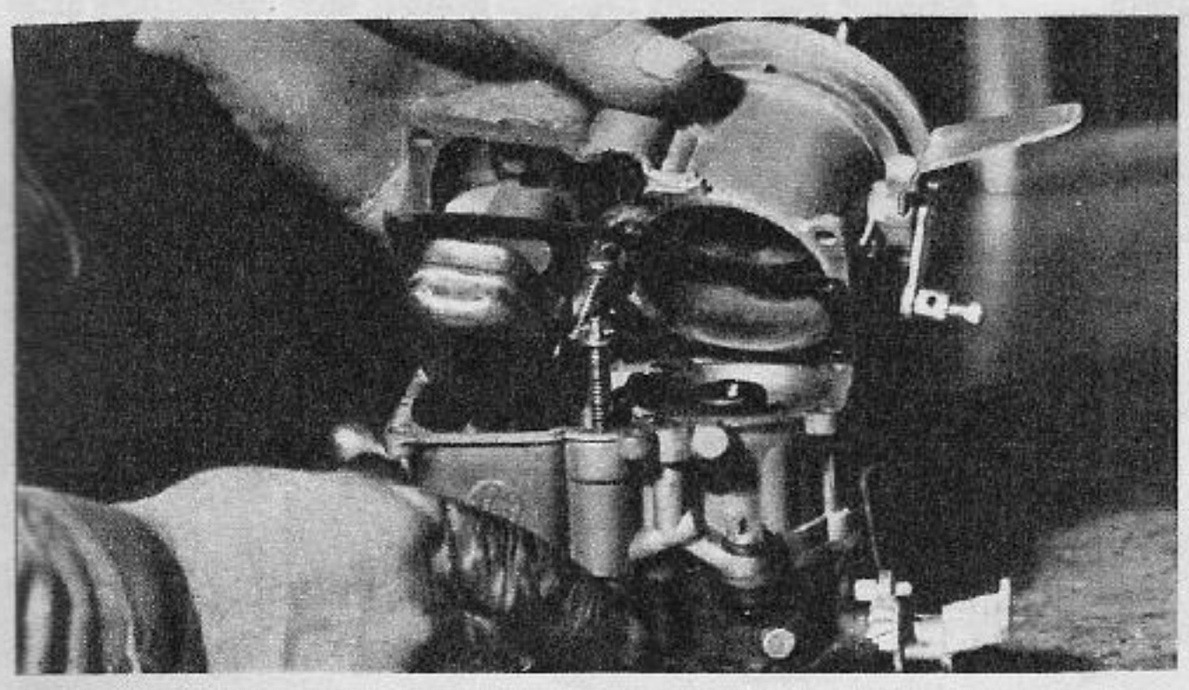


Ahora nos queda un último vínculo por desconectar, y ése es el tubo de suministro de nafta que viene de la bomba. Con la llave de 1/2" aflojamos el niple mientras sostenemos la contratuerca con la llave fija de 9/16".

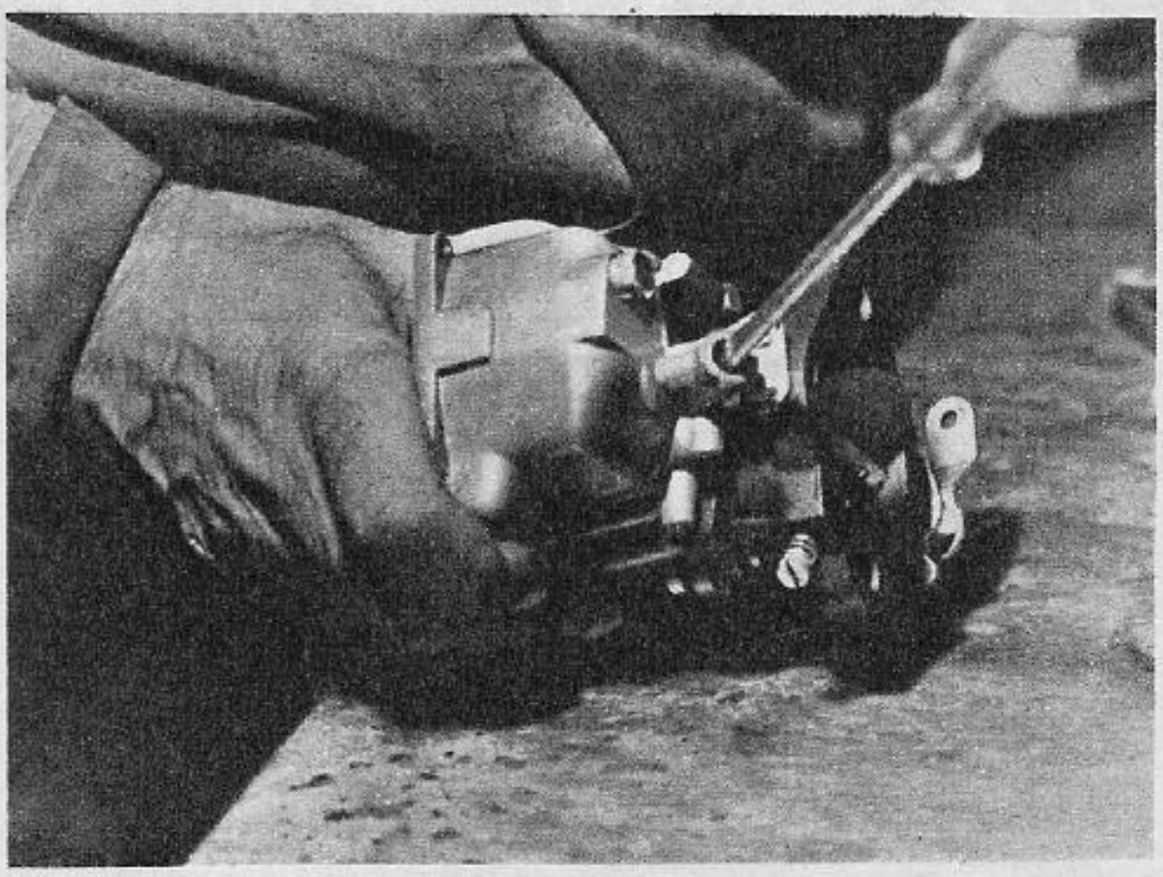


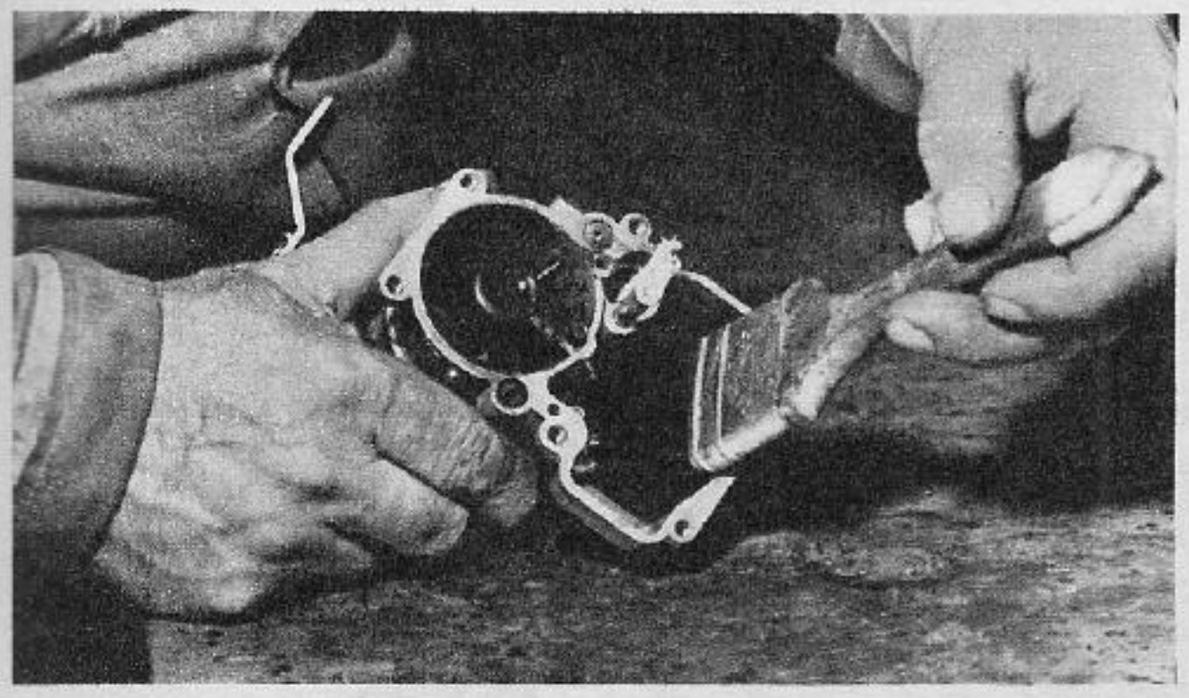
Sacando solamente dos tornillos dos, ya queda libre el soporte del cebador de mano. A esta altura del partido creemos innecesario informarles que para llevar a cabo esta operación es necesario un destornillador.



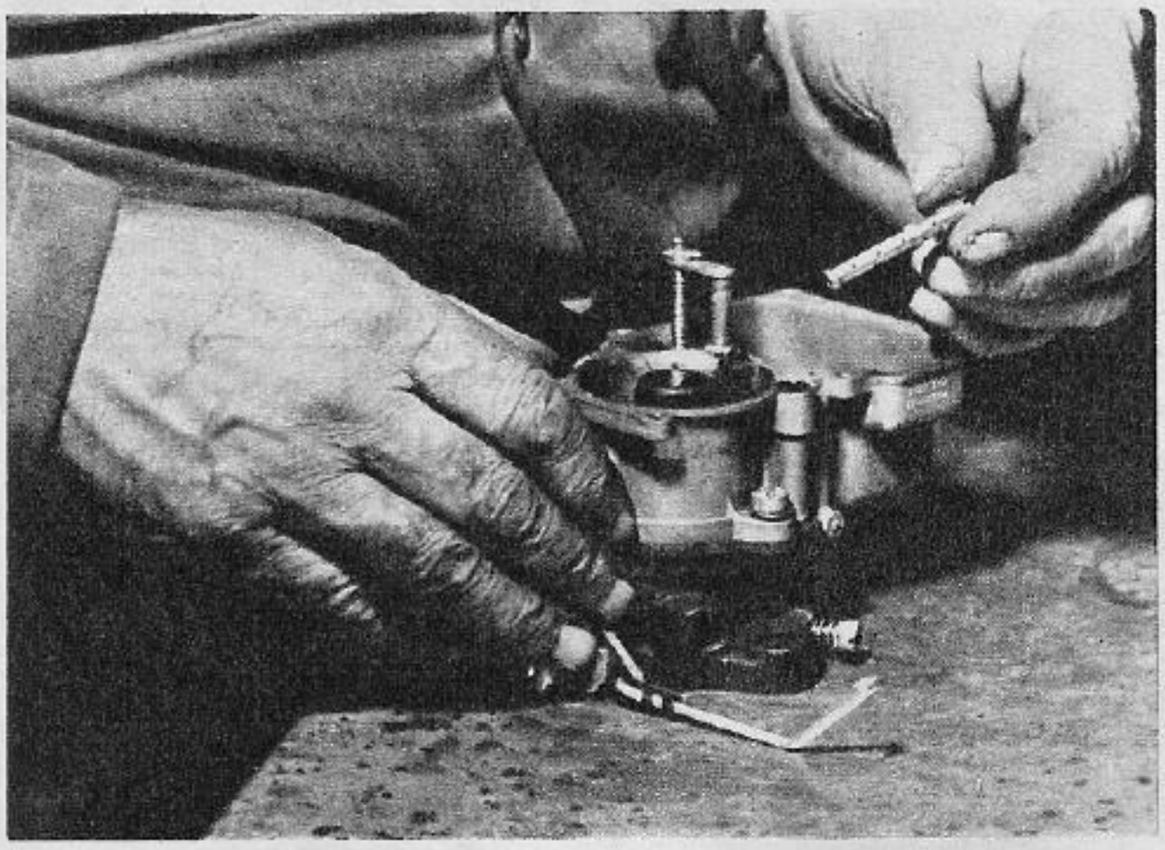


Ahora seguimos abusando de la amabilidad de nuestro amigo destornillador y lo utilizamos para sacar los seis tornillos que sujetan la tapa del carburador. Entonces, ahora sí con sumo cuidado de no dañar la junta, tiramos de la tapa hacia arriba. A menos que su automóvil haya pertenecido a Roman Polanski, de su carburador no saldrá ningún vampiro o espíritu maligno sino simplemente un agradable olorcito a nafta. Al apoyar la tapa por ahí tenga cuidado de no golpear el flotante ya que éste es bastante delicado.



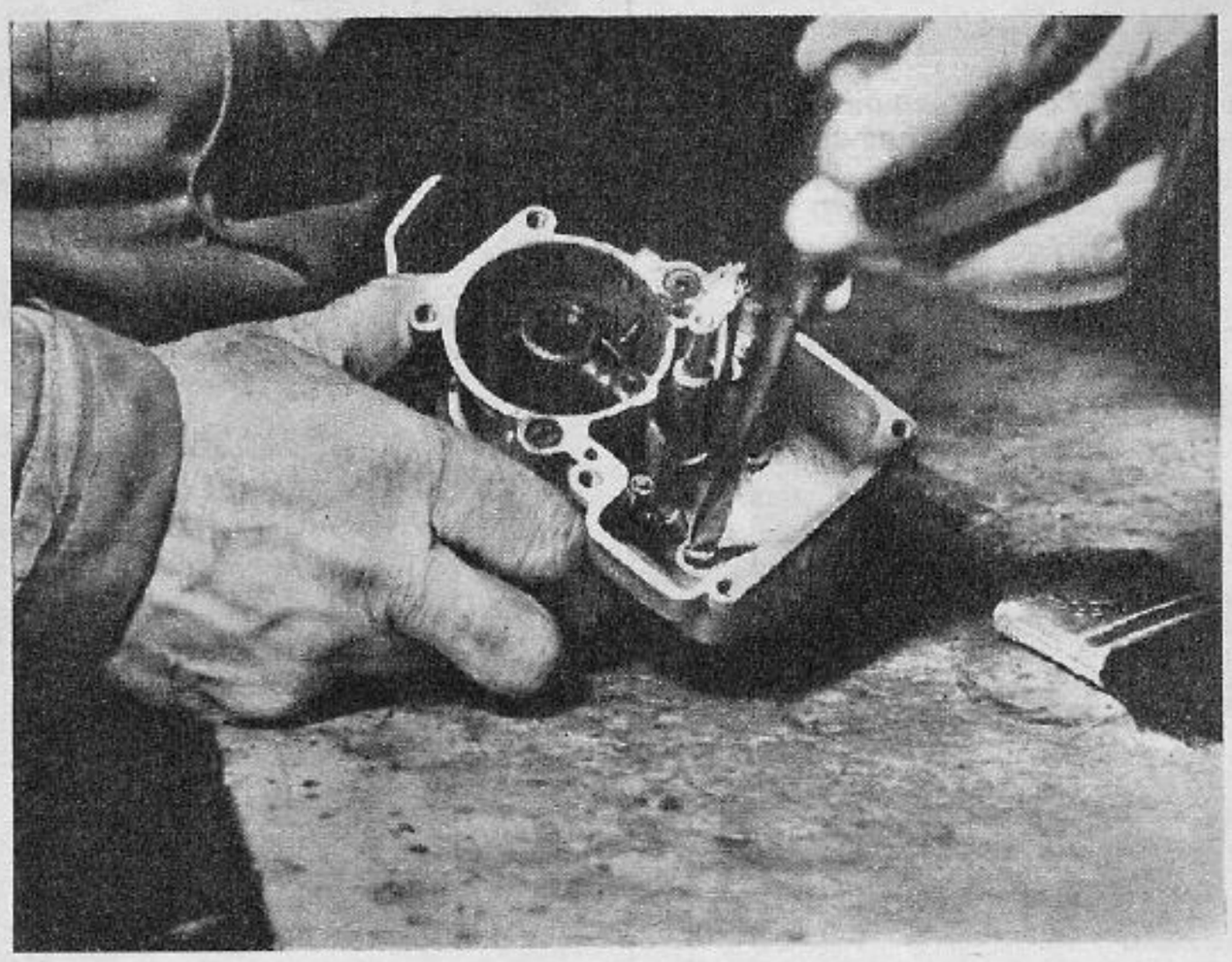


Además de los "gicleurs" conviene limpiar también el surtidor principal. Damos vuelta el carburador y con la llave de 1/2" sacamos el tapón que lo cubre. Introducimos el destornillador por el orificio y sacamos el surtidor o tubo emulsionador. Se lava, se sopla, se mira al trasluz y se vuelve a poner y tapar.



Es muy probable que el fondo de la cuba esté recubierto por una película de suciedad que eliminaremos fácilmente con la ayuda del pincel y abundante nafta limpia. Es muy importante enjuagar bien cada pieza que se limpia.

Ahora sacamos los dos "gicleurs" para proceder a su limpieza. El "gicleur" de alta se encuentra en el fondo de la cuba, mientras que el de baja está en el borde superior de la misma. Se sacan con un destornillador como indica la fotografía, y una vez afuera se los lava con nafta como todas las demás piezas. Luego se los mira al contraluz para controlar que los orificios no estén obstruidos, y en caso de estarlo se los sopla con fuerza hasta desalojar la basurita. Esta limpieza también se puede efectuar pasando un pelo o un pastito finito por el orificio, pero nunca lo haga con un alambre ya que éste dañaría y modificaría el diámetro original de los "gicleurs", que son de una gran precisión. Al volver a colocarlos recuerde que el que tiene marcado el número 35 es el que va en el fondo de la cuba y el número 15 va en la parte superior.

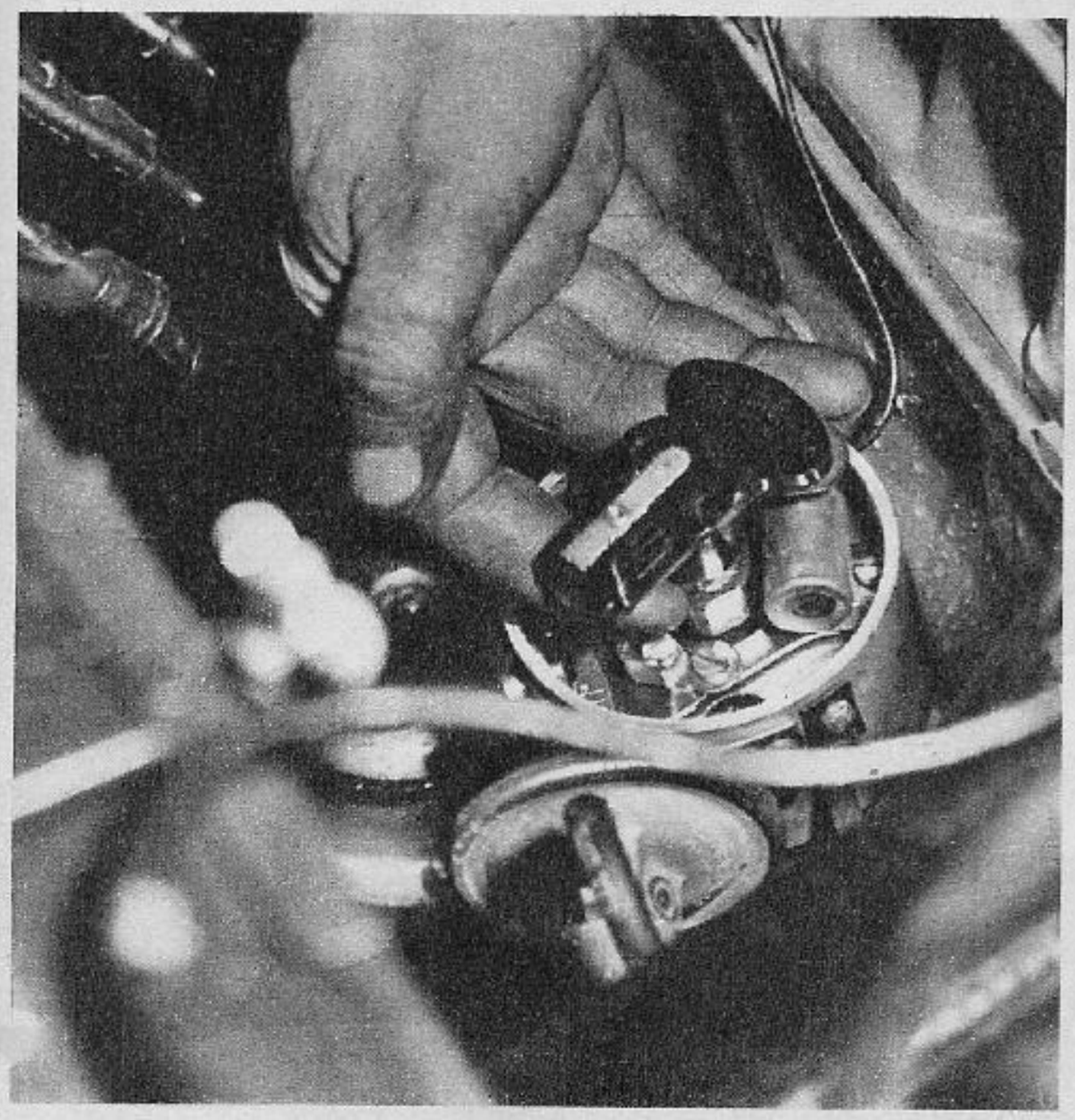




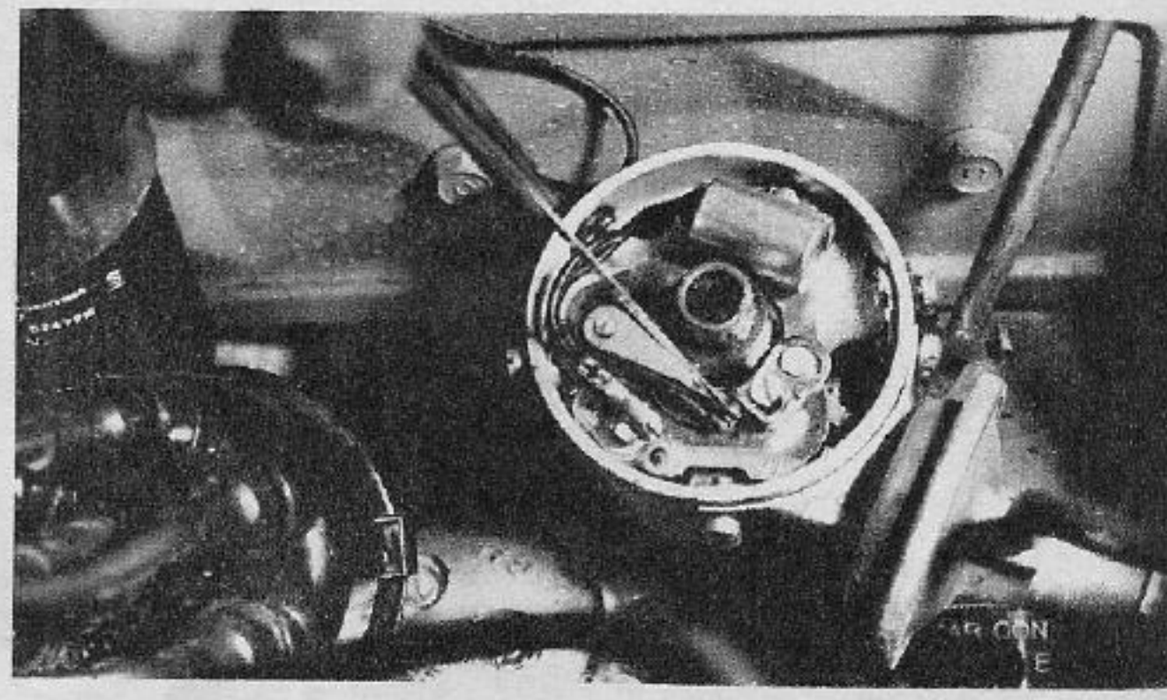
La última operación de limpieza que vamos a efectuar es la de la entrada de nafta. Con la llave de 13/16" sacamos el tapón del filtro (se lo llama así

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

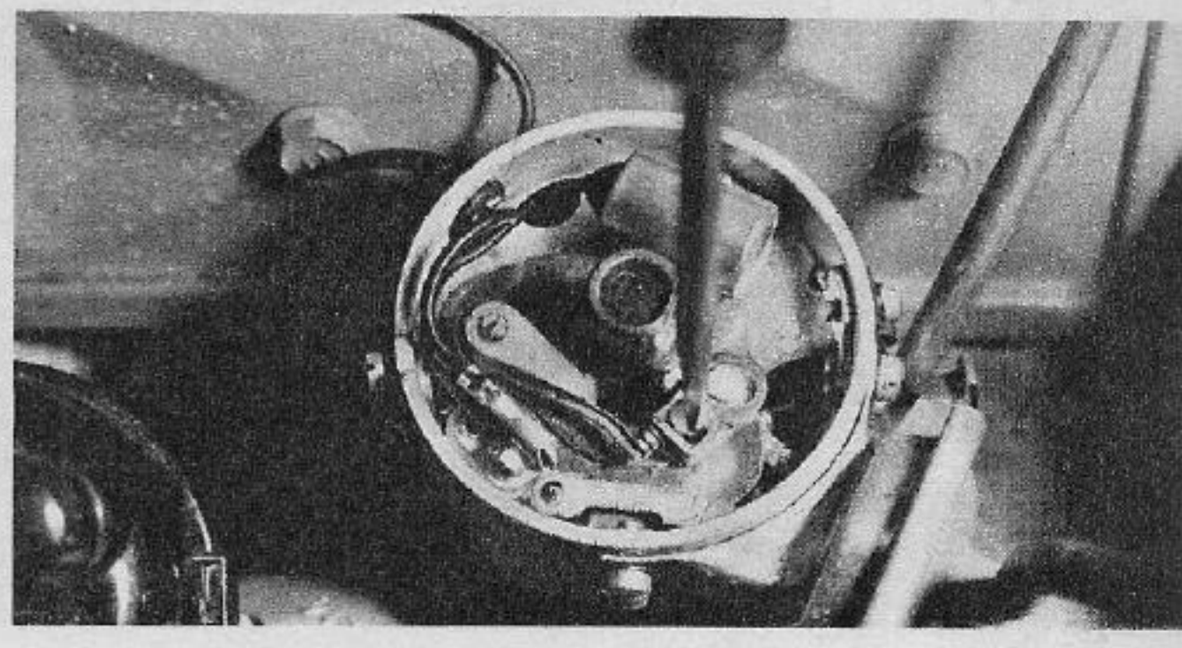
Bien, esto es todo por hoy en cuanto a carburadores se refiere. Vuelva a armar todo como estaba, siguiendo los pasos a la inversa y con cuidado para no dañar las juntas y prepárese para jugar ahora a desarmar el distribuidor.



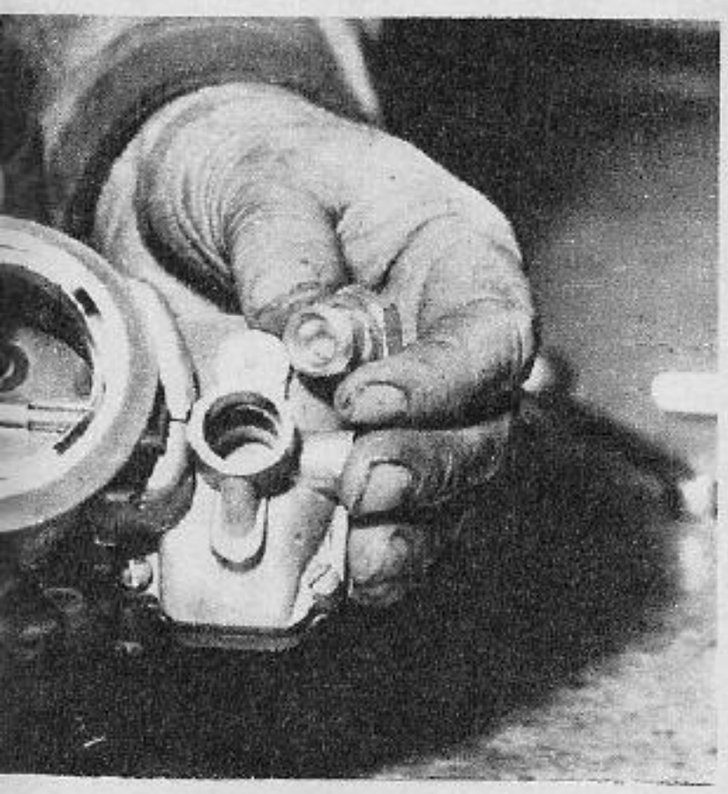
Del distribuidor, lo único que vamos a controlar —y si es necesario corregir— es la luz de platinos. Sacamos la tapa, soltando los dos soportes elásticos laterales con el destornillador, y la hacemos a un lado junto con todo el cablerío para poder así tirar del rotor en la forma que indica la fotografía. Una vez afuera estos dos elementos (rotor y tapa) podremos trabajar cómodamente sobre los platinos. Puede aprovechar para limpiar también las zonas de contacto entre el rotor y los contactos internos de la tapa, raspándolos suavemente con una lija fina y lavándolos luego con nafta o solvente; pero no utilice kerosene, ya que éste deja una película aceitosa en la superficie de contacto.



Giramos el motor, ya sea empujando el auto con alguna marcha colocada o simplemente con la llave de arranque, hasta que los platinos se encuentren en su máxima abertura. Introducimos la sonda de 0,020" en la separación, y si entra con demasiada facilidad, o, por el contrario, ofrece demasiada resistencia, es necesario llevarla a su luz correcta. Otra manera más correcta de controlar si la luz es excesiva o insuficiente consiste en ir probando con la sonda inmediata superior o inmediata inferior para así "sentir" realmente la diferencia.



Si, efectivamente, la luz no es la correcta, procedemos a aflojar el tornillo que se encuentra próximo a los contactos, para poder así variar la luz a gusto con la ayuda del otro tornillo que se encuentra inmediatamente detrás.



aunque no tenga filtro) y con la ayuda de un pincel quitamos la suciedad que pueda haberse acumulado all. Enjuáguese bien y vuelva a poner el tapón.



Ahora volvemos a introducir la sonda de 0,020" en la separación de los contactos, mientras que, con la otra mano, y con un destornillador, por supuesto, vamos girando lentamente el tornillo de regulación hasta que la sonda ofrezca cierta resistencia al moverla hacia atrás y adelante. Aunque ya se van a dar cuenta, les informamos que al girar el tornillo hacia la derecha la luz aumenta, mientras que girándolo hacia la izquierda, créase o no, disminuye. Una vez hallada la luz correcta, volvemos a ajustar el primer tornillo y efectuamos un último control para cerciorarnos de que, al hacerlo, no se ha variado la luz correspondiente. *En todo momento que introduzca la sonda en la separación de los platinos lave dicha sonda con mucho cuidado y séquela con un trapo bien limpio, para evitar así el depósito de suciedad o grasitud en la zona de los contactos.*

Ahora sí, volvemos a colocar el rotor y la tapa, controlamos que cada cable esté en su sitio, y... se acabó. Con este trabajo de mantenimiento tendrá la satisfacción de conducir un auto bien limpio y controlado por usted..., personalmente.

AGRADECIMIENTO

Queremos agradecer muy especialmente a José Froilán González y Cía., Cabello 3950, Capital, Concesionario GM, el habernos cedido gentilmente sus instaciones y personal especializado para poder realizar esta nota.

VITAMINIZANDO AL CHEVROLET "SPECIAL"



Partiendo de la base que este automóvil fue concebido con un criterio completamente opuesto al que inspira esta nota, vemos que, sin embargo hay dos o tres agregados que se pueden hacer para aumentar considerablemente su performance

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

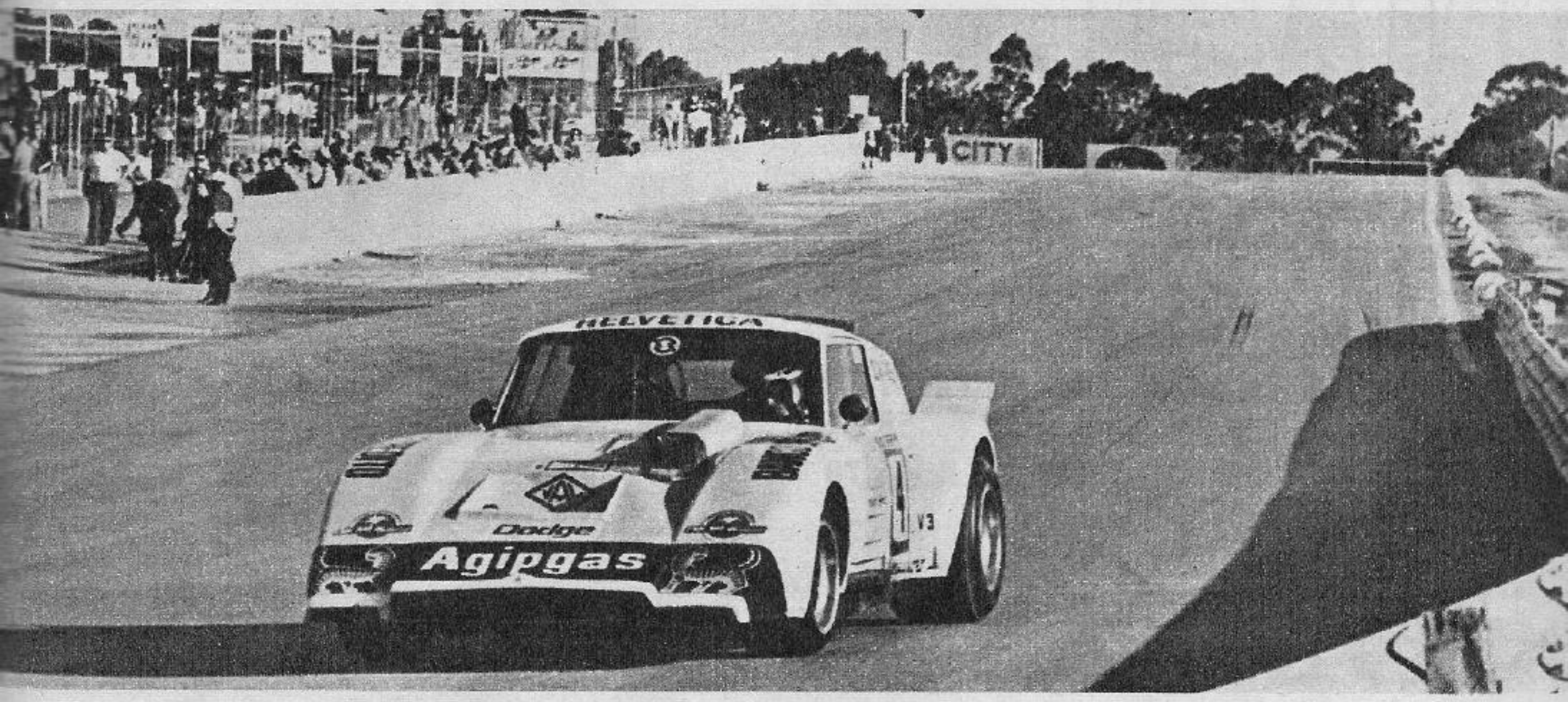
a domingo se mueven detrás y entre los autos de la categoría Sport Prototipos. Para no desentonar, son dos individuos inquietos, con ideas modernas y renovadoras. Sus autos (Garrafa V-1 y V-2) al comando casi permanente de Andrea Vianini siempre funcionaron a la perfección y en punta, dentro de la categoría Turismo de Carretera. Hoy, con Sport Prototipos en su mente, los Bellavigna brothers desarrollaron lo que había sido otrora la Garrafa V-2, hasta convertirla en la Garrafa V-3, con apariencia y prestaciones dignas de la categoría donde intervienen. Pero la inquietud de los Bellavigna no se circunscribe solamente a presentar un nuevo automóvil en la linea de largada. En cada presentación prueban nuevos alerones, deflectores, sistemas de suspensión, rodado, nuevas formas de carrocerías, etcétera...

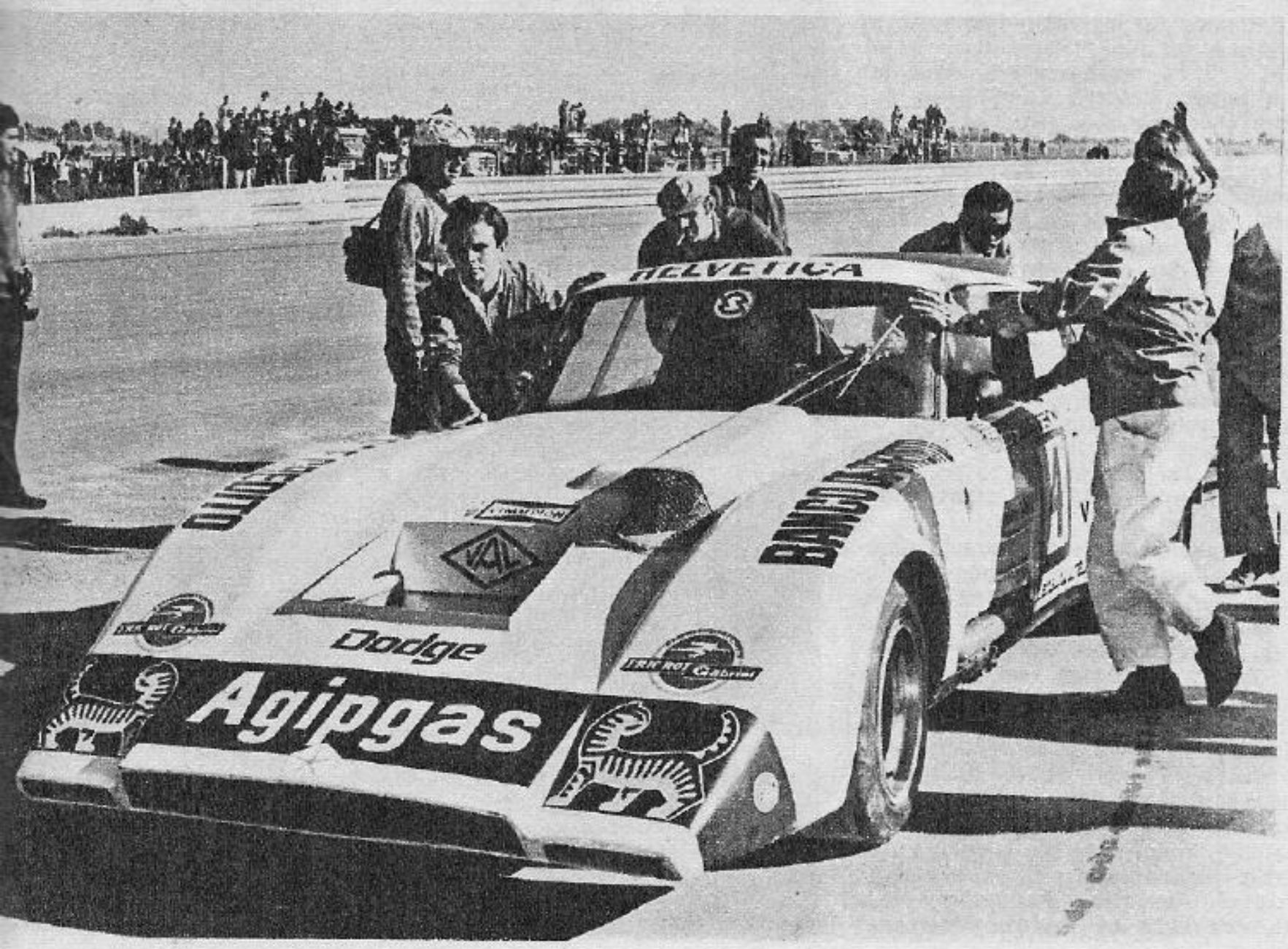
Para lanzarse a la nueva categoría la Garrafa sufrió una trasformación drástica. La evolución de la Garrafa se inició en la trompa, la cual fue construida íntegramente en plástico conservando la típica apariencia de los McLaren que corren en Can-Am (lástima la diferencia del motor adelante... ¿no?). La forma de cuña de la trompa obedece a los últimos dictados de la aerodinámica. El frente de la trompa presenta tres entradas de aire, en el capot y en los dos guardabarros. Sobre la trompa, posee una salida tipo Lola e inmediatamente después y a la izquierda un buche que aloja a las bocas de los carburadores.

El habitáculo no ha sido, prácticamente, modificado. Tanto su interior como la parte externa permanecen inalterados. El parabrisas, por el momento, no ha sido inclinado, aunque está entre los planes de los activos hermanos su cambio o modificación.

La cola sufrió modificaciones. Ha sido ensanchada y posee actualmente guardabarros más amplios y envolventes, lo que les permite utilizar un rodado muy ancho, sin perder en aerodinámica, ya que éstos los cubren en su totalidad.

Las performances del auto son indudablemente ideales. El cambio de motor Chevrolet 250, por el Dodge Slant Six de Chrysler ha redundado, contra lo que todos creían, en un éxito rotundo. Los hermanos Bellavigna, con unos pocos meses de experimentación y trabajo, han logrado lo que muchos no pudieron en varios años: extraer la suficiente potencia como para pelear la punta y estar en la conversación. Y según declaran los propios hermanos, los 310 HP a 6.000 rev./min son escasos aún para sus ambiciones. Son escasos aún, pero pelean la punta en cuanta carrera intervengan. El gran interrogante se plantea a partir de ahora: ¿Podrá la Garrafa y su Slant Six superar a los 250, los 380 W y los F-100?





GARRAFA BELLAVIGNA V-3 - FICHA TECNICA

Plataforma: Bergantín.
Distancia entre ejes: 2,62 m.
Largo total: 4,47 m.
Alto: 1,38 m.
Ancho máximo: 1,38 m.
Despeje: 0,14 m.
Trocha delantera: 1,40 m.
Trocha trasera: 1,50 m.
Peso en seco: 1.140 kilos.
Suspensión delantera: Original Bergantín, modificada con dirección a cremallera y barra estabilizadora especial. Un amortiguador por rueda
Suspensión trasera: Diferencial Eaton, palier flotante. Un espiral y un amortiguador por rueda. Horquillas superiores y dos reactores abajo.
Frenos: A discos Bendix en las cuatro ruedas.
Caja de velocidad: Sáenz de cuatro marchas.
Relación de diferencial: 3.07 - 3.36 - 3.54.
Rodado: Llantas Ruedas Argentinas. 13 x 15 pulgadas. Cubiertas Good Year 1.370 x 15.

MOTOR

Marca: Dodge Slant Six.
Cilindrada: 3.999 cm3.
Relación de compresión: 11 á 1.
HP (Banco): 310 HP a 6.000 rev/min.
Carburación: Weber horizontales 58 mm de garganta.
Radiadores: Agua y aceite individuales VAL.

