Las revistas de Mauro

$80

# Parabrisas Nº 170

# CORSA

22 al 28 de julio de 1969

## TC EN RUTA

## ANEXO "J" A MEDIA TEMPORADA

# Ya es hora de un Smuggler...



LOUZAN PUBLICIDAD 1188

Encontramos a Roberto De Vicenzo y a su hijo Eduardo en el Ranelagh Golf Club y mientras tomábamos un Smuggler nos dijo: "En mis viajes tuve oportunidad de probar casi todos los buenos whiskies, por eso aprendí a comparar y aquí no tomo más que OLD *Smuggler*. En el país no hay otro que lo iguale".

INDUSTRIA ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 170 del 22 al 28 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, Paris 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

**Hoy, absolutamente todo lo que sucede en el mundo deja de ser noticia ante la GRAN NOTICIA ante el gran acontecimiento que ha vivido la humanidad y del cual hemos tenido la inmensa fortuna de ser testigos casi —podemos decir— presenciales: la proeza de la Apolo 11.**

**Es tonto lo que hacen muchos de ponerse a filosofar sobre la lógica o no lógica de este esfuerzo técnico-económico-humano sin precedentes en la historia de la humanidad. Es sin sentido pretender afirmar que si se hubieran utilizado los U$S 25.000.000.000 (que aproximadamente costó el proyecto hasta su cristalización) en tratar de subsanar problemas de hambre y desarrollo que pesan sobre vastos sectores de la población mundial, hubiera sido mejor, más racional o más humano. Macanas. Ambos hechos no admiten comparaciones y distan el uno del otro, años luz. Sería como tratar de comparar el chancho con la electricidad. No sirve.**

**Debemos enorgullecernos como hombres de esta hazaña cumplida por hombres.**

**Para Neil Armstrong, Edwin Aldrin y Michael Collins nuestras felicitaciones y envidia suprema, porque si bien no manejaron un TC en carrera, se deben haber divertido de lo lindo manejando el módulo lunar y el de comando ...**

**G. M.**

## COMPETENCIAS NACIONALES

### SP EN EL AUTODROMO

El Avellaneda Automóvil Club organizará el próximo domingo en nuestro nunca bien ponderado Autódromo del Parque Almirante Brown, su competencia de Sport Prototipos. Se disputarán dos series de 30 vueltas cada una al circuito Nº 9 (el Nº 2 o internacional con horquilla corta) y la clasificación final se hará por suma de tiempos. Los premios a distribuirse en total son 4.768.000 pesos. En clasificación se entregarán 250.000 pesos con 50.000 al primero. El primero de cada serie del domingo se llevará 250.000 ascendiendo a 940.000 por serie. En la final, por suma de tiempos, se entregarán 550.000 al ganador, 450 mil al segundo y 350.000 al tercero.

El jueves y viernes estará habilitado el autódromo para entrenamientos de 13 a 16. La "clasífica" se hará el sábado a la misma hora y la carrera se largará el domingo a las 10. Esperemos que esta vez nosotros, habitantes de esta Capital, no suframos otra vez una fortuita suspensión.

### AUTOMODELISMO

Entre los días 26 y 27 próximos, el Club Atlético San Miguel, de Monte (FCNGR) hará disputar sus 6 HORAS de automodelismo para la escala 1/32. El día sábado se cumplirán las pruebas de clasificación y el domingo la carrera.

### TURISMO EN EL CHACO

Para el próximo domingo está organizada una carrera de Turismo en la entusiasta zona chaqueña. Se encargó de ello el Chaco Automoto Club de Resistencia, quienes prepararon al efecto su circuito de tierra mejorada, compactada y tratada con cola asfáltica que tiene 2.886 metros de recorrido y una forma bastante interesante.

Habrá categoría "A" hasta 1.150 cm³, "B" hasta dos litros y "C" para más de dos litros, o sea la repartija habitual. La categoría A disputará 20 vueltas, la B 25 y la C 30 giros al circuito. El asunto comenzará el domingo a las 9 con las pruebas de clasificación para cada categoría y la primera carrera propiamente dicha comenzará a las 12.30. Todas las categorías tienen puntaje para el campeonato argentino y habrá un total de pesos 1.143.000 en premios.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

### GRAND PRIX DE HOLANDA F-2

En el mismo circuito de Zandvoort donde hace pocos días se disputó el GP de Holanda de Fórmula Uno, se hará el domingo próximo el de Fórmula Dos. Se descuenta la participación (anticipo por cables) de los equipos Winkelmann (Lotus-Cosworth oficiales), BMW con sus nuevos autos carenados, Brabham y Matra, además de las Ferrari-Dino y los Tecno.

### 24 HORAS DE FRANCORCHAMPS

### CHALLENGE DE TURISMO

La sexta prueba por el Campeonato Europeo de la Categoría Turismo se ha de correr el próximo 26 y 27 en el veloz circuito belga de Spa-Francorchamps: las 24 Horas para grupos 2 y 5, Anexo "J". Como el año pasado, los favoritos son los Porsche de la escuadra oficial, ganadores el año anterior por el trío de las "K": Kremer-Kaushen-Kelleners. Esta vez los Escort Twin-Cam y los BMW 2800 tratarán de interponerse y dificultarles la victoria.

### FRIBURGO - CAMPEONATO MONTAÑES

Quinta carrera por el Campeonato Europeo de la Montaña que ha perdido ya todo su atractivo y que Ferrari y Peter Schetty se llevaron los lauros máximos. Igual, el domingo 27 se correrá en Friburgo, Alemania Occidental, una carrera de trepada. Porsche ausente desde principos de año.

### CAN-AM- AHORA EN MOSPORT

En el circuito de Mosport en Canadá se correrá una nueva prueba de la Can-Am Cup. ¿Mc Laren-Hulme repetirán por enésima vez? Todo indica que sí.

## CORRESPONDE

Durante un mes Parabrisas-CORSA estuvo en Europa por medio de nuestro secretario de redacción Germán R. Sopeña. Por primera vez se cubrió la carrera de Le Mans con fotos y textos al cierre del mismo domingo de la carrera. Y vimos, posteriormente, el Gran Premio de Holanda de F. 1.

Pero eso es lo que trasciende al público por medio de la revista. Queda en cambio en el anonimato una serie muy grande de esfuerzos de mucha gente que ayudó a nuestra labor. Para ellos, entonces, este agradecimiento. A Renault de Francia que nos cedió un R-6 durante nuestra estadía en Francia gracias al intermedio de monsieur Stegelmann y de nuestro corresponsal Franco Lini; a las oficinas de Aerolíneas Argentinas de París y Londres y especialmente al señor Alberto Costa, jefe de base de Aerolíneas en Heathrow, Londres. También al Dr. Marchetti, de Alfa Romeo, y a Guerino Bertocchi e hijo, amabilísimos anfitriones de Maserati. Y, finalmente, a los imprevistos pasajeros de vuelos de Aerolíneas y KLM quienes entre todos sus paquetes deslizaron, además, un sobre de Parabrisas-CORSA. De ellos dependió también que las cosas salieran bien o no. A toda esa gente corresponde darle las gracias.

## GENTE DE AUTO

Sprinter, el cordobés, el amigo, el gran tipo. Relacionado con todo el mundo, uno puede encontrarlo en Indianápolis hablando inglés con cantito serrano o en el mejor hotel de Alta Gracia —el Sierras—, tomando el té con cinco amigas como lo vimos el día que le sacamos esta foto. Sprinter es un poeta del auto, es uno de esos tipos que encuentra tiempo para la gente, el estudio profundo de las razas y la rara belleza femenina. Por eso, Sprinter, el cordobés, el flor de tipo, es gente de auto.




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EL DIA DE PERKINS

**Formidable eficiencia del equipo de Gastón Perkins (tres autos, los tres primeros) y dramática realidad de lo imposible que es correr en ruta en esa forma**

*Por CARLOS FIGUERAS y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA*

*Fotos de NILO SILVESTRONE y DANIEL LEON*




Era para quedarse a dormir. O mejor dicho, era para quedarse entre las sábanas, prender la radio, y hacer desde allí la crónica de la carrera. Así pensábamos en el parque cerrado el domingo pasado a la una de la tarde, cuando ya todo había terminado.

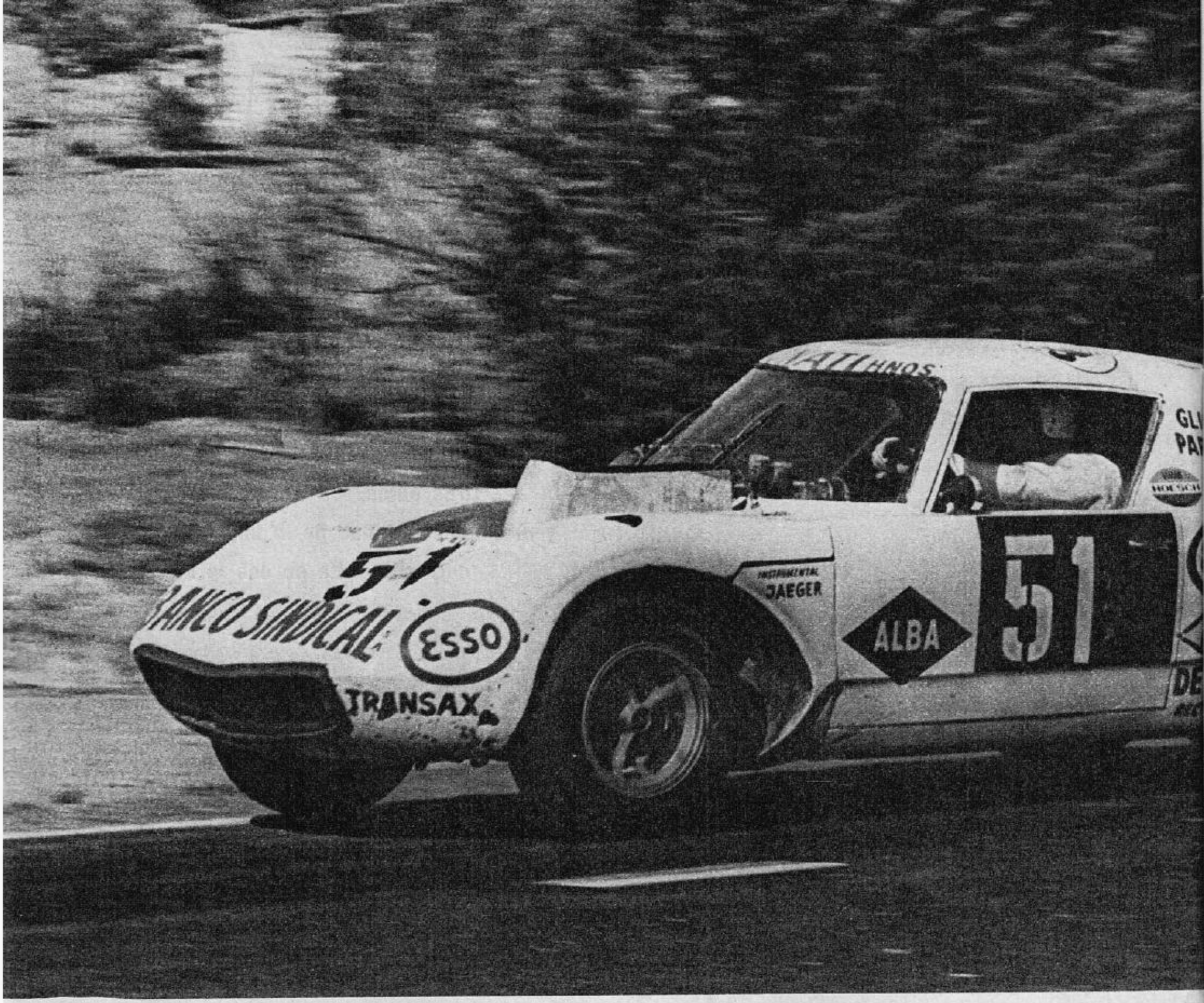
Dos razones bastante absolutas nos habían hecho llegar a esta conclusión: 1) la famosa resurrección de las carreras en ruta solamente fue positiva desde el punto de vista del público y haciendo una estadística cuantitativa. Por lo demás, la carrera sufrió de la clásica monotonía de aquellas carreras en que uno agarra la punta para no largarla y en el transcurso de las primeras vueltas los firmes peleadores se van quedando al costado del camino por distintos motivos. 2) Pero otra razón, mucho más importante que la primera, nos obligó a esa reflexión subjetiva, del regreso a los desgraciados y repetidos (hace mucho) accidentes.

Existe —por un conservadorismo, o un tradicionalismo, o un "todo tiempo pasado fue mejor"— una arraigada creencia que las carreras en rutas son sinónimo de picnic feliz. Pero justamente —y roguemos que ya a nadie le quepa duda— la última carrera de TC que tuvimos terminó por demostrar que vale tanto pero tan poco el día al sol de unos muchos cuando el precio de ello es la vida de unos pocos.

Sería hasta casi una falta total de sentimientos hacer una fría remisión de lo que fue la carrera en cuanto a máquinas y pilotos. Será porque todavía para nosotros (¿intelectuales?) sigue siendo mucho más importante una vida humana que cualquiera de las otras cosas que ofrece el mundo.

En este caso particular, el domingo pasado, es muy difícil determinar las responsabilidades. Quizá "Maneco" Bordeu hubiera sufrido un accidente similar si la carrera se hubiera realizado en

→




cualquier autódromo (aunque una cosa es andar a 200 km/h plus en una recta, en dos, tres o cuatro kilómetros y otra cosa es andar a 260 durante 10 minutos en el mejor de los casos). También la desgracia en que se vio envuelto Ricardo Bonanno, no puede ser atribuida nada más que a la pésima suerte. La gente que murió en ese accidente estaba casi a cien metros del pavimento, detrás de un alambrado, delante de su casa, sentada a una mesa, tomando un vaso de vino. Pero es justamente, esa condición de seguridad (¿seguridad?) la que se trató de imponer en la carrera y el inefable hecho fortuito, el que inmediatamente provocó la reacción de todos (interesados y no, objetivos y subjetivos): ¡basta de esto!

Una radio decía que lo que tiene que desaparecer es todo el automovilismo deportivo, una especie de Sodoma y Gomorra en la que terminen justos y pecadores. Por su parte, el 90 por ciento de los corredores estaba de acuerdo en que así es un disparate. Así pensaban los participantes en cualquier nivel; desde aquel que entendió que no había muchas seguridades para su pellejo hasta aquel que enterado de uno de los accidentes, continuó en carrera, planteándose y replanteándose una y otra vez los porqués de lo que estaba viendo y haciendo con una profunda ubicación humana y vital. También se dijo que aunque algunos se sacrificaran (Intereses Creados, Comercio & Cía.), lo mejor sería terminar definitivamente con el asunto.

Ahora ya no es cuestión de mandar fuegos apocalípticos sobre el automovilismo, ni de que nadie se sienta conmovido en lo más profundo de su psiquis, ni de que nadie sacrifique su negocio. Es hora de que esa revolución que comenzó hace demasiados meses, fundamentada ahora en bases reales ponga al automovilismo en su lugar: autódromo, circuitos semipermanentes, donde sea, pero lo más alejado posible del superado y tan triste circo romano.

## LA CARRERA: GASTON, Y HASTA SIEMPRE

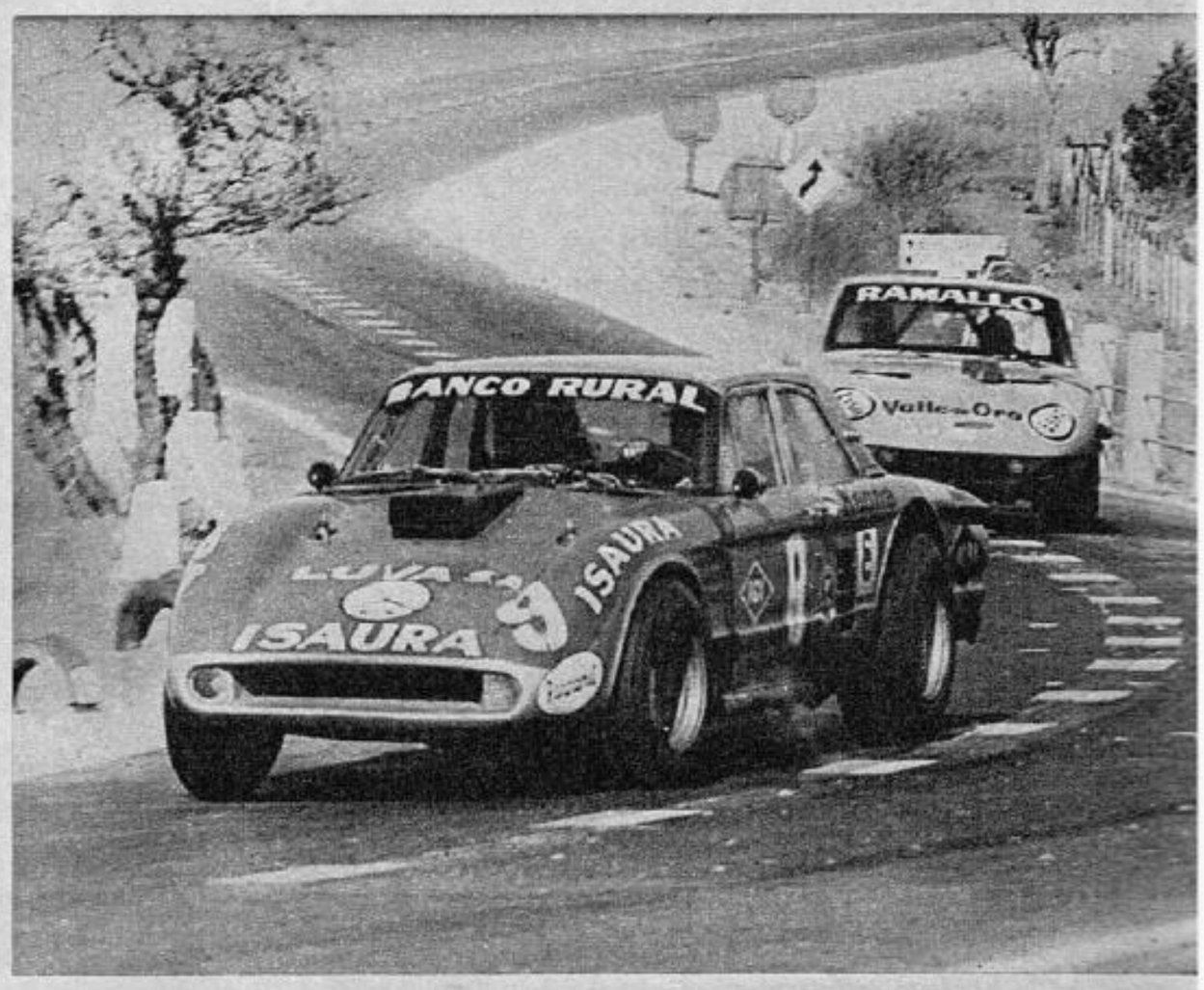
De movida nomás. Desde el momento en que le bajaron la bandera en Los Cóndores y después de la quemada de embrague de Pairetti en la largada, el longilíneo Gastón Perkins —totalmente recuperado de su brazo luego del accidente de Córdoba— se adueñó sin preguntar a nadie de la primera posición y nunca más volvió, como en el tango. Al cumplirse la primera vuelta, Gastón marchaba puntero por tiempo y en el camino con Bonanno en el segundo lugar y Pairetti y Marito García en el tercer puesto empatados. Atrás Bordeu, Copello, Franco y Urruti completando los primeros en los relojes. Nasif estaba retrasado con la Liebre de Prats que corriera antes Ternengo, Gradassi ídem con la uno y medio ex Pascualini, Galbato sin la velocidad necesaria y otros que ya miraban la carrera desde la banquina. Sin que nadie se lo imaginara, a los quince minutos de carrera todo estaba dicho y las cartas echadas. A Gastón nadie le podía pelear el primer puesto pues dispuso de un medio mecánico super veloz volviendo a hacer subir —aún más— las acciones de Zurita.

En la segunda vuelta ni Pairetti ni Copello estaban en condiciones de ofrecer lucha a la Liebre III, uno por retraso, otro por abandono al volcar Bordeu. Gastón aún más cortado y Franco recuperando desde muy atrás y subiendo en los tiempos y en el camino. Bonanno estaba afianzado en el segundo lugar y Mauricio García con su Liebre motorizada by Chevrolet —todavía sin mecánica Joseph— cerca del F-100 del equipo "Bo-Ca" (Tuqui se quedó enseguida con el Tractor **modifié**). Bonanno desaparecería de la clasificación a causa del accidente y Marito García se vería más tarde superado por Franco y luego por Urruti. Es decir, a mitad



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





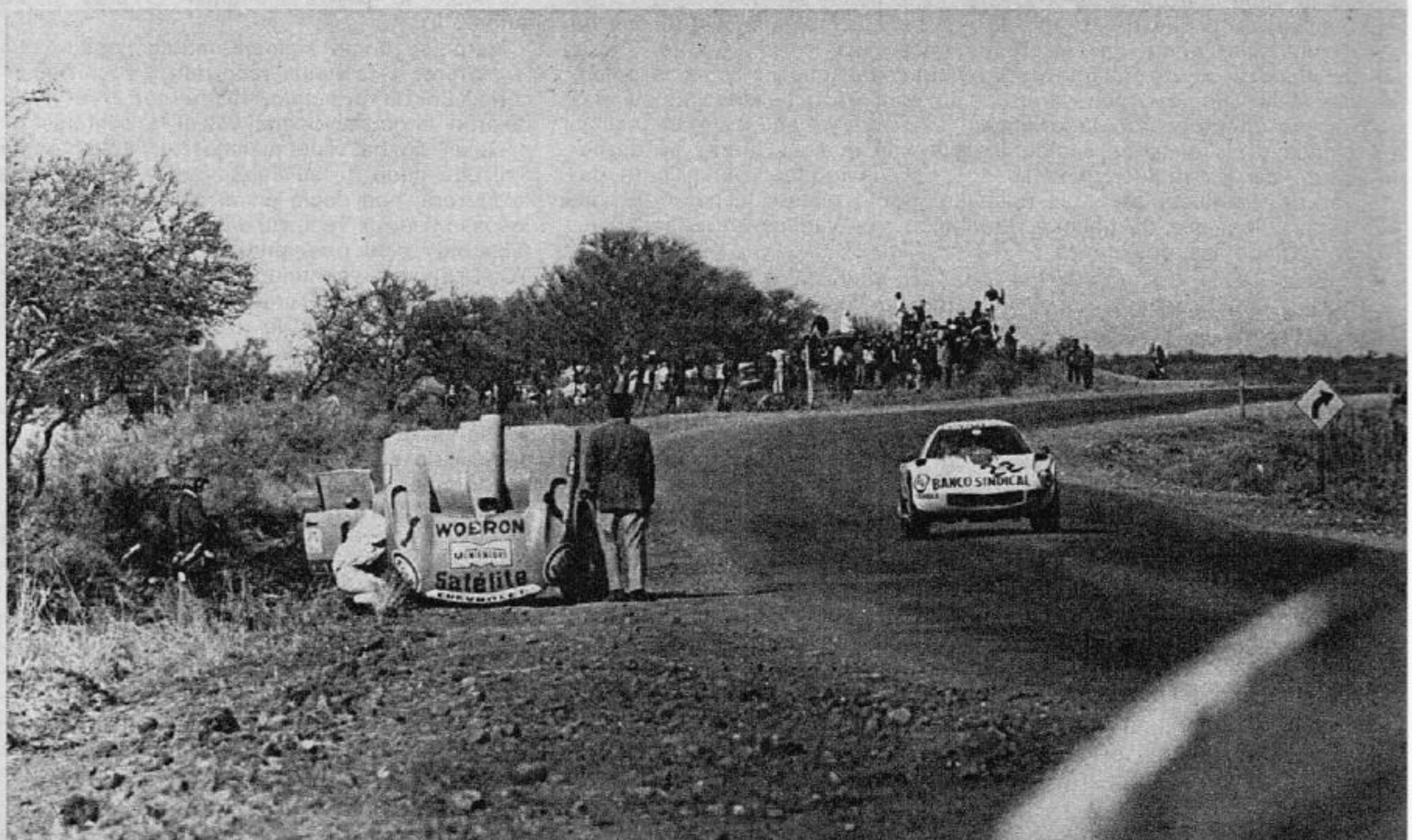


Una carrera formidable la de "Cacho" Franco. Peleó la punta con Gastón Perkins y.... manejó como él sabe. Muy bien diez a un piloto joven.

*Derecha, arriba:* Ricardo Bonanno y Mauricio García viajando juntos. Luego García lo pasaría en el camino y al levantar una cortina de tierra por pisar la banquina, cegó la visión de Bonanno y se produciría el dramático accidente.

*Derecha, centro.* Así quedó el Falcon de Bonanno. Sus dos ocupantes milagrosamente ilesos El saldo lamentable lo determinaron las víctimas entre el público

Momento decisivo para dos pilotos. Para Pairetti llegó el instante de decir basta por hoy; para Urruti se consolida un tercer puesto que completa una actuación sensacional del equipo de Perkins.



de carrera ya no pasaba absolutamente nada. Ni cenizas quedaban de algún duelo interesante. Gastón levantó el pie derecho y Franco le daba con ganas a la Liebre hasta llegar a colocarse a 11 segundos del coche de su jefe de equipo y compañero. Urruti con un regularísimo ritmo iba tercero un poco más lejos y Marito García se ubicada cuarto delante de un Reutemann que no tenía la potencia ni la velocidad necesarias como para estar llevando el compás de los directores de la orquesta. El resto ya andaba con vueltas menos y los distintos accidentes hicieron que las orejas se despegaran de las radios y los asados se pasaran del punto para devorarlo. La fiesta se había acabado y sólo restaba esperar el banderazo final que de haberse producido tres vueltas antes no hubiese variado las posiciones.

Esta fue la carrera. Porque no pasó nada. Una carrera de ruta más y que deseamos muy sinceramente sea la última.

El triunfo de Gastón y el 1-2-3 de su equipo lo llenaron de felicidad. Es sólo el pago justo al trabajo de un grupo de gente que vive nada más que para esto. Lo de Gastón no es suerte, sino inteligencia y visión. Saber buscar la gente, saber pagarle —porque eso también es importante— y organizar cada carrera con una precisión y ordenamiento poco comunes. Por eso ganó el domingo. Porque las cosas se hacen bien. De ahí Franco segundo y Urruti tercero en un juego de equipo nunca visto en Turismo Carretera. Una extraordinaria labor de Gastón Perkins que anduvo como pocas veces. Un récord de vuelta de Cacho Franco y un Urruti veloz y regular. El equipo de Gastón cumplió con su misión y nadie podrá discutir su merecimiento.

## ANTES, DURANTE Y DESPUES

Como en actitud premonitoria de lo que estaba por suceder, cuando en la línea de largada metimos la cabeza dentro del Falcon a un costado y le preguntamos al "Lole" Reutemann si ya le había puesto un casquito a su hijo nacido hace pocas semanas, dijo: "Siempre lo voy a mantener lo más alejado que pueda de los autos".

Metódico como siempre, había llegado al circuito días antes de la carrera. Y lo había recorrido y recorrido y recorrido hasta conocerlo. En un principio, iba a correr el Halcón, pero como no lo dejaron largar tuvo que volver a sentarse en el antiguo Falcon.

Quien no ha visto manejar al "Lole" en un Gran Premio, es difícil que dude de su capacidad y vocación para la ruta. Terminada la carrera, nos decía en el parque cerrado: "Esto fue una cosa de locos. Mientras recorría el circuito los otros días pensaba que estaba muy bien para una carrera de turismo, pero no para una de TC. Después —continuó— al pasar por la recta de llegada y ver el accidente no podía creerlo. Pensé que habían muerto como treinta personas, y a partir de ese momento, seguir corriendo me parecía sin sentido, me preguntaba mil cosas...".

---

Otro candidato del sábado era Pairetti, como siempre. Pero ya desde la largada las cosas le vinieron mal barajadas. Demoraron demasiado en bajarle la bandera y entre que salgo y que no salgo quedó una humareda con olor a embrague penetrante y agorera. Después, allá a unos mil metros de la curva del camino que va a Embalse, una manguera de aceite terminó de arruinarle el día.

---

Datos de Andolfato, Castagnola y Cía. (Pirelli - Servicio Técnico). A las 9 de la mañana la temperatura era de 21°C, temperatura de pista 20°C, a 60 cms de pista 20°C, presión barométrica 731 mm, humedad 48 por ciento. Gracias.

---

Conversando por la mañana, hora antes de largar, nadie pensaba que el promedio iba a estar cercano a los 210 km/h. **Gastón**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Pirín Gradassi, la ruta, un puente, miles de personas. El retorno a la ruta atrajo multitudes lo cual demuestra que *evidentemente*, la ruta gusta. *Pero cuando no se puede, no se puede.*

La Garrafa, versión V, y la Liebre con motor Ford. Galbato abandonó pero Bordeu sufrió un accidente terrible. Vuelco y fractura de clavícula y costillas ¿Qué pasará con las 84 Horas para Bordeu? ¿Acaso Franco?

*Abajo:* Una actuación buena de Marito García, pero un borrón muy feo con lo que pasó en el accidente de Ricardo Bonanno. Todos se equivocan alguna vez.

## PRONELLO: TERCER EPISODIO

Ahora ya la guerra está declarada y abierta. Por un lado —el oficialista— la CADAD no está dispuesta a ceder ninguna concesión a Heriberto Pronello. Ellos han interpretado bajo su punto de vista, algunas limitaciones del reglamento y a él se remiten dándole fuerza de ley. El último capítulo de este "que sí, que no" tuvo lugar en Los Cóndores. Pronello llevó su Halcón a la revisación y salió un rotundo "NO". Con una aclaración: "Ahora la altura está dentro del reglamento pero el chasis es el que no". El chasis Bronco, el charlado chasis Bronco es el asunto. La vez pasada, hablando con Cavallini —Comisión Deportiva Concesionarios Ford— Marcotegui y Bianchi, de la CADAD, barajaron la posibilidad de mandar a Estados Unidos una foto del chasis reformado por Pronello y consultar allá si era o no era (ser o no ser, that is the question). Cavallini opinó que la respuesta USA sería bastante obvia: NO. A Pronello se le impugna porque, según el ingeniero Bianchi, al chasis original Bronco no sólo se lo ha modificado sino que se lo ha acortado más de un metro y se le ha agregado una estructura postiza tubular.

Pronello, por su parte, dejó las cosas bien claras en abierta conferencia de prensa y con invitación cursada a la gente de la CADAD (ver pág. 16). Allí no apareció nadie. El sábado, ante el rechazo del Halcón, Heriberto optó por defenderse con sus armas: Desconoció la autoridad de Benvenutto, Director de la Prueba, quien carecía de tal reconocimiento firmado por Chessel, presidente de CADAD. Inició demanda judicial y ahí están las cosas. Con un perdedor antes que finalice la contienda: la imagen pública de Ford.

## "VOLVER A LAS RUTAS..."

**"Volvamos a las rutas con seguridad."** Ese era el lema con que la Asociación Cordobesa de Volantes promocionó la Octava Vuelta de Córdoba para Turismo Carretera. No vamos a hablar de la organización ni echaremos culpas o buscaremos mártires. La gente de la ACV hizo las cosas como pocas veces hemos visto. El vicecomodoro Grillo nos decía: **"Esto ya no es cuestión de rever los planteos que teníamos impuestos. Esto es imprevisible, está fuera del alcance de la gente del grupo organizador o de la Comisión de Seguridad de la CADAD. Para evitar encontrarnos en el futuro con problemas semejantes, creo que la solución es olvidarse definitivamente de correr en rutas. Aquí no hubo irresponsabilidad o inconsciencia por parte del público. Estaban en sus casas disfrutando de la carrera y de pronto todo se trasforma en una tragedia. ¿Cómo evitarlo? ¿Cómo lograr que esto no se repita? Hay una sola escapatoria... no correr más en ruta abierta."** Esta no era una declaración oficial sino un pensamiento en voz alta. Un pensamiento que compartimos. Unos minutos antes, el Falcon de Ricardo Bonanno se había cruzado en el camino y terminaba, después de varias vueltas, totalmente destrozado al lado de una casa.

¿Cómo fue? **"Todavía no lo puedo creer... ¿Vos viste lo que pasó? Me encontré en el medio de una nube de tierra sin ver absolutamente nada, y de pronto se me rompe el parabrisas. Fue todo en un segundo. Creo que pisé la banquina derecha y el auto se me cruzó. Cuando traté de corregir, ya estaba dando vueltas... Me metí en una casa... No sé bien lo que pasó y no quiero pensar. Es un desastre."** Ricardo Bonanno estaba amargado, totalmente vencido. Al ver el auto no pudimos imaginarnos cómo él y Blas Pinillos estaban sanos, salvos y caminando por sus propios medios.

Nosotros lo vimos. Fuimos testigos de lo que sucedió apenas unos 500 metros más allá de los palcos de llegada. Estábamos conversando del caso Pronello con el ingeniero Bianchi y Francisco Marcotegui, ambos de la Comisión Técnica de la CADAD. Al rato, en plena recta y a la salida de la curva anterior al control, vimos tres autos peleando una posición: Hugo Gimeno, que venía perdiendo una vuelta; Marito García, que tocó la tierra saliendo de la curva, y detrás el Falcon de Bonanno. Así juntos pasaron por el control y veinte metros más adelante la Liebre anaranjada de García se tiró a la banquina para sobrepasar al Dodge de Gimeno bajando las dos ruedas izquierdas. Atrás seguía el Falcon de Bonanno y el ruido de los tres motores se fue perdiendo entre una polvareda que no dejaba ver nada. Trascurrieron unos segundos y se escuchó una especie de frenada (más tarde nos dimos cuenta que era el ruido de una patinada), casi al mismo tiempo que un auto plateado volaba hacia la izquierda. El Falcon de Bonanno terminó su incursión fuera de la ruta a unos 30 metros del camino y segando dos vidas en su viaje incontrolable. Así fue.

No busquemos responsables ni cortemos cabezas. Si hay un culpable, las carreras de ruta son las únicas que deben ser juzgadas. Ya no existe seguridad, por más empeño que se ponga, por más agentes policiales que se dispongan, por más dinero que se destine a levantar alambradas y por mejor que se comporte el público. Las carreras de ruta sean o no de TC no ofrecen seguridad. No pueden existir bajo ningún concepto. Lo del domingo fue un imponderable, pero para evitar futuras tragedias, pedimos el entierro definitivo de la ruta. Hagamos de cuenta que el domingo pasado asistimos a su funeral. Que así sea.

**Perkins** calculaba unos 205, **Reutemann** 203, y **Urruti** convencido que el promedio difícilmente llegara a los 200. Todos estuvieron muy por encima de sus cálculos.

---

**Copello: "Se le debe haber clavado el motor. Yo venía unos 10 metros detrás de Juan Manuel y de pronto se le voló el capó y entró a hacer trompos. Todo esto a más de 250 km/h... en plena recta. El acompañante no tenía nada y "Maneco" algunos golpes lógicos. Nos paramos Carmelo y yo a recogerlo y lo llevamos a la clínica... Del auto no quedó nada".**

En la vuelta anterior al paso por el control notamos una evidente falla de estabilidad direccional. Lo vimos irse zigzagueando y dobló en la curva siguiente bastante desacomodado. La "garrafa" (que nuevamente volvió al TC) demostró tener velocidad pero aparecieron problemas de tenida pese (¿o a causa?) a la larga cola estrenada el domingo, similar a la del Huayra o el Halcón. Creemos que la "garrafa" dejó de existir el domingo, pues aunque no la vimos, por los comentarios de Copello supimos que no quedó nada.

---

El acompañante de Juan Manuel Bordeu nos dijo en la clínica que no sabía exactamente qué había pasado. **"No sé si se salió una rueda o voló el capó. Fue todo demasiado rápido. El auto está desintegrado".**

---

**Cando** antes de la largada nos decía: **"Esto no puede ser. El domingo pasado en el autódromo Cabalén no había un alma. Hoy, aquí, que estamos a más de 100 kilómetros de los centros urbanos importantes, parece un hervidero. Yo ya no entiendo más nada".** Nosotros tampoco. El pueblo quiere TC y muchos opinan que hay que dárselo. Preguntamos: **¿Por qué no educamos al pueblo para que esto no se transforme en un circo romano?**

→









## CAMPEONATO ARGENTINO DE TC

| Pos. | Piloto | Pts. |
|---|---|---|
| 1º | Perkins, Gastón | 18 |
| 2º | Bonanno, Ricardo J. M. | 9 |
| 3º | Emiliozzi, Dante | 6 |
| | Larriestra, Bautista | 6 |
| | Franco, Oscar M. | 6 |
| 6º | Malnatti, César | 4 |
| | García, Mauricio | 4 |
| 8º | Rodríguez Canedo, Eduardo | 3 |
| | Pairetti, Carlos A. | 3 |
| | Urruti, Federico | 3 |
| 11º | Faraoni, José Manuel | 2 |
| | Reutemann, Carlos | 2 |
| 13º | Gradassi, Héctor Luis | 1 |
| | Villegas, Adrián | 1 |
| | Scaramella, Rogelio | 1 |
| | Galbato, Carmelo | 1 |

Puesto que los Halcones no pudieron correr (¡dále!), Reutemann recurrió al Mini Falcon y aunque no anduvo de maravillas, pudo arrimar.

Cuando se corre en ruta Scaramella está. Una regularidad destacable que produce resultados como el del domingo. Lástima que por el famoso reglamento, modificaron la luneta y el auto está de lo más horrible él.

## VIII VUELTA DE CORDOBA

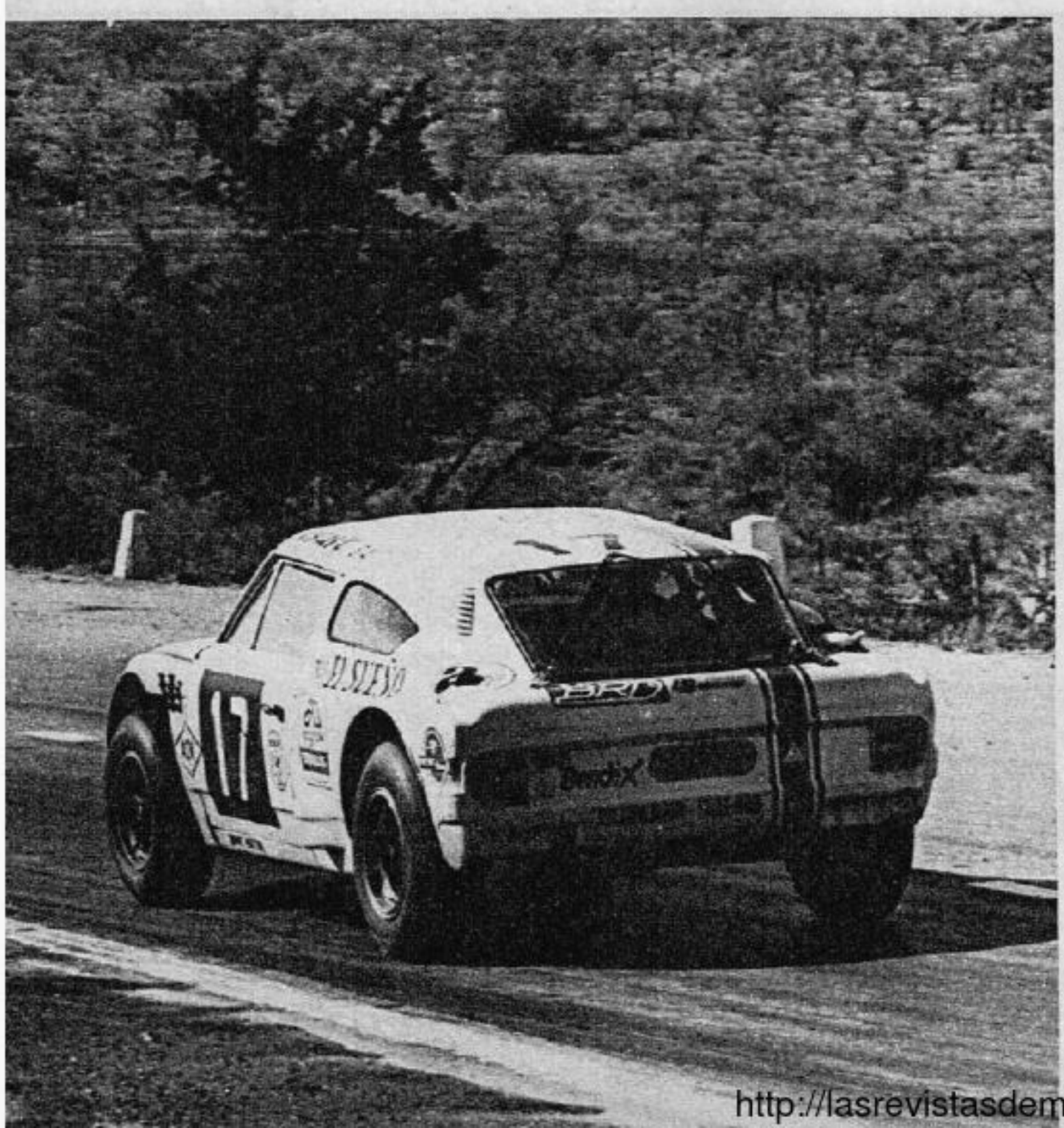
**Asociación Cordobesa de Volantes — Circuito Los Cóndores (20-VII-69)**

CLASIFICACION FINAL

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 2 | Perkins, Gastón ... | Liebre III Tornado .. | 2h29m15s6 | 11 |
| 2º | 51 | Franco, Oscar M... | Liebre III Tornado .. | 2h30m02s4 | 11 |
| 3º | 22 | Urruti, Federico ... | Liebre III Tornado .. | 2h32m52s4 | 11 |
| 4º | 14 | García, Mauricio ... | Liebre 1½ Chevrolet. | 2h33m42s | 11 |
| 5º | 16 | Reutemann, Carlos. | Mini-Falcon F-100 .. | 2h41m22s6 | 11 |
| 6º | 17 | Scaramella, Rogelio | Torino-Fastback .... | 2h29m20s5 | 10 |
| 7º | 3 | Gradassi, Héctor L. | Liebre 1½ Tornado . | 2h30m26s1 | 10 |
| 8º | 18 | Villegas, Adrián ... | Liebre 1½ Tornado . | 2h32m12s5 | 10 |
| 9º | 62 | Saladino, Cayetano. | Torino 380 W ..... | 2h32m39s5 | 10 |
| 10º | 23 | Rondelli, Néstor .. | Liebre III Tornado .. | 2h32m56s4 | 10 |
| 11º | 12 | Malnatti, César .... | Liebre II Tornado .. | 2h33m40s | 10 |
| 12º | 24 | D'Agnillo, José M... | Liebre 1½ Tornado . | 2h39m08s2 | 10 |
| 13º | 20 | Tempone, Antonio . | Liebre 1½ Tornado . | 2h11m02s4 | 9 |
| 14º | 25 | Martínez Boero, J.. | Coupé Chevrolet 250 | 2h12m41s5 | 9 |

**Promedio del ganador:** 210,478 km/h.

**Record de vuelta:** Para O. M. Franco: 13m11s3 a una velocidad de 216,555 km/h.




**Jorge Cupeiro** en Parque Cerrado: **"Si te cuento lo que me pasó no me lo creés. El auto tiene un radiador de aceite de avión que me costó como 150.000 mangos. Es sensacional. Resulta que sobre un costado tiene una tapita que por supuesto debe soportar hasta 5.000 libras de presión o algo así. Mi motor tira 70 libras. ¿Te das cuenta? Ya antes de largar me di cuenta que el tapón perdía... Se había formado un poro y por ahí salía un chorrito finito de aceite. Tratamos de ponerle Poxipol pero no agarraba. Tratamos de soldarlo pero parece que este radiador está hecho de un metal extraterreno porque no había soldadura que agarrara. Así largué y el infame chorrito me daba justo del lado mío sobre el parabrisas... De no creer".**

---

Antes de largar **Cacho Franco** trataba, con su acompañante, que en la Liebre III del equipo de Gastón funcionaran los seis cilindros al mismo tiempo. Les costó pero lo lograron. Cuando el ruido del motor se llenó de salud la sonrisa volvió a la cara de **Cacho.** El auto funcionó a las mil maravillas. Del piloto ni hablemos. Tocamos el tema Nürburgring y su posible incorporación como suplente. **"De suplente no voy. Es ir a no correr o lo que es peor, esperar que alguno se resfríe o le enyesen una mano para subirme a un auto. Mejor me quedo acá".** Totalmente de acuerdo. Pero... ¿y si no va Bordeu?

