$ 80

Parabrisas

Nº 169

CORSA

15 al 21 de julio de 1969

PREPARE SU CUPE FIAT 1500

(pág. 32)



TC, SP... ¡QUE SEMANA!

Las revistas de Mauro

LA NACION avanza...

El eco del domingo deportivo vibra en **LA NACION** de los lunes.

Ahora, con su nueva planta impresora, deportes y carreras en un nuevo suplemento.

La emoción del deporte hecha nota y palpitante documento gráfico. Reportajes, comentarios. Todos los deportes en sus expresiones más relevantes. Secciones fijas especializadas, anécdotas, estadísticas, historias de ayer y de hoy.

La pasión del turf en Palermo, San Isidro, La Plata y los principales hipódromos del interior del país y del mundo. Crónicas que acercan el trepidar de la pista, el movimiento del haras, el pronóstico de la cátedra.

Los acontecimientos más destacados del panorama deportivo internacional, ahora cubierto por prestigiosos equipos de enviados especiales.



Todo el deporte y el turf,
en un nuevo suplemento,
todos los lunes en LA NACION.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 169 del 15 al 21
de julio 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 Stroceri
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
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, 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
Eduardo César González (Jefe), Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

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

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

El asunto se está poniendo como Dios manda. Ya se está llegando poco a poco ——en nuestro medio— a una muy saludable e interesante paridad de fuerzas entre las diferentes marcas. Ya todo el mundo está teniendo que afinar la puntería y hacer buena letra, porque no todo es cuestión de meterle al aparato de carrera un motor con toda la muzzarella posible y darse el gusto de ganar. No. Hoy por hoy hay que tener una buena planta motriz, pero fundamentalmente se debe disponer de un chasis muy afiladito y concebido como la gente si se quiere tener ventaja, porque casi todos los motores, o mejor dicho, todas las marcas del nostro paese indígena que compiten en SP-TC, se están poniendo muy a tono entre ellos (y ¡cómo se van a poner cuando aparezcan los V-8 de Chrysler!). En Córdoba, por ejemplo, dominaron los Ford, arrimaron los Dodge-Chrysler y ganó un Chevrolet. Bien por el suspenso y rebién por el espectáculo.

Pasando a otro tema, ingrato por cierto, los que amamos el deporte de las dos ruedas, debemos lamentar la trágica y prematura desaparición del campeón mundial de motociclismo 1968 de la clase 125 cm³, Bill Ivy, quien se mató el sábado pasado durante la disputa del G. P. de Alemania Oriental en la carrera reservada para 350 cm³ cuando corría al mando de su Jawa, cuyo equipo integraba en esta temporada. A él vaya nuestro postrer homenaje.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC: OTRA EN RUTA...

Con el lema de "Volvamos a las rutas con seguridad" la Asociación Cordobesa de Volantes organiza el domingo próximo (20) la Octava Vuelta de Córdoba que se disputará en el circuito —famoso ya— "Los Cóndores".

El trazado es de 47,600 kilómetros totalmente pavimentado y que se recorrerá en once oportunidades hasta completar un total de 523,6 km. Las banquinas son anchas y están en perfecto estado, existen alambradas en su mayor parte para ubicar al público en zonas seguras. En general el dibujo es llano, pero en un tramo hay curvas suaves y veloces para pasar más tarde al denominado camino de faldeo veloz con pequeñas estribaciones de sierras. Es decir, un circuito muy interesante para demostrar las cualidades conductivas de los pilotos y aprovechar al máximo el auto.

Debido a la topografía del lugar y a los anfiteatros naturales el público se podrá ubicar en las zonas adecuadas. Los premios a distribuirse en efectivo son por un total de 4.700.000 pesos.

ANEXO "J" EN CONCORDIA

Nuevamente el Anexo "J" va a Concordia, que por tercera vez utilizará su circuito pavimentado. La carrera tendrá puntaje para el Campeonato Argentino de la Categoría y las clases estarán divididas de esta forma: "A" hasta 1.150 cm³, "B" de 1.151 a 2.000 cm³ y "C" de 2.000 cm³ en adelante.

Las pruebas de clasificación se realizarán el día sábado por la tarde entre las 13 y las 15. En caso de sobrepasar los 22 autos en cualquiera de las clases, se efectuarán series y final. Los coches deberán encontrarse a más tardar a las 8 horas del sábado para ponerse a disposición de la Comisión Técnica de la CADAD. El día domingo se largará la clase "A' a las 13.30 sobre un total de 50 km, luego la "B" a las 14.30 y finalmente la mayor a las 15.30 sobre 30 vueltas en tanto la "B" se hará sobre 25 giros al trazado de Concordia. Los premios a distribuirse suman 1.030.000 pesos, amén de los que dependen de ACCIKAR.

CAFETERAS

El Club Atlético Palermo, de Necochea, organiza una carrera de cafeteras. No sabemos más nada. mento les anunciamos que se corre.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

GRAND PRIX DE INGLATERRA

FORMULA 1

¿Stewart o no Stewart? Esa es la cuestión. Y si no es Stewart... ¿quién? El domingo venidero se corre el Gran Premio de Inglaterra de Fórmula Uno en el circuito de Brands Hatch, donde nuestro conocido Joseph "Sepi" Siffert se impuso el año pasado sin mayores problemas y luego de puntear un buen rato el Lotus oficial conducido por Jackie Oliver. Matra viene de ganar el Grand Prix de Francia corrido en Clemont Ferrand. ¿Ganarán los Lotus en su Inglaterra natal? Una semanita y la seguimos. Por el mo-

RALLY DE POLONIA

Con puntaje para el Campeonato Europeo de Rally se correrá del 16 al 19 de julio el Rally de Polonia. Estarán presentes los equipos oficiales de fábrica como: Ford Escort, Porsche 911, BMW, Lancia Fulvia, D.A.F., Volvo, Saab y otros.

SPORT PROTOTIPO EN MUGELLO

Sin puntos y con pocos inscriptos debido a lo primero. El año anterior la prueba fue ganada por Alfa Romeo tras el retraso del Porsche 907 de Siffert-Steinemann.

Esta chica se llama Susan Hampshire y es una actriz de renombre. Sí, ya sabemos. A usted no le importa y en realidad a nosotros no mucho; pero por lo menos ya conocemos el nombre. El auto de atrás no sabemos qué marca ni qué modelo es, porque el Barba Sánchez Ortega se fue a Córdoba y nadie sabe nada de batatonas arcaicas. Lo que podemos anticiparle es que esta chica es medio peligrosa porque es una BOCINA. Y si no nos cree... mire, viejo...



EL DON DE LA OPORTUNIDAD

Córdoba tuvo Sport-Prototipos. Tres series y tres ganadores: Marincovich, Reutemann y Bordeu. Muchos autos en pocos segundos y la suma de tiempos que arrojó un ganador: Carlos Marincovich

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Tres que a la postre serían 1º, 2º y 3º respectivamente: Marincovich, Bordeu y Copello. Atrás, Pascualini, que se quedaría con las ganas.

Por GERMAN ROLANDO SOPEÑA y un colaborador barbado.

Fotos de MARIO CASTELLAZZO y NILO SILVESTRONE.

Pocas veces se ha dado que una carrera como la de Córdoba el domingo pasado sea la historia de mil pequeñas historias. Quizá todas las carreras tengan un gran valor en profundidad por ese mismo motivo; pero ocurre, generalmente, que es muy difícil, en el término relativamente corto de un fin de semana, adivinar y vivir con intensidad todas o gran parte de esas historias chiquitas.

En nuestro cuento de verdad (del otro día) participaron un montón de personajes, no tantos coches y ningún ogro. Algunos de los capítulos no fueron sino epílogos de antiguas historias que por acuerdo de sus personajes se continúan en un segundo tomo recién iniciado. Otros son repeticiones que no sorprenden ni a niños ni adultos.

La historia que hoy les vamos a contar tiene un principio con bastante suspenso, un desarrollo muy ágil y un final feliz para uno de sus participantes y la cuarta parte del público. El resto, que esperaba que Ford se casara con la muchacha, o que don Eduardo en la tercera serie sacara su lanza y terminara con el torneo a la mejor manera de los relatos de caballería, indudablemente cerró el libro con una sensación de nudo en la garganta. Tampoco el introvertido "Maneco" Bordeu pudo con su tenacidad a toda prueba hacer cambiar el curso de la historia.

Trasportémonos entonces a ese lugar rodeado de sierras, con un castillo con torres de control, estandartes de todos los colores sobre las tribunas, puentes levadizos (también un puente De Dion) y cocodrilos (en las remeras de unos cuantos). Es un viernes, mientras el viento sopla helado y ululante del lado de las Sierras Grandes, que nuestros personajes van acercándose al circuito Oscar Cabalén, donde en tres días darán rienda suelta a sus pasiones.

El día viernes, los actores de la obra se juntaron todos, por fin, en el salón de actos que por el fin de semana fue el autódromo Oscar Cabalén. Diversas concepciones humanas, técnicas, económicas o empresarias de lo que es el automovilismo de competición, estaban ya dispuestas a enfrentarse. Hermanados los pilotos por sus uniformes, los mecánicos por sus herramientas y los directores de equipos por sus órdenes, todos mostraban, sin embargo, muy diferentes estados. Tranquilidad, extrema confianza en todos los que rodean a Pronello y sus Huayras. Copello y Berta nuevamente unidos confían uno en el otro para lucir viejos laureles. IKA-Renault y Shell también. Steven, Vianini, Shell otra vez, saben que tienen que rendir un examen superior al brindado en Rafaela tres semanas atrás. Con menos responsabilidad tras sus espaldas, Cupeiro estrena un coche nuevo y Marincovich correrá nuevamente con el rendidor Chevy. Dodge se quedó a última hora del viernes sin el concurso de Gradassi que, intempestivamente, se separó de Formisano por una desinteresada cuestión de "mangos", pero mantenían ánimos serenos y confiados en lo que podía hacer Bordeu con el Baufer amarillo.

Llegado el sábado, los tiempos de clasificación determinarían el

→

CORDOBA SP

primer gran capítulo del librito. Como estaba previsto, los Ford dominaron la situación como lo habían hecho en Rafaela y con cronométrica regularidad señalaron tiempos muy parecidos entre sí para capturar los dos primeros lugares. Pero los demás no estuvieron lejos. Copello brilló con el reformado Numa, Ternengo volvió a los primeros lugares con el Halcón y detrás suyo los mejores Chevrolet se mezclaban con el Dodge de Bordeu. Muchas vicisitudes caracterizaron al equipo Shell de Steven en el cual los recalentamientos de motores estuvieron a la orden del día y un pequeño gran problema en la tapa del motor de García Veiga los obligó a tener el auto parado y semidesarmado casi toda la tarde. De cualquier forma nadie pudo llegar al 1m1s7/10 que todavía ostenta Cupeiro en su viejo Chevún como record absoluto del circuito.

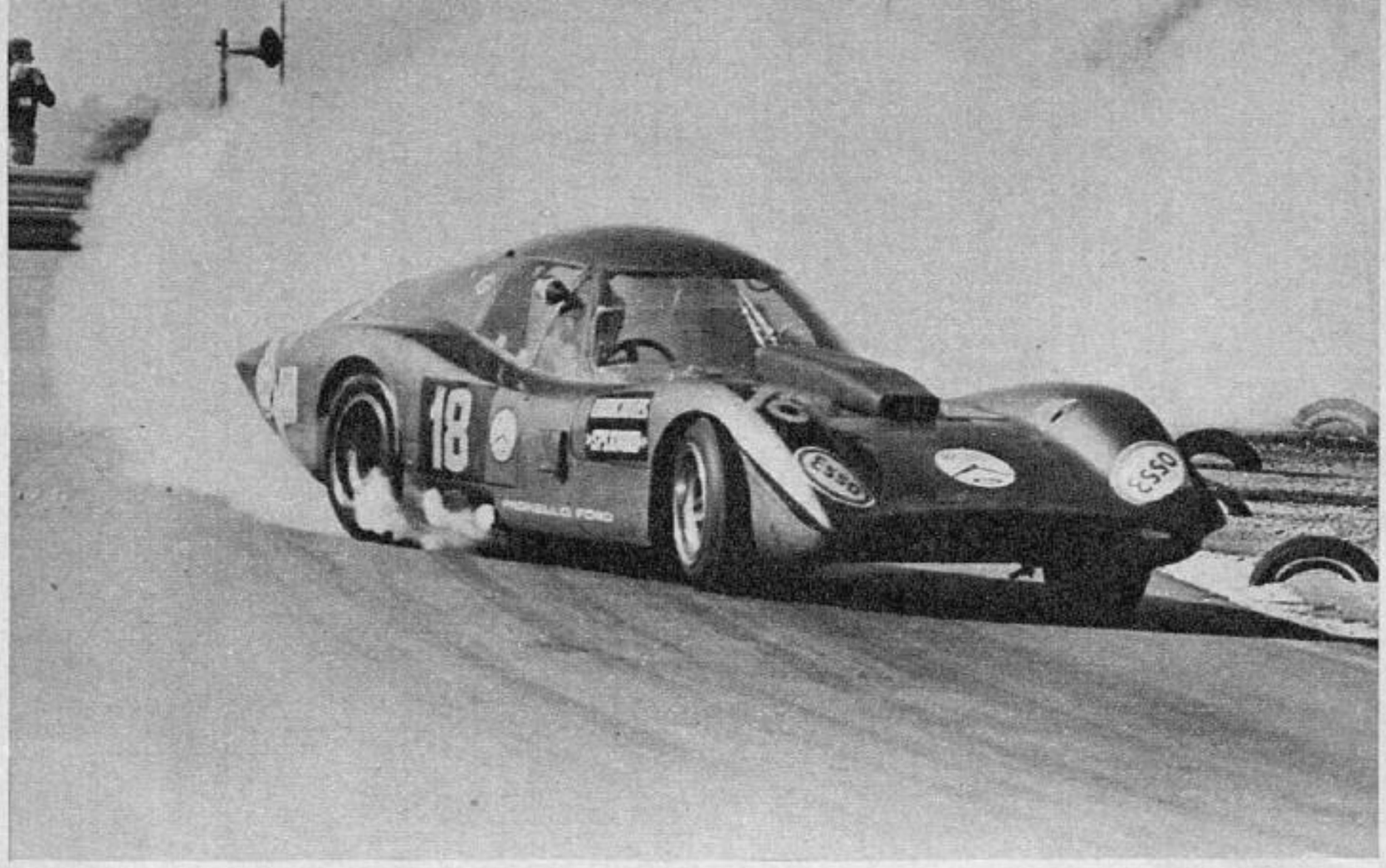
Quedaban los Ford como candidatos a pagar 2 pesos con diez, pero valía la pena considerar la reflexión confesada por Vianini antes de volverse al hotel cuando ya oscurecía: "Ahora, con dos o tres cositas a punto, me siento con posibilidades de ganar. Los autos doblan mucho. Tienen que aguantar, nada más". Lucha de equipos profesionales, de campañas millonarias, pero también de esfuerzos individuales que marcan cada pequeña historia. El justificado orgullo de un Pronello contento de ver el dominio de sus autos contrastaba con la concentración y el trabajo de Horacio Steven todavía en una etapa primaria de su trabajo 1969.

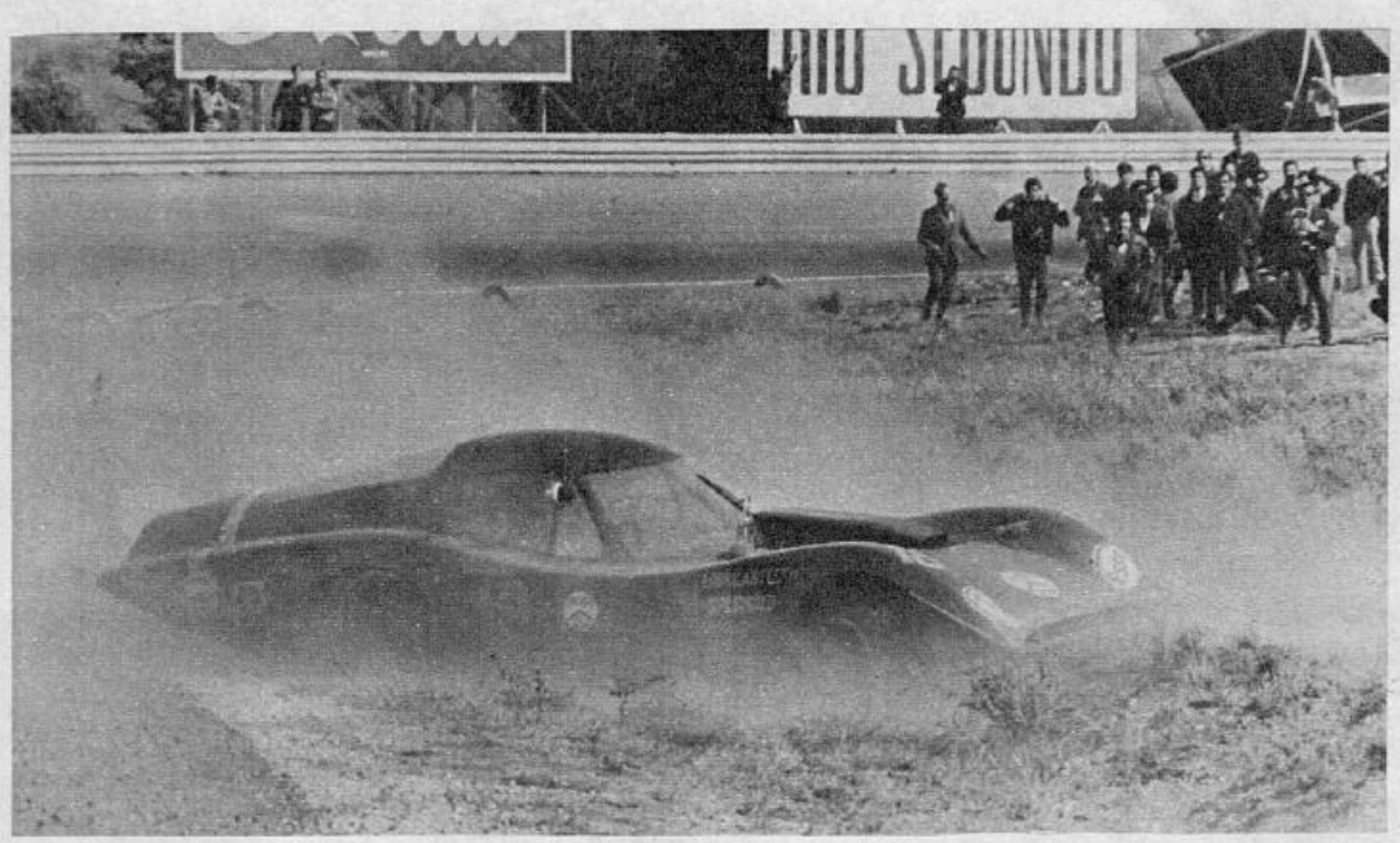
Pasamos entonces al acto culminante. El del día domingo.

PRIMERA SERIE

Comienzo a todo trapo a cargo de "Lole" Reutemann quien decidió que lo mejor que hay es alejarse lo más pronto posible de los demás, y de la línea de largada a la primera curva sacó unos 70 metros de diferencia al segundo, el Chevy con trompa Can-Am de Marincovich. Como para cerrar la fila en el mismo estilo, el Huayra de Pascualini pasó lentamente en el último lugar para detenerse, habiendo dado sólo una vuelta. Tercero estaba el "Nene" Ternengo con el Halcón, y en seguida Eduardo Copello. Más atrás los autos de Steven que durarían muy pocas vueltas: Cupeiro, Bordeu, todo el resto.

Poniéndonos en el lugar de los personajes de la obra, la serie tomaba carices muy diferentes. Lole Reutemann encontraba en la superioridad incuestionable de su auto la tranquilidad de acción que a él le gusta. Cada vez más lejos de los demás. Hasta que un hecho inesperado se puso en su contra. La rotura de la junta de corcho de la tapa de válvulas comenzó a inundar de vapores de aceite el cockpit y le produjo una intoxicación que lo obligó a reducir el ritmo de marcha. Así se explicaba el motivo de ese inesperado retraso que de golpe lo presentó tercero y que poco a poco lo hizo perder puestos aunque el motor seguía tirando como antes. El "Nene" Ternengo, entonces, llegó a

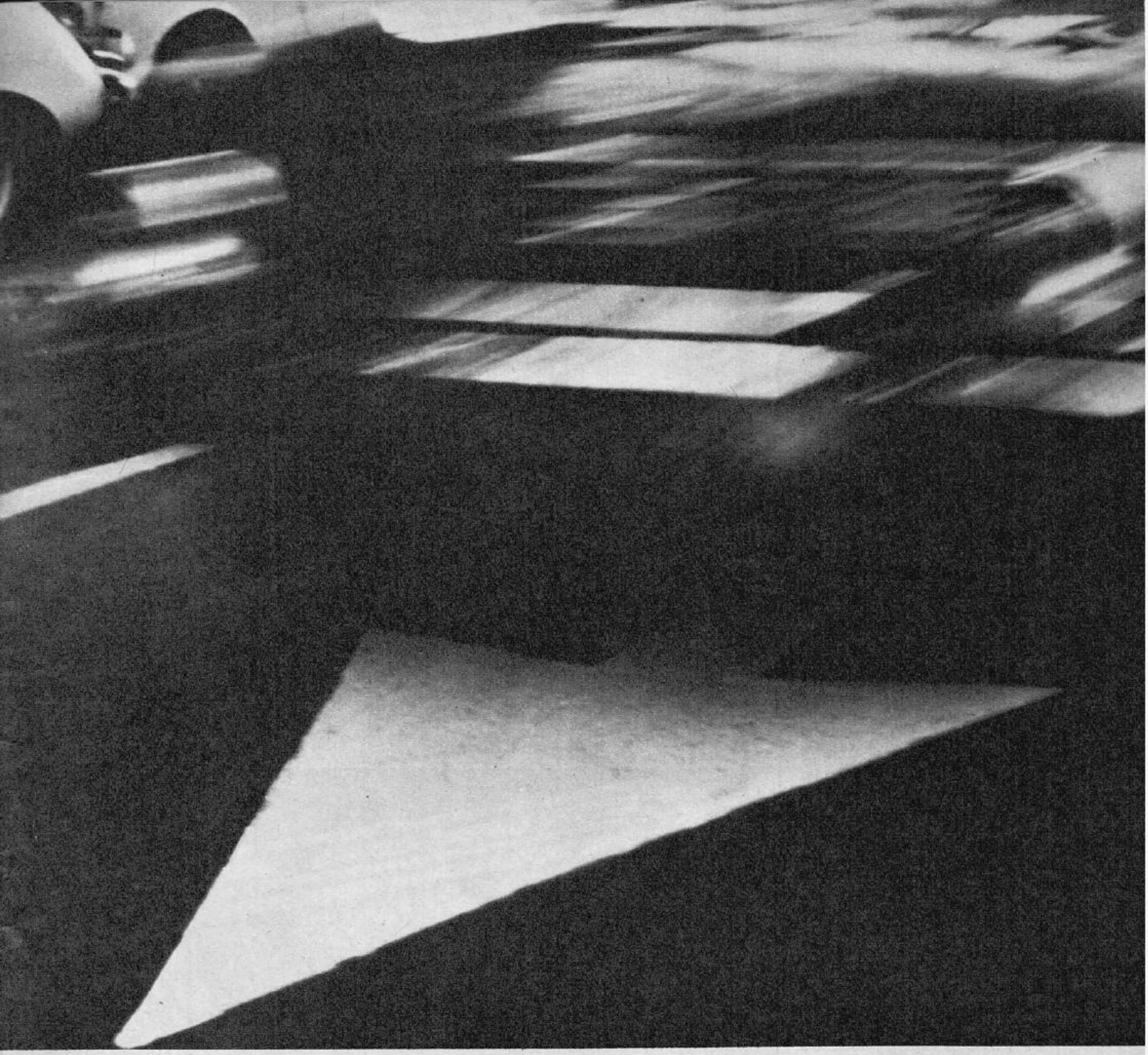






Secuencia del trompo de "Lole" Reutemann.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La Prensa señala el camino en automovilismo.

(Sígala. Todos los lunes.)

Conozca *ya* los audaces, nuevos y potentes modelos que surgen de Estados Unidos y Europa. Abra con nosotros el capot. Estudie el corazón de los motores; analice las ventajas de nuevos sistemas de suspensión, de frenos, de carburación.
Admire la línea actual que la ingeniería y el arte pusieran en los vehículos '69.
Participe en las polémicas que desatan los ensayos de futuros sistemas de propulsión y, al mismo tiempo, reviva con nosotros la nostalgia que despierta el estudio de los viejos modelos, aquellos que por un lado nos hacen sonreír, y por otro nos causan admiración . . .
Los lunes, hay mucho que ver en este viaje por el mundo del automóvil.

Suba con nosotros. **LA PRENSA**

CORDOBA SP

uno de sus momentos más felices de los últimos tiempos (aparte de haber ganado en Mendoza). Se encontró, después de pasar a Marincovich, en el primer lugar de la carrera y con lo necesario como para seguir en ese puesto hasta el final. Varias vueltas fueron de un espectacular suspenso a cargo de Marincovich y él, que viajaban casi pegados. Pero luego los superiores HP del Ford se hicieron valer y el Halcón se alejó. También llegó de todas maneras el momento adecuado como para ponerse muy molesto en el lugar de Ternengo. Se zafó un tornillo del diferencial, perdió la grasa y adiós piñón.

Marincovich, puntero entonces. Posición habitual en estos días para el arrecifeño, que manejó muy bien todo el día y equiparó diferencias de potencia con una conducción veloz y sin errores. Amargura, en cambio, en el rostro y las expresiones de Andrea Vianini, sin casco y en el box, viendo pasar a los demás; con su auto detenido y al cual, probablemente, no se subirá más. "Hoy necesitaba ganar. Otras veces me pasa esto y no me preocupo, pero hoy estoy amargado. Si se me rompe el auto pero tuve la satisfacción de ir en punta o pelear adelante no importa tanto, pero dar sólo cuatro vueltas y no poder hacer nada me produce una sensación horrible. No sé bien qué voy a hacer..."

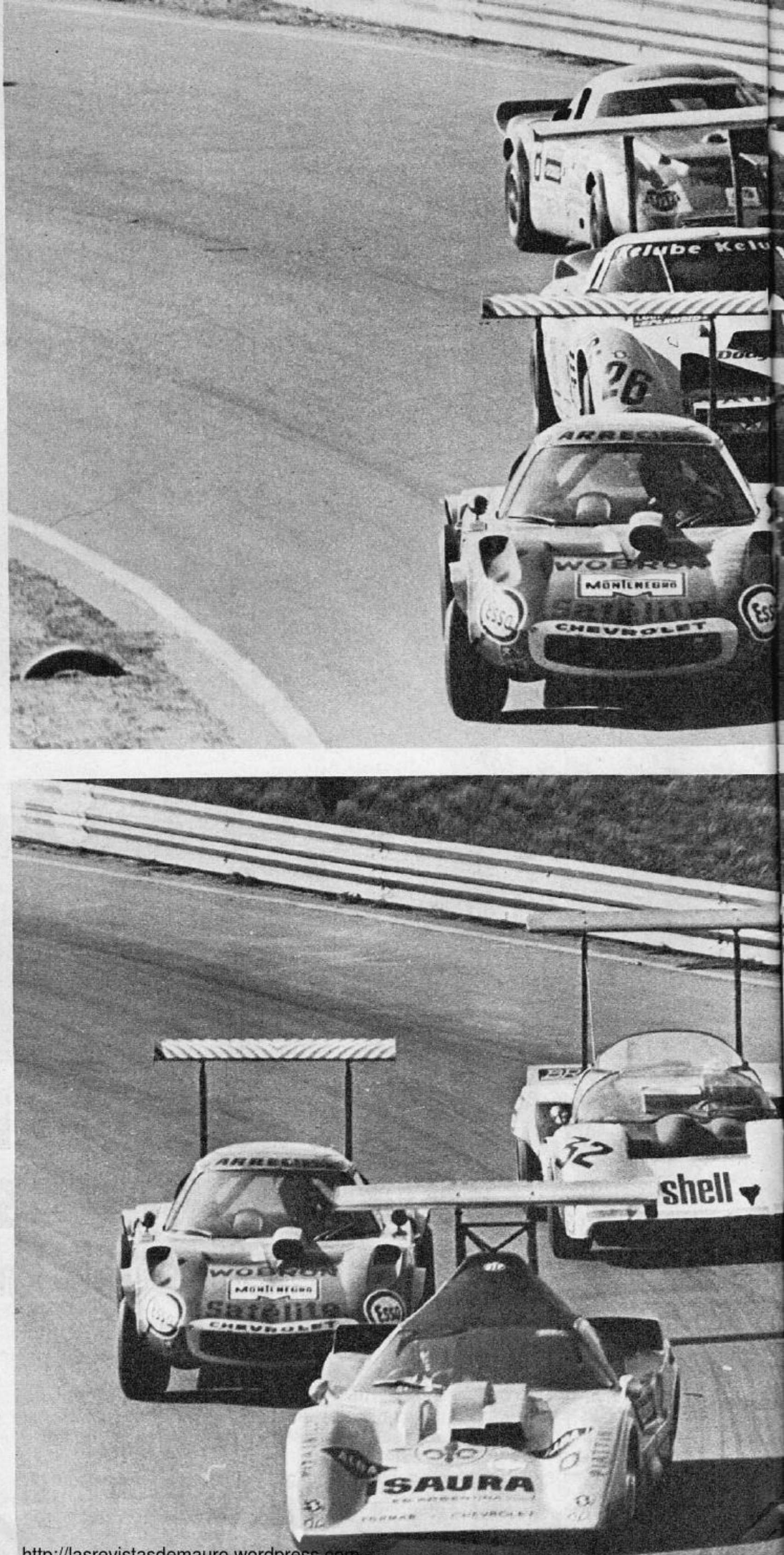
Y nos imaginamos cómo debía sentirse el pobre "Turco" Nasif peleando allá por el fondo "por diez mil mangos" como dijo alguien. Es una lástima que siga corriendo con ese auto sin posibilidades.

Marincovich, ya cómodo adelante, terminó tranquilamente el primer tercio de la carrera y detrás Bordeu, Cupeiro y Copello en expectantes y sólidas posiciones. Reutemann terminando como podía para apurar después.

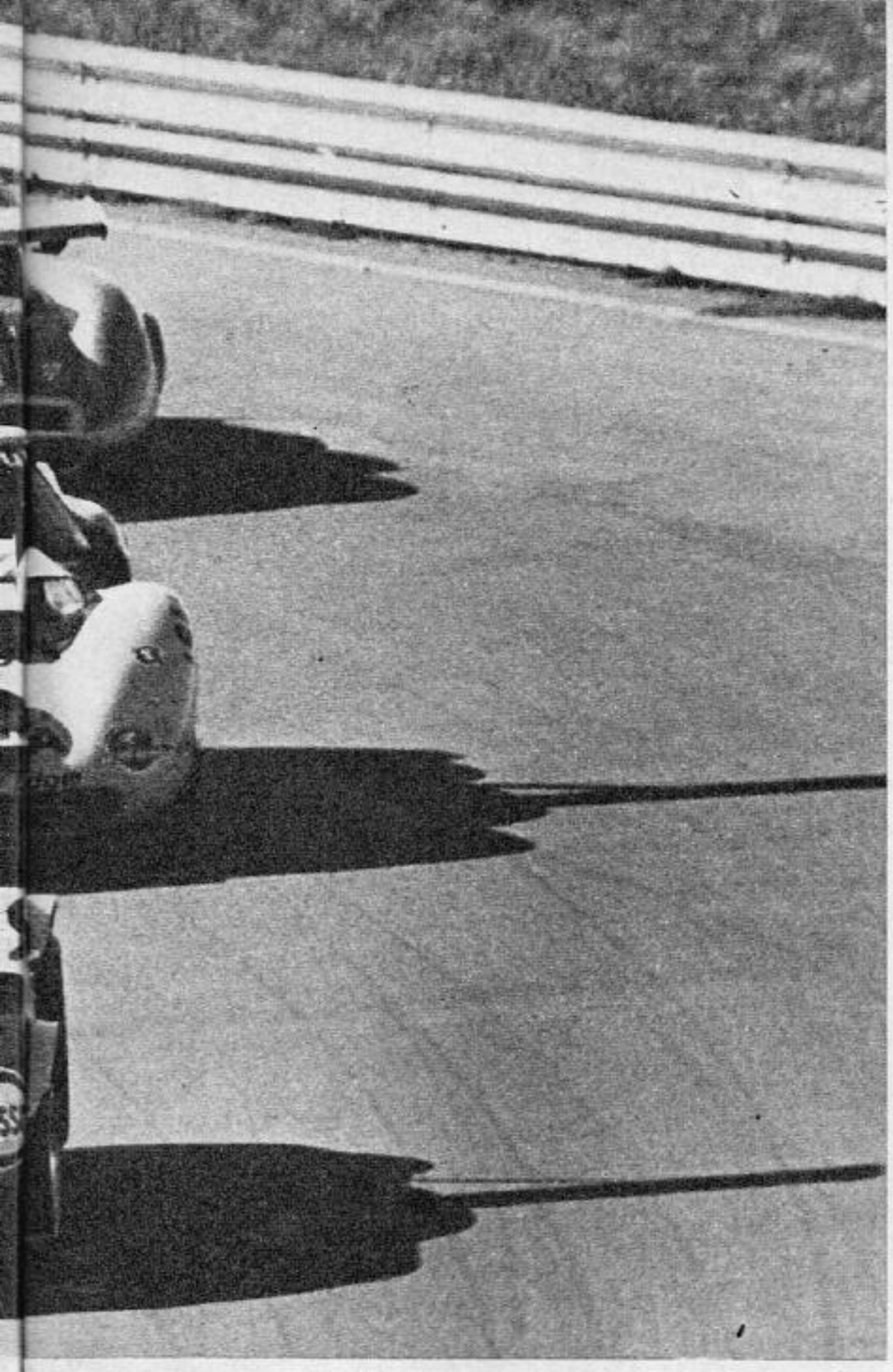
SEGUNDA SERIE

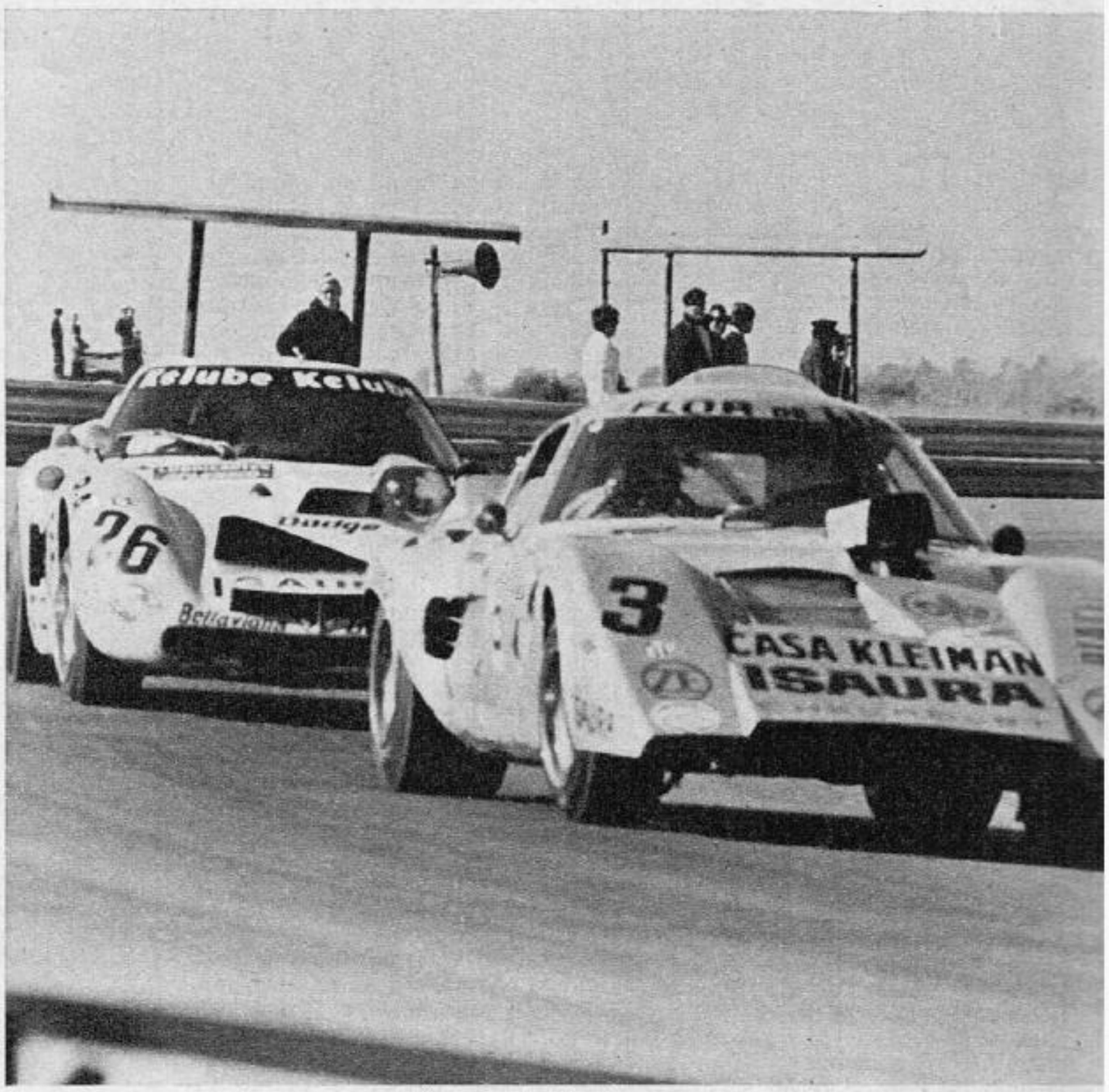
Que es donde empieza el suspenso por la largada. Marincovich había salido a dar la vuelta previa para acomodarse en su lugar en la línea de partida cuando una piedra muy poco oportuna tuvo la mala idea de romperle el radiador de agua. Capot al suelo y demasiadas manos nerviosas intentanto tapar el agujero. Por fin llegaron de los boxes dos tubos tamaño baño de Poxi y el asunto quedó remendado. Pero para entonces ya el Comisario Deportivo de la carrera había tenido que repetir ante una docena de micrófonos que se le darían unos minutos al Chevy para reparar la falla. A su lado se alineaba el Chrysler de Bordeu y el debutante y estilizado Martos Chevrolet de Cupeiro. Por Ford, solamente Lole; los otros dos en boxes reparando. Y así salieron; Copello trepando desde la segunda fila hasta el primer lugar al pasar para cumplir la primera vuelta. Reutemann, en segunda fila, no esperó mucho para acomodarse también. Lo demás fue un pálpito en todos los testigos: "Parece que a partir de ahora el final con corona de laureles va a cambiar de marca".

Hacia el final, la marcha de →

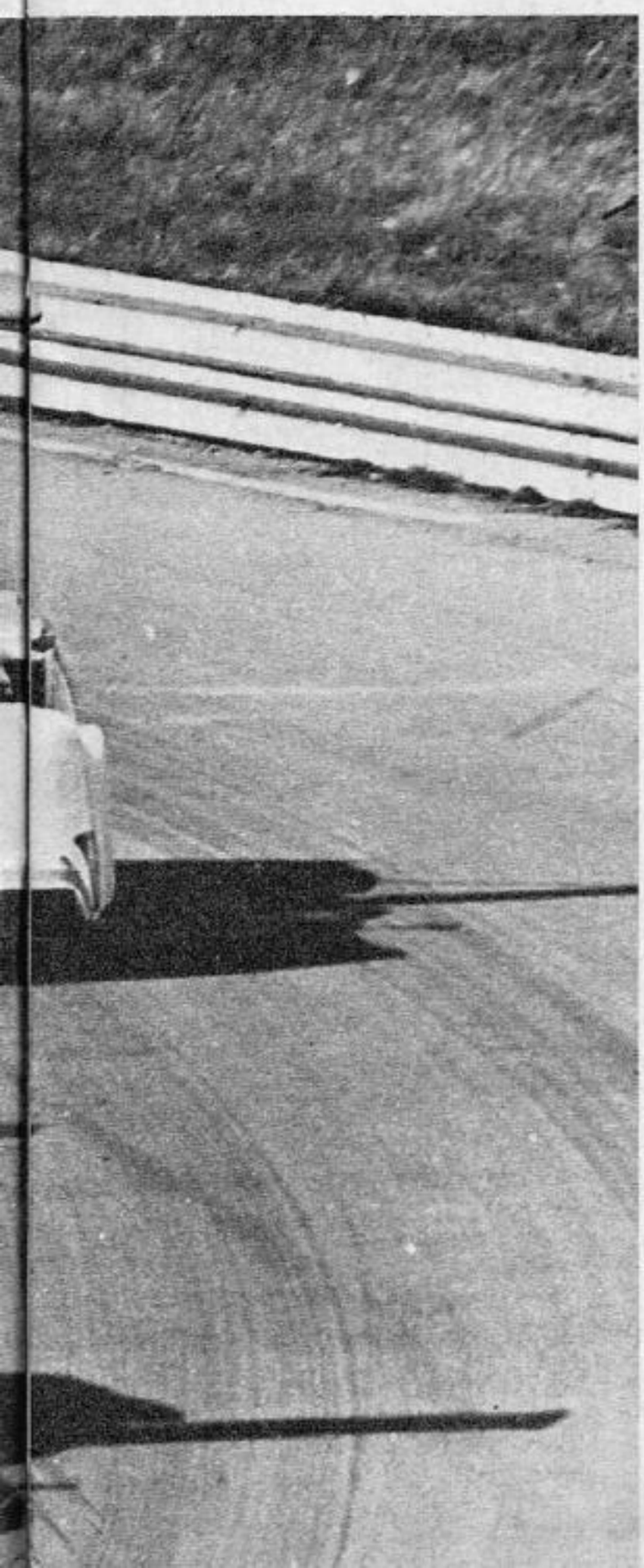


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Marincovich en el momento exacto en que está pensando cómo sacarle 7 segundos de ventaja a Bordeu. Se los sacó; Bordeu, segundo, en gran final.



Arriba, izquierda: En fila india y dándose como indios: Pairetti, Bordeu —ganador de la tercera serie— y "Cacho" Fangio, muy regular.

El nuevo aparato by Martos para Cupeiro, Pairetti y Eduardo Copello con el remozado y polenteado motor en su Numa II-B.

★ ★

Toda actividad



¡CONTROLAN!

CRONOGRAFO RATTRAPANTE

para la industria,
la ciencia, la técnica
y todos los deportes

HEUER

★ ★

CORDOBA SP

Reutemann se hizo mucho más regular y lenta. Pero no respondía esto a una sabia y arriesgada administración de máquina, si no que el Huayra se había quedado con la tercera solamente y así finalizó triunfando la serie. Marincovich, en algún momento de esta parte, había perdido el liderazgo en la general, pero finalmente y por la falla del Ford, terminó tercero pero con unos cuantos segundos de ventaja absolutos. E. Copello, con la maña de siempre (las mañas no se pierden) colocó su reformado Numa en el segundo puesto, quedando así en el segundo puesto absoluto también. Cuarto era Cupeiro en uno de los mejores debuts del año.

TERCERA SERIE

Y menos mal. Porque fue la sal el clímax de la mañana. Marincovich primero, pero con un Ford que media hora antes le había demostrado muy poca afición, porque las cosas quedaran así, definitivamente. En la larga de esta última parte también hubo suspenso a la espera del Huayra de Reutemann. Porque de los tres coches azules el único que parecía dispuesto a comenzar era el de Pascualini. Pero al ratito se lo vio aparecer por la curva al Halcón de Ternengo. Un ¡ahhhh! que recorrió las tribunas automáticamente nos hizo pensar que Reutemann no había podido reparar la caja y no se presentaría a la largada. El Comisario obsequiaba minutitos y así pudo verse aparecer a "Lole" por la misma curva y a buscar su posición de partida. ¡Largaron! Primera vuelta: ¡Eduardo Copello al frente! Con todo, haciendo tiempos así como de 1m2s y pocas décimas. Reutemann apuraba de atrás, pero con un pertinaz Marincovich subido encima de sus talones. A un costado de la pista, Oreste Berta tomaba tiempos y mascullaba: "Ah sabandija... no me dijo nada de lo que pasaba al auto. Decía que no estaba del todo a punto. Pero en la primera serie anduvo alrededor del 1m5s; después, en la segunda, mejoró hasta el minuto tres y pico, y ahora está girando en 1m 2s2...". Entonces se detiene Pascualini en los boxes. Aún Lole tiene que alejarse bastante de su perseguidor más inmediato para ser el ganador absoluto. Y Pascualini vuelve a salir a la pista y a poner en práctica el plan de equipo recibido en los boxes. Deja que Lole lo pase y se coloca detrás de él dificultando —y en muy buena ley (¿ o no?)— la urgencia de Marincovich, Cupeiro y ese pequeño pelotón que perseguía a Reutemann. Así pudo tomarse su puntero coequiper un respetable Andrea Doria y hacerse de la punta absoluta. Pero quiso el destino (alguien sugirió que era el Diablo que los había castigado por malos) que faltando solamente dos vueltas para terminar todo, y entrando Reutemann a la curva que lo coloca en la "S" en subida, el motor se convirtiera en silencio y una nube de humo en inteligible "Chau, sonó". Trompo, Huayra a integrar paisaje y Marincovich triunfante otra vez en el Oscar Cabalén. Bordeu resultó segundo en la general en muy buena carrera y Copello, amiguito de Berta otra vez, demostró y se demostró que esa sociedad sí que funciona...

PALABRAS FINALES

Carrera con todo lo necesario para satisfacer a un exigente. Demostración de poderío a cargo de los tres Ford de Pronello y una sensación general de que si no les sucedía nada, el espectáculo hubiera sido muy aburrido. Pero pasaron cosas y ganó el interés de la carrera. Momentos terribles en la tercera serie con un Reutemann que no se alejaba lo suficiente y un "trabajo de equipo" de Pascualini muy bien realizado, pero que pudo traer desagradables consecuencias tras la carrera si Reutemann no se quedaba cuando faltaban dos vueltas.

No están listos aún los autos de Steven. Y parece también que Andrea Vianini no corre más para ellos ya que vuelve a Dodge. Hay que esperar a los Trueno Sprint...

Muy bien Marincovich, intachable en toda su labor. Interesante debut del auto de Cupeiro y punto a favor de Berta que con sus reformas le hizo ganar segundos al Numa de Eduardo Copello.

Galardón máximo para un hombre que repite por tercera vez este año. Desilusiones, alegrías con pequeños problemas; esperar a la próxima carrera en las caras de los demás. Es todo la misma historia...

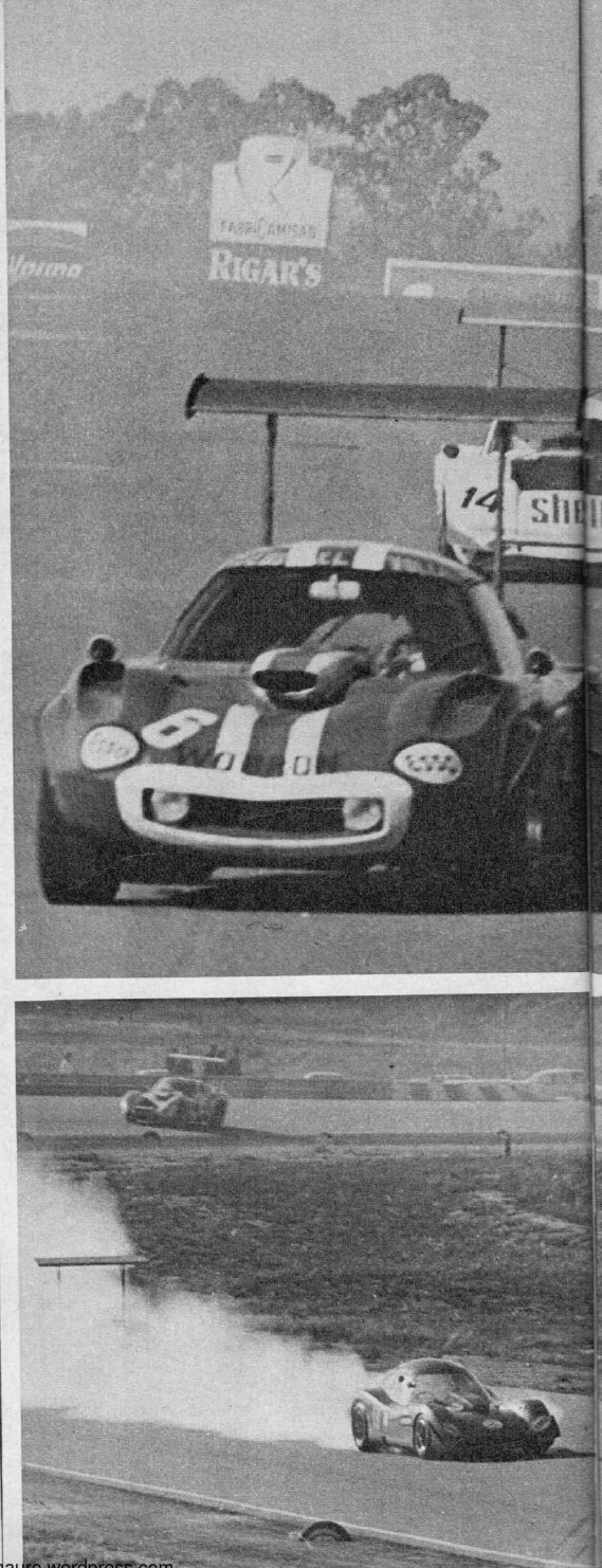
APOSTILLAS

Muchas novedades en este fin de semana. Pairetti se vino con su Nova Naranja porque ya vendió a gente del Sur (¿qué pasa por aquellos lados?) su Trueno Naranja y el Barracuda. Corrió entonces con menos probabilidades, pero aunque no quiso adelantar nada, es casi seguro que en la próxima carrera (27, en Buenos Aires, SP) corra con el Camello reformado de Formisano.

