$80

Parabrisas

Nº 172

CORSA

5 al 11 de agosto de 1969

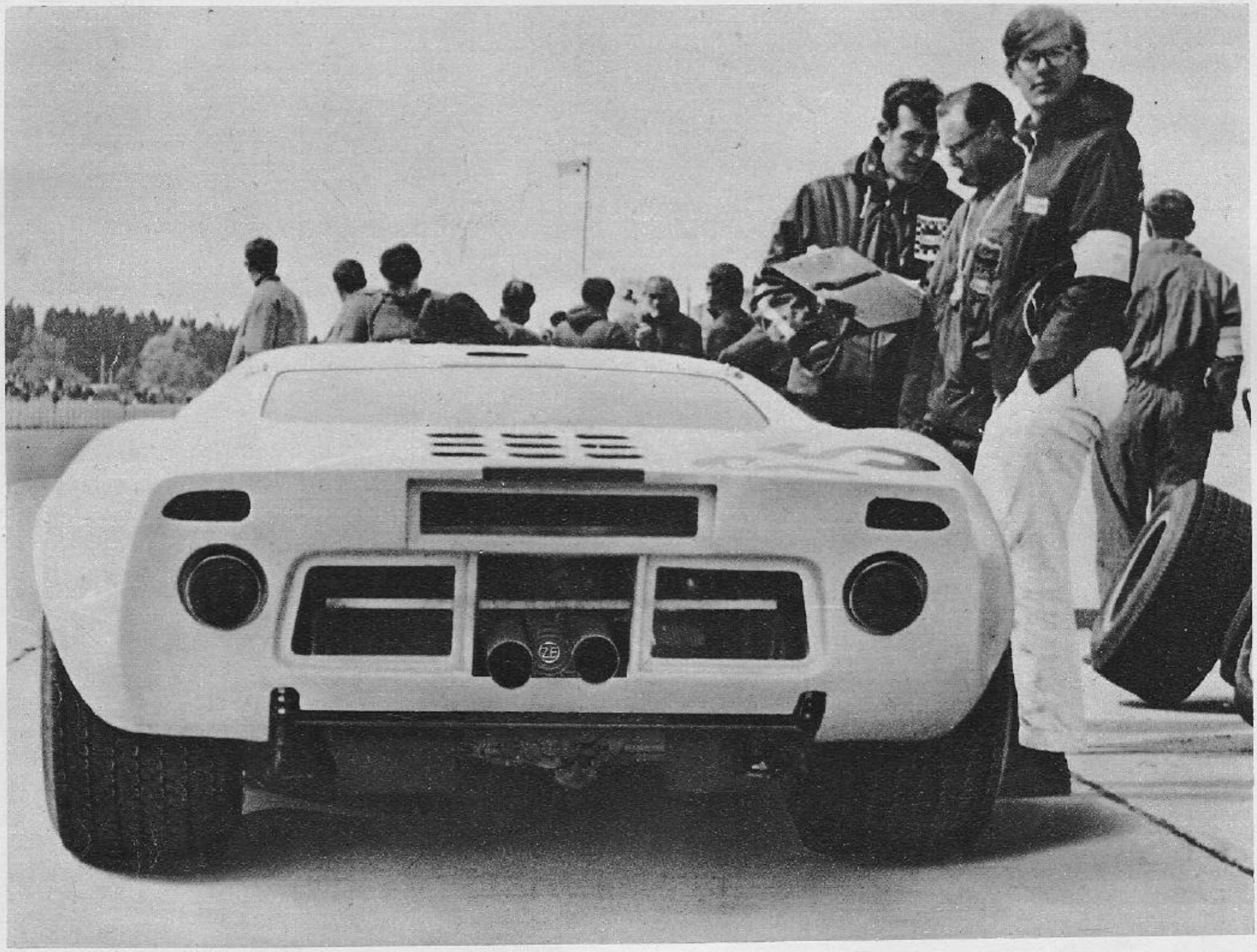


FERRARI EN CAN-AM

(pág. 24)

Las revistas de Mauro

ROAD TEST DE LA APOLO 11



5 VELOCIDADES PARA CONDUCTORES VELOCES

Los coches sport y de carrera más conocidos de la clase fórmula 1 están equipados con cajas de velocidad de cinco marchas y diferenciales autobloqueados ZF. Ambos productos probaron su eficacia en múltiples pruebas desgarradoras como lo son las carreras de automóviles.

Gracias a una experiencia de muchos años con cajas en coches de carrera se fabrican cajas de velocidad ZF de cinco marchas para coches sport y automóviles. Relaciones entre las marchas científicamente estudiadas permiten una aceleración óptima, un manejo vigoroso y deportivo y un tratamiento conservador del motor.

Los diferenciales autobloqueantes ZF se distinguen por su efecto frenante, que se produce automáticamente en la compensación de las revoluciones sin ningún manejo adicional.

Esto produce las siguientes ventajas:

Conducción segura y veloz sobre carreteras accidentadas y con muchas curvas.

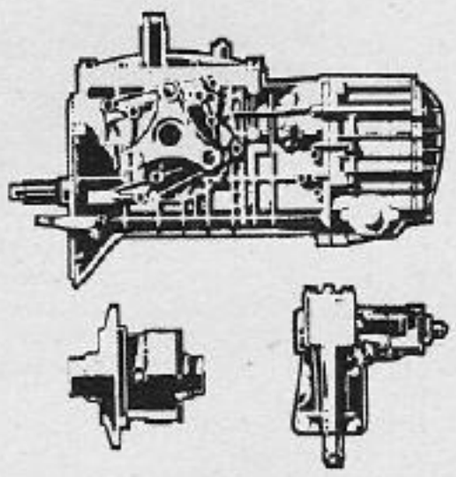
Reducción considerable del peligro de patinar.

Evita el patinaje esforzado de las ruedas del eje trasero sobre pedregullo, arena, hielo o en virajes cerrados y bruscos.

ZF produce además para automóviles y coches sport direcciones hidráulicas de fabricación especial en forma de bloque, que se distinguen por su exacto movimiento mediante mando a válvulas, que demostraron su eficacia durante largos años de utilización. Estas direcciones aumentan considerablemente la seguridad de conducción de los vehiculos y el confort de conducción en general.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS
EN LA REPUBLICA ARGENTINA
CARLOS MAYER - REINACH S. R. L.
Casilla Correo 2449 - Tel. 33-9778
BUENOS AIRES

SERVICIO MECANICO AUTORIZADO
Y VENTA DIRECTA DE REPUESTOS
DE FABRICA ZF REHM S. C. P. A.
Avda. Maipú 3146/50 · Tel. 797-5394
OLIVOS F. N. B. M., Prov. Buenos Aires



Werk Schwäbisch Gmünd

ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN AG

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 172 del 5 al 11
de agosto 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 Stroceń
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 REDACCIÓN
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña
REDACCIÓN
Jorge Augé Becqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)
COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.
CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas.
Tráfico: Renée Luna.
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

Ahora nadie va a poner en duda que PARABRISAS CORSA es una revista de real importancia y con una reputación internacional de excepción. Lo prueba el hecho de que la NASA de los Estados Unidos nos haya cedido en préstamo, nada menos, que un equipo Apolo con Saturno incluido, para hacerle el Road Test, cosa que hemos hecho con toda seriedad, y hoy les podemos brindar a nuestros lectores nuestras impresiones de la prueba. No queremos dejar pasar la oportunidad de agradecer a Thomas Paine, Werner von Braun y resto del staff de la National Aeronautical and Space Administration, la confianza que tuvieron en nosotros al cedernos la Apolo con todos sus chirimbolos y la celeridad con la que atendieron nuestra solicitud —cosa que no sucede, por ejemplo, con fábricas de automóviles de nuestro medio, como ser una que está situada en Gral. Pacheco, Prov. de Buenos Aires—, a la cual le pedimos un vehículo para hacerle el Road Test en febrero, y hasta el momento, bien gracias, la gaita sigue en España... En fin, como dijo un entendido en la materia: son cosas de las contingencias.

Para que vean que también estamos en la cosa seria, en la página 52 les ofrecemos una nota como James Bond manda, es decir, una de nuestras acostumbradas notas de alto espionaje industrial: Las pruebas secretas de Fiat de Italia en la Patagonia. El redactor encargado tuvo que ponerse los calzoncillos largos de frisa y chuparse como 20° bajo cero en los alrededores de Río Gallegos, amén de arroparse entre pecho y espalda con dos botellas de Old Smuggler y tres de Chisotti diarias. (Así le salió la nota, pero... se trata de un chico muy educado y limpito.) Basta de prolegómenos. Arriba el telón y a leer se ha dicho.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC EN CHACABUCO

Realmente pensamos que no se iba a realizar. Pero se hará. Y tendremos una nueva fecha de TC en ruta. Esta vez será en Chacabuco el domingo próximo, y sin duda contará con los clásicos animadores de siempre y de punta. El circuito tiene un recorrido de 137,283 km, así que para ver pasar a cada coche habrá que esperar algo así como poquito menos de una hora. Se cumplirán cinco vueltas a este circuito, con lo que se completarán 549,132 km total. El circuito parte de la ruta nacional 7 a la altura del kilómetro 210 (lugar de partida) para dirigirse a la ruta 188 y por allí hasta la bifurcación con la provincial número 30. Para regresar por la misma hasta empalmar con la 7 y allí hasta la llegada.

La largada se efectuará a las 10 de la mañana del domingo próximo y por ranking. Cada coche largará con un intervalo de 15 segundos con su inmediato anterior.

En calidad de premios se entregarán 3.801.600 pesos hasta el 12º clasificado, correspondiéndole al primero $ 800.000.

CAMPEONATO PLATENSE

Una vez más el Club de Planeadores La Plata nos ha comunicado que el próximo domingo, a partir de las 10, se disputará la 2ª Competencia por el "II Campeonato Platense de Motociclismo". Estará reservada para motos de 50, 100 y 200 cm³ y motonetas de 152 cm³. La pista a utilizar será también la del club ubicada en el campo de vuelo, sito en la intersección de las calles 137 y 83 de La Plata. Se entregarán 60.000 pesos en premios y trofeos.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

GRAN PREMIO DE AUSTRIA SP

Ultimo concierto de Porsche en lo que respecta a 1969. Después vendrán los preparativos: poner a punto todos los instrumentos y si es necesario, cambiar algunos músicos para encarar la temporada 1970. En el circuito austríaco de Zeltweg, cercano a Viena, se correrá el Gran Premio de Austria para la categoría Sport Prototipos, ultimísima prueba puntable por el Campeonato Mundial de Marcas. El sábado se disputarán las pruebas de clasificación y el domingo por la mañana deberán estar los autos participantes en est circuito.

INGLATERRA: THRUXTON SP SIN PUNTOS

En Thruxton, Gran Bretaña, se correrá el domingo una prueba de Sport Prototipos pero sin puntos, por lo que se descuenta la participación de los grandes.