---

**Gastón Perkins** en Parque Cerrado. **"Pese a lo que pasó hoy es el día más feliz de mi vida. ¿Vos sabés lo que significa para mí y los muchachos haber metido los tres autos en los tres primeros puestos. Estoy enloquecido. Es mucho más de lo que todos esperábamos. El problema es que ahora tengo que cuidarme porque en cualquier momento Cachito o Federico me pasan por encima".** Fue el triunfo de un verdadero equipo humano.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# FIAT 1500

# largó...corrió...venció...
## para no perder la costumbre

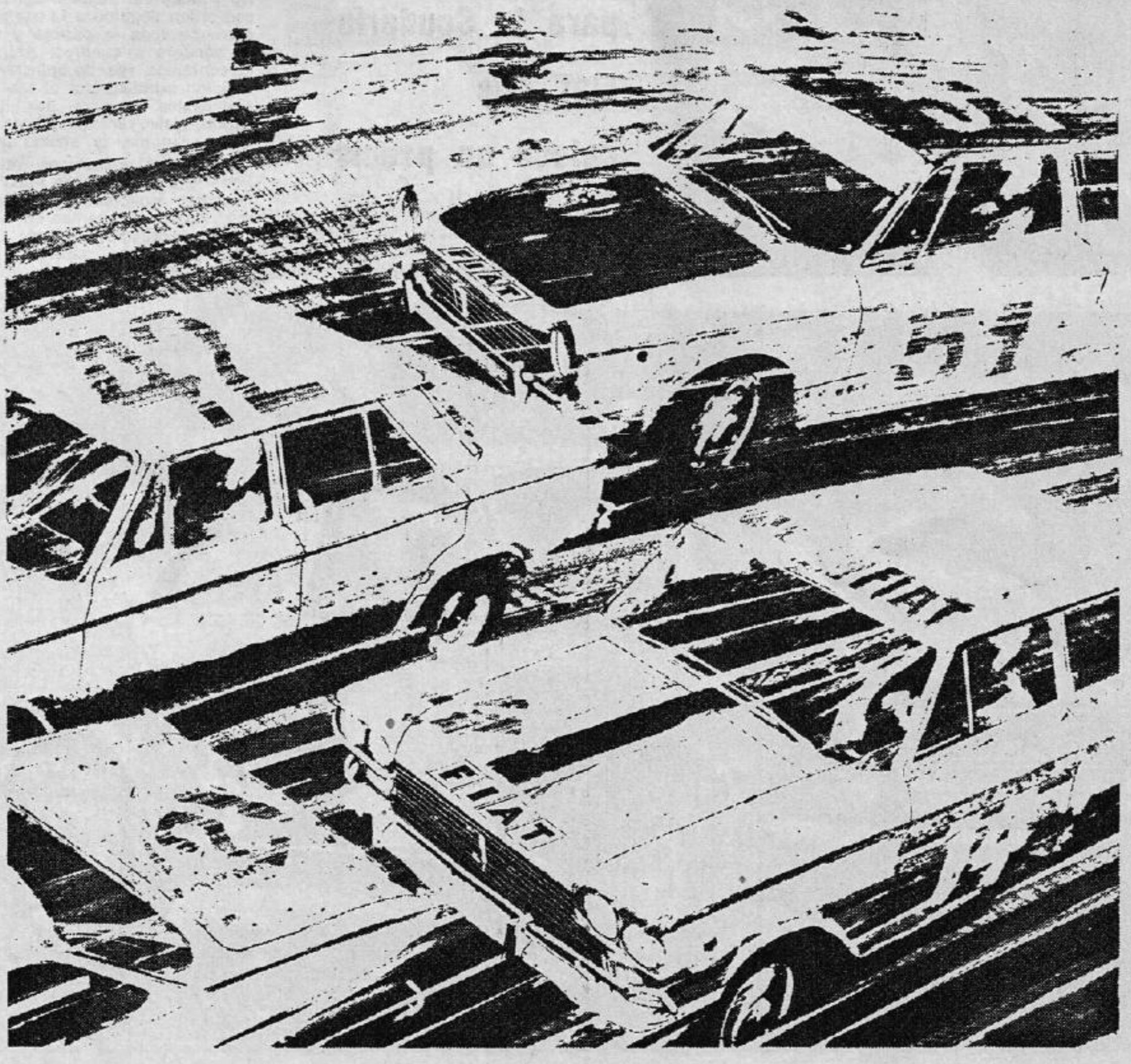
*Automóvil Club de Concordia - Autódromo Ciudad de Concordia*

SCUDERIA FIAT CONCESIONARIOS

*1º con FIAT* Eduardo Rodríguez Canedo

*2º con FIAT* Néstor García Veiga

*Y junto a esa calidad que lo conduce al triunfo, están siempre la elegancia y distinción FIAT, expresadas en cada detalle de su inigualada terminacion!*






# DESPUES



## ...vino el buen tiempo. Tiempo de ganar para Monguzzi, Canedo y Cuitiño. Y alegrón para la Scudería Fiat, que colocó un preciso un - dos

*Por HECTOR MILANICH*

Por tercera vez se hizo presente el Anexo "J" en Concordia, y el espectáculo fue, como siempre, brillante, al que contribuyó un día de sol radiante que contrastó con la tarde del sábado, donde las pruebas de clasificación terminaron bajo copiosa lluvia. Así, y de acuerdo a lo que se estila en estos casos de carreras de Anexo "J", vimos desfilar tres categorías: A, B y C. En beneficio del orden y de acuerdo al abecedario, comenzaremos por contarles qué pasó en la "A".

### CATEGORIA "A"

La primera fila en la largada la ocupaban los tres autos preparados por los Hnos. Batelli: Angel Monguzzi en la cuerda, Carlos Monguzzi al centro y Mauricio Kember por afuera. En ese orden llegaron a la primera curva, corrieron toda la carrera y recibieron la bandera a cuadros. Así, tal cual lo contamos, fue de aplastante la exhibición brindada por el trío cordobés, sin rivales hoy que los llegaran a apurar, salvo en las últimas vueltas, donde Carubia se arrimó a Kember.

Problemas mecánicos relegaron a Parisi y a Alonso, pero hubo en beneficio del espectáculo, quienes rindieron mucho, si tenemos en cuenta sus últimas actuaciones. Caso Carubia y Niemitz, quienes sostuvieron un duelo interesante persiguiendo a Roggero






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# DE LA LLUVIA...

hasta el abandono de éste. Y Carubia llegó a apurar a Kember. Sintetizando: linda carrera, pero al no haber variantes en los primeros puestos, le faltó emoción.

## CATEGORIA "B"

Gran largada de García Veiga que tomó decididamente la punta, pero se quedó tranquilo para tomar la primera curva. Y eso, en esta categoría, no se puede hacer. Juchet y Canedo se le filtraron y el Peugeot del gordísimo Juchet completó el primer giro en la vanguardia seguido del "Chino" Canedo, García no se puede hacer. Juchet completó

Antes de cerrar el segundo giro, Rodríguez Canedo, pícaro como siempre, tomó la punta y comenzó a alejarse de Juchet, quien a su vez se vio muy exigido por el "Nene" García Veiga. Al cumplirse la quinta vuelta, el "Chino", siempre firme en la punta, a un ritmo impresionante. Pero García Veiga y Juchet entran al curvón rueda a rueda: el Fiat por la cuerda y el 404 por la no cuerda, o sea, por "ajuera"; no afloja ninguno de los dos y a la salida, el Fiat del "Nene" logra ese medio metro de ventaja suficiente para volver a detentar el uso de la cuerda en la curva siguiente. De ahí en más, comenzó a distanciarse lentamente de Rolf Juchet, a quien se acercaba peligrosamente Castañón.

**Izquierda, arriba:**
**El primer puesto en la categoría mayor para Horacio Cuitiño; un premio a la regularidad y buena conducción.**

**Izquierda, centro**
**El ganador de la "A", Angel Monguzzi, quien a pesar de tener que cargar con más peso, en el auto (ver bigote oriental), se hizo dueño de la punta y no la largó para nada.**

**Izquierda, abajo:**
**¡Qué podemos decir del "Chino" que no hayamos dicho antes! ¿Qué podemos decir?.... ¡Ah, sí, ganó su categoría . . .!**

**Derecha, abajo:**
**El niño García Veiga se portó bien, y el director del colegio, el "Gordo" Galluzzi, muy contento con el 1-2 de Canedo-G. Veiga. Muy bien 10.**

Linares perdía puestos y se ubicaba quinto. Arizu, seguido de Boyadjian.

Tres vueltas más y se produjo el abandono de Linares. A su vez, Castañón lograba quebrar la línea de Juchet pero sin inquietar al equipo oficial Fiat, sobre todo al puntero Canedo, quien se sentía tan cómodo dentro de la cupé que se pasó toda la carrera a las risas y saludando al "Gordo" Galluzzi mientras conducía.

Con el abandono de Castañón y el avance de Boyadjian del sexto al quinto puesto, llegamos al final, que aprovechó el equipo Fiat para hacer espectáculo, entrando los dos autos de la misma marca, rueda a rueda y saludando al público. Que acá, en Concordia, está muy dividido con el asunto Fiat-Peugeot; se festeja tanto como un duelo Ford-Chivo. Creemos que esto le hace mucho bien al Anexo "J" y en especial a la categoría, aunque sería interesante ver nuevamente en carrera al equipo Dorrego Competición.

## CATEGORIA "C"

Todo hacía pensar que veríamos un espectáculo a cargo de los Torino del equipo oficial y algunos particulares, a los que trataría de apurar el Falcon de von Wernich, quien se las arregla bastante bien en este trazado. Pero si bien es cierto que pasó de todo, esto no fue lo que esperábamos. Y si no, veamos. De entrada nomás, no pudo largar Monguzzi, debido a un problema de bujías, aparentemente. Gotte toma la punta y se cumple el primer circuito en este orden: Gotte, Larry, Carubia y Jaras. En la segunda vuelta és primero Larry, pero en la tercera ingresa a boxes con una manguera de agua desprendida. Se inició así un duelo entre Carubia y Gotte por el primer lugar que no sabemos por qué le gusta tanto a esta gente que corre carreras.

Carubia ya está en primer lugar y comienza a irse. Mientras tanto se solucionó el problema de Larry y éste ingresó a la pista nuevamente; como era de esperar, se dedicó a pulverizar relojes y batir records. Segundo permaneció Gotte, seguido por Jaras, Cuitiño y von Wernich. Pero entre tantas detenciones les tocó el turno a Gotte y Jaras, quedando cómodo puntero Carubia. Pero la mala racha de Carubia lo llevó a abandonar cuando ya era ganador por muerte. Con las paradas en serie de los Torino, la gente pensó que el Falcon repetiría lo de la carrera anterior en Concordia; pero tampoco el Falcon rendía como siempre. Se impuso, así, el regularísimo Cuitiño, seguido por von Wernich y Roude, en ese orden.

Concordia tuvo lluvia el sábado y tiempos realmente insólitos de clasificación. El domingo tuvo carrera y tres ganadores: Angel Monguzzi, el "Chino" Canedo y Horacio Cuitiño.

## AUTO CLUB CONCORDIA

**Autódromo Ciudad de Concordia - 20/VII/69**

CLASIFICACION

**Categoría "A" (hasta 1.150 cm3)**

| Pos. | Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vts |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 21 | Monguzzi, Angel | Renault 1093 | 29m38s1 | 20 |
| 2º | 22 | Monguzzi, Carlos | Renault 1093 | 29m47s3 | 20 |
| 3º | 25 | Kember, Juan Mauricio | Renault 1093 | 29m53s3 | 20 |
| 4º | 2 | Carubia, Roberto | Renault 1093 | 29m53s4 | 20 |
| 5º | 4 | Niemitz, Osvaldo | Renault 1093 | 29m58s4 | 20 |
| 6º | 19 | Carranza, Ricardo | Renault 1093 | 30m30s4 | 20 |
| 7º | 12 | Yanello, Carlos | Renault 1093 | 30m43s5 | 20 |
| 8º | 24 | Kaiser, Rodolfo | Renault 1093 | 30m52s3 | 18 |

**Promedio del ganador: 91,108 km/h.**
**Record de vuelta: Angel Monguzzi en la 2a. en 1m27s a 103,211 km/h.**

**Categoría "B" (hasta 2.000 cm3)**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 46 | Rodríguez C., Eduardo | Fiat Cupé | 35m53s3 | 25 |
| 2º | 56 | García Veiga, Néstor | Fiat Cupé | 35m53s4 | 25 |
| 3º | 37 | Juchet, Osvaldo | Peugeot 404 | 36m20s8 | 25 |
| 4º | 55 | Arizu, Alfredo | Fiat Cupé | 36m43s5 | 25 |
| 5º | 43 | Boyadjian, Eduardo | Fiat Cupé | 36m44s8 | 25 |
| 6º | 40 | Iglesias, Ricardo | Fiat Berlina | 36m22s3 | 24 |
| 7º | 47 | Luzzi, Roberto | Peugeot 404 | 36m27s | 23 |
| 8º | 35 | Castañón, Norberto | Peugeot 404 | 28m44s | 20 |

**Promedio del ganador: 104,490 km/h.**
**Record de vuelta: Rodríguez Canedo en la 4a. en 1m23s6 a 107,655 km/h.**

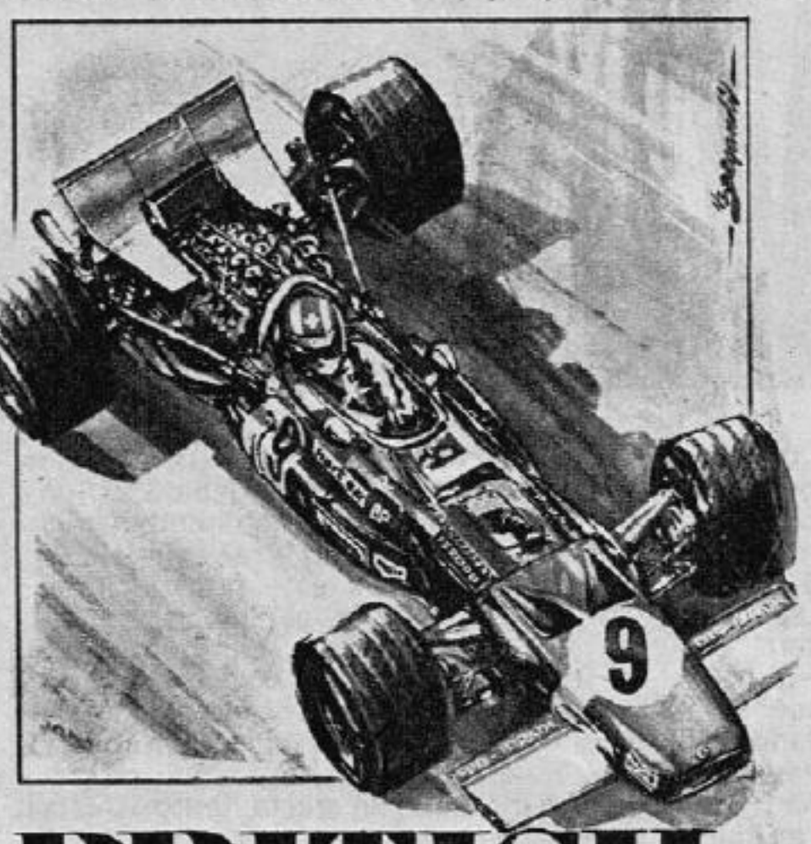
**Categoría "C" (más de dos litros)**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1º | 75 | Cuitiño, Horacio | Torino 380 W | 43m15s8 | 30 |
| 2º | 61 | Von Wernich, Guillermo | Ford Falcon | 43m55s4 | 30 |
| 3º | 62 | Roude, Antonio | Torino 380 W | 43m31s5 | 28 |
| 4º | 71 | Jaras, Raúl "Papín" | Torino 380 W | 44m07s | 25 |
| 5º | 73 | Whebe, Eduardo | Torino 380 W | 45m07s8 | 24 |
| 6º | | Bolleas, Antonio | Torino 380 W | 44m57s4 | 24 |
| 7º | | Gotte, Julio | Torino 380 W | 33m55s4 | 23 |

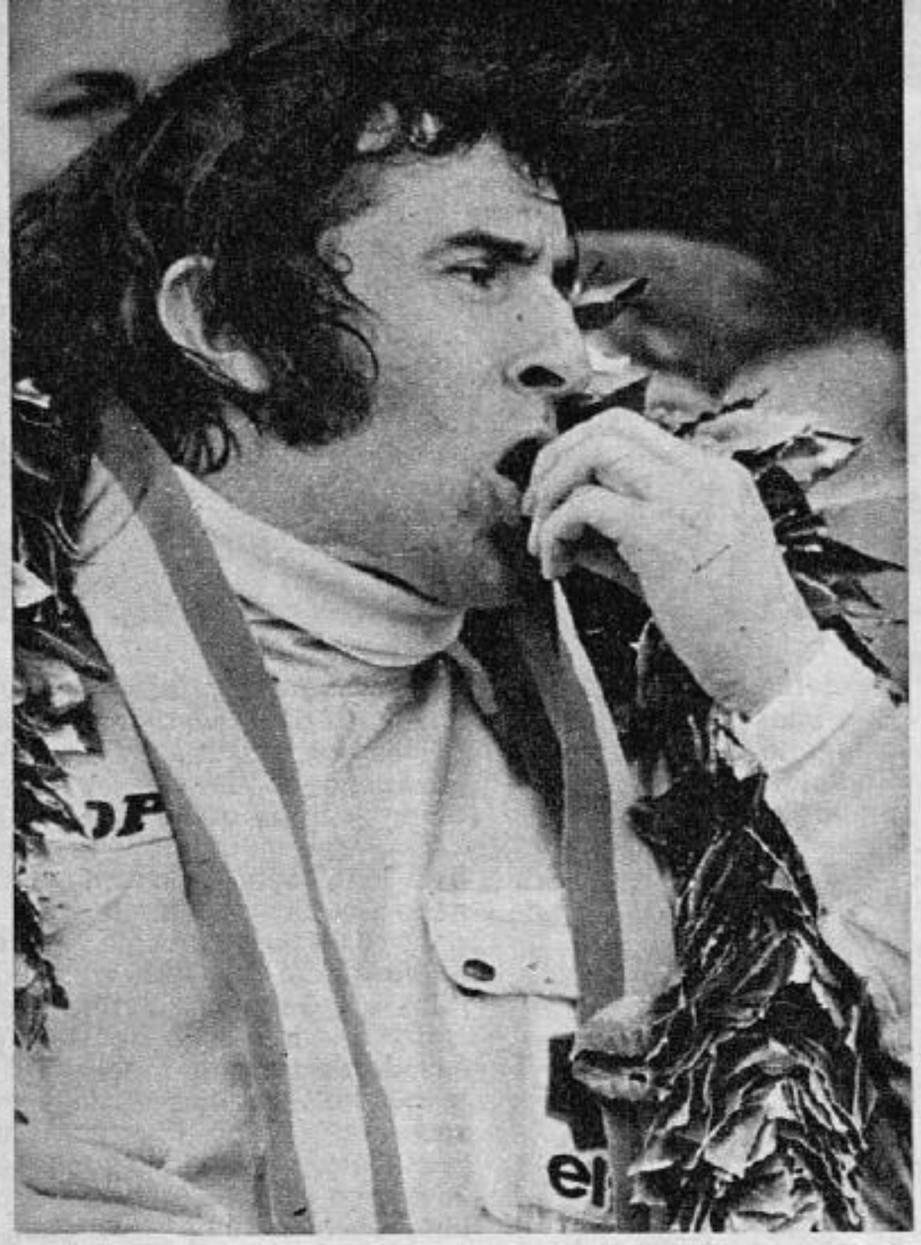
**Promedio del ganador: 103,215 km/h.**
**Record de vuelta: "Larry" en la 16a. en 1m20s1 a 111,355 km/h**



Silverstone, julio 19, 1969

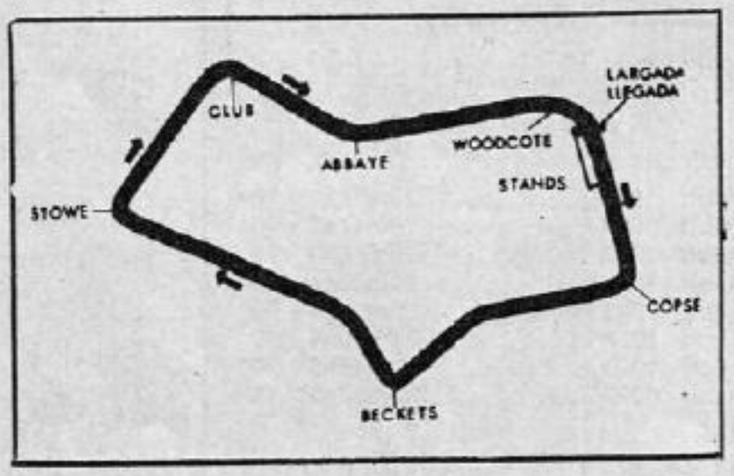


# BRITISH
grand prix



# ¿ SABEN QUIEN GANO ?:
# STEWART

## Los GP cambian de lugar -ahora fue en Inglaterra- pero no de vencedor. Jackie Stewart ganó su quinto Gran Premio del año




### GRAND PRIX DE INGLATERRA

**Circuito de Silverstone (4,7 km) — 19/VII/69**

CLASIFICACION

| Pos. | Piloto | Marca | Tiempo | Vts. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | Stewart, Jackie .. | Matra-Ford MS-80.. | 1h55m55s6 | 83 |
| 2º | Ickx, Jackie ..... | Brabham-Ford BT-26 | 1h56m36s1 | 83 |
| 3º | Mac Laren, Bruce | Mac Laren-Ford M7A | 1h56m42s5 | 83 |
| 4º | Rindt, Jochen .... | Lotus-Ford 49B .... | 1h57m04s | 83 |
| 5º | Courage, Piers ... | Brabham-Ford BT-26. | 1h57m04s8 | 83 |
| 6º | Elford, Vic ..... | Mac Laren-Ford M7A | 1h56m39s4 | 82 |
| 7º | Hill, Graham .... | Lotus-Ford 49B .... | 1h56m53s8 | 80 |
| 8º | Siffert, Jo ..... | Lotus-Ford 49B .... | 1h56m25s8 | 77 |
| 9º | Beltoise, Jean P.. | Matra-Ford MS-80.. | 1h57m24s1 | 77 |

**Promedio del ganador:** 204,790 km/h.

**Record de vuelta:** Jackie Stewart en 1m21s3 a un promedio de 208,540 km/h.

### CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

| Pos. | Piloto | Pts. |
|---|---|---|
| 1º | Jackie Stewart ..... | 45 |
| 2º | Bruce Mac Laren ..... | 17 |
| 3º | Graham Hill ..... | 15 |
| 4º | Joseph Siffert ..... | 13 |
| 5º | Denny Hulme ..... | 11 |
| | Jean P. Beltoise ..... | 11 |
| 7º | Jackie Ickx ..... | 10 |
| 8º | Vic Elford ..... | 3 |
| | Richard Attwood ..... | 3 |
| | Jochen Rindt ..... | 3 |
| 11º | John Surtees ..... | 2 |
| 12º | Jack Brabham ..... | 1 |

Para ganar el campeonato del mundo nada mejor que ganar todas las carreras que lo componen. Tal, ni más ni menos, la filosofía de Jackie Stewart que al adjudicarse también el Gran Premio de Inglaterra ha ganado todas las carreras del año, hasta ahora, con la sola excepción del G. P. de Mónaco que quedó para Graham Hill. Pero aun así, la estadística de seis carreras corridas y cinco ganadas, evidencia un rendimiento fenomenal de la dupla Stewart-Matra que ya, prácticamente, ha ganado el campeonato del mundo porque sería muy, muy difícil, que Bruce Mc Laren o Graham Hill lograran descontar los muchos puntos de ventaja que lleva el hippie escocés.

Con todo, el Gran Premio de Inglaterra fue el más difícil de cuantos ganó Stewart en el año. Por empezar, Jackie se dio una feroz piña el viernes; había registrado el tiempo más bajo de la historia en el circuito de Silverstone —1m20s6— pero en la vuelta siguiente reventó un neumático trasero —cosa muy rara— y el coche se descontroló cuando viajaba a unos 240 km/h ¡...! Por suerte, Stewart se las arregló más o menos como pudo, aunque no logró evitar un golpe contra el terraplén cuando ya el auto iba más despacio. A él no le pasó nada, pero el auto quedó para que los mecánicos protestaran bastante.

Tampoco esta vez se concretó la presentación de los cuatro ruedas motrices que por ahora no encuentran el punto. Mejor dicho: como en Francia con un Lotus FWD corrió John Miles para ver qué pasaba; pero ni Graham Hill ni la gente de Matra quiso cambiar el modelo convencional por los respectivos cuatro ruedas motrices. De tal manera, la línea de largada fue similar a la de los últimos G. P.

También como pasó repetidas veces, este año picó en punta Jochen Rindt que durante seis vueltas mantuvo el primer lugar escoltado por Stewart. En la vuelta siete Jackie superó a Jochen y siguió primero hasta la vuelta 16, cuando otra vez volvió al primer puesto Rindt. Los 120.000 espectadores, lógicamente, deliraban en inglés.

Más atrás las cosas también estaban que ardían y le dieron a toda la carrera los ribetes sensacionales que tuvo. Pedro Rodríguez, que corrió con Ferrari, estuvo tercero largo rato asediado por Jackie Ickx que está cumpliendo meritorios trabajos a bordo de su Brabham. Lástima que Graham Hill y Seppi Siffert tuvieron diversos problemas con sus respectivos Lotus 49-B y perdieron contacto con la punta.

Macanudo. Rindt seguía adelante y llegamos a la vuelta 62. En ese momento crucial el alerón-capot estabilizador se desprendió en un costado y comenzó a rozar un neumático. Jochen tuvo que parar en el box en medio de la mufa general, y Stewart se tomó el buque con tranquilidad. No contaba, sin embargo, con la idea de ganar que tenía Jackie Ickx, quien había pasado al segundo puesto al quedarse Rodríguez por rotura del motor. El belga se jugó todos sus cartuchos y lo obligó a Stewart a volver a subir su ritmo de marcha para mantener el liderazgo. De esa forma, el record de vuelta cayó ocho veces consecutivas y el duelo se tornó formidable. El Brabham Ford y Jackie Ickx como nunca.

Rindt había vuelto a la lucha pero al parecer privó la desorganización "chez" Lotus y se quedó sin nafta. Stewart, por su parte, casi sufre lo mismo, pero llegó con lo justo. Le alcanzó para ganarle a Ickx por poco y consolidar su posición. Bruce Mc Laren terceró, y Rindt, a pesar de todo, cuarto. Una gran carrera.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EPITOME CORSAE

## SCHETTY Y FERRARI: CAMPEONES DE LA MONTAÑA

El domingo pasado Peter Schetty, al adjudicarse la trepada Trento-Bondone al comando de una Ferrari 212, ganó el Campeonato Europeo de la Montaña luego de haberse disputado sólo cuatro pruebas. Schetty fue el ganador de las tres anteriores corridas en Montseny, Rossfled y Mont Ventoux y en esta última realizada en el trazado de Alto Adigio superó el record anterior establecido por Gerhard Mitter con Porsche. El tiempo de Schetty fue de 10m58s61/100, en tanto la marca anterior establecida por el piloto de Porsche era de 11m17s53/100.

La carrera, que como es tradicional, se realiza en el difícil recorrido de 17,300 kilómetros con un desnivel de 1.300 metros y un total de 133 curvas y 40 mixtos veloces, fue fácil para la Ferrari 212 de Schetty ante la ausencia de otros equipos oficiales, como en el caso particular de los Porsche que este año no compitieron en el Campeonato de Montaña. El promedio de Schetty —que es record— ascendió a 94,564 km/h.

Así, Ferrari y Schetty lograron el título de Campeones Europeos de Trepadas de Montaña 1969. Felicitaciones, don Enzo.

## CAN-AM: OTRA VEZ MCLAREN - HULME

Corrida la tercera etapa de la Can-Am Cup, el resultado de las dos ediciones anteriores volvió a repetirse. Primero Bruce McLaren y detrás Denny Hulme, ambos con los McLaren M7A-Chevrolet. Desde el momento de la partida los dos McLaren tomaron la punta seguidos por otro conducido por John Surtees (que sigue esperando le entreguen el Chaparral 2H). Cuarto marchó durante la mayor parte de la prueba Chris Amon con la Ferrari 612 y un poco más atrás, manteniendo posiciones entre autos del doble de cilindrada, el increíble Joseph Siffert, comandando un Porsche 908.

Al promediar la carrera la diferencia de los dos McLaren (Brucie y Denny al volante) era apreciable con respecto a la Ferrari de Amon. John Surtees ya había quedado en los boxes con problemas de temperatura al igual que Mark Donohue. Así fue como George Eaton con un Mc Laren M-12 fue recuperando y, tras pasarlo a Chuk Parsons, se colocó cuarto. El Lola, quinto, y Jo Siffert con su modesto 908, sexto y pegadito a la cola de Parsons.

Los dos autos anaranjados siguieron viajando chupaditos y terminaron la carrera uno detrás de otro con una diferencia de menos de 20 metros, luego de haber recorrido 322 kilómetros. El promedio general es record absoluto pues llegó a los 202,832 kilómetros horarios, superando el anterior marcado por Jackie Stewart con Matra Ford en Fórmula Uno, el año pasado, con 199,639 km/h. Suficiente ¿no?

CLASIFICACION: 1º **Bruce McLaren** (McLaren M7A-Chevrolet) que recorrió los 322,765 km a un promedio de 202,832 km/h; 2º **Denny Hulme** (McLaren M7A-Chevrolet); 3º **Chris Amon** (Ferrari 612); 4º **George Eaton** (McLaren M12-Chevrolet); 5º **Chuck Parsons** (Lola Sp T-172-Chevrolet), y 6º **Joseph Siffert** (Porsche 908 Spyder).


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

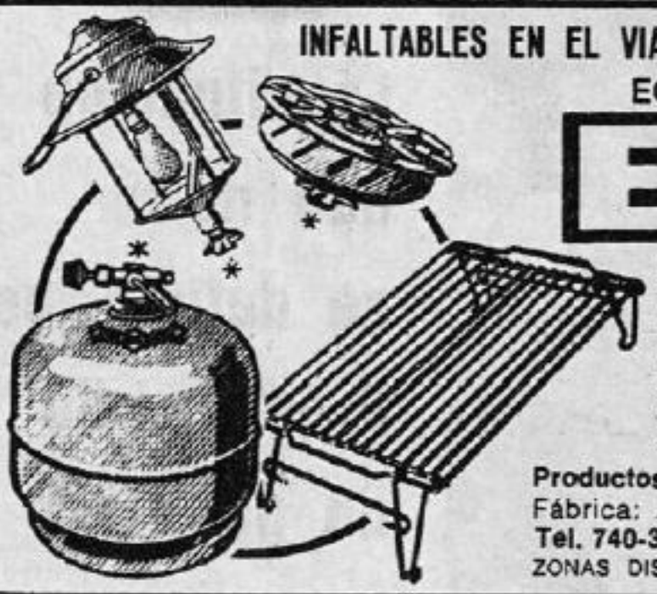
sugerencias PARABRISAS CORSA

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S. C. A.
Av. JUAN DE GARAY 2356 - T. E. 26-5347



AUTOMOTORES BRISE S.A.C.I.F.
CITROËN
CONCESIONARIO OFICIAL
Av. HIPOLITO YRIGOYEN 8613
LOMAS DE ZAMORA
VENTAS DE UNIDADES 0 KM. Y OCASIONES
SERVICE Y REPUESTOS
PLANES A SU CONVENIENCIA

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



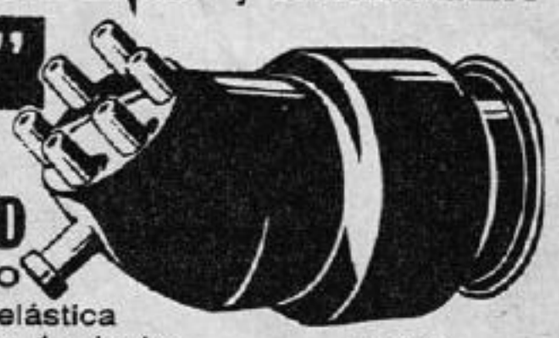
CALENTADOR: c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas.
FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.
Productos ECO
Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli
Tel. 740-3662.
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA



DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

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

*Solicitelo 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

AUTOMOVILES RENAULT
MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL.
- Sin turnos, atención de inmediato.
- Reparaciones al instante, con garantía 90 días.
- Chapa y pintura, también por Cías. de Seguros.
- Repuestos legítimos a precios oferta.
- Tarifa fija de mano de obra.
- Horario continuo de 7 a 19.30 horas.

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

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

La Exposición de 200 Emblemas*
Plásticos Autoadhesivos con tonalidad Nacional e Internacional, más completa del mundo.




* CALCOMANIAS
*Solicítelas en comercios de accesorios para automotores, casas de hobbies, jugueterias y librerias de todo el pais.*
Productora: ANEXO J 67®
Juan B. Justo 4300 Buenos Aires

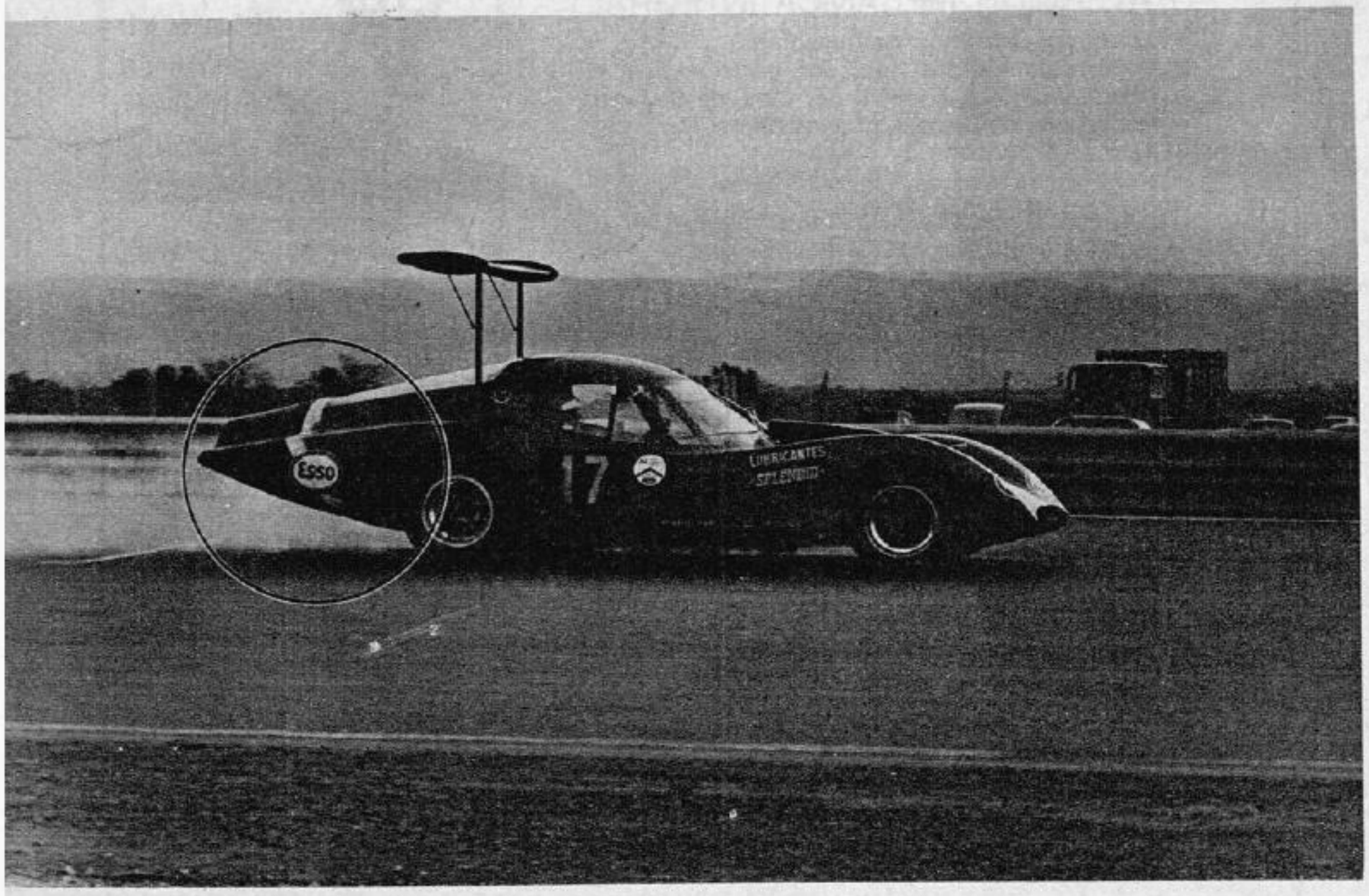
# PRONELLO ¿HAST

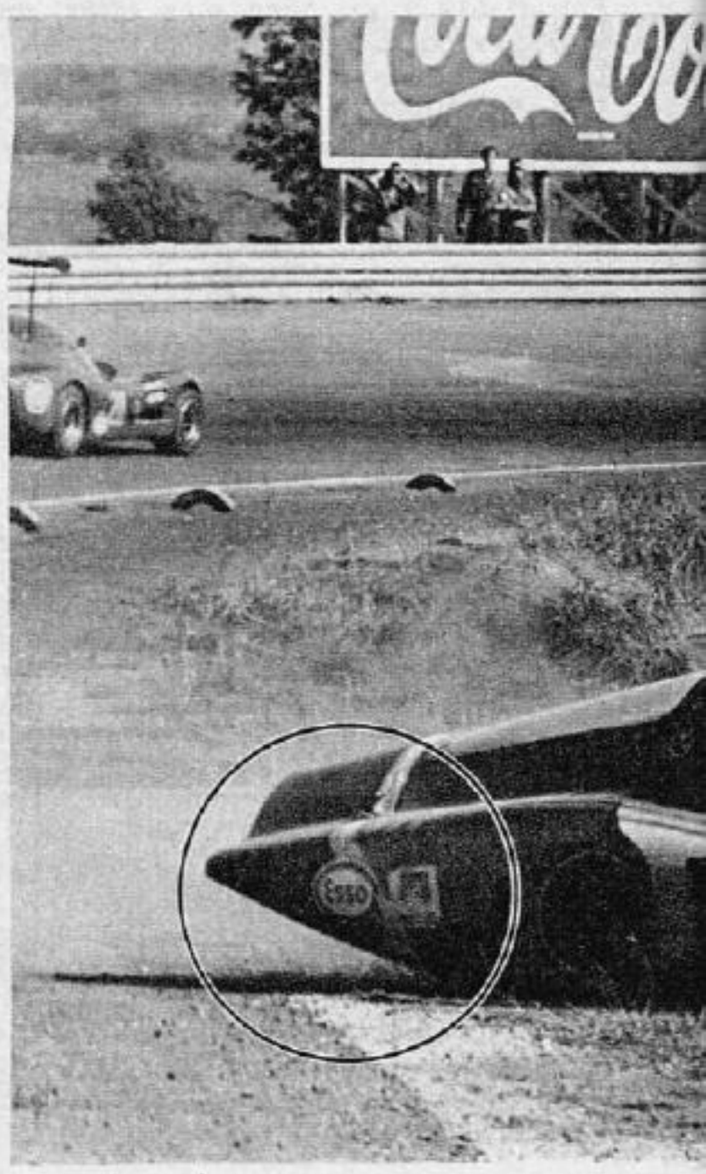
**La situación aún no se definió, pero Pronello dio un paso adelante con una exitosa conferencia de prensa a la cual nadie de CADAD -invitada- se presentó**

**A** media cuadra del ACA, a las nueve y media de la noche del pasado miércoles, Pronello reunió a cuantos periodistas andan sueltos por aquí, para aclarar, punto por punto, las dudas suscitadas alrededor de sus autos y que fueron analizadas exhaustivamente en CORSA una semana atrás. Para ello trajo al negocio de Andrés Ferreño, avenida del Libertador 1750, los dos Huayra, el Halcón y una Liebre III, amén de un pizarrón y una serie de argumentos a cual más contundente. No pudo conseguir, sin embargo, que ni un miembro de CADAD —distante cincuenta metros— se presentara allí para mantener un público debate.

Cuando a una hora prudencial se advirtió que ya no se podía esperar que alguien de CADAD asistiera, Pronello tomó el micrófono. Para todos fue una desilusión que se hubiese frustrado la posibilidad de un picante diálogo frente a frente; pero a la vez, la actitud de CADAD le brindó a Pronello un triunfo mucho más fácil de lo esperado. Porque a ninguna de las personas que estuvieron el miércoles, le quedó dudas sobre la justificada razón que le asiste a Pronello en todos sus diferendos con la comisión técnica de CADAD.

En primer término habló el abogado de Pronello quien se refirió a los aspectos puramente legales de los procedimientos que debe efectuar CADAD y que no se cumplieron de acuerdo al estatuto de






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# -CADAD
# TA CUANDO?

CADAD cuando se le impugnó el Halcón antes de la carrera (postergada) del 9 de julio. Luego sí, Pronello comenzó a exponer sus razones y reseñó punto por punto todo lo que hemos comentado en el número anterior (ver pág. 52 del Nº 169). El asunto de las ventanillas, de las manijas de puertas, del cubrevolante de motor y, finalmente, del discutido chasis Bronco para el Halcón TC.

Pronello repitió en forma insistente "que sería muy interesante escuchar en forma completa la grabación que se realizó en el ACA el día de su reunión, a puertas cerradas, con la comisión técnica de CADAD. Lo notable del caso es que la semana anterior conversando con dos ingenieros de la comisión técnica, éstos le comentaron precisamente a CORSA que sería interesante escuchar la grabación. Entonces, si las dos partes consideraban que al escucharla se podrían aclarar las cosas ¿por qué CADAD no la prestó para la reunión . . .?

Además, Pronello se anotó otro punto a favor con la presencia de constructores como "Paco" Martos o Formisano que apoyaron tanto sus razones como la legalidad del Halcón para competir en TC. "Yo no creo que el Halcón sea el tipo de auto que debemos tener en TC —acotó Martos—, pero desde el momento que hay un reglamento, tenga o no errores, el constructor debe aprovecharlo lo más posible. Eso es lo que hizo Pronello y exactamente lo que yo también haría."

Con pizarrón y tiza Pronello explicó una vez más la legalidad del chasis Bronco usado en el Huayra, modificado completamente respecto al original por las libertades que otorga explícitamente el reglamento. El chasis quedó como dos largueros derechos y paralelos que sólo conservan en común con el original la sección y el grosor de los largueros. Los extremos y los travesaños están modificados pero por razones expresamente permitidas. Como lo están en la inmensa mayoría de los TC que circularon y circulan aún con chasis convencionales (caso del chasis Meunier, por ejemplo).

Finalmente —punto básico por el cual se trajeron los Huayra a Buenos Aires— Pronello desmintió con un montón de detalles, un desagradable rumor que comenzó a correr ni bien terminada la carrera en Córdoba la semana pasada. El mismo consistía en lo siguiente: que Pronello había cambiado las puertas y los capots de los dos Huayra para que Reutemann corriera la última serie (definitiva) con el auto de Pascualini que teóricamente andaba más. El indignado Pronello hizo sacar y cambiar puertas y capots ante toda la prensa para demostrar que aunque muy similares los agujeros y/o pernos de encastre, no coinciden en los dos autos y que son detalles finales que se terminan individualmente.




Arriba, izquierda:
Pronello en la conferencia de prensa.
Abajo, izquierda y derecha:
Además de los detalles señalados por Pronello, hay una interesante contribución gráfica que surge de nuestro archivo para aclarar el rumor según el cual Pronello intercambió en la carrera de Córdoba las puertas y capots de sus Huayra. Con el Nº 17 vemos al auto de Pascualini el día sábado, en la clasificación, cuando perdía aceite por la tapa de valle del motor. Marcado dentro de un círculo vemos al cartel de Esso que tenía pegado el auto en la cola. Al lado vemos el auto de Reutemann. Y dentro del círculo el cartel de Esso pegado en un lugar diferente y acompañado por un contact con el tigre que publicita a la marca. Se supone que si se hubiera cambiado de auto, el cartel debería corresponder al que tiene el auto de Pascualini. Claro que también se pueden cambiar y pegar carteles, pero nunca con la misma exactitud que las fotos denuncian inexorablemente.

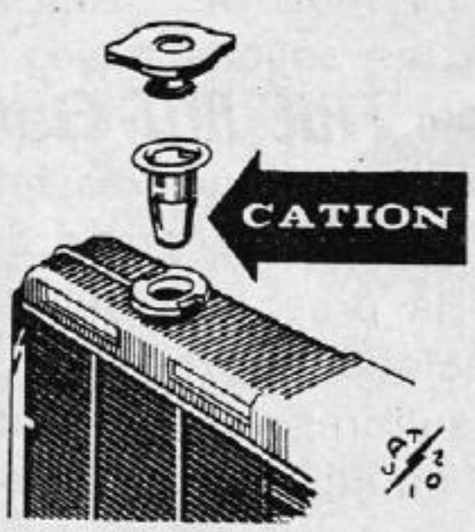
Pero, por otra parte, es muy importante el testimonio fotográfico que surge de los rollos obtenidos por nuestros fotógrafos. En ellos se ven claramente los puntos que detallamos en el epígrafe correspondiente. Verlos.

El conflicto no ha terminado o por lo menos no se llegó a una decisión definitiva. Independientemente, entonces, del resultado final que esto pueda tener, hay que considerar una cosa básica. **Que son los miembros de CADAD, como todo el mundo, quienes deben respetar a los constructores que son las personas que hacen, y no los constructores los que deben rendir pleitesía a un grupo de personas cuyo único trabajo —aunque sea ad honorem— es el de juzgar u opinar.**

G. S.


**PROBLEMA RESUELTO!**

Científico dispositivo iónico que elimina totalmente las **incrustaciones y corrosión** en radiadores y sistema refrigerante de motores de **automóviles, tractores, camiones e industriales.** Coloque usted mismo el dispositivo CATION en la boca del radiador.




**CATION**
Al evitar el recalentamiento por defectuosa circulación refrigerante prolonga la vida del motor.

**CATION**
Es indispensable en zonas de aguas duras.

**CATION** PROTECTOR CATODICO PARA MOTORES

Pídalo en su taller mecánico, estación de servicio o garage.