TIEMPO DE HISTORIA

RICARDO NASI



Su famoso record de velocidad en San Francisco permaneció imbatido durante años. Con el Alfa 3.200 el gran corredor de la década del '30 fue una de las figuras más populares de nuestro automovilismo

Todo país que posea su historial automovilístico debe tener, como norma invariable, autos y hombres que fueron —o son— leyenda o mito.

Hombres a nosotros nos sobran —para qué decirlo—, pero también tuvimos máquinas legendarias. Coches que por su personalidad sobresaliente en algún aspecto se destacaron y su nombre o sobrenombre se divulgó a través de la distancia y los años. ¿Quién no ha oído hablar alguna vez del "Bestium" de Bucci o la popularizada y genérica "Sapito", la Bugatti cuatro cilindros o el "Omnibus" de Zatuszeck? Pero indudablemente, sin nombre de bautismo popular, pero con una aureola de magia y misterio mecánico a su alrededor, el Delage V-12 que vino a nuestro país en 1927, traído por "el inglés" Malcolm fue leyenda mitificada. Con ese coche Juan Malcolm ganó las "500 Millas de Rafaela" de 1927, y en el asiento del acompañante viajó durante tantas vueltas al óvalo un desconocido de ojos ávidos por asimilar la experiencia en toda su magnitud. Su nombre: Ricardo Nasi.

Las primeras armas las había hecho como acompañante de sidecars en las primeras 12 horas que se corrieron en nuestro país. Viajaba en aquellos días junto al motociclista De Carlini. Más tarde se inicia él como motociclista y así se clasifica cuarto en una Buenos Aires-Pergamino.

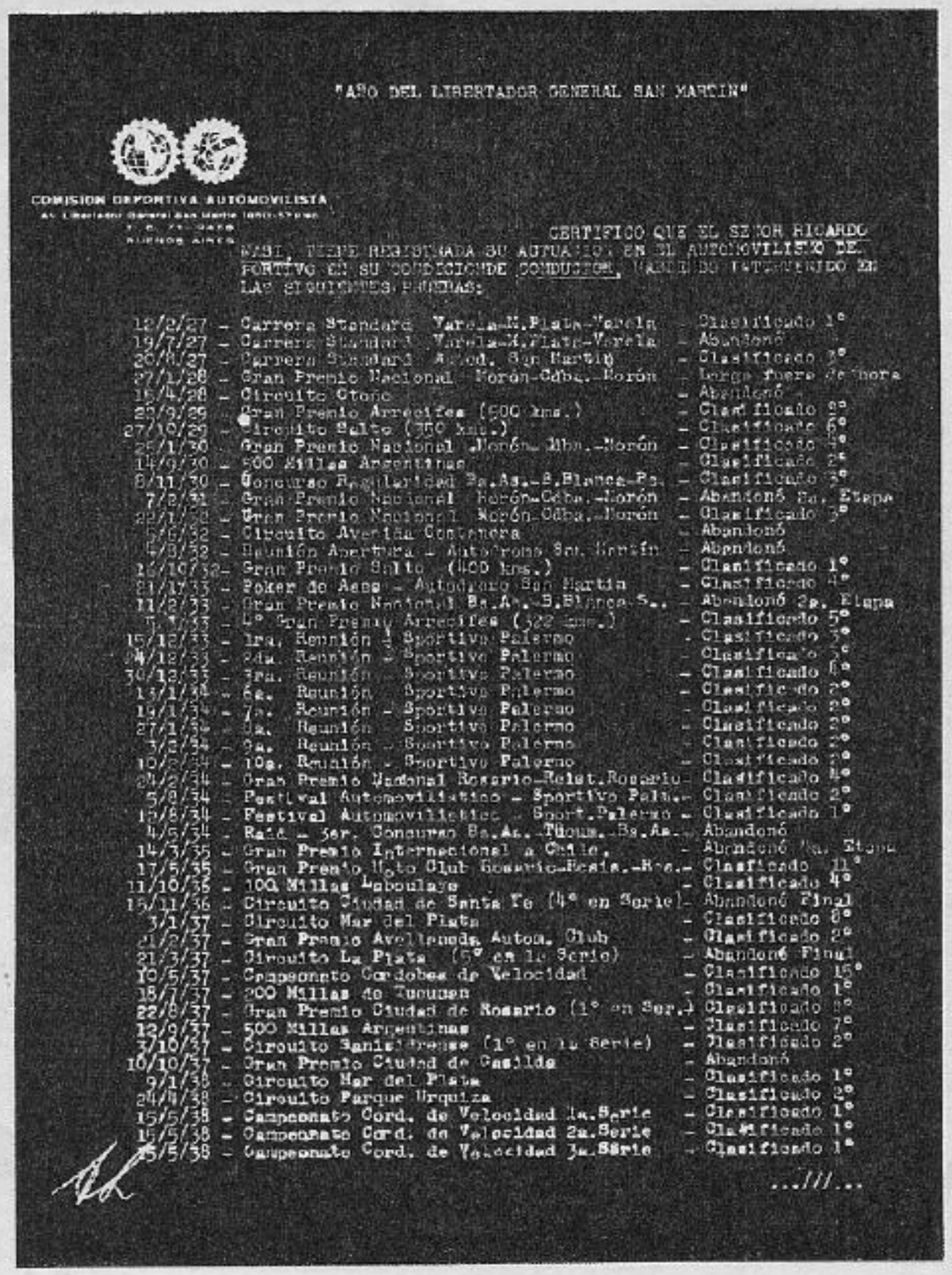
Su debut en automovilismo lo hace acompañando a Eduardo Carú, primo de Ricardo Carú, otro automovilista de nuestra Belle Epoque. Pero fue con Malcolm que llegó la gran oportunidad. Sentado en el cockpit de aquel Delage que venía de ganar el Grand Prix de Francia en manos de Robert Benoist, el primer "Campeón Mundial", Nasi sentía que las 7.000 r.p.m. del motor le anunciaban la gran entrada a su vocación.

Entonces "el inglés" —finalizada la carrera— le dijo: "Elegí, plata o un auto...". La respuesta era evidente. "Un auto". Malcolm cumplió su palabra y le regaló el Hudson biplaza con el que él mismo había participado en tantas carreras. Se inicia como conductor en la primera carrera "Standard" que se hace en Mar del Plata el 2 de diciembre de 1927, clasificándose ganador absoluto.

Se abre poco tiempo después el Autódromo de San Martín y ese mismo día se clasifica tercero con un pequeño Fiat 501.

Pero sus intervenciones eran muy espaciadas. Siempre con el Hudson dedicó sus esfuerzos a los Grandes Premios. Así resultó cuarto en el de 1930, tercero en 1932 y cuarto nuevamente en 1934.

El ocaso del corredor parecía aproximarse aceleradamente por inferioridad de medios mecánicos frente a las posibilidades de sus adversarios. Entonces surge —cual mecenas— el señor De Lucca, un financista, quien había traído de Italia un Alfa Romeo 3.200 (derivado del P3) ocho cilindros en línea y sobrealimentado, producto también de la mente del ingeniero Jano. Sólo tres ejemplares de este modelo salieron de la casa italiana. Y con uno de ellos fue que Tazio Nuvolari derrotó en el Grand Prix de Alemania, disputado en el Nürburgring a los poderosos Mercedes



"AÑO DEL LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN"

COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA

CERTIFICO QUE EL SEÑOR RICARDO NASI, TIENE REGISTRADA SU ACTUACION EN EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO EN SU CONDICION DE CONDUCTOR, HABIENDO INTERVENIDO EN LAS SIGUIENTES PRUEBAS:

12/2/27	Carrera Standard Varela-M.Plata-Varela	Clasificado 1°
19/7/27	Carrera Standard Varela-M.Plata-Varela	Abandonó
20/8/27	Carrera Standard Autod. San Martín	Clasificado 3°
27/1/28	Gran Premio Nacional Norón-Cdba.-Norón	Largo fuera de hora
15/4/28	Circuito Otoño	Abandonó
23/9/29	Gran Premio Arrecifes (500 kms.)	Clasificado 2°
27/10/29	Circuito Salto (350 kms.)	Clasificado 6°
26/1/30	Gran Premio Nacional Norón-Cba.-Norón	Clasificado 4°
14/9/30	500 Millas Argentinas	Clasificado 2°
8/11/30	Concurso Regularidad Bs.As.-B.Blanca-Bs.	Clasificado 3°
7/8/31	Gran Premio Nacional Norón-Cba.-Norón	Abandonó 2a. Etapa
22/1/32	Gran Premio Nacional Norón-Cba.-Norón	Clasificado 3°
5/6/32	Circuito Avenida Costanera	Abandonó
4/8/32	Reunión Apertura - Autódromo San Martín	Abandonó
16/10/32	Gran Premio Salto (400 kms.)	Clasificado 1°
21/1/33	Poker de Ases - Autódromo San Martín	Clasificado 4°
11/2/33	Gran Premio Nacional Bs.As.-B.Blanca-Bs..	Abandonó 2a. Etapa
5/3/33	4° Gran Premio Arrecifes (322 kms.)	Clasificado 5°
15/12/33	1ra. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 3°
24/12/33	2da. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 3°
30/12/33	3ra. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 5°
13/1/34	6a. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 2°
19/1/34	7a. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 2°
27/1/34	8a. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 2°
3/2/34	9a. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 2°
10/2/34	10a. Reunión - Sportivo Palermo	Clasificado 2°
24/2/34	Gran Premio Nacional Rosario-Relat.Rosario	Clasificado 4°
5/8/34	Festival Automovilístico - Sportivo Pale..	Clasificado 2°
12/8/34	Festival Automovilístico - Sport.Palermo	Clasificado 1°
4/5/34	Raid - 3er. Concurso Bs.As.-Tucum.-Bs.As..	Abandonó
14/3/35	Gran Premio Internacional a Chile.	Abandonó 2da. Etapa
17/5/35	Gran Premio Moto Club Rosario-Rosario-Ros..	Clasificado 11°
11/10/36	100 Millas Laboulaye	Clasificado 4°
15/11/36	Circuito Ciudad de Santa Fe (4° en Serie)	Abandonó Final
3/1/37	Circuito Mar del Plata	Clasificado 8°
21/2/37	Gran Premio Avellaneda Auton. Club	Clasificado 2°
21/3/37	Circuito La Plata (5° en 1a Serie)	Abandonó Final
10/5/37	Campeonato Cordobes de Velocidad	Clasificado 15°
18/7/37	200 Millas de Tucuman	Clasificado 1°
22/8/37	Gran Premio Ciudad de Rosario (1° en Ser.)	Clasificado 5°
12/9/37	500 Millas Argentinas	Clasificado 7°
3/10/37	Circuito Santafesino (1° en 1a Serie)	Clasificado 2°
10/10/37	Gran Premio Ciudad de Casilda	Abandonó
9/1/38	Circuito Mar del Plata	Clasificado 1°
24/4/38	Circuito Parque Urquiza	Clasificado 2°
15/5/38	Campeonato Cord. de Velocidad 1a.Serie	Clasificado 1°
15/5/38	Campeonato Cord. de Velocidad 2a.Serie	Clasificado 1°
15/5/38	Campeonato Cord. de Velocidad 3a.Serie	Clasificado 1°

...///...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ricardo Nasi sobre el Alfa 3200 en ocasión del Gran Premio Ciudad de Rosario en agosto de 1937 cuando se clasificó segundo en la final.

Copia de la actuación de Ricardo Nasi que se guarda en el archivo de la Comisión Deportivo Automovilista.

y Auto Unión, dueños de la escena deportiva de aquella década.

La intención del señor De Luca era entregarle la máquina para que Nasi la corriera y cobrar porcentaje de los premios. Se realizó el contrato y allá fue Ricardo a la carrera del parque de Tucumán en 1937. La victoria fue fácil a pesar del imbatible Mercedes de Carlos Zatuszeck. Después en San Isidro arrimó segundo detrás de Ricardo Carú, otro triunfo más tarde en Mar del Plata y un segundo puesto en Paraná prometían un resurgimiento absoluto y consagratorio del piloto y unos cuantos billetes para el bolsillo del señor De Lucca.

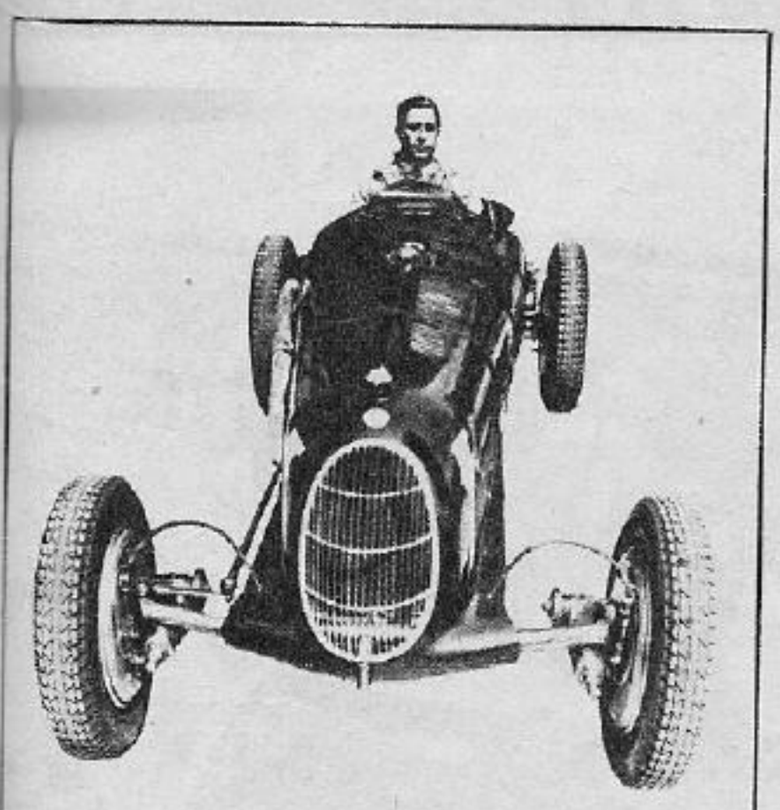
Y fueron esas —y tantas otras victorias— las que determinaron la adquisición de una segunda máquina por parte del financista. Se trataba de un Alfa 3.800 de chasis más corto que el 3.200.

Pero quisieron las cosas que solamente dos veces pudiera correr Nasi el nuevo Alfa. La primera carrera que se presentó fue en Mar del Plata, y los imprevisibles desperfectos mecánicos determinaron su postergación.

Pero en Tucumán sí llegó el debut y con victoria. Después de ella, cada vez se hicieron más esporádicas las apariciones de Nasi hasta que poco tiempo después llegó su retiro definitivo del deporte.

Responsable de varios records, quizá el más destacable sea el que lograra con el Alfa en San Francisco sobre un circuito de tierra, cuando viajó a 179 de promedio, a lo largo de los 500 kilómetros de carrera. Eso ocurrió en 1938, cuando se disputó el Campeonato Cordobés de Velocidad, y su velocidad para la prueba de clasificación fue exactamente la misma que se lograra ese año en Indianápolis para las célebres 500 Millas (188 km y fracción).

Un día de abril de 1966 Ricardo Nasi cruzó la meta de la que fue su eterna carrera. Murió en Buenos Aires a los 64 años.



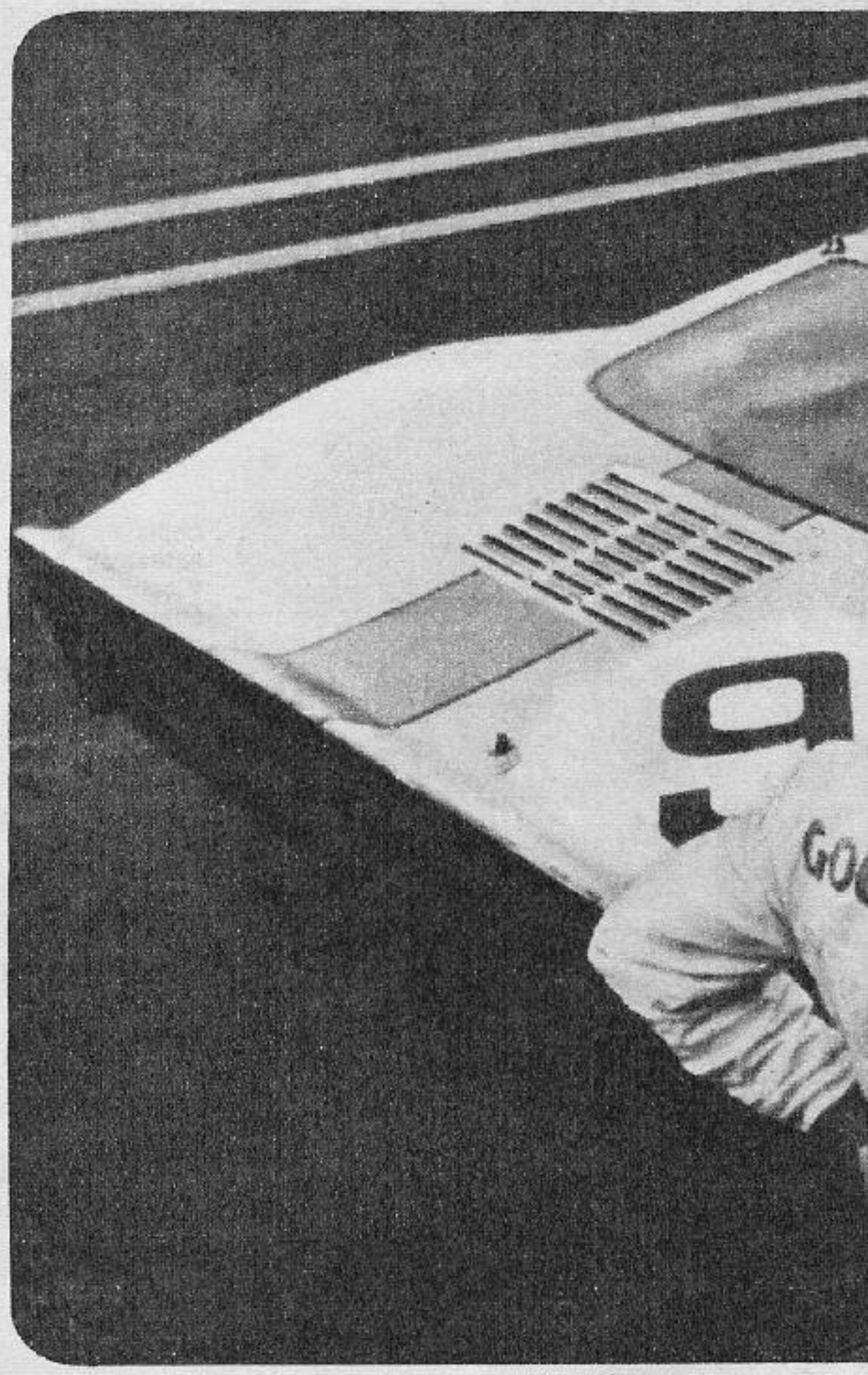
CARACTERISTICAS TECNICAS DEL ALFA ROMEO TIPO B-3200

Preparado por la "Scudería Ferrari", este monoposto tenía un motor de ocho cilindros en línea y 3.200 cm³. Dos árboles de levas a la cabeza, alimentado por doble compresor. Las medidas de cilindros son 71 x 100 cm de diámetro/carrera y la relación de compresión 7,3:1. El régimen máximo es de 5.400 r.p.m. Los frenos eran hidráulicos adelante y mecánicos atrás, la trasmisión se efectuaba por doble cardán. El peso total era de 750 kg y la velocidad máxima de 275 km/h aproximadamente.



GT40

los dinosaurios tardan en morir



Luego de seis años de actividad ininterrumpida, el Ford GT40 es más ganador que nunca, arrebatando el Mundial de Marcas a Porsche en su año más brillante, 1968. Todos quieren ver muerto al viejo dinosaurio, pero los tigres de tres litros no muestran aún las garras...

Por HECTOR L. BERGANDI

La temporada '68 de Sport-Prototipos nos dejó un Campeón Mundial de Marcas: el Ford GT40, y una incógnita a medio develar: ¿hasta cuándo este semi "vintage" seguirá siendo un auto ganador?

El plazo de supervivencia asignado a los aparatos angloamericanos ya ha expirado varias veces sin que en la práctica se haya logrado todavía derrotarlos categóricamente, y de acuerdo a los resultados de las dos primeras carreras del año no parece, aparentemente, que estén dadas las condiciones como para que el "caballito criollo" de Ford pronuncie su adiós a las armas. Aunque pueda parecer música repetida, para hablar del GT40 tenemos que comenzar con el Lola que presentó Broadley en Le Mans '63.

Precursor de la **nouvelle vague** americana, el prototipo británico era propulsado por un motor Ford V8 del tipo Fairlane de cuatro litros y medio de cilindrada, desarrollado en Inglaterra. Sus soluciones revolucionarias, sumadas a la rotunda negativa de Enzo Ferrari de vender la casa de Maranello a la Ford Motor Company, movió a los de Dearborn a firmar un contrato por un año con Eric Broadley para que ideara el fierro capaz de acarrear uno de sus motores de serie al Campeonato Mundial de Marcas. Así nació el GT40, creado por un ex vendedor de bienes raíces y amparado por los incalculables recursos económicos de uno de los complejos industriales más poderosos del mundo.

Para Le Mans de 1964, la batalla "Ford versus Resto del Mundo" daba comienzo con un defraudante knock down de los americanos, que se quedaron sin autos en la pista antes de la caída de la noche, facilitando el entonces lógico triunfo de Ferrari. Pero el tiempo no estaba perdido. Durante todo el '64 y el '65, se experimentaron infinidad de innovaciones, y sin apartarse de los esquemas trazados por Broadley, se hicieron siete carrocerios distintas hasta llegar a la definitiva de los GT Mk II de siete litros.

El Mk II y el Mk IV fueron los únicos Ford que lograron los triunfos que pedía Henry "El Segundo", eclipsando a los GT40 de menor cilindrada, pero ni aún en 1967, cuando Gurney y Foyt ganaron en Le Mans con un Mk IV aplastando cualquier conato de resistencia por parte de Ferrari o de cualquier otra marca, se podía negar la **estirpe Lola** de los veloces monstruos. Hasta este punto todo respondía a los lineamientos de un proceso lógico: experimentación más potencia más resistencia, más respaldo oro para la búsqueda y el logro de los tres primeros pasos, tenían que dar, tarde o temprano, una victoria sin atenuantes como resultado final.

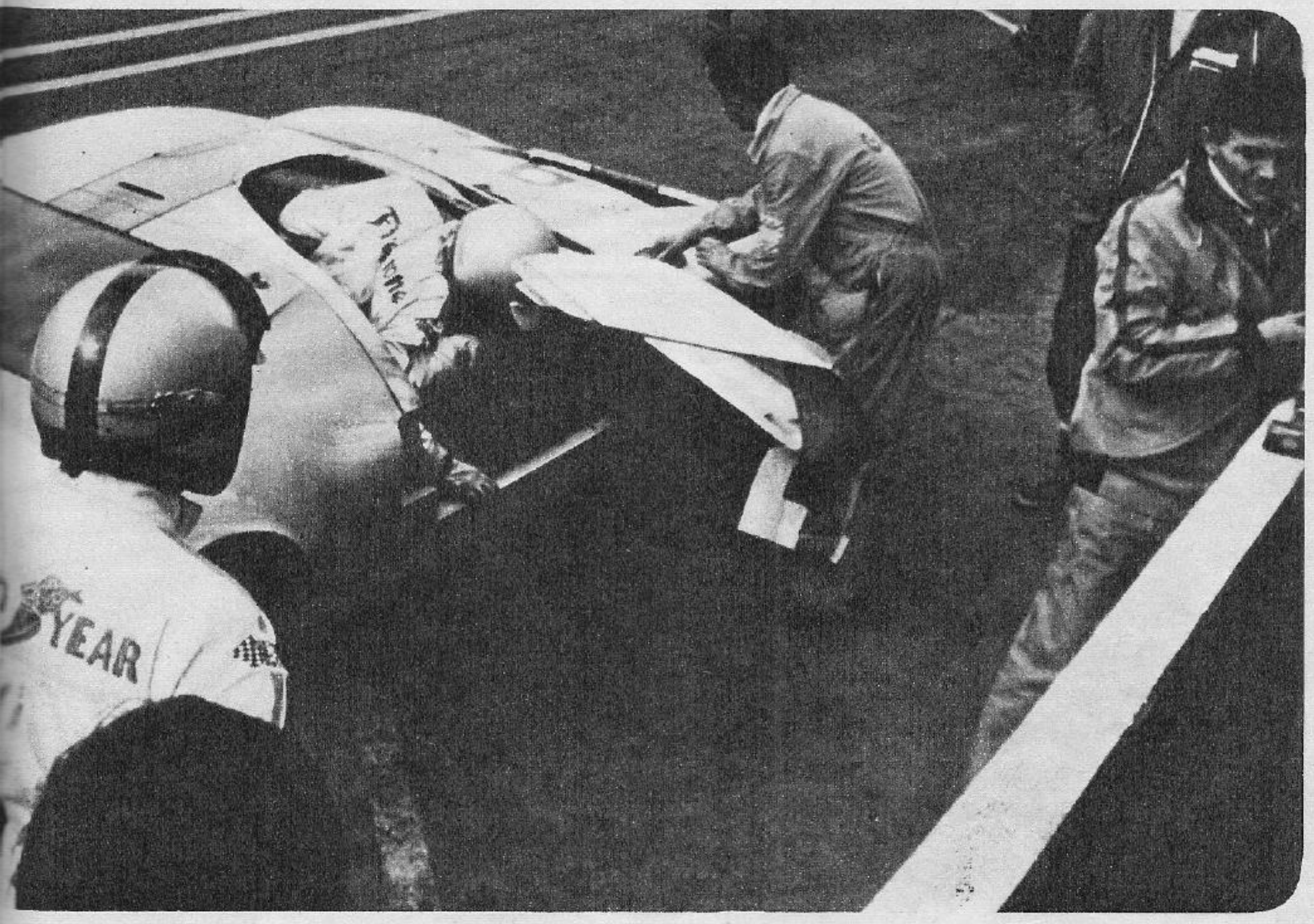
Pero la leyenda de los GT40 se acrecentó después de concluido ese ciclo, o sea con la llegada de...

LOS NUEVOS REGLAMENTOS

Aunque los Ford Mk IV eran autos bien hechos, los juglares que can-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Pedro Rodríguez rumbo al triunfo en Le Mans. Aunque en las primeras horas de carrera el dominio de los Porsche era aplastante, los Ford tuvieron más "aire" en la hora de la definición.

A la izquierda: El equipo de GT40 de J. W. Engineering, en Daytona, ahora patrocinado por la petrolera Gulf. Salvo dos o tres tomitas de aire tipo NACA desparramadas por ahí, los increíbles ganadores del año pasado no han cambiado en absoluto desde su aparición a la venta para equipos particulares.

tan loas a la técnica europea, le dieron al laúd hasta lograr que todos nos convenciéramos de que los triunfos de los prototipos americanos se debían pura y exclusivamente a la fuerza brutal de sus motores.

Esto no fue sino el principio del contraataque del frente europeo, que a cambio de derrotas como Sebring y Le Mans ante Ford, Brands Hatch vía Chaparral y carreras varias a manos de los Mirage —Ford de John Wyer se había adjudicado solo dos carreras importantes durante el año— **Daytona para Ferrari y la Targa para Porsche.**

Procediendo de acuerdo a aquel viejo lema que reza **"Si no les podés ganar, prohibilos, viejo...** la FIA olvidó en el armario su carácter ecuménico, y se presentó a la Mesa de Reglamentos con una marcada tendencia partidista. Por principio procedió a hacer una lista de "indeseables" —Ford, Mirage, Chaparral— y después pensar en qué factor común se podía buscar para borrarlos sin dilaciones de las pistas. Como blanco para la cimitarra se eligió la cilindrada, y la volteada les salió tan gorda que no sólo dejaron fuera de reglamento a los **predestinados** sino que también defenestraron a la máxima defensora de los prestigios europeos, la Ferrari 330 "pi quattro".

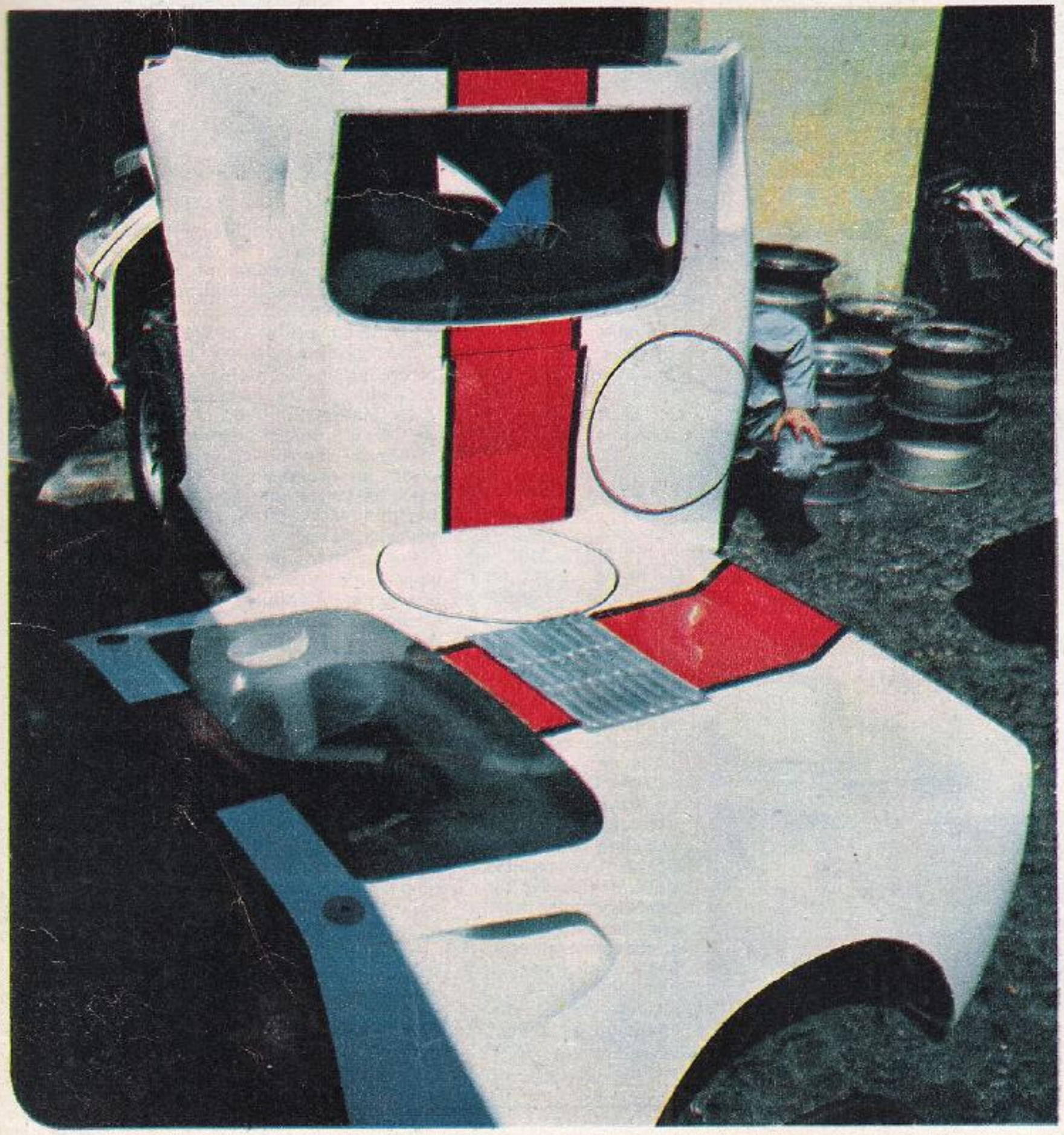
Sí, porque el nuevo tope para 1968 se estableció en apenas tres litros para los Sport-Prototipos, coincidiendo llamativamente con las medidas de los Matra y Alpine Renault subvencionados por gracia de De Gaulle.

Si lo que se pretendió en aquellas

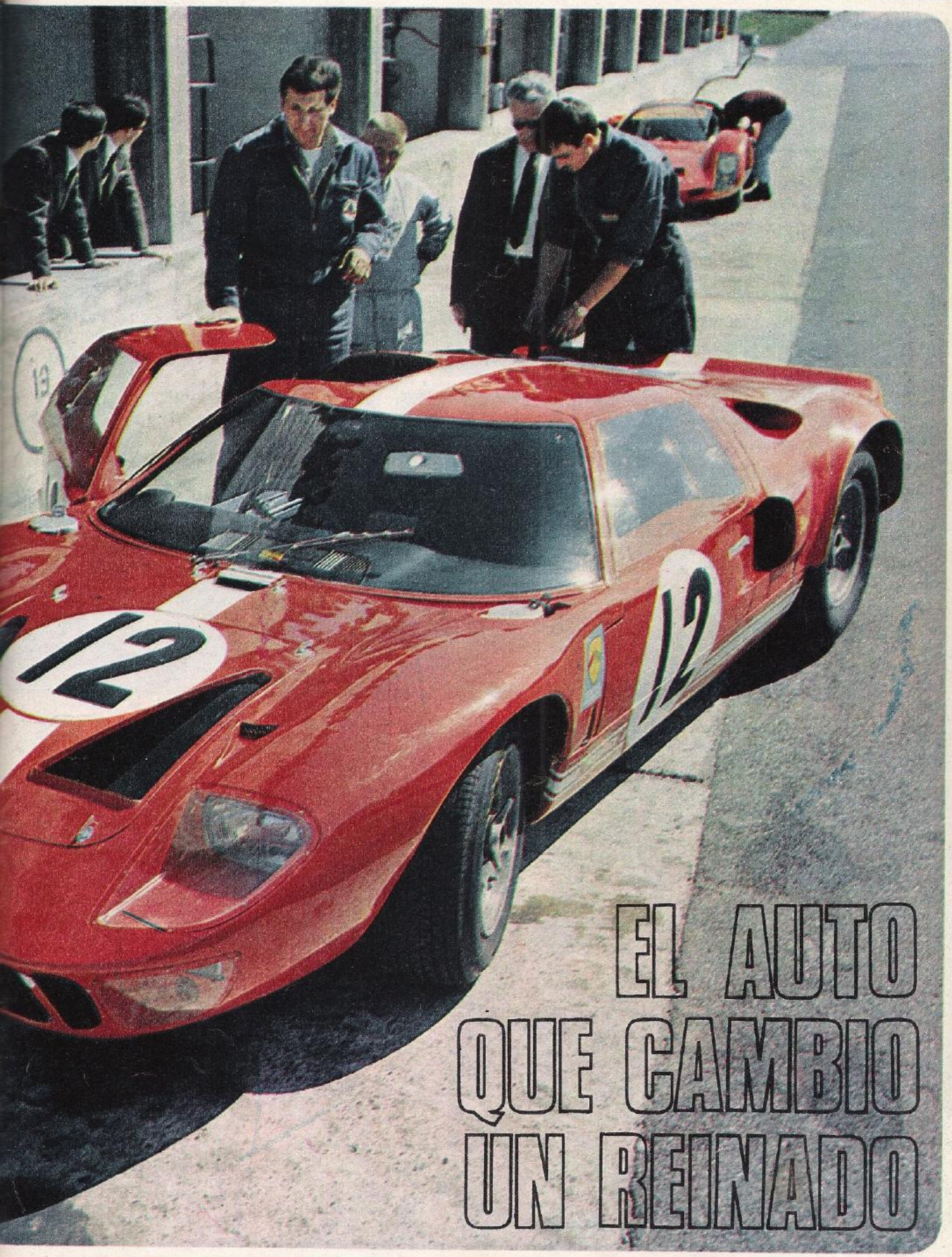
→





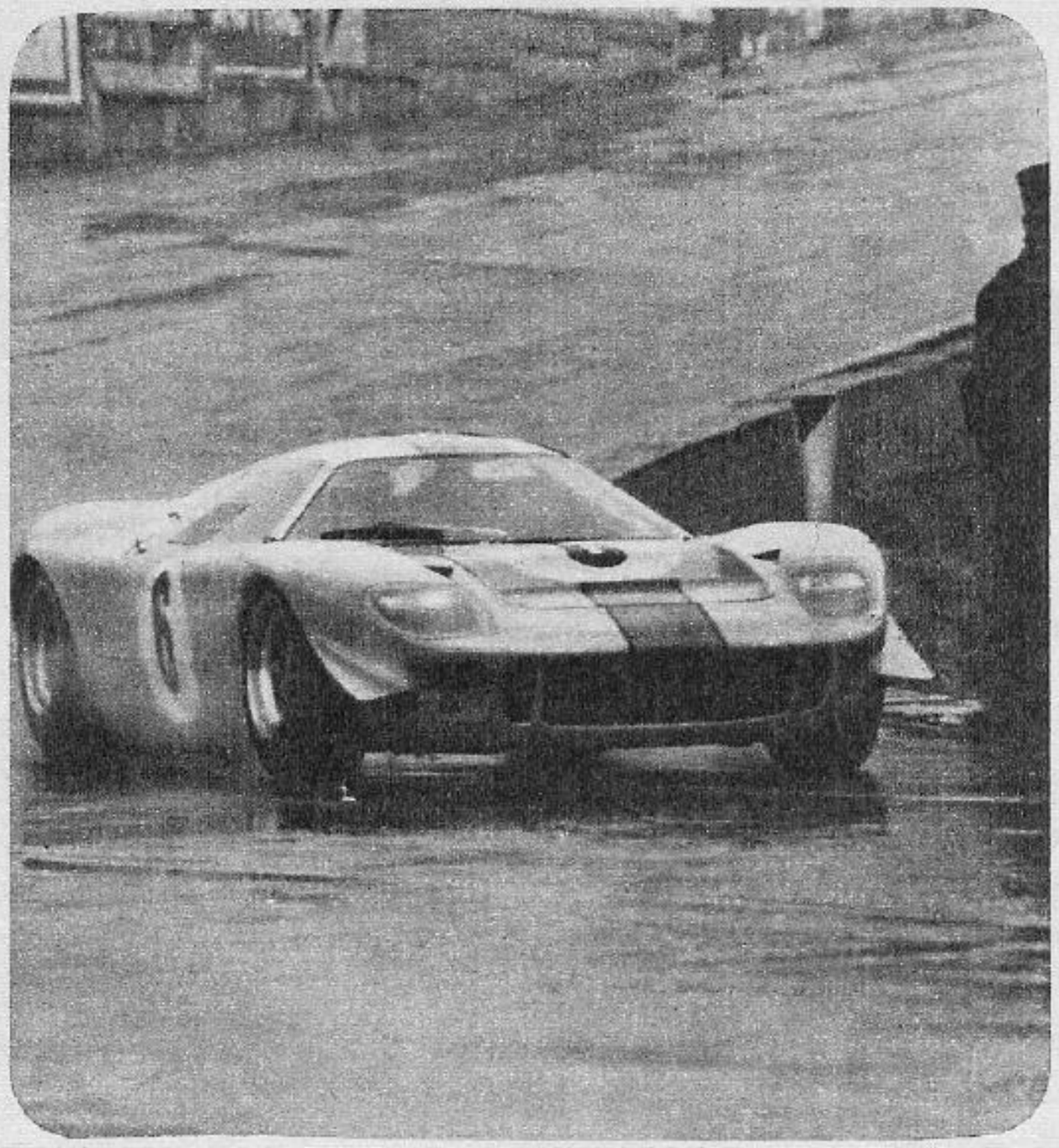


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


12
EL AUTO
QUE CAMBIO
UN REINADO

GT-40





Jacky Ickx, inspirado gestor de los triunfos logrados por la escudería de John Wyer. Aquí cuando con Brian Redman ganó las 500 millas de Brands Hatch del '68, anualmente auspicia la British Overseas Airways Corporation.

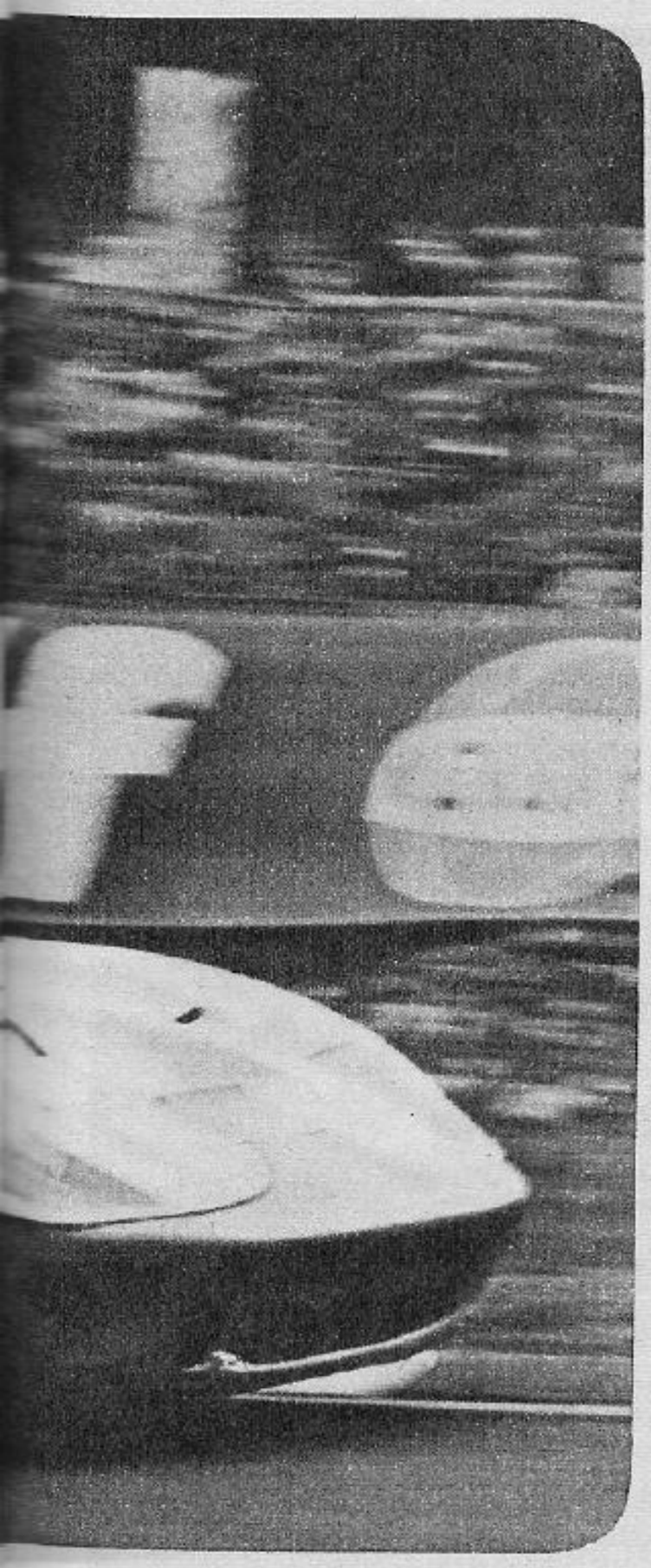
Otra vez Ickx, bajo la lluvia de Spa en un Mirage del '67. Las reformas de este modelo se remitían apenas a un nuevo techo que debió ser reemplazado por el viejo cuando el nuevo reglamento entró en vigencia.

reuniones fue propiciar la oportunidad para un retorno triunfal del azul Francia en Le Mans y el Campeonato Mundial, no hay que negar una alarmante miopía en los integrantes de la CSI (Comisión Sportive International) de la FIA, porque con ese reglamento sólo se servía en bandeja el Campeonato de la división SP a los dueños del título por derecho propio, los imbatibles, supertecnificados, supercibernéticos, superorganizados, "superbienpiloteados" Porsche.

