$70

# Parabrisas

Nº 153

# CORSA

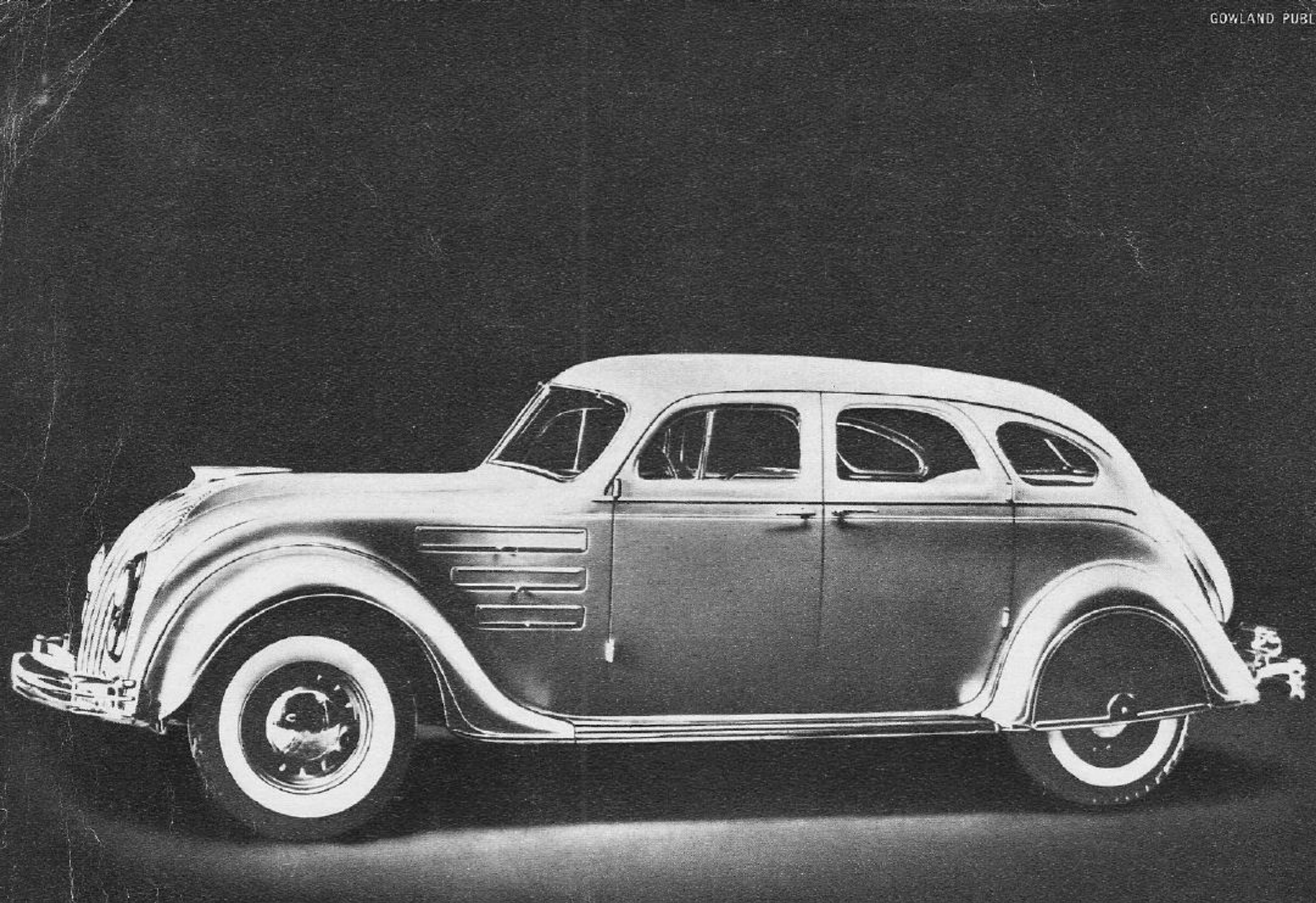
25 al 31 de marzo de 1969




Las revistas de Mauro

# TC EN RUTA

GOWLAND PUBLICID



# En 1934 el Chrysler Airflow fue el primero en usar el "Unit Body Construction".

# Y además revolucionó el diseño.

Ingeniería Chrysler siempre ha sido avanzada en la industria automotriz.

En 1934 se usó por primera vez el "Unit Body Construction".

Carrocería monocasco de una sola pieza.

Rígida. Sólida.

También revolucionó el diseño exterior. (Fue la primera en usar el túnel de viento).

Después de 35 años Dodge no podía dejar de ser una revolución.

Ni de tener el "Unit Body Construction".

Ingeniería Chrysler investiga y crea.

Marcando el comienzo de una nueva era.

La de los autos modernos.

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 153 del 25 al 31 de marzo 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
Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, 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. Romanó.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Nelba Ferrari, Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, 3er. piso, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se 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. Registro de la propiedad intelectual Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 4410. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 410 (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: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

# EDITORIAL

**Casi, casi. Por un cachitito no más la rentrée tan esperada del gringo Nº 1 alias "Emiliozzi" (o viceversa) se produce con todo, es decir, con un triunfo. ¡Y qué triunfo hubiera resultado para los muchachos aficionados al ocho en "ve". Peeerooo... existe siempre un ponderable en esta clase de negocios de las carreras de autos, que casi siempre se suele llamar Gastón Perkins. Este chico —un joven petisito y gordo que anda muy bien en auto— hizo una carrera de novela, con todas sus antenas desplegadas y su computadora trabajando como loca durante los 570 km de recorrido de la corsa, que le dio como resultado su segunda victoria del año. Su triunfo tuvo además un significado muy importante ya que pareció querer** y poderles **demostrar a los fluctuantes e imprecisos señores de la CADAD que a falta de Liebres III buenas son las 1½. E basta. Tuvimos, además, el domingo un acontecimiento muy grato: la inauguración del acuódromo del parque Almirante Brown, un escenario para competencias motonáuticas del cual los argentinos tenemos que enorgullecernos porque es algo realmente serio, donde muy pronto podremos tener —junto a la ansiada vuelta del G. P. de la Argentina como prueba puntable para el mundial de conductores de F. 1— una temporada motonáutica internacional con la intervención de los capos mundiales de la especialidad. ¡Ojalá!**

**G. M.**

## COMPETENCIAS NACIONALES

### SP EN CORDOBA

La carrera que por calendario debía realizarse en el circuito Oscar Cabalén de Córdoba el domingo 16 fue aplazada en su oportunidad y ahora parece que definitivamente se correrá el domingo próximo.

Auspiciará la empresa Shell y la organizará el Córdoba Automóvil Club. Otorgará puntaje para el Campeonato Argentino de Conductores de Sport Prototipo. Se realizarán dos series de veinticinco vueltas cada una; los veintidós mejores tiempos de ambas series pasarán a una final de treinta y cinco vueltas. Las pruebas de clasificación se cumplirán los días viernes 28 y sábado 29 de 17 a 19 horas.

El autódromo quedará habilitado por el Córdoba Automóvil Club mañana miércoles y el jueves de 8 a 11 y de 16 a 19 para que los pilotos puedan entrenarse. El precio de las entradas para el día de la carrera se ha fijado en 500 pesos los mayores y los menores de 12 años gratis. En calidad de premios se entregarán 2.195.000 pesos para la clasificación, 2.020.000 para las dos series y 2.420.000 para la final. El record de vuelta llevará 50.000 pesos.

### PICADITAS EN ESCOBAR

El Auto Club de Escobar ha organizado para el próximo domingo en una pista sita en la ruta 9, km 55,500, y a las 15 horas, una picada que admite cualquier tipo de automóvil y pick-up. Se realizará en un circuito de 524 metros y cuyo piso es de tierra. Las inscripciones se recibirán en el mismo circuito. Habrá unos cuantos pesos en premios y trofeos. Dios y la policía os bendigan.

### RALLY "LAGOS DEL SUR"

Si bien en el número 148 ya habíamos anticipado los detalles de la octava edición de esta tradicional competencia, volvemos a recordarles que se largará el viernes 28 de marzo desde trece cabeceras diferentes que incluyen las principales ciudades del país más una de un país vecino: Montevideo. La competencia se desarrollará en tres tramos: a) **Tramo de concentración,** desde las cabeceras hasta Santa Rosa; b) **Tramo Común**, de Santa Rosa a San Carlos de Bariloche y c) **Tramo Complementario** a disputarse en la zona montañosa adyacente a Bariloche. Las fechas en que se desarrollarán estos tramos son las siguientes: 28 de marzo para el tramo a); 29 y 30 de marzo para el b) y 31 de marzo para el tramo final. Podrán participar vehículos de Turismo fabricados en serie desde 1960 en adelante y rurales derivadas de los mismos. Dichos automóviles irán clasificados en cuatro categorías: "A", hasta 500 cc.
"B", de 501 hasta 1.150 cc.
"C", de 1.151 hasta 1.650 cc.
"D", de 1.651 en adelante.

Habrá cuatro clasificaciones independientes, una para cada categoría. La tripulación estará compuesta exclusivamente por Piloto y Navegante, no pudiendo viajar en el vehículo ninguna otra persona. Excepcional oportunidad para largar con su flamante esposa y dejar a "mamá" abajo amparado por un reglamento.

Paralelamente con esta competencia se desarrollará el quinto Gran Premio de Regularidad "Buenos Aires-Bariloche" con largada exclusivamente desde Cañuelas y similar trazado. Para mayor información consultar el número 148 o dirigirse directamente a la sede del C.A.R., Alberti 338, Capital, de lunes a viernes de 19 a 21 horas.

## TUTTI FRUTTI

La popular peña "Noticiero Sobre Ruedas", ubicada en la calle Rivadavia 111, de Gral. Belgrano, FCR., y que responde a los teléfonos 163 y 149, organiza un festival conmemorando el segundo aniversario de su fundación. El domingo 30 de marzo, bicicletas, motocicletas y autos correrán —afortunadamente separados— en una pista de 1.200 m que se encuentra en la calle Segurola 4158.

A partir de las 11.30 hs., las bicicletas venidas a más, o sea las motocicletas, iniciarán las pruebas, reservadas a las categorías 55, 125 y 200 cm³, preparación libre. Y finalmente, a partir de las 15.00 horas, se iniciarán las pruebas automovilísticas, reservadas a modelos '31 preparación libre, un carburador, biplazas 4, 6 u 8 cilindros. Se distribuirán 200 mil pesos en concepto de premios.

## NAUTICA

El Y.C.A. organiza la regata internacional San Fernando-Riachuelo (R.O.U.)-San Juan (R.O.U.)-Dársena Norte, regida por los reglamentos de la U.I.M., y el especial de la regata. Las fechas y horarios de partida son los siguientes: 1ª etapa, 3 de abril. Serie A, a partir de las 7.30 hs. Serie B, a partir de las 9.00 hs. 2ª etapa: Serie A, 9.00 hs.; serie B, 10.30 hs. 3ª etapa: Serie A, 9.00 hs.; serie B, 11 horas. Inútil presentarse sin embarcación. Podrán participar cruceros con cabina, e instalación fija de cocina, baño y dos cuchetas. Dentro de la serie A se comprende a los cruceros que desarrollen de 12 a 20 km/h. La serie B, para los de más de 20 km/h. Las embarcaciones deberán presentarse con el número pintado en cada banda. El club sugiere números negros sobre fondo blanco, de 40 x 30 cm (alto x ancho).

La competencia será de regularidad; el combustible corre por cuenta de los participantes. La inscripción se puede gestionar en la secretaría del Club en Dársena Norte o en S. Fernando. Se adjuntarán $ 5.000 por derecho de inscripción, aceptándose éstas hasta el 31 de marzo a las 19.00 horas.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

### F 1 EN INGLATERRA

Sin puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores, pero de gran valor como aperitivo para ir haciendo pronósticos, el sábado que viene se disputará otra prueba de Fórmula 1 Internacional en el circuito de Silverstone. **¿Otra para Jackie Stewart?**

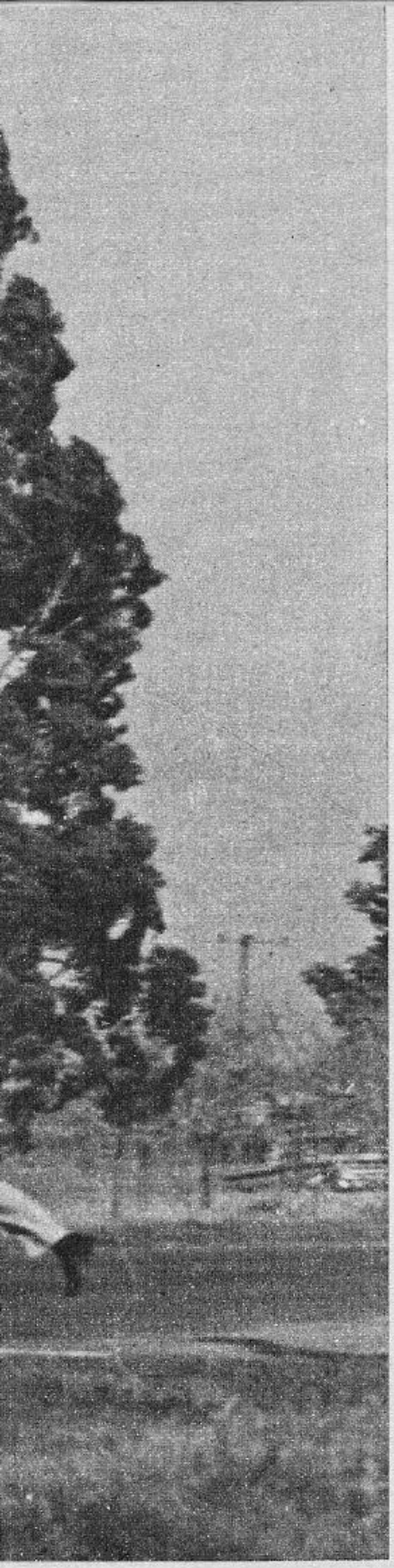
**"¡Compañeros colectivos... estamos aquí reunidos para estudiar nuevas formas de perjudicar al automovilista común, al peatón y, en fin, a todo aquel que dude de que la calle es nuestra, nuestra... ¡NUESTRA! (Aplausos).**



# UN VENADO TUER
# UNA LIEBRE RECO



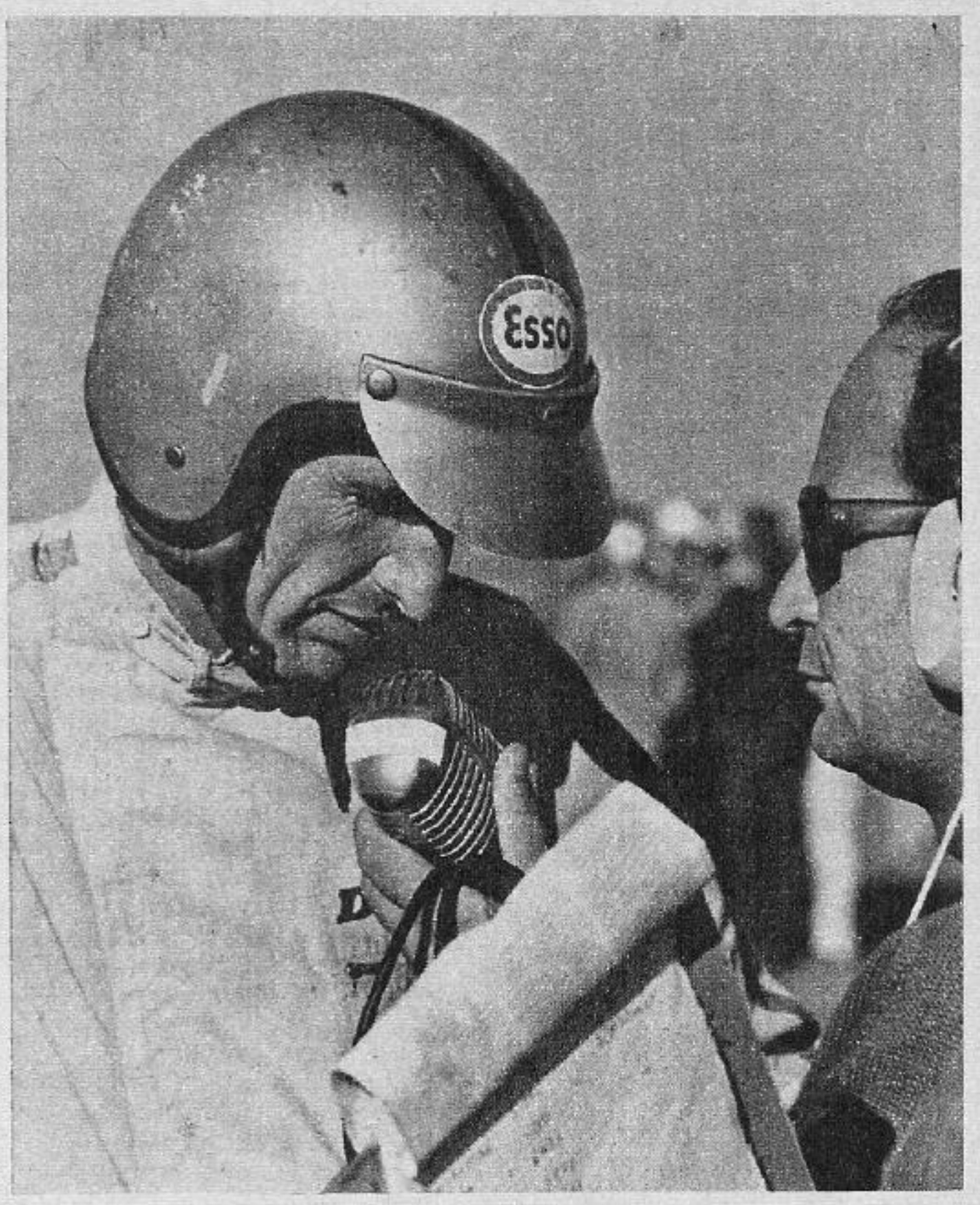
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Dante Emiliozzi volvió con todo. Punteó la carrera hasta los últimos momentos cuando una falla lo relegó al segundo puesto.

*Por GERMAN "LLOVIZNA" SOPEÑA y SERGIO "PICHON" CORNEJO.*

*Fotos de HUGO "PELOPINCHO" CAMPOS Y EL PRESO Nº 9*




Para Gastón Perkins —habitual ganador en autódromos— éste significa su primer triunfo en ruta.

# TO Y RD

## Un doble retorno un tanto feliz: el TC en la ruta y un Emiliozzi renovado.

## Nuevamente la casi olvidada lucha entre las dos marcas tradicionales, Ford-Chevrolet, marcaron un desenfrenado ritmo y expectativa en la primera parte de la carrera. Una Liebre no permitió borrar la imagen de ganadora.

Llegar a Venado Tuerto y encontrar un hotel en el cual dijera "Tenemos alojamiento" era un utopía perfecta. En los pasillos y corredores de cuanta pensión, posada u hotel que se visitara, se apilaban las valijas junto a los bidones y las cajas de herramientas junto a los comentarios especializados de quienes sólo pensaban en términos de "la 2,87, la curva de Hughes, la caja larga o las 6.200 vueltas con viento de cola".

Eso y el ruido de los motores de carrera regulando por las calles volvían a caracterizar uno de los fenómenos más extraordinarios que se puedan conocer: las carreras de TC en ruta. Que volvieron a tener vigencia después del largo paréntesis de casi un año, si exceptuamos la solitaria realización de Allen a fines del año pasado. Y de vuelta estarán en el tapete muchas de esas consideraciones que hacen crítico al automovilismo de ruta. Porque es indudable que siguen existiendo muchas trabas que no son nuevas y que tantas veces hemos comentado. Pero al mismo tiempo es también muy cierto que la ruta tiene un clima muy especial. Puede ser un riesgo inconsciente que los muchachos hagan sus tiraditas en la ruta el sábado a la tarde corriendo a 170 entre camiones de ganado, pero... qué agradable que es aguzar el oído en el medio del campo y escuchar a lo lejos el ronquido inconfundible de un motor de carrera a todo régimen...

Y en la mañana del domingo, levantarse bien temprano para ir a tomar posiciones en la ruta, mientras al mismo tiempo los corredores se dirigen andando en sus propias máquinas rumbo a la línea de largada.

Todo eso volvió a tener lugar en Venado Tuerto. Hasta Menditeguy retornó mentalmente a mejores épocas, presentándose en la línea de largada con su elegante máquina de aproximadamente 3 metros entre

→

ejes y generosos kilos de peso. La "Limousine presidencial" se contentó, sin embargo, con poder largar... porque al kilómetro y medio, más o menos, decidieron no proseguir más en carrera. En verdad, a las 9 de la mañana del domingo, una larga fila india con motores en marcha era capaz de conmover a cualquiera que la presenciara. Tras del banderazo que dio la orden de partida al Barracuda de Pairetti, comenzó una vertiginosa lucha de km/h, que darían como resultado final el nuevo promedio record para carreras de ruta abierta.

Como para compensar el temprano abandono de Galbato, el Mini-Falcon de Reutemann gozó desde el comienzo de una salud extraordinaria manifestada a través de notables parciales. Fue el primer puntero de la carrera con mucha comodidad respecto de los demás. En los primeros tramos de la competencia promedió casi 240 km/h, lo cual significa que andaría tranquilamente por encima de los 260 km/h. Estamos de acuerdo en que es bastante. Pairetti no fue rival en los tiempos netos ni tampoco Gastón Perkins o Luis Di Palma, que andaban también muy fuerte. En cambio, una noticia muy esperada, pero que de cualquier manera sacudió multitudes, fue la que anunció por primera vez la performance de Dante Emiliozzi. Como antes, los aviones de las radios mantenían pendiente al público, y entre gritos y exclamaciones informaron que Dante estaba primero por tiempo. Como su número en el ranknig ha bajado bastante, ahora larga desde atrás. Desde ahí comenzó su velocísima caza que mantenía a todos en tensión esperando su paso. El auto de Olavarría estaba realmente muy fuerte, pero no lo suficiente como para emparejar a Reutemann. Lole pasó metódicamente a quienes lo precedían en el camino acumulando ventajas considerables en poco trecho. Sólo le quedaba Pairetti adelante, y cuando lo alcanzó, Lole le había descontado al actual campeón, casi *1 minuto*. Es una enorme diferencia de velocidad para un circuito de "pata a fondo" como es el de Venado Tuerto. A todo esto, Pairetti y Reutemann juntos. Ford y Chevrolet rueda a rueda. Lástima que el duelo duró poco, porque en el entusiasmo, los dos entraron demasiado fuerte a la peor curva de todo el circuito —según la consideración general— y los dos se fueron afuera del camino. Mientras Pairetti volvía a retomar la ruta, el Ford quedó ahí; el tren delantero resentido le impidió seguir, inaugurando así la serie de maniobras extrañas que se sucedieron a lo largo de toda la carrera en ese mismo lugar. Es una curva que parece amplia en la entrada, y que luego, sorpresivamente, se cierra, quemando de pronto los papeles de quienes ya venían con el auto bastante al límite.

Al abandonar Reutemann, Pairetti quedó otra vez adelante en el camino pero en los cómputos netos daba comienzo la etapa *Emiliozzi* de la carrera. El auto viajaba más que todos los demás. Eso sí —según nos entramos después— ya padecía de inconvenientes con la temperatura del agua. Las expresiones de júbilo de muchos que añoraban la esperada vuelta del Mago de Olavarría, atestiguaban el entusiasmo popular que aún genera Dante. Es que dejando partidismos de lado, ese reencuentro de Emiliozzi debe haber contentado a todos. A esta altura de su vida sabemos que ya Emiliozzi no se construirá un SP, ni accederá por fin a correr en autódromos; pero volvió a la ruta como en las viejas épocas de la Galera, realizando otra vez su indiscutible trabajo de buen rutero. Por eso —creemos— todo el mundo sintió una alegría especial con este segundo puesto de Emiliozzi.

La segunda vuelta de la carrera resultó casi definitoria. Pairetti pasó todavía primero frente al control, pero su acompañante arrojó uno de los típicos mensajes de ruta informando que necesitaban agua. Poco después, finalizaba la carrera para Pairetti.

Emiliozzi seguía viajando como en el primero giro, pero por su parte Gastón Perkins comenzó a apurar violentamente. En cada control que pasaba descontaba algunos segundos; se acercó muy rápidamente en los tiempos netos al auto de Emiliozzi. A su vez, Di Palma, que hacía fuerza con su Liebre 1, mecánica Berta, también se fue quedando. Y entonces apareció en el tercer puesto un nombre casi, casi desconocido, pero que dejó de serlo el domingo en Venado Tuerto: Mauricio García, un chico de Ramallo, de 22 años, también producto del ojo clínico de Pairetti. Con una Liebre 1 con motor Chevrolet (¡oh!... manzana de la discordia) sorprendió desde el principio avanzando puestos desde su primitivo lugar de largada, el Nº 61.

Sin Pairetti y sin Di Palma, ya los tres primeros fueron los que finalmente llegarían en esos puestos. Perkins superó a Emiliozzi y comenzó a capitalizar segundos a favor que luego le resultarían de fundamental importancia cuando, impotente, tuvo que perder 24 segundos detenido frente a un tren que cruzaba la ruta; un inconveniente que se suponía superado pero que de golpe se volvió a producir, y que pudo hacer variar el resultado de la carrera. Perkins no la perdió, pero de haber esperado un rato más, Emiliozzi o García le podían haber complicado las cosas. Creemos que ni vale la pena comentar lo inaudito de una situación semejante. Tras el momento de angustia creado por el tren, la Liebre de Gastón prosiguió su marcha y confirmó en la meta su andar perfecto. Los dos que lo seguían también llegaron a pleno régimen, y luego quedó una lista bastante corta de gente, integrada por nombres que se destacaron, como Adrián Villegas, Rogelio Scaramella o el "Nene" Ternengo, y por otros que simplemente llegaron.

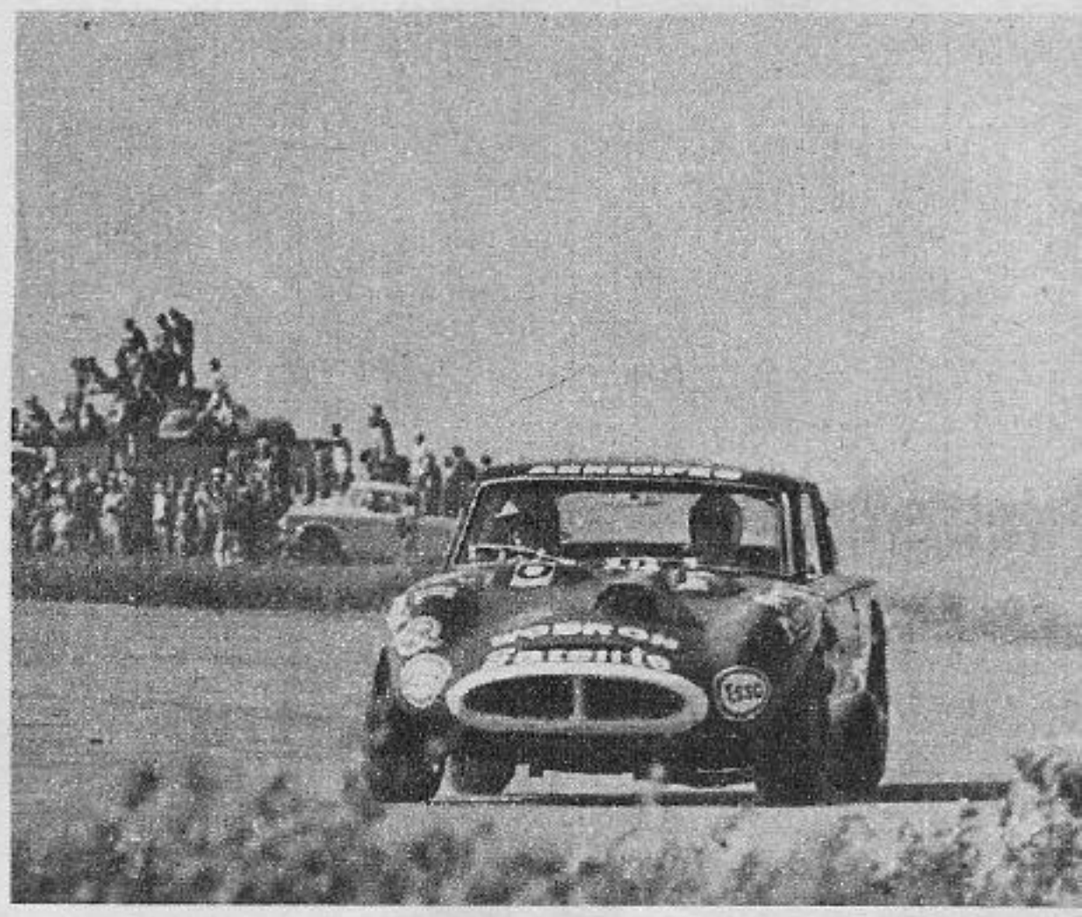
Primero Perkins en una nueva demostración de su capacidad de piloto y organizador; segundo Emiliozzi, tercero García, etcétera. Pero otra cosa fue más importante que el resultado de la carrera en



**El desconocido de siempre. A partir de ahora, un conocido más. Mauricio García —protegido de Carlos Pairetti— y un tercer puesto que augura una brillante trayectoria.**

**Centro: Carlos Pairetti volvió con el Barracuda (body by Fresco). Pero mientras peleaba con Reutemann el segundo puesto, la impetuosidad de ambos le provocó una integración al paisaje. Luego, abandonó.**

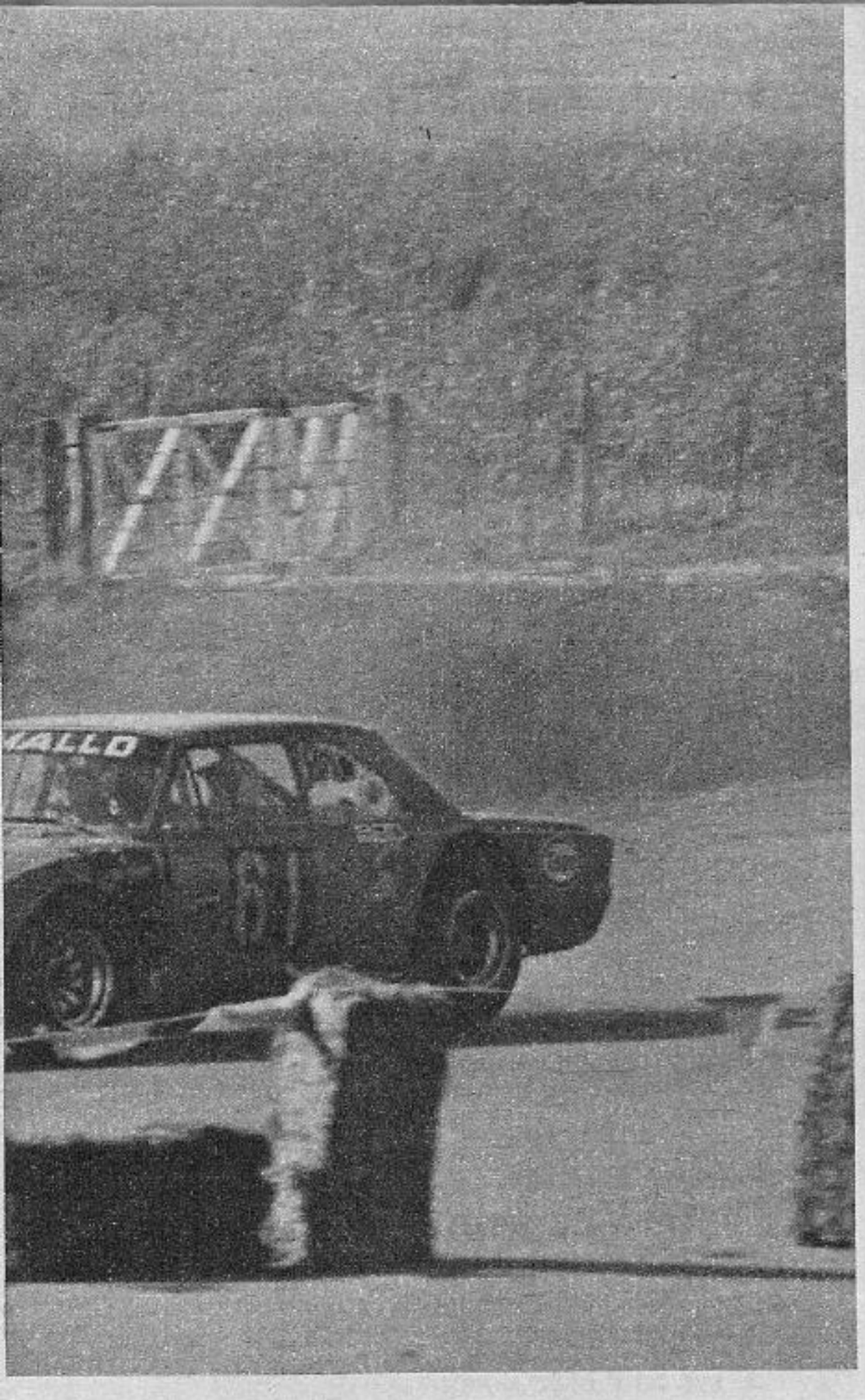
**Abajo: Otro de los llegadores, Adrián Villegas, que esta vez se ubicó cuarto; la foto captó el momento que Anton Nureyev le baja la bandera a cuadros.**







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



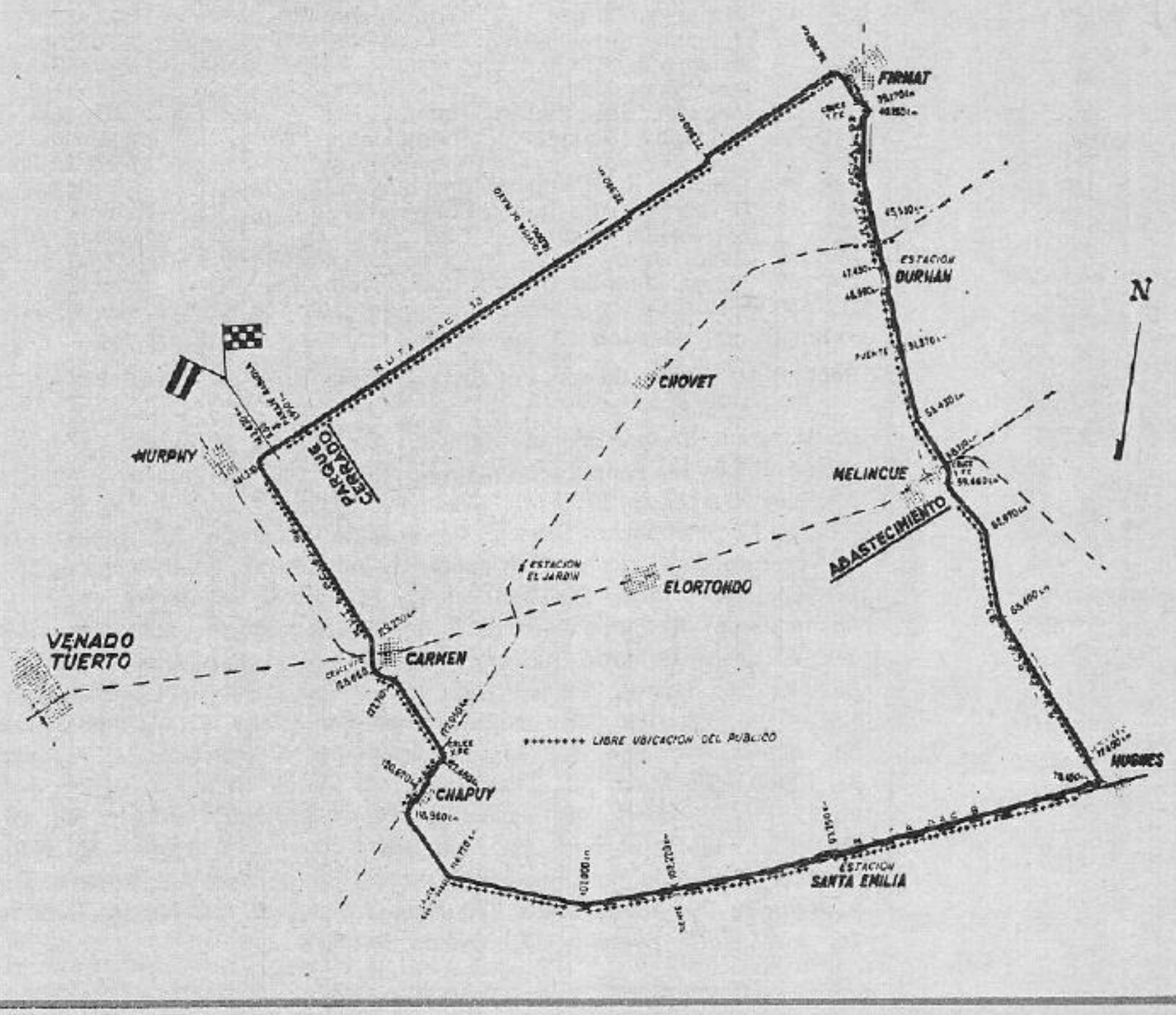
## ¿QUIEN ES GARCIA?

**Cuando las radios, desde los primeros momentos de iniciada la competencia comenzaron a preocuparse por tener en cuenta el paso de un tal García, que había largo con el Nº 61, para de esa forma poder determinar el ordenamiento de los primeros puestos, entre los neófitos y los no tanto nació la duda. No faltó el que, con expresión de gran conocedor, afirmara categóricamente: "Es el "Nene" García Veiga"... Otros, los que habían vivido la noche anterior el clima de los sábados, sus comentarios y curioseadas, sabían, al igual que nosotros, que el tal García era un pibe al que Carlos Pairetti decidió confiarle la conducción de su Liebre 1½ con motor Chevrolet.**

**Al llegar Mauricio Mario García al parque cerrado, lo conocimos. Se bajó del auto con una mezcla de asombro y emoción, ampliamente justificada si se tiene en cuenta que Venado Tuerto fue su segunda carrera. La primera fue Rafaela, el año pasado, donde se clasificó 7º en una de las series. Y ahora, este tercer puesto, detrás, nada menos, que de Gastón Perkins y de Dante Emiliozzi.**

**Queda presentado entonces Mauricio Mario García, 22 años, nacido en Ramallo, y actualmente radicado en La Plata, donde cursa el 2º año de Veterinaria.**

## VIGESIMA VUELTA DE SANTA FE




sí, y tuvo su lugar destacado en la prueba de Venado Tuerto.

La Vuelta de Santa Fe fue el retorno a las rutas, y como tal se vivía esa duda terrible de la seguridad, los accidentes, el público y la velocidad. Realmente, una campaña aleccionadora convenció bastante al público sobre la conveniencia de ser concientes. Hubo alambrados y vallas que fueron respetados y —realmente lo más importante de todo— si bien hubieron algunos accidentes en carrera, el público estuvo completamente al margen de ellos. Pero por ejemplo, aparecieron "trenes fantasmas" que se suponían totalmente detenidos. Tres convoyes cuya procedencia no está aún explicada.

Como éxito, fue un éxito. Hubo muchísima gente que se distribuyó a lo largo de los 142 km del circuito. O sea que todos estaban ansiosos de ver TC en ruta; el club organizador hizo un esfuerzo notable aceptando las normas impuestas para no quedarse sin carrera, pero de cualquier manera, esto de correr en ruta sigue siendo un tema muy delicado. Un auto lanzado a 240 km/h, cuando se descontrola va a parar a cualquier parte. Pensemos nada más que recorre más de 50 metros por segundo. Y pensando así nos damos cuenta que no es tampoco *la gran solución* ubicar al público a 30 o 40 metros del camino. Si bien en las curvas estaba mucho más alejado. Un resultado, entonces, gue el dominio que se tuvo sobre la gente, pero no asegura nada para cualquier otra carrera de ruta. Y por supuesto, si bien el esquema organizativo del Club fue digno de elogio, hubieron problemas particulares, originados por la carencia de personal adecuado para hacerse cargo de funciones demasiado importantes como para ser confiadas a cualquiera. (Ver aparte.) Se vivió otra vez la euforia de la ruta; nos parece lógico que así sea. Seguimos sosteniendo que como conducción, la ruta demuestra poco, pero, lógicamente, demuestra un espectáculo atractivo a un público no muy exigente. Como seguridad, aquí más o menos bien. Pero ¿si con las mismas precauciones hubiera pasado algo? Que aseguramos también pudo haber sido factible. En fin, la semana que viene SP, y luego otra vez TC en Allen. El sube y baja parece interesante.

## ANTES, DURANTE Y DESPUES

Las liebres del equipo de Gastón, luego de la suspendida carrera de Córdoba, fueron trasladadas directamente para Venado Tuerto, ya que las reformas que habían de introducirse eran muy pocas y no se justificaba el traslado a Buenos Aires. Lamentablemente para Gastón y para el público, una nueva disposición emanada de una nueva interpretación del reglamento no permitió que pudieran participar. Sobre la hora, Zurita y la demás gente del equipo pudieron poner en condiciones la ya en desuso Lie- →

bre 1½, con la cual ganó su primera carrera de TC en ruta.

---

La primera de las cuatro vueltas fue en la que se quedaron la mayor cantidad de máquinas. De 57 que iniciaron la prueba, solamente quedaban en ella 32, después de los 142 primeros kilómetros.

---

El Falcon F-100 de Reutemann funcionó el domingo como nunca. Durante los primeros kilómetros de carrera, el Lole punteó con apreciable comodidad. En los aproximadamente 110 km que estuvo en carrera, ya había conseguido descontarle a Pairetti 50 segundos. Luego vino el roce con Pairetti, en el que los dos se fueron "de viaje". Al Mini-Falcon se le rompió una parrilla de suspensión, razón por la que tuvo que abandonar. Reutemann, a pesar de eso, estaba contento, y no se cansaba de repetir elogios sobre el auto. Seguramente pensando en Allen, donde de no surgir ningún inconveniente, desde ya está ubicado como firme candidato.

---

Dante Emiliozzi tuvo un retorno muy feliz. Reapareció y consiguió un segundo puesto, que para él representó todo un triunfo. Desde el momento mismo de la largada, comenzó a presentar problemas el auto; el principal fue la junta de tapa de cilindros, a consecuencia de lo cual su acompañante, Sabattini, tuvo que bombear continuamente. Luego vino la derivación. A causa de la intensidad con que Sabattini bombeaba, el motor trabajaba con temperatura muy baja, y se empastaron las bujías. Con todo, el "Gringo" se llevó seis puntitos, y —según él— sin haber podido andar a fondo en ningún momento de la carrera.

---

El "Nene" Ternengo, que como ya está siendo costumbre —mala, por supuesto— corrió acompañado por Norberto Bressano. Además del problema del acompañante, perdió mucho tiempo en un trompo en la curva donde muchos otros tuvieron problemas (Reutemann, Pairetti, Faustino, D'Agnilo, Cano). Allí perdió 5 minutos tratando de hacer arrancar el auto. No obstante, consiguió un 6º puesto reconfortante. La relación que tiró el "Nene", al igual de la mayoría de los que corrieron con Torino, fue la 2,87. Las ruedas eran Dunlop. "El momento en que más fuerte anduve fue cuando viajé con viento de cola y llegaba a tirar 5.200 vueltas. Normalmente, con viento cruzado o de frente, no pasaba las 5.000/5.100."

---

Pesaje de la máquina de Gastón al finalizar la competencia. Por instantes trajo algo de dudas. La balanza de la rueda delantera derecha acusó 780 libras; la de la delantera izquierda, 790 libras; la trasera derecha, 580 libras, y la trasera izquierda, 540 libras. En total, 2.690




**El popular "Nene" Ternengo y el no menos popular Norberto Bressano pasan por detrás de un fardo para ir a buscar su sexto puesto. (NO tuvieron la culpa).**

## XX VUELTA DE SANTA FE

**Club Atlético Jorge Newbery - 23/3/68 - Circuito de 142,430 kms.**

**4 vueltas**

### CLASIFICACION

| Pos. | Nº | Conductor | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 3 | Perkins, Gastón .... | Torino-Liebre 1½ ..... | 2h34m31s4 | 4 |
| 2º | 31 | Emiliozzi, Dante .... | Ford F-100 ..... | 2h36m11s4 | 4 |
| 3º | 61 | García, Mauricio .... | Liebre 1½-Chevrolet 250 | 2h36m14s | 4 |
| 4º | 19 | Villegas, Adrián ..... | Torino-Liebre 1½ ..... | 2h38m31s4 | 4 |
| 5º | 44 | Scaramella, Rogelio | Torino-Tornado 380 W .. | 2h39m42s3 | 4 |
| 6º | 11 | Ternengo, Jorge .... | Torino-Liebre 1½ ..... | 2h43m11s2 | 4 |
| 7º | 17 | Tempone, Antonio .. | Torino-Liebre 1 ..... | 2h44m59s4 | 4 |
| 8º | 9 | Calamante, Mario ... | Chevrolet 250 ..... | 2h45m58s3 | 4 |
| 9º | 56 | Marchano, Manuel .. | Torino-Liebre 1½ ..... | 2h48m32s1 | 4 |
| 10º | 13 | Peduzzi, Luis Carlos. | Torino-Liebre 1 ..... | 2h49m06s4 | 4 |
| 11º | 33 | Volpicina, Eduardo . | Torino-Liebre 1½ ..... | 2h51m48s2 | 4 |
| 12º | 24 | Gilli, Heraldo ..... | Chevrolet 230 ..... | 2h55m22s2 | 4 |
| 13º | 26 | Luluaga, Juan Félix.. | Chevrolet 230 ..... | 2h57m42s2 | 4 |
| 14º | 72 | Di Martino, Gaspar . | Chevrolet 230 ..... | 2h58m15s2 | 4 |
| 15º | 41 | Lepphaille, Hugo ... | Ford F-100 ..... | 2h58m23s1 | 4 |
| 16º | 73 | Cano, José ..... | Torino-Tornado 380 W .. | 2h58m37s1 | 4 |
| 17º | 57 | Pesce, Germán ..... | Torino-Liebre 1½ ..... | 2h06m55s2 | 3 |
| 18º | 68 | Vittor, Carlos Alberto. | Torino-Tornado 380 W .. | 2h17m41s2 | 3 |

**Promedio del ganador:** 221,207 km/h.

**Record de vuelta:** Gastón Perkins en la segunda, en 37m57s1 a un promedio de 225,163 km/h.

**No largaron:** 5, Juan Manuel Faraoni; 10, Eduardo Rodríguez Canedo; 12, Ruben Fulco; 14, Federico Urrutti; 22, Tulio Riva; 29, Dionisio Araquistain; 35, Eloy González; 36, J. R. Machado; 39, Raúl Salerno; 40, Carlos A. Ballbé; 47, Hermanos Suárez; 49, Antonio Eterovich; 53, Sergio Eraso; 59, Ernesto Pierángelo; 60, Nicanor Molina; 62, Francisco Alcuaz; 65, G. Di Nella; 69, Rodolfo Séptimo Balaña; 75, Aníbal Galimberti.

**Abandonaron:** 1, Carlos Pairetti; 2, Carmelo Galbato; 4, Juan Manuel Bordeu; 6, César Malnatti; 7, Carlos Reutemann; 8, Luis Di Palma; 15, B. Dagnilo; 16, Ricardo Bonano; 18, Héctor Plano; 20, Raúl Rodríguez; 21, Héctor Rey; 23, Julio Faustino; 25, Carlos Menditeguy; 27, Vicente Galluzzo; 28, Nicolás Bonifacio; 30, Manuel Vizcay; 32, S. Boscher; 34, A. Sogoló; 37, Antonio De Maio; 38, Oscar Luna; 42, Carlos Vidal; 43, Daniel Sacconi; 45, V. Ghisimberti; 46, "James Bond"; 48, Enrique Gilardone; 50, Carlos Busse; 51, Libera-Bozone; 52, José Gallo; 54, Mario Vessuri; 55, Alfredo Peirano; 63, Danilo Bonamicci; 64, Oscar Grilli; 66, Eugenio Sinagra; 67, C. A. Barbieri; 70, Adolfo Maíz; 71, Miguel A. Suárez; 74, Alfredo Cardinale; 76, José María Castaño; 77, Osvaldo D'Angelo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

libras que traducido a kilos da 1.218 kg. Pero hubo que deducir lo que pesa 25 litros de nafta que era la cantidad que en ese momento había en el tanque (aproximadamente, 18 kg). De esa forma, se determinó que el peso total era del orden de los 1.200 kg. Inferior en 30 kg a lo estipulado por el reglamento, pero al mismo tiempo dentro del margen del 5 por ciento de tolerancia que el mismo reglamento establece.

---

El día del sellado de los autos trajo varios problemas que derivaron en situaciones incómodas. Sobre todo en el caso de Tullio Riva, quien discutió con Eulogio Maquirrian, miembro de la comisión que revisa las máquinas. En primera instancia, se impugnaron muchos puntos en el Numa de Riva, y éste, rápidamente se fue a un taller para solucionarlos. Volvió y no fue aceptado por no tener el parabrisas debidamente abulonado. Hablando en forma absoluta, se deben aceptar las decisiones de la comisión..., pero en el parque cerrado se vieron muchas máquinas de origen muy ortodoxo que *sí* podían largar, pero que también presentaban fallas antirreglamentarias. ¿Por qué? Y da que pensar también que otro auto impugnado fuera la Liebre III de Faraoni, a pesar del ímprobo trabajo que éste se tomó para acorazar el techo. Pensando bien, no hay nada que decir, pero sin ser malditos, creemos ver siempre cierto hálito retrógrado, tan asimilado a esta particular categoría. Tampoco le debe haber caído muy bien a muchas personas que no vale la pena nombrar, el triunfo de Gastón, actitud observada en el autódromo.