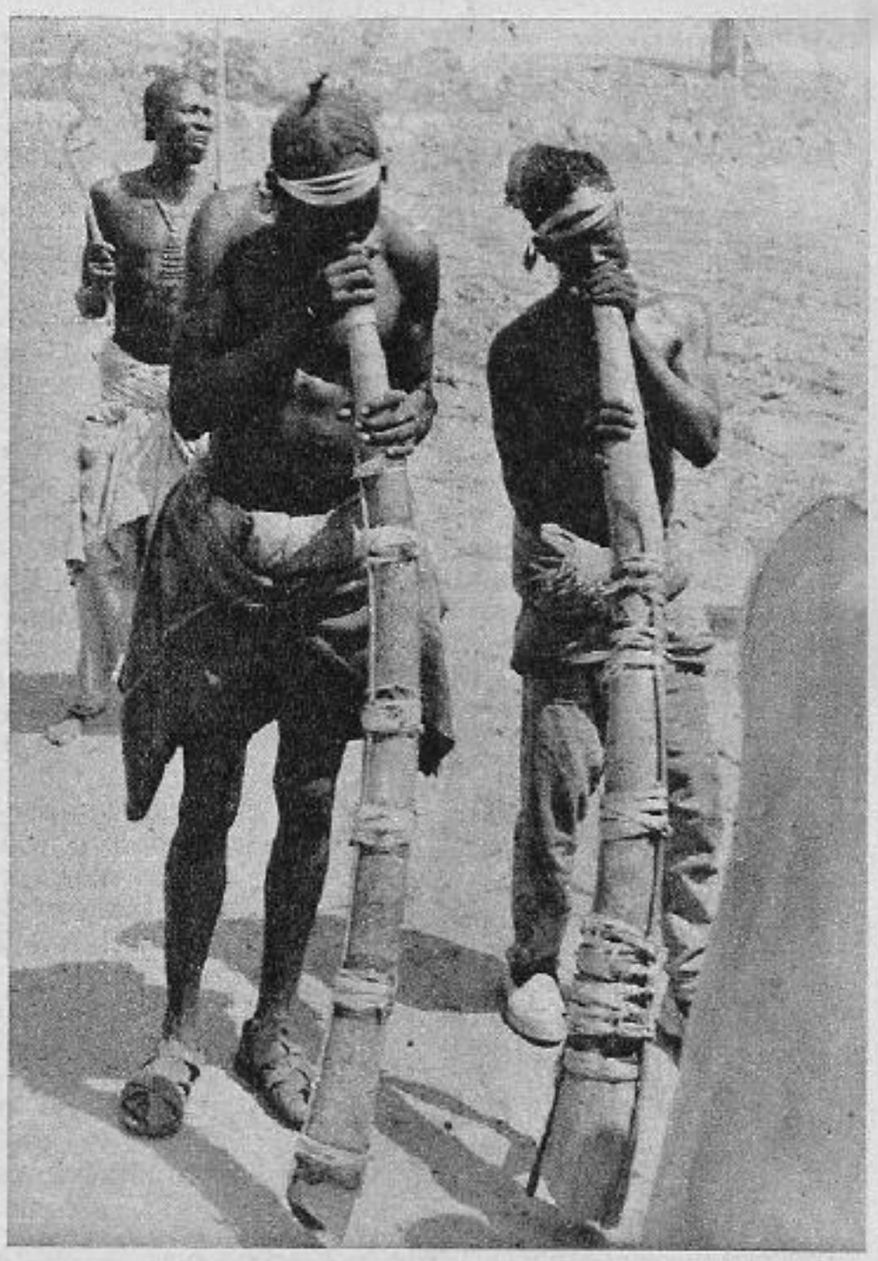
¡¡FELIZ ANIVERSARIO!!

La primera audición de automovilismo de la televisión del interior del país cumple cuatro añitos. Así es. "El Café de la Biela Fundida" que se trasmite desde 1965 por LU86 Canal 8 de Mar del Plata y que es conducida por Francisco "Pancho" Canale y Luis A. Gómez a realizado ya 205 audiciones ininterrumpidas. Por este programa han desfilado a través del tiempo las más importantes figuras de nuestro automovilismo deportivo. Actualmente se propala los viernes a la noche y cuenta con el apoyo masivo de los corsas marplatenses y zonas de influencia. Los amigos de "La Biela..." además, son nuestros corresponsales en Mardel y por lo tanto les auguramos un feliz aniversario. (¡¡En serio!!)

MUCHAS GRACIAS, GALLEGOS...

Parabrisas CORSA agradece las múltiples atenciones recibidas durante su permanencia en Río Gallegos. A Héctor Longas, al "Gordo" Mon, a Tito García, a Vito Pantín, a Pedro Pignataro, a "Bocha" Tura, al Automóvil Club Río Gallegos y su presidente Eduardo Longas, a Optica Grisol...

A toda la gente que tan amablemente colaboró con CORSA nuestro reconocimiento. Muchas gracias.



En Chacabuco. ¡El TC vuelve a las rutas... LA MUCHACHADA AFINA SUS INSTRUMENTOS! ¡Sigan así muchachos!

REGLAMENTO SP 1970

OPINAN LOS INTER

Publicamos hoy íntegramente el flamante reglamento de la categoría Sport Prototipos que regirá en nuestro país desde el 1º de enero de 1970. Constructores, preparadores y representantes de las marcas resumen sus opiniones frente a las nuevas libertades

ALDO BRUNO BELLAVIGNA: 43 años, casado, "0 hijos", preparador oficial de la Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler.

1) Todavía no estoy en condiciones de opinar porque no hemos estudiado a fondo el nuevo reglamento. Pero hay algo que me molestó muchísimo: a nosotros, los constructores, se nos reunió con antelación a la aprobación del reglamento para escuchar nuestra opinión. Decidimos, y por unanimidad, que la preparación de los motores de tres litros tendría que ser similar a la del actual SP... Ahora veo el reglamento y me doy cuenta que a nuestra opinión ni la tuvieron en cuenta.

2) Lo que no me gusta es el costo de la categoría tres litros; no está al alcance de todos. Si hubiese sido más standard sería más fácil. ¡Mire si una tapa de doble árbol y 24 válvulas se rompe o se fisura! ¡Cuánto cuesta en tiempo y en pesos hacer otra! En cambio, si fuese obligatorio que las tapas fuesen similares a las originales del motor, uno puede fundirlas, aunque sea con otro metal, maquinarlas con las mismas piezas de la fábrica y listo el pollo...; puede que esté equivocado, pero la realidad es ésa.

3) Yyyyy, cuatro litros durante casi todo el año. Aunque creo que el asunto se puede emparejar en los circuitos trabados, porque el 4 litros tendrá más HP, un tres litros empezaría con 300 más o menos.

4) Todavía no hemos decidido nada, pero ya estamos, junto con la gente de la CCCC planificando algo para el año que viene; pero todavía no sabemos nada...





ALAIN LUIS EUGENIO BAUDENA: 30 años, casado, una hija. Constructor oficial de la Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler.

1) En algo sí y en algo no...

2) Hay algo que no me gustó. Nos hicieron reunir a todos los constructores cuando se estaba gestando el reglamento. Entre otras cosas de menor importancia, decidimos, por unanimidad, que la preparación de los motores de tres litros fuese similar a la de los cuatro litros de los actuales SP, para que fuese una fórmula de transición, y recién en el '71 todo internacional y decretar piedra libre, estando el parque de los SP de motor trasero ya experimentado y formado. De todo lo que decidimos no se aprobó nada y se hizo todo lo contrario...; tengo miedo, miedo que pase lo mismo que con la F. 2; todo el mundo hace tapas de doble árbol ¡¡¡pero no hay autos en la pista!!!

3) Los cuatro litros van a seguir matando... ¡por escándalo!

4) Todavía no hemos decidido nada, recién estamos estudiando el reglamento con los Hnos. Bellavigna, y después veremos qué hacer... ellos están estudiando un poco el asunto y una vez que calculen cuánto se puede obtener con un tres litros especial, determinaremos cuál de las dos opciones tomar: si un cuatro litros motor adelante o un tres en popa.

RAUL FELIPE PELLEGRINO: 35 años, casado, una hija, Gerente de la Comisión de Carreras de Concesionarios GM.

1) Sí, en general, sí.

2) No estoy de acuerdo con tanta liberalidad solamente. Entiendo que no estamos maduros todavía para la construcción fina de automóviles de carreras. Pero cuidado ¿eh? No es que crea que los constructores, por ejemplo, no sean capaces de hacer autos como la gente, todo lo contrario. Sino desde otro punto de vista: nosotros recién ahora estamos ingresando al gran mundo de los autos puros, y este reglamento va a encarecer aún más las cosas. Creo que tendría que restringir un poco más todo y que tenga vigencia durante un plazo equis. Después sí, sancionar y llegar a éste...; la cosa es que el reglamento está y nosotros lo aceptaremos así; ya estamos trabajando en el asunto.



3) Creo que durante todo el año que viene se seguirá corriendo con motores de cuatro litros. Hay tres puntos a favor del 3 litros: los motores casi libres, los 800 kilos de peso mínimo y la posibilidad de poner el motor atrás. No creo que los motores especiales sean desarrollados y experimentados hasta antes de la mitad de la temporada del '70. Por el lado de los kilos, tampoco creo que se aprovechen a fondo los 800 kilos. La única ventaja inmediata es el motor trasero y nada más. Pero en el '71 a los 3 litros no habrá con qué darle...

4) Todavía no hemos decidido nada. Solamente tenemos los planos de un motor tres litros que tendrá que tener, por lo menos, 350 HP; pero te repito: todavía no resolvimos nada...



HERIBERTO ANTONIO PRONELLO: 33 años, casado, dos hijos. Constructor oficial de la Comisión de Concesionarios Ford.

1) Ni sí, ni no. Todavía no lo he estudiado a fondo, pero me resultó prepotente y molesto el hecho de que después de haber consultado a las partes interesadas, se haya cocinado todo adentro y no nos hayan llevado el apunte en lo que habíamos propuesto los constructores, por unanimidad.

2) Lo que realmente no me parece lógico es la adopción de las tapas libres, cosa contraria a la que habíamos decidido en la reunión de la cual te hablé recién. Por otro lado, me parece que va a haber un desequilibrio gratuito entre algunos autos de la categoría en lo que respecta a las carrocerías... yo no voy a tener problemas con los Huayra, pero los que posean un auto con cintura alta, por más que lo corten y le saquen el techo, siempre van a estar en desventaja...; mirá: el problema no es cómo correr sino cuántos van a correr...; si en una de esas aparece un buen señor con apoyo de fábrica y puede desarrollar algún motor tres litros doble árbol y empieza y termina el año ganando, el automovilismo perderá. Por otro lado, ¿quién te dice que no sea un mal necesario? Perderemos un poco todos pero después podemos ganar más nosotros y el automovilismo todo, ¡¡¡ojalá!!! Quién te dice, una de esas...

3) Los 4 litros, sin ninguna duda.

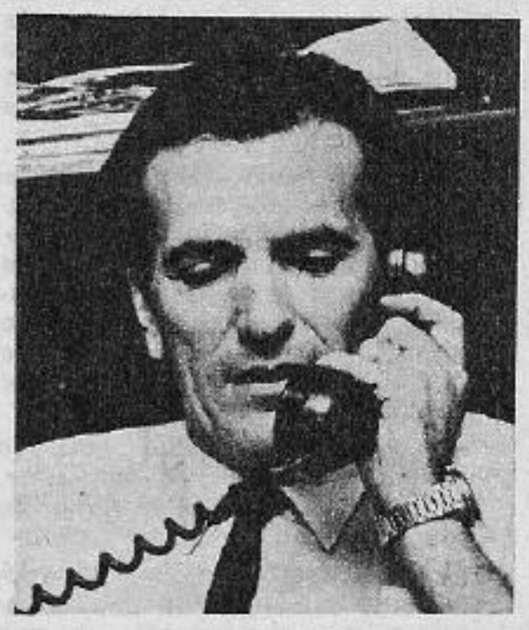
4) Todavía no hemos decidido nada, en principio recortaríamos los Huayra; me parece lo más lógico. Pero todavía no he leído el reglamento bien a fondo como para adelantarte una solución...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESADOS

CUESTIONARIO

1a.) Está de acuerdo, en general, con el reglamento de SP?
2a.) ¿En qué puntos está en desacuerdo?
3a.) ¿Cuál de las tres categorías tendrá más posibilidades durante 1970?
4a.) ¿Cuándo comenzarán la construcción de chasis y/o motores para la nueva fecha?



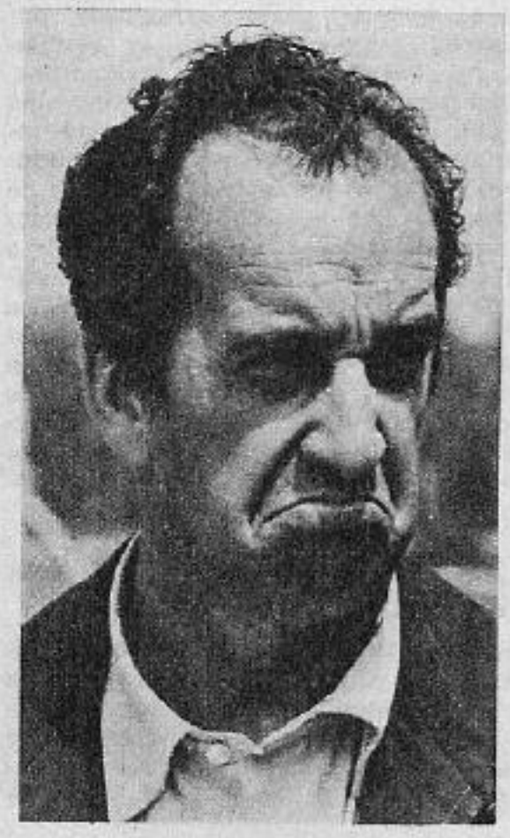
JORGE ROBERTO CAVALLINI: 40 años, casado, 4 hijos. Gerente de la Comisión de Carreras de Concesionarios Ford.