Zonas disponibles para representantes

Distribuidores:
**DRAGON S.A.C.I.F.**
Av. Pte. R. S. Peña 1185
Bs. As.
Tel. 35-6926

AMORTIGUADORES

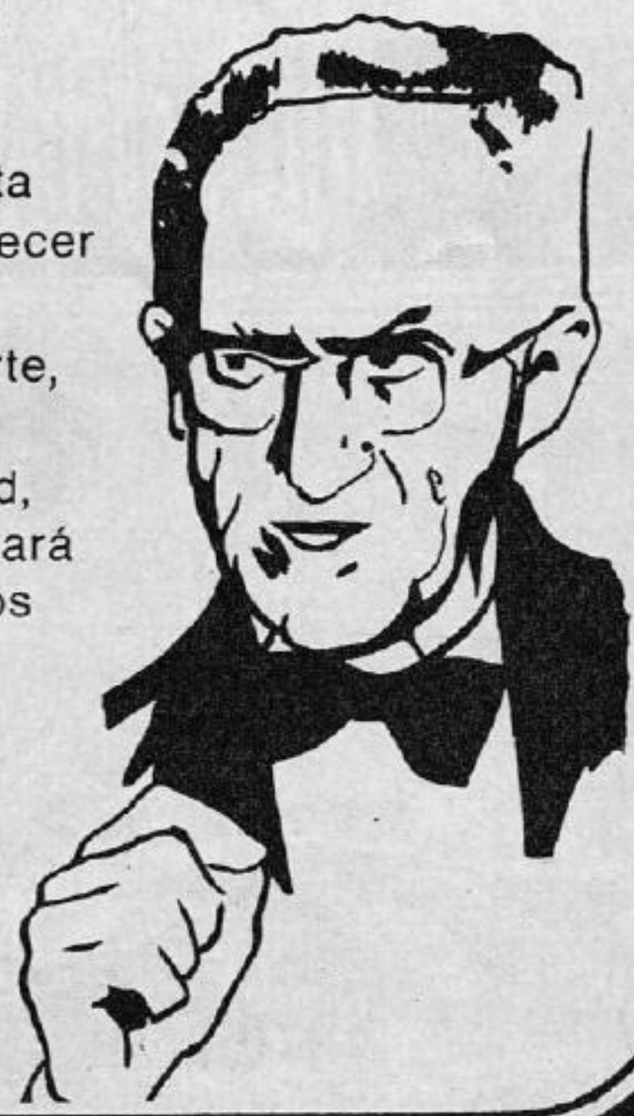
FRIC-ROT Gabriel




# los invencibles

## y el Dr. Joseph M. Juran

El departamento CONTROL DE CALIDAD, piedra fundamental donde se estructuran las sólidas bases de perfección con que cuenta cada Amortiguador ***FRIC ROT-Gābriel*** en su afán de permanecer en contacto directo con las nuevas técnicas para mantener el más estricto control de este primordial elemento para el transporte, se honra en recibir la presencia del Dr. Joseph M. Juran, creador del Curso Internacional sobre Dirección del Control de la Calidad, decano de los consultores americanos en la materia, quién certificará con su idoneidad la condición de ***invencibles*** que ostentan los



**amortiguadores**

# FRIC ROT/Gābriel

FABRICADOS CON LICENCIA GABRIEL U.S.A. ASOCIADA, MAREMONT Cº DE CHICAGO U.S.A.

Miembro del Instituto Argentino de Control de la Calidad

ROSARIO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# 100 caballos

## (Y sólo cuatro riendas para sostenerlos.)

100 caballos tiene el motor de su coche. O más. O algunos menos. De todas maneras forman una nutrida tropilla.

Usted maneja el auto con el volante. Y necesita seguridad.

Quién transmite al piso, quién encamina, quién suelta a correr o detiene toda esa potencia?

Los neumáticos.

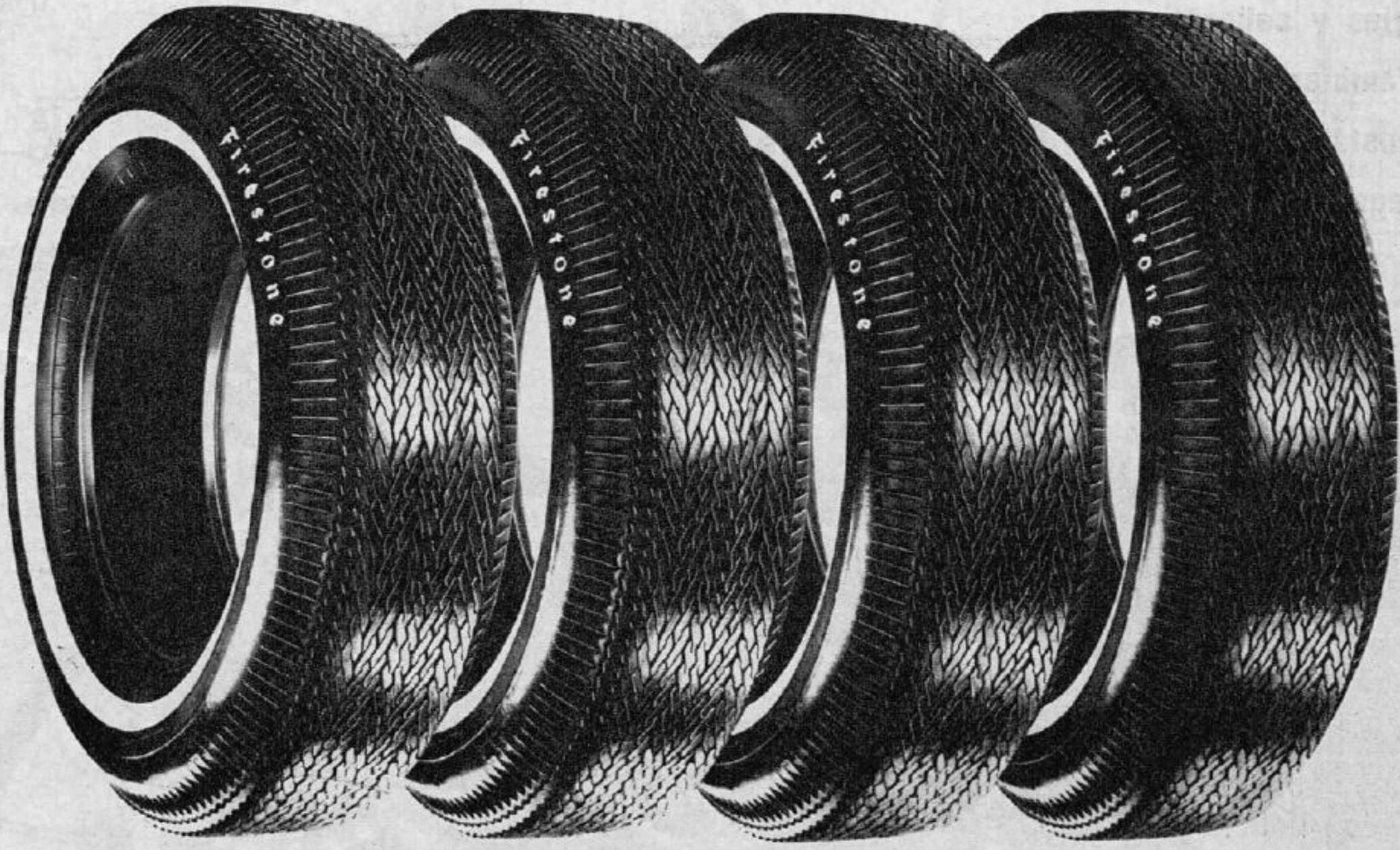
Por eso es importante que su banda de rodamiento, que su fortaleza, que su rendimiento, permitan un control cómodo y eficaz. Brindando entera seguridad en sus desplazamientos.

FIRESTONE fabrica neumáticos **con calificación "S"**, diseñados y sometidos a las más rigurosas experiencias, como para que no exista ningún margen de error.

Como para eliminar toda posibilidad de algún HP desbocado.

Riendas de caucho para un manejo seguro.

# Firestone




## Su seguridad es nuestra preocupación.

ADHESION 10º ANIVERSARIO CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES

GRANT ADVERTISING

# EL SISTEMA DE IGNICION

**Una charla bastante esquemática sobre encendido, bobinas de alta tensión, distribuidores, condensadores y bujías frías y calientes. También una mirada a los nostálgicos y legendarios magnetos**

En notas anteriores pertenecientes a esta genial serie que con nuestra modestia acostumbrada hemos dedicado a los no iniciados en el culto de los fierros, habíamos visto cómo ingresaba la mezcla combustible a los cilindros, y qué función relativa a ella cumplían los sistemas de distribución (válvulas) y de combustible (carburadores, etc.). Hoy nos referiremos al encargado de encender esa mezcla: el sistema de ignición, o encendido.

La función específica del mism consiste en proveer una potente y precisa chispa eléctrica en la cámara de combustión, en el instante requerido para encender la mezcla aire-combustible previamente comprimida. Para ello se vale de una bobina de inducción, un distribuidor, un condensador, un juego de bujías —nos referimos a multicilindros— y una batería encargada de suministrar la energía requerida. Esta provee, además, energía para los demás sistemas eléctricos del automóvil –iluminación, arranque, etc.–, a los que no nos referiremos aquí.

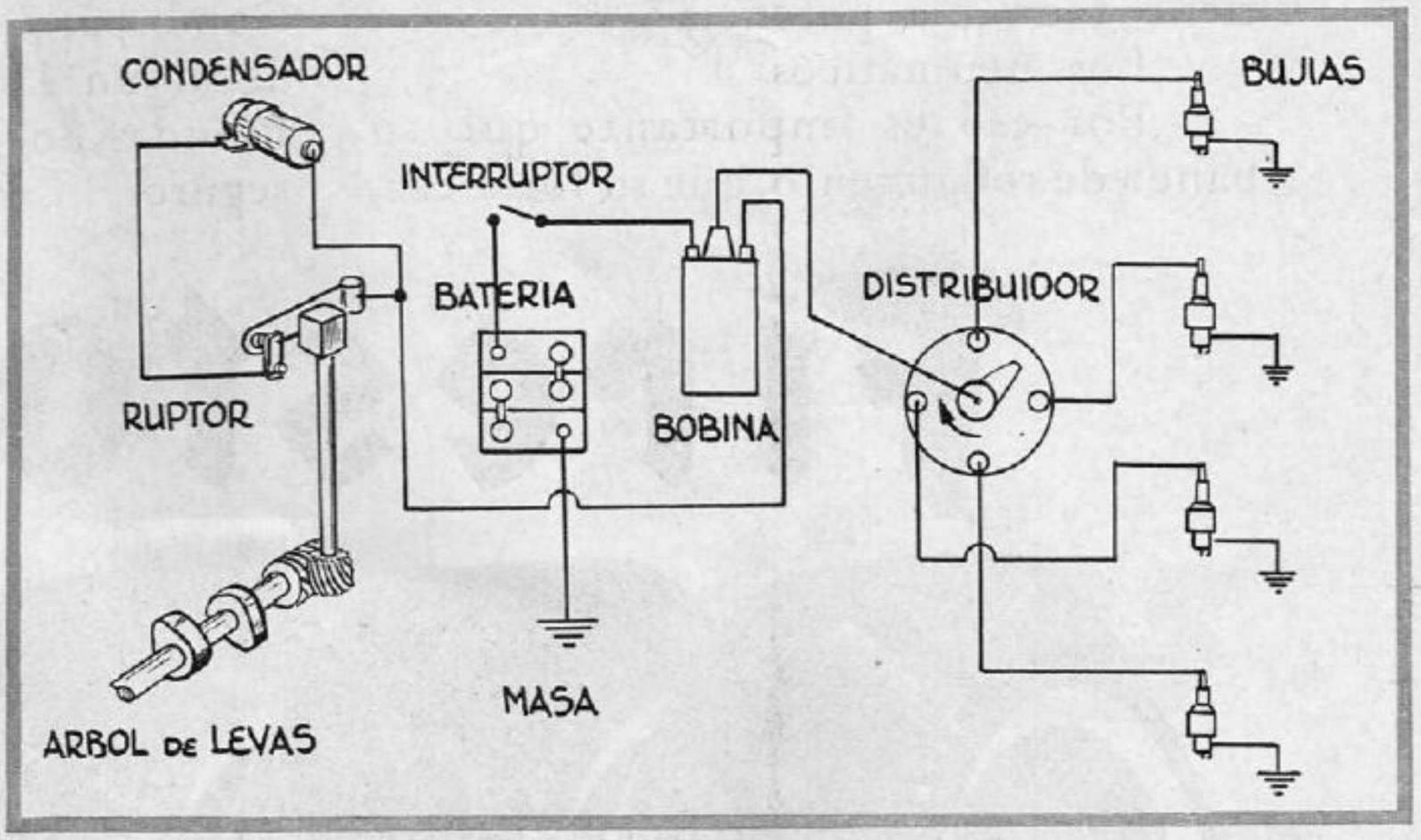
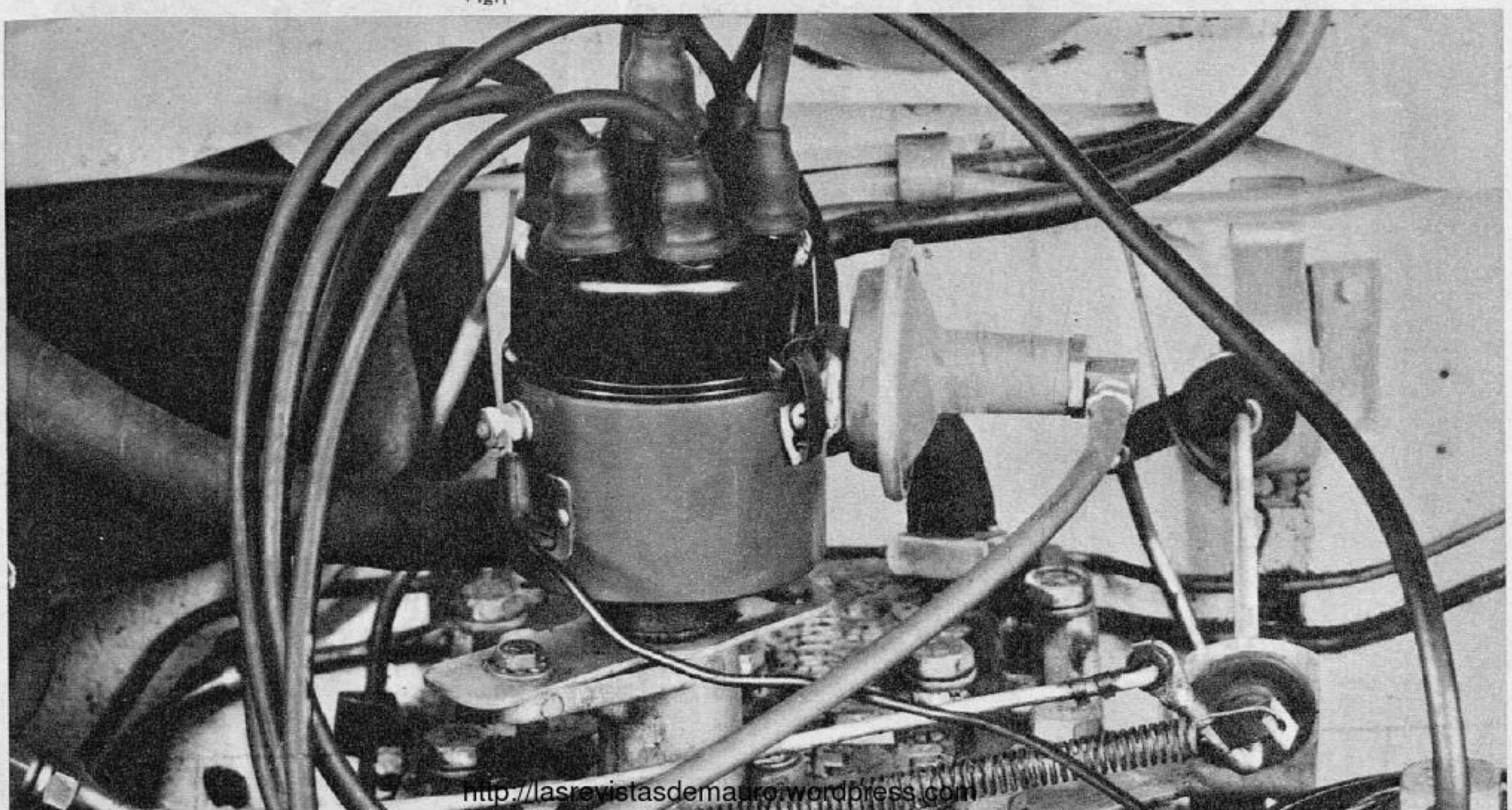



Fig.1



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# 4ª Nota

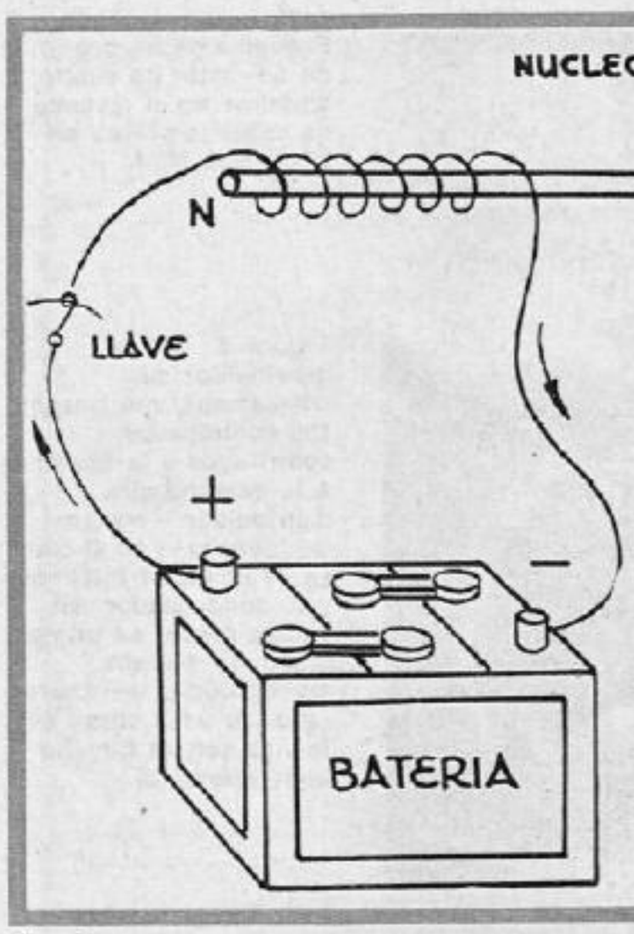
Por *ENRIQUE ROBERTO CARMONA*

## CICLO DE IGNICION

Se inicia cuando al girar la llave de ignición se hace girar al motor del automóvil mediante el motor de arranque (burro). Al cerrar el circuito la corriente fluye desde la batería hasta el arrollamiento primario de la **bobina de ignición** y desde allí a los contactos móviles o "platinos" del distribuidor. Como el motor gira, también lo hace el eje del distribuidor, solidario al cual se halla una leva encargada del cierre y apertura de los contactos. Al abrirse éstos el campo magnético que rodea al arrollamiento del **primario** en la bobina varía de cero a un máximo, causando por inducción una corriente (aprox. 18.000 voltios) en el arrollamiento del **secundario** de la bobina de ignición. Esta corriente pasa desde allí al electrodo central de la tapa del distribuidor, para pasar a su vez al brazo del rotor —también solidario al eje del distribuidor— y desde allí alcanzar cada bujía en el momento oportuno. Dicho rotor gira en el interior de la tapa del distribuidor y en su trayectoria va conectando el electrodo central con el correspondiente a cada bujía, haciendo llegar aquel golpe de corriente de alta tensión que proviene de la bobina de ignición y se manifiesta en el interior de la cámara de combustión en forma de chispa eléctrica (fig. 1).

*Figura 1:*
Esquematización de un sistema de encendido convencional.

*Figura 2:*
Si sobre el mismo núcleo arrollamos otro cable conductor "B" (arrollamiento secundario) y a sus extermos conectamos un amperímetro, observamos que al abrir y cerrar la llave "L" en el circuito primario "A" aparecerá y desaparecerá la imantación del núcleo, variando el flujo magnético desde cero a un máximo. Estando el arrollamiento "B" sobre el mismo núcleo y variando el flujo abarcado, se generará por inducción, una corriente eléctrica en el secundario (como lo señala el amperímetro).




Principio de la bobina de encendido. Si sobre un núcleo ferroso arrollamos espiras de un cable conductor cuyos extremos conectamos a una batería, al cerrar el circuito con una llave y circular corriente eléctrica, el núcleo se imanta.

Fig. 2

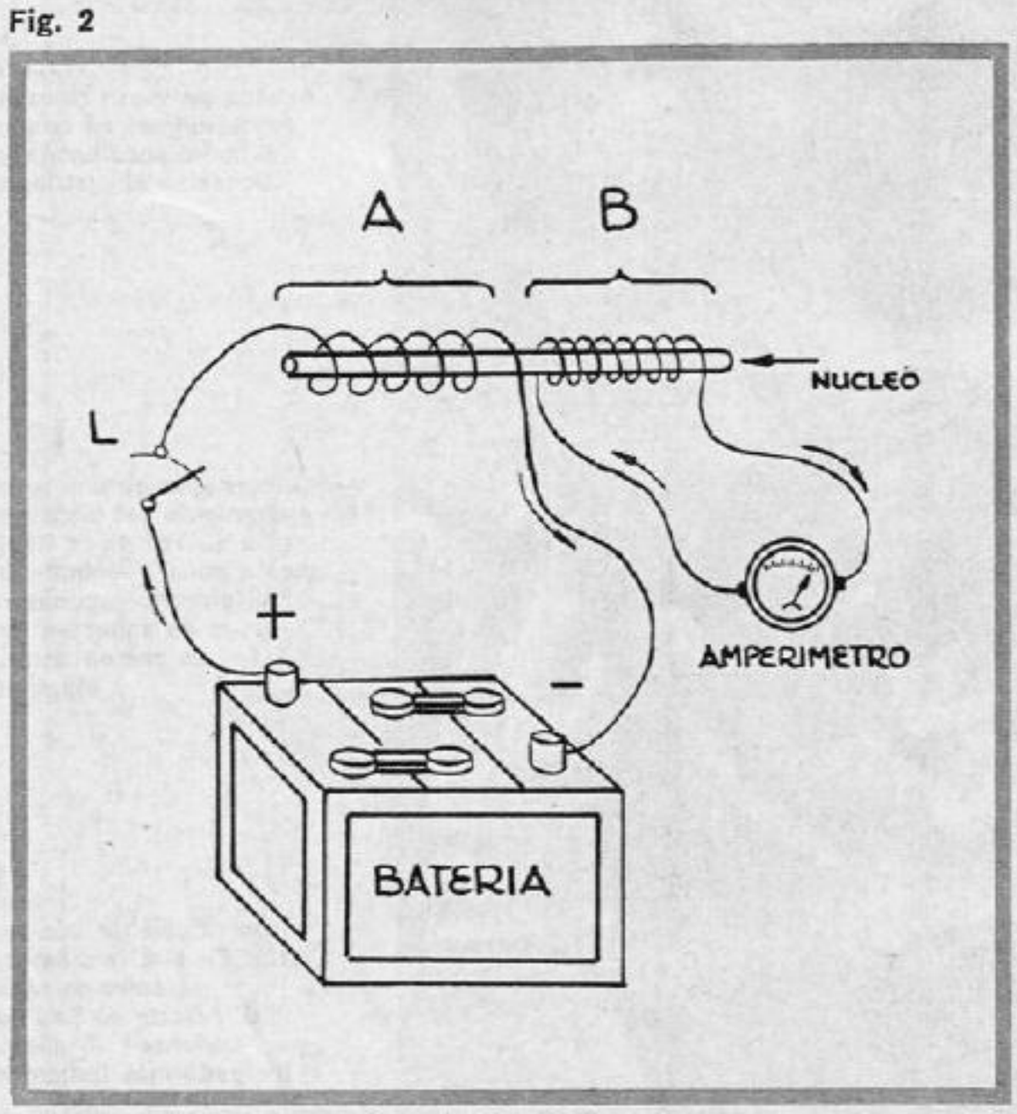



Fig. 2'

## BOBINA

Consta de un núcleo de hierro dulce, alrededor del cual existen dos arrollamientos aislados entre sí, encontrándose todo el conjunto sumergido en un líquido aislante-refrigerante, en una cápsula hermética. El primer arrollamiento —primario— consta de unas doscientas vueltas de alambre relativamente grueso, mientras que el segundo —secundario— tiene aproximadamente veinte mil vueltas de un alambre muy fino. Cuando los contactos del distribuidor ("platinos") cierran el circuito, la corriente fluye desde la batería pasando a través del primario, creando un fuerte campo magnético a su alrededor. Al abrirse aquellos contactos la corriente es interrumpida y con ello cae el campo magnético, es decir, las líneas de fuerza "vuelven" al núcleo pasando a través de la bobina. Se induce así una corriente en el arrollamiento **secundario**. Debido a la enorme cantidad de vueltas del devanado y al diámetro del alambre, la corriente inducida puede oscilar entre 15.000 y 20.000 voltios, como vimos. Esta corriente la hemos sentido muchas veces en nuestro cuerpo —en forma de elegante patada—, pero sin ulteriores consecuencias, por ser del orden de los tres miliamperes (0,003 A), es decir, de muy baja intensidad (fig. 2-2'-3).

## CONDENSADOR

Es un componente esencial del circuito primario y se halla conectado en serie con los "platinos". El condensador consta de una cantidad de fajas de láminas aisladas unas de otras, y sumergidas en una pequeña cápsula hermética. Se lo incluye en él porque cuando el campo magnético cae no sólo induce una corriente de alta tensión en el secundario sino que también lo hace en el primario, donde la corriente alcanza un valor de 250 voltios. Esa corriente tiende a saltar entre los contactos cuando los platinos se abren, y si no existiera el condensador causaría la destrucción-quemadura de los contactos. Introduciendo el condensador en los circuitos, la corriente inducida tiende a pasar por él, dado que sigue el camino de menor resistencia y, en consecuencia, no tiende a saltar entre los contactos.

En el instante en que la corriente inducida interrumpe su flujo el condensador se descarga en el arrollamiento del primario, y esa descarga tiene la adicional ventaja de interponer un pequeño campo magnético en la dirección inversa al campo que está en proceso de caer. Esto se traduce en una inmediata caída de las fuerzas magnéticas en la bobina.

## DISTRIBUIDOR

Las funciones a cumplir por este dispositivo son dos y bien diferenciadas. La primera, cerrar y abrir el circuito del arrollamiento primario por medio de los contactos o "platinos"; la segunda, la de hacer llegar la corriente de alta tensión inducida en el secundario a las bujías en el momento preciso.

De esto se encarga un rotor de material plástico que tiene un inserto de metal y se halla montado en el extremo del eje del distribuidor, debajo de la tapa del mismo, la que también suele ser de baquelita o, más recientetemente, de un plástico conocido como alkid. Esta tapa tiene una cantidad de "torres" o electrodos igual a la cantidad de cilindros del motor en el cual se halla instalado el distribuidor, desde donde parten los cables para cada bujía. Tiene, además, un electrodo central que recibe la corriente desde la bobina de ignición y la pasa al rotor a través de un electrodo de carbón cargado con resorte. El rotor gira en el interior de la tapa y cuando su inserto se enfrenta con una de las torres la corriente de alta tensión salta desde el inserto a la torre y desde allí viaja hacia los electrodos de la bujía a través del cable previsto ex profeso (fig 4-4').

El eje del distribuidor normalmente es conducido por el árbol de levas y gira a la mitad de rpm del cigüeñal. En su zona superior lleva una leva con un lóbulo por cada cilindro del motor. Los dos contactos o platinos son fijados a la llamada placa del distribuidor, uno fijo, otro móvil. Este se encuentra sobre un brazo pivotante cuyo extremo es un "patín" de material plástico, que sigue el contorno de la leva. Como el eje del distribuidor rota, la acción de la leva es cerrar los contactos. De este modo el campo magnético de la bobina es creado e interrumpido para producir una corriente de alta tensión destinada a las bujías.

## AVANCE CENTRIFUGO

Para obtener el máximo rendimiento de un motor de combustión interna se varía ex profeso el momento en que se produce la chispa, tomando como referencia la posición del punto muerto superior del pistón. De este modo se controla el proceso de combustión.

Para lograrlo generalmente se utilizan en los distribuidores un sistema de avance centrífugo y otro al "vacío". El primero (fig. 5-5') se vale de dos contrapesos pivotantes cargados por resortes, ubicados bajo la placa portaplatinos. Esos contrapesos actúan sobre la leva, la que tiene una oscilación restringida sobre su propio eje, que a su vez —vimos— es el del distribuidor. Los contrapesos, actuando cuando se incrementan las fuerzas centrífugas sobre ellos al elevarse la velocidad de rotación del distribuidor, "avanzan" a la leva haciendo que "llegue" antes al platino móvil. El avance del punto de ignición dinámico —con relación al punto de ignición estático inicial— puede alcanzar aprox. los 20 grados.

## AVANCE AL VACIO

Independientemente del avance dinámico que acabamos de ver, la mayoría de los distribuidores tiene, además, avance al vacío, que si se quiere está más relacionado con los

→

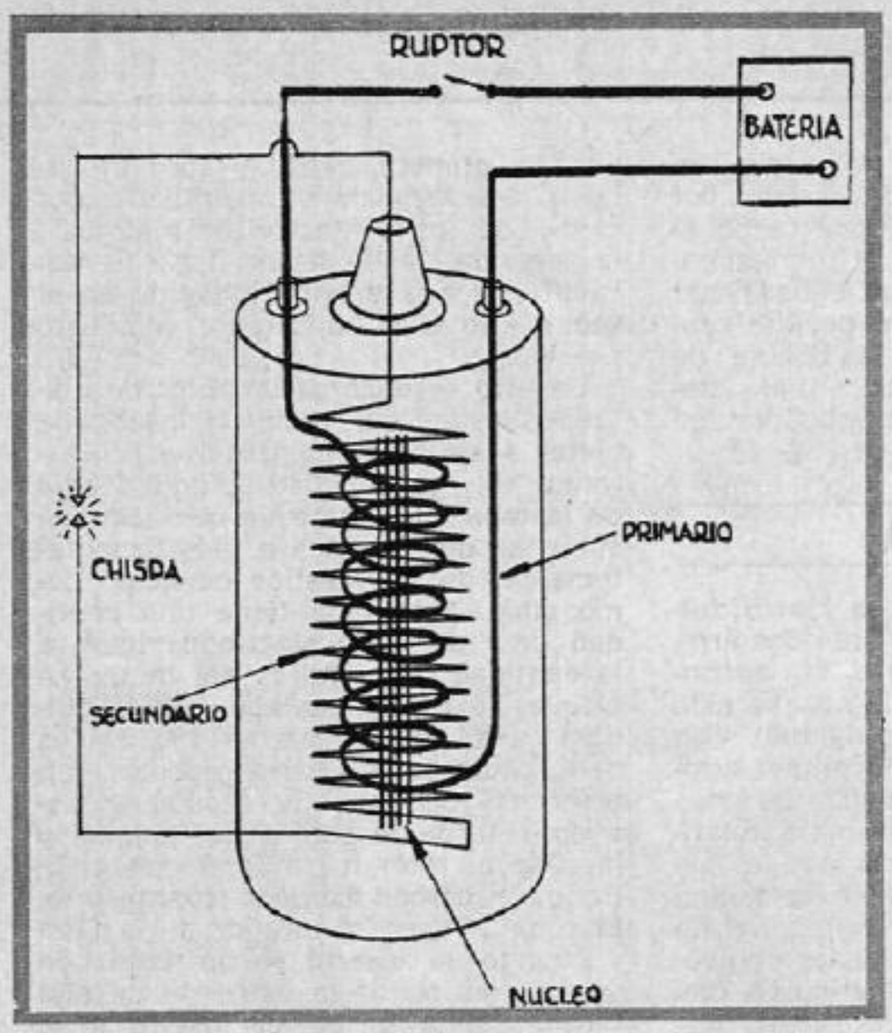



Fig. 3

*Figura 3*
Esquema de una bobina de encendido por inducción El secundario, en realidad, se cierra a través de los electrodos de la bujía.

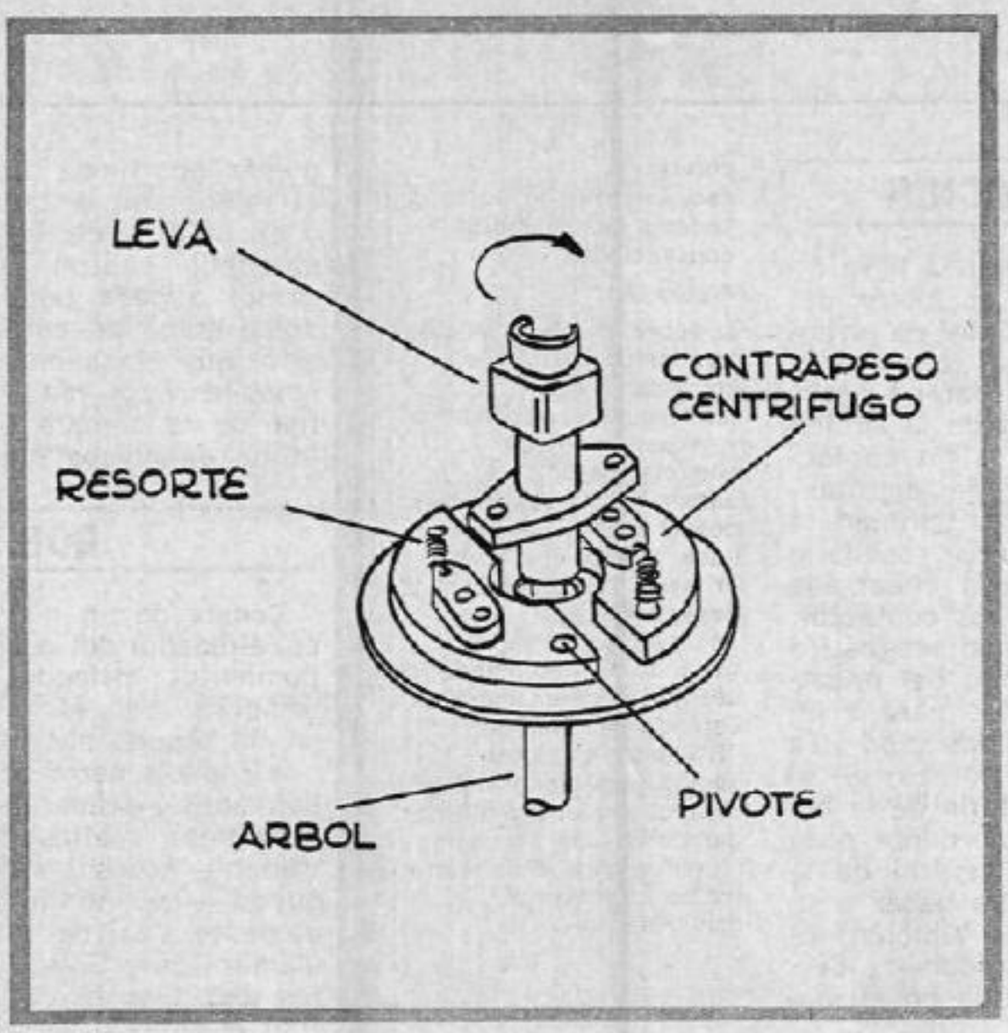



Fig. 5

*Figura 4*
Esquema de un distribuidor (sin tapa), mostrando sus elementos. Falta la ubicación del condensador el que se suprimió para mejor visualización del funcionamiento del conjunto.

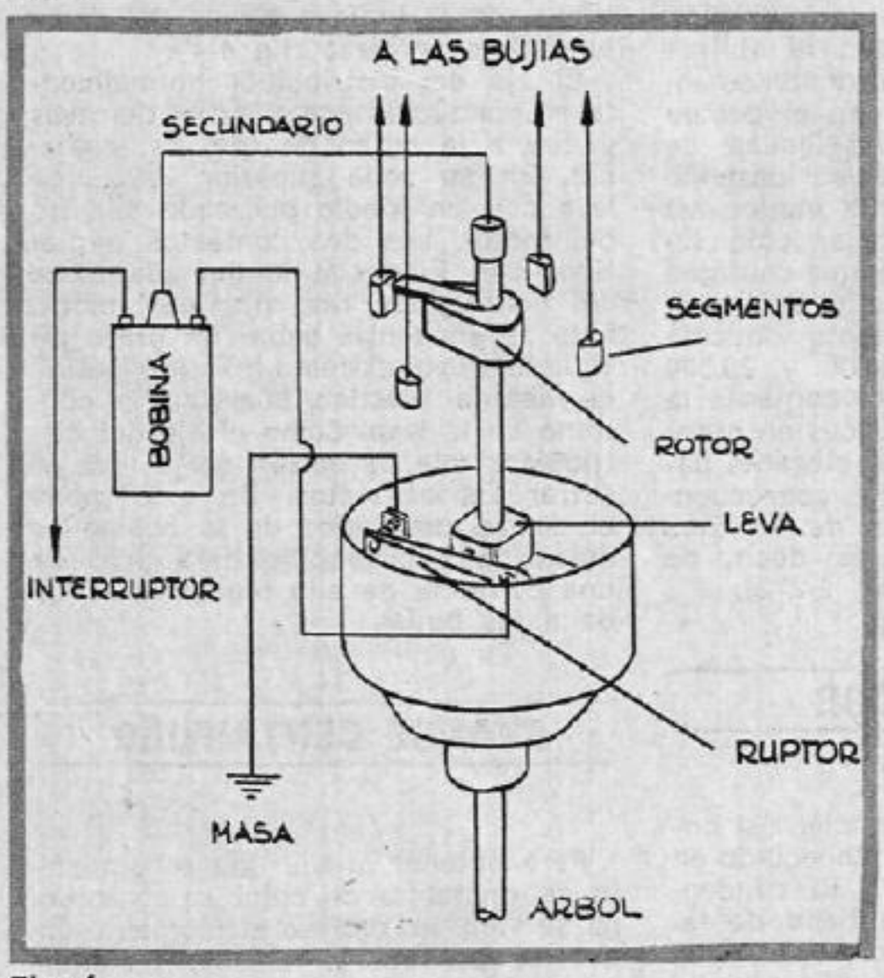



Fig. 4

*Figura 4'*
Esquema de un distribuidor de un motor de cuatro cilindros en el instante de saltar la chispa en el cilindro Nº 1.



*Figura 5'*
distribuidor que tímidamente nos enseña sus contrapesos centrífugos a la intemperie. A la derecha otro distribuidor —no tan despiezado— en el que se ve el ruptor (platinos) y el condensador. En ambos casos, en primer plano, se ven sus correspondientes rotores (que por esas cosas de la vida son de formato bien diferente).

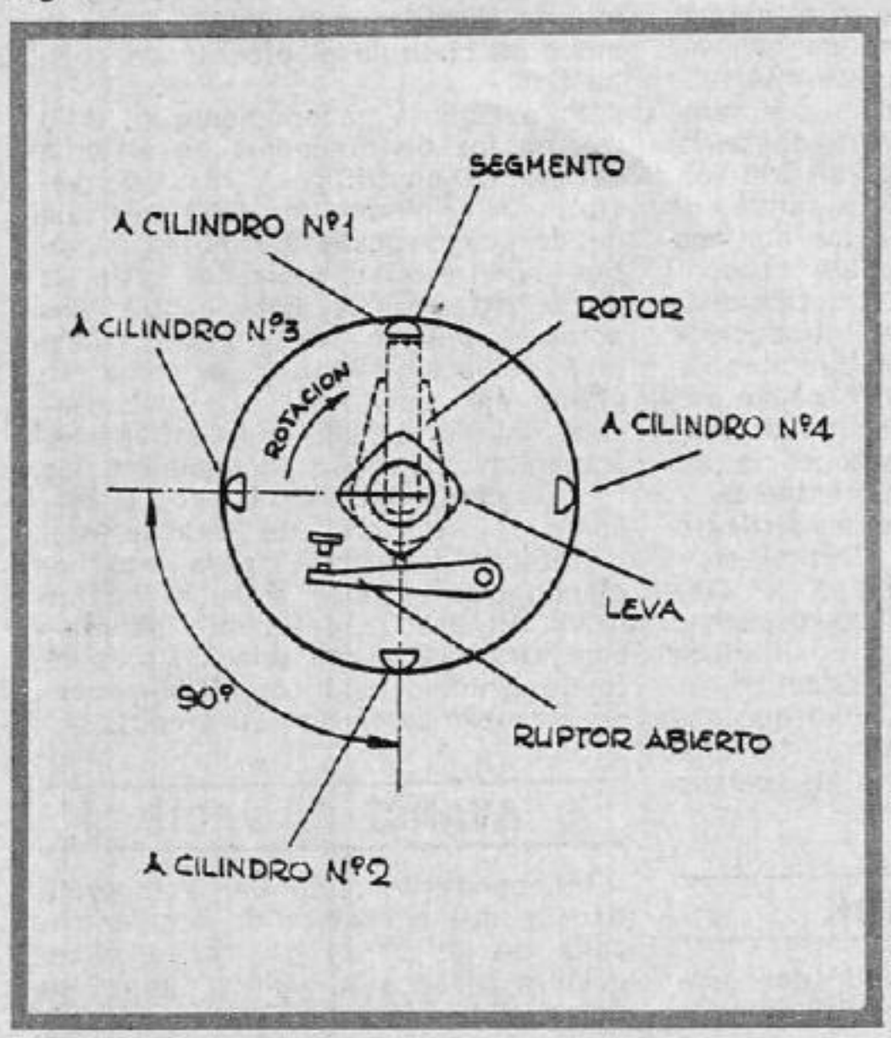



Fig. 4'

*Figura 6*
Avance de vacío mostrando la unidad de comando (pulmón) seccionada y su conexión al distribuidor.

*Figura 7*
La corriente de alta tensión proveniente del distribuidor (y a su vez de la bobina) pasa a masa —completando el circuito secundario— luego de saltar en forma de chispa entre los electrodos.