---

Cuando faltaba poco para que la carrera terminara, Don Charlie, que se había quedado a 1½ km de la largada, se cansó de esperar y decidió transitar por la ruta en sentido contrario.

Bordeu (vicepresidente de la misma institución que Menditeguy preside, hizo lo propio, pero por la banquina. De lo que se desprende que la organización de la ACTC es tan sensacional y los valores y jerarquías tan bien discriminados, que hasta en ese tipo de situaciones impera el orden: el presidente vuelve por la ruta, y el vice por la banquina. ¡¡Así se hace, canejo...!!!

---

Y hasta en estos chimentos se puede jugar al "vigilante-ladrón"...

Vayamos por pasos. La semana pasada, el gomía Alberto Hugo Cando estacionó su auto en Aeroparque, como hace habitualmente. Pero..., héte aquí que al regresar, se encontró con la desagradable novedad que había desaparecido, del interior del auto, un portafolios con documentación sin valor alguno para nadie que no sea Cando. Estos papeles y documentos son tan importantes para él, que agradecerá y *gratificará* a quien le haga llegar

## CAMPEONATO DE TURISMO DE CARRETERA

| Pos. | Corredor | Pts. |
|---|---|---|
| 1º | Perkins, Gastón | 12 |
| 2º | Emiliozzi, Dante | 6 |
| 3º | García, Mauricio | 3 |
| 4º | Rodríguez Canedo, Eduardo | 2 |
| 5º | Faraoni, José Manuel | 1 |
| 5º | Villegas, Adrián | 1 |
| 7º | Malnatti, César Horacio | 0,50 |

*solamente los papeles y documentos*.. A ver si aparecen, ¿eh?

---

Sigamos comentando lo que no nos gusta decir. Ahora, le toca a los vigilantes. Mencionemos el hecho. Dos fotógrafos de CORSA fueron "apaleados y encarcelados" por personal que debería ser responsable de una función tan difícil como es cuidar la seguridad, y que evidentemente, por lo menos en Venado Tuerto, no lo era. No es novedad que algunos policías sean arbitrarios. Tampoco podemos pretender que sean doctores en Filosofía.

Sin explicaciones, se detuvo a un fotógrafo que estaba en un lugar *habilitado por la credencial otorgada por el mismo club organizador*. Lo mejor —o lo peor de todo— es que en el momento de adjudicar culpas, nadie las tiene. Una institución como puede ser el Club de Venado Tuerto no puede estar en cada caso particular. Pero si tuviera que delegar funciones, debería hacerlo en gente responsable y/o en quienes puedan hacer uso lógico de esa responsabilidad. Y en muchos casos, no fue así.




# LA GUERRA Y LA PAZ

**Paraná se destapó con una excelente carrera de Turismo Anexo "J". Los Renault, los Fiat y los Peugeot en las clases A y B dieron que hablar. Pelotones, luchas y emociones. Luego vino la paz. "Larry" ganó en la grande.**





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La paz de Rodríguez Larreta se firmó en la largada de la última carrera. Sin problemas, con solvencia y administrando con resto el Torino afirmó la diferencia con sus perseguidores.




Abajo, izquierda: Guerrero Pachelo y guerrillero "Cacho" Crespo. El tiroteo entre los actores de la clase "B" demostró una vez más que el espectáculo está en los autos de Turismo Anexo "J".

*por*
*JULIO "NONNO"*
*PEREZ BALBI*
*y JORGE "PANCI"*
*AUGE BACQUE*

Y Paraná se dio el gustazo de consumar una flor de carrera. Ayudado por un piso de tierra magníficamente compactado, un trazado estupendo (aunque algo corto para categorías mayores) y la incursión de muchos pilotos zonales, hicieron una carrera aceptable pero que vio disminuida en su lista de inscriptos por oficiar (la carrera) de jamón entre las dos tapas de sandwich que conforman la San Juan-Coquimbo y la próxima Vuelta de la Manzana.

¿Qué más que uno fue a pescar? Bueno, si es cierto que en cualquiera de las categorías los resultados no fueron otros de los que se esperaban. El que más y el que menos estaba en el asunto. La categoría "A" tenía a los dos *teams* semi apoyados por IKA-Renault; la "B" a Pachelo, al localista Linares y a Arizu con su cupé que camina más que bastante y a Ferruccio Bruno que siempre pone en toda carrera la berlina que faltaba en los primeros puestos del marcador. Por último, en la categoría mayor, "Larry" sentado en un Torino ganador y Mouras el teórico placé.

Ahora, si por pescar se entiende manotear un 5º o 6º puesto en alguna de las dos categorías menores, entonces sí, se puede decir que los que no la ven nunca podían arrimar el bochín por pura y elemental decantación mecánica.

El Club de Volantes Entrerrianos presentó un circuito de tierra de interesante el trazado, mejor aún compactado y que dentro de muy poco tiempo será asfaltado (observe el lector el ritmo y rima de la oración precedente). Las carreras en sí fueron bastante aceptables en todo sentido. La "A" planteó una lucha entre Antelo, Prono, Kember por el 2º puesto que terminó con un autazo lógico por parte de Antelo hacia Prono y la posterior pérdida de este último del tercer puesto en mano de Kember, otro de los protegidos por la muy buena mecánica de los hermanos Batelli.

La categoría "B" con Pachelo a la cabeza y sus diez amigos gritando desde el borde de la pista: "Nos volvemos con el triunfo, lará, lará, lará...". Y "Larry" cerró la tarde con una cortina llamada Torino, esta vez producido por Macagno.

El público, perfectamente ubicado y en cantidad apreciable, lindo día y un bombero que tenía funciones policíacas y que al no dejar pasar a los periodistas le respondía: "¡Ajá! ¿Ud. es periodista? Yo soy bombero y por acá Ud. no pasa". Muy gracioso, muy gracioso.

## CHIQUITOS, PERO...

...escandalosos fueron los 16 Renault Gordini 1093 que largaron la primera carrera de la tarde en Paraná. De los treinta y pico de vehículos inscriptos en la clase, gracias al tamiz de la clasificación y de las dos series posteriores, sólo quedaron los que funcionaban por encima del límite exigente del circuito. Los que quedaron, sin embargo, no eran lentos ni mucho menos, pero las exigencias del trazado obligaron a esta selección previa.

La largada de la carrera se verificó en medio de varias "adelantadas" un poco tenebrosas cuando faltaban solo segundos para la bajada de bandera. Angel Monguzzi salió adelante con Héctor Prono pisándole los talones y el popular "Gordo" Antelo detrás. Las primeras vueltas fueron las que marcaron el principio de la guerra. Que me meto por la cuerda..., que no... que te paso en la horquilla..., que me arrimo..., que te dejo ir... Pasó de todo (de lo bueno) y el espectáculo ganó plata. A medida que trascurrían las vueltas, Angelito Monguzzi se fue cortando solo aumentando las distancias con respecto a Prono. Cuando estaba a unos cincuenta metros y ya se iba, apareció detrás de Antelo, la revelación Kember que formó nuevamente el pelotón de tres autos que se daban como en la guerra. Monguzzi sin problemas, se fue alejando hasta ubicarse a siete segundos de diferencia de Prono. Cuando ya estaba por finalizar la carrera, Antelo se le coló por la cuerda a Prono y salieron juntos a la recta. El auto de Prono patinó y Antelo se le fue. Pero no vayan a creer que se le fue mucho. No. Paragolpe con paragolpe, Antelo, Prono y Kember se hartaron de dar espectáculo. Por el pelotón de cola también había peleas, con exhibiciones de manejo.

Sin lugar a dudas los Renault y sus pilotos dieron el espectáculo primero. Hubo revelaciones (Bravo y Kember) y reafirmaciones (Monguzzi, Antelo y Prono).

## SOLVENCIA Y CAPACIDAD

...demostró el ganador de la "Fiat-Peugeot", como dan en llamar los aficionados a la clase "B" (de 1.151 cm³ hasta 2.000 cm³). Roberto Pachelo con su cupé Fiat 1500 supo cortarse de entrada gracias a una hábil maniobra que verificó en la clasificación: no quería agarrar la cuerda porque la recta era en subida y la zona de la cuerda era mucho más empinada que la del externo. Largó de afuera y entró primero a la primera curva. De ahí en más su actuación se limitó en las primeras vueltas a soportar el asedio de Vicente Linares (un lugareño que se conoce el circuito como la palma de su mano), de "Cacho" Crespo y de Alfredo Arizu. Pero a las cinco primeras vueltas con 1m24 de giro normal, se fue alejando de a poco hasta establecer una diferencia de 5 segundos sobre el segundo, lo que equivale a unos 70 metros aproximadamente. Pero si Pachelo se cortó solo, con un estilo impecable y un dominio absoluto sobre su medio, en el pelotón que lo perseguía las cosas no vinieron tan suaves y cómodas. "Cacho" Crespo (santafesino) con un Fiat berlina trataba de despegarse de Linares y Arizu que venían matando. Uno de los resultados de esta lucha cuerpo a cuerpo fue un guardabarros delantero derecho chocado, la trompa rota y el abandono final para Crespo y una salida de pista para Linares. Arizu, con un aparato que camina muy, pero muy mucho, supo estar en la conversación hasta que la berlina Fiat más rendidora del Turismo

→

## PREMIO CIUDAD DE PARANA

### Circuito de 2.300 mts. - 23/III/69

**CLASE A (TURISMO ANEXO J DE HASTA 1.150 CM³)**

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 26 | Monguzzi, Angel ..... | Renault 1093 ..... | 28m40s9 | 20 |
| 2º | 21 | Antelo, Osvaldo ..... | Renault 1093 ..... | 28m43s2 | 20 |
| 3º | 25 | Kember, Juan M. ..... | Renault 1093 ..... | 28m45s5 | 20 |
| 4º | 35 | Prono, Héctor ..... | Renault 1093 ..... | 28m46s9 | 20 |
| 5º | 23 | Bravo, Juan M. ..... | Renault 1093 ..... | 29m14s8 | 20 |
| 6º | 9 | Pasquini, Héctor ..... | Renault 1093 ..... | 29m26s3 | 20 |
| 7º | 31 | Mendito, Antonio ..... | Renault 1093 ..... | 29m27s5 | 20 |
| 8º | 12 | Alcalde, Carlos ..... | Renault 1093 ..... | 29m52s4 | 20 |
| 9º | 19 | Carranza, Ricardo ..... | Renault 1093 ..... | 30m00s0 | 20 |
| 10º | 22 | Pardo, Julio ..... | Renault 1093 ..... | 30m01s1 | 20 |
| 11º | 16 | Canata, Edgardo ..... | Renault 1093 ..... | 30m16s5 | 18 |
| 12º | 30 | Sosa, Oscar ..... | Renault 1093 ..... | 29m15s6 | 16 |

**Promedio del ganador:** 96,345 km/h.

**Record de vuelta:** El 26 de Angel Monguzzi en la 14ª vuelta a 97,641 km/h.

**CLASE B (TURISMO ANEXO J de 1.151 CM³ a 2.000 CM³)**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 46 | Pachelo, Roberto ..... | Fiat 1500 cupé ..... | 35m25s9 | 25 |
| 2º | 42 | Linares, Vicente ..... | Fiat 1500 cupé ..... | 35m30s8 | 25 |
| 3º | 50 | Bruno, Feruccio ..... | Fiat 1500 C ..... | 35m32s4 | 25 |
| 4º | 47 | Arizu, Alfredo ..... | Fiat 1500 cupé ..... | 35m37s7 | 25 |
| 5º | 45 | Rossi, Alberto ..... | Fiat 1500 cupé ..... | 35m53s3 | 25 |
| 6º | 43 | Lagos, Jorge ..... | Fiat 1500 C ..... | 36m09s | 25 |
| 7º | 49 | Alesina, Carlos ..... | Fiat 1500 cupé ..... | 36m15s9 | 25 |
| 8º | 54 | Riera, Diego ..... | Peugeot 404 ..... | 36m18s5 | 25 |
| 9º | 53 | Diguero, Carlos ..... | Fiat 1500 cupé ..... | 36m47s | 25 |
| 10º | 57 | Borgogno, Juan ..... | Peugeot 404 ..... | 36m31s5 | 24 |
| 11º | 58 | Manzotti, Héctor ..... | Fiat 1500 cupé ..... | 27m55s8 | 19 |

**Promedio del ganador:** 97,370 km/h.

**Record de vuelta:** El 46, Roberto Pachelo en la 7a. en 1m23s6 (99,043 km/h.).

**CATEGORIA C (MAS DE 2.000 CM³)**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 70 | "Larry" ..... | Torino 380 W ..... | 34m19s5 | 25 |
| 2º | 78 | Gotte, Julio ..... | Torino 380 W ..... | 34m45s3 | 25 |
| 3º | 74 | Jaras, Raúl ..... | Torino 380 W ..... | 34m50s | 25 |
| 4º | 76 | Von Wernich, G. ..... | Ford Falcon ..... | 35m22s8 | 25 |
| 5º | 72 | Boleas, Antonio ..... | Torino 380 W ..... | 35m42s2 | 25 |

**Promedio del ganador:** 100,509 km/h.

**Record de vuelta: El 70, "Larry" en la 2a. en 1m18s4 (108,400 km/h.).**




**Puntero Monguzzi y a látere Prono y Antelo saliendo del mixto y entrando en la horquilla. Que te doy..., que me das..., que me tiro por la cuerda... Los muchachos se divierten y de paso dan lección de manejo.**

Anexo "J", la de Ferruccio Bruno, logró superarlo. Da una idea de lo intensa que fue la lucha por ser escolta del ganador, el hecho de que en la vuelta 10a. los autos de Crespo, Linares, Arizu y Bruno marchaban sobre una extensión menor a los 100 metros. Muy bien se los vio accionar a Diego Riera y a Roberto Becco, ambos con dos Peugeot 404 que no se adaptaban mucho que digamos al trazado. Sin duda alguna esta carrera tenía que ganarla un Fiat, primero porque son más los Fiat cupé particulares que caminan fuerte que sus ídems franceses y segundo porque el trazado del circuito favorecía 100 por ciento a las máquinas italianas. Más atrás venían varios cupés Fiat y algún Peugeot entremezclados con dos Fiat berlinas cortos, que dentro de sus posibilidades establecían una carrera aparte, con su público y sus aplausos.

## CATEGORIA "C"

La última carrera del día, la de 2.000 cm³ en más, fue lo suficientemente aburrida como para que el cansancio y la tierra que secaba y resquebrajaba los labios fuesen más molestos aún.

Cuando largaron, "Larry" estaba en los planes de todos y todas; si hubiese habido una boleteada, no superaría bajo ningún concepto los 2.10 a ganador.

Por lo general sus rivales son otros Torinos muy standard conducidos por algunos entusiastas de la zona (cuando la carrera es del interior) o por especialistas (caso Moura, Salas) pero que todavía no están a la altura de "Larry".

Pero volvamos a la largada y veamos qué fue lo que pasó y dejó de pasar. "Larry", a pesar de tener la cuerda, no fue el que tomó la batuta. Quizás para no hacer trabajar demasiado el embrague en los terribles frotamientos propios de la largada, quizás porque la bajada de la bandera lo tomó en un momento inoportuno, la cosa es que Rodríguez Larreta tenía el Falcon de Von Wernich adelante y a Mouras (su eterno perseguidor) más adelante todavía. Pasó una vuelta y "Larry" lo pasó al Falcon cremita de Concordia y continuó con toda la santa parsimonia, alcanzándolo a Mouras, después pasarlo y tomarse el "2". Mouras, mientras tanto, se mantenía en un estilo muy espectacular pero poco efectivo: cola muy por afuera de la curva, pisando la parte blanda del circuito compactado y perdiendo tiempo inútilmente por gastar HP y mantener la cola en una trayectoria controlable. No obstante Mouras demostró estar lo bastante cómodo arriba del auto y sigue siendo siempre el rival de más cuidado que tiene "Larry".

Mientras "Larry" seguía su paseo triunfal, el localista Gotte desplazaba a Mouras que ya finiquitaba la carrera antes de tiempo por motor fané y "Papín Jaras" obtenía su tercer puesto que lo conservó hasta el final de la corsa. Y así no más terminó todo. "Larry", Gotte con preparación Berta S. A. y "Jaras" en las posiciones de privilegio.



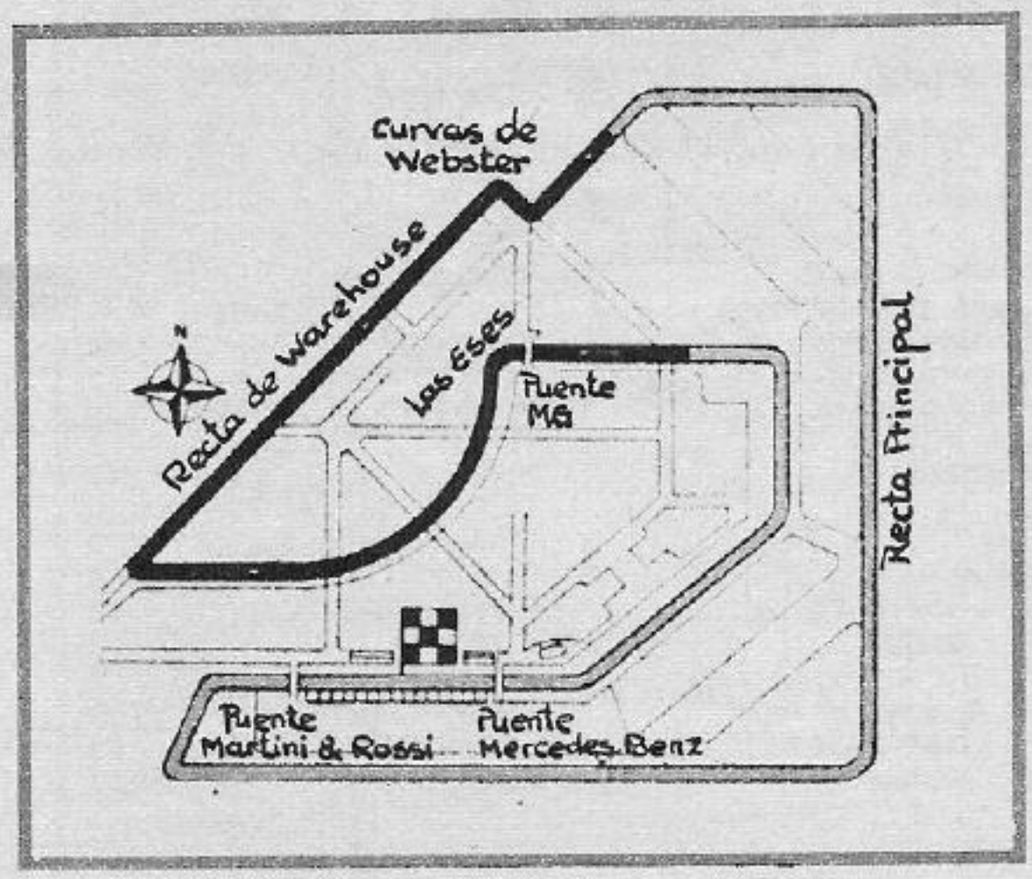
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EL ZORRO

El Ford GT 40 "Gulf" sigue descontando vueltas y buscando con las últimas luces del día una posición cómoda y de expectativa. Acaba de superar a un Camaro.

# SABE POR ZORRO...

**El veterano Ford GT-40 pareció confirmar el adagio derrotando a los novísimos y debutantes Ferrari 312-P y Porsche Sebring. Debacle del Alfa Romeo T-33.**




La carrerita esta del fin de semana pasada había suscitado una terrible expectación. Fue algo así como un Premio Carlos Pellegrini mecánico y extranjero. Porque sin ser algo tan tan como el Nacional (para nosotros ése sería Le Mans), las doce horas de carrera terminarían por revelar cómo está el lote de los pura sangre 1969. Y, para los fabricantes de martingalas, daría la pauta de los colores que se pueden dar con más frecuencia en esta gran jugada de ruleta que durará todo nuestro largo invierno.

Hicimos pollas, barajamos posibilidades, nos movieron las pasiones fanáticas y compramos La Razón del sábado a la noche. En nuestro núcleo estaba quien auguraba (¡Oh témpora, oh mores...!) la esperada "¡Esta vez sí!" de los agradables pero hasta ahora intrascendentes Alfa Romeo tres litros postulantes al Trofeo de Marcas. Había también un conservador que se inclinaba por el requeteprobado Ford GT-40, quien se mantiene en carrera y en primera línea desde principios de 1964 (cinco añitos...). No faltó tampoco quien sugirió como seguro el nuevo Ferrari con el que el boliche de don Enzo reentra a las carreras de SP. Pero entre todos los que tiraban al grupo nombres y marcas candidatas, los que repetían Porsche lo hacían con la confianza y la seguridad del que esgrime el famoso argumento de la verdad. Pocos se acordaron del Mirage-BRM, y ninguno arriesgó sus níqueles por el Lola.

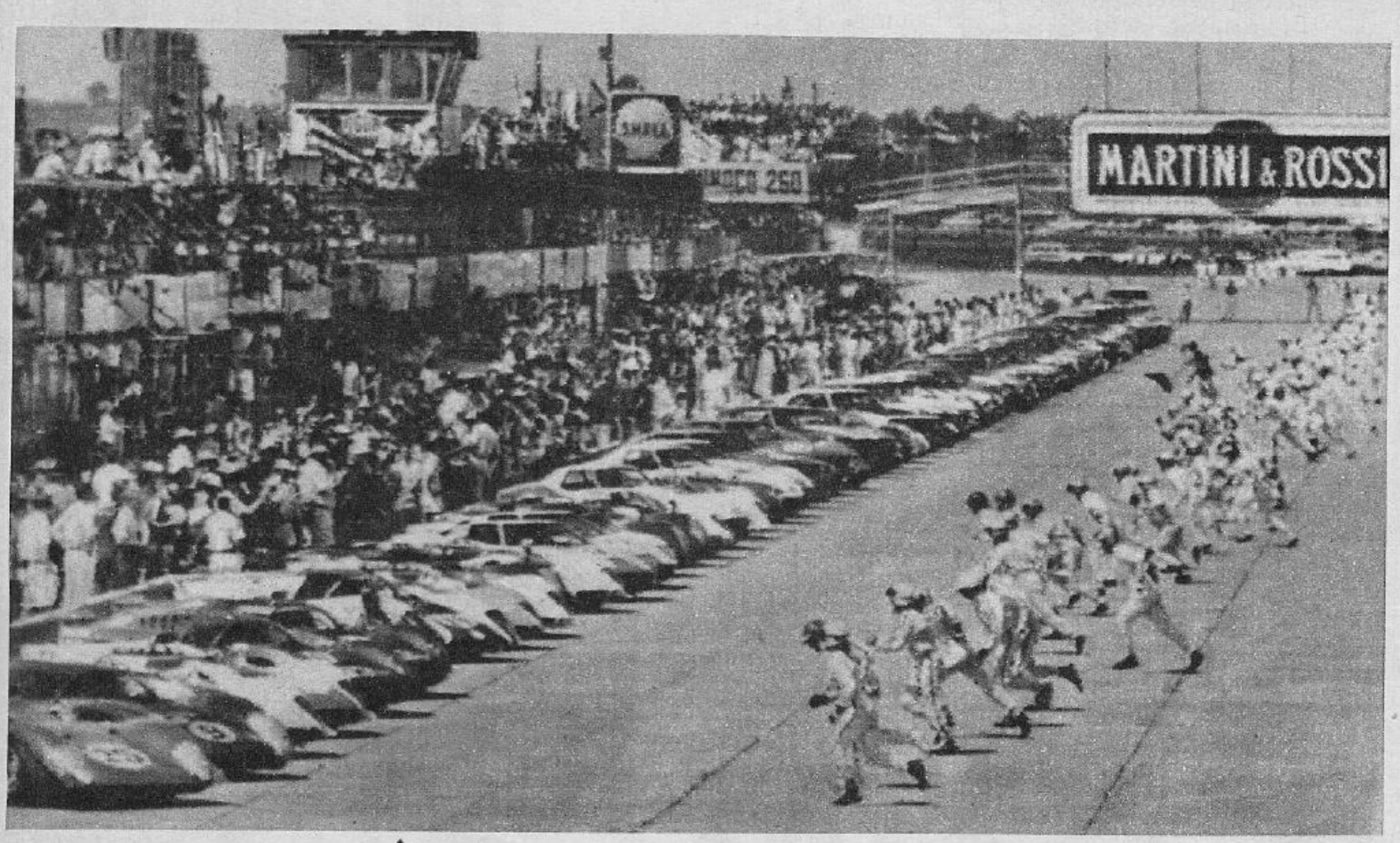
Y ganó no más el Ford GT-40. La teoría conservadora y vacuna. Bien dicen que el zorro sabe por zorro pero más sabe por viejo...

De entre todos, pronosticábamos, el gran confiable es el Porsche. La marca había estado presente en Daytona (la primera carrera del año), pero con los mismos modelos de tres litros de la temporada anterior. Mientras tanto, la casa se preparaba para Sebring con un nuevo 908 denominado precisamente Sebring: un spyder de 630 kilos de peso y 280 kilómetros (circa) de velocidad horaria.

Frente a los alemanes se alistaba con muchas probabilidades a priori, el Ford GT-40 que con sus mismos casi cinco litros en el motor "varillero", su aspecto exterior casi idéntico al de cinco años atrás y su condición de simple Sport lucharía contra los Sport Prototipos. Ferrari, la que no se sabía qué pasaría, ponía en la línea de largada la debutante 312-P. Con el mismo motor V-12 de los Fórmula Uno, 420 HP a 9.800 r.p.m. y Mario Andretti junto a Chris Amon como soltarios defensores del caballito saltarín.

El Lola ganó en Daytona, la primera del año. Pero sólo podía considerarse con posibilidades el que condujeron Donchue y Bucknum que pertenece al equipo SUNOCO y tiene efectivas modificaciones sobre los demás Lolas. (Que no quieren Lolas.) Alfa Romeo,

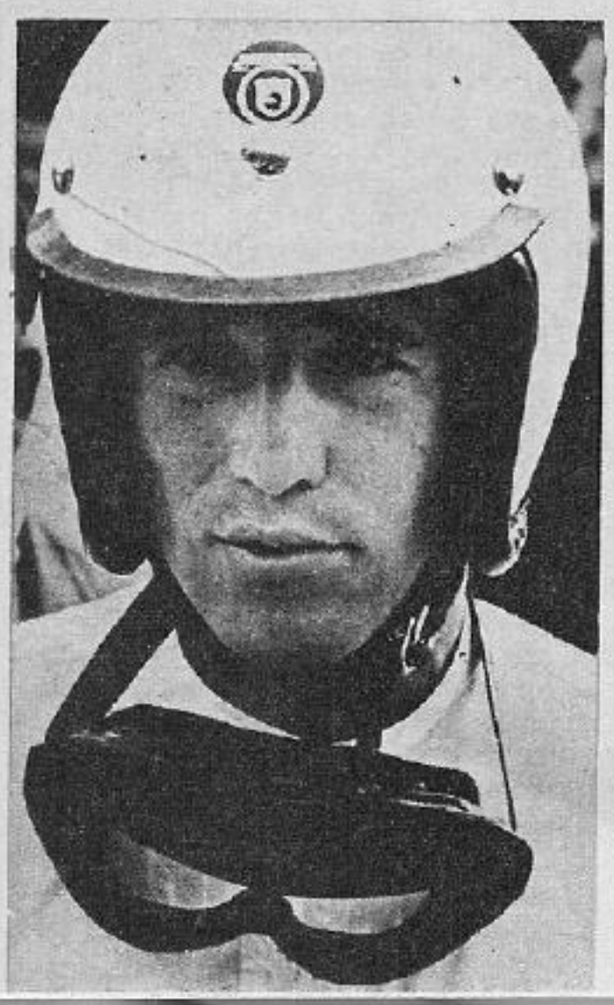
→




**Largada "a la Le Mans", 66 pilotos corren a sus máquinas, debutantes y veteranas. Faltan doce horas, la incógnita se empieza a develar.**



**Jackie Ickx, sensacional administrador del Ford GT-40. Junto con Jackie Oliver hicieron una carrera cerebral y brillante llevando al triunfo el GT-40.**



**Mario Andretti corrió la única Ferrari debutante. Su ritmo fue sumamente destacable. Chris Amon fue su compañero y dos veces tuvieron la punta. La Ferrari salvó los papeles al prestigio italiano, ya que el debut del nuevo Alfa Romeo fue terriblemente desafortunado.**

finalmente, se lanzó con un nuevo chasis de súper vanguardia, líneas más agradables y fluidas y un motor de 400 HP y ocho cilindros en "V".

Triunfó Ford y, por sobre todo, la pericia de Jackie Ickx. Reservó su coche durante el día para no arriesgarse con el calor. Pero cuando cayó la noche salió decidido a hacerse la punta. Fue la edición más reñida de la historia de esta carrera. Dos Porsche, el Lola de Donchue y la única Ferrari no se daban tregua. La punta cambió de dueño 14 veces. Los Porsche iban primero, segundo y tercero horas, luego el Lola ocupó dos veces la vanguardia, pero a las cinco horas quedó fuera de carrera. Luego cayeron los Porsche por dificultades mecánicas. Fallas en la suspensión obligaron a retirarse dos máquinas y la carrera cambió fundamentalmente. Andretti pasó al frente con la Ferrari y descontó veinticinco kilómetros al segundo. Todo parecía indicar que la marca volvía —después de un año fuera de la categoría— con todas las vitaminas necesarias. Pero poco duró la alegría ya que debió detenerse diez minutos en el box para reparar una avería en el radiador, lo que le dio la oportunidad a Ickx, quien finalmente se llevó los nueve puntos para la marca en el Trofeo Mundial en pareja con nuestro conocido Jackie Oliver.

De 66 coches que largaron llegaron sólo 17. Digna es de destacar la actuación de Andretti y Amon con la Ferrari. El Porsche de Mitter y Schutz se destacaron entre los suyos y en un momento parecían haberse adueñado de la carrera. Pero la máquina les falló.

Hasta aquí las cosas en el Mundial de Marcas están así: 1º) Lola, con 10 puntos; 2º) Ford, con 9 puntos; 3º) Porsche, con 7 puntos, y 4º) Ferrari, con 6 puntos.

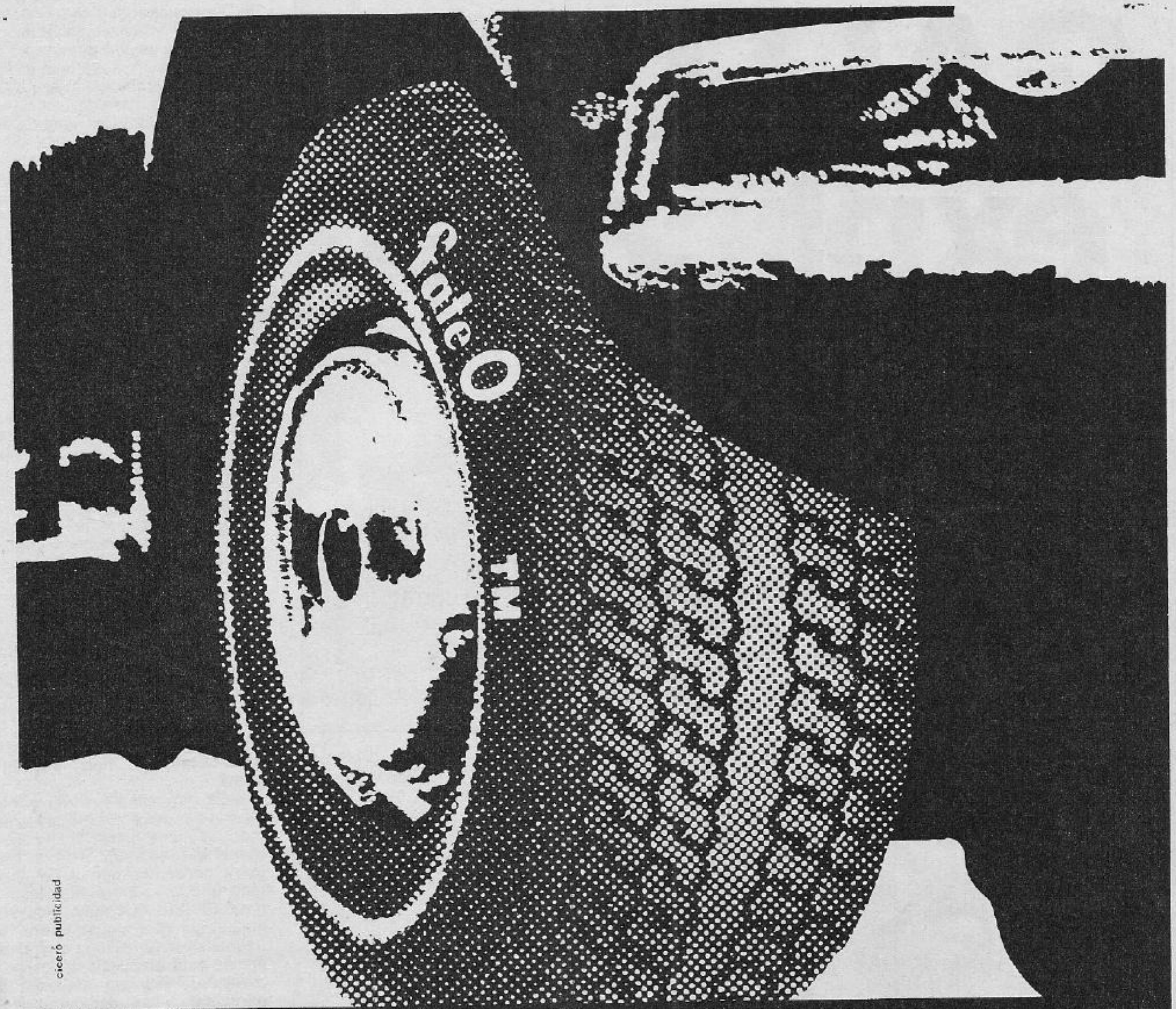
## GRAN PRIX OF ENDURANCE - XII HORAS DE SEBRING

**Circuito de 8320 m — S.C.C.A. — 22-23/III/69**

### CLASIFICACION

| Pos. | Equipo | Marca | Vts. |
|---|---|---|---|
| 1º | Jackie Ickx-Jackie Oliver | Ford GT-40 | 239 |
| 2º | Chris Amon-Mario Andretti | Ferrari 312-P | 238 |
| 3º | Joe Buzetta-Rolf Stommelen | Porsche 908 Sebring | 235 |
| 4º | Gerhard Mitter-Udo Schutz | Porsche 908 Sebring | 233 |
| 5º | Alex Soler Roig-Rudy Lins | Porsche 9038 | 233 |
| 6º | Ed Leslie-Lother Mostenbacher | Lola T-70 Chevrolet | 229 |
| 7º | Vic Elford-Dick Attwood | Porsche 908 Sebring | 228 |
| 8º | Dick Smothers-Fred Backer | Porsche Carrera 907 | 214 |
| 9º | Sam Posey-Cherlie Kolb | Ferrari 250 LM | 214 |
| 10º | Don Yenko-Dick Gluldstrand | Camaro Rally Sport | 209 |
| 11º | Armando Capriles-Alfredo Atencio | Porsche 907 | 203 |
| 12º | Gerard Larrouse-Andre Wickey | Porsche 907 | 202 |
| 13º | Bob Bailey-Jim Locke | Porsche 907 | 199 |
| 14º | Dick Lang-Gib Hufstaeder | Corvette 427 | 195 |
| 15º | Paddy Hopkirk-Andrew Hedges | MG "C" 1800 | 195 |
| 16º | Wilbur Pickett-Peter Grer | Porsche 911-S | 192 |
| 17º | Claudio Maglioli-Rafele Pinto | Lancia Fulvia HF | 191 |

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




# Qué auto tiene Ud?

Si su auto es: **FIAT 1500, RILEY, CHEVROLET 400 SPECIAL, SUPER O SUPER DE LUJO, FORD FALCON, TORINO, VALIANT I, II, III, o IV, RAMBLER O PEUGEOT 404...**
Y si Ud. quiere equiparlo con los mejores neumáticos para alta velocidad...
Ya puede hacerlo!

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

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

Consulte a su gomero amigo.

**fate**

el neumático argentino

# GALLUZZI explica el error

**Luego del excelente debut de Galluzzi en el Autódromo vino el fracaso en San Juan-Coquimbo. Galluzzi y Grossi reconocen los errores y planean lo necesario para que no se vuelvan a repetir. Mucha confianza y veinte motores ya preparados para dentro de treinta días.**

*por CARLOS F. FIGUERAS*



Es indudable que la Comisión de Concesionarios Fiat ha comenzado una nueva etapa. Hubo renovación, y un ex piloto con experiencia en la materia y con sensibilidad en lo referente a suspensiones, tenida, etcétera, fue el que tomó el mando con el cargo de gerente de la Comisión. El mismo gerente que ganó el premio Apertura en el Autódromo con un coche del equipo en el día del debut: *Miguel Angel Galluzzi*. A ese nombre se sumó el de *Rafael Balestrini* con capacidad reconocida en preparación y experimentación de motores Fiat con carta libre.

Pero pese a los cambios, y aunque las cosas marchan mejor y la faz organizativa está encaminada, las dudas siguen surgiendo y hay cierta inestabilidad y malestar que ha trascendido inevitablemente. Todo esto después de la San Juan-Coquimbo adonde sólo fueron con un auto y los resultados obtenidos bastante lamentables, en parte por razones no concernientes a la CCF pero bajo la responsabilidad de ellos. Además ellos lo aceptan y lo saben.

Fuimos a verlo al "Gordo" Galluzzi y conversamos con él, Berghella y Américo Grossi, presidente de la Comisión de Concesionarios, acerca de las medidas a tomar y cuáles eran sus impresiones de lo que sucedió la semana pasada.

**—¿Por qué fueron a la San Juan-Coquimbo con un solo auto?**

—Es muy simple... no podíamos ir con más porque no teníamos los autos listos. Era un auto con el que queríamos experimentar y pensamos que sería acertado que lo corriera Ricardo Zunino. El auto respondió perfectamente; lo que sucedió era un imprevisible. Un riesgo que siempre se está dispuesto a correr.

**—¿Por qué no dejaron de participar y se dedicaron a la Manzana de lleno?**

—Teníamos compromisos establecidos que no podíamos dejar de lado. Reconocemos que fue un error de nuestra parte y te puedo asegurar que no se va a repetir. Lo mismo pasó con los auxilios...

**—¿Por qué no fueron con los auxilios de la Comisión? ¿Cómo dejaron el auto tirado en la Cordillera durante dos días?**

—Bueno, nos confiamos en los auxilios de Zunino que hicieron las cosas lo mejor que pudieron. Respecto al auto en la Cordillera tenés razón... vos sabés que eso no se puede hacer y da una mala imagen; pero en ese caso la culpa no fue nuestra.

El espectáculo de ver el auto tirado en la Cordillera por dos días completos trajo muchos comentarios durante el trascurso de la San Juan-Coquimbo. Pero, nosotros, en este caso, culpamos directamente a Ricardo Zunino, que por falta de experiencia o por cierta dosis de irresponsabilidad, dejó el auto solo cuando contaba con un auxilio cada 50

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

kilómetros. Su deber, como piloto de un equipo, hubiese sido el de tratar de regresar la cupé a San Juan y mientras él se dedicaba a esos menesteres, su acompañante, "Cacho" Souza, debería haberse quedado junto al auto. Los autos no se pueden dejar abandonados y mucho menos cuando las fallas no fueron causadas por problemas mecánicos o del vehículo propiamente dicho, sino por un "fuori pista".

**—¿Cómo piensan encarar en lo sucesivo sus participaciones?**

—Como debe hacerse. Estamos organizando el nuevo taller donde terminaremos de mudarnos a fin del mes que viene. Está en avenida Márquez y Panamericana y ahí tenemos espacio y haremos las cosas como queremos. El "organigrama", para llamarlo de alguna manera, está perfecto y todo funciona bien. Entre Balestrini, Grossi, Berghella y yo decidimos qué vamos a hacer. Estudiamos, discutimos y llegamos a una solución de equipo. Nadie hace nada por su cuenta. En la parte motores los responsables son Balestrini y Angel Averguino. Manolo Costas hace chapa y Burgos en los autos en sí o sea hasta el preciso momento en que se colocan los motores sobre los cascos. En repuestos y en electricidad González..., en fin, te das cuenta que hay un responsable en cada sección y todo funciona...; el error lo cometimos nosotros, los que decidimos cuando fuimos a la San Juan-Coquimbo, una carrera donde no debimos estar.

**—¿Quiénes son los pilotos oficiales en forma definitiva? ¿Por qué se barajan muchos nombres...?**

—Los titulares oficiales son Rodríguez Canedo, Pedelaborde y "Cacho" Franco. Mientras tanto también lo tenemos a Néstor García Veiga que anda muy bien. Lo probamos en la San Juan-Coquimbo..., lo vi manejar en el ripio y te puedo asegurar que anda muy seguro y sabe lo que hace. Rodríguez Canedo va a ir a todas. Franco no podrá correr por un tiempo debido al accidente y "Bebe" Pedelaborde también es titular aunque piensa que éste es el último año en automovilismo... Zunino puede ser, pero está haciendo la conscripción.

**—¿Y el apoyo a los particulares?**

—En eso estamos. En la Vuelta de la Manzana vamos a apoyar a Roberto Pachelo. Le pagaremos la estadía, le haremos auxilio y todo lo que necesite. Además pensamos seguir haciéndolo durante todo el año. Mañana es Pachelo, pasado será Di Nezio, dentro de una semana Boyadjián. Y en cualquier momento los llamamos y les damos un motor. Para fines de abril vamos a tener veinte motores listos con 120 HP... ¡Ah!... y te voy a dar la precisa sobre los motores Fiat de F. 2: en la primera prueba arrojaron una potencia de 135 HP... y vamos a seguir superándonos.




**El taller cambiará de lugar. Panamericana y avenida Márquez para fines de mes. Nuevo horizonte para la gente de Fiat. Habrá que esperar.**

**Izquierda:**
**Miguel Angel Galluzzi, gerente de la Comisión de Concesionarios Fiat. No repetir errores cometidos en el futuro.**

**—¿Quiénes eligen los pilotos?**

—Por el momento la Comisión Directiva pero es posible que pase a manos de Grossi, es decir que amplíen nuestras facultades con respecto a la elección de pilotos.

**—¿Reutemann?**

—No correrá más en el equipo, salvo que se acerque a la CCF y diga que quiere integrar otra vez el equipo.

**—¿Cuánto se les paga a los pilotos... si es que están mensualizados?**

—Mensualizados no están. Se les paga una prima de partida que asciende a los 100.000 pesos por carrera.

**—¿Qué piensan del futuro?**

—Tenemos mucha fe y creo que eso es lo más importante. En cinco o seis meses más vamos a tener todo listo y te puedo asegurar que va a ser uno de los mejores equipos del país.

**—¿Qué pensás del equipo Peugeot?**

—Que es un equipo ejemplar, muy bien organizado, pero que les vamos a dar guerra.

Así andan las cosas por la calle Godoy Cruz. Reconociendo errores y tratando de no repetirlos. Don Américo Grossi dibuja levas en sus ratos libres y curvas de potencias en papel milimetrado. El equipo Fiat parece estar tan firme como antes y de esta manera se desvirtúan los rumores. Hemos cumplido.





La calidad internacional de PISTONES MAHLE, es el resultado de la experiencia y capacidad puesta al servicio de un producto de insuperable rendimiento. PISTONES MAHLE ofrecen – en todas sus líneas – solidez, mayor resistencia al desgaste y una larga vida útil, bajo las más severas condiciones de uso.

**PISTONES DE FUNDICION Y FORJADOS**

**MAHLE**

*la más alta calidad*

Fabricantes y Unicos Distribuidores **BUXTON S.A.**

CALLE 99 (GÜEMES) N° 747 - SAN MARTIN - PROV. DE BS. AS.
TEL. 755-4516/4587/4618/4659/4738 y 4774

# TC SIN LIEBRES

## Inaudita resolución. Por no cumplir -ahora- con cierto requisito reglamentario de dudosa comprobación quedan excluidas de las carreras de TC las Liebres II y III




De golpe un impacto conmovió a todo el medio automovilístico: **ni las Liebres II ni las Liebres III pueden competir en TC.** ¿Por qué? Por culpa de una flamante **interpretación técnica** que determina **qué es la cola del auto y qué el habitáculo** y por cuya causa quedan fuera del reglamento de TC las Liebres II y las Liebres III en primer lugar, y posiblemente varios otros autos más si se aplica estrictamente esa medida.

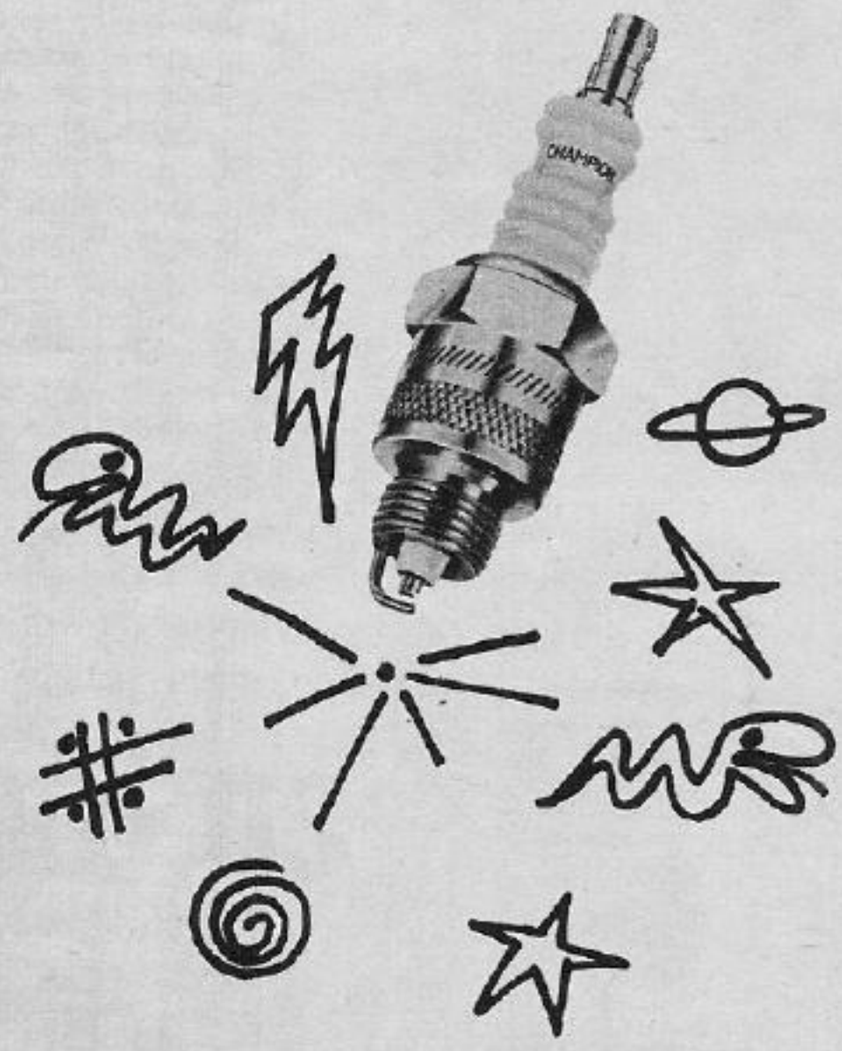
Surge inmediatamente una pregunta: si el reglamento de TC es el mismo que regía en 1967 y la Liebre II fue el auto campeón del año, ¿cómo no pueden correr ahora? La explicación es la siguiente: el reglamento pide que el habitáculo debe ser de chapa y la parte de plástico sólo puede comenzar en la cola. Y ahora se dictaminó que la cola comienza en la prolongación vertical del eje trasero. Por lo tanto, hasta ahí el techo debe ser de chapa y las Liebres no lo tienen.

Por supuesto los corredores perjudicados están terriblemente alarmados e indignados —con plena razón— y otro tanto sucede con Pronello, constructor de todos estos autos que ahora, sorpresivamente, quedan "fuera de la ley". En cama por culpa de una hepatitis, Heriberto Pronelo se pasó, sin embargo, la semana pasada con reglamentos en mano y hablando por teléfono con medio mundo, tratando de aclarar una cuestión bastante oscura.

—Hasta ahora no he podido hablar con el comodoro Baca; hoy lo llamé seis veces. Hablo con Sierra y resulta que él no está en la comisión técnica; pero yo pregunto ¿quién está en la comisión técnica? Yo, sinceramente, no sé con quién hablar. Y resulta que a todo esto un auto campeón como es la Liebre II y varios ejemplares de Liebres III quedan excluidos de la categoría. Es una cosa increíble. Continuamos con la arbitrariedad total. Si, efectivamente, el reglamento pide techo de chapa, yo pregunto ¿quién es el que puede determinar dónde empieza la cola de un automóvil? ¿Cómo un auto que corrió durante dos años perfectamente, ahora no puede correr? Te juro que a veces me pongo a pensar si se quiere favorecer a alguien, pero no alcanzo a comprender a quién. Aparte no se sabe con quién hablar, ni qué hacer.