1) Sí, estoy de acuerdo.
2) Porque me parece bastante lógico, aunque todavía no lo he profundizado en detalle.
3) Seguramente seguirán domi- los 4 litros, pero al final se emparejarán las posibilidades.
4) Estamos estudiando el asunto. Los Falcon siete bancadas pueden ser ideales para la fórmula tres litros... pero no nos vamos a olvidar del F-100; en 1971 parece que van a estar incluidos también los motores de 5 litros de serie.



FRANCISCO JOSE MARTOS: 33 años, casado, tres hijos. Constructor.

1) Sí, completamente.
2) En todo. Porque amplía las libertades y permite a los constructores y preparadores desarrollar lo que saben... Además, en poco tiempo, podremos confrontarnos con cualquier aparato europeo en cualquier carrera europea, ¿entendés?
3) Creo que las tres litros de motor trasero y tapa libre.
4) Ya empecé ayer mismo. Estoy entusiasmado como nene con chiche nuevo...



VICENTE ROQUE FORMISANO: 40 años, casado, 2 hijos. Constructor y preparador de automóviles.

1) Para nada viejo, para nada.
2) Por el costo de los motores. Vas a ver que cuando las fábricas vean que los motores de la categoría pierdan su compatibilidad con los que construyen y no puedan aplicar las experiencias a los de serie, retirarán su apoyo. Entonces sonamos; los particulares que podrán afrontar los gastos serán uno o dos... ¡¡Va a terminar igual que la F. 2!! La gente no se va a animar a comenzar pensando que en cualquier momento aparece un "cuco" con un motor de doble árbol ¡y se acabó lo que se daba!
3) Proseguirán ganando los cuatro litros y por más de un año, me parece...
4) ¡¡¡Noooo!!!, nada, por el momento, nada.

REGLAMENTO

NOTAS CON FUERZA DE REGLAMENTO

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, la CADAD solicita que el constructor o concurrente de un automóvil, se abstenga de interpretarlos según su propio y personal criterio.

En tal caso, la CADAD sugiere que mediante una nota se dirija al Comité Ejecutivo de CADAD, en la que se formule la o las citadas dudas, solicitando en ella la correspondiente aclaración. Si fuera necesario, a dicha nota se acompañarán por triplicado los correspondientes croquis, planos o fotografías, a fin de que el Comité Ejecutivo, a través de su Comisión Técnica Fiscalizadora, se expida al respecto, mediante un informe del cual la CADAD conservará copia.

Dicho informe será la única constancia válida para el constructor o concurrente, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los comisarios técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas emitidas exclusivamente por escrito por el Comité Ejecutivo de CADAD. En consecuencia, *no serán válidas* las observaciones que se respalden en aclaraciones verbales, como ya fuera señalado por CADAD en su comunicado de prensa Nº 15, emitido con fecha 26 de marzo de 1969.

Todos los vehículos que se construyan para cualquiera de las categorías y previa a la presentación de los mismos en competencias, deberán ser inspeccionados por la Comisión Técnica Fiscalizadora de CADAD.

Este procedimiento habrá de ser reglamentado oportunamente por el Comité Ejecutivo de CADAD y regirá hasta tanto se cree el Registro de Constructores y el Registro de Homologación de vehículos de competición construidos en el país.

El presente Reglamento de la Categoría Sport Prototipos para automóviles con motor de 3.001 hasta 4.000 cm3 de cilindrada, deja sin efecto, desde el momento de su aplicación (1º enero 1970) la anterior reglamentación de la categoría.

Asamblea Delegados de CADAD

Art. 253. PRESCRIPCIONES COMUNES A TODOS LOS AUTOMOVILES DE LAS CATEGORIAS A y B.

a) Despeje mínimo y radio de viraje.

El automóvil con la cantidad de nafta que le es necesaria para emprender la partida en la competencia y con todos sus tanques de otros elementos fluidos estando llenos, deberá poder franquear, por impulsión de su motor y conducido por su piloto al volante, un gálibo con una base de 80 x 80 cm y con una altura de 10 cm sobre el suelo.

El menor radio de viraje del automóvil deberá valer, como máximo, 6,75 m, es decir que el automóvil deberá poder girar en círculo completo, en ambas direcciones, sin que, al hacerlo, sus ruedas sobrepasen dos líneas paralelas trazadas en el suelo y separadas 13,50 metros.

b) Carrocería - Dimensiones interiores mínimas y número mínimo de asientos

Según el grupo en el cual se desee homologar un modelo, y en el seno de un mismo grupo, según la cilindrada de su motor, los automóviles deberán pertenecer a uno de estos dos casos: de por lo menos 4 asientos, o bien de por lo menos 2 asientos.

El número mínimo de asientos se indica más adelante para cada uno de los grupos definidos en el presente reglamento, dándose a continuación las dimensiones mínimas interiores.

.....

2do. caso

O sea, automóviles de, por lo menos, dos plazas. Estas dos plazas o asientos deberán estar ubicados, respectivamente, a uno y otro costado del eje longitudinal del automóvil y a un mismo nivel, sin perjuicio de su ubicación longitudinal a causa de los elementos de regulación longitudinal destinados a su adaptación a la talla del piloto. Los emplazamientos previstos para encastrar a los dos asientos delanteros, deben tener un ancho mínimo de 40 cm cada uno, ancho que será mantenido en toda la profundidad del asiento.

Para los automóviles de carrocería cerrada, la "altura vertical protegida" (ver fig. 1, cota 8), será de 80 cm, medida que será tomada entre el ahuecamiento del asiento (estando aplastado éste por la "masa standard" que se muestra en la fig. 2) y el techo (estando comprimido el tapizado de este último, si lo hubiere), o bien, si se trata de automóviles de carrocería abierta, entre el ahuecamiento del asiento (producido por el peso de la masa standard que lo está aplastando) y el borde superior del parabrisas (medida que será tomada verticalmente sobre el centro de la "masa standard").

El ancho interior en los asientos delanteros (ver fig. 4, cota C), será de 100 cm para los automóviles con motor de una cilindrada inferior o igual a 700 cm³, debiendo ser de 110 para los automóviles con motor de una cilindrada de más de 700 cm³ y hasta 2000 cm³, siendo de 120 cm para los automóviles con motor de una cilindrada mayor de 3000 cm³. El ancho mínimo para el alojamiento de los pies de cada persona (ver fig. 4, cota F), deberá ser de 25 cm, medido perpendicularmente al eje longitudinal del automóvil y en el plano del posapié de los pedales.

c) Parabrisas - Limpia parabrisas

Un parabrisas constituido por vidrio de seguridad es obligatorio. Para los automóviles de producción deberá ser del material previsto en origen por el constructor.

Deberá estar provisto, por lo menos, de un limpiaparabrisas automático que barra una superficie suficiente como para que el conductor pueda, desde su asiento, ver claramente la carretera.

El parabrisas deberá responder a las exigencias siguientes:

1. Estar dispuesto simétricamente con respecto al eje longitudinal del automóvil.
2. Tener una altura vertical mínima de 25 cm, la que deberá ser mantenida entre dos puntos de la base del parabrisas situados simétricamente con respecto al eje longitudinal del automóvil, uno de los cuales —viendo al automóvil de frente— es determinado por el cruce de la vertical que pasa por el centro del volante de dirección y la base del parabrisas. Estos dos puntos deben, de todos modos, estar distanciados uno del otro, por lo menos, 45 cm.
3. Tener un ancho de, por lo menos, 90 cm, medido "a la cuerda" y a la altura media vertical efectiva del parabrisas.

No se considera como formando parabrisas, sino la parte de vidrio a través de la cual la visión se ejerce libremente hacia adelante sin estar limitada por una protuberancia opaca exterior cualquiera, a excepción de la curvatura que poseen los guardabarros que cubren a plomo las ruedas delanteras.

d) Guardabarros

Los guardabarros de los automóviles no deberán presentar ningún carácter provisional y deberán estar sólidamente fijados. Los guardabarros deberán caer a plomo sobre las ruedas, de modo de cubrirlas eficazmente (por lo menos en un tercio del desarrollo de su circunferencia y en todo el ancho del neumático). En el caso de que los guardabarros estuviesen recubiertos enteramente o en parte por los elementos de la

→

carrocería, el conjunto de los guardabarros y de la carrocería sola, deberá, sin embargo, satisfacer la condición de protección antes prevista.

Los guardabarros deben ser solidarios a la carrocería y sin ninguna discontinuidad entre los primeros y la segunda.

e) Capota

Los automóviles abiertos o convertibles, deberán estar provistos de una capota que se ajuste directamente y sin utilización de una pieza intermedia cualquiera sobre el parabrisas, los vidrios de las puertas o los paneles laterales y posteriores de la carrocería.

La capota no deberá en ningún caso molestar la apertura de las puertas. Dicha capota deberá llevar una luneta trasera de por lo menos las dimensiones mínimas especificadas en el presente artículo (ver más adelante en "retrovisión"). Será ella susceptible de ser utilizada esporádica o bien permanentemente durante la prueba. El reglamento particular de la carrera deberá indicar en qué estado deben correr los automóviles con carrocería convertible (en versión cerrada, en versión abierta (o una o la otra, según la elección del concurrente), pero la capota, si no estuviera en su lugar, deberá siempre encontrase a bordo del automóvil durante todo el trascurso de la prueba. La capota puede ser reemplazada por un techo amovible ("hard top") en las mismas condiciones precisadas precedentemente para la capota.

f) Puertas

Todos los automóviles deberán estar provistos, por lo menos, de una puerta rígida a cada costado, con dispositivos de cerradura y bisagras. Estas últimas no deberán estar colocadas en el montante trasero de la puerta ni sobre el umbral de la abertura de dicha puerta.

Las dimensiones del panel inferior de las puertas (parte habitualmente opaca) deberán ser tales que sea posible inscribir un rectángulo de, por lo menos 50 cm de base y 30 cm de altura, cuyos vértices inferiores podrán ser redondeados con un radio máximo de 15 cm. Los automóviles cuyas puertas fuesen corredizas, no serán admitidos si no llevan un dispositivo de seguridad que permita, en caso de accidentes y deformación de las correderas, evacuar rápida y fácilmente a los ocupantes del automóvil.

Para los automóviles de carrocería cerrada o en los convertibles, las puertas deben estar provistas de ventanillas maniobrables hechas con el material trasparente previsto por el constructor para el modelo considerado, las que deberán poder abrirse, por lo menos, en un tercio de la superficie trasparente mínima exigida (a fin de permitir la ventilación), la que deberá presentar, por ventanilla, una base mínima de 40 cm y una altura vertical mínima de 25 centímetros.

Las puertas deberán, al abrirse, dar libremente acceso hacia los asientos. Deberán ser concebidas de modo de no restringir jamás la visión lateral del conductor.

g) Retrovisión

La visión hacia atrás debe estar asegurada mediante un espejo. Este permitirá observar a través de una luneta trasera, la que presentará una altura vertical de por lo menos 10 cm, mantenida en un ancho mínimo de 50 cm. Si, no obstante, la línea recta que une los centros de las bases superior e inferior de dicha luneta formase un ángulo de menos de 20° con la horizontal, cuando el vehículo esté en las mismas condiciones que las especificadas para la medición del despeje mínimo respecto al suelo (ver más arriba, Art. 253, inc. a) la visión hacia atrás deberá ser obtenida, de modo eficaz, por otros medios (dos espejos retrovisores exteriores o combinación de espejos tipo periscopio elemental).

h) Emplazamiento para equipajes

Deberá preverse un espacio cubierto, formando parte integrante de la carrocería, pero exterior al utilizado para los asientos previstos para los ocupantes.

Este emplazamiento deberá ser previsto de modo que sea imposible colocar en el mismo, sin dificultad, al abrigo de la intemperie y de suciedades, un número de valijas (variable en función de la cilindrada del motor que equipa al automóvil, ver más adelante), que tengan las dimensiones mínimas siguientes: 60 x 40 cm de base y 20 cm de alto.

Cilindrada del motor inferior o igual a 2.000 cm³: 1 valija.

Cilindrada del motor superior a 2.000 cm³: 2 valijas.

Sin embargo, cuando un automóvil tenga dimensiones interiores inferiores a las mínimas especificadas en el Art. 253 b para ser considerado como de 4 asientos, pero que lleve, no obstante, detrás de los asientos delanteros un emplazamiento que puede recibir ocasionalmente dos pasajeros (automóviles "2+2"), ese espacio podrá ser considerado como emplazamiento para equipaje parcial o total, ya sea que se halle preparado o no con ese fin, pero sin que sea permitido modificar ningún elemento de origen.