*Figura 8*
"A": Corte de una bujía fría. En ella la disipación de calor es rápida. "B": Corte de una bujía "caliente". El calor es disipado más lentamente.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

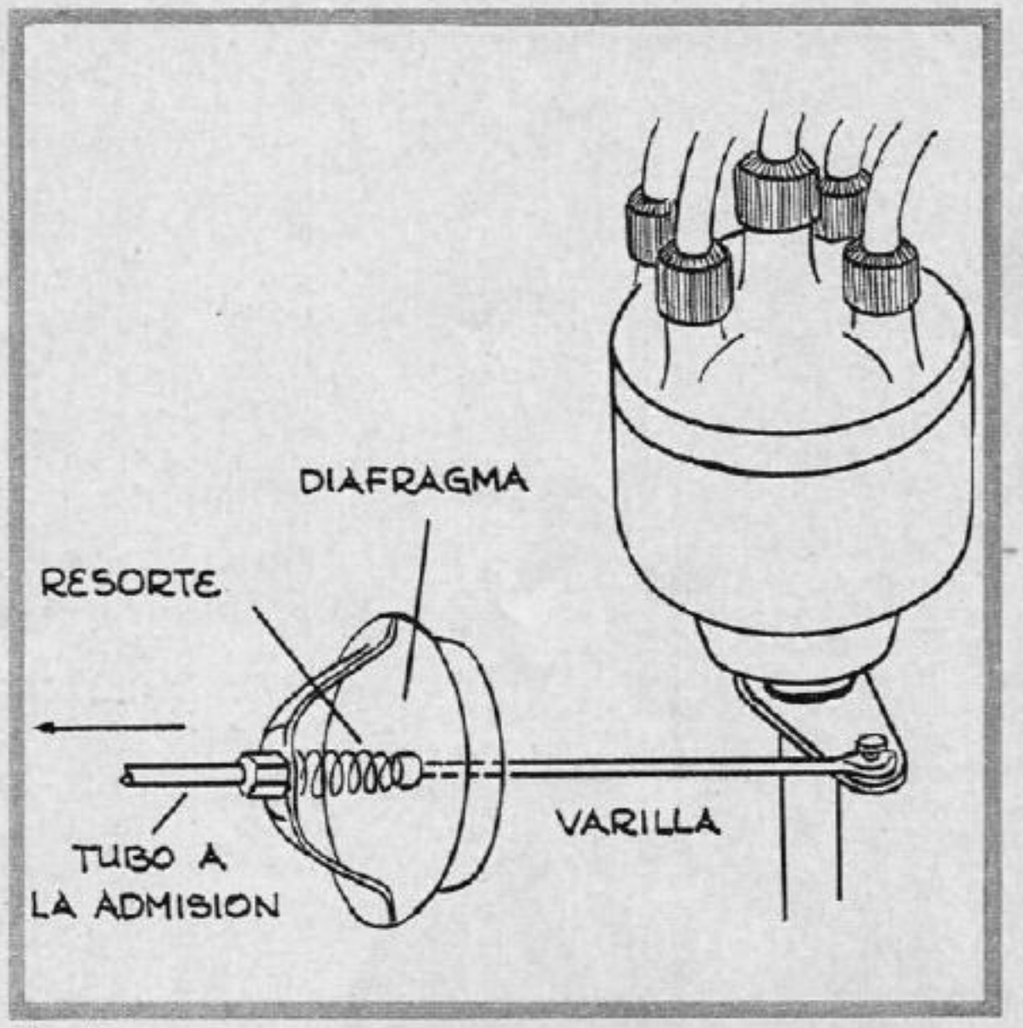



Fig. 6

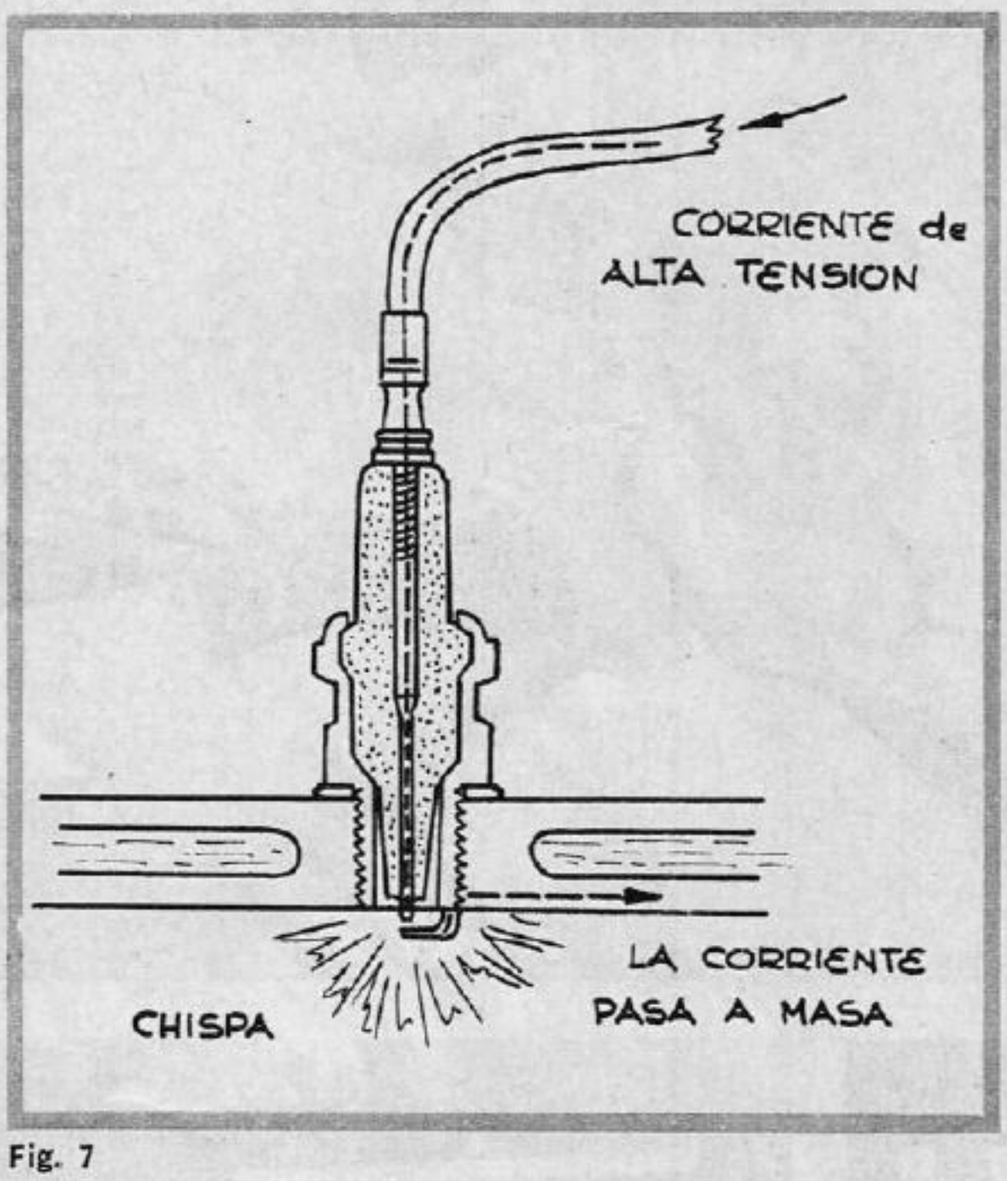



Fig. 7

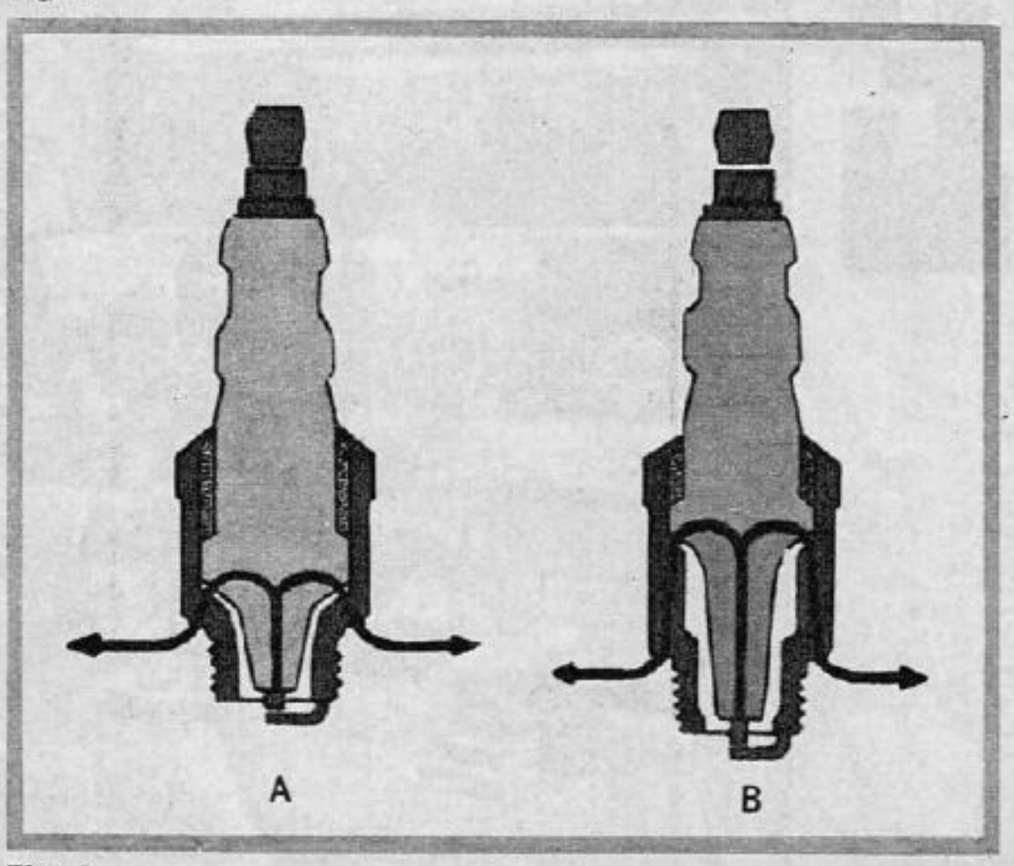



Fig. 8

requerimientos del motor porque no sólo toma en cuenta las rpm —como el sistema centrífugo— sino que además tiene en cuenta la carga que soporta. El sistema es sensible a las variaciones de presión que se manifiestan en el múltiple de admisión.

La bomba de vacío consta de una cápsula herméticamente cerrada, dentro de la que se encuentran un diafragma cargado por resortes y un vástago (fig. 6). Todo el conjunto se halla fijado a un costado del cuerpo del distribuidor, y aquel vástago vincula el diafragma con la placa sobre la que se hallan fijados los platinos. En este caso la placa es móvil. Una conexión de vacío vincula a la cápsula con el múltiple de admisión, o al carburador, donde es conectada del lado atmosférico de la mariposa, muy cercana a ésta. La razón de esta ubicación obedece a que hallándose cerrada la mariposa, apenas se la gira un pequeño ángulo comienza a accionar la bomba de vacío.

El vacío generado por el motor actúa sobre una cara del diafragma, venciendo la tensión del resorte y moviendo la placa portaplatinos. Este sistema generalmente trabaja sólo en un rango inicial de rpm del motor, dado que el vacío decrece cuando se incrementa la carga.

## MAGNETO

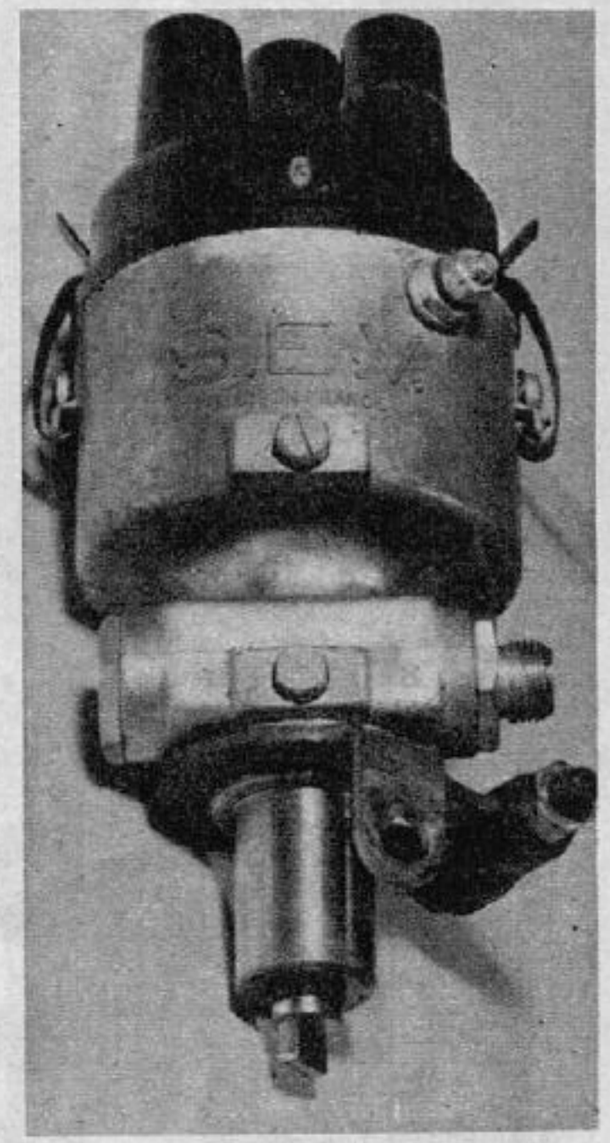
Un reemplazante eficaz del distribuidor puede ser el magneto, el cual cumple la misma función pero no necesita el auxilio de una fuente externa, como la batería, sino que genera su propia corriente. Su campo de acción lo constituyen los aviones, los equipos estacionarios, los automóviles de carrera y, en general, todo equipo no dotado con batería. En forma genérica podríamos decir que los magnetos generan relativamente menos corriente en baja —aquí resulta favorable el sistema de ignición por distribuidor—, mientras que el valor de la corriente entregada en alta es mucho más elevado que la de aquél.

El magneto es un pequeño generador eléctrico, excepto que un imán permanente reemplaza a las bobinas de campo, y la armadura tiene dos arrollamientos similares a aquellos de la bobina de ignición. Tiene, de hecho, un distribuidor encargado de la misma función que el que vimos precedentemente. Lo que constituye la parte rotativa es conducida desde el motor —generalmente al mismo rpm del cigüeñal—, y debido a que gira dentro del campo del imán permanente una corriente es producida en el arrollamiento primario. En el instante que esta corriente alcanza el valor pico, el platino abre el circuito causando que el campo que rodea la bobina primaria caiga, así que una corriente de alta tensión es inducida en el secundario, desde donde viaja a las bujías, vía distribuidor. Los magnetos, elementos muy confiables pero a la vez elevadamente caros, suelen ser usados en algunos TC criollos. Cuando se los compra debe especificarse si se los utilizará para arranque por batería o empujando el vehículo. Para el primer caso se utiliza un modelo con un mecanismo que permite atrasar la chispa para hacer más fácil el arranque en baja.

La función de las bujías es establecer una chispa en la cámara de combustión, mediante la cual se establezca un frente de llama que avance a través de todo el recinto quemando la mezcla aire-combustible en forma progresiva. Cuenta para ello con tres elementos. La parte exterior es un tapón roscado, metálico, que se atornilla a la tapa de cilindros y que tiene un electrodo solidario con él. En su interior tiene un aislador, generalmente de cerámica resistente al calor, en cuyo centro se halla otro electrodo. La corriente de alta tensión ingresa por ese electrodo central aislado y salta entre éste y el otro, llamado electrodo de masa. Se establece así la chispa encargada de la ignición de la mezcla (fig. 7).

Como podrá imaginarse, las condiciones de trabajo de las bujías son extremas, de allí la necesidad de seleccionarlas correctamente para un motor dado. Se eligen según un **rango o grado térmico**, establecido por el fabricante del vehículo. A efectos de nuestro somero análisis nos referiremos genéricamente a **frías** y **calientes**. Las llamadas bujías calientes son construidas de manera tal que su electrodo central no trasfiere fácilmente el calor al tapón roscado, funcionando consecuentemente con temperatura elevada, dado el calor retenido. Este tipo de bujías es usado generalmente en motores lentos con baja relación de compresión, que no producen una combustión de temperatura muy elevada. En contraste, las bujías frías trasfieren el calor más rápidamente, siendo capaces de operar con temperaturas muy elevadas en la cámara de combustión (fig. 8).

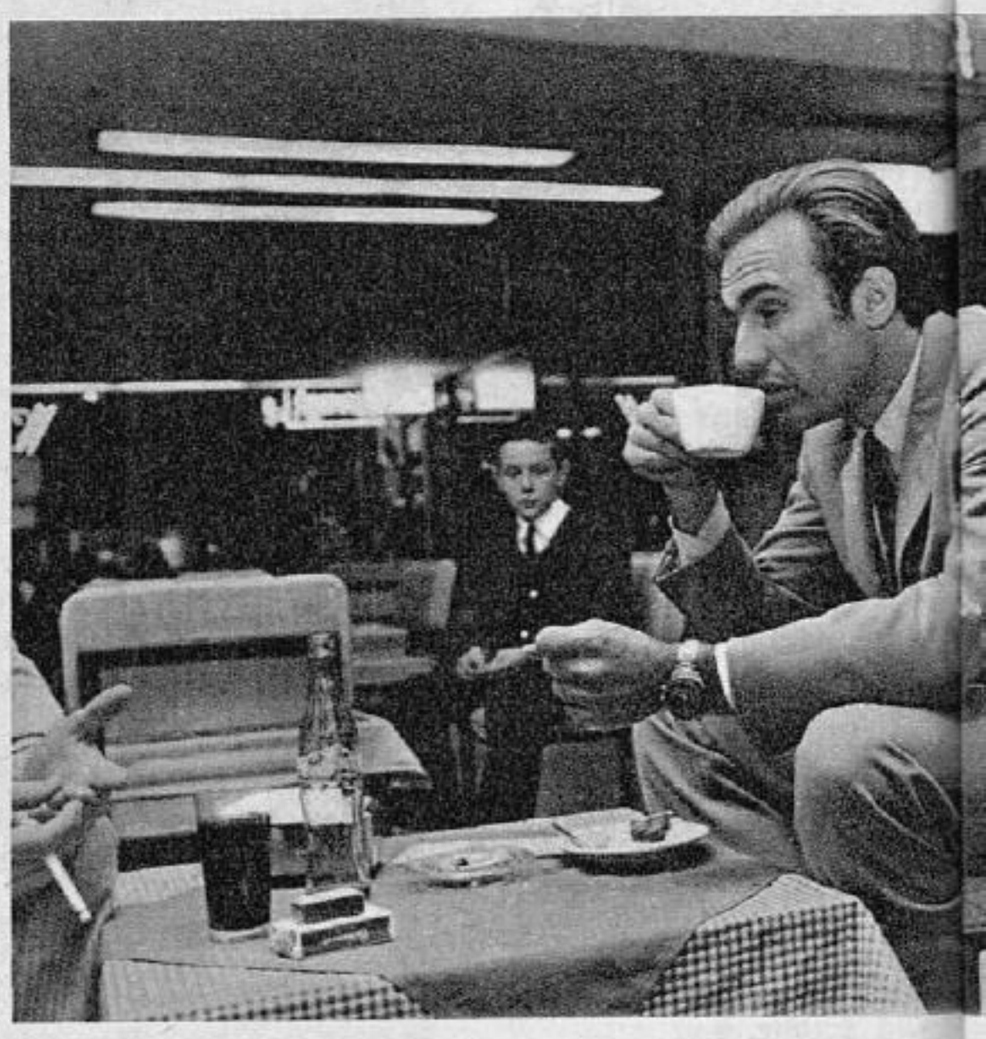
Si, por ejemplo, se elige erróneamente una bujía caliente para un motor de elevada performance, seguramente ocurrirá que los electrodos se



ponqran incandescentes, causando el fenómeno denominado **preignición**, al encender prematuramente la mezcla. Por otra parte, si se elige una bujía fría para un motor lento y de baja relación de compresión, ocurrirá que sus electrodos no alcanzarán la temperatura requerida para autolimpiarse, y terminarán por "empastarse".

A nosotros también se nos han empastado las bujías en este renglón, así que **finish**. Deberíamos habernos referido a los sistemas de ignición transistorizados, pero estimamos que ése —al igual que el relacionado con los sistemas de inyección de combustible— constituye un tema no sólo para los no iniciados sino también para los pescados gordos. Es decir, digno de tratarse **in extensu**. Hasta la próxima.

# EL PADRE VELOZ



Por JORGE AUGE BACQUE



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**Un piloto acaba de ser padre: Carlos Reutemann. Pese a todo sigue corriendo y defendiendo los colores de Ford y de Fiat. Todas las categorías le gustan pero monoplazas... es su sueño**

Carlos Alberto Reutemann, casado, un hijo, santafesino. Un hombre como cualquier otro, con sus ocupaciones, con sus responsabilidades, con una familia que atender y cuidar. Tiene una personalidad bastante importante y diferente. Es reconcentrado y suele impactar como un poco antipático en la primera impresión. Luego, cuando se lo conoce, cuando se habla con él, trasforma su introversión en comunicación absoluta y se brinda honestamente, sin tapujos. Es quizás uno de los inconvenientes más importantes para su vida profesional. Porque Carlos Reutemann, además de ser un hombre como cualquier otro, es uno de los pilotos argentinos de mayor capacidad del momento. Suele ser enmarcado entre los tres mejores volantes de nuestro país. Y su carácter le impide ser ídolo. Sin embargo, Carlos Reutemann no quiere ser ídolo, no le interesa. Sólo le importa sentarse en un automóvil de carrera y manejar, manejar toda la vida y lo mejor posible.

**"A mí siempre me gustaron los autos de carrera. Cuando era chico trabajaba con mi padre en el campo y después me mandaron a estudiar a Santa Fe. Cuando terminé el secundario me interesó la ingeniería, pero sin embargo preferí ir a trabajar otra vez al campo. Me gusta eso, ¿sabés? Trabajar en el campo y correr son las dos cosas más grandes que hay. En esa época le pedía el auto al viejo y me iba a ver las carreras al Pan de Azúcar, veía pasar el Gran Premio en el dique Los Molinos, en fin... Me iba con unos amigos y nos pasábamos horas y horas viviendo las carreras. En esas escapadas lo conocí al 'gordo' Galluzzi y me hice muy amigo de él. Como el "gordo" era socio del "gallego" Cupeiro una vez que vino a correr Mecánica Nacional a Santa Fe me lo presentó y estuvimos charlando con él. A mí me interesaba que me dijera cómo se manejaba, cómo era correr en pelotón; bueno, todas esas cosas que uno quiere conocer cuando todavía no se subió a un auto de carrera. Y el "gallego" me dijo: 'Cuando vayás por Buenos Aires, pasate por Gascón y Díaz Vélez, donde tenga la agencia, y charlamos largo y tendido'. Y fui. Cada vez que aparecía por lo de Cupeiro charlábamos horas y horas de autos, de carreras, etcétera..."**

Reutemann tiene un porvenir asegurado. Pronto inaugurará una agencia de autos usados en Santa Fe y seguirá con sus tareas del campo, ayudando a su padre y a su hermano cuando el tiempo le alcanza. Y de paso correr, siempre correr.

**"Después de conocerlo al 'gordo' y a Jorge empecé a ir a Automóviles Alvear a ver qué pasaba. En ese interin lo conocí a Grossi, el concesionario Fiat en Rafaela. Luego él me presentó al hermano, que era y es concesionario Fiat en Santa Fe. Con esos amigos pude comenzar a pensar en correr. Claro, el problema era que yo no había corrido nunca y nadie sabía cómo andaba. Fijate vos: ¡¡¡Pedir un auto sin que te conozca nadie!!! ¿Qué audaz, no? Pero yo quería**

→

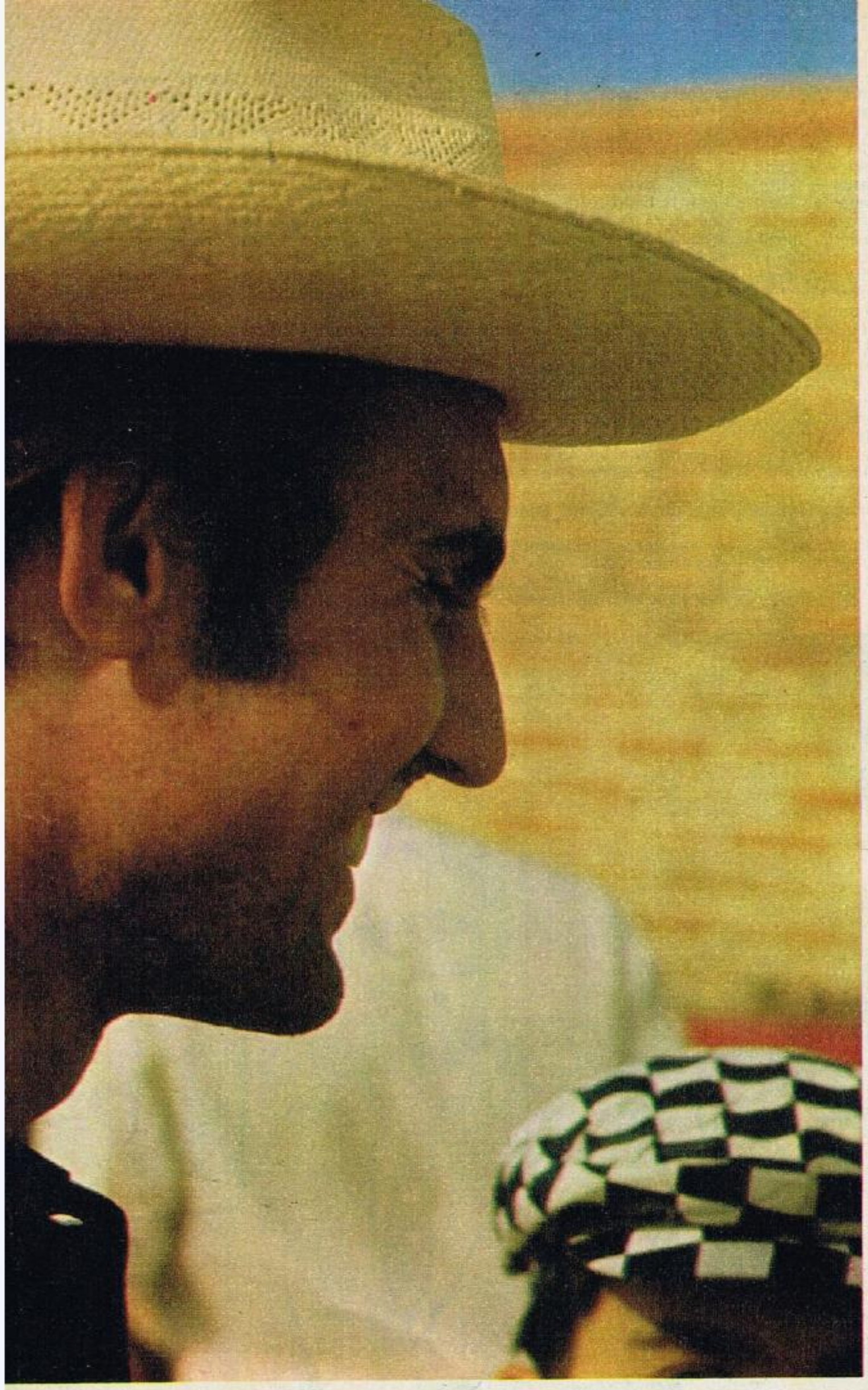


Carlos Reutemann, flamante padre. Un día de vida de su hija y un día de felicidad para "Lole" y "Mimicha". ¡Un babero, por Dios!



"Estoy un poco pasado para ir a Europa, ¿sabés? Claro que si hubiera un ofrecimiento iría, pero... Los monoplazas me gustan más que los Sport Prototipos. Son otra cosa".

"Aquí voy a poner una agencia de autos usados. Claro que no pienso vender ni Mercedes, ni Jaguar ni nada de eso. Muchos Citroën, Isard, De Carlo, Auto Union y ese tipo de autos".



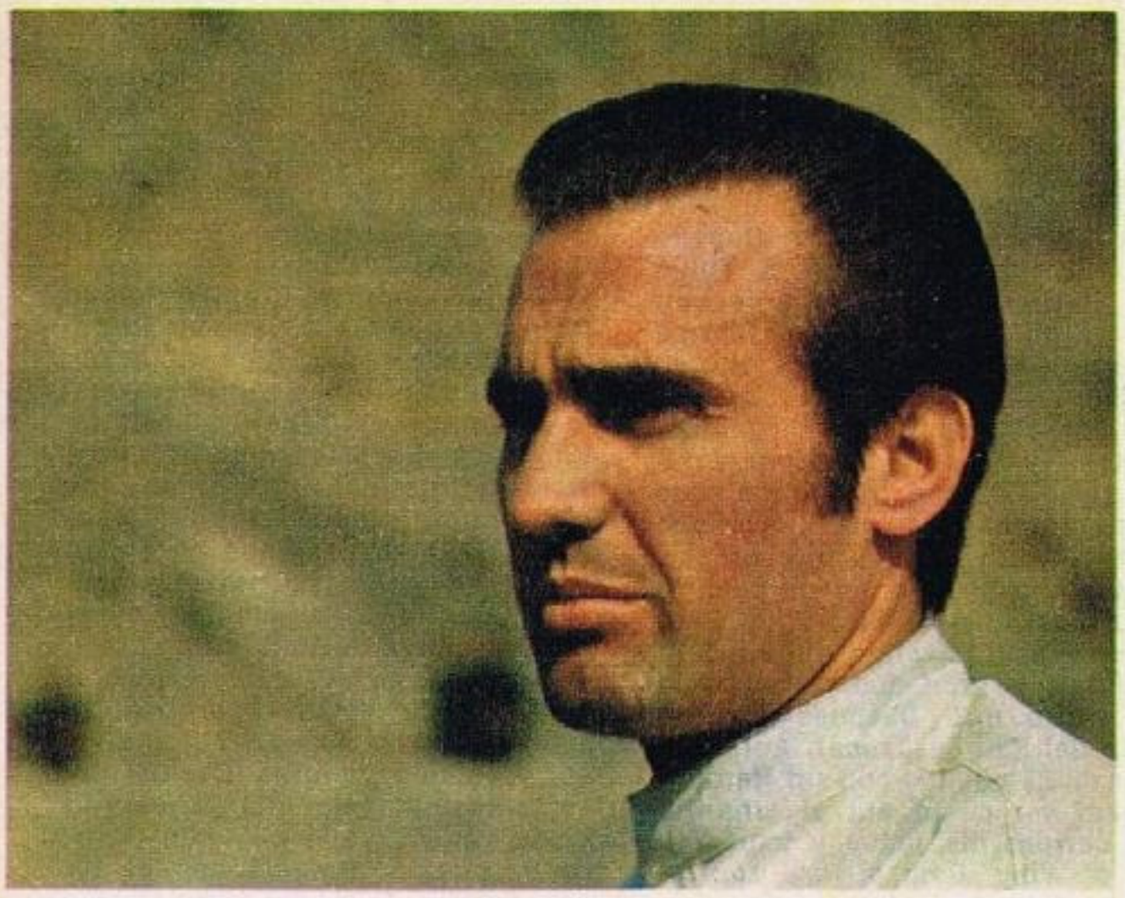




# CARLOS REUTEMANN



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



# Uno de los pilotos más versátiles de nuestro automovilismo: Turismo Anexo "J", Turismo Carretera, Sport Prototipos y F. 2 Nacional e Internacional



correr y hacía cualquier cosa para sentarme en un auto de carrera.

"En enero del 65 tuve mi primera oportunidad con el auto que había sido de Heriberto Bohnen. Como Bohnen se había radicado ya en Puerto Rico, el auto estaba sin piloto y me lo prestaron para que corriera. Mi primera carrera fue en Las Dos Pampas y la berlina Fiat 1500 (eran las cortas todavía) caminaba 162/164 km/h. Por supuesto, no pasó nada. Después fui al Autódromo a correr una carrera en la que ganó Vianini con el Alfa Romeo.

"En mayo del 65, Grossi me llama para preguntarme si quería correr en La Cumbre con un Fiat del equipo de ellos. Yo tanto había insistido que creo que me dieron la oportunidad porque estaban cansados. Pero el auto me lo iban a dar si yo andaba mejor que otro muchacho de Santa Fe. Cuando llegamos a La Cumbre, Américo Grossi me llevó a dar una vuelta al circuito. Cuando me dio el volante para que demostrara si estaba capacitado para correr, me sentí en otro mundo. No sabía qué hacer. Y como no sabía qué hacer opté por manejar como manejaba en la calle, vale decir, sin derrapes, sin cambios bruscos... Y parece que le gustó, porque cuando paramos el auto me palmeó el hombro y me dijo: 'El auto lo corrés vos'.

"Y te imaginás lo que significó para mí esa frase, ¿no, Era lo que yo había esperado tanto. Manejar en un auto como la gente."

Reutemann tiene todas las cualidades del piloto de futuro. Manejo estilizado y pulido. Perfecta conservación de las trayectorias ideales en cada curva. Amplio dominio del manejo de caja. Y lo que quizá sea más importante, tiene plena conciencia de que las actuaciones de un buen piloto dependen pura y exclusivamente de la forma en que se tome la actividad: estudio, método y preparación psicofísica. Y por eso Reutemann es un piloto argentino al estilo europeo.

"En esa carrera, en La Cumbre, me había tocado el número seis. Maneglia largaba con el 3, Copello con el 4, Guimarey con el 5, Tullio Riva con el 1 y Pedelaborde con el 2. Largo y a los 4 kilómetros se corta una biela. Fijate vos mi situación en ese momento. La primera vez que confiaban ciegamente en mí y el auto me dura 4 kilómetros. Lo que pasó fue que experimentaban con un nuevo tipo de biela y se rompió muy pronto. Tenía aguja testigo en el cuentavueltas, así que no pasó nada. Pero por más aguja testigo que tuviera me quedó la gran duda. ¿Lo había roto yo, o no? Después vino la Vuelta del Pan de Azúcar. Antes de largar di 23 vueltas con un Renault 4L para ver cómo era el circuito. Y en carrera me jugué y gané. Lo pasé a Willy Gainza Paz con el Morris Cooper en la última vuelta.

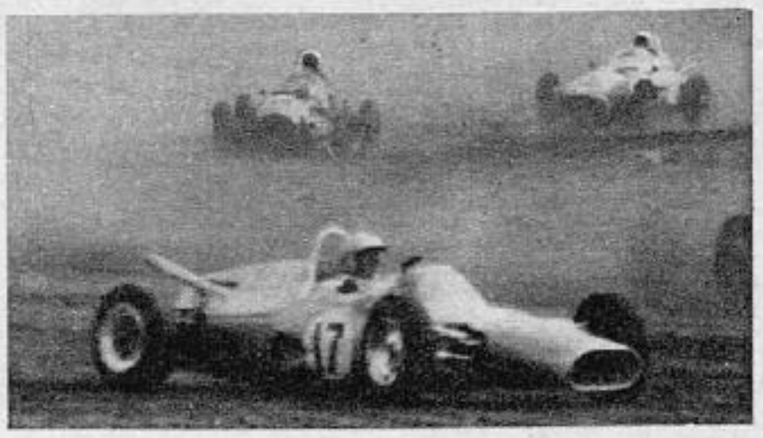
"Después vinieron dos carreras en el Autódromo de Buenos Aires. En la primera me clasifiqué sexto y en la segunda, los 200 Km, en pareja con Teodoro Alvarez, salí tercero. Luego vino el Gran Premio en el equipo Automóviles Alvear-Carlos y Américo Grossi. Fueron compañeros míos de equipo Rodríguez Canedo, Larry, Alberini, Arana y Segundo Sombra. La primera etapa la ganó 'Lepro-Olmedo' con un Alfa G.T.A. En la segunda largué y en Icho Cruz hice un trompo y me tragué una piedra. Con el auto medio revirado salimos y en la Pampa de Achala quemamos una junta, paramos, la cambiamos y llegamos fuera de hora a San Juan.

"Después, en el 66, corrí en San Pedro y salí segundo detrás del 'gordo' Galluzzi con un Lotus Cortina. Después vinieron Capilla del Monte (abandoné), Villa Carlos Paz donde gané y salió segundo Carlitos Pascualini, Rafaela con el De

## LOS AUTOS DE REUTEMANN



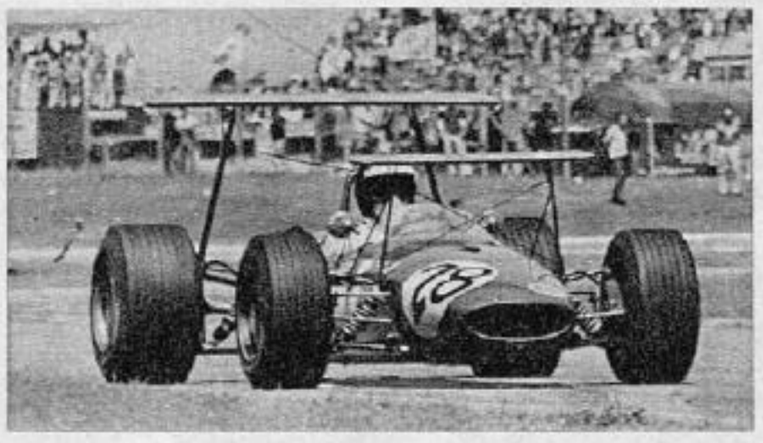
Fiat 1500 Berlina (Equipos Automóviles Alvear, Carlos y Américo Grossi y Scudería de Concesionarios).



De Tomaso-Fiat 1500 Fórmula Dos (Carlos y Américo Grossi).



Fiat 1500 Cupé (Scudería de Concesionarios Fiat).



Brabham Cosworth Fórmula Dos ("La Razón").



Tecno-Cosworth (Equipo Club YPF-Ron Harris).



Fórmula Dos-Fiat (Equipo Automóvil Club Argentino).





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




Tomaso Fórmula Dos de Grossi, Lobos (gané), Vuelta del Noroeste (también gané), en el Autódromo ganó Ballbe y salí segundo (se corrió de noche). Y en el Gran Premio iba primero en la ruta y rompí un pistón. Ese año me clasifiqué Campeón Argentino de Turismo hasta 1.600 cm3.

"En el 67 gané ocho carreras, una de ellas en el debut de la cupé 1500. Salí segundo en dos carreras, tercero en una y quinto en las 500 Millas de Rafaela con el De Tomaso-Fiat. En Fórmula Uno corrí en Las Paralelas, gané la primera serie y abandoné en la final; en Sunchales abandoné.

"En el 68 empecé a correr en Turismo Carretera y lo mejor que pude hacer fue clasificarme quinto en dos carreras y abandonar en siete. Gané dos carreras en Turismo, salí segundo en una y tercero en otra. Pero en el 68 hice realmente lo que me gustaba: corrí en Fórmula Dos Internacional. Primero fue con el Tecno de Ron Harris, con el que abandoné en Buenos Aires y Córdoba. Finalmente en la última carrera de la temporada, 'La Razón' me prestó el Brabham que había corrido Eduardo Copello. ¡Con ese auto sí que me sentí cómodo!! Era un auto en serio. Después del F. 2, como contraste, fui a correr nuevamente el Falcon F-100 de Ford. En Venado Tuerto y en Allen abandoné. Pero en Córdoba y Buenos Aires volví a correr lo que me gusta: el monoplaza Fiat del Automóvil Club Argentino. Gané en Córdoba. Después vinieron tres carreras: Sport Prototipos en Córdoba con el Huayra de Pronello, San Juan con la cupé Fiat del equipo donde salí tercero, y Rafaela otra vez con el Huayra. También abandoné.

"La experiencia de Fórmula Dos me sirvió para andar en autos como el Huayra. Doblan bien, se tienen, andan muy fuerte."

Y la experiencia es una de las cosas más importantes para este santafesino metido a corredor de autos. Cada nuevo auto que pilotea es una nueva sensación y una nueva experiencia que se acumula y se aplica a las carreras.

"Yo soy un tipo muy especial para correr. Me gusta hacer bien las cosas. Muchos piensan que yo soy un poco antipático o un poco demasiado concentrado en lo que hago. Pero sin embargo yo siempre me hago una respuesta: el que se juega a 270 km/h es uno y no los que nos critican. Y si yo tengo que andar de noche en un circuito o tengo que acostarme a las 7 de la noche para estar fresco en la largada lo hago y me importa bastante poco lo que digan los demás."

Reutemann es así. Es un auténtico profesional. Es un hombre joven y que lo siente al automovilismo muy adentro. Y gracias a eso llegó a lo que es hoy: Uno de los mejores pilotos de nuestro país.

En su habitual sastrería y zapatería "La Herradura", Carlos Reutemann se prueba mocasines. Compra poco en Buenos Aires porque dice que en Santa Fe hay cosas muy buenas. Nosotros lo confirmamos.



El famoso puente colgante de Santa Fe. Para Reutemann es algo muy común cruzarlo. Claro que no lo hace enancado en sus dos piernas sino en un flamante Peugeot 404. Pero esta vez caminó y se rió.

Y no es cuestión de suerte. Es cuestión de calidad. De la calidad que sale por *todas* las fotos, que vibra en *todas* las notas, que usted descubre y comenta semana a semana en *todas* las páginas de SIETE DIAS ILUSTRADOS.

REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS

**Uno de los últimos aparatos producidos por Abarth: el 2 litros tubolare, derivado del OT 2000. Algo sobre Carlo Abarth, sus autos y el campeonato europeo de "cronoscalata", o trepada de montaña**

# LA IMPORTANCIA DE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

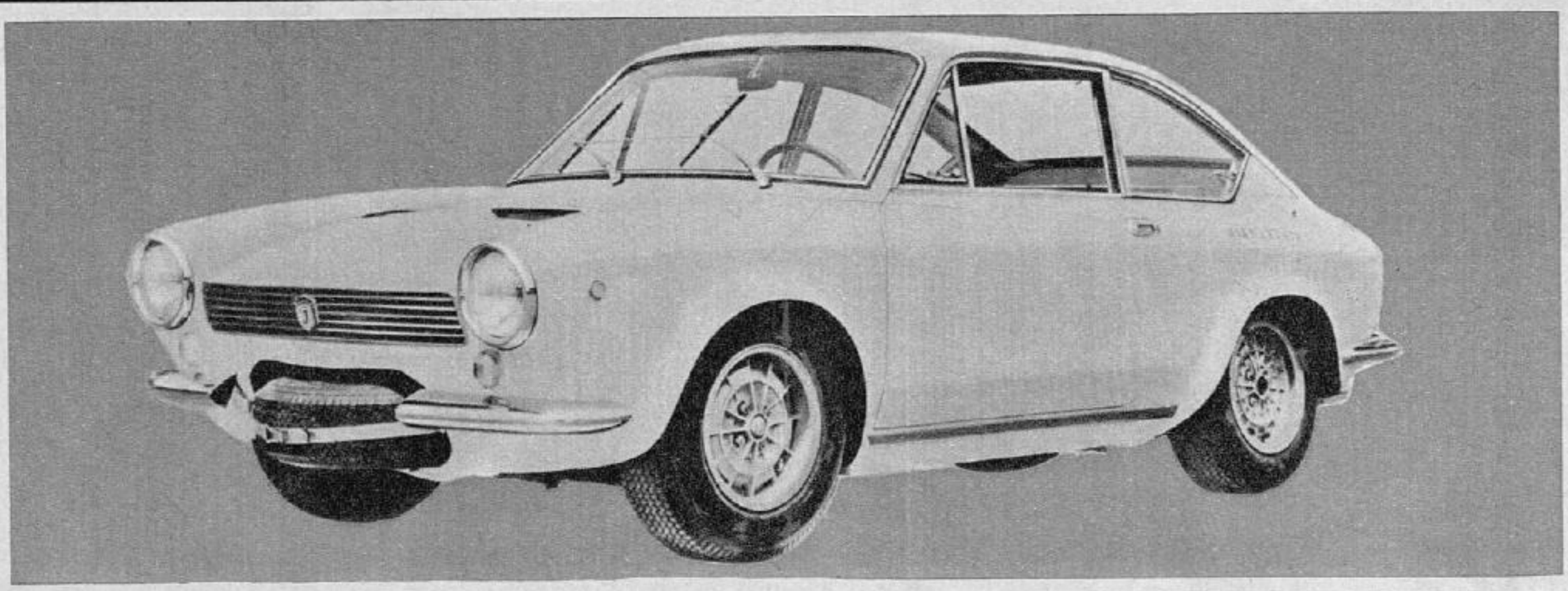
# LLAMARSE ABARTH

*por CESAR M. SORKIN*

**Hablar de Abarth como marca impone hablar de Carlo Abarth como hombre. Y para hablar de Carlo Abarth como hombre conviene iniciar la charla pintando a Abarth desde niño. Porque Carlo Abarth, como todos nosotros, inició su vida siendo niño.**

**Cuando tenía siete años corría con un monopatín colorado, lanzándose, junto con sus amiguitos, por la pendiente pronunciada de una arbolada avenida en la periferia de Viena. Carlo —Karl, cuando todavía vivía en Austria— tenía aliento de sobra y coraje para regalar; no habiendo ganado ninguna carrera en mucho tiempo, su orgullo no podía permitir las burlas de sus amigos. Reflexionando con**

FIAT ABARTH






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

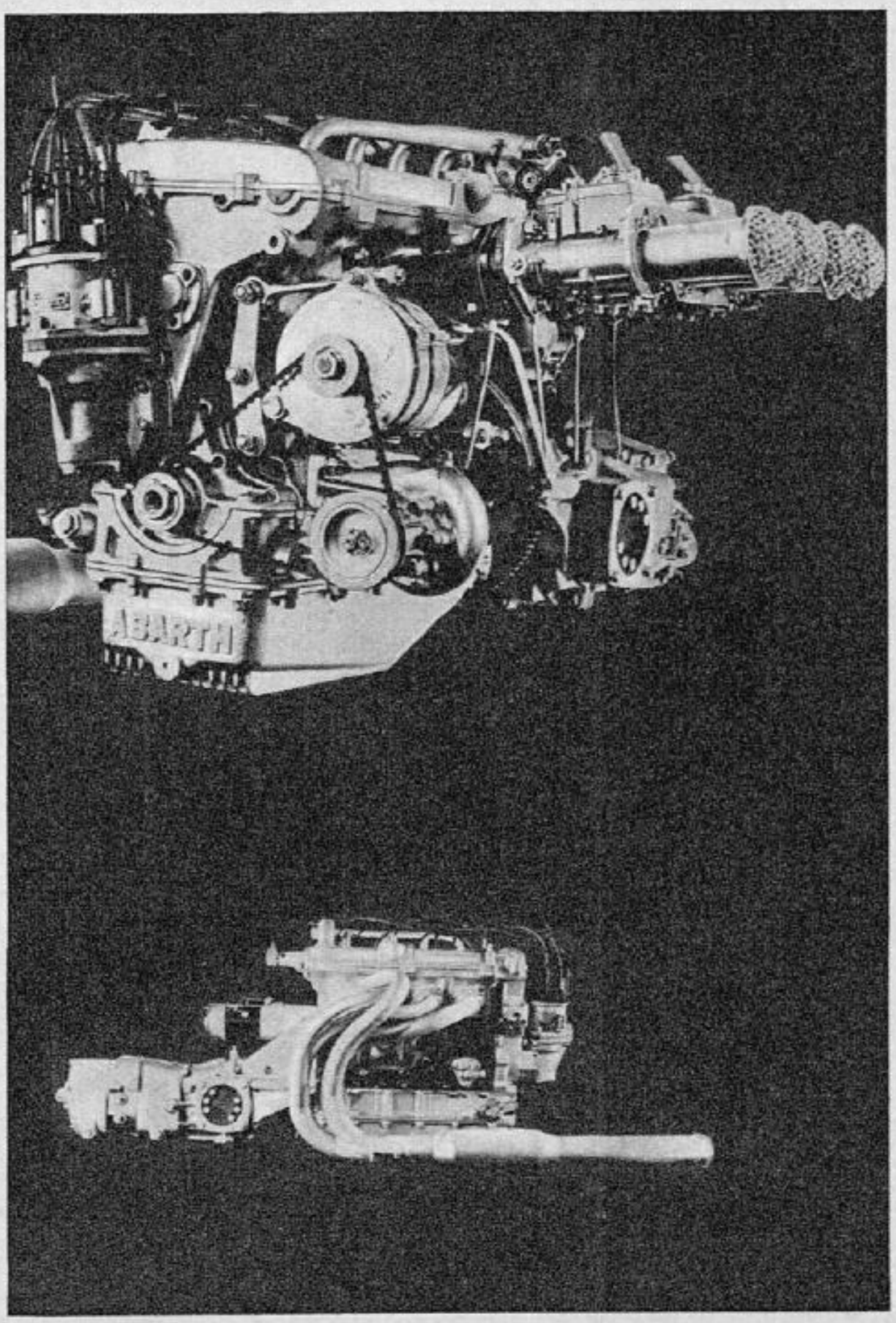
Del OT 2000, "corsa ma tranquilo", se derivaron las versiones destinadas exclusivamente a competición. El OT 2000 se entrega listo para intervenir en cualquier trenzada de Grupo 5.

Esta es la unidad motriz que equipa a los OT 1300. Aspectos destacables: los dos Weber duales y la ubicación de la toma de fuerza del distribuidor.




El Abarth 2000 tubolare en Nürburgring, donde la actuación no fue todo lo brillante que deseaba Carlo Abarth.