La indignación de Pronello es plenamente justificada. En este momento la CADAD no tiene una comisión técnica formada. Un informante que nos pidió especialmente que no se revelara su nombre nos aseguró que estará formada en poco tiempo más, pero que por ahora no podía mencionar a los probables integrantes. Si no está integrada una comisión especializada, ¿cómo pueden tomar una resolución de orden técnico como es la estimación de habitáculo-cola, algo verdaderamente absurdo? ¿Quién lo determinó, aparte? Se dice que un profesor universitario. Pero además de ser muy idóneo en su profesión, el mejor ingeniero puede lesionar con una resolución así los intereses ya existentes y que existen o existían en forma perfectamente legal. Si el constructor no sabía antes que una persona estimaba que la cola comienza sobre la prolongación del eje trasero, no podía construir sus autos pensando en esa posibilidad. Por otro lado, el mejor reglamento puede fallar si se lo trata con exquisitez legalista o agregados no muy claros. Y la determinación que comentamos es bastante oscura.

Por ahora, las Liebres II y III no pueden correr. Otros autos están en la misma situación. El hecho es que esto va a traer una "cola" bastante grande. Y si bien es cierto que defendemos el legalismo, hay que aclarar también, que en aras de la legalidad, se llega a la arbitrariedad. Y para colmo sin una comisión técnica. Después de Venado Tuerto la situación deberá terminar en un final lógico.


*Advertencia para automovilistas*

**No permita que sus nuevas bujías Champion reciban herencias injustas.** Cuando usted cambia bujías y nota fallas al poco tiempo, parece natural que culpe a las bujías nuevas. Pero ellas son inocentes. Sucede que las anteriores trabajaron más tiempo del aconsejable. Las deficientes condiciones de combustión en las que funcionaron, originó el desprendimiento de un sedimento carbonífero que fué a depositarse en los cilindros del motor. El encendido correcto de las bujías nuevas, hace que dicho sedimento se fusione al aislador - siendo luego casi imposible de eliminar - ocasionando cortocircuitos y otros daños. Esto puede ocurrirle hasta con sus bujías Champion. **Sr. automovilista: para salvar estos inconvenientes revise sus bujías periódicamente* y cámbielas antes que comiencen a fallar. Esto evitará serios trastornos a su motor.**



CHAMPION

*Se recomienda su revisión cada 5.000 Kms.


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Si su cuñado no entiende que quiere decir Twin-I-Beam, no se enfurezca.

Estimado Señor X:

Su cuñado puede creer que Twin-I-Beam es el nombre de un pirata chino y no el del doble eje delantero de su pick-up. A usted no tiene que importarle. El tiene buenas intenciones. De modo que si tiene un compromiso, préstele lo mismo la F-100. Aclárele que la pick-up F-100 puede andar por malos caminos, muy cargada, pero que eso no es absolutamente necesario. Cuando oiga que la pone en marcha (ay!), quédese tranquilo. La caja de cambios es tan resistente que hasta un atolondrado puede manejar la F-100 sin problemas. Eso sí, córralo antes de que arranque y recuérdele que en la Argentina, desde 1946, el tránsito es por la derecha. Háganos saber cómo le fue.

Cordialmente: Su Concesionario Ford



# Pick-up Ford F-100

Ford

CALIDAD EN ACCION

"Felizmente Ford" por LR3 Radio Belgrano. Lunes a Viernes de 8.00 a 9.00 hs.

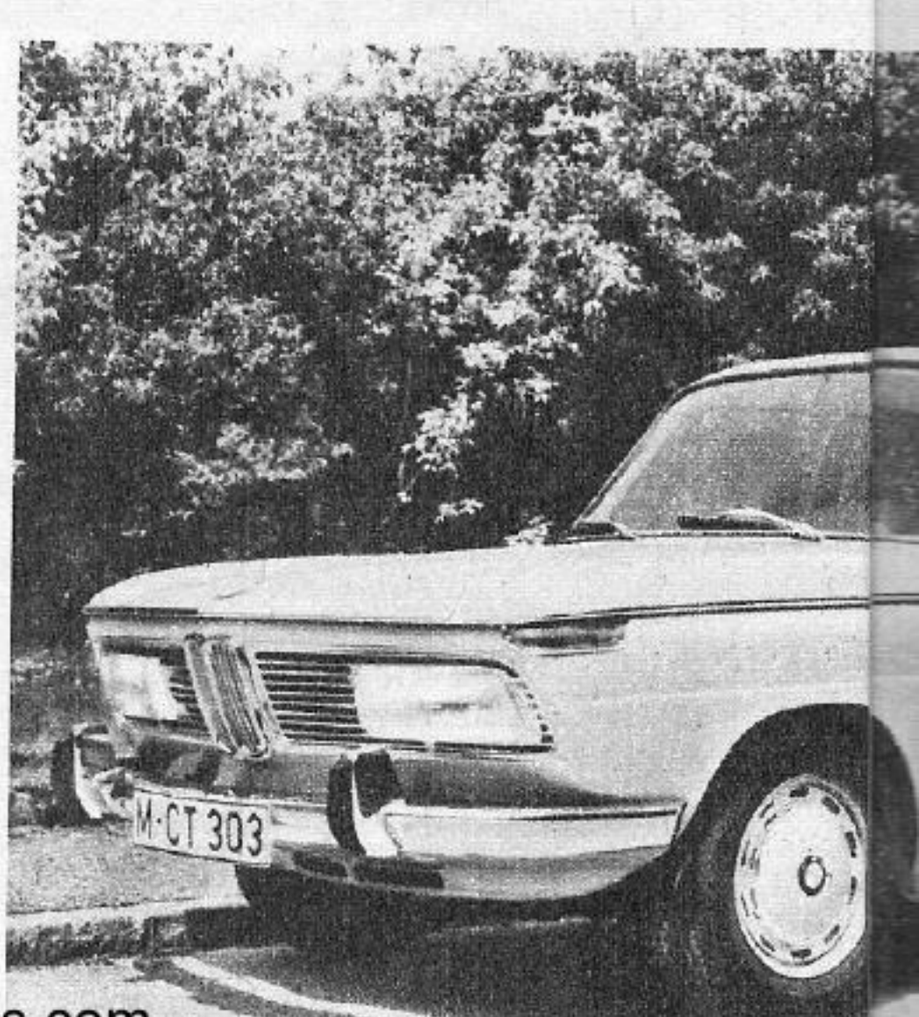
Miembro de ADEFA

# BMW
# OVER V










http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Destruida y desmembrada dos veces a causa de la guerra, BMW resurgió de entre los escombros para seguir produciendo autos de igual calidad a los que le dieran su anterior prestigio, hoy sólidamente cimentado.

*por CESAR MARIO SORKIN*




**El 1600 TI es una versión "corregida y aumentada" del 1600, bastante más corsa que su predecesor.**
**MOTOR. Cuatro en línea (84 x 71 mm); 1573 cm³; relación de compresión: 9,5:1; potencia máxima: 118 HP a 6200 rpm. Cigüeñal 5 bancadas. Dos carburadores Solex.**
**PERFORMANCE: Velocidad máxima: 175 km/h.**

**Abajo, izquierda:**
**El BMW 2002 (capicúa) responde al mismo aspecto exterior común a muchos modelos de la línea, salvo leves cambios en la parrilla.**
**MOTOR: cuatro cilindros en línea (89 x 80 mm); 1990 cm³; relación de compresión: 8,5:1; potencia máxima: 113 HP a 5800 rpm.**
**PERFORMANCE: Velocidad máxima: 170 km/h.**

**Abajo, centro:**
**El 2000 es una Berlina de 2 litros, derivada del 1800.**
**MOTOR. cuatro cilindros en línea (en síntesis, es el mismo motor que equipa al 2002, variando la capacidad del cárter y la cantidad de carburadores, que son dos Solex 40 PHH).**
**PERFORMANCE: Velocidad máxima: 168 km/h.**

**El modelo de mayor capacidad cúbica es el 2800 CS. Su dibujo corresponde al hábil lápiz de Bertone.**
**MOTOR: 6 cilindros en línea (80 x 58 mm); 2778 cm³; relación de compresión: 9,8:1; potencia máxima: 170 HP a 5700 rpm. Cigüeñal 7 bancadas.**
**PERFORMANCE: Velocidad máxima: 200 km/h.**

Todos sabemos qué es un BMW. Lo que no todos sabemos es qué significa la sigla y el porqué de su emblema y sus colores. Si bien en esta nota tenemos la intención de presentar los modelos que la firma alemana lanza para el recientemente inaugurado año '69, no viene mal hacer un poco de historia —breve y sencilla, pero emotiva— de la importante fábrica tedesca. La sigla responde al nombre "Bayerische Motoren Werke" —Fábrica de Motores Bavariana—; el emblema, un círculo dividido en cuatro partes iguales, simboliza una hélice en rotación, ya que la fábrica comenzó produciendo motores de aviación. Los colores azul y blanco, son los colores del escudo de la provincia de Bavaria.

En marzo de 1916, Gustav Otto, precursor y fundador de la empresa, con el concurso de W. Rapp, constructor de motores, pusieron en funcionamiento la fábrica, entregando a la Luftwaffe motores especiales para gran altura, de seis cilindros y un solo árbol de levas a la cabeza. La guerra absorbía el total de la producción, a pesar de lo cual los aliados derrotaron al imperio alemán, ordenando la destrucción total de la fábrica después del armisticio. A partir de 1920 la fábrica reinició su producción; los aviones impulsados por motores BMW conquistaron muchos records, inclusive el primer vuelo alemán a través del Atlántico, realizado por un Dornier que aterrizó en Nueva York.

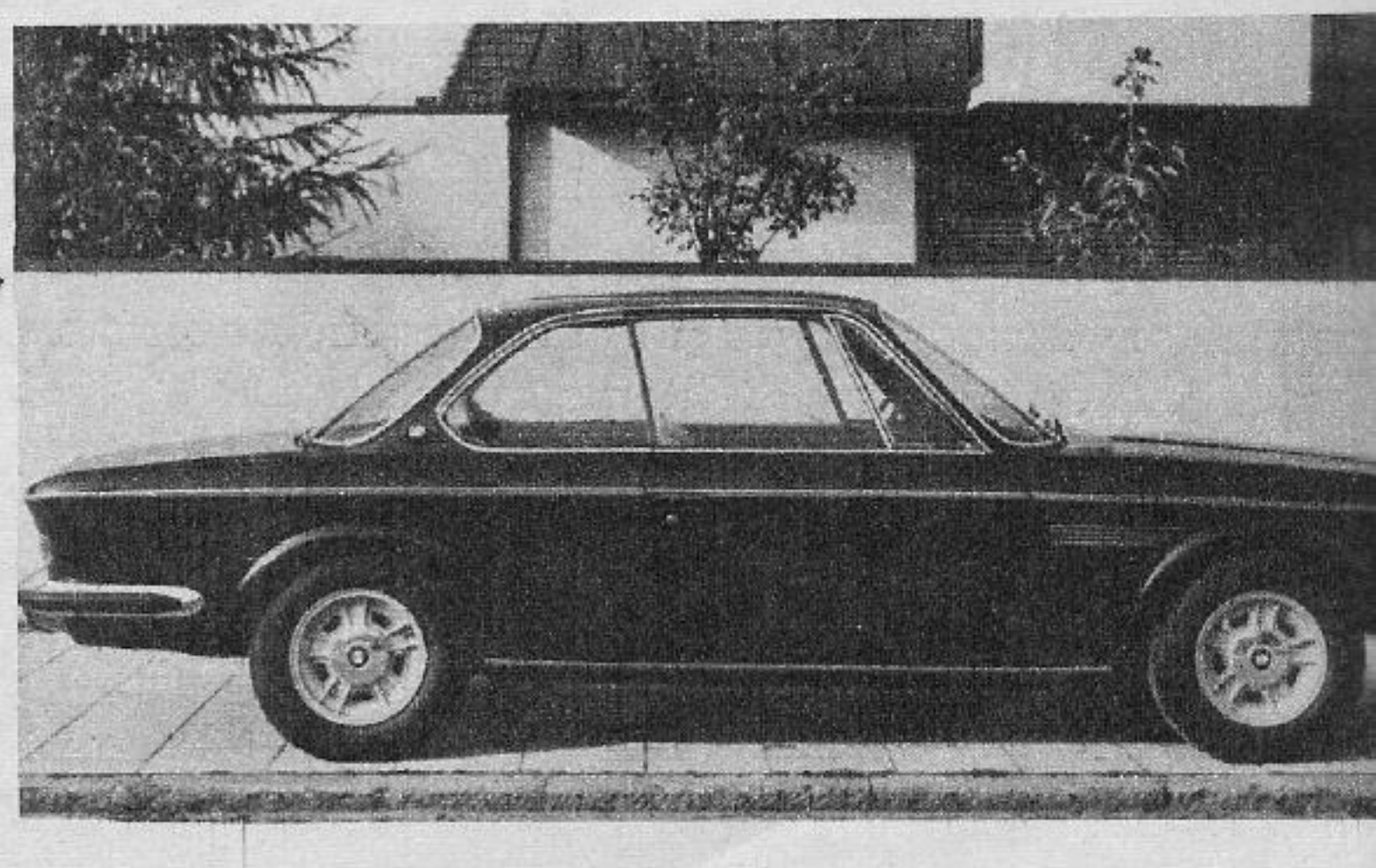
El primer automóvil realizado fue el Dixi, que en realidad se trataba de un Austin 7, producido bajo licencia, con algunas modificaciones no substanciales. Desde 1928 al '32 se mantuvo el auto en línea de producción, siendo reemplazado por un modelo al que se le había aumentado la cilindrada a 795 cm³, que se llamó AM4, y que resultó ganador de la carera de 5 días a través de los Alpes. Se produjo desde el año '32 al '34.

El primer BMW realmente diseñado y elaborado en Alemania resultó consecuencia del trabajo de un ingeniero austríaco: Fritz Fiedler. Como particularidades para la época, se destacaban un nuevo diseño de chasis tubular, semiejes adelante y atrás con motor de 4 cilindros. La producción de motores de cuatro cilindros se vio complementada por la de seis. Paralelamente se producían, a mediados de 1930, los modelos 845 cm³, Type 309; el 1490 cm³, Type 315, ambos con motores cuatro en línea, y el seis cilindros 1911 cm³, Type 319. Alrededor del '36, la capacidad cúbica del Type 319 fue llevada a 1971 cm³. Este motor formó parte de las líneas normales de producción hasta casi 1962.

Aquí es donde la historia de BMW comienza a internacionalizarse. En 1933 los hermanos Aldington, que habían tomado a su cargo la producción de los Frazer-Nash en Inglaterra, vieron el equipo de carreras que BMW había formado. Parece que les gustó mucho; tanto, que decidieron importar réplicas en lugar de continuar con la construcción de un nuevo Frazer-Nash que habían proyectado y comenzaban a elaborar. Este fue el "beginning", el comienzo de la era del BMW 328 Mille Miglia; hasta los albores de la 2ª Guerra, los 328 resultaban realmente invencibles en su categoría.

En cuanto la guerra hubo arrasado a Alemania, desmembrado a Europa y desunido al resto del mundo, los Aldington quisieron rescatar algo de aquel terrible saldo negativo. Intentaron reunir a quienes ha-

→





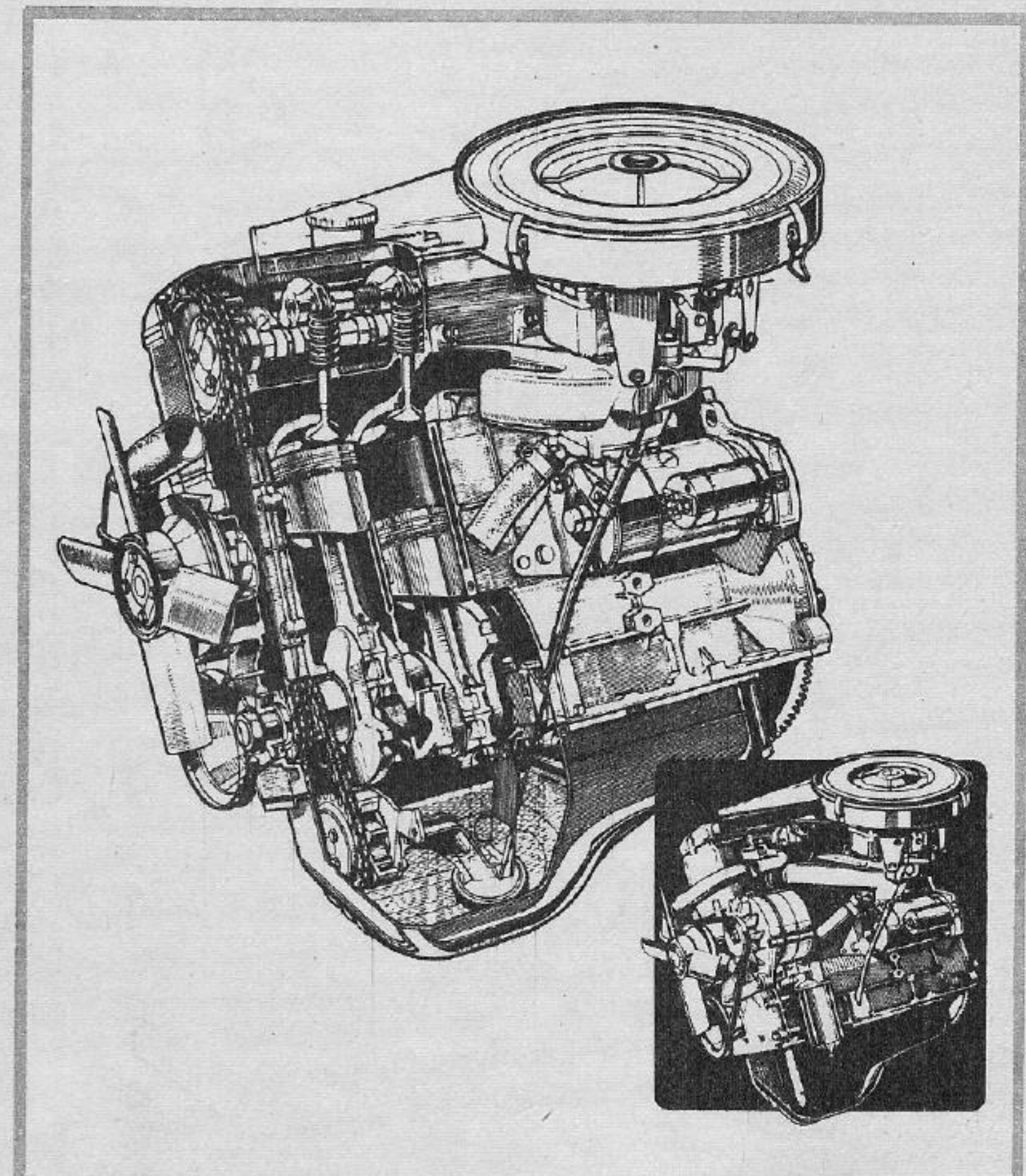
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# BMW 2002
# FRUA

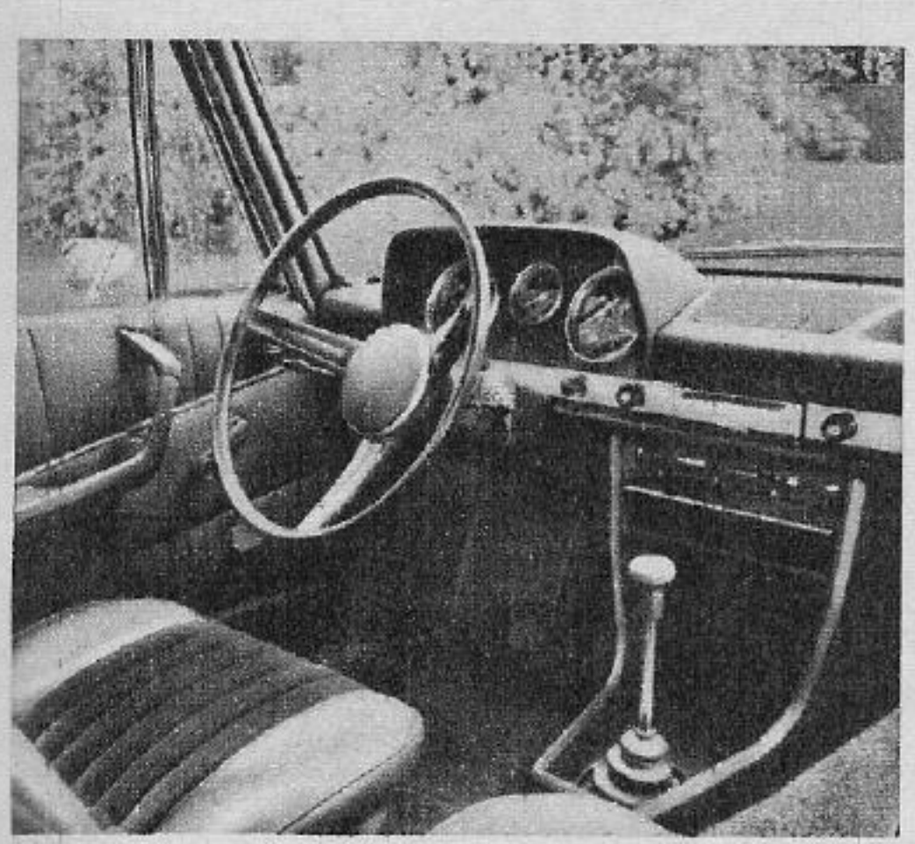


bían formado parte de BMW —diseñadores, técnicos— para llevarlos a trabajar a Inglaterra. Las autoridades de ocupación, cumpliendo rigurosamente las leyes instauradas, dejaron partir solamente al doctor Fiedler, posiblemente tomando en consideración su origen austríaco. Frazer-Nash pasó a ser, por ese entonces, subsidiaria de Bristol Cars. El motor 328 se mantuvo en producción hasta mucho después de finalizada la guerra, y equipó no sólo al Bristol 400 —un BMW 328 reelaborado— sino también al A.C. Ace, Aceca y Greyhound. En los primeros 10 años posteriores a la guerra los Bristol resultaron tan exitosos como lo habían sido los 328 antes del conflicto.

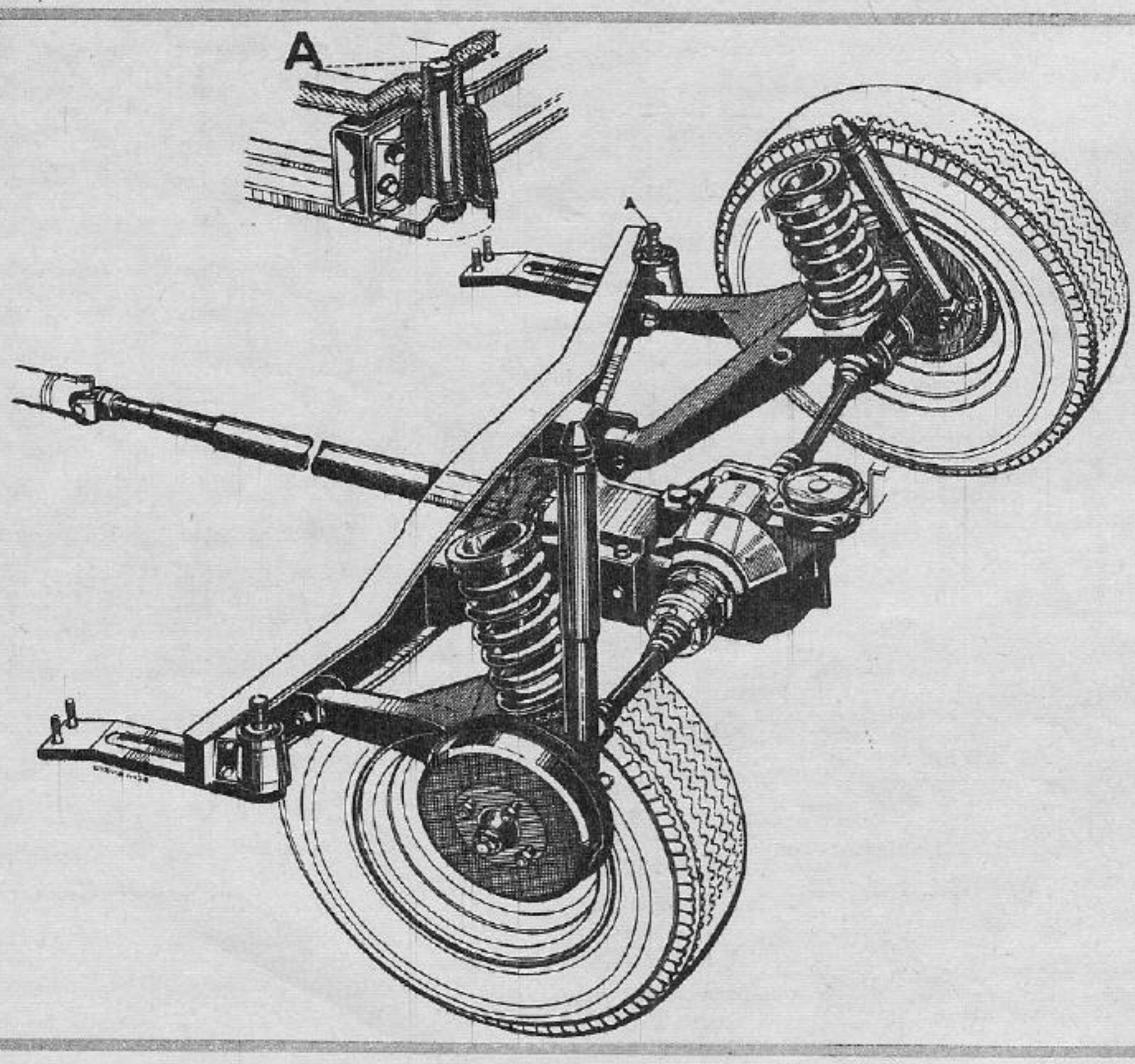
El resto de la historia de BMW es tan reciente que resulta difícil



**Parcial del panel de instrumentos e interior del 2000 Tilux, versión lujosa del 2000 standard.**





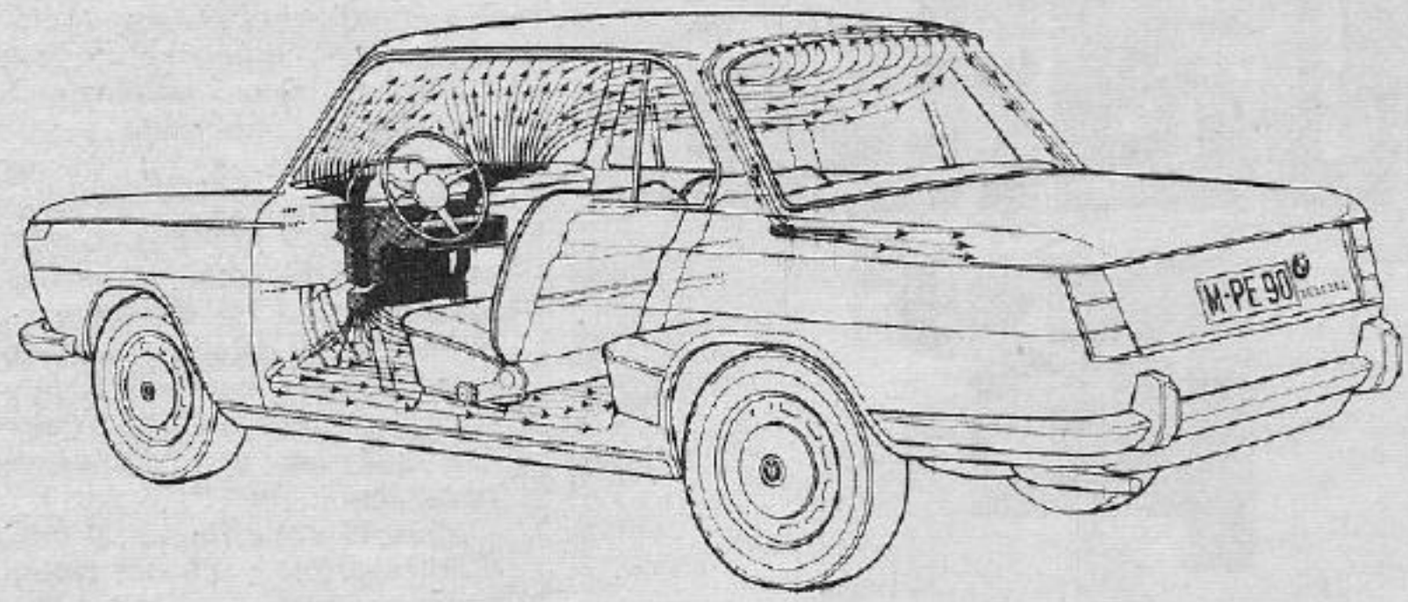



**Arriba, izquierda: Corte del motor que equipa a los BMW 1800. Se puede ubicar claramente la disposición del árbol de levas, a la cabeza, y otras chucherías.**

**Arriba, derecha: Gráfico que permite apreciar el flujo de aire que favorece la climatización integral del habitáculo. En este caso corresponde a un 1800/2000.**

**Lo que a simple vista parece un conjunto de suspensión es, efectivamente, un conjunto de suspensión. En este caso, la del modelo 2000, que se caracteriza por el detalle A, que muestra la vinculación elástica del puente que sostiene las fijaciones de los brazos de la suspensión trasera y el diferencial.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




fábrica con cuatro ruedas, una de auxilio, motor, piso y techo. Lo cual es meritorio, si tenemos en cuenta que dentro de poco algunos avivados van a ofrecer el volante como equipo opcional...

## CARACTERISTICAS TECNICAS

Como dijéramos anteriormente, presentaremos los que han cambiado algunas de sus características. Comenzaremos, como corresponde, por el que se nos ocurre, y terminaremos justo en el último. Aprovechamos la oportunidad para despedirnos cordialmente de ustedes hasta la próxima nota, donde los pondremos al tanto de la importancia de la remolacha azucarera y su relación con el desarrollo industrial de Samoa meridional.

contario como historia. Los autos volvieron a fabricarse nuevamente en 1951, iniciándose la producción con las microcoupés Isetta, y los que luego conociéramos en nuestro país como De Carlo 600. Actualmente BMW emplea a 15.000 personas que se distribuyen en tres plantas y cinco subsidiarias. La producción diaria alcanza las 500 unidades. De su producción actual nos ocuparemos en lo que queda de espacio. ¿Está bien? Bueno... adelante, entonces.

## BMW 1969

La línea completa se compone con los siguientes modelos: 1600-2; 1600 TI; 2002; 1600 GT; 1800; 2000; 2000 TI; 2000 Tilux; 2000 CS; 2000 C Automatic; 2000 C y 2800 CS. Nos ocuparemos solamente de los que han cambiado en algún sentido con respecto a los del '68.

Las carrocerías están totalmente construidas en acero, con refuerzos estructurales convenientemente dispuestos para absorber la energía en caso de impacto eventual y facilitar la deformación del casco progresivamente. El bastidor, solidario a los paneles superiores de la carrocería, encuadra al BMW dentro de los monocascos, autoportantes, monocoque o como más le guste denominarlos, siempre que utilice cualquiera de las denominaciones anteriores.

El sistema de dirección es también común a todos los modelos; se trata de un sistema ZF-Gemmer, con rodillo sin fin y barra triple de acoplamiento a las ruedas.

Todos traen el siguiente equipo de accesorios: Velocímetro con cuentakilómetros totalizador de recorridos parciales; instrumento combinado para determinar la temperatura del agua, el nivel de combustible, las luces de posición, la carga de batería, la presión del aceite y el sentido de encendido de la luz de viraje (guiñada). Reloj eléctrico, iluminación de intensidad regulable en los instrumentos y encendedor de cigarrillos. Uniones roscadas para cinturones de seguridad, asientos rebatibles y baúl iluminado. Además, todos vienen de





Grumete deja una película brillante sobre la pintura de los automóviles y la superficie de los muebles. Grumete por su doble utilidad no tiene competencia. Realce la pintura o lustre con

GRUMETE 13

LUSTRE LIQUIDO CON SILICONES

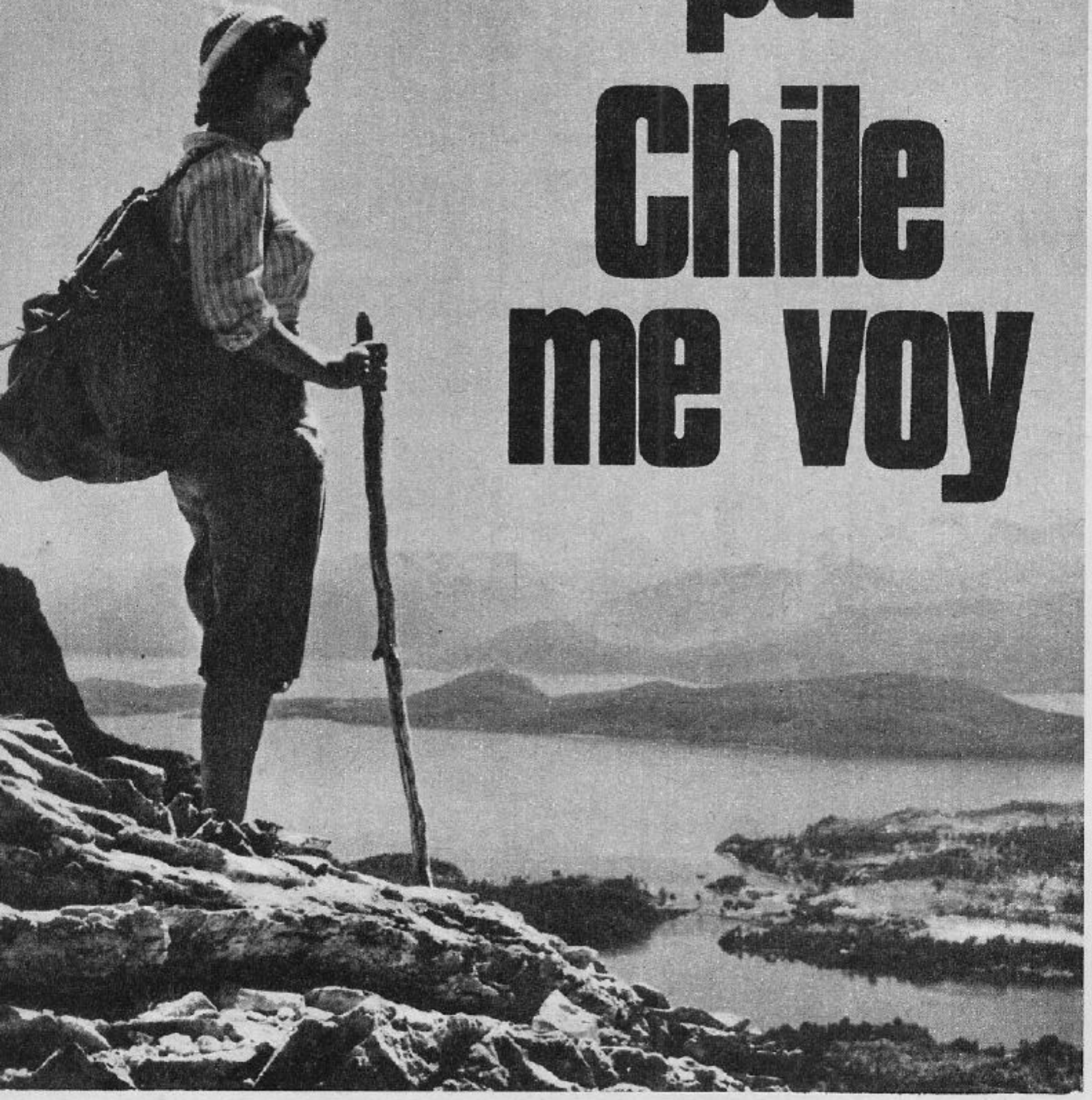
**Repele el polvo y la suciedad, no se pega, AHORRA LAVADOS.**

Toda la línea Grumete es irreemplazable por su brillante calidad.
GRUMETE 16 - GRUMETE 18 - GRUMETE 14 - GRUMETE LIMPIAMANOS.

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

Parabrisas
CORSA
turismo, camping y deportes regionales

# cuando pa' Chile me voy



## Campamentos en la zona lacustre argentina y chilena. Cruce de frontera, trámites y detalles prácticos.

En carpa cerrada no entran... bichos.



### LOS CAMPAMENTOS CORSAS

Con la presente entrega iniciamos una serie de notas sobre *"camping corsa"*, es decir, íntimamente ligado al quehacer diario de esta *"honorable"* redacción (mucho ruido y... muchas nueces). A tal fin hemos formado un equipo de *"fierro"* integrado por grandes gomías del camping, del miniturismo y de toda la gama de deportes regionales, léase: pesca, caza, esquí, motonáutica, caza submarina, buceo y otras cositas relacionadas con las condiciones naturales del lugar.

Abre la serie Ramón Alcayaga; el infrascripto viajó por Neuquén, pasó a Chile y ya en el trasandino país siguió haciendo camping y recogiendo experiencia para usted, amigo lector, que —como dice el gomía Cando— es nuestro copiloto.

Y hablando de copiloto, nos parecería muy interesante que todos los lectores con experiencias campísticas nos escribieran (si es con buenas fotos mejor) para recomendarnos lugares del camping que consideren de interés, y también para decirnos donde les "echaron los perros", pues uno de los objetivos de estas notas es desenmascarar a quienes traban el desarrollo del camping en nuestro país, oponiéndose a un auténtico conocimiento del mismo, pues el camping es una "geografía en vivo" y a esta escuelita al aire libre la pensamos defender. Fin de la filosofía y comienza el primer acto.

### EN BUSCA DEL ESCENARIO

En la confluencia de los ríos Neuquén y Limay nace el segundo río de importancia en el país: el río Negro. La ciudad de Neuquén, fundada durante la épica conquista del desierto, se recuesta sobre la confluencia de estos ríos. Más allá y más acá, los álamos recortan su silueta señalando la presencia del hombre: manzanos, perales y una excelente ruta hace accesible el paisaje del valle superior del río Negro, como se lo denomina.

Los corsas residentes allí y los que se animen en plan de turismo por aquella zona para ver cuán grande y bella es la patria, tienen por delante una excursión-circuito que los trasladará hasta el otro lado de los Andes. Es conveniente darse una vueltita para ver aunque sea el dique Contraalmirante Cordero (50 km de Neuquén), visitar el club El Biguá, donde podrá acampar y bañarse en la margen del Limay y comer uno (o varios) asados de película, mientras en la ciudad le dan una revisadita al coche (no olvide que lo que tiene por delante es nada más ni nada menos que la Cordillera de los Andes). Si quiere perder una jornada y tener un anticipo de lo que verá



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## DISTANCIA EN KILOMETROS ENTRE NEUQUEN Y VILLARRICA

| | N | Z | J. de los A. | S. M. de los A. | H | Lag. L | P. T | P | V |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Neuquén ..... | — | 230 | 414 | 454 | 436 | 468 | 483 | 572 | 600 |
| Zapala ..... | 230 | — | 184 | 224 | 206 | 238 | 253 | 342 | 370 |
| Junín de los Andes ..... | 414 | 184 | — | 40 | 22 | 49 | 69 | 158 | 185 |
| San Martín de los Andes | 454 | 224 | 40 | — | 62 | 19 | 109 | 198 | 225 |
| Huechulaufquén ..... | 436 | 206 | 22 | 62 | — | 71 | 91 | 180 | 207 |
| Lago Lolog ..... | 468 | 238 | 49 | 19 | 71 | — | 118 | 207 | 234 |
| Paso Tromen ..... | 483 | 253 | 69 | 109 | 91 | 118 | — | 89 | 116 |
| Pucón ..... | 572 | 342 | 158 | 198 | 180 | 207 | 89 | — | 27 |
| Villarrica ..... | 600 | 370 | 185 | 225 | 207 | 234 | 116 | 27 | — |

más adelante, anímese hasta el lago Pellegrini; no lo defraudará.

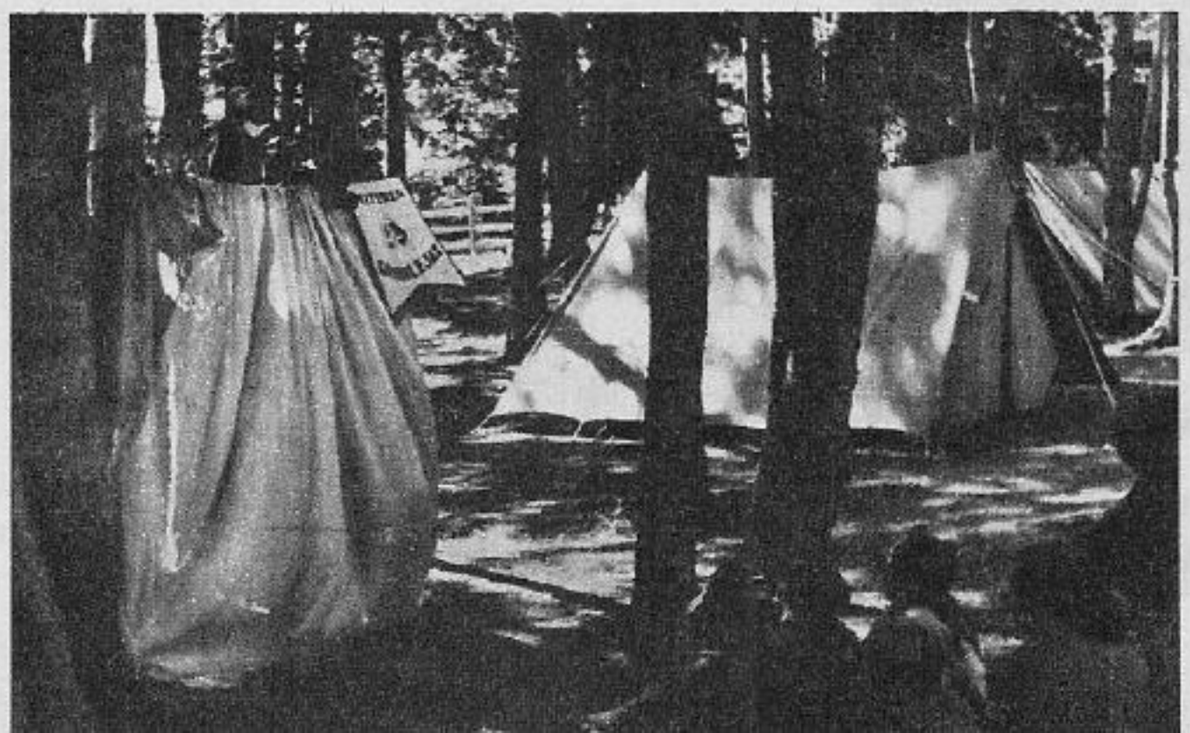
La ruta 40 (en inmejorables condiciones) nos llevará hasta Zapala, donde si sale temprano de Neuquén podrá almorzar en cualquiera de los restaurantes que están a los costados de la ruta. Sin embargo los camioneros (y ellos saben por qué) tienen elegido uno que da sobre la salida de la ciudad; es muy fácil individualizarlo (la cola de los camiones y los acoplados son suficiente comentario). Al salir de Zapala verán dibujado contra el horizonte el macizo andino. Apretando el fierro, cuidándose en las curvas y sobre todo en la bajada del Manzano y la Rinconada (revisar frenos antes de salir de la ciudad de Neuquén), apreciarán que La Rinconada es el fin de la cinta asfáltica. Nos restan hasta San Martín de los Andes 70 km. El mejorado es bueno sin llegar a excelente; por lo que tampoco ofrecerá dificultades. Pasando previamente por Junín de los Andes se arriba a la particularísima ciudad de San Martín de los Andes. Su clima, clemente en invierno, cálido sin ser irritante en verano, es piedra principal del andamiaje turístico de la provincia. En las goteras de la ciudad, como diría un corsa que conozco, se encuentra el esplendoroso lago Lacar.

## EN UNA PEQUEÑA CARPA

Con el fierro y la pata exhausta, los ojos consados de tanto viaje nos tendemos en el fresco pastito, mientras nos crece la pura contemplación, que por algo se inventó la flaca. Pero ... como somos gente de alma pura que ama por igual a la naturaleza, ya sea en forma de árbol, lago o minifalda, nos ponemos (que se viene la noche) a armar la carpa. En la misma orilla del lago, cruzando un riacho a través de un puentecito "propio propio" de las películas de Walt Disney, hay un lugar bastante protegido y concurrido. Si decide tender su carpa allí tendrá un beneficio: es gratuito, pero no cuenta con servicios sanitarios. Los almacenes y pulperías más próximas se hallan a seis o siete cuadras. Ideal el sitio por la cercanía del lago, pero un poco alejado del centro del pueblo (1 km). Leña y agua (no del riacho, sino del lago) abundante y barata. Si no le gusta la orilla por las razones antedichas y ésta que a veces se torna fundamental: el viento se pone fulero y mañoso y hay que andar revisando la carpa, no sea que en un descuido salgamos como los ángeles, volando. El Automóvil Club Argentino dispone en la entrada del pueblo un autocamping dotado con las comodidades imprescindibles —duchas, baños, centro de compras— a los precios normales del consumidor capitalino. Decidido el lugar de acampada, que puede ser también en las cercanías de la central eléctrica de San Martín de los Andes, o en la margen derecha del lago en los faldeos del cerro, o, en última instancia, si llega de noche y llueve o no tiene ganas de tender la carpa en el hotel Lacar ($ 1.200 p/p) y si no encuentra alojamiento y está desesperado, el cuartel de bomberos ofrece, para autocampistas sin rumbo, alojamiento por una noche. Instalados en cualquiera de estos sitios, nos toca organizar, y sobre todo planificar, nuestros días por esas latitudes.

La primera excursión puede ser hacia el lago Huechulafquén, a 62 km de donde clavamos triunfalmente nuestra carpa. Se sale de mañana, bien tempranito, "con la fresca", y se enfila la trompa de nuestro amadísimo racer hacia la ruta 40, repasaremos Junín de los Andes, y a la altura del cuartel del Ejército, torceremos hacia la cordillera; de Junín son apenas 22 km de buen mejorado y espléndido paisaje. El lago, bueno, somos ya un poco grandes para que nos cuenten cuentos de hadas, sin embargo, les aseguro que el lugarejo lo merece. Si gusta mucho del sitio puede acampar, hay hosterías, los lugareños son un dechado de buenas costumbres (no les aconsejo dejar nada fuera de la carpa); pero carece el sitio de la infraestructura imprescindible. Faltan servicios sanitarios, duchas. El paseo, a pesar de estas carencias, es un himno a la hermosura. Pero regresaremos para San Martín, donde dejamos transitoriamente abandonada nuestra carpa. El lago Lolog (19 km) puede ser nuestra segunda aventura. Un puñado de entusiastas los ha tornado lugar de su preferencia. Pequeño, apacible, bello, circundado por una naturaleza que se hace dócil en sus costas, y el aire suave, liviano, lo tornan el preferido para el auto-camping. Pero como el Huechulafquén carece de esas *carencias* que hacen de nuestros lagos, salvo excepciones, un lugar donde todavía todo está por hacerse.

Teatro de títeres en el campamento modelo de Villa la Angostura.