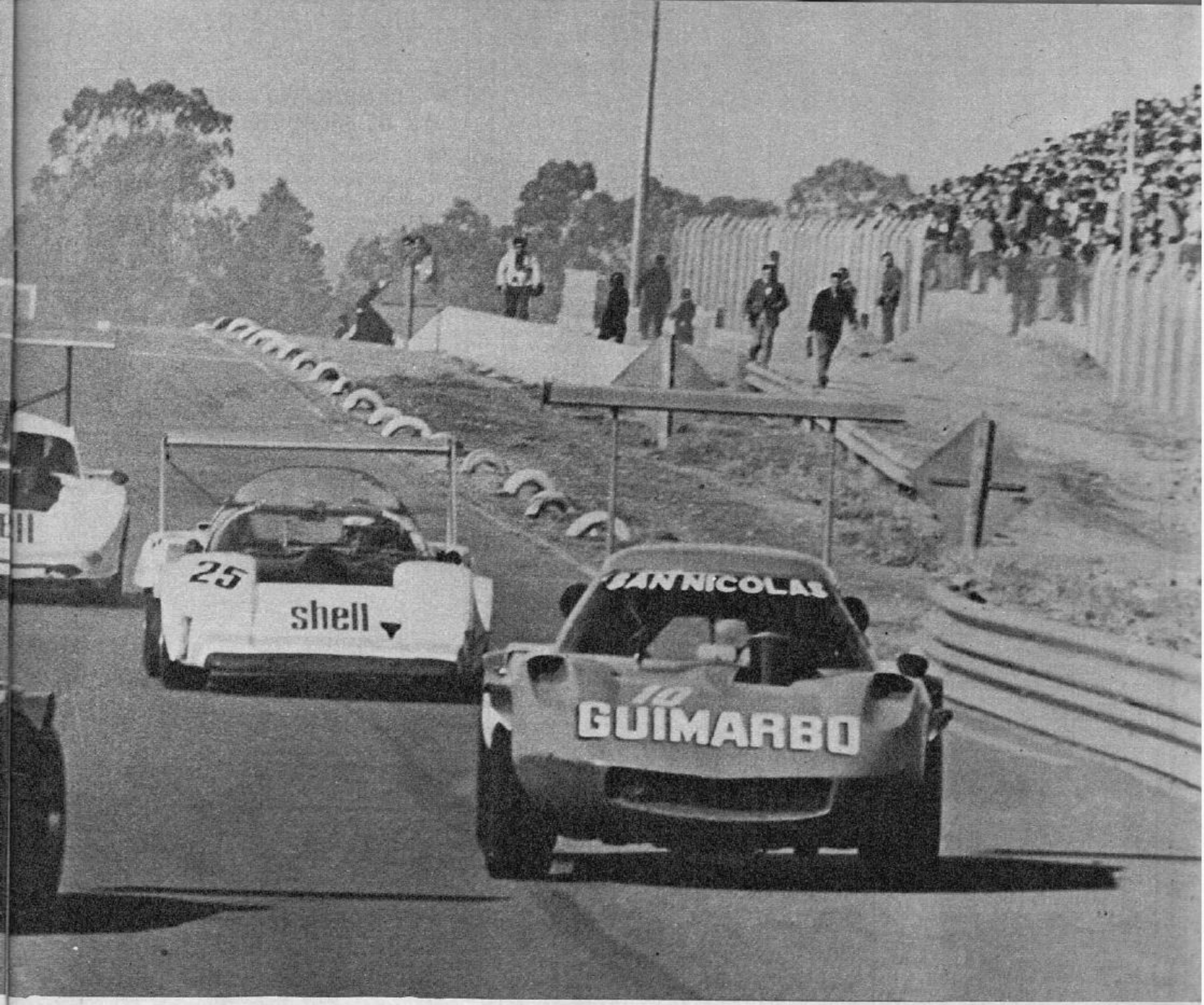
Vicente se desvinculó de Gradassi el viernes por la tarde. Resulta que el arreglo consistía en que Pirín conduciría el Martín Fierro TC si conseguía para la carrera 700.000 pesos de publicidad. Parece que sólo aparecieron 630.000 y Vicente dijo **no**. Gradassi dijo que no para siempre y el domingo se dedicó a la pesca. Pero no de nuevos contratos, sino de verdaderos peces en el lago San Roque. Al quedar libre, suena insistentemente como posible candidato en reemplazo de Andrea Vianini en el equipo Shell de Horacio Steven.

Andrea, por su parte, decidió no correr más en ese equipo y vol-

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Carmelo Galbato, con el Pronello Ford ex Alzaga, Faraoni, Ruesch y el califa Nasif, volando por los aires con mucho donaire. Todos con alerón.

Pascualini no se portó mal, como dijera Berta. El malo fue Lole, que se inventó un sistema de "cortina de humo" para que el pobre Copello no viera nada de nada. Copello 3º y Reutemann 8º.

QUE HABLE PASCUALINI

Tercera serie. Berta tomaba tiempos en la "ese" previa a la última curva. Pascualini se detuvo en los boxes —por bujías empastadas— y salió otra vez. Dio una vuelta y Berta comentó al grupo que lo rodeaba, en tono sarcástico: "¡Ahhh... me parece que Pascualini sale a hacer juego de equipo y ayudarlo a Lole...!"

Pascualini se colocó segundo en el orden de la carrera (había perdido vueltas) detrás de Reutemann y delante del pequeño lote que integraban Marincovich, Copello y Bordeu. Así dio un par de vueltas y al salir de la "ese" para entrar en la última curva, Pascualini encaró limpiamente el giro y ninguno de sus perseguidores pudo adelantársele.

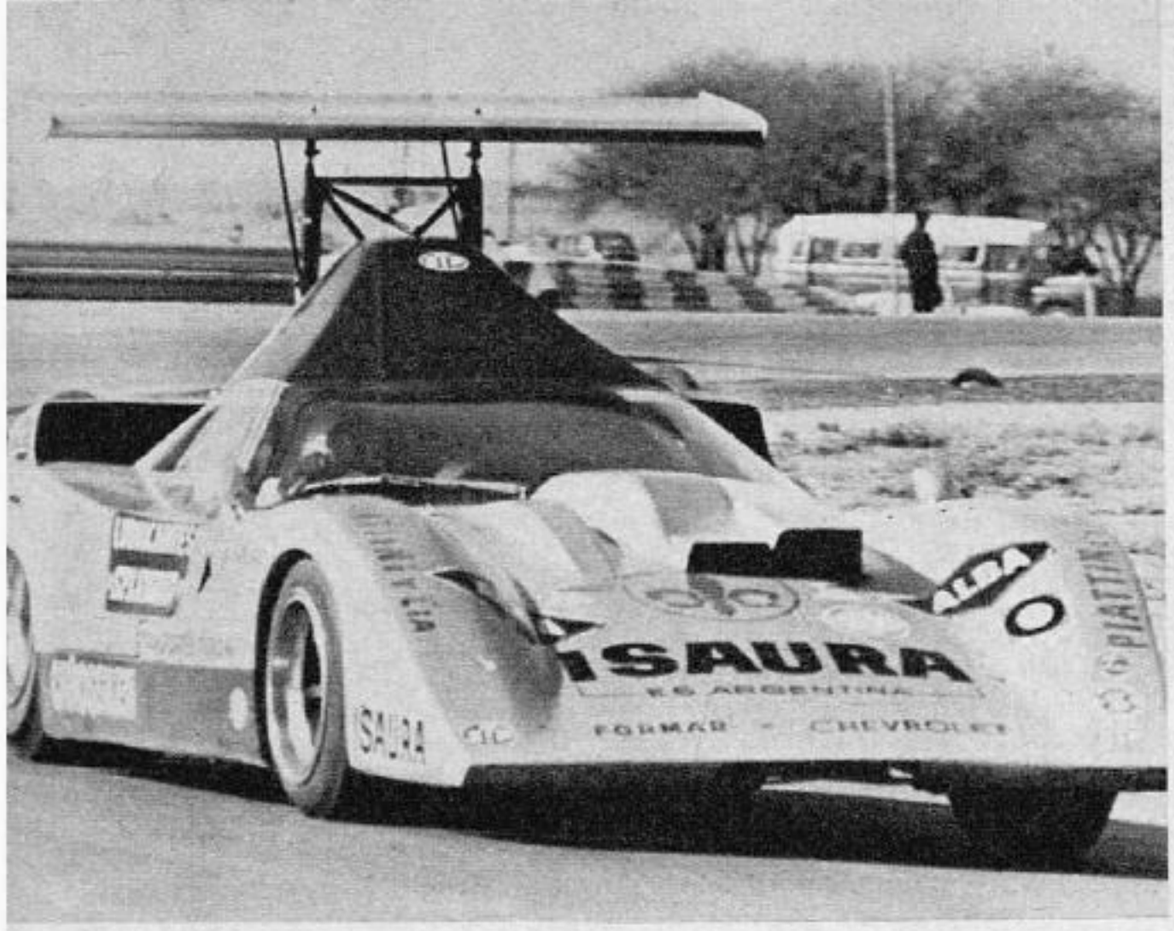
El Huayra —después nos aclaraban Pronello y Cavallini— tenía un grave problema de embrague. "Así fue que al llegar al saltito en la recta principal, ya tenía patinando el embrague —aseguraba Pascualini— y Marincovich pudo pasarme. Pero el coche, en alta, seguía funcionando perfectamente; así, al llegar a la primera curva, ya venía adelante, pero por la misma falla no pude entrar bien y el coche se me cruzó. Con el lógico desparramo de quienes venían detrás. Pero nadie con dos dedos de frente puede pensar que a uno se le vaya a ocurrir hacer una maniobra de ese tipo para ayudar a su coequiper andando a 200 km por hora... solamente a un suicida..." Al pasar junto a él, Marincovich le hizo señas que demostraban su indignación; pero al finalizar la carrera, fue en su búsqueda para aclararle que sólo había sido producto del apasionamiento del momento.

Oreste Berta hizo declaraciones por radio acusando a Pascualini de trabar el auto de Copello. Eso resulta raro por la poca ventaja que podía haber sacado Reutemann de una maniobra así contra el Numa. La cuestión es que al finalizar la gran carrera del domingo, el triunfador de Rafaela y tan preciado piloto cordobés era motivo de acalorada polémica. Punto final.

LE MANS: FUTURA META DE PRONELLO

Oficialmente no se sabe nada. Pero es cierto. Sin fecha fija, pero con la determinación ya tomada, Pronello y Ford han encarod el proyecto de construir 25 —cantidad mínima necesaria para correr en la categoría GT— Sport Prototipos argentinos para intervenir en la temporada europea. Todo será argentino. El auto, desde luego construido por Pronello, y los motores derivados del mismo V-8 que se utiliza actualmente, sólo que agrandado a 5 litros —actual tope de la categoría Sport Prototipos internacional— desarrollado íntegramente en el país. Los 400 HP se obtienen fácil, y el Ford GT-40 ganador este año en Le Mans tenía 436 HP y 1.600 kg de peso y una aerodinámica que no debe ser superior a la de los actuales Huayra, que en la recta de Rafaela alcanzaron 269,400 km/h con 320 HP.

El proyecto puede ser el más importante de nuestra historia automovilística.



Increíble cantidad de protuberancias extrañas en toda la superficie del Martos Chevrolet del "Gallego" Cupeiro. Cuando nació —el auto, no el "Gallego"— era más lindo . . .

CAMPEONATO ARGENTINO DE SPORT PROTOTIPOS

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Marincovich, Carlos	9
2º	Bordeu, Juan Manuel	7
3º	Cupeiro, Jorge	6,50
4º	Copello, Eduardo	3,50
5º	Pascualini, Carlos	3
5º	Pairetti, Carlos	3
7º	Ruesch, Carlos	2
8º	Urruti, Federico	1
8º	Franco, Oscar M.	1
8º	Galbato, Carmelo	1
11º	Vianini, Andrea	0,50
11º	Riva, Tullio	0,50
11º	Di Palma, Luis	0,50

CORDOBA SP

ver por ahora a su hogar de Dodge. Correrá la Garrafa o bien el nuevo aparato SP que está construyendo Fisanotti en Rafaela. También hay un F-1 para él a los fines de estar presente en Rafaela. Se trata de un auto que se construye en Cañada de Gómez.

Algo más de la Comisión de Concesionarios Chrysler. Están un poco indignados porque ya pagaron el 50 % de las reformas del Camello de Formisano y le entregaron también un juego de gomas. Es obvio que les disgustaría muchísimo que esa inversión redundara en beneficio de otra marca.

Satírica y sonriente frase del ingeniero Sierra (comisario técnico) dicha ante Jorge Cavallini de la Comisión de Concesionarios Chrysler. —"¿El Halcón? Uno de los mejores prototipos que he visto."

Jorge Cupeiro y su nuevo auto. "Es recién la quinta vez que este auto pisa un circuito de carrera y creo que pocos autos producen un debut tan satisfactorio. Probablemente con el Chevun todavía podría haber andado más rápido. La prueba está en que nadie bajó mi record. Pero es que corregimos cosas de serie en serie. De la primera a la segunda cambiamos unas Firestone por otras Firestone más gordas, y de la segunda a la tercera cambiamos el ángulo de incidencia del alerón. De ocho grados que tenía lo pásamos a die. Hay mucho que hacer todavía, pero el auto seguramente va a andar bien."

El Numa de Copello sufrió profundas reformas en el taller de Berta al concretarse el reencuentro de Copello con éste. Toda la suspensión delantera cambió de geometría y la trasera ídem. Se las rediseñó de acuerdo a lo hecho en la Liebre de Berta que corría Di Palma y que hace dos meses asombró con sus tiempos en el mismo autódromo.

Pronello: "No sé cuántos tendrán los demás, pero nosotros tenemos 320 HP reales, y creo que son suficientes. De los cuatro motores que trajimos hay uno que tiene 323 y es lo más potente que hemos alcanzado."

El "Nene" Ternengo desconfiaba. ¿De qué? De la misteriosa rotura del tapón del diferencial. Asegura que es muy raro que se salga solo . . .

Ruesch: "Acá no pasa nada, pero cuando vayamos al circuito 9 del autódromo, nos podremos divertir bastante y andar muy bien con nuestros autos. Yo no me preocupo".

Estaba también Oscar Gálvez en los garajes con la gente Ford. Nos acercamos y con cara de complicidad le dijimos: "Así que el otro día en la Campana de Cristal, Fangio te pasó por encima . . ." "No, querido, no . . . —contestó el "Aguilucho"—; yo me había ido con el coche puesto con toda la mostaza, pero llegó al lugar donde íbamos a correr con el "Chueco" y me dicen que era todo pantomima, que la carrera no era en serio. Te das cuenta, yo me había ido preparado con todo y no me dejaron correr. . . ." Oscar es sensacional. Fangio corrió con el Torino de Larry y Oscar con un Fairlane polenta polenta.

El problema de los coches de Steven es que los motores recalientan. Así nos decía Andrea Vianini comentando las causas de su amargura. "Es muy triste irme así, rompiendo un pistón en la largada; cuando yo me jugaba a que esta carrera la podía haber ganado. Los coches de Horacio son los que mejor doblan, si no existieran esos problemas mecánicos estos autos tienen que matar." Parece que la inclinación con que están colocados los motores impide que el agua circule bien, recalentándolos y haciendo, a veces, que de pronto la temperatura suba de 75 grados al tope del instrumento, con un consiguiente chorro de agua hirviendo en la nuca. El "Nene" García Veiga había tenido también sus problemas con la tapa del motor el sábado, pero la feliz y oportuna intervención de Berta y su tornero, permitieron tener el otro Trueno Sprint en la largada. La temperatura fue también su calvario.

PREMIO PROVINCIA DE TUCUMAN

(ADA - ATS - Concepción Auto Club - CTR)

Autódromo Oscar Cabalén - Córdoba - 13/VII/69

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Marincovich, Carlos	Chevy III	21m41s	20
2º	26	Bordeu, Juan Manuel	Baufer Dodge	21m44s4	20
3º	2	Cupeiro, Jorge	Martos Chevrolet	21m58s4	20
4º	1	Pairetti, Carlos	Nova Chevrolet	21m58s8	20
5º	32	Copello, Eduardo	Numa II-B Tornado	21m59s5	20
6º	18	Reutemann, Carlos	Pronello Ford (Huayra)	22m03s	20
7º	8	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno Chevrolet 250	22m06s	20
8º	36	Riva, Tullio	Numa II-A Tornado	22m14s9	20
9º	25	Ruesch, Carlos	Numa II-B Tornado	22m15s3	20
10º	9	Balibé, Carlos	Baufer Chevrolet 250	22m37s2	20
11º	6	Galbato, Carmelo	Baufer Ford F-100	21m51s7	19
12º	14	Estéfano, Nasif	Matetón Tornado	21m51s9	19
13º	10	Faraoni, José Manuel	Liebre III Tornado	22m01s2	19
14º	20	Ternengo, Jorge	Pronello Ford (Halcón)	12m58s5	12

Promedio del ganador: 171,622 km/h.

Record de vuelta: Para Carlos Marincovich en la 9a.: 1m03s a un promedio de 177,142 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	18	Reutemann, Carlos	Pronello Ford (Huayra)	21m15s1	20
2º	32	Copello, Eduardo	Numa II-B Tornado	21m17s9	20
3º	3	Marincovich, Carlos	Chevy III	21m24s5	20
4º	2	Cupeiro, Jorge	Martos Chevrolet	21m25s4	20
5º	1	Pairetti, Carlos	Nova Chevrolet	21m36s8	20
6º	26	Bordeu, Juan Manuel	Baufer Dodge	21m40s7	20
7º	8	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno Chevrolet 250	21m49s6	20
8º	36	Riva, Tullio	Numa II-A Tornado	21m58s1	20
9º	14	Estéfano, Nasif	Matetón Tornado	22m14s3	20
10º	6	Galbato, Carmelo	Baufer Ford F-100	21m47s9	17
11º	25	Ruesch, Carlos	Numa II-B Tornado	17m48s4	14

Promedio del ganador: 175,101 km/h.

Record de vuelta: Para Carlos Reutemann en la 4a: 1m2s6 a un promedio de 178,332 km/h.

TERCERA SERIE

1º	26	Bordeu, Juan Manuel	Baufer Dodge	21m18s	20
2º	3	Marincovich, Carlos	Chevy III	21m25s9	20
3º	2	Cupeiro, Jorge	Martos Chevrolet	21m41s	20
4º	1	Pairetti, Carlos	Nova Chevrolet	21m42s3	20
5º	32	Copello, Eduardo	Numa II-B Tornado	21m43s1	20
6º	8	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno Chevrolet	21m43s6	20
7º	36	Riva, Tullio	Numa II-A Tornado	22m12s9	20
8º	14	Estéfano, Nasif	Matetón Tornado	21m32s3	19
9º	18	Reutemann, Carlos	Pronello Ford (Huayra)	19m02s0	18
10º	20	Ternengo, Jorge	Pronello Ford (Halcón)	21m20s1	17
11º	17	Pascualini, Carlos		13m59s6	11

Promedio del ganador: 174,404 km/h.

Record de vuelta: Para Carlos Reutemann en la 8a., y Eduardo Copello en la 7a.: 1m02s1 a un promedio de 179,768 km/h.

CLASIFICACION FINAL

1º	3	Marincovich, Carlos	Chevy III	1h04m31s4	60
2º	26	Bordeu, Juan Manuel	Baufer Dodge	1h04m43s1	60
3º	32	Copello, Eduardo	Numa II-B Tornado	1h04m59s7	60
4º	2	Cupeiro, Jorge	Martos Chevrolet	1h05m04s8	60
5º	1	Pairetti, Carlos	Nova Chevrolet	1h05m17s9	60
6º	8	Fangio, Oscar "Cacho"	Trueno Chevrolet	1h05m39s2	60
7º	36	Riva, Tullio	Numa II-A Tornado	1h06m25s9	60
8º	18	Reutemann, Carlos	Pronello Ford (Huayra)	1h02m20s1	58
9º	14	Estéfano, Nasif	Matetón Tornado	1h05m38s1	58
10º	6	Galbato, Carmelo	Baufer Ford F-100	53m02s4	44

Promedio del ganador (Por suma de tiempos): 173,016 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PANORAMA MUNDIAL

Hasta ahora fueron corridas dos de las carreras programadas para el Canadian American Challenge Cup Series de este año, St. Jovite y Watkins Glen, y ambas fueron ganadas por los dos representantes del equipo oficial McLaren, el propio Bruce y Denny Hulme (en ese orden). La tercera prueba a disputarse en territorio canadiense, las 200 Millas de Klondyke, en Edmonton, Alberta, tendrán dos atractivos extra, aparte de las emociones que habitualmente ofrecen las "corsas" de Grupo 7: uno de ellos es el debut del Chaparral 2H con John Surtees al volante, y el otro es que el ganador de la carrera, aparte de alzarse con un sustancioso fardo de sucio dinero, será obsequiado por la entidad organizadora con un vistoso ladrillo (sí, sí, ladrillo, *la-dri-yo*) de oro "dieciocho", que está valuado en unos cuatro modestos millones de patacones.

Ferrari acaba de entrar por la variante de la fabricación, distribución y venta de CAMISETAS. Pero no de las de uso íntimo del caballero elegante, sino del neto estilo americano, como las que popularizara Carroll Sheby para pubicitar su marca COBRA. Las remeras italianas se producen en medidas desde el talle 46 a 54 "en puro algodón 100 %" amarillo con ribetes negros en las mangas y el cuello y el "caballino rampante" impreso en el pecho. Debajo del popular matungo de Maranello se acomoda la palabra Ferrari en flokage negro y los *tiffosi* italianos la pueden solicitar por correo a: *RICAMIFICIO AUTOMATICO, 41053 Maranello (MO),* enviando 1900 liras más 250 para gastos de franqueo y envío, y seguramente la enviarán a todo tano radicado en la Argentina que gire el importe a la misma dirección para lucir en su pecho "lo glorioso colore" de su scuadra preferida.

Que Stirling Moss fue un conductor excepcional nadie lo duda. Y que después de retirarse empezó a hacer una cantidad de cosas raras que no se dice que son pavadas porque él se llama Stirling Moss nadie lo duda. Ahora su nuevo entusiasmo reside en dos jóvenes pilotos brasileños, Luiz Bueno y Ricardo Achar. El otrora *campeón sin corona* está dispuesto a gastarse su buen dinero en un par de Merlyn Ford de F-3 para patrocinar a los dos principiantes sudamericanos quienes se encuentran ya en Inglaterra para ser probados en Brands Hatch. Puede que nos equivoquemos, pero no sería nada extraño que no volvamos a oír una palabra sobre el proyecto, no por ineptitud de los pilotos (que no los conoce ni Juancito Marchetti), sino porque cada vez se nos fija más y más la impresión de que don Stirling es un barrilete sin cola...

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

M. R. AG RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627, Tel. 64-2907, Bs. As.

FUNDAS LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO
FIAT 600 ..... $ 7.700.-
RENAULT ..... $ 9.300.-
DI TELLA ..... $ 9.400.-
FALCON ..... $ 11.400.-
RAMBLER ..... $ 11.400.-
VALIANT ..... $ 11.400.-
Y TODAS LAS MARCAS
CONCORDIA 1410
T. E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)

CUBRE DISTRIBUIDOR para TORINO y RAMBLER
"PEUMAN"
EVITE PROBLEMAS DE AGUA Y HUMEDAD
COLOCANDOLO UD. MISMO
De goma inalterable y superelástica permite aplicarlo y sacarlo en 1 minuto
DISEÑO REGISTRADO
Solicítelo en su concesionario, casas de accesorios o a su distribuidor:
PEUMAN S.A.C.I.F.I.A. · VARELA 949 Cap. - T. E. 61-8557/0567

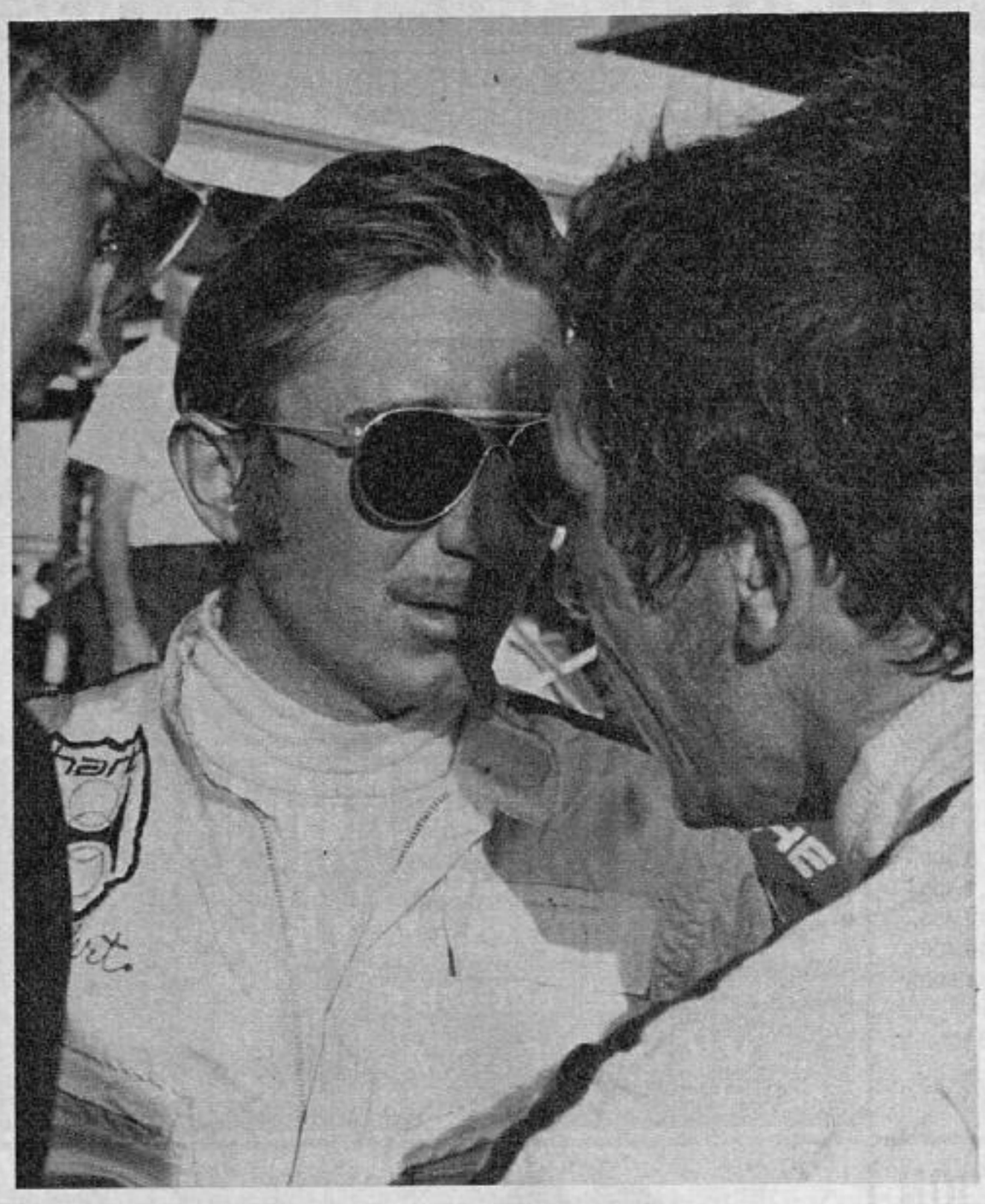
LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347

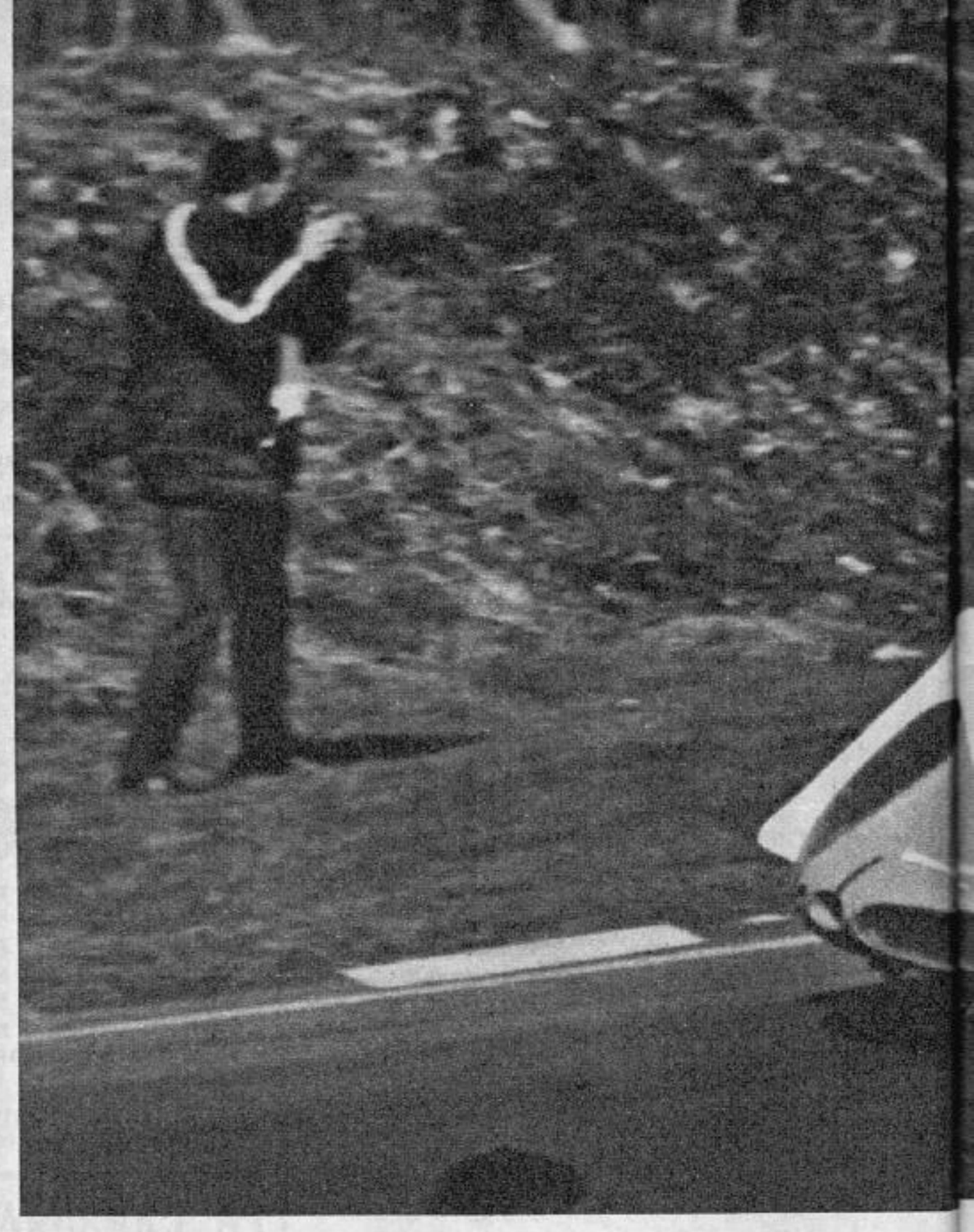
LA CARBURACION PARA SU RENAULT DAUPHINE Y 4 L DEBE SER CARCION
SIEMPRE CON LA GARANTIA DE LAS AFAMADAS BOMBAS DE NAFTA CARCION
CARCION
CANNING 1801 - Cap.
T. E. 72-9086

ACONCAGUA MANAGUA
LA CRUCETA MAS "TUERCA"
MARCAS REGISTRADAS
SUPER-REFORZADAS, AGUANTAN EL USO Y ABUSO EN LA TORSION
PARA DE CARLO 600-700 c.c. - ISETTA - MOTO FURGON SIAMBRETTA ETC.
Fábrica y Distribuye:
POMOTEX S. A. MORON 4046/50 · Bs. As. T. E. 69-0123 y 4257

ULTIMA NOVEDAD "MODELO ESPACIAL"
Casco de línea moderna, reúne todas las cualidades que pueda requerir el corredor más exigente.
Hemos recibido una partida limitada de cascos y antiparras.
Fabricado en resina POLIESTER Y FIBRA DE VIDRIO
Colores: blanco, rojo y azul.
SU PESO ES SOLO DE 700 GRAMOS
HOMOLOGADO EN EUROPA
Representante exclusivo
GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.
Avda. PUEYRREDON 981 Bs. As. - T. E. 84-8947 y 9951
Hay zonas disponibles para distribuidores.
CLIMAX
IMPORTADO DE ESPAÑA

ANTENAS AUTO-RADIO
MAREL
Antenas de todos los modelos para cada necesidad y marca de automotor
MAREL S. C. A.
DARWIN 279 T. E. 55-6548 Bs. As.





CONFIRMANDO LO POSITIVO

En la penúltima prueba por el Campeonato Mundial de Marcas también Porsche acaparó los tres primeros puestos. El ganador, la pareja de siempre: Siffert - Redman. Dos Porsche de escolta y un Matra 630/650. Dentro de un mes la última en Austria

Ya antes de Le Mans, Porsche tenía asegurada en su vitrina —porque seguro la tiene— colocada en el salón principal de la casa de Stuttgart el Trofeo del Campeonato Mundial de Marcas. En las 24 Horas estuvo a punto de ganar de no mediar un juego de equipo perfecto realizado por los dos Ford GT40 y ahora, en la penúltima prueba por el Campeonato que ya no ofrece alternativas de importancia en lo referente a su ganador, los Porsche oficiales con sus versiones 908 acapararon una vez más los tres primeros puestos.

De las diez carreras puntables, los blancos aparatos alemanes se llevaron seis triunfos sobre nueve disputadas. Cuando las cosas se presentan de esta manera es poco lo que queda por decir. Hemos incursionado en todos los terrenos posibles para analizar las actuaciones de los Porsche y reconocemos que ahora nos faltan palabras para poder explicarles estas performances asombrosas.

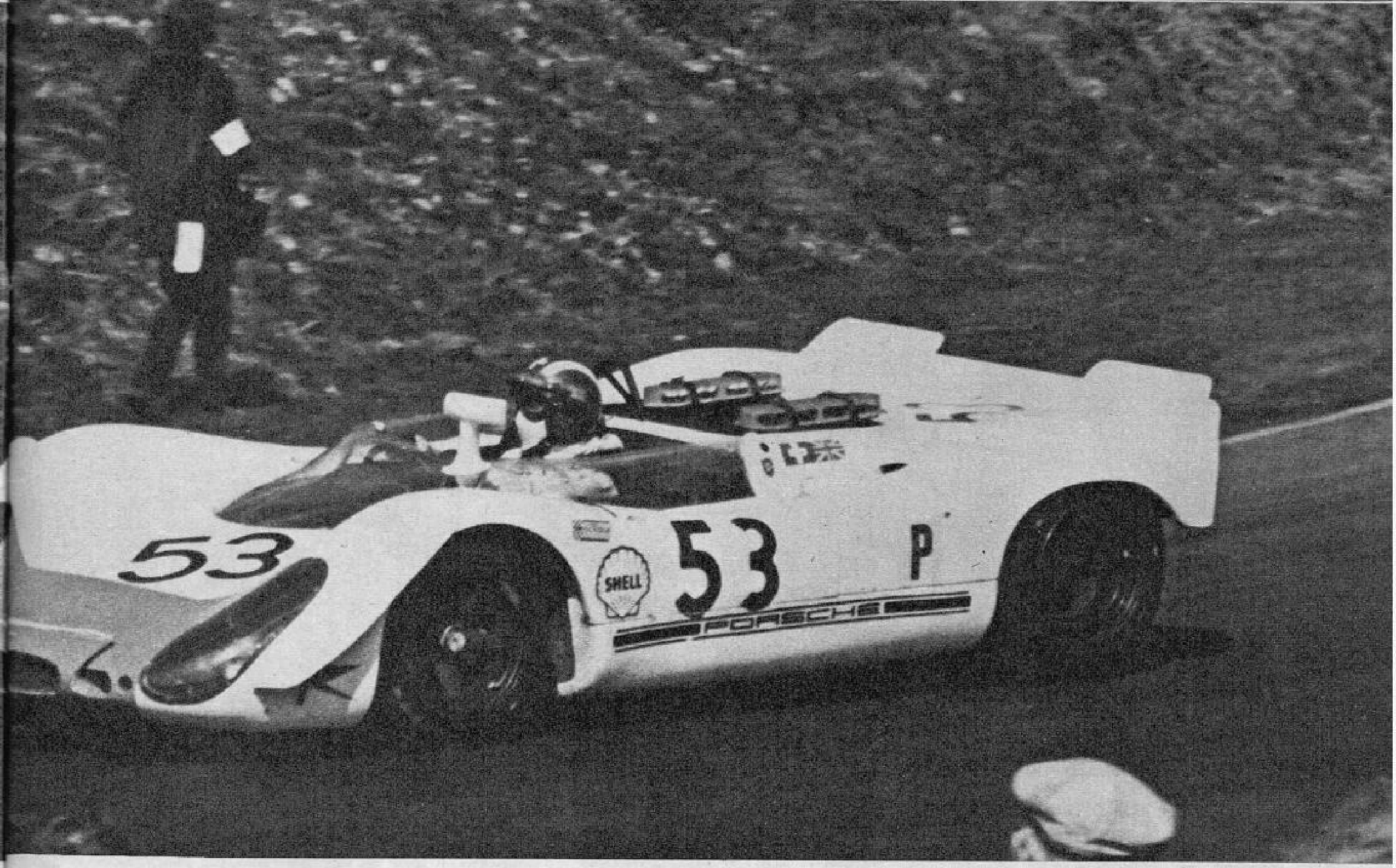
Era evidente que los 640 kilos de 908 spider (detto "Sebring") sumados a los 350 HP se harían sentir en un circuito como Watkins Glen. Los tres coches oficiales al comando de la pareja de punta: Siffert-Redman y de los encargados de cubrirles las espaldas (Elford-Attwood y Lins-Buzzetta) tomaron los puestos de privilegio luego de la clasificación y así salieron con punta. Ningún problema, sólo una detención por problemas de encendido en el 908 de Lins-Buzzetta fueron la razón por la que el tercer auto terminó con muchas vueltas menos. La otra razón de importancia —sobre todo en un circuito de curvas veloces como éste— son los pilotos y nadie puede negar que Sepi Siffert y Brian Redman forman un conjunto ideal, aunque algunos aseguren la incompatibilidad de Redman con respecto a Siffert. El asunto es que siguen ganando, con o sin problemas personales.

En una carrera donde se produce tamaña superioridad de una marca sobre el resto, el público se aburre. Y eso pasó en Watkins. Las seis horas de carrera se hicieron pesadas y sólo se pudo ver en 291 oportunidades a los Porsche punteros pasando frente a los boxes o sorteando las curvas con una solvencia increíble por parte de pilotos y máquinas. Porque lo indiscutible es que los Porsche hasta ahora son los autos que más y mejor doblan, aunque se muevan y sacudan. Lo que importa son los resultados finales y sobre este tema no hay discusión posible.

En cuarto lugar se clasificó un Matra 630/650 similar al que fuera cuarto y quinto en las 24 Le Mans. Sin embargo, en el circuito estadounidense de Watkins Glen poco pudieron hacer y Serboz Gavin junto con Pedro Rodríguez (este mexicano agarra cualquier cosa cuando no corre la Ferrari) se limitaron a hacer su carrera ante la imposibilidad de colarse junto con los Porsche. Atrás, en quinto lugar, un Ford GT-40 conducido por el binomio alemán Kelleners-Jost (el primero de ellos ganador de las 24 Horas de Francorchamps el año pasado con un Porsche 911) no oficial representando a una escudería belga. El resto muy lejos y con autos poco aptos, salvo los 911 que se llevaron las palmas en la clase Gran Turismo.

La próxima cita será en el trazado de Zeitweg, cerca de Viena, en Austria, y además la última.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



6 HORAS DE WATKINS GLEN

Watkins Glen - Estados Unidos - 13/VII/69

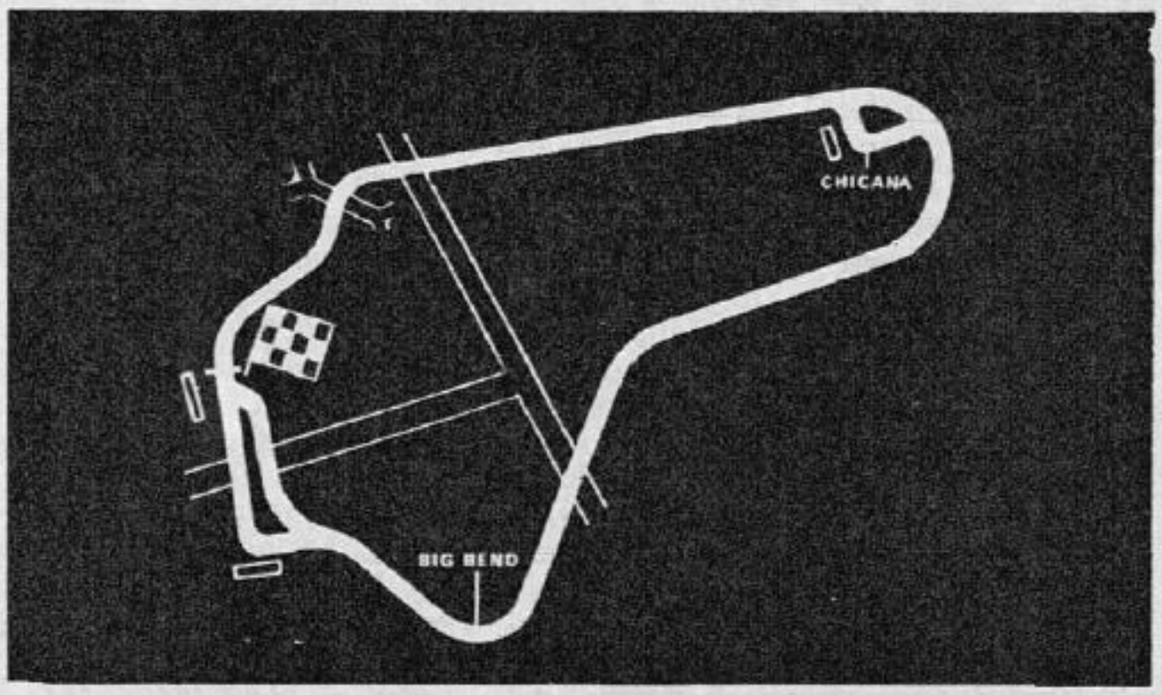
CLASIFICACION

Pos.	Pilotos	Marca	Vts.
1º	Siffert-Redman	Porsche 908	291
2º	Elford-Attwood	Porsche 908	291
3º	Lins-Buzzetta	Porsche 908	282
4º	Serboz Gavin-Rodríguez	Matra 630/650	267
5º	Kelleners-Jost	Ford GT-40	265
6º	Zaker-Sell	Porsche 906	257
7º	Delorenzo-Lang	Chevrolet Corvette	240
8º	Greg-Haywood	Porsche 911-S	235
9º	Esseks-Paul	Chevrolet Corvette	233
10º	Peterman-Beimler	Porsche 911 T	229

Promedio del ganador: 178,942 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

MARCA	Daytona	Sebring	Brands Hatch	Monza	Targa Florio	Spa	Nürburgring	Le Mans	Watkins Glen	TOTAL
Porsche	4	4	9	9	9	9	9	6	9	68
Ford	—	9	2	3	—	—	1	9	2	26
Ferrari	—	6	3	—	—	6	—	—	—	15
Lola	9	1	—	2	—	2	—	—	—	14
Matra	—	—	—	—	—	—	—	3	3	6
Chevron	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Alfa-Romeo	—	—	—	—	2	1	—	—	—	3
Alpine-Renault	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1



Porsche estará presente en la última cita del Campeonato de Marcas, aunque más no sea para poder dar la vuelta olímpica en los pagos de Rindt. Allí estará **Parabrisas-Corsa** en persona presenciando el último Gran Premio, donde Porsche tratará de escalar —y lo conseguirá seguramente— el último peldaño de una de las exitosas que se recuerden. El campeonato está en Stuttgart, pero terminar la trayectoria ganando es algo muy importante.

Ahora los esfuerzos de Porsche se concentrarán en los recientes 917 de 4 litros y medio y 520 caballitos para tratar de ganar dos campeonatos en 1970. Con la capacidad de los técnicos de Porsche y la sensibilidad conductiva de Joseph Siffert lograrán lo que emprendieron. Hasta el 10 de agosto en Zeitweg.

RINDT EN AUSTRIA

En Tulin Langenlebarr, Austria, por si no lo sabía, hubo una prueba puntable por el Campeonato de F-2 Europeo y donde ninguno de los tres primeros clasificados obtuvo puntos debido a que son pilotos "graduados". La lucha se estableció entre los dos Lotus-Cosworth del equipo Gold Leaf y el Matra-Cosworth de Jackie Stewart. Jochen Rindt luchó durante algunas vueltas con Jackie y, finalmente, logró pasarlo para imponérsele por una ventaja apreciable. Tercero fue el coequiper de Rindt, Graham Hill con otro Lotus. La clasificación fue la siguiente: 1º **Jochen Rindt** (Lotus-Cosworth) en 36m38s7 a un promedio de 186,978 km/h; 2º **Jackie Stewart** (Matra-Cosworth) en 36m 41s2 y 3º **Graham Hill** (Lotus-Cosworth) en 36m57s6.

TC: ¿QUE PASO EL MIERCO

El miércoles pasado, por segunda vez, el San Isidro Automóvil Club suspendió la carrera de Turismo Carretera que había programado. La primera fue por la llegada de Rockefeller y ahora porque no contaron con el personal de seguridad mínimo necesario para ordenar las cosas en el Autódromo. La Policía Federal en lugar de mandar los 80 agentes prometidos y pagados, envió sólo 25, cantidad insuficiente pensando en un número superior a los 20.000 espectadores. Pero el día frío, la llovizna y para colmo el desfile del 9 de Julio, hicieron que en el Autódromo no se distribuyeran por las tribunas más de 1.500 personas y, por ende, la recaudación no llegara más allá del medio millón. Hasta aquí, más o menos, lo comunicado por el club.

A las nueve y media de la mañana, cuando el mayor Benvenuto, de la CADAD (comisario deportivo de la prueba) anunció oficialmente la suspensión de la carrera, no nos sorprendimos porque *se veía venir*. Correrla era antieconómico para el club, porque si bien sólo había 25 agentes de policía y eran suficientes para cuidar a menos de 2.000 espectadores y distribuirse por las alambradas para evitar las infaltables "coladas". Es decir, que los 25 agentes sumados al personal con que debía contar el club para el ordenamiento de las zonas de boxes y parque de verificación, además de los que nunca hacen nada y tienen credenciales habilitantes, podrían haber formado un equipo de 60 personas con el que se podría haber largado la prueba. Nosotros estuvimos desde un primer momento en contra de la suspensión y no hemos cambiado de idea. No porque las carreras sean nuestro negocio, ya que no vamos a vender más ejemplares de CORSA haya o no TC, sobre todo corriéndose el mismo domingo SP en Córdoba. Lo que no se puede hacer es jugar con los corredores que son los que dan el espectáculo ni con los derechos elementales que tiene el espectador por el simple hecho de haber pagado la entrada. Hay que pensar que pilotos como Hugo Gimeno se movilizan desde Mendoza con mecánicos y ayudantes y se pasan una semana en Buenos Aires, para tener que volver a sus pagos con muchos pesos menos en el bolsillo y sin correr. Lo mismo sucede con Riva, Monguzzi, Manzano, etcétera. Las carreras no se pueden suspender porque sí. Nadie estuvo de acuerdo con la resolución tomada por el mayor Benvenuto (comisario deportivo). Si fue por falta de público y porque el club confiaba en el número de espectadores para poder abonar los premios, mucho peor. El dinero destinado a los premios debe estar cubierto con anticipación y no especular con lo que se recaude en boletería. Si fue realmente por la falta de agentes del orden, deberían haber tomado las medidas necesarias para tener las garantías mínimas de que 50 agentes estarían presentes. Hay que estar encima y no dejar todo librado al azar. *Si los autos están en la pista, los corredores dispuestos a correr, los espectadores en orden y a la espera de que se largue la carrera, LA CARRERA SE DEBE HACER.* No hay razones para que suceda lo contrario. Las 24 Horas de Le Mans jamás se suspendieron porque llovía o porque fuesen 15.000 personas en lugar de las habituales 300 mil.



Ni siquiera la policía entendió lo que pasaba. La gente quería carrera, los corredores también. ¿Por qué no correrla?

Arriba, derecha: No hay carrera. Indignación entre los corredores. De Marco y Vigliero se preparan para enganchar la Liebre de Urruti. "Estamos todos locos..."

Derecha, abajo: Así reaccionó la gente que esperaba desde las ocho de la mañana. "¡QUE SE HAGA... QUE SE HAAAGA... QUE SE HAAAGAA!" Y muchas otras cosas más no tan publicables.

A todo esto hay que agregar el argumento posiblemente más importante. Pronello había impugnado en total 15 autos de TC y si se corría el miércoles había que revisarlos técnicamente. Como la acusación de Pronello era fundada, podría ganar cualquiera y todo se hubiera trasformado en el caos total. Por otro lado, también se supo que el comisario de la seccional correspondiente quiso redactar un comunicado informando que él se había hecho presente en el Autódromo con la totalidad de los agentes que se le habían solicitado, pero, aparentemente, un superior intervino y evitó dar a publicidad el comunicado.

Las razones de la suspensión posiblemente nunca se lleguen a saber. El asunto de Pronello es harina de otro costal, aunque influyó, probablemente, en la determinación. Pero sobre este caso informamos aparte. El miércoles no hubo TC. ¿Por qué? La respuesta quizá sea: "*Y... hacía mucho frío...*". Mejor no seguirla.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





LES?

El asunto Pronello y la impugnación de los autos como factor determinante. Un día frío y lluvioso. Muy poco público y un comunicado que se quiso dar a publicidad quedando en intento. ¿Todo esto hizo que el mayor Benvenuto suspendiera la prueba del SIAC?



TIEMPOS EN LAS PRUEBAS DE CLASIFICACION

TURISMO CARRETERA - Circuito Nº 7

1º	Bordeu, Juan M.	Bellavigna - Dodge	1m31s2
	Pairetti, Carlos A.	Nova - Chevrolet 250..	1m31s2
3º	Gradassi, Héctor L. ...	Formisano - Dodge	1m32s2
4º	Reutemann, Carlos	Falcon - F-100	1m32s3
5º	Riva, Tullio	Numa II - Tornado	1m34s6
6º	Franco, Oscar M.	Liebre III - Tornado	1m34s8
7º	Rodríguez Canedo, E...	Liebre III - Tornado	1m35s
8º	Monguzzi, Angel	Panizza - Tornado	1m37s6
9º	Martínez Boero, Jorge.	Chevrolet 250	1m38s
10º	Faraoni, José	Liebre III - Tornado	1m38s1

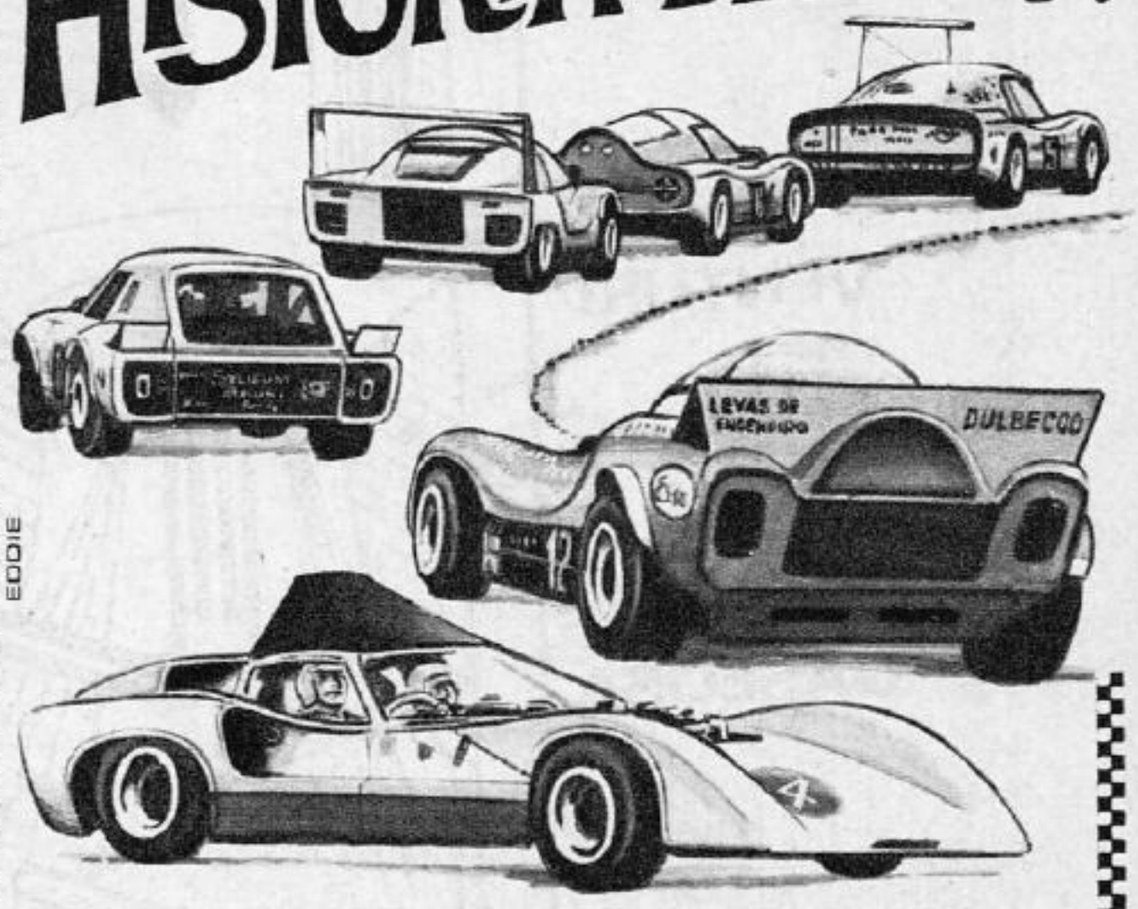
Promedio del primero: 136,243 km/h.