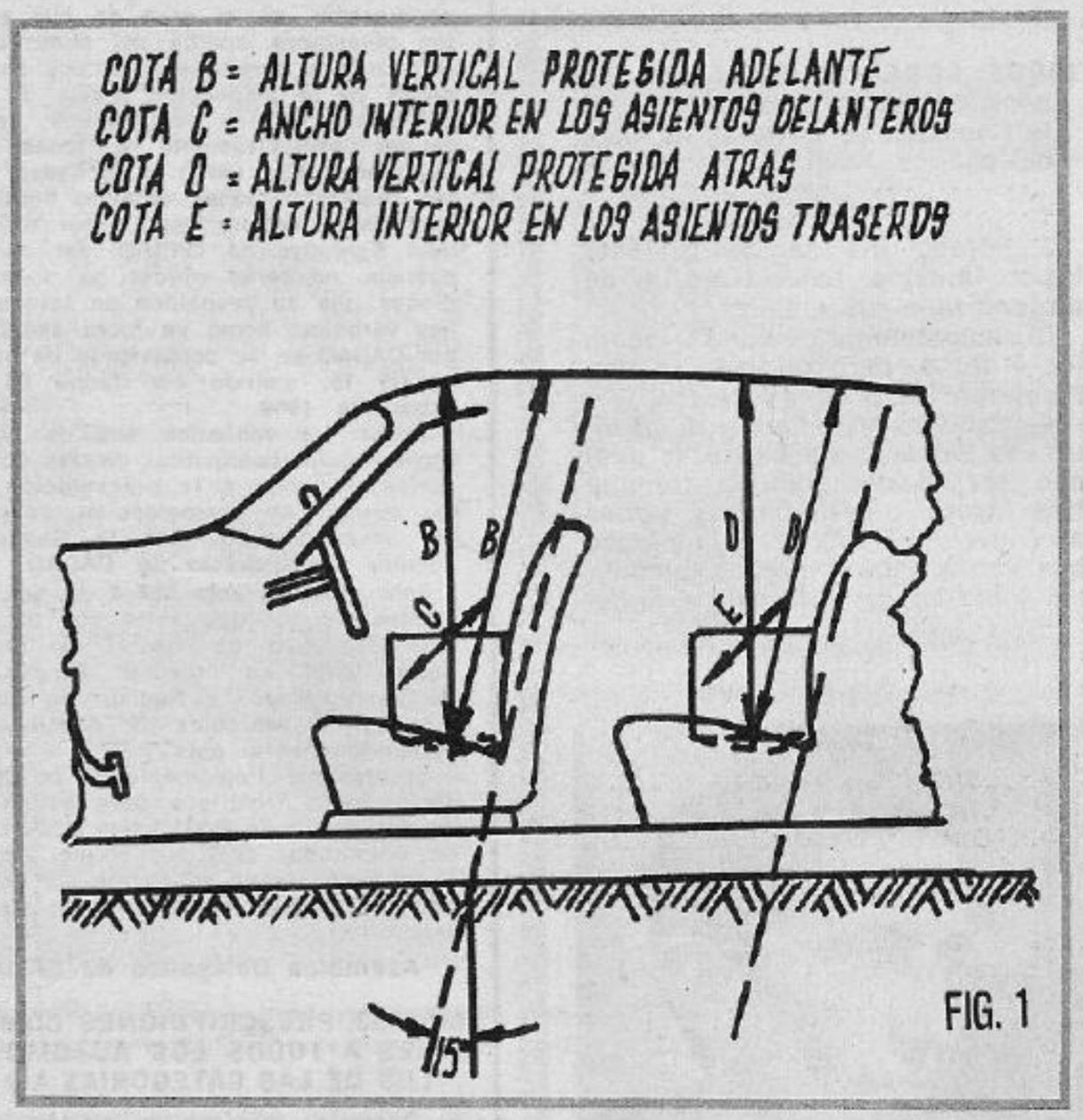


FIG. 1

i) Puesta en marcha

Los automóviles deberán estar dotados de un dispositvo de puesta en marcha automática de su motor, con fuente de energía propia a bordo y que pueda ser accionado por el piloto sentado al volante.

j) Tanques de nafta

La capacidad sumada de todos los tanques de nafta del automóvil (tanques principales más auxiliares) no deberá exceder de los límites siguientes:

Automóviles con motor de hasta	700 cm³	de cilindrada	60 litros
Automóviles con motor de 700 a	1000 cm³	de cilindrada	70 litros
Automóviles con motor de 1000 a	1300 cm³	de cilindrada	80 litros
Automóviles con motor de 1300 a	1600 cm³	de cilindrada	90 litros
Automóviles con motor de 1600 a	2000 cm³	de cilindrada	100 litros
Automóviles con motor de 2000 a	2500 cm³	de cilindrada	110 litros
Automóviles con motor de 2500 cm³ en	adelante	.....	120 litros

Se considera como tanque de nafta todo recipiente que contenga a esta última y que sea susceptible de hacerla pasar, por cualquier medio que fuere, ya sea hacia el tanque de nafta principal, o bien hacia el sistema de alimentación del motor.

La o las bocas de llenado (y los respiraderos) de todos los tanques de nafta deben encontrarse siempre fuera del habitáculo y ofrecer plena garantía contra fugas de combustible.

k) Rueda de auxilio

Los automóviles deberán llevar, por lo menos, una rueda de auxilio armada, dispuesta en un emplazamiento especialmente previsto a tal efecto y que no afecte el espacio mínimo exigido para albergar el equipaje.

Esta rueda deberá estar dotada de un neumático de las mismas dimensiones que los que equipan, por lo menos, a dos de las ruedas de dicho automóvil.

Por emplazamiento de la rueda de auxilio hay que entender todo el ámbito del compartimiento del automóvil en el cual se coloca a esta rueda. Por consiguiente, es permitido cambiar de lugar a la rueda de auxilio en el interior de ese compartimiento (por ejemplo, el baúl de equipaje) con el fin de permitir la instalación de un tanque de nafta de mayor capacidad.

l) Silenciador y tubería de escape

Aun cuando las prescripciones particulares a un grupo autoricen el reemplazo del silenciador de origen, los automóviles que participan en una prueba sobre carretera abierta, deberán siempre llevar un silenciador de escape conforme a los reglamentos de policía del o de los países recorridos en el transcurso de la prueba.

Unicamente para las pruebas corridas en circuito cerrado, el reglamento particular podrá autorizar: la modificación, el reemplazo o la supresión del silenciador de escape.

La tubería de escape deberá estar orientada ya sea hacia atrás o bien lateralmente.

En el caso de una descarga hacia trás, la o las bocas de descarga de los tubos de escape no deberán sobrepasar en más de 15 cm la longitud neta del vehículo En el caso de una salida lateral, ésta (viendo al automóvil desde un costado) deberá desembocar por detrás de la línea vertical que pasa por la mitad de la distancia entre ejes, y no deberá protuberar en ningún punto con respecto de la carrocería. Además, deberá preverse una protección eficaz (de chapa separada, o de amianto) a fin de qe los tubos recalentados no puedan causar quemaduras a sus ocupantes cuando desciendan del automóvil.

m) Dispositivos de seguridad

Cuando los automóviles tomen parte en competencias constituidas únicamente por una carrera de velocidad pura, los dispositivos de seguridad requeridos serán los siguientes:

1. Para los automóviles de carrocería abierta o convertible, montaje obligatorio de un arco de seguridad (roll-bar), cuya cima será 3 cm más elevada que la cabeza con casco de sus pilotos y que sobrepase en ancho sus espaldas cuando ellos están sentados.
2. Para los automóviles de carrocería cerrada, instalación de una armadura tubular metálica interior que refuerce la rigidez del casco, la que está destinada a impedir el aplastamiento de este último en caso de colisión violenta o vuelco. Esta armadura debe, sin embargo, estar concebida de tal manera que:
   - no afecte el espacio ocupado habitualmente por el conductor, ni el ocupado por ninguno de los pasajeros.
   - El peso exacto de esta armadura debe ser objeto de una declaración del concurrente, la que acompañará la boleta de inscripción. Este peso debe ser considerado como suplemento del peso dado para el automóvil en la ficha de homologación, por lo que se sumará a este último.

El montaje de los dispositivos de seguridad arriba mencionados como de uso obligatorio (automóviles abiertos) para las pruebas de velocidad, está autorizado, y aún recomendado, para participación en pruebas de regularidad.

n) Interruptor general de corriente

Los automóviles que participen en carreras deberán estar equipados con un interruptor general de corriente que sea claramente identificable, y sea de fácil alcance.

o) Recuperador de aceite

Todo automóvil que participe en una competición constituida únicamente por una carrera de velocidad en circuito cerrado, deberá ser equipado de tal manera, que el aceite arrastrado por los gases provenientes de la ventilación del cárter o tapa de balancines, no sea derramado sobre la pista, sino que sea conducido a un recipiente recuperador. Este recipiente recuperador deberá tener una capacidad mínima de 2 litros en los automóviles con motor de una cilindrada inferior o igual a 2000 cm³, y con una capacidad mínima de 3 litros para los automóviles con motor de una cilindrada superior a los 2000 cm³. Esta prescripción, que es obligatoria para las pruebas de velocidad en circuito, es facultativa para el caso de otros tipos de pruebas (trepada, rally), salvo si ella es impuesta por el reglamento particular.

p) Límite de las modificaciones autorizadas

Ciertas modificaciones de los elementos de origen, ciertos agregados y/o supresiones de accesorios montados habitualmente por el constructor en el modelo considerado, son explícitamente autorizados por el presente

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

reglamento. Los límites de esas modificaciones están indicados con precisión para cada uno de los 5 grupos de las categorías A y B. Todas aquellas no formalmente indicadas como lícitas para el grupo en el cual el automóvil pretende estar clasificado, y que afecten (aún de modo secundario), el rendimiento mecánico del motor, la dirección, la trasmisión, la adherencia al suelo o el frenado harán inapto al automóvil para su clasificación en el grupo solicitado.

Si las modificaciones o agregados han sido objeto de una declaración previa del concurrente, el automóvil podrá tomar parte en la prueba, en uno de los demás grupos eventualmente previstos en el reglamento particular y con las prescripciones del cual el mismo se halle de conformidad.

Si, ello no obstante, la intención fraudulenta del concurrente fuese evidente, el concurrente no deberá ser admitido en la largada de la competencia, o deberá ser excluido si hubiera ya tomado parte en la largada, con posterior solicitud al ACN de que se le aplique una penalidad de, por lo menos, 12 meses de suspensión.

r) Combustible

El combustible deberá ser del tipo comercial cuya distribución es comunmente asegurada por los surtidores de expendio del o de los países recorridos por la prueba.

El agregado al combustible, de lubricantes para cabezas de cilindros o de lubricantes para motores de dos tiempos, está autorizado, a condición de que dicho agregado no aumente el número octano de dicho combustible.

Art. 254. MODALIDADES DE CAMBIOS DE GRUPOS Y REAGRUPACIONES AUTORIZADAS

Los automóviles pertenecientes originariamente a un grupo determinado, pero que hayan sido motivo de modificaciones o agregados debidamente declarados, o que excedan los límites previstos para el grupo en cuestión, pueden pasar a los grupos superiores previstos en el reglamento particular de la competencia cuyas prescripciones cumplan, en las siguientes condiciones:

Originariamente Grupo 1	Pasa al Grupo 2
Originariamente Grupo 3	Pasa al Grupo 4
Originariamente Grupo 4 (ó 3+4)	Pasa al Grupo 6
Originariamente Grupo 6 (ó 3+4+6)	Pasa al Grupo 7

CONFEDERACION ARGENTINA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO DE LA CATEGORIA SPORT PROTOTIPOS

AUTOMOVILES CON MOTOR DE HASTA 3000 cm³ DE CILINDRADA

DEFINICION

Son automóviles de competición experimentales construidos especialmente para competencias de velocidad o resistencia en circuitos cerrados. Se podrá prever su utilización en rutas abiertas, en cuyo caso, estos automóviles deben incluir todo el equipo normalmente provisto y legalmente requerido para los vehículos que utilizan rutas públicas.