Aparte de todas estas modificaciones en la letra rectora de las SP, la CSI terminó de demostrar que no las tenía todas consigo cuando dio a conocer las condiciones a cumplir por los Sport. Inexplicablemente éstos quedaban a tiro de los SP con una cilindrada de cinco litros, por lo que los motores americanos de potencia intermedia podían seguir —más o menos— en la conversación. Eso sí, había que conformarse con sacudirles el polvo a los viejos Lola T70, o a fabricar nuevos ejemplares del primer GT40, porque los Mirage quedaban automáticamente defenestrados ante la "incógnita —no incógnito— de la cantidad de unidades fabricadas del citado modelo. Las condiciones dadas no ofrecían mayores perspectivas de éxito, pero, en fin, nunca falta un loco que se tira el lance y demuestra que no es más loco que los demás.

John Wyer no es un chiquilín. Más bien digamos que es un hombre maduro, con un cuerpo que hace rato no toma contacto con el gimnasio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



cara de gerente general, canas justificadas y una vasta experiencia en todo lo que se refiera a la palabra **auto.** A pesar de ser inglés, y de haber tenido un alto cargo en Aston Martin-Lagonda, ganando bajo su control las 24 Horas de Le Mans del '59 con la pareja Shelby/Salvadori, John Wyer no se dejó llevar por egoísmos o celos internacionales y constituyó su propio equipo de Sports, con autos que le merecían confianza.

Wyer tomó contacto por primera vez con Ford cuando, durante un viaje suyo a Estados Unidos, pasó a visitar a su viejo empleado Carroll Shelby, que ahora era un próspero armador de Cobras (AC ingleses con motores Ford V8 427). La casualidad quiso que junto a Shelby se encontrara un **executive** de Ford cuando Wyer llegó a California. Luego de un par de horas de charla, el inglés era el virtual team manager del proyecto Ford en Europa.

Ahora, a pesar de estar totalmente desvinculado de cualquier actividad oficial de Ford en el campo deportivo, dirige su propio equipo de competición —JW Engineering— y si bien sufrió un rudo golpe cuando debió renunciar a presentar sus Mirage, descalificados desde comienzos del año pasado, sus cálculos no le fallaron cuando decidió hacer frente a lo que hoy ya es estadística, con los probados GT40.

La primera carrera de la temporada pasada fue para Porsche, en Daytona, y a eso siguió otro triunfo de la marca alemana en Sebring. Todo parecía encaminarse hacia lo previsto, hasta que Ickx y Redman, hombres de Wyer, llevaron un GT40 a la victoria en las 500 millas de Brands Hatch a principios de abril. Luego vinieron los 1000 Kilómetros de Monza, la Targa Florio y los 1000 de Nürburgring, tres para Porsche, pero con varios Ford —siempre Wyer— en buenas ubicaciones y sumando puntos. Entonces, cuando ya el triunfo de los V8 en "Brands" parecía obra de la casualidad, Jacky Ickx sacude a todos los entendidos ganando los 1000 Kilómetros de Spa con Brian Redman y las 6 Horas de Watkins Glen con Lucien Bianchi, como respectivos copilotos.

En agosto Seppi Siffert consigue otra victoria para Porsche en Austria, pero en septiembre, en las retrasadas 24 Horas de LeMans, Pedro Rodríguez y Lucien Bianchi consiguen el triunfo para los colores de John Wyer, y con él los tres puntos extra que necesitaba en el puntaje general del Mundial de Marcas para arrebatar el título a Porsche. John Wyer había elegido bien sus máquinas y sus hombres. El GT40, aunque medio "camioneta" en comparación con los sofisticados autos germanos, había demostrado tener un crucero más rendidor que éstos. Equiparados casi en velocidad máxima, los Porsche doblaban y se tenían mejor, pero la sencillez de diseño del motor de los autos de Wyer, permitía "fajarlos" a destajo sin temor a que se rompieran con facilidad. La fórmula Brabham volvía a demostrar su vigencia en épocas de transición: **las cosas simples llevan las de ganar.**

CALCULOS Y PRONOSTICOS

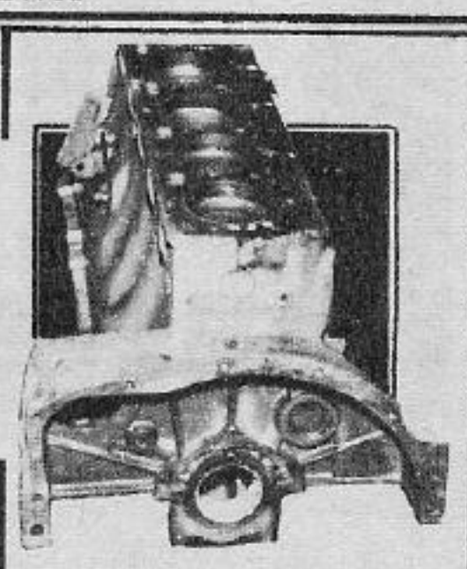
Comenzado que nuoo 1969, los Ford se quedaron un poco sorpresivamente en Daytona, pero se reivindicaron ampliamente en Sebring. Ahora tiene más rivales que antes y más capacitados, posiblemente, para determinar su retiro. Nuevos Porsches, Alfas y una Ferrari que en las 12 Horas anduvo **come l'achidente,** pueden ser las armas de Europa continental para neutralizar el dominio angloamericano, pero si consideramos que esos autos todavía no han sido exprimidos al máximo, y que los GT40 tienen velocidad y resistencia en abundancia, podemos anunciar tranquilamente que el equipo de Wyer se va a alzar con alguna carrerita más durante el año.

Nos alegraría mucho que los nuevos tigres de tres litros maten al viejo dinosaurio, porque eso sería un indicio de que se ha progresado, y una pruebo tangible de que con técnica de avanzada se puede vencer a lo que, esperamos, muy pronto pase a ser historia: la potencia debida a la sobredimensión de la planta motriz. Pero mientras no sea así, bien venidos sean los triunfos del GT40, porque después de seis años se los sigue mereciendo, trasformándose cada vez más en el símbolo de su época: un auto perfectamente bien hecho con un motor simple pero noble como él solo.

Puede que este año el viejo dinosaurio se muera de una buena vez, pero ¡ojo! que aún respira y lucha por mantenerse en pie, y LeMans se corre en junio, y la contra no muestra aún las uñas, y el viejo dinosaurio puede morir aún con una sonrisa...

Parabrisas CORSA EN CORDOBA
T.E. 24193

WELDING
MAD - ARG
SOLDADURA EN FRIO
BLOCK-TAPAS DE CILINDRO
FUNDICION Y ALUMINIO
GARANTIDOS POR UN AÑO
Tablada 365 T. E. 5808



ahora en el centro del pais
CHAPATODO
el más completo surtido en
capots, puertas, techos, zócalos, guardabarros
los mejores precios
HUMBERTO 1º 775

PEUGEOT CITROEN
FRANCIA S.R.L.
REPUESTOS LEGITIMOS ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA.
TABLADA 292 TE 23269

Accesorios
amp
OFERTAS PORTA EQUIPAJES SOLERAS FAROLES MANIJAS ESPEJOS
lavalleja 783 87 TE 79350

EN VILLA MARIA
jose o. maldonado
REPUESTOS FORD
FALCON/F 100/F 350/F 600
BVARD. ESPAÑA 134



usados garantizados
CON GARANTIA ESCRITA
unicamente:
JMCORDEIRO AUTOMOVILES JMC
bvard. san juan 304 Cba.

LLEGÓ!...



PONGA UN TIGRE EN SU TANQUE

NUEVA NAFTA ESSO EXTRA CON VITANE

PIQUE EXTRA
POTENCIA EXTRA
RENDIMIENTO EXTRA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

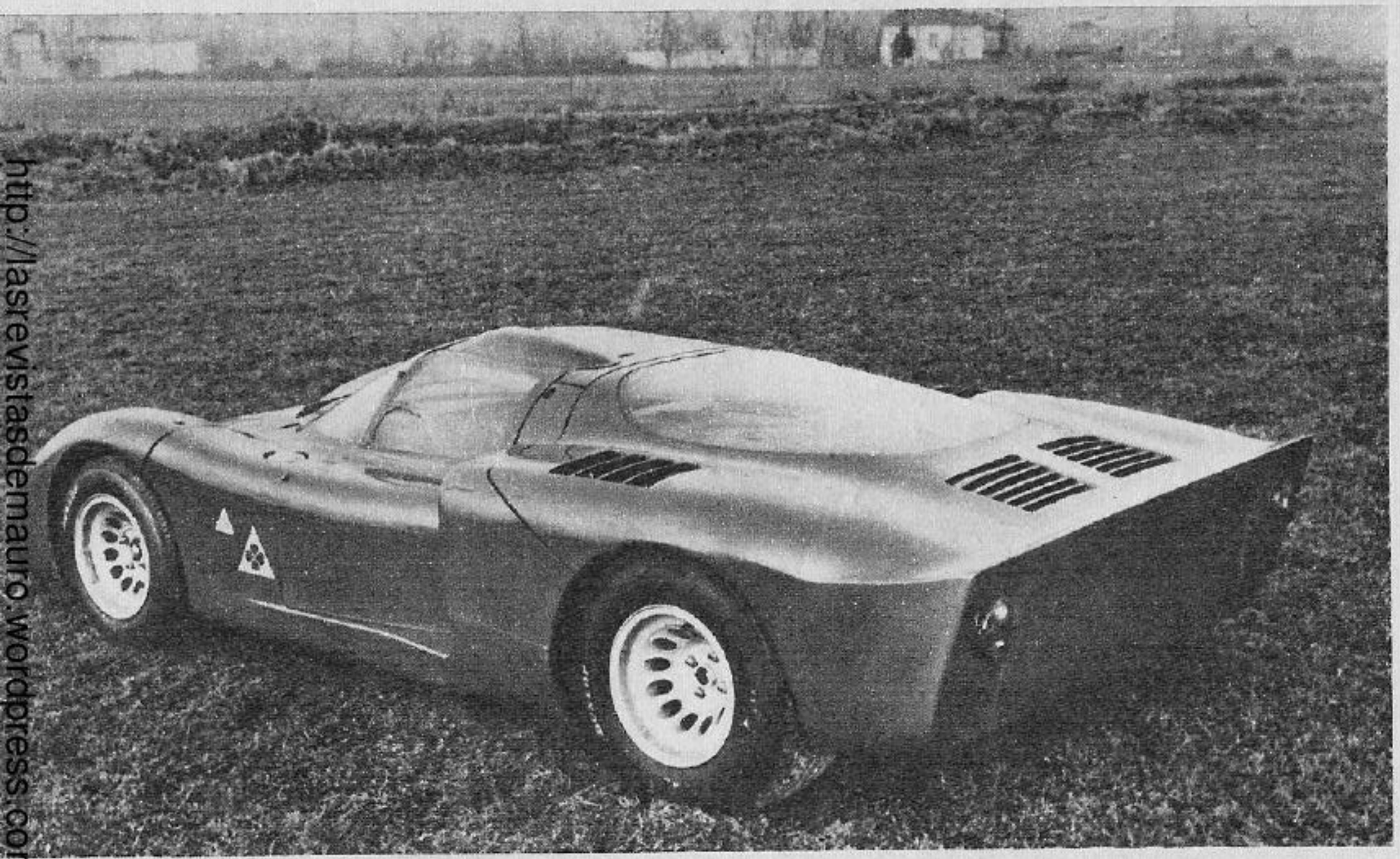
ALFA ROMEO 33

STRADALE

El rojo brillante que caracterizara
a los autos de competición italianos desde la época
de oro, es el mismo que en
el caso del 33 "Stradale" magnifica el dibujo de Scaglione

ALFA ROMEO 33 STRADALE

La experiencia deportiva recogida por Alfa Romeo en sus versiones variadas del tipo 33 se condensó en la realización de una versión destinada al mercado particular: 33 "Stradale"



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En septiembre del '65 se comenzó a desarrollar el proyecto de Alfa Romeo que culminaría en la concreción del "Tipo 33". El primer aparato que saldría terminado y listo para "ponérselo" fue el 33 tubolare versión spyder, pensado para intervenir, por un lado, en Sport Prototipos hasta 2 litros, y por otro lado, para oponer alguna resistencia a los Porsche alemanes. De este modelo se desprendieron, sucesivamente, 7 versiones de competición, un motor que equiparía al monoposto Brabham BT-23 D Tasmania, y una versión "Stradale", es decir, un modelo que conservando las características originarias, es apto para circular tranquilamente por "soleadas callejas y rumorosas avenidas".

A su vez, de esa versión "Stradale" del Alfa 33, derivaron el Carabo de Bertone y el Roadster de Pininfarina.

Pero aquí nos ocuparemos exclusivamente del 33 "Stradale".

Se trata de un auto destinado a una clientela exigente en cuanto a calidad, y deportiva en cuanto a inclinaciones. La carrocería, diseñada por el veterano Scaglione, está realizada en aluminio, que reemplaza al plástico utilizado en los modelos de competición. El peso llega a 700 kg, justamente a causa del material liviano utilizado en la confección del casco. El motor utilizado es el 2 litros que equipa a las unidades de carrera; naturalmente, algo menos "polenteado", a efecto de hacerlo más durable y de mayor suavidad de funcionamiento. Se trata de un V-8, a 90° que alcanza una cilindrada total de 1.994 cm³. La relación de compresión ha sido disminuida hasta llegar a la relación 10:1.

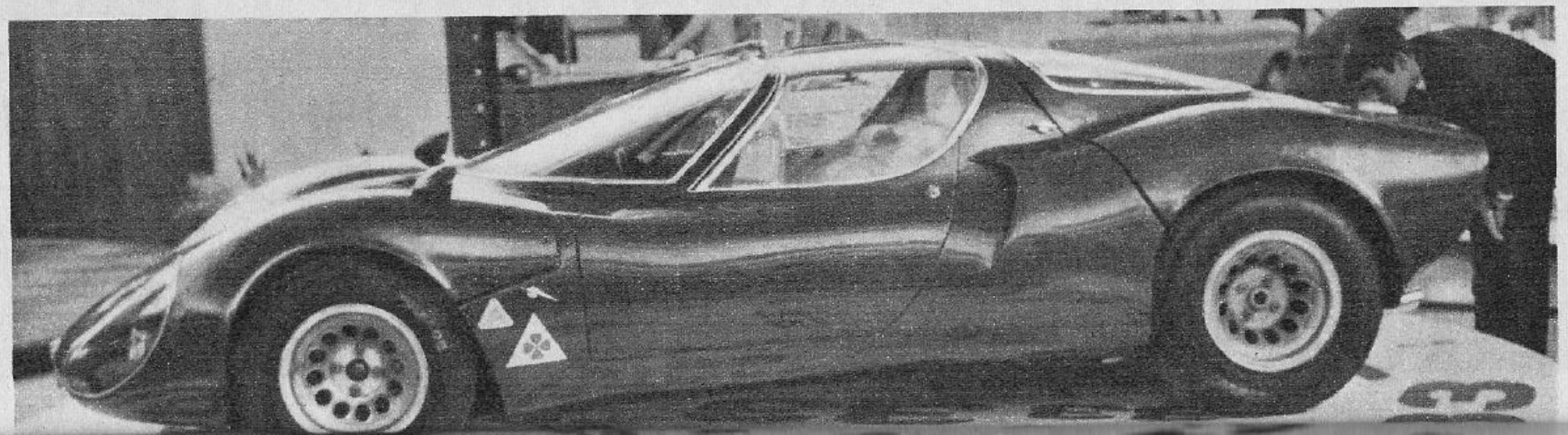
Construido en aluminio, fundido en un único block, ofrece cámaras de combustión hemisféricas y dos árboles de levas a la cabeza por cada hilera de cilindros. La lubricación es a cárter seco; la alimentación corre por cuenta de un sistema de inyección indirecta Lucas. Todo este conjunto de fierros, trabajando ordenada y solidariamente eroga 230 HP, cifra que corresponde a la potencia máxima de la versión Strada.

La caja de velocidades tiene 6 marchas adelante y la tradicional y única marcha atrás. El embrague es Fitchel & Sachs, comandado hidráulicamente.

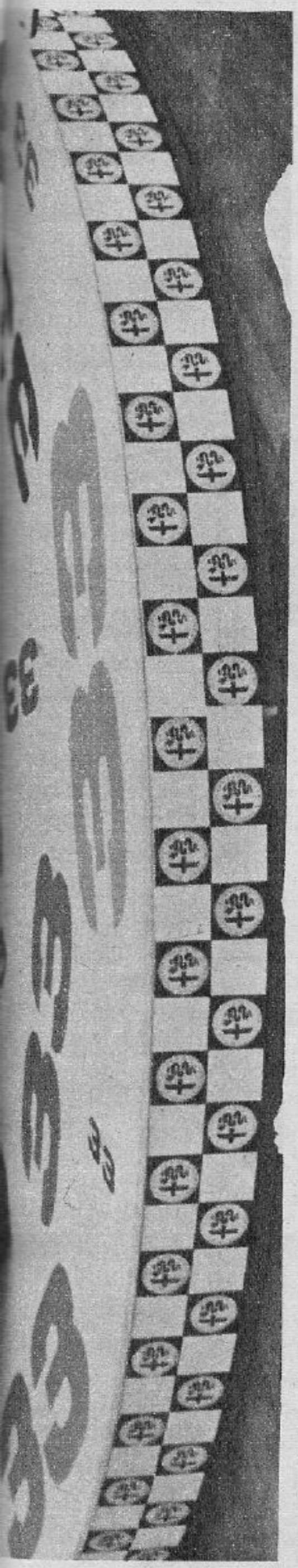
El chasis responde a un dibujo en "H", conformándose su sección central en "Peraluman" —especie de duraluminio— y las extremidades en aleación de magnesio. La triangulación que tiene por objeto rigidizar la plataforma está construida en titanio.

La suspensión delantera es independiente, a cuadrilátero deformable con brazo superior simple e inferior a trapecio. Grupo resorte-amortiguador Koni coaxial y barra estabilizadora. La trasera es semejante en cuanto a componentes, a los que se agregan cuatro brazos reactores.

El Alfa Romeo 33 "Stradale", en definitiva, hereda toda la experiencia recogida en las versiones de carrera, y la eterna tradición de la firma de Milán.



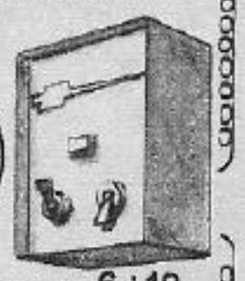
Hasta fines del '68, las versiones "sportivas" montaban el mismo motor 2 litros que equipa al "Stradale". En este caso, vemos a uno de los "33" de la escudería Autodelta.



Parabrisas CORSA

EN ROSARIO

MICROCARGADOR
de baterías



CARGUE LA BATERIA DE 6 ó 12 VOLTIOS, 10 AMP.. EN SU CASA POR SOLO $ 12.500.-
Fabricamos toda la linea de cargadores de acumuladores
E. A. POLONI E HIJO
SALTA 1574
T. 22743 ROSARIO

ITALFIAT



LINEA COMPLETA FIAT
REPUESTOS y ACCESORIOS
ventas por mayor y menor
ENTRE RIOS 2294
t. 87571 Rosario

AMORTIGUADORES
MONROE
solicitelos en las casas del ramo o a su
DISTRIBUIDOR EN LA PROV. DE SANTA FE
H. MONTALTO
Av. PELLEGRINI 1438 tel. 63035 ROSARIO

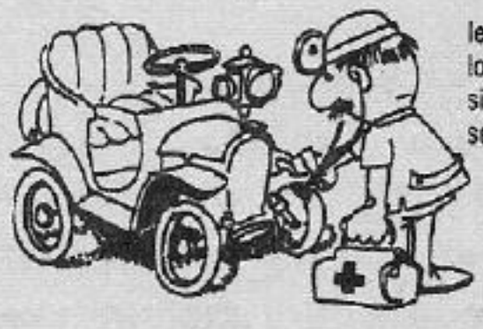
Sr. Automovilista:
tenemos de todo para su coche
AUTO UNION - D.K.W.
repuestos legitimos e importados
implementos eléctricos - partes de carrocerias
AUTO UNION
D. K. W.
LUCCHESE y CIA. S.R.L.
3 de FEBRERO 1563 T. 45364 ROSARIO

SERVICE PROPIO
VENTAS DE 0 KM.
USADOS C/GARANTIA
REPUESTOS LEGITIMOS
CONCESIONARIO OFICIAL
CITROËN
49087 33491
sena S.R.L.
ROSARIO VENTAS SAN MARTIN 1545 SERVICE CATAMARCA 2319

repuestos y accesorios
MILTON JORGE
BARBAGALLO
ISARD - DE CARLO
N·S·U - CITROEN
HEINKEL - ISETTA
D·K·W - FIAT
RENAULT
envios al interior contrareembolso
av. alberdi 270 t. 39-4522
rosario

MAIPU CAR
CONCESIONARIO OFICIAL
citröen
service - repuestos
SALTA 2030 MORENO 50
TEL. 66464 ROSARIO

COMPLETAMENTE GRATIS



le brindamos los siguientes servicios...

- Control de amortiguadores con máquina diagramática.
- Control de fatiga de espirales y elásticos.
- Control de dirección comprobando desgaste de rotulas y extremos.
- Revisación del sistema de escape.

SOLICITE TURNO a los Teléfonos: 44468 - 32282
RAPELLI, SALATIN & CIA. S.R.L.
Güemes 2050 ROSARIO Avda. Alberdi 1189

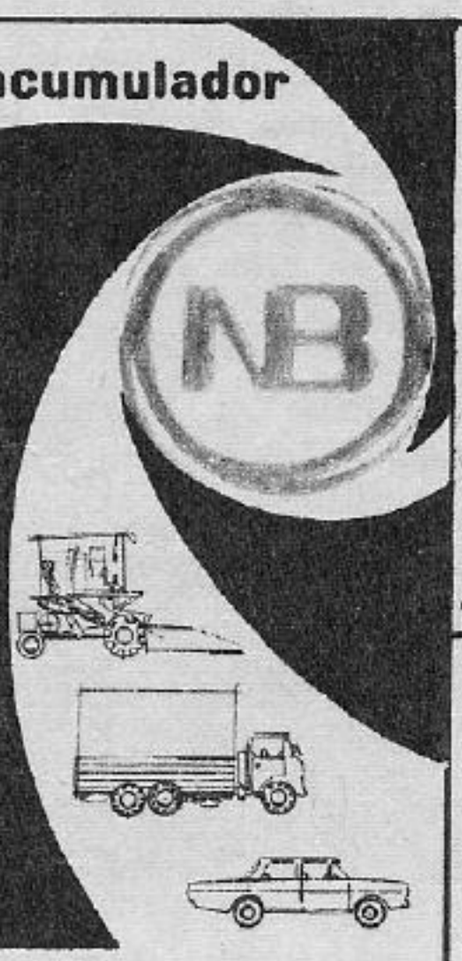
amplio surtido para el **automotor** y la **industria**
RULEMANES
BULONES
RETENES
GIOVAGNOLI y MATICH S.R.L.
tucuman 2274 t. 387076 rosario

PEUGEOT FIAT BORG WARD



su service
ALEMFRAN S. R. L.
MAIPU 2339 T. 80855 ROSARIO

acumulador



en todas partes, donde se requiera mas energia
Av. PELLEGRINI 3460
tel. 398514 ROSARIO

EXTINGUIDORES
para automóviles
BOTAFOGO



DOBLE APLICACION
inflador y extinguidor
Hnos. **FERRETTI**
Av. Pellegrini 1218
tc. 62825 Rosario

SILENCIADORES
Y CAÑOS DE ESCAPE



ZUBON
colocacion de silenciadores
en 1 h.
GALVEZ y ENTRE RIOS
TEL. 814734 ROSARIO

REPUESTOS LEGITIMOS PARA
Automotores
RILEY MG
MORRIS
HMC
Unicamente en:
JORGE PAVAN Hnos S.R.L.
Distribuidor exclusivo de LUCONI S.A.
RUEDA 955 ROSARIO
T. E. 811083 - 89529

hay una sola DIRECCION!
para la reparación de su
TREN DELANTERO
y es en
MITRE 1268 ROSARIO
alineación y balanceo con equipos OPTICOS y ELECTRONICOS
garantiza
GILARDONI S.A.
solicite turno
tel. 40270 y 28512

Alfa Romeo 33 "Stradale", derivada de los prototipos de competición y diseñada por Scaglione. Un auto como pocos, para pocos.

Isotta Fraschini MILANO



EL LUJO DE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS AÑOS '20

El mundo había dejado atrás la pesadilla de la guerra y fabricaba, con la prosperidad económica que se vivía, un nuevo paraíso. Otro modo de vivir desprejuiciado, en el que entraba el automóvil lujurioso y perfeccionado...

Hoy en día las vedettes mundiales no son como eran antes. A Brigitte Bardot da lo mismo verla de cualquier forma, montada en un burro o pedaleando en bicicleta. Raquel Welch en motoneta o Ursula Andress en patines pueden lo mismo especular con los valores que las han hecho famosas. Pero antes no era así. Las vampiresas del cine tenían que mantener dentro y fuera de la pantalla su imagen sofisticada. A sus movimientos acelerados y torpes, inefablemente, se agregaban —como intentando endiosarlas aún más para aquellos que soñaban la fantasía de aquellos argumentos— lujosas mansiones, armiños, engrasadas croquiñoles pegados a los pálidos pómulos, galgos rusos y toda una postura deshumanizada. Theda Bara y Jean Harlow necesitaban de todos esos complementos que creaban todo ese halo de objeto inalcanzable, lujo para unos pocos. Blancuzcas y ojerosas ninfas que a la hora de llegar a la sugestiva cita, no podían hacerlo sino en lujosas limousines. Jean Harlow tenía un Stutz "Blackhawk" pintado de blanco —como casi todas sus cosas— con el que se movía por el laberinto de su enigmática y publicitada vida.

Pero aunque los enormes roadsters y phaetons americanos con carrocerías especiales gozaban de las simpatías de las figuras mundanas, eran los fastuosos y exquisitos coches europeos los que se preciaban de compartir la pantalla y la vida con las vedettes. Hispano-Suiza, Voisin, Bugatti, Rolls-Royce, Delage y, destacándose entre ellos, aquel equilibrado y potente torpedo vedette de "Sunset Boulevard" —aquel film— que Gloria Swanson lucía con Eric von Stroheim: el Isotta-Fraschini "8 A".

Construido en la Via Melzo, de Milán, el Isotta-Fraschini disfrutó por más de una década (1920-1930) el reconocimiento y los favores de reyes, príncipes y la gente del gran mundo de la anteguerra. Aunque entre 1904 y 1914 la Societá Milanese d'Automobili Isotta-Fraschini ya había producido una extensa línea de costosos automóviles que participaron con bastante suerte en diversas pruebas deportivas. Ganaron la Targa Florio del año 1908 y fueron segundos en la Copa Vanderbilt de ese mismo año. En realidad la compañía había sido fundada en 1901, cuando Cesare Isotta y Oreste Fraschini integraron la sociedad, y si en el Salón de París de 1905 presentaron un enorme 6 cilindros, recién la marca sería "descubierta" cuando los acordes del "Black bottom stomp" marcaron el advenimiento de los bulliciosos años '20.

Hasta entonces, hasta la aparición de las series del Tipo 8, la Fabbrica Automobili Isotta Fraschini había conservado siempre aquellos puntos de calidad en ciertos detalles que se harían notables con la aparición de los 8 cilindros.

En 1899, Cesare Isotta y Vincenzo Fraschini se hicieron cargo de la representación de Renault en Milán. Al mismo tiempo vendían los coches Mors, también franceses, y los motores Aster. En 1901 armaban su primer coche bajo una especie de licencia Renault, de donde descubrimos que el primer Isotta-Fraschini no era más que una "voiturette" Renault armada en Milán. Ya entonces todos los coches llevaban carrocerías especiales. En 1902 aparece un nuevo modelo en la línea, un cuatro cilindros con cabeza en "T", 24 HP, trasmisión por cadenas y neta influencia Mercedes.

Hasta 1905 diversos modelos fueron desarrollados, pero ese año marcó el final de los intentos experimentales. Con la obtención de un importante capital, la expansión de la empresa había comenzado. Una nueva fábrica fue abierta en la Via Monterosa y el ingeniero Giustino Cattáneo se hizo cargo. Este ve-



nía de trabajar con Bernardi, un pionero del automovilismo italiano, con Florentia y con la famosa casa Züst. Con él también fue Antonio Chiribiri, quien, años después, separado de la casa, construiría los autos que llevaron su apellido y entre ellos prestigiosos especiales de carrera. De aquí en adelante, la compañía se dedicó por entero a los coches grandes, potentes, lujosos y caros.

En 1907 la firma francesa Lorraine-Dietrich adquirió un cierto control de la Isotta-Fraschini por un término de cuatro años. De hecho, por la simpatía que sentía el Barón de Dietrich, la casa italiana se convirtió en una subsidiaria de la gran firma francesa. Utilizando una y otra los mismos diseñadores, que en la mayoría de los casos eran los que trabajaban en Lorraine-Dietrich. Para entonces Ettore Bugatti estaba trabajando contratado como diseñador de Lorraine-Dietrich y el exitoso modelo de 10 HP que la Isotta construyó entre 1907 y 1909 también se vendía en Francia con la marca Lorraine-Dietrich, y no era otro que el Bugatti ideado por el genial joven. Tenía éste un motor monobloc de cuatro cilindros, 1,4 litros y un árbol a la cabeza. Semiejes oscilantes y caja de cuatro velocidades, diseño de verdadera vanguardia. Con este modelo se interrumpió la secuencia de series de coches lujosos y grandes que caracterizaron a la firma italiana. En 1908, y aparte de la contribución de Bugatti, antes que Lorraine-Dietrich tomara el control, un modelo muy sofisticado fue presentado en la temporada deportiva: el modelo "Corsa" 1905 de 120 HP y árbol de levas a la cabeza.

El pequeño cuatro cilindros 1400 cm³ es considerado como piedra fundamental y punto de partida para el clásico diseño mecánico de autos pequeños y de alta performance. Y que sirvió de mucho en el curriculum y como experiencia para Bugatti cuando éste se convirtió en "Le Patron" de sus propios establecimientos. De este modelo también se derivó el prototipo Aston-Martin.

Para 1910 Isotta Fraschini volvió a los coches grandes con un espléndido turismo de 100 HP. Lo impulsaba un motor de 10½ litros con árbol de levas a la cabeza. Los cilindros estaban fundidos en un block único en lugar de ser en pares como era usual en aquellos días. Más adelante fundirlos en un solo block se hizo común y desde hace diez años hasta ahora es lo normal. Otra innovación presentada fue el mecanismo de movimiento de las válvulas totalmente cerrado, lo que contribuía al mayor silencio mecánico y a la limpieza y eficiencia del motor. La trasmisión a las ruedas posteriores, no obstante, seguía siendo a través de cadenas. Por vez primera traía frenos en las ruedas posteriores, de uso normal a partir de este modelo en adelante.

En 1913 una versión deportiva de 140 HP fue introducida con seis tambores de freno; los dos tambores extra accionaban sobre la trasmisión.

Después de la guerra, en 1918, Isotta Fraschini cambió de los motores de aviación nuevamente a los automóviles, y al año siguiente introdujo como lógico resultado de la experiencia adquirida en los cuatro años de guerra el primero de los famosos ocho en línea de gran lujo, alta performance, destinados a granjearse la fama internacional.

El primero de esta serie, anunciado en agosto de 1919 y denominado "8", diseñado por Giustino Cattaneo, fue el primer coche de ocho cilindros producido en serie en el mundo.

Este Tipo "8" tenía dos blocks de cuatro cilindros fundidos en aluminio. Aunque estaba fundido en una sola pieza, las tapas también de aluminio estaban divididas en dos grupos de a cua-

→

tro. La compresión alcanzaba una relación muy conservadora: 5:1. La potencia se calculaba entre 75 y 80 HP a 2.000 rpm., la caja albergaba tres velocidades. El coche alcanzaba los 110 km/h. con las suntuosas carrocerías normales. Y los 125 plus con carrocerías abiertas tipo "Gran Turismo" de la época. El andar, aceleración y frenaje se consideraban superiores a los del Rolls-Royce Silver Ghost. Y aunque más barullero, comparable al Hispano-Suiza H6B.

En 1921 la compañía sufrió el cambio de una nueva dirección. Los tres primeros nombres de la firma, Isotta, Vincenzo y Oreste Fraschini habían muerto o se habían alejado de la relación directa. No obstante, el Tipo "8" siguió en producción. Los posibles y amenazantes competidores locales (el Fiat 12 cilindros o el Lancia super lujoso) nunca fueron puestos en producción. En 1924 existían representantes de la firma en Nueva York, París (una agencia que tenía 200 coches en stock), Londres, Bruselas, Madrid, Basle, Buenos Aires, San Pablo y Santiago de Chile. Por sobre todos ellos, el mercado estadounidense era el que más demanda exigía a la fábrica. Allá se ofreció la marca en gran escala por vez primera en 1922 (un chasis que costaba 6.500 dólares) y en seguida conquistó el gusto de clientes como Rodolfo Valentino, Clara Bow y Jack Dempsey.

El desarrollo del Tipo 8 dio como resultado el Tipo 8A de 1924, aunque en los EE. UU. el Tipo 8 siguió vendiéndose durante unos cuantos años más. La idea era la de hacer un coche más veloz para atraer la clientela de Hispano-Suiza. Intermedio entre los dos Tipos apareció el Spinto (una versión sport) de 36 HP.

El diámetro de cilindros en el 8A se llevó a 95 mm, lo que aumentó la cilindrada a 7.370 cm³, de 5.902 que tenía el 8. La potencia del motor alcanzaba los 110/120 HP al escaso régimen de 2.400 rpm.

Lamentablemente, aunque el nuevo modelo había ganado en popularidad, seguía sobrellevando la cruz de la comparación con el Hispano-Suiza, al que no superaba en performance y comportamiento a altas velocidades. El duque Pio Arati de San Pietro ganó dos años seguidos —1925 y 1926— la Targa Abruzzo, pero el Isotta Fraschini no lograba crearse una imagen deportiva. A pesar de que por muchos años dos de los hermanos Maserati, Alfieri y Bindo, trabajaron como probadores en la compañía, y luego, cuando ellos mismos lanzaron sus coches de carrera, muchas partes con las que fueron armados salieron de la casa Isotta-Fraschini en la Via Monterosa. El magnífico Hispano H6C Sport, fue atacado por el Isotta 8ASS o Super Spinto de 1926 el que, en términos



de igualdad de velocidades, luchaba en las mismas condiciones.

El 8A se mantuvo en producción hasta 1931, pero desde 1928 la firma nuevamente desde el final de la Gran Guerra volvió al desarrollo y venta de motores marinos y de aviación. Dos de ellos se hicieron particularmente famosos: el ASSO de aviación, de 12 cilindros en V y 500 HP, y el marino MAS. Isotta se vio diversificada también al iniciarse la producción de vehículos comerciales. En cualquier caso, a partir del año 1929, el mercado de los automóviles caros y de gran lujo cayó drásticamente como consecuencia de la gran depresión mundial. Y el 8A fue el que más sufrió las consecuencias debido a que la mayor demanda estaba en los Estados Unidos, donde la crisis se sintió más fuerte. Hacia fines de 1929 un "landaulet" Isotta Fraschini se vendía en América a 22.500 dólares. ¿Cuántos compradores podría haber sólo unos meses después?

Las ventas bajaron enormemente, pero esto no amilanó a la gran firma peninsular, quien audazmente en abril de 1931 puso a la venta un nuevo modelo denominado 8B. Este no era sino un desarrollo aún más avanzado sobre el tema original del Tipo 8, y reconocido generalmente como el mejor de todos los Isotta construidos.

Amén de una respetable cantidad de mejoras mecánicas en cuanto a la parte motor, se ofrecía con caja de cuatro marchas sincronizadas y engranajes helicoidales. Opcionalmente podía entregarse con una caja automática pre-selectiva Wilson. Esta fue standard en los modelos póstumos. Se colocaron amortiguadores hidráulicos y la potencia era casi la misma que para el modelo 8ASS, pero el número de revoluciones llevado a 3.000 rpm. El peso total del vehículo carrozado alcanzaba las tres toneladas. Pese a ello, casi todos los 8B podían alcanzar los 140 km/h.

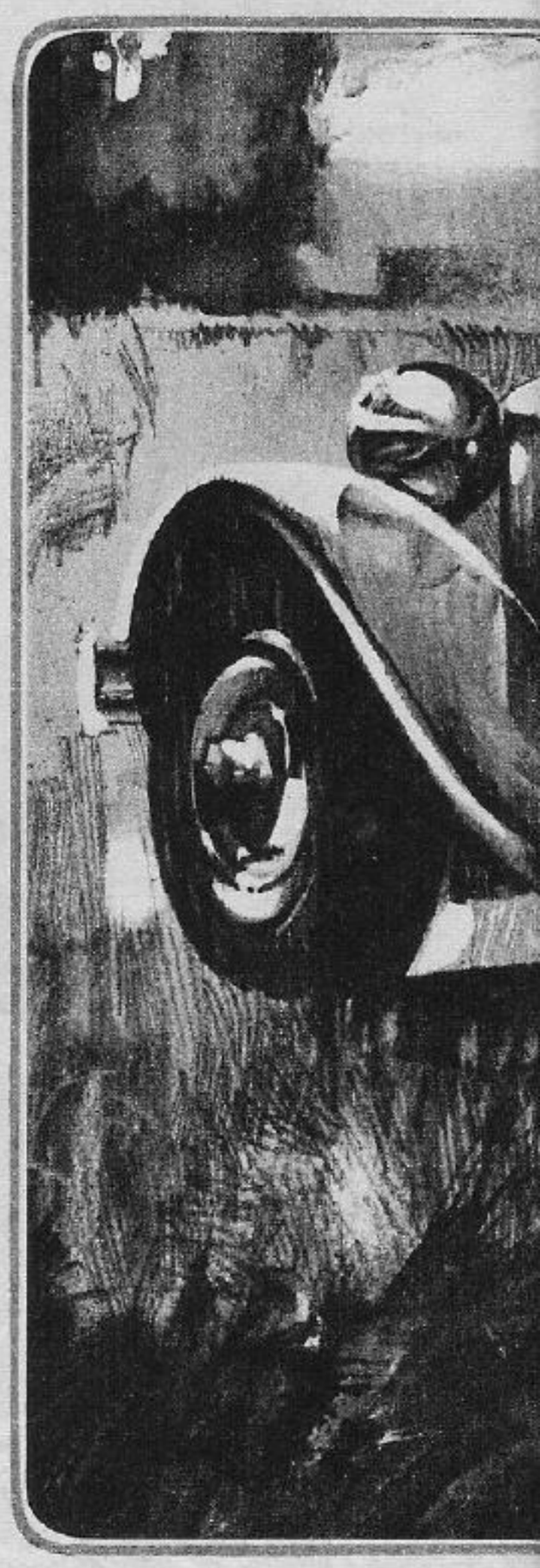
Los tiempos eran hostiles, lo eran para todos. El Hispano V-12, el Rolls-Royce Phantom II y la Bugatti type 46; todos rivales de Isotta. La compañía teclea-ba. Una propuesta de arreglo ofrecida por Ford fue finalmente detenida por el gobierno en 1932. Trayendo como consecuencia la ruina de la ilustre marca. En 1933, Cattaneo, quien se desempeñaba como director, partió. La producción de autos comenzó a decaer ese mismo año, y los últimos 8B fueron construidos dos o tres años más tarde.

Muy pocos de ellos fueron fabricados en total. La producción para la guerra, primero realizada en Etiopía y luego en distintos países, mantuvo viva a la compañía.

A pesar de los optimistas prospectos, el último de los Isotta Fraschini nunca se hizo. En 1945, mientras trascurrían los primeros meses de la recién llegada paz, corrieron rumores de que la firma lanzaría un automóvil "popular", pero los únicos vehículos que seguirían saliendo de la fábrica dañada por los bombardeos serían unos pocos comerciales. Pero todo parecía indicar que la historia volvería a repetirse, ya que el nuevo modelo a aparecer era otro ocho cilindros muy lujoso y de avanzada. Sería construido un solo modelo pensado para el mercado americano. Por otra parte, ya no quedaban ni trazas del viejo Tipo 8, aunque sí mucho del Tatra checoslovaco. Se lo denominó 8C Monterosa y apareció en el Salón de París de 1947 y el de Ginebra de 1948. Era un diseño de F. L. Rapi, uno de los antiguos miembros de la firma. Los ocho cilindros estaban dispuestos en "V", con una inclinación de noventa grados y el motor colocado en la parte posterior del auto. Con un árbol de levas a la cabeza originalmente tuvo una cilindrada de 2½ litros que después se llevaron a 3,4. Desarrollaba 125 HP con la cilindrada mayor a 4.200 rpm, lo que le otorgaba una velocidad máxima de 150 km/h.

En febrero de 1948 la compañía cambió de manos y en septiembre de 1949 fue liquidada. Los últimos coches de una gran marca ya habían sido construidos. La tradición de calidad y performance de la casa fue llevada adelante por Costruzione Revisione Motori, dirigida por un técnico de la Isotta. Esta firma conservó los datos de construcción de los modelos de las series 8 de Isotta Fraschini: 400 del tipo 8, 950 del 8A, 30 del 8B y 20 del 8C. Dos tercios de la producción fueron exportados y entre 400 y 450 de los 8, 8A y 8B fueron a parar a los Estados Unidos.