M. A. - FORMULA 4

1º	Ragno, Carlos	Crespi - Renault	1m38s2
2º	Andretta, Carlos	Crespi - BMW	1m39s7
3º	Ferrea, Carlos	Crespi - BMW	1m39s8
4º	Monguzzi, Angel	Crespi - Renault	1m40s
5º	Sardá, Raúl	Crespi - BMW	1m42s4

Promedio del primero: 125,144 km/h.

HISTORIA DEL TC.



EDDIE

Dése el gusto, estacionando en su casa los legendarios **Turismo Carretera,** junto a los flamantes **SP. Argentinos.**

Chevun, El Camello, La Colorada, El Trueno, Los Numa, El Cuadrado, Etc.

MAQUETAS ESCALA 1/32

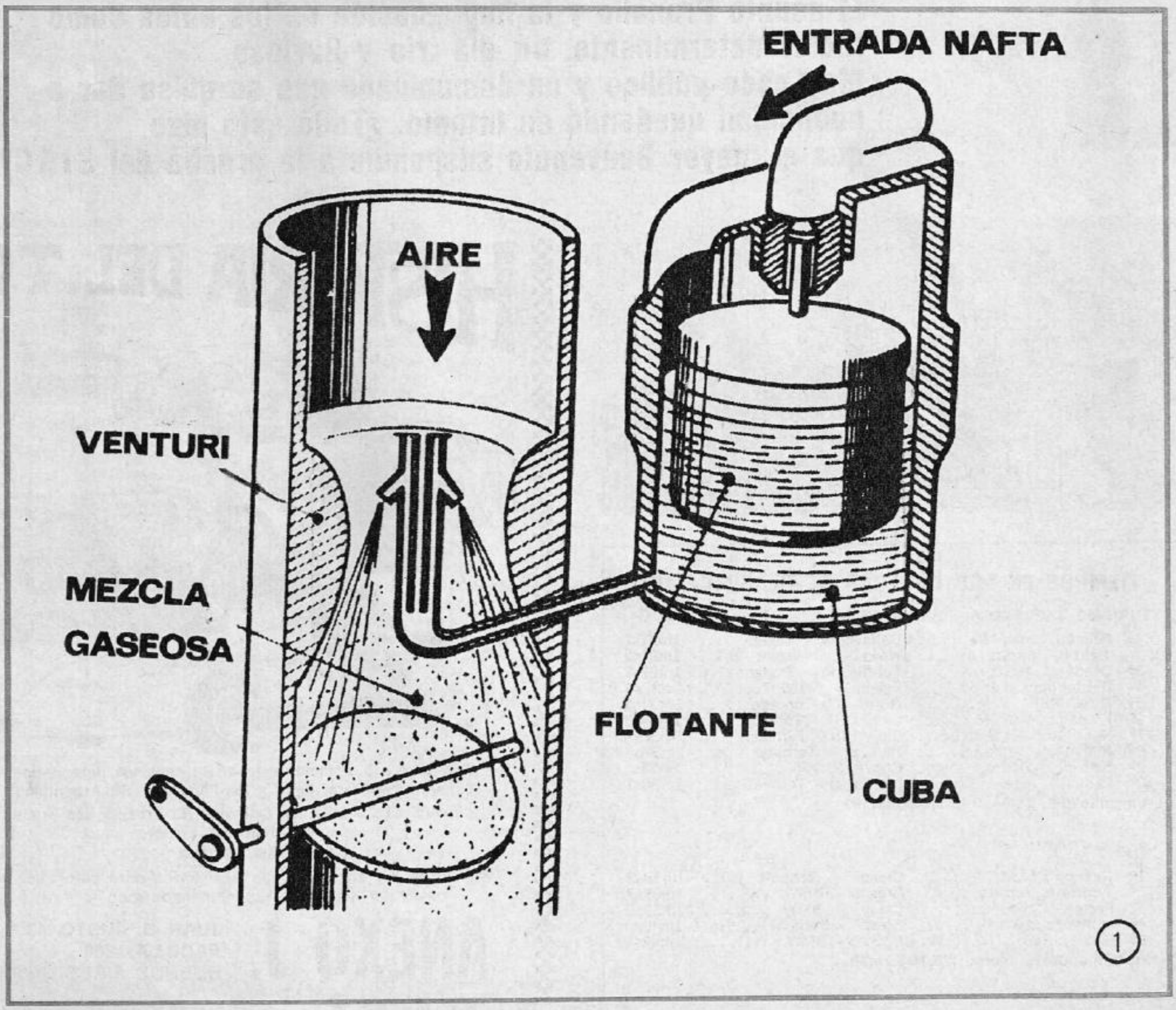
Solicítelas en comercios de accesorios para automotores, casas de hobbies y jugueterías de todo el país.

ANEXO J.

JUAN B. JUSTO 4300
PADILLA 1280
BUENOS AIRES

USTED Y SU AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?

EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE

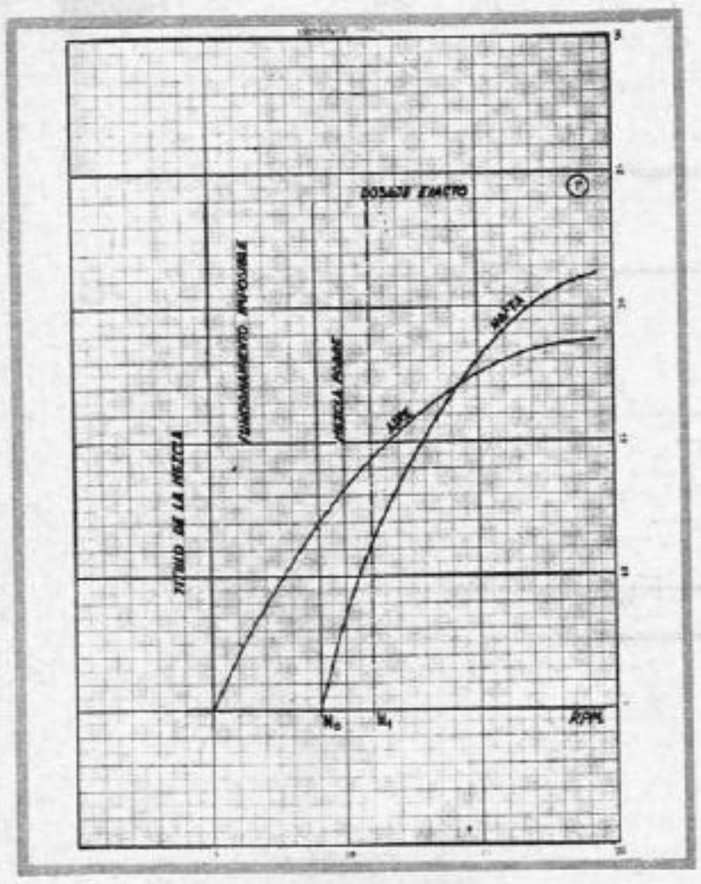


1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

3a. nota

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA



Una mirada al modus operandi de las bombas de combustible y a los carburadores en sus más íntimos detalles. Al fin revelado el secreto de las proporciones de mezclas, de los emulsionadores, los difusores y sus parientes, los venturis. No se salvan ni los Weber ni los SU, ni los de dos y cuatro bocas

"OM MANI PADMI HUM" podrá parecernos chino básico a menos que sepamos que significa: **"Salve, la joya del loto"**, en tibetano. Análogamente, cuando un **no iniciado** en el culto fierrero oye cosas como bomba de pique, emulsionadores, venturi, doble cuerpo, gicleur, etc., probablemente también llegue a pensar que su interlocutor está hablando en chino. Para evitar situaciones como ésas, PARABRISAS CORSA le sugiere siga leyendo, estimado **no iniciado.**

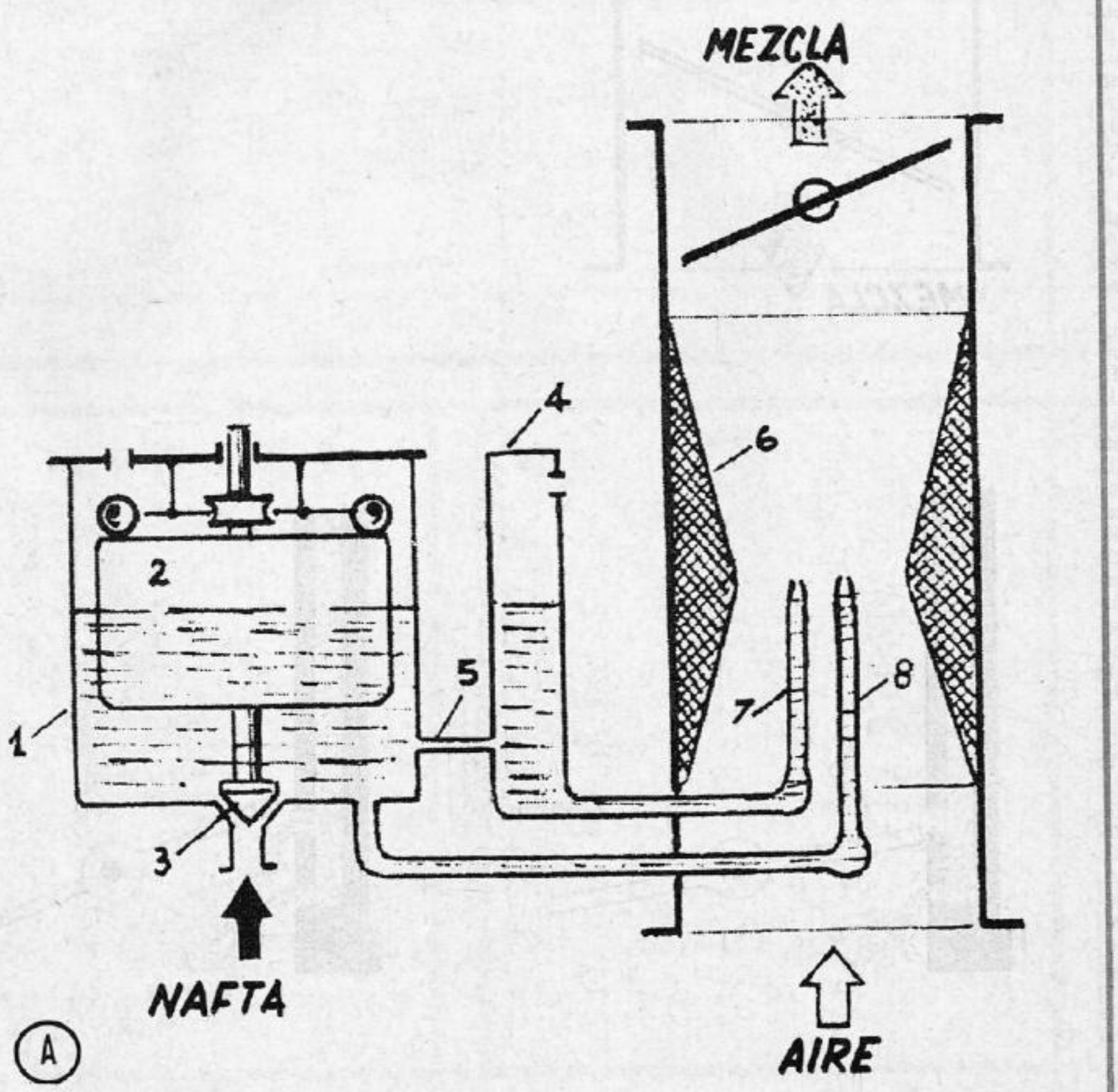
En las notas anteriores hemos visto que para que el motor a explosión funcione, el pistón debe bajar en su carrera motriz, impulsado por la fuerza de expansión de la mezcla carburante que se combustionó o está combustionándose. Ahora veremos cómo se cocina eso de la "mezcla carburante" y cómo hace para meterse dentro de los cilindros. Esta parte del funcionamiento de la **machinerie** del automóvil está a cargo del sistema de carburación y de alimentación.

MEZCLA AIRE NAFTA

El carburador cumple dos funciones bien diferenciadas que son: proveer una correcta mezcla de aire-combustible, y atomizarla de modo tal que sea altamente combustible, explosiva, si se quiere. Es sabido que la nafta —por ejemplo— cuando se halla en estado líquido se quema sólo lentamente; de allí la necesidad de atomizarla en el aire.

En condiciones generales, la proporción de aire-nafta es aproximadamente 15 a 1 en peso, o también 8.000 a 1 en volumen. La nafta es un hidrocarburo compuesto por 15 % de hidrógeno y 85 % de carbono, los cuales son combustibles. A su vez al aire lo componen 21 % de oxígeno, 78 % de nitrógeno y un restante 1 % de gases raros. El oxígeno es el único que se combina durante el proceso de combustión. Los restantes gases actúan como "amortiguadores" del fenómeno, dado que si no estuvieran presentes en el proceso ocurriría la destrucción del motor, debido al alto poder explosivo de la mezcla oxígeno-nafta. Corolario: no es posible hacer funcionar un motor de combustión interna con oxígeno puro en lugar de aire, a menos que se quiera despertar a todos los vecinos del barrio.

El carburador ha llegado a ser algo así como un misterio, dado que no sólo debe cumplir las referidas funciones de mezclador y atomizador, sino que debe realizarlas para cualquier régimen de velocidad y carga de un motor. No obstante, cualquier carburador se rige por el mismo principio y se vale de un nivel constante de combustible en su cuba para compensar las diferentes demandas, manteniendo en todo caso una notable eficiencia. En forma somera el itinerario del combustible es: la bomba de combustible lo trasporta desde el tanque de combustible del vehículo a la cuba del carburador, donde una válvula de aguja gobernada por un flotante mantiene el nivel requerido. Desde allí es llevado al venturi o garganta del carburador, por la depresión causada por el motor, pasando a través de surtidores, "jets" o "gicleurs".



1 *La mezcla del aire con el combustible se produce por atomización de éste en el estrechamiento del venturi, zona donde se produce una presión muy baja.*

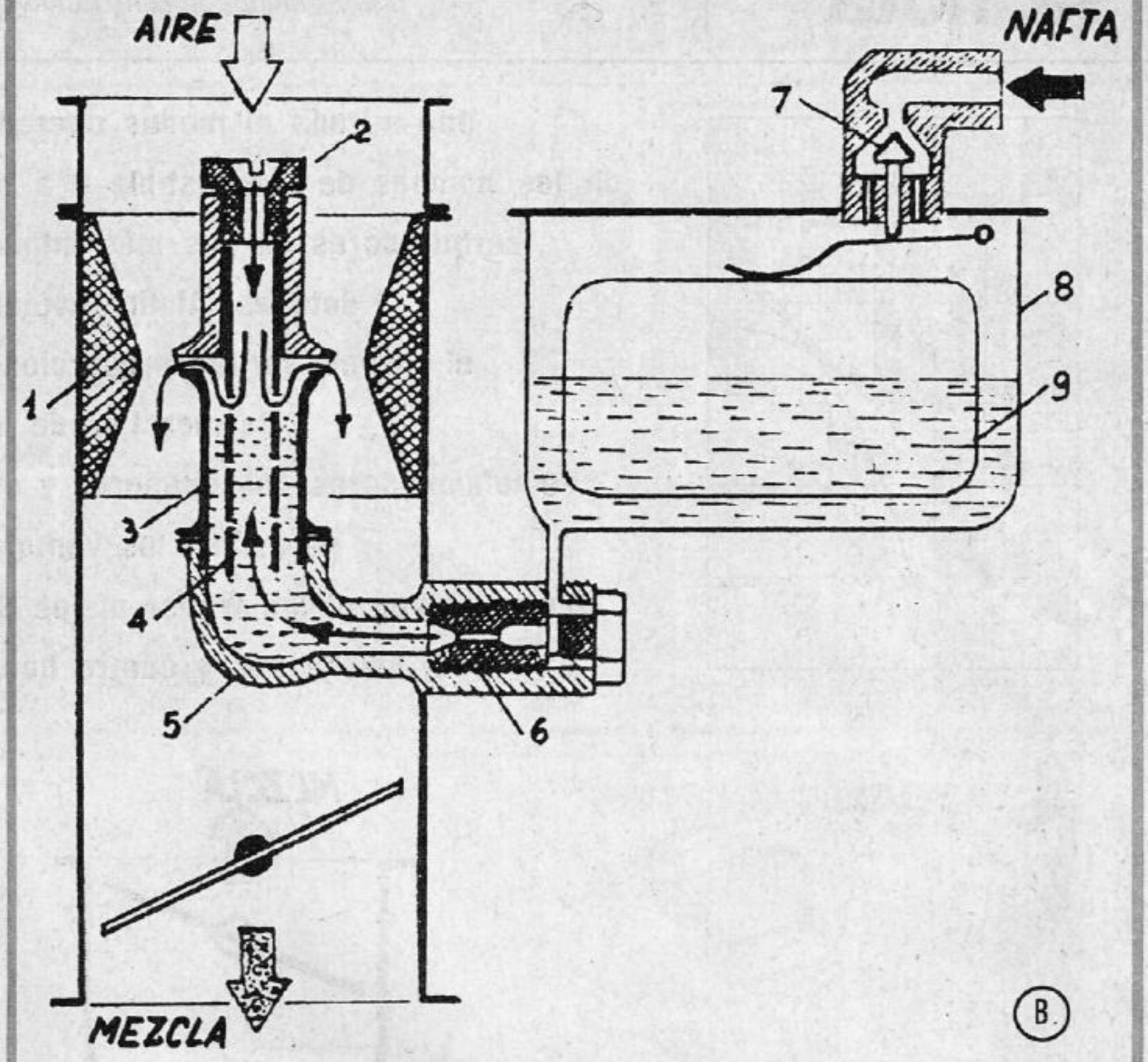
A *Sistema de surtidor o chorro compensador (Zenith). El título de la mezcla es mantenido constante a todos los regímenes de rotación con la intervención de un surtidor compensador. 1. - Cuba; 2. - Flotante; 3. - Válvula aguja; 4. - Pozo alimentador del surtidor compensador; 5. - Agujero calibrado; 6. - Venturi; 7. - Surtidor compensador; 8. - Surtidor principal.*

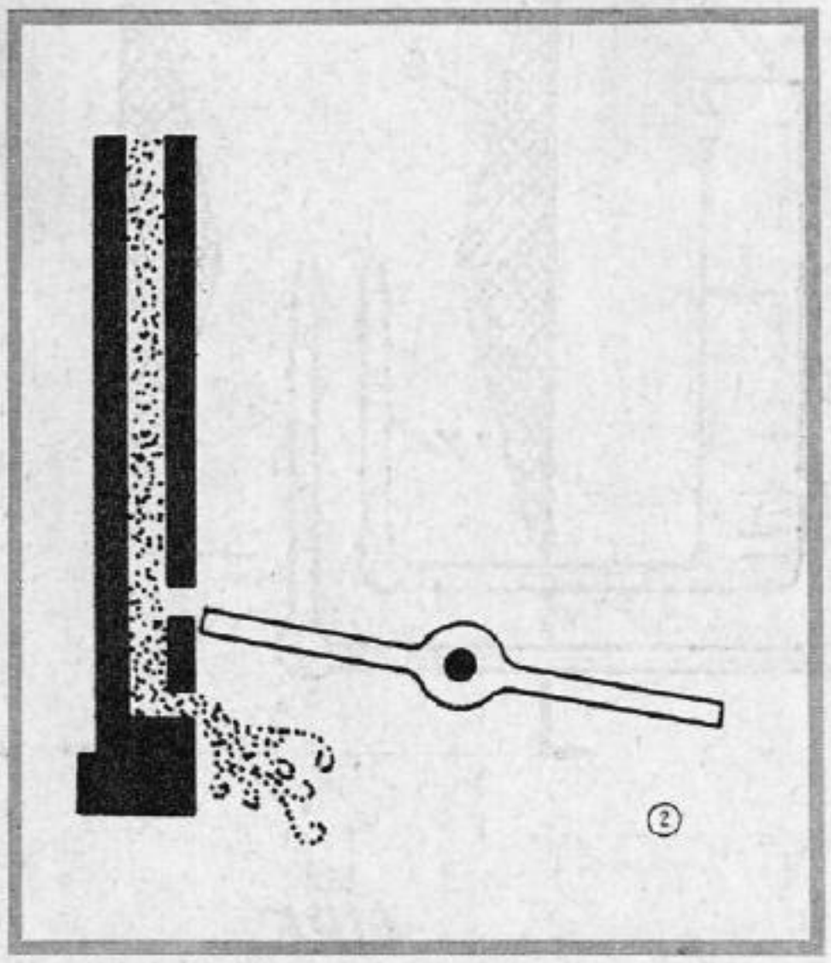
VENTURI

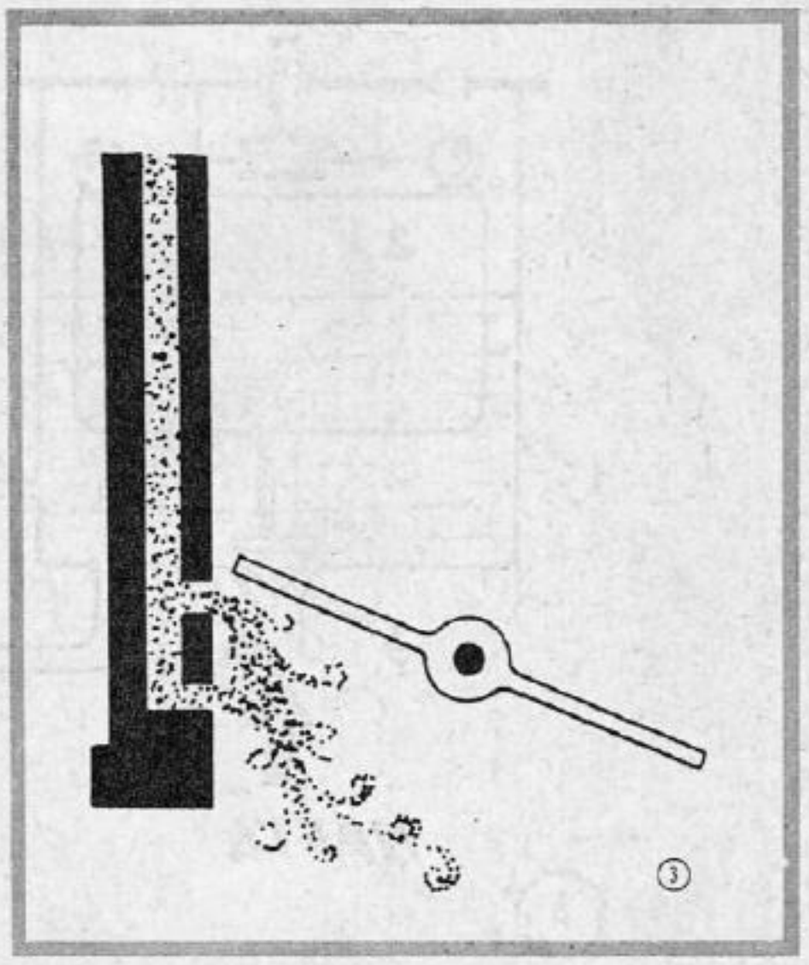
El nombre se lo debe a un científico italiano quien descubrió que cuando una corriente fluye a través de un tubo o conducto estrechado, aumenta su velocidad y disminuye su presión, en la sección de mayor estrechamiento. Ver Fig. 1. En la tubería de admisión de un motor se origina una corriente de aire que ingresa al cilindro desde el exterior —donde se halla a la presión atmosférica— hacia el interior del cilindro, donde existe un "vacío" relativo creado por la carrera descendente del pistón. Al pasar esa corriente por el carburador se le incorpora el combustible atomizado, precisamente en el venturi, zona de baja presión. El control de la cantidad de mezcla que ingresa a los cilindros queda a cargo de una válvula mariposa, accionada por el pie del conductor mediante varillaje, constituyendo el acelerador. Esta mariposa de aceleración está ubicada después del venturi.

TUBO DE EMULSION

Lo precedente constituye la descripción de un carburador en su forma más elemental, que solamente podrá funcionar para un régimen de marcha constante, situación muy distante de lo que ocurre en la práctica. En efecto, en un venturi la relación de combustible se eleva más rápidamente que la pérdida de presión en él, es decir que un motor tendería a marchar con mezcla cada vez más rica. Para remediar esa situación se recurre a los llamados "tubos emulsionadores" (Fig. 1) que actúan como correctores de aire. Genéricamente hablando, los emulsionadores son tubos de poca longitud con agujeros en su periferia, sumergidos en combustible. Al incrementar la succión que efectúan los pistones, aumenta también la relación de combustible, lo que hace que descienda su nivel en la zona donde se encuentran los emulsionadores liberando en éstos una mayor cantidad de agujeros. Ingresa así aire adicional en mezcla, manteniéndola dentro de los límites de relación requeridos. Hemos dicho que el carburador debe proporcionar una mezcla aire-nafta correctamente dosificada a cualquier velocidad de rotación del motor y lógicamente el carburador "elemental" no lo puede hacer. Aumentando el número de RPM del motor, aumenta la intensidad de aspiración de los pistones y crece la depresión en la zona "estrangulada" del venturi, creciendo consecuentemente la velocidad del aire y la velocidad del flujo de la nafta que saldrá por el surtidor o gicleur. En el carburador "elemental" los aumentos de aire y de nafta no sobrevienen en la misma proporción, por lo que el título de la mezcla no permanecerá constante. La experiencia sin embargo ha demostrado que a mayores velocidades de rotación del motor, el aumento de la nafta aspirada es superior al del aire, razón por la cual se obtiene una mezcla muy rica. Ocurre lo contrario a bajas velocidades (mezcla pobre, mucho aire). Esto sucede porque las resistencias pasivas que obstaculizan el pasaje del aire en la sección restringida o estrangu-





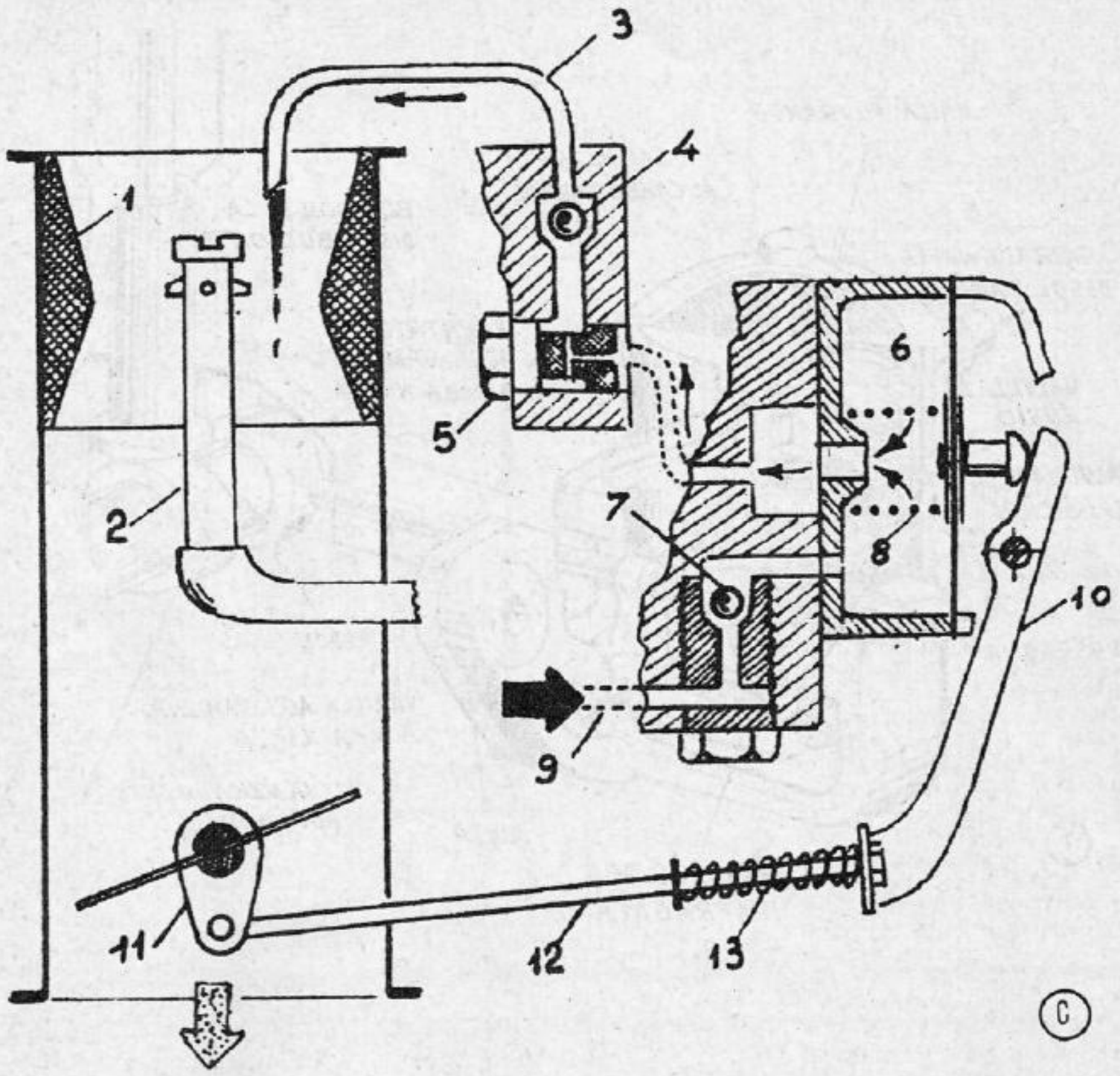


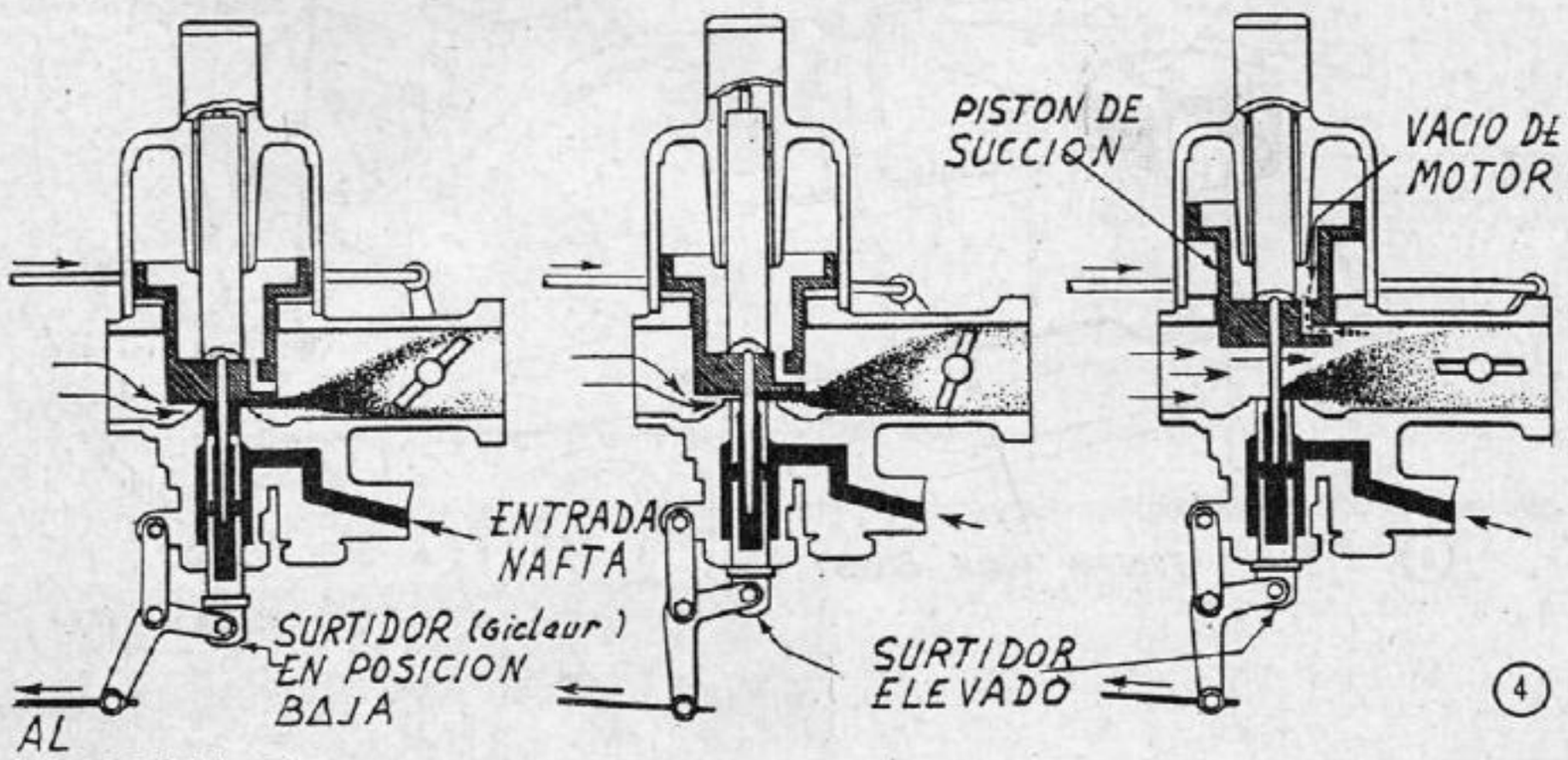
B *Sistema de aire antagonista (Solex). El título de la mezcla permanece constante a cualquier régimen haciendo actuar el aire aspirado en sentido contrario al movimiento de la nafta en el tubo emulsionador. 1.- Venturi; 2.- Calibrador de aire del emulsionador; 3.- Tubo externo del emulsionador; 4.- Tubo mezclador; 5.- Pozo de alimentación; 6.- Gicleur de alta; 7.- Válvula aguja; 8.- Cuba; 9.- Flotante.*

2 *Durante el funcionamiento en ralentí la zona de baja presión no está ya más en el venturi, sino que se traslada donde se halla la mariposa, debajo de la cual se hace ingresar entonces el combustible.*

3 *Cuando se abre la mariposa de aceleración, combustible adicional ingresa desde un orificio o ranura que se halla más arriba. En estas condiciones funcionan la mayoría de los carburadores en el rango baja-media de velocidad. En alta, el ingreso de combustible se produce en la zona del venturi, alejada de la mariposa de aceleración.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





C *Sistema clásico de bomba de pique. 1. - Venturi; 2. - Tubo emulsionador; 3. - Tubo inyector (de la bomba de pique); 4. - Válvula de mando; 5. - Gicleur de la bomba de pique; 6. - Membrana; 7. - Válvula de retención; 8. - Resorte de reacción; 9. - Conducto de llegada de la nafta al la cuba; 10. - Leva de mando de la membrana; 11. - Biela de accionamiento ligada a la mariposa del acelerador; 12. - Bieleta de conexión a la bomba de pique; 13. - Resorte.*

4 *La secuencia muestra tres etapas del funcionamiento de los carburadores ingleses SU, conocidos como de venturi variable. Simple but work, como dicen los ingleses.*

lada del venturi aumentan en razón de la 2ª y hasta la 5ª potencia de la velocidad del flujo, mientras que las resistencias que se oponen al flujo de la nafta (en el gicleur) crecen con la primera potencia de la velocidad.

Entonces se entiende que el enriquecimiento de la mezcla deriva de los fuertes aumentos de la depresión en la zona restringida del venturi al aumentar la velocidad del motor; en consecuencia, a causa de esta depresión el aire resulta más enrarecido y disminuye el peso (de aire) que se debe mezclar con la nafta que sale del gicleur, cuyo caudal va en cambio aumentando proporcionalmente a la depresión. Este fenómeno se ve en los gráficos de dosaje de mezcla en función al número de RPM del motor (Fig. 1).

Si la mezcla está perfectamente dosificada en correspondencia de la velocidad "n_1", por sobre ésta tenemos mezcla rica y por debajo, mezcla pobre. La nafta sale del gicleur sólo cuando el motor ha alcanzado un determinado número de RPM mínimo (n_o) y en consecuencia por debajo de "n_o" no puede funcionar el motor (la nafta no puede llegar por insuficiente depresión en la zona restringida del venturi). En otros términos, por debajo de "n_o" el salto de presión entre la cuba del carburador y el venturi es insuficiente para vencer las resistencias de rozamiento en los conductos de nafta y ésta no sale.

El funcionamiento óptimo se obtiene exclusivamente a la velocidad "n_1" correspondiente a la de mezcla perfecta (estequiométrica). Estos son los inconvenientes del carburador elemental, además de otros, como ser el de su dificultosa marcha en mínimo, la de no poder obtener economía operativa y el de no proporcionar una enérgica "reprise" cuando se pisa el acelerador. Para solucionar estos problemas, es decir, para poder mantener constante el título de la mezcla, con el variar del número de RPM de rotación del motor, el carburador elemental, debe ser modificado, recurriendo a sistemas ad-hoc, los cuales podrán ser diversos aunque concurran a un mismo logro. (Sistema Solex, sistema Zenith, sistema SU, etc.) Si se prefiere llamarlos por sus nombres técnicos: sistema de chorro compensador, sistema de aire antagonista o sistema de aire suplementario (Figs. A y B).

FUNCIONAMIENTO EN BAJA

Mientras el motor opera en velocidad media y alta, la mezcla aire-combustible se produce en el venturi, donde el líquido es descargado por el llamado pulverizador. La eficiencia será razonable. Pero cuando la mariposa de aceleración se halla casi cerrada —marcha en baja— el venturi está tan restringido que no puede ser efectivo pues ha sido dimensionado para cuando el flujo de aire se acerca o es igual al máximo. Ahora bien, cuando el motor funciona en esas condiciones, la referida zona de baja presión se traslada entonces a las adyacencias de la mariposa. Es por esa razón que se recurre a practicar un orificio

→

o ranura a esa altura de la garganta, debajo de la mariposa (Figs. 2 y 3). Ese orificio o ranura está, de hecho, conectado a la cuba del carburador. Como se hace ingresar también a ese canal, resulta un circuito enteramente independiente, que opera solamente cuando la velocidad de rotación del motor es baja, debido a que —como se vio— únicamente existe baja presión en la zona de la mariposa solamente cuando se halla casi cerrada.

BOMBA DE PIQUE

Cuando el vehículo se halla en fuerte aceleración (pique) se crea como hemos visto, una necesidad extra de mezcla más rica, o sea es necesario en esas circunstancias hacer ingresar combustible adicional al carburador. Ese ingreso se produce en forma instantánea, para que la respuesta del motor sea inmediata. La necesidad se plantea debido a que cuando es abierta la mariposa, el incremento de combustible no se produce tan rápido como el de aire. Se recurre entonces al empleo de la bomba de aceleración, vulgarmente llamada "de pique'. En un Chevrolet o Falcon la cantidad de combustible inyectada es más o menos de 10 a 15 cm³ cada 10 emboladas de la bomba, que se halla vinculada al varillaje del acelerador.

Se deduce que la posibilidad de enriquecer la mezcla será también útil durante los arranques en frío, donde con dos o tres golpes de acelerador se conseguirá la cantidad extra de combustible requerida en esas circunstancias adversas. De hecho, no conviene entusiasmarse demasiado con el pie y llegar a terminar haciendo ingresar tanto combustible que éste se condense y termine por "ahogar" al motor (Fig. C).

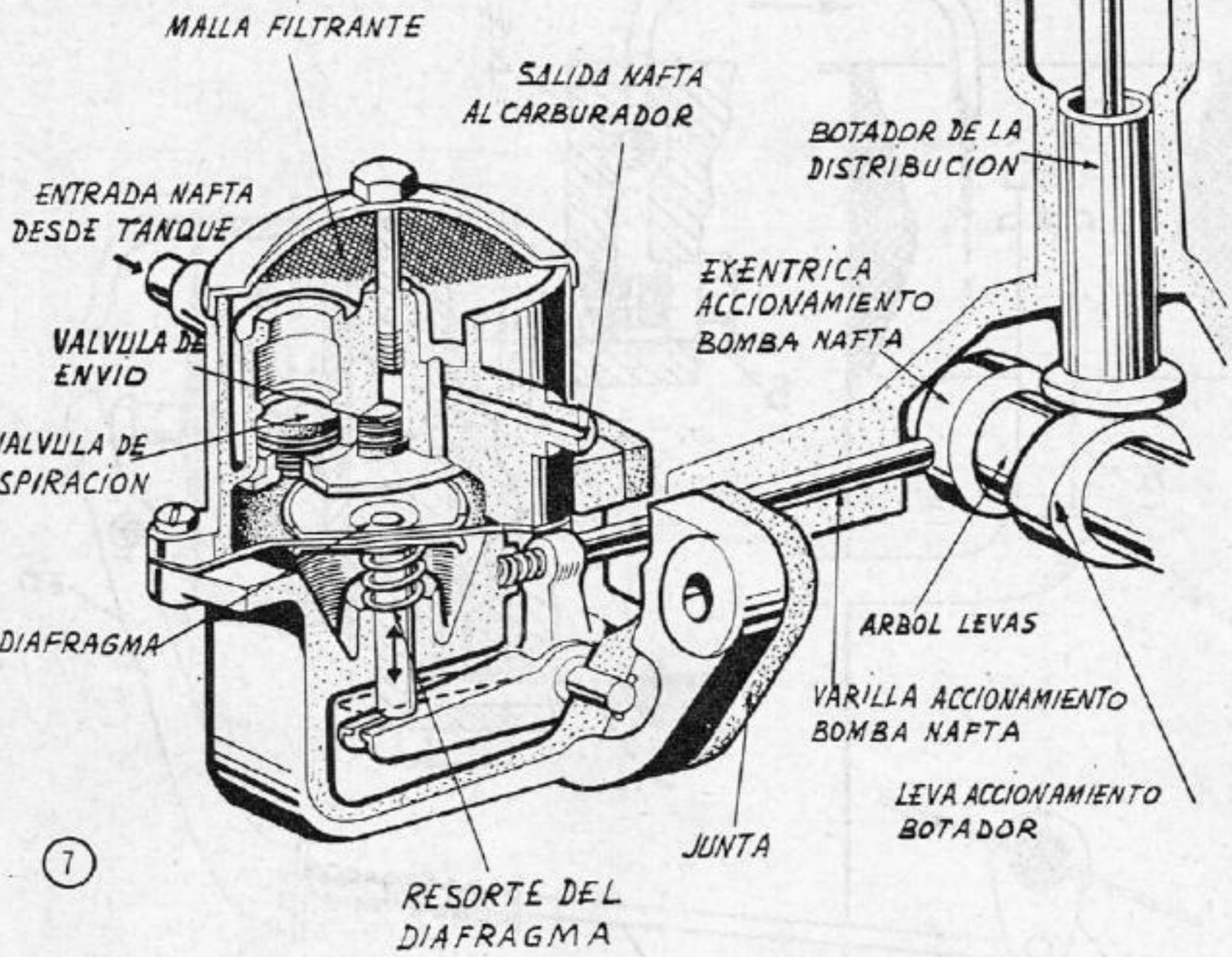
CEBADOR

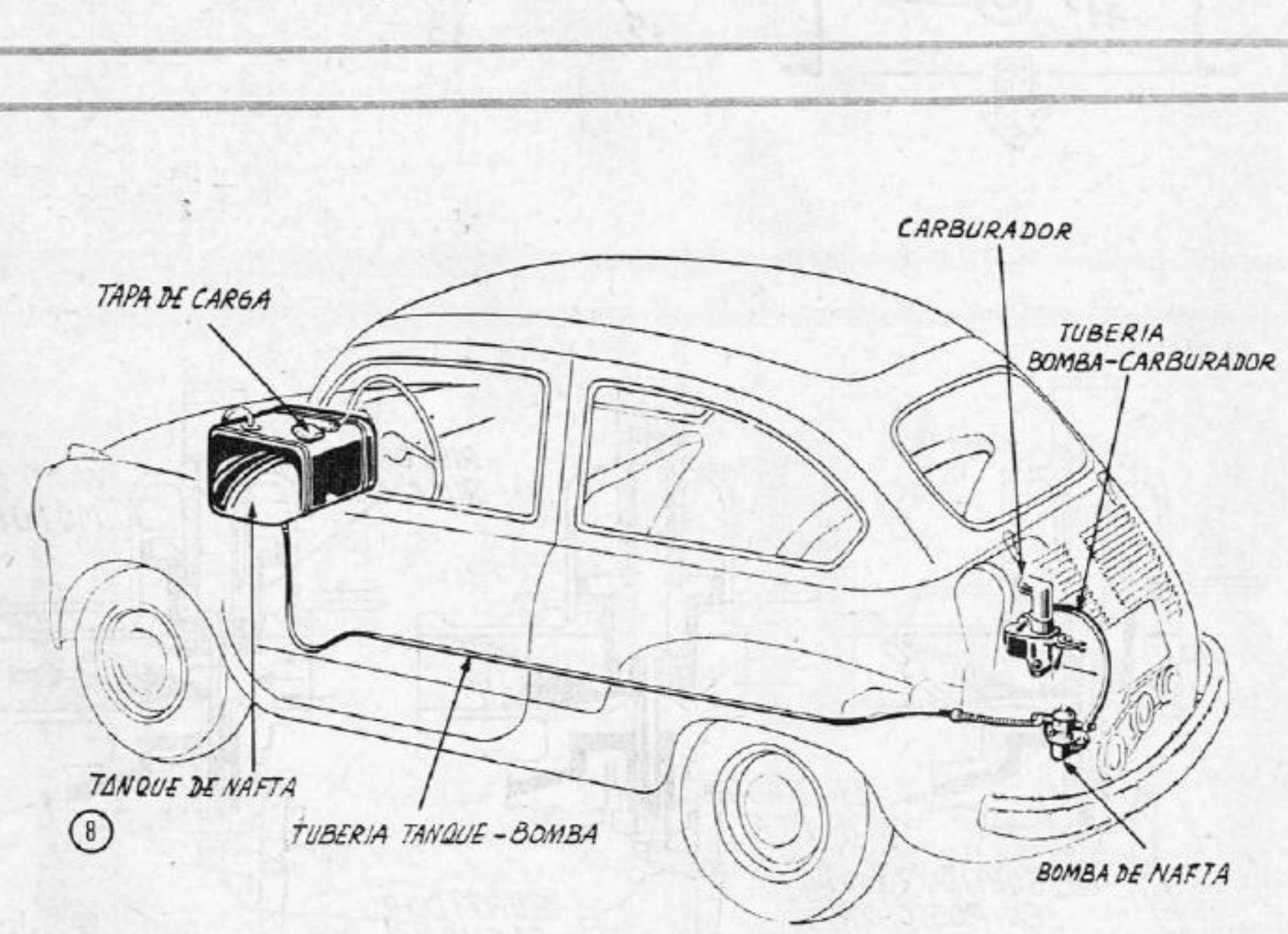
Lo constituye otra mariposa algo análoga a la de aceleración, pero en este caso ubicada en la parte superior del carburador, donde puede llegar a obturar casi totalmente el ingreso de aire. Cuando se lo acciona —en un arranque en frío, por ejemplo— el aire resulta reducido tan drásticamente que hace que el vacío aumente considerablemente en el venturi, ocasionando el ingreso de una mayor proporción de combustible, traducido en una mezcla más rica. El cebador puede ser manual o automático.

DOS Y CUATRO BOCAS

Ya entre los automotores producidos en nuestro país hallamos motores equipados con carburadores de doble cuerpo (también boca o garganta). Pronto saldrán a la calle también los dotados con carburadores de cuatro bocas.

Refiriéndonos a los de doble boca, éstos pueden ser de etapas progresivas o contemporáneas. Es decir, en el primer caso la apertura de una de las mariposas de aceleración se hace dentro de un rango de rpm y carga del motor; superado ese rango comienza a operar la otra mariposa. A éstos se los suele llamar carburadores di-





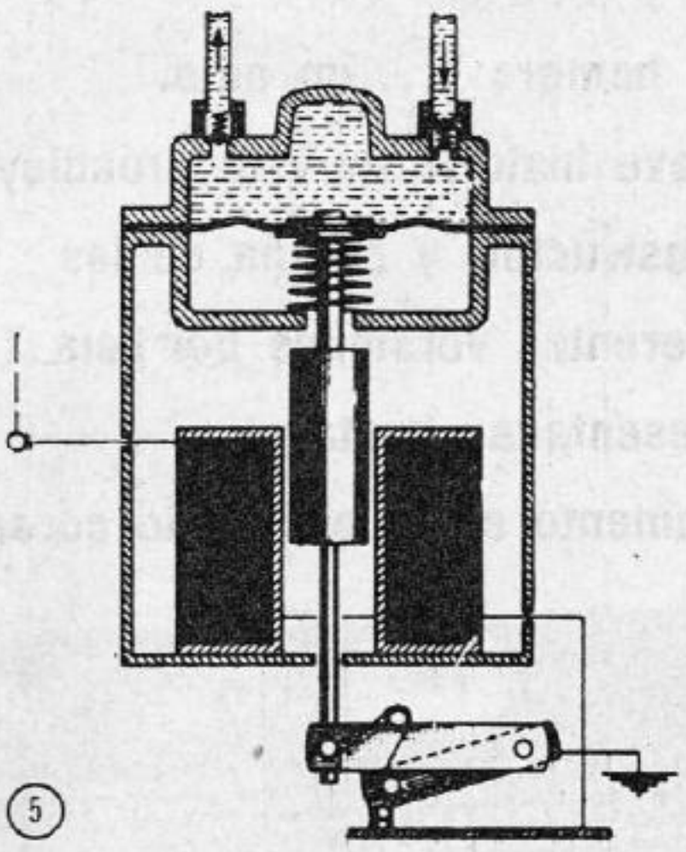
5 *Componentes de una bomba de combustible de accionamiento eléctrico tipo SU.*

6 *Esquema de una bomba de combustible mecánica simple.*

7 *Bomba de combustible mecánica accionada por una excéntrica desde el árbol de levas en el Fiat 600.*

8 *Esquema de los órganos complejos que componen el sistema de combustible en un Fiat 600. Almacenado en el tanque, el combustible es aspirado por una pequeña bomba y enviado al dispositivo llamado carburador que realiza la formación de mezcla gaseosa combustible mezclando aire y nafta finamente atomizados. Esa mezcla ingresa a los cilindros, vía el múltiple de admisión.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



5

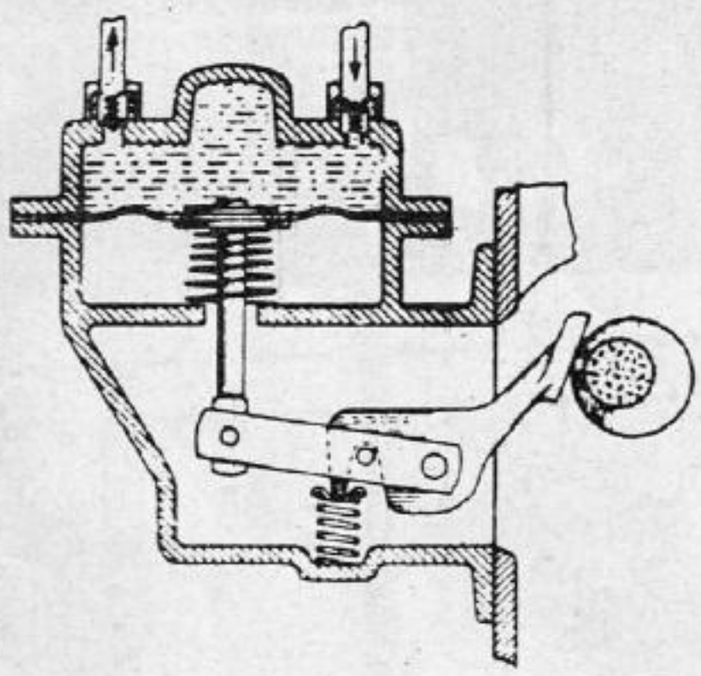
ferenciales o de etapas progresivas, y pueden tener un venturi de menor diámetro para la primera etapa y el otro de mayor para la etapa alta a plena carga (Fiat 1500). En el caso de las bocas de apertura contemporánea, se entiende, ambas mariposas actúan a la vez (Tornado, F-100, Fairlaine).