ESPECIFICACIONES

Estos automóviles deberán satisfacer todas las prescripciones generales relativas a los automóviles de las Categorías A y B (ver Art. 253, Anexo "J" adjunto), excepto en los siguientes aspectos:

a) La altura vertical protegida de por lo menos 80 cm es optativa (ver Art. 253 b), Anexo "J" adjunto).
b) El parabrisas, en los automóviles cerrados, deberá ajustarse a lo determinado en el Art. 253 c), mientras que para los automóviles abiertos su uso es optativo y, en caso de existir, sus dimensiones son libres.
c) La capota es optativa (ver Art. 253, inc. e, del Anexo "J" adjunto).
d) El compartimiento para el equipaje es optativo (ver Art. 253, inc. h del Anexo "J" adjunto).
e) La rueda de auxilio es optativa (ver Art. 253, inc. k del Anexo "J" adjunto).

Asimismo, los automóviles Sport Prototipo deben estar equipados con un sistema de doble circuito de freno. Este sistema de freno deberá ser concebido de tal manera que la acción del pedal de freno se ejerza habitualmente sobre las cuatro ruedas. En el caso de que se produzca una filtración en un punto cualquiera de la canalización, o de una falla cualquiera en un punto de la trasmisión del frenado, la acción del pedal de freno debe continuar ejerciéndose por lo menos sobre dos ruedas.

En lo referente a los automóviles abiertos, se deberán respetar las siguientes especificaciones:

— Si la altura vertical del parabrisas se eligiese tan reducida que el conductor mira sobre y no a través del mismo, dicho parabrisas deberá ser considerado como un mero paraviento. En este caso, el mismo podrá ser de material plástico trasparente y el uso de limpiaparabrisas entonces es optativo.

Se deberá asegurar la obtención de una visibilidad hacia atrás exenta de interferencias provenientes de protuberancias opacas (por ejemplo, mediante un espejo retrovisor colocado en cada costado del automóvil).

PRESCRIPCIONES GENERALES CONCERNIENTES AL EMPLEO DE DISPOSITIVOS AERODINAMICOS

Interpretando el Art. 252 del Anexo "J", inc. k), serán consideradas indiscutiblemente como carrocería todas las partes externas del automóvil que sobrepasen en altura el punto más elevado de las ruedas delanteras o traseras (con neumáticos) con la excepción del arco de seguridad y de los elementos que están asociados inequívocamente con el funcionamiento del motor y de la trasmisión. Toda parte específica del automóvil que tenga influencia aerodinámica sobre la estabilidad del vehículo deberá estar obligatoriamente montada sobre la masa totalmente suspendida del vehículo y deberá estar firmemente asegurada cuando el vehículo se desplaza.

Ni el arco de seguridad ni ninguno de los elementos que tengan relación con el funcionamiento del motor y de la trasmisión deben crear un efecto aerodinámico que dé origen a una fuerza vertical. Todos los bordes salientes o aristas exteriores de la carrocería deberán hallarse redondeados con un radio mínimo de 1,5 cm. El borde de ataque de toda superficie deflectora o de todo alerón fijado en la parte delantera del automóvil, queda involucrado en lo señalado en el párrafo precedente .

Cuando en la carrocería vista exteriormente y desde adelante existan elementos distanciados de la misma formando abertura o soportados por montantes que permita pasaje de aire entre el citado elemento y el resto de la carrocería, la parte superior de dicho elemento no deberá estar situada por encima de un plano horizontal ubicado a 80 cm encima del punto más bajo de las masas totalmente suspendidas del vehículo. El ancho máximo de la carrocería no deberá pasar en más de 20 cm al ancho máximo medido entre dos planos verticales tangentes a la cara exterior de las ruedas delanteras y traseras.

BLOCK DE CILINDROS

Deberá ser fabricado íntegramente en la Argentina y pertenecer de origen también a un vehículo de producción nacional cuya producción no sea menor a 500 unidades en doce (12) meses consecutivos.

La cilindrada total del motor podrá ser obtenida aumentando o reduciendo ya sea el diámetro original de los cilindros o el recorrido de los pistones, o ambas dimensiones.

En el interior del block de cilindros, se permitirán todas las modificaciones y refuerzos necesarios para asegurar el montaje y/o ajuste de: la cabeza de cilindros, el dispositivo de accionamiento del árbol o árboles de levas, el distribuidor de encendido, bombas (de agua, de aceite, de combustible, de inyección) y demás accesorios, cuando se haya cambiado la ubicación o la forma de los elementos citados.

Podrán utilizarse blocks de cilindros exteriormente idénticos a los de fabricación en serie; pero especialmente reforzados y construidos por la fábrica en una cantidad mínima de 100 unidades anuales, los que podrán ser libremente adquiridos a través de su red de concesionarios, y de cuya cantidad producida la fábrica deberá informar a la CADAD, para su conocimiento y verificación.

El tipo de cilindros (con o sin camisa húmeda), como así también, el principio friccional al que pertenecen los cojinetes de biela y bancada del cigüeñal, deberá ser el mismo que el



FIG. 2

que posee de origen ese motor (es decir, "cojinetes a fricción", o bien "rodamientos a bolillas, rodillos o agujas").

TAPA DE CILINDROS

Libre. Es decir, podrá utilizarse una tapa de cilindros especial, de libre diseño, material, cantidad e inclinación de válvulas, tamaño de estas últimas, cantidad e inclinación de bujías y cantidad y ubicación de árboles de levas, a condición de que dicha tapa de cilindros especial haya sido construida en la Argentina, lo que deberá demostrarse fehacientemente ante el requerimiento de CADAD.

RECOLECTOR DE FUGAS DE ACEITE EVENTUALMENTE EXPULSADO POR EL MOTOR Y LA TRASMISION

Es obligatoria la instalación de un dispositivo recolector con depósito o depósitos destinado a recoger el aceite eventualmente expulsado por el motor y la trasmisión. El depósito de este dispositivo tendrá una capacidad mínima de tres litros para los automóviles con motor de más de 2000 cm³ de cilindrada y de una capacidad mínima de dos litros para los automóviles con motor de una cilindrada de hasta 2000 cm³.

COMBUSTIBLE

Se permitirá solamente el uso de nafta de uso comercial en la Argentina. Se permitirá solamente la incorporación a la nafta de aditivos que sean de carácter exclusivamente lubricante.

ALIMENTACION

Libre. Es decir, pueden utilizarse uno o más carburadores, o bien inyección directa o indirecta, de cualquier tipo y origen.

TUBERIAS DE COMBUSTIBLE

Entre el parallamas cercano al motor y el sistema de dosificación de combustible, como asimismo entre los diferentes órganos de este sistema en el motor, se prohibe el uso de tuberías rígidas de cobre, latón o aluminio (excepción hecha de las tuberías especiales de acero que comunican la bomba de inyección y los inyectores, empleadas cuando se adopta inyección directa). Sólo se admitirán tuberías de material elastómero adecuado para nafta (caucho sintético "neopreno", reforzado con telas, o bien plásticos especiales para nafta), tuberías que deberán estar sujetas en sus extremos con abrazaderas adecuadas.

TANQUE DE COMBUSTIBLE

Estará construido en chapa de acero de embutido profundo para carrocerías, de 0,86 mm de espesor, o bien en chapa de aluminio de espesor mínimo de 1,5 mm, debiendo contar con un tubo de respiración al exterior, y una boca de carga externa dotada concéntricamente de un recolector de derrames con drenaje al exterior, los que deberán hallarse ubicados alejados del pasaje y la salida del (o de los) caño de escape del motor. La Comisión Técnica de CADAD se reserva el derecho de objetar lo construido según este párrafo, si no obstante, a su juicio, no reuniese las condiciones mínimas de seguridad, impidiendo la participación en competencia del automóvil en cuestión. La capacidad de nafta del tanque tendrá, como máximo, el valor que se cita en el Art. 253, inc. j del Anexo "J" adjunto.

NOTA

La CADAD, haciendo suya la inquietud de la FIA, ha seguido con gran interés la evolución experimentada en el ámbito internacional en lo relativo a la construcción de tanques de seguridad para combustible, entre los que se destacan los que utilizan una chapa de

→

acero corriente, con una capa interna de goma especial en forma de bolsa, la que, en algunos casos, se halla rellena con un material de estructura esponjosa (generalmente esponja de poliuretano), material que está destinado tanto a evitar la formación de olas en el interior del tanque, como también a impedir el rápido derrame del combustible en caso de rotura de dicho tanque. A fin de promover la adopción de este tipo de tanques de seguridad para combustible, que constituyen un considerable incremento en la seguridad para los pilotos, la CADAD recomienda muy especialmente la utilización de los mismos en los automóviles de la categoría Sport Prototipo. La CADAD efectuará las gestiones necesarias para lograr su importación libre de todo gravamen, tratando además de conseguir que las firmas locales especializadas en la materia comiencen a producir este tipo de tanques en el país, objetivo que permitiría imponer como obligatorio el uso de los mismos en todos los automóviles de competición

SOBREALIMENTACION

Permitida solamente para motores de hasta 2000 cm³ de cilindrada.

CONDUCTOS DE ADMISION Y ESCAPE

Libres, salvo que el trayecto de la tubería de escape deberá cumplir lo establecido en el párrafo "Tanques de combustible", y que la descarga de dicha tubería deberá cumplir con las especificaciones en cuanto a longitud emergente con respecto a la carrocería y lugar de salida.

VOLANTE DEL MOTOR

Se prohibe utilizar volante de motor de hierro fundido gris, o de hierro fundido nodular. Se permite solamente la utilización de volantes de aleación de aluminio estampado especiales para competición elaborados por firmas especializadas en la materia, o los de acero laminado o forjado y luego maquinado.

EMBRAGUE Y CAJA DE VELOCIDADES

Embrague: Libre. Es decir, de libre accionamiento, sistema, cantidad de discos, tipo de estos últimos y origen. *Caja de velocidades:* Libre, debiendo contar con una marcha atrás.

PUENTE MOTRIZ

Los semiejes o "paliers" deberán ser del tipo enteramente flotante y cada una de sus mazas deberá girar sobre la extremidad del puente citado, montada sobre dos rodamientos, distanciados mediante un separador tubular. Cualquiera sea el sistema de suspensión adoptado en el puente motriz, su diseño deberá ser tal que, en caso de rotura de uno de los semiejes o "paliers", la correspondiente rueda continúe rodando montada sobre su maza, es decir, no se desprenda del automóvil.

PESO MINIMO EXIGIDO

Automóviles S. P. con motor entre 1001 y 2000 cm³	575 kg
Automóviles S. P. con motor entre 2001 y 3000 cm³	800 kg

La verificación del peso de los automóviles se efectuará sin el combustible, pero con el agua y el aceite que requiere normalmente su motor. Si para llegar a totalizar el peso mínimo indicado por el presente Reglamento debiera adicionarse lastre, éste deberá estar constituido por una o más piezas metálicas sólidas y rígidas ubicadas en el interior del automóvil y sólidamente abulonadas a un miembro importante de su estructura.

PRESCRIPCIONES GENERALES OBLIGATORIAS PARA LOS AUTOMOVILES SPORT PROTOTIPO DE TODA CILINDRADA ARCOS DE SEGURIDAD

Su uso es obligatorio. (Ver Apéndice sobre sugerencias acerca de su diseño, al final del presente Reglamento.)

PROTECCION CONTRA EL ESTALLIDO DEL EMBRAGUE

El concurrente deberá adoptar las medidas que estime eficaces para reducir a un mínimo las consecuencias de un estallido de embrague. Esta protección estará sujeta a la aprobación de la Comisión Técnica de la CADAD.

CINTURONES DE SEGURIDAD

Es obligatorio el uso de cinturones de seguridad del tipo arnés, o bien del tipo combinado (bandolera y cinturón).

EXTINTOR DE INCENDIO

Todos los automóviles deben contar a bordo con un extintor de incendio o matafuego de un mínimo de capacidad de 1 kg de anhídrido carbónico, al alcance del conductor.

Nota 1

Podrán participar en esta categoría los automóviles con motor de cilindrada hasta 4000 cm³, que respondan al reglamento de Sport Prototipo en vigencia a partir del 1º de enero de 1969, con las modificaciones que fueron aprobadas en la Asamblea de Delegados de la CADAD, realizada en el mes de julio del mismo año.

Nota 2

Con el propósito de asimilarnos a los nuevos lineamientos técnicos que determine eventualmente la FIA al cesar la vigencia del actual reglamento internacional para dicha categoría, la CADAD adopta igual fecha para el cese de la vigencia del presente reglamento, fecha de cese que, por lo tanto, será el 31 de diciembre de 1971. En el caso de ser necesaria una modificación del reglamento para el año 1972 y subsiguientes, dicha modificación deberá ser aprobada por la CADAD por lo menos con 180 días de anticipación a la entrada en vigencia de la misma.