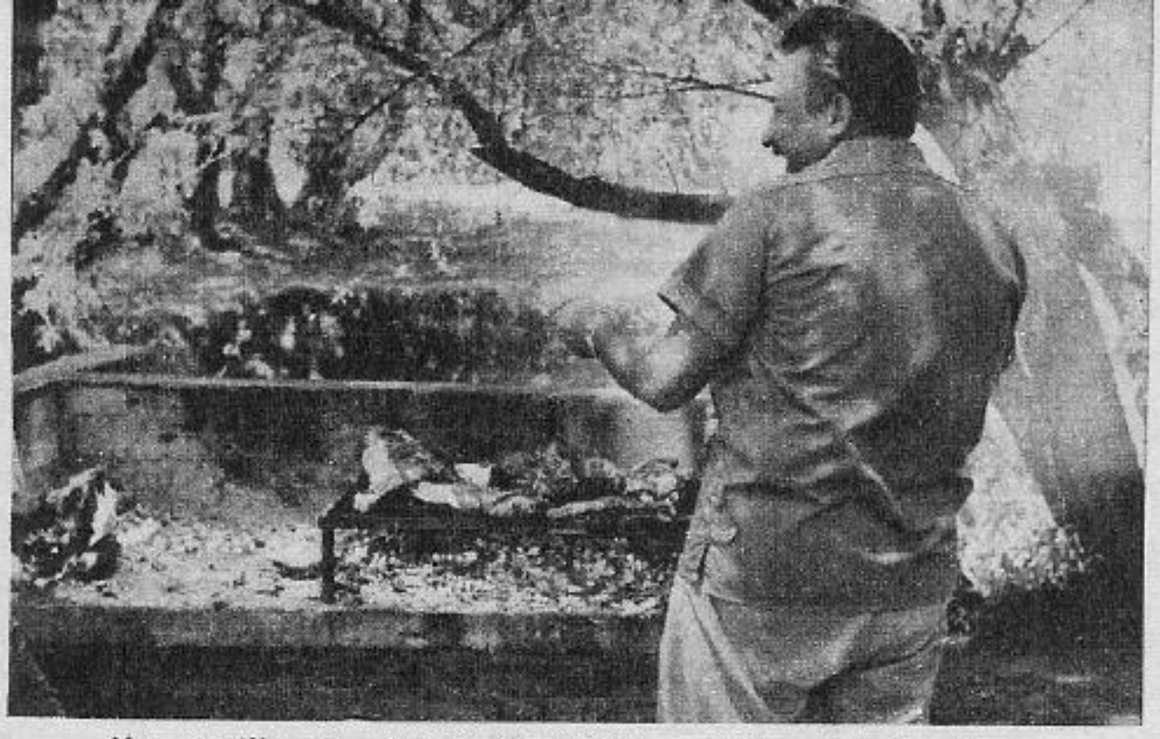
Hallará, en cambio, hosterías, almacenes, sensacionales paisajes que dejarán muda (sin rollo) a su cámara fotográfica. Recorridas las márgenes de estos lagos, sobre todo la del Lacar, en su margen derecha, donde la inteligente Dirección de Turismo Municipal abrió un sendero (transitable a pie solamente, futura carretera mañana) en los faldeos del cerro. Disfrutará entonces de un inolvidable panorama en tridimensión, abajo, cada vez más abajo, el lago Lacar; en su extremo la ciudad de San Martín de los Andes, y de pronto el ensanche del lago divisándose cada vez más nítidamente la conformación del mismo: una ese que se alarga en forma de femenina serpiente hacia la frontera con Chile; donde desembocan sus aguas al unirse con el río Calle Calle que, a su vez, desemboca en el furioso océano Pacífico. Como excursión de despedida podemos tentar la náutica: desde el embarcadero del lago Lacar hay un servicio de lancha hasta Hua-Hum con combinación hacia Chile (por lago Pirehueico y Panguipulli, sitio preferido por lo barato $ 1.500) por los mochileros que van y vienen de Chile. La navegación por el Lacar es una caja de sorpresas donde se unirá lo insólito e increíble del paisaje con alguna ola de regular tamaño que nos mojará la cara. La travesía, unas diez horas entre ida y vuelta ($ 900), no resulta cara si pensamos que el viaje resultará inolvidable. Agotados, visitados cada uno de los lugares (concurrir a la Dirección de Parques Nacionales o a la Dirección Municipal de Turismo), en ambos sitios la cordialidad, la atención y la detallada explicación de las posibilidades turísticas de la zona, les harán sentir que, por suerte, despunta en nuestro país una conciencia turística.

Sin embargo, ya comenzamos a sentir que nos falta el bocado que no habíamos decidido comer: la excursión, el safari, más apasionante para un corsa: cruzar con las manos al volante la épica y fastuosa cordillera.

## CUANDO PA' CHILE ME VOY

Munidos de la hoja de ruta que facilita el Automóvil Club Argentino, saldremos, previa despedida que hará la patrona por el centro de compras de San Martín (pulóveres, artesanías indígenas, chocolates, mantas, todo muy barato) rumbo al lago Tromen. Se retoma, como cuando fuimos al Huechulafquén y quedamos impresionados con el nevado-nevado volcán Lanin, la ruta 40 hasta Junín de los Andes. A la altura del cuartel del Ejército, pero cruzando el río Chimehuín (ver Parabrisas Corsa

→



Un asadito en el club El Biguá, a orillas del río Limay.

Nº 144), en sentido contrario (hacia la cordillera) del que sigue la ruta 40, se abre la ruta provincial que nos llevará al lago Tromen y al puesto de Gendarmería Nacional. Previamente a la salida nos convendrá dar una revisada a nuestros documentos. Para cruzar la frontera es imprescindible: cédula de identidad, Tríptico del Automóvil Club Argentino, vacuna internacional y ... *escudos chilenos*, la cantidad que calculemos que vamos a gastar en todo el viaje. Un escudo = treinta y tres pesos. Cambiar dinero en Buenos Aires, Neuquén (mejor cambio un escudo = treinta pesos) o San Martín. Nunca después de cruzar la frontera (se puede llegar a perder hasta el alma). En el puesto fronterizo de G. N. no olvide declarar su máquina fotográfica, su radio; todo aparato (menos encendedor) que no sea de fabricación argentina debe ser declarado al salir. No lo haga al entrar, pues se quedará, lamentablemente, sin ellos. A 18 kilómetros del puesto de Gendarmería se encuentra el hito que marca el límite entre Argentina y Chile. Antes, nos regodearemos con la belleza, por partes iguales, del volcán Lanin y el lago Tromen, mientras el paisaje va tornándose más y más verde. Un anticipo de la locura botánica que asalta a la cordillera no bien el límite se deja atrás. No podemos dejar de contar lo ab-so-lu-ta-men-te maravilloso del viaje, aunque de la carretera no podemos decir lo mismo. El mejorado es desparejo, sin llegar a ser malo del todo. Los carabineros chilenos son gente amable y comprensiva; nuestra ruta nos llevará hasta Pucón (aduana, 89 km de la frontera), pueblo encantador, si los hay. Sus casas de rigurosa madera, la inmensa cantidad de carpas que festonean la orilla del lago Villarrica, un lago redondo como una moneda. En uno de sus extremos, Pucón, en el otro, Villarrica, ciudad tan particular como la mencionada, pero con mayor movimiento. Si no quiere, a pesar de que se lo aconsejamos, tender su carpa, en Pucón se alquilan iglú (sí, iglú, pero no como los de los esquimales, de hielo, sino de madera, a unos 20 escudos diarios, unos $ 660 argentinos) a unas diez cuadras del lago. El pueblo tiene de todo, farmacias, mecánica para el coche si llegó con alguna nanita, restaurantes, ya podrá empezar a festejar, si eran sus ganas, con los mariscos. Escuchará decir "al tiro", "ese cabro y la cabra que lo acompañan me tienen harto contento", "ese gallo, por usted, maneja harto bien". Y otras lindezas del idioma. Cuidado con: los picantes (deliciosos, pero el pez, no lo olvide, por la boca muere) y al manejar el dinero, practique un rato con la patrona, no es complicado, pero no vaya a aprender equivocándose al comprar, por ejemplo, un ponchito. Y pierda las ganas hasta de comer picante. A 27 km de Pucón está Villarrica, el volcán (bellísimo) se ve de ambos pueblos. Por ahora suficiente. En la próxima nota les contaremos los alrededores y prenunciaremos un sitio inolvidable: Valdivia.

## AGENDA

### MENDOZA: D'ONOFRIO, EL AMIGO INVISIBLE

**No sabemos qué pasó, pero suponemos que una vez más el duende que ronda por las redacciones, nos jugó una broma; en este caso fue en la lista de hoteles recomendados de PARABRISAS CORSA Nº 149, de la ciudad de Mendoza. Como el lector habrá advertido, falta la referencia al Gran Hotel Plaza, en honor a la verdad uno de los más importantes de Mendoza, y justamente donde frecuentemente se reúnen los ídolos y ejecutivos del mundo corsa. Valga esta fe de erratas, y prometamos ser más buenos y juiciosos para la próxima oportunidad. A continuación damos las principales características de nuestro hotel fantasma:**
**PLAZA HOTEL, Chile 1124, Tel. 14560, Télex: 043843.**

**Establecimiento de GRAN TURISMO, 86 habitaciones con baños privados (departamentos y suites), teléfono, aire acondicionado, música funcional, bar, restaurante a la carta, guardería infantil, salón de belleza, peluquería masculina, etcétera. En el hotel funciona el Casino de Mendoza. Precio por habitación doble: $ 3.740.**

**Reservas e informes en Buenos Aires: ORGANIZACION HOTELERA D'ONOFRIO, Viamonte 1336, Tel. 46-3185, 46-3190 y 46-9169.**

### EN AUTO AL BRASIL

**La oficina de información turística de la embajada del Brasil en Buenos Aires atenderá a los interesados en viajar en "auto al Brasil" en Av. Corrientes 330, 2do. piso, en un horario más amplio que el que dimos en CORSA 142. El nuevo horario es: de 9 a 13 y de 15.30 a 17.30.**

**Asimismo, advertimos a nuestros lectores que los trabajos para colocar la última capa asfáltica a la ruta Chuí-Porto Alegre, han obligado a la empresa pavimentadora a hacer algunos desvíos que evidentemente causan algunos problemas al tránsito de automóviles. El tramo de desvíos es de solamente 40 kilómetros y se nos informa que la carretera quedará definitivamente librada al tránsito en el mes de mayo próximo. Cuando eso ocurra, volveremos sobre el tema e informaremos a nuestros lectores.**

### VIALIDAD BREVE

**Se considera en Vialidad Nacional la posibilidad de ensanchar la ruta nacional Nº 226 (de Mar del Plata a Balcarce) agregándole 1,30 metros más. Asimismo se rectificarían todas las curvas a través de una más adecuada peraltación.**

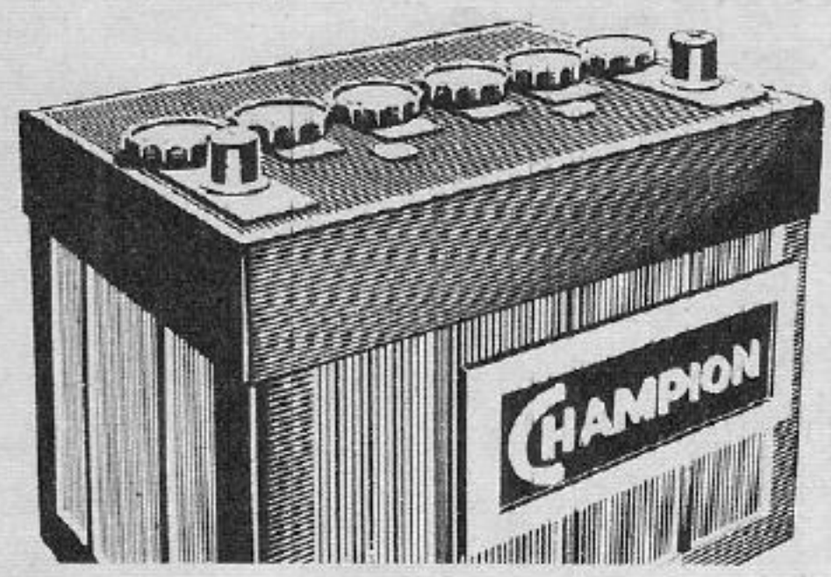
**Por otra parte el puente que unirá a Corrientes con el Chaco ya se está convirtiendo en una promisoria realidad con la llegada de los nuevos equipos y maquinarias para su construcción. El puente principal tendrá una longitud de 510 metros, las obras de acceso del lado del Chaco, serán de 826 metros y las del lado de Corrientes de 330 metros. El puente vinculará directamente a las rutas 11, 12 y 16.**

**Un informe de Mendoza aclara que ante las dificultades que opone el ferrocarril Trasandino para el trasporte de los automóviles, pues no habilita el túnel y obliga al uso de los vagones de carga (lanzaderas) el 50 % de los automovilistas ha preferido cruzar por la cumbre, es decir, por el Cristo Redentor. De esta manera no está sujeto a autorización previa y puede continuar su marcha no bien recibe el visto bueno aduanero; además no paga peaje.**

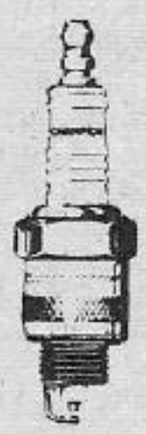




con CHAMPION el campeón
de los acumuladores
y bujías CHAMPION favoritas
en aire, mar y tierra.




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



CHAMPION


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FABRICADO POR **SAFRA**



Es una acolchada nube sobre cuatro ruedas.
La suma misma del confort.

# PEUGEOT 404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Cuando muchas marcas no habían nacido, PEUGEOT ya era el coche

# Parabrisas CORSA en el mundo



1

## 1 LA MUCHACHA DE LA MOTOCICLETA

**Stephanie Toussan tiene 18 años, una motocicleta, vive en California y se casó hace dos semanas. Aparte, luce un casco rarísimo, de neta inspiración astronáutica. Según ella, con este casco puede respirar mejor... y de paso le da un respiro al flamante marido.**

## 2 LA TELEVISION...

**...aparte de embotar las mentes infantiles y fomentar la delincuencia, como dice la vecina del 4º "B", también sirve para controlar el desplazamiento del tránsito en Londres. Cámaras que se controlan desde cabinas especiales, controlan en Chelsea, Kensington y Earls Court, las macanas que se mandan los conductores.**

## 3 OCURRE EN LAS MEJORES FAMILIAS

**Bill Bean levanta vuelo con su Fórmula Vee en Daytona después de haber sido tocado por el austríaco Helmut Marko (Nº 15). Y ya que tenemos una foto insólita y un "marko"... ¿por qué no hacemos un cuadro, eh?...**

## 4 EL DESARME

**Larry Reyes es un pacifista partidario del desarme... o mejor dicho, era, después que su dragster carrozado se desarmara completamente cuando el bueno de Larry perdiera el control, a 180 millas/h, en la pista de Pomona, California. Un consejo, Larry: no hay que perder el control, viejo...**



2




3

**ESTADOS UNIDOS.** Para obviar el problema de los automóviles abandonados en las calles, el municipio de Nueva York ha creado un servicio de asistencia. Cuando un propietario decide desprenderse de su auto, en lugar de abandonarlo por ahí, como se estilaba, debe marcar un número telefónico, indicar su dirección y las características del auto. En el día, y sin pagar un peso, un vehículo especial se presenta a retirar el coche. Prometemos publicar otro número telefónico, al que se llama, y en el día le traen a uno un auto 0 km, sin pagar un peso. ◆ El multimillonario William Lear se está desprendiendo de miles de dólares y utilizando los más recientes aparatos electrónicos para construir el perfecto automóvil a vapor. El émulo de Cugnot ya ha invertido muchos, pero muchos dólares en la lucha contra la contaminación del aire.

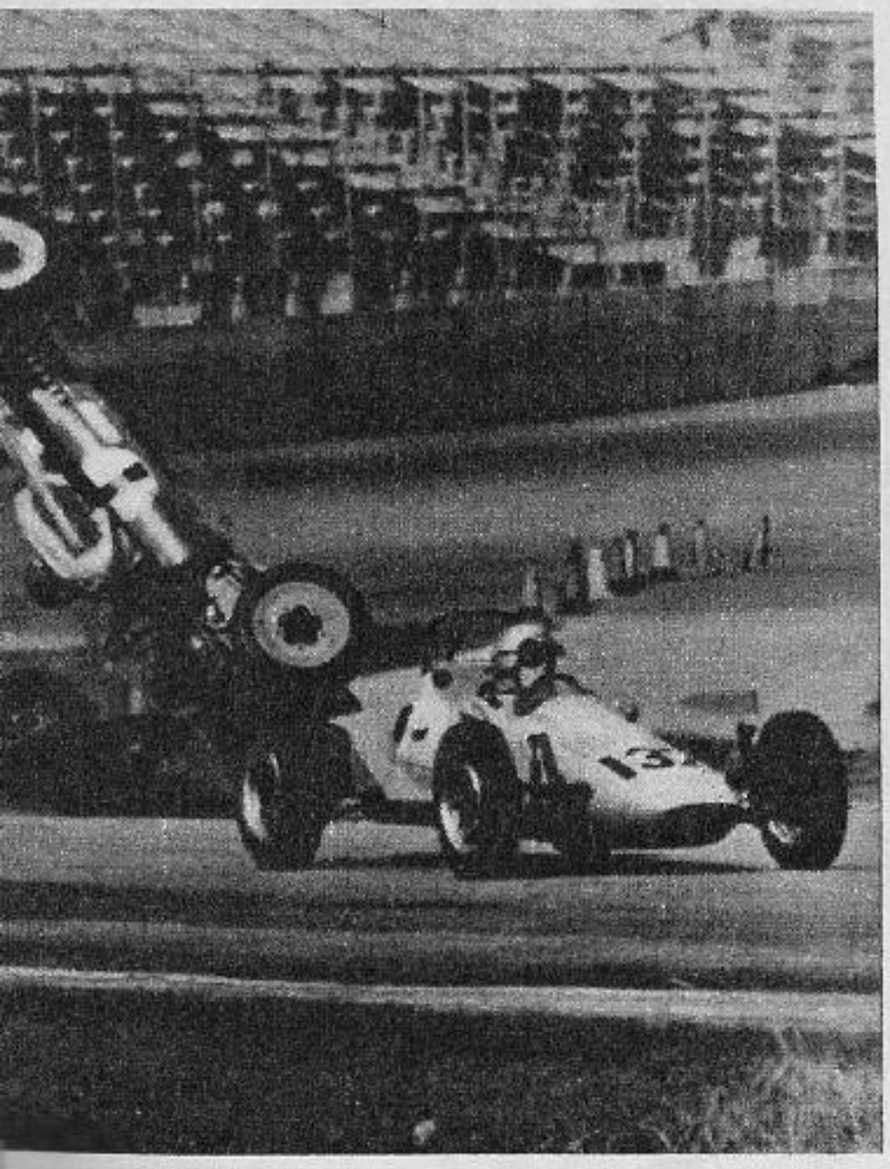
**INGLATERRA.** Se ha puesto en venta en Londres una Limousine especial para jefes de Estado, presidentes con veleidades, reyes y toda especie de personas influyentes que tengan cualquier país por la manija. Se trata de un Lanchester que perteneciera al Maharajah de Rewa ¿? en 1924. El aparato viene equipado con aire acondicionado, sillones de respaldo alto, tipo trono, y dos pequeños sillines dispuestos afuera, sobre los guardabarros, destinados a los hombres que debían avistar los tigres durante las partidas de caza mayor. El precio no ha trascendido, pero considerando que el aparato ha recorrido solamente 4.000 millas, y que tiene las sillitas cazatigres, que son tan importantes, cualquier precio que se pida es una pichincha... ◆ El hecho que hace que el examen para obtener el registro en Inglaterra sea uno de los más severos del mundo, no obedece a ningún capricho. Una encuesta reciente ha demostrado que el 30 % de los automovilistas ingleses son peligrosos por naturaleza. Sobre una autopista cubierta de niebla, los servicios especiales de vigilancia determinaron que el 28 % hacía caso omiso de las señales luminosas, y el resto se desplazaba en forma totalmente desordenada.

**ITALIA.** Desde hace 8 meses se está testeando en la Autostrada del Sole,



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





desde Salerno a Battipaglia, patria de Batman, un seto que separa ambas manos de la carretera construido en un nuevo material plástico, de color verde. El nuevo producto se denomina Ravikral y se está estudiando su resistencia a la intemperie y al eventual impacto. El Ravikral resiste desde −60° hasta 110°. ♦ La exportación de automotores italianos aumenta constantemente. En los primeros nueve meses de 1968 se enviaron al exterior 410.000 unidades, cifra equivalente al 32 % de la producción total.

**FRANCIA.** El premio Citroën "Vuelta al Mundo" ha sido conquistado por un joven matrimonio belga. Elisabeth y Daniel Gilmont recorrieron 12.000 km con una Dyane 7, para casarse en una



capilla cuyo párroco era conocido de ellos. ♦ Y ya que de precios hablamos, digamos que la misma Citroën regaló a Lucien Bianchi un DS 21, para reemplazar al que se destrozara en la Maratón London-Sydney. Aprovechemos para decir que Lucien Bianchi se encuentra totalmente repuesto de las heridas sufridas en esa carrera. Después de guardar un mes de reposo prescripto por su médico, el piloto belga piensa intervenir en las 12 Horas de Sebring. Prometió para esa vez cuidar el auto, y de paso, el esqueleto.

**HOLANDA.** DAF abandona, al parecer definitivamente, las carreras. Después de participar activamente en F3, con autos Alexis, además de los Brabham y Tecno que utilizaban la trasmisión Variomatic DAF. Los pilotos de la casa, Beckwith y Van Lennep, tienen otros planes. Para el primero, se habla de De Sanctis, mientras que Van Lennep correrá con una novísima Chevron-BMW del Holland Racing Team.

**ANGOLA.** A pesar de lo que muchos suponen, Angola *no* quiere decir angora en japonés. Angola es una ex colonia portuguesa en Africa, hoy independiente, cuya capital es San Pablo de Loanda. Terminada la lección de geografía, niñitos, abramos el librito de los autos. En Angola, BMC fabricará un nuevo aparato tipo Jeep, denominado Ado 19. Se parece bastante al Land Rover, pero de menores dimensiones.

# UNA EPOCA QUE



**Este año veremos alguna que otra carrera en ruta. Quizá sea el último año que se vean los TC en su verdadero elemento. Por eso bien vale hacer una evocación de aquellas épocas cercanas.**

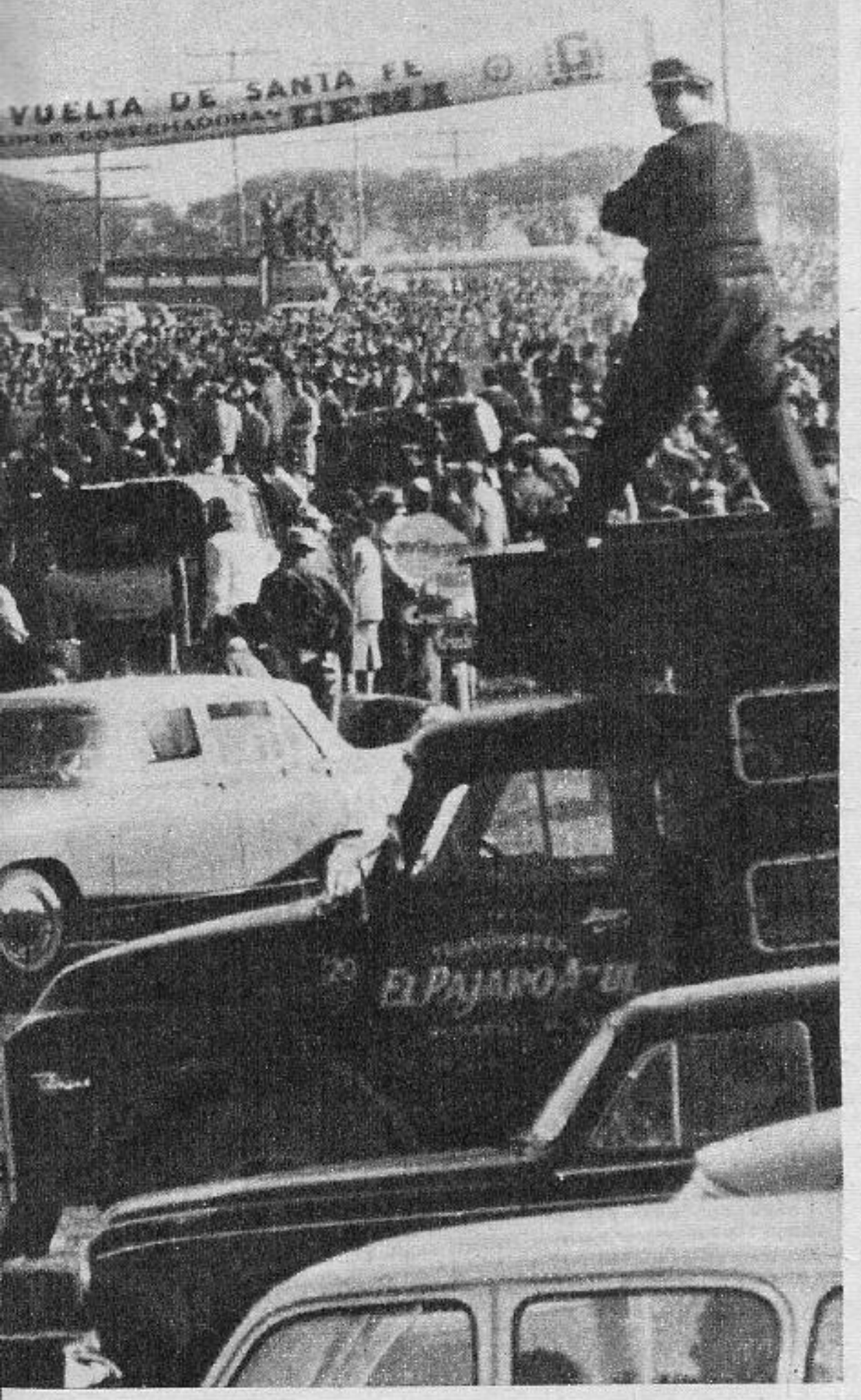
*por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA*





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# PASO




Una desacostumbrada y elegante multitud se acercaba alrededor de las ocho de la mañana de aquel 9 de diciembre de 1906 a las puertas del Club Ciclístico Italiano en La Recoleta. Allí, entre los nervios de los preparativos y el calor del prematuro sol veraniego, un grupito de estrafalarios personajes sudaban con los cuerpos metidos dentro de los motores de aquellos extraños y novedosos coches sin caballos. Así apresTaban para la inminente largada, entre algunos De Dion Bouton, un Hispano, dos Gladiator y algún Panhard Levassor, un potente Darracq de 40 caballos, dos Chenard-Walker, un Mercedes, un Opel, un Daimler, un Spyker y un Decauville. Todos ellos, a partir de las nueve de la mañana y cuando el comisario deportivo lo indicara, partirían en marcha neutralizada hasta Núñez para desde allí protagonizar hasta el Tigre Hotel y vuelta, LA PRIMERA CARRERA DE RUTA QUE SE DISPUTABA EN EL PAIS.

Ridícula le hubiera parecido a cualquiera de aquellos participantes la idea de que —ligeras modificaciones mediante— eso que ellos iniciaban se prolongaría por más de SESENTA AÑOS... Las carreras de ruta prendieron de tal forma en nuestros deportistas y entusiastas, que los circuitos que durante cincuenta años se fueron habilitando, lograban sobrevivir muy poco tiempo. En los albores se corría en el Hipódromo que funcionó en el bajo de Belgrano; después en el legendario circuito de San Martín. Pero por una razón u otra, todos siguieron el mismo camino hacia la desaparición y el olvido.

Aquellos eran pioneros. Después, a medida que muchos años pasaban, ya dejaron de serlo. Entonces se prolongaron los Grandes Premios (el clásico de los clásicos de ruta), llevándolos hasta Chile, hasta Caracas, hasta cualquier lado. Como para seguir siendo pioneros. Aventureros del camino que no concibieron (generalizando la idea) otro tipo de carreras que no fuera por las polvorientas y balbuceantes rutas nacionales.

(Claro que Oscar Gálvez les demostró a los europeos que para algunos no era nada difícil pasar de las cupecitas casi, casi standard y los caminos de tierra a los mefistofélicos monopostos y los circuitos cerrados como aquel de Retiro. Fangio se fue a Europa para hacer algo parecido).

Afición justificada la de aquellos —y éstos— deportistas. Porque las carreras de ruta de aquellos tiempos —que se prolongaron hasta hace muy poquito— tenían un encanto muy especial. Encanto que le daban sus características propias y exclusivas.

## LOS QUE MANEJABAN

Tomemos por caso a los pilotos. Entre ellos están quienes prefieren por cualquier otra cosa el circuito (de éstos que ahora se llaman "permanentes"). Los prefieren porque allí queda muy poco librado a la improvisación y al misterio. Todas las curvas se pueden estudiar y estudiar y estudiar. Y como las curvas todas las posibilidades de la relación máquina-hombre-circuito. Además, allí es donde verdaderamente se destaca quien maneja mejor. Pero también entre ellos hay una gran cantidad (porcentaje mayor) de improvisadores que eligen la ruta abierta para dar rienda suelta a sus inquietudes de velocidad. Para ellos, la ruta es la inclinación humana por la aventura a lo desconocido. Donde en cada curva hay que exigir a "full" la capacidad como volante; donde hay que tener además de "muñeca" un cerebro que regule la marcha; una gran memoria topográfica que retenga aquella piedrita o aquel árbol o algún cartel como referencia para enganchar un cambio o levantar el pie del acelerador; y, por sobre todo, la gran capacidad para improvisar.

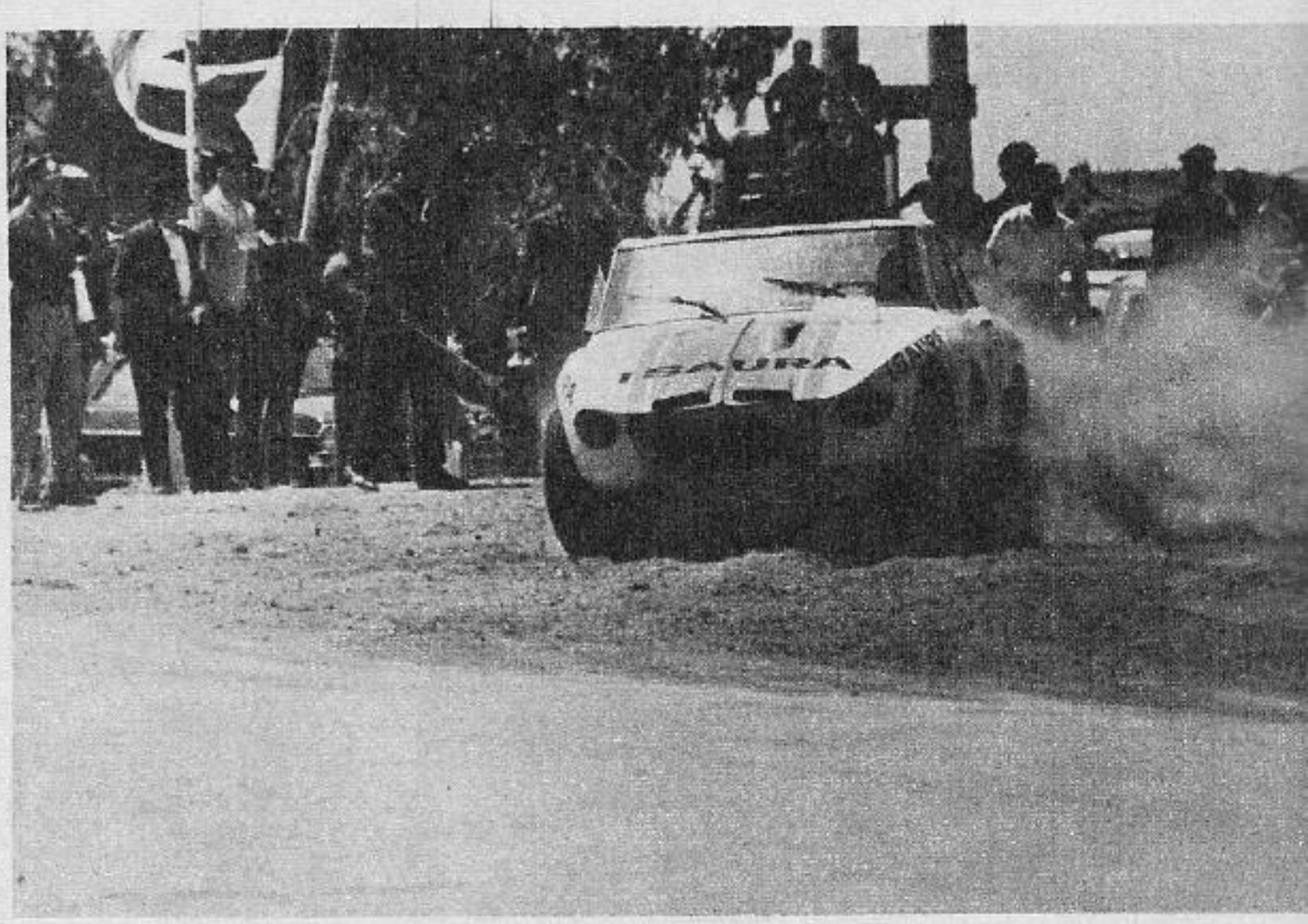
Las carreras de ruta empezaban dos o tres días antes. Cuando la montonera llegaba para dar vida al pueblo. Los primeros en llegar eran siempre los auxilios y sus veloces pick-ups. Un grupo de mecánicos y seguidores de "su" corredor que elegían viajar a cualquier lugar del país para ver un par de horas de carrera a la tranquilidad perezosa de un domingo en el barrio. Pero los preliminares de la carrera eran las que en muchos casos justificaban el agotador fin de semana. Llegaban para llenar el pueblo y asombrarlo con los virajes "al mango" en cada esquina y la pose sobradora que adoptaban al sentirse ellos casi, casi también corredores.

→

▲ La carrera era la fiesta del pueblo. Empezaba un par de días antes y llegaba a su clímax bien temprano el domingo.



El Chevy marcó el principio del fin. Después de él, los prototipos. Pero el Chevy tuvo que pelear en la tierra de las cupés. ▶

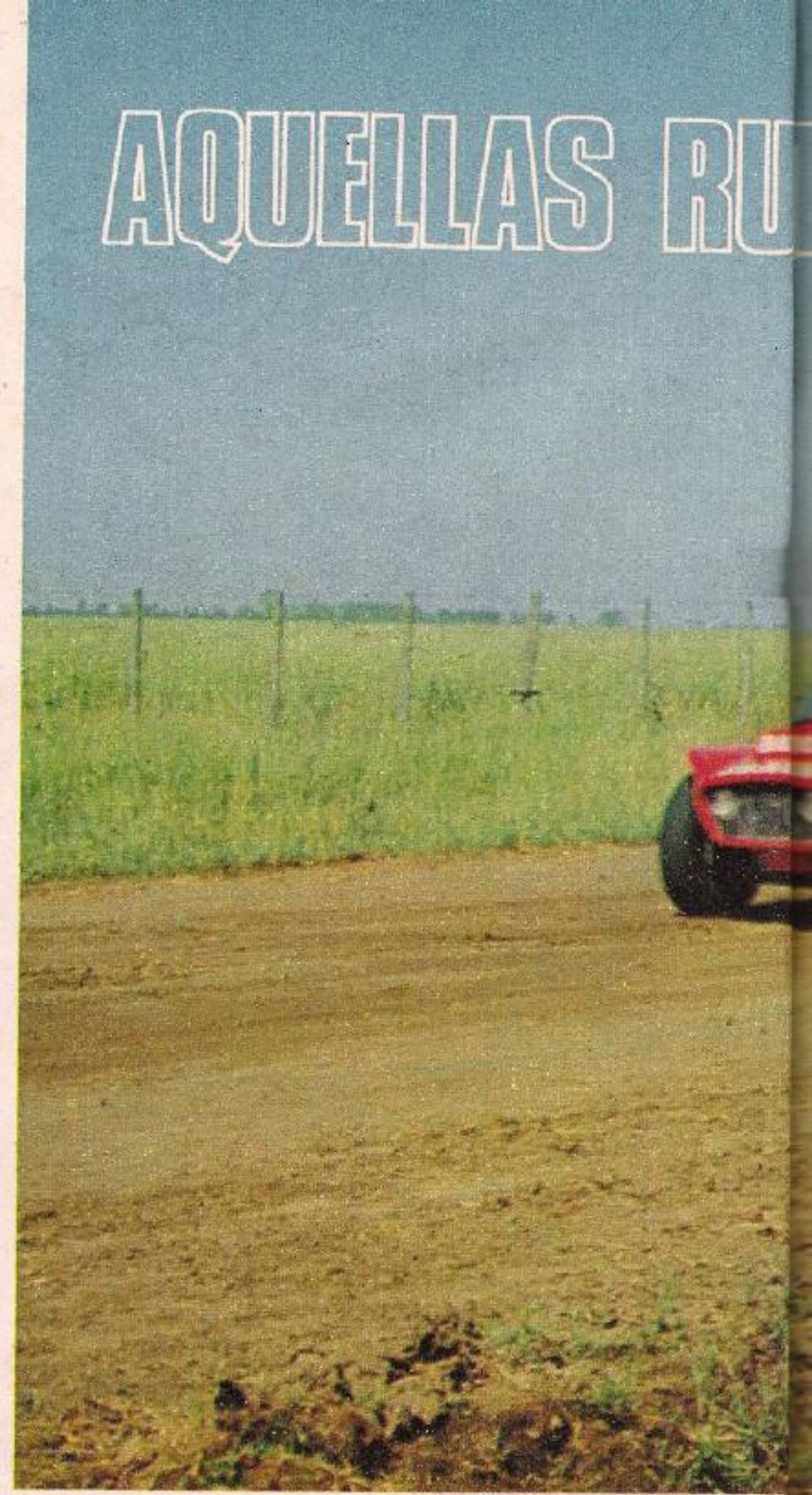



◀ El aro con el mensaje. En él, toda la información de los auxilios a su coche.

# AQUELLAS RU




1



2



3



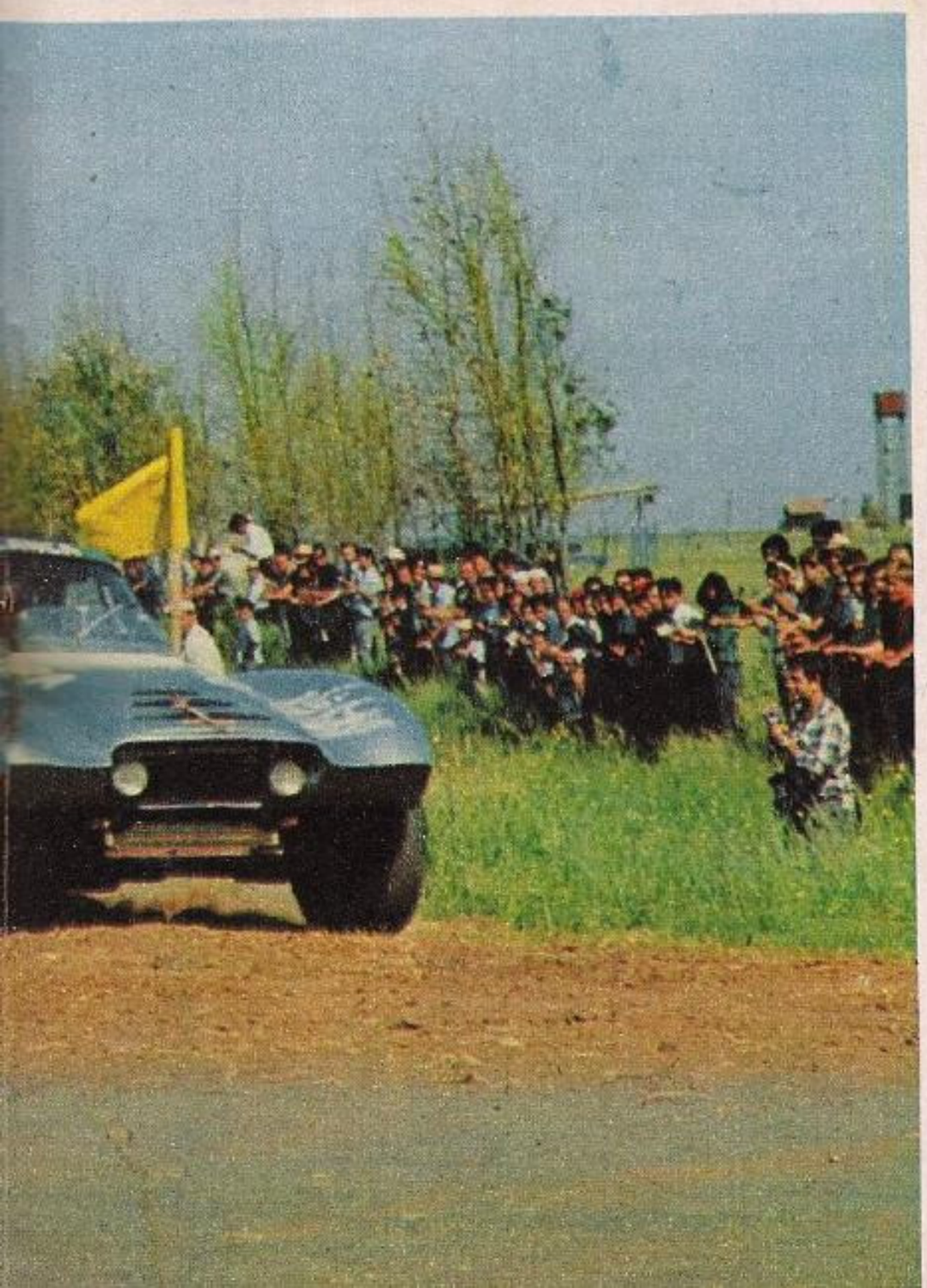



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# TAS...



4



## EL DOMINGO

El día de la carrera, ellos —los auxilios— eran los más sacrificados. Los que junto con los periodistas radiales abandonaban el calorcito de las frazadas mucho antes que amaneciera. Y entre gritos y órdenes de todos los que integraban cada auxilio, partían al puesto que se había preestablecido con corredor y acompañante. A un lugar al costado del camino donde esperarían el paso de su coche en carrera con los bidones de nafta preparados, las gomas de recambio y un montón de cosas más. Todo bien distribuido en los alrededores de la pick-up auxilio.

A veces ocurría que el coche tenía el poco tacto de romper lo imposible muy lejos del auxilio. Entonces piloto y acompañante apelaban a sus dotes de grandes mecánicos criollos. De esta necesidad surgieron leyendas como la de Oscar a quien se le cronometraban escasos veinte minutos (más o menos) para el cambio de diferencial y a Juancito un cambio de cigüeñal en menos de una hora (durante el tiempo permitido para reparación en un Gran Premio). Pilotos-mecánicos-auxilios legendarios. Como aquel Gordo Zavaleta, auxilio de Pairetti, bautizado "El Rey del Bidón" por su arte para embocar el enorme recipiente por las ventanillas del coche en movimiento.

Las rutas eran lomos de burro: diversión para pilotos y regocijo para los que desde el otro lado del alambrado vibraban con el salto de cada cupé. Eran curvas de tierra a 90° en las que aunque las velocidades no fueran elevadas siempre el público (por supuesto bien ubicado del lado externo) tenía oportunidad de quedarse afónico vociferando frases como "¡Macho viejo, no más!" o "¡Enseñales a correr, loco!". Era el brusco salto del piso de tierra al pavimento, o a la inversa, en el que todos los coches se descolocaban antes o a la salida para que el piloto a los volantazos demostrara cómo se llevan derechos 1.500 kilos a cien kilómetros por hora.

## ALGO QUE VA QUEDANDO ATRAS

Para el público que ahora añora, aquello significaba la posibilidad de ver el día anterior en el hall del hotel más importante del pueblo a todos sus ídolos comiendo o conversando ("casi como si fueran humanos", llegaba a pensar en su mistificación). Y de volver a verlos a todos desde las rejas alámbricas que los separaban en el parque de verificación. Y por supuesto de sentirlos en su ronronear cuando para la largada se formaba una larga fila y asomaba por la ventanilla de la cupé aquella cara tan admirada y lejana de su piloto favorito. Aquello era equivalente a un asadito al costado mientras cada tanto pasaba un auto en carrera que a veces ni se le prestaba atención.

Por fin, la ruta... ¡Era la ruta! Igual a sí misma y distinta a todo. Porque la ruta era mucho más que una carrera. Era un programa nacional, era algo tan lindo... Tan lindo como muchas cosas que el progreso nos robó. Que por inevitable lógica tenía que robar porque más lindo que todo es, al fin y al cabo, progresar.

1

La fila india. Los coches se van acercando para efectuar de a uno la largada.

2

El tractor recibió su nombre por la fuerza con que empujaba en la ruta. En la tierra y en el pavimento. Fue un clásico del TC.

3

La coloradita también fue reina de las carreras de ruta. Ese era su elemento.

4

Las curvas de noventa grados. Coches que se desacomodan, colas que derrapan y un público satisfecho.

Pocas cosas del TC de ruta fueron tan representativas como los bidones.



Parabrisas CORSA

# EN ROSARIO

amplio surtido para el AUTOMOTOR y la INDUSTRIA

**RULEMANES**
**BULONES**
**RETENES**

**GIOVAGNOLI MATICH** SCC
TUCUMAN 2274 TEL. 387076 ROSARIO

al interior despachos en el dia

**G y M**

**SILENCIADORES**
Y CAÑOS DE ESCAPE



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

seguridad a toda marcha con. . .

**AMORTIGUADORES**
**MONROE** ®

solicitelos en las casas del ramo o a su
DISTRIBUIDOR EN LA PCIA DE SANTA FE

**MONTALTO**

la casa mas especializada en:
SUSPENSION
DIRECCION
AMORTIGUACION
linea completa americana y europea
**Av. PELLEGRINI 1438 t. 63085 ROSARIO**

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

PEUGEOT · FIAT · BORGWARD



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

**casa 1500** S.R.L.
GUEMES 2003 T. 28914 ROSARIO
REPUESTOS DI TELLA

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

**EXTINGUIDORES**
para automóviles
**BOTAFOGO**



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

**Fernandi**
**AUTOMOTORES**
nuevos y usados
consignaciones
SAN LORENZO 1167
t. 49853 ROSARIO

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

MICROCARGADOR
de baterias



POLONI
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

**para la reparación del motor**
**la mejor calidad**



- JUEGOS 2 en 1
- SUPERHIDRAULICO

AROS DE PISTON
**PERFECT CIRCLE**
Fabricados por E. DANERI I.C.S.A. bajo licencia de la Div. Perfect Circle, de Dana Co., U.S.A.

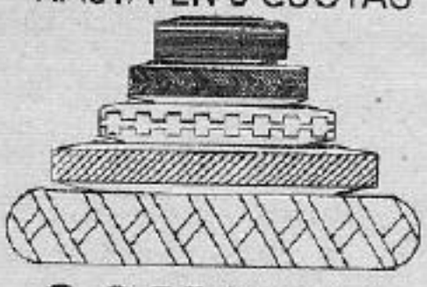
**ITALFIAT**



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

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

TODAS SUS CUBIERTAS
HASTA EN 8 CUOTAS



**GOMERIA LAECO**
t. 38-6525 34799 38-7201
rioja 4199 rosario

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

**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



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# UD. DEBE SABERLO

...el primer piloto del mundo que utilizó las antiparras enterizas perpendiculares a la visera del casco fue el príncipe Birabongse, de Siam (dit Príncipe Bira), en 1935, durante una carrera disputada en Dieppe, en la cual condujo un E.R.A.

...el primer crique del tipo palanca, como el que se utiliza actualmente en Fórmula Uno, fue creado por Ettore Monola en 1907 y puesto en funcionamiento por su inventor cuando participó en la Targa Florio de 1908 con un Dietrich.

...el emblema de Ferrari (caballo negro rampante sobre campo amarillo) fue colocado sobre un automóvil por vez primera, en 1933. El escudo pertenecía a la familia del as italiano de la aviación, Giancarlo Baracca, y Enzo Ferrari cuando formó la célebre "Scuderia Ferrari" con autos de la Alfa Romeo, lo solicitó para tomarlo como emblema.

...durante el Gran Premio de Alemania de 1937, el equipo Mercedes Benz formado por cinco unidades y comandado por Alfred Neubauer, gastó cincuenta ruedas completas en menos de cuatro horas.

...en Indianapolis, en 1948, participó el "Clancy Special", de Pat Clancy, y al volante de Jackie Holmes, que tenía como particularidad el tener dos ruedas delanteras directrices y... cuatro ruedas traseras, dos de ellas tractoras.

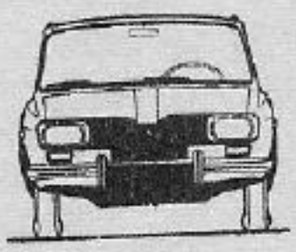
...durante la disputa de las 24 Horas de Le Mans de 1933, hubo un múltiple choque entre los que se vio mezclado el equipo Bentley. Con el fin de determinar al culpable del accidente, los participantes del impacto se detuvieron en los boxes y celebraron una conferencia tendiente a descubrir al causante. Luego, visto y considerando que no había un culpable real, se subieron a sus autos y siguieron corriendo.

...las más veloces e importantes pistas del mundo se construyeron primitivamente en madera. La de Brooklands, en Inglaterra, es una de ellas.

...a través del tiempo la primitiva pista de Indianapolis (que se construyera inicialmente en ladrillos) fue asfaltándose de a tramos y que hoy día se dejó, simbólicamente, en la línea de largada, una fila de ladrillos rojos que oficia a la vez de reemplazo de la clásica línea de cuadros blancos y negros.


Parabrisas OSA

EN CORDOBA



usados garantizados

CON GARANTIA ESCRITA

unicamente en

JM CORDEIRO AUTOMOVILES JMC

bvard. san juan 304 Cba.

IKA REP

Repuestos y Accesorios IKA

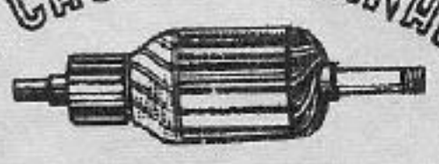
Jka Rep S. R. L.