CARBURADORES SU

Archiconocidos en nuestro medio por venir como equipo original en Di Tella, Morris, MG, Riley y en la mayoría de los automóviles de origen inglés. No obstante su modo de operar difiere del de un carburador ortodoxo y se lo llama de vacío constante porque la sección de paso del venturi varía de acuerdo a los requerimientos del motor.

El venturi variable (Fig. 4) consiste en una cámara de vacío que contiene a un pistón, el que en su parte posterior tiene una forma que actúa como cortina vertical. Esa cámara de vacío está conectada por un conducto con la zona de garganta del carburador que queda entre la mariposa y el referido pistón (cortina). De ese modo al existir un elevado vacío en dicha zona, hace que el pistón se eleve, dejando liberada una más grande sección de paso, lo que a su vez hará disminuir el vacío. El referido pistón se halla cargado por un resorte y además asistido por una especie de amortiguador hidráulico para hacerlo funcionar suavemente, no a golpes.

El ingreso de combustible a la garganta se produce por una parte inferior al pistón, dado que éste es solidario a una aguja cónica que actúa sobre un surtidor o gicleur. Esa aguja en su desplazamiento hacia arriba o abajo junto al pistón, va dejando libre una sección de paso de combustible que en todos los casos se equilibra con el aire correspondiente. El carburador SU es sumamente simple y de gran confiabilidad.



6

BOMBA DE COMBUSTIBLE

Si bien el carburador es el principal componente del sistema, en gran parte depende de la bomba de combustible para cumplir su función. Existen dos tipos de bombas que prácticamente han estado en boga siempre: eléctricas y mecánicas.

ELECTRICAS

Dentro de las primeras hallamos en nuestro medio como más comunes a las inglesas AC y Lucas (Di Tella, Morris, etc.) y podríamos decir que, en general, tienen una mayor aplicación en automóviles de origen europeo.

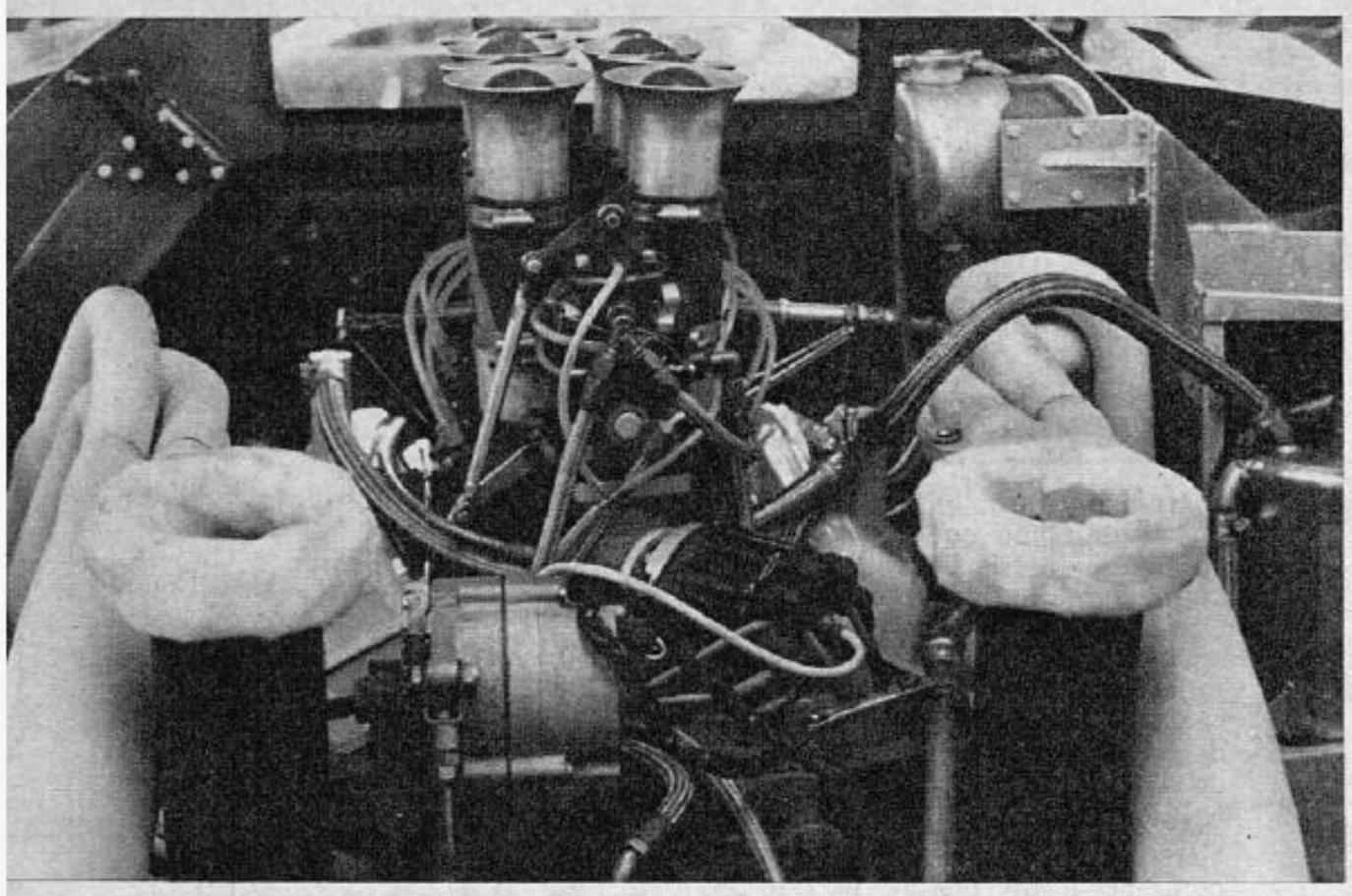
Presentan —ante las bombas mecánicas— la ventaja de comenzar a funcionar apenas se gira la "llave de contacto". Es decir que establecen el nivel de combustible requerido en la cuba del carburador **antes** que el motor arranque. En cambio las bombas mecánicas recién lo hacen después de haber arrancado el motor. Una bomba eléctrica (Fig. 5) está compuesta por un diafragma, cargado por resorte y a la vez solidario al núcleo de un electroimán o solenoide. Ese diafragma hace ingresar combustible al cuerpo de la bomba, para luego expulsarlo, valiéndose de dos pequeñas válvulas de retención. El núcleo del electroimán es a su vez solidario a un juego de "platinos", encargados de abrir y cerrar el campo magnético.

Esa variación hace desplazar al diafragma en uno y otro sentido, ejerciendo así la función de bombear combustible. Las bombas de combustible eléctricas son usadas en competición dado su confiabilidad, al hecho de no absorber potencia mecánica y la libertad de ubicación que permiten.

MECANICAS

Las bombas mecánicas (Figs. 6 y 7) son accionadas por un balancín, activado a su vez por una excéntrica prevista ex profeso en el árbol de levas. Se valen de un diafragma cargado por resorte, y aquí también dos válvulas se encargan del ingreso y salida de combustible en el pequeño alojamiento existente en el cuerpo de la bomba. Tanto en uno como otro caso, eléctricas o mecánicas, tienen por función alimentar al carburador con un caudal determinado de combustible a una presión dada. El caudal puede ser —para un motor 3.800 cm³, Chevrolet— de 60 libras (peso) por hora, y la presión aproximada 5 libras por pulgada cuadrada.



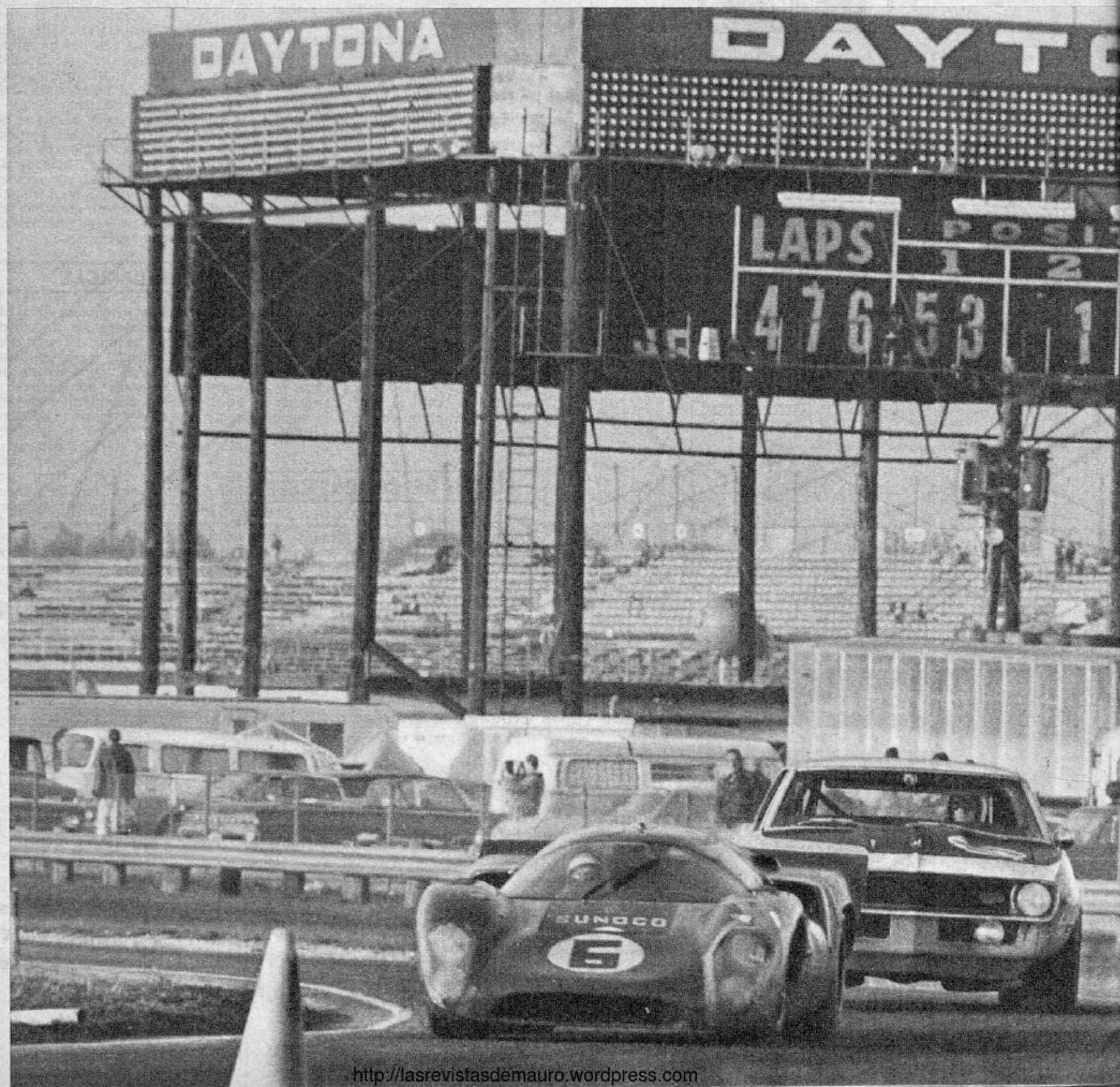


LO QUE

por CESAR MARIO SORKIN

Un hombre y... un auto.

Breve historia de Eric Broadley como constructor, y reseña de las diferentes versiones del Lola T 70 Sport presentadas hasta el momento en el escenario corsa mundial



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOLA QUIERE...

El motor del Lola T-70 de Roger Penske. Como se puede apreciar, y guiándonos por la presencia de esos trombones delatores y la tubería de Teflon, nos damos cuenta que la alimentación es a inyección indirecta. ¡Ja!

Podemos comenzar a hablar de los Lola ya mismo. Pero digamos antes algo de su autor, Eric Broadley.

Hoy, Eric Broadley cuenta 39 años y una cantidad de aparatos de competición en su curriculum. Fórmula Junior, F. 3, F. 2, F. 1, Sport, prototipos; casi todas las categorías internacionales fueron meta de la obra de Broadley, visionario, audaz, entusiasta o vaya uno a saber qué. Desde los 17 hasta los 28 años —estudios de ingeniería civil abandonados en el intermedio— se dedicó a vender bienes raíces para importantes compañías inglesas. Hasta 1965, momento en que su interés por los autos "de verdad" se sobrepuso a su actividad comercial. Con la ayuda de un primo —Graham Broadley— construyó su primer auto: un sport con motor Ford de 1200 cm³, que resultó espectacular en sus presentaciones; conducido por Eric Broadley, ganó durante 1957 todas las carreras en las que se presentó.

Durante ese mismo año construyó un segundo aparato de las mismas características del anterior y motor Coventry-Climax 1100 cm³. Sobre este segundo auto, Broadley dijo: "Para mi sorpresa, además de todo era rápido... demasiado rápido para mí. Siendo el novato inexperto que soy, no podría hacerle justicia al auto. No estoy a la altura del auto..." De todos modos, el "Evening Standard", en una nota sobre Broadley piloto, luego de la carrera de Brands Hatch del '58, expresó: "...Eric Broadley, un novato en las carreras, conduciendo su Lola-Climax sport ganó una de las series en una carrera en la que su auto dejó atrás y peleando a los Lotus oficiales y algunos Elva. Resolvió perfectamente todos los virajes, evidenciando no solamente su solvencia como conductor, sino también la correcta solución aplicada a

→



El ganador de los primeros puntos gordos para Lola en lo que va de la temporada: Mark Donohue, que en "yunta" con Parsons se llevó el triunfo en Daytona.

Patrocinado por "Bongrip", que pone la mosqueta vendiendo genioles, Bonnier y Norinder corren este Lola particularmente. Indudablemente, son los equipos particulares los puntales de la marca inglesa.



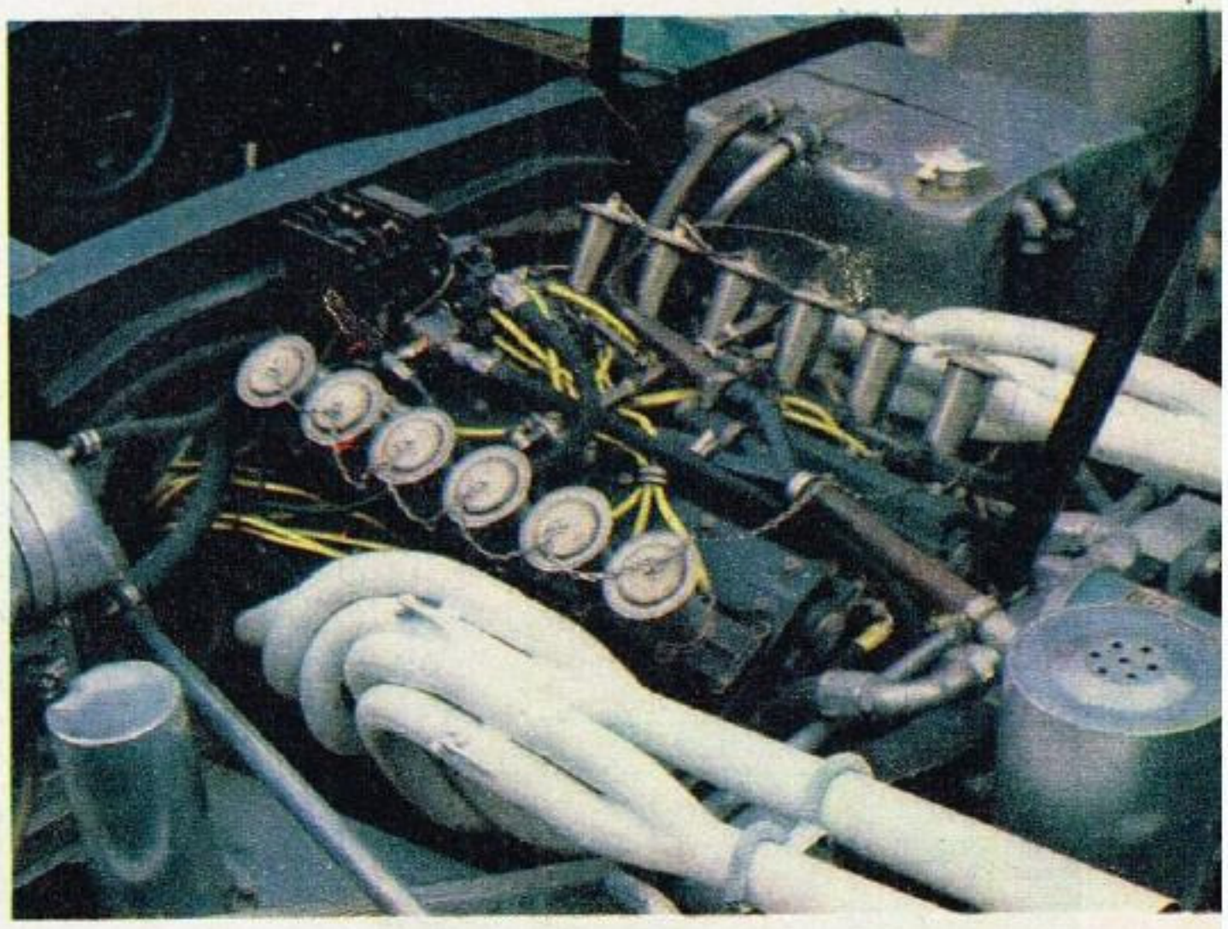
LOLA T70

El T-70 de Bonnier -Norinder en Nürburgring. Patrocinados por una firma particular, defienden la marca, ante la ausencia de equipo oficial.

Derecha, abajo: Este es el motor BRM V-12 montado en uno de los Lola T-70. Posiblemente, Lola es el auto que utilizó mayor cantidad de motores de diferentes marcas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Dentro de la categoria Sport, Lola presenta constantemente sus autos en las carreras reservadas a esa clase. Resultados presentes aparte, se puede predecir un futuro exitoso. Broadley lo merece

→

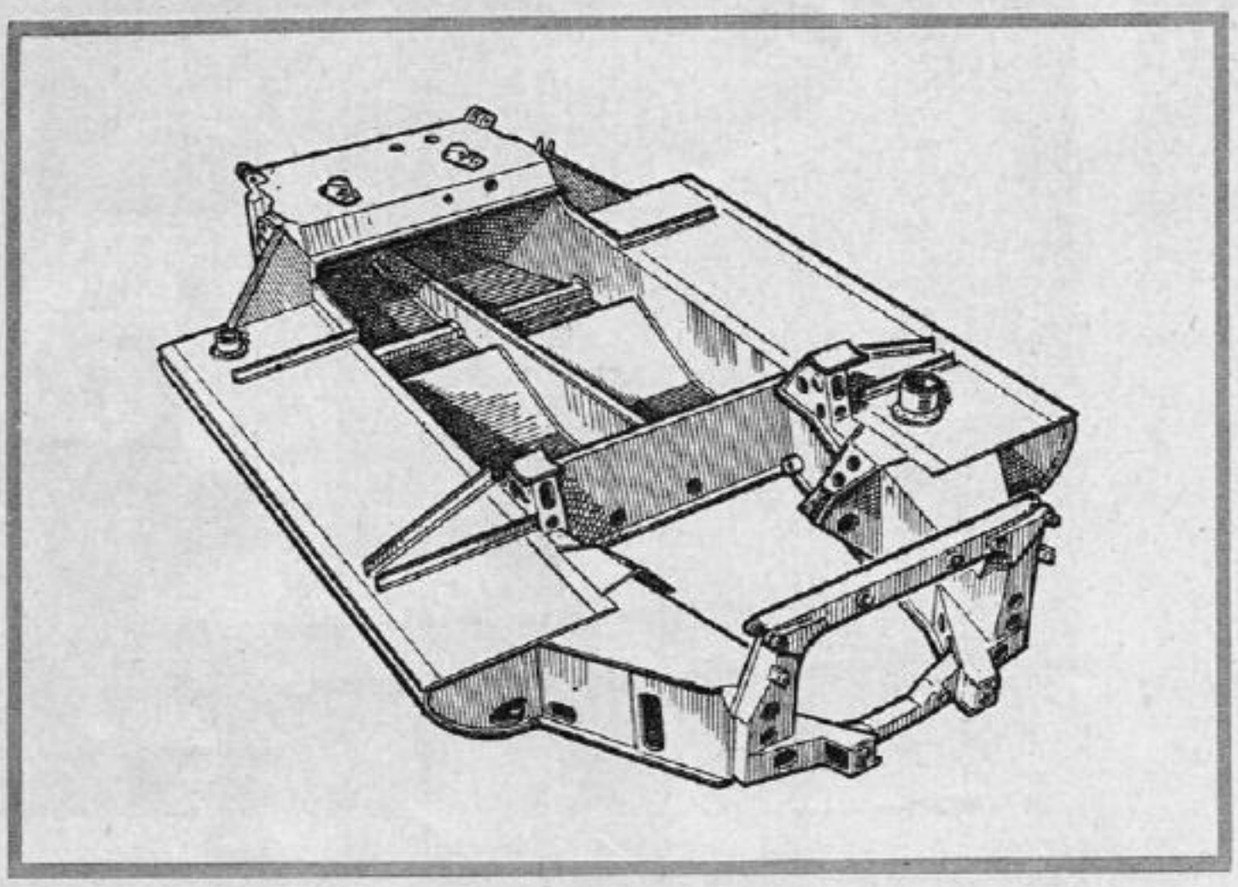
las suspensiones. A pesar de una iniciación en el mundo de las carreras muy promisoria, Broadley decidió colgar prematuramente el casco para dedicarse plenamente a la construcción de autos de alta performance. Y así se formó la Lola Cars LTD. Y comenzó a cumplirse —en parte— la letra de aquella canción inglesa: "Whatever Lola wants, Lola gets...". Lo que Lola desea Lola consigue...

LOLA T 70. VERSIONES

Obviando el paréntesis de diversas intervenciones en las categorías internacionales con mayor o menor fortuna de los productos made by Broadley, pasemos directamente a las diferentes versiones del Lola T-70, construidas hasta el momento, siempre bajo la denominación MkIII. En este aparato se montaron tres marcas de motor: Aston Martin, BRM y Chevrolet. Dentro de los motores Chevrolet utilizados hasta el momento, la división se ordena de acuerdo con las diferentes cilindradas de cada uno de ellos: en el Spyder que intervino en Sebring y la Can-Am se montó una unidad de 5.351 cm³, origen Corvette; en los sport, motores de esa marca de 5, 5,5 y 6 litros. El motor utilizado en los Lola T-70 que intervinieron en las carreras regidas por el reglamento de la FIA, es el de 5 litros.

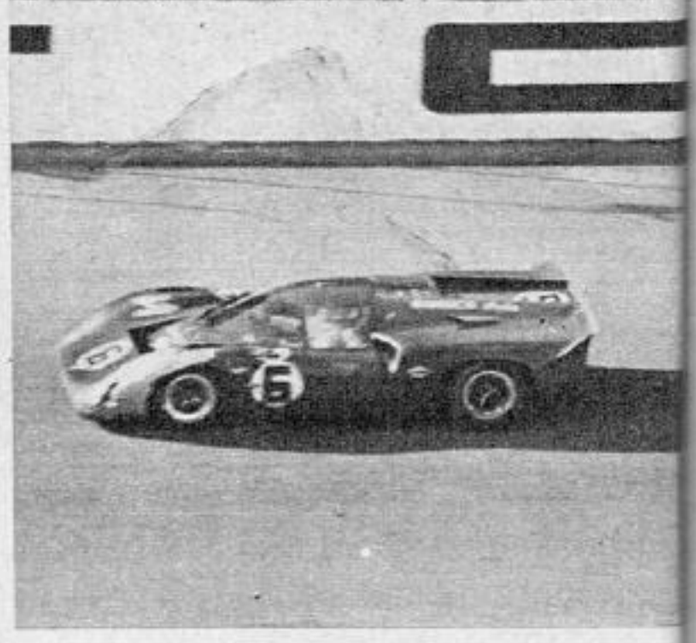
Pero abramos las puertas ala de gaviota y enterémonos de lo que pasa adentro. Es lo más parecido al cockpit de un cazabombardero que se puede encontrar. Al lado del volante de pequeño diámetro ubicado a la derecha, embutido en un hueco profundo, el cuentavueltas numerado hasta 9.000 rpm; hacia la izquierda, los instrumentos que determinan la temperatura de agua y la presión de aceite. Una serie de luces informa sobre el funcionamiento de la bomba de combustible y sistema eléctrico.

A la izquierda: El monocasco que sirve de chasis a todos los Lola T-70. Se trata de una estructura en acero y aleación liviana de aluminio, soldado y pestañado. A los lados, cada tanque alberga 100 litros de nafta.

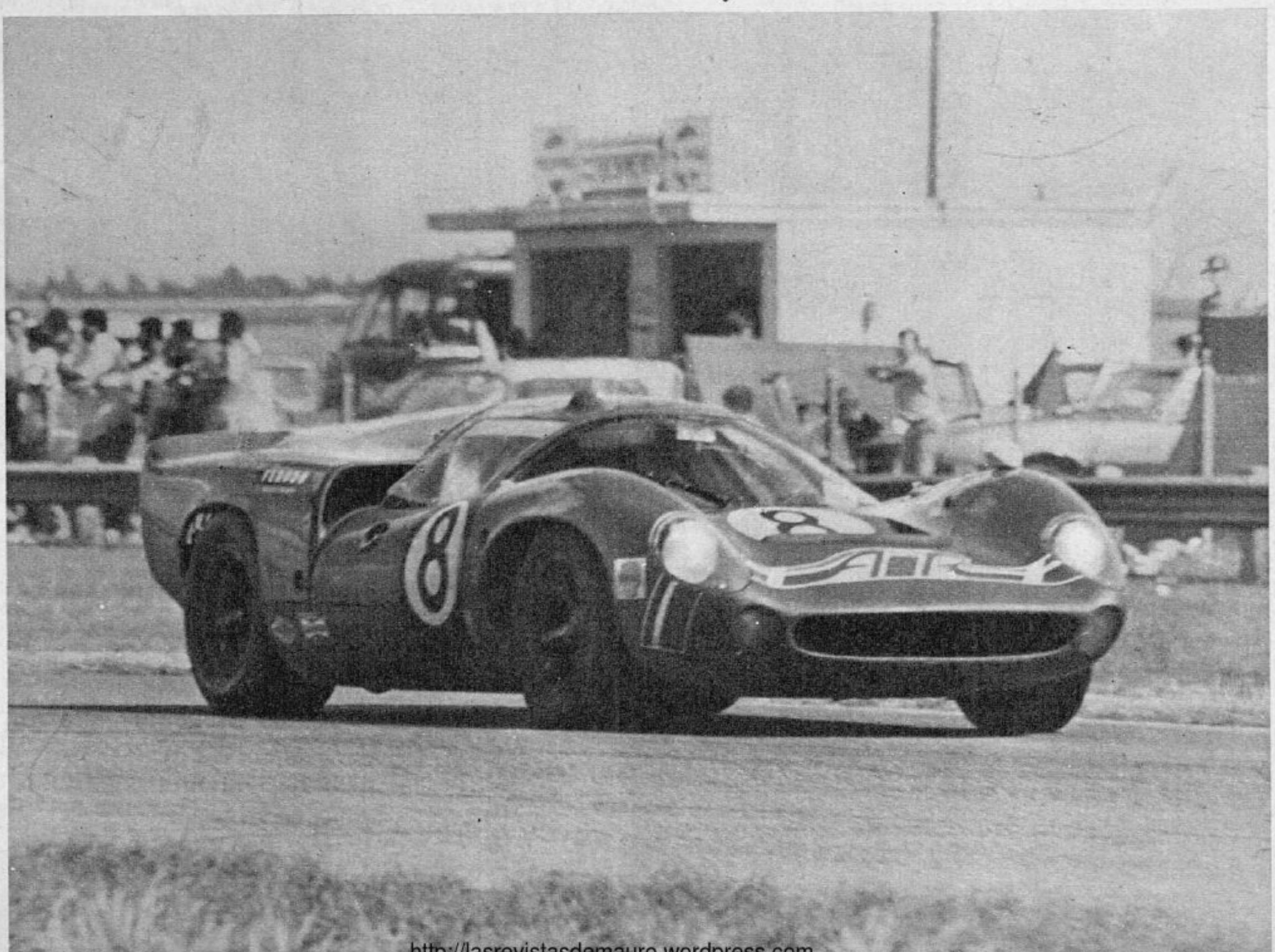


Lo que Lola quiere...: reeditar el triunfo de Daytona. Aquí el T-70 de Donohue-Bucknum, arribando vencedor en esa carrera.





Este Lola T-70 pertenece al equipo formado y patrocinado por James Garner "Maverick", siendo los pilotos Patrick y Jordan. Originalmente utilizó el motor Chevy 5,5 litros.

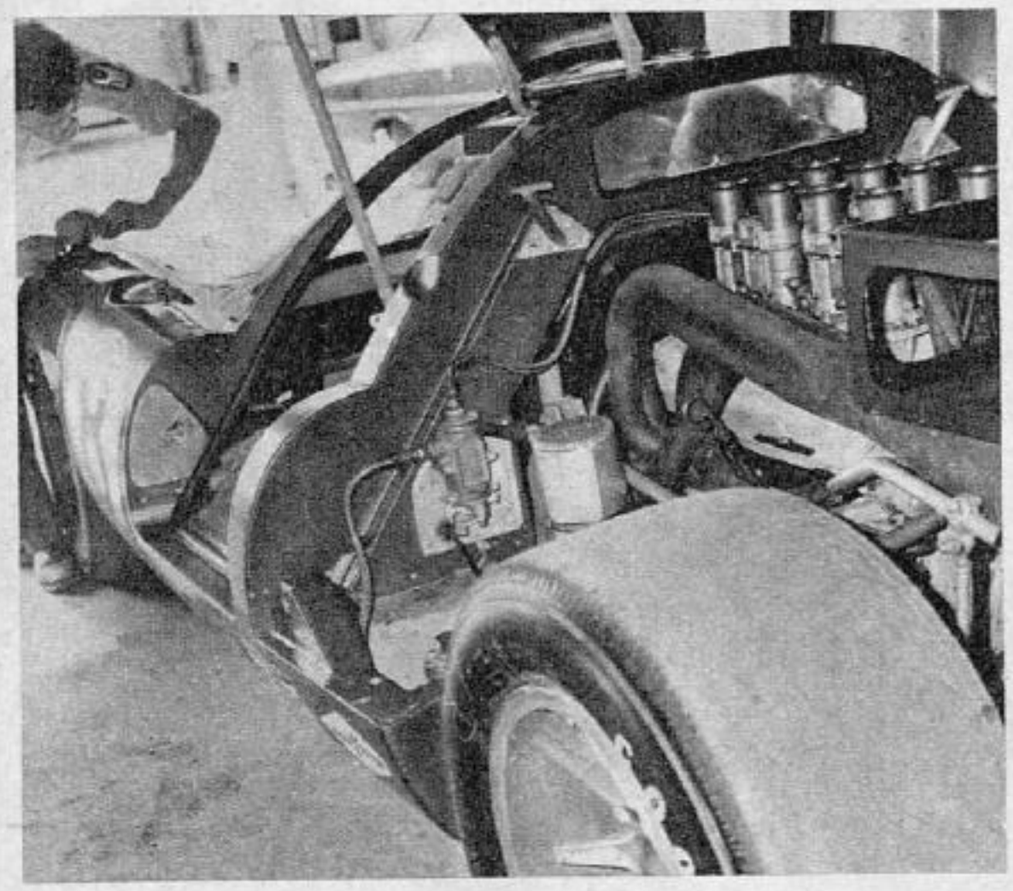


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La mayor parte del instrumental se agrupa directamente delante del sector de visual útil del piloto. Todo el interior está correctamente terminado; el color negro opaco predomina, evitando molestos reflejos.

CHASIS

Resuelto totalmente como monocasco. Determinado por dos superficies principales superpuestas y ensambladas entre sí por medio de elementos de refuerzo. El material utilizado es acero y aluminio soldados, y en determinados ángulos pestañeados y ribeteados. Según el principio generalmente aceptado en las concepcions monococque, los laterales almacenan el combustible, siendo la capacidad total, en este caso, 200 litros. Los tanques propiamente dichos están realizados en aluminio. Las partes delantera y trasera del chasis se encuentran reforzadas por dos sólidas cuadernas, sobre las cuales atacan las suspensiones, los apoyos del motor y de la caja Hewland LG 600.



Con este aparato, Motschenbacher y Leslie se llevaron el segundo puesto en Daytona. Se pueden apreciar algunas piecitas que un día de estos les diremos para qué sirven.

SUSPENSION

Seamos breves, en beneficio del espacio. La suspensión delantera es independiente, a dobles brazos transversales, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos coaxiales, y barra estabilizadora.

Atrás, también independiente, a brazo triangular transversal inferior y brazo superior simple; cuatro barras reactoras (dos por lado), resortes helicoidales con amortiguadores coaxiales y barra estabilizadora.

Y LO QUE RESTA

La victoria obtenida por Lola en Daytona, por inesperada que haya sido, no resta méritos a la marca. Para intervenir en la recientemente disputada Le Mans, ciudad francesa en la que Germán Sopeña se quejó al conserje del hotel "a causa del ruido que metían unos autos vaya uno a saber dónde, y que no dejan dormir" (sic)... volvamos al Lola; para intervenir en las 24 "Heures", se construyó una versión con la cola alargada en casi 40 cm, que debía ser piloteada el día de la carrera por Paul Hawkins. Ese Lola —Mk III B— debió sufrir diversos ajustes en la suspensión para amoldarse al circuito. Durante las primeras vueltas la trompa del auto rozaba el piso en las frenadas, por lo que fue modificada. La tenida mejoró notablemente en mérito al alargamiento experimentado. En síntesis, se estuvo siempre en presencia de un auto con posibilidades firmes, y pronósticos "reservados"...

Lamentablemente, la trágica desaparición de Paul Hawkins priva al equipo de una figura muy valiosa, quedando éste circunscripto a la presencia de Donohue y Bucknum, como responsables del equipo Sunoco, y del resto de los Lola particulares, siempre presentes en las carreras reservadas a la clase, los pilotos Patrick Jordan, Leslie, Motschenbacher, Bonnier y Norinder.

La capacidad de Broadley como constructor, especialmente cuando mete los deditos en lo referente a chasis; la seriedad de Roger Penske como responsable del equipo más fuerte de Lola T-70 —el equipo Sunoco—; otro equipo que, aunque circunscripto a las carreras disputadas en Inglaterra puede ser puntal para la marca, y que es el de Sid Taylor, cuyo piloto principal es nada menos que Denny Hulme, son parámetros más que suficientes para atribuirle a Lola la importancia que tiene en el terreno internacional. Recordar también que Brian Redman acaba de ganar —con Lola T-70— las 200 millas de Nüremberg, sobre los Porsche, y que hay suficientes aparatos y pilotos de la marca dispuestos a dilucidar claramente todo lo que Lola puede.

"Whatever Lola wants, Lola gets..." Lo que Lola quiere...

LOLA T-70 Mk III. VERSIONES.
MOTORES

	Aston Martin	BRM	Chevy 5000	Chevy 5500	Chevy 6000
Cilindros	V-8 a 90°	V-12	V-8	V-8	V-8
Diámetro	98 mm	84 mm	90 mm	102,7 mm	102,7 mm
Carrera	83 mm	76 mm	72 mm	92,1 mm	92,1 mm
Cilindrada	5064 cm³	2999,5 cm³	4995 cm³	5495 cm³	5967 cm³
Alimentación	Inyección indirecta	Inyección indirecta	Cuatro carburadores Weber		
Relación de compresión	11:1	11,5:1	10,4:1	10,5:1	
Potencia máx.	450 HP a 7200 rpm	390 HP a 10.000 rpm	440 HP a 6700 rpm	455 HP a 6300 rpm	465 HP a 6200 rpm
Transmisión	5 marchas + R. Hewland LG 600 o ZF, indistintam.				
Chasis	Monocasco, en acero y aleación liviana				
Distancia entre ejes	2410 mm				
Trocha delant.	1470 mm				
Trocha trasera	1470 mm				
Largo total	4200 rpm				
Ancho total	1850 mm				
Altura máxima	1010 mm				
Peso total	1050 kg				
Relación peso/ potencia	2,33	2,69	2,38	2,32	2,31
Velocidad máx.	330	320	330	330	330

La versión actualmente utilizada en las carreras puntables para la Categoría Sport es la que monta motor Chevrolet 5000 cm³.

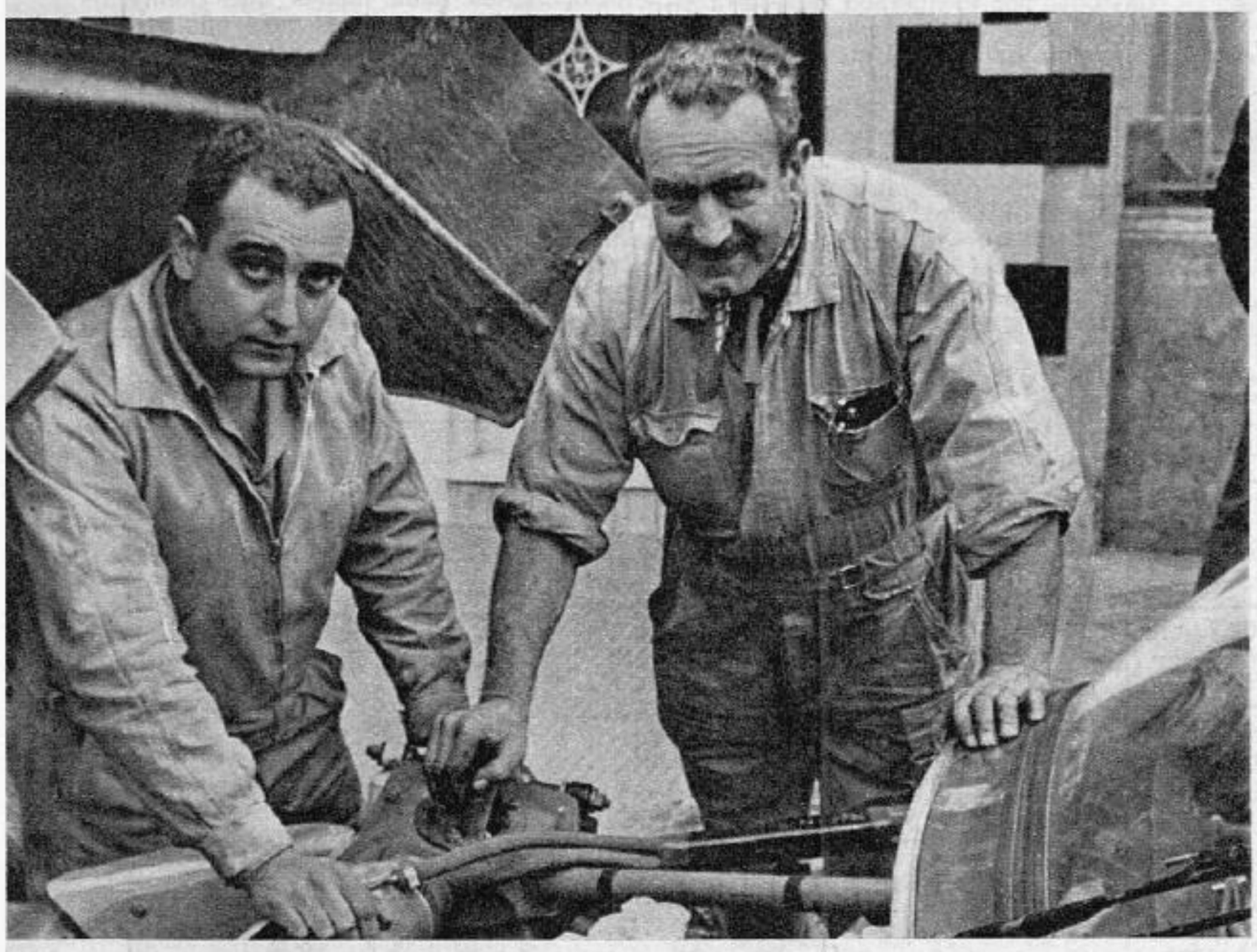
ZZZUMM! La emoción del T.C... cáptela a toda voz con Pilas PHILIPS.

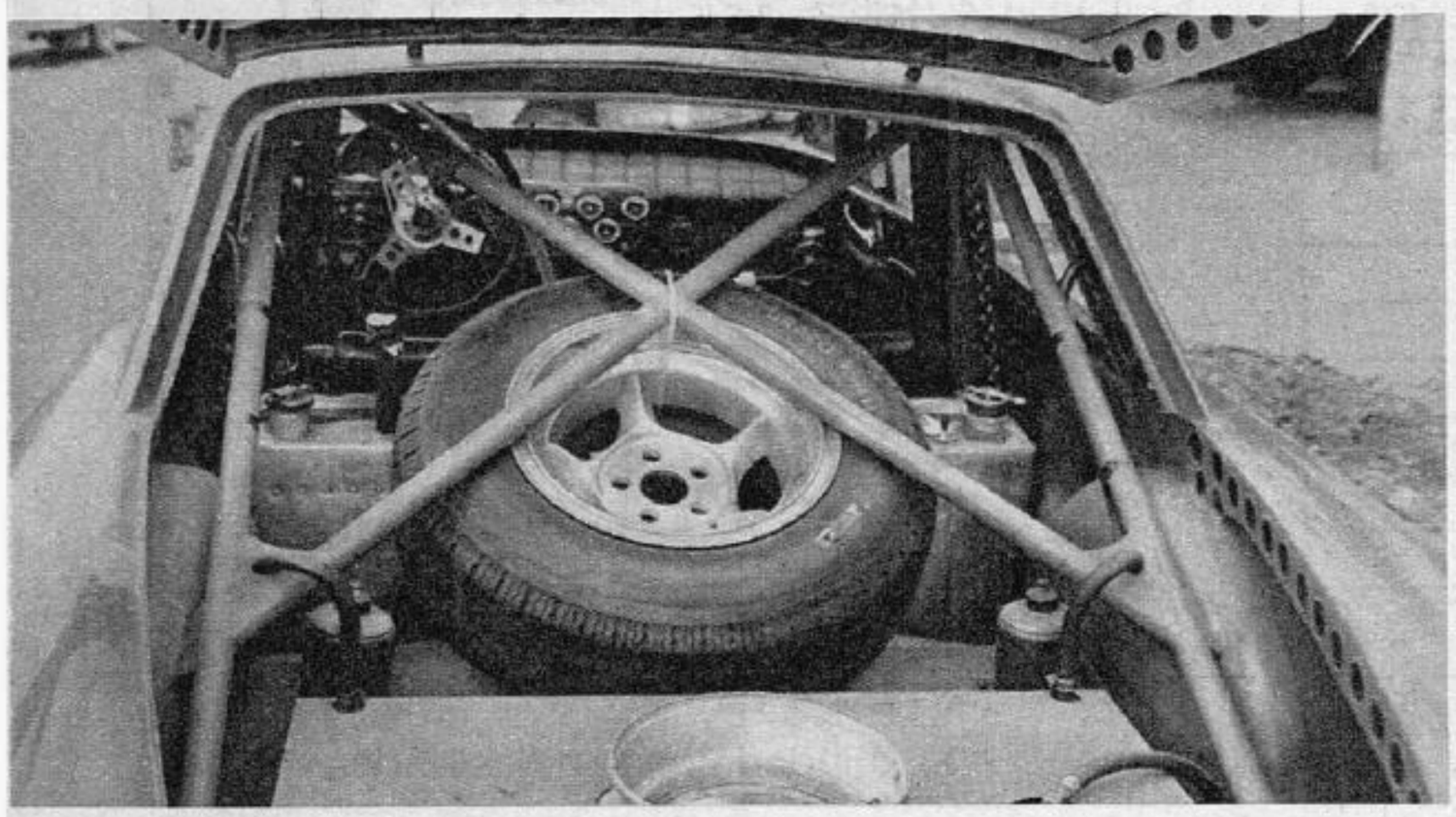


ahora hay otras pilas!

PHILIPS
las blindadas que no se rinden nunca!

¿LA GALERA DEL MAÑANA?

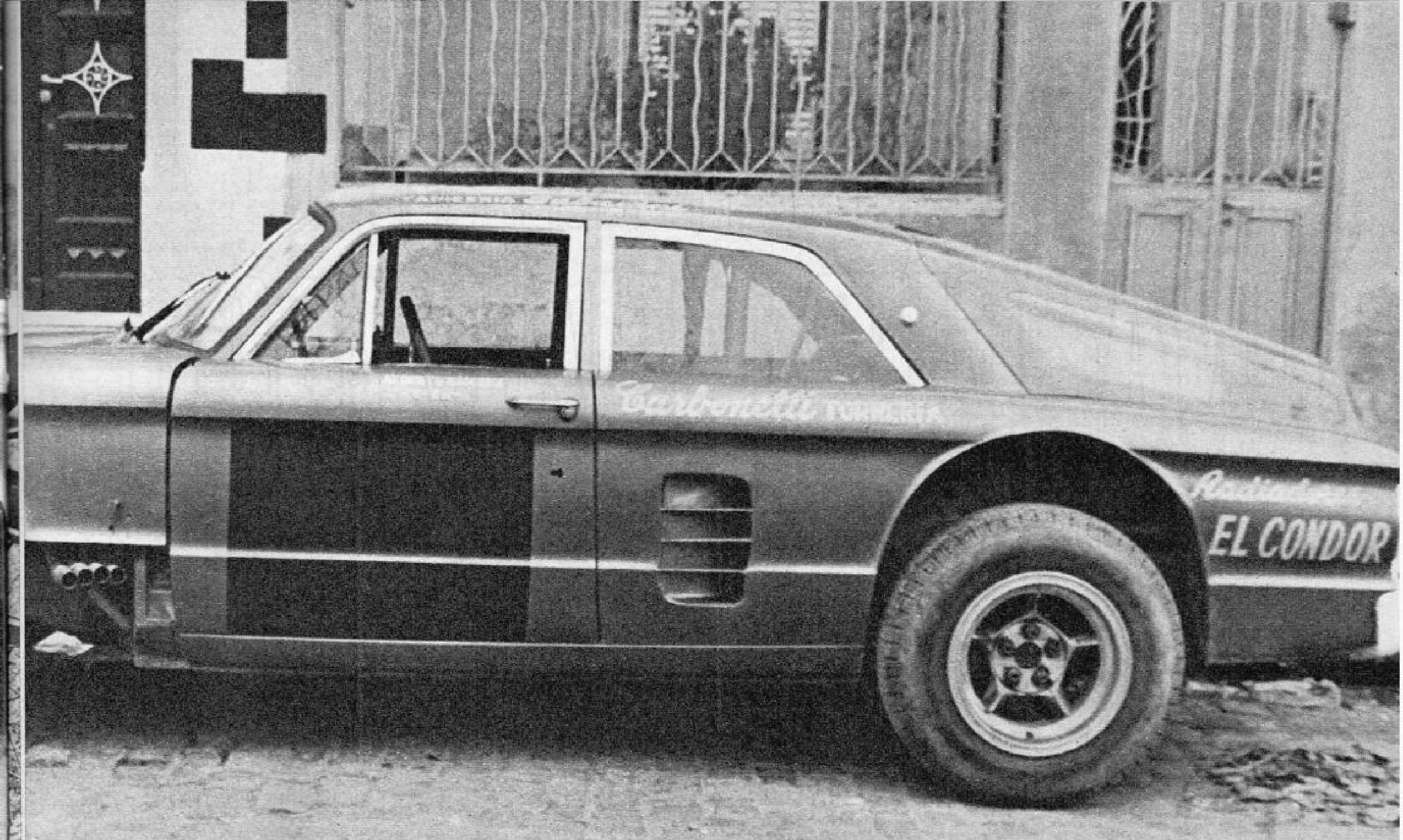




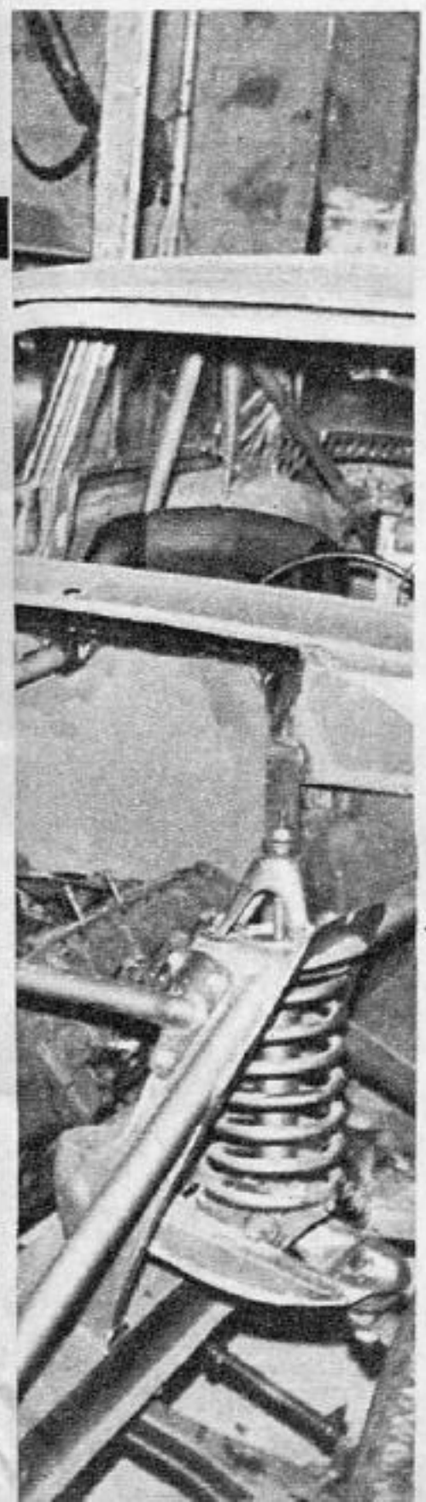


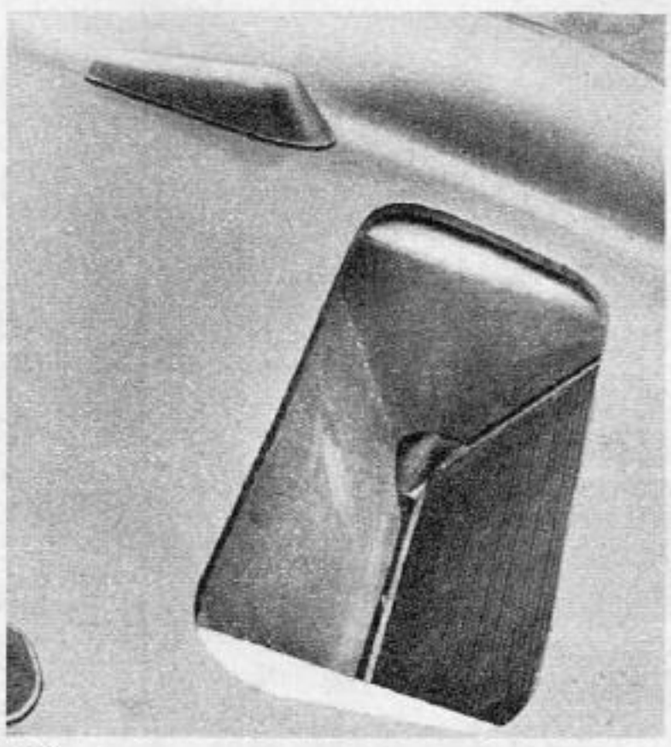


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Dante Emiliozzi se renueva, sin apartarse mucho de la tradición. En vías de terminación un Falcon angostado, carrozado por Baufer y armado por Martins. Es gemelo del de Alberto Beguerie





▲ Salida de aire del radiador. El de aceite está ubicado delante de éste y en el medio.

◀ Suspensión delantera original de Fairlane. El motor desplaza 4 cm hacia la derecha. Por supuesto será un Ford con preparación de propio Emiliozzi. Al fondo puede verse el Martos de Bonanno.

Izquierda, arriba: "Pocho" Martins y su padre "Marconi" tienen la responsabilidad del armado y mantenimiento de estas unidades.

Izquierda, abajo: Otra toma del coche de Alberto Beguerie, gemelo del que tendrá el olavarriense. En primer plano el tanque de combustible que alberga 260 litros.