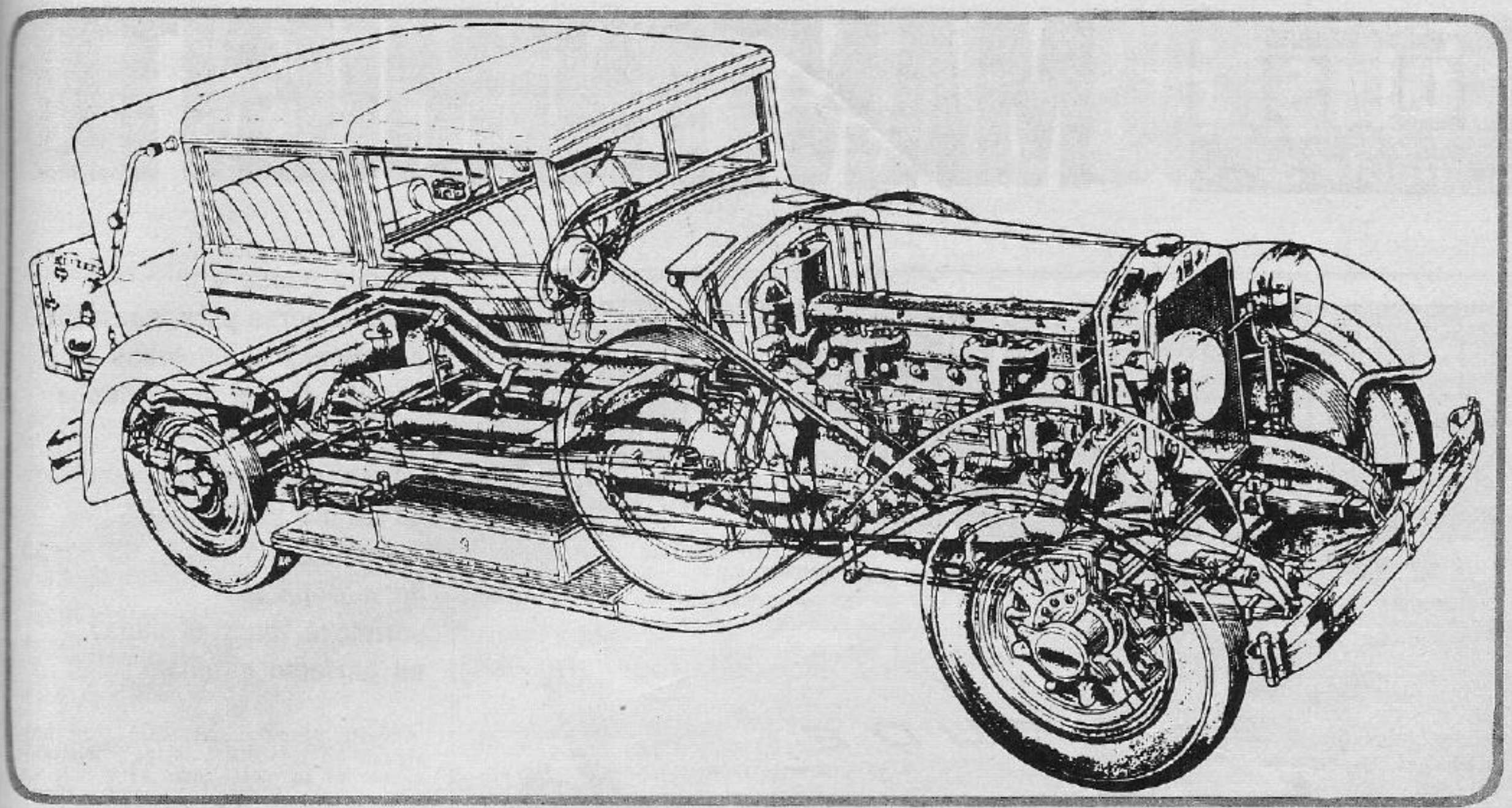
Hoy todavía se conserva una importante cantidad de estos modelos Isotta Fraschini en manos de coleccionistas particulares. Gracias a ellos, podemos seguir confirmando que la belleza clásica de algunos modelos de Isotta Fraschini tranquilamente podrían ser llevados por la calle en 1969 en la certeza de que sus líneas seguirán conservando la elegancia que airosamente pasearon allá en los años de la depresión.

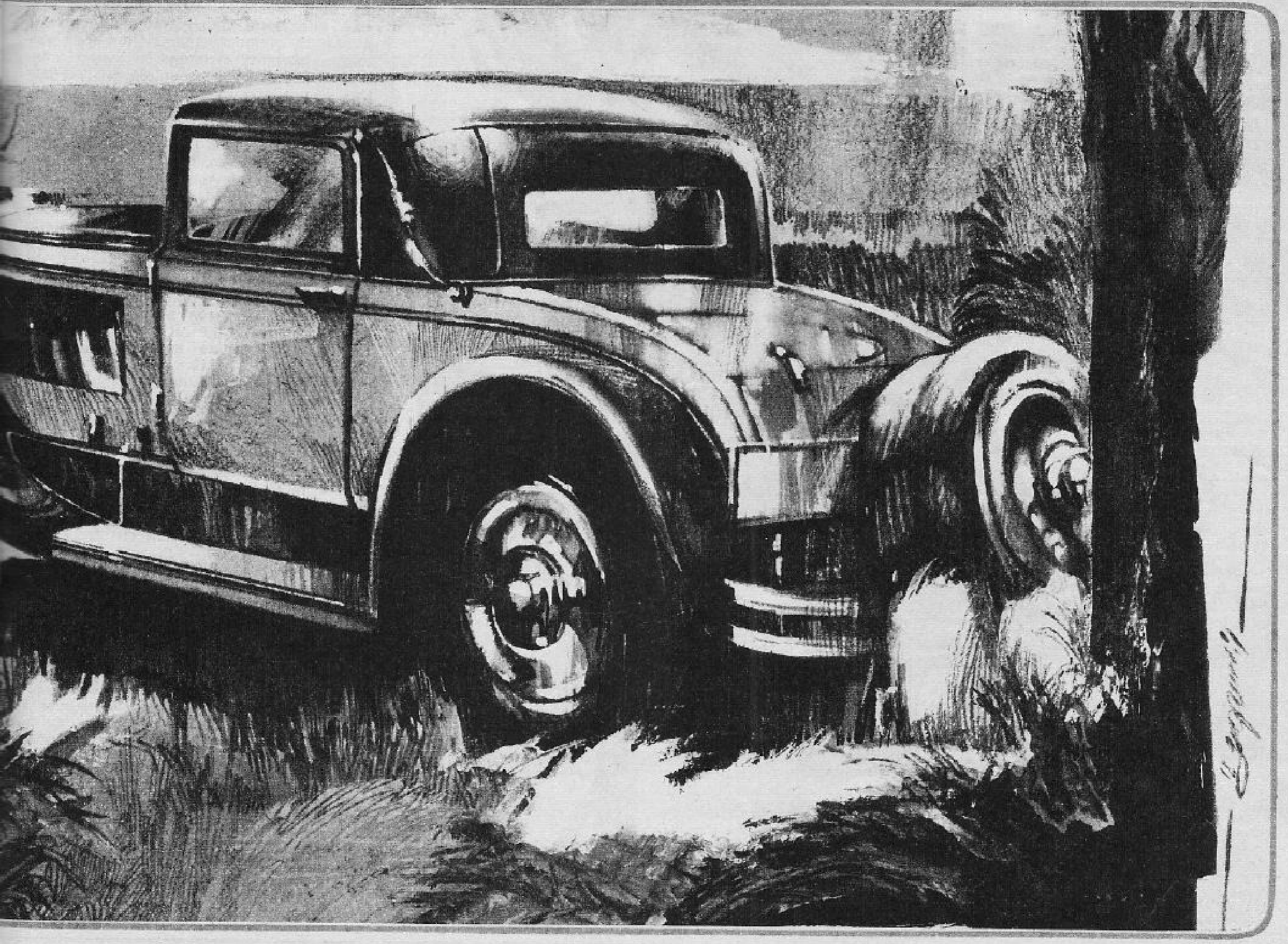


Vestido de gran lujo, o como en el caso de esta carrocería del italiano Castagna, los Isotta siempre fueron señoriales y de impactante personalidad.

Sucesor de los tipo 8 originales, fue el modelo 8A. En este trasparente se puede apreciar la poca intención de escatimar elementos en la búsqueda de soluciones mecánicas perfectas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

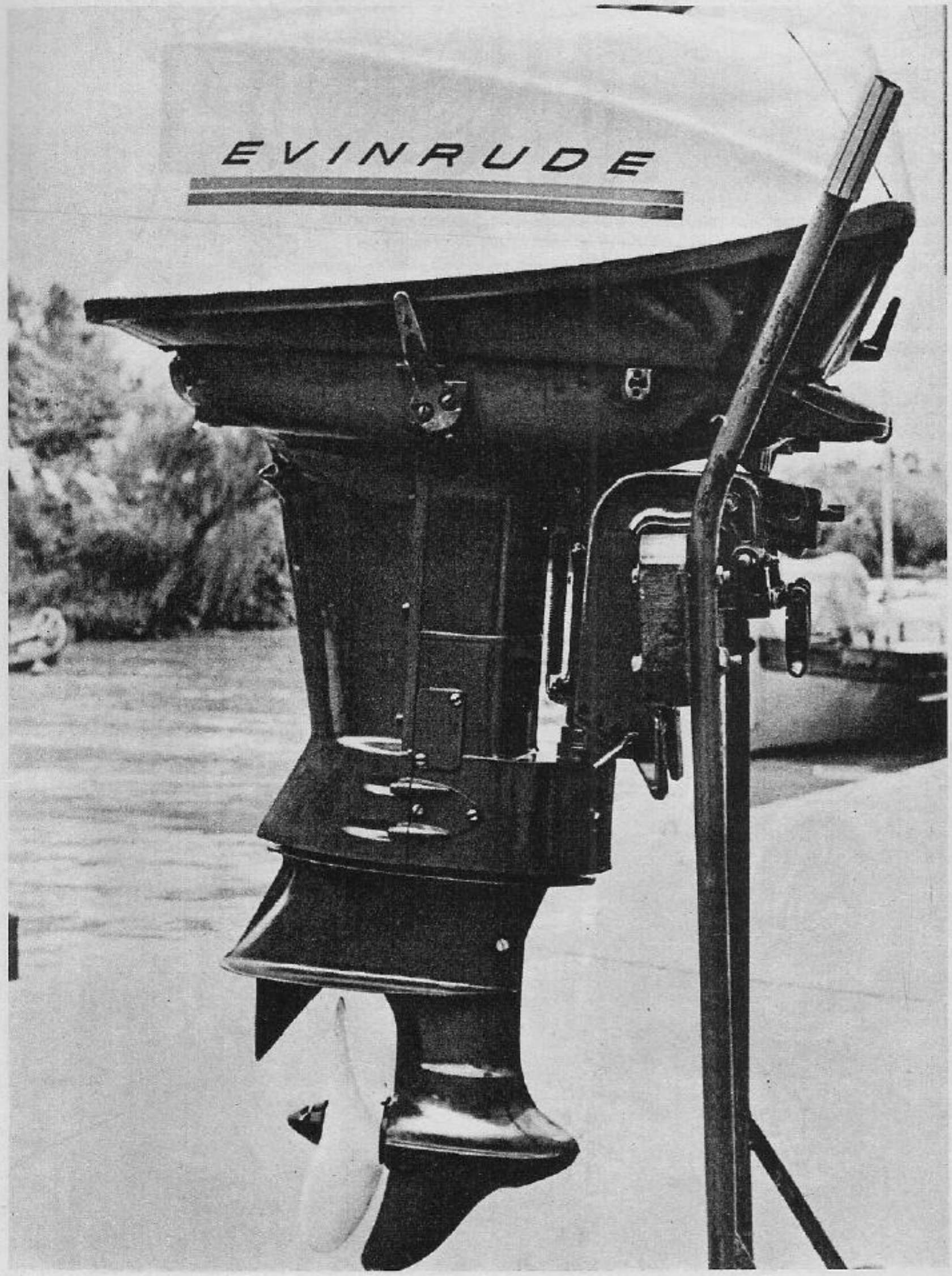




Parabrisas CORSA náutica

MANTENIMIENTO

EVINRUDE 40



Lo que puede y debe hacerse para mantenerlo en buenas condiciones. Detalle de las operaciones de cambio de hélice, engrase, revisión de bujías y platinos. Su realización cada 50 horas de marcha le permitirá tener el motor en perfecto estado

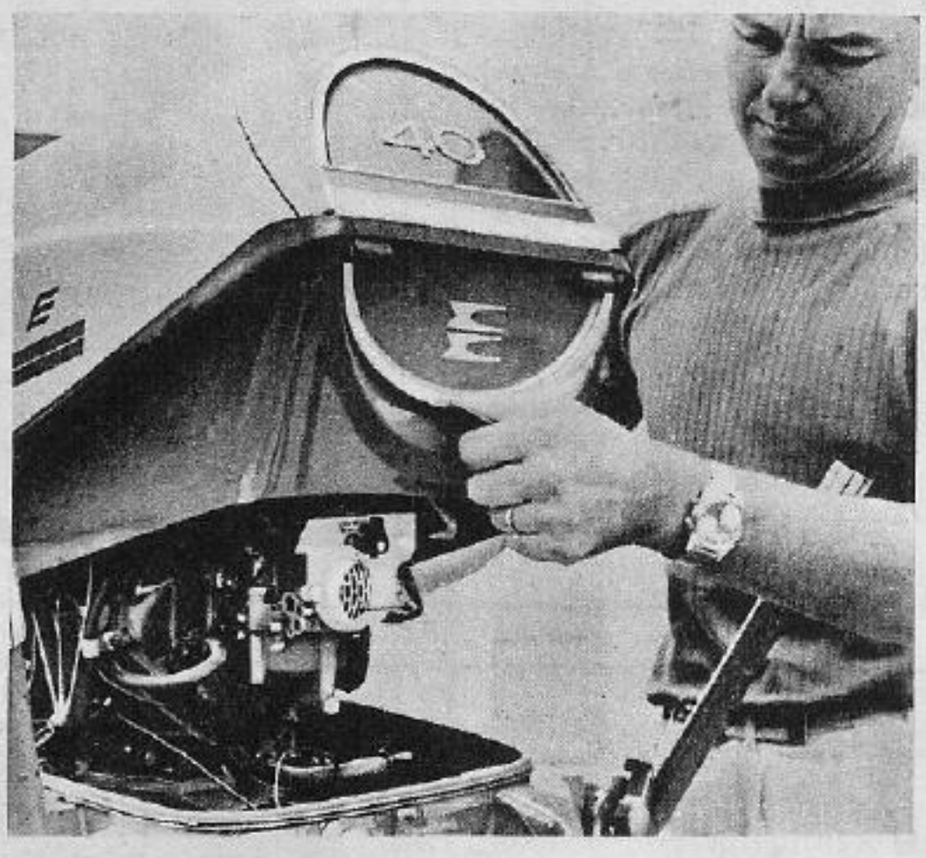
¿Hasta dónde es responsable un propietario de lancha del estado y mantenimiento de su motor fuera de borda? La pregunta no es difícil. Basta con seguir las instrucciones del fabricante y no someterlo a un esfuerzo para el que no ha sido diseñado. Pero aparte de eso, hay una serie de operaciones que es necesario conocer, operaciones que permiten mantener el motor en buenas condiciones de servicio, que de ser realizadas conscientemente evitan males mayores y tener que recurrir al service por pequeñas dificultades que se encuentran al alcance de cualquier usuario. Cambios de hélice, engrase, bujías, etcétera, son parte de lo que podríamos llamar "el ABC del propietario de un fuera de borda". Cada motor tiene particularidades que lo diferencian del resto. Por ello nuestra idea es dar a conocer para cada uno los aspectos fundamentales de un mantenimiento periódico. Comenzamos por el Evinrude y hemos elegido el de 40 caballos. La razón es simple: dentro de dicha marca es el de más venta, está muy difundido en el interior del país (donde evidentemente los recursos mecánicos son menores) y tiene gran similitud con el de 18 y 33 caballos, por lo que todo lo que se diga de éste puede aplicarse a los otros dos.

Puede estimarse que las operaciones a detallar es conveniente realizarlas cada 50 horas de marcha, excepto quizá la de platinos, aunque una "limadita" de los mismos no viene nunca mal. Los elementos con que debe contarse son pocos y de uso corriente y deben figurar en la caja de herramientas de cualquier motonauta prevenido.

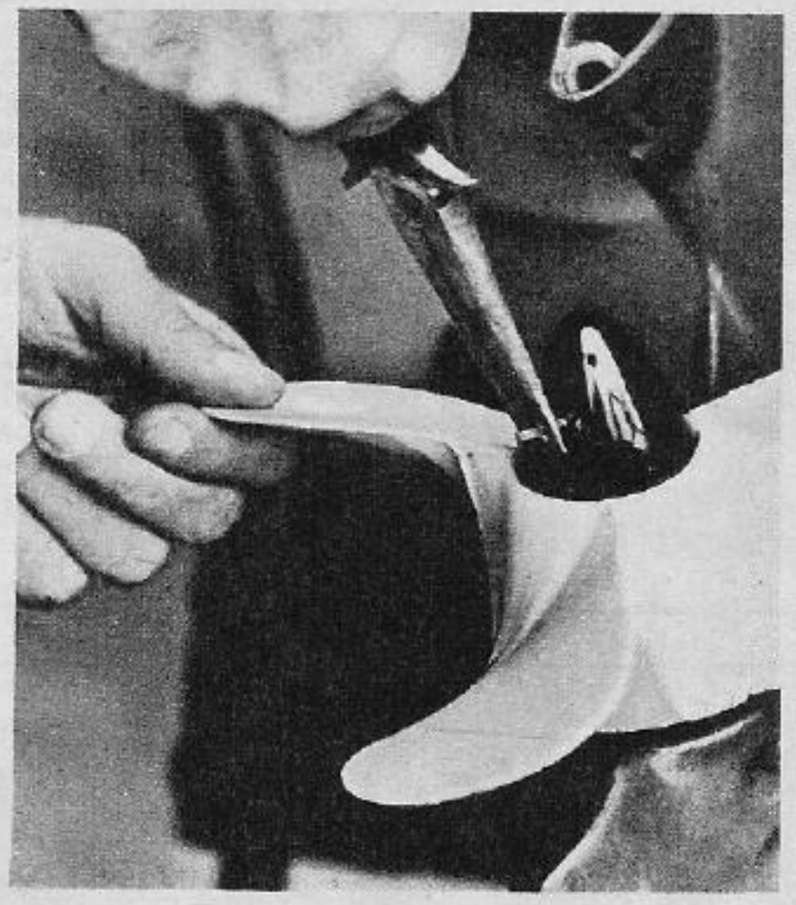
Se retira la arandela de bronce que oficia de asiento del cono y se extrae la hélice hacia atrás. La operación se ha terminado. No es necesario engrasar, ya que el eje no es estriado, de manera que al montarlo se notará que la hélice queda loca hasta que se pasa el perno. La hélice con que vienen estos motores es de 10½" de diámetro y 12" de paso, lo que está calculada para el régimen normal de marcha y la carga especificada. El régimen de trabajo de los Evinrude 19, 33 y 40 está entre 4.000 y 5.000 rpm, siendo el ideal alrededor de las 4.800. Si el motor no alcanza ese régimen puede ser la causa una hélice inapropiada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DE UN FUERA DE BORDA

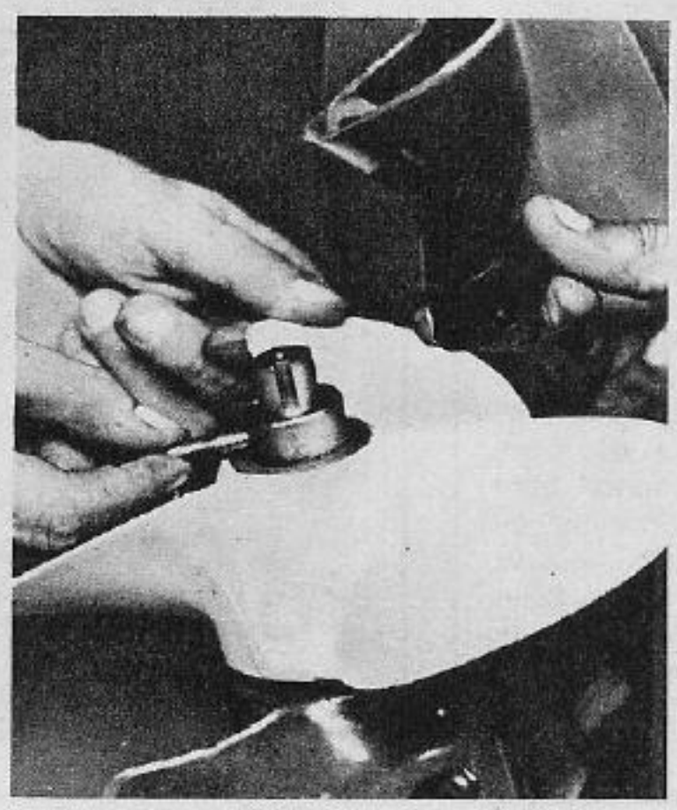


1 La primera operación consiste en el correcto quitado de la carcaza. Para ello debe girarse hacia la izquierda la manija que se encuentra al frente de la misma, levantar unos centímetros la parte delantera y empujar hacia atrás. De esa manera se consigue hacer zafar una uña que calza en la parte posterior y puede levantarse la carcaza. Queda así descubierto el motor. Como ya se dijo, el que figura en la fotografía es el Evinrude 40, su cilindrada es de 720 cm³, diámetro y carrera de pistones 8,09 cm y 6,99 cm respectivamente, dos cilindros y de un peso total de unos 60 kg.

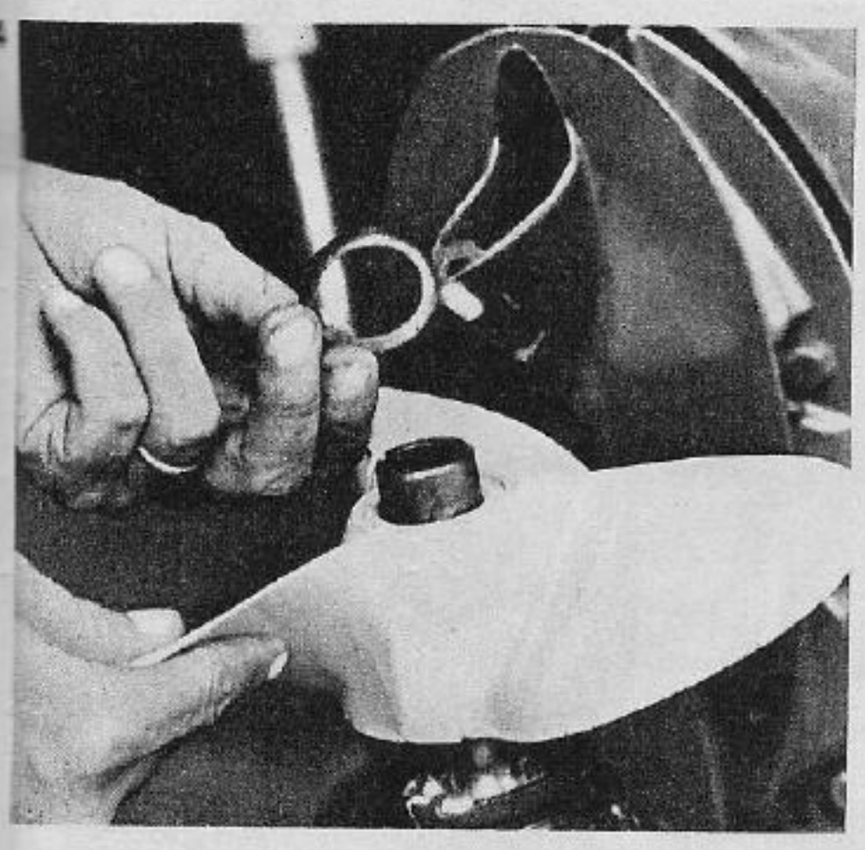


2

Vamos a ver cómo se cambia una hélice o simplemente cómo se saca para revisar. La operación es sencilla y no está de más recordar la conveniencia de llevar siempre una de repuesto. Su precio es de alrededor de 12.000 pesos y poder disponer de una nueva en cualquier momento, puede sacarlo de más de un apuro. Conviene hacer la operación en tierra. Si la lancha está a flote levante el motor y acérquese a un muelle amarrando de popa para trabajar desde el muelle. También puede operarse desde otra lancha. No conviene trabajar desde la misma lancha porque los brazos quedan restringidos en su alcance por el motor y además de trabajar incómodo se corre el riesgo de que alguna pieza se caiga al agua. La extracción de la chaveta es simple. Un consejo: Use siempre chavetas originales, son de acero inoxidable y por ahorrar unos pesos y poner una común puede perder la hélice.

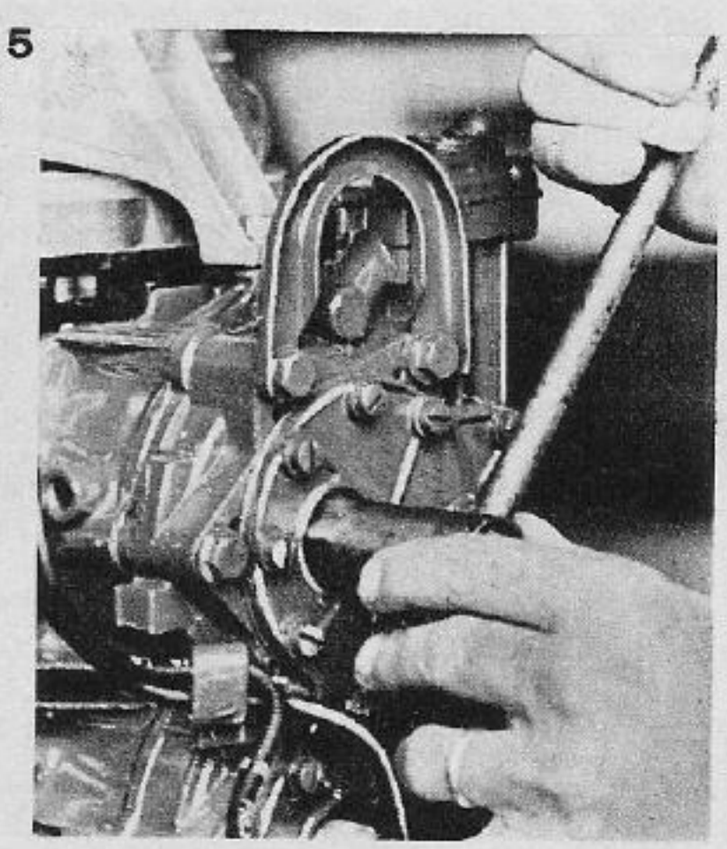


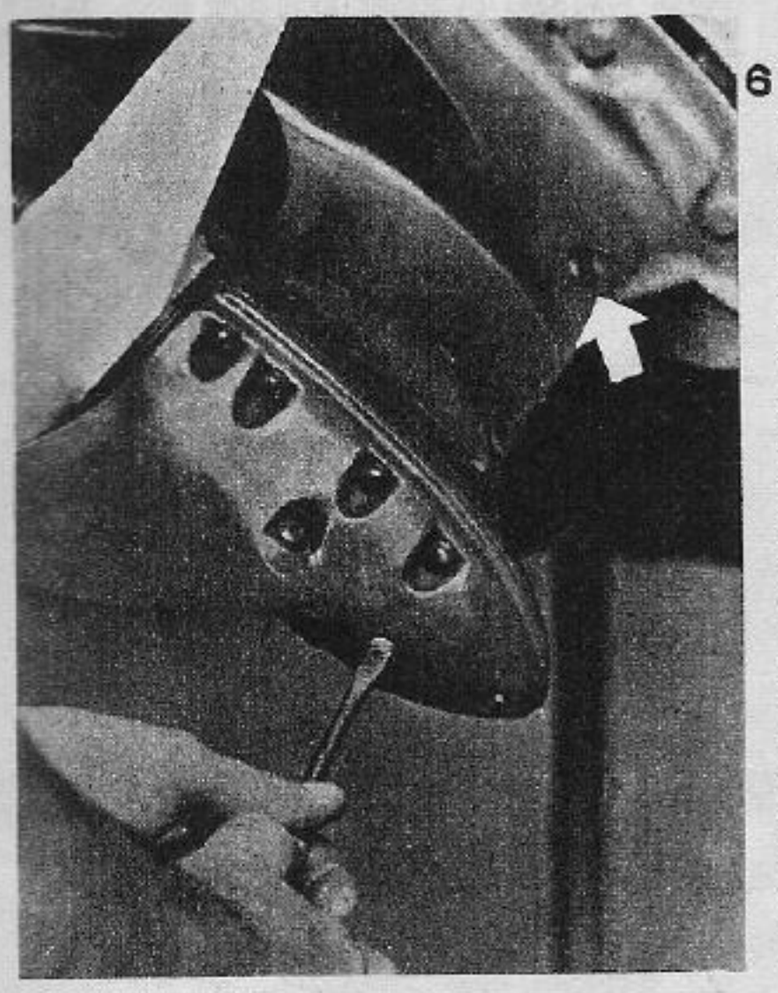
3 Extraída la chaveta se puede quitar el cono hacia atrás. Este es de plástico y a veces puede rajarse por algún golpe, conviene revisarlo cuidadosamente. Tiene una guía que le permite calzar en una sola posición y de esa manera queda fijo el perno, del que hablaremos más adelante. No es mala política llevar siempre un martillo y un pequeño punzón. Eso por si el perno se ha partido, ya que en ese caso no sale tan fácilmente y es necesario darle algunos golpes. Recuérdese que el perno tiene un comportamiento tipo "fusible", es decir, tiene que tener una resistencia adecuada, ni mucha ni poca. Suficiente para trasmitir el movimiento pero que permita su rotura en caso que un esfuerzo excesivo aparezca por algún obstáculo imprevisto. Si se coloca un perno demasiado fuerte, el esfuerzo no rompe el perno y se trasmite directamente al motor. Razón de más para tener uno original de repuesto. La fotografía muestra claramente el cono extraído, el perno fuera casi totalmente y sobre el eje la guía del cono.



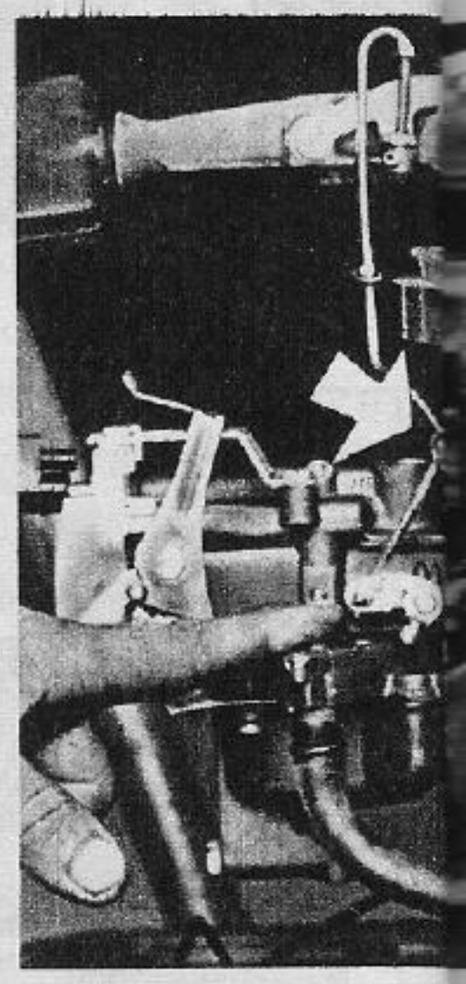
Para sacar bujías, luego de quitar el capuchón, se utiliza la llave de tubo especial que viene con el motor. Sostenga siempre con la mano izquierda el tubo mientras con la derecha gira, a fin de evitar la rotura de la porcelana. Las bujías recomendadas para este motor son las Champion J4J. La luz de electrodos es de 0,6 mm. La mezcla que se utiliza como combustible es de 1:50, es decir, una parte de aceite SAE 30 y nafta común 50 partes. No debe usarse aceite Supermóvil sino Motormóvil sin aditivos, ya que se requiere un aceite neutro y los aditivos de los "super" no son apropiados para ser quemados en los cilindros. También puede usarse cualquier aceite especial para fuera de borda. Una aclaración. La relación 1:50 es para modelos del año 1964 en adelante; los construidos hasta esa fecha son para relación 1:24. A pesar de la baja relación de los actuales no es imposible que las bujías empasten si se anda un tiempo excesivo a régimen bajo, por ello una revisación periódica es muy aconsejable.

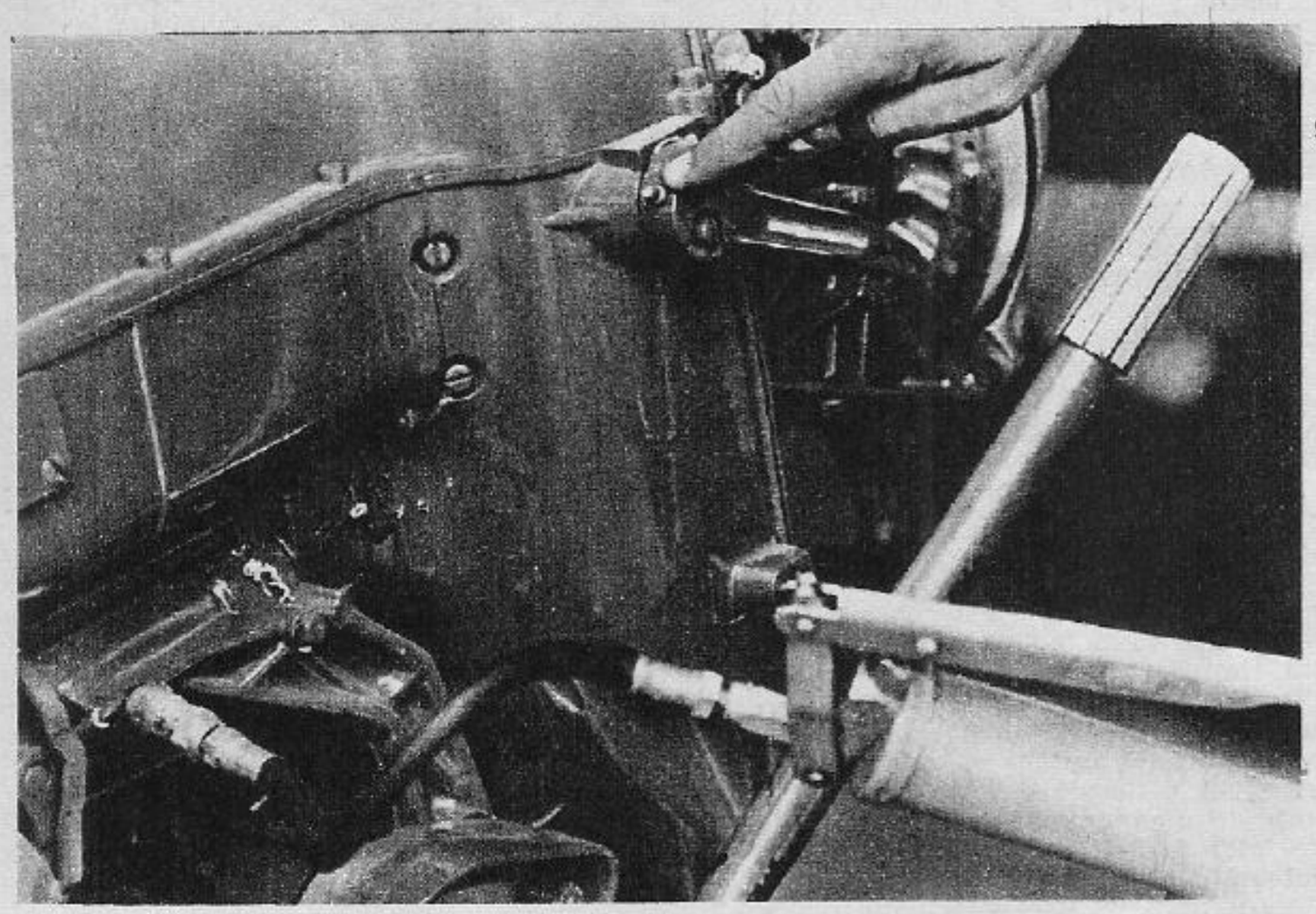
5





6 Otra operación fundamental es el cambio de aceite de la pata del motor. Como es sabido, su función es lubricar la caja de cambios y el aceite a utilizar es el MACOMA OIL 33 de Shell. Se fabrica en el país con las mismas cualidades que el importado. No es de venta muy común y se aconseja adquirirlo a través de los distribuidores oficiales dada la importancia de su función. Con el motor vertical se saca el tornillo inferior como indica la fotografía. La pata debe colocarse vertical para que el aceite drene perfectamente. También luego debe quitarse el superior (indicado por la flecha) que permitirá la entrada del aire con lo que se consigue la evacuación completa del aceite usado. Si el aceite sale con vestigios de agua o emulsionado (formando espuma) puede deberse a que el retén del eje de la hélice está arruinado y hay que cambiarlo, lo que excede las posibilidades del usuario y conviene recurrir al service autorizado. Para llenar de aceite se utiliza un elemento a presión; en talleres se usa un tambor y bomba a mano con manguera y pico. También puede usarse aceiteras de plástico o jeringas de goma. La cantidad de aceite aproximada a colocar es de 450 cm^3. Se llena por el orificio inferior hasta que el aceite alcanza el nivel del orificio superior y comienza a salir. Se cierra entonces el orificio superior colocando el tornillo, se retira el tubo de llenado del orificio inferior y se coloca el tornillo. No debe llenarse por el orificio superior ya que el aire que queda dentro impide el llenado completo de la pata y la lubricación será por lo tanto deficiente.

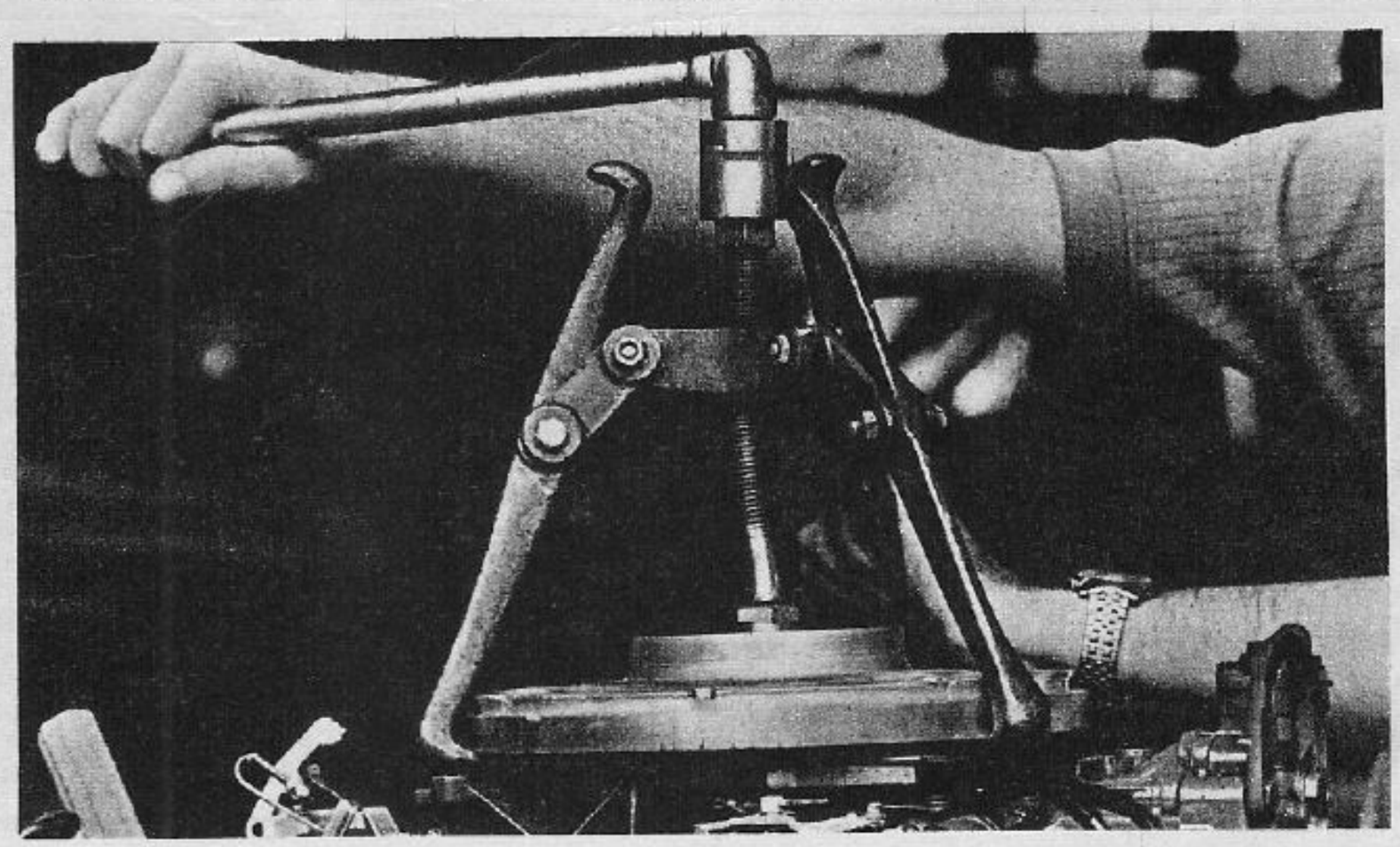




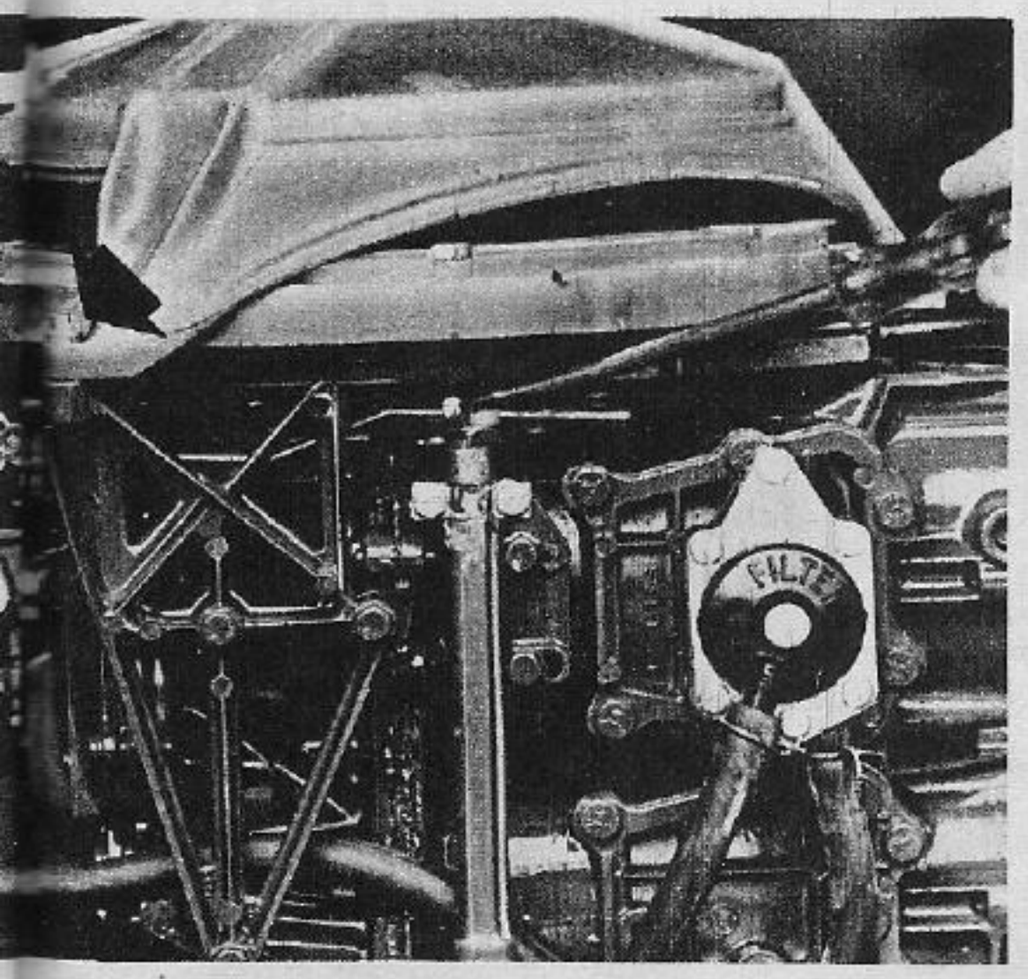
9 Atención al "alemite" donde está ubicada la pistola en la fotografía. Dentro de la importancia que revisten todos los puntos de engrase, éste es el más fundamental. En efecto, es el correspondiente al movimiento de rotación del motor, por lo tanto de trabajo muy intenso, ya que cada giro del volante le hace trabajar. El dedo indica el "alemite" de la palanca de cambios. Es evidente también la importancia de este punto; la caja es un elemento delicado. Hágase el cambio repetidas veces en tanto se inyecta la grasa a presión.