ATENDEMOS PEDIDOS DEL INTERIOR

H.PRIMO 110 TE 20359

20 años al servicio de la Electricidad del Automovil H.Primo 861 t.e. 20555

LA CASA del BOBINADO



LUIS M GARGIULO

Servicio Especial de Tren Delantero

BOUL JUNIN 542

pronto en su local propio de

Av V. Sarsfield 1186

CRISTALES PARA AUTOMOTORES



PARABRISAS CORDOBA SRL

INTERIOR: DESPACHOS EN EL DIA

Bvard. Las Heras 705 te 79605 Cba

APENAS LLEGUE

exija la calcomania del Tenedor de Magnesio

DESPUES... DEDIQUESE

con entusiasmo (y Con Inti Huasi) a explorar la variedad de 'lomitos' de

LOS LOMITOS

Cerro de las Rosas

Accesorios amp Lavalleja 783-87 TE 79350

OFERTAS CAPOT-PANELES DE PUERTA GUARDABARROS

HECHO a mano como sabe hacerlo

capone



tucuman 73 cba.

A.R.G.O

Vicente PLASBESTOS

STURA & SENKI SA.

BV. LAS HERAS 716 - T.E. 77196 - CORDOBA.

SUPERGOM EXTRAGOM

Banderin Fortin

Parabrisas CORSA karting

Cuando aún no estaban todos. De izquierda a derecha: Fernández Lizarraga, Arlandi, Ruiz y Tuero.

# LO QUE HACE FALTA



Arlandi: reclama más difusión.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**Una reunión un tanto informal entre destacados corredores de karting arroja luz sobre el tema más candente en estos momentos en ese deporte: la mayor promoción del mismo.**

*por CARLOS NEIRA*

"Si lo analizas bien, lo único que le falta al karting para ser tremendamente popular es una mejor difusión." Aldo Arlandi, 27 años, campeón argentino "K", cabeza visible de los pilotos RF más allegados a la fábrica, resumía así el sentir general de los adeptos a los "fierros chicos".

Un departamento en Buenos Aires y varios volantes. Se habla de bueyes perdidos hasta que se cae, inevitablemente, en "el tema".

Arlandi retoma el diálogo: "Los tres pilotos que más me gustan son Herceg, Roberto del Campo y Jorge de Amorrortu. Herceg es un tipo que corriendo en punta (casi siempre lo hace) no da ventajas al que lo sigue, se las sabe todas y es muy difícil de pasar pues no deja puertas abiertas. Del Campo es de ritmo muy parejo, casi matemático, dobla siempre igual y no suele cometer errores. Por último elijo a Jorge, por la proyección que puede tener en la categoría grande y por ser el más importante de los pilotos promovidos en las dos temporadas pasadas, por la categoría Junior.

"¿Chasis? Prefiero el que vira neutro. Por eso me gusta el Tecno-D'Arminio, pero con la salvedad que para circuitos de rectas largas, como el Autódromo, no hay como el Fox. A mayor velocidad se tiene mejor.

"¿Que si se justifica la categoría 200? ¡Por supuesto! El reglamento es más liberal. Permite al constructor incursionar en el terreno de las carrocerías y lo obliga asimismo a experimentar y buscar nuevas soluciones con respecto al chasis. No hay que olvidar que la potencia es casi el doble y que lo que está bien con sólo 100 cc puede no estarlo con 200."

Ante nuestra requisitoria, Julio Ruiz (34 años, tres que corre) se declara partidario decidido de los kartódromos. "Para mí, el recorrido ideal es el de 500 metros o más, con curvas para ambos lados y de diferentes radios. Es el que exige más del piloto y el que brinda al público mejor espectáculo. Con el cierre del de Monte Grande, nos hemos quedado sin pista cerrada en el Gran Buenos Aires. Todos esperamos ansiosos que se concreten los proyectados en la ciudad deportiva de San Lorenzo de Almagro y en la localidad de Boulogne."

Miguel Tonolli (26, tiene tarjetas donde bajo su nombre reza: "Astro Máximo del Karting Mundial", el muy modesto) acota que no hay que olvidar excelentes circuitos callejeros como los de Pilar y Maipú, en la provincia de Buenos Aires, amén del casi perfecto kartódromo del A. C. San Nicolás, inexplicablemente inactivo.

"Si no existiera el RF Special yo correría con un motor del 'Polaco' Herceg", manifiesta Amorrortu. "Y si anduviera más el H-100 no dudaría un instante en comprarme uno. Pero... por ahora sigo con lo que tengo."

Cuando la charla toca el tema de la organización todos opinan.

La F.A.K. funciona bien, pero necesita más gente. La Asociación de Pilotos deberá colaborar más estrechamente con ella (Fernández Lizarraga). Ruiz reclama una ayuda más positiva hacia los corredores de parte de la Asociación, que debería traducirse en medidas de tipo mutualista, como facilidades en la compra e importación de repuestos, afiliación de los socios a un centro médico para su atención en casos de accidentes, etc. Eduardo Tuero aplaude a los dirigentes de la F.A.K.: "Si no fuera por ellos que son siempre los mismos cuatro o cinco, nosotros no corremos. Son unos mártires"; y agrega: "La Federación debería también modificar su estatuto en lo referente a la exhibición de publicidad en los karts y ropas de los volantes, pues la misma, que está prohibida en la actualidad, contribuiría a solventar, aunque sólo fuera en parte, los gastos que demandan las carreras."

Ha llegado el momento de retirarnos; sin embargo las sugerencias de lo que se podría hacer continúan. Y con ello también la charla, entre amigos






Mike Hailwood, excelente ejemplo de un piloto que conduce en el más puro estilo Duke. Obsérvese en la foto el grado de inclinación de la moto y del propio Hailwood: es exactamente el mismo.

# CUANDO EL CUERPO M

**A través de los años variaron los estilos en la conducción de motocicletas de carrera. Geoffrey Duke, después Surtees, fueron dos centauros que marcaron hitos en la historia del motociclismo internacional.**

*por JULIO F. PEREZ BALBI*
*Ilustraciones: BERGANDI*
*Fotocolor: JORGE DIAZ*

Cuando al sesudo Lavoisier se le ocurrió enunciar su inflexible "nada se pierde, nada se crea, todo se trasforma", ni se imaginó el pobre que la ley que lo lanzó a la popularidad se podría aplicar en cualquier orden de esta vida. Incluso en algo que él nunca llegó a soñar siquiera: el motociclismo deportivo. En este caso el estilo de conducción de una motocicleta de competición.

Así como evolucionó la técnica de las motocicletas también se fue purificando o puliendo la conducción de esos aparatos. Evidentemente los cambios surgidos en la conducción fueron y son causa del efecto que es el aumento de la velocidad (en algunos casos hasta duplicada en menos de 50 años). Cada año se frena en menos espacio y se corre a más velocidad que el año anterior, la paridad mecánica es asombrosa y entonces los pilotos, sin saber por qué, empiezan a sacar la rodilla al doblar, se preocupan por mantener el cuerpo lo más adentro posible del carenado y adoptar en general las posiciones más extrañas y que hacen que el profano que está en la tribuna no sepa si está en el Autódromo o alguna corriente lo llevó a ver contorsionistas al Circo de Marrone.

Indudablemente, los pilotos actuales tienen que conducir motos más potentes, poseen dotes físicas y psíquicas excepcionales, a diferencia de los conductores de otras épocas. Pero no se puede asegurar que sean más corajudos que los de antaño a pesar de la mayor potencia y el aumento en la velocidad. Con esto queremos decir que en absoluto un Ubieta es más bravo que un Blanco o un Hailwood



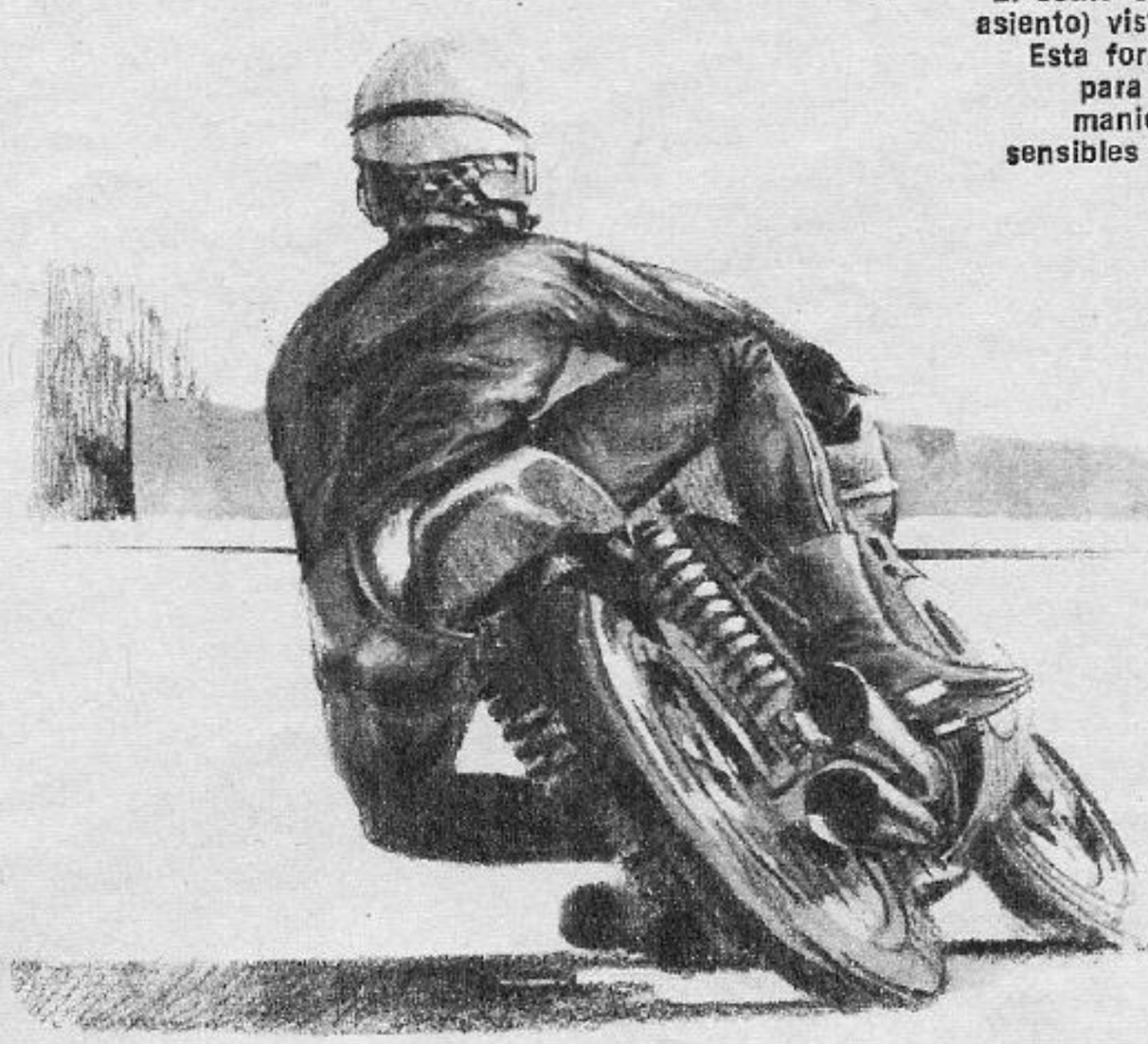
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



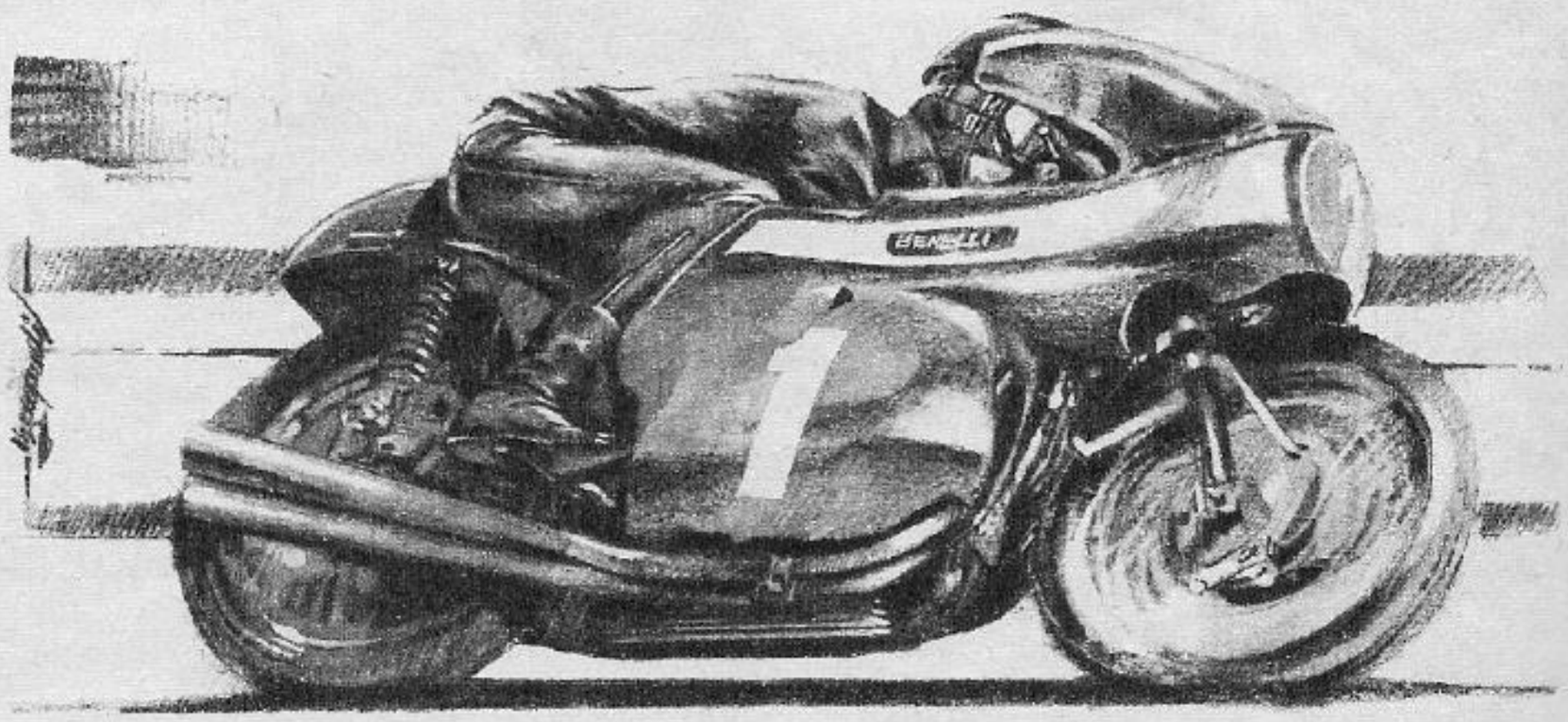

más que un Duke. Simplemente no se puede emitir opinión sobre valentía o machismo alguno porque las condiciones en que se desarrollaron ambas épocas eran de lo más diversas. Si bien en tiempos idos todas las performances eran menores, lo imponderable era mucho más factible, porque los grados de perfección y por ende de confiabilidad de todos los elementos que juegan con el pellejo (chasis, neumáticos, seguridad de los circuitos) eran considerablemente inferiores a los mínimos de toda lógica elemental actual.

Al hablar de la evolución humana en la conducción no podemos abstenernos de afirmar que en el plano puramente estilístico o estético más que todo se trata de una involución, porque en lo que a elegancia se refiere, las piernas y cuerpos fuera del carenado, el fon-

→

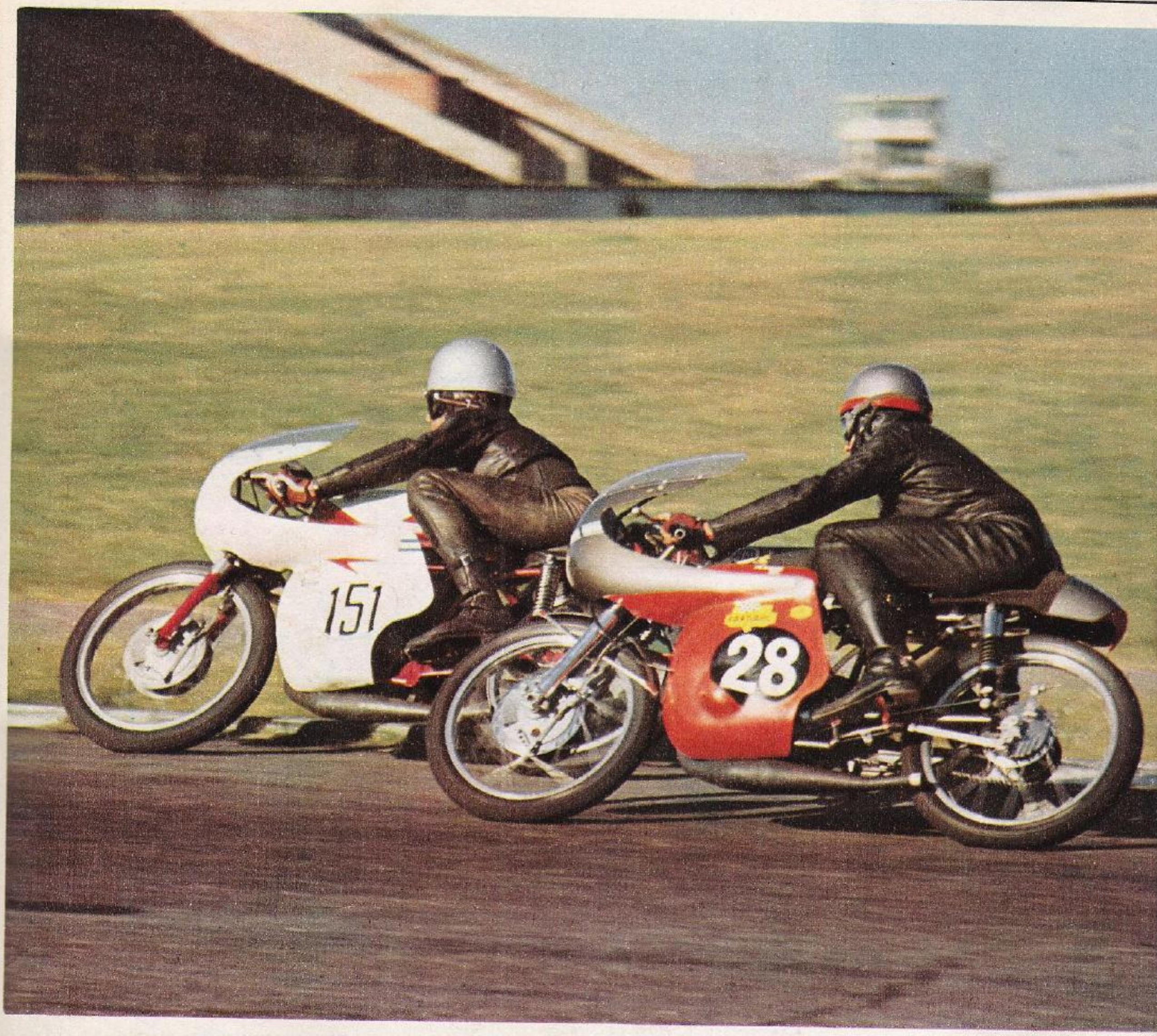


**El estilo Surtees (cuerpo fuera del asiento) visto por nuestro Bergandi. Esta forma de conducir es ideal para las motos grandes poco maniobrables y que son poco sensibles a los extraños designios de la aerodinamia.**



**El dibujo ejemplifica otra pose de estilo Duke. Tarquinio Provini sobre una Benelli en una curva muy veloz, en un mismo ángulo con la moto y totalmente apilado para no ofrecer resistencias al aire y controlar mejor la monta.**

**Agostini suele correr con los brazos abiertos, mejor dicho, con los codos muy separados. Si bien se ofrece mayor resistencia al aire se pueden adoptar posiciones de manejo más seguras.**



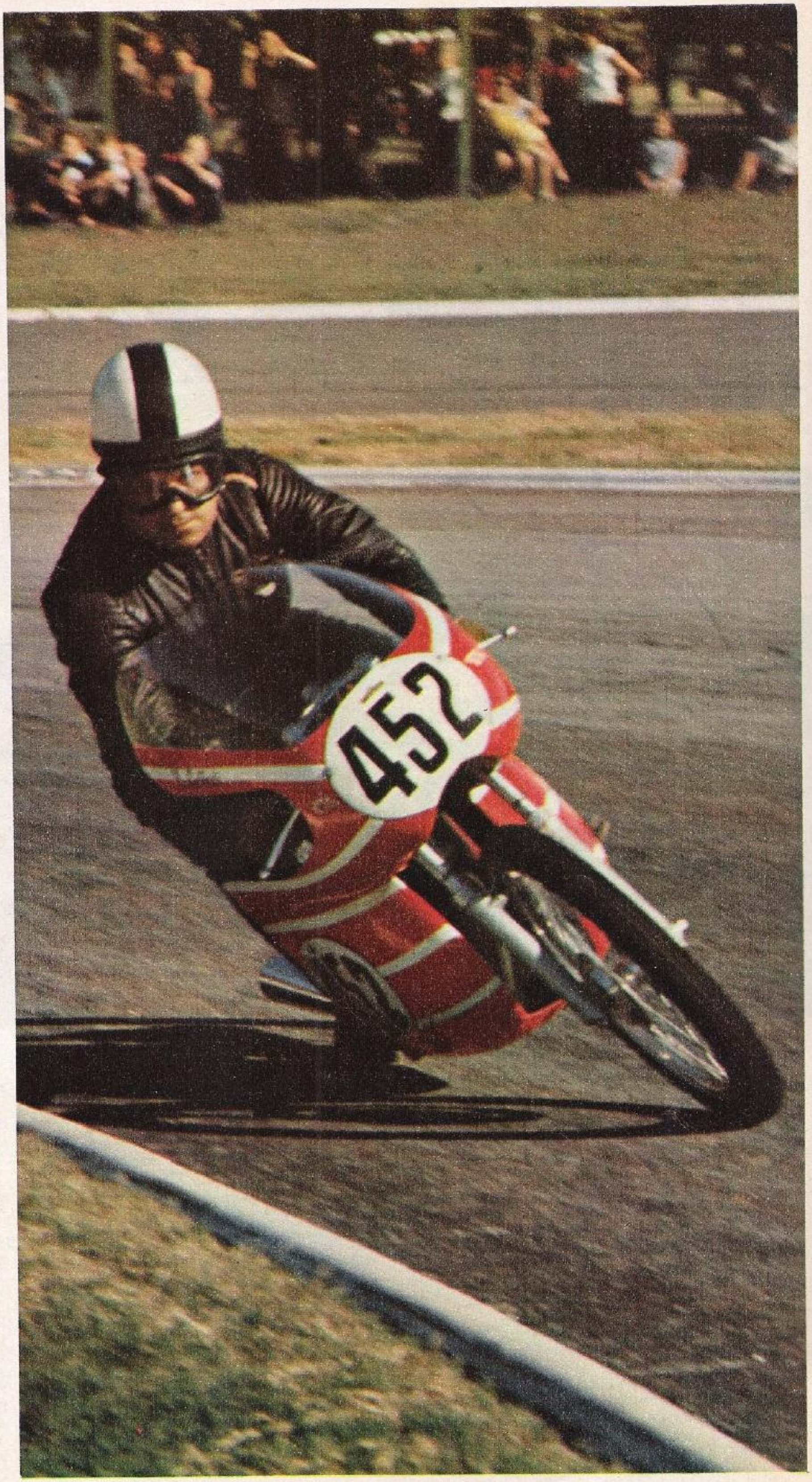







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

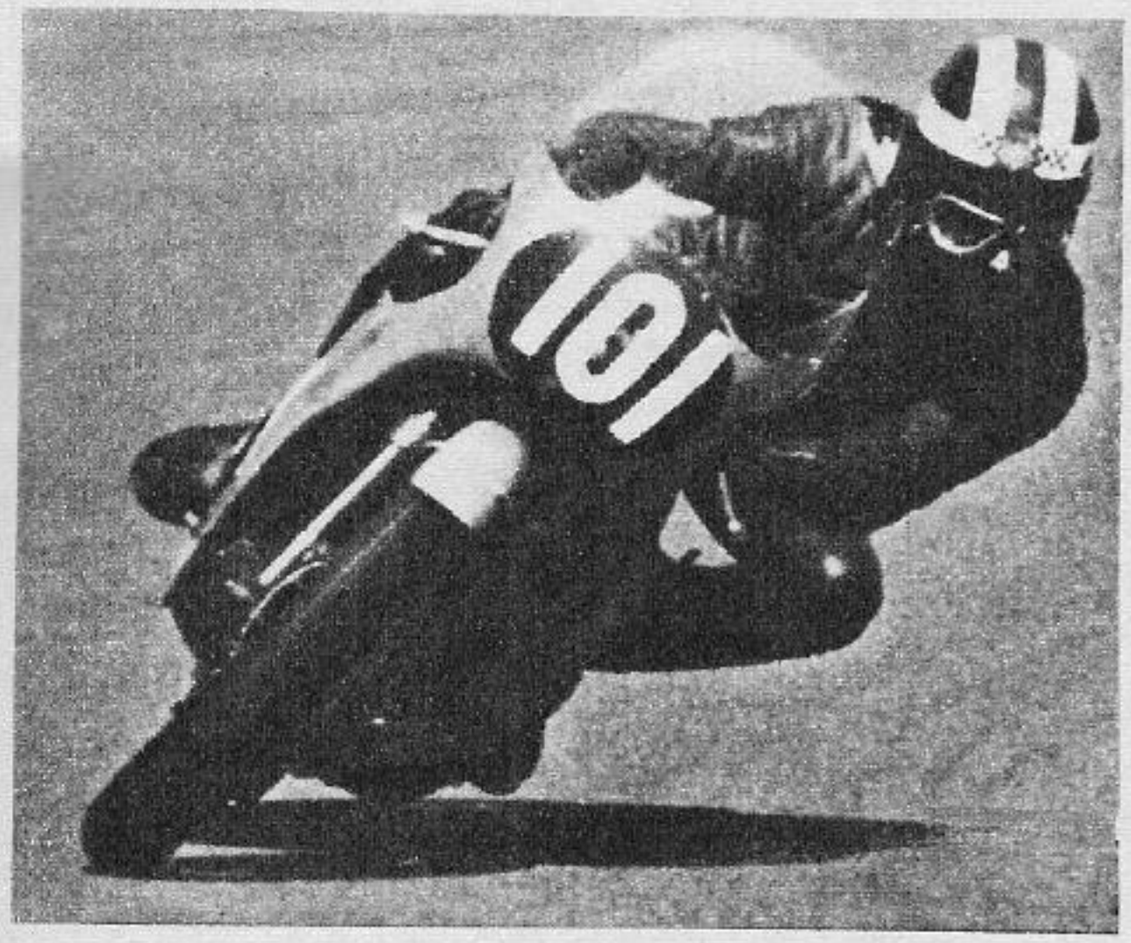
**Ubieta y Vivacqua son dos ejemplos criollos de los estilos más difundidos actualmente: el Duke en Ubieta y el cuerpo afuera en Vivacqua.**

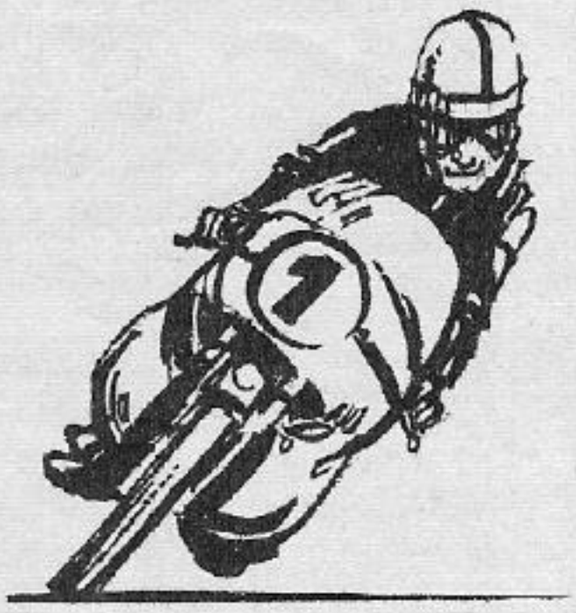



Arriba, izquierda: **Armando Vivacqua adelante y Raúl Ubieta atrás. Dos estilos completamente diferentes. Vivacqua con glúteos y parte del cuerpo fuera del asiento. Ubieta, el más puro estilo Duke, es decir, en una misma pieza con la moto y conservando con su cuerpo el mismo ángulo de inclinación de la motocicleta.**

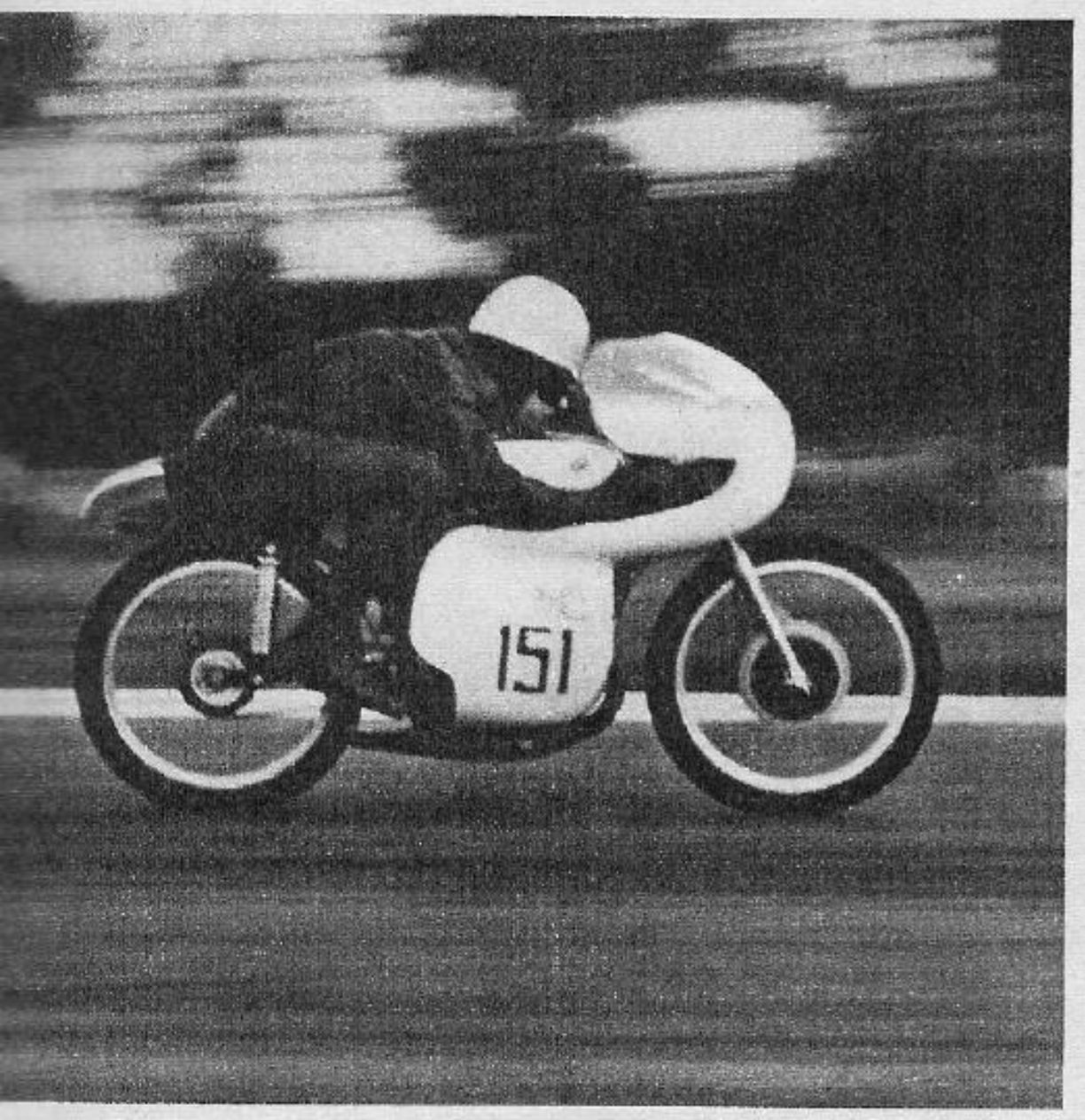
Abajo, izquierda: **Las inclinaciones de que hablábamos en la foto de arriba son más evidentes en estas dos de frente de los mismos pilotos. Ubieta con la pierna afuera y el mismo ángulo de inclinación que la moto. Vivacqua también con la pierna afuera pero más inclinado que la moto.**

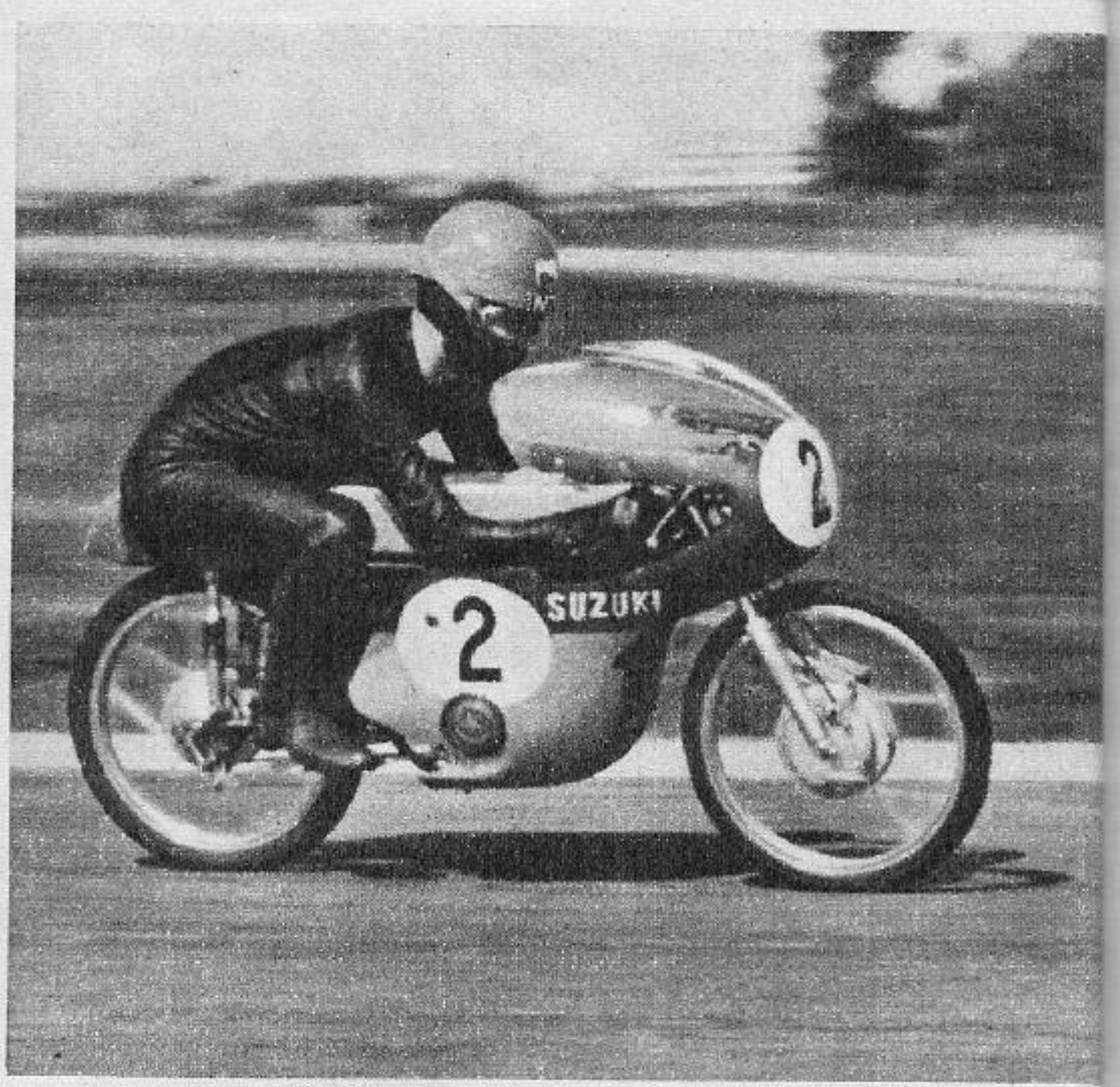
Extremo derecho: **Higinio Rafaelli, el inefable mendocino, en viejo estilo. Su grado de inclinación es menor que el de la Morini que monta.**









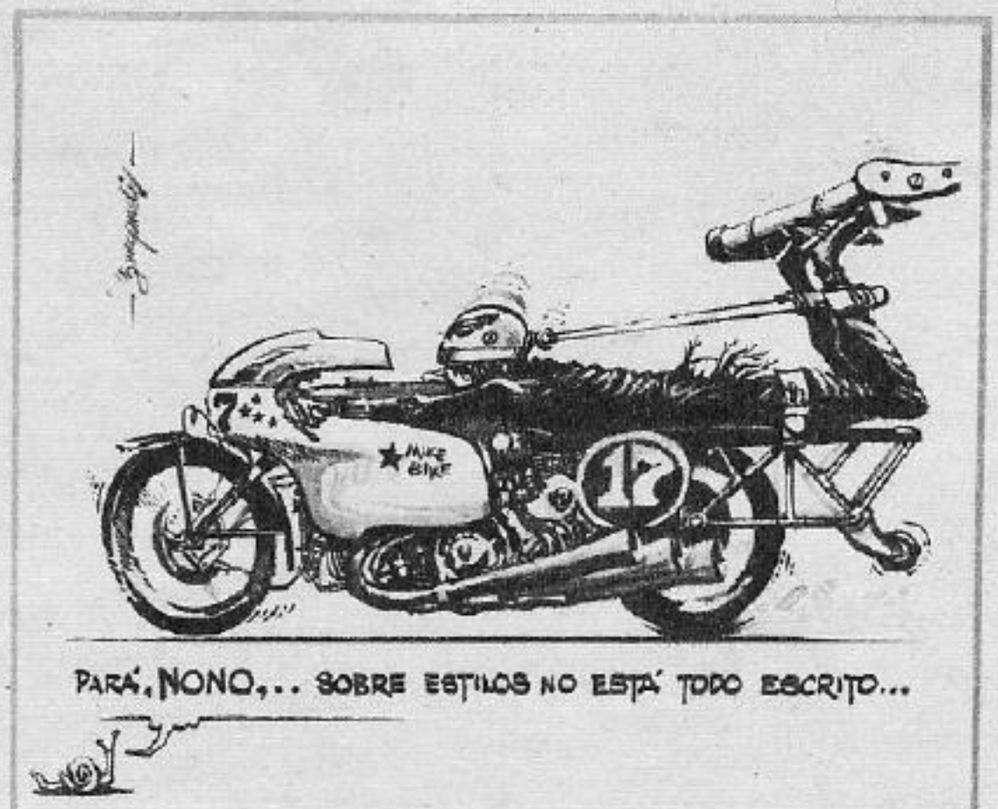

do de la espalda fuera del asiento no son posiciones muy elegantes que digamos.

Antes, fundamentalmente, el piloto y la máquina se entablaban en una lucha libre. Las motocicletas eran pesadas, largas, altas, poco maniobrables, con neumáticos altos y suspensiones poco eficientes, factores todos que hacían muy problemática la conducción. Además terciaba en esa lucha las condiciones de la pista que raramente era de tipo veloz.

Prácticamente el primer estudioso del estilo, el piloto que le enseñó a manejar a todo el mundo, fue Geoffrey Duke. Fue quien trató siempre de unirse lo máximo posible a la motocicleta, siempre era una misma pieza con la moto y jamás adoptaba ángulos dispares a los de la moto. Duke era un ejemplo clásico, ideal para un manual de la conducción de una moto de carreras.

El estilo Duke fue adoptado rápidamente por la mayoría de los grandes pilotos del mundo: Ubbiali, Lomas, Liberati y Provini. Muchos de ellos adoptaron esta norma, pero algunos lo hicieron por razones prácticas, especialmente los que conducían motos de baja y media cilindrada, como ser las 125 y 250 cm³, motos que son de carenados muy estudiados y muy sensibles a la aerodinámica. Por lo tanto el estilo Duke, que mantiene el cuerpo siempre dentro del carenado o por lo menos lo máximo posible, es el ideal para las bajas y sensibles cilindradas.

Más tarde John Surtees implantó su estilo. Inclinaba más al cuerpo hacia el lado del viraje y reducía de esta forma la inclinación de la moto. Surtees aseguraba (y es cierto) que de esa forma se podía do-






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



▲ Las tres inclinaciones típicas. A la izquierda el estilo Duke, la más elegante de todas las escuelas que tuvo la conducción motociclística deportiva. En el medio, la clásica de los años cuarenta, cuando se manejaban motocicletas pesadas y poco estables. Y a la extrema derecha, el modo de doblar más usado actualmente: sacar el cuerpo fuera del asiento y tratar que la moto se incline lo menos posible.

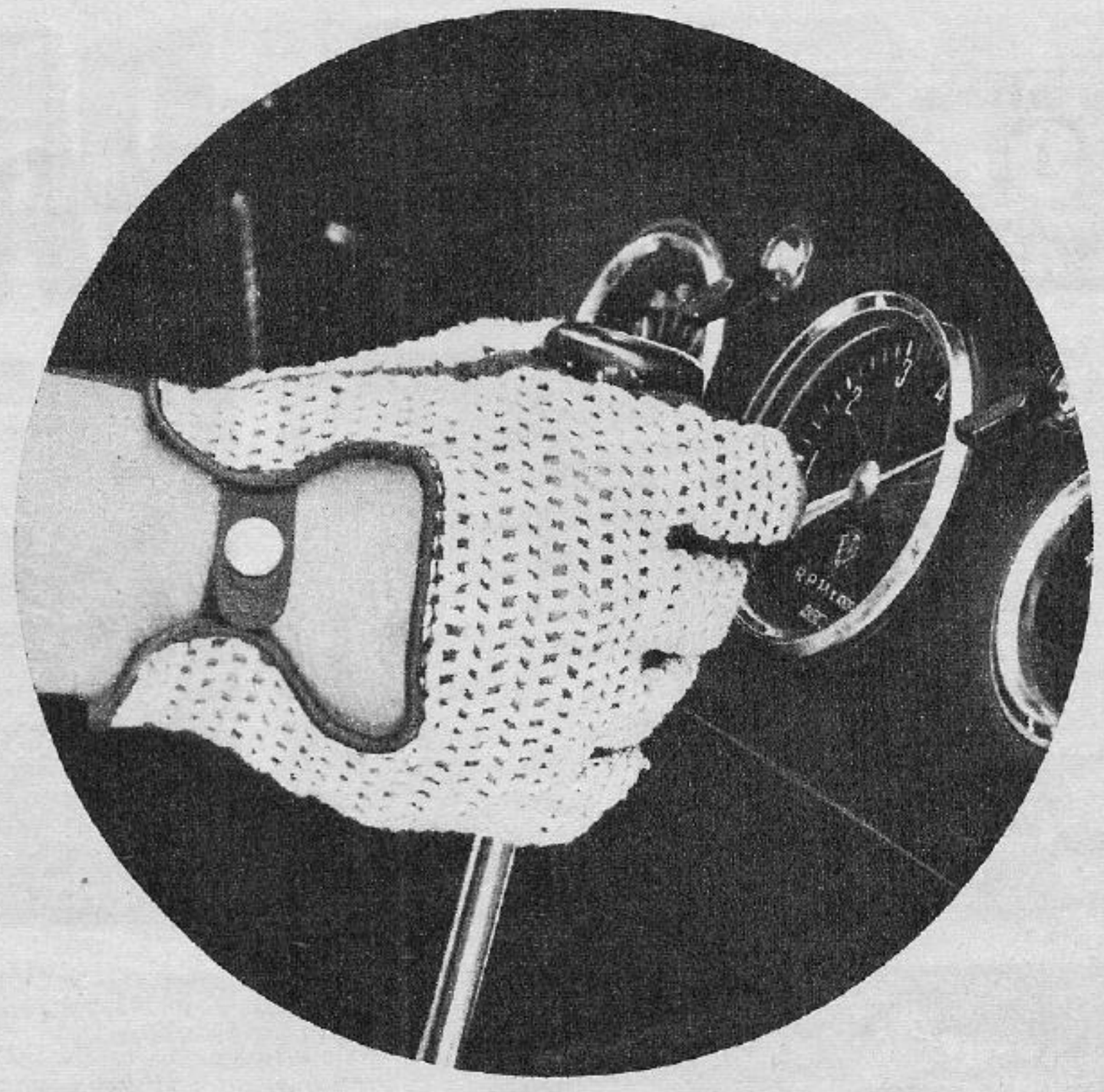
Arriba, izquierda:
La variante más moderna es la Surtees: cuerpo con mayor inclinación que la moto. De esta manera se aumenta la posibilidad de viraje de cada moto; para efectuarlo hay que descolocar las asentaderas del asiento.

Izquierda: En cuanto a apilarse en las rectas no hay moda ni estilo que valga. La premisa es tratar de meter lo máximo posible el cuerpo dentro del carenado. Lo único que puede sobresalir es la parte superior del casco, para no aumentar la sección maestra en demasía.

Hugh Anderson en nuestro autódromo con la Suzuki 50 cm³. Está en una típica posición de transición, salió de una curva e inmediatamente se apresta a afrontar otra. Entre ambas fue sacada la foto.

blar más rápido que en la forma Duke, y con el mismo límite. El estilo de Surtees fue muy práctico especialmente en las motos de alta cilindrada y muy pesadas, porque permitía un mejor control y una respuesta más obediente de la motocicleta toda, al imprimirle bruscas aceleraciones.

En síntesis. Los estilos cambiaron a través de los años, pero esos cambios siempre fueron signados por la práctica, sobre los medios mecánicos que cambiaron mucho en el trascurso de los años. Las motos cada vez exigen más de cada piloto, cada año resulta más difícil conducir que el anterior, pero también hay otro factor. La moda, la manía de copiar el estilo de los campeones por parte de pilotos de todo el mundo que se quedan extasiados frente a un primer plano de Agostini o Hailwood, publicado en Motociclismo o en Cycle World.