Que Emiliozzi es casi, casi, sinónimo de Ford no es ningún secreto. Por eso los seguidores de la marca y los suyos propios esperan ansiosos sus cada vez más esporádicas incursiones en el TC. Desde su aparición este año en Venado Tuerto y Allen ya nunca se le vio el pelo. En aquellas oportunidades se valió de la cupé tradicional modificada por Baufer. Hoy, el hombre de Olavarría es nuevamente noticia. Vuelve a las lides con un flamante coche que está terminándose en estos momentos en el taller de "Pocho Martins".

La unidad, si bien se encuadra dentro de lo más moderno que puede encontrarse entre los típicos TC actuales, no se aparta en sus lineamientos constructivos de los cánones convencionales. Se trata de un casco Falcon angostado cuya estructura ha sido modificada para adaptarle las suspensiones. La carrocería, que conserva su apariencia de calle, ha sido modificada por Baufer, en especial en su cola que incorpora una luneta de plexiglás de grandes dimensiones y que estilísticamente responde a la tendencia "fastback". El vehículo es gemelo de otro que pertenece al tresarroyense Alfredo Beguerie (Santos Vega) y que también atiende Martins. Con respecto a este último, la relación entre él y Emiliozzi, Beguerie, Alcuaz y algún otro, comprende por parte de Martins la responsabilidad del armado de los coches y su mantenimiento excluyendo la preparación del motor.

Siguiendo con la descripción del coche de Emiliozzi digamos que su suspensión delantera es la del Fairlane. Es decir, independiente con espirales y amortiguador concéntrico, rótulas esféricas y barra antirrolido. Espirales y amortiguadores han sido reemplazados por otros de mayor carga. La suspensión trasera es la común de elástico semielíptico y cuatro amortiguadores verticales, desprovista de reactores. La dirección es la de Fairlane, diferencial de F-100, frenos USA de disco en las cuatro ruedas y caja ZF de cinco marchas a la que se le anula para correr la 1a. o la 2a. según el tipo de circuito.

La bomba de nafta es eléctrica marca Borg Warner. Las de freno son dos, independientes pero unidas por un balancín. La capacidad de aceite del sistema lubricante, que es por cárter seco, alcanza a los treinta litros. También treinta litros es la capacidad del sistema refrigerante. El radiador de agua va inclinado 40º hacia adelante y la salida de aire del mismo se produce a través de una abertura sobre el capot que asemeja la entrada de una tolva. Llantas de 15" provistas por Ruedas Argentinas y embrague con mando hidráulico completan la somera ficha técnica.

Mención aparte merece la funcionalidad y terminación del habitáculo. Profusión de "relojes" distribuidos en dos consolas, cómodas y hermosas butacas bien alejadas del torpedo y excelente disposición general. La apariencia del vehículo es agradable, pero nada más que eso: agradable dentro de lo tradicional de sus líneas. En resumidas cuentas un prolijo coche que en realidad es más noticia por su propietario que por sus características.

COMO PREPARAR UNA CUPE FIAT 1500

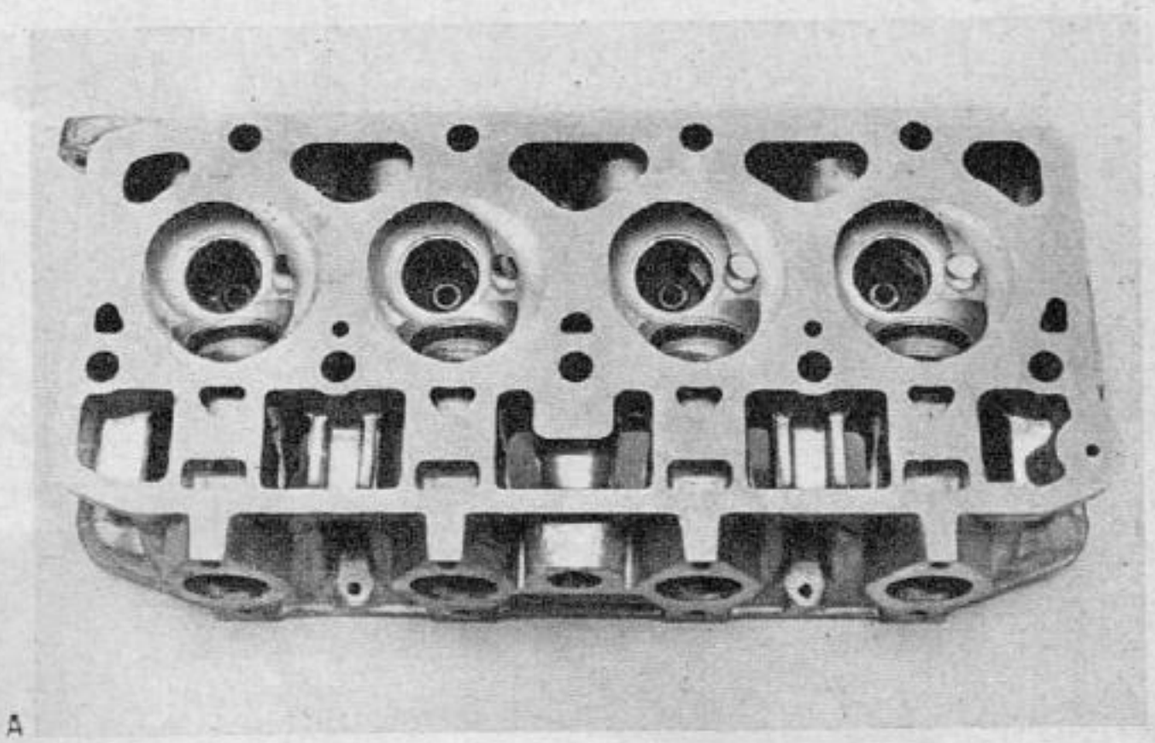
Empezamos con el Torino 380-W, seguimos con el Peugeot 404 y ahora nos dedicamos a la cupé Fiat 1500. En estas páginas le damos la precisa para que usted sea poseedor de una cupé con casi 120 HP y con la que podrá trenzarse en cuanta carrera de Anexo "J" se le cruce en su camino. Lo demás lo pone usted



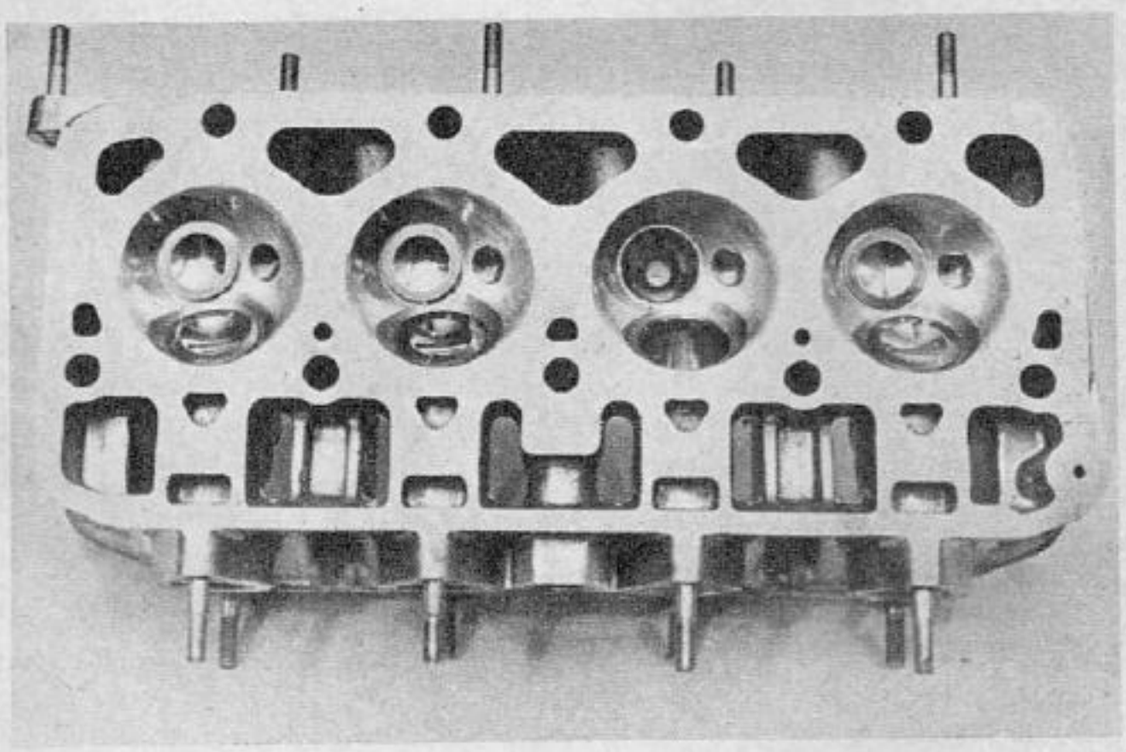
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Por CARLOS F. FIGUERAS

Con nuestra mejor cara de piedra ya les hemos "enseñado" a preparar un Torino 380 W y un Peugeot 404. Preferimos no pensar en los resultados de los experimentos que ustedes —estimados lectores— hayan practicado en sus nobles Peugeot y Torino. Sí, ya sabemos. Antes de empezar a hacer los injertos indicados su Peugeot andaba muy orondo a 150 km/h y ahora no pasa de los 135 km/h, pero en algo se ha equivocado. Le aseguramos que le hemos cantado la precisa porque aunque no parezca, somos buenos.

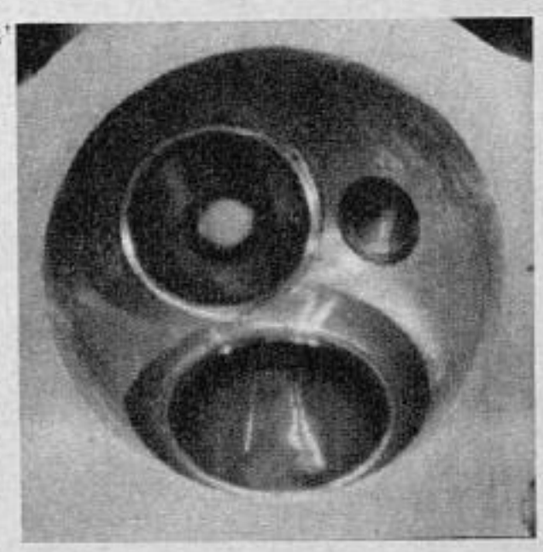


A



A'

A y A'
Arriba: la tapa de cilindros standard de Fiat 1500. Abajo: la de competición una vez trabajada y rebajada. Nótese la diferencia en la cámara de combustión.



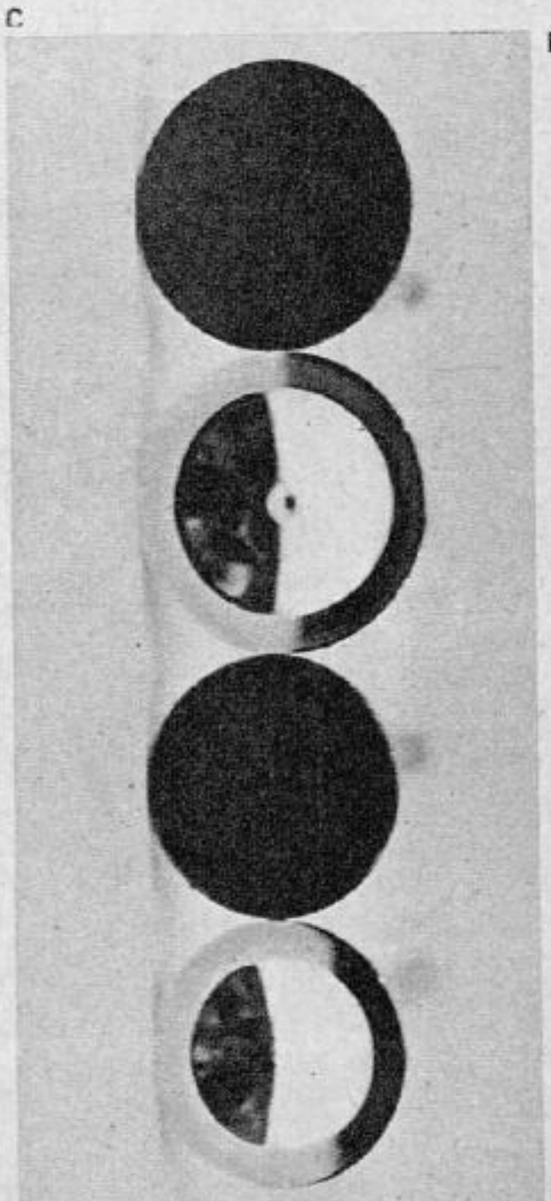
B

B'

B y B'
Aquí se puede apreciar mucho mejor el trabajo hecho en la tapa de cilindros por Balestrini. Arriba: la original y abajo la que se usa en Anexo "J".



C
Las válvulas. Arriba, las dos de admisión. La oscura es la original y la cóncava la especial alivianada. Abajo, las de escape.



C

Ahora le ha tocado el turno a la **cupé Fiat 1500,** y como les anticipamos, no queremos responsabilizarnos de los estropicios que se produzcan cuando vaya a la Panamericana y le bajen la chancleta a la "milqui". Ese será su problema, y nosotros no tenemos nada que ver.

Hablando de cupés Fiat hay que caer en el ejemplo de las que más caminan. En este caso, las de la Comisión de Concesionarios, pero no les vamos a complicar la vida a ellos ni a usted. Ya que si usted se acerca a la Panamericana y avenida Márquez lo van a atender muy bien, le van a mostrar las cupés coloradas y el nuevo taller . . ., nada más. Ni sueñe con que le van a hacer un auto porque eso le costaría mucho más de lo que usted piensa y un montón de tiempo. Ayuda ——si es que piensa correr— va a conseguir y lo podrán orientar. El motor no se lo van a hacer. Por ende, lo más lógico es caer en una buena rectificadora que tenga en su haber algunos triunfos y cuente con los medios como para poderle ofrecer un motor como para estar en el asunto en cualquier lado. ¿Cuál? Nosotros no hacemos publicidad, pero creemos que en este momento "el hombre" es **Rafael Balestrini,** que colabora estrechamente con la CCF.

En estos momentos los autos particulares de la marca que más arriman, salen del taller

→

CUPE FIAT 1500



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


75

de la calle Mendoza. Ejemplos: **Roberto Galluzzi Roberto Pachelo, Eddie Boyadjián, Mario Vessuri, Emilio Bertolini** (revelación en San Juan), **Héctor Macris, Angel Di Nezio, Vicente Linares, Jorge Ahumada, Abby Apkarian** y otros. Estuvimos con "Rafa" Balestrini y ya les contamos.

EL MOTOR

Es lo más importante ¿no? Partamos desde el **cigüeñal**, ese extraño y delicado fierro retorcido que tantos dolores de cabeza puede traer. Pero no se asusten. El cigüeñal es standard rectificado a 0,10 centésima de pulgada que es la tolerancia correspondiente a un motor Fiat preparado por el Anexo "J". Los **cilindros**, por su parte, se rectifican hasta llegar a un diámetro de 78,0 mm o sea 1 mm más que el del block standard (que tiene 77 mm) llevando la cilindrada unitaria a 379,8 cm^3 por cilindro y un volumen total de 1.519,2 cm^3.

Los **pistones** que se aconsejan son Persan de alta compresión diseñados por Balestrini. A la **tapa de cilindros** se le pulen todos los conductos, se modifica la cámara de combustión, y la **compresión** con pistones de alta se lleva a un índice entre 11,5:1 a 12,5:1 depende del circuito y de las exigencias de la carrera. Como dato: las cupés del equipo fueron a la Vuelta de la Manzana con 11,5:1 de compresión en tanto que en carreras de circuito como San Juan o Buenos Aires se trabaja con 12,5:1. Las **válvulas** son iguales que las originales alivianadas aunque del mismo diámetro. Los **resortes** de válvulas y el **árbol de levas** son de Raponi. Las **guías** de válvulas son de bronce.

Las **bielas** sólo se balancean, pero son totalmente standard. Los **cojinetes** de biela y bancada son legítimos Fiat. Los **múltiples** de admisión y escape son iguales a los de fábrica pero se trabajan y pulen por dentro. Es decir, de aspecto exterior son iguales a los que poseen los señores domingueros en su Fiat 1500 con bandas blancas.

Con respecto al **carburador**, el ideal es el comúnmente denominado "40-40", cuya nomenclatura original es **Weber 40 DCZ6.** Este es el que ha dado mejores resultados y ha sido probado en extremo, por lo que se garantiza un perfecto funcionamiento (siempre y cuando no lo carbure el "Rulo" que vive a la vuelta de casa); pero en la foto mostramos el nuevo **Weber 40 DCNF3** de doble boca (igual que el 40-40) que viene de fábrica en el Fiat-Dino italiano y que se probará dentro de muy poco en los motores de la Comisión de Concesionarios, aunque Balestrini prefiere no arriesgar opinión con respecto a este elemento.

Las **bujías** más indicadas en base a las experiencias recogidas por pilotos particulares y por la CCF son las Champion N57R para correr en circuito y las Champion N54R para andar en ruta pues éstas últimas son un poco más frías. Pero en este aspecto no se puede dar un dato definitivo debido a que depende mucho de las condiciones atmosféricas, etcétera y de la carburación.

El costo (para que el lector tenga una idea) de la preparación de un motor Fiat para Anexo "J" totalmente completo —sin carburador 40-40, ya que para conseguirlo se las debe ingeniar usted— es de alrededor de los **150.000** pesos sin armar.

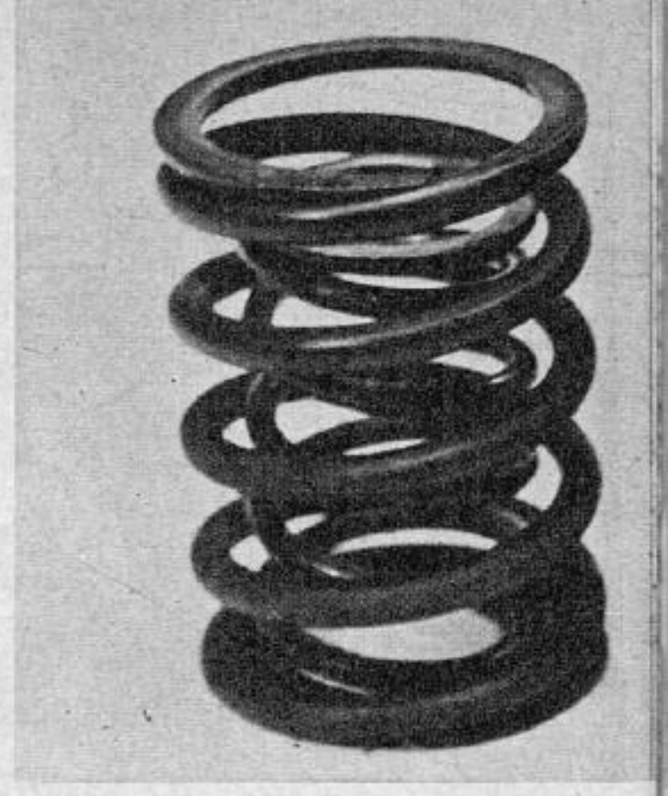
A esto se debe agregar un **radiador de aceite** suplementario, el de agua es original, una **bomba eléctrica** de nafta Stewart-Wagner o Bendix que son las que mejor funcionan. La bomba de aceite es original y un **cárter especial** con algo más de capacidad que provee Fiat.

Esto en lo que respecta al motor, pero falta . . . y mucho, porque si bien la unidad motriz y los HP son importantes, es necesario que el auto doble, frene, tenga salida de abajo con una caja y un puente trasero adecuado, isotorque y muchas otras cositas que les iremos enumerando.

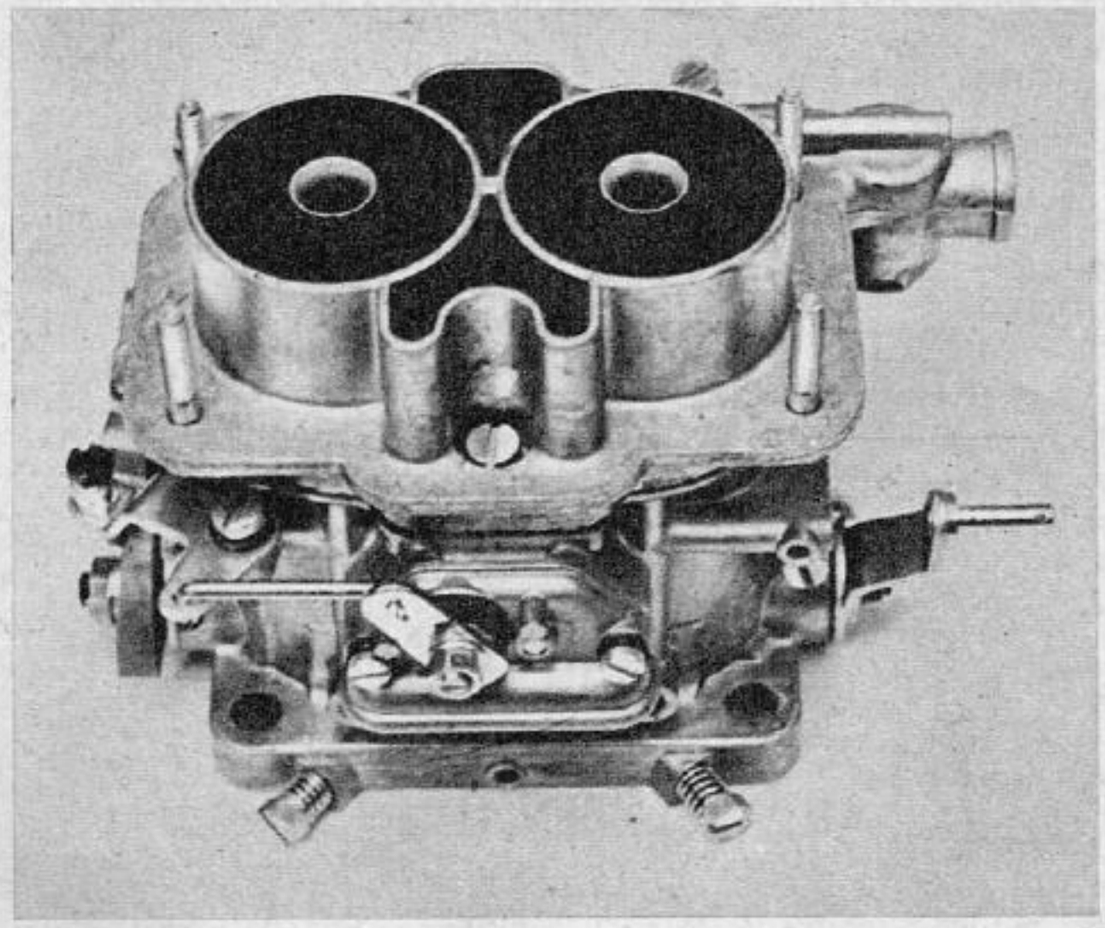
Con estos fierros, según Balestrini, el motor "milqui" está en los **117 HP** contra los 67 ó 70 HP que trae de fábrica, por lo que la cifra original casi se duplica. Y la diferencia con los motores de la Comisión —la máxima potencia obtenida fue de 121,700— no es mucha. Son menos de 5 HP y que la CCF consiguió en base a jugar tupido con el banco de pruebas y poner a punto cada piecita. Ahí está la ventaja: en poder experimentar y probar distintos elementos hasta lograr la mayor potencia, cosa que un particular no puede realizar por falta de medios técnicos y también económicos.

LA TRASMISION

Lo primero es comprar una **caja de cinco marchas.** Usted entrega la de cuatro original y con un aporte suplementario que no alcanza los $ 100.000 se lleva la de 5a. La sobremarcha de la nueva caja de cinco velocidades es de 0,917:1 o sea más corta que la anterior. Por supuesto existen distintos engranajes para 1a., 2a. y 3a. pero no tiene sentido darlas, pues eso hay que experimen-



D

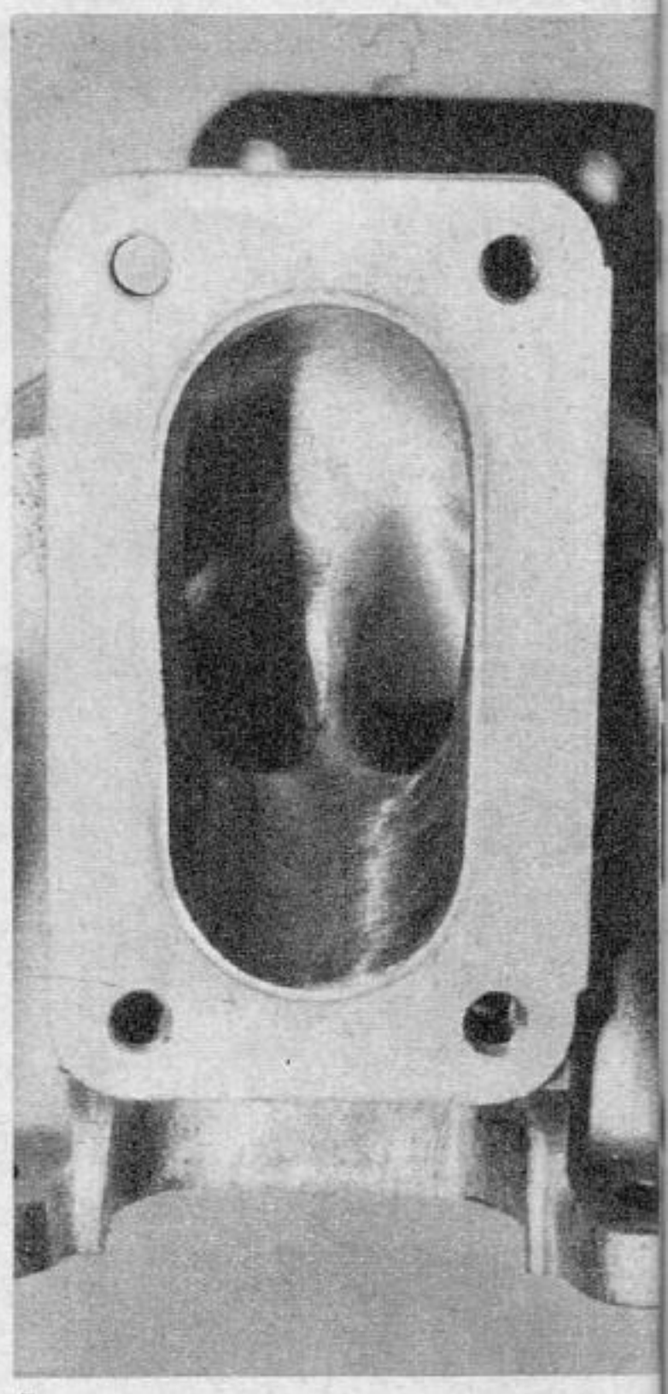


F

D
Resortes de válvulas especiales. A la derecha el de competición que entrega Raponi y a la izquierda (algo más largo) el que viene en el motor standard.

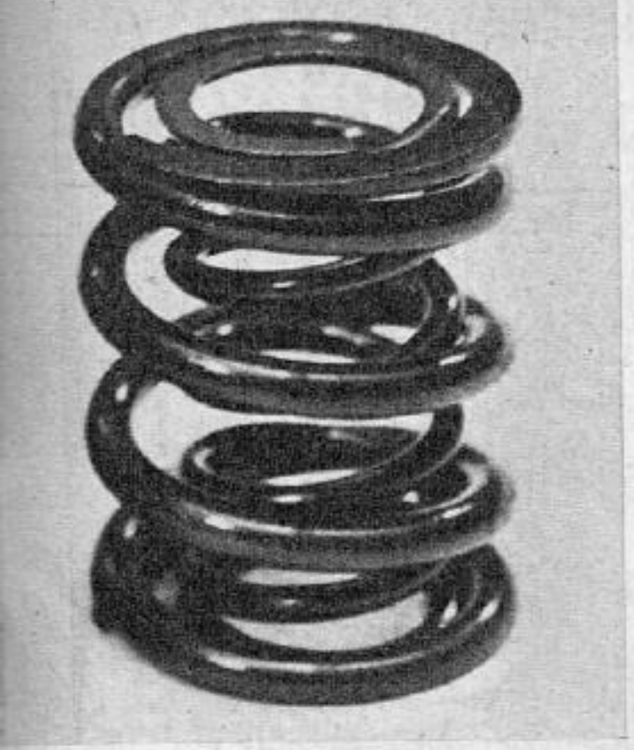
E
Tubo de admisión pulido y trabajado en los conductos internos. Su aspecto exterior es el mismo. De esa manera se logra un pasaje más fluido de los gases.

F y F'
Vista del carburador Fiat-Dino que se experimentará en los motores Fiat 1500. Su denominación es Weber 40 DCNF3 y suplantará, si resulta, al Weber "40-40" usado hasta ahora.



E

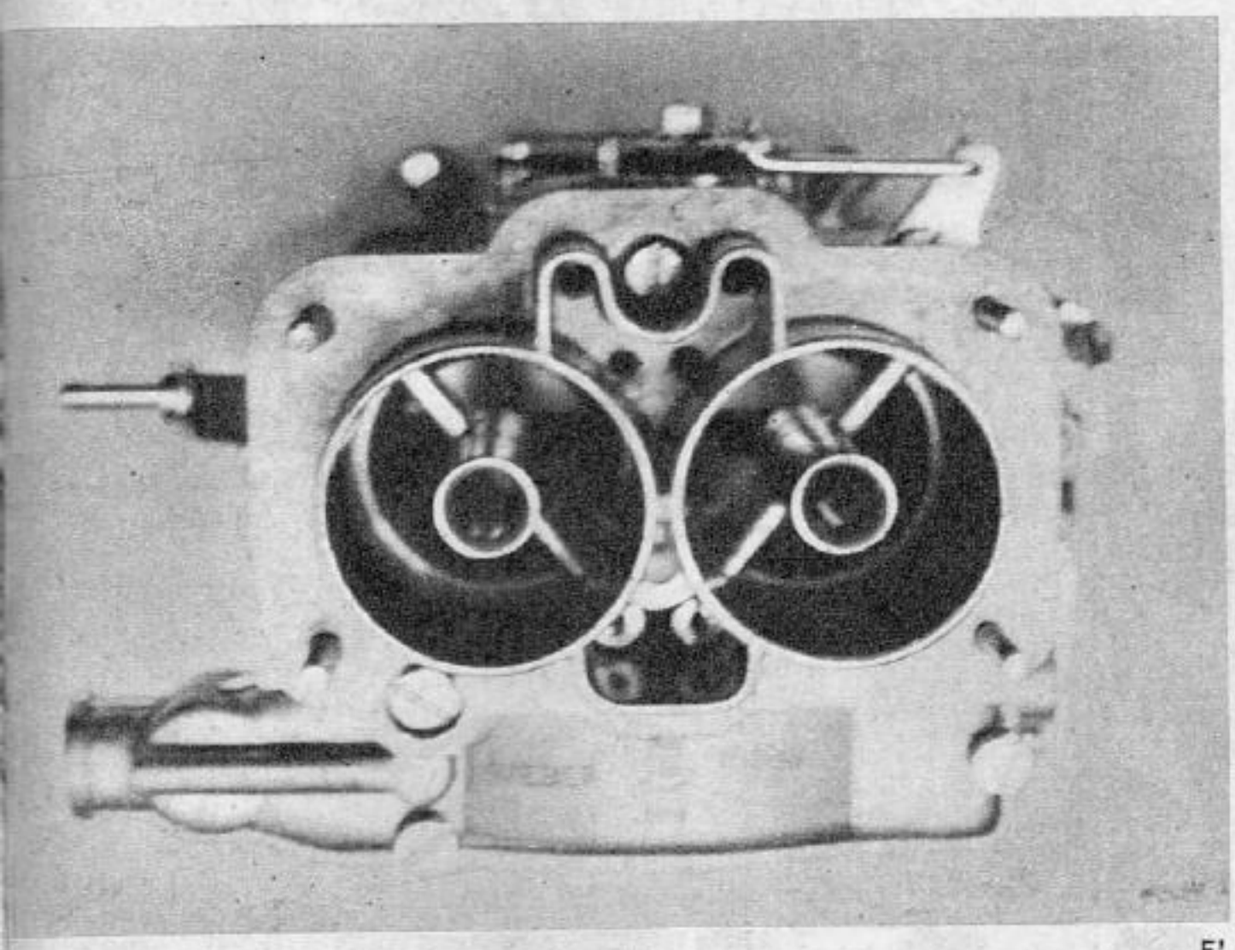
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ted está acostumbrado a viajar al límite. Sobre todo en piso mojado, huella, ripio y caminos con guadales. Además, en los circuitos podrá entrar pisando con todo y las ruedas motrices tirarán siempre como locas salvando cualquier error.

SUSPENSIONES

Aquí no nos podemos poner a frasear. Hay que ir al autódromo, probar, probar y probar hasta lograr el punto justo



F'

tarlo sobre el terreno para ver cuál conviene más. Para su gobierno le podemos anticipar que **6.500 rpm** en 5° equivalen a **190 km/h,** cifra nada despreciable, por lo que si su motor tira 6.100 ó 6.200 en 5o. usted puede considerarse hombre feliz.

En lo referente al diferencial las opciones homologadas son: **9/40** (relación de la Fiat Multicarga), **10/41** y **10/39** que usted puede elegir con toda libertad dependiendo del trazado del circuito. O sea, que se puede jugar con las relaciones de caja, de puente y neumáticos hasta obtener un buen rendimiento. Por las vueltas no se haga problema porque el límite de seguridad es de 7.200, pero no es extraño ver agujas testigos en los autos de la Comisión que marcan diabólicas 8.100 rpm (en San Juan lo vimos).

Agreguemos el diferencial "Isotor" (ex isotorque "Gleasman"), que está en el orden de los 50.000 pesos en las concesionarias Fiat y que le ahorrará muchos dolores de cabeza y unas cuantas piñas si usluego de dejar un juego de gomas desparramaditos en las curvas. La generalidad de los pilotos —así se pone en onda— utiliza **elásticos** y **espirales** Hoesch que hasta el momento han dado buenos resultados. Los **amortiguadores** aconsejables son Fric-Rot, Superflex (los usa el equipo oficial) y Boge, pero esto depende de los gustos personales de cada uno. Unos gustan de autos roladores y otros no. También algunos prefieren los Koni, pero no es tan fácil conseguirlos.

En el **tren trasero** no se puede inventar nada. La sujeción del mismo debe ser la original. La cañonera trae los soportes como para colocar las barras antirrol, pero como no vienen en el auto standard pueden agregar. En cambio, en el **tren delantero** no hay problemas porque la barra es original de fábrica.

LLANTAS Y NEUMATICOS

Las **llantas** más anchas homologadas son las de 5 1/2 pulgadas, donde se pueden alojar los más variados **neumáticos.** Aquí las marcas y modelos que hasta ahora han sido usadas. Entre las **no radiales,** las Firestone Indy (Rodríguez Canedo en San Juan con resultados óptimos) y Pirelli Supersport para circuitos. Algunos intentaron con las Dunlop Racing, que aparentemente funcionan bien. Para carreras de ruta en circuitos mixtos (Vuelta de la Manzana, por ejemplo) se recomiendan las Michelin XAS asimétricas o las Cinturato HS ambas de **carcaza radial.** En tanto la Michelín X común, también radial, reportó muy buenos beneficios a Canedo y García Veiga en la primera etapa de la Manzana debido a que el trazado es muy veloz y con 45 libras de presión gracias a su banda angosta, la absorción de potencia de los neumáticos es netamente inferior y se gana en velocidad final aunque no en estabilidad direccional.

LOS COSTOS

Para que no construya castillos en el aire e integre el Mundo de la Fantasía en Disneylandia, le diremos que todo esto que le hemos enumerado de la mejor manera posible asciende a una suma que estará alrededor de los 800/900.000 pesos incluido el motor. Es decir, total-total. Hemos cumplido, porque no queremos que firme documentos que después no podrá pagar.

FRENOS

Los originales son suficientes. Pero las pastillas de los frenos de disco delanteros deben ser las Plasbestos de competición o en su defecto Ferodo o Bendix. Todo con la colaboración inestimable del servo.

OTRAS CHUCHERIAS

Elemental es suplantar los asientos originales de fábrica (grandes y pesados) por **butacas** más livianas y de tipo anatómicas fijas al piso una vez que el piloto haya encontrado la posición de manejo ideal con respecto a ubicación de pedalera, palanca de cambios y volante.

La **"jaula"** debe ser resistente pero no muy pesada. No por tener muchos caños es más confiable. Recomendamos Caños Silen o Baufer. Los **cinturones de seguridad** más prácticos son los del tipo **"arnés".** El asiento trasero debe ser el original, ya que no puede ser reemplazado. El pedal de acelerador puede ser cambiado por una planchuela metálica más ancha y cercana al pedal de freno, cosa de que la maniobra de "taco y punta" salga a la perfección (porque eso depende del que lleva el auto).

El **tablero de instrumentos** es primordial. Pero tampoco hay que llenar el panel con "relojitos" que no sirven para nada y que no se pueden "leer" de una simple ojeada. Un **tacómetro** (cuentavueltas) de lectura fácil colocado sobre la carcaza de la columna de dirección y apuntado directamente a los ojitos del piloto. Puede ser Jaeger mecánico, que es caro pero seguro, o un BRD eléctrico. En su defecto el SIAP, de fábrica, corregido para evitar errores y creerse que su auto anduvo a 215 km/h.

Además es indispensable tener buenos indicadores de **temperatura de aceite, agua, presión de aceite, amperímetros** y **presión de nafta.** Nada más, porque se complicará la vida inútilmente.

TANQUE DE NAFTA

El **tanque de nafta** hay que hacerlo especialmente con capacidad de 90 litros ubicado en el baúl con boca amplia y hermética con un respiradero por medio de un tubo plástico que puede salir de la misma tapa del tanque. La rueda de auxilio tendrá que ir, irremediablemente arriba del tanque bien sujeta para que no entre a bailotear y correr el riesgo de que en uno de los dibujos corte la cañería de nafta (como le pasó a Canedo en Concordia) y se quede fuera de carrera por una pequeñez. Lo mismo con el crique y las herramientas.

En fin, creemos que no nos olvidamos de nada y que podrá disponer de una cupé Fiat con sus 180 km/h gordos y sus 117 HP. Claro que si gana o no, ya no depende de nosotros. Además para el año que viene con el Grupo 2 que regirá desde 1970 (ver CORSA N° 166) la alimentación cambiará y la cilindrada se podrá agrandar. Pero por el momento confórmese. La CCF ya está experimentando con los motores de 1.622 cm^3 y el resultado de esos experimentos se sabrá en poco tiempo. ¡Ahhh... y ojo! Por la calle no va a poder andar y la nafta tendrá que cargarla en el autódromo (130 octanos). Nada más y suerte.

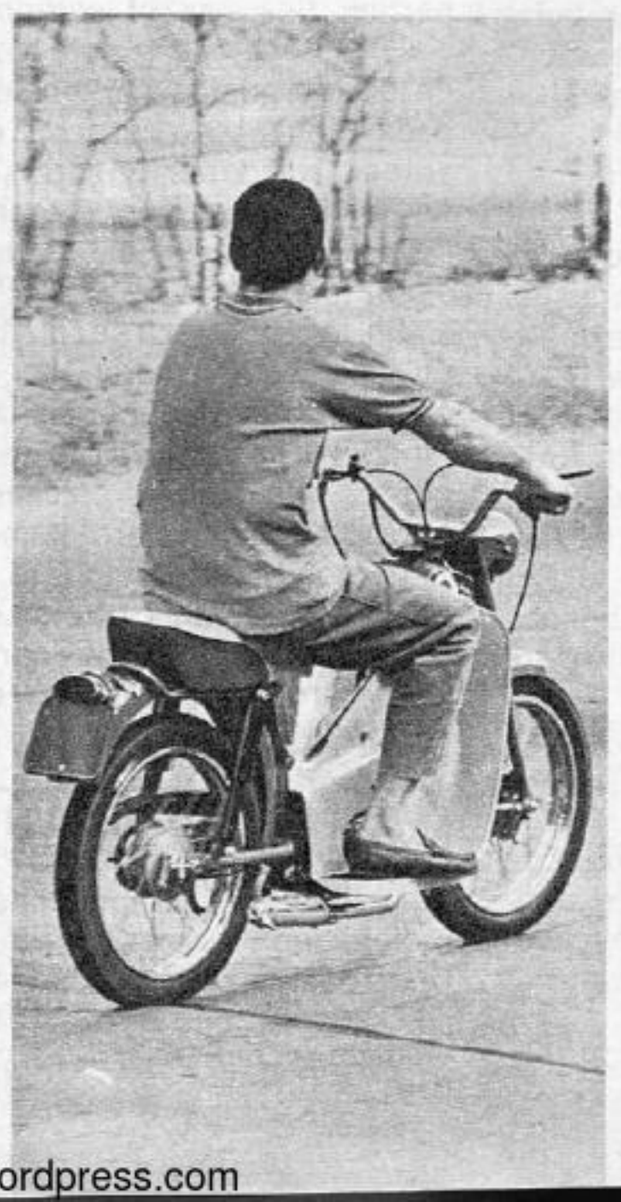
Parabrisas
CORSA
motociclismo

LA ZANELL

Un vehículo económico cuya única finalidad es el trasporte a bajo costo. Agradable y simpático aspecto y una construcción sencilla y sólida

Por CARLOS NEIRA





Arriba: No hay opción en los colores de la pintura. Pero no importa: el coral combinado con el marfil le queda muy bien. Y liviana, pesa sólo 51 kg.

60 km por hora. Agil en el tránsito. Puede llevar 100 kg. Anda con monedas. ¿Para qué más?

A la izquierda: La sencillez de su concepción está presente en todas sus partes. Accesibilidad en el recambio y mantenimiento de sus elementos como corresponde en un vehículo de sus características. El reemplazo de la rueda trasera no es una excepción.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ITA

Zanella Hnos. S. A. la define como una motoneta, pero en realidad su clasificación encuadra mejor en eso que los españoles llaman "ciclomotor". Es decir, un moderno sucedáneo de los muy nobles y muy recordados Cucciolos. Es el 2CV de las motocicletas; no sirve para pasear con la patrona ni para ganar picadas ni para correr en motocross... el auto no, la moto. Y entonces, ¿para qué sirve? Pues, señores, la motoneta Zanella 50 viene a llenar una necesidad del mercado, por cuanto en la actualidad no existe en venta nada parecido. Es (digámoslo con una frase publicitaria) el vehículo ideal para las pequeñas ciudades, para los conglomerados conurbanos, para aquel que tenga que realizar continuamente trayectos cortos, etcétera. La Zanella 50, por sus características y su sencillez de manejo, puede ser manejada por toda la familia, para convertirse en algo así como "el petiso de los mandados".

Su aspecto es similar al de todos los vehículos de este tipo como las NSU Quickly o la que fabricaba Siambretta. La diferencia más notable con su antecesora la Zanella Bambina es que ésta estaba desprovista de la pedana-carenado que proporciona inconfundible figura a la de hoy. Dicho carenado, de una sola pieza, a la par que protege las piernas del usuario de inclemencias meteorológicas y charquitos y sirve para apoyo de los pies coadyuva a la refrigeración del cilindro al actuar como un deflector. Dos orificios ovales dejan al descubierto ambas tapas laterales del cárter.

El asiento, que posee una pequeña guantera en su punta anterior, es de generosas dimensiones, quizá un poco desproporcionadas con el resto del aparato. Pero esto hace precisamente que la posición de manejo sea comodísima. Ruedas de gran diámetro (16 pulgadas) y pequeño tanque en erecta posición completan lo exterior, lo que hace a la estética.

El motor es Zanella (tipo Minarelli) de un solo cilindro con una cilindrada efectiva de 48 cm³; su régimen máximo es de 5.500 rpm y eroga 2,3 HP, que aunque parezcan poco son más que suficientes para lograr el fin que sus fabricantes se propusieron.

La caja de velocidades es de tres relaciones con engranajes en baño de aceite. Su comando se efectúa por medio de una manopla selectora en la izquierda del manillar. El embrague, de discos múltiples en baño de aceite, se comanda con una palanca adyacente al cambio.

Las trasmisiones del cigüeñal a las ruedas se realizan por medio de engranajes helicoidales y a cadena de 1/2 x 3/16.

Consumo: con un litro se pueden recorrer 62 km.

El encendido y la iluminación están alimentados por volante magnético. Por último, digamos que la terminación de la máquina es inmejorable. Las unidades se proveen con pinturas de dos colores: coral y cremita. Su precio: $ 90.000.

PRINCIPALES CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR

Tipo	Monocilíndrico, dos tiempos
Cilindrada	48 cc
Carrera	42 mm
Diámetro	38 mm
Rel. de compr. ..	1:6,5
Potencia efectiva	2,3 HP
rpm	5.500
Carburador	Dellorto
Bujía	KLG F 70-80 14 mm
Velocidad máx. .	60 km/hora
Peso	51 kg

RUEDAS

Llantas de acero cromado, neumáticos de 16" x 2,5" anterior y posterior. 26 lbs. delant., 28 lbs. traseras.

INSTALACION ELECTRICA

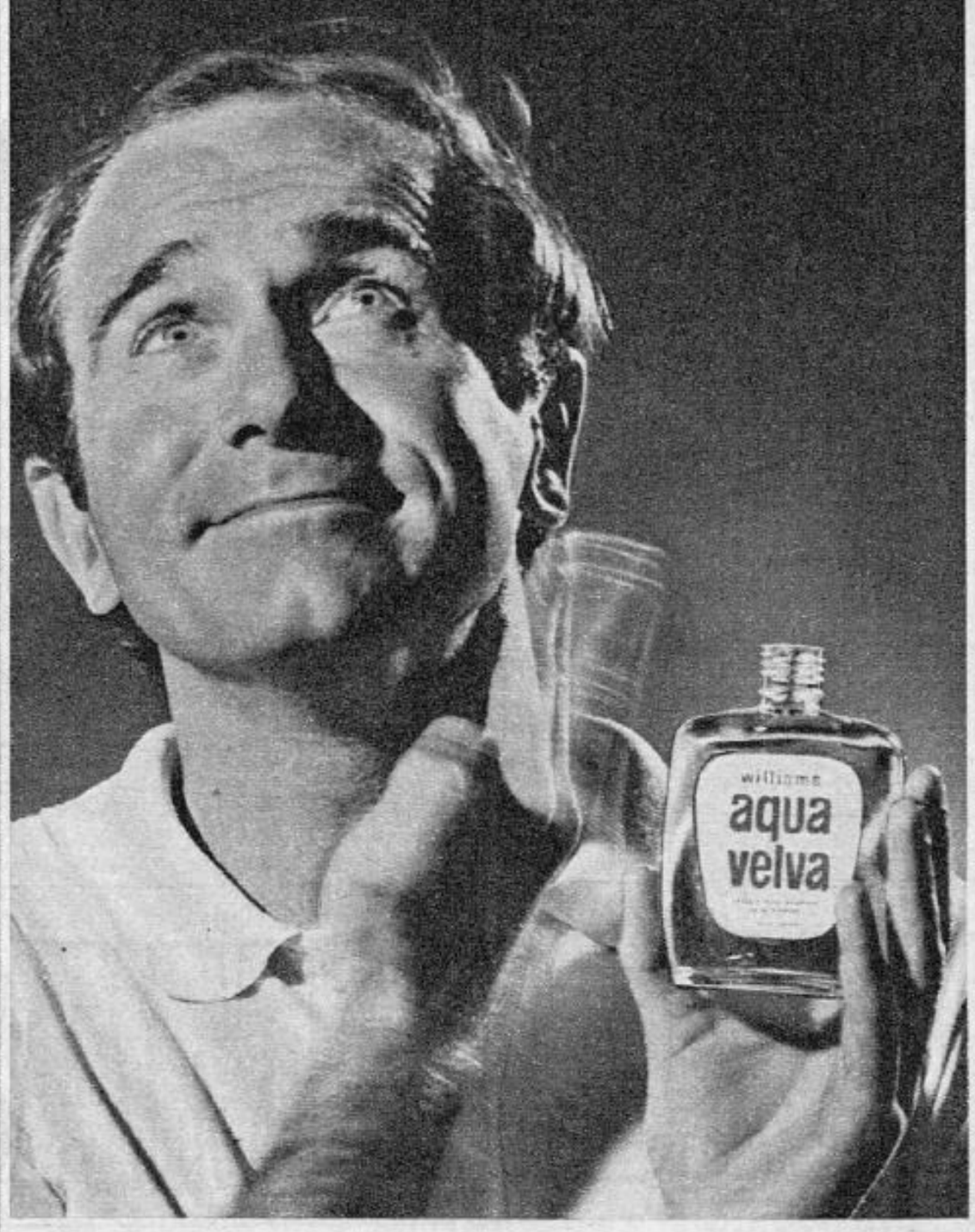
Farol del. con lámpara de 15W x 15W x 6v.
Farol tras. con lámpara de 3W x 6v.
Bocina: 6 v. c. a.
Llave de bocina, luces y encendido en el manubrio.