Abarth 1000 SP y OT 1300. De acuerdo con lo que se puede ver, no sirven para andar por la calle. Son autos exclusivamente destinados a picarones y bandidos.




calma sobre el porqué de sus humillaciones y fracasos, pensó detenidamente hasta que la idea brillante anidó en su mente: se sacó el cinturón de cuero de los pantalones y lo cortó por la mitad, clavándolo luego a las ruedas de su rudimentario vehículo. Gracias a este singular tipo de neumático logró aumentar la adherencia de las ruedas al terreno, reduciendo el riesgo de patinar en curva y de perder un tiempo precioso. El éxito llegó de inmediato. Corría en ese entonces el año 1915, convulso por la recientemente iniciada Primera Guerra Mundial, y Karl Abarth tenía siete años. De allí en más la trayectoria de Abarth en el mundo automovilístico resulta brillante. Creemos que nadie más que él fue capaz de hacer tanto con tan poco. Obtener las performances que él obtuvo de aparatos de baja cilindrada —Fiat 1100, Fiat 500, diversas Cisitalias, etc.—, buscando constantemente nuevas soluciones, aplicándolas y arribando a resultados concretos traducidos en triunfos en el terreno deportivo y comercial. "La fortuna es una quimera; en la vida no se triunfa con la fortuna sino con el trabajo, la tenacidad, el sacrificio..." Carlo Abarth.

## LOS APARATOS

Queremos referirnos especialmente a los de mayor cilindrada y estirpe "veramente corsa" producidos en Abarth & Co., Turín. Expresamente, el Abarth 1000 SP, OT 13000, OT 2000 y 2000 Tubolare.

El Abarth 1000 SP es una hermosísima "barchetta" de competición, comercializada con motor Fiat Abarth 892 y clasificada por la FIA dentro del Grupo 4 internacional, que comprende a todos los sport —verdaderos prototipos— que presenten dos asientos y de los que se haya construido no menos de 25 ejemplares.

Presenta chasis tubular conformando un reticulado en tubos sin costura; dos cuadernas sirven de punto de anclaje a las suspensiones, que se componen, además, de la siguiente manera: trapecios triangulares trasversales y resortes helicoidales; atrás, a ruedas independientes, semiejes oscilantes, trapecios trasversales y resortes helicoidales. La barra estabilizadora está ubicada en el conjunto trasero y los amortiguadores —Koni— complementan ambas suspensiones.

## ABARTH OT 1300

Se trata de una cupé de competición con motor trasero de 1,3 litros, también encuadrada dentro del Grupo 4 de la FIA. La carrocería ha sido realizada en plástico, en tres partes fundamentales: habitáculo, que comprende una sola unidad monocoque en cuanto al trabajo del plástico, trompa y cola. Las tres partes abisagran entre sí —trompa y cola con el habitáculo— y al abrirse liberan totalmente el vano motor y suspensión trasera y el conjunto delantero de suspensión.

El chasis es autoportante, sin utilizar, como en el caso, del 1000 SP, una estructura auxiliar tubular.

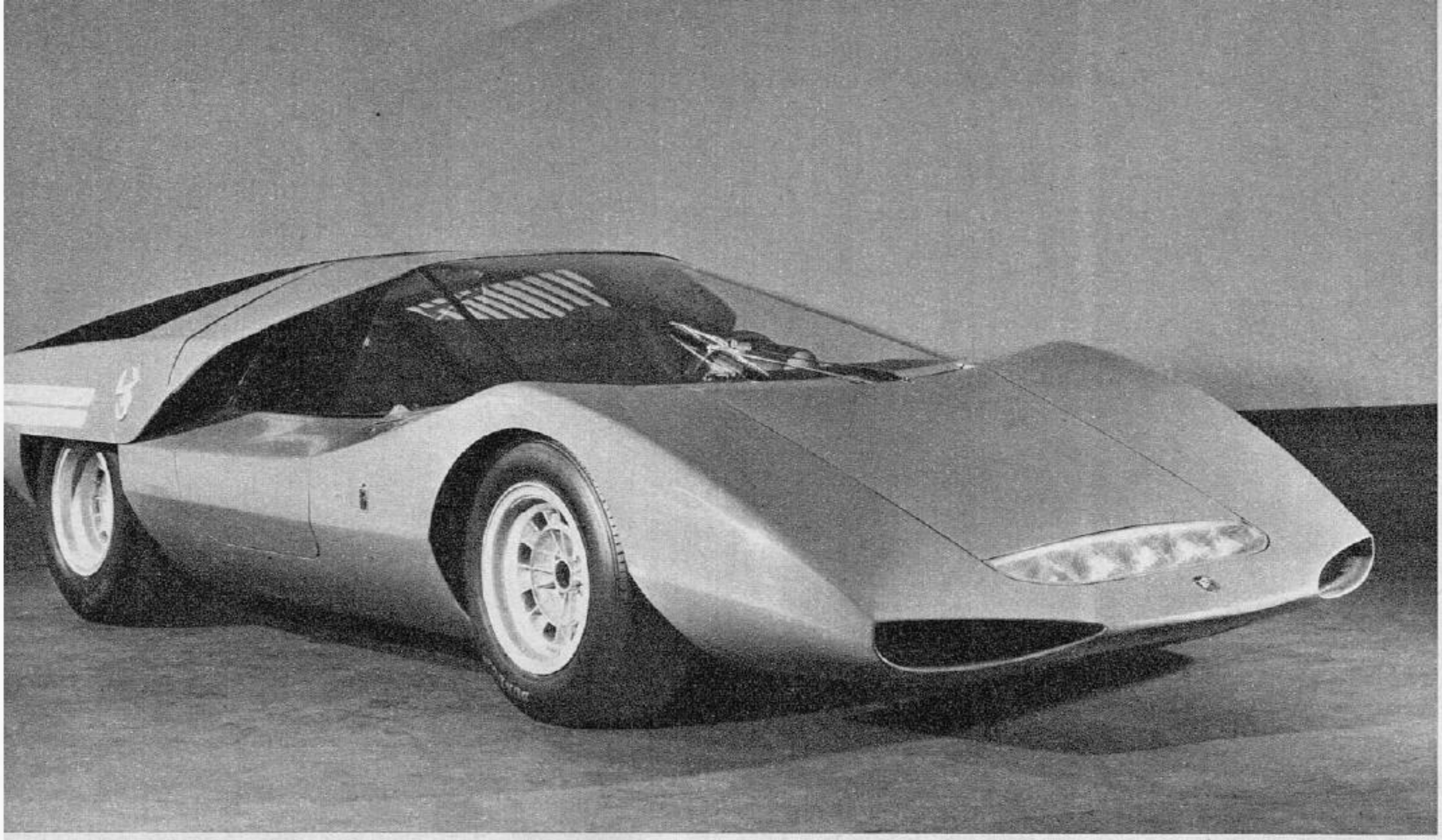
El motor es, posiblemente, uno de los más confiables desarrollados por Abarth: el OT 1300, designado 237/B. Sus características fundamentales —en cuanto a construcción— son las siguientes: doble árbol de levas a la cabeza, gobernado a cadena, tapa de cilindros realizada en aleación liviana; cigüeñal 5 bancadas y dos carburadores Weber 45 DCOE 9.

La carrocería no escapa a los diseños tradicionales, pero no deja de trasuntar la personalidad que →



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Fiat Abarth 2000.



Sobre el casco del prototipo 2 litros Pininfarina elaboró esta carrocería. El aparato se adapta al espíritu y letra del reglamento del Grupo 6.

caracteriza a todos los diseños propios de la firma turinesa.

## ABARTH 2000

## TUBOLARE

Destinado exclusibamente al terreno deportivo, este auto deriva de la versión de calle OT 2000.

Se trata de un spider encuadrado dentro del Grupo 6 —Sport Prototipo—, que debe cumplir con el requisito de ser biplaza. Nürburgring y Brands Hatch —entre otras carreras reservadas a la categoría— vieron a los Abarth 2000 en acción. Nürburgring resultó una experiencia desafortunada para la "squadra" Abarth; en los entrenamientos resultó destruida la máquina del binomio Hezemans-Bitter, y el Abarth restante quedó sin binomio titular al exigir Porsche que Dieter Quester, pareja de Ortner en la conducción del prototipo "cuña", cumpliera su compromiso con la empresa alemana. Finalmente, Van Lennep reemplazó a Dieter Quester, pero el resultado no fue satisfactorio de todos modos, ya que debieron cláudicar (aunque en un momento llegaron a estar séptimos en la general) por la misma causa que había determinaod el accidente del otro Abarth: fisura y posterior fractura de una de las rótulas. Entre las 65 máquinas que salieron a buscar su mejor tiempo para Nürburgring, Ortner-Van Lennep se clasificaron en 12º lugar, con 8m 47s 2/10, a 47 segundos del Porsche 908 de Siffert-Redman.

El mismo Abarth 2000, con otra carrocería notablemente más liviana, interviene en la "Euroscalata", o trepada de montaña contra reloj. El comportamiento de este auto, especialmente adaptado para la trepada veloz, resulta mucho más aproximado al de un monoposto de fórmula que al de un sport biposto. La carrocería tor-siona, flexiona, se "duebla", acompaña totalmente el trabajo de las suspensiones y los requerimientos y exigencias del trazado del circuito. Por otra parte, al alivianarse la carrocería la relación peso-potencia se trasforma en algo así como 1,88 HP por cada kg de peso. Indudablemente, una gran relación en este mundo donde todo depende de las relaciones...

Pero veamos cuáles fueron los resultados obtenidos por Abarth con su 2000 cuña en las carreras de trepada durante la temporada pasada: en la Monteseny, España, sobre 10 millas de recorrido, 5º puesto; Trento-Bodone, Italia, 11 millas: 5º puesto. En la trepada a Rossfeld, Alemania, los Abarth se perdieron en la negrura y no figuraron ni por decreto. Por calendario, correspondió luego subir a lo loco hasta la Cesana-Sestriere, sobre 6 ½ millas, donde se clasificaron 5º y 6º dos Abarth, a 1m del ganador, Gherard Mitter, que al volante de su Porsche 910 se dio el gusto de ganarse de punta a punta las 8 carreras de la temporada 1968. Luego, en las trepadas llevadas a cabo en Freiburg-Schauinsland, Mont Ventox y Gaisberg, los Abarth tampoco figuraron, para reaparecer en la última carrera, Sierre Montana, con un 4º puesto. De lo que se deduce que si uno quiere ganar trepadas es mejor charlar un poquito con Mitter sobre Porsche, y a otra cosa.

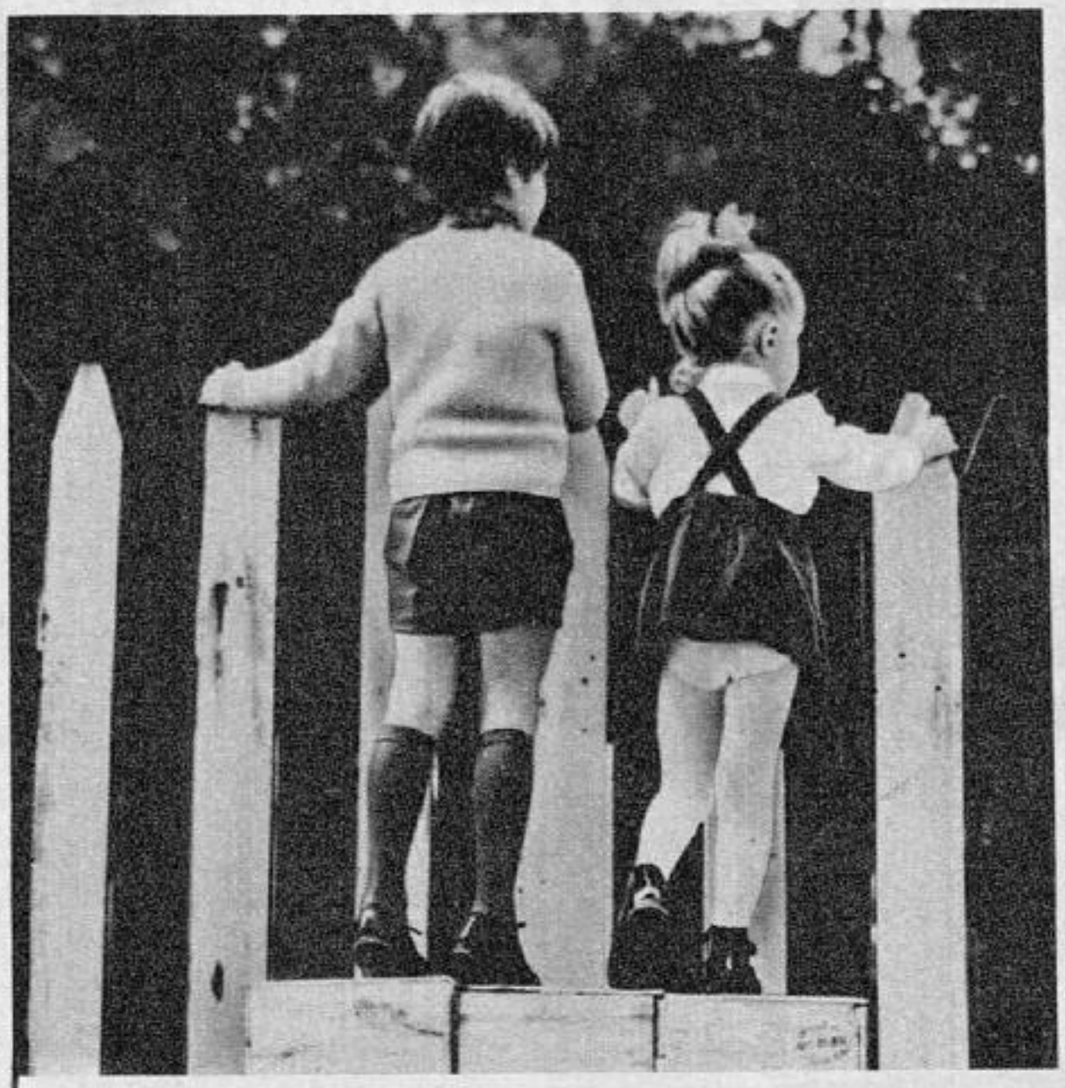
De todos modos, como aparato para Grupo 6 el Abarth 2000 es uno de los más bonitos en cuanto a su aspecto exterior, y uno de los primeros en haber adoptado la forma de cuña en su resolución aerodinámica. Y conviene considerar que en las carreras de Grupo 6 está otorgando un hándicap de más de 1 litro a sus congéneres de categoría. Cosa que Carlo Abarth ya ha previsto, al presentar recientemente el nuevo V-8 de tres litros. Habrá que esperar resultados.

**FICHA TECNICA**
**ABARTH 1000 SP . 1300 OT · 2000 OT**

| | 1000 SP | OT 1300 | OT 2000 |
|---|---|---|---|
| **MOTOR** Capacidad cúbica | 982 cm³ | 1289 cm³ | 1946 cm³ |
| Nº de cilindros | 4 en línea | 4 en línea | 4 en línea |
| Diámetro y carrera | 65x74 mm | 86x55,5 mm | 88x80 mm |
| Relación de compresión | 10,5 : 1 | 11,5 : 1 | 11,5 : 1 |
| Potencia máxima | 105 HP a 8000 rpm | 155 HP a 8800 rpm | 250 HP a 8000 rpm |
| Ubicación de válvulas | a la cabeza, en V a 80° | a la cabeza, en V a 80° | a la cabeza, en V a 62° |
| Arboles de levas | 2 a la cabeza | 2 a la cabeza | 2 a la cabeza |
| Carburadores | 2 Weber doble cuerpo | 2 Weber doble cuerpo | 2 Weber doble cuerpo |
| Refrigeración | a agua, por dos radiadores laterales traseros | a agua, radiador simple y ventilador electromagnético | a agua, radiadores laterales traseros |
| Caja de velocidades | 5 + R | 5 + R | 5 + R |
| **DIMENSIONES** Largo total | 3445 mm | 3830 mm | 3850 mm |
| Ancho total | 1625 mm | 1620 mm | 1966 mm |
| Altura máxima | 97,5 mm | 104 mm | 970 mm |
| Distancia entre ejes | 2200 mm | 2015 mm | 2085 mm |
| **PERFORMANCE** Velocidad máxima | 215 km/h | 240 km/h | 270 km/h |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





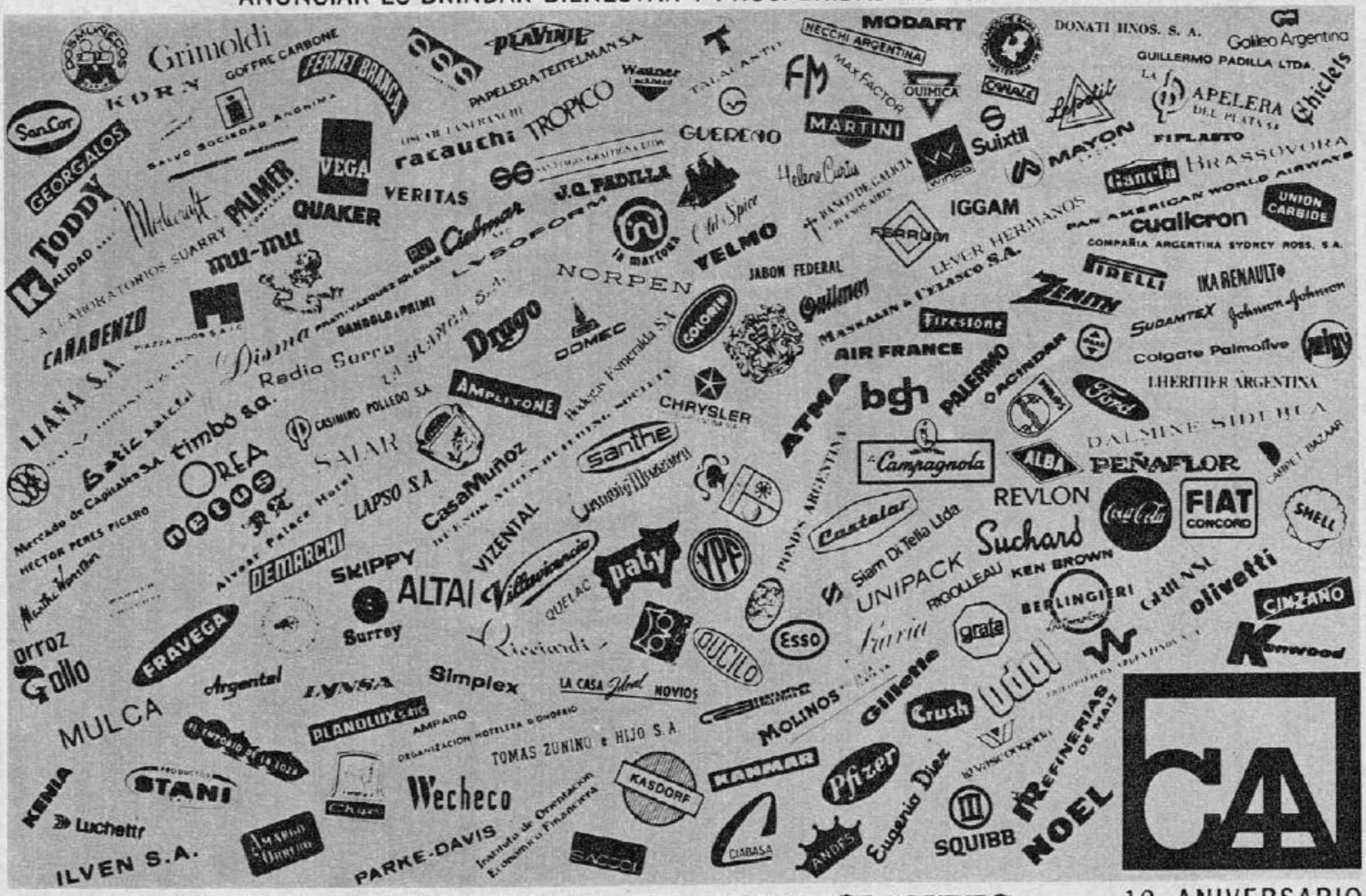
# La gente se informa y progresa

FRESEDO C. BAJNOFF

Todo el pais va hacia adelante en un esfuerzo de voluntades! Ese es el futuro . . . porque el pais es su gente! Y cuando la gente se informa y progresa, es que algo bueno está pasando. La Cámara Argentina de Anunciantes nuclea a las Empresas que comparten esos ideales realizando cada una su parte en la tarea.

Cuidar la ética y los principios de sana moral: cumplir una función educativa; brindar acceso a nuevas formas de confort y bienestar y elevar el nivel de vida con más y mejores productos, son los objetivos de la Cámara Argentina de Anunciantes. Y todo esto . . . es por la gente!

**ANUNCIAR ES BRINDAR BIENESTAR Y PROSPERIDAD A LA COMUNIDAD.**




CAMARA ARGENTINA DE ANUNCIANTES 10 ANIVERSARIO

# el espectáculo

**Pocas carreras, bastantes inscriptos, muchos progresos mecánicos y técnicos, pilotos de primera y un verdadero espectáculo en la clase Fiat - Peugeot. Esta es la síntesis de lo acontecido en Turismo Anexo "J" en lo que va de 1969. El balance, como siempre, positivo**

*Por CARLOS F. FIGUERAS*




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# SOY YO



Los cinco Renault de punta. En las primeras vueltas siempre están así. Pegaditos. Después se toma el buque Monguzzi (a) "El Negro" y se acabó todo. Falta competencia.




A la izquierda: Una escena común que no se ve en otras categorías. Cuatro autos en veinte metros. Por si no lo sabía: ¡Esto es TM!



Buen auto. Excelente conducción. Mejor mecánica. Todo lo necesario para ganar. Angel Monguzzi cumple muy bien con su misión.



"Larry" ganador hasta el cansancio. Tuvo dos o tres contratiempos que lo dejaron fuera de carrera. Igual es el mejor piloto de su clase.

**"Acá, en Anexo 'J', se maneja en serio. Ni en Sport Prototipos ni en TC los pilotos llegan a un nivel conductivo tan elevado. No lo necesitan porque siempre hay un auto que se va adelante y el resto forma el conjunto. Aquí, no. Aquí de salida tenés que empezar a pelear la punta, y hasta que cruzás la línea no sabés qué puede pasar porque están todos ahí no más. Se tocan, se ganan la cuerda, se pasan por afuera, por adentro... esto es sensacional. No hay categoría en el país donde se maneje como aquí. Y sobre todo en la clase de los Fiat y Peugeot, que es donde más se dan porque la paridad mecánica es mayor."**

Estaba dicho con pleno convencimiento luego de corrida la clase "B" en el autódromo de San Juan. No era un fanático sino uno de los tantos catedráticos del automovilismo que lleva a cada carrera el Anexo J. Y, posiblemente, la frase dicha en San Juan este año tenga aún más vigencia que antes, porque pese a la falta de carreras la paridad mecánica —y, en la mayoría de los casos, la conductiva—, ha dado espectáculos dignos en las siete pruebas disputadas. El Turismo Anexo J, aunque sigue siendo escuela, ha pasado a brindar espectáculo. Y si no, haga memoria. En el Premio Apertura del Autódromo hubo de todo (SP, TC, F1, etc.). Y, sin embargo, la mejor carrera, por su trámite, fue la de los Fiat y Peugeot, donde finalmente se impuso el "Gordo" Galluzzi. La trenzada se presenta no sólo en la punta sino en los puestos siguientes y los de retaguardia. Y esto, por desgracia, sucede sólo en la clase "B", porque en la más chica se escapan los hermanitos Monguzzi con algún auto de Antelo atrás y en la grande el patrón se llama "Larry".

Pero el progreso también se ve en la parte mecánica. En la temporada pasada un señor como Castañón, que disponía de 112 HP aproximadamente, o los "pingüinos" oficiales, podía ganar en cualquier lado. Los Fiat, por su parte, estaban en el orden de los 114 HP como máximo y también eran autos de punta. Hoy ya no estarían a tiro como para aspirar a ganar. Tanto los Fiat oficiales y algunos particulares como los Peugeot de Billy y los de Dorrego Competición han mejorado notablemente durante los tres meses de "impasse" del verano y abrieron el fuego con un plus de 6 a 8 HP con respecto al año anterior.

Las características de los Fiat y Peugeot no han cambiado mayormente, pero los "4-4" se han adaptado muy bien a los circuitos —que eran su problema desde siempre—, en tanto que los Fiat adolecieron durante el año de los mismos inconvenientes que en 1968. Mucha velocidad, buena performance, excelente aceleración, tenida excepcional y gran fragilidad de motores acompañados en más de una oportunidad por evidente "mala suerte". El Peugeot mejoró en comparación a sus actuaciones de años anteriores, principalmente porque ahora está en condiciones de discutir carreras en circuitos, sean trabados o veloces. Los Peugeot con isotorques colocados y con los trabajos de suspensión que se hicieron han logrado doblar casi tanto como los Fiat. Y aunque se muevan, se sacudan, se zarandeen y se desacomoden los tiempos finales son buenos. Eso está demostrado.

Ya el año pasado el equipo Billy, con la incorporación del inseparable binomio Castañón-Díaz, asomaba como una dupla, si no imbatible, preparada para la guerra. En los autos del equipo oficial, a excepción de la Vuelta de la Manzana que ganó Pepe Migliore tras el abandono de Rodríguez Canedo, las unidades motrices de los coches de Dorrego preparados por Zampini no alcanzaron por el momento el nivel del coche de Castañón hecho por Díaz. En general, las cosas para la marca franco-argentina anduvieron mucho mejor que para la ítalo-criolla. Superado el problema de los isotorques (ahora llamados **Isotor**), que estaban en período experimental y que les sacaron canas en la Manzana, el motor siguió demostrando su reconocida robustez.

Por el lado de Fiat, la incorporación de Rafael Balestrini trajo apareada, no por casualidad, una saludable mejora en la potencia de los motores y poco a poco se logró lo que los "milqui" nunca habían tenido: resistencia. Además, de los 120 alegres caballitos de que gozan.

Los particulares también han avanzado, pero es mucho menos notorio debido a que no poseen los medios técnicos ni económicos como para pasarse una semana jugando con el dinamómetro y probando pistones, válvulas, resortes y árboles de levas. Pero hay pilotos como Roberto Pachelo (ganador en Paraná y segundo en el Autódromo) que con mecánica de Balestrini y buen armado están como para llegar a la discusión. Si se quiere se puede.

En la **clase Renault** (vulgo clase "A") las carreras se caracterizan por tener una gran cantidad de inscriptos con prestaciones muy dispares y por un resultado repetido en los primeros puestos. **Angel Monguzzi** es el dueño de la clase menor y nadie lo puede discutir.

Ganó, gana y seguirá ganando hasta que se canse, gracias a una mecánica excepcional como es la de Batelli y respaldado por su hermano Carlos y por el "inglés" Kember. En algunas oportunidades un auto "by Antelo" puede mezclarse, pero es indudable que aunque no por mucha diferencia, no están a la altura de los productos cordobeses. A ello se suma un manejo superior de Angel Monguzzi sobre el resto y una adaptabilidad poco común formando un conjunto hombre-máquina inigualable en la clase menor.

La gran contra de los 1.150 cm³ radica sin duda en la falta total de competencia en lo referente a marcas. En una carrera donde se presentan treinta autos, veintiocho son Renault y dos Auto-Union que difícilmente pueden aspirar a un puesto de vanguardia. Los "Decaístas" se cansaron de tener problemas y antes de volverse locos prefirieron cambiar de marca a ascender de clase, aunque algunos defensores del dos tiempos opinen: **"Un DK como el de Formisano, ahora, con todas las homologaciones nuevas, le haría una sombra muy oscura a los Renault..."**. Claro que el problema reside que en la práctica nadie lo logró y sólo el de "Transfer" el año pasado anduvo delante de los "1093" esporádicamente. Por el momento, sólo se ha visto manejo y muy poca lucha. Esa es la parte nega-

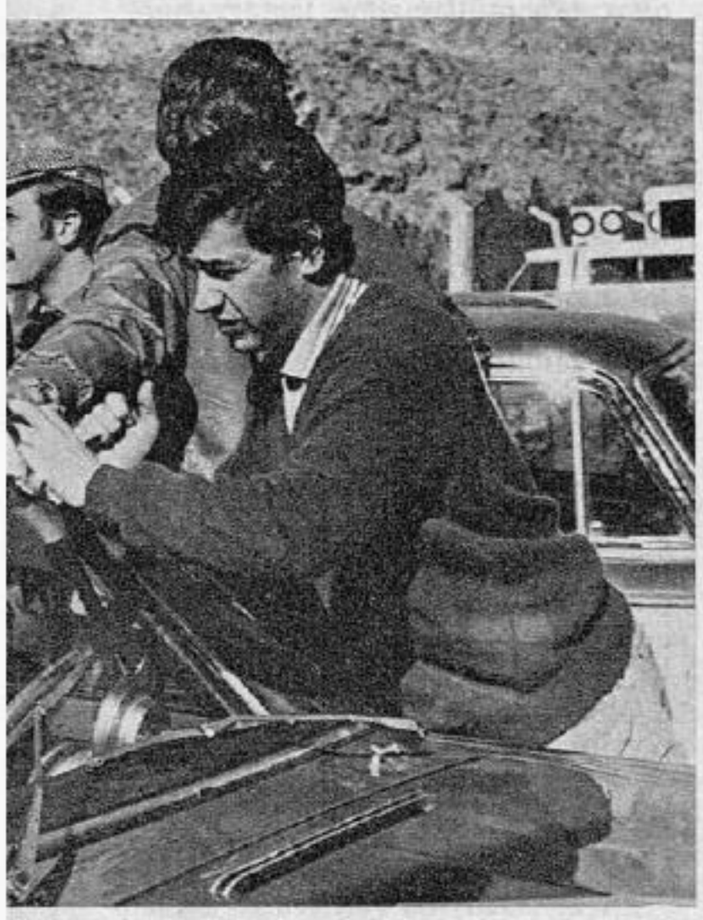
→



El responsable ante todos (nosotros y Fiat) es el "Gordo" Galluzzi. La mano venía muy fea hasta que ganaron en San Juan. Las cosas mejoran.




Una falla de la CCF. San Juan-Coquimbo. Mandar un solo auto y una vez que abandonó, dejarlo en la Cordillera tres días. Nunca más.



La gran adquisición de la CC Fiat. El "Nene" García Veiga es un gran valor. Se adaptó rápido a la cupé y aprendió con facilidad. Cuando hay...



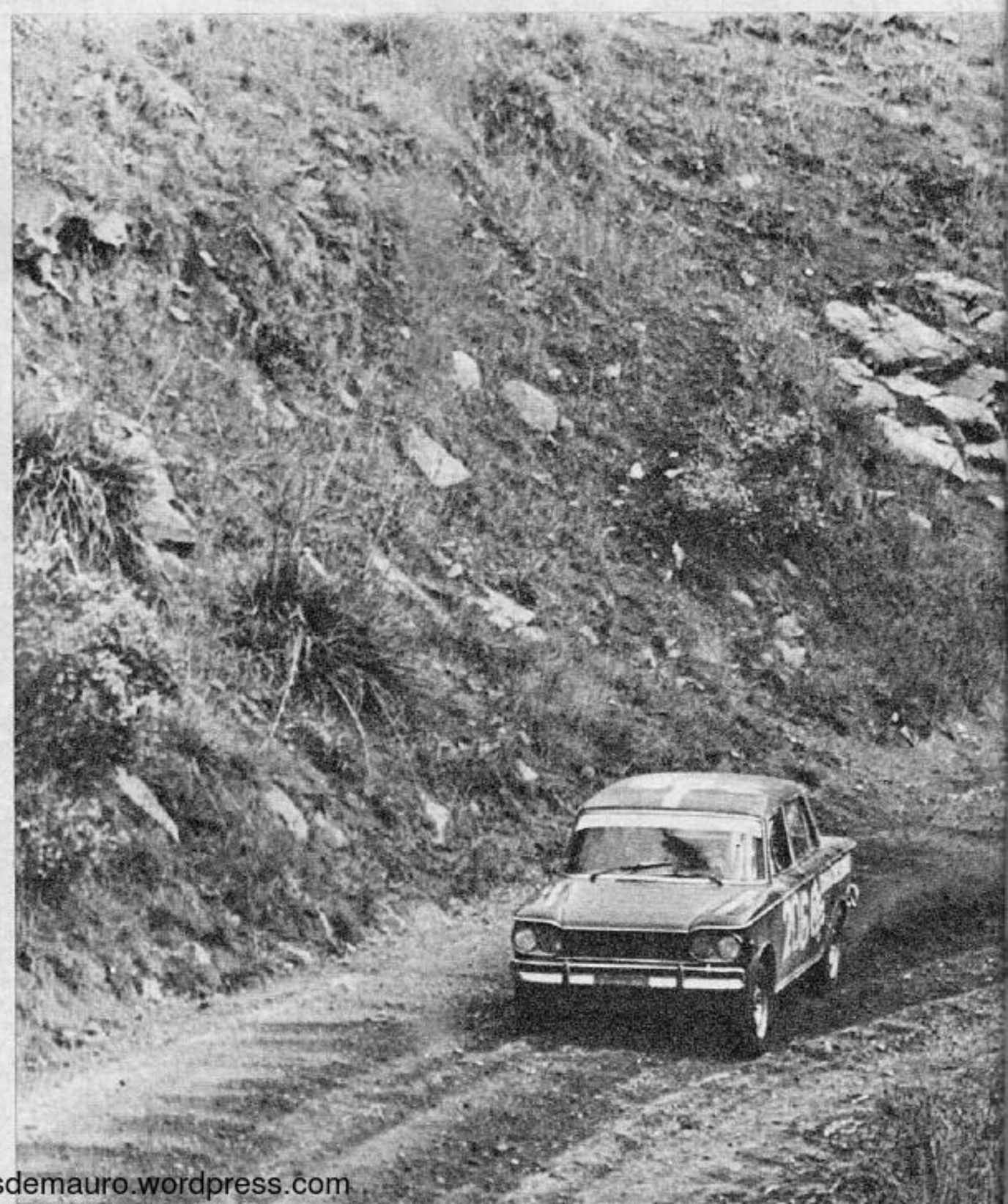

Pepe Migliore es un hombre llegador. Especial para un equipo. Cuando los oficiales aún eran pingüinos, Pepe se llevó la Manzana. Unico triunfo oficial.



Una clase que se viene abajo: la de más de dos litros. No hay lucha ni de marcas ni entre pilotos. El año que viene estarán los Fairlane. ¿Habrá pica? . . .(¿?)



Arriba, derecha: Una carrera perdida en la última etapa. También, con el acompañante que llevabas, Pepe . . . Castañón ganó, pero Pepe era el lógico en el cruce de la Cordillera.

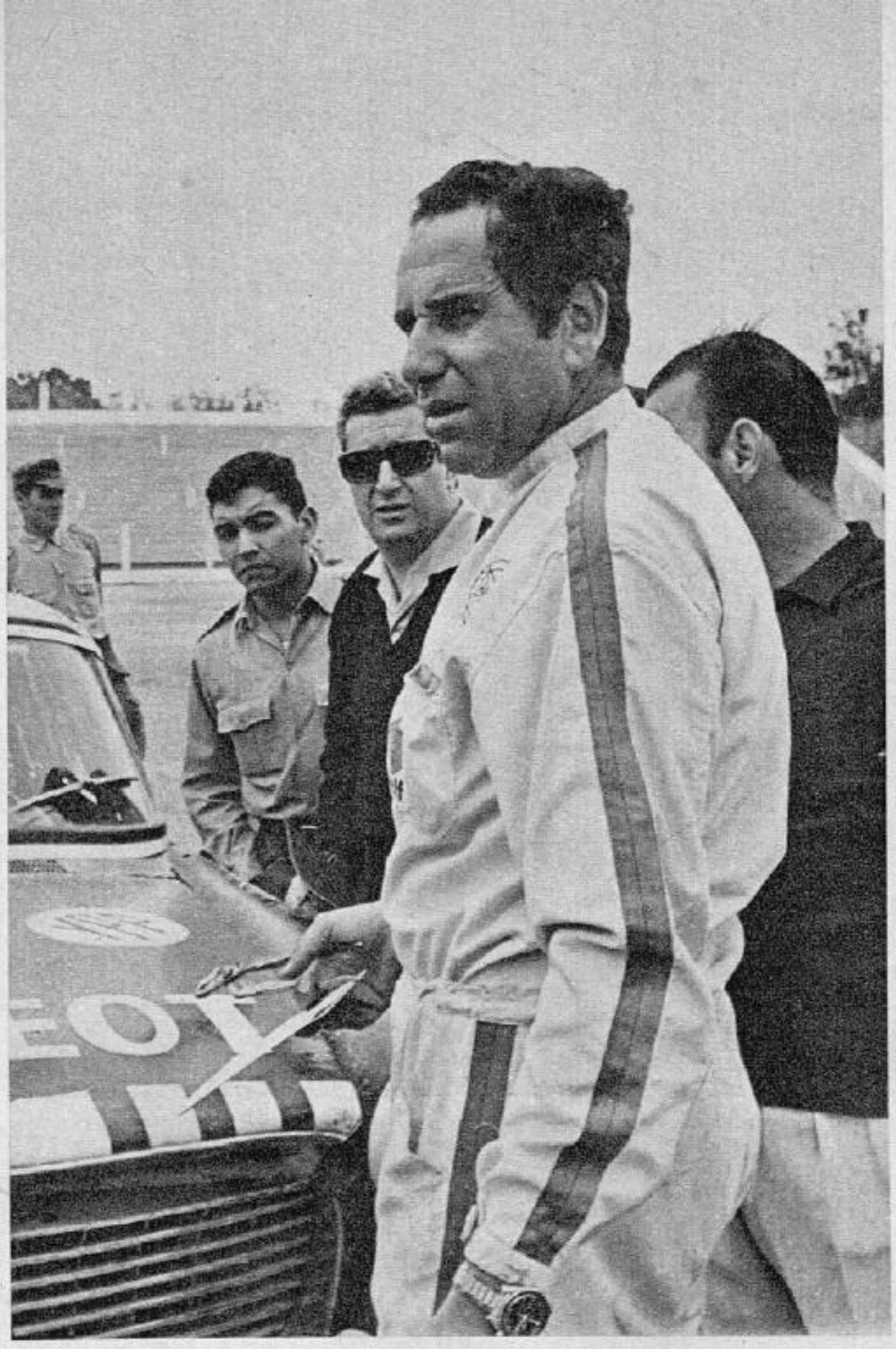


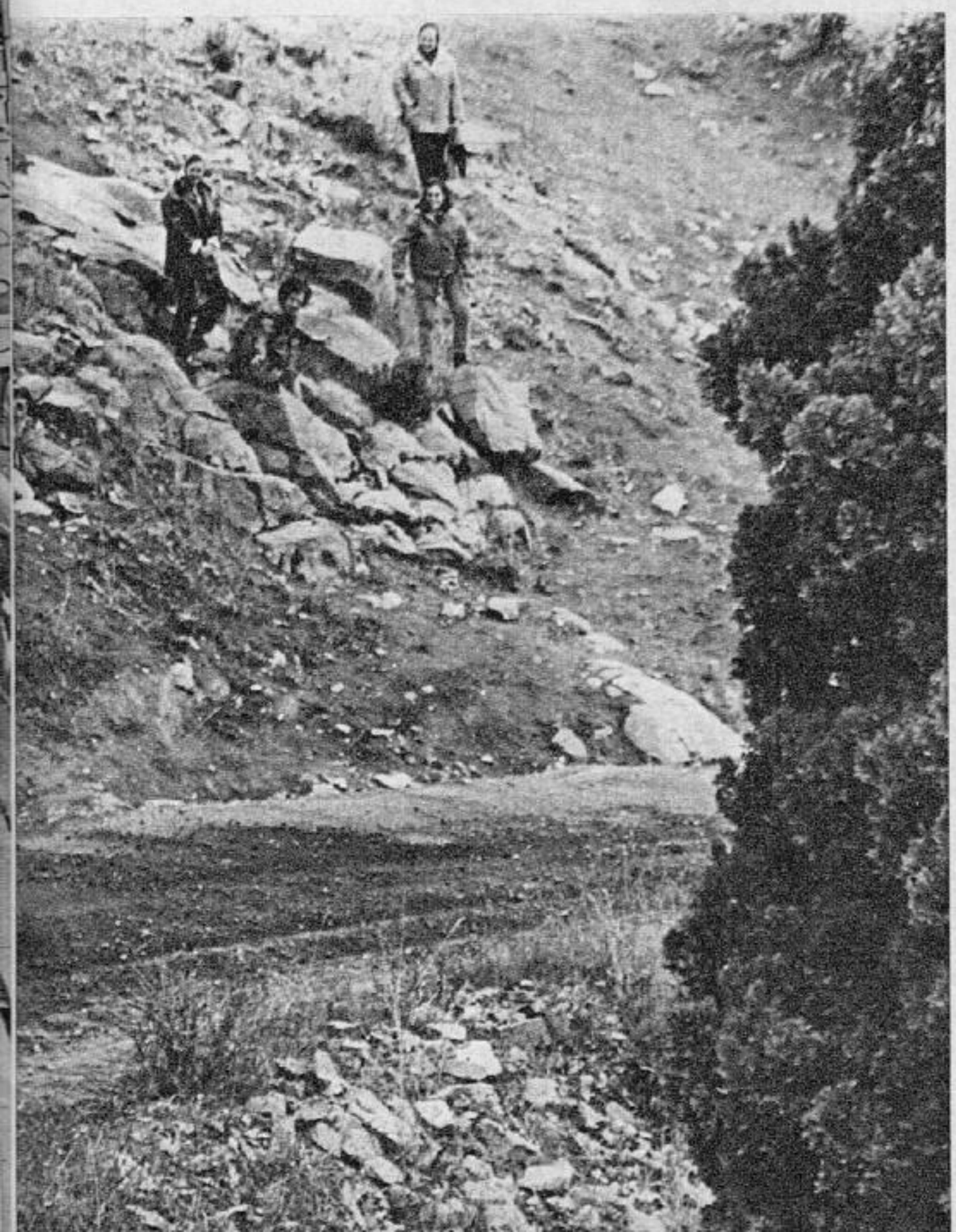
Para llorar. Y Galluzzi lloró. No era para menos. Una carrera elaborada por Canedo desde la largada y a 50 kilómetros . . . ¡kaput! por un tornillito indiscreto. En la montaña también . . . cruzadito, el hombre.



¿Alguien lo duda? El "Chino" Rodríguez Canedo es "el" piloto. Siempre al límite. Una norma. Una cosa de todos los días. Siempre al límite . . .

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





## ANEXO "J"

tiva y la causa por la que el público se aburre después de la segunda vuelta, cuando el "Negro" Monguzzi tomó la punta y se toma el avión a razón de dos segundos por vuelta. Y si se queda Angel gana Carlos; así que ya es un asunto familiar de monarquía.

De la clase mayor es necesario hablar, pero hay muy poco para comentar. Ya lo dijimos y lo repetimos. El panorama general es similar al de la categoría menor. Si **"Larry"** no se queda, no hay posibilidad de que se presente un espectáculo interesante, a no ser que uno se conforme con verlo andar al "Mosca", cosa realmente seria. Para colmo, desde que "Papín" Jaras compró el Torino que fuera de Cupeiro, tiene el segundo puesto asegurado, por lo que las carreras se hacen sólo para que tres o cuatro inscriptos más traten de disputarse la tercera posición. La única vez que hubo cierta expectativa por la clase mayor fue en la Vuelta de la Manzana donde al quedarse "Larry" de entrada con motor de Leeper y corriendo en el equipo IKA-Renault, quedaron Di Palma, Angel Monguzzi (que no estuvo a la altura de sus buenos antecedentes al mando del Torino) y César Malnatti. El motor de Berta que llevaba Di Palma era una barbaridad, pero como Luisito hizo trampas, lo descalificaron y de paso se ligó una suspensión demasiado benévola teniendo en cuenta que había habido una falsificación de por medio. El resto las ganó "Larry", a excepción de San Juan que se la llevó Jaras sin pena ni gloria y donde el manejo estuvo a cargo de "Larreta" pese a su quedada por un rotor de distribuidor. Es decir, si "Larry" se queda, puede pasar algo; si no, todo muere desde el comienzo. La otra que perdió fue en Concordia ante von Wernich, pero no había puntaje.

El año que viene puede ser que mejoren las cosas con la incorporación de un equipo oficial de tres Ford Fairlane V8 preparados bajo el nuevo reglamento de Grupo 2 que ha de regir, aunque no creemos que un Ford pueda darle que hacer a un Torino 380 W como el de "Larry".

### CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO ANEXO "J" 1969

**CLASE "A"**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Monguzzi, Angel ..... | 12 |
| 2º | Yanello, Carlos ..... | 9 |
| 3º | Visintini, Rosmaldo .... | 6 |
| 4º | Monguzzi, Carlos ..... | 5 |
| 5º | Antelo, Osvaldo ..... | 4 |
| 6º | Castellani, Julio ..... | 3 |
| 7º | Kember, Mauricio .... | 2,5 |
| 8º | Parisi, Emilio ..... | 1 |
| 9º | Carubia, Roberto .... | 1 |
| 10º | Alonso, Prono y Carranza | 0,5 |

**CLASE "B"**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Castañón, Norberto .... | 12,5 |
| 2º | Migliore, José ..... | 8 |
| 3º | Pachelo, Roberto ..... | 5 |
| 4º | Galluzzi, M. A. ..... | 3 |
| | Ahumada, Jorge ..... | 3 |
| | Rodríguez Canedo, E. .. | 3 |
| 7º | Linares, Vicente ..... | 2 |
| | García Veiga, Néstor .. | 2 |
| 9º | Di Nezio, Angel ..... | 1 |
| | Bruno, Ferruccio ..... | 1 |
| | Menéndez Behety, C. F. | 1 |
| | Bonamici, Danilo .... | 1 |
| | Reutemann, Carlos .. | 1 |
| 14º | Arizu, O. López y Fernandino ..... | 0,5 |

**CLASE "C"**

Se encuentra pendiente.

**Nota:** El puntaje de la Vuelta de la Manzana en todas las categorías no ha sido computado, ya que la CADAD debe resolver cuáles serán en definitiva los puntos a distribuirse. En la "C", extraoficialmente, va puntero "Larry".