# 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**

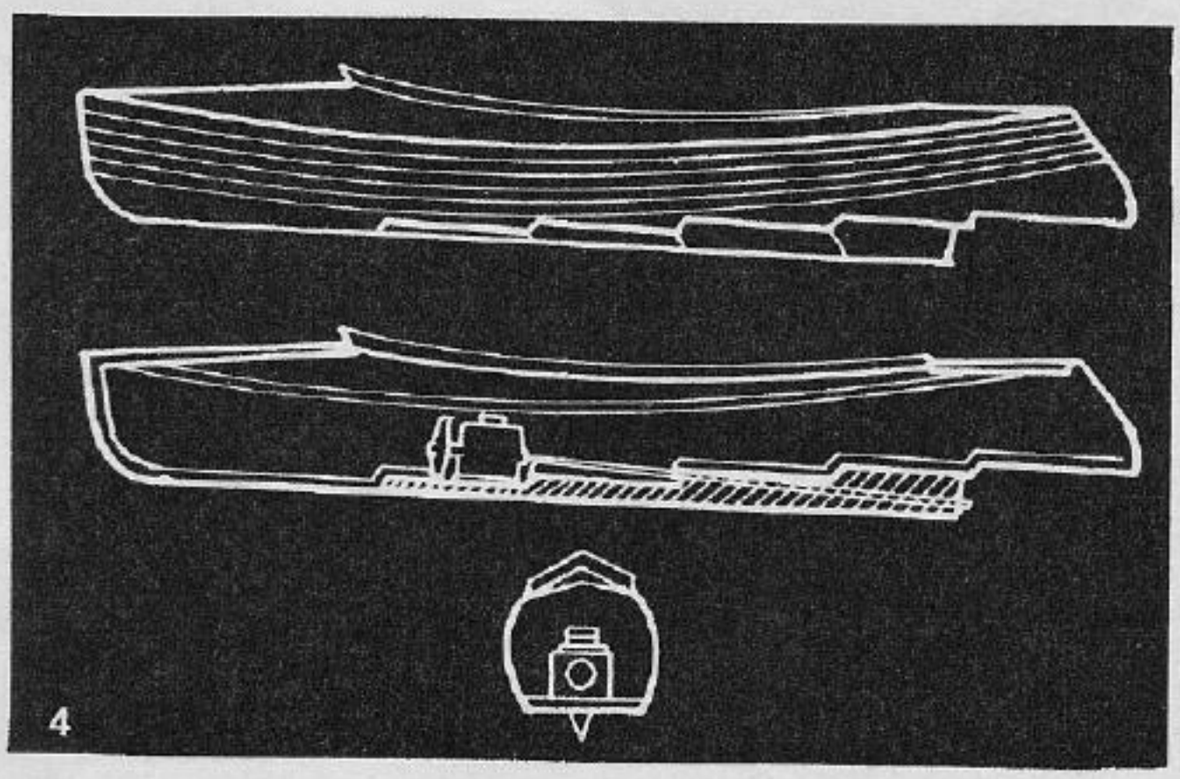
**SP RADIALES**

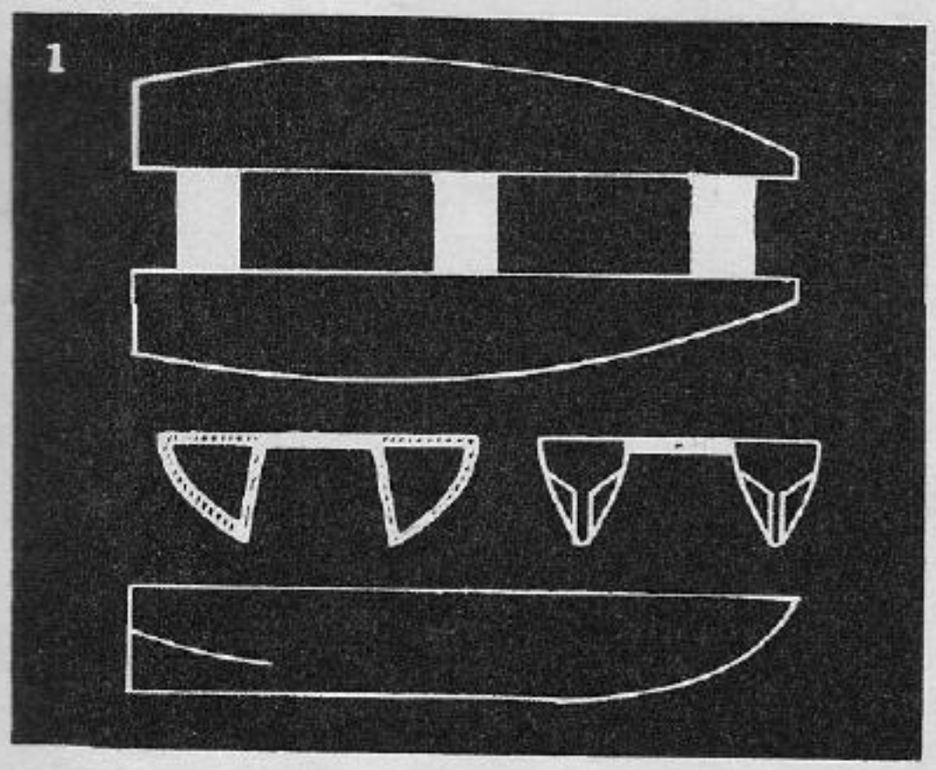
**Los neumáticos importados Dunlop tienen las mismas garantías de seguridad y confiabilidad que los neumáticos de competición Dunlop.**

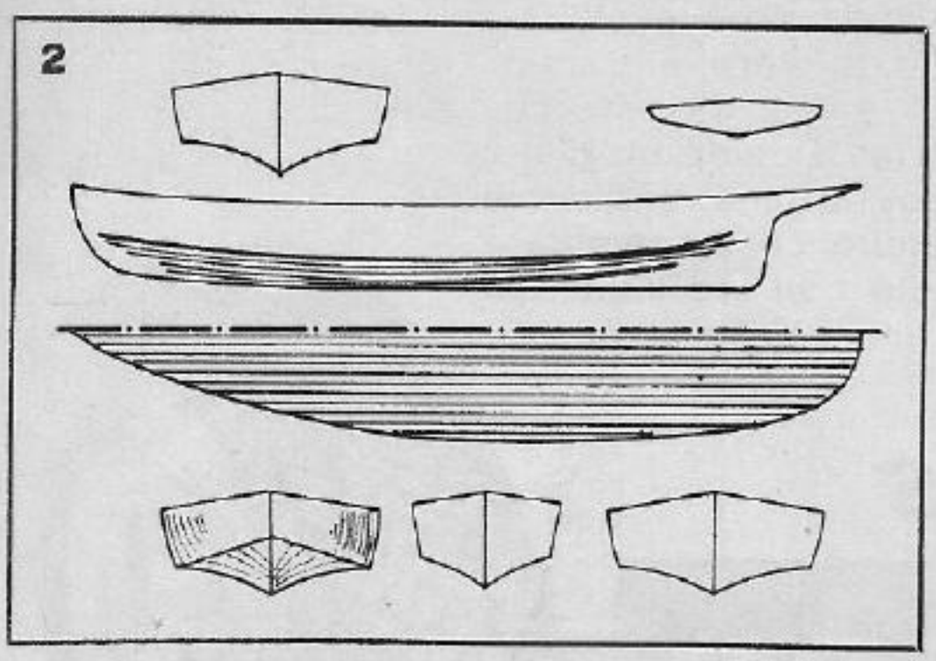
Parabrisas CORSA
náutica

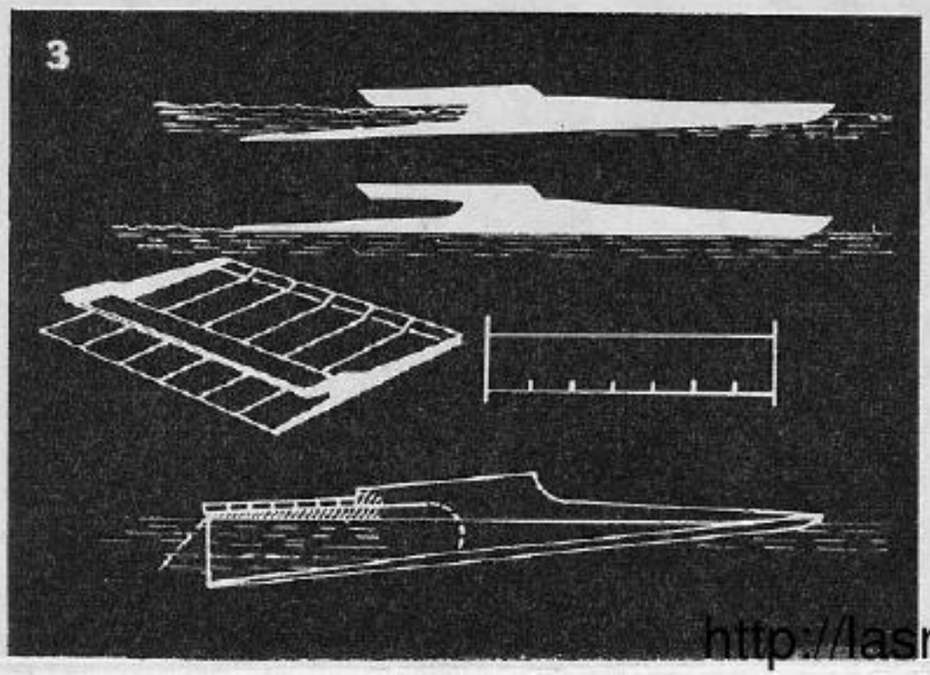
# LAS PATENTES

**Un pequeño racconto del desarrollo de los cascos veloces a través de los años, según los registros de patentes estadounidenses. Desde el catamarán de Jacobo David en 1884 hasta la carena Hunt.**


4


1


2


3

1. Catamarán patentado por Jacob David en 1884. Tenía como condición primordial el paralelismo de los cascos, escurrimiento y sustentación por el ahuecamiento central y estaba diseñado para hélices bien "sumergidas". No se sabe si llegó a experimentar con hélices de superficie.

2. Noviembre de 1893, patente de Patrick O'Brien. Una de las primeras aplicaciones del casco cóncavo en proa actualmente muy difundido.

3. Francis Mill, septiembre de 1897, y su patente del primer deslizador, con fondo completamente plano. En reposo, la popa quedaba sumergida y en movimiento se colocaba a ras de agua. Pequeños elementos sobresalientes del costado facilitaban la formación de un reducido colchón de aire que suavizaba el planeo.

4. Uriah Miller, 1907, y su casco de carena escalonada. Según sus propias palabras "...y cabalgará en la superficie en lugar de hacerlo dentro del agua".

5. Adolphe Apel, 1909, forzaba el aire como elemento sustentador debajo del casco, mediante dos compresores.

6. En 1910, William Fauber patenta uno de los primeros cascos en V profunda, con fondo multiescalonado. Objetivo principal: obtener una buena autoestabilización a altas velocidades.

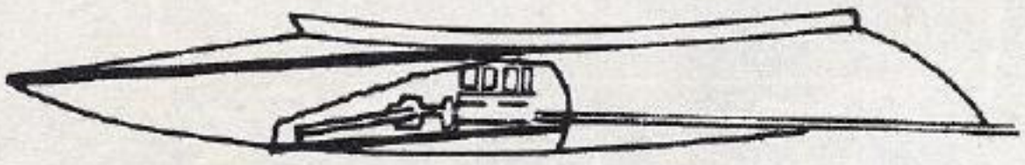
El afán de la velocidad y el record está presente en toda manifestación deportiva. En la motonáutica los catamaranes, hidroplanos, carenas escalonadas, V profundas, etc., representan distintos esfuerzos en el logro de altas velocidades. Cada vez que se bate un record, se establece un nuevo promedio, nos sentimos inclinados a pensar que el diseño que triunfa es un producto de esta era atómica. Sin embargo, las bases fundamentales, los conceptos en los cuales se basa la disminución de resistencia de los cascos, etc., hace tiempo que han sido enunciados. Soluciones que hoy aparecen como "novedosas" tienen antecedentes no menos reales por poco conocidos.

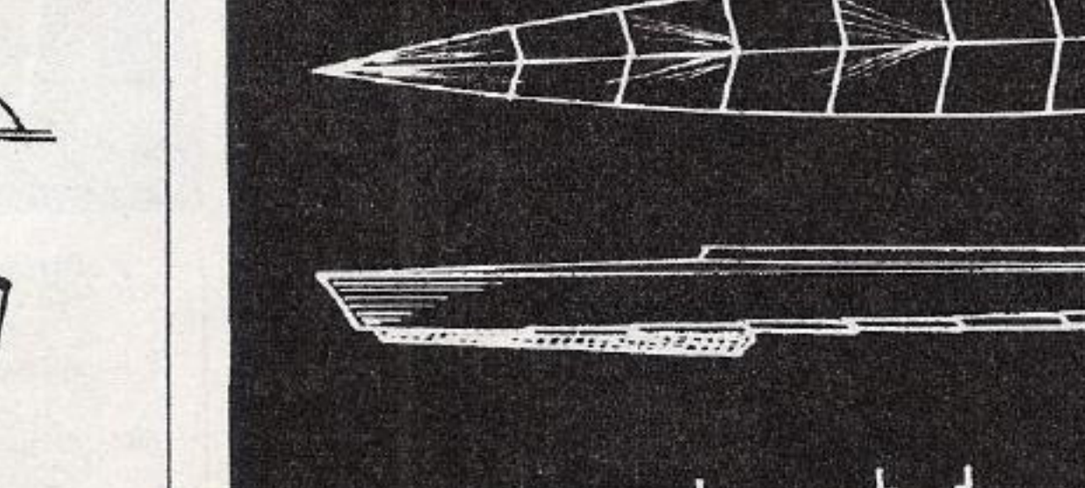
Hacer una historia de todas las tentativas por ir mejorando el comportamiento de los cascos sería interminable. Por ello hemos elegido una forma de hacerlo que creemos habrá de dar una idea bastante completa de los esfuerzos realizados desde 1875 hasta 1964 en Norte América. Los conflictos bélicos trajeron como consecuencia una intensificación en la búsqueda de motores más livianos y de carenas más apropiadas para mantener altas velocidades con mar agitada. Los inventores, mientras tanto, cuidaban muy bien de ir patentando sus diseños a fin de obtener provecho comercial de los mismos. Es, pues, a través del estudio de las patentes registradas que vamos a hacer un pequeño resumen de los distintos criterios con que se fueron solucionando los problemas enunciados.

Creemos que nunca se dirá la última palabra en lo que a velocidad en el agua se refiere. Las aplicaciones actuales gozan de los privilegios de plantas propulsoras más livianas, eficientes y de mayor potencia. La investigación hidrodinámica de resistencia al avance produce día a día nuevos frutos, pero hay muchos elementos que ya eran conocidos hace casi cien años y lo que vamos a presentar son las distintas tentativas que se hicieron en pos de ese deseo tan humano: andar más ligero que otro.

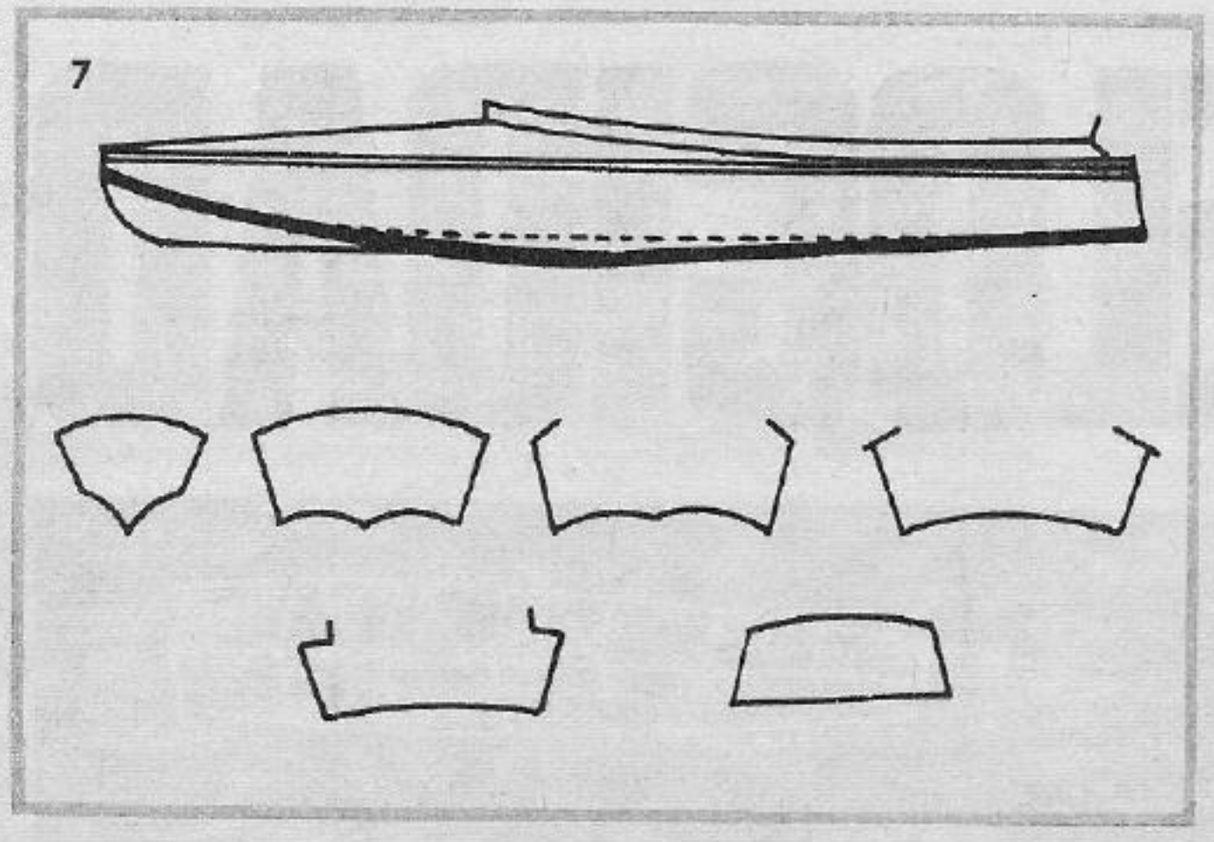
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

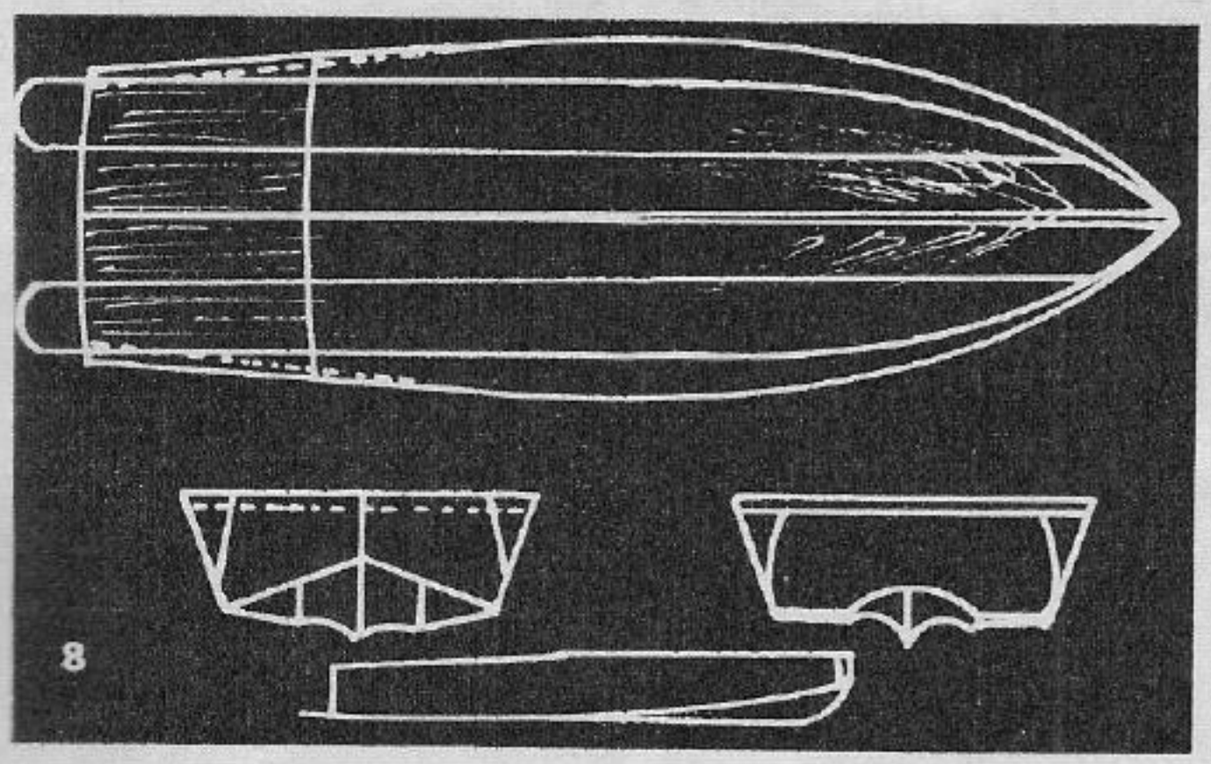
# DE LA VELOCIDAD

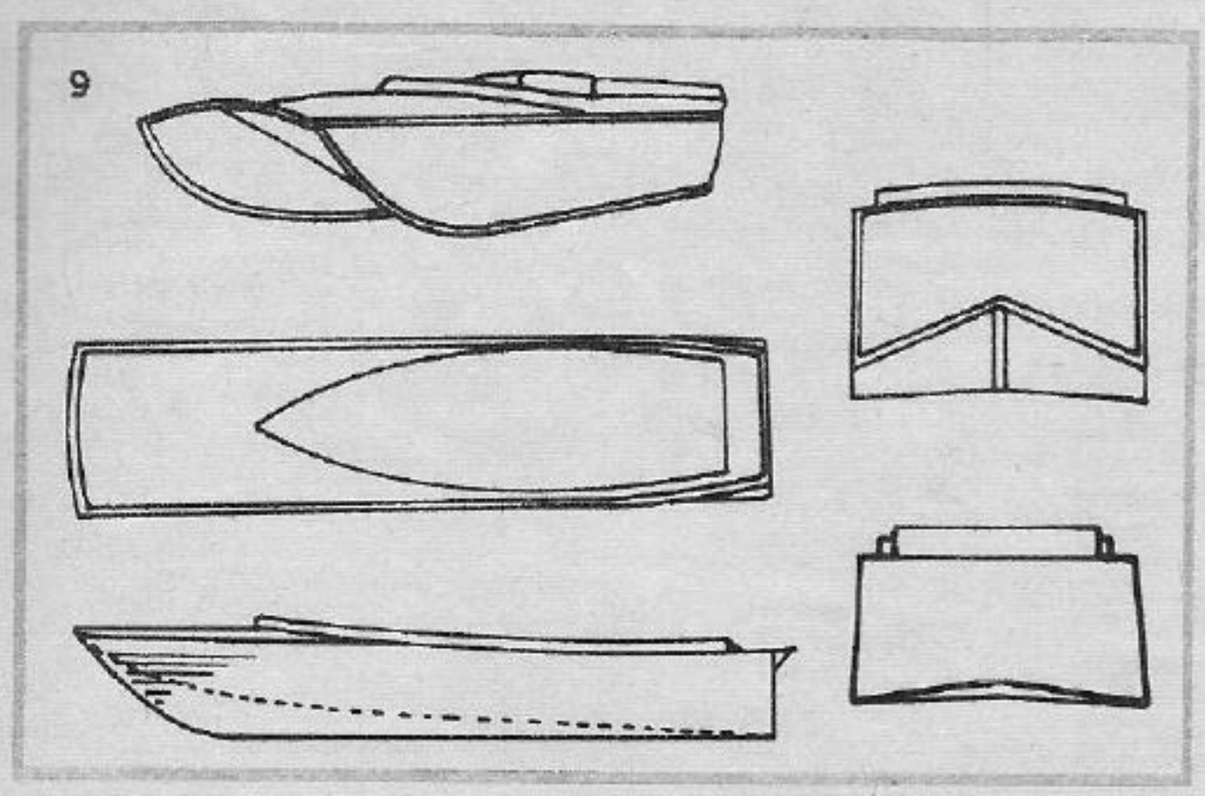


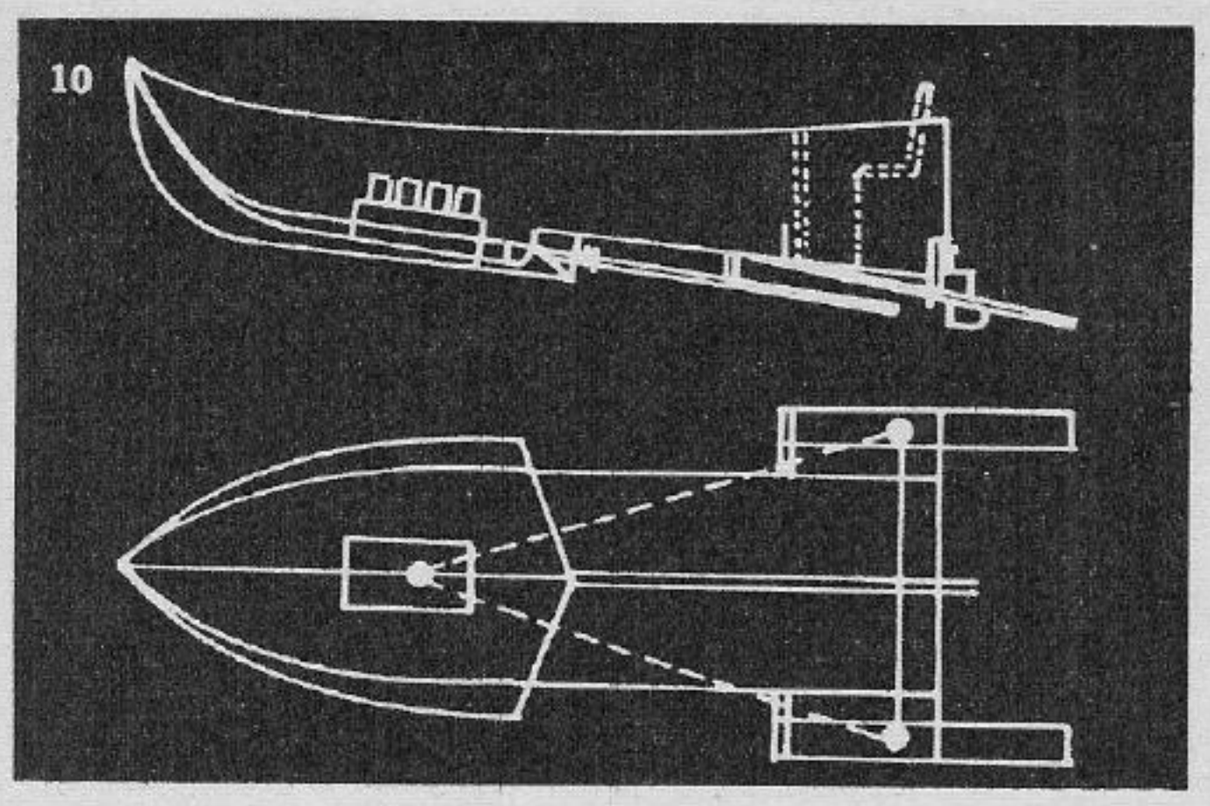


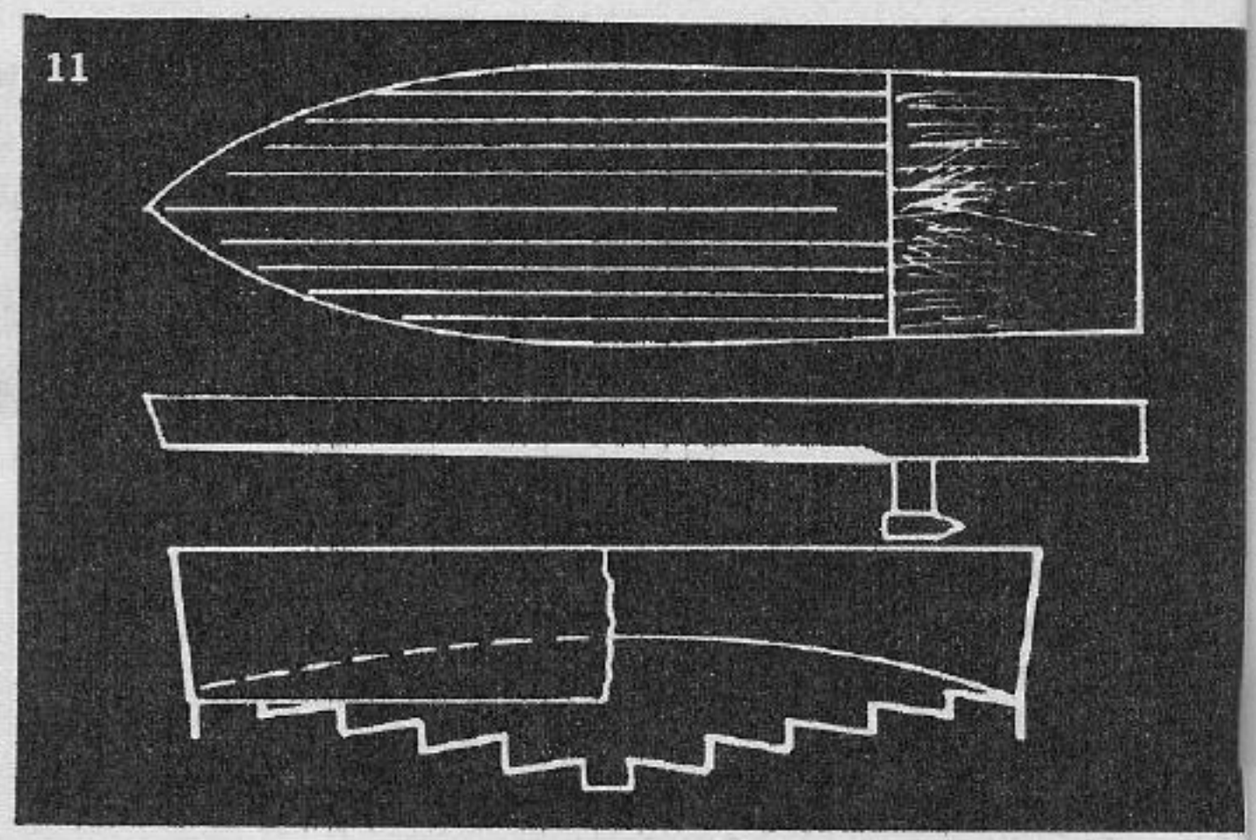












7 Otra de Apel, 1912; comenzaba con una V profunda y afilada en proa, pasaba por una doble concavidad al centro y terminaba en popa con una concavidad simple. El objeto: forzar naturalmente un colchón de aire sustentador.

8. 1916, Thomas Hayman, V bien aguda y túnel de aire.

9. William Hickman aplicó la V invertida (1916) que se prolongaba, aunque perdiendo su ángulo, hacia popa. Resultado: el casco se deslizaba sobre una mezcla de agua, aire y espuma.

10. 1917, Glenn Curtiss patenta un tres puntos, con una V muy suave y disponiendo los tres puntos de apoyo como vértices de un triángulo isósceles. Los dos de apoyo posteriores no eran rígidos sino flexibles, como para permitir un mejor acomodamiento en aguas no muy tranquilas.

11. 1936, Milton Carr presenta los escalones longitudinales que abarcaban unos dos tercios de la eslora. El tercio posterior completamente plano.

12. 1938, Adolphe y Arno Apel patentan un tres puntos, similar al actualmente tan difundido, dos de sustentación delantera y uno posterior. Se dice que de entrada anduvieron en 90 millas y que en menos de cinco años habían duplicado dicha velocidad.

13. 1945, Andrew Higgins saca su famoso PT, residiendo su máximo mérito en la aplicación de las líneas cuzadas. El objeto fue brindar un casco de alta velocidad, alta capacidad de carga y eliminar la cavitación de las hélices.

14 1947, Lester Platt patenta un cuatro puntos con fondo en W. El dibujo es suficientemente aclaratorio indicando la formación del túnel.

15. William Tritt, 1959, y quilla plana. El objeto de la misma era que, a alta velocidad, llegara a "apoyar" en el agua sin penetrar en ella para obtener un mínimo de resistencia.

16. Casco patentado en fibra de vidrio; sus autores Richard Bank y Charles Jacobs. Quilla redondeada todo a lo largo de la eslora y una serie de reflectores redondeados que abarcaban los dos tercios posteriores de la embarcación.

17. Algo bien conocido, un catamarán, o mejor dicho, un trimarán. Patente de 1962 de Neil Hesher y Victor Porter. Las principales virtudes que se buscaron fueron, aparte de su alta velocidad, inmejorables condiciones de gobierno.

18. La conveniencia de reducir la superficie mojada y obtener sustentación mediante la utilización de colchones de aire, hicieron que Henry Dornak patentara el dibujo que se muestra. Los túneles convergen hacia proa y divergen hacia popa.

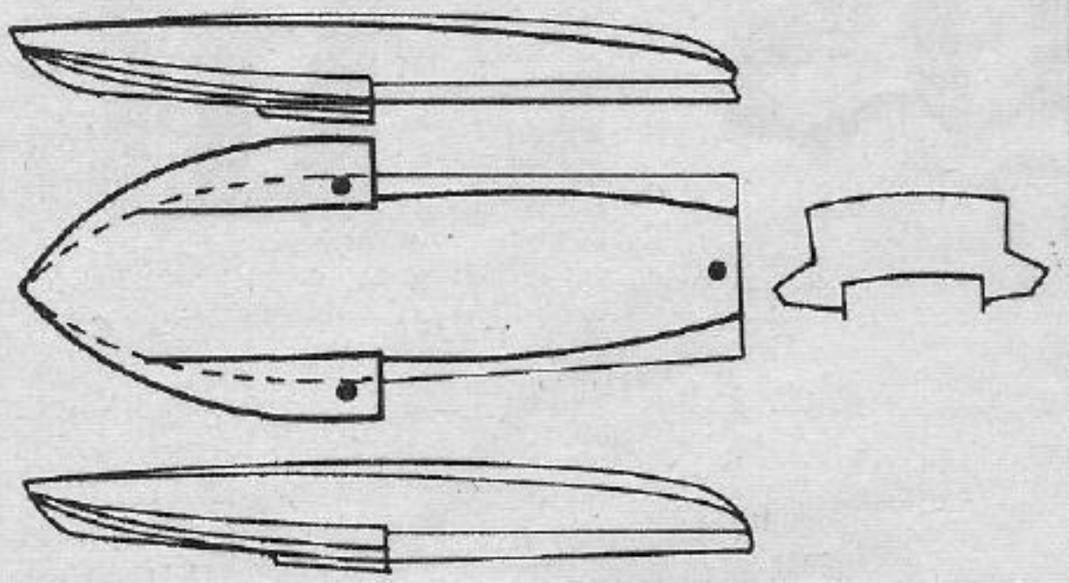
19. La carena en V profunda uniforme fue patentada en 1963 por Charles Hunt y es quizá una de las más altas contribuciones al mantenimiento de buenas velocidades en aguas no del todo tranquilas. La V de la carena Hunt es un ángulo prácticamente constante de alrededor de 135° y se mantiene a lo largo de la mayor parte del casco.

20. Enero de 1964, Harry Schoel patenta un casco con estabilizadores longitudinales que se ve en la figura 20. Como en la carena Hunt, la V se mantiene a lo largo de gran parte de la eslora, pero la diferencia reside en que el ángulo de la misma no es uniforme; a proa es mucho más agudo.

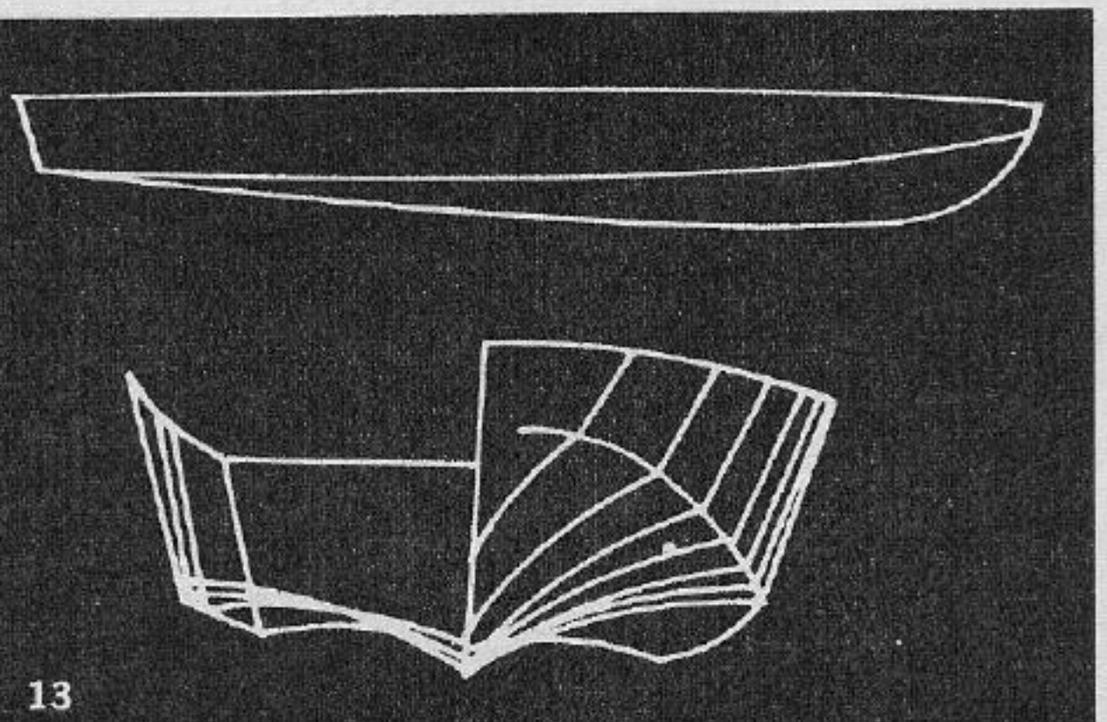


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

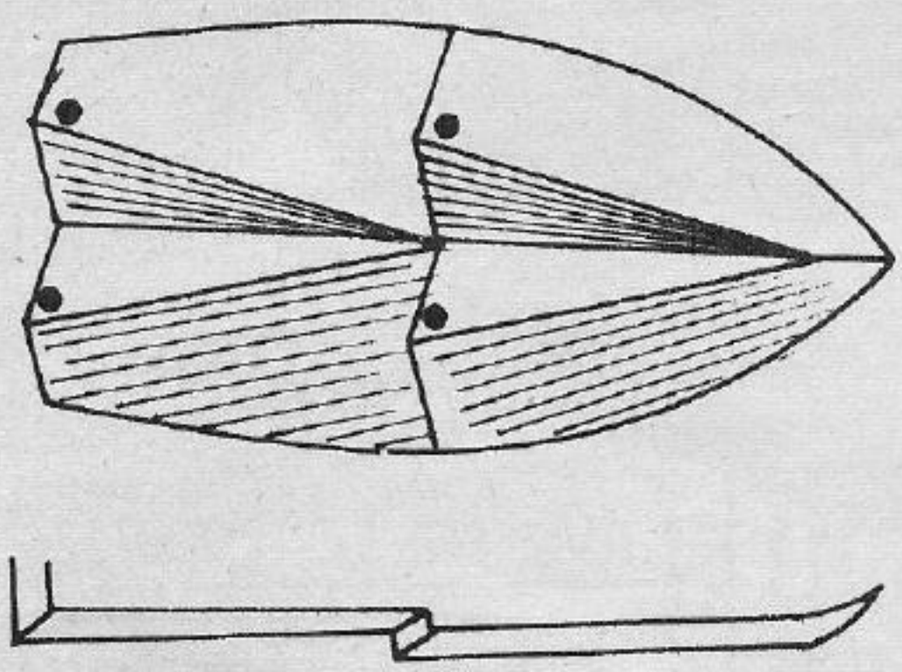
12



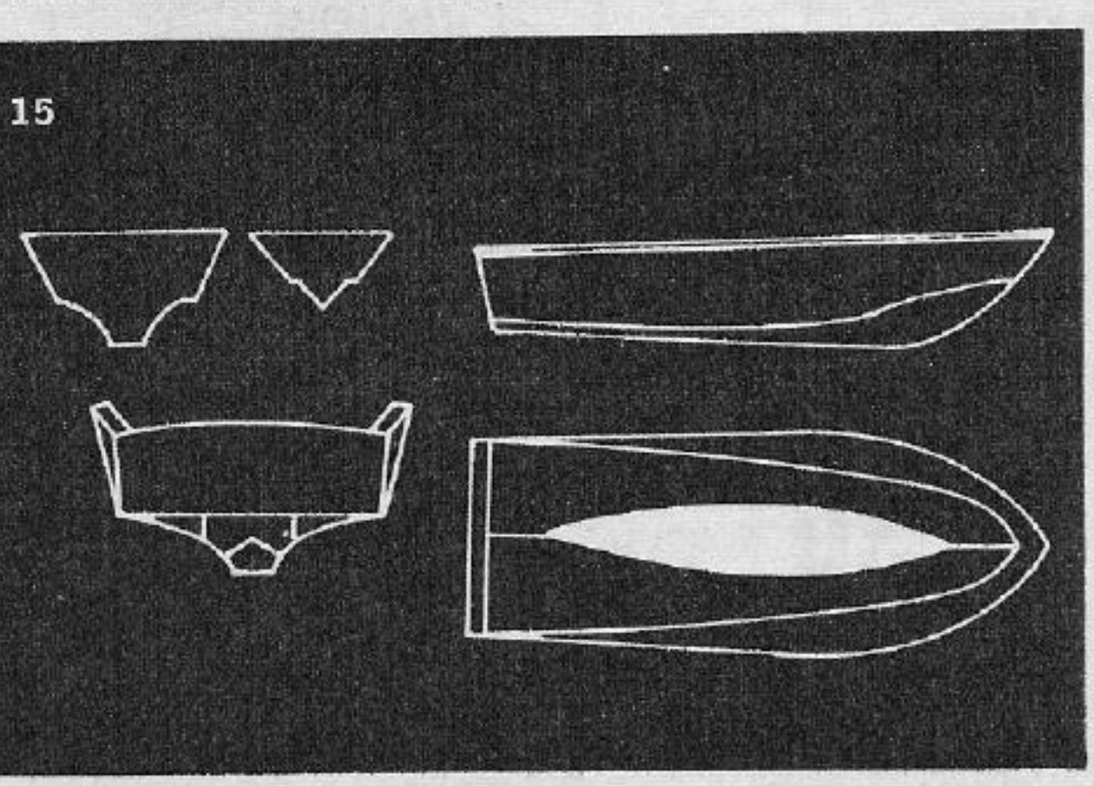
13



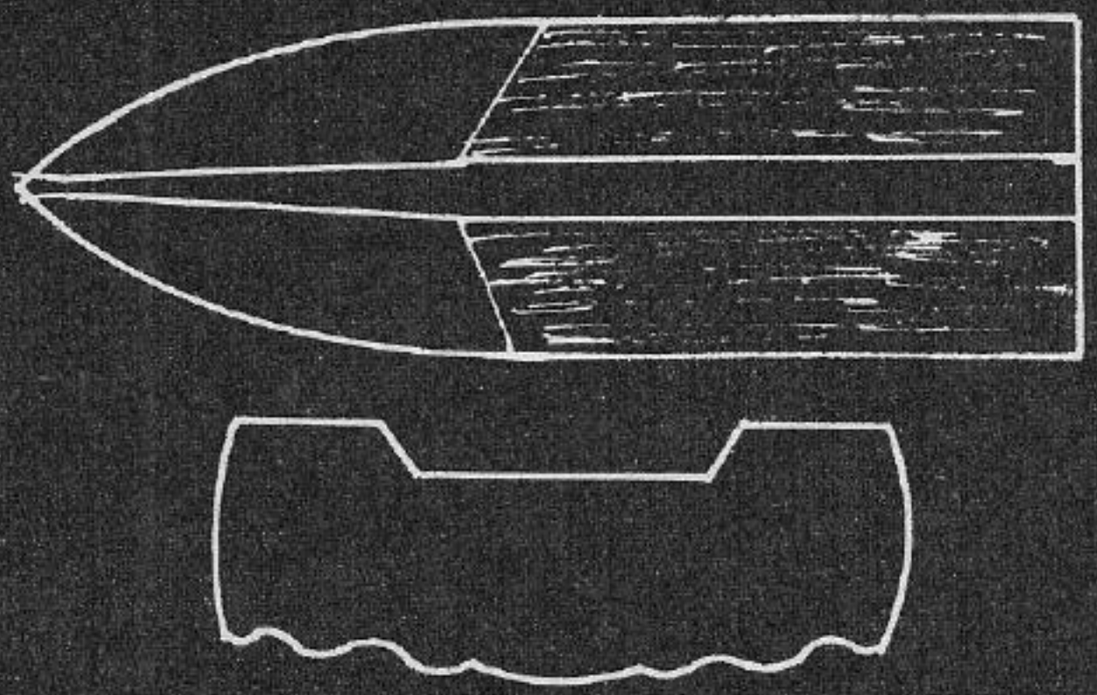
14



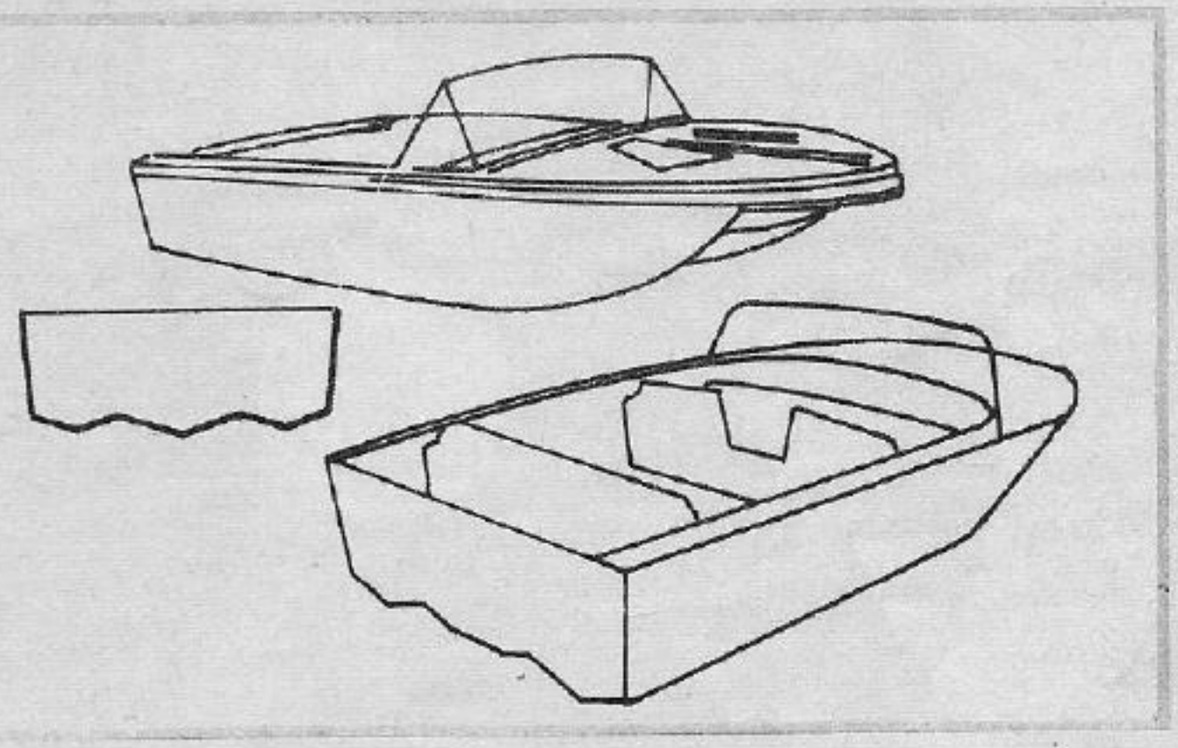
15



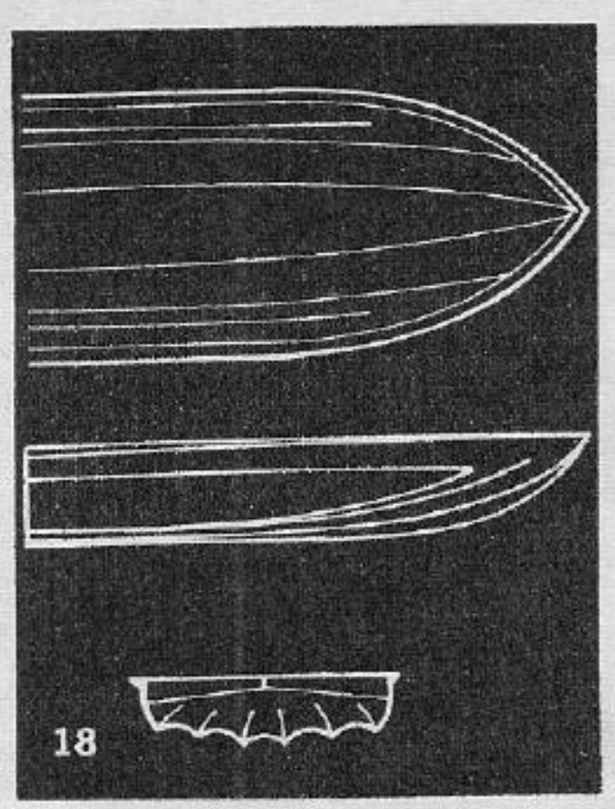
16



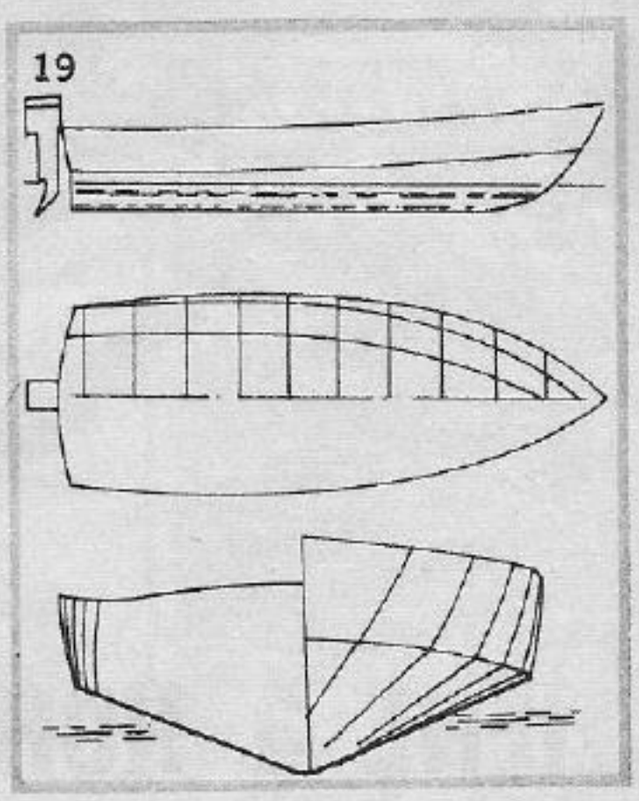
17



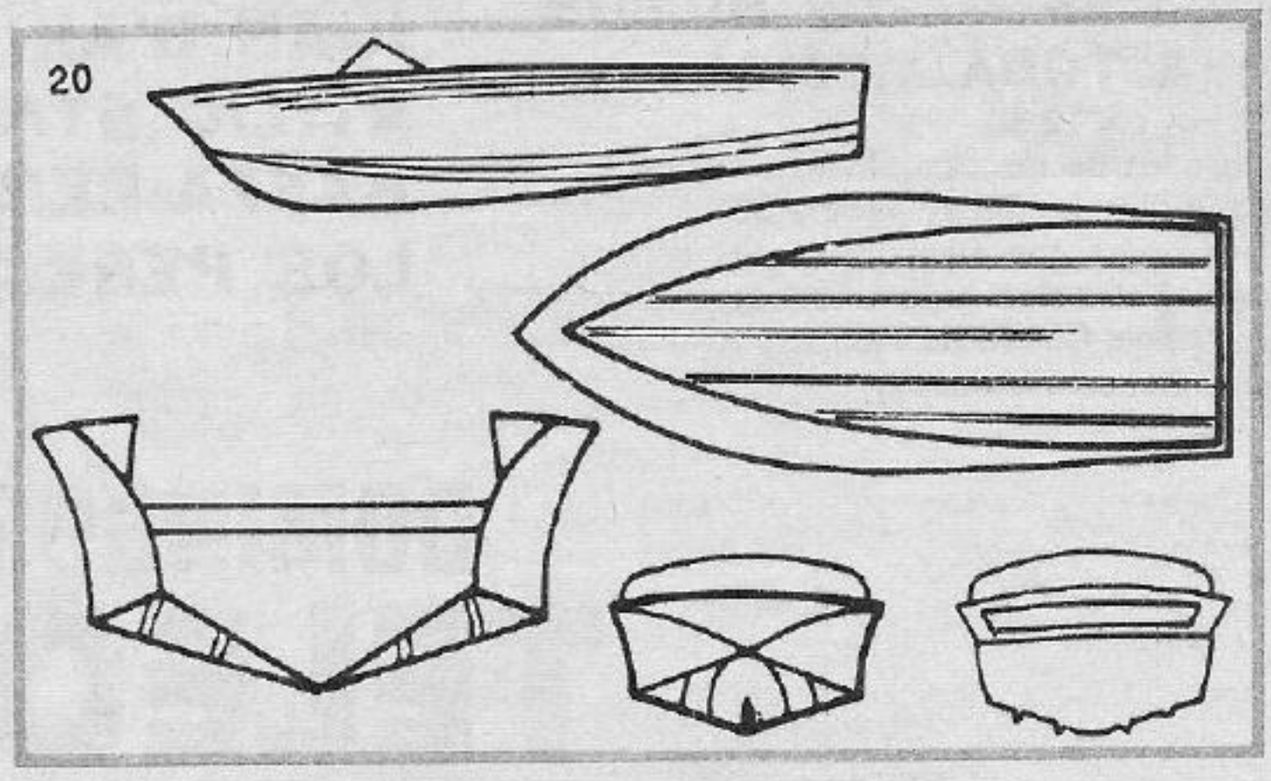
18



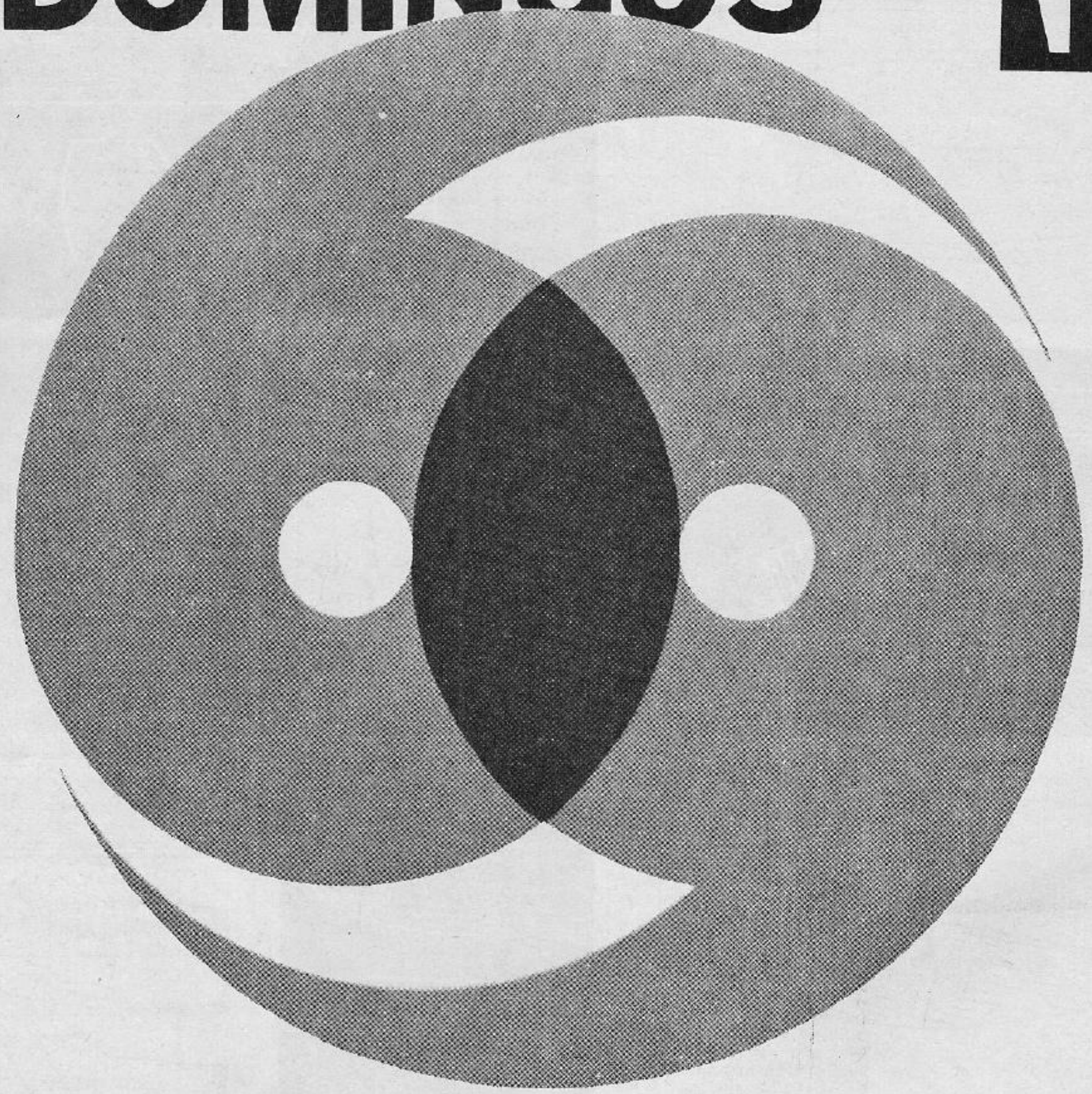
19



20



# ahora DOMINGOS



## TIENE 3 HORAS

**CON EL MEJOR HUMOR**
**Y A TODA MUSICA**

**Desde las 12.30**
después de los desopilantes nuevos capítulos de **Super Agente 86,**
tres horas con el mejor elenco cómico de la Televisión Argentina, sobre libros de **Miguel Coronatto Paz,** y todo el deporte con **Roberto Maidana,**

y la actuación especial de

**FERNANDO OCHOA**
**JUAN D'ARIENZO**
**ATILIO STAMPONE**
**BAFFA-BERLINGIERI**
**LOS PEREGRINOS**

Y a las 15.30,
la insuperable
acción de
**Matinée de**
**Hollywood**
**en Castellano**

**DOMINGOS 12.30**

# TELEONCE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Parabrisas CORSA noticias

## BRANIFF: LA MAS LINDA

La "linda" de la foto es la señorita Ginny Golden (GG), azafata de Braniff Internacional que fue elegida "reina" de las Azafatas en el concurso celebrado recientemente en Punta del Este, y del cual participaron las principales compañías aéreas.