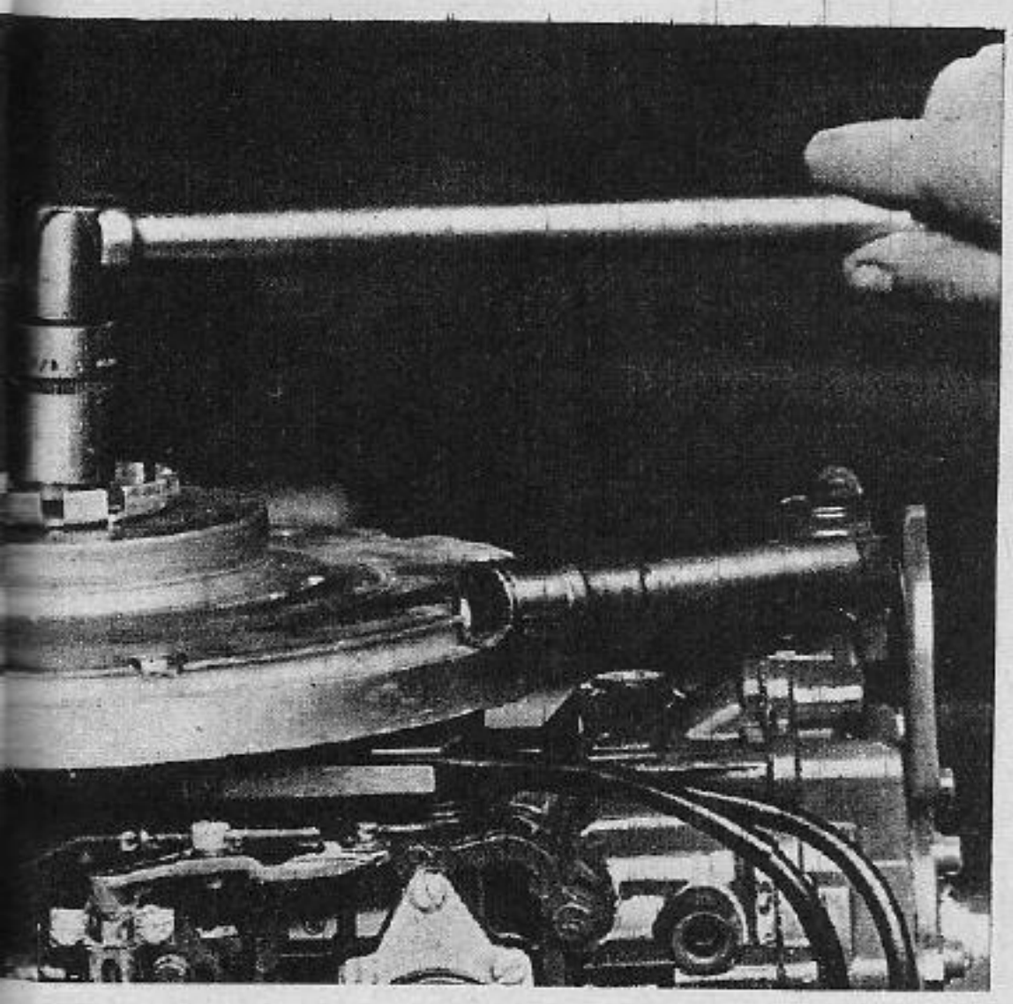
11 Se utiliza ahora un extractor común. Aconsejamos volver a colocar la tuerca central de 1.1/16" antes de colocar el extractor; colocarla sin ajustar, ya que va a cumplir dos objetivos: primero, evita que el extractor apoye directamente sobre la punta del cigüeñal, y, segundo, en caso de saltar el plato no puede caerse. Si resulta muy duro aflojar el volante puede golpearse con un martillo sobre el eje del extractor. Una vez que afloja, se quita el extractor, se vuelve a sacar la tuerca central y puede quitarse el volante, con lo que queda al descubierto todo el sistema de magneto.



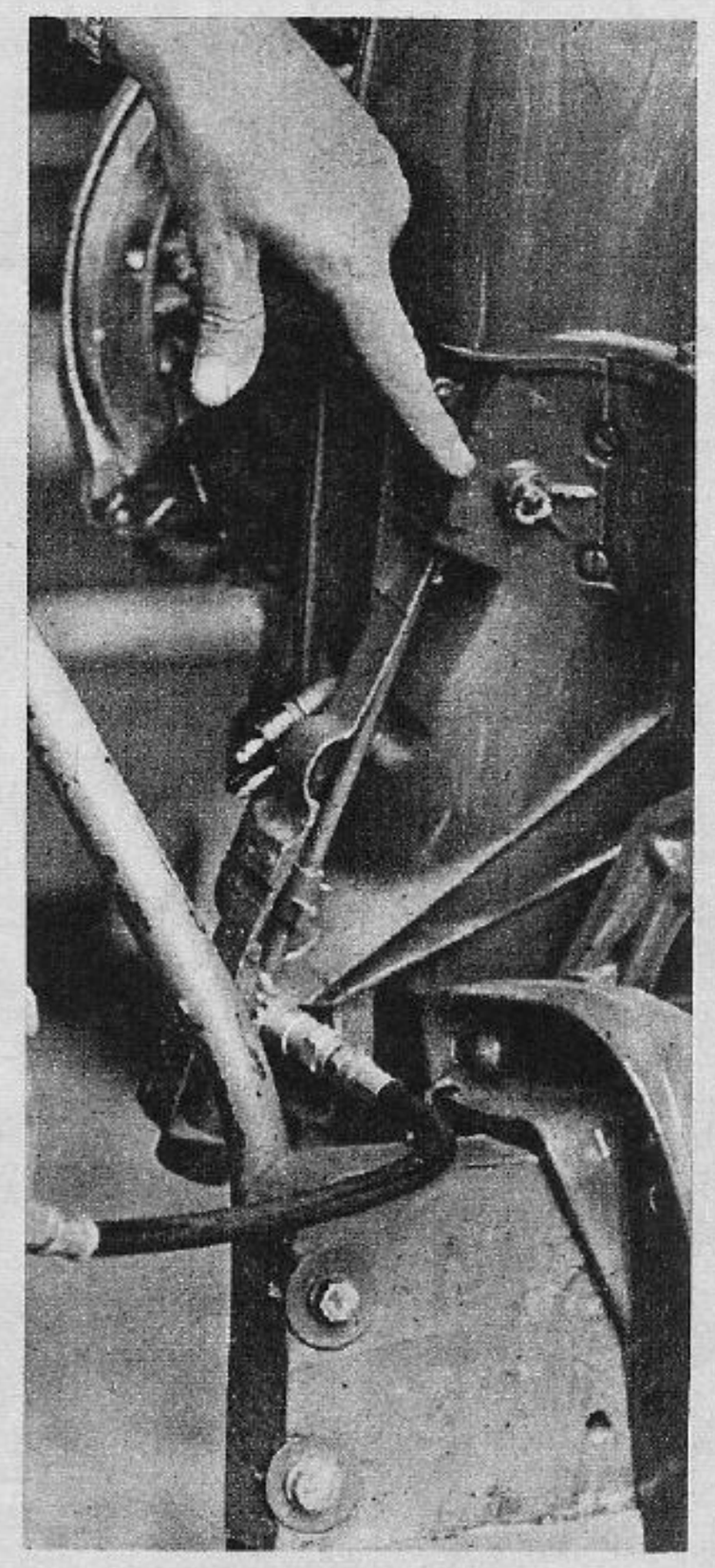
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



7 Comenzamos ahora con las operaciones de engrase. Como en cualquier motor, los puntos de engrase se dividen en dos grupos: a mano y por "alemites". La fotografía muestra los puntos a engrasar a mano. El destornillador indica el movimiento de la varilla del acelerador y lo mismo el dedo. Detrás de éste está la palanca del cebador que también debe engrasarse. La grasa a usar es la comúnmente denominada amarilla; la única condición indispensable es que sea "no soluble", es decir, repelente del agua. Para verificar que ha engrasado todo lo que debe, accione a mano el acelerador y engrase todo aquello que tenga movimiento.



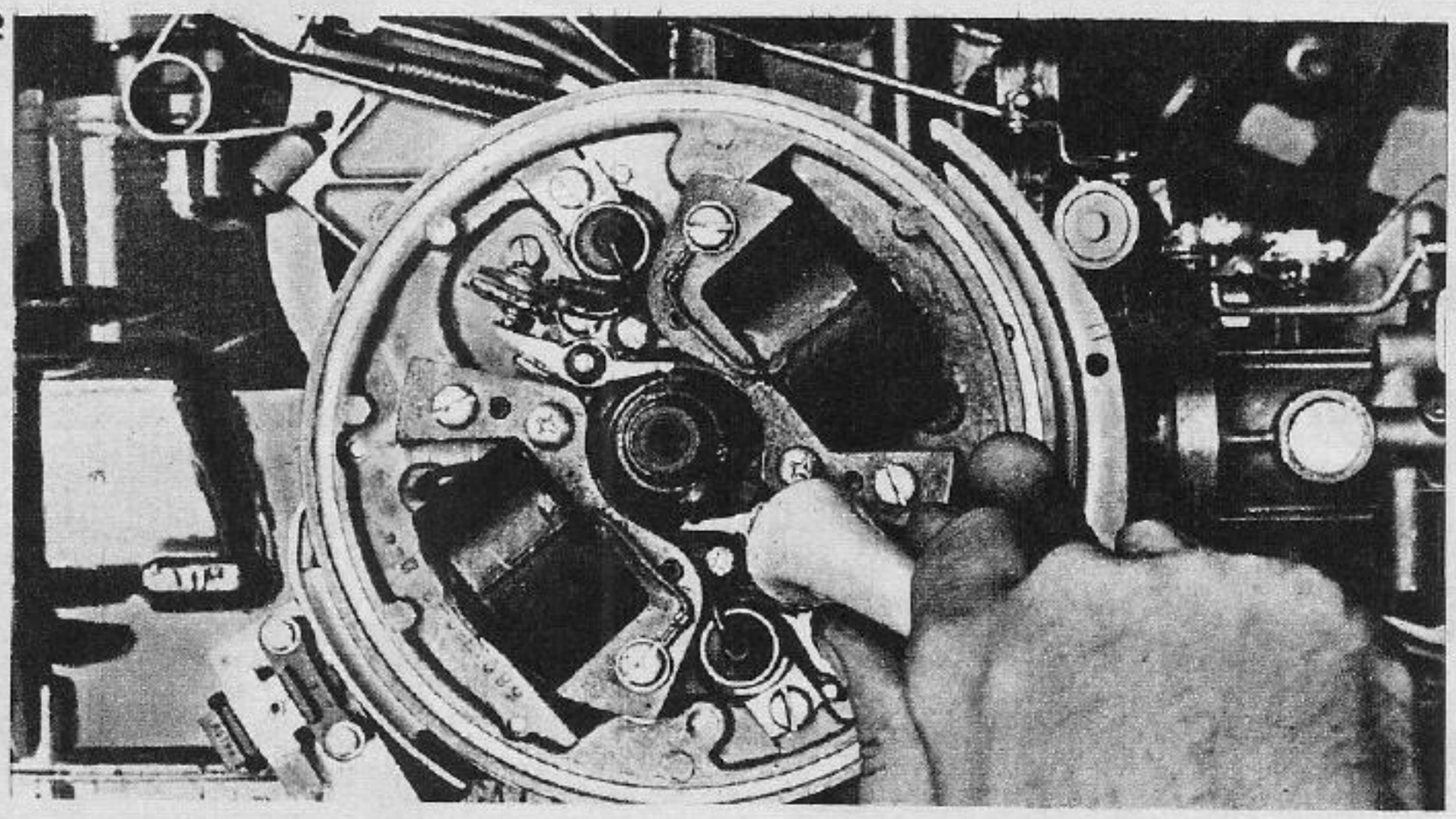
10 Iniciemos ahora la revisación de platinos. El primer paso consiste en quitar el "piolero", término familiar que designa al mecanismo de arranque manual. Para ello se quitan los tres bulones que indicamos con flechas en la figura 7. Se desengancha la traba de puesta en marcha cuando el motor está acelerado indicada en la misma figura y queda al descubierto el volante. Este posee unas muescas en su periferia que permiten calzar una soga de emergencia en caso de rotura del arranque manual. Una de esas muescas debe usarse para trabar el volante con un extensor de tubo, como muestra la fotografía, apoyando el otro extremo en el cáncamo de levantar el motor. En el centro del volante hay tres bulones de ½" que sostienen la pieza similar a una flor y que es donde enganchan los gatillos del arranque manual. Quitados los bulones debe sacarse la tuerca central de 1.1/6" con un tubo apropiado.



8

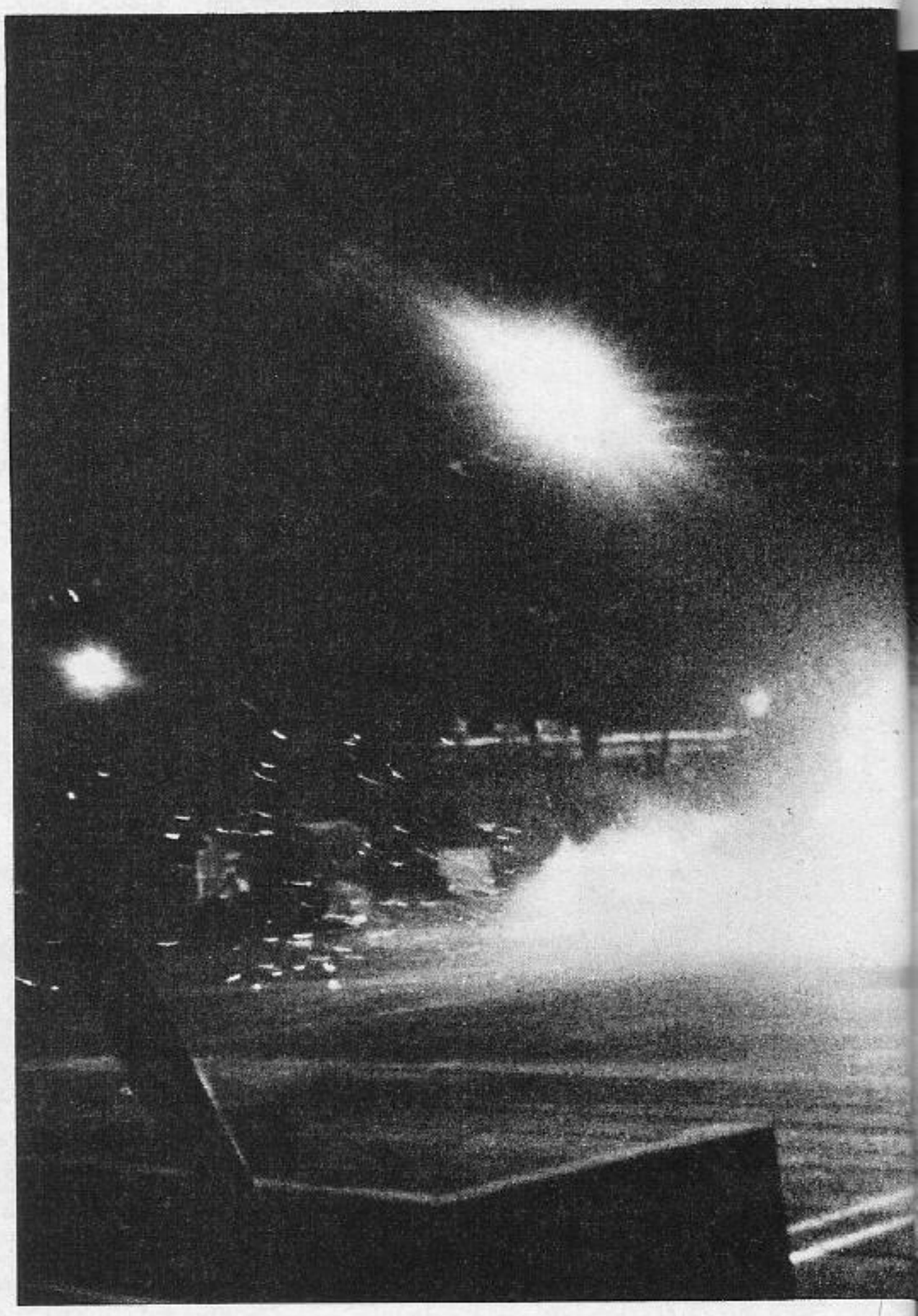
Con la pata horizontal, es decir levantada, iniciamos la lubricación de los seis "alemites"; como es obvio, se precisa una pistola a presión. En la fotografía, la pistola está colocada en el "alemite" que engrasa la varilla de mando del acelerador manual o, si el motor tiene barra de mando, el "alemite" correspondiente a la empuñadura de la misma. El dedo indica el "alemite" del movimiento de la parte inferior del acelerador.

12 Descubierto el sistema de magneto se aprecian claramente los platinos, los condensadores y sus bobinas. De acuerdo al estado de los platinos se procederá a su limpieza o renovación. Un defecto que puede presentarse es que el platino esté cerrado y una de las causas más posibles es la falta de lubricación del fieltro que engrasa las levas. En cada rotación la leva toma algo de lubricación del fieltro, con lo que se obtiene una apertura y cierre correctos; una mala lubricación produce desgastes que se traducen en el no funcionamiento de los platinos. Allí conviene lubricar con algunas gotas de aceite de pata de motor. Si no se dispone de él, puede usarse la misma grasa usada en el engrase o un aceite denso. El fieltro debe quedar bien embebido.



LA CARRERA MAS





La categoría conocida

con el nombre de Dragsters compite,

por intermedio de sus

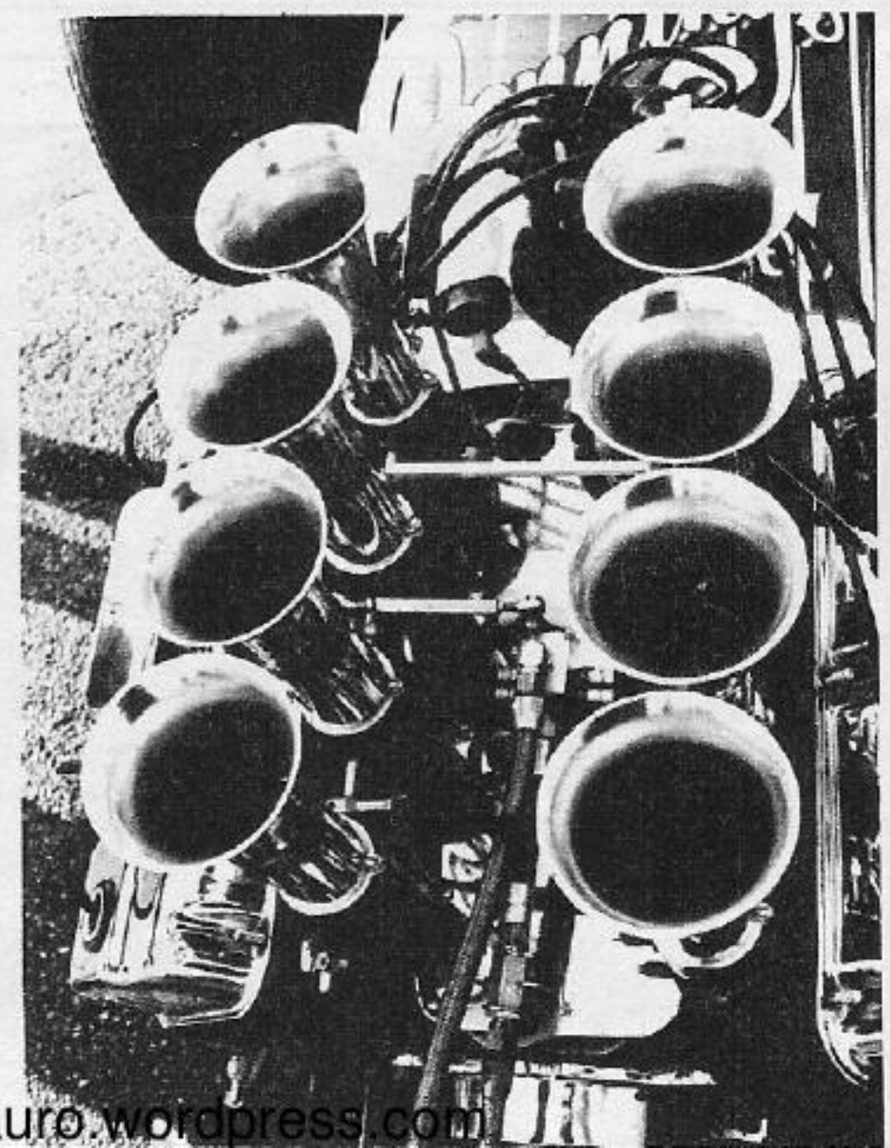
40.000 pilotos registrados oficialmente,

en carreras que pueden

llegar a durar... ¡8 segundos! Las

más cortas del

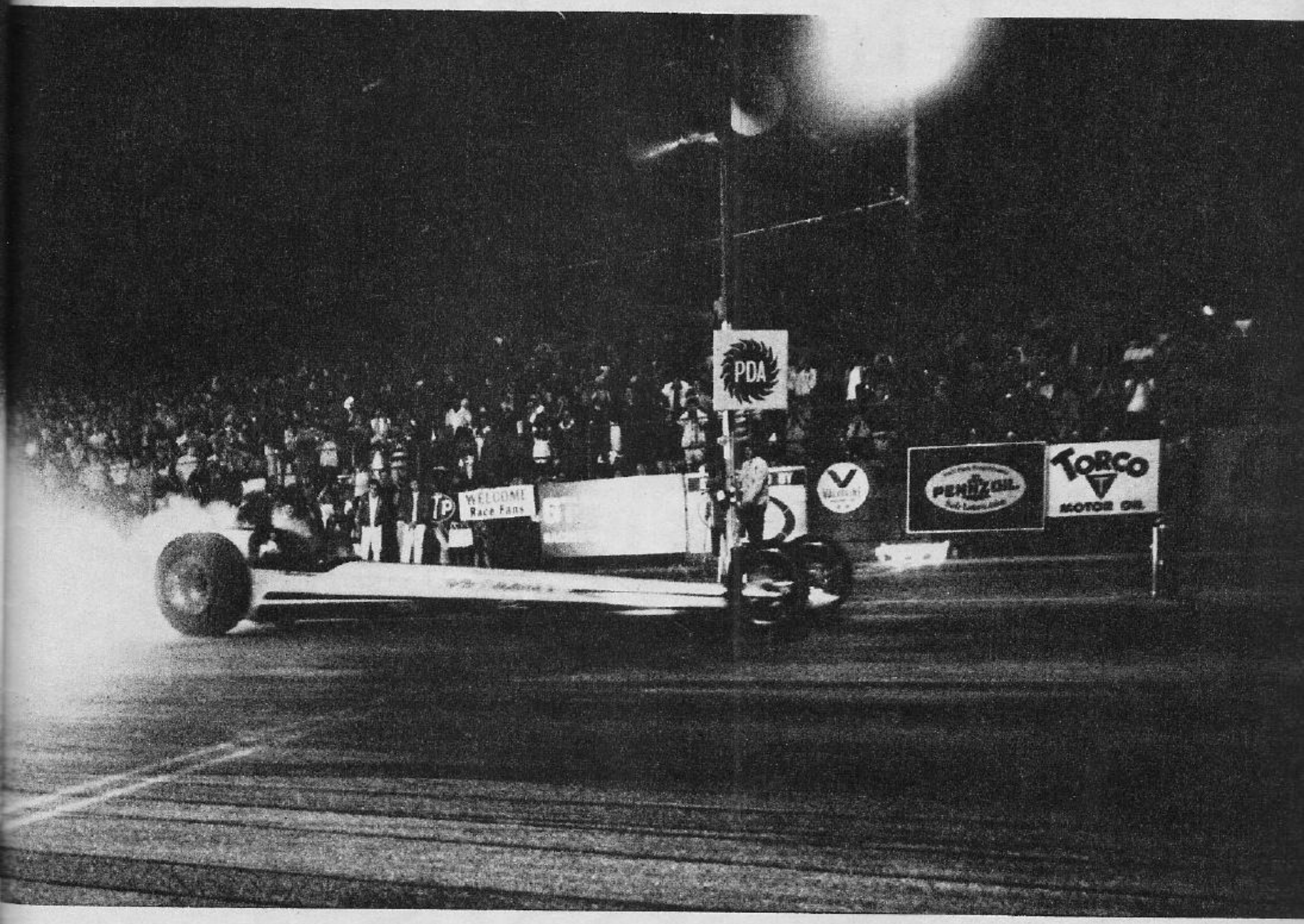
siglo... pero las más ruidosas





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CORTA DEL SIGLO





Arriba, izquierda: Esto es un Dragster, en síntesis. En ningún otro aparato se montan motores tan terribles sobre estructuras tan livianas y delgadas.

Arriba, derecha: Y éste es el popular "cola", que llegó de noche. Para recorrer los reglamentarios 400 metros empleó 10 segundos, en lugar de los 6 segundos habituales. Lerdo, m'hijito... lerdo.

Abajo, derecha: George Hutcheson consulta el mapa para saber más o menos dónde va a aterrizar. Obsérvese la curiosa forma del volante y la disposición de la chapa sobre el casco del piloto, para permitir la emergencia del penacho. No sos nada original, Gorosito Hutcheson...

Abajo, izquierda: Y éste es su motor. Un V-8 todo prolijo y cromado, inyección indirecta Hillborn para mezclas nitradas, y todo el veneno como para llegar tranquilamente a los 1.600 HP. Como para andar alegre...

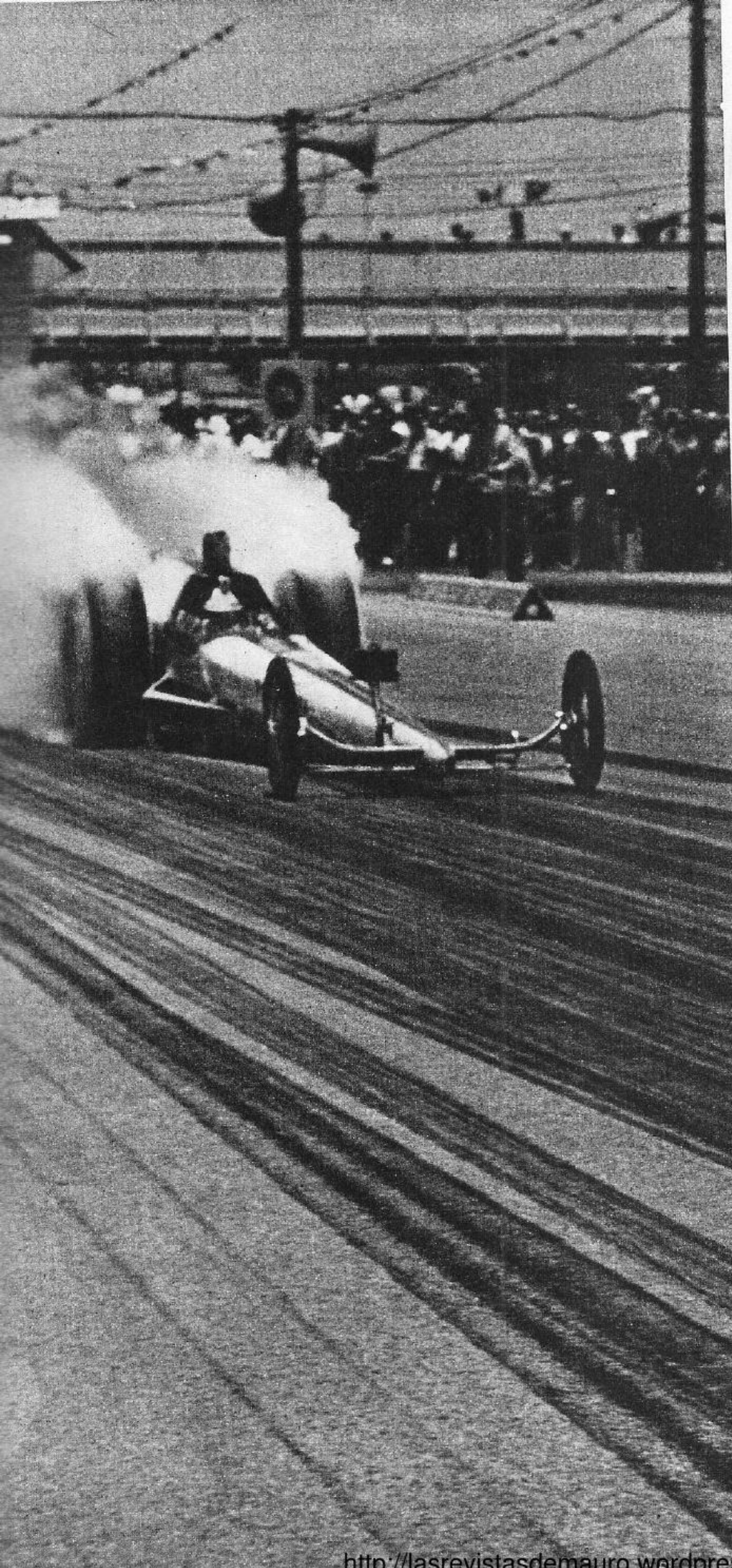
No hay nada que hacer. Un proverbio oriental afirma sabiamente: "Una cosa es una cosa y otra cosa es otra cosa". Una cosa es el automovilismo europeo y otra cosa es el automovilismo norteamericano, una cosa es la Fórmula "A", otra la Championship, otra la Stock Cars, otra la Can-Am Grupo 7, otra la Trans-Am., etc., etc. Y otra que no tiene absolutamente nada que ver con las anteriores es la clase que se conoce como Dragsters.

La importancia de esta categoría, la cantidad de cultores y las formas extrañas de vida que genera rayan en el límite de lo imposible e increíble. Hasta la afirmación atribuida a los griegos respecto a que "el único bípedo implume es el hombre" se ve desvirtuada si observamos a George Hutcheson, plumoso caballero que se sumerge todos los domingos en el ruido, el clima y el extraño atractivo que los Dragsters ofrecen a sus cultores.

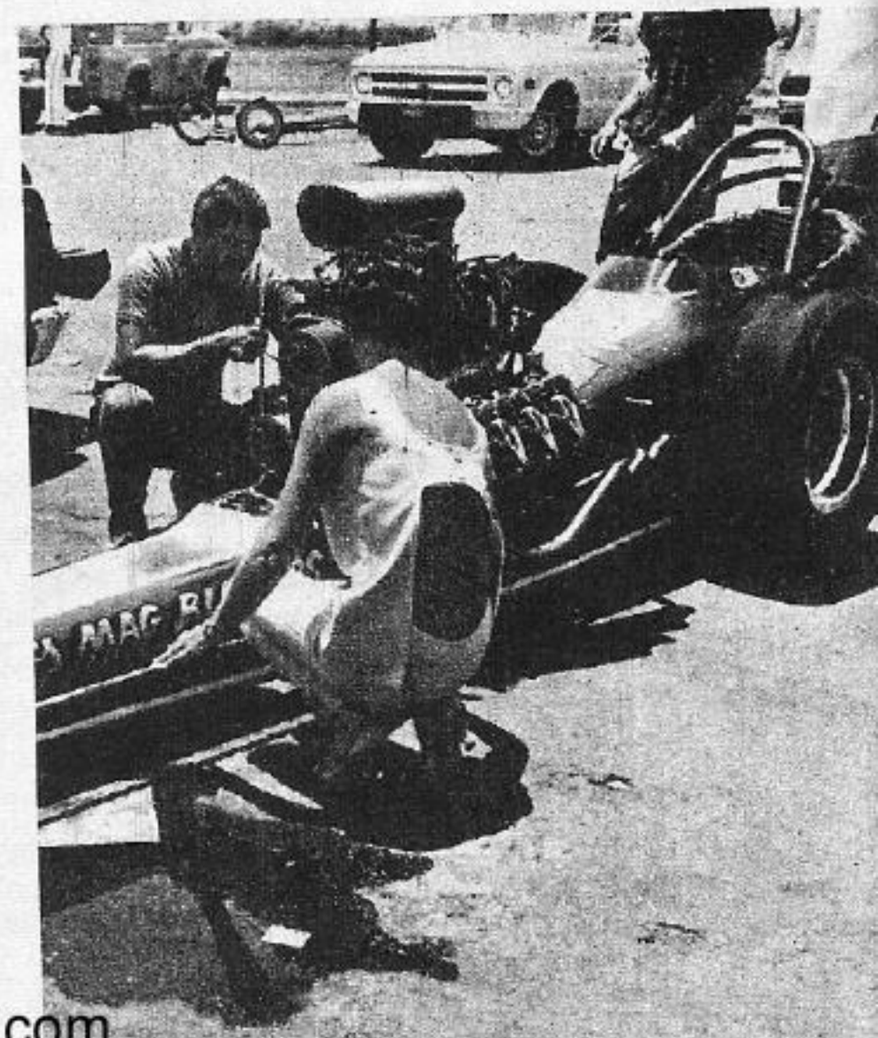
Si a las plumas del casco de Hutcheson, agregamos su vestimenta espacial, la forma de su auto, los colores psicodélicos con que está pintado, y su capacidad para llegar de 0 a 200 millas (321,8 km/h) en seis segundos, nuestra inicial sorpresa puede llegar a convertirse en una caída estrepitosa de medias.

Pero Hutcheson es uno entre los ¡40.000! pilotos registrados por la National Hot Rod Association y su similar, la American. Si nos aproximamos a la línea de largada, podemos apreciar sobre las delgadas estructuras motores especiales que cuestan u$s 5.000 y que solamente *duran dos minutos* —15 "picadas" de más o menos 8 segundos cada una—; cubiertas lisas que cuestan u$s 180, y que sirven

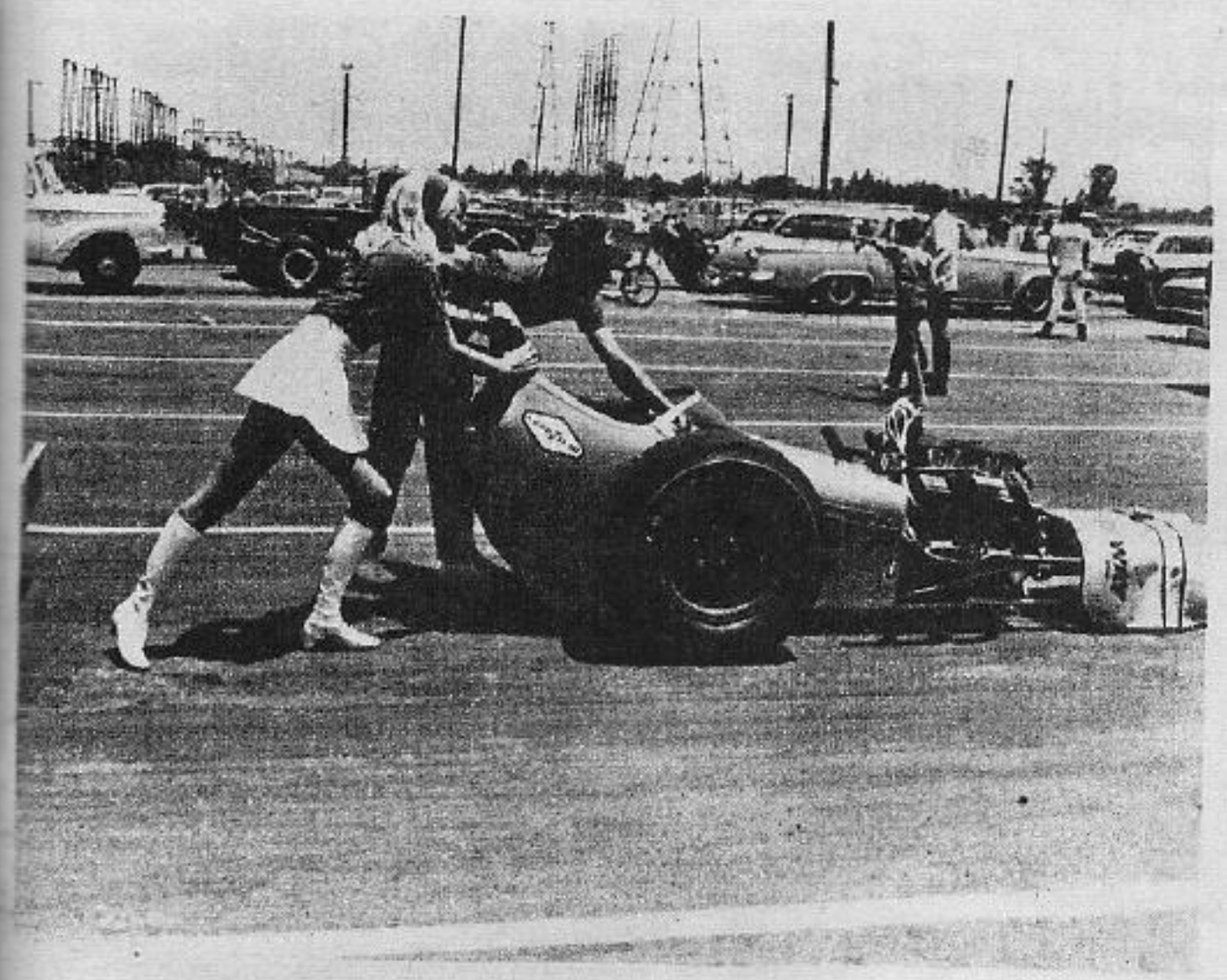
DRAGSTERS







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Izquierda: ¡Largaron! El olor a goma quemada y a combustibles especiales inunda el ambiente, mientras el rugido de la tribuna no llega a acallarse cuando los Dragsters han finalizado su recorrido.

Arriba, izquierda: Aquí, su piloto, autonominado "El hombre de la edad de piedra", luciendo un penacho de plumas rojas sobre el casco, y dispuesto, como todo caballero, a entrar en batalla.

Abajo, izquierda: Preparando el aparato. Muchos días de dedicación y esfuerzo —físico y económico— pueden desmoronarse en seis segundos, pero... le sport c'est le sport...

Arriba, centro: ...Y a la línea de largada. Por lo general, estos pilotos cuentan con amiguitas rubias como la que vemos, que no sólo empujan que da gusto, sino que también los esperan con el matecito a la llegada...

Abajo, centro: Y a la llegada, se impone utilizar el paracaídas de cola, si se tiene la verdadera intención de frenar en algún sitio razonable. No hay otro remedio. Ni siquiera libro de quejas...

Derecha: Paracaídas de freno y pequeño caño de escape, amén de las "preciosas" plumas coloradas, completan el paisaje de cola del Dragster. Las cubiertas sin dibujo deben su adherencia a su composición especial, semejante a la de las gomas de borrar.

para diez carreras y nada más. Y así seguimos. Hasta que llegamos a la cola y nos encontramos con un "parachute" de freno que vale u$s 300 y que en cualquier momento puede llegar a servir para vendas solamente. Entonces, nuestras medias se caen definitivamente.

Reubicadas nuestras medias en su lugar de costumbre, nos disponemos a presenciar la largada. Cada piloto se coloca su máscara antigás. Y no es "camelo"... En la atmósfera se respira el olor de las gomas de compuesto especial quemadas en la carrera anterior; el "smog" que inunda el ambiente, producto de la combustión de las mezclas especiales —nitrometano, éter, alcohol metílico—, hace lagrimear los ojos. Y ya alineados en la *starting line*, se preparan para recorrer ¼ de milla en el menor tiempo posible.

El rugido de las 15.000 personas que alientan a sus favoritos desde la tribuna no llega a apagarse, cuando los Dragsters han totalizado su recorrido. Y un ganador retirará su premio en dólares, mientras los demás se habrán resignado solamente a desembolsar otros tantos dólares, y esperar que la "troupe" cambie de escenario, y ellos de suerte.

Un Dragster considerado ganador puede llegar a cosechar a lo largo de su campaña anual alrededor de 50.000 dólares. Algo como para compensar los gastos extraordinarios que genera esta especial categoría, apoyada más en la tecnología espacial que en la tradicional mecánica automotriz. Cosa que se evidencia en la relación existente entre la distancia recorrida y el tiempo empleado. 400 metros son bastantes metros... y 6 segundos son muy pocos segundos...

Parabrisas CORSA

motociclismo

¿QUIEN ES QUIEN EN MOTOCICLISMO?

AMLETO POMESANO

Hace más de 20 años que Amleto Pomesano milita en las 2 y 3 ruedas. Quizá sea el motociclista de apellido más popular. He aquí su vida deportiva.