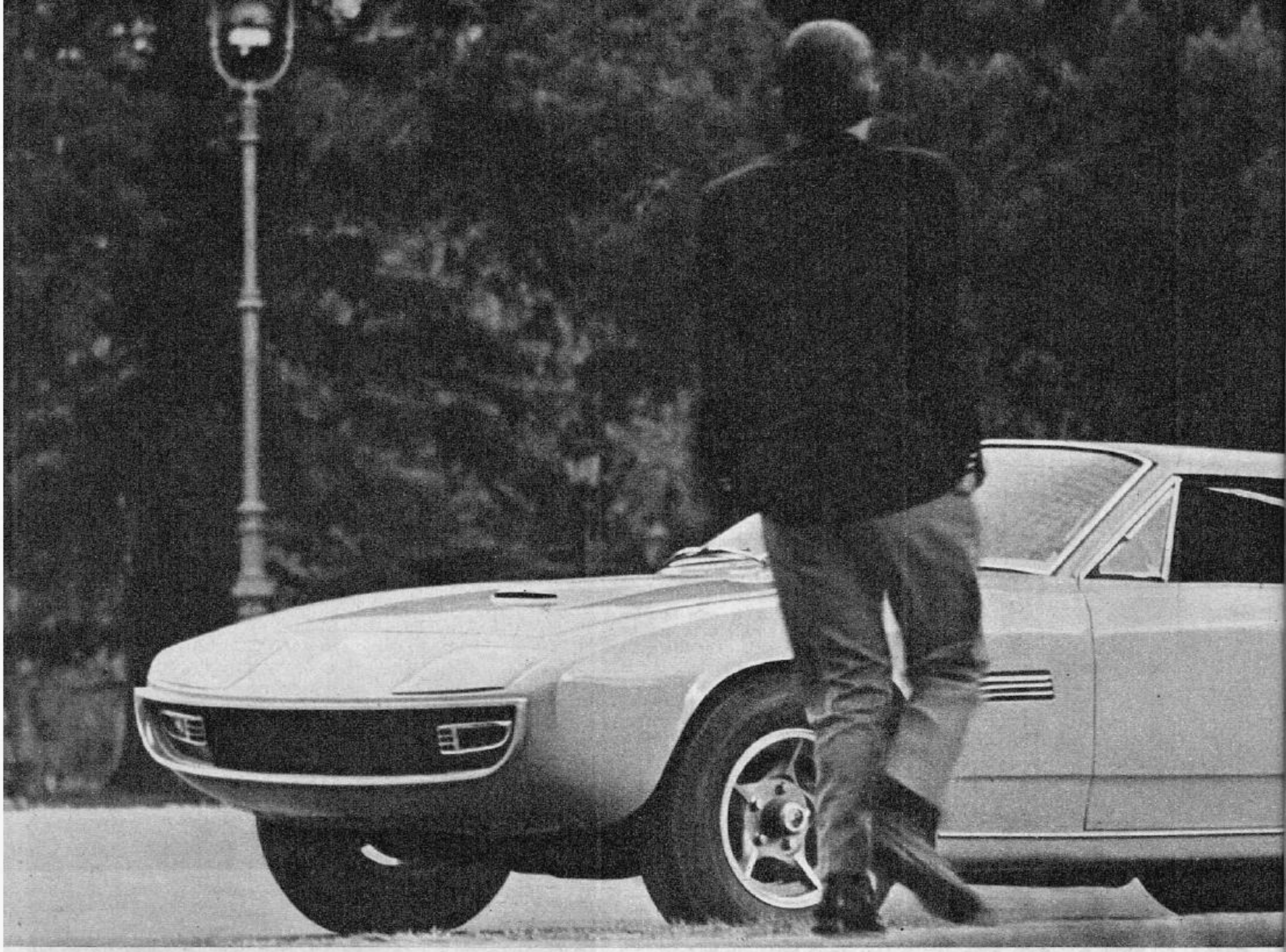
Aquavelvadicto

Aqua Velva Williams es una sana costumbre diaria para después de afeitarse que gana adictos cada mañana. Sobre la piel recién afeitada, entona, vivifica y protege. Suaviza y predispone la piel para afeitadas sucesivas. Aqua Velva Williams es una costumbre que una vez iniciada no podrá abandonar

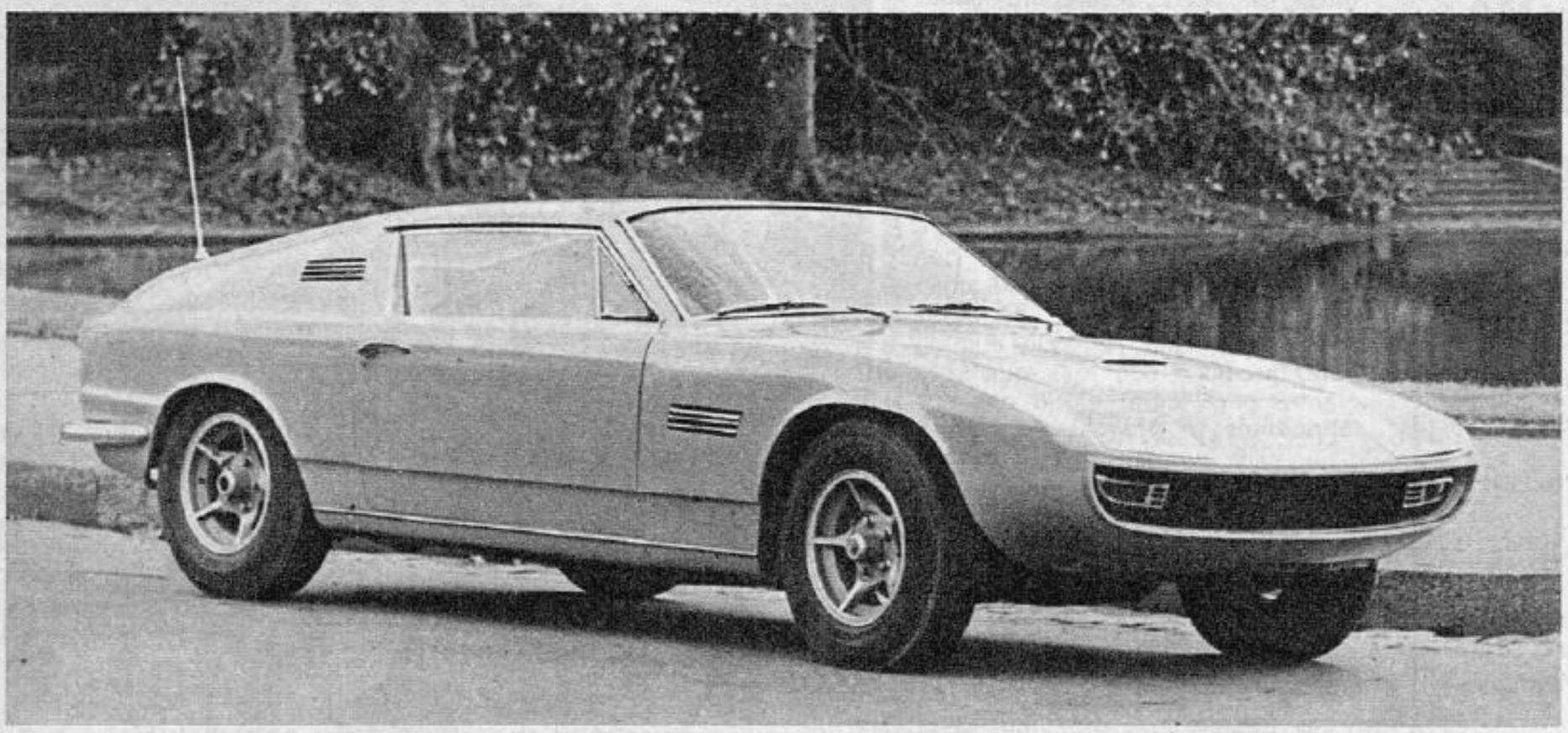
aqua velva williams

...una buena costumbre diaria





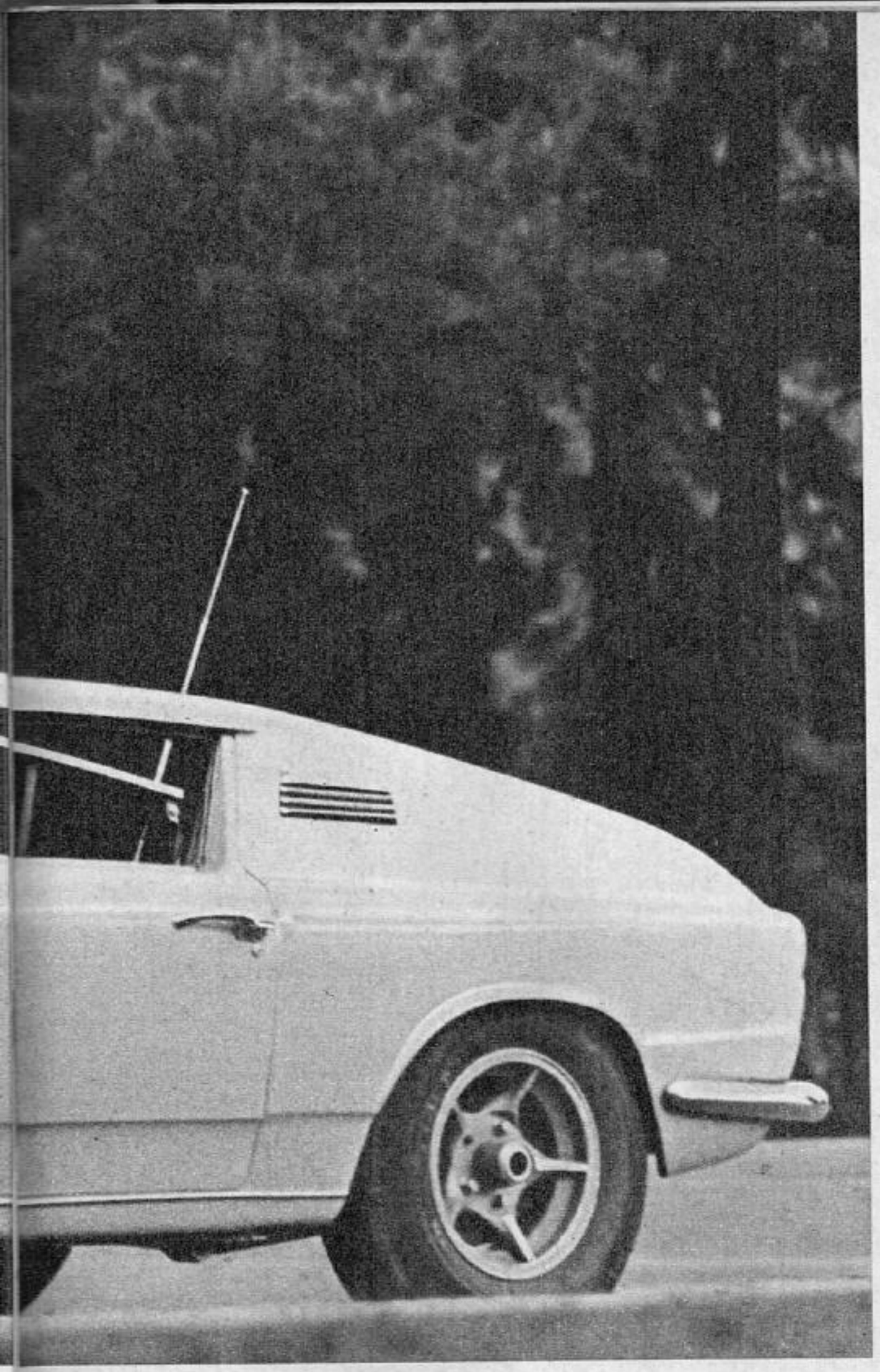
Mucha imagen de GT europeo de alto precio. Todavía quedan algunos rastros del origen torinista; por ejemplo, en la cola.



Tulio Crespi frente a una de sus obras más caras. El Tulia GT.

ALGO MAS SOBRE EL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





TULIA GT

Aquí lo prometido. El Tulia GT en colores y con más blanco y negro, como lo habíamos anticipado

Por JULIO F. PEREZ BALBI

Cuando se era así de chico más de un adepto a los automóviles se pasó haciendo garabatos con pretensiones estilísticas durante la hora de matemáticas, mientras la maestra de sexto grado llenaba el pizarrón con raíces y otras yerbas. El que más o el que menos siempre pensó en proyectar esos dibujos caprichosos, con mil y un errores, hacia algún auto que tarde o temprano **había que construir.** Toda esa creatividad, en la mayoría de los casos, terminó archivada pertinentemente en el cesto de basura; la manera más inmediata y con posibilidades de materialización que se disponía para volcar esas inquietudes eran los autos de carrera. Como autos de carrera había pocos y menos aún que pudiesen ser diseñados por un imberbe desconocido, muchas vocaciones encauzadas hacia la arquitectura automotriz murieron un poco todas las mañanas.

Sin embargo, algunos llegaron, aunque aún no saben cómo van a terminar. Crespi llegó y dentro de un mes concretará su sueño: construir un auto de calle, de pequeñísima serie y presentarlo en la Sociedad Rural en un stand propio, rodeado por Aberdeen o los pantagruélicos Charolais. Por caprichosa que parezca la idea (comercialmente es excelente), es un gusto que Tulio se va a dar. Quiere mostrarle a todo el mundo sus obras, especialmente el Tulia GT.

"Mirá, con los autos de carrera ya no pasa nada. Hoy en día todo el mundo se hace el auto o tiene un amigote que está más o menos en la cosa. Por ejemplo: para el año que viene se harán, por el momento, unos diez autos. Paco Martos hará cuatro o cinco que ya tiene encargados; Steven otro tanto. Pronello, los de Ford, y yo alguno que otro y basta..., se acabó el mercado. Lo mismo sucede con los F-2 y los F-4. Por eso quiero construir este auto; comercialmente va a ser mi salvada; voy a tener muchos encargos si las cosas van bien."

Sobre una plataforma Torino plantó una carrocería de dos plazas similar a la de un GT europeo de alto precio. Acá, por supuesto, también tienen un alto precio: 4 palos plus.

Lo que se reformó, aparte de la carrocería, por supuesto, fueron: la ubicación del Tornado Interceptor está situada 30 cm más atrás, lo que mejora la distribución de pesos, talón de Aquiles del Torino. El tanque de nafta tiene 80 litros; otorga mayor autonomía que el original. Después, lo demás permanece más o menos standard si el comprador así lo desea. Como ser las suspensiones, frenos y el motor mismo.

LOS ACCESORIOS

Quizá sea uno de los ítems más interesantes de este automóvil. Hay que tener en cuenta que es uno de los factores que inciden en el alto precio del automóvil. El valor de los accesorios y el confort y calidad de ese confort brindado supera el medio millón de pesos. Tiene lavaparabrisas eléctrico, es decir, que Ud. aprieta un botoncito y el chorrito de agua sale solo (buaahh, ¡esto es el colmo del sibaritismo!). Lo mismo con la antena, que es eléctrica. Grabofon S. A. provee a los Tulia GT de un sistema de grabación y reproducción estereofónica que trasforma el habitáculo en un rincón digno de Porfirio Robirosa.

Y todavía hay más para ponerle. Aire acondicionado, lavafaros (¿¿¿???), baliza automática (¿y esto cómo es?), bar, teléfono...

Por otro lado, también tiene los toques de exclusividad. Las llantas serán de magnesio y construidas por Ruedas Argentinas para entregárselas solamente a Tulio Crespi, que equipará este modelo, lo mismo con el volante (H. Rogé S. A.) y con las butacas y demás detalles interiores (Vitis S. A.).

El modelo final no será exacto al que ilustra estas páginas. Tendrá más vidrio, especialmente detrás del parante de las puertas; la trompa y capot serán totalmente de plástico para que la posible reparación sea más económica y fundamentalmente más rápida; las llantas y los neumáticos son del tamaño que tendrá la primer unidad que salga a la venta.

Entre las opciones extrañas se puede conseguir una preparación Berta, palieres flotantes, las variantes de caja y puente trasero (4 para cada uno de los dos sistemas), carburación Weber o la del solitario Holley y la gran posibilidad de asistir a la fabricación del auto e ir haciéndole las pequeñas modificaciones a gusto del futuro propietario.

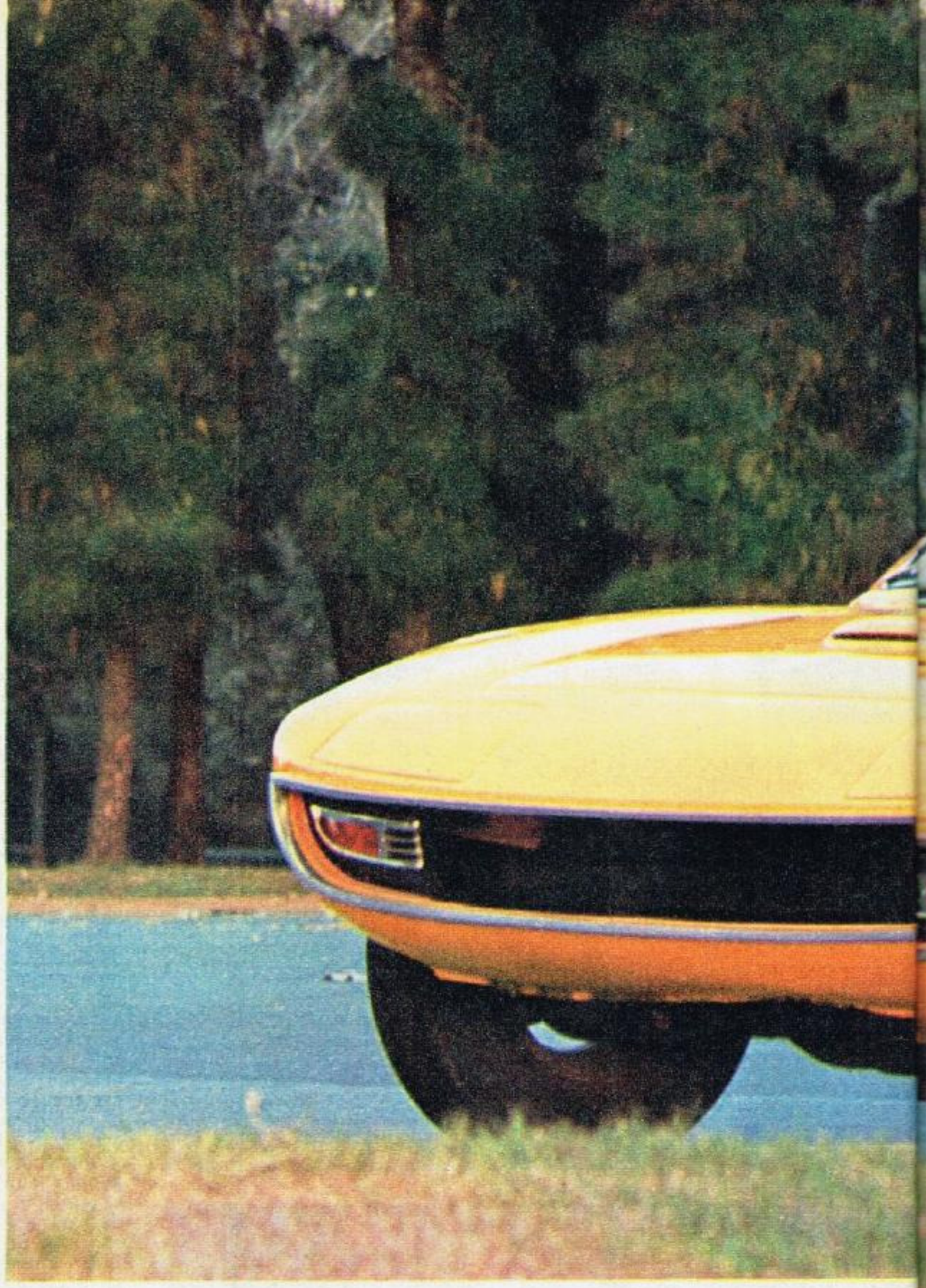
Gran idea la de Tulio Crespi. Por lo menos ya hay a quién recurrir para tener un buen auto y distinto del de cualquier hijo de buen vecino. →

TULIA GT

El Tulia GT es una de las primeras intentonas serias de poner en las calles de Buenos Aires un automóvil realmente particular, para una selecta minoría

Los faroles rectangulares son los mismos que equipan a los Dodge Polara. En la foto de la derecha, abajo, se puede apreciar la diferencia de altura con un Camaro Rally Sport.



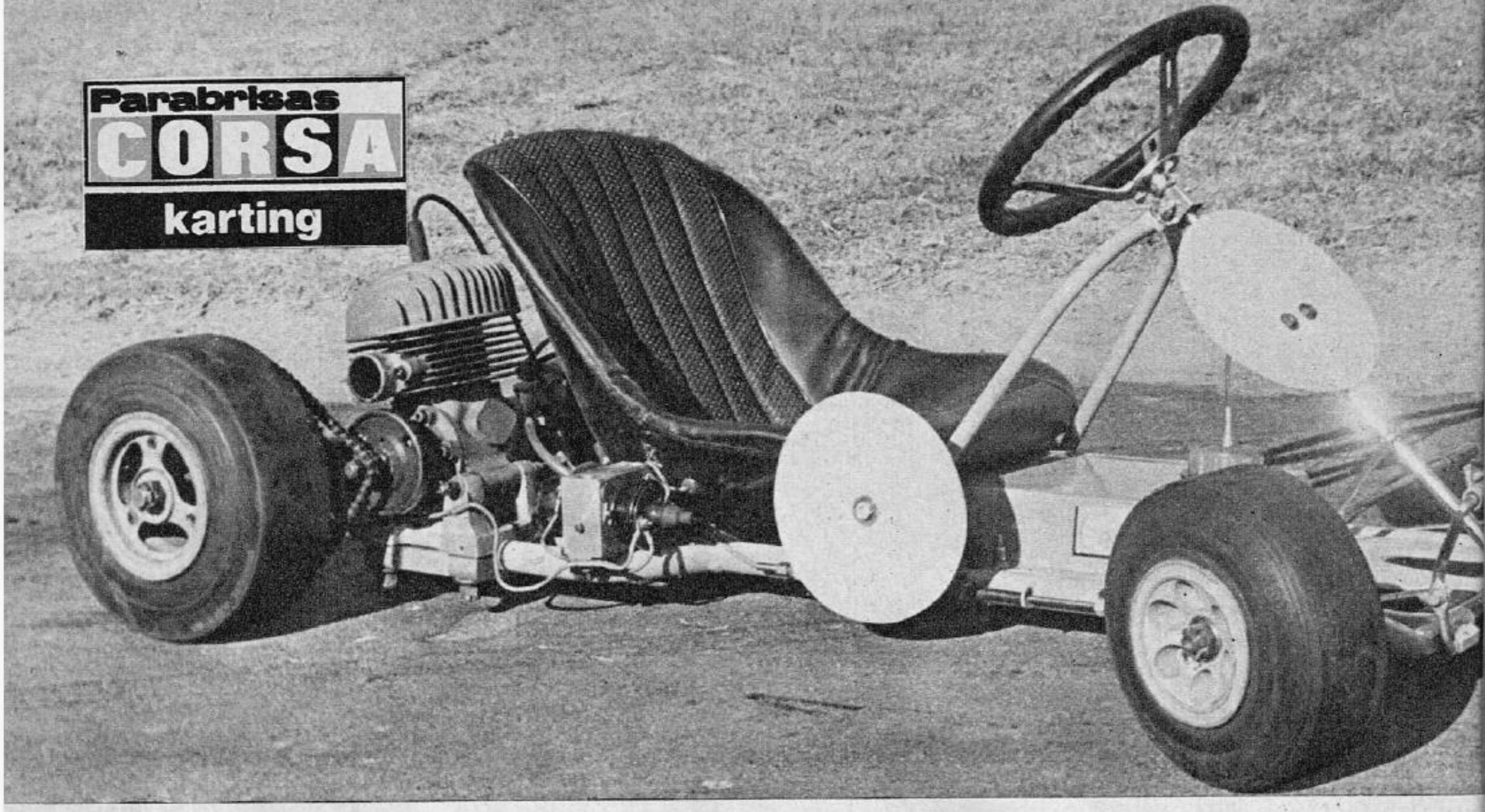




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




CD-0596



CARETA SIN CARN

Damiani y Urien lanzan el Careta. Excelente terminación e ingeniosa distribución. Tanque de nafta delantero y batería ubicada en popa. Side-winder pero simétrico

Por CARLOS NEIRA

A fines de febrero del año pasado, los asistentes a la última de las carreras disputadas en Monte Grande se encontraron con una agradable sorpresa. De entre los karts presentes uno se destacaba y llamaba la atención de pilotos y mecánicos. Era el recién nacido Careta.

Ricardo Damiani (27 años 6º año de ingeniería, campeón argentino de la desaparecida fórmula Stock en el '65 y subcampeón en el '66) y Eduardo Urien (25, 5º año de ingeniería, también piloto de karts), eran los responsables del nuevo chasis, que deslumbraba —y deslumbra— por su casi maniática prolijidad y por la infrecuente ubicación de algunos de sus elementos. Aquel prototipo tuvo un final desgraciado. El trailer en el que se lo trasportaba fue embestido por un camión y del Careta no quedó ni el piolín. Hubo que comenzar desde el principio nuevamente. Se hicieron dos chasis más, que como el primero fueron dotados de un RF Special, motor al que Damiani está ligado desde los comienzos de la marca, como que fue el tercer piloto en adoptar el producto de la fábrica de San Martín.

Ahora, a un año de aquellos prototipos, D & U encaran la producción seriada. Han sido efectuadas algunas modificaciones a los originales, siendo la más llamativa la que se refiere a la montura del motor, que de su emplazamiento anterior sobre el eje, pasa en el nuevo a acomodarse a un lado de la butaca, en línea con el respaldo de ésta. Es decir, por la posición del motor, el chasis encuadra dentro de los side-winder de estructura simétrica a su eje longitudinal.

El diseño es original de D & U, si bien en un principio se tomó como punto de partida para la construcción del tren delantero, el esquema del Dart. Posteriormente y merced a múltiples retoques, del Dart no quedó nada, pues los ángulos se variaron de tal forma que en el actual Careta se cumple a la perfección el conocido triángulo de Ackerman.

El bastidor está hecho sobre cuna en acero Siemens Martin 1045 de 32 mm de sección por 2 mm de pared. En este ítem la novedad consiste en que el caño está trafilado externa e interiormente. El piso, que como el tanque y la butaca es de poliester reforzado a prueba de agentes químicos, forma una sola pieza con el tanque de combustible e incluye las concavidades de las taloneras. Por su ubicación es el único chasis nacional que ha adoptado la posición delantera para dicho elemento. Otro detalle interesante es el de los separadores centrales en las llantas (de aluminio) que ensanchan el rodado en unos 25 milímetros.

En el montaje de la bobina se ha innovado, alojándola en un bloque de aluminio al que se incorporan también los condensadores. Es interesante hacer notar que se ha omitido en el alojamiento de la bobina así como también en el de la batería y de la base motor, toda amortización elástica por aconsejárselo así la experiencia de los constructores. De la base, ya que la mencionamos, digamos que se trata de dos panes de aleación liviana, con corredera tipo Tecno y ajuste por tres bulones. En el eje trasero vemos más cosas nuevas. Este está alojado dentro del travesaño trasero y gira sobre dos rulemanes comunes de tipo Standard marca SKF.

Los chasis se entregan terminados con color de pintura a elección y todas las partes no pintadas son cromadas. Insistimos en que la terminación es excelente. El costo de este vehículo es de $ 118.000 y el plazo de entrega de 30 a 40 días.

La posición de manejo es sumamente confortable. El cilindro que se observa bajo la butaca es de plomo y constituye el lastre para llegar a los 125 Kg reglamentarios entre kart y piloto. En la foto Eduardo Urien.

Detalle del travesaño trasero por donde pasa el eje. Obsérvense el alojamiento del rulemán y el freno a disco Airheart, que es opcional. A la derecha el depósito de aceite.

Tren delantero. Tanque de plástico con el emblema de la marca: un alfil. Como es tradicional, se mueve y come en diagonal (el alfil, claro está).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

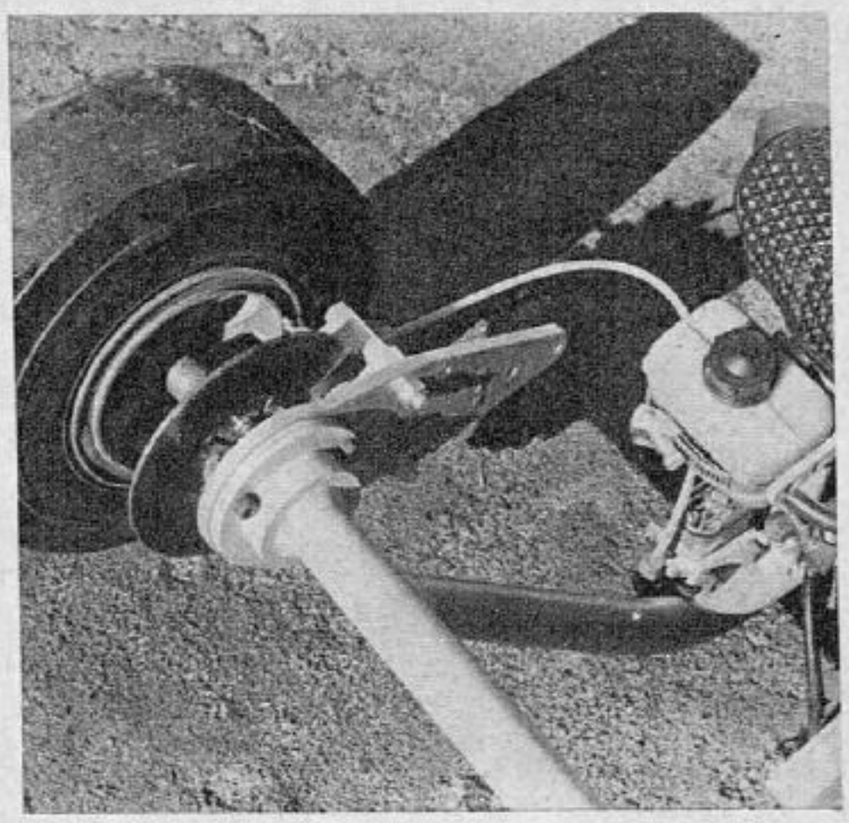


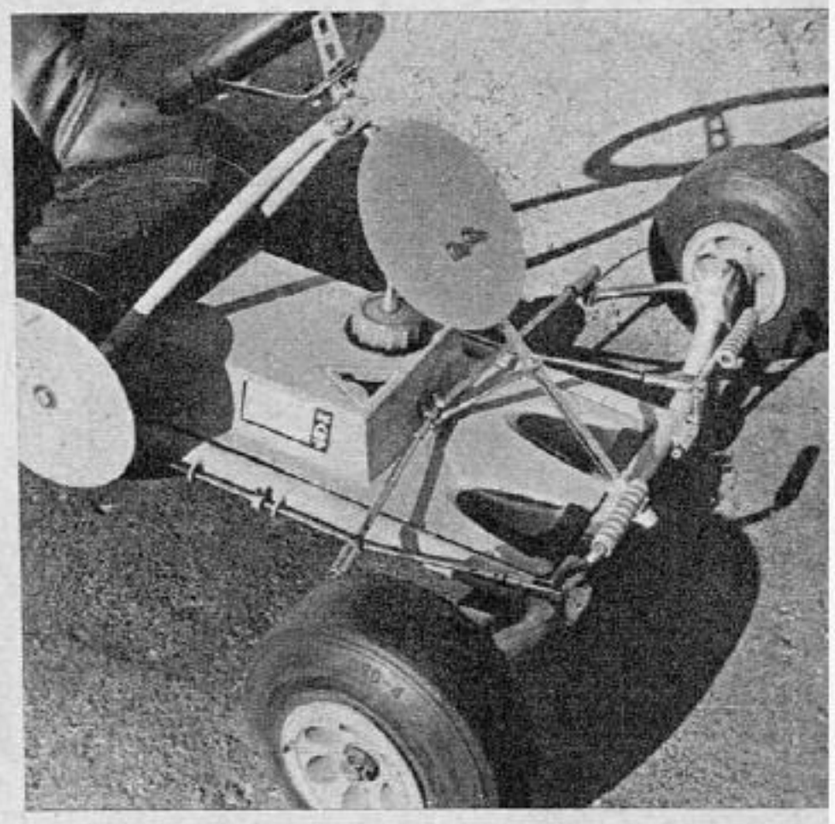
NAVAL



OTRAS CARACTERISTICAS TECNICAS

Freno: Trasero a disco.
Mandos: A varillas.
Ruedas: Traseras, 5"; delanteras, 4".
Lubric. cadena: Externa de Fiat.
Eje: Cromoníquel 1".
Capacidad del tanque: 5 litros.
Peso sin combustible: 52 Kg con RF Spl.
Entre ejes: 1140 mm.
Trocha delantera: 830 mm.
Trocha trasera: 980 mm.





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.

RAMCO — **Thompson**

DISTRIBUIDORES:

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

Culminador de una dinastía de belgas enamorados del automovilismo y demás deportes mecánicos, Jacky es el primer Ickx cuya fama excede las fronteras de su país para popularizarlo en todo el mundo como uno de los mejores conductores de la actualidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JACKY ICKX: el junior



"Papá... por favor, no vuelvas a traerme a estas carreras, porque por mucho que te gusten, a mí me aburren tremendamente...", decía Jacky Ickx a su padre, el conocido columnista Jacques Ickx, en oportunidad de correrse el GP de Bélgica cuando él tenía 13 años. **En 1968, con 23 años de edad, se ubicaba tercero en la misma carrera, dos semanas más tarde salía tercero en**

→

por HECTOR L. BERGANDI

JACKY ICKX

Zandvoort y con otro intervalo de catorce días ganaba con su roja Ferrari el Gran Premio de Francia en Rouen les Essarts. Este año acaba de dar forma a su máxima hazaña hasta el presente: ganar las 24 Horas de Le Mans más disputadas de todo su historial.

¿A qué se debe el rotundo cambio de enfoque de Jacky Ickx? Posiblemente tenga relación directa con su pecado capital favorito: la pereza.

En la escuela siempre le decían que no iba a llegar a nada en su vida. Era apático, callado, de una personalidad diluida, sólo se podía suponer lo que pasaba en su interior por la escasa gama de gestos que aparecían esporádicamente en su cara aniñada e inexpresiva. **"Encontraba la escuela tan aburridora, tan hartante, tan aplastante que no tenía ni ganas de discutir sobre el asunto en casa. Los profesores parecían estar de acuerdo en decirme permanentemente que no servía para nada. Cuando tenía dieciséis años, durante los meses de vacaciones, me decidí a hablar con mis padres para que me permitieran abandonar los estudios, cosa que no les gustó para nada..."**

Los esfuerzos de Jacques Ickx por lograr que su hijo no "colgara los libros" tuvieron eco favorable cuando pensó en estimularlo regalándole una moto Zundapp 50 cc. Jacques había sido campeón belga de "scramble" en 1935, y Pascal Ickx, su hijo mayor, también corría en "cross-countries" como para despuntar el vicio. Si bien sabemos que Jacky a los trece años no sentía ningún afecto por los deportes mecánicos, a los dieciséis le picó el popular virus de la velocidad. **"Cuando le tomé el gusto a la Zundapp, quise seguir los pasos de mi padre y de mi hermano. Con ese motorcito miserable gané en mi primer año ocho de las trece carreras en que me presenté. Me adjudiqué así el Campeonato Europeo extraoficial para motos de 50 cc. y cuando al año siguiente se oficializó la categoría, la volví a ganar. Pero para ese entonces los 'trials' ya me tenían un poco cansado. Esos motorcitos no siempre responden como uno quisiera y uno tiene que llevar la moto a patadas... para poder clasificarse..."** Sin embargo Zundapp no había pasado por alto las aptitudes del joven belga y no demoró en ofrecerle máquinas oficiales para los Grandes Premios de Bélgica y Alemania. Lo único que impidió que Jacky aceptara la oferta fue un inciso del Reglamento de la Fédération Internationale Motorcycliste, el que estipula que ningún conductor menor de dieciocho años puede competir en un Grand Prix.

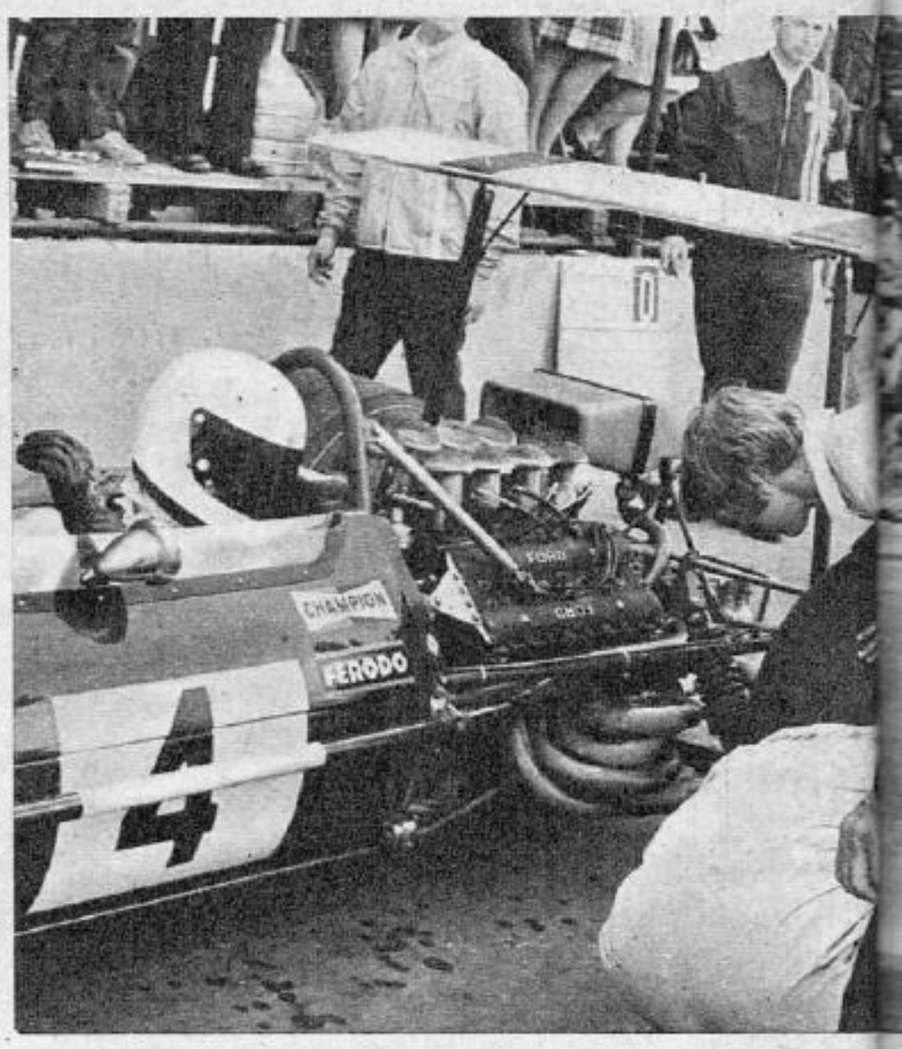
"Eso fue algo así como un golpe de suerte, porque resultó ser que el representante de Zundapp en Bélgica lo era también de los autos BMW, y ésa era la época en que BMW intentaba regresar a las carreras. Alberto Moergens, que así se llamaba el tipo, me dijo un día: "Mira, Jacky, yo te puedo dar sin cargo un "Be-eme" para que lo corras durante un año por cuenta tuya. Lo único que tienes que hacer es manejarlo, prepárartelo y apechugar con los gastos que te pueda demandar la puesta a punto. Yo quiero olvidarme de ese auto por doce meses y no deseo pagar ni una sola boleta por repuestos o reparación. En esas condiciones tienes auto y una chance para correr en el campeonato". De modo que me llevé la máquina y la preparé para trepadas de montaña. El único que me ayudaba era un mecánico de Munich, que en materia de motores BMW se las sabía todas y algunas más. En mi carrera de presentación logré el mejor tiempo de las prácticas, pero en el momento de largar se puso a llover. Yo salí igual a toda velocidad, tomé una, dos, tres curvas volanteando a cuatro manos; pero en al cuarta ¡sshhpfleeeft!, el BMW se cruzó más de lo conveniente y empezó a hacer todo tipo de piruetas. Y ése fue posiblemente el momento más afortunado en mi debut, porque la carrera se estaba televisando, así que mi nombre se desparramó por media Europa en crónicas deportivas, noticieros, diarios y revistas que mostraban en detalle la espectacular piña de la que salí inexplicablemente ileso, con la consiguiente publicidad para mi nombre..."

Jacky no llegó a completar el año con el BMW de Moergens. Ford de Bélgica lo llamó para ofrecerle la conducción del primer Lotus Cortina para competición llegado a ese país, y Jacky contestó afirmativamente, dando casi sin darse cuenta el paso que diferencia al amaeur del piloto profesional. El director confió plenamente en él a pesar de no tener más referencias de su manejo que lo que dejaba traslucir la TV, y en menos que canta un gallo el Cortina comenzó una contundente campaña, con la nueva "bomba" al volante, que dio por tierra con todos los records de la categoría en las trepadas en que se presentó. Jacky Ickx ya no era un desconocido. Sus performances le habían creado un halo de niño prodigio que culminó en una llamada de Alan Mann desde Inglaterra invitándolo a entablar un diálogo previo a una eventual contratación para integrar con un tercer coche el equipo de Cortinas con Frank Gardner y John Withmore. Esto era bastante importante porque le permitió presentarse internacionalmente al volante de un auto bien preparado, pero lo fue más porque gracias al nuevo empleo pudo conocer a Ken Tyrrell. El encuentro fue bastante original. Los dos apenas si se conocían de vista, y en el aeropuerto de Budapest, de vuelta de una trepada, Jacky Ickx, corredor de Ford Cortina, y Tyrrell, por entonces team manager de Cooper, sostuvieron este diálogo: "Hola, buen día". **"Buen día, señor."** "Quisiera que se haga un viajecito a Inglaterra —gastos pagos— a darse unas vueltitas a Goodwood en uno de nuestros F3..." **"Bueno, esteee, ejemm..., yo... Bueno, me gustaría... Pero no, perdón, no puedo porque tengo que entrar al servicio militar y en Bélgica son quince meses. A lo mejor cuando termine la conscripción, si usted quisiera..."** "Bueno, muy bien, hasta pronto." Así, secamente. Apenas una proposición postergada para "el año que viene", con la carga de decepción que es de imaginar, ya que "el año que viene" y "nunca más en la vida" para estos casos suelen ser sinónimos.

Sin embargo, pasado el tiempo convenido, un día sonó el teléfono en casa de Jacky, y una voz del otro lado del tubo preguntó

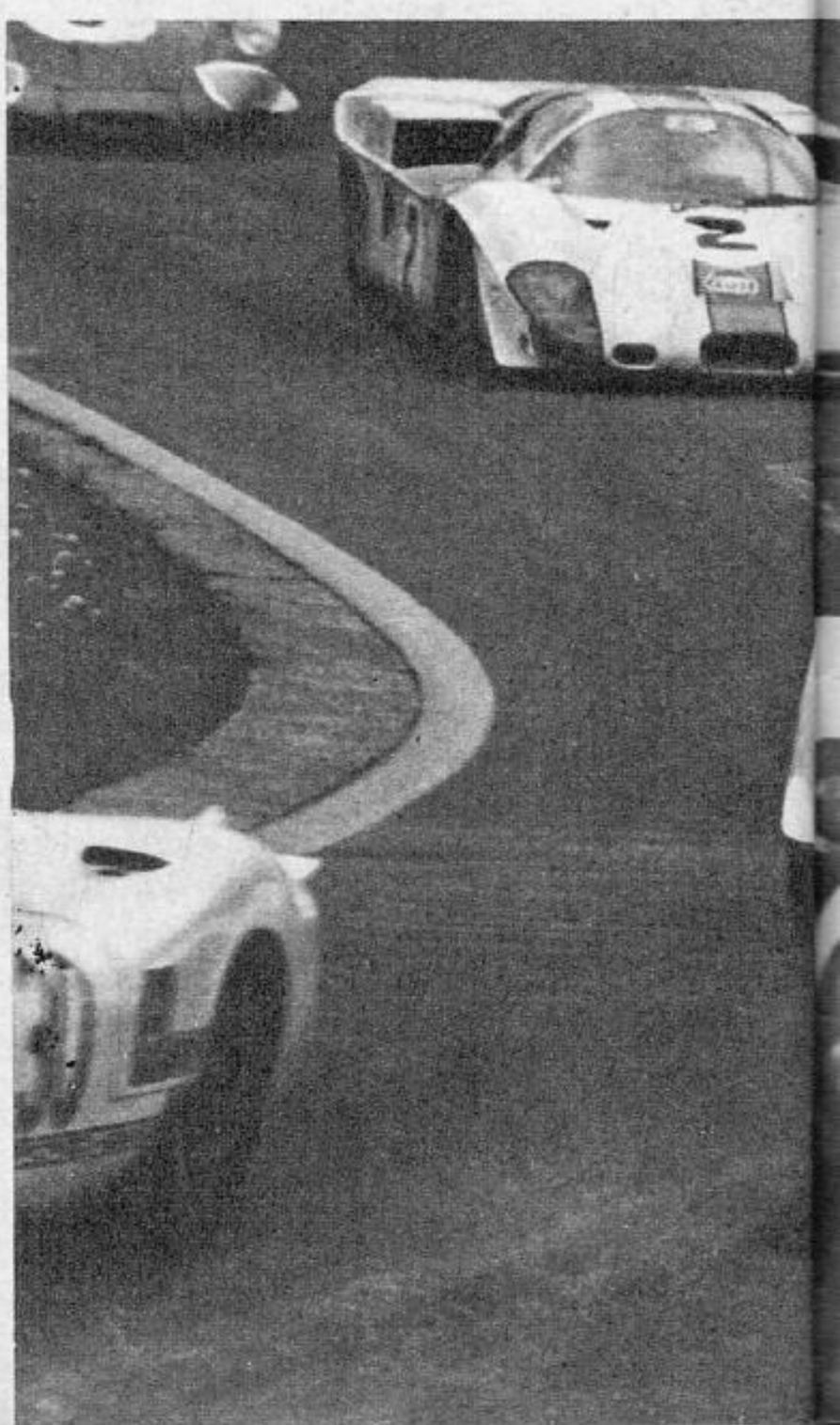


Mientras su compañero Jackie Oliver recibe el trofeo Inver House Scotch Whisky, Jacky Ickx bebe el champagne de la victoria en la Copa Alitalia. Agasajos que les correspondieron a' ganar las 12 Horas de Sebring, edición '69.



Arriba, derecha: Este es el Mirage de John Wyer, en el que trabajó todo el año Jacky intentando encontrar el "punto de caramelo" del motor BRM V-12...

Esta es la imagen actual de Jacky Ickx. Con casco Bell tipo astronauta, a bordo de un Brabham BT-26 y motor Cosworth en reemplazo del caduco Repco.

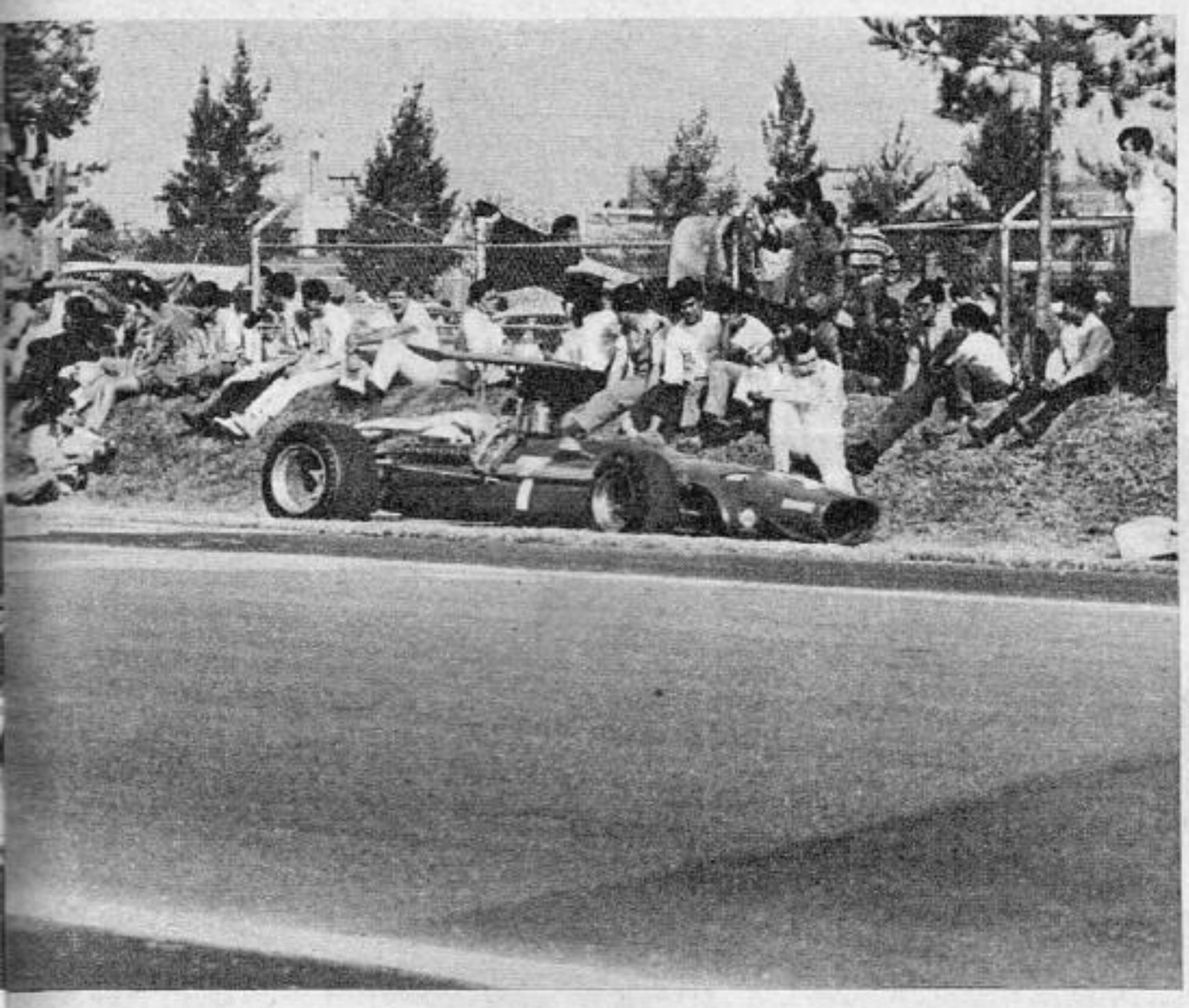


Centro, derecha: Jacky (sentado en el suelo, sobre la trompa del coche) contempla el desarrollo del último GP de México después de "hacer la clásica seña de NO VA MAS". **Esa sería su última carrera para Ferrari...**

...y éstos son los resultados. Siempre mezclado en el pelotón (número 2) e intentando no perder terreno. Ahora piensan intentar con el motor Cosworth, que sin duda llegará algo más lejos que el BRM. Los GT-40 difícilmente vuelvan a competir, pero con ellos consiguió Jacky sus mejores victorias.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







en agradable tono: "¿Qué tal, Ickx? ¿Tendré que esperar mucho más por usted? Tyrrell le habla... ¿se acuerda de mí?..."