El "feo" de la foto es Harry Marples, vicepresidente de Braniff, que no oculta su alegría por la elección y por la envidia de los colegas de las otras compañías.

Nosotros felicitamos a Braniff, pero igual nos siguen gustando todas las azafatas de todas las compañías, de todo el mundo.

Aunque alguien dijo: "Más vale azafata en mano que ciento volando".



## ESSO: PRODUCIRA ADITIVOS

Para mediados del año en curso comenzará a funcionar en el país una de las plantas de elaboración de aditivos para aceites lubricantes más grandes de América latina.

La citada planta será construida en la Refinería de ESSO S. A. Petrolera Argentina en Campana y ESSO Química Argentina efectuará la comercialización de los productos allí elaborados y asimismo prestará asesoramiento técnico para la fabricación y uso de dichos aditivos.

## IKA Y LA ENSEÑANZA

Con la asistencia del R. P. Fernando Storni, rector de la Universidad Católica de Córdoba, y del presidente de IKA-RENAULT, señor Yvon Lavaud, se firmó el convenio por el cual la Fundación IKA prestará su apoyo económico a la Escuela de Administración de Empresas de la Universidad mencionada. El citado apoyo de la Fundación IKA permitirá a la Universidad Católica otorgar becas a alumnos de escasos recursos bajo el sistema de préstamos de honor utilizado por la alta casa de estudios.

Una nueva muestra de la inquietud de IKA-RENAULT en el campo de la enseñanza y de la educación, donde siempre ha colaborado con el país.

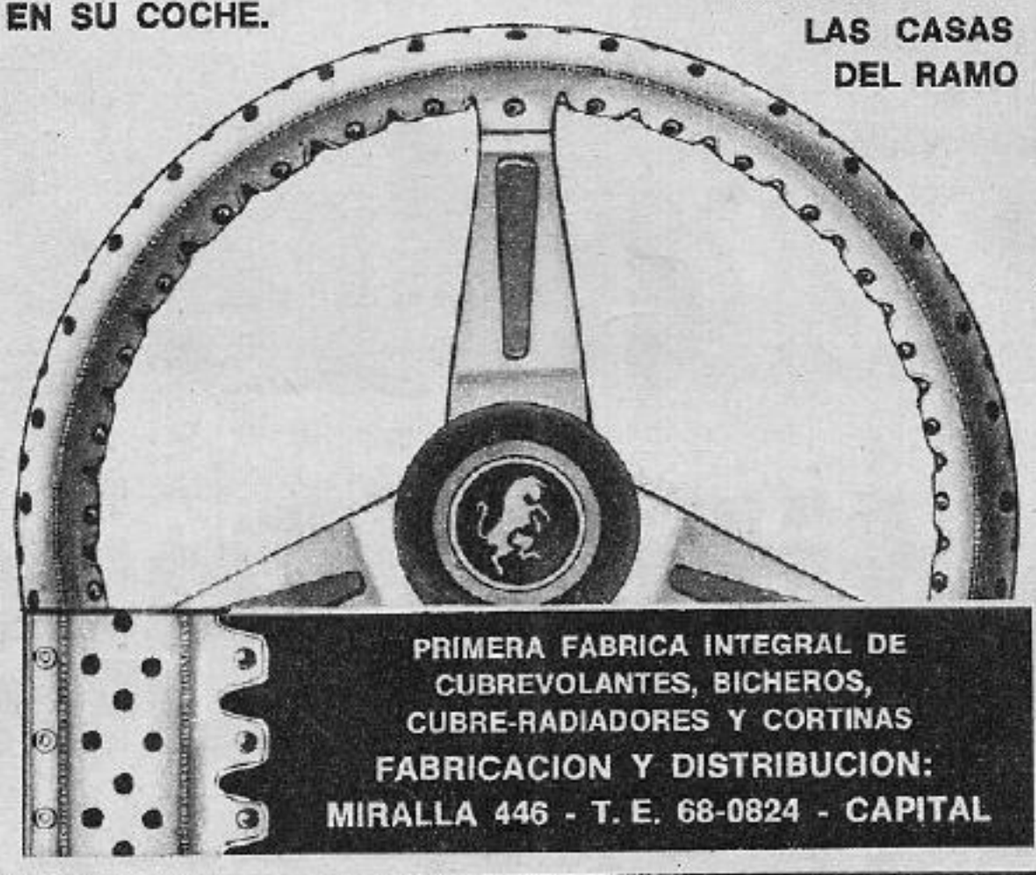

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

repuestos AUTO UNION legitimos
FABRICACION PROPIA
GRACIELA - GW - INSTITEC
Rectificación de motores - Recambio de cigueñales
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
CASA AMBROSINO
UGARTECHE 3019
72-8859 Bs. As.

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

CUBREVOLANTES
CON BROCHES A PRESION
Gente (R) MOD. PAT.
UD. LO COLOCA EN UN MINUTO LOGRANDO FIRMEZA EN EL VOLANTE Y REALCE EN SU COCHE.
SOLICITELO EN LAS CASAS DEL RAMO

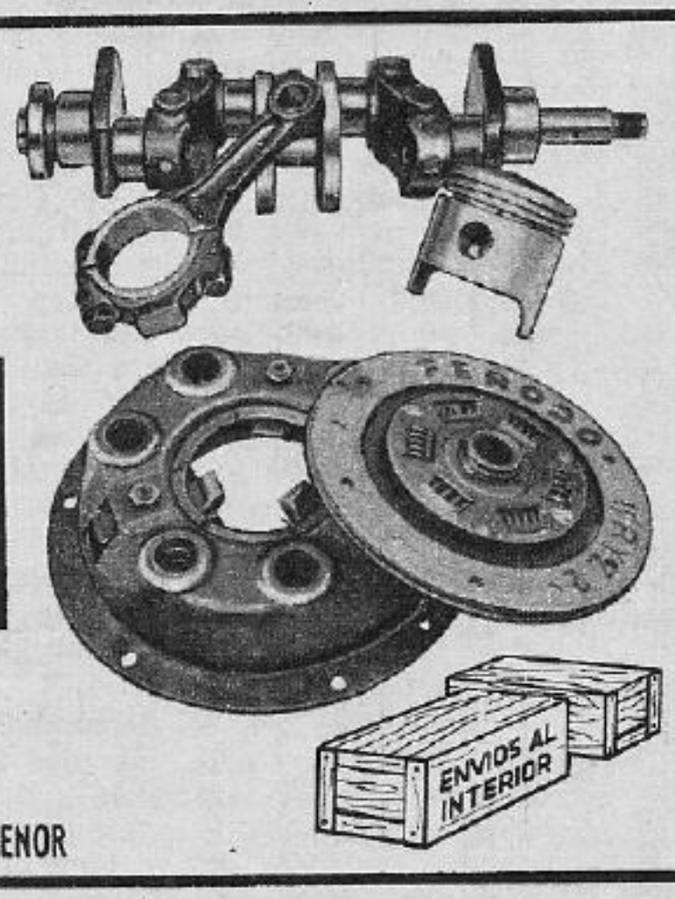


PRIMERA FABRICA INTEGRAL DE CUBREVOLANTES, BICHEROS, CUBRE-RADIADORES Y CORTINAS
FABRICACION Y DISTRIBUCION:
MIRALLA 446 - T. E. 68-0824 - CAPITAL

Para su automotor compre Ud. lo mejor
3H
PRODUCTO DE CALIDAD PROBADA GARANTIA DE UN IMPULSORES DE ARRANQUE

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

Y RECUERDE...: EN REPUESTOS FIAT LA LINEA COMPLETA LA ENCONTRARA EN:
FIATODO
SARMIENTO 3899, Bs. AIRES, T. E. 87-1852/1992.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR




LLANTAS CROMADAS

Stock permanente en Originales, Anchas y Deportivas. Venta, Reparación y Cromado de Paragolpes y Defensas
CROMADO CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. JUAN DE GARAY 2356
T. E. 26-5347



SIEMPRE LISTO!..
LA LINEA MAS COMPLETA EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA PEUGEOT 403-404-T4B ESTAN EN:
EL EMPORIO DEL PEUGEOT
PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - CAP.
Av. PAVON 787 - T. E. 22-3166 - Avell.
PRECIOS ESPECIALES A TALLERISTAS Y REVENDEDORES
ENVIOS AL INTERIOR






# los "patitos feos" tambié

**Pocos autos pueden ser más antideportivos que el Citroën. Pero muy pocos también dan tanto espectáculo cuando corren como los "patitos feos". En Mar del Plata se corren carreras exclusivas para ellos.**

*de nuestro corresponsal*
*LUIS A. GOMEZ*



Cuando ya tenemos iniciada la temporada automovilística 1969, y en ella se ha lanzado la nueva categoría Sport Prototipos, se ha comenzado a hablar de muchas cosas. Que el grupo cinco, que los spoilers, que el eje De Dion y otras menudencias que naturalmente presuponen actividad mecánica de avanzada. Estamos, sin duda alguna, en el gran paso. Para algunos es el paso adelante; para los "folklóricos" de los talleres, donde conseguir rendimiento en kilómetros es sinónimo de mate y asado, es el paso atrás... Pero de cualquier forma es un paso, y como el movimiento se demuestra andando, en eso estamos (como para retrucarle a aquel que dijo "Ladran, Sancho... señal que pateaste un perro").

Hablábamos de la temporada de automovilismo. Todos los ojos apuntan hacia las innovaciones y por lógica se van hacia lo grande, a pesar de que las cosas chicas también van tomando incremento (Fórmula 4 por caso).

Pero lo que a nadie se le ocurrió pensar es que podría haber, incluso, "corsas" para Citroën; los "patitos feos", "milonguita" o como quiera denominarlos el ingenio popular, siempre aguzado para calificar algo.

¡Sí, señores!, competencias de Citroën exclusivamente, con las características serias que presupone una prueba de velocidad y con doce o quince máquinas en un circuito, entre las que se destaca **UN EQUIPO DE COMPETICION** como marca la ley del automovilismo organizado.

**Jorge Córdoba fue el primer entusiasta para la creación del equipo de competición Citroën de Mar del Plata. Junto a su máquina, conversa con el capo del team y preparador, Mario Amica. Los 2CV —aparte de hacer mucho ruido— caminan, y bastante bien que lo hacen.**

**Mario Amica, ex acompañante de Juan Carlos Navone en TC, es el "capo squadra" del equipo de Citroën que está causando sensación en el sudeste de la provincia de Buenos Aires, donde han invadido casi todos los circuitos regionales.**

## ¿DONDE?

...por los pagos de Mar del Plata, la ciudad de los mariscos, los alfajores y la veleidosa "rula" que gira más que un rulemán de empuje, aunque ésta los empuje a todos hacia la puerta con los bolsillos vacíos.

En la ciudad atlántica hay varios y animosos muchachos que tripulan Citroën, equipados con cubiertas especiales (inclusive en llantas ensanchadas), cuentavueltas, jaula antivuelco y otros menesteres propios del ambiente "corsa".

Un buen día, y para cotejar fuerzas, prepararon una "picada" (no con saladitos y buen vino, lo que no hubiera sido desacertado) y la concretaron nada menos que en la avenida costanera.

Algún noctámbulo se asombró y otros simplemente se encogieron de hombros como diciéndoles: "Dejales pastar, que engorden...", restándoles posibilidades a los émulos de los grandes pilotos.

Todo iba muy lindo hasta que... bueno, hasta que aparecieron policías motorizados y llenaron varios talonarios de boletas por escape libre, exceso de velocidad y anda mais...

## LO QUE PASO LUEGO

El proyecto quedó, por lo tanto, trunco. La cita de los "citroënistas" era allá por el taller de Mario Amica, un hombre que sus 38 años de edad los debe haber pasado siempre encima de algún auto y que fue acom

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




# ...n corren...

pañante de Juan Carlos Navone en TC durante los años 1957 y 1958.

Hablar en ese momento de correr con esas "batatitas" era poco menos que una utopía. Pero se charlaba largo y tendido y por allá se le ocurrió a Amica confeccionar algunos distintivos en "contact" para entregar a sus clientes.

Surgió entonces una moción de Jorge Córdoba (ex cantor y animador de bailongos): "¿Qué te parece si los hacemos con un autito de carrera o con un Citroën con inscripciones?".

Una palabra trajo la otra y Córdoba pegó el salto: "Yo pongo mi auto ya mismo para prepararlo...".

**Mario Amica y Livio Damiani cambian impresiones sobre el nuevo caño de admisión. Córdoba, Almandoz, Termini y Kavanagh —integrantes del equipo— contemplan las bondades del "aparatito" con que están dotados sus autos. Como fondo, varios Citroën "despanzados".**

Mario Amica no tardó en contestarle: "Y... le damos...". Daniel "Cabezón" Almandoz fue el tercer hombre que se entusiasmó con la idea. "Yo también preparo el mío", sentenció.

"¿Y si formamos un equipo y nos largamos?"

Estaba prácticamente todo dicho: nacía el primer equipo de Citroën. Pero había un problema: la criatura no tenía cuna, o mejor dicho, no tenía cabida en ninguna carrera de la zona, pues los clubes organizadores ni se esperaban tamaña iniciativa.

Verdaderamente, eso no importaba mucho. Había que preparar los autos y después se vería (como se está viendo). Al principio, confiesa Amica —preparador y ejecutivo "capo" del equipo—, íbamos a trenzarnos con las máquinas de la categoría hasta 700 cm³ (aún hay algunas competencias de esa índole, aunque son muy pocas).

Pero después apareció Héctor Termini y ya teníamos tres autos. A los pocos días nos informaron que otros muchachos iban a preparar autos y a un año de aquello, que empezó sin querer, hay en Mar del Plata unos 15 Citroën listos para correr en cualquier momento.

De la primera intentona de correr se habla con recuerdos risueños. Concurrieron a Balcarce en oportunidad de filmarse la película Turismo Carretera, pero ni los dejaron pisar el circuito. Al poco tiempo pasó lo mismo en otro lugar, pero como aseguran que la tercera es la vencida, volvieron a intentarlo.

## EN OTAMENDI

Merced a la buena voluntad de la gente del Club Círculo Deportivo pudieron ingresar al circuito de la institución el 4 de noviembre del año pasado.

Los Citroën en acción causaron estupor, y aquellos que se rieron al principio, después de las series se acercaron para ver "qué tenían adentro". Había ocurrido algo trascendental para la categoría: tuvieron su primera competencia más o menos oficial y habían sentado lo que interesaba: demostrar que esos aparatos que contra viento no andan, eran capaces de enredarse en una pista.

Héctor Termini fue el ganador de la carrera. Después vinieron otras confrontaciones en Lobería y Necochea y últimamente otra vez en Comandante Nicanor Otamendi. Las tres primeras dieron vencedor a Termini y la cuarta a Daniel Almardoz.

La cuestión ya va hacia adelante. Por la "barra" de Mar del Plata ingresó al clan Pedro Pesagno (que tripula una original furgoneta que utiliza para reparto de pastas de su propia fábrica) y está a punto de incorporarse Mario Kavanagh, que extraoficialmente conducirá otro auto del equipo "Citroën Amica Competición" (suena raro, ¿no?).

## LOS MOTORES

La preparación de estos aparatos no es complicada. Mario Amica cuenta con otro colaborador de antecedentes "corsas": Livio Damiani, que perteneciera al elenco de mecánicos de Fiat Grossi y que se desempeñara en la preparación de máquinas ganadoras en Rafaela, Carlos Paz y Santa Fe.

Hasta ahora se ha trabajado en el aumento de la cilindrada y el agrandamiento de válvulas, así como en una leva especial. Estiman que de 8:1 que actualmente tienen de compresión en los cochecitos del equipo irán a 9:1, lo que les permitirá desarrollar una velocidad estimada en el orden de 125/130 kilómetros a la hora.

Se contempla un futuro reemplazo de la corona y piñón oriignal por uno adaptado, con lo que el rendimiento iría de esa manera a unos 135/140 kilómetros.

Se han reformado los caños de admición y se probaron distintos sistemas de carburación, optándose finalmente por la de Peugeot 403, que será suplida en breve por un carburador Weber.

El rodado se mantiene original de fábrica, al igual que la suspensión, que solamente ha sido endurecida. El régimen máximo que alcanzan los motores —por el momento— supera levemente las 5.000 rev/min., y eso ya da una idea de lo que "camina" el diminuto motor del 2CV.

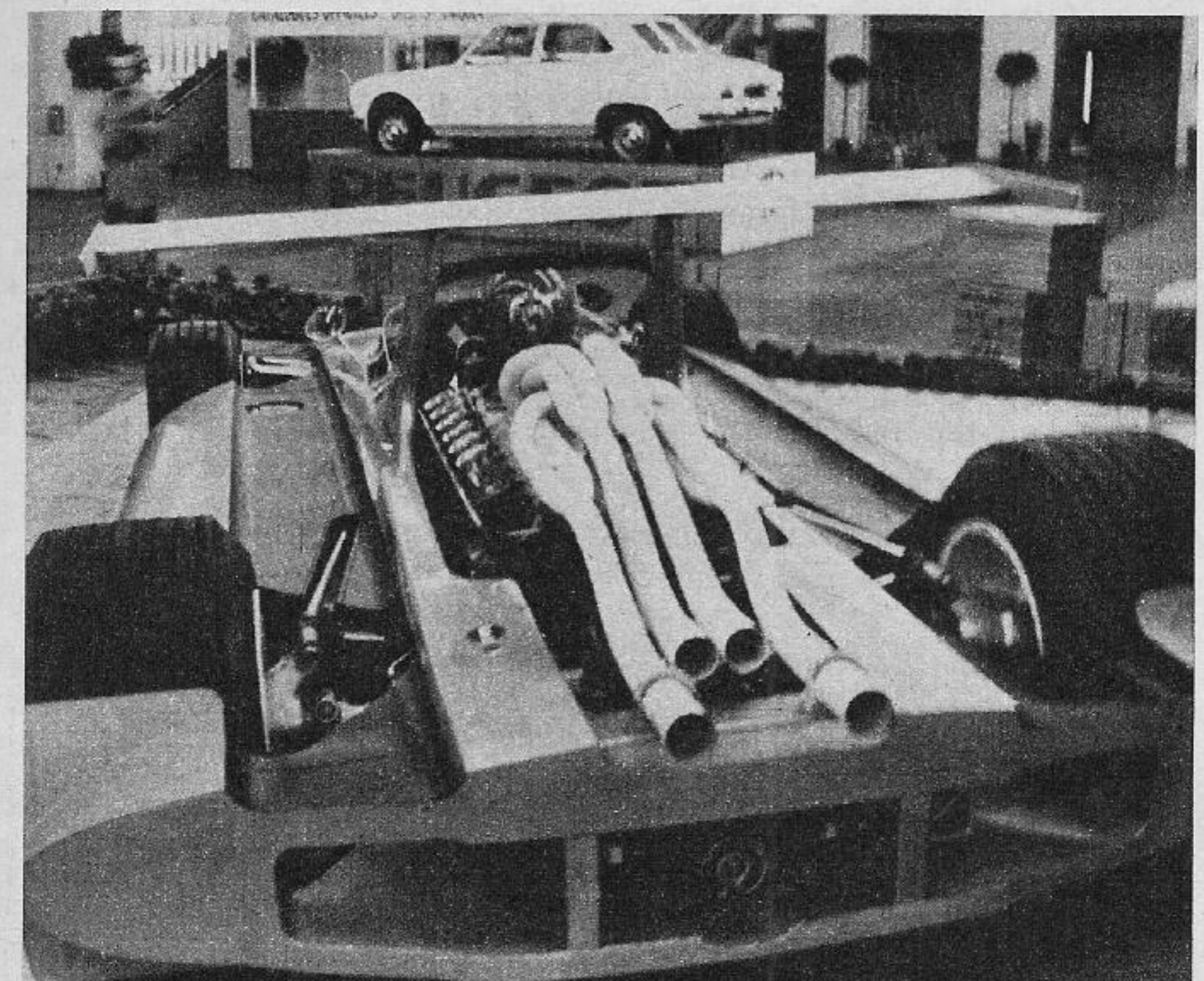
Como se ve, toda una organización en marcha (camioneta con repuestos y demás) que surgió detrás de un equipo nacido sin pensarlo mucho, pero que tiene ganas de proyectarse. Claro está que para ello se necesite un apoyo —liviano, no más— de los clubes zonales, y es que los incluyan en la programación de "cafeteras" o Turismo Mejorado.

mulé y cia S.R.L.
RINCON 1331 al 41
COLOCACION INMEDIATA
*Eliminación total de filtración en Parabrisas y Lunetas*
Cristales
ESPECIALIDAD
EN CURVADOS
IMPORTADOS
TEL. 26-7004 / 23-7044
ENVIOS AL INTERIOR

# NOVEDAD EUROPEA:

# CORRER CON SEGURIDAD

**La colaboración entre firmas estrechamente ligadas al quehacer automovilístico tuvo como resultado concreto la presentación de un auto de carrera en cuya concepción ha cobrado fundamental importancia el factor seguridad. El Sigma Gran Prix realizado sobre una Ferrari F.1**



¡*Seguridad... cuántos inventos se producen en tu nombre!...* - Anónimo

Indudablemente, una de las mayores preocupaciones de la industria automovilística actual consiste en ofrecer las mejores condiciones de seguridad al usuario. El progreso del automóvil, las mayores potencias obtenidas y las velocidades alcanzadas trajo apareado un aumento, un ascenso vertical en el gráfico estadístico de accidentes.

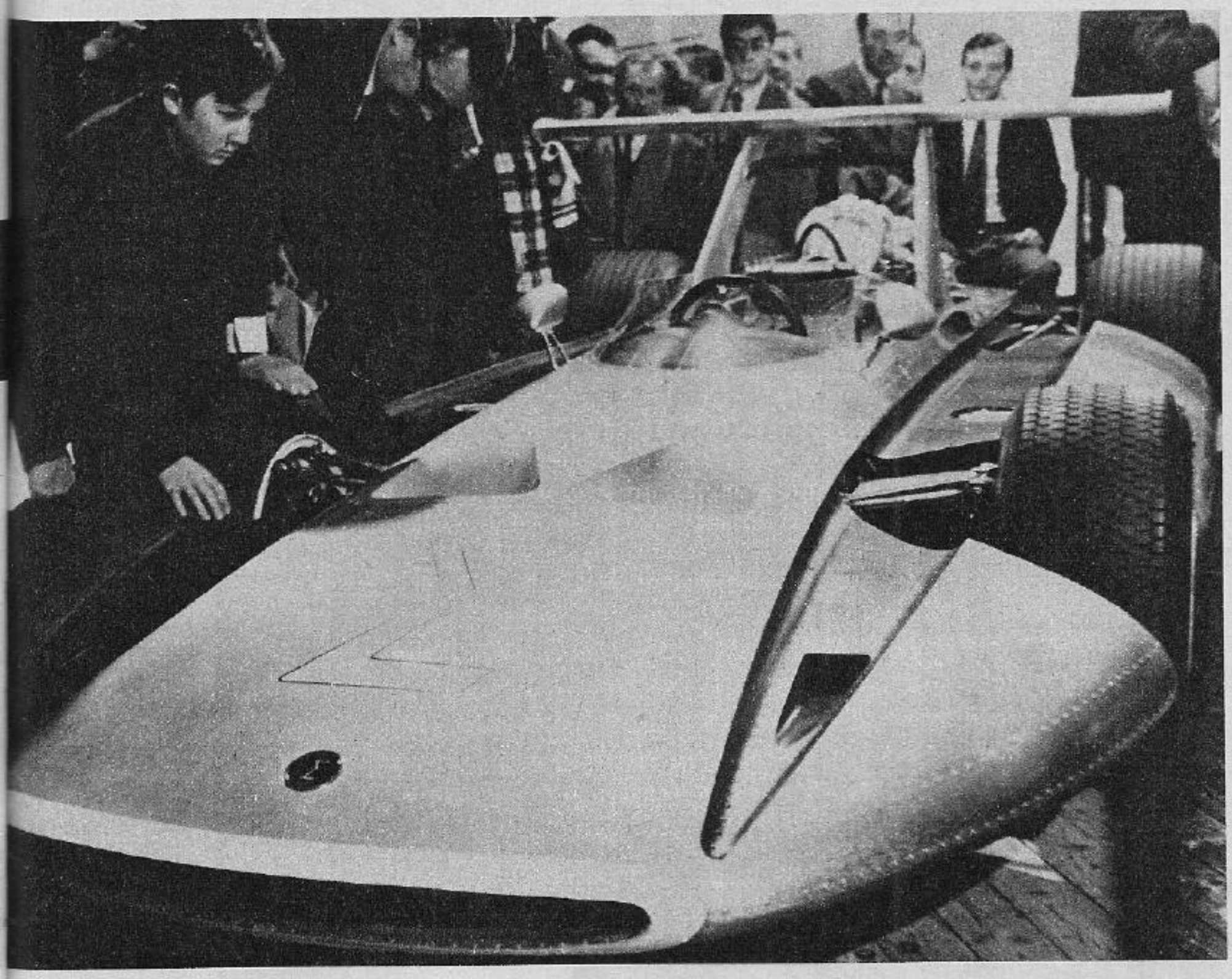
Hace unos años —pocos— Pininfarina realizó estudios sobre un auto experimental, el Sigma PF, en cuya elaboración se consideraron hasta los límites críticos, todos y cada uno de los detalles conducentes a otorgar la máxima seguridad al pasajero, en caso eventual de colisión.

En el terreno deportivo el proceso no se dio de la misma manera; el casco del piloto y los obligatorios cinturones de seguridad constituyeron por muchos años la única garantía de supervivencia, siendo los riesgos que corre el piloto obviamente mucho mayores que los del conductor común. El recientemente pasado Salón de Ginebra exhibió un aparato que indudablemente concitó la mayor atención: un monoposto de competición en el que las necesidades de seguridad han sido objeto de estudios similares a los realizados para el Sigma PF.

## QUIENES

Los responsables del desarrollo del proyecto son Pininfarina, el profesor Ernst Fiala, del Instituto Politécnico de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Vista interior del Sigma Grand Prix. Nótese la conformación del casco exterior, sobresaliendo hasta el borde de las ruedas. La sección del casco evidencia una estructura similar a la popular letra griega omega.

Abajo, izquierda: Vista posterior. Resultan fácilmente identificables los "fideos" blancos, escapes característicos del motor Ferrari 3 litros F. 1 que impulsa al experimental Sigma. El spoiler es regulable.

Berlín, Paul Frère, ex piloto de monopostos y periodista, y el médico australiano Michael Henderson.

## COMO

El monoposto ha sido construido por pedido especial de Ferrari, que ha puesto a disposición de los responsables los órganos mecánicos —motor 12 cilindros, 3.000 cm³, suspensiones— de la Ferrari F. 1 del '68.

Para el complejo de frenos, el tanque de combustible y los cinturones de seguridad han colaborado otras firmas. Fiat y Mercedes Benz han aportado valiosa información técnica.

## QUE ES

La Sigma Grand Prix no es una heladera de carrera. Es la denominación que corresponde al resultado de la preocupación de los responsables de la iniciativa y los elementos puestos por Ferrari, Mercedes, Fiat, etcétera.

La estructura del Sigma Grand Prix es portante, antichoque, que presenta diferentes capacidades de absorción de impacto de acuerdo a la necesidad. Está formada por dos elementos estructurales longitudinales, de trompa a cola, en sección decreciente hacia adelante. La sección está calculada para presentar la mayor rigidez a la altura del habitáculo del piloto. El habitáculo está dimensionado en base a datos extraídos de un informe especial sobre "espacio de supervivencia". La parte que circunda a esta célula es deformable total y gradualmente; la capacidad de absorción es suficiente como para que la energía derivada del impacto se trasmita en fracción soportable para el cuerpo humano. Forman parte de la mencionada estructura los soportes del spoiler y la barra antivuelco, además del posa-cabeza.

Un corte que permitiera apreciar la sección del monoposto evidenciaría un anillo semejante a la letra omega. La función de lo que podríamos denominar "las patas" de omega, es absorber el impacto de las ruedas descubiertas de otros autos en carrera sin deformarse.

El tanque de combustible ha sido construido por Pirelli. Es deformable, súper resistente a las altas temperaturas y autoextinguible. Está realizado en base a seis estratos: neoprene, goma, nylon, nuevamente goma, neoprene y tejido de amianto. Está dispuesto del lado exterior de la "célula", debajo de la sección deformable. Está previsto un sistema de baja presión, que incorpora gas inerte e incombustible en el volumen que se va desocupando por el consumo de combustible. Una electroválvula comandada por un interruptor a inercia detiene el paso de gas en caso de impacto. Las tuberías de fluido son acorazadas.

## SISTEMA ANTIFLAMA

Está constituido por un doble circuito, para el cockpit y para el vano del motor. De ser necesario, tres interruptores inerciales comandan de inmediato el sisterma. En caso de ser incendio espontáneo, tres detectores ubican rápidamente el foco, haciendo encender una luz testigo en el panel de instrumentos. De esta manera, el piloto tiene tiempo suficiente para colocarse en posición segura y accionar el interruptor del sistema.

Algo que merece especial atención es el dispositivo de cinturones de seguridad: está formado por 7 brazos, de los cuales 6 corresponden al cuerpo y uno a la cabeza del piloto. Este último evita la rotura de la nuca. Los anclajes de cada uno de los brazos se toman a la "célula" y constan de rodillos que en caso de impacto permiten que los cinturones se desplieguen gradualmente, sometidos a tensión uniforme. Se evita de esta manera que el piloto se lastime a causa del cinturón, cosa que suele suceder.

Entre otras modificaciones, la Sigma Grand Prix incorpora un sistema que evita la pérdida de lubricantes; inclusive en caso de vuelco.

Próximo al baricentro del auto se montan tres acelerómetros; registran la desaceleración súbita del auto en caso de choque, información que luego se recoge, se analiza y se estudia tras el incidente.

El casco está realizado en aleación liviana, del tipo aeronáutico, anticorrosiva. El peso total no excede los 590 kg; largo total, 4.20 mts., 1,90 de trocha y 2,40 entre ejes.

La idea es óptima. Ofrecer seguridad a quienes tienen como oficio pilotear autos siempre al límite, significa proteger y eventualmente salvar una vida.



# RALLY LAGOS DEL SUR

# disparar el cronómetro

**En esta semana se larga el Rally Lagos del Sur. Será cuestión de que todos le presten mucha atención porque este año el Rally de Turismo, que reemplaza al GP, será algo parecido**

Otra vez el incomparable Lagos del Sur entra a pisar el tapete. Los tres días de viaje y cosas raras llamadas pruebas especiales terminan serpenteando a través de los pinos y recorriendo la orilla de los mil lagos del sur argentino.

Este año, en su octava edición, el Lagos del Sur tiene una variante muy especial: todo el camino es asfaltado. Es que recién en este año se puede llegar a Bariloche sin tocar *una* sola piedra y el CAR aprovecha la oportunidad y manda a sus inscriptos por ese lado. Lo que este año también faltará será la clasificación general para todas las categorías. CORSA abogó y abogó para que de una vez por todas el Club Argentino de Regularidad la implante decidida y definitivamente. En una categoría como es el rally es absolutamente lógico y todos los automóviles, si las penalizaciones para cada categoría son acertadas. tienen las mismas posibilidades. Desde un 2 CV hasta el 380W.

Los tramos son tres. El de *concentración* que tiene como función reunir a todos los automóviles que largan desde distintos puntos (Mar del Plata, Buenos Aires, La Plata, Córdoba o Montevideo) y se reúnen en uno que, como todos los años, es la ciudad de Santa Rosa. El tramo de concentración no es una prueba difícil y no tiene controles intermedios; solamente uno de salida y otro de llegada. Después que los pilotos se juntaron toditos en Santa Rosa comienza un tramo *común*, que tiene controles secretos y no. Finalmente, el tramo *complementario* que se disputa en zona montañosa en las adyacencias de Bariloche y consta de muchas pruebas especiales.

El Rally no cambió fundamentalmente. Ni tiene mucha necesidad de cambiar porque está bastante bien así. El Lagos del Sur con sus defectos y virtudes, seguirá siendo una prueba sensacional.

Ya pasaron ocho ediciones de este Rally. De más está decir que todas fueron un éxito desde todo punto de vista. Muchas de ellas fueron auspiciadas por Shell aunque la de este año, no sabemos por qué razón, no será así.

Lo que sí sabemos es que esta nueva edición repetirá el éxito que tuvieron los anteriores.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Cabo Kennedy, ciudad del futuro

Hace apenas 20 años, las serpientes poblaban sus pantanos. Hoy, Cabo Kennedy alberga una población de 30 mil personas y ocupa los esfuerzos de 300 mil operarios, 150 universidades y 20 mil empresas. Cómo se vive y cómo funciona. Un reportaje al futuro en SIETE DIAS ILUSTRADOS.

**EL DIA DE LOS PERONISTAS**

Una minuciosa radiografía sobre todo lo sucedido el 17 de octubre de 1945. Perón, Evita, los descamisados. Los militares y la "contra". Quién fue quién en ese día.

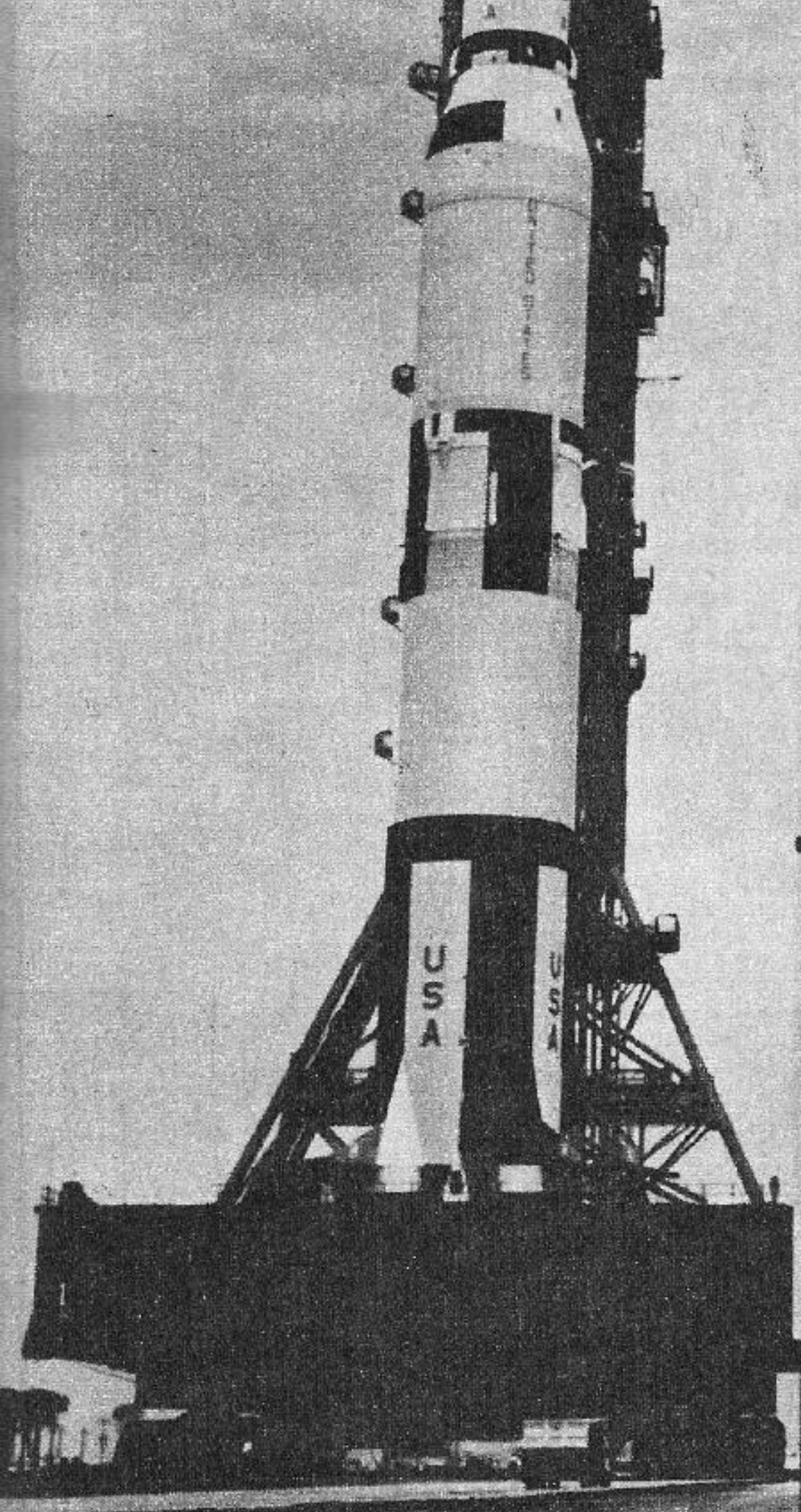
**GATTI: UN GENIO ANDA SUELTO**

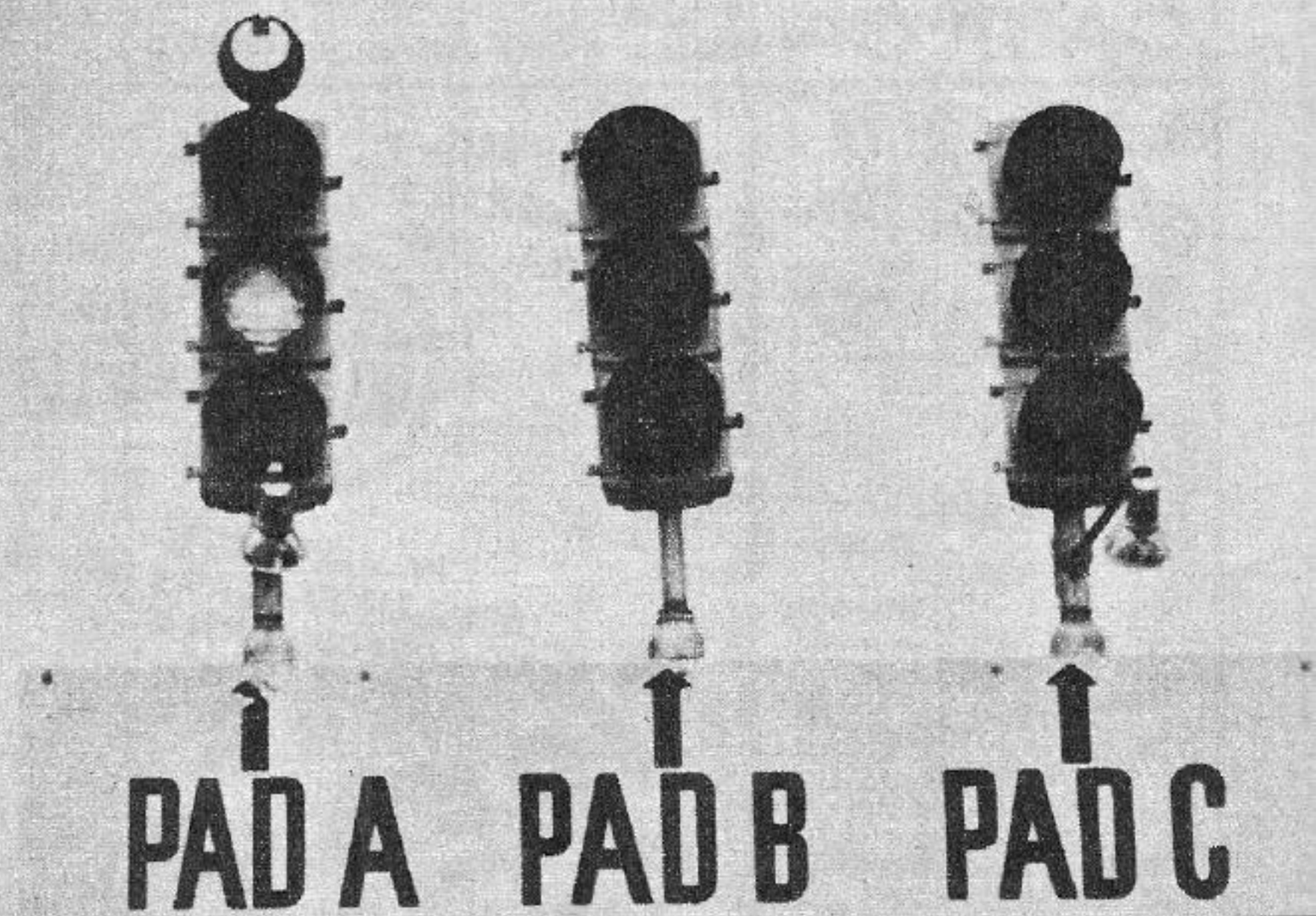
Hugo Gatti, el payaso, el beatle, ex-estrella de River Plate y actual de Gimnasia, el gran arquero a pesar de todo y de todos, responde a SIETE DIAS con su desparpajo habitual. Un insólito reportaje a un personaje insólito.

**EL SEMANARIO DE INFORMACION QUE MAS CIRCULA EN EL PAIS. ADHERIDO AL I.V.C.**

REVISTA

SIETE DIAS ILUSTRADOS







39 COMPLEX WARNING SYSTEM

RED - DANGER CLEAR AREA

FLASHING AMBER - HAZARDOUS DO NOT ENTER

AMBER - ENTER WITH CAUTION

GREEN - ALL CLEAR



Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

# sugerencias PARABRISAS CORSA

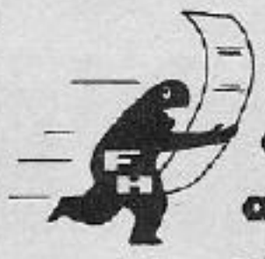



- IMPORTADORES DIRECTOS Y FABRICANTES.
- ASESORAMIENTO PARA INSTALACION DE NEGOCIOS.
- VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE.
- ENVIOS AL INTERIOR.

**FIAT** **FRANCESCHINI HNOS. IND. y COM.**

EXPOSICION Y VENTAS: **RIVADAVIA 8643 ESQ. GOYA 14**
**T. E. 69-6738 - CAP. FED.** • FABRICA: **BOULEVARD DE LOS ITALIANOS 221 - VILLA DOMINICO - AVELLANEDA**

---



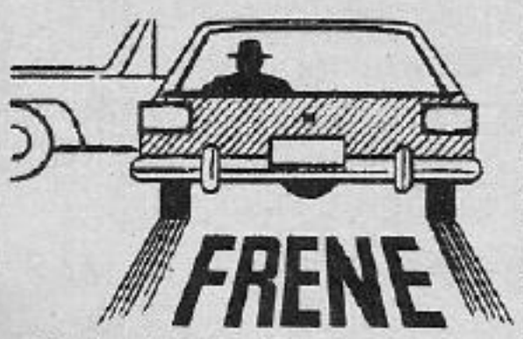
***El cristal curvo de su automóvil***
está en

**FRUMENTO**
S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES **Hnos.**

ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.