Por JULIO PEREZ BALBI

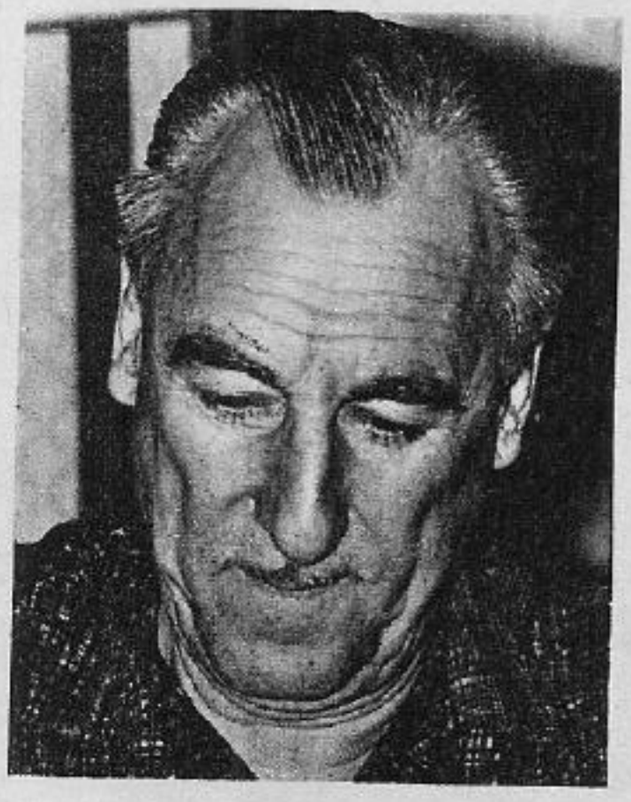


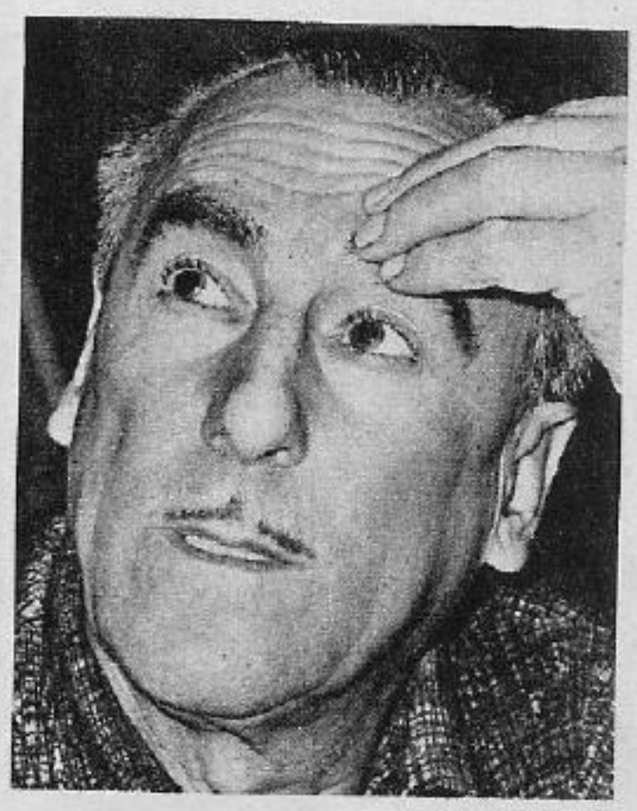


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Hay una serie de nombres y apellidos que siempre rondan en una actividad deportiva equis. Que domingo tras domingo son remachados por el periodismo deportivo, en la cabeza de los mil y un lectores que tiene cada diario. Caso típico de un Mathessius en motonáutica o un De Vicenzo en golf y... de un Amleto Pomesano en la clase sidecardista de nuestro siempre bien olvidado motociclismo.

Resulta que Amleto Pomesano hace cosa de 17 años que está corriendo en motos. Mejor dicho hace 17 que gana más de cinco carreras —promedio— al año y que si no se proclama campeón, muy cerca le anda; quizá sea junto con apellidos ilustrísimos como Caldarella o Kissling, los que trascendieron en mayor medida en el motociclismo deportivo argentino.

ALGUN DIA EMPEZO

"Como mi hijo tuve la suerte de debutar ganando; me acuerdo patente, fue en el '48, en una carrera en San Justo..."; con una Triumph 500 cm³ que le compró a Salatino y por la cual pagó $ 3.200 y tuvo que esperar unos seis meses para tenerla. "Corría en la clase standard, tenía todo el equipo Racing, es decir dos carburadores, los dos escapes completos, con trombones y todo y hasta el cuentavueltas... el equipo me costó $ 700".

Ya en el 49 y en el 50 Amleto Pomesano se clasificó campeón en 500 cm³ (standard). Por esos años corría más de quince carreras anuales, "hacía 400 kilómetros para sacarme las ganas de correr... si me iba bien me ganaba un asado, 200 pesos y una copita. Corría sin entrenamiento previo y por lo general en pistas de tierra..."

Con la Triumph, en la clase standard, corrió hasta 1952, año en que le adosó un sidecar y también fue campeón. De ahí hasta el 58 se dio el gustazo de proclamarse campeón.

LA SEGUNDA MOTO

Las motos son como las novias. Si la primera no se olvida, la segunda y la tercera y la cuarta tampoco. Todas tuvieron su encanto y gozan del mismo *todo-tiempo-pasado-fue-mejor*. "...mi segunda moto fue una Harley Davidson..., me la dio la Policía Federal, yo trabajaba en los Talleres Mecánicos (N. de la R.: se jubiló hace pocos años, siendo sargento) y había sido un regalo de la fábrica por la tanda de 200 unidades que le había comprado "la Federal"..."

Anteriormente lo acompañó Mariano Giménez, pero por ese entonces Jorge Keber fue el encargado de saltar en la plancha con una rueda, que el vulgo llama sidecar.

Y con Keber y la Harley, Pomesano remataba sus interminables triunfos con los campeonatos de los años 54, 55 y 56. "¡Qué épocas, mi viejo, qué épocas; si hasta el casco era algo extraño. Me lo había regalado un ex paracaidista, era de corcho pero me salvó la vida una vez, cuando me di la cabeza contra el suelo en una *agarrada* que tuvo el motor como a 160 km/h. Y el otro día lo encontré tirado en el tacho de la basura al pobre, mi señora lo había tirado... lo volví a guardar, es un recuerdo, ¿sabés?, tiene mucho valor para mí".

Ya por el 55, época en que la FAM estaba intervenida, había muy pocas carreras y se puede decir que Pomesano no se proclamaba campeón porque nunca se llegaba al mínimo de cinco carreras por campeonato para consagrar un campeón hecho y derecho. Pasaban los años y la Harley se ponía vieja. Poco podía hacer frente a las HRD "Rayo Negro" de 1.000 cm³ que usaban los hermanos Fava y Vanoli. Entonces, en el 57 no tuvo más remedio que comprarse una Norton Manx, modelo 55, que también le vendió Salatino y que había sido



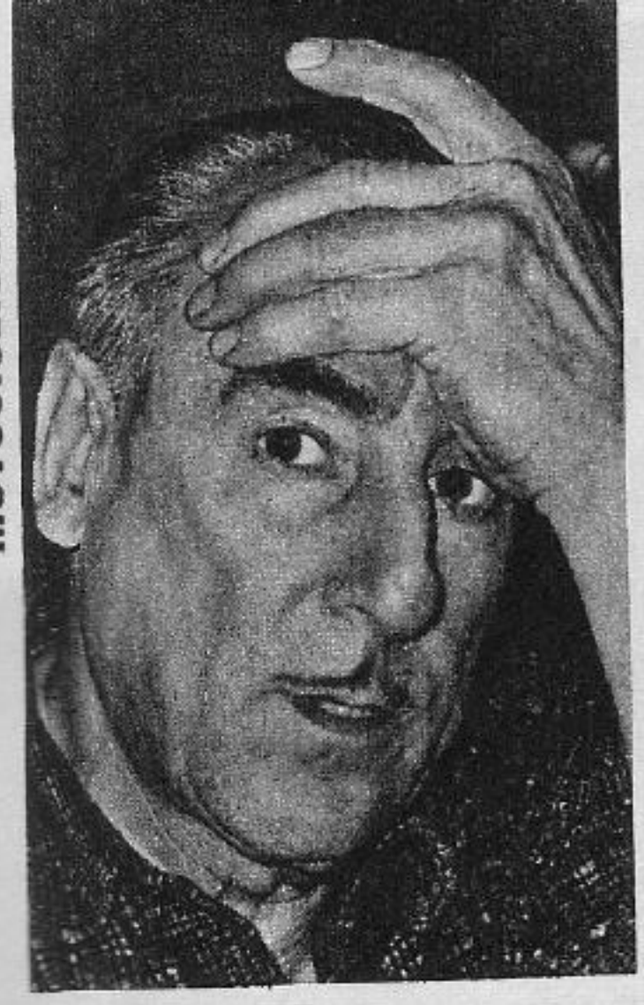
El actual Pomesano. Acompañado por Quaremba corrió en el Oscar Cabalén, el otro domingo. Fue su 339ª carrera.

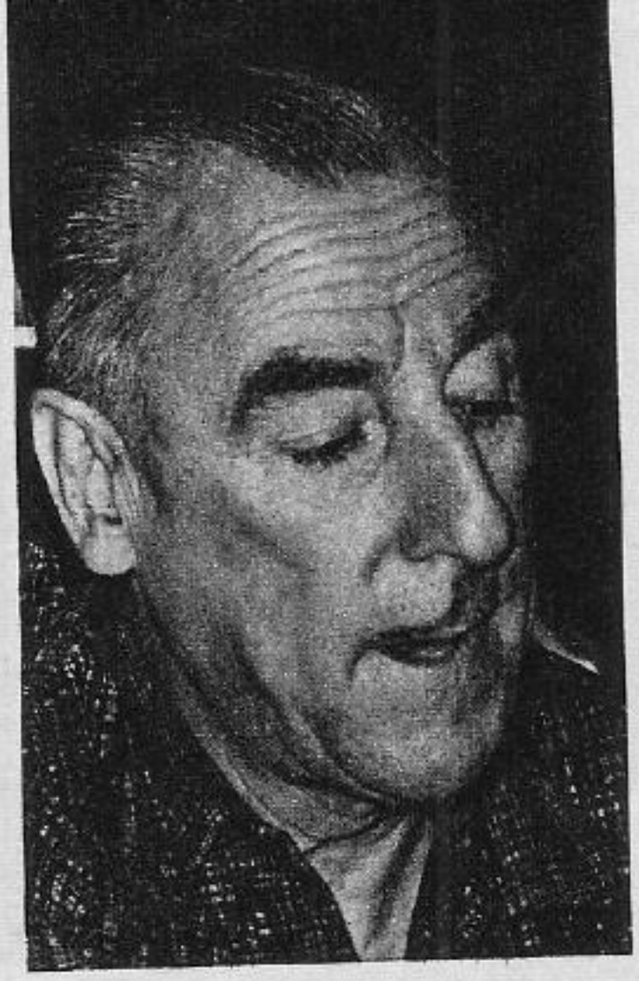
También con la Harley Davidson que le había dado la Policía Federal y Mariano Giménez como acompañante.

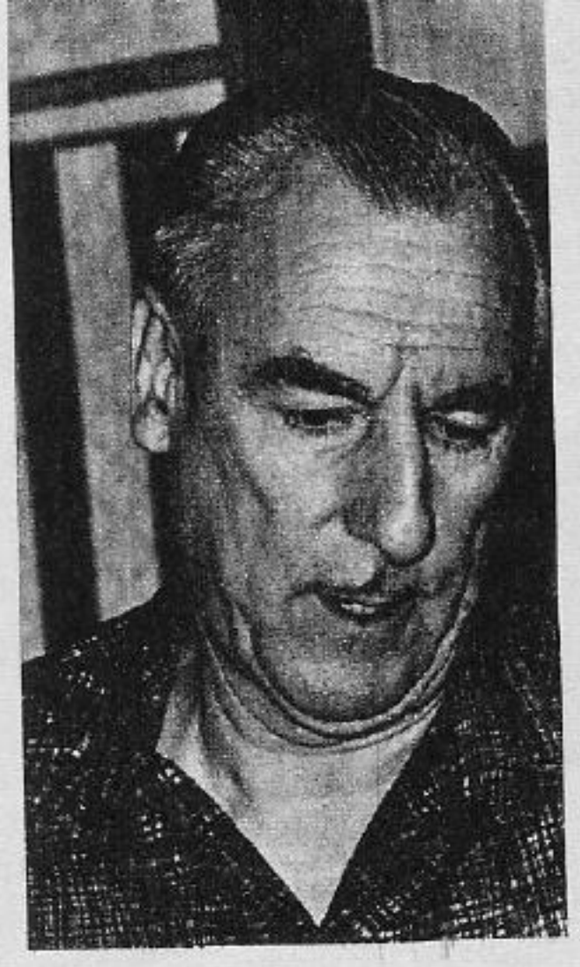
Pomesano frente a ilustres de nuestro motociclismo: Pedro Vaccario y, en el medio, el commendatore Giuseppe Gilera, que vino a nuestro país con motivo de la disputa de uno de los premios Ferruccio Gilera.

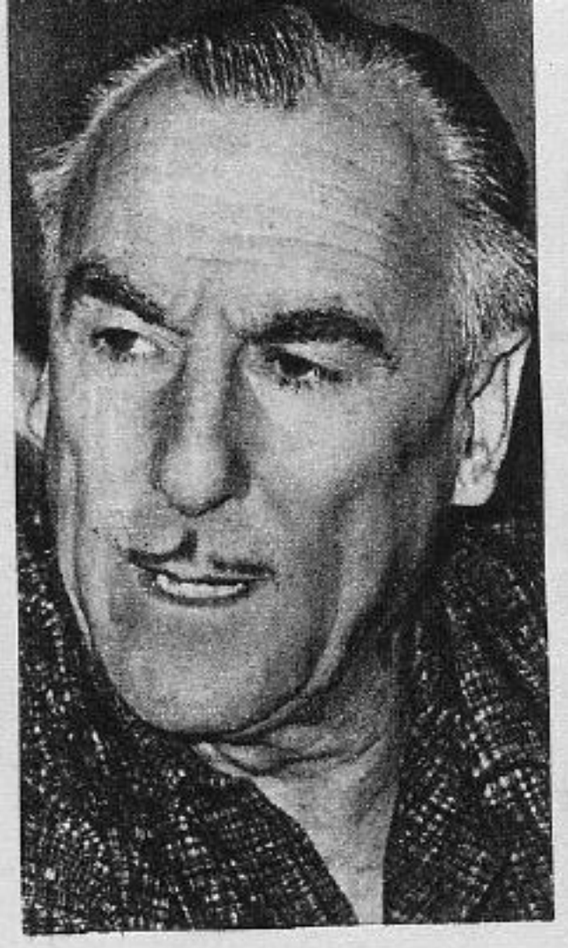
Los comienzos de Amleto Pomesano. En el año 1948 comenzó usando una Triumph 500 cm³ con la cual corría en la clase Standard. Le había costado $ 3.200...











alguna vez de Fernado Bagnis. La pagó $ 100.000 y corría indistintamente en 500 cm³ F. Internacional y sidecars; es la que usa actualmente su pupilo Oscar Prado.

57 y 58 fueron también años muy malos para el motociclismo argentino. Prácticamente no se corría y a medida que pasaban los años el futuro del deporte se veía muy magro. Ya en el '59 todo volvió a una normalidad muy incierta. Y "Pome" (como lo llaman los amigos), contra viento e intervención, se consagró campeón. Y me salió en verso.

Pomesano tuvo sus años de vacas gordas, pero también se soportó unas sequías de madre mía. "Mi peor año fue el 60, la Norton ya estaba muy baqueteada y nada pude hacer contra Vanoli que fue campeón". Y como esa Norton ya estaba tan gastada, se compró otra y listo. Fue la que usó Galluzzi en 500 FI; "Lito" la vendía porque en ese año fue el gran éxodo de las figuras cumbres de nuestro motociclismo hacia las cuatro ruedas (Salatino, Cupeiro, Galluzzi). "Todavía el Gordo me pregunta por *la Chiva* (así la llamaban)".

Todos esos años, si la moto se prestaba, corrían con el mismo aparato en 500 Fórmula Internacional (o standard, como en los comienzos) y después le atornillaba el sidecar y se metía en la carrera de esa categoría. Pero ya en el 62 las carreras de 500 brillaban por su ausencia, fundamentalmente porque no había motos y porque cuatro o cinco de los principales militantes de la categoría habían dejado de correr. Entonces Pomesano dejó también la categoría y cintinuó pura y exclusivamente en sidecars. Y a hacer sus primeras armas como dirigente.

EL OTRO POMESANO

Ya lleva corridas 339 carreras, tiene más de cien copas y otro tanto en medalles... "La Norton tiene 52 HP, con sidecar, completa pesa 175 kilos, andamos a unos 180 km/h"; nació el 28 de mayo de 1911, en pleno Buenos Aires. Comenzó trabajando en el taller de Alfredo Berioli. Después pasó a la Policía Federal hasta que se jubiló como sargento de la división mecánica de la institución. Actualmente es presidente de la Asociación Argentina de Corredores de Motocicletas y se dedica a preparar las motocicletas que corre su hijo Alberto y la suya propia.

Amleto sigue siendo el mismo de antes; con su misma obsesión: el motociclismo deportivo de alta cilindrada; "si podés poner por ahí esto ponelo: pienso seguir corriendo mucho tiempo más, así se dejan de preguntármelo".

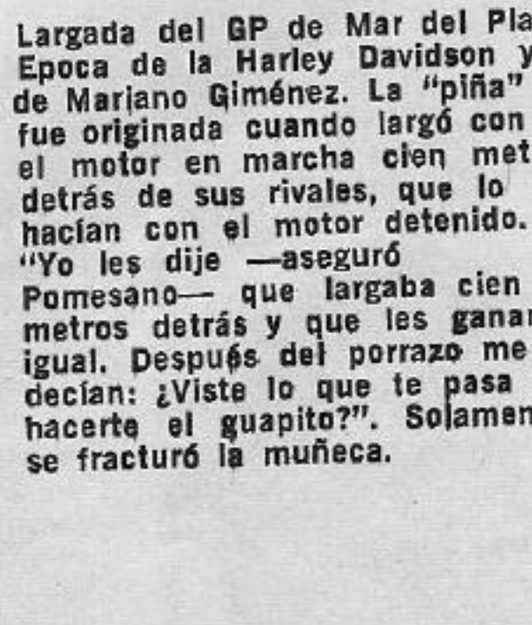
LOS ACOMPAÑANTES

A través de su campaña sidecardista Amleto Pomesano tuvo tres acompañantes que lo hicieron asiduamente:

MARIANO GIMENEZ: 35 años, casado, empezó a acompañarlo cuando tenía 20 años. Trabajaba en el taller de Pomesano y su época fue con la Triumph y la Harley Devidson. El día del debut, en Mar del Plata, se afirmó mal en la largada y la moto chocó contra otro competidor. ¡¡Linda manera de empezar la cosa!!

JORGE KEBER: 43 años, casado, sin hijos. Fue el segundo y compitió con Pomesano cuando éste tuvo la Harley Davidson y la Norton ex Bagnis.

JULIO CESAR QUAREMBA: 32 años, casado, un hijo. Hizo con Pomesano toda la campaña de la Norton Manx. Obtuvo con "Pome" varios sub y campeonatos enteros, excepto en dos años que se fue con los rompecoches a Perú y a Chile. Ya no corre más y se dedica a atender su taller, especializado en los aparatos de Fiat. Es su acompañante actual.

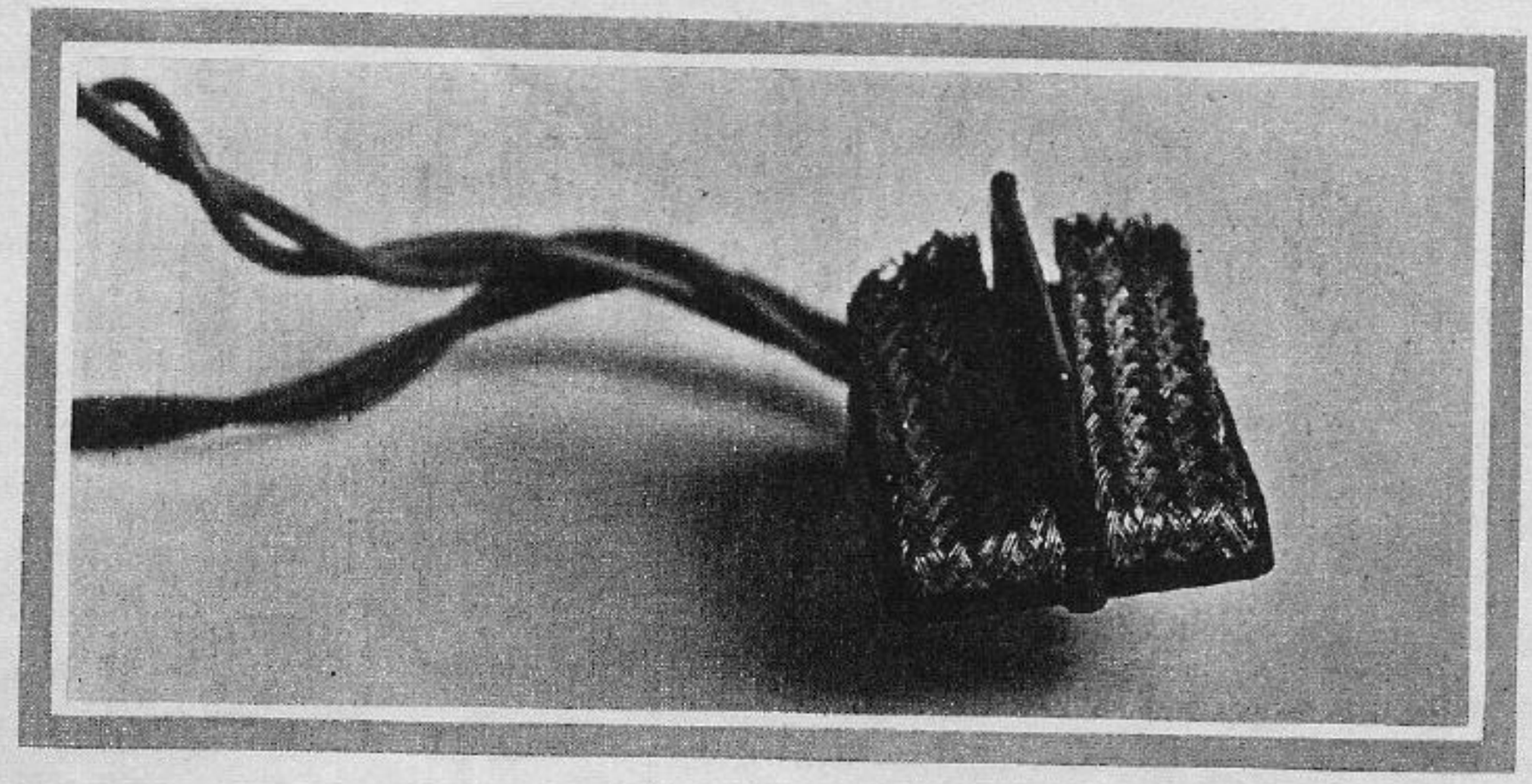




Largada del GP de Mar del Plata. Epoca de la Harley Davidson y de Mariano Giménez. La "piña" fue originada cuando largó con el motor en marcha cien metros detrás de sus rivales, que lo hacían con el motor detenido. "Yo les dije —aseguró Pomesano— que largaba cien metros detrás y que les ganaría igual. Después del porrazo me decían: ¿Viste lo que te pasa por hacerte el guapito?". Solamente se fracturó la muñeca.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA hobbies



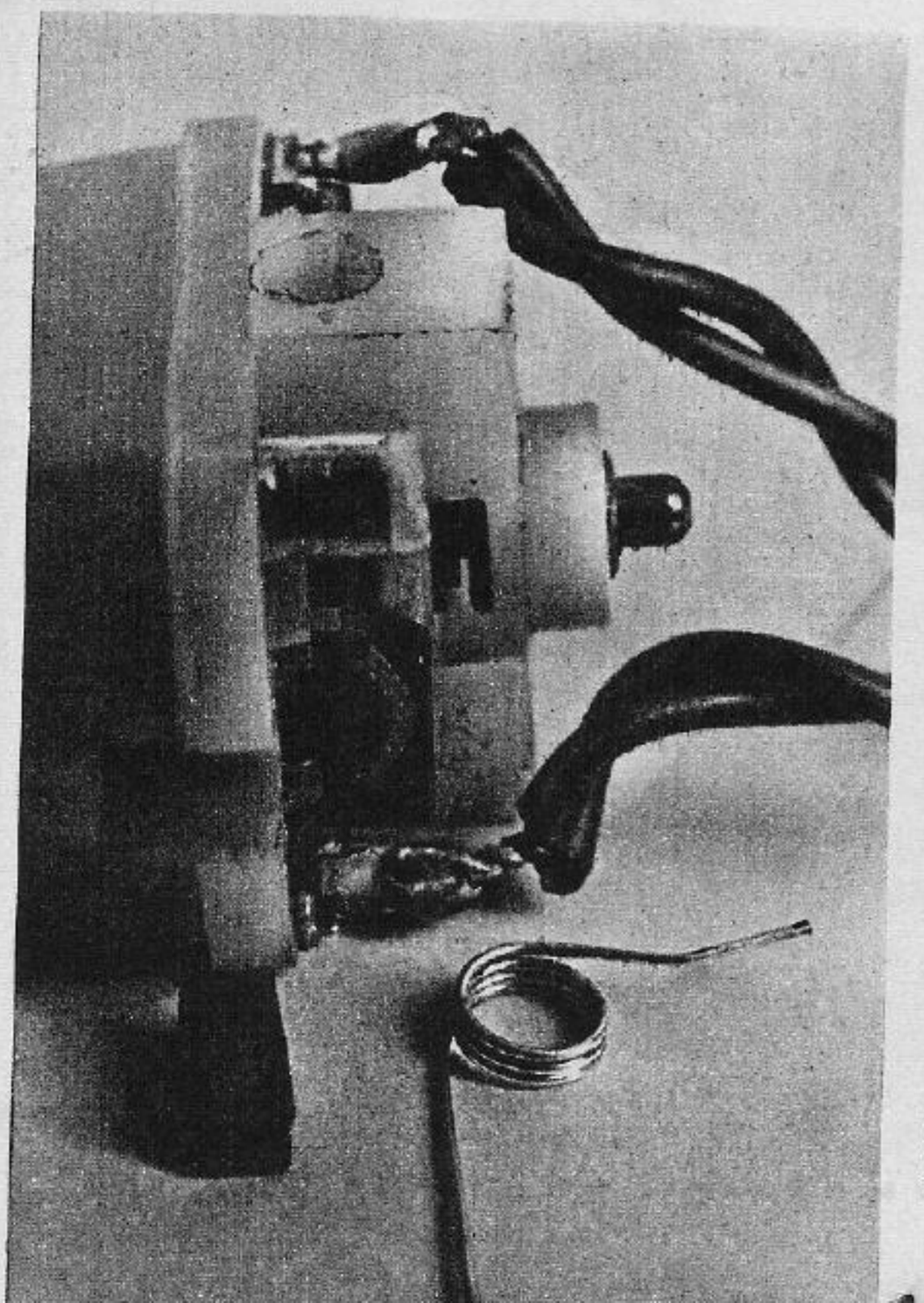
Esta es la posición correcta de las escobillas, levemente separadas de la guía en la parte de atrás y un poco inclinadas hacia afuera.

PARA UN MEJOR RENDIMIENTO...

Algunas operaciones poco complicadas, pero de muy buen resultado para los aficionados. Cómo realizarlas con materiales comunes y al alcance de todos.

Por JUAN CARLOS LLANOS

En esta foto podemos apreciar un cabezal con el carbon retirado de su cazoleta y el resorte tensado, con el extremo doblado hacia afuera.



Hace ya tiempo que venimos hablando de cosas importantes para tener en cuenta en el buen funcionamiento del automodelo.

Hoy vamos a tratar sobre el tema limpieza y mantenimiento de las partes mecánicas que forman parte del cochecito.

En primer lugar, nos ocuparemos del motor. El mismo consta de partes vitales, en las que la importancia de su limpieza juega un factor importantísimo dentro del buen rendimiento del modelo en cuanto a poder aprovechar la potencia que puede brindar el motor. Comenzaremos por tener en cuenta las escobillas, que son las que "recogen" la corriente eléctrica de la pista para trasmitirla, por medio de cables, al motor. Es de vital importancia, mantenerlas limpias, bien "peinadas" hacia atrás, y con una forma adecuada, ya que la poca resistencia al paso de corriente que ofrezcan, y de la menor fricción en la pista, depende que el automodelo se deslice con facilidad, y que el motor reciba el máximo posible de corriente. Para limpiarlas podemos utilizar un pincel duro embebido en bencina, el que al mismo tiempo ha de ayudarnos a "peinar" las mismas. La forma más apropiada de doblarlas es prensarlas lo más posible en el borde de la guía, y luego torcer levemente la cola de las mismas hacia abajo, con la parte del medio levemente más inclinada (como se indica en la fotografía correspondiente). Ahora, para trasmitir eficientemente la corriente desde las mismas al motor, no es una mala idea utilizar cables dobles, en lugar de simples como vienen de fábrica en la mayoría de los motores.

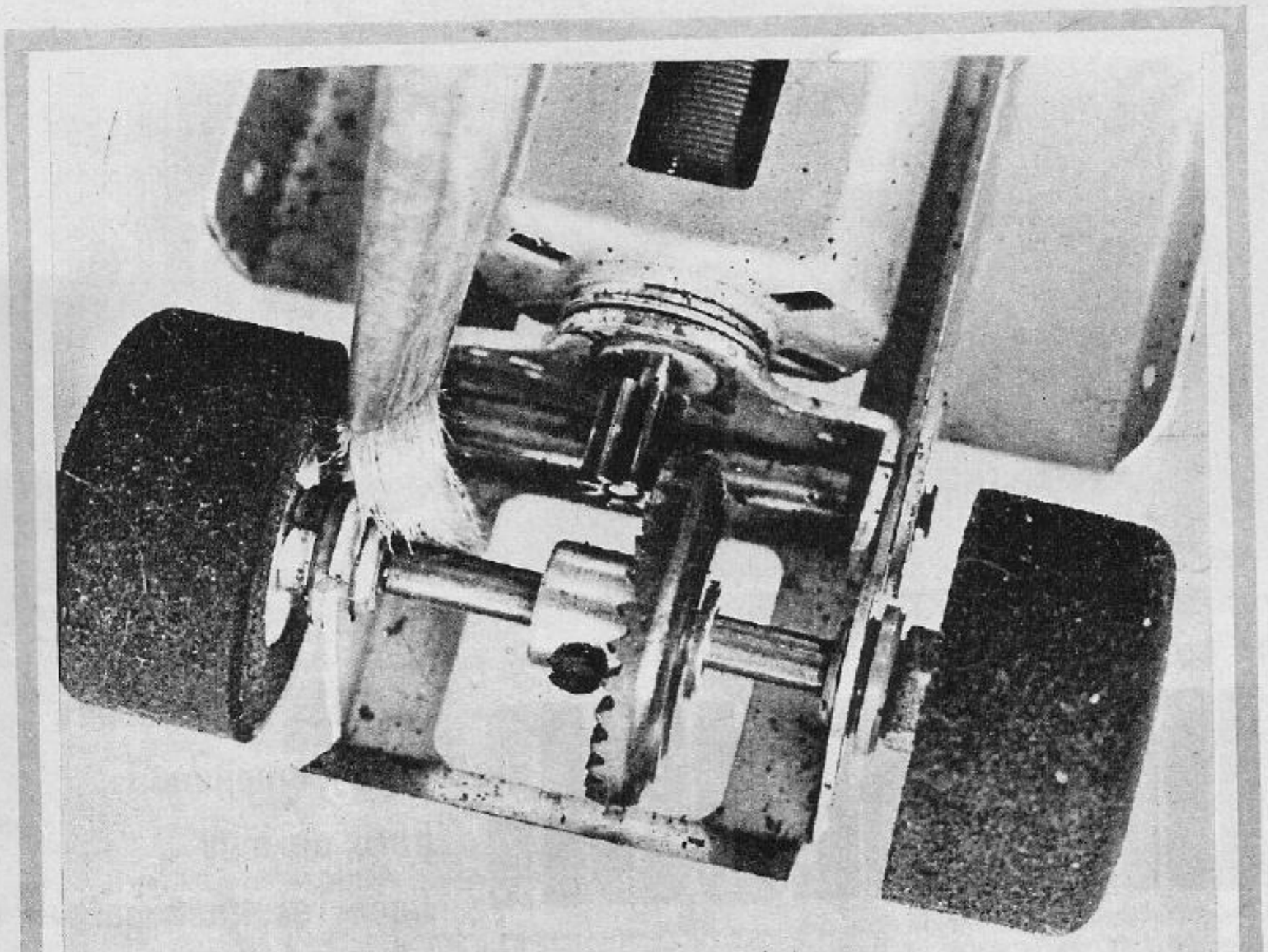
Entrando de lleno en la parte motor, es importantísimo mantener limpio el colector, el que va gradualmente ensuciándose con polvillo de los carbones, grasitud y tierra que recoge de los bujes y la pista. Los carbones son una parte fundamental en el funcionamiento de la planta motriz de los pequeños aparatos, ya que ellos son los que trasmiten alternativamente la electricidad a cada campo de la bobina. Además debemos tener en cuenta que los carbones van desgastándose gradualmente, con lo que la tensión original de los resortes que los mantienen contra el colector no es la misma que al principio, lo que le hace perder un porcentaje de rendimiento. Por ello conviene sacarlos y aumentar la tensión, siendo además conveniente doblar levemente el extremo que presiona el carbón, a fin de lograr un contacto más perfecto. Un carbón nuevo tiene aproximadamente cinco milímetros, y cuando tienen menos de tres, es conveniente reemplazarlos por otros nuevos, como así también los resortes, ya que estos últimos, debido al calor durante mucho tiempo habrán perdido seguramente algo de su

temple, perdiendo cada vez más su función de resorte.

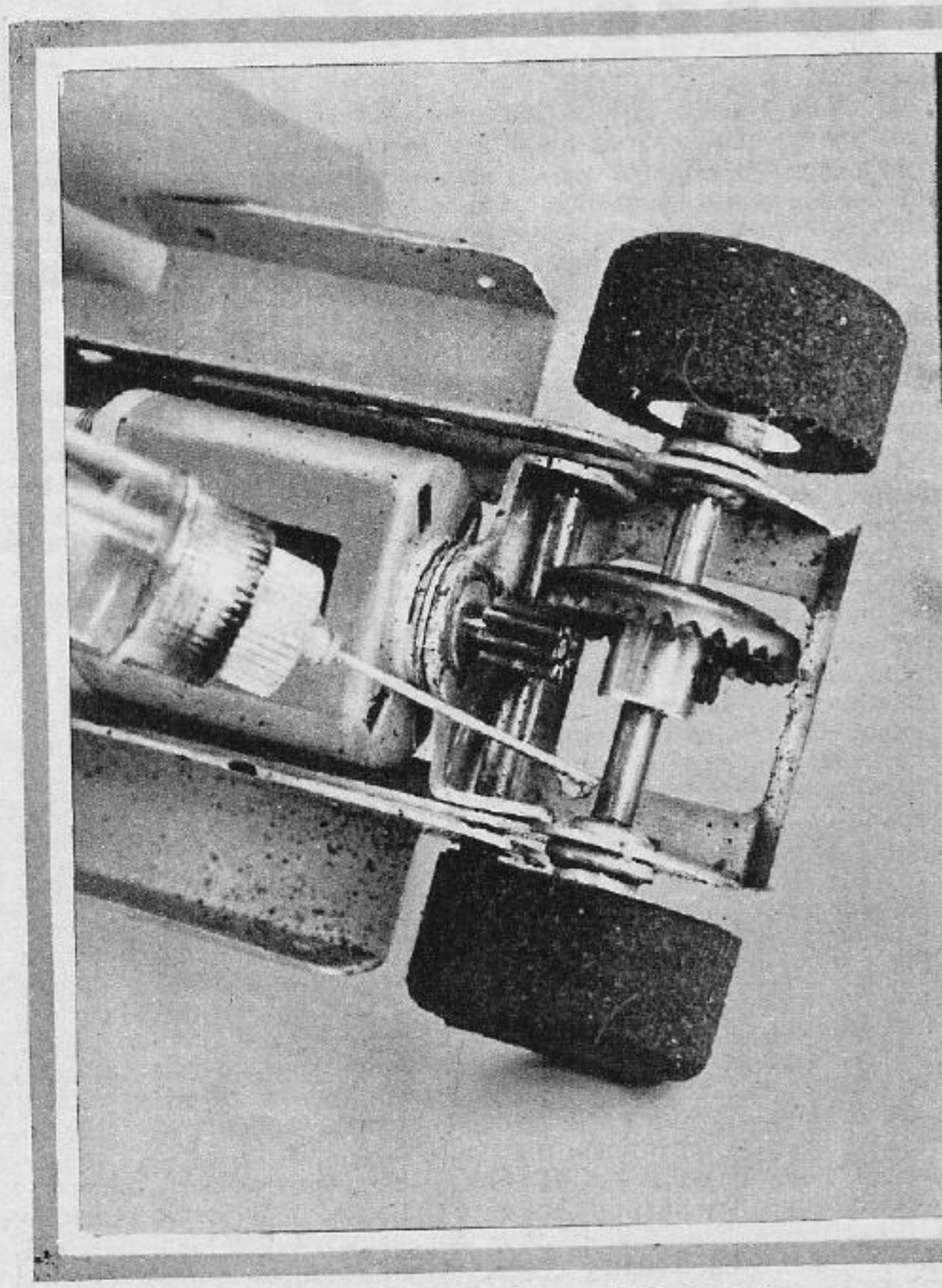
Otro factor a tener en cuenta, es la limpieza y lubricación de los bujes sobre los que van montados los ejes, tanto si son rulemanes como bujes comunes. En el caso de rulemanes, debemos sólo mantenerlos libres de suciedad y casi secos, ya que si los lubricamos, se pegará a ellos con mayor facilidad la suciedad y el polvo de gomas. Si son bujes comunes, los limpiaremos previamente con un pincel y bencina, y luego lubricarlos con una gotita de aceite liviano. Para ello es ideal utilizar una aguja hipodérmica, que nos ayudará considerablemente a llegar a los lugares menos accesibles, y a poder aplicar una pequeña gota, sin aceitar en demasía.

A través de mucho tiempo de experiencia, hemos podido comprobar los beneficios de perder un poco de tiempo en estas operaciones cada tanto, lo que redundará en un mejor rendimiento, un deslizamiento más suave, menor desgaste y menor recalentamiento.

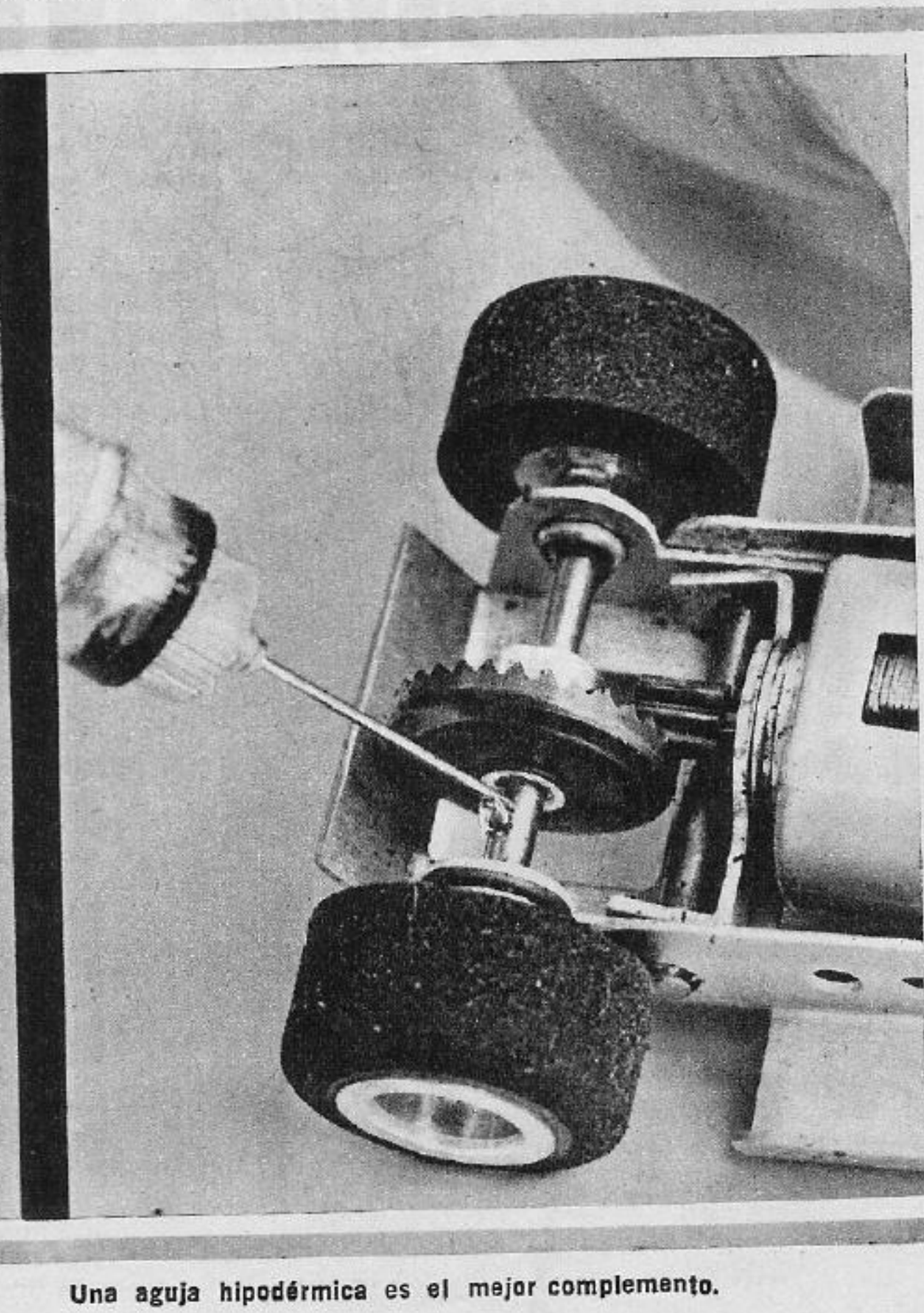
Para una limpieza más rápida del motor, por ejemplo, hemos hecho la prueba de colocarlo dentro de un frasco de aguarrás (no de thinner) y hacerlo funcionar con una pila de 4,5 voltios durante dos o tres minutos, con muy buen resultado, y evitando tener que desarmarlo totalmente, pero debe quedar totalmente sumergido.



Así se limpian los bujes. Un pincel de cerdas duras embebido en bencina es ideal para esta tarea.



Esta es la forma apropiada de aceitar un buje trasero.



Una aguja hipodérmica es el mejor complemento.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LANUSSE ¿un nuevo enfrentamiento?