SUGERENCIAS PROPUESTAS POR LA SUBCOMISION DE SEGURIDAD DE LA FIA PARA LA CONSTRUCCION DE LOS ARCOS DE SEGURIDAD

1. — La primera finalidad de estos dispositivos es proteger al conductor en caso de vuelco o accidente grave. No hay que perder de vista esta finalidad.

2. — Los ángulos de refuerzo (cartelas) deben ser utilizados en todos los nudos o juntas de caños. Este refuerzo puede obtenerse, por ejemplo, mediante el empleo de "ángulos" cuyos lados tengan 6 cm de longitud y 5 mm de espesor (realmente son chapas triangulares).

3. — El o los arcos principales y todos sus travesaños pueden ser de tubo de acero dulce sin costura, del tipo utilizado corrientemente para bastidores tubulares. Es de hacer notar que para ciertos aceros aleados al cromo las soldaduras pueden presentar dificultades, por lo que una normalización posterior de la estructura sería deseable (normalización que es un especial tratamiento térmico).

4. — En ocasión de la determinación del diámetro de los tubos utilizados, debe hacerse una distinción esencial entre los arcos de seguridad para automóviles abiertos (que deben absorber un choque directo) y las armaduras de seguridad (que están, ante todo, destinadas a reforzar el habitáculo en los automóviles cerrados).

5. — En el caso que fueran utilizadas en la base placas de fijación, las mismas deberían ser de un espesor suficiente, por ejemplo, 5 mm, como los "ángulos" de refuerzo.

6. — Cuando se empleen bulones y tuercas, los primeros deben tener un diámetro mínimo suficiente, en función de la cantidad utilizada. Deberán ser de la mejor calidad posible (de preferencia, del tipo para aviones). No se aconseja utilizar bulones o tuercas de cabeza cuadrada.

7. — Para la estructura principal habrá que utilizar tubos de una sola pieza, con curvas regulares y de radio constante, que no presenten ninguna protuberancia o defecto de paredes.

8. — Todas las soldaduras deberán ser de la mejor calidad posible y de penetración total (de preferencia, soldadura de arco, o al helio). Aunque una buena apariencia exterior no garantiza forzosamente la calidad de la junta, las soldaduras de mala apariencia no son nunca un signo de un buen trabajo.

9. — Los travesaños deben tener, de preferencia, el mismo diámetro que los tubos de la estructura principal.

10. — Para los chasis tubulares es importante que el arco de seguridad esté fijado al automóvil de modo que se repartan las fuerzas sobre la mayor superficie y nudos posibles. No basta fijar simplemente el arco de seguridad a un solo tubo, a una junta de tubos. El arco de seguridad debe ser concebido de modo que sea una prolongación del bastidor, y no meramente una pieza más. Hay que poner un cuidado muy particular en el refuerzo indispensable de la estructura del bastidor, por ejemplo, agregando travesaños o placas de refuerzo, a fin de repartir las fuerzas de manera adecuada.

11. — En las estructuras "monocoque" o autoportantes hay que adoptar, de preferencia, un arco de seguridad completamente cerrado, cuya parte inferior se ciña al perfil interior de la carrocería, mantenido mediante placas de fijación adecuadas. Este tipo de arco de seguridad viene, pues, a ser parte integrante de la estructura "monocoque".

Automóviles abiertos monoplazas y biplazas

El señor Frank Costin, constructor británico, ha desarrollado ciertas ideas interesantes referentes a los arcos de seguridad para monoplazas de carrera, ideas que podrían ser adoptadas fácilmente para los automóviles abiertos de dos plazas.

Esas ideas merecen, indiscutiblemente, la necesaria atención, y teniendo en cuenta las observaciones generales precedentes sobre su construcción, sería sin duda posible hallar una solución práctica aceptable.

1. — Siendo G el peso del automóvil o sea el que acusa en el instante de la partida (conductor a bordo), el arco de seguridad debería ser capaz de resistir tres fuerzas ejercidas simultáneamente. Esas tres fuerzas son:

— 1,5 . G (lateralmente)
— 3,5 . G (longitudinalmente)
— 7,5 . (verticalmente)

entendiéndose que esas tres fuerzas provocadas están dirigidas hacia la estructura principal del bastidor.

El punto de aplicación "P" de esas fuerzas (ver fig. 5') debe hallarse a un mínimo de 14 cm por encima del casco que lleva en su cabeza el piloto del automóvil en oportunidad de su verificación técnica, es decir, debe estar previsto para la talla del conductor. NB.: Otro método para fijar la altura total mínima del arco de seguridad es el del United States Auto Club, que dice: la altura mínima del arco de seguridad debe ser de 92 cm medida según la línea de la columna vertebral del piloto, desde la base del asiento hasta la parte superior de dicho arco.

2. — La distancia "B" (ver figura 5') es la medida horizontal que existe en sentido longitudinal desde el casco del piloto hasta la vertical que pasa por el punto "P". Cuando este punto se une mediante una recta a la parte más alta y delantera de la estructura resistente (punto "D"), dicha recta de unión no deberá pasar a menos de 11,5 cm de la parte superior del casco del piloto.

El problema más dificultoso, evidentemente, es determinar el diámetro y espesor de pared del tubo para soportar los esfuerzos provenientes de la aplicación simultánea de las tres citadas fuerzas de vuelco. El Sr. Costin estima que siempre debiera efectuarse el cálculo estructural para cada diseño de arco de seguridad. Sin embargo, es menester tener en cuenta que las presentes directivas de guía para las cargas de cálculo y la construcción de arcos de seguridad no están destinadas a poder ser utilizadas únicamente por diseñadores profesionales de automóviles de competición, sino que también por los constructores aficionados. Por ello, se dan aquí los criterios generales para que estos últimos puedan determinar en forma empírica el diámetro y espesor de pared de los tubos para dichos arcos, basándose en el peso del automóvil (lo que se cita más adelante), como también en la observancia de los radios mínimos de curvado de los tubos y en las indicaciones de ancho mínimo del arco que a continuación se dan, todo lo cual permite su acertada elección empírica.

Para los monoplazas los dos parantes verticales que constituyen los flancos del arco de seguridad deberán hallarse distanciados por lo menos 38 cm entre sí, medida horizontal interna tomada en el plano del arco.

Todo arco de seguridad debe contar con uno o dos puntales inclinados, destinados a resistir las fuerzas longitudinales de vuelco. Si se utilizase un solo puntal, éste deberá hallarse unido al tercio central de la parte superior de dicho arco, y su ángulo con respecto a la horizontal no deberá sobrepasar los 60°. No obstante, se recomienda utilizar, toda vez que sea posible, dos puntales longitudinales inclinados, ubicados respectivamente en los dos planos laterales del bastidor reticulado y fijados respectivamente en los vértices del tramo superior del arco de seguridad. Estos puntales deben estar dirigidos hacia atrás del arco. Se recomienda también aumentar la resistencia del arco de seguridad antes las fuerzas verticales de vuelco mediante un tubo diagonal ubicado en el plano del citado arco, y que una el vértice inferior de uno de los parantes con el vértice superior del otro.

Armaduras de seguridad para automóviles cerrados

La armadura que a continuación se describe ofrece un inconveniente, ya que está en conflicto con lo expresado en el "Anexo J" (dado que dificulta el cómodo acceso a los asientos). Este problema se encuentra actualmente en estudio en el seno de la CDI.

La estructura principal de esta armadura está constituida por dos arcos trasversales, uno detrás y encima de la cabeza del piloto, y el otro reforzando los montantes verticales y el borde superior del parabrisas.

Esos dos arcos deben estar montados, de preferencia, sobre una estructura base hecha con un tubo de amplio diámetro doblado en forma de "U" y cuyas dos ramas se hallen orientadas hacia adelante, circundando exteriormente los asientos.

Las placas de fijación utilizadas para montar esa estructura base y los arcos al piso deben poder repartir las fuerzas sobre la mayor superficie posible. Debería colocarse una placa de refuerzo, de tamaño y espesor iguales, del otro lado del piso, y asar

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ambas placas abulonadas una a la otra a través del citado piso.

Dos tubos o travesaños horizontales deben vincular a ambos arcos en la cima. El arco trasero debe llevar dos tubos trasversales de refuerzo, como se indica en el dibujo 7 (a condición de que se utilice la base en "U"); de lo contrario, un tubo transversal suplementario debe agregarse al nivel del piso.

Además, hay que agregar un tubo ubicado longitudinalmente en diagonal y dirigido hacia atrás que, partiendo de la cima del arco de seguridad trasero y a un ángulo de 60° con la horizontal, llegue al piso (pasando a través del asiento trasero si fuese necesario).

Los diámetros aconsejados de tubo de acero son:

— automóviles de más de 900 kg de peso, diámetro exterior mínimo 44 mm y 3 mm de espesor de pared.

— automóviles de más de 675 kg de peso, diámetro exterior mínimo 38 mm y 2 mm de espesor de pared.

— automóviles de más de 450 kg de peso, diámetro exterior mínimo 31 mm y 2 mm de espesor de pared.

— automóviles de menos de 450 kg de peso, diámetro exterior mínimo 25 mm y 1,5 mm de espesor de pared.

Podrían agregarse tubos laterales de refuerzo, como en los automóviles de las competencias tipo NASCAR, pero, por una parte, ellos prohibirían completamente el acceso normal al asiento del piloto, y por otra, están sumamente divididas las opiniones acerca de la absoluta necesidad de emplear esos tubos para competencias en circuitos de tipo Gran Premio.

En todos estos arcos y armaduras de seguridad es esencial revestirlos con un acolchado de seguridad, y que se refuercen los soportes que fijan el asiento, o bien, a la estructura de base de la armadura de seguridad.

CONFEDERACION ARGENTINA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO DE LA CATEGORIA SPORT PROTOTIPOS

AUTOMOVILES CON MOTOR DE 3001 A 4000 cm³ DE CILINDRADA

DEFINICION

Se trata de automóviles de competición experimentales, que deberán presentar ciertas cotas mínimas de habilidad, construidos especialmente para carreras de velocidad o resistencia, en circuitos cerrados. Se podrá prever su utilización en circuitos semipermanentes o rutas abiertas, en cuyo caso deberán contar con el equipo apto y legalmente requerido para los automóviles que utilizan rutas públicas, de acuerdo al Código de Tránsito.

PRESCRIPCIONES GENERALES

En esta categoría podrán participar todos los automóviles que cumplan, como mínimo, con las especificaciones que a continuación se detallan:

a) CARROCERIA

El despeje del automóvil con respecto al suelo será tal que con la cantidad de carburante que le es necesaria para emprender la partida de la prueba y con todos sus tanques correspondientes a sus otros elementos fluidos estando llenos, deberá poder franquear, por impulsión de su motor y con su piloto a bordo, un gálibo que tiene una base de 80 x 80 cm y una altura de 10 cm.

Se trata de automóviles de por lo menos dos asientos. Estos dos asientos deberán estar ubicados, respectivamente, a uno y otro lado del eje longitudinal del automóvil y a un mismo nivel, sin perjuicio de los reglajes habituales necesarios para la adaptación a la talla del piloto. Los emplazamientos previstos para colocar o encastrar a los citados dos asientos deben tener un ancho mínimo de 40 cm cada uno, medida que deberá ser mantenida en toda la profundidad del asiento.

Para los automóviles de carrocería cerrada la "altura vertical protegida" (ver fig. 9, cota B) será de 80 cm, tomada entre el fondo del asiento, aplastado éste por la masa standard (vería en fig. 2) y el techo (estando comprimido el tapizado de este último, si lo hubiere), o entre el fondo del asiento aplastado por la masa standard y el borde superior del parabrisas, cuando se tratase de automóviles de carrocería abierta (medida que será tomada verticalmente sobre el centro de la masa standard).

El ancho interior del habitáculo tomado en correspondencia de los asientos delanteros (cota C) será de 1,20 m para los automóviles de motor con una cilindrada total superior a 3.001 cm³ y hasta 4.000 cm³. El ancho mínimo para el alojamiento de los pies (para cada persona, ver fig. 9, cota F) deberá ser de 25 cm, medida que será tomada perpendicularmente al eje longitudinal del automóvil, y en el plano de los pedales, es decir, el de sus posapiés.