RIVADAVIA 14782
Ramos Mejía

---



**FRENE**

CON 100 % de SEGURIDAD
COLOQUE CINTAS
**BINDING BRAKES**
VULCANIZADAS AL PATIN

**CASA CIVIL**

**REPARACION Y CANJE DE SERVO FRENO**
**PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR**



CONTROLADOS CON BANCO DE PRUEBA

Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184, Tel. 54-5338

---

**PEUGEOT**

**Citroen**

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

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

---

**LA NOTA MAS ALTA...**

**BLACVOZ**
AUTO RADIO



10 sobresaliente

TECNICA EUROPEA
CON TRANSISTORES
**FAPESA**

¡EXIJALA
EN SU NUEVA UNIDAD!
¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!
ES UN PRODUCTO
**MOTORVOX**
GARANTIZA:
**DIALTECNIA S. C. A.**
VIEYTES 1433, T. E. 21-6878/2932,
Buenos Aires

---

**REPUESTOS y ACCESORIOS PARA SU**

**750 · 770**
**1100 · 1500**

Y RECUERDE...
QUE LA LINEA MAS COMPLETA A PRECIOS SIN COMPETENCIA LA HALLARA EN:

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

AV. DE LOS INCAS 5057 - CAPITAL
AV. J. B. JUSTO 6199 - CAP. T. E. 611-5581

---

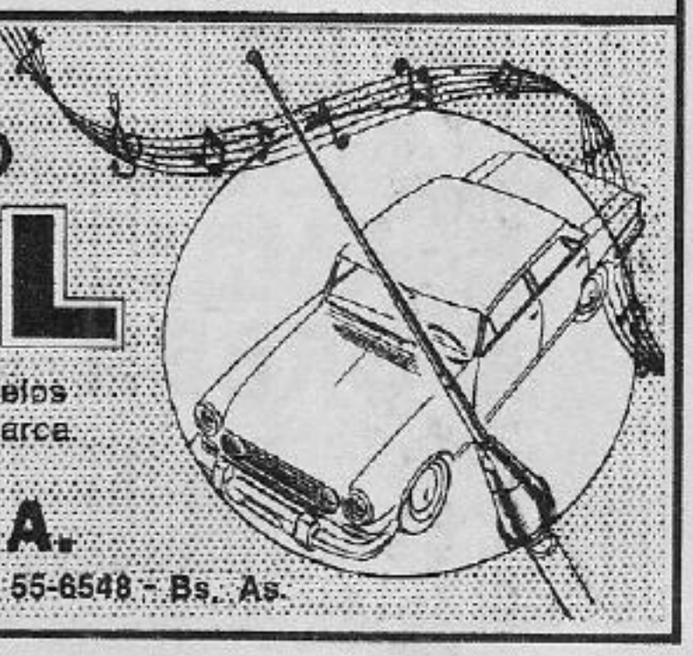
**ANTENAS AUTO-RADIO**

**MAREL**

Antenas de todos los modelos para cada necesidad y marca de automotor

**MAREL S. C. A.**

NUEVA DIRECCION-DARWIN 279 - T. E. 55-6548 - Bs. As.



---

# AVISOS corsificados

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

Extendemos el alcance de este servic de corsificados al ambiente náutico, 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:

.....

.....

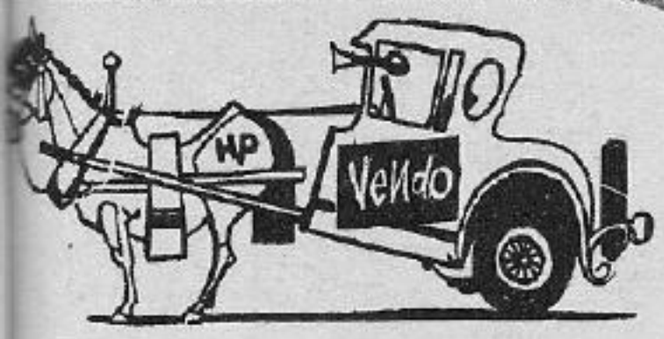
.....

.....

.....

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

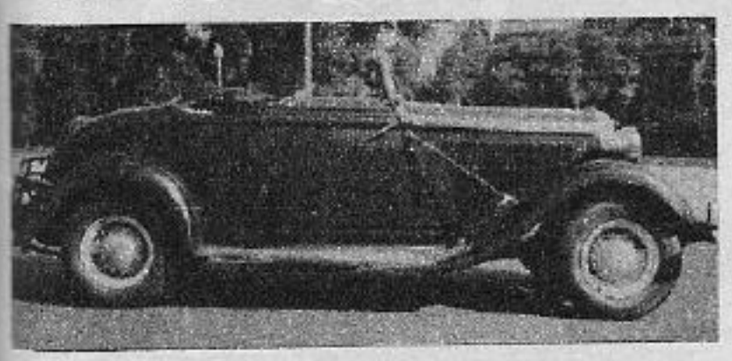
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




...n horario de 12 a 17 horas. Los avisos ...cibidos hasta el día jueves inclusive se... ...n publicados en el número de la semana ...guiente. Se podrán adjuntar con el aviso ...otografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de ...ublicarla o no. En caso de hacerse, la ...serción de la fotografía será sin cargo. Los lectores del interior podrán enviar ...u aviso por correo a PARABRISAS COR...A adjuntando el cupón que aparece al ...ie de esta página y el importe, en forma ...e giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. ...lem 896, Bs. As. Los cupones con su ...orrespondientes giros recibidos hasta el ...a jueves inclusive determinarán que el ...viso sea publicado la semana siguiente.

---

**CUPE PLYMOUTH CONVERTIBLE 33, ORIGINAL,** 6 cilindros, freno hidráulico de fábrica, parabrisas volcable, armazón



de carrocería metálica, color rojo y negro. VENDO CON FACILIDADES. Tratar: Tel. 42-7020 ó 41-4800.

---

**FERRARI V. 12 VENDO,** carrozado por Ghia, ejemplar único, caja de 5 marchas, cupé 2+2, color rojo. FACILIDADES O PERMUTO. Tratar: Carlos ...obbe, Av. Quintana 245, 3ro. B, ...5487, de 19 a 22, Capital Federal.

---

**...ENDO FORD "T" 1927,** motor ajustado, papeles al día, precio a convenir. Tratar: Darío Guidi, tel. 621-0340, H. Yrigoyen 2021, San Justo.

---

**CHASIS MIDGET,** motor Ford "T" válvulas a la cabeza, cigüeñal contrapesado importado, árbol de levas especial, piñón y corona 3 a 1, tel. 64-6210.

---

**PROTOTIPO FORD "TC" Faccini,** lista para largar, mecánica garantida, motor



revolucionario 8 carburadores. VENDO O PERMUTO, San Lorenzo 1320, Villa Progreso (altura R. Peña 1300).

---

**MOTORES CHEVROLET 29,** completo, otro semiarmado Chevrolet 34, rectificado a nuevo. Tel. 64-6210.

---

**VENDO GORDINI 66, 40.000 Km REALES.** Radio, calefactor, tuercas cromadas. Color gris perla de fábrica con franja blanca. Motor y caja "para rato". El precio lo arreglamos de común acuerdo. TRUGMAN, tel. 31-3840 (9 a 12 y 15 a 18).

---

**RECTIFICACION DE MOTORES.** Entregamos en marcha, con preasentamiento, *garantía total*, y FINANCIAMOS hasta 15 meses. ARROTEA 1790 y FRIAS 744, LOMAS DE ZAMORA, t. 243-4696.

---

**AUTOS VARIOS. ¡OPORTUNIDAD!** Ford Falcon, Valiant IV 66, RAMBLER Ambassador 65, Peugeot 403, 62; Estanciera 60; Renault 62; De Carlo 700. ACEPTAMOS PERMUTAS. Facilidades a su comodidad. LUIS MARIA CAMPOS 280, tel. 77-8228.

---

**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.

---

**EXCELENTE CASCO DE MADERA,** motor IKA 117 HP, a nuevo, VENDO URGENTE $ 500.000, con facilidades, tel. 44-5047.

---

**FORMULA 4,** Chasis Crespi, Motor BMW, ex J. C. Salatino, listo para largar. Ver: Quintino Bocayuva 878, Capital Federal.

---

**SI ES CORSA TC, TM o CAC,** respete las ordenanzas. Póngale la tapa a los faritos reglamentarios. Evítese multas. Hallará un amplio surtido para coches antiguos o modernos. Gral. Manuel A. Rodríguez 1640. También cristales para faros. VENTAS POR MAYOR Y MENOR.

---

**TORINO TC, 0 Km** convencional VENDO, muy buena y prolija preparación, contado, facilidades o permutaría. CORRALES AUTOMOTORES, Avellaneda 1637, Córdoba, tel. 79585.

---

**PROYECTOS Y DISEÑOS DE AUTOS PARA COMPETICION;** Fórmulas 1, 2 y 4, SP, TC, GTA. Preparación de motores para las categorías: Turismo Anexo "J" (Renault, De Carlo, Fiat, Peugeot) y monopostos, Fórmulas 2 y 4. También preparamos su motor o Go-Kart. Experiencia - Cálculo científico - Trabajos Garantidos. Tratar: ISIDRO JUSTO FERNANDEZ, de la Facultad de Ingeniería de la Ciudad de Buenos Aires, calle Andrea de Duggan s/número, ROBERTS, FCN D. F. Sarmiento.

---

**ROAD AND TRACK,** vendo colección de 150 números. Desde 1955 hasta diciembre 1958. Además 55 ejemplares de Motor Trend, 42 de Car-Life y 34 de Sports Car Illustrated, todos ellos entre 1956-59. Llamar a tel. 73-9228, al mediodía.

---

**CUPE FORD 46,** Motor F-100, deportiva, caja Lincoln, frenos Bendix, encendido a transistores, palanca al piso, volante



deportivo, cuenta vueltas, llantas armadas, 8 amortiguadores. Unica en Buenos Aires. Vende dueño. Tratar Lope de Vega 2059.

---

**CORSAS DEL INTERIOR.** Nuevas e interesantes ofertas: BOCINAS MUSICALES (Sorpasso, Río Kwai. Y ya lo ve, Vamos a la cama, etcétera) de las más afamadas marcas. OFERTA SENSACIONAL CASCOS: BEA Deluxe, $ 4.600; BEA 500, $ 8.100; Visera BEA, $ 1.100; BURBUJA, $ 1.900; Volantes de Fibra, tipo Fórmula 1, varios modelos. INSTRUMENTAL "DEWEY": Manómetro, $ 1.100; Amperímetro, $ 500; VACUOMETRO, $ 1.450; en todos los casos indicar la marca del auto. PARA VIAJEROS: Barra de remolque fija gruesa, $ 1.000; barra de remolque fija fina, $ 800. Cuarta de Nylon (súper resistente) para remolque, $ 950. ACCESORIOS CORSAS. Escribir a: CENTRAL-POSTAL-CAR, Viamonte 1604. Buenos Aires, tel. 40-9263 y 40-8190. ENVIOS CONTRA REEMBOLSO AL INTERIOR o por pago mediante giro al hacernos el pedido. *Su Casa corsa en BAIRES.*

---

**CONJUNTOS ARMADOS FILADELFIA** (camisa, pistón, pernos y aros) con caja metálica, para Citroën, Peugeot 403 y 404, RENAULT, Bedford, 3 7/8. JUEGOS de AROS IMPORTADOS: para Ford "A"; Ford V8 del 37 al 42; Chevrolet de 1937 al 53, comunes, hidráulicos y semi-hidráulicos. PRECIOS ESPECIALES PARA TALLERES, PEÑAS DE AUTOS y corredores. Envíos al interior, contra reembolso. CASA PISTONAR, Viamonte 1604, tel. 40-9253 y 40-8190.

---

**CHEVROLET TC,** listo para largar con repuestos varios VENDO o PERMUTO por auto de serie. Valor $ 1.350.000. Tratar: Daniel Saccani, Paz, Santa Fe.

---

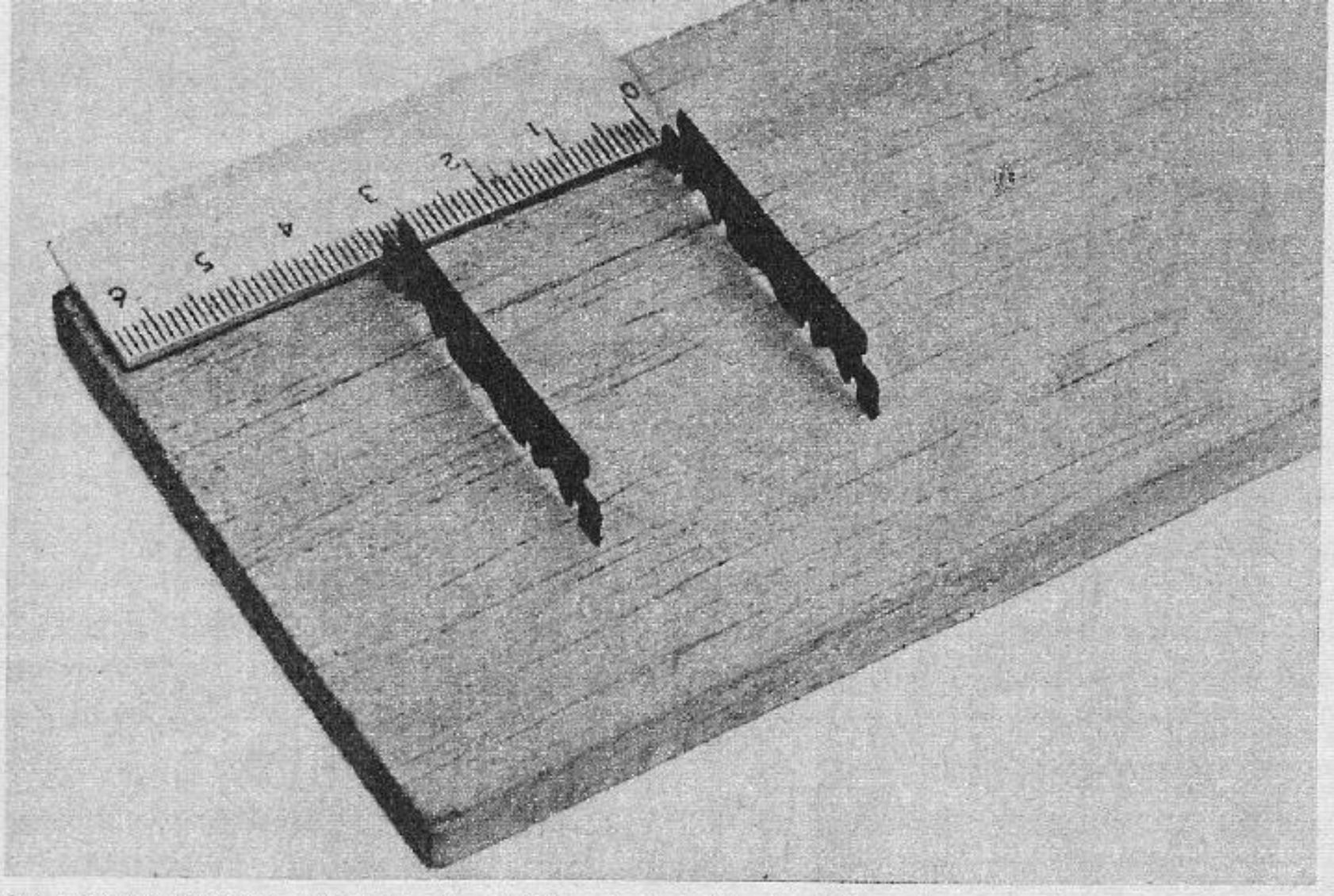
**UN FIAT PARA SU HIJO,** 800 Spider a pedales, chasis tubular, carrocería de Fiberglass. Oportunidad única en fábrica, $ 14.500. Pje. Guillermo Correa 4687 (altura Moreto al 1550). ATENCION ESPECIAL A REVENDEDORES.

**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.**

Parabrisas CORSA hobbies

II PARTE

**Lo prometido es deuda. El balanceo casero de un motor para automodelismo al alcance de todo aficionado. Una lima y una hoja de afeitar.**



Así es como debemos ubicar las dos mitades de la hojita de afeitar sobre la tabla, para poder luego balancear la bobina.

# GIRANDO, GIRANDO SE VAN...

# EQUILIBRANDO

Las ventajas de un motor balanceado son, por supuesto, muy notables sobre uno que no hubiera recibido ese tratamiento.

La principal es que un motor balanceado no pierde potencia en vibraciones, sino que la aprovecha en su casi totalidad. Por supuesto una parte se pierde en fricción y trasmisión. Pero si no se hubiera realizado el trabajo de afinado, la fricción será mucho mayor, y por otra parte despareja, ocurriendo de esta manera un desgaste irregular de los bujes que soportan el eje del motor, que son al fin de cuentas sus bancadas.

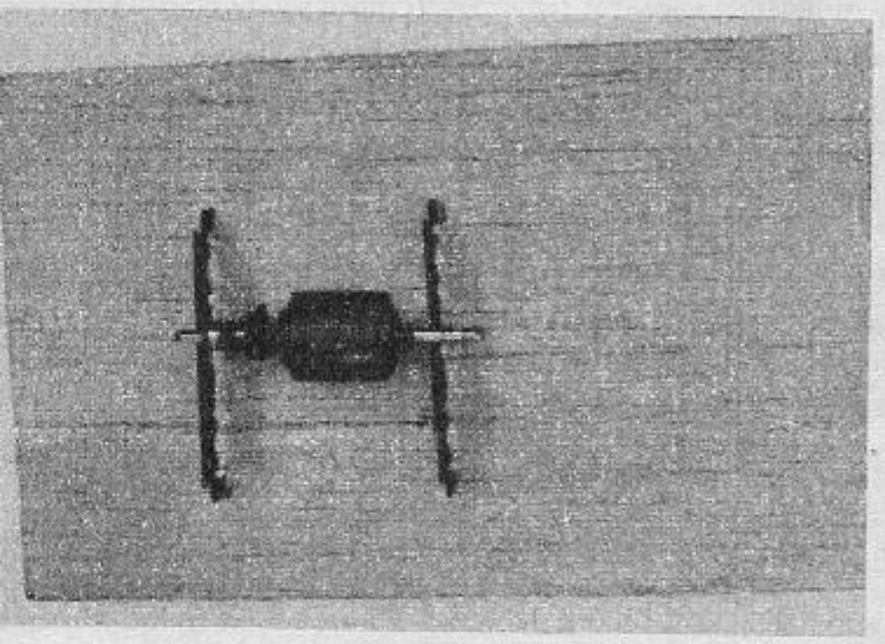
Por lo tanto, y tal como les prometiéramos en el número anterior, les explicaremos cómo balancear un motor en casa, y con herramientas no demasiado caras ni difíciles de conseguir.

Para comenzar, debemos tomar un trozo de madera e insertar en él las dos mitades de una hojita de afeitar, que previamente habremos partido con sumo cuidado, y con la ayuda de una pinza, para evitar lastimarnos.

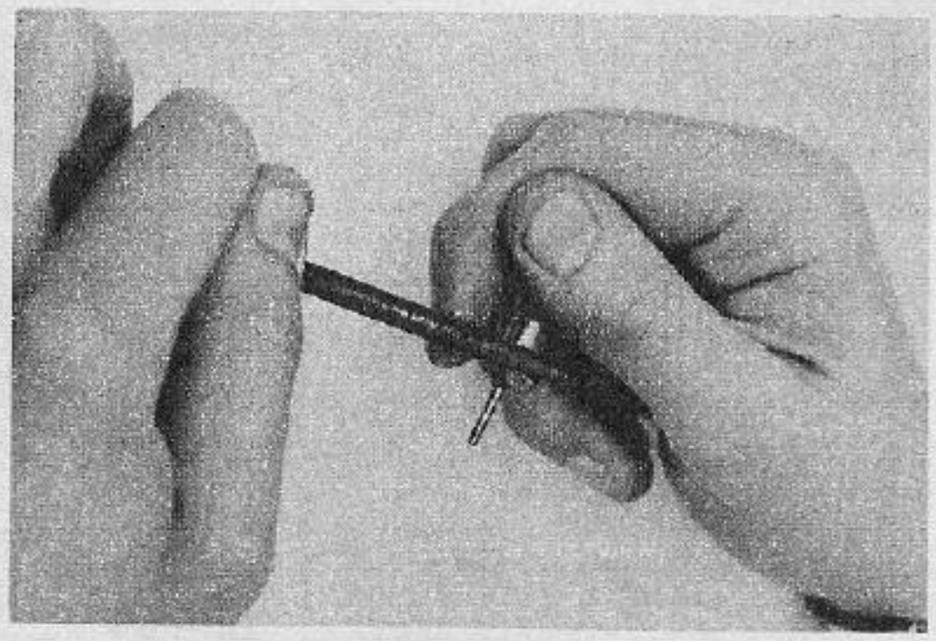
Las dos mitades deben ser colocadas a nivel, con sus filos hacia arriba y bien paralelos, aproximadamente a tres centímetros y medio de distancia uno de otro.

Una vez realizada la operación, colocaremos la bobina a balancear, de modo que los dos extremos del eje que quedan libres (uno de los extremos, del lado del colector, y el otro del lado del culote de la bobina), sobre los filos del aparato que hemos montado, y tratando que quede perpendicular a los mismos. En este momento, debemos tratar de buscar el campo más pesado, que es el que hará rodar la bobina

→



Esta bobina había sido colocada en el centro y se desplazó, quedando hacia abajo la parte más pesada. Allí será donde quitaremos peso.



Este es nuestro sistema preferido. Una lima de matricero, y limar siguiendo el contorno del rotor. Queda pulido y prolijo.



Uno de los procedimientos para balancear el rotor: utilizar un taladro de mano con una mecha para quitar hierro.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# MINI MODELS

# AUTOMODELISMO

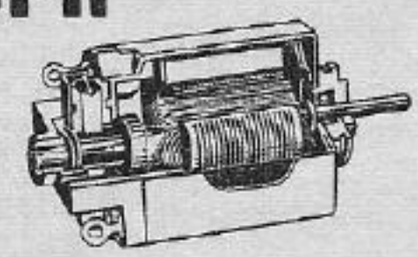
*FAMILIAR, PROFESIONAL, COMERCIAL*

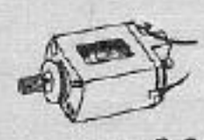
El surtido más completo de artículos nacionales e importados.

## MABUCHI

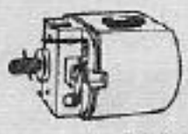
Nuevo 16 D Super

**$ 1.290**





FT 16 D $ **990**



FT 26 D $ **1.290**

## CORONAS COXALLOY

25, 27, 29, 31, 33 dientes

**$ 180**



**WELDUM**
Importado
**$ 350**

## GUIAS PROFESIONALES

Poste corto y largo. Con escobillas y seguros, arandela y tornillo

MINIMODELS **$ 195**



## GOMAS RUEDAS SUPER SPONGE RIGGEN IMPORTADAS

| 22 m.m. x 16 m.m. | 23 m.m. x 16 m.m. con allen | 25 m.m. x 18 m.m. |
|---|---|---|
| **$ 490.-** | **$ 590.-** | **$ 690.-** |

Delanteras antifricción $ 690

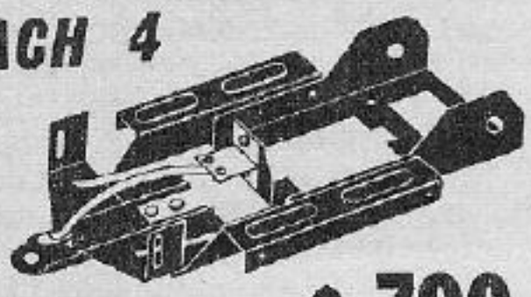
## MOTORES ESPECIALES

| | |
|---|---|
| MURA 1000 | $ 6.990 |
| CHAMPION 617 | $ 5.990 |
| CHAMPION 617 p/armar | $ 3.990 |
| CHAMPION 517 B | $ 6.990 |
| LENZ 600 | $ 5.990 |
| DYNA 14 | $ 4.990 |
| DYNA 15 | $ 5.990 |
| DYNA 16 | $ 4.990 |
| DYNA 20 | $ 5.990 |
| DYNA 22 | $ 5.990 |
| DYNA 23 | $ 5.990 |

TAPAS - COLECTORES - BUJES
CARBONES - ROTORES - ETC.

## *NUEVO SENSACIONAL - CHASIS ELASTICO ARTICULADO*

*MACH 4*



**$ 790**

## CHASIS CUCARACHA

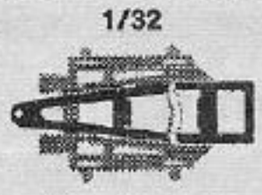
1/24



**$ 690**

## CHASIS MACH 3

1/32



**$ 490**

## PULSADORES

**MINIMODELS I**
5, 10 15 ohms.
*OFERTA*
**$ 990**



**SAN**
IMPORTADO
**$ 1.990**



**MRC**
IMPORTADO
**$ 4.990**



**MINIMODELS II**
**$ 1.690**

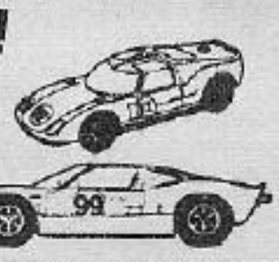


## *AUTOS LISTOS PARA LARGAR!*

**MINIMODELS 1/32** Con motor

Garrafa TC, Ferrari P4, Lola 70
Chaparral 2F, Ford Mark IV, Porsche, c/u

**$ 2.990**

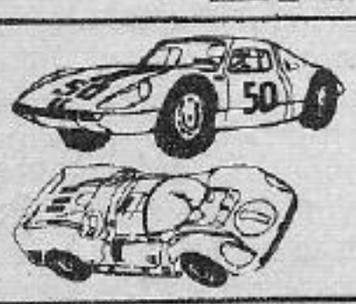


**MINIMODELS 1/24**

Completo con motor Mabucchi 26 D, gomas Riggen y carroceria NUT.

Mc Laren
sso grifo
Porche Carrera 6
Lotus 40
Ferrari 330 P-3

**$ 4.500**



## CARROCERIAS CLEAR

Pintadas con interior

**Nut. 1/32**
Batigalbato - Porsche carrera 6 - Ford Mark II - Mustang Shelby - Torino Crespi y 20 modelos a elección **$ 595**

**Anexo "J" 1/32**
Prototipo Steven - Numa I - Garrafa Ford Murage y 20 modelos más **$ 499**

**Rodage 1/32**
Porsche 907 - Chaparral - Ferrari P4 y 10 modelos más **$ 299**

**Nut 1/24**
Porche carrera 6 - Iso Grifo - Ferrari P3 P4 Chaparral 2E - Lola - Mustang Gord Cobra **$ 795**

**Minimodels 1/32**
Martin Fierro - Liebre II Falcon TC. - Garrafa **$ 595**

**Nova 1/32**
Mc Laren M7 - Ford 32 Coepe Chaparral 2F etc. **$ 560**

Batigalbato - Martin Fierro, Numa I y 20 modelos más



## PISTAS PROFESIONALES BAY

de 2 - 3 - 4 y 6 carriles.
12 modelos diferentes para para cada presupuesto.

*CONSULTE PRECIOS!!!*



**LIQUIDO ANTIDERRAPANTE RIGGEN $ 790**

**DESCUENTOS ESPECIALES PARA CLUBES Y CENTROS AUTOMODELISTICOS**

**Ventas por mayor:**

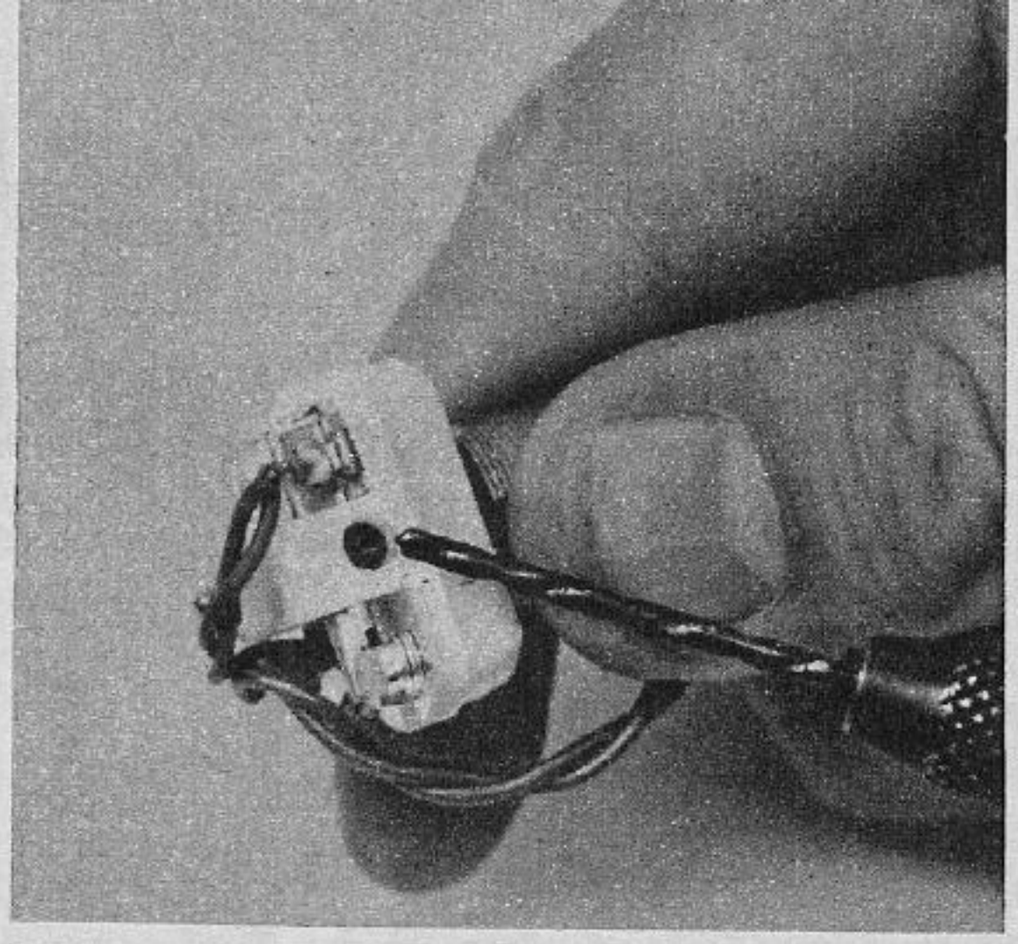
**oficinas: Córdoba 868 y depósitos: Senillosa 1229**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **JUGUETERIA 1810**<br>Rivadavia 5234 CAPITAL | **JUGUETERIA DIPPY** Gal. Boedo Local 8 y 9<br>San Juan y Boedo - CAPITAL | **RAWSON S.C.**<br>Av. 9 de Julio 1269 - LANUS | **MARCON HOBBIES**<br>Charcas 1501 - CAPITAL |
| **JUGUETERIA JOY'S**<br>Santa Fe 1660 - Locales 68 y 72 | **JUGUETERIA LOS REYES MAGOS** San Martin 165<br>Pasaje Muñoz - Local 9 - CORDOBA | **HOBBIES GENERAL**<br>Chacabuco 69 - San Nicolás | **DANY CARL**<br>Rivadavia 2710 - CAPITAL |
| **OKLAOMA HOBBIES**<br>Gal. Flores - Rivadavia 6836 - CAPITAL | **BICHITO BUKY** Galeria Rivadavia<br>Local 35 - Rivadavia 4963 - CAPITAL | **EL EMPORIO PLASTICO**<br>Alvear 215 - Villa Ballester | **DEVOTO HOBBIES** G. Devoto L-21<br>Fernández de Enciso 3918 - CAPITAL |
| **JUGUETERIA NEWS**<br>Av. San Juan 4073 - CAPITAL | **MODEL BUILDERS HOBBIES**<br>Rivadavia 6433 - Capital | **HOBBYLANDIA**<br>Córdoba 868 - CAPITAL | **D'DOSS HOBBIES**<br>Cabildo 2280 Local 92 - CAPITAL |

hasta quedar "colgando", por efecto de su mayor peso.

Llegados a este punto, existen dos maneras de efectuar el balanceo: una (que es la que preferimos nosotros), por medio de una lima; la otra, utilizando una mecha para labrar orificios en la superficie del campo. Ambas operaciones se efectúan a fin de quitar peso.

Nosotros preferimos hacerlo con una lima por varias razones: A) es más fácil tener una lima a mano que un taladro eléctrico; B) una vez efectuados los orificios, en el caso de tener que volver a bobinar el motor, es muy probable que tengamos que balancear nuevamente la bobina, y practicar nuevos agujeros, quedando por lo tanto cada vez más disminuido el hierro cercano a los imanes; C) si lo hacemos con un taladro, es muy probable que en algún momento se nos escape hacia un costado, arruinando el bobinado.



Este es un trabajo adicional que podemos realizar: **practicar orificios en la tapa, para mejor ventilación.**

Hemos obtenido muy buenos resultados haciéndolo con una lima de matricero, plana, y siguiendo la circunferencia del hierro del rotor, lo que aparte de brindarnos un buen balanceo, sirve para pulirlo, y limpiarlo de posible puntos de óxido.

Luego de haber limado un poco, debemos probar nuevamente, hasta que el motor se apoye sobre el eje, y quede en la posición en que .sea colocado por nosotros. No debemos extrañarnos que al limar durante unos minutos sea otro el campo que tienda a ir hacia abajo, en cuyo caso debemos también limar el hierro que ocasiona el nuevo desbalanceo; en algunas oportunidades hemos observado que es necesario limar un poco en los extremos vecinos de dos de los campos, ya que el mayor peso queda circunscripto a un lugar del motor donde no hay hierro. En estos casos, si luego de limar una cantidad razonablemente grande no hemos obtenido aún un balanceo satisfactorio, deberíamos tratar de agregar un poco de peso del lado contrario, por ejemplo, agregando gotas de cemento para compensar esa diferencia.

Algo que es de fundamental importancia, y que debemos tener en cuenta antes de realizar la "operación balanceo", es colocar perfectamente las dos mitades de la hojita de afeitar en la madera, repetimos, bien paralelas, bien a nivel y con sus filos en un mismo plano, y sobre todo, bien fijos, lo que lograremos cementando ambas mitades a la madera. Luego se trata de nivelar bien la tabla..., ¡y a balancear se ha dicho!, ¡y a ganar carreras, también!

## FUERA DEL RIEL

En el Club Montecarlo, del inquieto Daniel Cazziani, se realizará el domingo 13 de abril, una competencia de cuatro horas en dos tandas de cuatro coches cada una, para la categoría Gran Turismo, Sport y Sport Prototipos, según la reglamentación de la Federación. Los equipos deberán estar compuestos por cuatro personas y la inscripción será de $ 500 por persona. La práctica se podrá realizar todos los días de 19 a 24 horas, en Viamonte 1900, Lanús Oeste. (Desde Canning y Santa Fe, Boedo, el colectivo 260; Núñez, Chacarita, J. M. Moreno, colectivo Nº 42; Plaza Once, colectivo 525.) En el próximo número daremos a conocer los premios y la reglamentación de carrera. La recaudación será para la F.A.D.A.

El conocidísimo Enrique Escudero está muy contento por haber empezado de nuevo a ejercitar el "pulgar mágico", ya que ha ganado varias competencias en el Ateneo Juventus. Lo que no comprendemos es por qué usa esquís para andar por la calle; parece ser que tiene un cierto parentesco con los patagones.


1os en proveer a equipos originales

con aros de moderno diseño!




Desarrollados, probados y controlados en los laboratorios del Centro de Investigaciones de TRW en los EE. UU. siempre a la avanzada tecnológica.

*YA ESTAN EN FABRICACION!*

*para ser entregados al mercado de reposición.*

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.




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

# mercado

# MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| **AUSTIN** | | |
| 10 HP. ..... | 1946 | 150.000 |
| **AUTOAR** | | |
| Sedan ..... | 1956 | 200.000 |
| Rural ..... | 1957/8 | 220.000 |
| Rural ..... | 1960/1 | 250.000 |
| **BERGANTIN** | | |
| 4 cil. ..... | 1960 | 300.000 |
| 4 cil. lujo ..... | 1961 | 320.000 |
| 4 cil lujo ..... | 1962 | 360.000 |
| 6 cil. ..... | 1962 | 390.000 |
| **BORGWARD** | | |
| Isabella ..... | 1956 | 450.000 |
| Isabella ..... | 1958 | 480.000 |
| Isabella ..... | 1959 | 500.000 |
| Isabella ..... | 1960 | 560.000 |
| Isabella ..... | 1961 | 600.000 |
| Isabella ..... | 1962 | 670.000 |
| Isabella ..... | 1963 | 730.000 |
| **BUICK** | | |
| 4 p. ..... | 1940 | 160.000 |
| 4 p. ..... | 1941 | 170.000 |
| 4 p. ..... | 1942 | 180.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 200.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 220.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 240.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 280.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 320.000 |
| Dynaflow ..... | 1951 | 360.000 |
| Súper 4 p. ... | 1954 | 400.000 |
| Súper 4 p. ... | 1955 | 450.000 |
| Súper 4 p. ... | 1956 | 500.000 |
| Súper 4 p. ... | 1957 | 550.000 |
| Súper 4 p. ... | 1958 | 600.000 |
| Súper 4 p. ... | 1959 | 700.000 |
| Súper 4 p. ... | 1960 | 780.000 |
| **CADILLAC** | | |
| 4 p. ..... | 1941 | 200.000 |
| 4 p. ..... | 1942 | 230.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 270.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 280.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 300.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 320.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 400.000 |
| Coupé ..... | 1951 | 450.000 |
| 4 p. ..... | 1952 | 450.000 |
| 4 p. ..... | 1953 | 470.000 |
| 4 p. ..... | 1954 | 530.000 |
| 4 p. ..... | 1955 | 580.000 |
| 4 p. ..... | 1956 | 640.000 |
| 4 p. ..... | 1957 | 700.000 |
| Fleetwood .... | 1958 | 750.000 |
| Fleetwood .... | 1959 | 830.000 |
| Fleetwood .... | 1960 | 900.000 |
| **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 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 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 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 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 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 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 |
| 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 |

→

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

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 24 HP ..... | 1962 | 320.000 |
| 34 HP Prinz ... | 1963 | 340.000 |
| Sport Prinz ... | 1961 | 500.000 |
| **OLDSMOBILE** | | |
| 4 p. ..... | 1950 | 300.000 |
| 2 p. ..... | 1951 | 320.000 |
| 4 p. ..... | 1951 | 330.000 |
| 2 p. ..... | 1953 | 350.000 |
| 4 p. ..... | 1953 | 370.000 |
| 4 p. ..... | 1954 | 380.000 |
| 4 p. ..... | 1955 | 400.000 |
| 88 4 p. ..... | 1956 | 450.000 |
| 88 4 p. ..... | 1957 | 480.000 |
| 88 4 p. ..... | 1958 | 500.000 |
| 88 4 p. ..... | 1961 | 750.000 |
| 88 4 p. ..... | 1952 | 800.000 |
| 88 4 p. ..... | 1963 | 900.000 |
| **OPEL** | | |
| Rekord 2 p. ... | 1956/7 | 400.000 |
| Rural ..... | 1956/7 | 420.000 |
| Rekord 2 p. ... | 1958 | 500.000 |
| Rural ..... | 1958 | 540.000 |
| Rekord 2 p. ... | 1959 | 520.000 |
| Rural ..... | 1959 | 560.000 |
| Rekord 2 p. ... | 1960 | 570.000 |
| Rural ..... | 1960 | 590.000 |
| Rekord 2 p. ... | 1961 | 630.000 |
| Rural ..... | 1961 | 660.000 |
| Rekord 2 p. ... | 1962 | 670.000 |
| Rural ..... | 1962 | 700.000 |
| **PEUGEOT** | | |
| 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 |
| **PLYMOUTH** | | |
| 2 p. ..... | 1940 | 180.000 |
| 4 p. ..... | 1940 | 200.000 |
| 2 p. ..... | 1946 | 280.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 300.000 |
| 4 p. ..... | 1951 | 350.000 |
| 4 p. ..... | 1954 | 400.000 |
| 4 p. ..... | 1955 | 480.000 |
| 4 p. ..... | 1961 | 650.000 |
| **PONTIAC** | | |
| Sedanette .... | 1947 | 250.000 |
| 4 p. ..... | 1951 | 340.000 |
| **RAMBLER** | | |
| Cross-Country . | 1962 | 720.000 |
| Classic Custom | 1962 | 700.000 |
| Ambassador .. | 1962 | 750.000 |
| De Luxe 550 .. | 1963 | 700.000 |
| Classic Custom 660, 1ª serie | 1963 | 750.000 |
| Classic Custom | 1963 | 780.000 |
| Cross Country 660, 1 serie | 1963 | 780.000 |
| Ambassador 990 1ª serie .... | 1963 | 820.000 |
| C. Country 660 | 1963 | 850.000 |
| Ambassad. 990. | 1963 | 880.000 |
| De Luxe 550 .. | 1964 | 850.000 |
| C. Custom 660 | 1964 | 900.000 |
| C. Country 660 | 1964 | 950.000 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 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 |
| 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 |

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| 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 | Pick-up | 1960/1 | 700.000 |
| 10 | „ | 1962 | 800.000 |
| 10 | „ | 1963 | 850.000 |
| 10 | „ | 1964 | 900.000 |
| 10 | „ | 1965 | 950.000 |
| 10 | „ | 1966 | 1.100.000 |
| 10 | „ | 1967 | 1.250.000 |
| 10 | „ | 1968 | 1.350.000 |
| **DE SOTO** | | | |
| 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 |
| **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 |



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

| MARCA | | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|---|
| **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 |
| 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

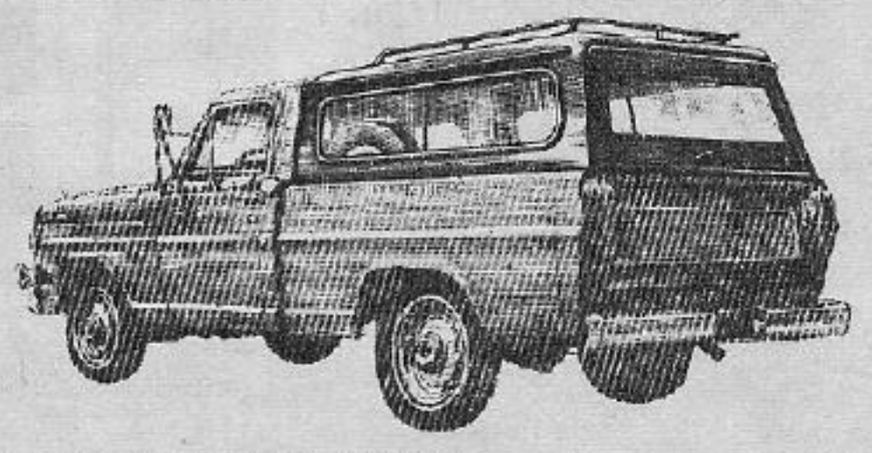
| | |
|---|---|
| **AUTO UNION** | |
| 1000 S. 4 p. ..... | 1.249.000 |
| Rural Universal ..... | 1.279.000 |
| **CITROEN** | |
| 2 CV AZAM, 4 p..... | 864.000 |
| 2 CV AZN, 4 p. .... | 793.000 |
| 2 CV AZ, 4 p. ..... | 825.000 |
| **CHEVROLET** | |
| Súper Sport ..... | 2.226.000 |
| Special, 4 p. ..... | 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 |
| **ESTANCIERA** | |
| UA-5RB t/simple .... | 1.526.700 |
| UA-5RA t/doble ..... | 1.693.200 |
| **FIAT** | |
| 600 E, 2 p. ..... | 878.000 |
| 800 Coupé ..... | 1.085.000 |
| 800C Coupé Spyder .. | 1.090.000 |
| 1500C - G. Clase, 4 p. | 1.411.000 |
| 1500 Coupé ..... | 1.650.000 |
| 1500 C - Familiar, 4 p. | 1.485.000 |
| **FORD** | |
| Falcon, taxi, 4 p. ... | 1.736.000 |
| Falcon Stand., 4 p. . | 1.769.500 |
| Falcon De Luxe, 4 p. | 1.885.000 |
| Falcon Futura, 4 p. . | 2.021.000 |
| Rural Falcon De Luxe | 1.960.000 |
| Rural Falcon Futura | 2.063.000 |
| **PEUGEOT** | |
| 404 Gran Lujo, 4 p. .. | 1.520.000 |
| 404 Super Lujo, 4 p. . | 1.665.000 |
| **LINEA 380 IKA-RENAULT** | |
| Clas. Custom 380, 4 p. | 1.954.700 |
| Clas. De Luxe 380, 4 p. | 1.780.900 |
| C.-Country 380, 4 p. | 2.020.100 |
| Ambassador 380, 4 p. | 2.490.100 |
| **JEEP** | |
| JA-3UB, t/simple .. | 869.100 |
| JA-3UA, t/doble .... | 1.041.000 |
| **RENAULT** | |
| R-4, 4 puertas ..... | 948.000 |
| Gordini, 4 p. ..... | 1.017.400 |
| 850, 4 puertas ..... | 873.000 |
| **TORINO** | |
| 300, 4 puertas ..... | 1.741.200 |
| 380W, 2 puertas .... | 2.451.200 |
| 380W, Compet., 2 p. .. | 2.416.000 |
| 300S, 4 puertas .... | 1.920.600 |
| 380, 2 puertas ..... | 2.245.300 |

## 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 |
| **CITROEN** | |
| Furgoneta AZU ..... | 805.000 |
| AZU B ..... | 817.000 |
| **FIAT ARGENTINA S. A.** | |
| Multicarga 1500 ..... | 1.191.000 |
| **FORD MOTOR ARGENTINA S. A.** | |
| F-100 chasis s/caja . | 1.655.000 |
| F-100 chasis c/caja . | 1.720.000 |
| **GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A** | |
| Chevrolet C-10703 s/c. | 1.621.000 |
| Chevrolet C-10704 c/a. | 1.714.545 |
| Chevrolet C-10734 c/a. | 1.719.545 |
| **IKA-RENAULT** | |
| Jeep T-80 t/simple .. | 1.553.300 |
| Jeep T-80 t/doble ... | 1.782.000 |
| Jeep Frontal, naftero . | 1.644.600 |
| Jeep Frontal, diesel .. | 1.914.600 |
| Jeep Furgón Utilitario | 1.444.000 |
| Pick-Jeep t/doble ... | 1.103.600 |
| Pick-Jeep t/simple .. | 934.800 |
| Renault 4-F (Furgon.) | 812.500 |
| **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE** | |
| D.K.W., pick-up frontal | 1.275.000 |
| **I M E** | |
| Rastrojero (diesel) .. | 1.425.000 |
| Doble Cabina ..... | 1.680.000 |
| **S.A.F.R.A.R.** | |
| Peugeot T4 B ..... | 1.255.000 |

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

Coloque YA ! ... su CUPULA
FRANCITAL
COLOCACION EN EL DIA!



CENTRO CLAVE ASOC.

STOCK EN TODAS LAS MARCAS
CARROZAMOS TAMBIEN: DOBLE CABINA, RURALES Y FURGONES
CARROCERIAS PARA
TRANSPORTES ESCOLARES
"REGLAMENTARIAS"
NUEVAS O REFORMAS

SOLICITE VENDEDOR A DOMICILIO
DAMOS FACILIDADES DE PAGO

FRANCITAL S.R.L.
CULPINA 3559 - Bs. As. - TEL. 923-3944 y 92-0014
(Alt. Avda. ROCA 2700)

Hay una gran diferencia
entre recibir libre información
por todos los medios de difusión



y verse reducido a recibir
por todos los medios,
la información que determine
el Estado.

Esta es la gran diferencia entre el sistema de libre empresa y el paternalismo del Estado

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

# La Argentina del futuro




Usted necesita esta información. Usted debe saber en qué país va a vivir.
Y PANORAMA se lo dice. En una investigación del más alto
nivel, en todas las áreas de la actividad nacional. Ciencia, tecnología,
energética, economía, reunidas en el planeamiento que
ya está encarrilando a la Argentina del futuro.

Además este número incluye un

## GRAN MAPA DESPLEGABLE

a todo color:

Obras Públicas • Hidroelectricidad • Petróleo • Minería • Comunicaciones
Industria privada • Turismo • Vialidad.

## PANORAMA SEMANAL

Nº 100 Especial PARA ESTAR AL DIA 30 AÑOS

Y en su próximo número, **PERON escribe para PANORAMA**

"¿Cuál es la salida de la actual situación nacional?". Con este ensayo, se inicia una serie de notas que ofrecerán las respuestas de ex presidentes argentinos a un problema que preocupa a gobernantes y gobernados.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Siempre pida el No.1

Diseños de avanzada y calidad excepcional han hecho de Perfect Circle, en la Argentina y en todo el mundo, la gran marca de aros de pistón para la fabricación y reparación de motores. Perfect Circle respalda su trabajo garantizándole, además de máxima eficiencia, la solución justa para todos los problemas del motor.
El Nº1 es servicio total.




FABRICADOS POR E. DANERI I.C.S.A. - LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U.S.A.

# larguísima medida de placer...

# 100 Commander

## SUPERLARGOS

**exageradamente buenos... 100 mm: 100 pesos**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com