Un nombre para las especulaciones politicas de los últimos dias: general Alejandro Lanusse. El equipo económico lo concibe como su escudo. En el ejército aparece como avanzada defensiva de la Revolución y de Ongania. Sin embargo, los rumores interrogan: ¿está el enfrentamiento en la naturaleza de las cosas? La respuesta en PANORAMA.

Reunión episcopal: sectores y tendencias

La Asamblea Episcopal Argentina enfrenta la presión del sector renovador que exige una definición ante el problema social. El traslado del Nuncio Apostólico y su significación. ¿Cuál es la actitud de Pablo VI frente a los sectores en pugna? Un informe especial de PANORAMA.

La crisis chilena

Hostigado por sus fracciones internas, el partido del presidente Frei se prepara para su convención nacional. Los estudiantes manifiestan en las calles, el gobierno responde. Un enviado especial de PANORAMA trasmite desde Chile los detalles de la crisis.

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

PANORAMA SEMANAL

Cómprela para estar al día toda la semana.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H — PROBADA CALIDAD DE UN PRODUCTO — GARANTIA DE IMPULSORES DE ARRANQUE

LO MAS NUEVO EN LA ARGENTINA!..

NUEVAS LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR.

Fabrica y distribuye: CASA DAVID S.A.

Ventas: Warnes 777 · Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 · Tel. 69-9008 - Cap.

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS

FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

ACONCAGUA MANAGUA

LA CRUCETA MAS "TUERCA"

MARCAS REGISTRADAS

SUPER-REFORZADAS, AGUANTAN EL USO Y ABUSO EN LA TORSION PARA DE CARLO 600-700 c.c. - ISETTA - MOTO FURGON SIAMBRETTA - ETC.

Fábrica y Distribuye:
POMOTEX S.A. MORON 4046/50 T. E. 69-0123 y 4257 - Bs. As.



CASCOS Grand Prix

EL CASCO DE LOS CAMPEONES; protección integral; máxima seguridad, único en su tipo. Varios modelos.

DISTRIBUIDOR:
MACCAFERRI Y CIA. S.A.
Corrientes 575, Tel. 43720, ROSARIO
Oficina en Buenos Aires:
Cangallo 3486, Tel. 89-4194

AUTOMOVILES RENAULT

MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL.

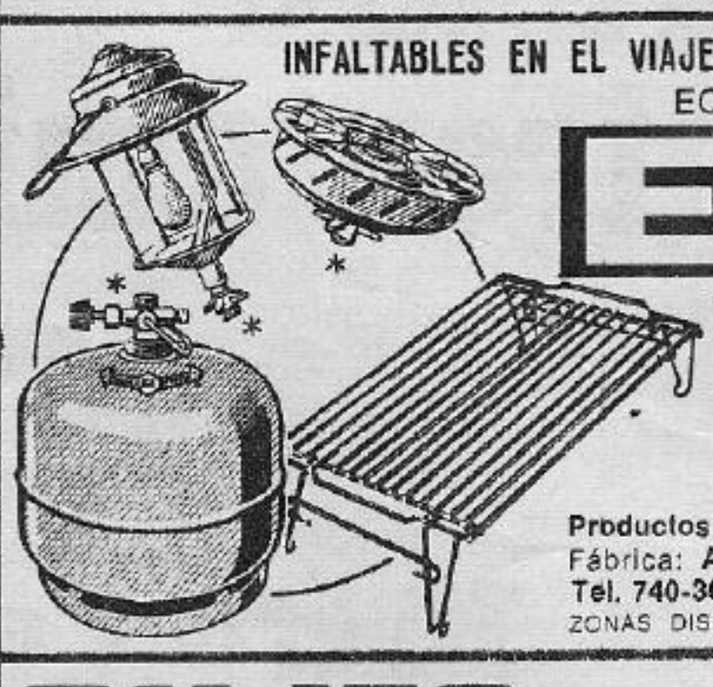
- Sin turnos, atención de inmediato.
- Repararíones al instante, con garantía 90 días.
- Chapa y pintura, también por Cías. de Seguros.
- Repuestos legítimos a precios oferta.
- Tarifa fija de mano de obra.
- Horario continuo de 7 a 19.30 horas.

RENAULT SERVICE Tel. 23-8913 y 5673
Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires

PEUGEOT Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios

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



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

autopista

Todo para el interior del coche

Consolas especiales. Instrumental. Colocaciones.

Estacionamiento.

AUTOPISTA S.C.A.

Cochabamba 2296
T. E. 26-7096

BUJES FREMO DE BRONCE FOSFOROSO

¡EXACTAMENTE A MEDIDA!



SU PERFECTA ALEACION, ASEGURA MAXIMA RESISTENCIA A LA FRICCION Y ALTAS REVOLUCIONES.

PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.



ES OTRO PRODUCTO
MANAGUA
DISTRIBUYE:
POMOTEX S.A.
MORON 4046/50
T. E. 69-0123 y 4257 - Buenos Aires

AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados qu PARABRISAS CORSA pone a disposició de sus lectores y también de aquellos p cadores que no lo sean, para vender, com prar o permutar: autos de competició sport, clásicos; nuevos o usados. Adema podrán figurar en este mercado pers accesorios, partes o componentes mec nicos, etcétera.

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

Los interesados en publicar avisos e esta sección deberán concurrir persona mente a la Redacción de PARABRISA CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Secció Avisos Corsificados, de martes a vierne

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

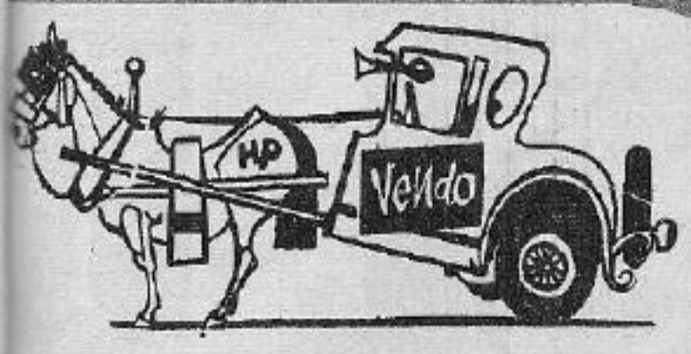
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

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

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



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

VENDO URGENTE por viaje, lancha de plástico AVAN 400 en perfecto estado. Tratar: tel. 42-9651, interno 6, de 7 a 12 ó 19 a 22, o ver en Guardería D'Orazio, TIGRE.

VENDO CHASSIS TUBULAR Fórmula-4 con suspensión, dirección y frenos completos. Especial para Renault o BMW. una joyita. Tratar: Irigoyen 1475, Cap.

VENDO MG-TC 1947. Totalmente original. Detalles de confortabilidad. Carrocería metálica tratada contra la oxidación. Partes de madera en terciado fenolico, mecánica a toda prueba. Capita y tapizado interior, cuero plástico negro, alfombras rojas, tablero de madera. Motor con 3000 km de ablande, 2 carburadores "su" (de fábrica). Encendido e instalación eléctrica, incluyendo faros "Lucas", vendo por ausentarme al interior. Tratar: en Enrique Py 550, Adrogué, tel. 244-1514. VENDO RENAULT 850, 1968, 10.0000 kilómetros, nuevo. Tratar: Nóbrega 462, TEMPERLEY, tel. 243-1478.

VENDO RENAULT 850, 1968, 10.000 kilómetros, nuevo. Tratar: Nóbrega 462, TEMPERLEY, tel. 243-1478.

TORINO TC, totalmente 0 km. a destapar, jaula, butacas, frenos, embrague, diferencial largo, 3 carburadores, motor garantido, capot y tapa baúl plásticos, 2 tanques de 100 lts. c/u. en plásticos acrílicos en puertas y ventiletes, carrocería alivianada y reformada por IKA, ruedas de 8 y 7 pulgadas, muy buena y prolija preparación. VENDO o permuto con facilidades. Tratar: Avellaneda 1637, tel. 79585, Córdoba.

FORD FALCON Angostado TC de Eduardo Casá. Listo para largar. Motor con 300 HP garantidos. Se acepta auto y facilidades en el pago. Tratar directament een Andrew's Racing Parts. Avenida del Libertador 1746.

AHORA LIQUIDO MI GORDINI 66, 40.000 km, radio, calefacción, tuercas cromadas, color gris perla, con granja blanca de fábrica. Muy bueno de motor y caja. Vendo a la primera oferta razonable. TRUGMAN, tel. 31-3840, de 9 a 12 y de 15 a 18.

WEBER CARBURADORES (tres) vendo urgente a la primera oferta razonable. Pje. Nueva Zelandia 4873 (altura Warnes 1451).

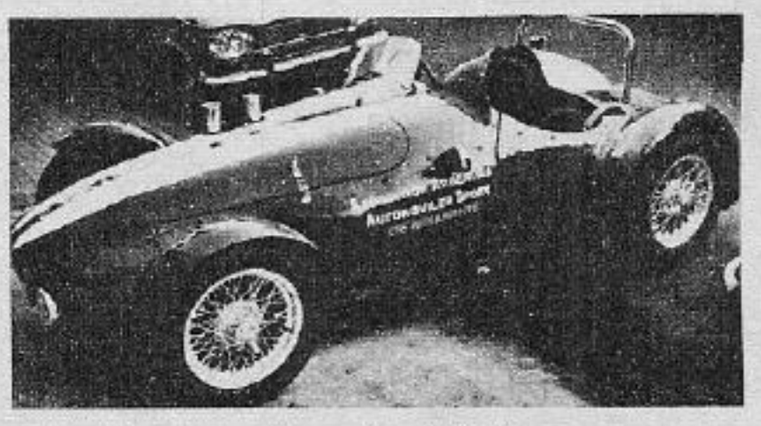
AUTOMOTORES-LEGALES. Todo trámite legal relacionado con el automóvil. Ejecución de prendas. Cobro de pagarés. Protestos. Contratos. Asuntos civiles y comerciales. ABOGADO ESPECIALIZADO: Dra. María Martha Antúnez. Uruguay 435, 3º "F", tel. 40-1017.

CORSAS DEL INTERIOR. Renovamos nuestro stock con SENSACIONALES OFERTAS DEPORTIVAS. Volantes Fórmula 1, 42 centímetros (profundos) $ 13.900; planos $ 11.500; 38 centímetros $ 10.200. TAZONES DE RAYOS CROMADOS 14", 14" y 15" c/u. $ 3.100. Cubremazas deportivos cromados $ 4.600 el juego, tuercas $ 160 c/u. Para el TORINO con mariposa y tuerca $ 8.500. LLANTAS CROMADAS, super-oportunidad; para Chevrolet $ 8.500; para TORINO $ 8.900. CASCOS ..E LAS MEJORES MARCAS HOMOLOGADAS. Bocinas musicales con garantía. Escribir a CENTRAL-POSTAL-CAR, Viamonte 1604, Buenos Aires, tel. 40-9253 y 40-8190. ENVIOS DE INMEDIATO CONTRA REEMBOLSO VIA AEREA O TERRESTRE. También pagos mediante giro al hacer el pedido. *Su casa corsa en Baires* (en pleno barrio del automóvil).

DUCATI 175 cc. super sport impecable rectificada en Rivelli y Kissling. Saavedra 459, Ciudadela Norte.

FORMULA-4, chasis Crespi, Motor NSU, ex Soifer, pintado a nuevo. Regalado. Billinghurst 2259, Capital Federal.

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



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

TURISMO CARRETERA FORD F-100, moderno a estrenar 285 HP, caja rel. Sáenz. Frenos Volpe. Ideal para circuitos de ruta. "Oportunidad única". Vendo $ 950.000 o permuto por ausentarme al exterior. Acepto automóvil como parte de pago. Ver de tarde en J. F. Seguí 336 (altura Avellaneda 1600). Capital Federal.

TORINO 380 W Anexo "J", listo para largar. Totalmente equipado. Se acepta auto y facilidades de pago. Tratar en Andrew's Racing Parts. Avenida del Libertador 1746.

¡¡PULVERIZO!! Ford T 1925 coupé. Gomas nuevas. Motor ajustado. Tapizado nuevo, capota nueva. Entera y a revisar. Gorostiaga 1595, 2º piso. Preguntar por Jorge.

FORMULA 1. Extraordinario coche. Corrió A. Vianini en el Autódromo. Caja Porsche s/motor. Santiago del Estero 1441, tel. 23-6093 (Horacio).

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



Bs. As., tel. 46-4108; Chivilcoy, tel. 4384, Frías 138.

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

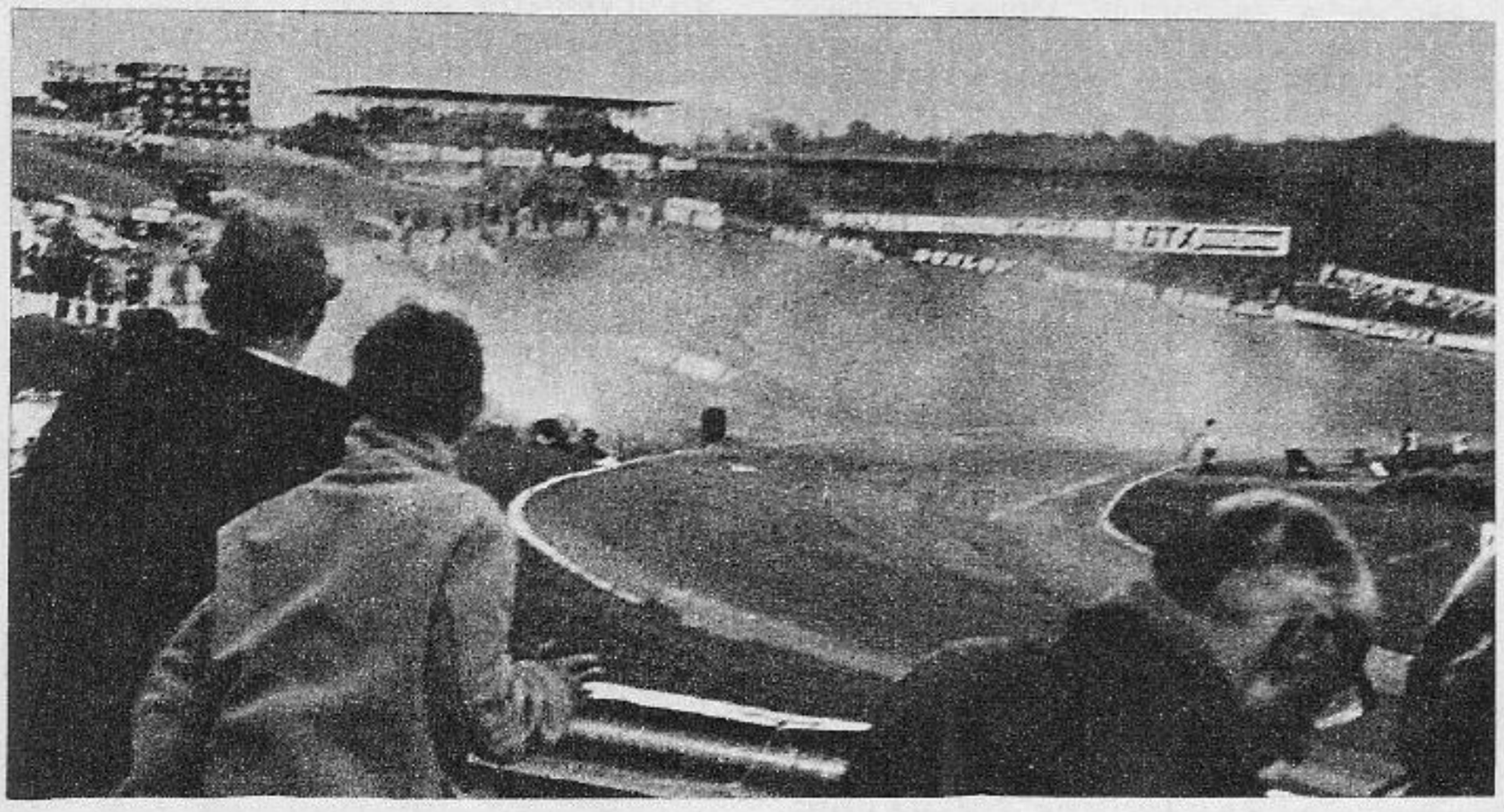
RENAULT 1093, 2 motores, 6 gomas Michelin X, armadas. Instrumental completo. Jaula y butacas Baufer. Dirección directa, tanque 70 litros, radiador aceite, alternador, piñón y corona corto y largo. Mecánica Antelo, de 12 a 14 y de 19 a 21, tel. 84-7158.

BANCO DE PRUEBA HIDRAULICO, para motores hasta 300 HP, marca "TOMASI"; compuesto por freno, caballete corredizo para motor de cualquier marca, balanza, cuenta-vueltas marca "JUAGEN", motor de 5½ HP para arranque. VENDE Horacio Gastión, Moreno 367, Caseros, tel. 750-2847.

RUCA OFRECE: avalado por personal especializado; carburación, encendido, electricidad. Afinación completa $ 3.000, de lunes a sábados de 8 a 20. Av. Dr. H. Pueyrredón 680 (ex Av. Parral), tel. 90-1432.

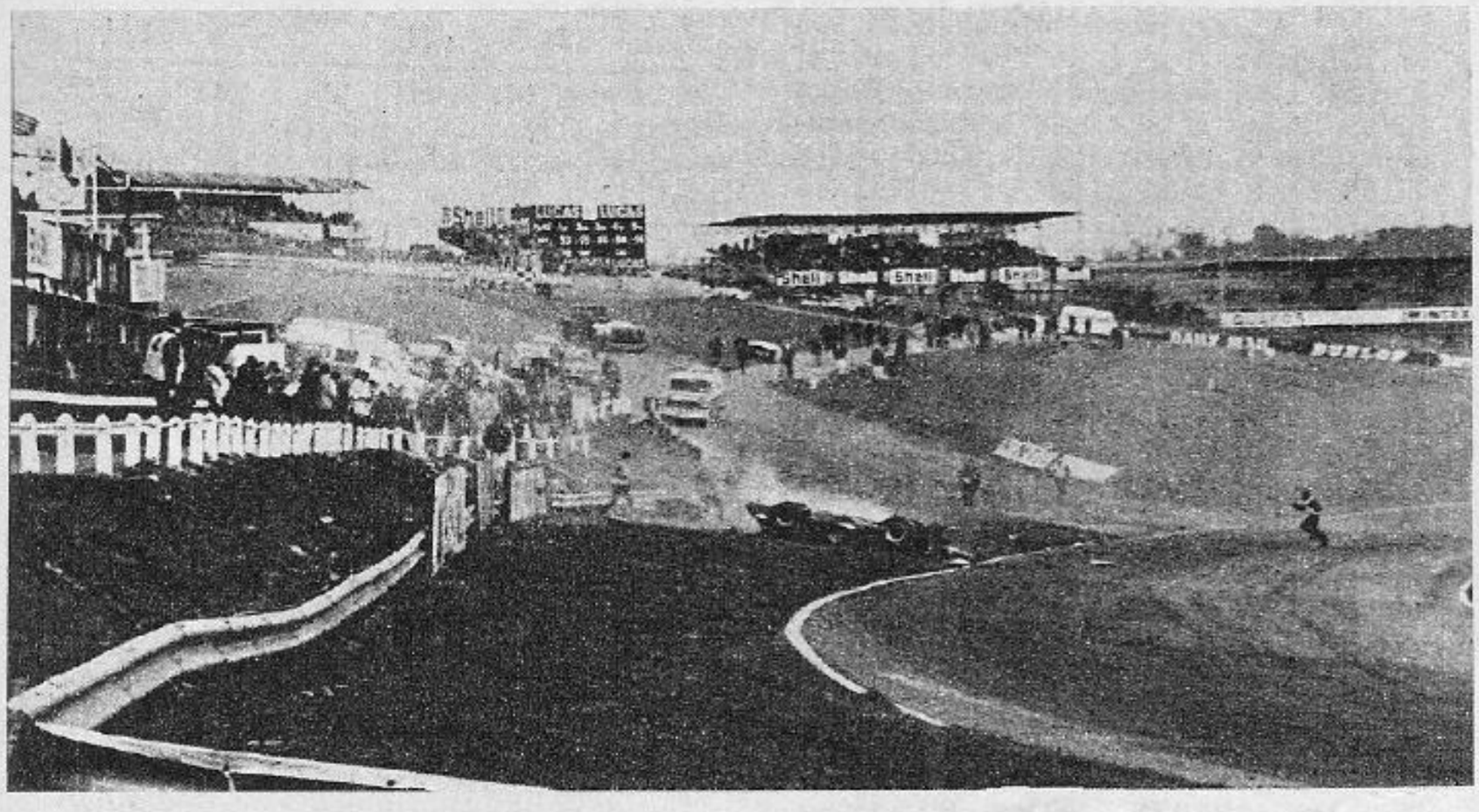
La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será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

¡BONNIER SI Q



En esta oportunísima secuencia gráfica se aprecia el vuelco del Lola Chevrolet de Joachim Bonnier que se salvó por una verdadera casualidad

Fotos exclusivas de FRANCO LINI



El Lola siguió de largo y ya pisó el pasto levantando una nube de tierra. La goma de auxilio se desprendió del auto y sale rumbo a la pista.

Luego de volar veinte metros el coche vuelca y queda con las ruedas para arriba. Un miembro del cuerpo de seguridad corre hacia el auto cruzando la pista. Otros ya llegaron previniendo el posible incendio.

Para sacar a Joachim Bonnier hubo que dar vuelta el Lola. Y esto es lo que quedó. El techo prácticamente no existe...; increíble que se haya salvado sin un raspón.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UE SE SALVO!

Pocas cosas son tan imprevisibles como las consecuencias que puede originar un accidente en carrera. Durante las 500 millas BOAC, disputadas en Brands Hatch para la categoría SP, se dio el caso de un resultado increíblemente afortunado. Un auto deshecho por un vuelco y el piloto sin una sola lesión, ni el más mínimo rasguño.

Ocurrió el pasado 13 de abril cuando sólo faltaba media hora para terminar la carrera. Jo Bonnier venía con su Lola-Chevrolet descontando tiempos en forma notable —por algo el Lola había marcado un gran tiempo en la clasificación— y había pasado en su arremetida a la Ferrari de Amon y al Porsche de Udo Schutz. Luego de pasar los boxes hay una curva bastante veloz y allí se produjo el dramático suceso que interrumpió el avance de Bonnier. El auto encaró la curva y de golpe desapareció hacia el lado externo, tocó el muro de contención y volcó con gran estrépito y destrucción. El auto quedó dado vuelta y con Bonnier adentro bajo lo que se veía como una masa informe de hierros. De inmediato cruzaron la pista los banderilleros y los bomberos en previsión del incendio, que hubiera resultado fatal.

Lo peor de todo es que el auto, al golpear contra el guard-rail salió despedido y voló, literalmente, como veinte metros antes de caer dado vuelta.

Cuando se comprobó que no había posibilidad de incendio hubo que dar vuelta el coche para extraer al inconsciente Bonnier. Lo sacaron y cuando salió del estado de shock en que se encontraba se comprobó lo asombroso: no tenía ningún hueso roto, ninguna articulación lesionada, ni siquiera un pequeño rasguño. Nadie lo podía creer y de cualquier manera se lo cargó en seguida en una camilla para llevarlo al hospital. Los médicos comprobaron que sólo había sufrido un golpe general grande pero sin ninguna consecuencia. Al ver el coche, parece mentira.

Por su parte el que la ligó de rebote fue el alemán Rolf Stommelen que venía detrás del Lola y se llevó por delante restos del auto que quedaron en la pista. Esos pedazos le rompieron el tanque de nafta y tuvo que parar en los boxes a reparar el daño perdiendo así el quinto puesto que venía manteniendo con comodidad y que pasó a manos de David Hobbs y Mike Hailwood sobre un Ford GT-40. Recordemos, asimismo, que ganó el dúo Jo Siffert-Brian Redman sobre un Porsche 908 y que los tres primeros autos fueron de la misma marca. Y el que no se va a olvidar más de esta carrera por más que pase el tiempo va a ser el mismo Bonnier que la recordará como el día que comenzó su segunda vida.

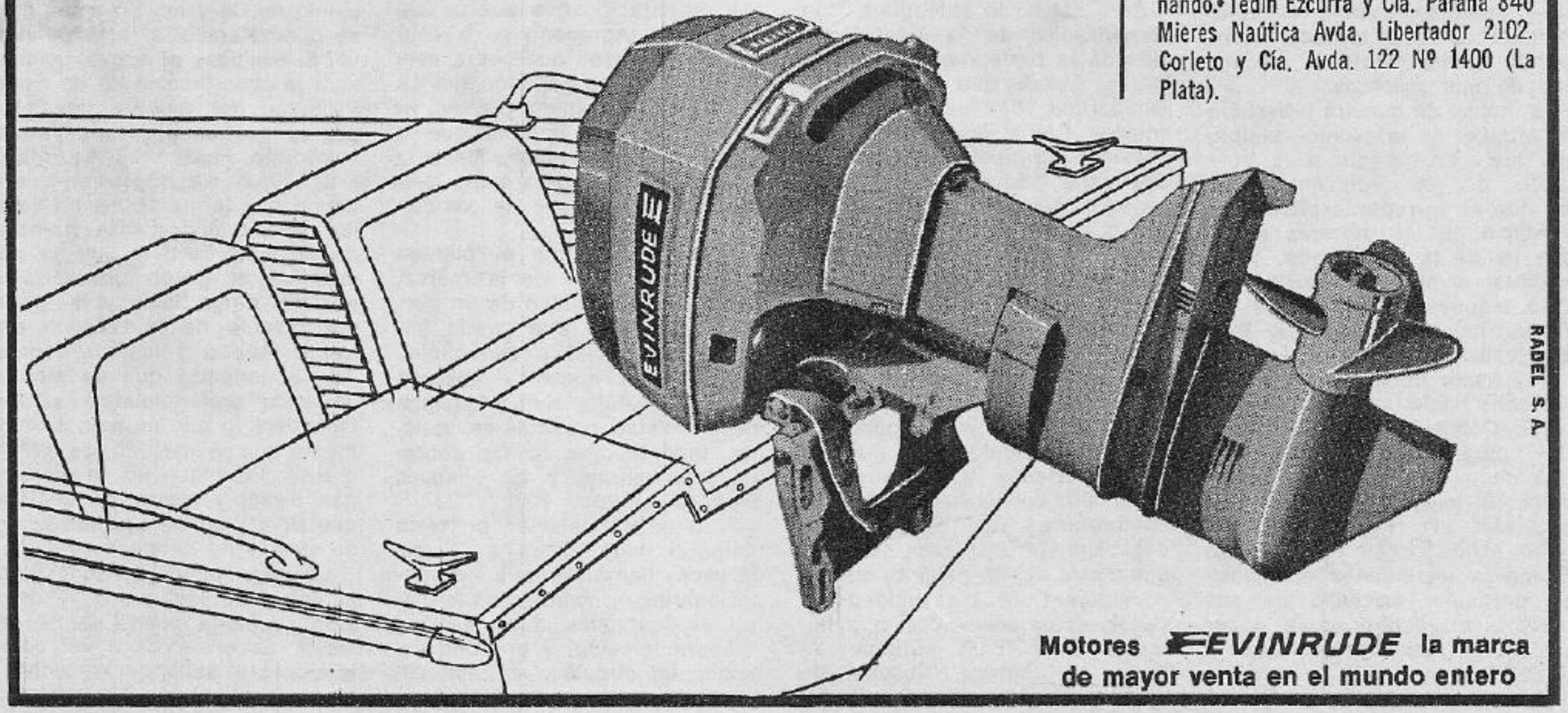
Lo que no se explicó hasta ahora es cuál fue el motivo que originó el despiste. Al respecto se manejan tres teorías. Una sostiene que había ya demasiado aceite y caucho en la pista y el auto patinó sobre esa "pasta shuta" por lo cual fue a golpear contra el guard-rail. Otra, en cambio, alude a una posible falla en la dirección del auto y se basa en la observación de los testigos circunstanciales del hecho quienes recalcan que el Lola describió una trayectoria rara, que prácticamente siguió derecho sin doblar. Por último, otra versión adjudica el accidente a la simple causa de haber entrado más fuerte de lo que se podía, lo cual también puede ser lógico porque Bonnier venía apretando fuerte. Ahora, cuál de las tres será la verdadera, nadie lo sabrá nunca.

muévase con EVINRUDE

85 HP
fuera de borda
Empuja
como un 100
Gasta
menos que un 80

Para equipar los cascos
BERMUDA
- Cobra Mark IIº
- Super Sport
- Bermuda 444

Fabrica y Representa
NAUTICA S.A.
concesionarios
Naútica Centro Uruguay 776. • Naútica San Isidro Avda. Libertador 15.233, San Isidro. • Naucape Belgrano 2431. • Nautidelta Avda. Cazón 584, Tigre.
Naútica Belgrano Juramento 1981. • Esgra Naútica Sarmiento 891, San Fernando. • Tedin Ezcurra y Cía. Paraná 840 Mieres Naútica Avda. Libertador 2102. Corleto y Cía. Avda. 122 Nº 1400 (La Plata).

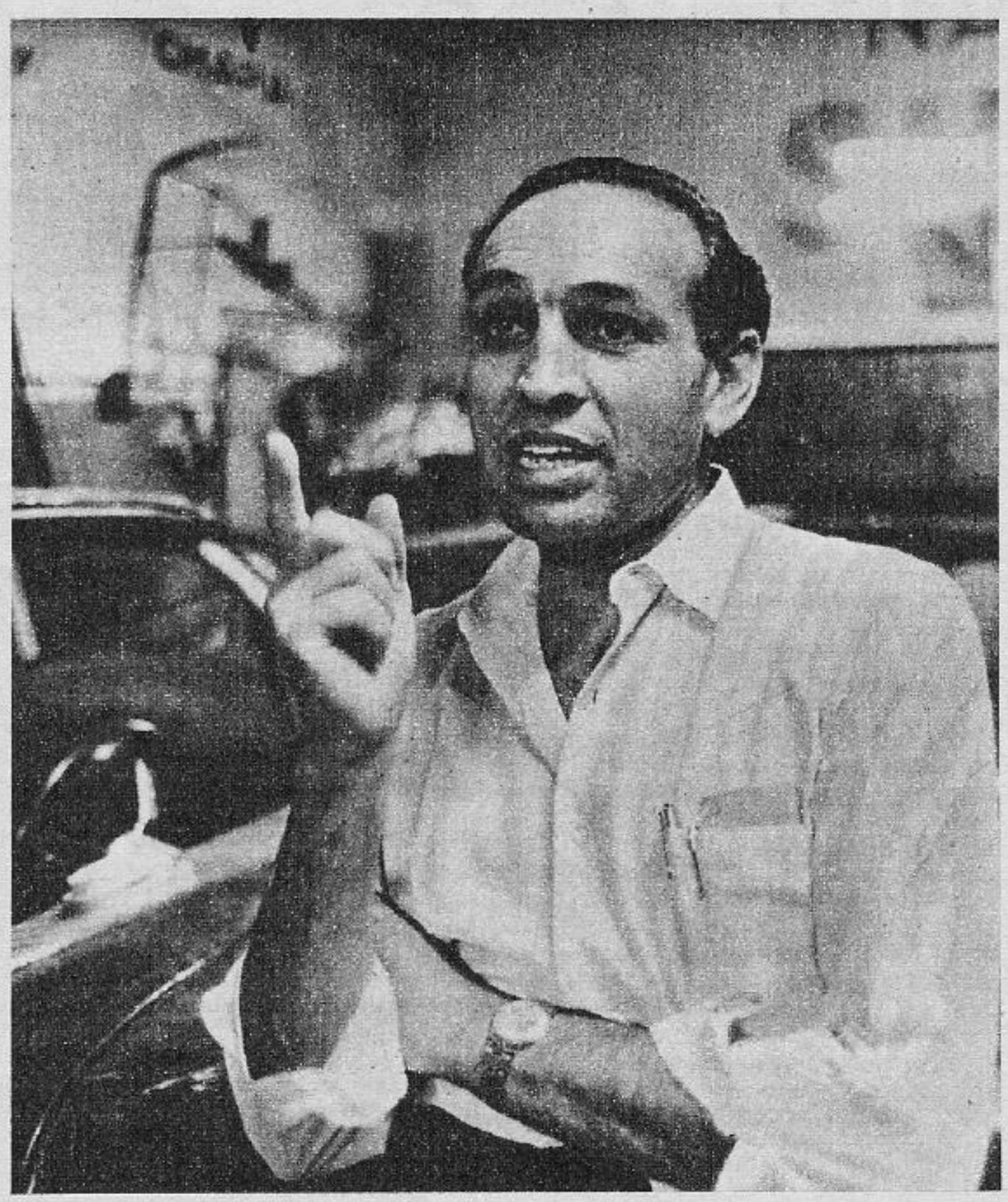


RADEL S.A.

Motores EVINRUDE la marca de mayor venta en el mundo entero

"¡ME VOY DE FORD!"

19 años y 154 carreras corridas con Ford no impidieron que Angel Rienzi tomara la determinación de cambiar de marca. A ello lo movieron quienes están encargados de la administración deportiva de la empresa



Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

"Ford me dio grandes satisfacciones en mi vida."

"¡NO, *NO HAY DERECHO . . .! Lo que ocurre es que en Ford existe a nivel de ingenieros, jefes y ejecutivos, un grupo de gente bien conocida que nos perjudica."* Así iniciaba el diálogo con PARABRISAS CORSA, Angel Rienzi —154 carreras corridas con Ford, 8 Grandes Premios, 19 años de fidelidad a la marca— mientras fruncía el ceño (muy pocas veces lo hace) acentuando externamente la sinceridad de sus palabras.

El motivo de nuestra presencia en el taller de la avenida Maipú, en Olivos, respondía a la búsqueda de los argumentos por los que el corredor explicara su ausencia de las carreras en lo que va de la Temporada, y su eventual cambio de marca.

La respuesta la obtuvimos sin mediar muchas preguntas. Porque justamente el interés de Rienzi era hacer público su decidido reproche hacia la actitud de Ford (y su Comisión de Concesionarios) para con él. Entendiendo que dados los años que él representó a la marca en forma particular sin recibir ningún tipo de ayuda, siendo evidente que la marca en muchas ocasiones en particular se valió de sus triunfos o records para hacer publicidad (existe actualmente un affiche en el que se menciona su nombre como uno de los corredores representativos de la marca) y que en el plano general, a su nombre algunas veces ganador se lo ligó automáticamente con la marca de Pacheco, que fue un jugador más que vestía la camiseta del V8 en la lista de cada domingo, Ford tenía si no una deuda, un compromiso con él.

Pero así no lo entendieron los responsables de la administración de la parte deportiva de la marca. Desde que se inició la Temporada 1969 —y aun meses antes— Rienzi intentó una respuesta a su pedido de facilidades para poder estar a nivel ganador hoy, cuando estar en ese nivel significa tantos pesos.

La dilatada respuesta llegó en forma de ofrecimiento vía Comisión de Concesionarios: le venderían el motor de carrera en alguna de sus dos versiones, el que lleva más elementos nacionales y cuesta solamente pesos 1.036.000, o el más "polenta", con mayor cantidad de elementos importados y duele pesos 1.670.000. Volvió Renzi con una contraoferta. Ya que él posee una cantidad de piezas del Ford que corrió el año pasado, que se considerara la posibilidad de venderle los elementos que faltaban como para armarse un motor de carrera. Nuevamente el silencio por parte de la fábrica fue absoluto. Siguieron pasando los días y las semanas. Fue a la planta a hablar con Douglas Kitterman y lo pararon arguyendo que la fábrica ya no tiene nada que ver con la actividad deportiva, todo eso quedaba en manos de la CDC.

Y la Comisión lo único que le ofrecía eran esos motores, o una preparación que cuesta 230 mil pesos. Agregándose a esto los 40.000 pesos que cobra esta Comisión por la atención de los motores. Disparatado planteo, ya que Rienzi no le interesa que le preparen los motores —tiene la suficiente experiencia como preparador— sino que le vendan los elementos.

"Pero ocurre que el planteo institucional 1969 de la marca, excluye la posibilidad de un particular-particular que pueda ganar a un oficial o semioficial. Abriendo un nuevo y absurdo frente de batalla contra los mismos fordistas particulares, quienes tendrán que luchar contra las otras marcas y los oficiales de Ford", agregó Rienzi.

Pero la contestación concreta tampoco llegó nunca a Olivos. 20 veces llamó Rienzi a los Concesionarios, y como no se le dieron explicaciones, dijo ¡BASTA!

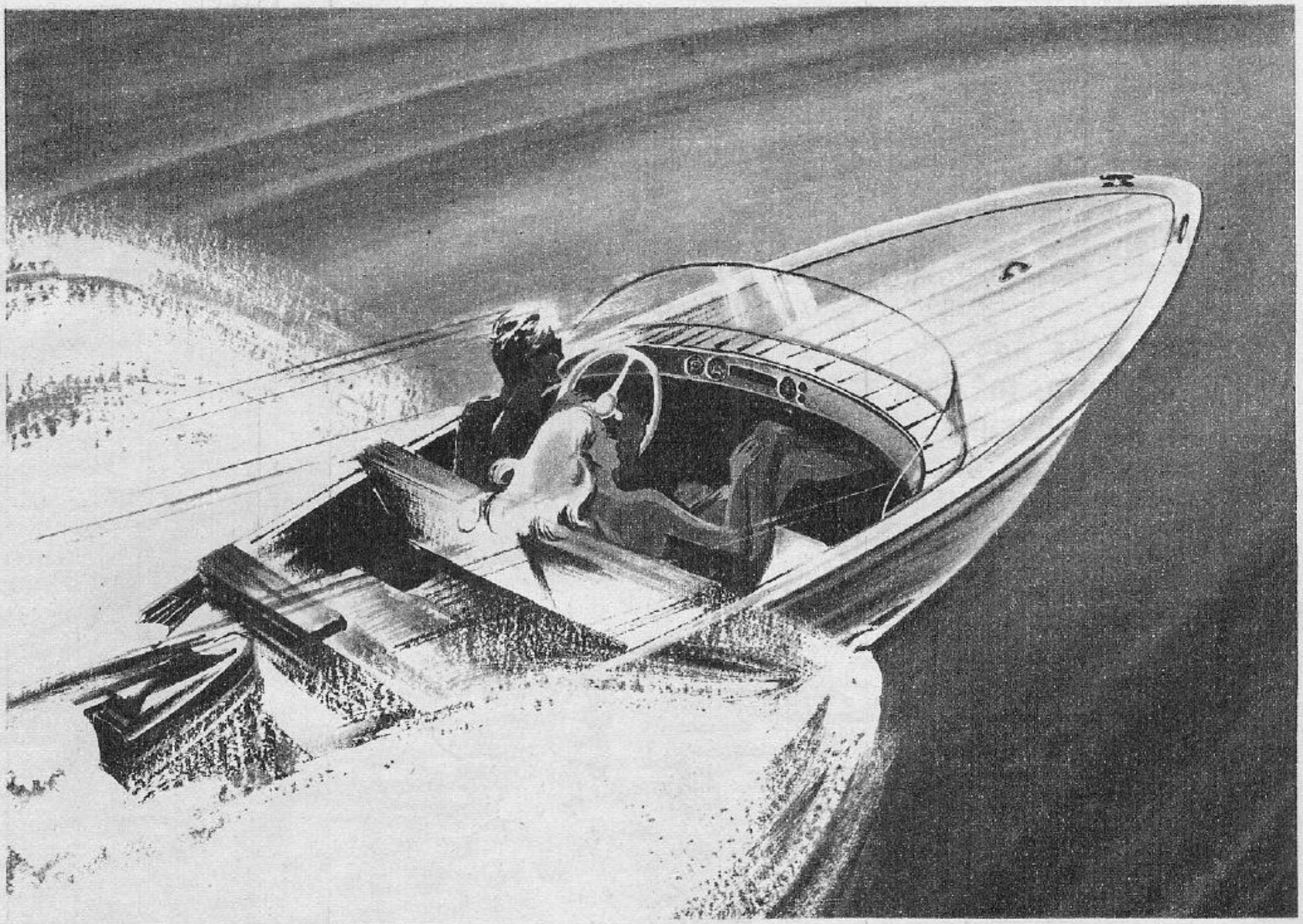
Aparentemente, y por una lista que ha circulado extraoficialmente, quienes en definitiva recibirán el apoyo de Ford (concreto o simplemente por ofrecimiento) serán, por supuesao: Pronello en un 100 por ciento; Bonanno; Casá (dudoso); Alzaga (no mucho); Boretto; Galbato; Cottet y Facini.

Así Rienzi comenzó a tender cables para conseguir lo que necesita de otra marca. Y lo consiguió de Chrysler. En estos días se concretará el arreglo definitivo. Si consigue el apoyo, comenzará la construcción de un Sport Prototipo del que ya tiene los planos hechos por Luis Varela.

"Contra Ford no tengo nada —concluyó Angel Rienzi—; entiendo que la marca me ha dado las satisfacciones más grandes de mi vida. Pero lo que no admito es el grupo que desde adentro dirige todo y la gente responsable de la relación entre la fábrica y los corredores. Yo no pretendo que se me dé un trato preferencial o se me considere lo que no soy; simplemente que se me considere. Mal o bien. Pero que no se me tengan meses y meses sin decirme que sirvo y se me ayudará o que no sirvo y no se me dará nada."

Los argumentos de Angel Rienzi son muy lógicos. Y la decisión adoptada puede ser la correcta. Esperaremos a ver cómo le sienta el salto de los ocho a los seis cilindros. (Por ahora).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Exíjalo todo de su motor con

BARDAHL VBA ADITIVO

para motores fuera de borda
más pique, más potencia, más rendimiento

- No permita que su motor se desgaste prematuramente.
- No permita que se le empasten las bujías.
- No permita pegaduras de aros ni cerrado de lumbreras. Use BARDAHL VBA en su motor de dos tiempos y:
- reducirá el desgaste un 40 %.
- Evitará la formación de carbón y empastamiento de las bujías.
- Facilitará el arranque inmediato y aumentará notablemente el pique y rendimiento.



Agregue un sachet de BARDAHL VBA por cada 20/25 litros de mezcla y EXIJALO TODO DE SU MOTOR.

BARDAHL

Asesoramiento en el Departamento Técnico de
BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A.I.C.
Pedro Ignacio Rivera 3454 - Tel. 78-9355 - Capital

SOCIALES CORSA

UNA FIESTA GO

Cumplir años no es nada raro, máxime si uno existe y ha nacido. Pero cuando se cumplen 40, y el que los cumple es Ricardo Sauze, vale la pena festejarlo en Mau - Mau

Abajo, izquierda: Siempre sobrio y actuando dentro de los más serios y refinados cánones de la urbanidad, Ricardito Sauze es hombre de inclinar probetas hacia sus labios. Pero, ¡epa!, siempre que las inclina, guiña el ojito derecho dando a entender que es en chiste...