## LOS HOMBRES, LAS CONFIRMACIONES, LAS REVELACIONES

Hubo cambios. Varios de lo que nacieron en Turismo volvieron a recordar su infancia automovilística y otros que debutaron en TC o SP probaron suerte en TM. Y también algunos que se daban por perdidos volvieron a dibujar muy prolijo en las carreras de Anexo "J". Y que quede aclarado que esto no tiene nada que ver con aquellos versos de José Hernández que decían: **"Hasta la hacienda baguala vuelve al jagüel con la seca..."**. No. Volvieron porque quisieron.

Si hablamos de gente, no podemos dejar pasar el nombre de **Rodríguez Canedo.** Volvió a la actividad en forma constante y como piloto número uno del equipo de la Comisión de Concesionarios. Volvió a maravillar y se perdió una Manzana que la tenía casi comida cuando faltaban 50 kilómetros. Suerte que en la revancha, el "Chino" hizo cosas de loco en el circuito sanjuanino y sumó sus primeros puntos para el Campeonato con una sonrisa mucho más amplia que sus ojos. **García Veiga** es indudablemente un gran valor. Luchador, valiente, fino y muy veloz. Como había anticipado Galluzzi, el "Nene" es una adquisición junto a la de **Esteban Fernandino (h)** que venía necesitando y mereciendo un auto oficial. A ellos se suma **Osvaldo López** ganador de la carrera de Concordia no puntable pero que asombró por ganarle nada menos que a los autos de Billy y a pilotos como Juchet y Castañón en base a un manejo muy seguro. Falta una pulidita final, pero hay pasta y teniendo buen suelo se puede recoger una excelente cosecha.

Otros tuvieron buenas performances en su momento como **Mouras** con Torino, **Cuitiño** en la Vuelta de la Manzana y más tarde en San Juan, **Ledesma** en la Manzana también y **Bertolini** un mendocino que anda un montón y nos hizo demostración en El Zonda. Entre los que volvieron también está **Carlos Reutemann** que por or-

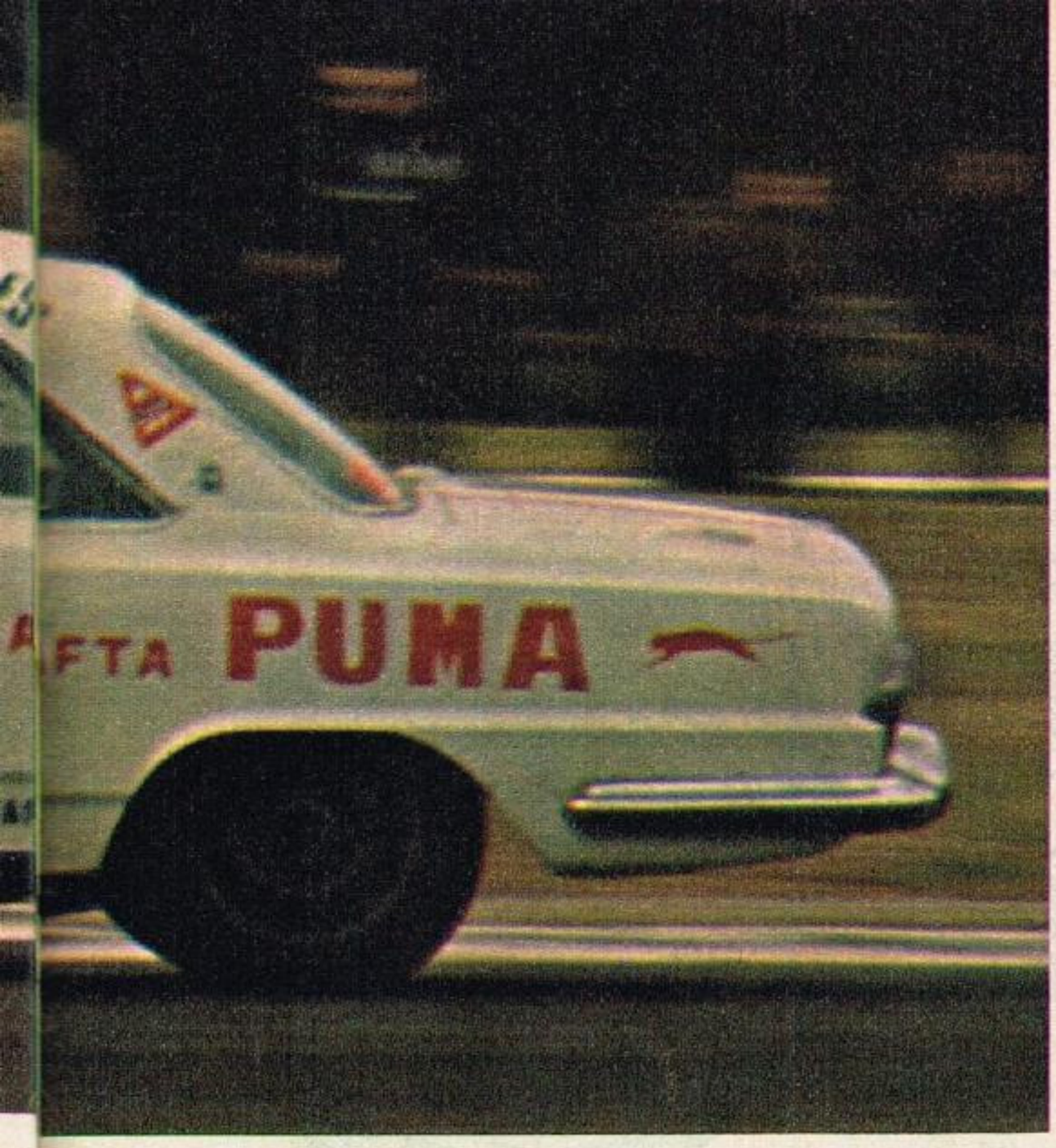
→







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




## ANEXO "J"

den de arriba de Fiat, está dentro de la Escudería y el alejamiento de **"Bebe" Pedelaborde**, por lo menos por ahora. Otro que se fue: **Oscar "Cacho" Franco** que estaba un poco cansado de "manoseos" y se dedicó de lleno al equipo de Gastón. Por Peugeot, **Migliore** "el llegador" sigue firme, **"Paco" Mayorga** últimamente muy vehemente, **Bonamicci** y **Bonanno** formaron el conjunto. Una cosa seria: **von Wernich**, pese al Falcon.

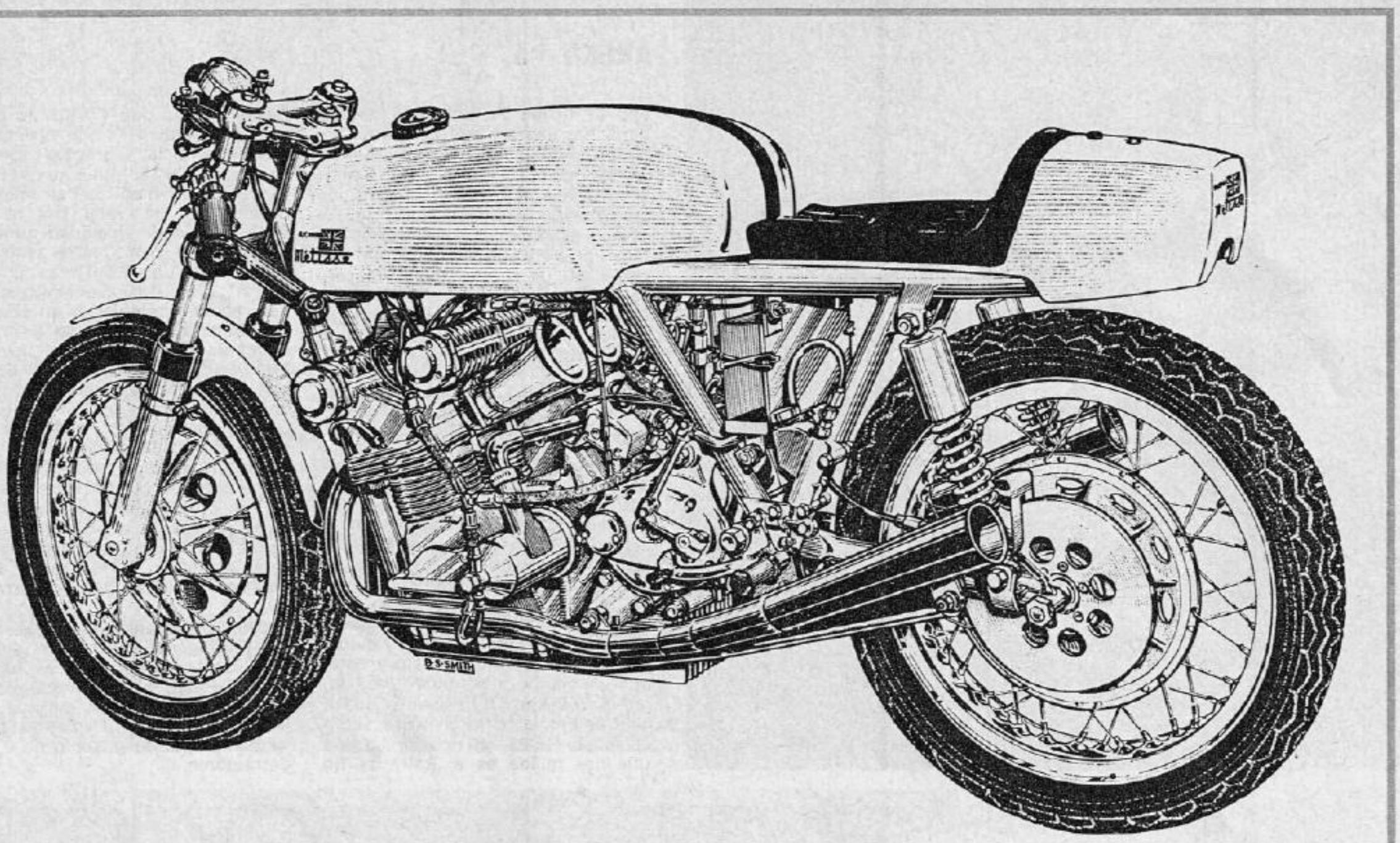
## LO QUE VIENE

No se sabe qué vendrá de aquí a fin de año. Las carreras de ruta deben ser aceptadas por la CADAD que no incluyó a La Cumbre en el calendario alegando medidas de seguridad absurdas y esgrimiendo que se cruzaba la ciudad. ¿Acaso en la Vuelta de Allen no se cruzaba la ciudad de Neuquén? ¿Acaso no había una chicana ridícula seguida de puente angosto y estamos hablando de autos que viajan a 260 km/h? El asunto que a La Cumbre la borraron y las explicaciones dadas no nos sirven. Lo que nos queda es el Rally de fin de año, si es que el ACA lo realiza, que puede traernos novedades de importancia sobre todo por el cambio de estilo que se efectuará, ya que si bien no hay mayores diferencias, un rally no es un Gran Premio de velocidad pura. La otra carrera como para tener en cuenta son las 25 Horas en las que APAT ya está abocada a su organización y también a su control. La fecha fue cambiada y probablemente sea a fines de noviembre ya con Grupo 2/1970 o sea con muchas más libertades y la posibilidad que la Escudería de Concesionarios Fiat prepare un par de Fiat 750 llevados a 850 que estén en condiciones de entablar lucha con los 1093. ¡Hora era!

Pero aunque haya cambios, mejoras y todo lo que usted quiera por el resto de 1969, la precisa será la clase "B", la lucha **Fiat-Peugeot** en circuitos y trazados mixtos.

Esa es la esencia del Anexo "J". Una categoría que sigue siendo escuela, pero también es espectáculo. Hasta ahora un calendario pobre y sin miras de mejoras. Balance: el Anexo "J" contra todo, va para adelante guste o no a sus detractores.





# EXQUISITA AL MAXIMO

**Una de las más maravillosas motocicletas de los últimos tiempos. Nada que ver con lo conocido. Un motor de 500 cc que gira a 14.000 rpm y que incluye nada menos que 35 rodamientos. Fue creado para quebrar la hegemonía de BMW en el mundial de sidecars y lo logró**

Hoy CORSA presenta a sus lectores la motocicleta alemana URS, con la cual el alemán occidental Helmuth Fath, acompañado por Wolfgang Kalauch, ha conquistado el campeonato mundial de la categoría Side Cars, después de una lucha feroz con los mejores especialistas europeos.

Ha de interesar a muchos una amplia descripción de este 4 cilindros que presenta varias soluciones originales y técnicamente muy audaces, y que puede ser considerada como una de las más interesantes unidades de Grand Prix de la posguerra. Pero antes de adentrarnos en la faz técnica, convendrá dar a conocer algunos datos de los autores de este modernísimo bólido, de realización exquisitamente artesanal, y sobre el nacimiento del mismo. Helmuth Fath, que tiene el doble mérito de haber ideado el motor y el vehículo y de pilotearlo magistralmente en las varias pruebas que componen el campeonato mundial, no es —al menos como corredor— muy joven, pues nació hace 40 años en Ursenbach, pequeña aldea de Alemania Occidental donde aún reside y de cuyas tres primeras letras procede el nombre de la máquina. Y no es un novicio tampoco como mecánico, puesto que ha trabajado durante 13 años en los talleres BMW de Mónaco. Apasionado y arrojado piloto de "side", ya en el 1960 había conquistado el título máximo de su especialidad corriendo una BMW adquirida de segunda mano y por él reacondicionada y puesta a punto. Luego de este importante logro, un serio accidente en una competencia interrumpió su carrera deportiva hasta 1964. En este año, cuando vuelve a los circuitos de velocidad, comprueba que para afirmarse en la reñida y numerosísima tropilla de BMW que pelean por la punta, no alcanza con la habilidad personal o la fortuna, ni tampoco con una inteligente y racional preparación del medio mecánico, sino que es necesario un motor netamente superior. Entonces concibe la idea de su cuatro cilindros.

Tres largos años le llevan el estudio, la construcción, la experimentación del nuevo motor, que en la fecha inaugural del mundial de 1968 obtenía su primer halago importante al vencer con promedio récord en el G. P. de Alemania Occidental, sobre el circuito de Nürburgring. Al estudio y a la realización del nuevo motor habían contribuido, además del mismo Fath, que fue el promotor, el doctor Peter Kuhn, técnico de grandes aptitudes en el campo motociclístico, especialmente en la preparación del vehículo, y Horst Owesle, un artesano de excepcional habilidad al que varias firmas de famoso nombre en el ámbito motociclístico, sea en Alemania como en Inglaterra, no han negado su apoyo y asesoramiento.

La URS en su versión 500 "solo", sobre bastidor Metisse.

Helmuth Fath ya en 1960 había sido campeón mundial.

Peter Kuhn. Contribuyó en el desarrollo técnico del motor.

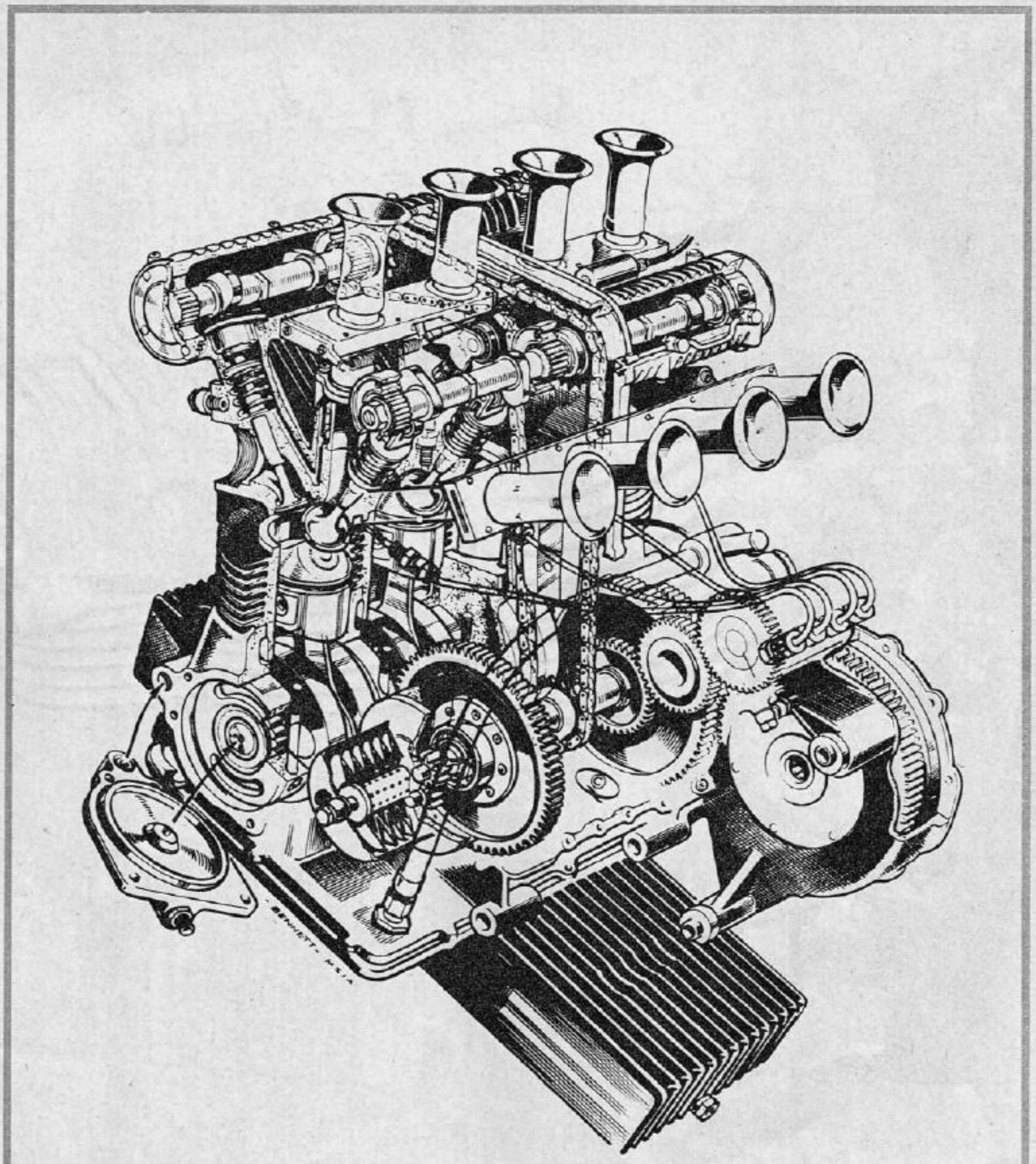
Horst Owesle aportó su soplete, sus limas y su gran experiencia, especialmente en la construcción del side.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





**Trasparencia del motor URS. Obsérvese, abajo y a la derecha, el contraárbol que vincula a ambos cigüeñales. Las trompetas casi verticales llevan sólo aire al cilindro, las inclinadas a 45° son las que dan entrada al aire que luego se mezclará con el combustible mediante el sistema de inyección indirecta.**



De la máquina de cuatro cilindros existen dos ejemplares. La de Fath y la —también de 500 cm³— que le confiara al campeón alemán Karl Hoppe, que en el año pasado se distinguiera en varias competencias en su patria, pero en la categoría 500 FI, es decir sin el sidecar. Las dos máquinas difieren entre sí en no pocos aspectos, pero nosotros nos referiremos exclusivamente a la del "side", que fue la que en carrera rindió los resultados más brillantes.

El bastidor de ésta, ultrabajo, como se estila hoy en día, está construido en caños de acero Reynolds y lleva el "carrozzino" a la derecha según la racional costumbre germánica. La notable organización inglesa, Automotive Products, ha provisto frenos y suspensiones. El cambio de velocidades, de seis marchas, es de engranajes, especialmente estudiado y realizado por el austríaco Schafleitner para las monocilíndricas inglesas de competición. La trasmisión final es de cadena Renold y las ruedas, de reducido diámetro, tienen neumáticos de carrera producidos por la Dunlop. Son de rara medida: 4.00 x 12.

El motor, cuyo hermoso diseño reproducimos en sus aspectos más salientes, es un cuatro cilindros montado transversalmente sobre el bastidor y con refrigeración por aire. Sus cilindros se encuentran inclinados 25° hacia adelante. Erraría quien dedujera de esta descripcinó sumaria que se trata de una variante o copia del clásico 4 cilindros de 500 cm³ de Grand Prix, adoptado por Gilera y luego con las modernizaciones y variantes del caso por la MV Augusta. Insistimos en el hecho de que nos encontramos ante un aparato nuevo y original. Es supercuadrado (60 de diámetro por 44 de carrera por cuatro cilindros, igual a 497,6 cm³). Se puede considerar como el acoplamiento de dos motores de dos cilindros paralelos, teniendo cada uno los dos muñones desfasados entre sí 90°. Las dos secciones entre las cuales el árbol motor resulta dividido son ligadas mediante un contraárbol posterior que gira a la mitad de la velocidad del árbol motor, y es accionado mediante dos pares de engranajes colocados entre el 1er. y 2º cilindros y entre el 3º y 4º. El orden de encendido es insólito para un motor de cuatro en línea: 1-4-2-3, tomando como primer cilindro el exterior de la izquierda. El intervalo entre las explosiones resulta en el orden de 90°, 180°, 270° y 180°. Probablemente esta infrecuente y marcada asimetría en la sucesión de explosiones en los varios cilindros ha sido deseada por los constructores para contrarrestar los fenómenos de resonancia o de exaltación amplificadora de

→

**MOTOCICLISMO**

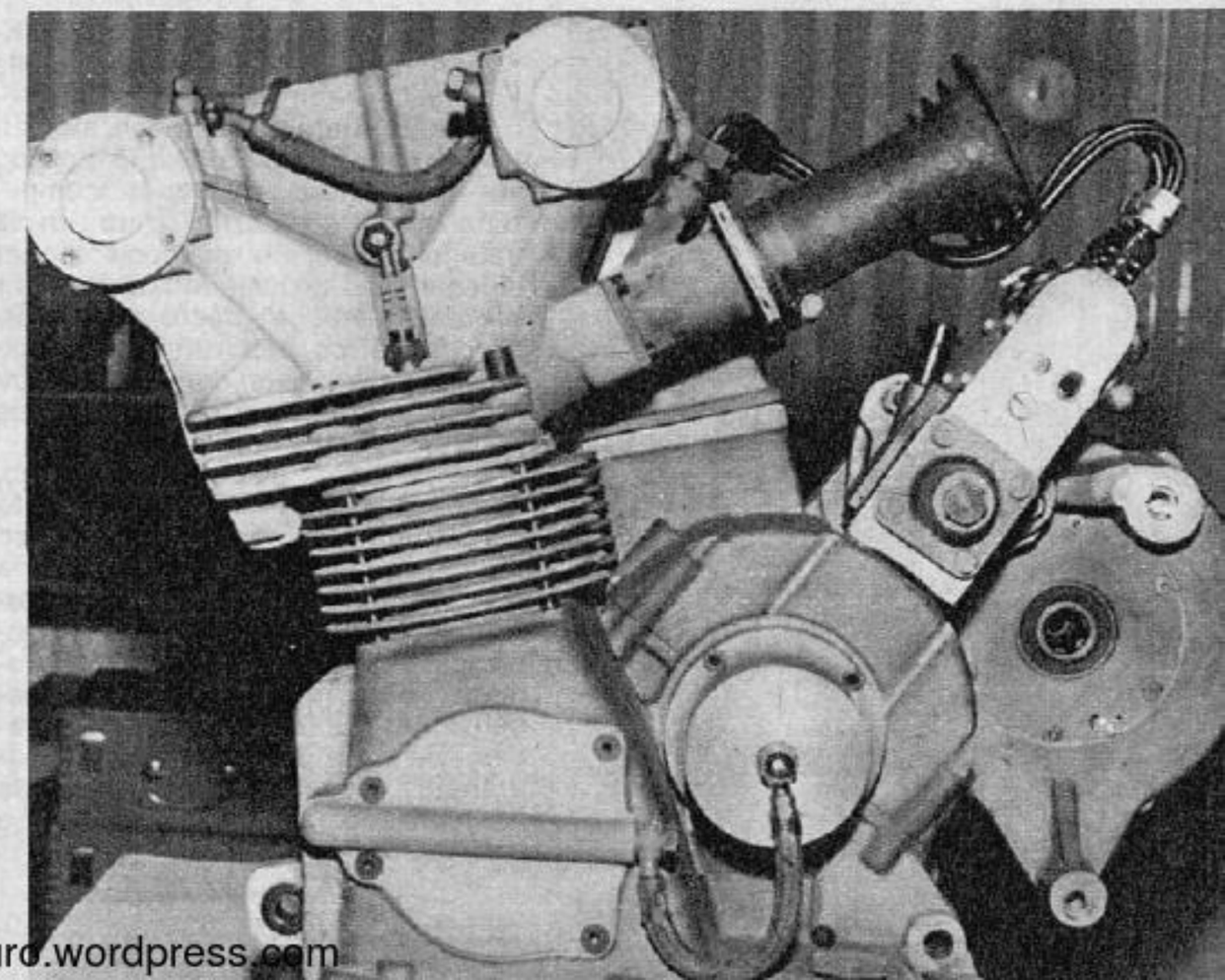
las vibraciones verificadas en el vehículo durante la marcha con el motor a altísimo régimen.

La potencia máxima, de cerca de 78 HP a la rueda, es alcanzada a 13.000 rpm, pero no pocas veces en carrera ha sido llevada a 14.000 rpm (!!!). Las dos por demás rígidas y robustas secciones del árbol motor compuesto son montadas sobre seis cojinetes de bancada a rodillos, y los ocho volantes o contrapesos internos que flanquean por pares a las bielas son de pequeño diámetro y montan excéntricamente respecto al peso de modo de contrapesar singularmente las masas alternas de cada cilindro. Las cuatro bielas son de titanio y tienen cojinetes a rodillos con jaula en su extremo inferior y de buje de bronce fosforoso en su ojo superior.

Los cilindros son fundidos en aleación ligera de aluminio con aleteado normal al eje y con camisa cromada, son independientes, no así la tapa de cilindros, que es común a los cuatro y está realizada en el mismo material con pequeños carters en su parte superior para el comando de la distribución. Estos carters son de aleación de magnesio.

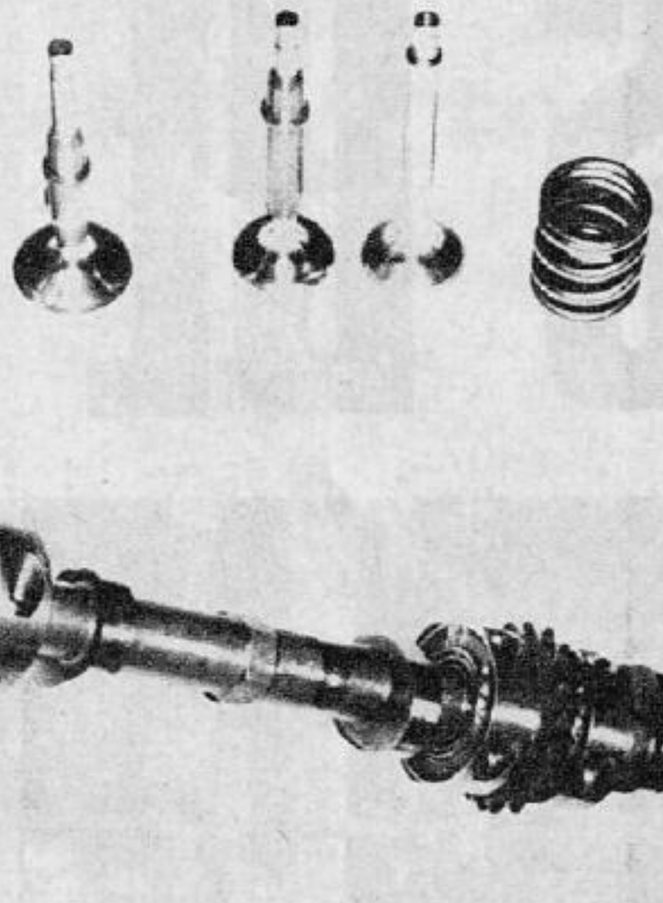
Los pistones con cielo de prominente diedro, llevan sólo dos aros en la parte superior, uno de compresión y otro rasca aceite. Cada cilindro tiene solamente dos válvulas, siendo la anterior la de escape, inclinadas entre sí a 65°. A cada válvula de admisión se dirigen dos conductos: el anterior y casi vertical lleva sólo aire puro, mientras que el posterior, inclinado a 45° de la vertical, conduce la mezcla explosiva. Esta disposición tan original podría hacer suponer a un observador superficial que el motor está provisto de ocho válvulas de entrada, pero hemos visto que no es así.

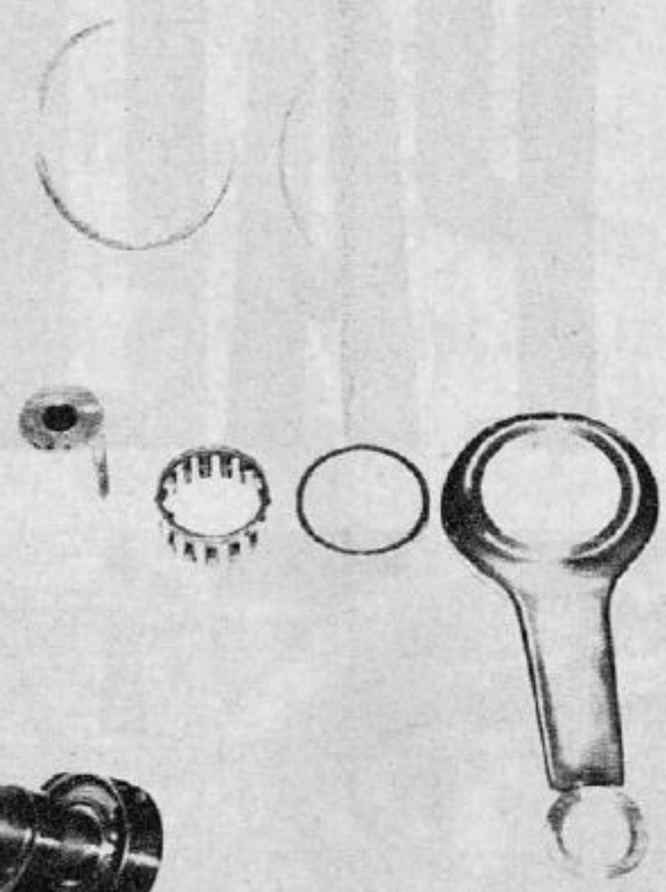
No hay carburadores, ya que la alimentación se efectúa por medio

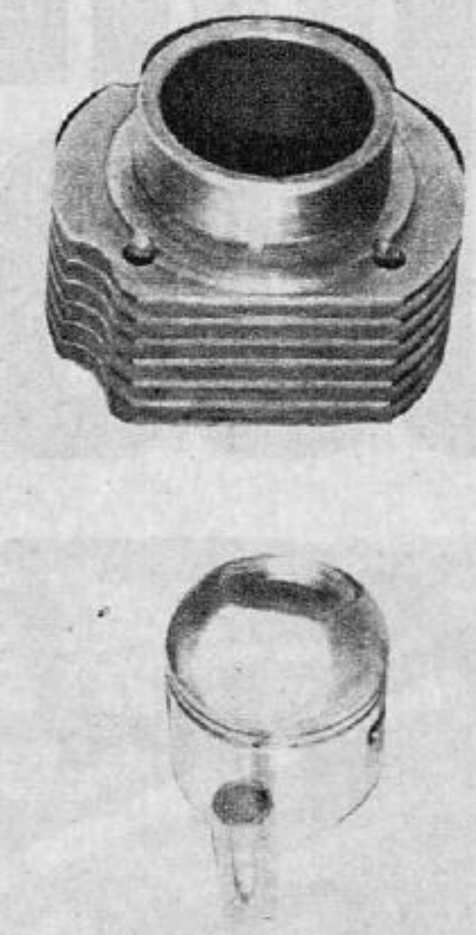


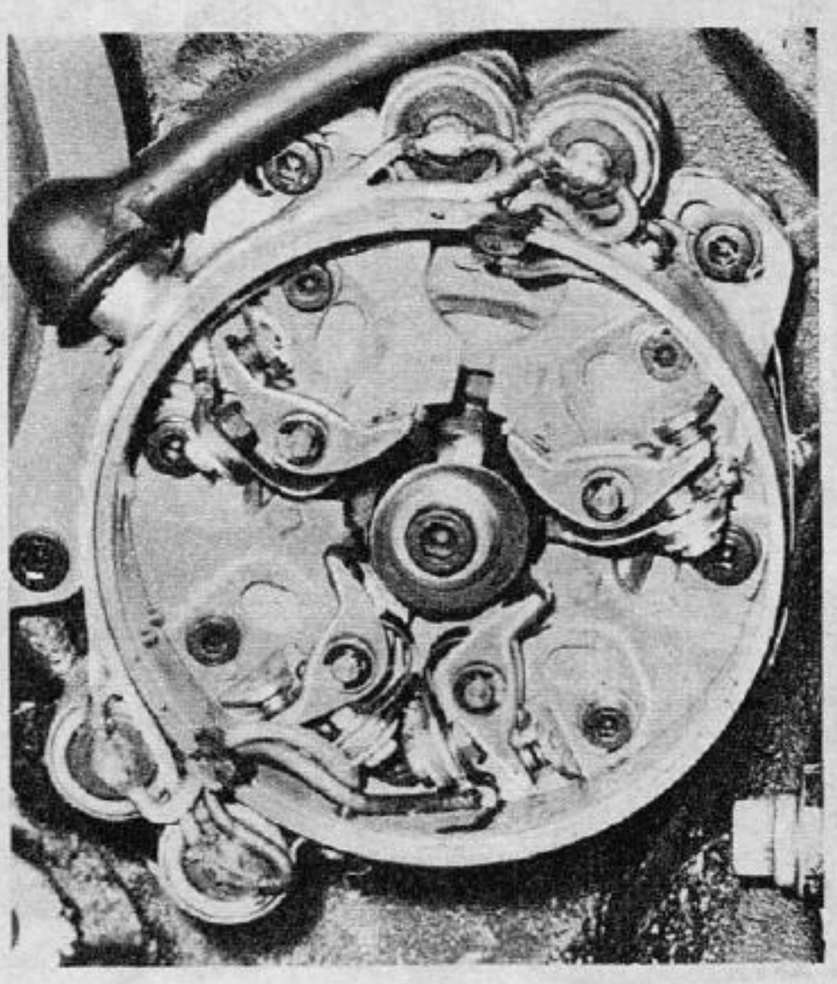


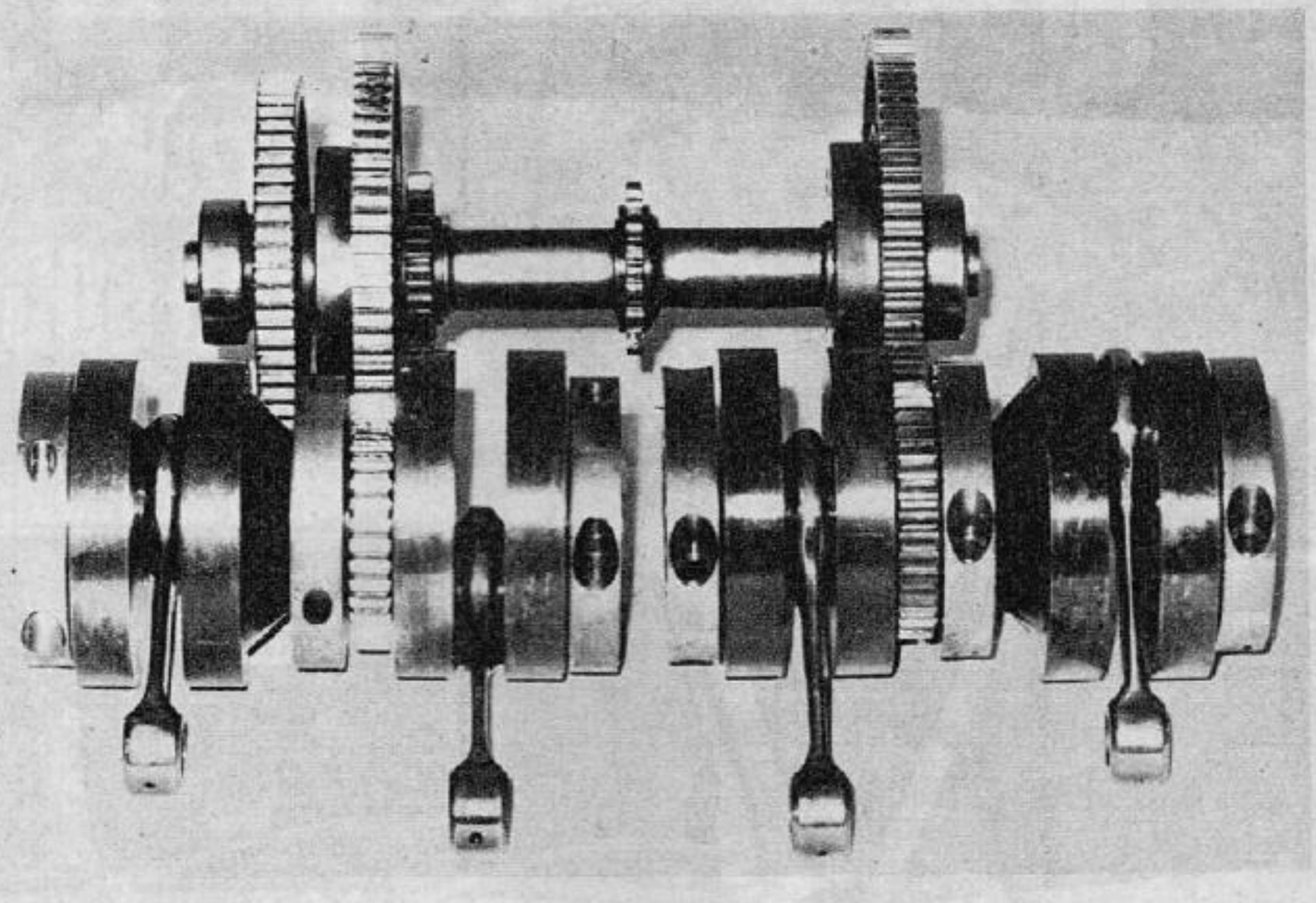
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com











**Un poema con profuso aleteado. La culata y el cárter son enterizos, no así los cuatro cilindros, individuales.**

**Cilindro, pistón, válvulas, pernos, biela, etc. Esta última recuerda por su diseño a la de otro famoso motor: el Scott 650 de dos tiempos refrigerado por agua.**

**El especialísimo distribuidor. El orden de encendido es 1-4-2-3.**

**El cigüeñal en dos secciones independientes y ligadas por el contraárbol, al centro del cual está el piñón de la cadena de la distribución.**

**El otro motor, el que equipa la máquina del campeón alemán Karl Hoppe.**

de cuatro inyectores de sistema indirecto que pulverizan sobre y contra la válvula de admisión. La válvula de inyección Bosch está colocada tras el block de cilindros y comandada por el ya visto contraárbol por medio de un engranaje intermediario.

El comando de las válvulas se efectúa directamente por dos árboles de levas: uno para admisión, otro para escape. Cada uno de los árboles es montado sobre cuatro cojinetes a pequeños rodillos (incidentalmente notaremos que en las distintas partes del motor no se ha escatimado el empleo de rodamientos, que alcanzan al número de treinta y cinco en total). Ambos árboles son movidos por una cadena Renold colocada entre el 2º y 3er. cilindro y mantenida a una tensión constante con la ayuda de un piñón tensor, que responde a la presión del aceite en circulación. Cada válvula es cerrada por un solo resorte cilíndrico helicoidal y es llevada por un botador a rodillo; las guías de válvulas son de bronce fosforoso.

El encendido es provisto por un equipo Bosch a batería y bobina con un distribuidor de tipo muy especial, dado el diverso intervalo entre una y otra chispa. Está ubicado sobre la extrema derecha del contraárbol y provee la corriente de alta tensión a dos bujías de 10 mm de paso por cilindro. Al otro extremo del contraárbol está el engranaje que mueve la bomba de aceite; ésta aspira el lubricante del amplísimo depósito ubicado bajo el block y la caja. El aceite pasa a través de un filtro especial de láminas, de gran capacidad, que a la vez que retiene toda impureza coadyuva al enfriamiento.

Otra de las características notables del motor en cuestión es la abundancia —y eficacia— de los dispositivos desarrollados para eliminar vibraciones. Además de los amarres elásticos entre chasis y motor, son prèvistos acoplamientos elásticos de goma sintética en varias partes del motor.

Del contraárbol se trasmite el movimiento al embrague multidisco sobre el árbol conductor de la caja de velocidades, colocado tras el block. Este otro árbol gira desmultiplicado en la relación 1,8:1 respecto del contraárbol.

En toda la planta motriz se usan ampliamente aleaciones livianas de magnesio para reducir el peso total del conjunto y también para mejorar el enfriamiento. Por otra parte, la experiencia ha demostrado que la efectiva resistencia al esfuerzo constante es óptima. Con la relación volumétrica de compresión de 9,3:1 (no excesiva para un motor de Grand Prix) se ha obtenido un funcionamiento relativamente suave y una excelente reprise. La cupla se mantiene lo suficientemente elevada y casi constante entre las 9.000 y 13.000 rpm, que es el régimen normal en carrera

# DOS PALOS DE M






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# MINIS

**Después de diez años, la demanda del Mini sigue siendo mayor que la oferta. Alec Issigonis trabaja en un nuevo modelo, pero con motivo de la salida de la línea del Mini número 2.000.000 dijo: "No tiene sentido introducirlo mientras no sea mejor que el modelo que tenemos ahora"**



**El Mini es el primer coche británico que alcanza los dos millones de unidades producidas. En la foto, la mersa de la British Leyland rodea al blanco aparatito y a su papá: Sir Alec Issigonis (en la puerta a la derecha de la foto).**

Exactamente el 18 de junio próximo pasado, el Mini número dos millones rodó fuera de la línea de montaje de la División Austin Morris, perteneciente a la British Leyland. En sus diez años de historia este revolucionario y en un principio único vehículo ha servido en forma brillante a sus huestes de usuarios.

Primero apareció en versión dos puertas y 850 cm³ de cilindrada (la carrocería "saloon" de forma cuadradita típica) con el motor colocado transversal al eje longitudinal del coche, tracción delantera y lo suficientemente amplio como para admitir cuatro adultos cómodamente sentados. (Se ha dicho que es el diseño de carrocería que más se aproxima a la perfección en cuanto a capacidad: un cubo con una rueda en cada uno de los ángulos del plano inferior). No obstante, desde entonces el coche se ha ofrecido con diferentes cilindradas y distintas carrocerías.

La forma más bizarra que existió del autito fue creación de un inglés entusiasta de las carreras, quien le colocó un motor de preparación casera que utilizaba elementos Jaguar y Buick (?) en la parte trasera del Mini. Lo calzó con patonas y mandó la tracción para adelante como en la versión original. El motor quedaba exactamente detrás de la cabeza del piloto y todo este extraño y poderoso aparato fue utilizado para carreras en circuitos.

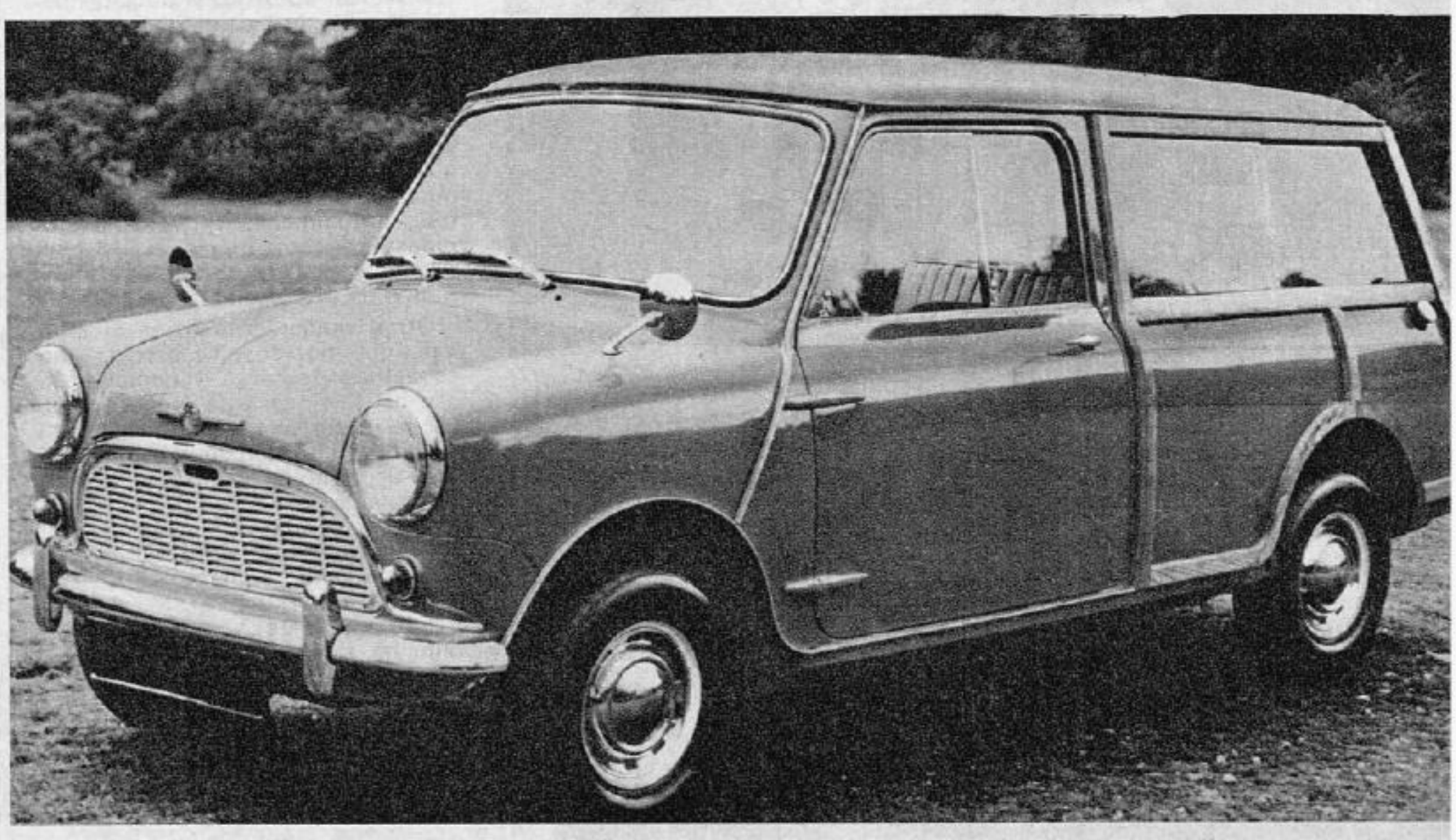
Esta delirante trasformación destruyó por completo las características de excelente tenida y mejor conducción inherentes al auto. Pero a pesar de todo hay que reconocer que el modificado Mini se desplazaba bastante rápido en línea recta...