EL CAMINO A LA CIMA

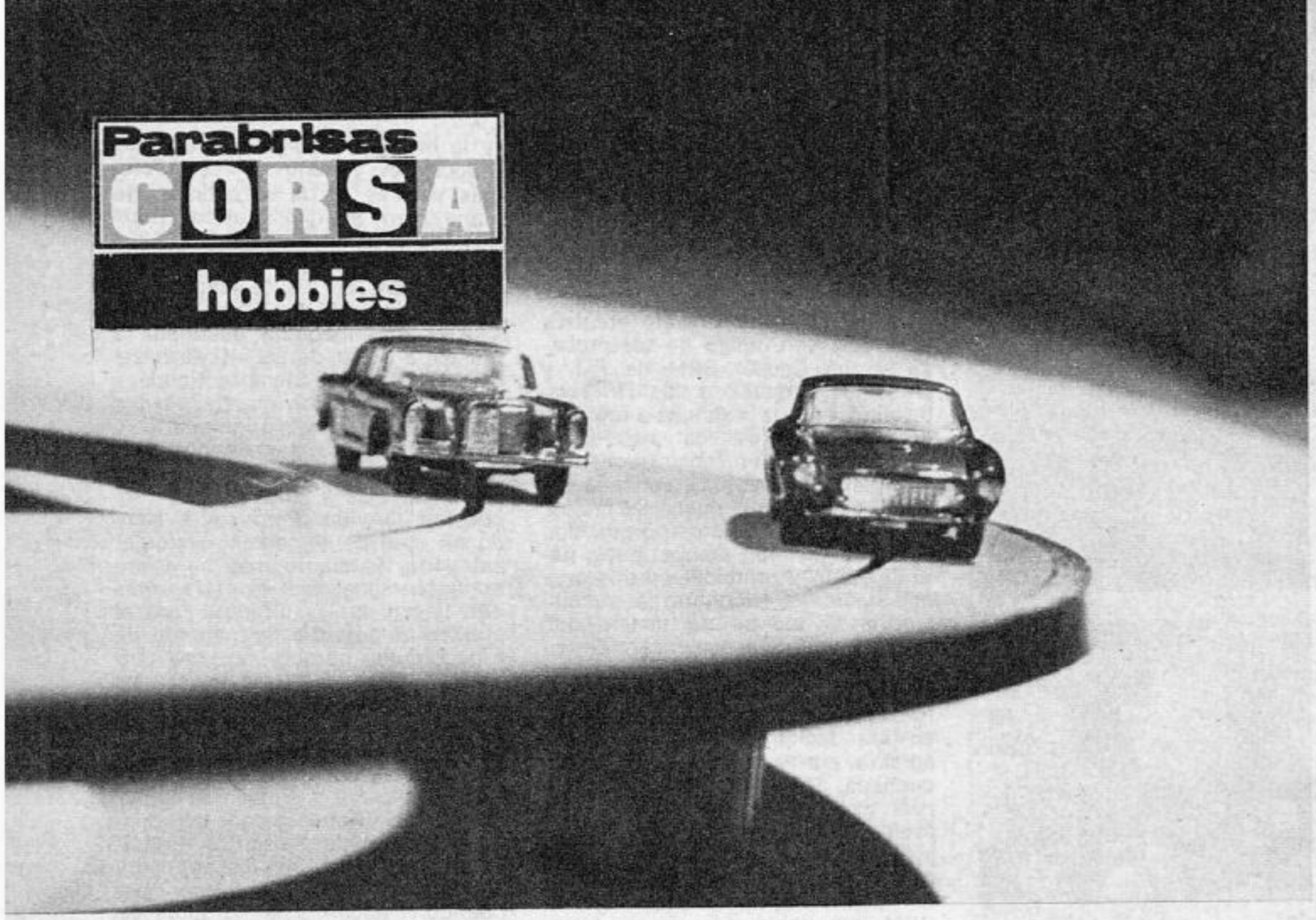
Jacky firmó un contrato por tres años con Ken, luego de ser probado en un Cooper BRM de F-2, y antes de largarse a las carreras terminó con la existencia de dos de esos aparatos, los que fueron desmenuzados en sus frecuentes fuoripistas mientras practicaba en Goodwood. Tyrrell nunca se molestó por eso. Primero porque los autos ya no eran competitivos, pero segundo y principal porque cree que nadie se encuentra a sí mismo hasta que se da una o dos piñas y vuelve a comenzar. El primer año de Ickx como corredor defendiendo los colores de Tyrrell fue 1966, y su compañero de equipo era Jackie Stewart. Como su palabra era la primera en ser escuchada, Stewart generalmente corría con el motor que pedía y Jacky con el restante. Consecuencia, el motor de Stewart, un Cosworth, no se rompía nunca y el de Ickx siempre, ya que era un BRM que había sido usado desde el año anterior. Esto en F-2. En F-3, sin embargo, andaba como un balazo, y eso le valió varias contrataciones extra/Tyrrell. Ganó las 24 Horas de Francorchamps en pareja con Hubert Hahne con un BMW y la Maratón de la Ruta con un Ford Cortina Lotus. En 1966 corrió también sus primeras carreras para John Wyer con los eternos Ford GT-40, en pareja con otra joven promesa, Skip Scott. En 1967 las cosas cambiaron; fue Campeón Europeo de F-2, con victorias en Zandvoort, Crystal Palace y Vallelunga. En el GP de Alemania de F-1 iba quinto con su Matra de F-2 hasta que problemas mecánicos lo dejaron de lado, cuando venía disputando el cuarto puesto mano a mano con Jack Brabham, en ese entonces aspirante a Campeón del Mundo. La carrera sería ganada por Hulme en el año de su consagración, pero nadie que haya visto jugarse a Jacky podrá olvidarlo en su vida... **En las prácticas había logrado el segundo mejor tiempo, por encima de los mejores autos y pilotos de Fórmula Uno.**

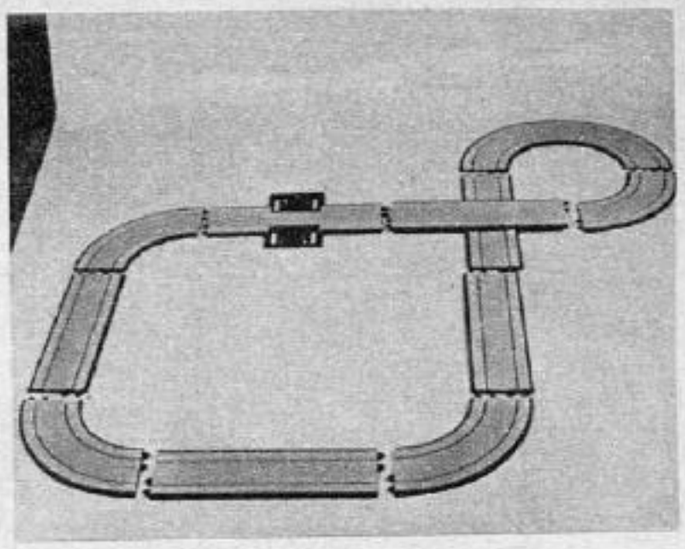
En 1967 ganó cuatro carreras en Sport Prototipos (Spa, Karlskoga, Montlhery y Kyalami), demostrando que era un piloto dúctil, capaz de andar igual en cualquier tipo de máquina, en cualquier tipo de escenario, en cualquier tipo de condiciones climáticas y contra cualquier tipo de rivales. La F-1 no demoró en requerirlo. Durante lo poco que quedaba de esa temporada se presentó —aunque sin éxito— en Monza y Watkins Glen con un destartalado Cooper Maserati. **"Para 1968, había unos cuantos que querían hacer cualquier cosa por tenerme en su equipo. Yo era la novedad, lo que podía ser un "boom" y hasta Ferrari intentó darme un puesto en su equipo, pero a todos dije que no, porque Ken tenía un contrato conmigo y me ofrecía un Matra Ford como compañero de Stewart."** Sin embargo la definición la dio Matra, quien se opuso a entregar otra máquina a Tyrrell, por lo que éste tuvo el gesto de romper el contrato para permitir a su pupilo ingresar a la F-1 sin más dilaciones. Hasta lo aconsejó y sus palabras influyeron para que aceptara la invitación de Enzo Ferrari...

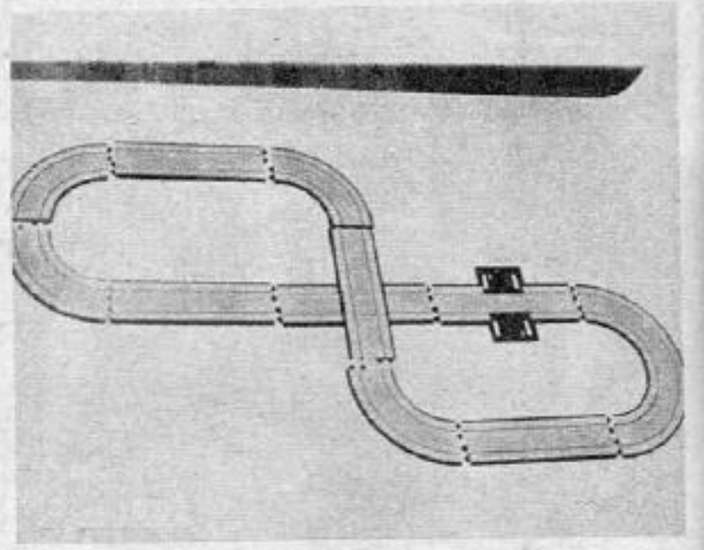
Jacky es ya uno de los pilotos más veloces de la actualidad. Su manejo en Sport Prototipos parece haber llegado a un grado de pulimento superior al que logró en monoplazas. Se siente identificado con el Ford GT-40 y lamenta que sea ya una máquina destinada a museo, a pesar de su última hazaña en Le Mans. Siempre tiende a viajar en el mejor puesto posible y su entusiasmo de principiante lo ha llevado a cometer algunos errores, que en algunos casos le costaron carreras y en otros casi le cuestan la vida. Pero sigue siendo un rival de temer en cualquier categoría, y cuanto más se asienta su personalidad agresiva, más alto llegan sus resultados. Para el público es garantía permanente de espectáculo, porque no hay tribuna que, aunque reconozca las bondades de la fineza y la sensibilidad de los más pulidos, no guste del manejo audaz, violento, del que se juega el alma en cada curva. Por ejemplo, en Zandvoort, Jacky andaba en los mismos tiempos de Stewart y Beltoise, y por momentos los superaba intentando achicar diferencias. Cuando llegaban a la horquilla de Hunze Rug, los dos Matra doblaban lentamente, asegurándose de no cometer errores que les costaran el puesto y los de más atrás no tenían nada que arriesgar pues estaban lejos y no tenían las Dunlop especiales de los autos celestes. Jacky era el único que tenía alguna chance de salir bien clasificado, aunque llovía torrencialmente y él usaba Firestone de pista seca en su Ferrari. Cada vez que llegaba a Hunze Rug la gente se levantaba de sus asientos para verlo derrapar a todo lo largo de la horquilla en un peligroso equilibrio entre el record de vuelta y la gran piña. Sin un error consiguió el tercer puesto.

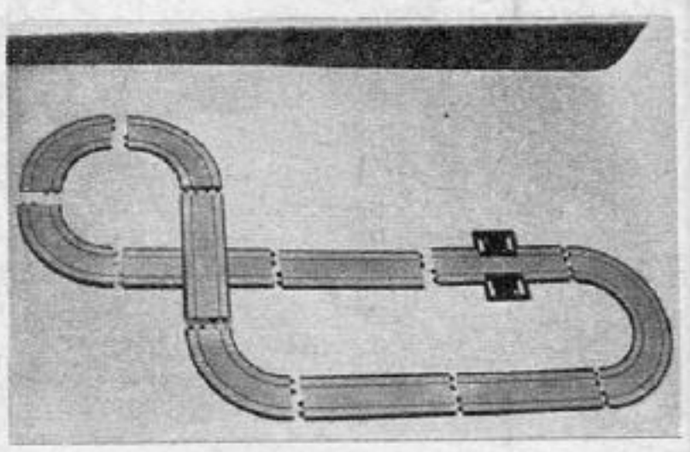
Ahora, sus actividades se reparten entre Brabham para Fórmula Uno y Mirage para Sport Prototipos. En este último caso se hace muy difícil hacer pronósticos, no por sus condiciones, ya que lo hecho en Le Mans es más que demostrativo, sino porque el nuevo Mirage con motor BRM 3 litros no camina lo que debería para —aunque sea— arrimarse a los Porsche. Ahora, John Wyer piensa en la posibilidad de intentar con el Cosworth de F-1 en reemplazo del inoperante artefacto de la Owen. Pero en Fórmula Uno se puede esperar que Jacky se apunte algunos porotos, puesto que el chasis Brabham ha sido puesto a la moda y con el nuevo motor Cosworth en reemplazo del Repco parece haberse anotado nuevamente en la lista de los candidatos a ganar en cualquier momento. Claro que en el equipo de Brabham el patrón cuenta con las mejores armas; pero eso lo sabe Jacky mejor que nosotros, y seguramente ya sabrá lo que tiene que hacer. Hasta es posible que esa sumisión a las órdenes de un jefe de equipo le sean útiles para calmar un poco sus ímpetus de juventud. Las condiciones le sobran como para llegar más alto, y eso que muchos consagrados no han llegado nunca en su primer año de Fórmula Uno o SP a lo que llegó él.

Tal parece, que los que dijeron de Jacky Ickx que no podía llegar nunca a nada en ninguna actividad, van a tener que pensar seriamente en tragarse sus propias palabras o coserse la boca...



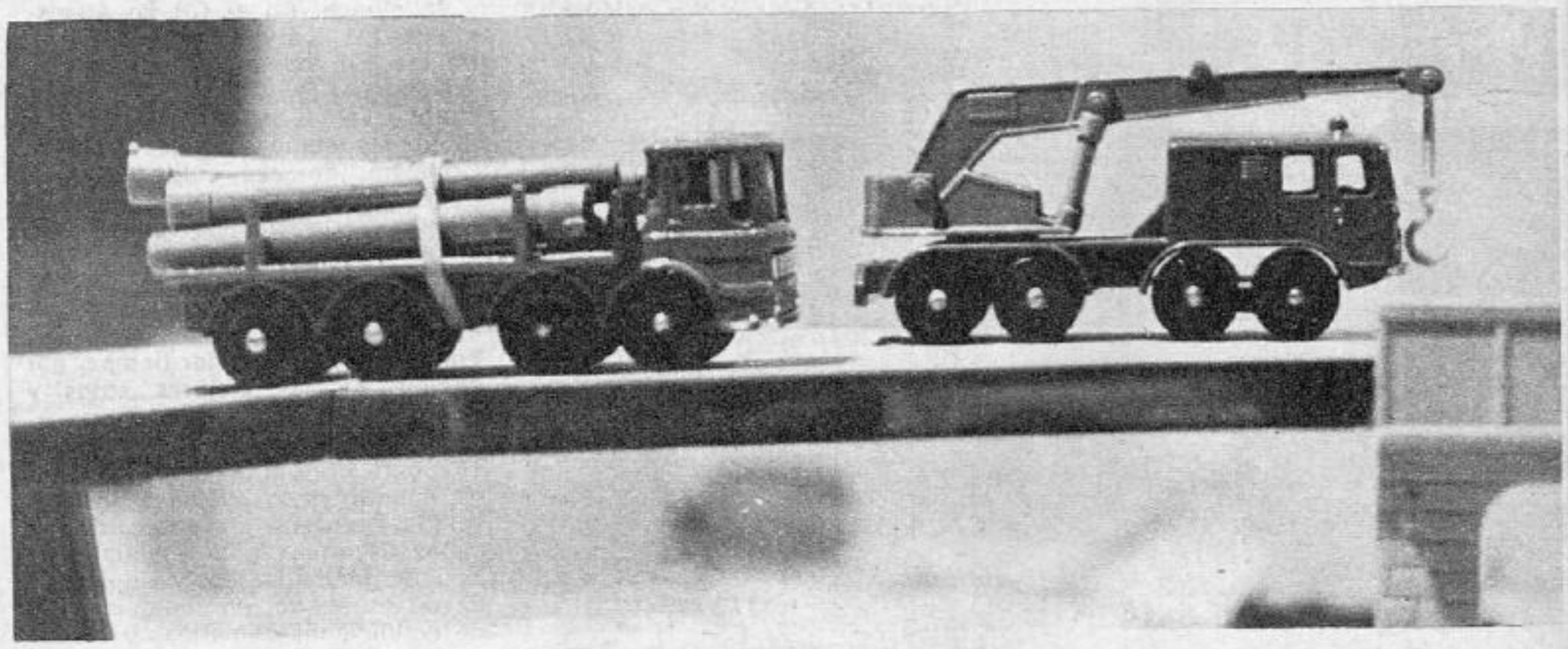






EL JUGUETE DEL AÑO

La firma inglesa Matchbox, conocida por sus autos a escala y los trenes eléctricos, ha lanzado al mercado una pista para modelos a escala sin motor. En Europa ha sido declarada el juguete del año



Era fantástico. El Leyland de doble eje delantero, cargado hasta el tope con caños de acero enormes, se rozó en la bajada del puente con un camión-grúa de ocho ruedas y los dos cayeron por el barranco. En esa misma curva siempre se me atraviesa el Mustang si no me acuerdo de tocar apenas el freno a la altura del último pilar. Para que a Ud. no le pase lo mismo, le aconsejo tomarle la mano de a poco a su pista Matchbox aunque su hijo le gane las primeras carreras. En esta pista, lo mismo que en la realidad, cuesta mucho abandonar un vicio de conducción y por lo tanto conviene hacer las cosas bien de entrada."

La pista Matchbox, que fue declarada el "Juguete del Año" en Europa y que recién llega a nuestro país, se presenta en dos versiones: la más chica es un óvalo y la grande incluye un puente y permite armar tres círculos distintos. Los precios son realmente bajos para un juguete de este calibre: diez y quince mil pesos, respectivamente.

Si ya se la fue a comprar y por las dudas que no sepa inglés, ni francés, ni alemán, le daremos algunas indicaciones para armarla sin romper nada (aunque es difícil hacerlo, pues el plástico es a pruebas de bobos: muy fuerte).

1º) Saque con cuidado el celofán que recubre la caja y déselo a su señora para que envuelva algún regalito. A lo mejor con este gesto desinteresado consigue que se le pase la mufa que se agarró cuando lo vio aparecer con el paquete (¿o no?)

2º) Los tramos se encajan muy fácilmente a presión y sin necesidad de ninguna conexión especial. El sector de los motores debe quedar en una parte plana del trazado y por lo tanto conviene comenzar por éste, colocando las otras secciones hasta completar la pista.

3º) Arme el soporte del puente encastrando a presión las cuatro partes correspondientes y colóquelo levantando la pista con cuidado. Luego coloque los dos pilares aproximadamente en la mitad del tramo siguiente al que queda elevado.

4º) Pase los resortes suavemente por cada una de las ranuras. Esta es la parte más delicada del armado, pues aunque los resortes son bastante resistentes, si se los fuerza se pueden estirar o doblar, inutilizándose.

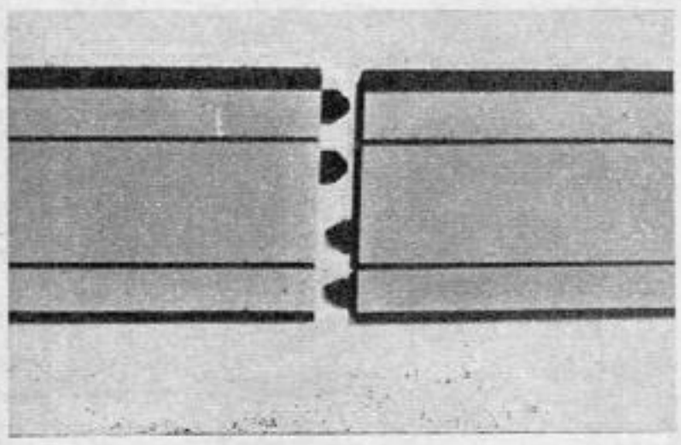
5º) Una vez pasados enganche las puntas con el clip que traen y coloque las casillas de los motores. ¡Ojo! Conviene hacer correr un poco los resortes antes de colocar las casillas para que no quede la unión en el sector donde va a calzar la rueda dentada. ¿Cómo qué rueda dentada? La que está debajo de la casilla.

Explicación (para los que no tienen una pista Matchbox a mano): A cada lado de la pista se encuentra una casilla que aloja un motorcito, el cual por un juego de engranajes arrastra un resorte de acero por dentro de una canaleta que recorre la pista.

A los autitos Matchbox comu-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Este es el trazado más trabado de la pista Matchbox. Las cuatro rectas tienen la misma longitud.

Trazado intermedio. Es el más simétrico y por lo tanto, para nuestro gusto, el más aburrido.

El recorrido más rápido, con rectas largas y buenas curvas.

El encastre de los tramos es muy sencillo. ¡Atención! No los fuerce.

Realmente se trata de un juguete resistente y aguanta hasta que su chico lo toque de vez en cuando.

Lo único irreal de esta foto es que el Mercedes 220 vaya a pasar por adentro al Volvo P1800.

¡Flor de trenzada! Si al Leyland no se le cae ningún caño seguro que termina primero.

nes se les pega un postecito plástico en la parte de abajo y, de esta manera, al deslizarse el resorte por la ranura correspondiente, lleva al autito a mayor o menor velocidad, de acuerdo a la presión que se ejerza sobre el pulsador.

Lo único criticable de este equipo es el sistema de pegado de los postecitos debajo de los autos. Se proveen unas tiras autoadhesivas, pero que no pegan nada. Después de varias pruebas descubrimos que lo mejor es usar tela adhesiva del tamaño adecuado y con una perforación en el centro.

Bueno, vaya a jugar con su pistita que nosotros tenemos que probar cuál es la posición ideal para el postecito de arrastre en el Lotus F-1.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

AMPLIO STOCK EN PARTES PARA CARROCERIAS Y ADEMAS UN SERVICIO MUY RAPIDO DE ENTREGA

• COCHES • PICK-UP • CAMIONES



CAPOT • PUERTAS • PANELES DE PUERTAS • GUARDABARROS
PARAGOLPES • REJILLAS DE RADIADOR • FAROS
RADIOS • CERRAJERIA • MOLDURAS
PIEZAS ORIGINALES LEGITIMAS - PRECIOS MUY ESPECIALES
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

DISTRIBUIDORA ALBERDI
JUAN B. ALBERDI 7243 - Bs. As. - T. E. 68-5247

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

Para su automotor compre Ud. lo mejor





LO MAS NUEVO EN LA ARGENTINA!...
NUEVAS LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
Fabrica y distribuye: CASA DAVID S. A.
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

RASTROJERO DIESEL
0 KM. - USADOS
TODOS LOS MODELOS
AMPLIA FINANCIACION
LINEA COMPLETA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
CONCESIONARIO OFICIAL
SUAREZ ASIN AUTOMOTORES
Av. CORDOBA 5165
Tel. 773-0361

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Palancas al piso • Volante F. 1 • Instrumental Jaeger - BRD - Orlan Rober • Faros Carello y Hella • Llantas de Magnesio • Cascos de Competición • Butacas Especiales.



ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.
Paraná 734 - Cap. - Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.



REPUESTOS - ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
PARTES DE CARROCERIAS
NUEVA DIRECCION
MONROE 2691

PARA SU RENAULT 4!..
AUTO RADIO BLACVOZ



MODELO GUANTERA
¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!
ES UN PRODUCTO MOTORVOX
VIEYTES 1433 - CAP. FED. - T. E. 21-6878/2932

BUJES FREMO DE BRONCE FOSFOROSO
¡EXACTAMENTE A MEDIDA!



A PRUEBA DE USO Y ABUSO EN LA FRICCION SE FABRICAN A MEDIDA SUPER MEDIDA Y BUJES ESPECIALES.

PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.



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

CITROEN



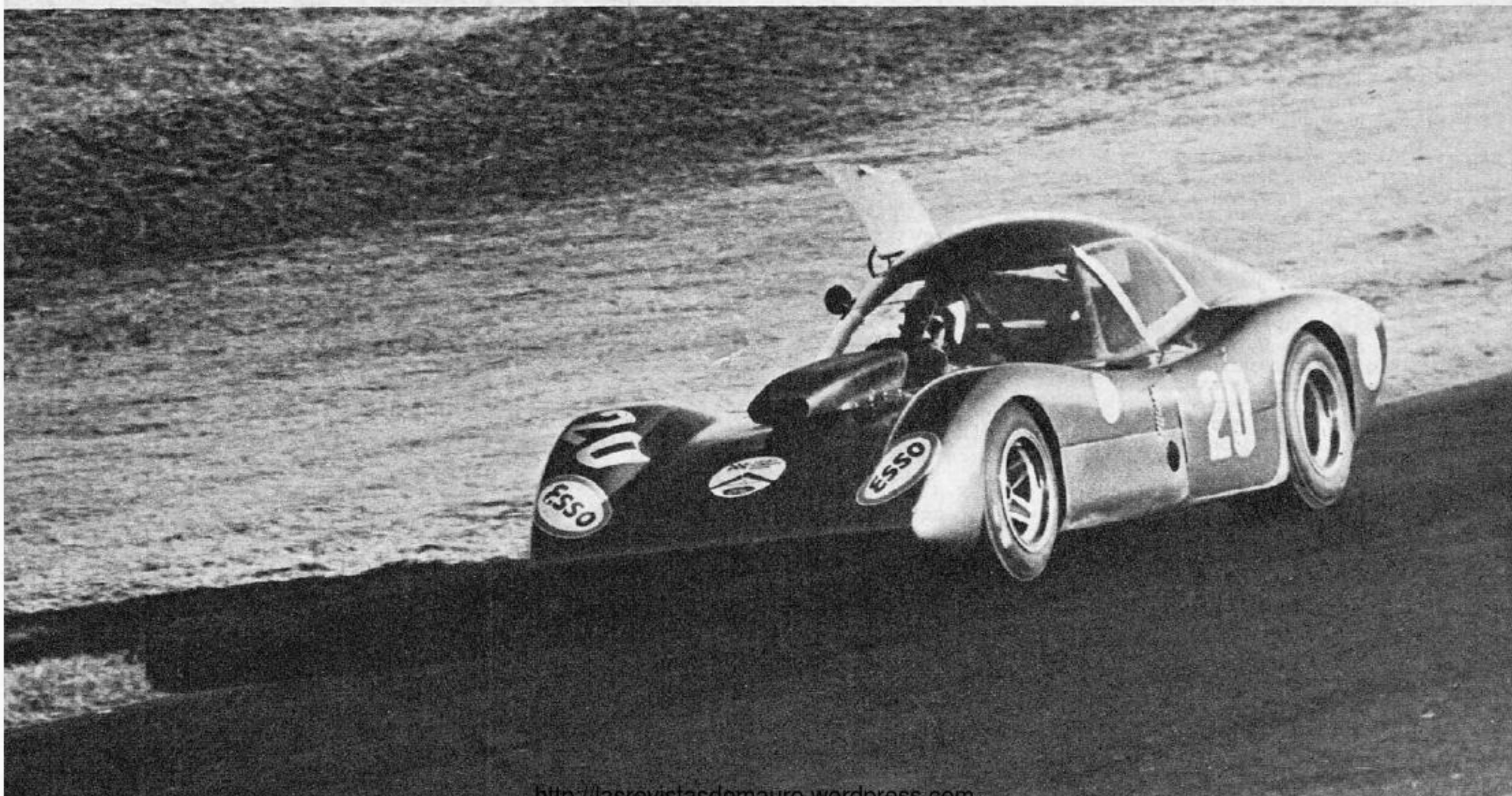
STUDEBAKER
REPUESTOS LEGITIMOS
CONCESIONARIA OFICIAL
CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.
MARCELO T. DE ALVEAR 399
ex CHARCAS - Tel. 32-9179 - Bs. As.

EL ABSU
CONFL
PRONE
CAD

IN·CRE·I·BLE



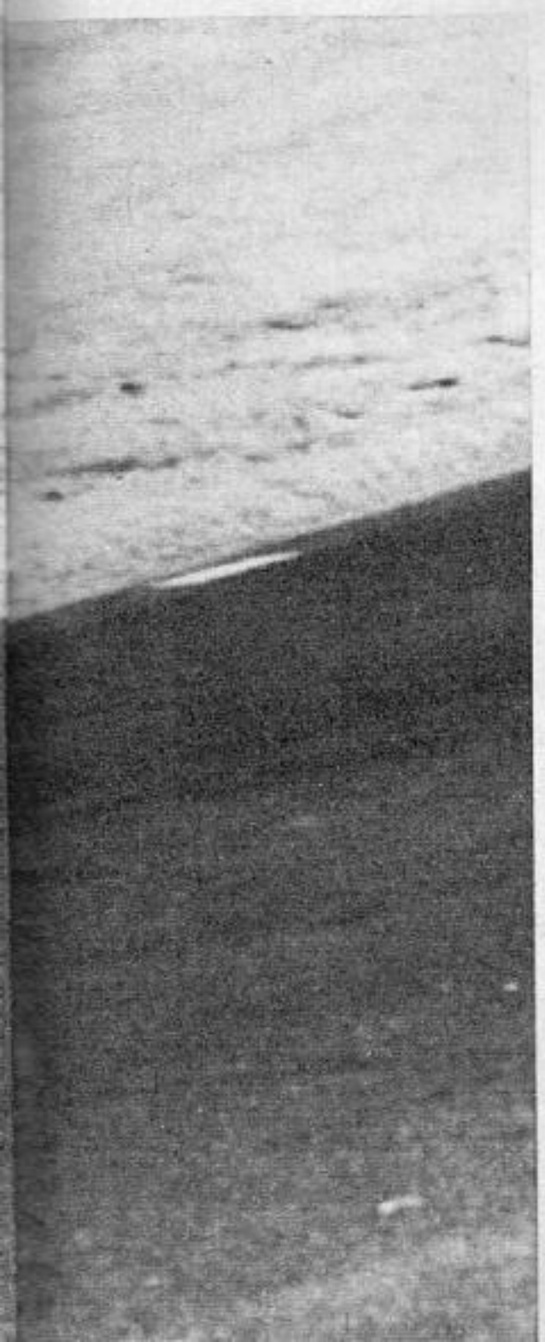
"En todos lados los jueces dictaminan y los reos acatan..." (Ing. Bianchi).
"Los autos están en reglamento por las razones que puedo detallar..." (Pronello).
Bases del actual problema



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RDO ICTO LLO AD

Por GERMAN R SOPEÑA



¿Los inteligentes deberán pagar tributo a su inteligencia? ¿O acaso el privilegio de una mentalidad más clara usada en provecho propio debe ser tomado como un símbolo de avivada ilegal que tiene que ser castigada? Cruel dilema que plantea la situación creada entre Pronello y la comisión técnica de la CADAD y que lejos de arreglarse conversando entre personas lógicas ha derivado en una pendiente cada vez más abrupta y que tuvo su punto culminante cuando Pronello desistió de correr con su Halcón en la postergada carrera de TC y denunció la legalidad de todas las Liebres que corrían en esa carrera estimando que la misma cuestión reglamentaria que se le discute al Halcón dejaría fuera de la ley a las Liebres. Denuncia que a su vez fue apoyada por los mismos corredores de esos autos, muchos de los cuales instaron a Pronello a tomar esa medida. Incluso Monguzzi, que corría el Torino de Tarducci construido por Paniza, a instancia de éstos le pidió a Pronello que denunciara también ese auto por cuanto había sido construido tomando las mismas libertades reglamentarias aprovechadas por Pronello en su Halcón.

Después la carrera no se corrió (¿alguien sabe realmente por qué?) y la situación quedó en el aire. Hasta explotar por algún lado. Absurda realidad producto de una serie de pasos previos que detallaremos inmediatamente.

ANTECEDENTES

Hace ya dos meses, Pronello presentó por primera vez los Huayras (atención: estamos hablando, por ahora, de la categoría SP) en una carrera realizada en el autódromo O. Cabalén. Era allí comisario deportivo el ingeniero Antonio Bianchi, miembro de la comisión técnica de CADAD, docente y en su momento columnista técnico en el diario "La Razón". Al revisar el auto, Bianchi observó una serie de puntos que de acuerdo con la norma preestablecida debían ser subsanados para la próxima carrera en que se presentasen los autos. Estos detalles eran: el cubrevolante, las manijas de puertas, las ventanas y un par de cosas más que el ingeniero Bianchi no recordaba exactamente en el momento de ser consultado por nosotros. No tenían tampoco la misma importancia de los anteriores y, sobre todo, del primero citado. Detengámonos en él.

El reglamento actual de SP —fabricado por una comisión asesora de la cual el mismo Pronello formó parte—, que no es la maravilla, pide un **cubrevolante adecuado.** Nada más. De aquí parte el problema. Los Huayra tenían un cubrevolante de plástico. El ingeniero Bianchi consideró que no era adecuado e indicó que debería poseer un cubrevolante de metal de por lo menos 3 mm. Repitamos, entonces, las opiniones de las partes. Ingeniero Bianchi: "No es Pronello el que debe determinar qué es lo adecuado. Si tiene la duda debe consultar y la comisión técnica lo asesorará. Aparte, cuando me agaché a ver el auto en Córdoba, me encontré con que estaba todo carenado; así que fíjese la mala fe de Pronello y hasta qué punto yo lo tomé en forma benevolente". Pronello: "Si el reglamento no especifica ni el material ni la forma ni el grosor de la pieza, creo que el constructor puede hacerla como lo considere más seguro. Aparte que no hay una decisión internacional tomada al respecto, y aclarando que yo lo hice de plástico según las normas con las cuales trabajamos en IKA Renault cuando blindamos una serie de autos presidenciales. Trabajo que se hizo todo en plástico". Cabe agregar que el ingeniero Bianchi nos cedió un trabajo traducido por él y en el cual se detallan una serie de experiencias con cubrevolantes de acero y aluminio utilizados en EE. UU. por la NHRA (National Hot Rod Association).

Bien. Todo eso está muy bien. **Pero si el reglamento no pide un determinado cubrevolante** el ingeniero Bianchi no es nadie para determinarlo por su cuenta. Además, afirma Pronello que le quisieron hacer firmar un papel por el cual se comprometía a presentar sus autos en la próxima carrera con los cubrevolantes pedidos. "Por supuesto que no lo firmé —expresa Pronello—, y en Rafaela puse los cubrevolantes pedidos por la gente de Ford, ya que si por mí fuera pongo los autos en la línea de largada y cuando falta un minuto me presento al comisario con los fierros en la mano y le digo: «Aquí están los cubrevolantes. Mis coches no los llevan porque el reglamento no los pide». Y si los llegan a sacar en ese momento de la pista, veremos qué pasa con el público."

Veamos los otros temas. Las ventanillas del Huayra se levantan. El reglamento sólo dice que deben ser desplazables en por lo menos la mitad de su tamaño. Bianchi entiende que desplazable significa en el mismo plano de la ventana. Y dice que en el Huayra no se desplazan sino que rotan. Ahora bien: el exacto sentido de la palabra desplazar puede ser entendido de diversas maneras, pero no estando explícito no se puede determinar cómo debe ser la ventanilla.

Con el cierre de las puertas se llega al límite del absurdo. El reglamento **nada dice de las manijas,** pero Bianchi sostiene que tiene que haber cierre externo para casos de accidente y un cerrojo interno. (Imposible entender cómo se puede abrir una puerta desde afuera por más manija que haya si hay un cerrojo interno.) Además, el Huayra tiene un sistema de cierre verdaderamente extraordinario, pero el ingeniero Bianchi cree que por no ser convencional u ortodoxo sería difícil de abrir por cualquiera otra persona en caso de accidente. ¿¿¿???

Eso es todo lo de Córdoba. Luego habría más.

LA SEMANA PASADA

Pronello llegó con su Halcón (categoría TC) a Buenos Aires para correr en TC. El auto ya había corrido en SP pero no había sido revisado como TC. Llegó al autódromo, lo bajaron del camión y lo metieron en el box. De todas maneras ya había sido visto y existía desde Rafaela el precedente del chasis Bronco usado por Pronello como base.

Ese lunes por la noche se reunió la comisión técnica en el ACA y a ella asistió Pronello llevado por la buena voluntad del mayor Benvenuto. Ni bien entró se le advirtió a Pronello que la decisión que impugnaba al Halcón era irrevocable e inapelable. La inmediata respuesta de Pronello fue: "Entonces no pierdo más el tiempo aquí".

Allí intervino entonces el Dr. Olguín —circunstancial presidente de CADAD— quien señaló lo injusto de la arbitrariedad con que se trabajaba. Desde ese momento en adelante Olguín analizó cada cuestión, y como es lógico, refutó muchas de las afirmaciones de la comisión técnica, con lo cual no se ganó por cierto la simpatía de los integrantes de dicha comisión.

El ingeniero Bianchi, en un momento verdaderamente desacertado, tuvo una frase deplorable al afirmar: "al fin y al cabo, en todos lados del mundo, los jueces dictaminan y los reos acatan". Justamente decírselo a Pronello, que tiene mucha dificultad en enfrentarse con ellos frente a frente. El asunto es que se leyeron estrictamente aquellos párrafos del reglamento que provocaron las malas interpretaciones y el Dr. Olguín, textualmente, dijo: "Ustedes (por la comisión técnica) parten de un error de concepto, y es que no son dueños de la perfección. Aparte, evidentemente, leen mal el reglamento".

Los argumentos de la comisión técnica fueron a veces tristes como esta frase de Bianchi: "Es que si Pronello hiciera autos ortodoxos..." A la increíble frase la respuesta de Pronello fue: "Pretendemos construir autos de carrera, no carruajes de carrera". Y hay otra frase lamentable: "No puede ser que Pronello construya autos con tolerancias de 3 mm para cada límite reglamentario". Lo peor del caso es que al escuchar eso uno advierte inmediatamente que hay gente que habla otro idioma y con la cual es imposible entenderse por más buena voluntad que tengan.

Pronello tiene en el Halcón un chasis que con el Bronco sólo tiene en común la sección central del larguero. Pero... el reglamento le permite reforzar y/o modificar las partes del chasis afectadas a los soportes de suspensión o de motor. Con lo cual le permite reformar los extremos. Como aparte el chasis se puede acortar o alargar para la medida de 2,60 m entre ejes, resulta que un chasis cualquiera puede ser modificado hasta quedar irreconocible. Y el reglamento **no** pide que el chasis deba reconocerse como el original a la vista externa. Argumento que se manejó en la mentada reunión y que sólo sirve para demostrar el poco sentido común de mucha gente. Pronello es un tipo hábil que aprovecha al máximo las posibilidades que se le ofrecen. El que piense que eso está mal está equivocado, porque, buen o mal tipo, Pronello trabaja con las mismas armas que tienen los demás.

Hay en la comisión técnica, o por lo menos con quienes hablamos, un inexplicable problema de no poder entenderse con la gente. Desde ya no se entienden con Pronello. Tampoco lo consiguieron con nosotros. Todos los argumentos que nos expusieron no lograron demostrarnos que ellos tengan razón, sino al contrario. ¿Un problema de criterio, de sentido común, de inteligencia, de qué? Nos gustaría saberlo. Lógicamente, nadie de la comisión técnica de CADAD estará de acuerdo con todo lo escrito más arriba. Les ratificamos entonces aquí lo que le expresamos personalmente al ingeniero Bianchi.

Pueden usar estas mismas páginas la semana que viene para refutar lo que crean conveniente y para que no pueda nadie decir que uno se aprovecha del poder de escribir y de la facultad de poseer una columna. Podemos estar equivocados, pero le damos la razón a Pronello. Punto.

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

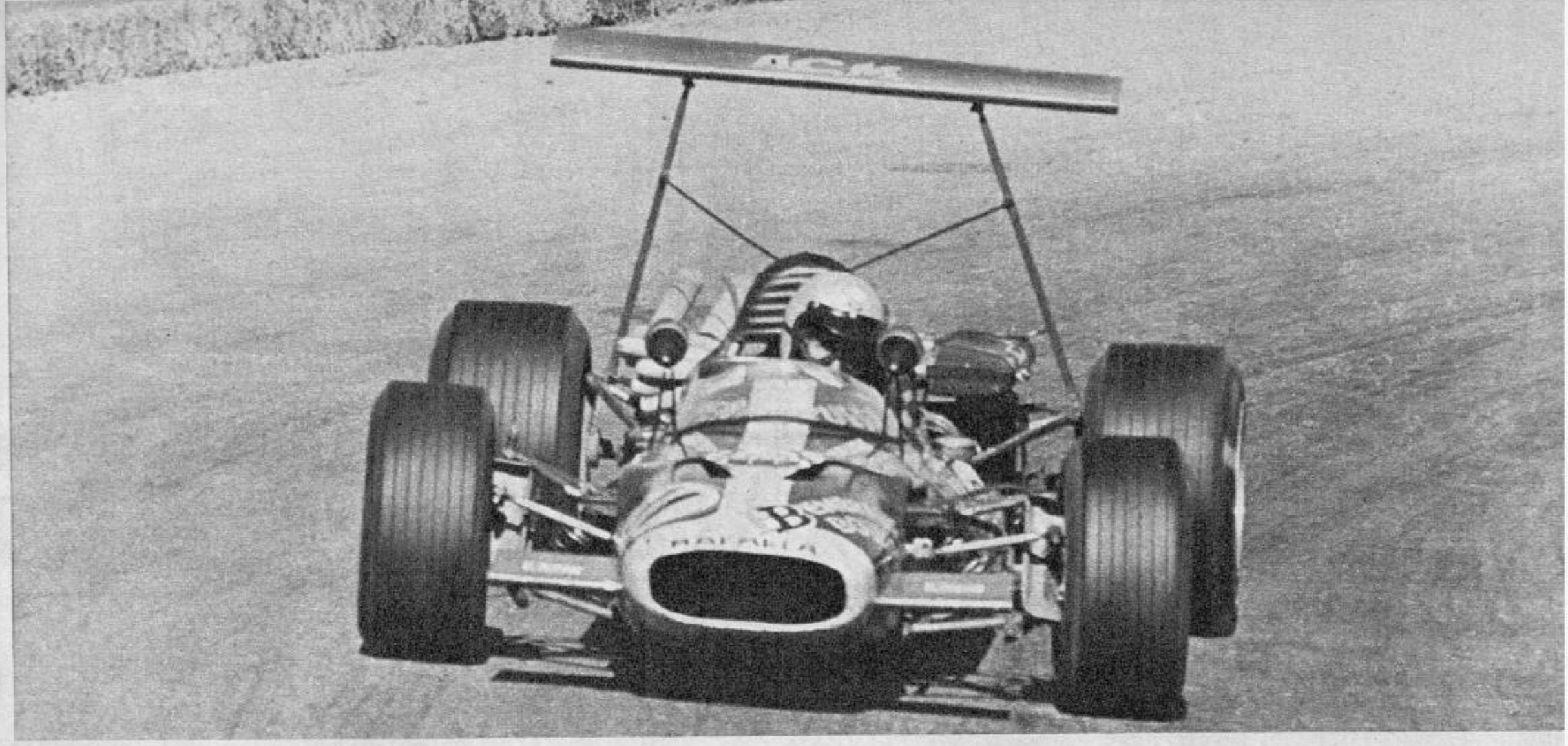
Sí; desde el extremo de su famoso filtro hasta el otro extremo, hay mucho más que solamente 100 milímetros. Lo primero, su filtro, blanco y eficaz. En su longitud, el mismo inconfundible sabor de los suaves y excelentes tabacos que han hecho famoso a L&M. Pruébelos hoy en su paquete dorado. Los más distinguidos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

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



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TERNENGO: CON PRONELLO Y FORD

Jorge Ternengo es el nuevo piloto de Ford. Conducirá Halcones y un MA F1, con forma de cuña, que Pronello construirá en Villa María

Hace cosa de dos meses, más o menos, Jorge Ternengo, que no estaba en una época de vacas gordas precisamente, se dio una vuelta por el taller de Heriberto Pronello. Tanto como para ir viendo si había alguna posibilidad de manejar un fierro hecho o por hacer. Más suerte no pudo haber tenido, cuando Pronello recibió las proposiciones de Ternengo, decidió apurar la construcción del primer Halcón para que el "Nene" lo condujera en Rafaela.

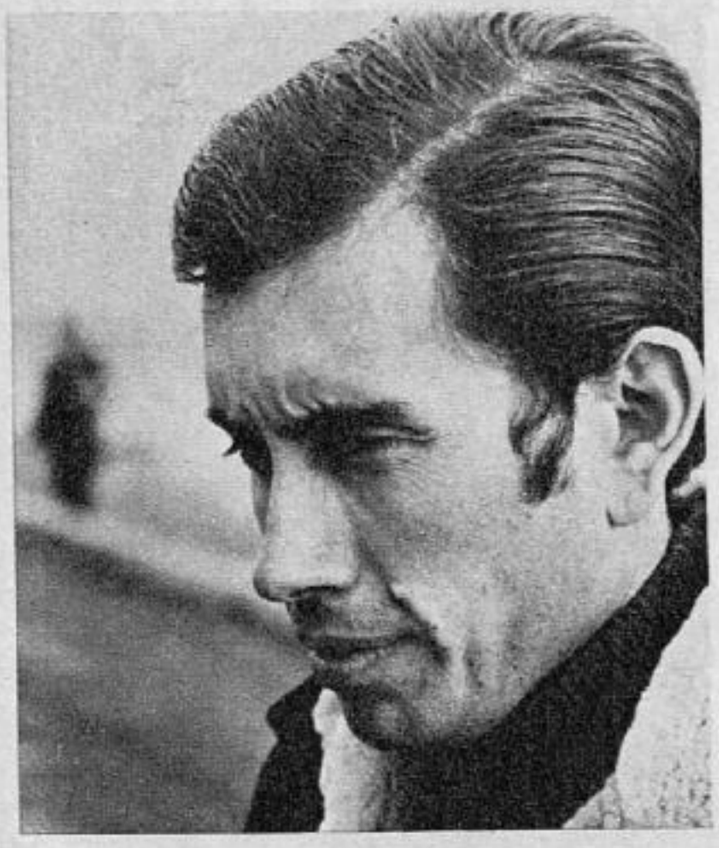
Tiempo después las relaciones seguían mejorando y Pronello decidió otra cosa aún mejor para Ternengo: que sea el representante de su equipo en MA F-1, su carta en las 500 Millas de Rafaela, carrera de gran importancia para la maniobra publicitario-deportiva de Ford. Para eso, el Bravi F-1 de la Peña Rueda, el mismo con el cual triunfó el "Nene" Ternengo en Mendoza, ya está bajo el mismo techo de Villa María que alberga a los Huayra. A partir del Bravi y usando muchas piezas del mismo, Pronello construirá un monoplaza con forma de cuña, que —en principio— estaría terminado antes de las 500 Millas de Rafaela, tratándolo de experimentar en carrera, antes de que se dispute Rafaela.

Pronello tiene definidas intenciones para con Ternengo: Campeón de MA F-1. Por eso le interesa tanto Rafaela (además de la importancia que tiene como carrera tradicional y conocida por todos), que otorga triple puntaje, lo que agregado a los puntos que ya tiene por el triunfo mendocino y algunas otras monedas, lo sindicarán a Ternengo como un postulante muy serio para el Campeonato.

1969, para Ternengo, será quizá su mejor año.

J. P. B.

El Bravi F-1 será muy reformado; a partir de él se construirá un cuña que albergará un F-100 de la Comisión ... Rafaela los espera ...



Jorge Ternengo con Ford y en F-1 especialmente. Evidentemente se juega una buena carta Pronello para ganar las 500 Millas.

PLATINOS BUFFALO

ENCENDIDO BUFFALO

LOS PLATINOS DE LOS 0 Km.

PRODUCE

BUFFALO S.A.I.C.

DISTRIBUYE

BRENTFORD S.A.C.I.

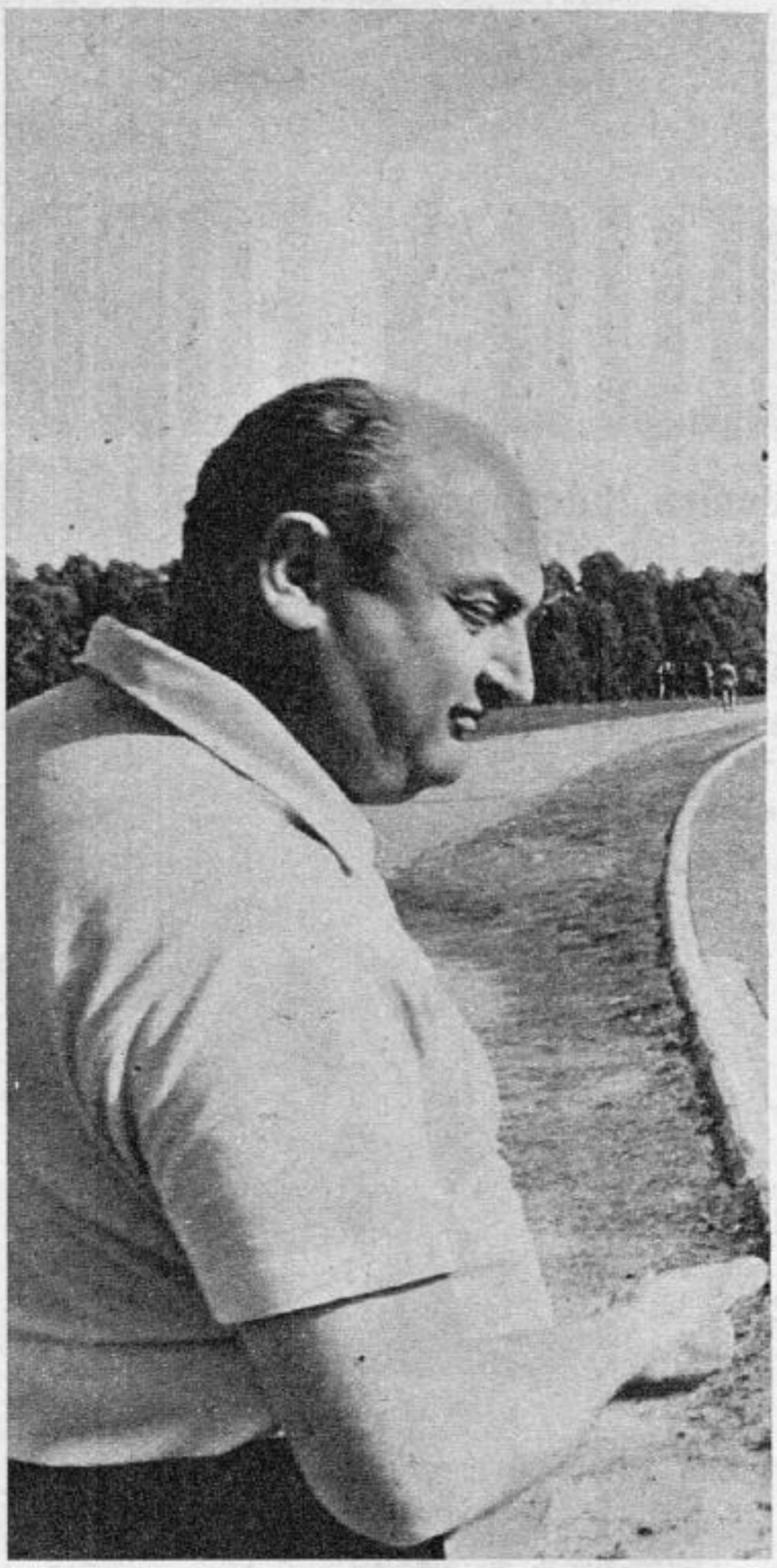
Catamarca 177 Cap. Fed.

Tel. 93 - 3376

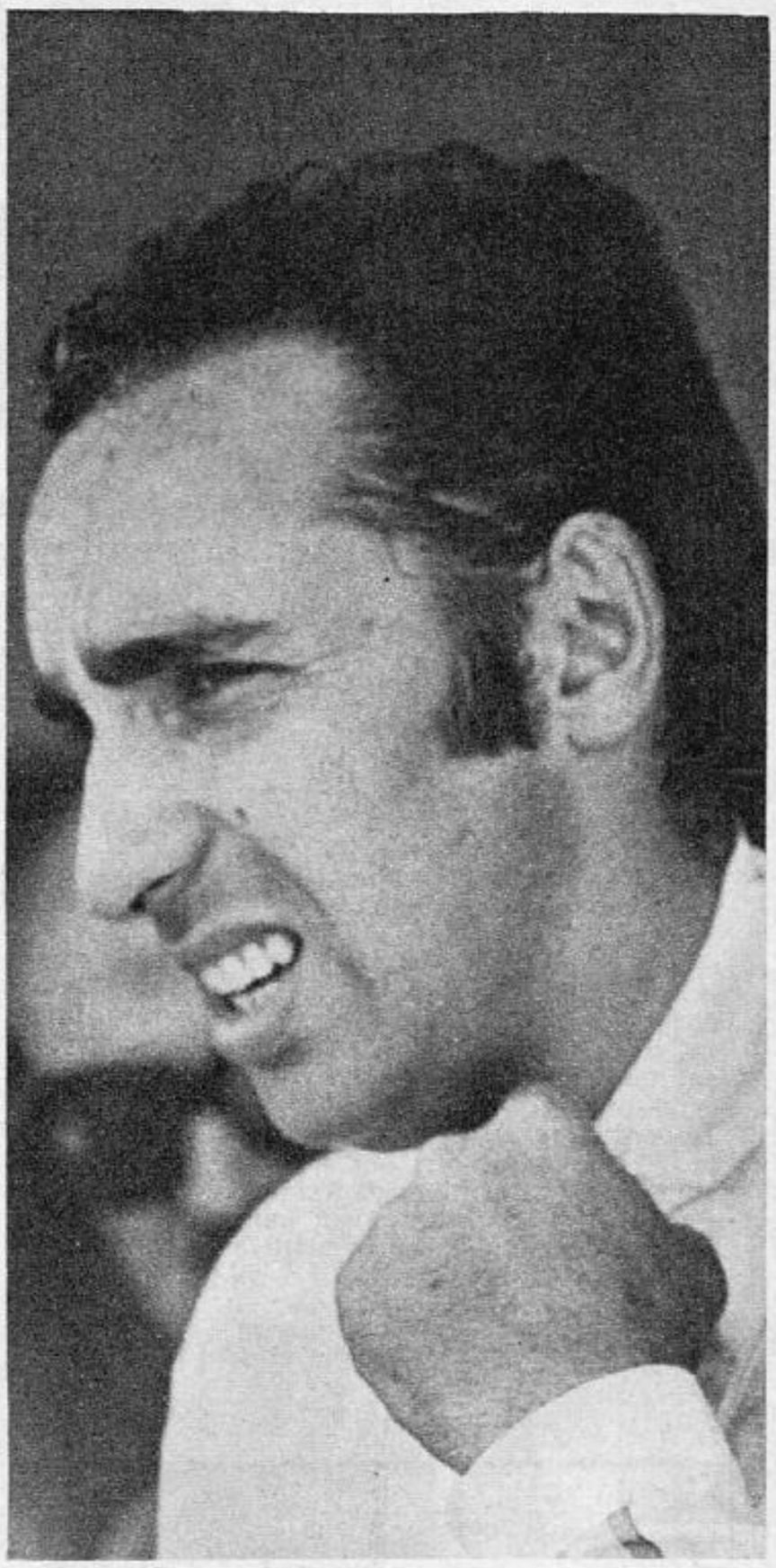
BUFFALO PLATINOS

ENCENDIDO BUFFALO

OTRA VEZ SEPARADOS



Froilán González y Jorge Cupeiro se han desvinculado otra vez. El Chevitú ha dejado de ser propiedad de Cupeiro Competición y pasó, en préstamo, a la CDC de Chevrolet



Froilán González y Cupeiro: ¿desvinculación de carácter amistoso? —Sí.