Centro: Ricardo Sauze rodeado de las más hermosas mujeres festeja sus 40 psicodélicos años. Ya en los finales de la noche, el "fuera de serie" dijo en voz alta: "¡Van a ver cuando cumpla los sesenta!"... claro, no vamos a ser tantos...

Aquí el Moro Boube le cuenta uno de los últimos de Jaimito al "Gordo". La empulpadita señorita no puede evitar parar la oreja y sonreír.

Abajo, derecha: El príncipe Yamid El Fesón, encargado de negocios de Turniquia, felicita a Ricardito y le invita a conocer su harem en Alfagara. La respuesta del agasajado fue, y en voz muy gruesa: "¡¡Agarro los discos de Palito Ortega y voy para allá!!".





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RDA





El gordo Sauze cumplió años. Esto no tendría nada que ver, porque al fin y al cabo todos cumplimos añetes una vez cada doce meses. Pero el cumpleaños del "dogor" fue una cosa distinta. Cuarenta pirulos muy psicodélicos no los cumple cualquiera y menós el Gordo Sauze, que a nuestro entender es la primera y única oportunidad que tiene de cumplirlos. Pero antes de hablar de festichola, que se hizo en Mau-Mau festejando el "evento", vamos a hacer una pequeña reseña de la personalidad del Sr. Sauze.

CONOZCALO BIEN

Atención que aquí va: Ricardo Sauze, (a) "Gordo", (a) "El paisano corredor", medidas 104-106-109-18, argentino, varios estados y también soltero. Habla tres idiomas y su "hobby" preferido es la liturgia.

LOS 40

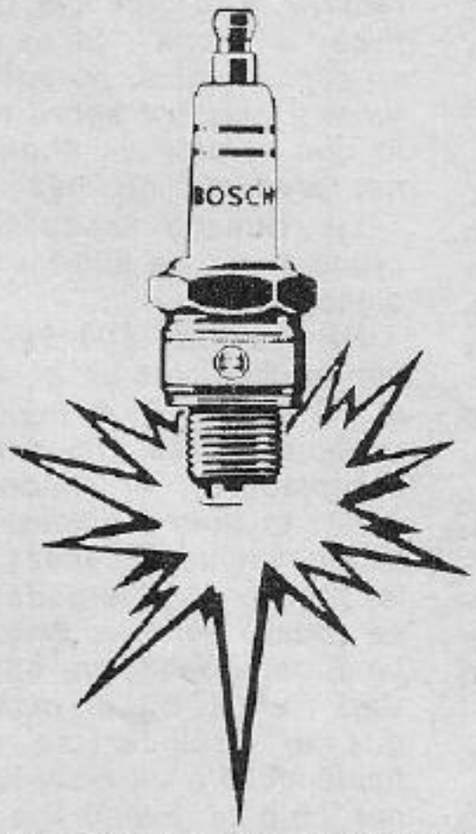
Este personaje tan increíble como querido cumplió cuarenta de edad, veinticinco de los cuales los pasó deambulando por la noche porteña, por no decir otra cosa. Quizás de su trayectoria meteórica lo más importante fue la vez que con su cupecita TC, siguió derecho en una curva. El trayecto total, sin tocar el suelo, fue de 637 metros, sin contar el techo del rancho y el molino que cortó por la mitad. La vaca no se cuenta. Su performance es 37-9-6-17; 37 carreras corridas, 9 vuelcos, 6 trompos y 17 accidentes, todos afortunadamente graves. Su simpática vida sólo derrocha alegría y sana felicidad.

Difícil por demás sería ponderar sus virtudes y dotes de caballero. Fuera de lugar sería relatar su vida particular, pues aunque tiene poco de privada, le pertenece. Sólo una simple definición cabe; la de señor... o tal vez: ¡Cómo será de vivo que todavía está soltero!

LA FIESTUCHA

Mau-Mau (De nuestro enviado especial, el Mono Villa, que aún no ha vuelto). Escribo esta nota desde la fiesta de cumpleaños de Don Ricardo Sauze. Son las 3 de la mañana. Estoy agarrado del mostrador, firmemente. Veo pasar personas de todas clases sociales. Mujeres sumamente bonitas y con amplios escotes. El ruido es brutal. Las voces forman, en elevado tono, un coro disonante. La clase, la elegancia y el buen humor son parte importante en la decoración del ambiente. He tomado varios whiskys. Los barmen sigue llenando vasos. Aquí pasa Dominguín, éste cede a De la Mata, por intermedio de Solari, retiene, con uń pase corto, habilita a Marzolini, este adelanta a Nicolino Locche, estamos en medio campo. Bonavena intercepta bien, se acomoda, va a patear... ¡¡¡Ploff!!!

Porque las hacen hombres con mucho ingenio... siempre les sobra chispa



No es una novedad que contamos con hombres muy capaces e inteligentes, para lograr que las Bujías BOSCH thermo-elastic sean realmente insuperables.
Un ejemplo de esto último, es la estupenda chispa que nos entregan a despecho de los cambios más bruscos de temperatura. Las Bujías BOSCH thermo-elastic encienden en el momento preciso.
Ni un milésimo de segundo antes, ni un milésimo de segundo después.
Parece un detalle, pero hace 7 décadas que venimos observando esto. Por lo pronto, a nadie le "falta chispa" con nuestras bujías.
Y eso ya es mucho más que un detalle!

BOSCH
BUJIA DE ENCENDIDO
thermo-elastic

ROBERT BOSCH ARGENTINA S.R.L.
Capital m$n. 145.000.000
Crámer 1222/26 - Tel. 78-4041/45
Buenos Aires

Renueve su linterna magnética por la nueva! LINTERNA TUERCA



ASUNCION M.R.

Especialmente construida para resistir todo tipo de trato rudo. Cuerpo metálico, esmaltado a fuego, con superficie rugosa antideslizable. Llave de encendido rápido y poderoso imán para adhesión a cualquier superficie ferrosa.

Cabezal y tapa trasera con refuerzo interno metálico moldeados en PVC flexible para amortiguación de caídas y golpes. Reflector de alta luminosidad equipado con protector de foco.

En cada caja una calcomanía

Es un producto de ASUNCION ELECTROMETALURGICA S.A.I.C.
LARRAZABAL 2879 - BS. AS.

MATESANZ ASOCIADOS

Parabrisas CORSA

correo

EL MAS CHIQUITO...

de Néstor G. M. Rinaldi, Buenos Aires.

Aprovechando el servicio que brindan a los lectores por medio de la sección Correo, me permito solicitarles los datos de motor, suspensión, performance y comodidades del Fiat 500 Nuova. Quisiera saber si el modelo que aquí se conoce es sólo el '58. En uno de vuestros últimos números, aparece algo breve sobre el mismo auto, pero modelo '69. Considerando que es lógico suponer que éste habrá de tener mejoras sustanciales con respecto al otro.

R) Muy pocos Fiat 500 han entrado a nuestro país. Las características técnicas del motor son las siguientes, para el modelo '58: Dos cilindros verticales en línea; 479 cm³; diámetro y carrera: 66 x 70 mm; relación de compresión: 6,55:1; potencia máxima: 21 HP a 4.000 rpm. Carburador Weber 24 IMB, con starter regulable. Datos para regulación del carburador: diámetro del difusor: 18 mm; diámetro del gicleur de alta: 0,90 mm; diámetro del gicleur de baja: 0,45 milímetros.

Trasmisión: relaciones para marcha: en 1ª, 3,273:1; en 2ª, 2,067:1; en 3ª, 1,3:1; en 4ª, 0,875: 1. Marcha atrás: 4,134:1. Suspensión: adelante, a ballesta trasversal, amortiguadores y brazos triangulares superiores; atrás, independiente, a resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos. El modelo '69 presenta algunas modificaciones no sustanciales —aumento de cilindrada hasta 499 cm³, algo más de potencia— que no alteran el concepto total del auto. En cuanto a las comodidades, comprime en su interior a 4 personas no muy grandes, y tiene un baúl capaz de trasladar las billeteras de los cuatro pasajeros. La facilidad de estacionamiento es asombrosa: Ud. lo arrima al cordón de la vereda, lo alza, se lo pone en el bolsillo del chaleco, y se va silbando bajito...

NIÑAS CORSA...

de María Mónica Neumann, Río IV.

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes a efecto que me informen sobre los siguientes puntos.

R) Estimadísima María Mónica: si usted quiere informes sobre algún "punto", le sugerimos recurrir a la Agencia de detectives "Sherlock". Se especializan en seguimientos, paraderos, capturas y chismes sobre todo punto que camina... Ahora, en serio, pregunte no más...

1) ¿Cuándo se corrieron por primera vez las 500 Millas de Indianápolis?

R) Las Indy 500 se corrieron por primera vez en el año 1911, el 30 de mayo. A las 10 de la mañana de ese día, ante 80 mil espectadores, el "pace-car", es decir, el auto standard que tradicionalmente encabeza el desfile previo a la largada lanzada, se separó del lote. Este auto era un Stoddard-Dayton, dirigido por Carl Fisher. En el momento en que el pace-car se separaba, haciéndose a un lado, Fred Wagner bajó la bandera a cuadros, y los cuarenta participantes iniciaron la competencia.

2) ¿Quién fue el ganador de esa carrera, y si es posible, alguno de sus datos personales?

R) El ganador fue Ray Harroun, con un Marmon 'Wasp", que llevaba el Nº 32. Este auto fue presentado por Nordyke & Marmon Co. El motor era Marmon, 6 cilindros 7.800 cm³. Estaba pintado de amarillo, con ribetes negros. Largó en 28ª posición, llegando primero, tras recorrer las reglamentarias 200 vueltas a un promedio de 129,360 km/h.

Ray Harroun, que se había retirado después de conquistar el campeonato nacional de 1910 —USA Championship— decidió retornar para una carrera final, que fue precisamente las "500" de 1911. El Marmon "Wasp" respondía a un diseño de Ray Harroun; resultó uno de los automóvlies de diseño más extraño que se presentaron en las primeras ediciones de las 500 Millas. Datos personales del amigo Harroun, no tenemos, pero a simple vista, apreciando fotografías de la época, se puede asegurar que Ray era un muchacho de buena familia, saludable, bien afeitadito y con las orejas limpias. En fin... un buen partido...

3) ¿Cuáles fueron las primeras competencias automovilísticas?

R) La primera que registra la historia del automovilismo mundial se realizó el 28 de abril de 1887. Fue inspirada por un periodista, Paul Faussier; el recorrido de la prueba se fijó entre París y Versalles, cubriendo una distancia de 31,8 km. Pero —¡oh sorpresa!— a la largada se presentó un solo competidor, G. Bouton, con un triciclo a vapor que él mismo fabricara en colaboración con De Dion. Finalizada la prueba, se estableció que el tiempo empleado era 1h14m, a un promedio de 22,714 km/h.

En 1891 se encaró la segunda carrera, registrándose un notable aumento en el número de participantes: esta vez se presentaron dos: el mismo Bouton y León Serpollet. La carrera se realizó el 10 de mayo, en un circuito de 10 km alrededor de Longchamps; ganó Bouton, después del abandono de Serpollet. En Italia, la primera carrera se efectuó el 29 de mayo de 1895; se presentaron un Daimler, un Benz, un Savigliano y dos Wolfmuller. El ganador fue el Daimler, que empleó 6 horas para recorrer los 100 km de recorrido entre Turín y Asti. En Estados Unidos, el comienzo de la actividad se registró también en 1895. Se eligió un recorrido de 84 km entre Chicago y el parque Jackson Evanston. Participó un coche Duryea, conducido por los hermanos Duryea, y tres Benz. Venció el Duryea, a un promedio de 8,2 km/h. En 1896 se desarrolló la primera prueba inglesa; no fue una carrera, sino un "raid" entre Londres y Brighton, que se organizó para celebrar la renovación de las leyes que impedían a los automovilistas circular sin hacerse preceder por un hombre a pie que anunciaba su paso con una bandera roja. El raid se efectuó el 13 de noviembre.

Debemos citar también, entre las primeras grandes carreras, a la París-Pekín, París-Madrid, Copa Gordon Bennet, Copa Vanderbilt, París-Burdeos, Targa Florio, Premio Elgin, Trofeo Fairmount, etcétera, etcétera.

En nuestro país, la primera carrera de pista se efectuó en 1900, en el hipódromo de Belgrano. Intervinieron dos de los nueve autos que circulaban en esa época por estos pagos: el Locomobile del Dr. Alvear, y el Panhard del barón Anchorena. Ganó el primero de los nombrados. Y paremos aquí con el asunto de las primeras carreras, que es muy difícil determinar dónde terminan las primeras y dónde empiezan las segundas...

4) ¿Desde qué año se corre el Gran Premio de Holanda F. 2?

R) El premio holandés de F. 2 no se corre regularmente; se organiza ocasionalmente. Ahora, como nosotros somos unos tipos de lo más macanudos, pensamos que lo que Ud. quiso preguntar fue respecto al Gran Premio de F. 1. Este se disputa desde 1949, oportunidad en que Luigi Villoresi conquistara el primer puesto con una Ferrari. Este evento se disputó siempre en Zandvoort, que en holandés quiere decir "lugar de arena"; esto, para que vea todo lo que sabemos...

5) ¿Qué velocidad desarrollaba la máquina de Brabham en el Gran Premio de Alemania de 1966?

R) La velocidad final estimada oscilaba en 315/320 km/h; el promedio para las 10 vueltas de carrera del Gran Premio de Alemania fue de 139,600 km/h, record del circuito para esa fecha. Recuerde que el circuito de Nürburgring mide 22 km, y presenta 174 curvas...

6) Velocidad del Ford 1923.

R) De vértigo... realmente espeluznante: 70 km/h.... y hacemos negocio.

7) Desde ya les agradezco... Cordialmente, les saluda.. (N. de la R.: aquí viene firma de lo más linda...)

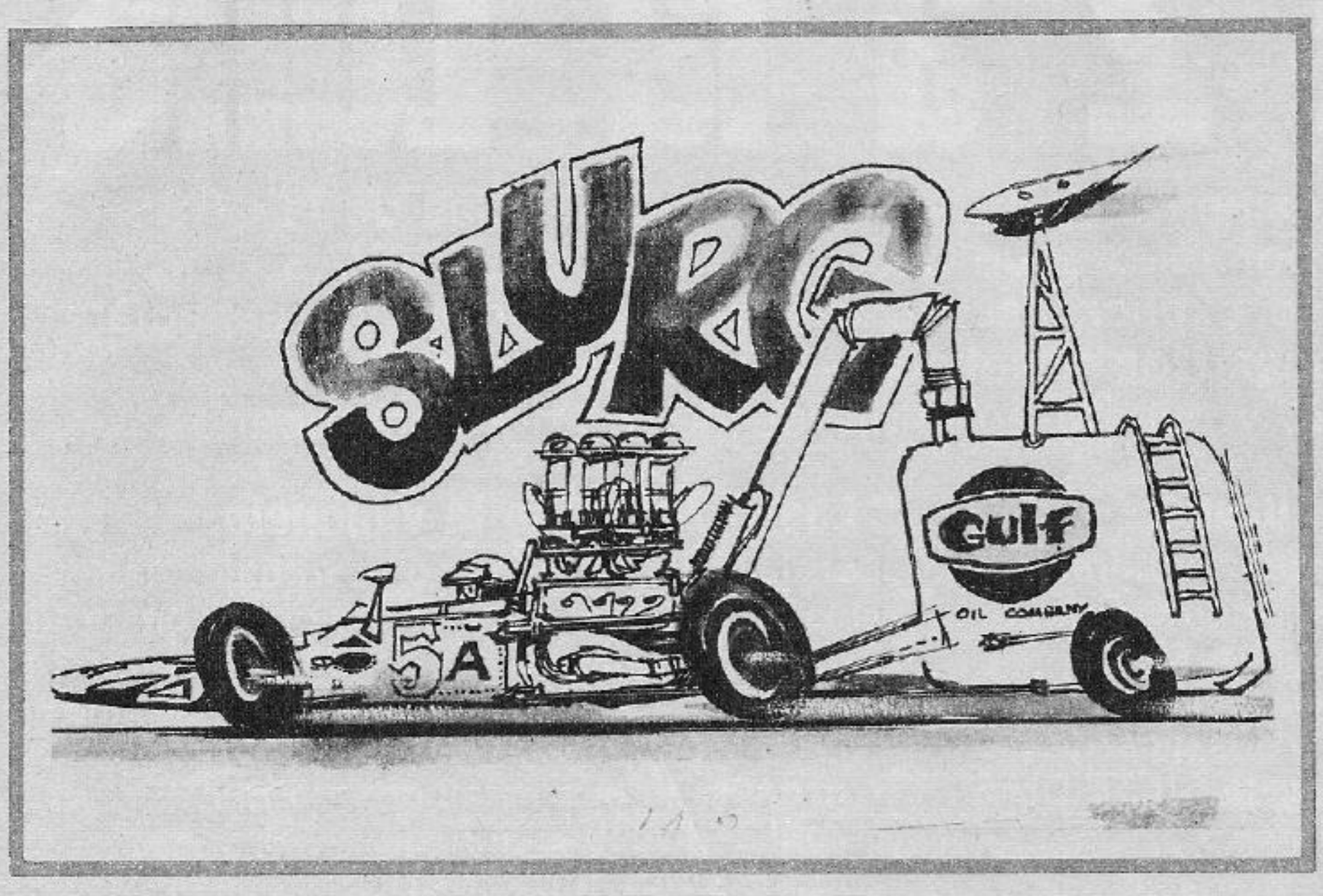
R) Hemos conversado tanto, María Mónica, que ya nos conocemos lo suficiente como para que aceptes la propuesta colectiva de matrimonio que esta redacción te hace llegar. No importa que no sepas cocinar ni remendar zoquetes; tampoco importa que planches como la mona y que ignores la existencia del plumero; ni siquiera interesa que no tengas registro para manejar lavarropas. Nada de eso nos afecta. Sabemos que eres la mujer ideal y que tienes lindos temas de conversación. Eso es suficiente. El que sobreviva a la batahola que se ha desatado en esta redacción después de leer tu carta será el que te llevará al altar. ¿SI?...

SIGLO XX CAMBALACHE...

De Pedro Espíndola (o algo parecido, porque la firma no se entiende), Capital.

En una agradable misiva, en la que el Sr. Espíndola (o algo parecido) manifiesta un juvenil espíritu renovador con respecto a ciertas deficiencias consecuentes al volumen del tránsito —conceptos que nosotros compartimos plenamente— se incluye un recorte de un diario salteño que reza textualmente: "Se establece para los taxistas la obligatoriedad del uso de camisa, corbata, medias y zapatos; el cabello deberá cortarse a la americana o media americana; queda prohibido el uso de patillas o barba extremadamente largas; podrá usar gorra, no así birrete, boina, sombrero o cualquier otro tipo de cubrecabeza; podrá presentarse a ca-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



beza descubierta. Queda prohibido el uso de chomba, remera o mameluco. En la temporada invernal podrá usar saco, campera, pullóver y sobretodo, siempre que la corbata quede a la vista. Deberá evidenciar en su persona condiciones de urbanidad e higiene. La falta de cumplimiento a lo precedentemente dispuesto motivará el inmediato retiro de circulación del automotor, y otras sanciones . . ."

R) El Sr. Espindola (o algo parecido) manifiesta estar totalmente de acuerdo con la trascripción anterior. Nosotros solamente compartimos los puntos lógicos de su carta, que no reproducimos por razón de espacio. Pero en cuanto al affaire "taxis salteños", estamos totalmente en desacuerdo. "Se establece el uso de camisa, corbata, medias y zapatos . . ." A juzgar por esta ordenanza, parece ser que los taxistas salteños anduviesen desnudos, cosa que dudamos seriamente. En cuanto al corte de cabello y longitud de patillas . . . ¿Es razonable que el taxista deje de usar el pelo o diagrame sus patillas como más le gusta, para que se le suba como pasajero un barbudo hirsuto o un melenudo homérico, que además puede dejarle como recuerdo de su viaje un regio navajazo en el tapizado . . . .? Hablemos del uso del cubrecabeza. ¿Qué diferencia existe entre una gorra o un birrete? Jamás hemos visto choferes de taxi con yelmo, sombrero texano o capelina, así que determinar la forma y dimensiones del sombrero es una cosa que el buen criterio de los choferes ha determinado hasta el momento. Quedaría aclarar la vestimenta durante la temporada invernal. Consideramos que a nadie le gusta morirse de frío, así que cada uno sabrá qué ponerse para combatir las inclemencias de la temperatura. La ordenanza resulta poco clara en ese punto; dice: ". . . podrá usar saco, campera, pullóver y sobretodo, siempre que la corbata quede a la vista . . .". Ahora bien: ¿es obligatorio usar todo a la vez? *Manejar enfundado en semejante atuendo debe ser una de las cosas más difíciles del mundo. Y para conseguir que la corbata, además, quede a la vista, se deben dejar de lado todas las normas lógicas de elegancia. No hemos visto a nadie usar corbata por áfuera del sobretodo; presentarse en esas condiciones resulta mucho menos elegante que prescindir de la corbata. Por otra parte, no vemos relación alguna entre dejar de cumplir las normas establecidas y el retiro de circulación del automotor. En realidad, sería mucho más comprensible que se retirara de circulación a los automotores que por el estado de sus cubiertas, por el humo que desprenden, por el ruido de sus escapes e inclusive por su estado general (frenos, dirección, etcétera), signifiquen un* verdadero peligro.

Volvé, Bergandi . . . ¡¡VOLVE!! . . . La patrona te extraña, los chicos te reclaman . . . Aquí, en Redacción, te perdonamos todo lo que nos hiciste . . . (Además, te olvidaste de hacer el texto para este chiste y aquí nadie lo entiende, chantapufi . . .)

Aclaremos que no pretendemos choferes "hippies", con flores en el pelo y bermudas con flecos . . . Las condiciones de "Urbanidad e Higiene" no se obtienen en función de la vestimenta o del largo mayor o menor de las patillas. Se puede ser un perfecto mal educado aún luciendo una corbata Pucci.

Y para completar el cuadro, señor Espindola (o algo parecido), estamos viviendo en el siglo XX. Añitos más y entramos en el XXI. Todas esas normas significan algo que cada vez se va postergando más. El aspecto exterior de cosas o personas es algo que no tiene nada que ver con sus bondades. La educación, la urbanidad y la higiene se manifiestan en función de otras actitudes que ninguna relación guardan con la indumentaria. ¿O será que algunos se creen más educados que otros porque salen en pleno verano con camisa y corbata a manejar un auto, dentro del cual la temperatura es mucho mayor, al cabo de 12 horas de trabajo, que la ya de por sí alta temperatura exterior? ¡¡Vamos!! . . .

MOTORES DE COMPETICION

- **ALIMENTACION**
  Carburación. Inyección.
  Sobrealimentación.
  Bomba de nafta especial.
- **ADMISION Y ESCAPE**
  Diseño de múltiples.
  Tipos.
- **DISTRIBUCION**
  Válvulas. Cálculo del árbol de levas. Tipos. Botadores. Engranajes. Resortes.
- **LUBRICACION**
- **COMBUSTIBLES**
  Mezclas especiales.
- **BANCO DE PRUEBAS**
  Prácticas sobre el mismo.
- **MATERIALES ESPECIALES**

Estos son algunos de los temas a tratar en las charlas y conferencias didácticas, que sobre preparación de motores de competición se dictarán en la Escuela Técnica "SADI CARNOT" con participación de los mejores preparadores técnicos del país.

Informes de
9 a 12 y de 15 a 21 horas en:
ACOYTE 287 capital
2 cuadras de J. M. Moreno y Rivadavia

La estrategia espacial soviética:

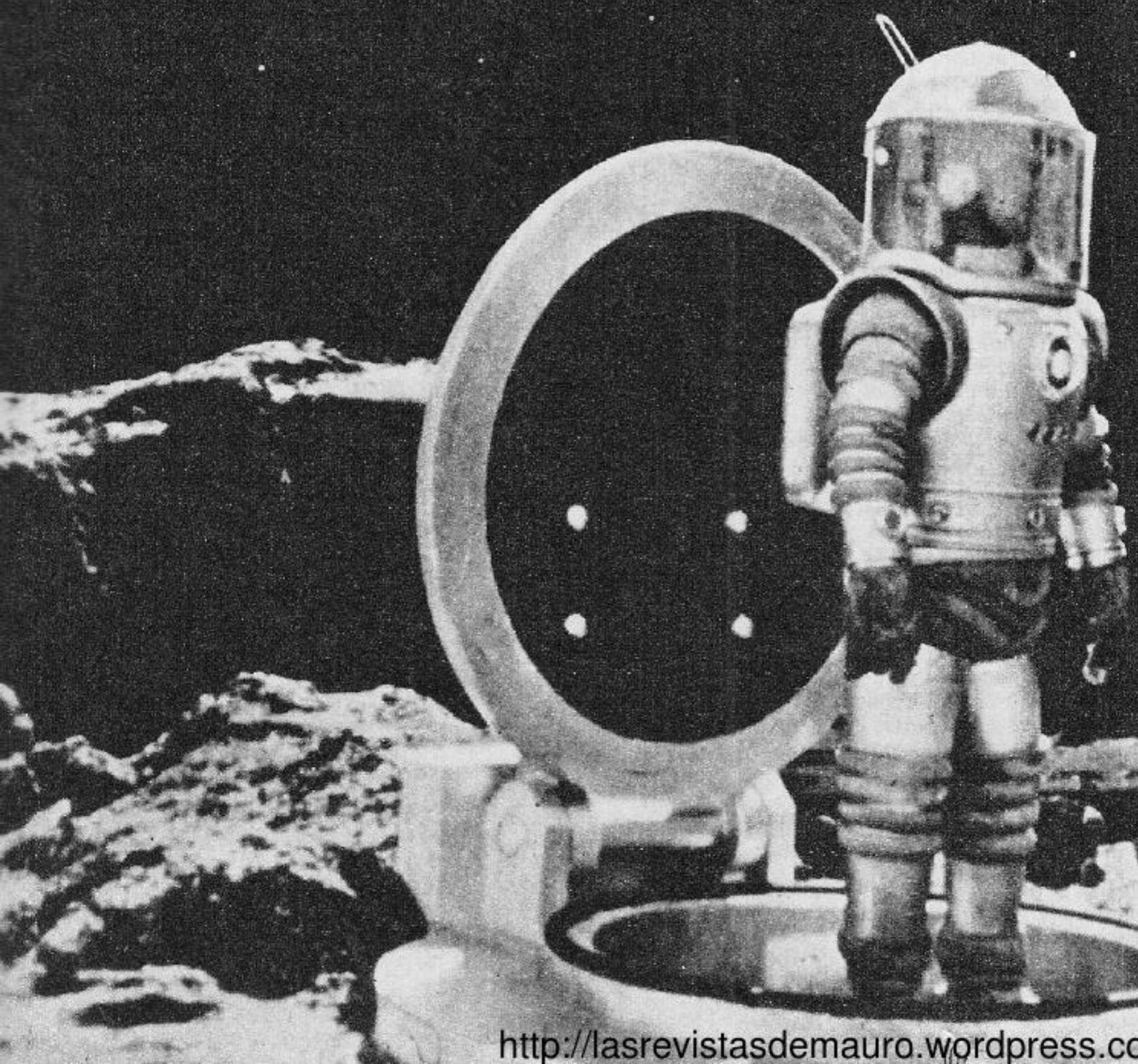
Ruta 2 a la Luna

Boris Petrov, presidente de la Academia de Ciencias de la URSS, responde por télex a un cuestionario de SIETE DIAS. El Von Braun ruso explica así las ventajas de la estación espacial que planean los soviéticos, sus diferencias con el Proyecto Apolo, y cuánto aprendieron de los norteamericanos.

La "dolce vita" en Europa.
Roma, Saint-Moritz, París, Londres: las noches de lujo de Brigitte Bardot, Günther Sachs, los Patiño, María Callas, Grace de Mónaco. Participe usted de los detalles y los tics de este gran mundo en revista SIETE DIAS.

Las razones de la violencia.
En la calle, el hogar o el trabajo, en los espectáculos y diversiones, hasta en defensa de la paz, la violencia aparece como un componente obligado de la vida cotidiana. Las oscuras razones de sus estallidos en una amplia investigación de SIETE DIAS ILUSTRADOS.

Revista SIETE DIAS. El semanario de informacion que más circula en el país. Adherido al I.V.C.



REVISTA
SIETE
DIAS
ILUSTRADOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

TOS USADOS

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

→

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	330.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador ...	1967	1.350.000
De Luxe 550 ..	1967	1.150.000
C. Custom 660 .	1967	1.250.000
C. Country 660 .	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero ...	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel ..	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero ...	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé ...	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé .	1963	3.500.000
220 SE coupé .	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p. ...	1966	7.500.000
250 SE coupé .	1966	8.500.000
MERCURY		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv. ...	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p. .	1953	450.000
Montclair	1954	470.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p. .	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p. ...	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p. ...	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Cross-Country .	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1960/1	320.000
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
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000
RILEY		
1500	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
SINGER		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural ...	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural ...	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p. ...	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p. ...	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo .	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544 ...	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1962	580.000
Pick-up		1963	600.000
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg. ...		1963	320.000
AZU Furg. ...		1964	380.000
AZU Furg. ...		1965	430.000
AZU Furg. ...		1966	480.000
AZU Furg. ...		1967	530.000
AZU Furg. ...		1968	610.000
CHEVROLET			
10	„	1962	800.000
10	„	1963	850.000
10	„	1964	900.000
10	„	1965	950.000
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
10	„	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000

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

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.800.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000

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

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000

MARCA	PRECIO
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600

MARCA	PRECIO
380, 2 puertas	2.245.300

PICK-UPS 0 km

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



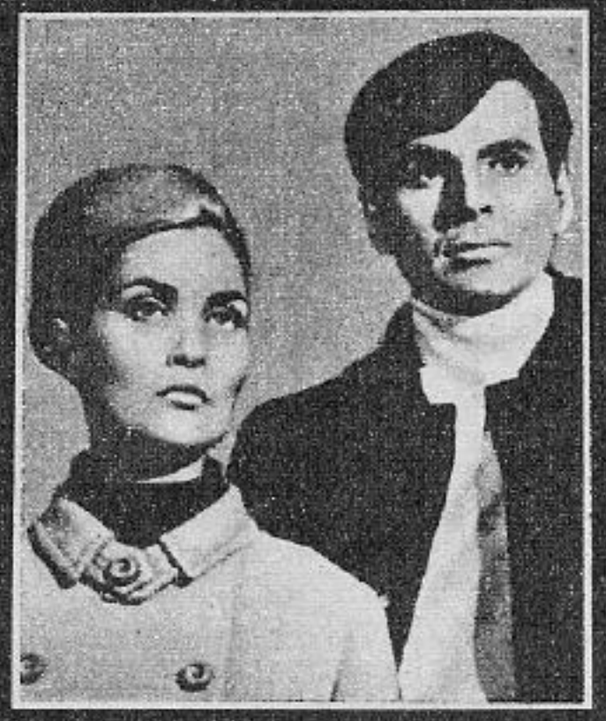
¿HOMBRES O SUPERHOMBRES?
ELLOS SON EXACTOS... JUSTOS... INFALIBLES... SON

los CAMPEONES
"LOS INVENCIBLES DE NEMESIS"

11

LA SERIE QUE INAUGURA UN ESTILO ELECTRIZANTE... FANTASTICO... INSUPERABLE!
UNA HORA DE ACCION SIN LIMITES!

JUEVES 20.00
TELEONCE



Parabrisas CORSA

noticias

FUNCIONARIO DE FRIC ROT A LOS EE. UU.



Con el objeto de participar del Seminario de Maremont Gabriel International, que se realizó en Chicago, Illinois, EE.UU., viajaron en el vuelo 974 de BRANIFF INTERNACIONAL, los señores Juan L. Salatin, Ing. Raúl S. Gómez y Jorge A. Bártoli, Gerente General, Ingeniero Jefe y Gerente de Operaciones, respectivamente, de FRIC ROT S.A., productore de los amortiguadores Fric Rot Gabriel.

En el Seminario de referencia se analizaron importantes tópicos relacionados con Marketing, Ingeniería y Producción. Los funcionarios de Fric Rot, especialmente invitados, ofrecieron una charla sobre las normas de control de calidad aplicadas para la producción de sus amortiguadores en nuestro medio.

DUCILO: CERTIFICADO DE CALIDAD

Una información procedente de los EE. UU. señala que los Underwriters Laboratories han otorgado a la compañía Du Pont un certificado por el cual se garantiza la inalterabilidad de las propiedades eléctricas de las resinas de Nylon "Zytel" hasta los 105° C. de temperatura. El certificado que abarca unas dieciséis formulaciones de las mencionadas resinas, incluye asimismo la calificación de "autoextinguibles" a cada una de ellas.

PRENSA TECNICA ARGENTINA

La Asociación de la Prensa Técnica Argentina organiza el Primer Congreso Interamericano de la Prensa Especializada a realizarse en la Cámara Argentina de Comercio entre el 16 y el 19 de junio venidero. Se ha buscado la coincidencia con el 20º aniversario de APTA, que fue fundada el 20 de junio de 1949 por don F. Antonio Rizzuto.

La Federación Internacional de la Prensa Periódica, con sede en Londres y a la cual APTA está afiliada desde su nacimiento, enviará a su presidente para participar en el Congreso.

Todas las publicaciones de América han sido invitadas a participar, ya sea en forma directa o por intermedio de las entidades que las agrupan.

BARDAHL PARA AUTOMODELOS

Una buena noticia para los automodelistas: Bardahl ha puesto en venta un lubricante especialmente formulado por Bardahl International Corp. Seattle Wash de los EE. UU. para atender la lubricación de los más avanzados mecanismos de autos en miniatura.

Bardahl para Automodelos actúa bajo los mismos principios técnicos que el Bardahl Racing Oil, y está especialmente indicado para un mayor ajuste entre piñón y corona, ruedas y bujes, sin riesgo de disminuir las revoluciones del motor.

NUEVA PLANTA FABRIL DE MONROE EN LOS EE. UU.

El señor Charles S. Mc Intyre, presidente de Monroe Auto Equipment Company de los Estados Unidos, informó que esa prestigiosa fábrica de amortiguadores ha levantado una nueva planta fabril en la localidad de Paragould, estado de Arkansas.

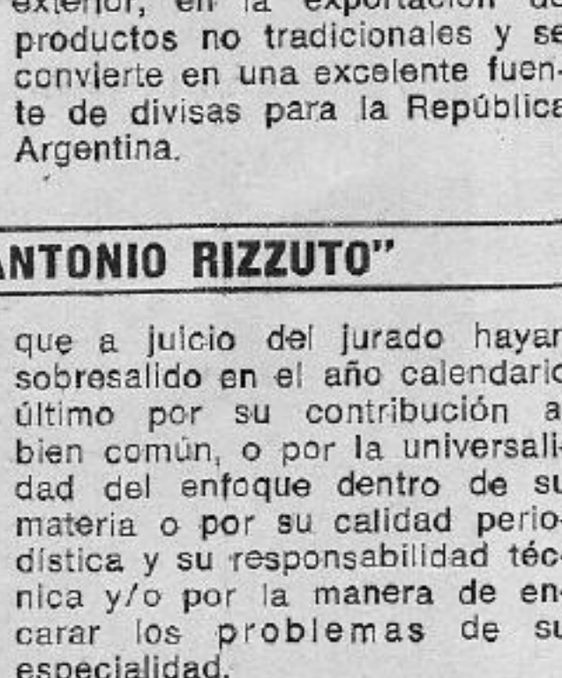
Con ésta son tres las plantas que posee Monroe en los EE. UU. y estará destinada a la producción de la línea completa de amortiguadores para automotores.

Monroe, cuya actividad abarca los campos de la industria automotriz, ferrocarriles, marina, aviación y programas espaciales, posee una importante filial en nuestro país, que desde el año pasado produce sus afamados amortiguadores.

NUEVO GERENTE DE CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

Según anunció el director general de Chrysler Fevre Argentina, señor Paul A. Archer, asumió las funciones de gerente de Ingeniería de Producto de la empresa el ingeniero Robert O. Eccles.

El nuevo gerente tiene una amplia y meritoria trayectoria en Chrysler Corporation, de cuyo Instituto de Ingeniería, en Detroit, egresó en 1955 con el título de ingeniero en automóviles.



WOBRON VA AL URUGUAY

Coincidiendo con la inauguración de su nueva planta industrial, considerada entre las más modernas del mundo, en el kilómetro 20,4 de la ruta Panamericana (Acceso Norte), Wobron ha iniciado la comercialización de sus productos en la República Oriental del Uruguay.

En tal forma el Uruguay, al igual que Chile, cuenta ya con los "embragues" y "discos de embrague" de la prestigiosa marca, que ya lleva 18 años de plena actividad en nuestro país.

Contribuye así Wobron a la expansión de nuestro comercio exterior, en la exportación de productos no tradicionales y se convierte en una excelente fuente de divisas para la República Argentina.

PREMIO "APTA-F. ANTONIO RIZZUTO"

La Asociación de la Prensa Técnica Argentina ha anunciado su premio anual "APTA - F. Antonio Rizzuto", que se viene adjúdicando desde 1958, habiendo unido su sigla al nombre del fundador de la entidad hace veinte años, como un homenaje al prestigioso periodista desaparecido en 1965.

El premio se concede a las tres publicaciones de aparición mínima trimestral, de tipo especializado, técnico y científico, que a juicio del jurado hayan sobresalido en el año calendario último por su contribución al bien común, o por la universalidad del enfoque dentro de su materia o por su calidad periodística y su responsabilidad técnica y/o por la manera de encarar los problemas de su especialidad.

Se tendrá asimismo en cuenta la calidad ética de las publicaciones, incluida la de sus directores o editores.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para gente que anda rápido y seguro



cicero publicidad

Fate TM*

200 km/h con Fate TM.
El neumático argentino seguro a cualquier velocidad!
De diseño especial con rodado ancho y hombro redondo.
Estabilidad, mayor pique y excelente frenado.

* Las cubiertas para alta velocidad se distinguen por su circulo rojo en el costado

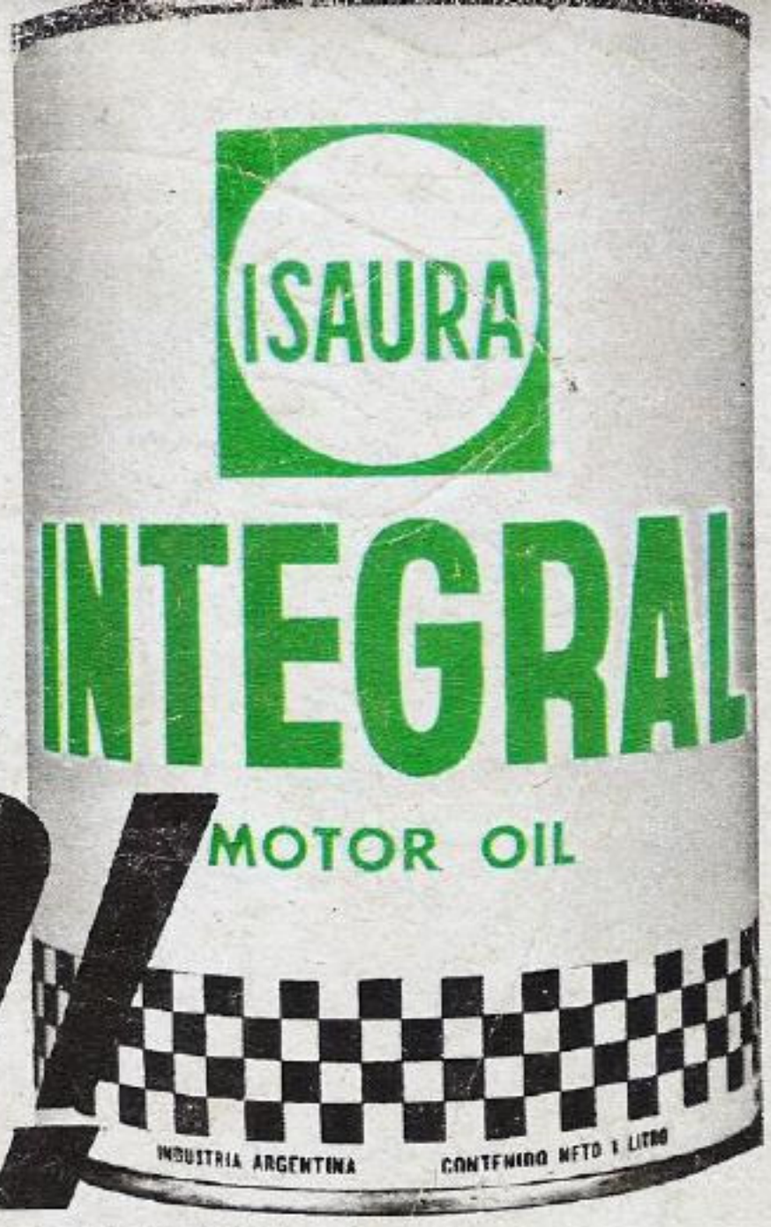
Consulte a su gomero amigo.

fate O

El neumático argentino

ojo

LLEGÓ



ISAURA INTEGRAL MOTOR OIL

Lubrica cualquier marca y modelo de automotor bajo cualquier temperatura o condiciones de servicio y en cualquier época del año

ISAURA INTEGRAL MOTOR OIL

Puede mezclarse con lubricantes de otras procedencias sin necesidad de precauciones o cuidados especiales, como la limpieza extra de cárter y filtro, ya sea como agregado -para completar nivel- o para efectuar el cambio completo.

UN NUEVO CONCEPTO EN LUBRICANTES



ISAURA
INTEGRAL
MOTOR OIL

Es la más acabada combinación lograda hasta el presente en materia de aceites para automotores, pues reúne todas las características sobresalientes de un lubricante de excepción. Es un aceite que posee un elevadísimo índice de Viscosidad, lo cual significa que resiste en forma mucho más eficaz a los cambios de temperatura, resultado éste que solamente se obtiene con aceites "MULTIGRADO" excepcionales, como el que p[illegible] veras exigencias de las normas MIL-L-2104 B, Ford M2C-101 B, General Motors GM 6042 y los requerimientos de los ensayos en motores de la A.M.A. (Asociación de Fabricantes de Automotores de los EE.UU. de Norteamérica) y las condiciones de servicio ML, MM, MS, DG y DM, del A.P.I. (American Petroleum Institute). La formulación más cuidadosa a base de los mejores aceites y de los aditivos importados [illegible] este lubricante propiedades especiales que otorgan una [illegible] lente protección contra la oxidación, el des[illegible] y la corrosión prolongando el buen fun[illegible] miento y la vida útil del motor.
La alta calidad que implica el cumplimien[illegible] las normas enumeradas precedentemente, mite clasificar a este producto dentro d[illegible] características de los aceites de larga [illegible] ción y lo convierte en la solución "I[illegible] GRAL".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com