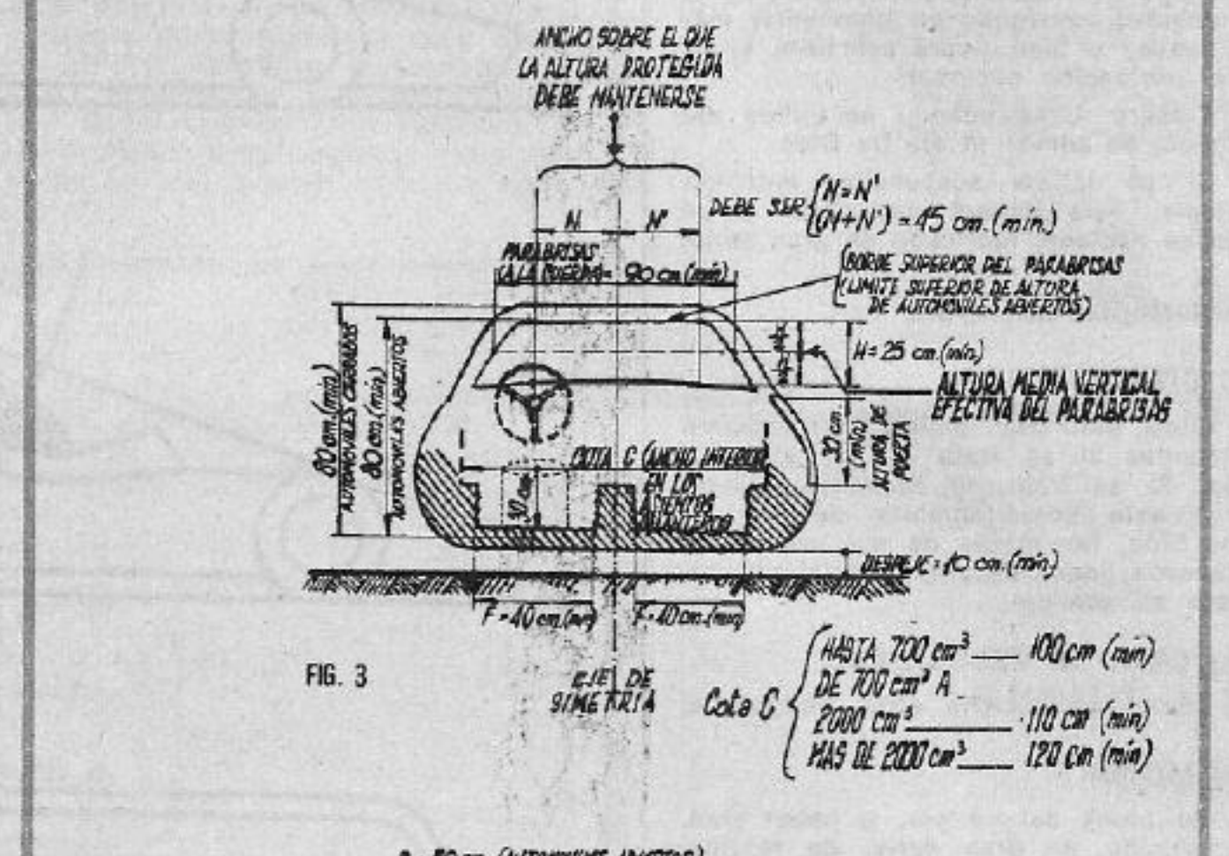


FIG. 3

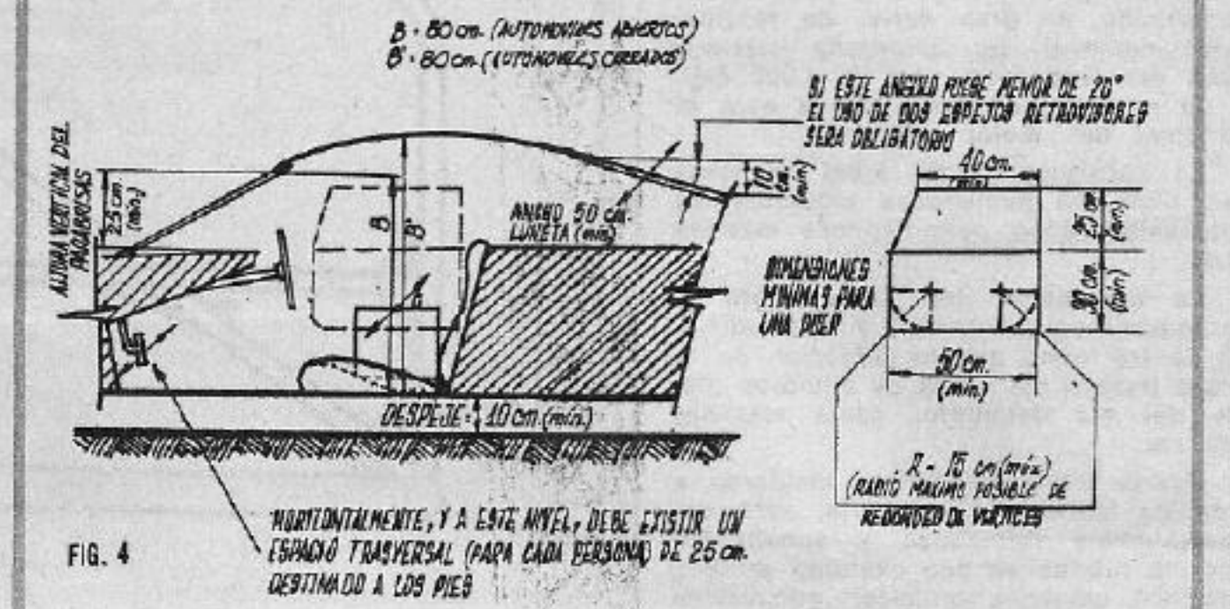


FIG. 4

Parabrisas y limpiaparabrisas

Estará constituido por un vidrio de seguridad o por material plástico de espesor y trasparencia equivalentes.

Deberá estar provisto de, por lo menos, un limpiaparabrisas de accionamiento automático, que barra una superficie suficiente como para que el conductor pueda, desde su asiento, ver perfectamente el camino.

El parabrisas deberá responder a las exigencias siguientes:

1) Estar dispuesto simétricamente con respecto al eje longitudinal del automóvil.

2) Tener una altura vertical mínima de 25 cm, medida que deberá ser mantenida entre dos puntos (son los puntos z y z' — ver fig. 8), situados en la base del parabrisas y simétricamente con respecto al eje longitudinal del automóvil, uno de cuyos puntos estará determinado por la vertical que pasa por el centro del volante de dirección. Estos dos puntos simétricos deberán, de todos modos, estar distanciados uno del otro, por lo menos 45 cm.

3) Tener un ancho de, por lo menos, 1,15 m, medido "a la cuerda" y a una altura vertical de 15 cm a partir del plano horizontal que pasa por los dos puntos simétricos antes citados de la base del parabrisas.

Guardabarros

Los guardabarros de los automóviles no deberán presentar ningún carácter provisional y deberán estar solidamente fijados.

Los guardabarros deberán caer a plomo sobre las ruedas, de modo de cubrirlas eficazmente por lo menos en un tercio de su circunferencia, y sobre, por lo menos, todo el ancho del neumático. En el caso de que los guardabarros fueran recubiertos enteramente o en parte por los elementos de la carrocería, el conjunto de los guardabarros y de la carrocería, o la carrocería sola, deberán sin embargo, satisfacer la condición de protección prevista más arriba.

Los guardabarros deberán ser solidarios a la carrocería sin ninguna discontinuidad entre los primeros y la segunda, siendo lo suficientemente fuertes como para soportar los efectos del eventual desbande de un neumático.

Puertas

Todos los automóviles deberán estar provistos, por lo menos, de una puerta rígida, a cada costado, con dispositivo de cerradura accionable desde el interior y el exterior mediante manija o botón, y bisagras, las cuales no deberán estar colocadas ni sobre el montante trasero ni sobre el zócalo de la abertura de puerta.

Las dimensiones del panel inferior de la puerta (parte normalmente opaca) deberán ser tales que sea posible inscribir un rectángulo de por lo menos 50 cm de ancho y 30 cm de alto, cuyos vértices podrán ser redondeados con un radio máximo de 15 cm.

Los automóviles cuyas puertas fueran de apertura deslizante (a coliza) no serán admitidos si no llevan un dispositivo de seguridad que permita, en caso de accidente y distorsión de dicha coliza, evacuar rápida y fácilmente a los ocupantes del automóvil.

Para los automóviles de carrocería cerrada o bien de carrocería trasformable, las puertas deberán estar provistas de ventanillas solidarias a las puertas, con cristales de seguridad o plástico trasparente, de espesor y trasparencia equivalentes, de apertura regulable, que se deslicen en su plano y que puedan abrirse, por lo menos, en un tercio de la superficie vidriada mínima exigible, a fin de permitir regular la ventilación y que presenten, por ventanillas, un ancho mínimo de 40 cm y una altura mínima de 25 cm, esta última, medida verticalmente.

Al abrirse, las puertas deberán dar libre acceso a los asientos. Deberán estar concebidas de modo de no restringir la visión lateral del conductor.

Retrovisión

La visión hacia atrás debe estar asegurada por un espejo retrovisor, que tenga vista a una luneta posterior, que presente una altura vertical mínima de por lo menos 10 cm, la cual deberá ser mantenida en un ancho mínimo de 50 cm. Si, no obstante, la línea recta que une los centros de los bordes superior o inferior de dicha luneta formase un ángulo de menos de 20° con la horizontal cuando el vehículo se halla en las mismas condiciones que las especificadas para la medición de la altura del suelo, la visión hacia atrás deberá ser lograda de modo eficaz por otros medios (dos espejos retrovisores exteriores).

Dispositivos de seguridad

Para los automóviles de carrocería abierta o convertible será obligatorio el montaje de un arco de seguridad, cuya cima estará 3 cm más elevada que la cabeza, con casco, del piloto, y que sobrepase en ancho sus espaldas cuando el mismo esté sentado al volante. Dicho arco deberá ser de sección tubular.

Para los automóviles de carrocería cerrada será obligatoria la instalación de una armadura tubular metálica que refuerce la rigidez del techo y el casco, destinada a impedir el aplastamiento de los mismos en caso de colisión violenta o de vuelco. Dicha armadura deberá, sin embargo, estar concebida de tal manera que:

—No estorbe en ningún modo el acceso a los asientos o su ocupación normal.

—No afecte el espacio ocupado por el conductor o el copiloto.

El arco de seguridad deberá estar construido de caño de acero con un diámetro exterior mínimo de 30 mm, con 2 mm de pared o sección tubular de resistencia equivalente, arco que deberá estar convenientemente fijado a la estructura resistente del automóvil.

Los cinturones de seguridad para piloto y copiloto (compuestos por cinto y bandolera, o arnés) deberán tener sus amarres inferiores fijados sólidamente en el piso, mientras que el amarre superior de la bandolera deberá hallarse a la altura de la nariz o de las orejas del usuario. Deberán poder soportar una carga mínima de rotura de 2.450 kilos.

El interior del habitáculo deberá estar convenientemente acolchado en sus aristas y partes lesivas.

Deberá hallarse instalado a bordo

→

un extinguidor de incendio del tipo de anhídrido carbónico con una capacidad mínima de carga de un kilogramo.

Deberá existir una llave maestra de corte total de corriente, como también una de corte total de combustible, ambas al alcance de los ocupantes.

El volante del motor y su correspondiente embrague deberán contar obligatoriamente con una protección contra estallido, de resistencia adecuada.

Materiales de carrocería

Los materiales para la construcción de la carrocería son de libre elección.

b) PUESTA EN MARCHA

Los autos deberán obligatoriamente llevar un dispositivo de puesta en marcha automático del motor, con fuente de energía propia a bordo, que pueda ser accionado por el piloto sentado al volante.

c) TANQUES DE NAFTA

La capacidad total de los tanques de nafta (o sea, capacidad sumada de tanques principales y auxiliares) no deberá exceder de los 180 litros.

Se considerará como tanque de nafta todo recipiente, cualquiera sea su forma, que contenga nafta y que sea susceptible de hacer pasar a ésta, por cualquier medio que fuere, ya sea hacia el tanque principal, o bien, hacia el motor.

El o los orificios de llenado (y los respiraderos) de todos los tanques de nafta deberán desembocar siempre al exterior del habitáculo, presentando plena garantía contra filtraciones de nafta, especialmente de las que puedan dirigirse hacia el habitáculo.

El compartimiento de los tanques de nafta deberá estar separado del compartimiento de los tripulantes por una pared o tabique estanco, que puede estar construido de chapa de acero, aluminio o material sintético, de adecuada rigidez y revestido con hoja de amianto, esta última ubicada del lado del tanque.

d) TUBERIA DE ESCAPE

La desembocadura o descarga de la tubería de escape deberá estar orientada ya sea hacia la parte trasera del automóvil o bien lateralmente a éste, alejada de los orificios de carga de nafta y de ventilación del tanque de nafta.