Otras de las grandes novedades que hubo últimamente fue la desvinculación entre Jorge Cupeiro y Froilán González, los cuales se encargaron de afirmar frente a los medios masivos de comunicación, que fue de tipo amistoso, tanto como para evitar que todo el mundo comenzase a hacer suposiciones. Pero igual se hicieron. Como la siguiente: "... **el asunto fue así: yo te voy a batir la precisa. Cupeiro, últimamente, rompió varios motores; no daban con la tecla de lo que era ¿sabías? Entonces, Froilán no se quiso hacer cargo de esos gastos, y hubo un intercambio de palabras y se separaron, pero más o menos amistosamente; como ellos mismo lo dijeron ..., el problema fue de guita".**

Este señor estaba errado de medio a medio. No había sido así ni de ninguna forma que le parezca. Fundamentalmente porque ni Cupeiro ni Froilán tienen que pagar los motores, que son propiedad de la CDC Chevrolet que paga el desarrollo y manufactura de los mismos. Y a los pilotos no les cobra un peso en ese sentido.

La separación fue por una simple razón. Cupeiro no podía atender más autos de los que tenía. Le resultaba algo caro y tenía que vender alguno de ellos. Consideró que convenía hacerlo con el Chevitrés y fue a proponérselo a Froilán. Este último no quiso deshacerse del auto que tantas satisfacciones le está dando y rechazó la propuesta. Entonces Froilán volvió a ser dueño y señor del Chevitú y a su vez decidió prestárselo a la Comisión de Concesionarios Chevrolet para que experimente todo lo que sea necesario. Dentro de todos estos tejes y manejes se veía enredado también Marincovich, piloto estable del auto y que actualmente, como el Chevitú, recaló en la CDC

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Utilitarios Ika-Renault
VER-SA-TI-LI-DAD

RELATOR

1 y 2 - PICK-UP JEEP Y JEEP
Dos modelos diferentes, pero ambos muy resistentes. Capaces de realizar cualquier trabajo, cargar, arrastrar, vadear, trepar sin afectarlos los distintos climas y las condiciones del terreno.
Son capaces de pasar por donde ningún otro puede hacerlo.
Motor de 76,6 HP a 3.600 r.p.m.; 2.480 c.c. de cilindrada y suspensión reforzada de gran capacidad de absorción. La Pick-up Jeep posee capacidad para 500 Kg. de carga, y 60 cm. de longitud más que su hermano. Ambos con doble tracción opcional.

3 - RENAULT 4 FURGONETA
Un vehículo fuerte, dúctil y versátil. De andar cómodo, alegre y ágil.
Dentro de su categoría es el que:

Carga más: transporta 300 Kg. (además del peso del chofer y acompañante).

Transporta más rápido: está equipado con el famoso motor Ventoux, de 4 cilindros en línea, 845 c.c. y 33 HP, que brinda rapidez en la ruta y agilidad en la ciudad.

Llega más seguro: seguridad para usted y para su carga. Por la potencia de su motor y por su suspensión suave, que se burla sin embargo del cabeceo, bandazos y balanceos.

4 - JEEP T-80
No existe otra pick-up en el país con tantas ventajas. Caja de velocidades ZF con cuatro marchas hacia adelante totalmente sincronizadas (la T-80 es la única Pick-up con caja de cuatro marchas). Palanca de cambios directa al piso. Poderoso motor Tornado OHC de 155 HP a 4.300 r.p.m. con árbol de levas a la cabeza y 3.770 c.c. de cilindrada. Doble tracción opcional, sistema de frenos asistido por servofreno, suspensión delantera independiente a barras de torsión y amortiguadores hidráulicos de acción directa y doble efecto; mayor despeje del suelo; amplia y cómoda caja de carga; moderno diseño; cabina muy confortable con visibilidad panorámica y mullidos asientos tapizados en telas vinílicas lavables; tablero de instrumentos de fácil lectura de controles. Por todo ello, la T-80 se convertirá en su potente "arma" de trabajo preparada para realizar la actuación que usted le exija, porque es capaz hasta de arar.

5 - JEEP ESTANCIERA
Tan resistente, económica y versátil, que no le afecta el estado de los caminos. Práctico utilitario que por tener asientos traseros rebatibles, convierte su interior en un espacio cómodo, amplio, ideal para todo tipo de carga. Tiene motor Tornado de 130 HP a 4.200 r.p.m.; 3.770 c.c. de cilindrada, doble tracción opcional, suspensión reforzada y gran despeje del suelo.

JEEP/RENAULT son productos

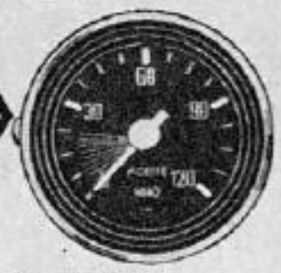
IKA RENAULT

RENAULT: Primera en toda Francia. Primera en producción y primera en exportación de automotores

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

NUEVO INSTRUMENTAL **ida**



AMPERIMETRO - MANOMETRO DE ACEITE
TEMPERATURA DE AGUA - TEMPERATURA DE ACEITE
VACUOMETRO - VOLTIMETRO - PRESION DE COMBUSTIBLE
INDICADOR DE COMBUSTIBLE.

LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTALES PARA EL AUTOMOTOR.

CASA **cadi** S. A. C. I. WARNES 1055 - BUENOS AIRES
T. E. 55-3832 y 54-8914

PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION - FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS



nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.

ACCESORIOS DEPORTIVOS



Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.

LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10. Tel. 58-9694. Bs. Aires

LIMPIA MANOS PROTECTOR



QUILFREN

Una caricia que limpia
PIDALO A:
GRAL. PAZ 1353
Tel. 791-7680
Vte. López
MaSeDa

FIATODO
TAMBIEN LE OFRECE TODAS LAS PARTES ORIGINALES DE CARROCERIAS LINEA COMPLETA



VENTAS POR MAYOR Y MENOR

SARMIENTO 3899
T. E. 87-1852/1992 · Buenos Aires
UNICA DIRECCION
NO TENEMOS SUCURSALES

PARA SU COCHE...
LA TECNICA MAS PERFECCIONADA EN RUEDAS
RUEDAS "F" de aleación
CIRCONIO TITANIO
CON LEGITIMO PERFIL PARA CUBIERTAS DE ALTA PERFOMANCE.
PERSONALICE SU COCHE.



¡UNICAS EN SUDAMERICA!

E. FLORES Y CIA.
FABRICA: T. E. 758-0583 - PCIA. BUENOS AIRES
OFICINAS Y VENTAS: ALVAREZ THOMAS 2833 - CAP. FED.

AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

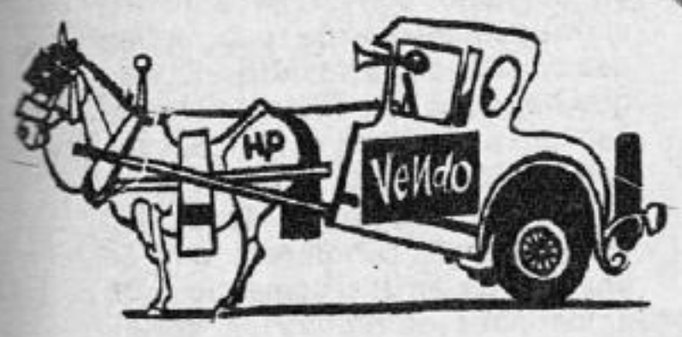
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

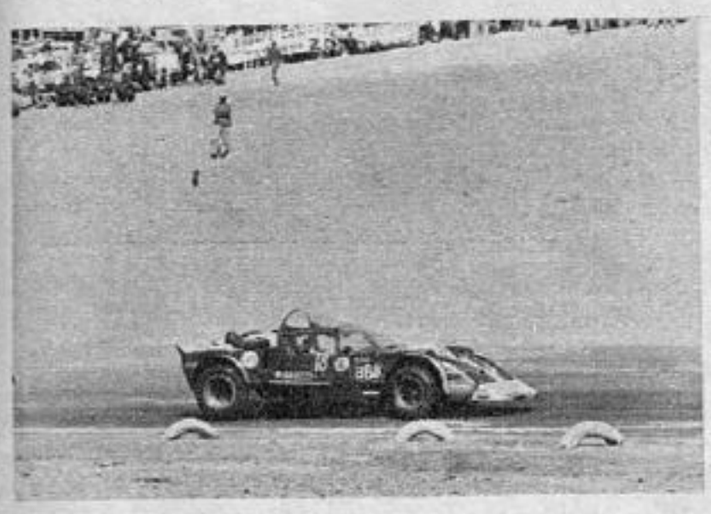
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con su correspondientes giros recibidos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

---

VENDO Torino 380 W 1968, 20.000 kilómetros reales, verde metalizado. Tratar: Tel. 31-8569, de 15 a 19.

MG SPIDER 1961 - rojo, pintura y motor 0 Km. San Blas 1661, 2do. piso, Dto. D. Ver de noche o sábado y domingo. Tratar: Orlando Stefani, Tel. 59-7172 y 32-7844.

JORGE TERNENGO vende su NUMA II C, categoría "sport prototipos" motor Tornado, completo, repuestos varios, go-



mas, listo para correr. Tratar: Peña Rueda Rafaela (Rafaela - Santa Fe), o en Bogotá 2791, 5º B, Capital Federal.

ESTA EN VENTA EL PEUGEOT AMARILLO DE OSVALDO LOPEZ, listo para largar, con la misma mecánica con que ganara en Concordia. Con el coche e incluido en el precio también se entregan numerosos repuestos, entre ellos dos diferenciales. Oportunidad para quien quiera correr ya, con un auto de punta. Ver en San Pedro 5487, Capital Federal.

TALLER MECANICO especializado Peugeot, Fiat, Volkswagen; ajuste y afinación de motores, cajas de velocidades, suspensiones, frenos, servicios completos, etcétera. Repuestos legítimos, chapa y pintura. Witte Hnos. Olazábal 1645, altura Libertador 6100, tel. 78-4618.

VENDO KARTING con motor Siambretta 125 cc., 4 cubiertas nuevas, dirección a piñón y cremallera, las 4 ruedas montadas sobre rulemanes, eje trasero y varillas cromadas, volante deportivo. Urgente. Precio total $ 40.000. Contado. Tratar: S Francisco Simonian, tel. 208-4663.

TRAMITES SOBRE AUTOMOTORES, todas las gestiones. Gestoría: Abdon-Nesci, C. Arenal 1866, tel. 772-7686 de 9 a 12 y de 17 a 20.

VENDO FIAT 1500/67. Berlina turismo Anexo "J", sin golpes, mecánica Balestrini, 2 (dos) motores completos, 7 cubiertas "Michelin" XAS, como nuevas; Isotorque; caja larga y radiador de aceite; repuestos varios. Tratar: Ricardo Gutiérrez 1544, OLIVOS. Tel. 791-7905.

PEUGEOT 404, 25.000 kilómetros reales. Encendido transistorizado, carburador Weber 2 bocas, llantas anchas cromadas. Michelin. Instrumental completo. Car-stereo, radio, antena eléctrica. Tel. 46-2296, únicamente de 15 a 18.

RENAULT 1093 completo, listo para largar, dos relaciones de diferencial, 6 Michelin 135 x 15, 11 llantas, freno a disco en las cuatro ruedas, tapa y árbol Antelo. Vendo a primera oferta o permuto. Tel. 42-7876.

DE CARLO 700/60. Muy bueno. Dueño vende. Tocadiscos, volante deportivo, llantas anchas, tacómetro, radio, cinturones de seguridad. Padilla 1280 - Capital.

TENGO QUE VENDERLO, aunque recién acabo de ponerlo a "0" de mecánica y chapa. La pintura —color marfil— está impecable, lo mismo que las cubiertas. Es el coche ideal para algún joven



o un coleccionista: Chrysler 1933, todo todo original. Pueden verlo en cualquier momento en San Ginés 110, San Fernando (a una cuadra del Canal San Fernando), o llamar por teléfono al 744-4426, preguntar por el señor Nevio (y apúrense porque se va a ir rápido...).

VENDO - LIQUIDO ¡¡URGENTE!! Dos butacas "Baufer" livianas $ 12.000. Dos carburadores "Yur" 30 mm y dos "Dell'Orto" 28 mm. Padilla 1280 - Capital.

VENDO RENAULT 1940, en perfecto estado, de fábrica, tapizado original, papeles al día, pintado en color gris topo. Unica mano. De particular a particular. Precio a convenir. Tratar: Guillermito, Mansilla 717, ITUZAINGO NORTE, F. Sarmiento. Tel. 624-0074.

AUTO PEUGEOT, FIAT u otra marca 1966 en adelante. ACEPTO como parte de pago o permuta por departamento en Capital Federal. Tratar: Montevideo 434, 7º 8, Tel. 46-8726.

VENDO conjuntos armados Filadelfia, para Peugeot y otras marcas. Piezas varias para la preparación de motores. Tratar: Viamonte 1604, tel. 40-9252.

CUPE FIAT 1500 Anexo "J", vendo o permuto por Torino 380 W. Tratar: Librería, en Paraná y Pacheco, OLIVOS.

PRESTAMOS SOBRE AUTOMOTORES. Hasta 36 meses, trasferencias, patentamientos en Capital Federal y provincia, con facilidades. Gallo 489, Capital. Tratar: tel. 87-4834.

VENDO CUPE FORD T-25, todo en orden. Gomas, tapizados, motor preparado por "Padovani". Tratar: Pepe Viniegra. Gral. Enrique Martínez 2360.

LIMITADA DEL 27, ex "Tortone", ex "Marquet". Listo para largar, carburadores "Weber", resortes Iskenderian, motor a nuevo, 2 tapas de cilindros, sin gomas. Costo $ 500.000. Tratar: Casa Protti, Triunvirato 5882, Capital.

COMPRO Citroën 11 ligero ó 2CV 61/62 totalmente con facilidades. Buen funcionamiento (fierros podridos ¡¡NO!!). Soy gran "gomia" de los muchachos de CORSA (periodista y... pobre). Llamar de 9 a 12 y de 15 a 18 a tel. 32-6010 al 29 (interno 325). Preguntar por MOLINA.

"LARRY" vende su TORINO ANEXO "J". Ganador ciento por ciento. Listo para largar. Tratar: Tel. 42-5969.



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.

CHALECOS SALVAVIDAS

Tipos y características de los chalecos salvavidas. Materiales y reserva de flotabilidad. Requisitos para su construcción. Normas extranjeras y reglamentación de la Prefectura Nacional Marítima

La mayoría de los que están en contacto con el agua tienen clara conciencia de que deben usar chalecos salvavidas, no porque haya una reglamentación que así lo establezca sino porque así lo requiere su propia seguridad. Sin embargo, no todos los elementos de salvamento que se encuentran en los comercios son aptos para enfrentar las condiciones a que pueden verse abocados. En nuestro país es la Prefectura Nacional Marítima, la que ha dictado las normas a las cuales deben ajustarse los salvavidas circulares y los chalecos salvavidas a fin de obtener su aprobación y con ella el despacho de elementos de la embarcación.

MATERIALES

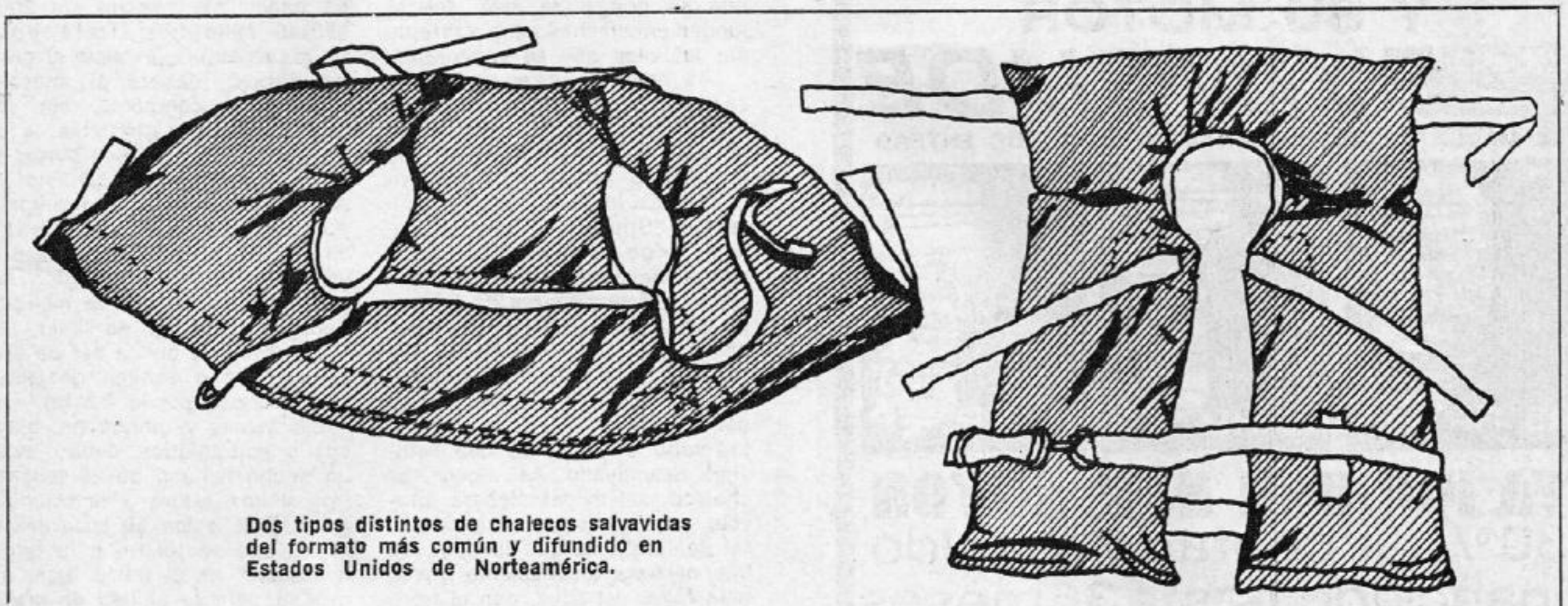
Los norteamericanos permiten la construcción de chalecos sal-

Los dos tipos de chaleco salvavidas: para adultos y para niños. Los diseños obedecen a criterios de funcionalidad y tienden no sólo a mantener flotando un cuerpo sino a hacerlo en la posición más segura.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

vavidas de cuatro materiales distintos: kapok, fibra de vidrio, espuma de polietileno y espuma de policloruro de vinilo. El kapok y la fibra de vidrio deben, para ser aceptados, ir cubiertos por una película de plástico y luego cubiertos con tela de algodón. En cuanto al color, es internacional el uso del anaranjado, aunque no haya nada escrito al respecto. La "Coast Guard", en Estados Unidos, exige pruebas de flotabilidad después de haber mantenido sumergido a los chalecos por períodos que son de 24 ó 48 horas según el caso. Este último período se aplica en los casos de kapok y fibra de vidrio, desde que la película de plástico que los cubre podría resentirse, con lo que el agua penetraría, reduciendo la flotabilidad de los chalecos. Por la misma razón se requiere para ellos una flotabilidad de 25 libras (algo más de 11 kilos) o de 16,5 libras (7,5 kilos) según se trate de modelos para adultos o para menores. Cuando la construcción se hace de espuma plástica dichos valores se reducen a 22 libras (10 kilos) y 11 libras (5 kilos) respectivamente.





Dos tipos distintos de chalecos salvavidas del formato más común y difundido en Estados Unidos de Norteamérica.

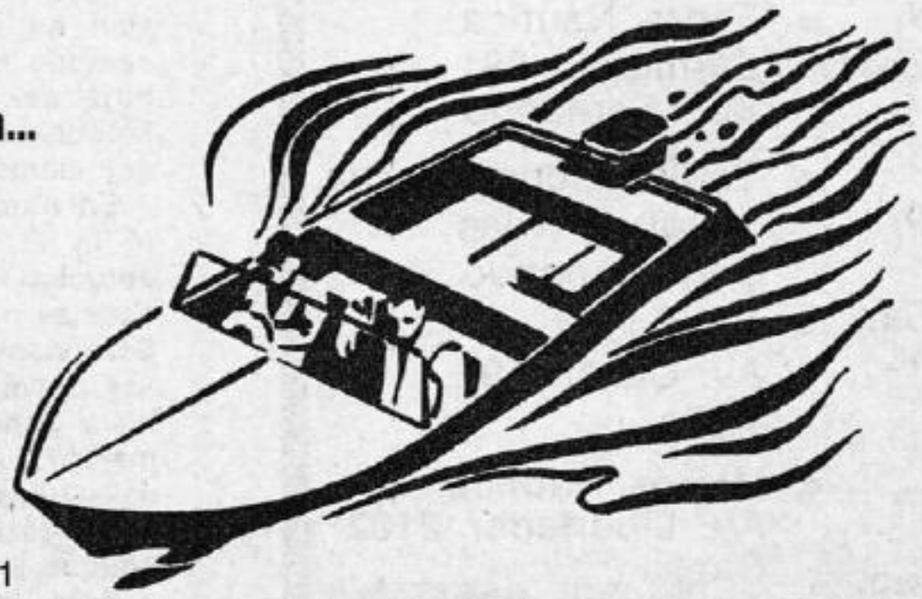
Si usa Champion nunca cambiará de marca



Obtenga fácil arranque y más performance con...

el campeón de los acumuladores

CHAMPION





y las bujías diseñadas especialmente para Motonáutica

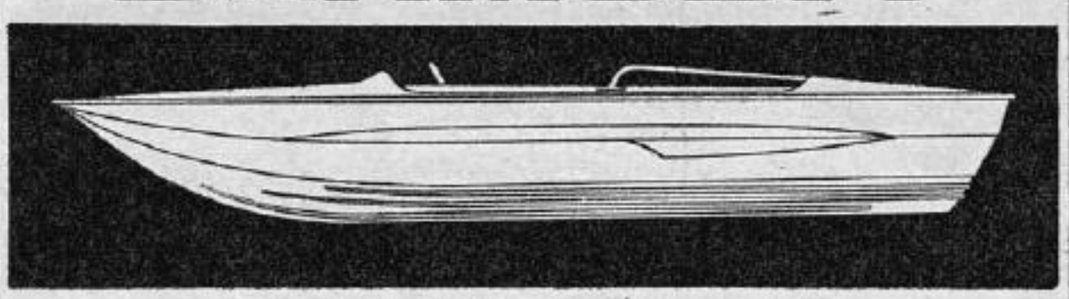
CHAMPION

CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611

USTED NO DEBE ESPERAR

SU LANCHA

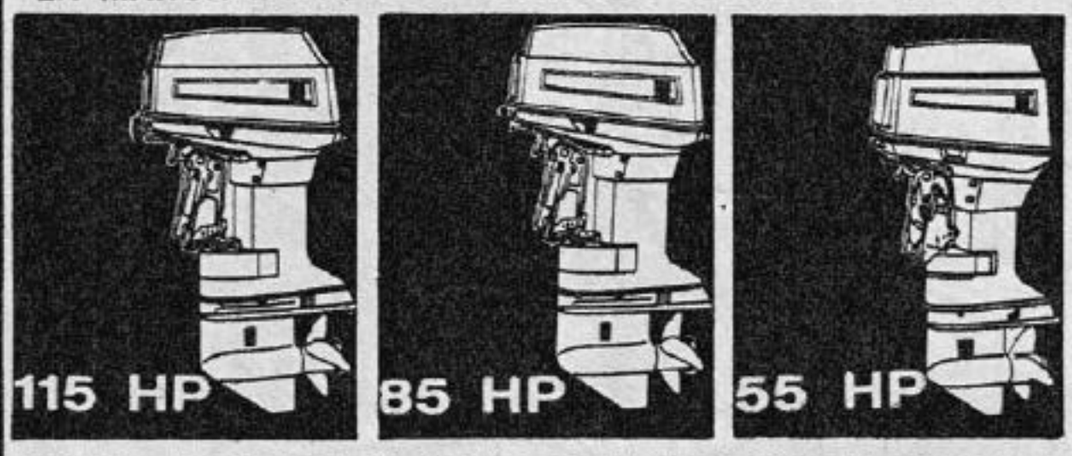
BERMUDA



Y SU MOTOR

EVINRUDE

LA MARCA DE MAYOR VENTA EN EL MUNDO ENTERO



YA PUEDEN SER SUYOS

30% al contado y saldo financiado hasta 36 meses y desde el 1% de interés

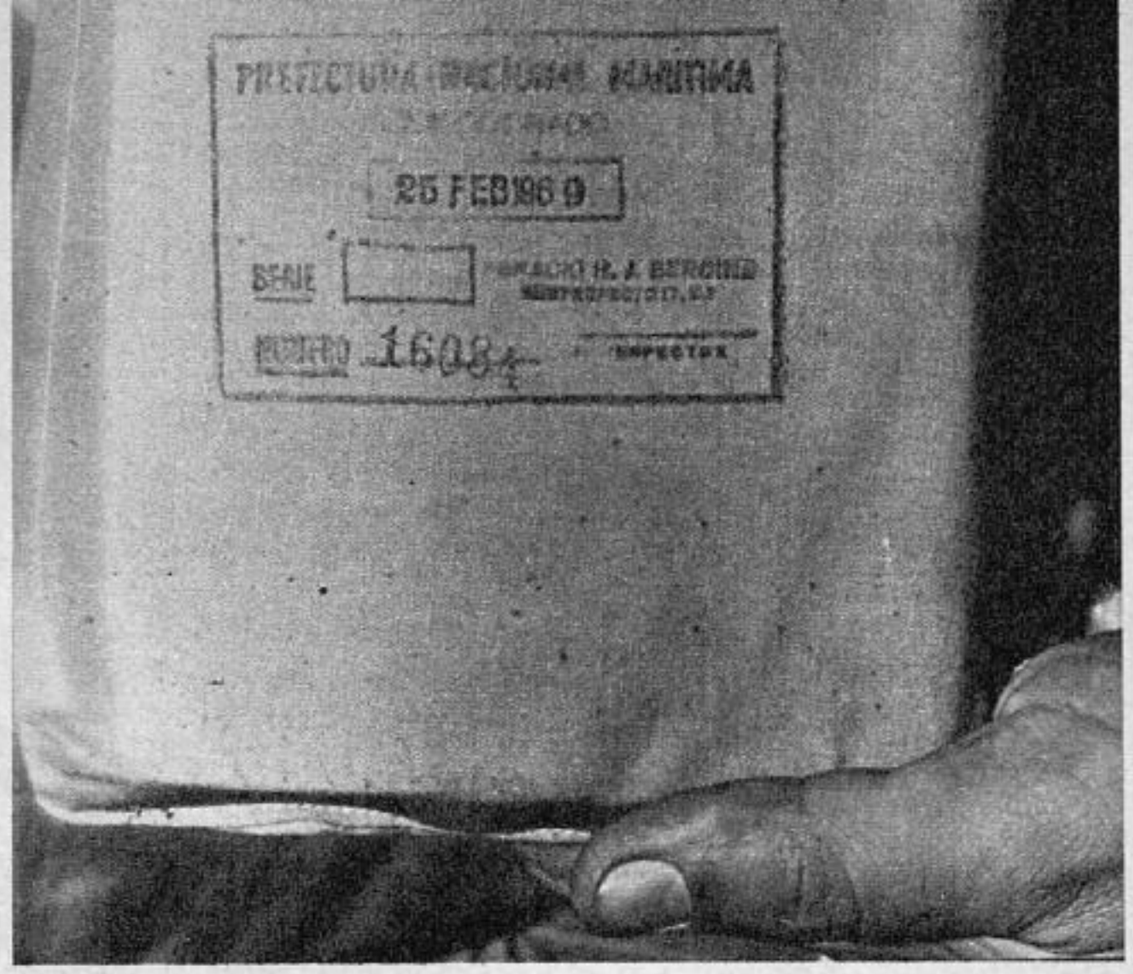
Fabrica y distribuye:

NAUTICA S.A.

Concesionarios

- Náutica San Isidro
  Av. Libertador 15233
  San Isidro
- Náutica Centro
  Uruguay 776 - Cap.
- Náutica Belgrano
  Juramento 1981 - Cap.
- Corleto y Cía.
  Av. 122 Nº 1400
  La Plata
- Naucape
  Belgrano 2431 - Cap.
- Esgra Náutica
  Sarmiento 891
  San Fernando
- Tedín Ezcurra y Cía.
  Maipú y Arias
  San Fernando
- Nautidelta
  Av. Cazón 592
  Tigre
- Mieres Náutica
  Av. Libertador 2102
  Cap.

RADEL S.A.



La inscripción que debe llevar todo chaleco y que garantiza que ha sido revisado y aprobado por la Prefectura Nacional Marítima.

Los valores de reserva de flotabilidad han dado lugar a muchas discusiones. Hay opiniones que sostienen que con 12 libras (algo más de 5 kilos) de flotabilidad puede sostenerse cualquier adulto que mantenga la cabeza fuera del agua. Por lo tanto, lo que se ponga de más servirá fundamentalmente para sobrepasar las olas que se encuentren.

Los ingleses, por su parte, quizá porque están normalmente enfrentados a peores condiciones de mar, exigen más reserva de flotabilidad que los norteamericanos. El Instituto de Normalización "British Standard Institution" exige un mínimo de flotabilidad de 30 libras (13,6 kilos) y para niños menores de 5 años 20 libras (9,1 kilos), previendo un ensayo de inmersión total de 6 horas de duración. Se preocupan también por la forma en que debe sostener al que lo usa, sobre todo en caso de que estuviera desmayado. Así dicen: "El chaleco salvavidas deberá proveer un soporte lateral y occipital de forma tal que la boca de una persona inconsciente quede bien fuera del agua, con el tronco del cuerpo apartado de la vertical en un ángulo entre 35° y 50°".

En lo que coinciden tanto los ingleses como los norteamericanos es en que es muy importante la ubicación de la resultante de la fuerza de empuje, que es la que finalmente dará la posisión en que quede flotando el cuerpo. Normalmente se distribuye así: 70 por ciento de la flotabilidad sobre el pecho y 30 por ciento sobre la espalda.

En nuestro país la P.N.M. dictó la Ordenanza 9/963, que aprueba las "Especificaciones y Normas para la Construcción de Salvavidas y sus Accesorios, Balsas Salvavidas, Aparatos Flotantes y Señales Visuales de Salvamento". Allí se establecen los salvavidas circulares y los chalecos (éstos divididos en: para adultos y para niños).

Para los chalecos salvavidas se admite el uso, como material boyante destinado a causar la flotabilidad, de corcho, poliestireno expandido, telgopar, plástico y kapok.

Para el corcho se exige que sea de primera calidad, libre de hendiduras y que se encuentre en panes no menores de 200x 120x40 milímetros. Tratándose de los restantes (excepto el caso del kapok), deberá el material ser rígido, compacto, sin cámaras de aire, resistente a la acción de los hidrocarburos y, en el supuesto de que no lo fuera por sí, deberá ir protegido por una envoltura de "tela de vinilo". Si el material que se usa es kapok, debe ir protegido en todos los casos por la mencionada funda de tela de vinilo.

La envoltura puede ser de tela de algodón o similar, debiendo ser aprobada por la P.N.M.

Las cintas y cinturones, blancos o anaranjados, deben tener un ancho mínimo de 25 milímetros y una rotura a la tracción no inferior a los 50 kilogramos. En lo que se refiere a la parte del cuello, es el único lugar en que se permite el uso de material granulado, pero debidamente protegido en fundas de películas vinílicas, tela de algodón, lienzo, etc. Deben ser flexibles, blandos, con cintas que permitan su cierre sin apretar o lesionar la garganta y/o el mentón y, fundamentalmente: "ser capaz de mantener a una persona en estado de inconsciencia con la cabeza fuera del agua y el cuerpo inclinado hacia atrás. Se admite la ausencia del cuello en aquellos salvavidas tipo "poncho", ya que por su construcción no lo necesitan.

Con relación a la flotabilidad, deben ser capaces de mantener a flote 7,5 kilos de hierro los chalecos para adultos y 4,4 kilos los chalecos para niños. Finalmente, se establece que en la parte delantera también tendrán un bolsillo en el cual se alojará un potente silbato similar al de la policía londinense.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/49	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec	1956	620.000
B. Air 8 aut.	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut.	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut.	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut.	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut.	1961	1.000.000
Impala 6 mec.	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut.	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec.	1963	1.400.000
Impala 6 mec.	1964	1.600.000
Impala 8 aut.	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	500.000
850 cc Spyder	1961	520.000
1100 Berlina	1949	350.000
1100 Spyder	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder	1966	700.000
800 Coupé	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar	1966	1.100.000
1500 Coupé	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder	1967	750.000
800 Coupé	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar	1967	1.200.000
1500 Coupé	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar	1968	1.250.000
1500 Coupé	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec.	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut.	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand.	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand.	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura	1965	1.280.000
Falcon Stand.	1965	1.000.000
Falcon Stand.	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand.	1967	1.350.000
Falcon Futura	1967	1.500.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000

→

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
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.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
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		
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.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
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
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
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	"	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

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	"	1962	800.000
F-100	"	1963	850.000
F-100	"	1964	900.000
F-100	"	1965	950.000
F-100	"	1966	1.000.000
F-10	"	1967	1.200.000
F-100	"	1968	1.500.000
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
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	PRECIO
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 ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
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	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
PEUGEOT	
T4B	1.250.000

MOTOS USADAS

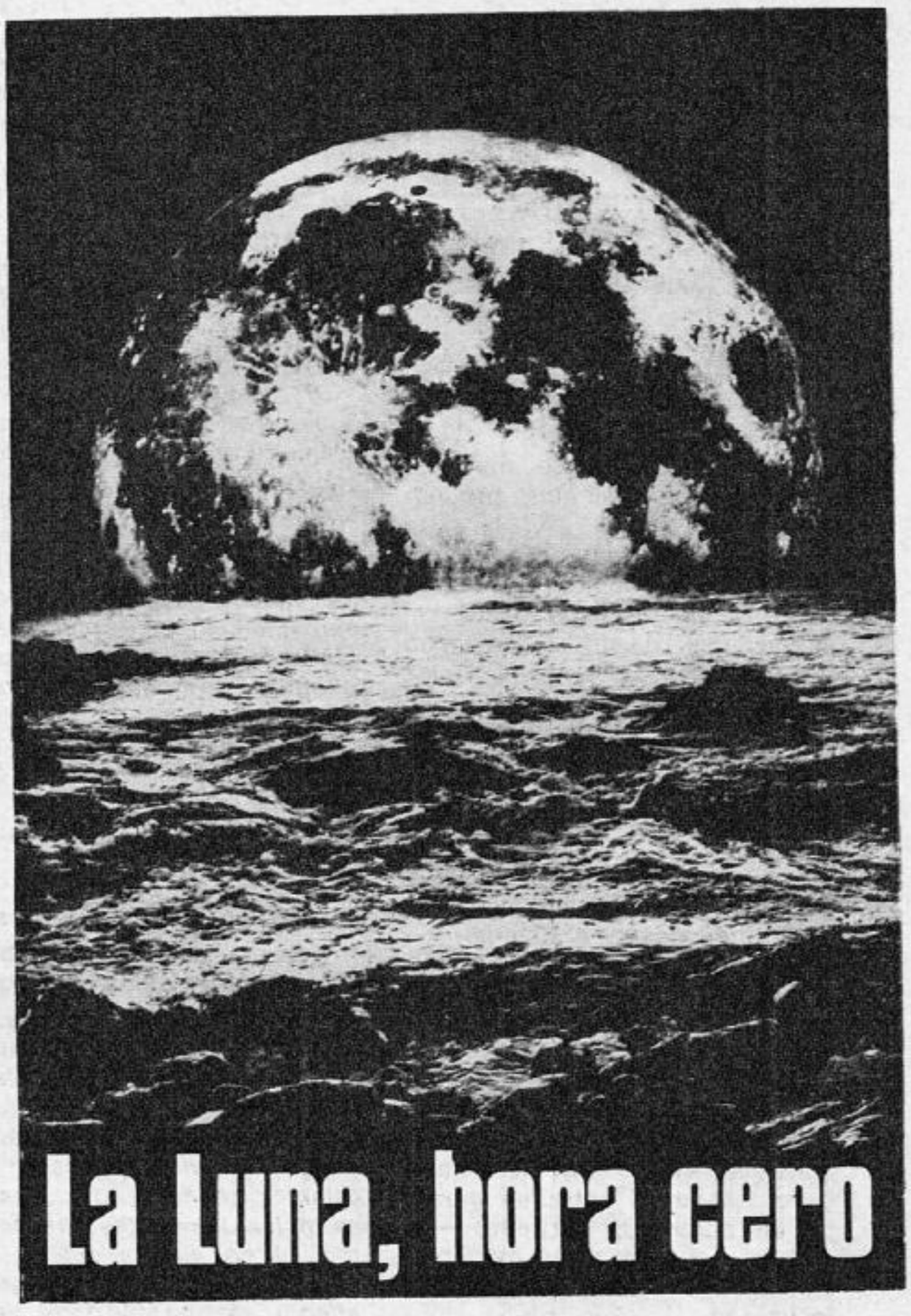
CILINDRADA

MARCA			PRECIO
AJS			
500	46-48		60/80.000
350	46-48		40/60.000
500	49-54		80/120.000
500	60-62		220/280.000
650	60-62		240/300.000
BSA			
500	46-48		50/70.000
500	48-49		80/120.000
350	48-49		60/80.000
650	50-52		100/150.000
500	60-62		220/280.000
BMW			
500		55	150/180.000
250		58	150/180.000
500		58	250/300.000
500		62	300/350.000
600		62	380/450.000
250		62	180/230.000
DKW			
125			35/50.000
150			40/60.000
DUCATI			
175			80/120.000
200			90/130.000
GILERA			
150	54-62		50/80.000
175	60-67		60/95.000
200	62-68		80/110.000
200	65-68		90/130.000
300 (Imp.) ..	57-58		80/140.000
300 (Nac.) ..	67-68		150/200.000
GUZZI			
175	57-61		80/120.000
235	57-61		90/130.000
350-500	46-49		40/60.000
HARLEY DAVIDSON			
1200	48-49		80/100.000
1200	48-49		100/120.000
HONDA			
50	60-62		50/70.000
125	60-62		80/120.000
150	60-62		90/130.000
250	60-62		180/220.000
300	60-62		220/250.000
HRD			
1000	48-49		120/160.000
1000		54	200/250.000
1000 B. Shadow	48-49		160/220.000
ISO			
150			35/50.000
JAWA			
350		57	80/120.000
175		57	50/80.000
350		62	100/140.000
MATCHLESS			
350	46-48		40/60.000
500	46-48		60/80.000
500	49-52		80/120.000
NORTON			
500	46-48		60/80.000
500	49-51		80/120.000
500		58	160/190.000
500		62	190/240.000
SIAMBRETTA			
125	54-62		40/60.000
175	58-62		70/110.000
125 (Cristian)	58-62		100/120.000
TRIUMPH			
500	46-47		90/140.000
500	48-50		150/200.000
650	48-50		170/220.000
350	47-49		70/100.000
500	51-54		190/230.000
650	51-54		200/250.000
500/650	55-57		220/280.000
350	58-62		220/280.000
650	60-62		320/380.000
500/650 (Cr.)	49-55		250/300.000
ZANELLA			
100	59-67		40/60.000
125	59-67		50/70.000

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp, ..	179.000
GILERA 180 SPRING	191.000
GILERA 200 G.T.	214.000
ZANELLA 48	90.000
ZANELLA SPECIAL 12S ..	155.000
ZANELLA RUTERA 125 ...	135.000
ZANELLA PONDEROSA ..	170.000

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



Los más importantes científicos del programa Apolo anticipan para SIETE DIAS los detalles de la mayor aventura del hombre en la Historia de la Humanidad. Fotos exclusivas y la más completa información, recibida desde Cabo Kennedy y Houston, en vísperas de la conquista de la Luna.

MEDICAMENTOS: PEOR EL REMEDIO QUE LA ENFERMEDAD

El punto de vista de cada uno de los sectores afectados por la ley que dispone retrotraer el precio de los medicamentos a febrero de 1968.

GOBIERNO: QUE PROMETE EL TIEMPO SOCIAL

Como antídoto contra la racha de subversión y terror, la Revolución Argentina boceta un operativo destinado a solucionar los más urgentes reclamos populares. Primera prioridad, el problema sanitario.

Además en este número de Revista Siete Días:

Antín filma "Don Segundo Sombra" • Joan Kennedy: el arte de contar cuentos • Reportaje a la Juan Carlos Gené • Polémica: ¿Dicen la verdad los periodistas? • Uruguay: Reportaje a la crisis.

REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS

Parabrisas CORSA correo

CRIQUE QUE NO SUBE

de Manuel Montero, Gral. Roca.

Sres.: Quisiera que me respondan las siguientes preguntas:

1) He comprado un automóvil 0 km de conocida marca. No tenía hecho más de 3.500 km cuando me vi en la necesidad de reponer una rueda a causa de una pinchadura. Y aquí mi sorpresa. ¿Es posible que al pretender hacer funcionar el crique —sistema a cremallera— éste no funcionara? Lo peor del caso es que el imprevisto ocurrió de noche en la ruta 2, y mi indignación aumentaba a medida que pasaba el tiempo. Finalmente, gracias a la buena voluntad de un automovilista que paró a mis señas, por solidaridad de marcas, ya que tenía el mismo auto que yo, pude seguir adelante. Resultado: más de dos horas perdidas, y un crique que sigue sin funcionar. Quiero saber si entra en garantía un accesorio del auto —el crique— y si puedo reclamar en la agencia donde compré la unidad.

R) Por supuesto que puede reclamar en la agencia.

2) ¿Qué se puede hacer en el caso de encontrarse con ese imprevisto y repetir la situación del crique inservible?

R) Nada. A lo sumo, gritar con fuerza "SHAZAMMM". Si no se trasforma en el capitán Marvel tendrá que esperar que pase otro automovilista con buena voluntad o el capitán Marvel en persona.

3) ¿Resultará bueno un producto que se vende en aerosol y que infla la goma hasta encontrar un auxilio?

R) Nuestra experiencia personal indica que sí. No intente realizar viajes largos con la rueda inflada con ese producto, pero utilícelo con confianza. Encontrará auxilio antes que la cubierta se convierta en una masa fofa.

Nunca trate de inflar la rueda soplando. Le va a quedar la boca seca.

FELINOS

de Roberto Durand, Capital.

Quisiera saber algo sobre lo que a continuación detallo:

1) ¿Cuál es el método para colocar un tigre en el tanque?

R) Hablándole. Usted le deberá poner la mano sobre el hombro y decirle: "Mirá, macho..., la vida es así... Hoy estamos, mañana no..., así que es mejor que entres por las buenas si no querés que te entre yo a patadas". Si el tigre no atiende razonamientos de esa índole, usted deberá intentar de otra manera, por ejemplo, acercándose sigilosamente al felino, Ud. le dirá: "Michi... micho... michi...", y cuando el animal esté lo suficientemente cerca, échele sal en la cola, método archiconocido para reducir desde canarios hasta rinocerontes. En caso de que el tigre ponga mala cara, aléjese silbando bajito, o saque el violín que previsoramente habrá llevado y ejecute "Capricho Español". A los tigres les encanta la música clásica.

2) ¿Cuántos tigres caben en el tanque?

R) Depende del tanque. Puede acomodar 16 tigres sentados y 28 de pie. Claro que con espíritu de sacrificio y en caso que los tigres lleguen tarde a sus ocupaciones habituales pueden ir muchos más. Especialmente parados.

DE INDY CON AMOUR

de Eduardo Bertello, Córdoba.

Al haber recibido la cordial postal enviada desde Indianápolis, me veo en la obligación de escribirles para agradecerles la atención dispensada y, al mismo tiempo, hacerles unas preguntas.

R) Por la postal, de nada. Sánchez Ortega nos decía, antes de emprender viaje: "A este chico Bertello le tengo que mandar la postal... no sea cosa qúe me olvide...". Evidentemente, no se olvidó. Y ahora a las preguntas.

1) ¿A quién pertenece el Torino que publicaron en la página central del ejemplar de CORSA Nº 163?

R) Al nunca bien ponderado Eduardo "Chino" Rodríguez Canedo, a quien Dios guarde siempre sano, gordito y saludable por muchos años.

2) El Numa II que corre actualmente Tullio Riva, ¿es el que usó Carlos Ruesch el año pasado en el Triangular de TC?

R) No señor. Ese Numa es uno especialmente construido para Tullio Riva. El año pasado era color borravino, o algo así de indefinido.

3) ¿A qué se deben las aletas que Horacio Steven colocó en la cola de los Trueno Sprint?

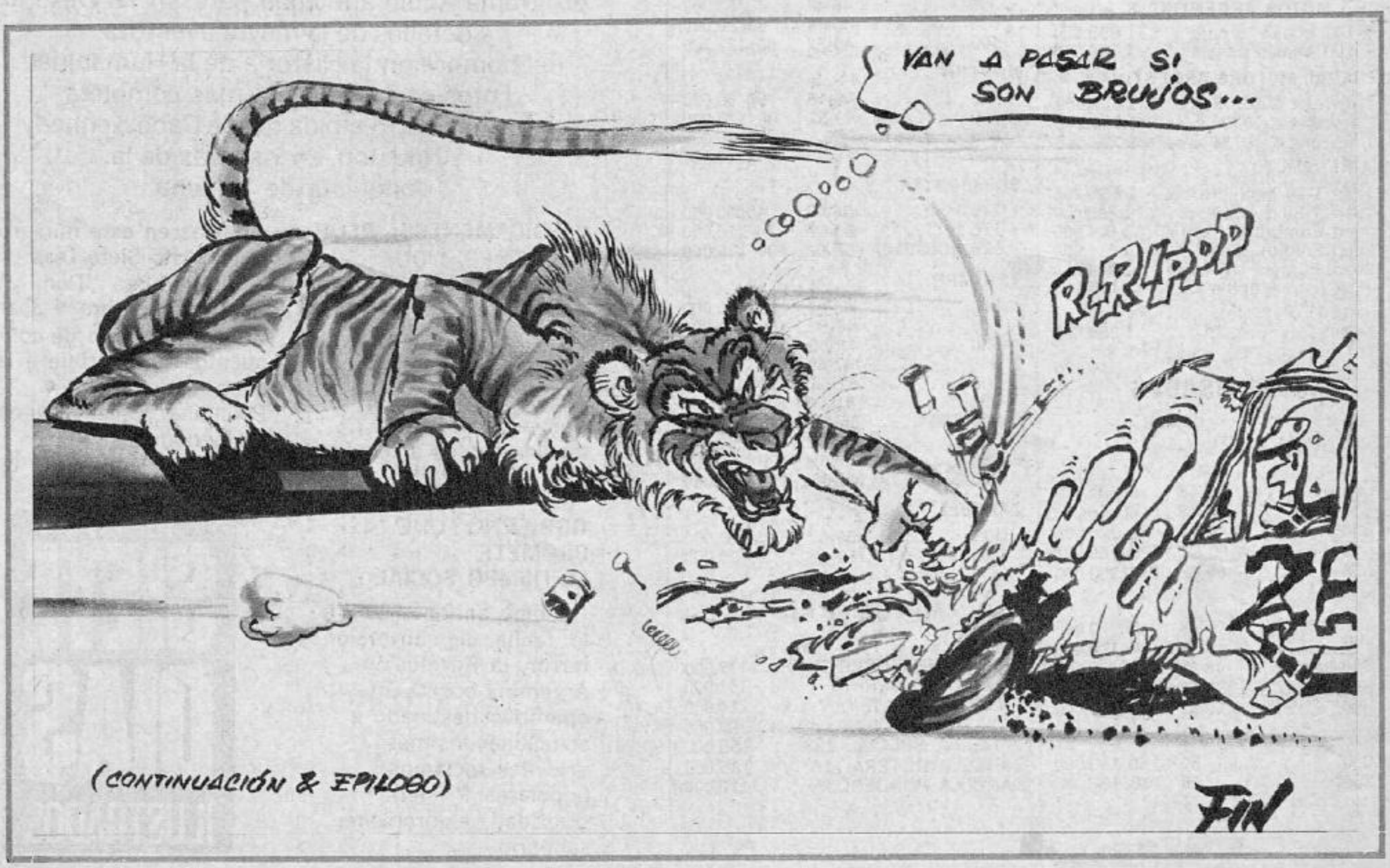
R) Se deben a la necesidad de corregir la deriva que pueda sufrir el auto con vientos laterales.

4) ¿Cuántos años hay que tener para poder correr en Turismo Anexo "J" y qué requisitos hay que reunir?

R) Hay que ser mayor de 18 años (con autorización paternal o mayor de 22, sin permiso de papá. Obtener la licencia de la CADAD, posterior a una revisión médica y, por supuesto, tener el auto. Aunque parezca mentira, este último requisito es ineludible. Sin auto, en Anexo "J" no pasa nada.

5) ¿En qué fecha sale a la venta el Torino Pronello, y qué velocidad desarrollará?

R) Aparentemente, para tener ese aparato hay que encargarlo directamente a Heri Pronello. La velocidad depende del motor —380 o 380W— que se utilice.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La gente progresa

Qué bueno es que la gente progrese! . . . y qué bueno es que haya gente dedicada a que la gente progrese! Las más importantes Empresas industriales y comerciales del país que integran la Cámara Argentina de Anunciantes forman un capital reunido de miles de millones de pesos. Ese capital se vuelca en forma de bienes y servicios, de mejores niveles de vida, de nuevas formas de confort y de más y mejores productos, y contribuye al desenvolvimiento económico nacional, del que todos participan. Anunciar esos objetivos, esas realizaciones, es aportar al progreso de la gente. **Anunciar es brindar prosperidad!**

CA

• CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES 10° ANIVERSARIO •

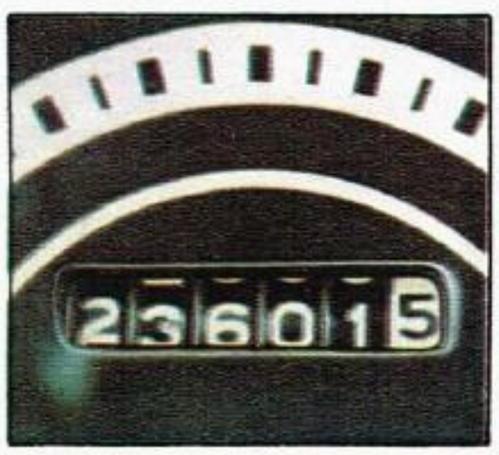
BH 14-871

Concretamente: qué lo lleva

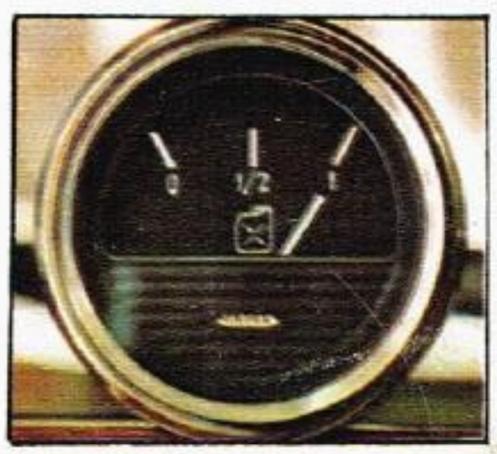
más pronto,



más lejos...



y con menos litros?



SUPERSHELL SPRINT



La superior calidad de las naftas Shell proviene de los adelantos tecnológicos más recientes incorporados en las nuevas plantas de ALKILACION Y POLIMERIZACION y del uso del más eficiente catalizador (Zeolita) empleado hasta hoy en el país en una planta de cracking.

Además, las naftas Shell no producen obturación y acumulación de depósitos en el carburador, cortocircuitos de bujías y corrosión en el sistema de combustible.

nafta SUPERSHELL SPRINT es un tiro!

AMBAS NAFTAS SHELL SON SUPERIORES. COMPRUEBELO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com