A pesar de todo esto y de todos los proyectos privados con miras a las competencias que incluían versiones con dos motores y con diferentes y extrañas plantas de potencia, la reputación y las ventas del vehículo único "en su tipo" fueron continuamente en ascenso.

A pesar de que el Mini se ha formado un historial "corsa" tan exitoso como su nivel de producción —y totalmente desproporcionado con la cilindrada de su motor— es como coche de calle que se ha creado una imagen destacada. Para su tamaño, siempre fue considerado exageradamente como "un coche con demasiado espacio interior". A pesar de traer una guantera relativamente pequeña, lo que menos hace falta es espacio para guardar todas esas cosas que no se sabe nunca dónde ponerlas dentro del coche ambas puertas tienen espaciosos sobres de cuero, existen también huecos a propósito para guardar papeles y bagajes a los lados y bajo el asiento posterior, como también una espaciosa bandeja (típica de los coches ingleses) bajo el tablero.

La ventaja que por razones obvias el Mini tiene por sobre los demás automóviles en cuanto al problema de estacionamiento en las automovilísticamente saturadas →

**El Mini-Estate, una de las variantes de carrocería con que se ofrece y que contribuyen al éxito del modelo.**



# DOS PALOS DE MINIS




**Diferentes diseños, aunque todos inspirados en la revolución de diseño que constituyó el Mini. Este Wolseley Hornet lo produce también la BMC, con el motor de 998 cm³.**

**Línea de montaje de Minis en la planta que la Innocenti tiene en Milán y donde se construye el coche inglés bajo licencia.**



ciudades de hoy ha probado ser otro buen elemento de venta. Así, el coche que alguna vez se pensó sería el medio ideal para las señoras esposas, en la mayoría de los casos es el coche de uso diario del marido. Y aunque no es muy común, es posible ver circular por las calles de Londres o París a un Mini conducido por uniformado chofer. Generalmente se trata de la lujosa versión del carrocero Radford para el utilitario producto, la que incluye desde tapizado de cuero muy fino hasta los más mínimos detalles de gran lujo. Los devotos del modelo incluyen desde el actor Peter Sellers, quien siempre tiene un ejemplar especial en su cuantiosa y cambiante flota de coches particulares, hasta artistas "pop", quienes, ante la primera ganancia importante —producto del éxito de su primera grabación— vuelan hasta algún Mini-especialista en pos de la versión más veloz, baja y exclusiva. Fue coche real, coche de carrera y en más de una ocasión sirvió de maternidad para una madre que en dirección al sanatorio sintió que el apuro del niño por salir al sol era más rápido que la velocidad que el marido podía sacar del Mini. La Armada Británica, el Ejército Británico y la Real Fuerza Aérea de la isla utilizan Minis como también lo hacen fuerzas militares de muchos países. Aún —dos millones mediante— sigue siendo en Inglaterra el preferido por los jóvenes "gamuzas" con aspiraciones al Campeonato del Mundo de picadas ciudadanas. Adornado con todo y para todo, desde millones de calcomanías hasta techos pintados a cuadros blancos y negros como absurdos y móviles tableros de ajedrez... Así se los ha visto aparecer en films, avisos y artículos dedicados al culto por el Mini.

Hoy se afirma que el suceso pocas veces visto que provocó la aparición del Mini se debe exclusivamente a que el mismo creó su propio sector del mercado, en vez de —como ocurre normalmente— introducirse a luchar en un sector existente. Y el suceso lo desató la versión original con su motorcito de 850 cm³, válvulas a la cabeza, caja de cuatro marchas; motor transversal adelante y tracción delantera. El suceso original se mantuvo a través de los meses y los años mediante consecuentes versiones más veloces: el Mini Cooper de 998 cm³ y posteriormente a este 998 se lo desarrolló hasta llegar a los 1071 cm³ y 1275 cm³, denominados Mini Cooper "S". De estos tres, virtualmente versiones mejoradas para competición, el 998 cm³ Cooper y el 1275 "S" aún se mantienen en producción.

Otras versiones incluyen el Mini Van, que por su alto precio, gran capacidad de carga y características del Mini, se hizo popular como coche de turismo a la par que para trasporte de mercadería. El Mini Pick-up también ganó su éxito para trabajos de carga livianos. En todas las demás variantes, del Mini Moke (versión del jeep en pequeño) que ahora solamente se fabrica en Australia, hasta el Mini Estate (una versión rural), el Mini ha sido sin atemperantes un verdadero éxito de ventas y, lo que es más importante desde el punto de vista del usuario, un aparato práctico de éxito como herramienta de servicio.

La idea original, hija de Alec Issigonis —director técnico de la División Austin Morris de la British Leyland, quien actualmente trabaja en la investigación de proyectos de largo alcance para los coches del grupo B.L.M.C.—, también goza de la paternidad de otros modelos. El B.M.C. 1100 y 1300 saloons, el 1800 y el nuevo 1500, cinco puertas, cinco marchas hacia adelante Maxi, los que en el fondo de su esencia son todos descendientes del versátil Mini.

Hasta aquí, del total de dos millones de Mini producidos, algo así como el 43 % fueron exportados para usuarios tan dispares como puede ser un señor de las islas Fiji y un rubio de Finlandia.

El boom de producción que ha dilatado el coche estos últimos diez años es —para sus constructores— tan sólo el principio. Lord Stokes, miembro del Directorio de la British Leyland, anticipa por lo menos otros diez años de activa producción y vida para el Mini. A lo largo de estos próximos años el modelo será modificado y desarrollado, paralelamente con nuevos diseños para el futuro inmente. Se espera que las ventas tienen todavía que alcanzar su pico máximo en la curva de ventas. Una de las características de ganador originales del Mini es el que fue pionero de un número de conceptos de diseño de vanguardia, pero combinados con ellos se aplicaron técnicas de construcción y diseños ya probadas y experimentadas.

El año pasado el Mini sufrió una cantidad de modificaciones y mejoras. Así como el modelo 850 normal —non Cooper—, también se entrega ahora un **saloon** con el motor de 1000 cm³. Las luces traseras fueron reemplazadas por unidades de mayor tamaño y las variantes del modelo incluyen una nueva palanca de cambios de control remoto basada en la que utilizan los Cooper y Cooper "S", en lugar de la efectiva aunque nada elegante palanca de cambios que alguna vez fue detalle destacado del interior del vehículo.

Los asietos también han sido mejorados y el confort general ganó puntos en 1966, cuando se adoptó el sistema de suspensión "hydrolastic", que primero se colocó en el BMC 1100 para después llevarlo al Mini original.

El concepto primario del Mini tuvo tanta influencia que el tema ha sido trasladado a casi todos los elementos de la esfera automovilística. El "sportsman" tiene su Cooper o su Cooper "S", la estrella ye-ye europea la versión especial y modificada por Radford y para el jubilado de 65 años, que en 1961 compró su sedan, 850, está el modelo de 1000 cm³.

La cifra de venta que ha alcanzado el pequeño cochecito inglés nos recuerda ahora una frase muy linda leída en algún lado y que decía: "Las revoluciones no hay que pregonarlas sino realizarlas". Muchos coches hoy se ofrecen como estandartes de nuevos y revolucionarios conceptos automovilísticos para el hombre de la década del 70. Sin embargo, un aparatito modesto, producto de la lúcida mente de un señor con apellido tan griego como raro, provocó el que quizá sea el mayor suceso de ventas de un modelo de automóvil de posguerra.

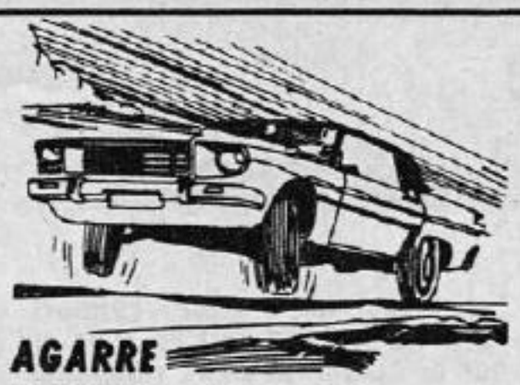
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




**Y seguridad es sinónimo de buenos amortiguadores**

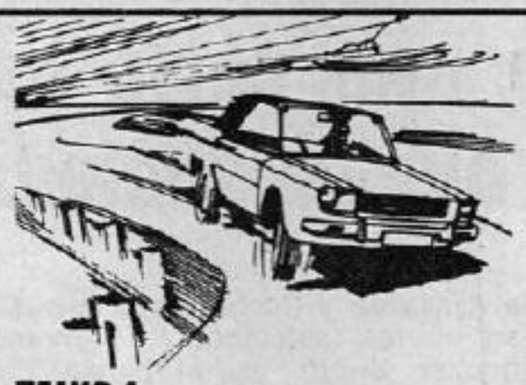
## NO ARRIESGUE

Los amortiguadores en mal estado impiden que Ud. controle totalmente el manejo, hacen que pierda estabilidad en las curvas y frene más allá del margen de seguridad. Y el accidente acecha!



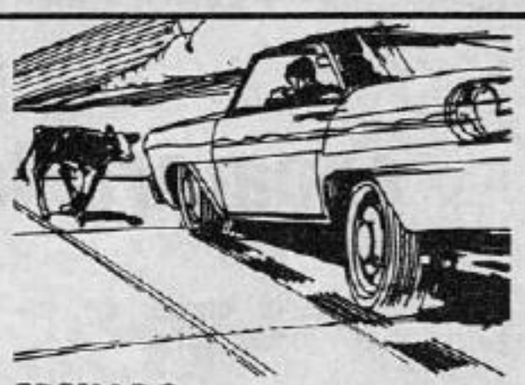
### AGARRE

El accidente puede estar en la fracción de segundo en que la rueda salta y "despega" el coche del pavimento. Los amortiguadores impiden eso.



### TENIDA

En las curvas, los Amortiguadores Monroe mejoran la "tenida" y afirman la estabilidad de su coche.



### FRENADO

Los buenos amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad del frenaje y la maniobra.

**MONROE**
***máxima seguridad en amortiguadores***

*Hágalos revisar cada 20.000 Km. Su vida y la de los suyos está en juego.*



**ASEGURE SU SEGURIDAD**
**AMORTIGUADORES**

**MONROE®**

el mayor fabricante mundial de productos para el control de la marcha

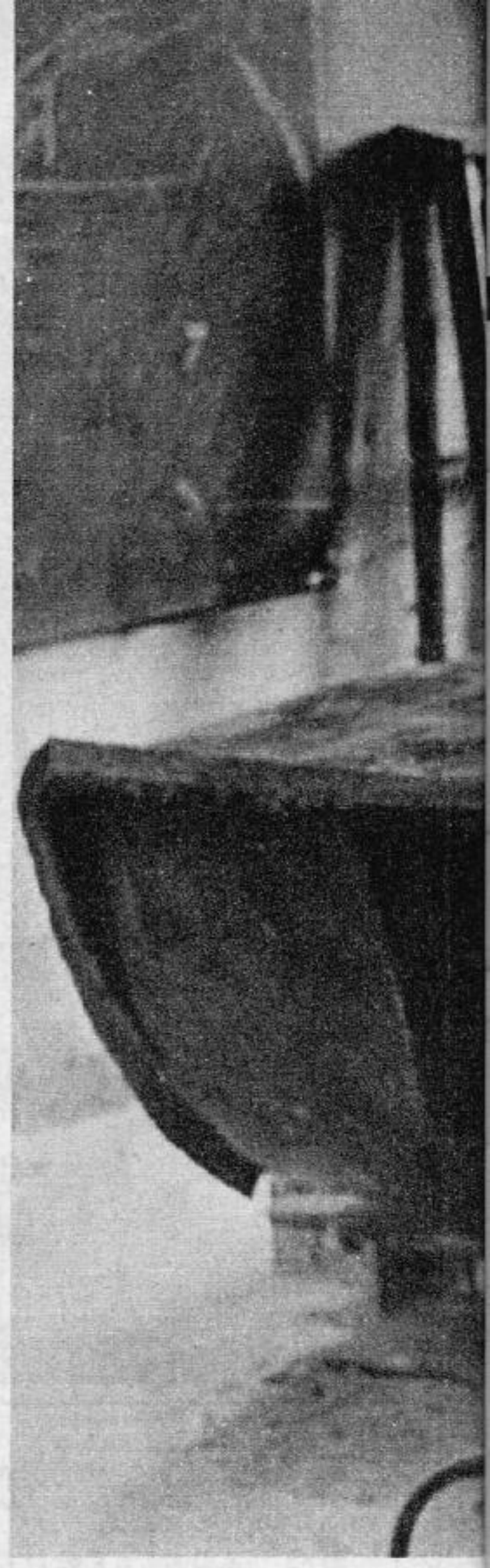
**MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.**

Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez - Prov. de Buenos Aires

CMG

**DISTRIBUYEN: M. del Plata - POLVERINO HNOS. • B. Blanca - VICTORIO MANGOSIO • Pehuajó - J. SERRADELL • Rosario - H. MONTALTO • Rafaela - H. BERTA Y CIA. • Córdoba Sucesión LEON SCAVARDA • V. Maria - GRASSO HNOS. • Río IV - LAGO HNOS. • La Pampa - S. Rosa - N. DECRISTOFANO • C. Rivadavia - NURNBERG Y ROLLAND**

# PAIRETTI - FORMISANO CAMELLO MK 2: LINDO TRIO



**Desde el parabrisas para atrás, Jorge Parodi construye, a partir del camello de Formisano, un auto nuevo para Pairetti. Seguramente éste será el primero de una serie que encarará la nueva sociedad de hecho**

-"¿Y usted sería capaz de entregármelo el 20 de julio?"

—"Sí".

De esta forma tan simple quedó formalizado el contrato de hecho entre Vicente Formisano y Jorge Parodi (la conversación la mantuvieron el 22 de junio en el circuito de Rafaela durante la carrera).

"La semana siguiente vino a verme —recordaba Parodi—, dijo dos o tres cosas y al día siguiente estaba el coche en nuestro taller. Pienso que lo que llevó a Formisano a elegirnos, fue nuestra clara posición crítica con respecto al "Camello". Nos preguntó sobre el diseño en general y la cola en particular. Le contestamos que debía funcionar tan aerodinámicamente como un paracaídas..."

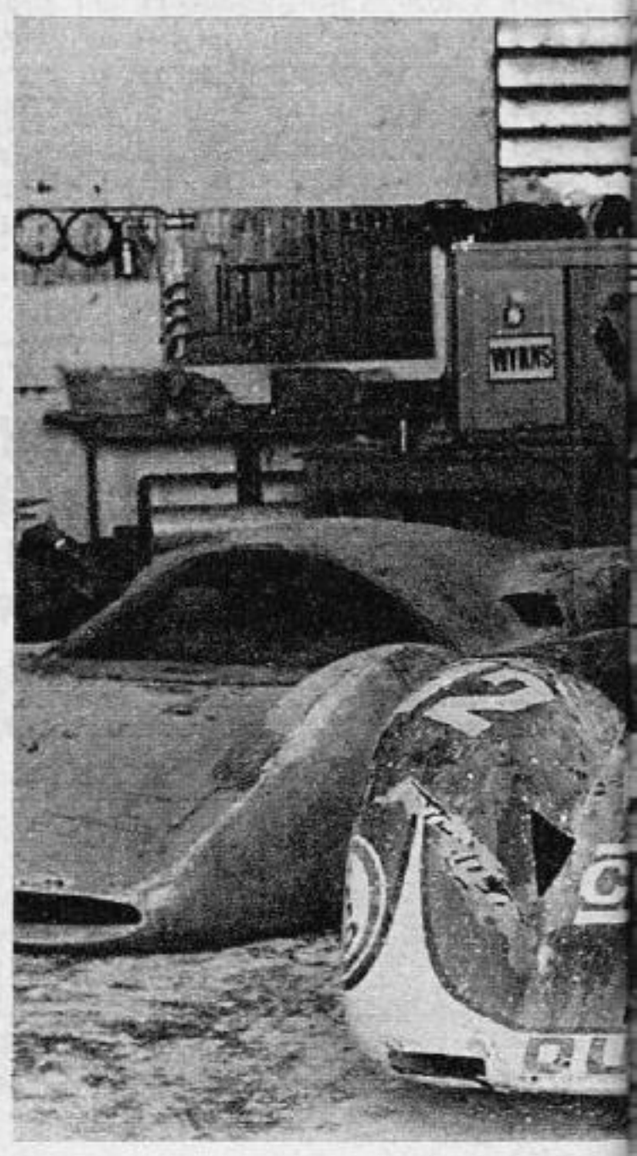
Según las mismas palabras de Formisano, dichas meses atrás, el "Camello" era un auto construido pensando en el año que viene. Pero Don Vicente —constructor de múltiples recursos— no esperó tanto para hacer el replanteo absoluto. La necesidad de clientela, la separación máquina/hombre sufrida con "Pirín" Gradassi y el interés de Carlos Pairetti (así como otros intereses a comentar luego) seguramente obligaron al hombre de Azopardo y Cochabamba a buscar nuevas soluciones. El motor Chrysler arrojó en el banco de pruebas 329 HP sin corregir, digamos unos 309 HP. Pero el coche no andaba más que 220 km/h en las últimas actuaciones. Evidentemente, los problemas había que buscarlos en la aerodinámica del aparato o quién sabe dónde. Como lo primero es mucho más fácil que lo segundo, Formisano —que no tiene un pelo— encaró el rediseño. Y Pairetti picó. Debutará el 27 de este mes cuando la carrera del Autódromo de Buenos Aires con la máquina remozada. El coche —para la gente de Parodi (Avante & Cía.)— es de una concepción estructural altamente satisfactoria. Goza de una rigidez (los cajones del chasis monocasco, con largueros y tubos postizos) no comparable sino competitivo con los mejores de construcción nacional.

Ahora, lo destacado de todo esto es la velocidad con que Formisano es capaz de construir estos chasis —digamos— completos. En su versión original y con la colaboración del ingeniero Fisanotti, quien a mediados de diciembre del año pasado había lucubrado sólo planos y diseños de lo que podría ser una futura realidad, solamente se tardaron 60 días en tener el coche listo. A mediados de febrero el aparato estaba listo. Los otros días, cuando ya se había concretado la intervención de Parodi en el nuevo proyecto, le bastaron a Vicente unas pocas horas (menos de 24) para entregarle un chasis todavía tibio y completo.

El martes pasado se concretó la compra por parte del sensato "Matto" Pairetti. Pero no todo termina allí; es posible que Froilán encargue también su "Dromedario" Mk II y eventualmente lo haría "Cacho" Fangio. Y la cosa sigue: la idea casi cierta es que la Comisión de Concesionarios General Motors opte por unificar máquinas. Desterrará así las diversas variantes que actualmente se encuentran impulsadas por motores Chevrolet de carrera y encargará a los mismos orígenes (Formisano-Avante) tres autos primeros para los pilotos de la marca. Así se unificarán recambios y asistencia.

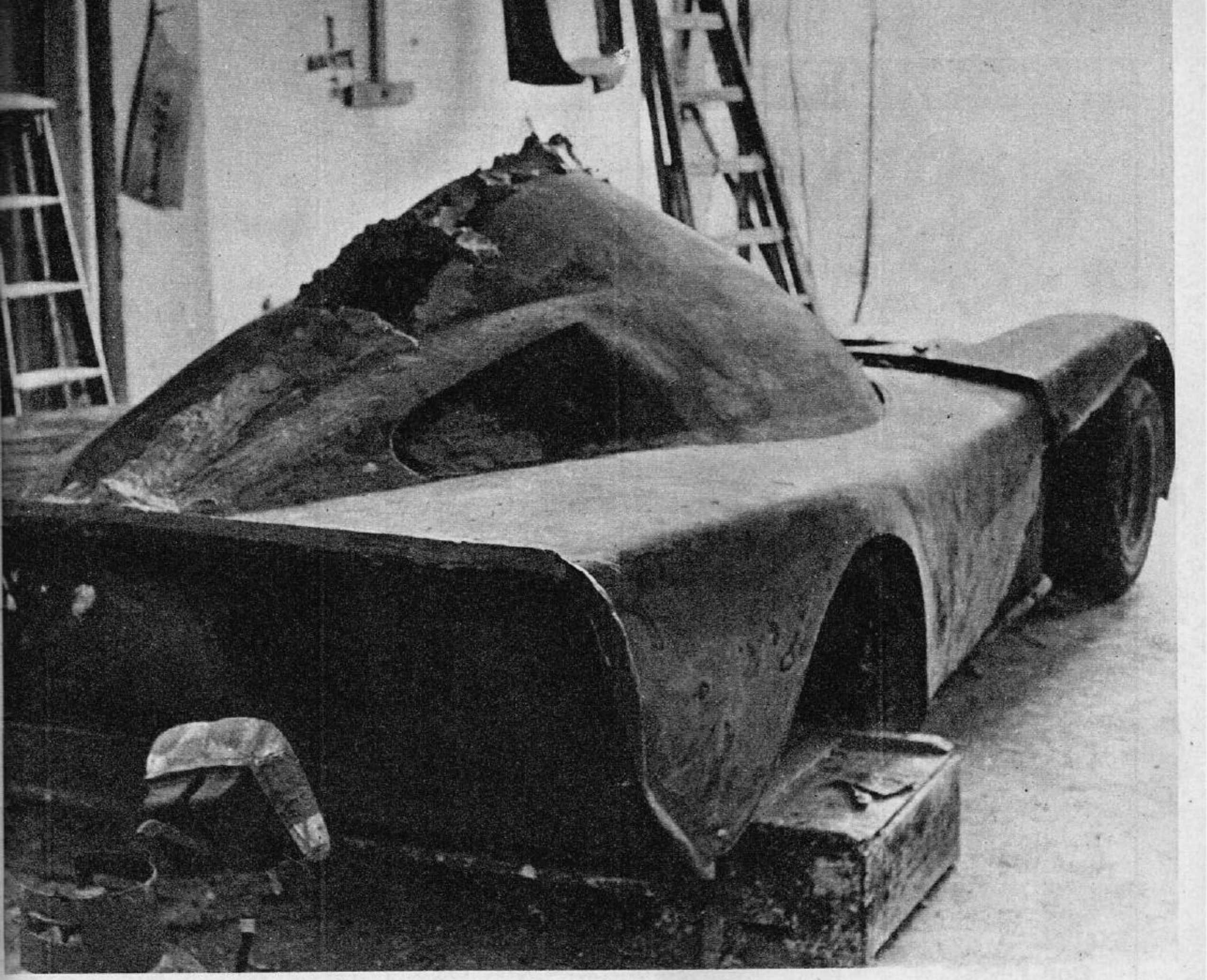
Mientras tanto, Pairetti, como navegante de avanzada, incursionará en este medio resto de Temporada en la terrible SP con un Formisano-Fisanotti-Parodi-Chevrolet. Veremos qué resulta de este cuadro de Picasso.

**E.S.O.**





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Desde el parabrisas para atrás, todo nuevo. Nuevas entradas de aire detrás de la cabina que reemplazan con la misma eficiencia a las antiguas en los guardabarros.

La parte posterior de la trompa ha sido reformada. La fluidez de líneas se hace evidente. Existe una mayor pureza de diseño.

Jorge Parodi y socio Garibotti. Responsables del prácticamente cocne nuevo para Pairetti. En segundo plano un GT para los tres litros en popa del año que viene.



Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

# sugerencias PARABRISAS CORSA




Acon Cagua

moderna calidad en alfombras para automotores

ALFOMBRAS Y CUBREALFOMBRAS PARA AUTOMOTORES

FABRICADAS EN GOMA GOMA Y PVC Y TERMOPLASTICO VINILICO

Aconcagua

Es otro producto de PEUMAN S.A.C.I.F.I.A.

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H

PROBADA CALIDAD DE UN PRODUCTO — GARANTIA DE IMPULSORES DE ARRANQUE

BUJES FREMO



DE BRONCE FOSFOROSO

¡EXACTAMENTE A MEDIDA!



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

PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.

ES OTRO PRODUCTO MANAGUA

DISTRIBUYE:

POMOTEX S.A.

MORON 4046/50

T. E. 69-0123 y 4257 - Buenos Aires

FILTRACION DE AGUA EN SU COCHE ?..



SOLAMENTE LO PUEDE SOLUCIONAR EN:

JOSE RENTA

BILLINGHURST 2150

T. E. 82-2118

CARROCERIAS SIEMPRE "0" KILOMETRO

STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

Con PIEZAS ESTAMPADAS EMACA M.R.

CALIDAD QUE SE ESTAMPA



TODOS LOS MODELOS

PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA





PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA

GUARDABARROS DELANTERO DERECHO E IZQUIERDO





PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA

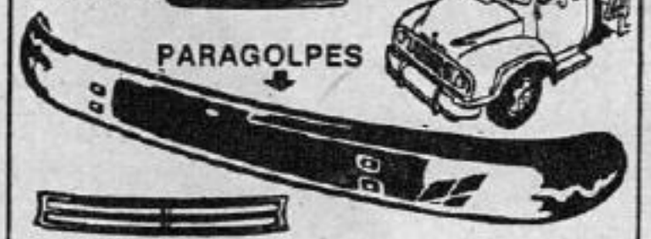


PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA

FRENTE REJILLA EXTERIOR

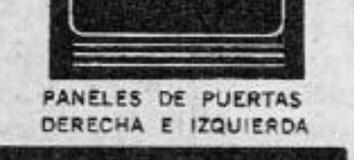


PARAGOLPES



REJILLA INTERIOR





CUBRE PIEDRAS



PANEL LATERAL DERECHO



PANEL LATERAL IZQUIERDO



PANEL DE PUERTA TRASERA COMPLETA



PANELES DE PUERTAS DERECHA E IZQUIERDA



D y E FRENTE COMPLETO

L 312-3500 PARAGOLPES



INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES DISTRIBUIDORES — GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 FRENTE A LAS ANTENAS • PCIA. BUENOS AIRES — ENVIOS AL INTERIOR


# AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

**CUPON**

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

.....

.....

.....

.....

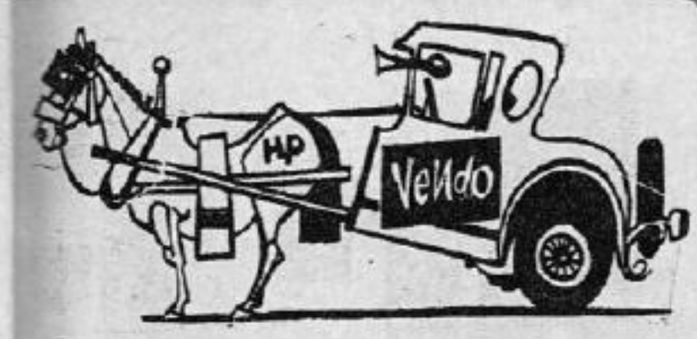
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

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.

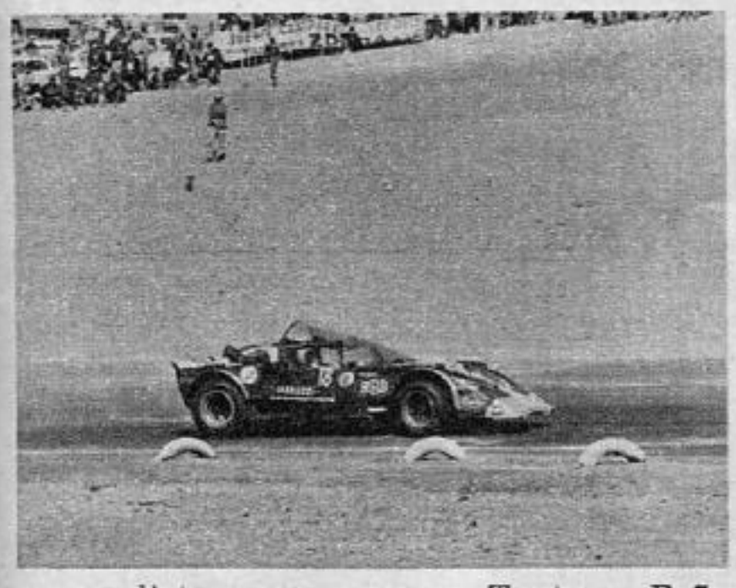
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con su correspondientes giros recibidos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

---

**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.

---

**CRISPULO VILLANUEVA VENDE CUPE FIAT 1500** Anexo "J", lista para largar, repuestos varios. Av. Hipólito Yrigoyen (ex Pavón) Nº 5100, LANUS.

---

**VENDO FORD "T" 1927,** papeles al día, motor ajustado, 1 diferencial de repuesto completo y tren delantero. Tratar: Darío Guibi, Hipólito Yrigoyen 2021, Tel. 621-0340, Capital Federal.

---

**PEPE VINIEGRA** necesita ½ oficial y oficial mecánico, para Torino. Presentarse de 11 a 12 horas con referencias, General Enrique Martínez 2360 (altura Olazábal 3500) Capital.

---

**MUSTANG 1966,** color gris plata, completamente equipado. Trasmisión automática y sólo 24.000 kilometros de uso. Precio: entre 3 y 3,5 millones. Llamar 34-5481 de 8 a 17,30 horas.

---

**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.

---

**VENDO** chasis Fox, motor RF Special, ganador, sin golpes, 8 carreras corridas. Emilio Lamarca 2319, Tel. 53-7520

---

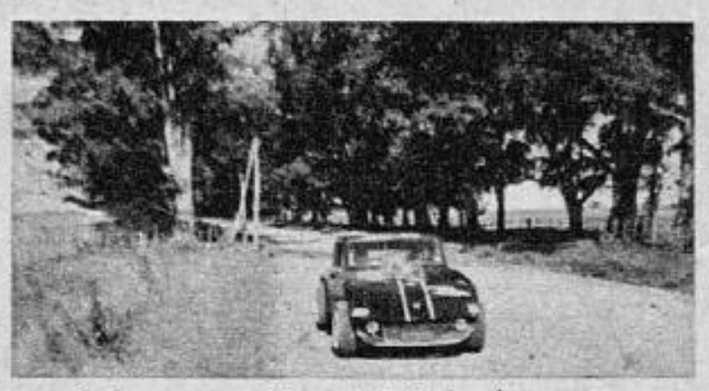
**MOTO "H.R.D." SOMBRA NEGRA** (Black Shadow) SENSACIONAL, 1.000 c. c., 65 HP, suspensión delantera y trasera telescópica, tanque especial. Se trata de una de las máquinas de mejor perfor-



mance. Liquido a $ 220.000, por ausentarse el dueño al extranjero (se trata de un conocido periodista de una revista muy popular) tratar directamente en CHRISTIAN MOTOS (donde está en exhibición), Av. San Martín 7878, San Martín o pedir más detalles directamente al Sr. Torres, Tel. 32-6010/29, interno 227. ¡ULTIMO MOMENTO! No se va al extranjero, se queda, pero igual vende la moto porque es muy pobre.

---

**VENDO FORD F-100,** Turismo Carretera (TC) moderno al día, 270 HP, Caja Sáenz, frenos Volpe-Bendix, instrumental completo, ideal para iniciarse en la categoría. OPORTUNIDAD UNICA pa-



ra clubes y peñas del interior, por ausentarme regalo a la 1ª oferta razonable o permuto, hay facilidades. Tratar: en Fragata Pte. Sarmiento 429, Capital o al Tel. 66-2175.

---

**UN PEUGEOT PARA EXIGENTES.** Vendo PEUGEOT 404 modelo 1965, de estado impecable. Equipado fuera de serie, con ruedas de 5 pulgadas, cubiertas Michelin asimétricas. De "super frenada" con frenos a disco y servo freno. Para disfrutar de alta fidelidad y seguridad: radio Blaukpunt y cinturones de seguridad. Véalo, pruébelo, disfrútelo y... cómprelo en: TEODORO GARCIA 2378 (Alt. Av. Cabildo 900).

---

**PERMUTO POR AUTOMOVIL,** departamento 2 ambientes, posesión Octubre 1969, contado $ 900.000, saldo a 8 años. Tratar: Tel. 66-5225 y 51-1254 (por la mañana o por la noche).

---

**PEQUEÑA JOYA MECANICA,** orgullo nacional, igualito al de papá, para *corsitas* de 6 a 14 años, características: chasis tubular de acero, frenos hidráulicos, en las cuatro ruedas, suspensión indepen-



diente (tipo Matra), asiento anatómico corredizo ajustable, motor 98 cc. dos velocidades. Largo: 2,28 metros; trocha, 1,05 y entre ejes 1,60. Fabricante: Humberto Albani, Exp. y venta: Automotores Mezzina, Av. Cabildo 658, 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 3, Tel. 46-8726.

---

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

---

**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.

---

**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.**

QUIEN ES QUIEN EN

# Dr. G

## Médico, pintor, restaurador de casas y folklorista. La ropa de Carlos Gardel y su debut en la televisión europea. Su actividad como piloto y organizador

**D**ebutó en la motonáutica como acompañante de Santiago Gastón Bretón hace apenas 4 años. En 1965, en una carrera organizada por el Y.C.A. en Dársena Norte. "Largamos ocho competidores y apenas llegamos dos. Nosotros corríamos con la Delta Marine Universal en su primer intento de carrozarla. Me bajé muy satisfecho, mucho más helado y muchísimo más convencido de que jamás volvía a correr de acompañante."

Otro que fue primera figura en entusiasmarlo fue Daniel Tedín, que allá por el 64 lo convenció de que adquiriera el "Bonnie Lass", un Cris Craft con Ford 85 HP. Posteriormente, Lorenzino adquiría el crucero Alborada, propulsado por un Evinrude 90 HP. Se ausentó del país en 1965, pues debió dictar una serie de conferencias en la República de El Salvador y de vuelta del Caribe se inició como corredor. "Fue con un Dorado

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MOTONAUTICA

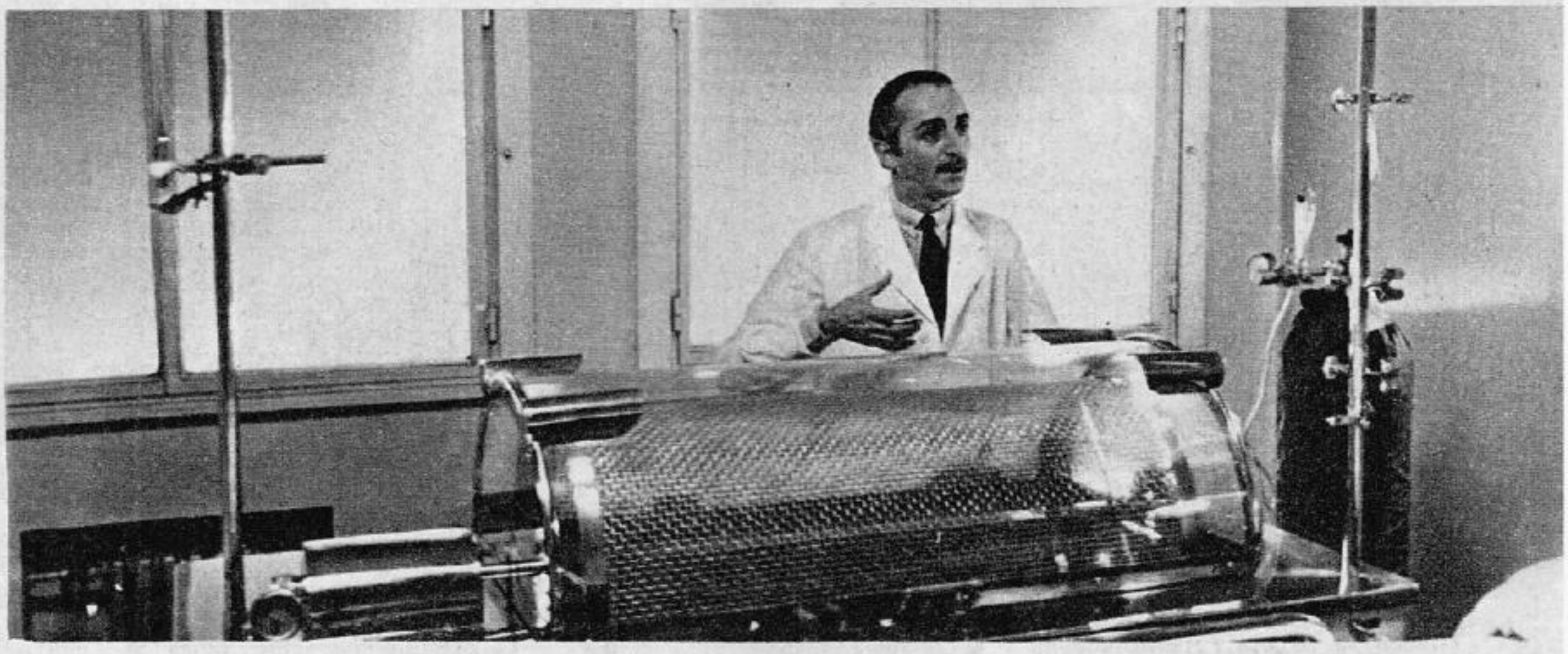
# ERARDO LORENZINO

Dentro de los "hobbies" de Lorenzino está el modelismo; los autos que sostiene en su mano han sido hechos por él mismo. Además, sobre la pared, a su espalda, cuadros pintados por él, verdaderos apuntes de viaje.




Quedó atrás el silencio del sanatorio y bajo el rugir poderoso de dos Evinrude 115 HP, el doctor Lorenzino lanza a su Cobra en busca de una victoria. Carmelo, Santa Fe, Punta del Este son escalones firmes en su marcha ascendente.

El doctor Gerardo Lorenzino frente al riñón artificial. Su actividad como médico es intensa y por ello puede dedicar a la motonáutica solamente los escasos momentos libres de que dispone.



Juramento 1981, pleno Belgrano, y otra faceta más de Lorenzino. Aquí atiende junto con Ricardo San Sebastián el negocio de artículos náuticos. Cascos, motores, cabos, elementos de caza submarina, etcétera; lo importante para él es estar siempre metido en algo que "huela a agua".




y un Chrysler 75 HP. Iba primero en su categoría, la HT, en la regata del Club Delta; pero apenas 300 metros antes de llegar se deshizo un pistón y entré segundo. Con ese equipo corrí unas cuatro carreras más y luego adquirí la Cobra."

A esta altura queda ya claramente definida la personalidad deportiva de Lorenzino: pertenece a las categorías grandes. Para él la velocidad en el agua es un imán poderoso y a partir de esta lancha no baja más de los 100 HP en la popa. Con la Cobra Mark I y un Evinrude 100 debutó, saliendo segundo, en la IT. En 1968 adquirió otra Mark con X-115 y debutó en Córdoba, donde se dio el gran gusto de ganarle a Carlitos Sarthou, clasificándose segundo en la general y primero en su categoría.

Bien entrado 1968 compró la Mister Sodio, una Cobra con los Evinrude 115 HP. "El debut fue un poco apresurado: tanto es así que un lunes se retiraron los motores de la aduana, el miércoles se terminaron de armar, el viernes nos fuimos a Santa Fe y el sábado debuté en la Santa Fe-Rosario-Buenos Aires. Sin embargo el resultado no pudo ser más halagüeño: primero en la categoría y quinto en el índice." Con la misma embarcación abandonó en la 100 millas del Club San Fernando, se clasificó segundo en Fuerza Libre en la Buenos Aires-Punta del Este, corrió la San Fernando-Carmelo-San Fernando, ganando su categoría, y la vendió.

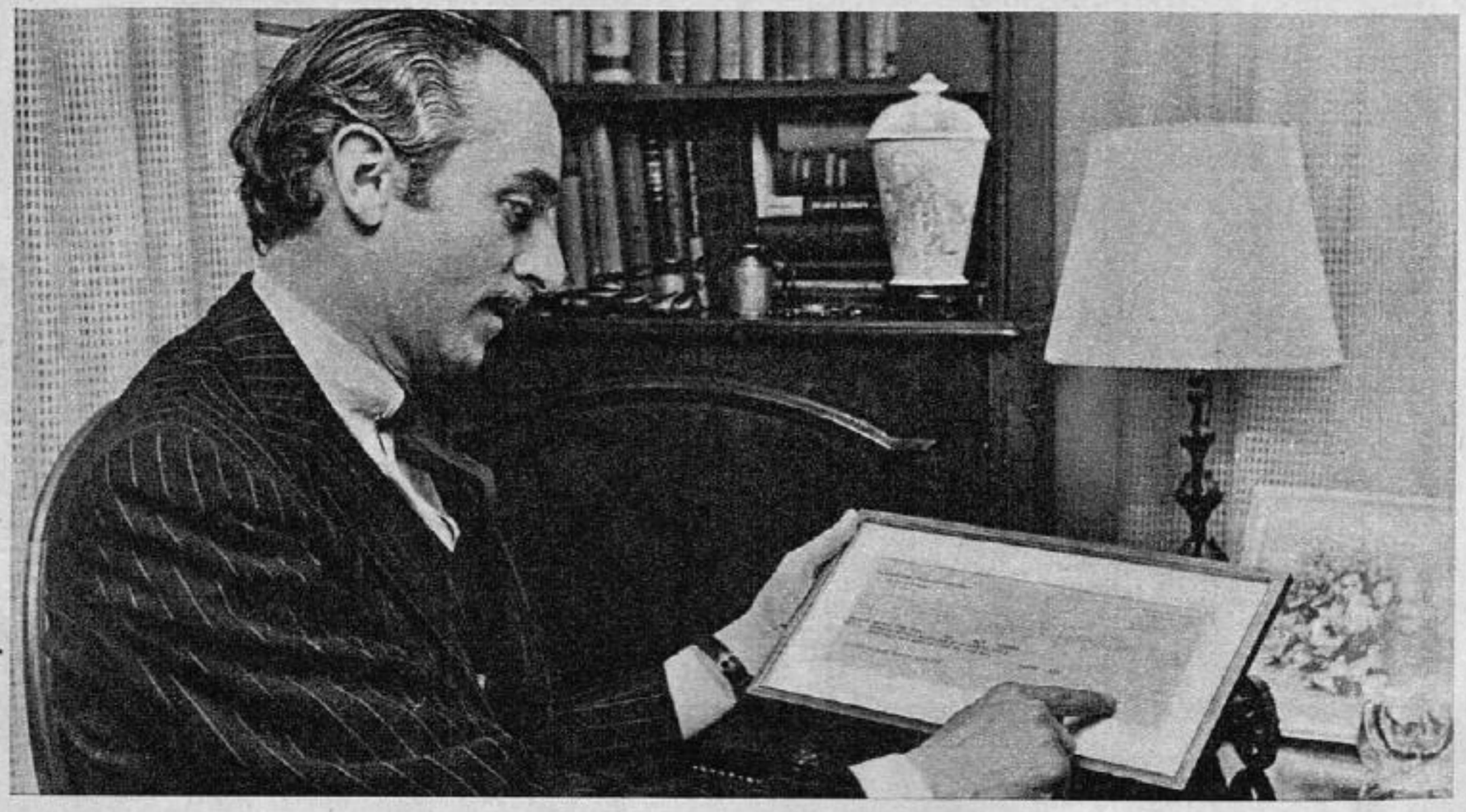
A pesar del poco tiempo que la había tenido, la Cobra y Lorenzino se habían constituido en algo así como una institución. Cuando la vendió, llamó la atención, pero en seguida se aclaró el panorama. Lorenzino compraba para reemplazarla el catamarán de Alberto Reg-

→

# QUIEN ES QUIEN EN MOTONAUTICA



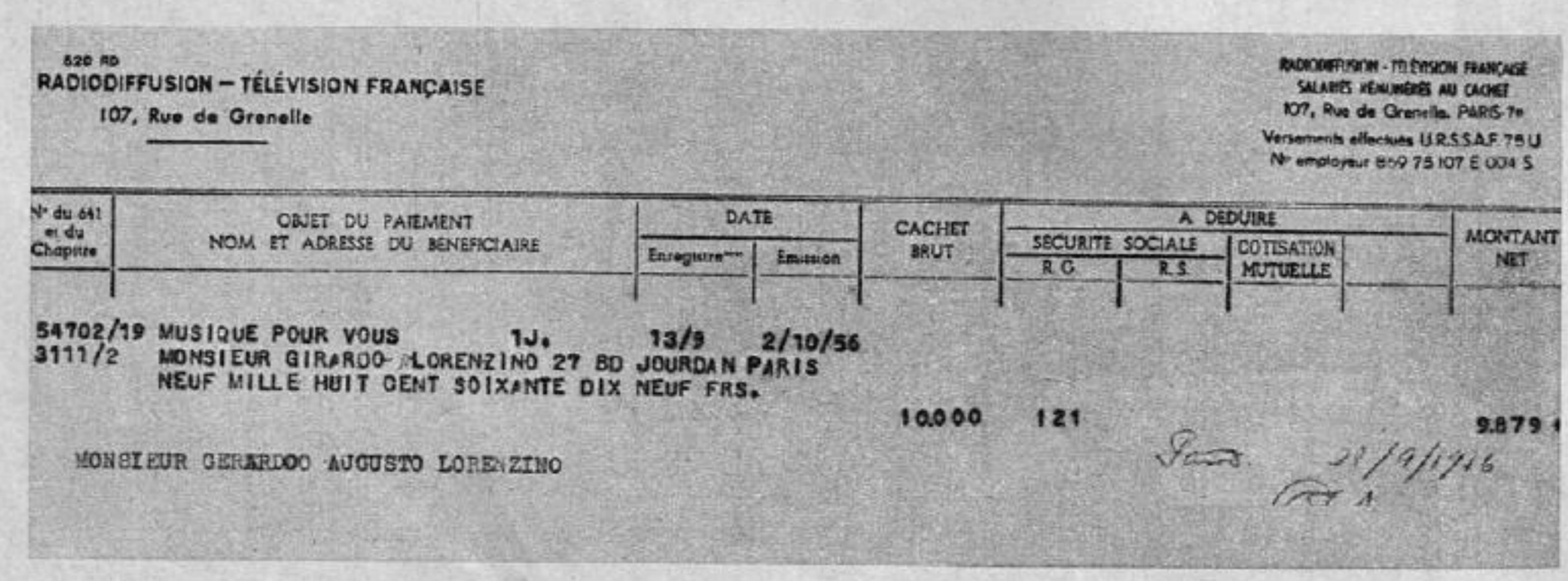




"¡Todo lo que encierra un trofeo! No es el puesto obtenido; es la emoción anterior a la carrera, es la carrera misma, es el grupo humano con el que se convive. Creo en la motonáutica como deporte puro y que todos debemos ayudar a darle jerarquía."

Arriba, izquierda: 22 de junio de 1969. Lago Parque Almirante Brown. Se produce el debut del catamarán de Lorenzino. "Siempre me gustó la velocidad; empecé andando ligero en Barcelona en lancha ajena y ahora lo hago con la propia."

"9.878 francos netos por haber bailado la Media Caña y Derecho Viejo. Todavía recuerdo que no podía convencerlos que mi nombre real era el correcto y no un seudónimo artístico. Me queda como balance un recuerdo imborrable y que no todos pueden decir que han aportado 121 francos a «Segurité Sociale»."



820 RD
RADIODIFFUSION – TÉLÉVISION FRANÇAISE
107, Rue de Grenelle

RADIODIFFUSION - TÉLÉVISION FRANÇAISE
SALARIÉS RÉMUNÉRÉS AU CACHET
107, Rue de Grenelle. PARIS-7e
Versements effectués U.R.S.S.A.F. 75 U
N° employeur 859 75 107 E 004 S

| N° du 641 et du Chapitre | OBJET DU PAIEMENT NOM ET ADRESSE DU BÉNÉFICIAIRE | DATE Enregistrement | DATE Emission | CACHET BRUT | A DÉDUIRE SÉCURITÉ SOCIALE R.G. | A DÉDUIRE SÉCURITÉ SOCIALE R.S. | A DÉDUIRE COTISATION MUTUELLE | MONTANT NET |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 54702/19 | MUSIQUE POUR VOUS 1J. | 13/9 | 2/10/56 | | | | | |
| 3111/2 | MONSIEUR GIRARDO LORENZINO 27 BD JOURDAN PARIS NEUF MILLE HUIT CENT SOIXANTE DIX NEUF FRS. | | | 10.000 | | 121 | | 9.879 |

MONSIEUR GERARDOO AUGUSTO LORENZINO

Abajo: Junto con su esposa, María Teresa, y sus hijos: Nora Beatriz, Ana María, Gerardo Augusto, Mariano Guido y Pablo Federico. Lorenzino, generoso hasta ahora en llevar acompañantes, va a tener copado ese puesto dentro de muy poco.

nicoli, la famosa Fetiche, que bajo el nombre Mister Sodio debutó en el acuodromo el pasado 22 de junio. Allí se adjudicó su categoría y Lorenzino, a pesar que era la primera vez que la corría, evidenció que tiene excelente disposición para los catamaranes. Caballero como siempre, tiene palabras de elogio para sus acompañantes: "Son muchos los que me han acompañado y yo que fui acompañante sé lo que significa. Hugo Tedín, José Pérez, Roberto Lograsso, Daniel Tedín (por el que muestra una preferencia indudable), etc., con todos ellos nos hemos mojado juntos y juntos hemos festejado victorias y derrotas." Permítasenos un paréntesis. Lo que dice Lorenzino es cierto: nunca hemos visto "festejar" abandonos o derrotas como lo hace Lorenzino; jamás pierde su buen humor; para él lo importante es competir y el resultado es factor secundario.



Le preguntamos sobre "piñas" y recuerda una que no fue en carrera. "Fue dos días antes de la carrera de Rosario. Andaba con la Cobra, cuando al tomar la marejada se partieron las dos palancas de los aceleradores que quedaron al mango. Yo quedé colgado hacia una banda, perdí al acompañante que quedó como a 300 metros, la lancha voló cinco veces y no volcó; recién entonces pude alcanzar y cerrar los contactos. Para ese entonces ya había salido como bala una lancha de la Prefectura que habían presenciado todo, pero por suerte no pasó nada ya que lo único que quedó como saldo fue algunas costillas fisuradas, un brazo maltrecho, etcétera."

## ANCLAO EN PARIS

El doctor Gerardo Lorenzino, profesor de la Facultad de Medicina, jefe del Servicio de Terapia y Riñón Artificial en la Segunda Cátedra de Cirugía del hospital Ramos Mejía, tuvo su época de bohemias. "Durante 1955 a 1957 estuve becado en París. El trabajo hospitalario se prolongaba desde las 8 hasta las 18 y la beca resultaba insuficiente, por lo que era necesario buscar alguna otra entrada. Justo en ese momento conocí al autor del tango "Montmartre", el argentino Pizarro, quien estaba radicado en París. Este Pizarro era el que había presentado a Gardel en París y andaba siempre metido en el ambiente artístico. Me ofreció una audición en televisión que se llamaba "Música para usted", de 22 a 22.30, y mi labor debía ser bailar tango y folklore. Como tenía que salir a escena con ropa de gaucho y no tenía, Pizarro me llevó a su casa y de un viejo arcón empezó a sacar toda la ropa de Carlos Gar-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

del: chiripá, bombacha, botas, etcétera. Todo me fue bien menos las botas que tuve que rellenar de papel en la punta. Así bailé la Media Caña y el tango Derecho Viejo y comencé mi labor de bailarín que me reportaba 100.000 viejos francos por audición. Gracias a ellos, las cenas dejaron de ser baguette, paté, tomate y vino."

En 1957 regresa a Buenos Aires y alterna su actividad de médico con la pintura, restauración de casas coloniales (entre ellas la casa de sus mayores, donde en la fiesta de inauguración se consumieron nada más que 90 litros de whisky), caza submarina en el Caribe, etcétera. Hasta que al final la motonáutica lo absorbe y se vuelca de lleno a ella.

## EL PRESENTE

Lorenzino es miembro de la Comisión de Motonáutica del Yacht Club Argentino y uno de los pilares en que se apoyó la primera regata motonáutica a Punta del Este. Para este año preparan la primera "off-shore" del río de la Plata. La labor es intensa; le da muchas satisfacciones y en su doble condición de organizador y piloto se hace acreedor al reconocimiento de todos por el empeño de su cometido.

"Tengo simpatía por todos los pilotos y creo merecer lo mismo por parte de ellos. Creo en la gente y en la buena fe. A pesar del poco tiempo que estoy en el ambiente motonáutico, he recibido muchas pruebas de amistad y gran colaboración por parte de la mayoría. Gente con muchos años en este deporte me ha recibido como amigo y mi deseo es pagarles con la misma moneda."

Hablamos de la propaganda comercial en las embarcaciones. "Estoy de acuerdo con ello, pero entiendo que, como ocurre actualmente, debe estar inicialmente reglamentada. Esto por temor a que se pierda o diluya la imagen estética de la embarcación. Creo que en esto el Yacht Club Argentino está perfectamente ubicado."

Aprovechamos para sacarnos una duda sobre el nombre de las lanchas de Lorenzino: las últimas se llaman "Sodio" y su primera Dorado se llamó "Kalium".

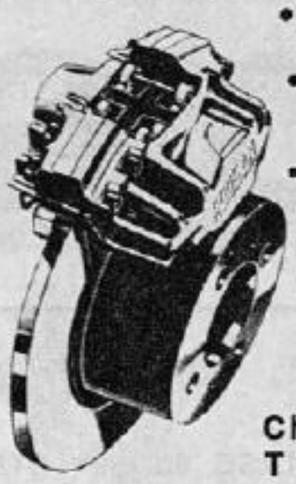
"En la medicina mi especialidad es la reanimación de enfermos clínicos o quirúrgicos (posoperatorios, accidentes, intoxicaciones, etcétera) y el tratamento con riñón artificial. Manejo permanentemente el equilibrio del medio interno donde el sodio y el potasio son los cationes más importantes." Termina hablando de la próxima offshore. "No tengo ninguna duda que voy a decir presente en la línea de largada. La presencia de varios corredores locales es necesaria para que esta carrera tome verdadero interés y figure en forma permanente en el campeonato mundial. Después de ella, la Buenos Aires-Punta del Este, donde hay que volver a estar presente para reafirmar su éxito del año pasado. Y también voy a decir presente cada vez que sea necesario, para llevar a la motonáutica al lugar que le corresponde, para demostrar que lo fundamental es competir y para seguir adquiriendo amigos a través de este deporte."


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

TODO PARA EL FRENO A DISCO

• REPUESTOS PARA TODA MARCA DE FRENO A DISCO, NACIONAL O IMPORTADO
• REPARAMOS EN EL DIA CUALQUIER TIPO DE MORDAZA
DISPONEMOS DE FRENO A DISCO PARA
• FAIRLANE Y DEMAS MARCAS NACIONALES
• MORDAZAS DE MAGNESIO PARA F1 - F2 - F3 y F4
ROUSAN INGENIERIA AUTOMOTRIZ S.R.L.
ROURA Y SANANES Ings.
Chascomús 4636 (Alt. Directorio 4600)
Tel. 69-1518, Buenos Aires

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

En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA

Adquiriendo su auto-radio Autovox, Motorola, Transyca, Sonders o la de su preferencia.
LA TOUR,
J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Capital, en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado

LIMPIA MANOS PROTECTOR


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



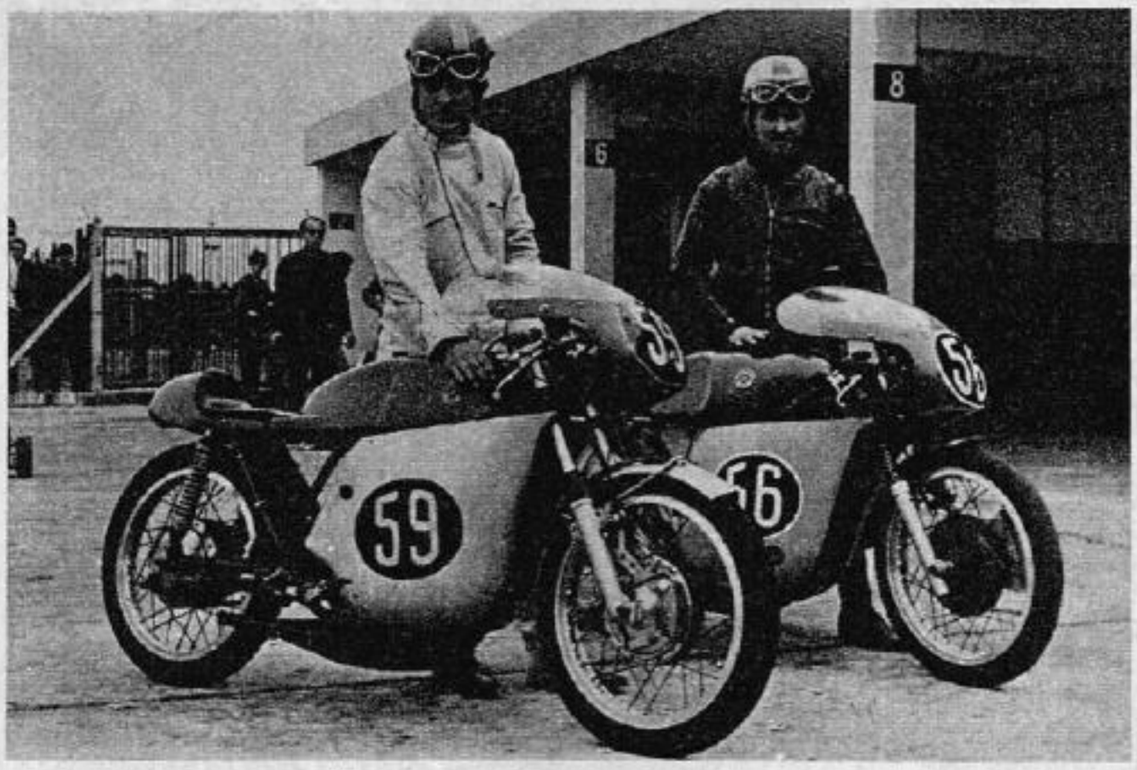



UNA ORGANIZACION EN CONSTANTE DESARROLLO
EL EMPORIO DEL PEUGEOT
Nos renovamos para una mejor atención a nuestros clientes
La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 403 - 404 - T4B.
Precios especiales a talleristas y revendedores
ENVIOS AL INTERIOR
PICHINCHA 1657
TEL. 26-2327 - BS. AIRES
AV. PAVON 787
TEL. 22-3166 - AVELLANEDA



# PARA TODO GUSTO

**Ocho categorías, entre motos y karts, conformaron a los pocos espectadores que se acercaron al Autódromo el pasado domingo 13**



## CLASIFICACIONES

**CLASE 50 cm³ STANDARD**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | J. Escalante. | Itom | 20m12s |
| 2º | C. Spinetto. | Demm | 20m27s4 |
| 3º | V. H. Marín | Ferrari | 20m43s5 |

Promedio: 77,978 km/hora.

**CLASE 50 cm³ F.I.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | A. Ubieta . | Itom | 18m56s4 |
| 2º | J. Saorín .. | Itom | 18m57s1 |
| 3º | G. Rimasa . | Itom | 19m47s4 |

Promedio: 83,158 km/hora.

**CLASE 100 cm³ F.I.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | J. Médici .. | RF Spl. | 15m49s1 |
| 2º | R. Vanetta . | RF Spl. | 9 vtas. |
| 3º | O. Pereyra . | RF Spl. | 9 vtas. |

Promedio: 98,514 km/hora.

**CLASE 125 cm³ F.I.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | L. Moreira . | Bultaco | 17m36s |
| 2º | R. Ubieta .. | Zanella | 17m36s1 |
| 3º | H. Monjardín | Bultaco | 19m06s9 |

Promedio: 107,386 km/hora.

**CLASE 175 cm³ F.I.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | J. C. Fer'dez | Zanella | 17m41s6 |
| 2º | R. Ubieta .. | Zanella | 17m42s9 |
| 3º | A. Vivacqua | Zanella . | 18m 6s3 |
| 4º | H. Monjardín | Bultaco | 18m00s1 |

Promedio: 106,949 km/hora.

**CLASE SIDECAR F.L.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | J. Lepiane . | Triumph | 16m52s2 |
| 2º | A. Pomesano | Norton | 17m41s3 |
| 3º | O. Prado .. | Norton | 18m12s3 |
| 4º | J. Milosi .. | Norton | 18m22s7 |

Promedio: 98,216 km/hora.

**KARTING Categoría JUNIOR**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | C. Sarián ... | J. Sprint-Herceg |
| 2º | A. Chiviló ... | D'Arminio-RF |
| 3º | H. Tizón ..... | D'Arminio-D'A. |
| 4º | O. Chiviló ... | D'Arminio-RF |
| 5º | N. Trisciani .. | D'Arminio-D'A. |
| 6º | J. Cincuemani | Fox-RF Sp. |

Promedio: 98,335 km/hora.

**KARTING Categoría "K"**

| | | |
|---|---|---|
| 1º | R. del Campo | Fox-Herceg |
| 2º | A. Arlandi ... | D'Arminio-RF |
| 3º | J. Bértolo ... | Fox-Herceg |
| 4º | C. Nani ..... | Fox-Herceg |
| 5º | O. del Campo | Dart-Herceg |
| 6º | O. García ... | D'Arminio-D'A. |

Promedio: 105,187 km/hora.

En el Autódromo Municipal de Buenos Aires las asociaciones que nuclean a los corredores de motos y karts hicieron disputar el domingo 13 una serie de pruebas para máquinas de esas dos especialidades. Para ambas categorías se utilizó el circuito Nº 10, de 2.625 metros de recorrido.

## MOTOCICLISMO

Abrió el fuego la baja cilindrada, esto es, **50 cc Standard** y **50 cc de FI.** En Standard, Javier Escalada (Itom), César Spinetto (Demm) y Víctor Marín (Ferrari) terminaron en ese orden sin perder vueltas con respecto a las más veloces motos de fórmula con las que corrieron en conjunto. Entre éstas, Ubieta y Soarín protagonizaron un emotivo duelo que se resolvió a favor del último en el postrer circuito.

En **100 cm³** salieron a sacarse chispas entre sí tres pilotos de RF: Médici, Vanetta y Ramírez. Cuando Ramírez consiguió la punta tuvo que abandonar por haber "perdido" la bujía. Una falla menor relegó también a Vanetta y de esta forma Jorge Medici fue cómodo ganador.

La siguiente fue **125 cm³ FI.** Pica en punta Moreira (en la foto, Nº 56) con su Bultaco TSS6 refrigerada por agua y que alcanza un régimen de 11.500 rev/min., seguido por Raúl Ubieta, que, pese a su constante acoso a lo largo de las 12 vueltas, no pudo alcanzar al uruguayo. El otro oriental, Héctor Monjardín, rodó en la vuelta inicial, pero terminó tercero (y último, ante los abandonos de Vivacqua, Gómez y Vanetta).

En la cuarta vuelta de la carrera de **175 cm³ FI,** Ubieta desplaza a Vivacqua del liderazgo, y cuando parecía que así quedarían las cosas dada la lejanía de Juan C. Fernández, éste en impresionante "rush" alcanza al puntero y le gana por un segundo y monedas.

Cuatro máquinas componen la magra largada de **Sidecars.** De ellas sólo dos aspiran a la victoria: Amleto Pomesano-Quaremba y los hermanos Lepiane. En ese orden transitan los primeros circuitos hasta que se rompe el side de Pomesano y debe resignar la lucha. Sin otra alternativa destacable (salvo el trabajo incentivado de Quaremba por la causa apuntada) los hermanos Lepiane se adjudican la prueba, que no aporta mucho a su destacada trayectoria.

## KARTING

En la primera prueba de karting se alistaron 30 máquinas de la categoría **Junior.** En la primera vuelta pasaron primeros los hermanos Chiviló con "Cuerito" Sarián, Cincuemani, Tizón, Vartián y Trisciani pisándoles los talones. Ya en la segunda vuelta Sarián (foto) pasa al frente y resiste el asedio de Chiviló "chico", que al no poder seguirle el tren inteligentemente lo deja ir. Lo más emotivo estuvo a cargo de Tizón y Oscar Chiviló en la lucha por el tercer puesto, que se resolvió sobre la raya en favor de aquél.

Los mejores especialistas de la actualidad (23 en total, cifra un tanto exigua para una carrera en el Autódromo) largaron la reservada a la **"categoría K".** De lo interesante de esta competencia habla el hecho que por lo menos cuatro pilotos se alternaron en la punta. El primero de ellos fue Sobral, que en la clasificación había hecho el mejor tiempo. Fue desplazado, después de su abandono, por Roberto del Campo a quien seguía D'Arminio. Luego, en la quinta vuelta, Nani pasó a comandar el lote, para ser relegado más adelante por Arlandi. Pero al final el que prevaleció fue Roberto del Campo con un chasis "acostado" como muchos de sus rivales.

Lamentablemente un grave accidente empañó esta fiesta deportiva. En circunstancias en que probaba su kart, Alejandro Calafiore perdió el control de su máquina, debido a la rotura del extremo de dirección, y sufrió un encontronazo con las barandas que se encuentran cercanas a la entrada a la pista. Recibió gravísimas heridas que produjeron su deceso horas más tarde. Calafiore, que era un kartista de "punta", contaba **35 años de edad y hacía dos años que corría,** habiendo ganado en el '68 en Pilar.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# tamaño exacto,
# motor exacto,
# precio exacto.

## Todo es exacto en...

# el coche exacto




Cada parte ha sido creada en función de la totalidad del coche; desde su extraordinario motor Chevrolet 230-7 bancadas y su caja de 3 velocidades sincronizadas hasta su confort y tamaño ideales, el Chevrolet Super '69 alcanza la máxima perfección técnica en automotores!

Consulte a su Concesionario Chevrolet. El le puede decir mucho sobre el coche exacto. **Y su precio... bien exacto.**

GM
CHEVROLET

General Motors Argentina le ofrece un nuevo plan de financiación aparte de los que ya le brindan Argemofin S. A. F. y Financiera de Boston S. A. F. y C.

# Chevrolet SUPER '69

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

NEUMATICOS DE COMPETICION
para:
SP.·TC.·TM.·F1.·F2.
GOMERIA ANIBAL
DELFOR ANIBAL URIARTE
Av. SAN MARTIN 1580 - FLORIDA
T. E. 795-3820 (Alt. Av. MAIPU 1500)



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.

EXIJA CALIDAD EN BOCINAS
KLAXON
EQUIPO ORIGINAL DE FABRICA
FIAT, PEUGEOT Y CITROEN
Fabricantes:
INDUSTRIAS BARIFFI S.A.I.C.
Bajo licencia de KLAXON S.A. de FRANCIA
AVALOS 451, CAPITAL, T. E. 58-1293/0113

*En REPUESTOS y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500, Recuerde que la línea mas completa, a precios sin competencia la hallará en;*
FIREP S.A.C.I. y F.
Av. J. B. JUSTO 6199, CAPITAL, T. E. 611-5581
Av. DE LOS INCAS 5057, CAPITAL




# Parabrisas CORSA noticias

## UN ARGENTINO PRESIDE COTAL

En el XII Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina (COTAL), que se llevó a cabo recientemente en Santo Domingo, se procedió a la elección de autoridades del Consejo Directivo para el período 1969/1970, cuya mesa quedó así constituida: presidente, Mario A. Zirolli (Argentina); vice 1º, Armando Espinel Elizalde (Ecuador); secretario general, José Rodrigo Marimón (Uruguay) y tesorero, Miguel Fortunato (Brasil).

Entre los premios "Albatros" asignados por el jurado, preciado galardón que distingue a quienes se destacaron por su labor en favor del turismo latinoamericano han tenido especial significación los conferidos a: BRANIFF INTERNACIONAL, trasportador no latinoamericano, y al BRASIL, por la gestión de su organismo oficial de turismo.

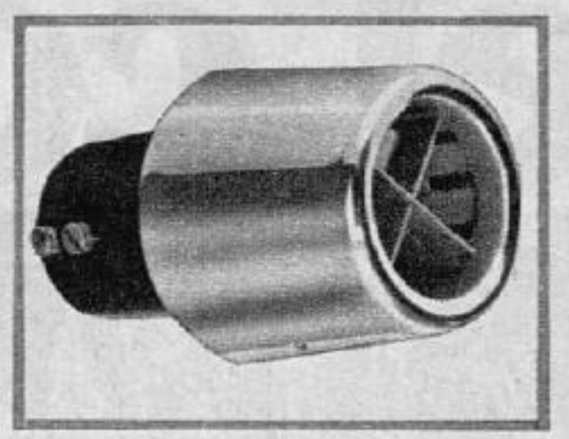
El congreso aprobó importantes ponencias tendientes al desarrollo del turismo en el área de América latina.

## FIOCO: GUERRA AL HUMO

La contaminación del aire es una amenaza para la salud. Se estima que el 65 % de los gases tóxicos que envenenan el aire proceden de los automotores y justamente este serio problema ha sido la preocupación del señor Fiovo Colonnese, director-propietario de Establecimiento Metalúrgico FIOCO, quien ha concebido, patentado y ya lanzado a la plaza un vistoso terminal de escape para todo tipo de vehículo, que tiene como finalidad específica proveer al escape de un medio forzador del tiro de los mismos, con una rápida disipación de los gases quemados y del humo resultante de una combustión.

Está realizando en chapa doble decapada Nº 18, con tobera envolvente y presenta un cromado inalterable que ayuda a realzar la presencia de todo vehículo; se coloca en segundos mediante la fijación de sólo dos tornillos en el extremo del caño de escape.

Una vez más, la iniciativa y la inventiva de nuestros técnicos llega para cubrir una necesidad no sólo en el país sino también en otros centros urbanos del mundo. Un feliz hallazgo: el terminal de escape FIOCO.

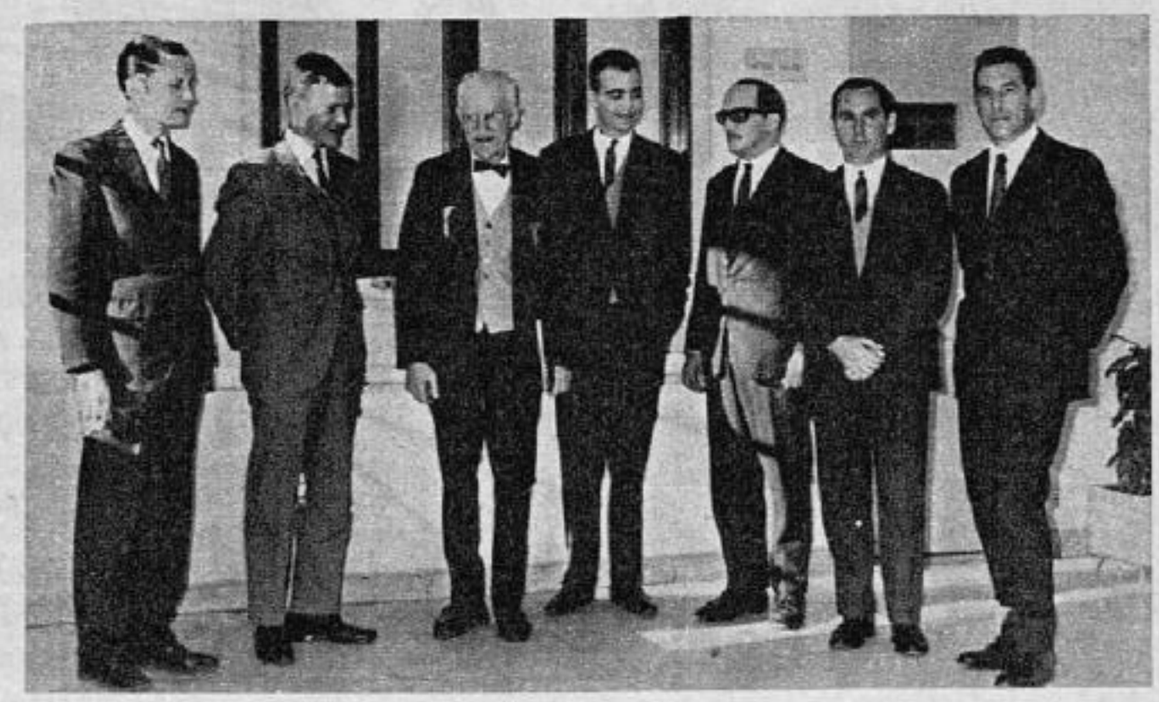


## CALIDAD BENDIX

En el Club Americano fue agasajado el Dr. Joseph M. Juran, creador del curso "Management of Quality Control", quien realizó una visita a la fábrica de frenos de Industrias Bendix S. A. Hizo la presentación el Sr. Roberto Osorio, gerente de Control de Calidad de BENDIX, quien expresó que el doctor Juran, luego de la visita a la fábrica en Munro y de cambiar opiniones con el personal técnico de la empresa, conceptuó especialmente la importancia que reviste la calidad en los elementos de frenos, actividad exclusiva a que se dedica Bendix, en todos sus tipos: de disco, de potencia, hidráulicos y de aire.

El doctor Juran dictará durante su permanencia en la Argentina un curso sobre "Dirección de Control de Calidad", bajo el auspicio de las Secretarías de Industria y Comercio Interior, de Comercio Exterior y de Agricultura y Ganadería, del Instituto de Control de Calidad y de diversas empresas privadas, entre ellas Bendix.

En la nota gráfica, el tercero de la izquierda, el homenajeado acompañado por el señor Iric J. Martin, presidente de Bendix, y otros directivos.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

# MUY IMPORTANTE:

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

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

## AUTOS USADOS

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| **AUSTIN** | | |
| 10 HP. ..... | 1946 | 150.000 |
| **AUTOAR** | | |
| Sedan ..... | 1956 | 200.000 |
| Rural ..... | 1957/8 | 220.000 |
| Rural ..... | 1960/1 | 250.000 |
| **BERGANTIN** | | |
| 4 cil. ..... | 1960 | 300.000 |
| 4 cil. lujo ..... | 1961 | 320.000 |
| 4 cil lujo ..... | 1962 | 360.000 |
| 6 cil. ..... | 1962 | 390.000 |
| **BORGWARD** | | |
| Isabella ..... | 1956 | 450.000 |
| Isabella ..... | 1958 | 480.000 |
| Isabella ..... | 1959 | 500.000 |
| Isabella ..... | 1960 | 560.000 |
| Isabella ..... | 1961 | 600.000 |
| Isabella ..... | 1962 | 670.000 |
| Isabella ..... | 1963 | 730.000 |
| **BUICK** | | |
| 4 p. ..... | 1940 | 160.000 |
| 4 p. ..... | 1941 | 170.000 |
| 4 p. ..... | 1942 | 180.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 200.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 220.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 240.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 280.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 320.000 |
| Dynaflow ..... | 1951 | 360.000 |
| Súper 4 p. ... | 1954 | 400.000 |
| Súper 4 p. ... | 1955 | 450.000 |
| Súper 4 p. ... | 1956 | 500.000 |
| Súper 4 p. ... | 1957 | 550.000 |
| Súper 4 p. ... | 1958 | 600.000 |
| Súper 4 p. ... | 1959 | 700.000 |
| Súper 4 p. ... | 1960 | 780.000 |
| **CADILLAC** | | |
| 4 p. ..... | 1941 | 200.000 |
| 4 p. ..... | 1942 | 230.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 270.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 280.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 300.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 320.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 400.000 |
| Coupé ..... | 1951 | 450.000 |
| 4 p. ..... | 1952 | 450.000 |
| 4 p. ..... | 1953 | 470.000 |
| 4 p. ..... | 1954 | 530.000 |
| 4 p. ..... | 1955 | 580.000 |
| 4 p. ..... | 1956 | 640.000 |
| 4 p. ..... | 1957 | 700.000 |
| Fleetwood .... | 1958 | 750.000 |
| Fleetwood .... | 1959 | 830.000 |
| Fleetwood .... | 1960 | 900.000 |
| **CITROËN** | | |
| 11 ligero ..... | 1946/49 | 310.000 |
| 11 ligero ..... | 1950 | 330.000 |
| 2 CV ..... | 1958 | 290.000 |
| 2 CV ..... | 1960 | 320.000 |
| 2 CV ..... | 1961 | 360.000 |
| 2 CV ..... | 1962 | 400.000 |
| 2 CV ..... | 1963 | 440.000 |
| 2 CV ..... | 1964 | 480.000 |
| 2 CV ..... | 1965 | 520.000 |
| 2 CV standard | 1966 | 560.000 |
| 2 CV lujo ..... | 1966 | 620.000 |
| 2 CV ..... | 1967 | 640.000 |
| 2 CV lujo .... | 1967 | 660.000 |
| 2 CV Standard | 1968 | 680.000 |
| 2 CV lujo .... | 1968 | 700.000 |
| **CHEVROLET** | | |
| 4 p. ..... | 1940 | 250.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 320.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 370.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 380.000 |
| 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 |
| 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 |
| **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 |
| 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 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
Concesión Nº 7970 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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





Crónica de las jornadas que precedieron a la muerte de Eva Perón. Una reconstrucción minuciosa y objetiva a través del testimonio de quienes estuvieron a su lado.
A 17 años del hecho, Siete Días ofrece en esta Edición Especial un informe desapasionado de los históricos momentos que fijaron el nacimiento de uno de los grandes mitos contemporáneos. Once páginas ilustradas con las fotografías menos conocidas.

**TUPAMAROS:**
**¿Quiénes son? ¿Adónde van?**

Por primera vez, un informe completo y exclusivo sobre la más activa organización terrorista que opera en América.

**LA MAS GRANDE AVENTURA DEL HOMBRE**

A todo color y en papel ilustración, sorprendentes fotografías del escenario de la más gigantesca misión científica de la Humanidad. Un informe especial desde Houston y Cabo Kennedy, anticipando detalles, riesgos y perspectivas.

**Además en esta Edición Especial de Siete Días:**
La corrida y la muerte: el punto de vista del toro • El cáncer: ¿un mal contagioso? • Reportaje a Peter O'Toole • Ensayos: "El miedo de amar" • La vejez no existe • Los hijos de Isabel II • Polémica: ¿Cuba debe volver a la OEA?

REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS

Parabrisas CORSA

# correo

## NAPOLEON

*de Pepe Fourcade, Capital.*

Estimados amigos de CORSA: I would like que me respondiesen algunas preguntas de mi interés.

1) ¿Quiénes obtuvieron el título de campeón mundial de conductores desde el año 1959 hasta el presente?

*R) La primera fecha en que se corrió por el título mundial fue durante el año 1950, así que por unos pocos años le damos la lista completa, desde el '50 en adelante, a saber: Farina, Fangio, Ascari, Ascari, Fangio, Fangio, Fangio, Fangio, Hawthorn, Brabham, Phil Hill, Graham Hill, Clarck, Surtees, Clarck, Brabham, Hulme y Graham Hill. El campeón mundial del presente año todavía no se puede decir, ya que falta disputar varias fechas, pero se puede predecir; si las cosas siguen así, es decir, si Jackie Stewart sigue amasijando, él será el campeón mundial del '69.*

2) ¿Qué fábricas obtuvieron el Campeonato Mundial de Marcas desde el año 1960 hasta este último:

*R) Desde el '60 al '65 inclusive, Ferrari; desde el '66 al '68 inclusive, Ford; y este año, aunque no terminó la temporada aún, Porsche ya se aseguró el liderazgo del campeonato.*

3) ¿Cuál es el coche argentino de venta al público que desarrolla mayor velocidad final (tal cual sale de fábrica)?

*R) El Torino 380W.*

4) En el último Gran Premio de Turismo participó un corredor que se apodaba "Napoleón Solo". Querría saber cuáles fueron sus actuaciones anteriores en el país o en el exterior.

*R) Dentro del país, la única actuación que le conocemos se registra en ese Gran Premio. Ahora, en el exterior, tuvo la siguiente actuación: emprendió la expedición a Egipto desde 1798 a 1799; ganó los siguientes Grandes Premios: en 1805, Ulm y Austerlitz; en 1806, Jena. en 1807, Eylau y Friedland. en 1809, Wagram. En 1812 se quiso mandar el Rally a Rusia, pero abandonó a causa de la nieve y de un incendio bárbaro, que no recordamos dónde demonios fue. Ganó dos carreritas más —Lutzen y Bautzen— y se retiró, aunque no definitivamente, a prepararse secretamente en la isla de Elba. Volvió a disputar el campeonato mundial de conductores en la gran carrera de Waterloo, y perdió el título a manos de un piloto inglés —Wellington— cuando tenía la carrera casi ganada. Además, en Europa corrió con otro seudónimo: se hacía llamar Napoleón Bonaparte.*

5) ¿A qué se debió que el Nº 167 —extraordinario de 100 páginas— costara $ 20 más?

*R) A que era extraordinario.*

6) Datos generales del Peugeot 404-1969.

*R) Ya que se gastó $ 100 en el Nº 167 —extraordinario— aprovéchelo; en la pág. 21 de ese número encontrará los datos generales del Peugeot 404 '69.*

## CAMBIAMOS DE MARCA...

*de Eduardo R. Iglesias, Bs. As.*

Estimados y útiles (?) escribas. (A eso de "útiles" escribas le sacaremos el signo de interrogación únicamente en caso que contesten.) Resulta que siendo peatón empedernido por falta de la popular "mosca" y habiendo logrado reunir unas lucrecias dispersas en mi redil, he decidido cambiar de estado y convertirme en una nueva variedad de gamuza, mediante la adquisición de mi correspondiente croqueta.

Como la tela no es mucha (unas 350 lucas) y no quiero meterme en cuotas, después de exprimirme el ladrillo pensé en comprar un Bergantín 4 cilindros, cash (por si no entienden anglosajón, al contado). Claro que la duda carcome mi corazoncito y quisiera que me recomendaran una alternativa, es decir, un coche de similar performance y confiabilidad y porsu, del mismo precio. Plis, tengan compasión y piensen en la facilidad de adquirir repuestos y el costo de mantenimiento.

*R) Por esa mosqueta y dentro del parque automotor nacional —para que no tenga problemas de repuestos— puede conseguir las siguientes máquinas: Citroën 2 CV 61; De Carlo 700 60; D.K.W. sedán 58 (que no se dan; se venden); Fiat 600 60; Estanciera 57; GW (Graciela-Watburg) 62; Hansa 62; Isard 700 63; NSU 34 HP 63 o bien un Rolls Royce 18 (usado, se entiende). Dentro de esas marcas usted sabrá elegir, de acuerdo con su necesidad. Y ahora, veamos sus preguntas.*

1) ¿El Bergantín tiene el mismo motor del Jeep sin modificaciones? De haberlas, ¿cuáles son?

*R) Tiene exactamente el mismo motor del Jeep (4L-151).*

2) ¿Tiene la misma caja y puente trasero Jeep?

*R) Sí, señor.*

3) Medida de las cubiertas.

*R) 5.90 x 15. Deben inflarse con aire común; las presiones indicadas son las siguientes: 24 libras con el vehículo a media carga y 26 libras a plena carga y para alta velocidad. ¿Alta qué . . .?*

4) Cilindrada, potencia máxima y torque máximo.

*R) Cilindrada: 2.480 cm³; potencia máxima: 76,6 HP, y torque máximo, 11,6 mkg (120 lbs/pie) a 2.000 rpm.*

5) Nafta, ¿especial o común, consumo?

*R) Depende del estado del motor. El manual recomendaba nafta común. En cuanto al consumo, también depende del estado del motor, pero puede estimarse en 130 km/20 litros.*

6) Velocidad máxima y de crucero.

*R) Máxima: 130 km; de crucero, 100 km/h. Ahora, la velocidad de un crucero de batalla se estima en 35 nudos. Pero trate de no comprarse un crucero de batalla; no lo va a poder estacionar en ninguna parte.*

7) ¿Cuántas lbs/pulg² debe marcar un manómetro aplicado al orificio de una bujía en un motor usado para que se lo pueda considerar aceptable?

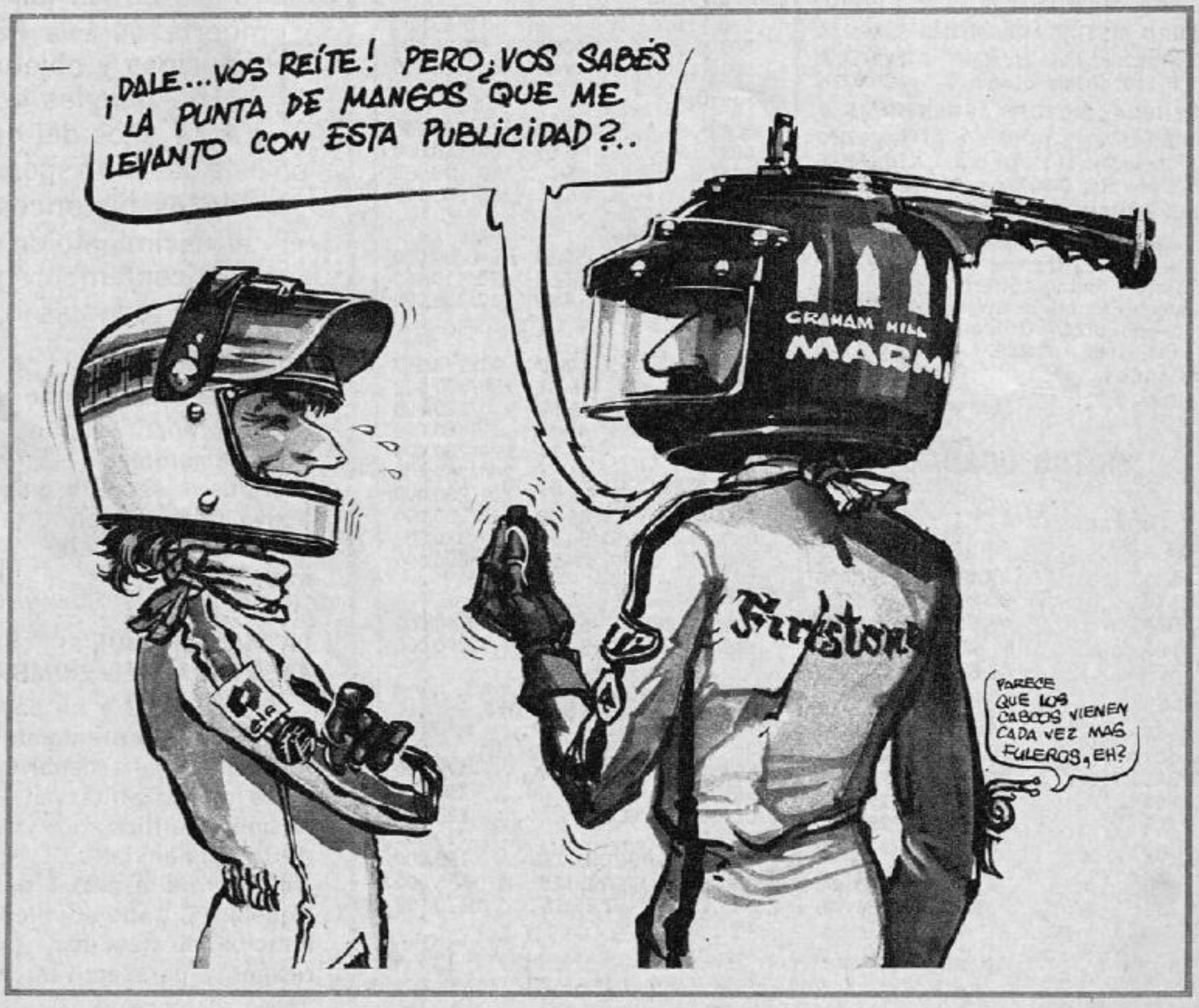
*R) Es absolutamente relativo. La compresión indicada para el Bargantín nuevo era 6,86:1. Ya tiene un punto de partida.*

8) Defectos más comunes del Bergantín.

*R) Los dueños. Un auto bien tenido no tiene por qué tener defectos graves. En ese auto, un defecto común es el aumento de temperatura en verano. Sabemos que muchos lo solucionaron cambiando el ventilador de cuatro palas por uno de más palas.*

9) Las suspensiones, ¿son originales Alfa Romeo?

*R) Sí, señor, originales del Alfa 1.900.*






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# En Noblex creemos que un televisor es portátil si puede ir a todas partes... pero funcionando.

Cualquier televisor chico, liviano y que tenga manija puede ir a todas partes. Pero eso no significa que sea portátil. Para ser portátil también tiene que funcionar en el viaje. Un ejemplo? El Noblex Micro 12. Es a transistores y realmente portátil. Funciona con corriente común, con la batería del auto o yate... y con su propia batería complementaria. Y su alcance excepcional, lo hace ideal para zonas rurales.

**En Noblex, cuando decimos que un televisor es portátil . . . es realmente portátil.**

NOBLEX

Nuestros aparatos están hechos casi "a mano".
(Con la ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo)

Es un producto de Noblex Argentina S.A.




Exposición Internacional del Confort Humano
Buenos Aires '69

R. DE LUCA - PUB. S. A.

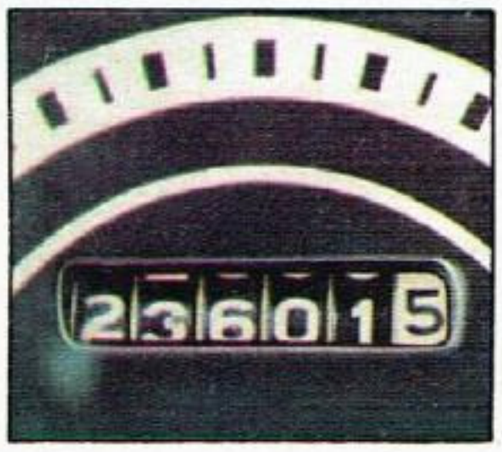
BH 14-871

# Concretamente: qué lo lleva

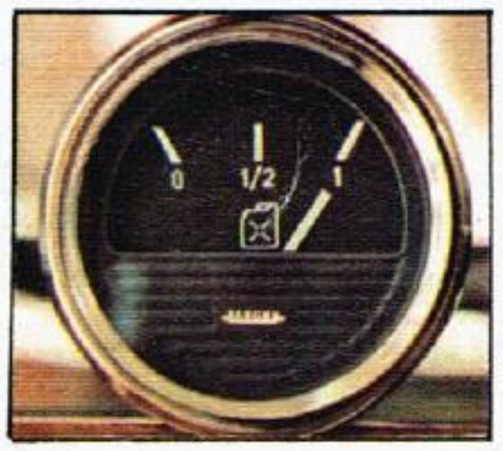
**más pronto,**




**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