En el caso de una salida hacia atrás, la o las desembocaduras de los caños de escape deberán estar situadas entre una altura máxima, respecto del pavimento, de 45 cm, y una altura mínima de 10 cm, conductos que no deberán sobrepasar en más de 15 cm la longitud neta del automóvil. En el caso de una descarga lateral, ésta estará más hacia atrás de la línea vertical que pasa por el centro de la distancia entre ejes, la que no deberá en ningún punto protuberar con relación a la carrocería. Además, deberá preverse una protección eficaz, de chapa o amianto, a fin de que los caños recalentados no puedan causar quemaduras.

e) RECUPERADOR DE DERRAMES DE ACEITE

Todo automóvil deberá ser equipado de tal manera que las subidas de aceite por los respiraderos puedan escurrirse libremente a un recipiente recuperador que deberá tener una capacidad mínima de tres litros y un diseño de funcionamiento eficaz.

f) COMBUSTIBLE

El combustible deberá ser nafta de uso comercial.

g) SISTEMA DE FRENO

El sistema de freno deberá estar concebido de tal manera que la acción del pedal de freno se ejerza corrientemente sobr las cuatro ruedas del automóvil.

En el caso de una filtración en un punto cualquiera de la canalización de freno, o de una falla cualquiera en un punto del sistema de frenado, la acción del pedal de freno debe continuar ejerciéndose sobre, por lo menos, dos ruedas del automóvil.

h) PESO DEL AUTOMOVIL

Será, como mínimo, de 1.000 kg, sin rueda de auxilio, sin crique, sin herramientas, sin combustible, pero con agua y aceite en toda la cantidad necesaria de estos últimos.

i) ESTRUCTURA

El bastidor, o bien la estructura autoportante, podrá pertenecer a un automóvil de pasajeros producido en gran serie, modificado, o bien, podrá ser construido libremente en la Argentina.

j) SUSPENSION

Delantera: deberá pertenecer a un automóvil construido en gran serie modificada, o bien podrá ser libre si es de fabricación nacional.

Trasera: Libre cuando se utilice eje rígido(Se admite el eje De Dion.

Si se utiliza suspensión independiente, ésta deberá pertenecer a un coche nacional fabricado en gran serie.

Amortiguación: Libre

k) DIFERENCIAL

Libre, pero con "paliers" enteramente flotantes si se trata de un eje rígido. Si se trata de suspensión independiente como también de un eje De Dion, las mazas de sus ruedas no deberán poder desprenderse si se cortase un semieje.

m) CAJA DE VELOCIDAD

Libre, con marcha atrás obligatoria.

n) MOTOR

Su block deberá ser, o haber sido, producido en gran serie, de fabricación nacional. Su cilindrada máxima, una vez preparado, será de 4.000 cm³.

El recorrido de los pistones será el original del motor utilizado.

La construcción del árbol de levas es libre, no pudiéndose modificar su ubicación, y no permitiéndose más de uno.

La colocación del motor sobre el automóvil será delantera y longitudinal, y de tal forma que la ubicación de la cara trasera del block de cilindros diste del eje delantero, como máximo, 87 cm.

Podrán utilizarse blocks similares a los de fabricación en serie, pero especialmente reforzados y construidos por la fábrica en una cantidad mínima de 100 unidades anuales, adquiribles en la red de concesionarios, y de cuya cantidad la fábrica deberá informar a la CADAD, para su posterior verificación.

El tipo de cilindros (con o sin camisa húmeda), así como también el principio friccional al que pertenecen los cojinetes de biela y bancada del cigüeñal, deberá ser el mismo que el que posee de origen ese motor (es decir, "cojinetes a fricción", o bien, "rodamientos a bolillas, rodillos o agujas").

ñ) TAPAS DE CILINDROS

Serán originales de fábrica (nacionales o importadas), producidas en gran serie, o bien podrán ser tapas similares construidas especialmente en el país. En el primer caso deberá mantener sus números y/o letras de identificación. En el segundo caso deberá el concurrente demostrar, ante el requerimiento de CADAD, fehacientemente el origen de las mismas.

El material de la misma es libre.

Deberán mantener la posición e inclinación relativa entre sus válvulas.

La cámara de combustión es libre.

Amortiguación:

Libre.

p) SOBREALIMENTACION

Prohibida.

PRESCRIPCIONES GENERALES CONCERNIENTES AL EMPLEO DE DISPOSITIVOS AERODINAMICOS

Interpretando el Art. 252 del Anexo "J", inc. k), serán considerados indiscutiblemente como carrocería todas las partes externas del automóvil que sobrepasan en altura el punto más elevado de las ruedas delanteras o traseras (con neumáticos) con la excepción del arco de seguridad y de los elementos que están asociados inequívocamente con el funcionamiento del motor y de la trasmisión. Toda parte específica del automóvil que tenga influencia aerodinámica sobre la estabilidad del vehículo deberá estar obligatoriamente montada sobre la masa totalmente suspendida del vehículo y deberá estar firmemente asegurada cuando el vehículo se desplaza.

Ni el arco de seguridad ni ninguno de los elementos que tenga relación con el funcionamiento del motor y de la trasmisión deben crear un efecto aerodinámico que de origen a una fuerza vertical. Todos los bordes salientes o aristas exteriores de la carrocería deberán hallarse redondeados con un radio mínimo de 1,5 cm. El borde de ataque de toda superficie deflectora o de todo alerón fijado en la parte delantera del automóvil, queda involucrado en lo señalado en el párrafo precedente.

Cuando en la carrocería vista exteriormente y desde adelante existan elementos distanciados de la misma formando abertura d soportados por montantes que permitan pasaje de aire entre el citado elemento y el resto de la carrocería, la parte superior de dicho elemento no deberá estar situada por encima de un plano horizontal ubicado a 80 cm encima del punto más bajo de las masas totalmente suspendidas del vehículo. El ancho máximo de la carrocería no deberá pasar er más de 20 cm el ancho máximo medido entre dos planos verticales tangentes a la cara exterior de las ruedas delanteras y traseras.

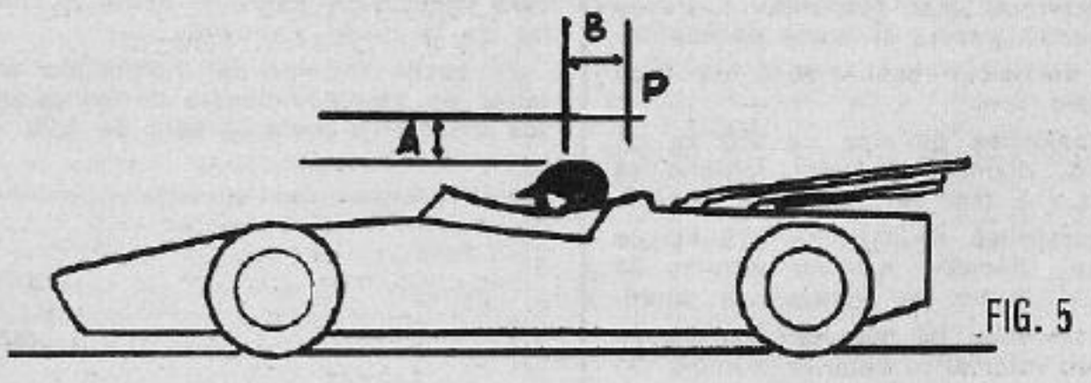


FIG. 5

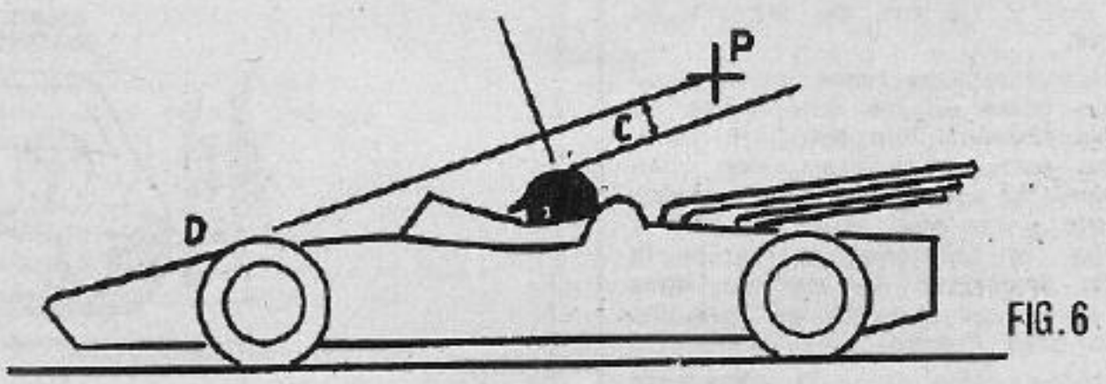
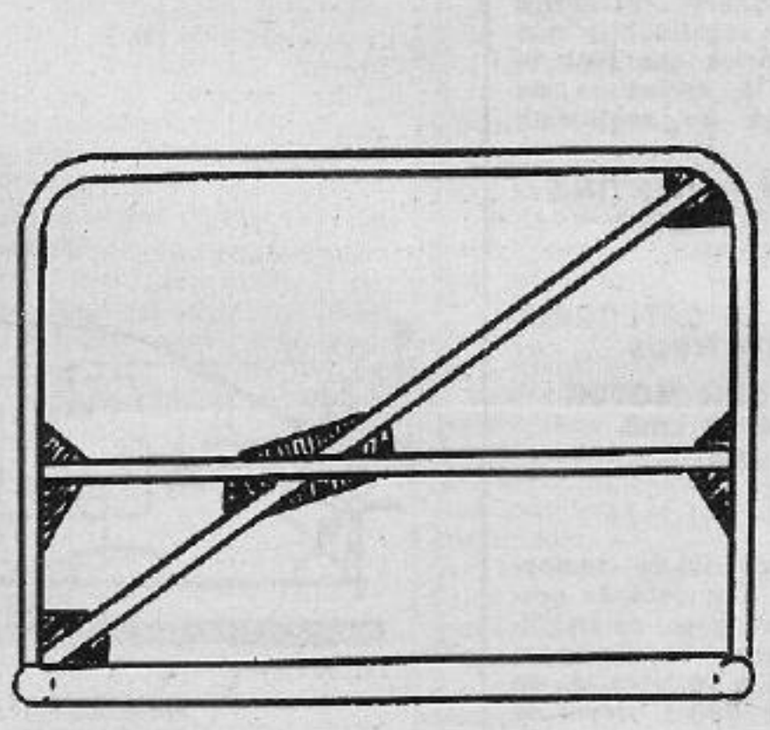


FIG. 6


FIG. 7

AGREGADOS CON FUERZA DE REGLAMENTO

Reglamento Sport Prototipos con motor de hasta 3.000 cm³

BLOCK DE CILINDROS

Agregar luego del último párrafo lo siguiente: "El número de cojinetes de bancada, deberá ser el mismo que el de origen, como también el material del block".

RECOLECTOR DE FUGAS DE ACEITE EVENTUALMENTE EXPULSADO POR EL MOTOR Y LA TRASMISION

Modifíquese el primer párrafo que deberá leerse así: "Es obligatoria la instalación de un dispositivo recolector con depósito o depósitos destinados a recoger el aceite eventualmente expulsado desde sus respiraderos por el motor y la trasmisión".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONDUCTOS DE ADMISION Y ESCAPE

A partir del último punto, agregar. "La descarga de gases de escape no deberá estar orientada hacia los neumáticos".

PESO MINIMO EXIGIDO

Al final del último párrafo agregar: "Al automóvil se lo pesará sin rueda de auxilio, crique ni herramientas'.

CINTURONES DE SEGURIDAD

Agréguese a continuación del primer párrafo lo siguiente: "Deberá tener sus amarres inferiores fijados sólidamente en el piso o la estructura (pero no en el asiento), mientras que el amarre superior de la bandolera deberá hallarse a la altura de la nariz o de las orejas del usuario, por ejemplo, sujetas en el parante trasero de la puerta. Deberá poder soportar una carga mínima de rotura de 2.450 kilogramos".

Al final del párrafo 5º agregar: ", el que actuará de puntal contra las fuerzas longitudinales de vuelco".

Modificar párrafo 6º de la siguiente forma: "Los diámetros aconsejados de tubo de acero para los arcos de seguridad son:"

REGLAMENTO SPORT PROTOTIPOS CON MOTOR DE 3001 HASTA 4000 cm³

RETROVISION

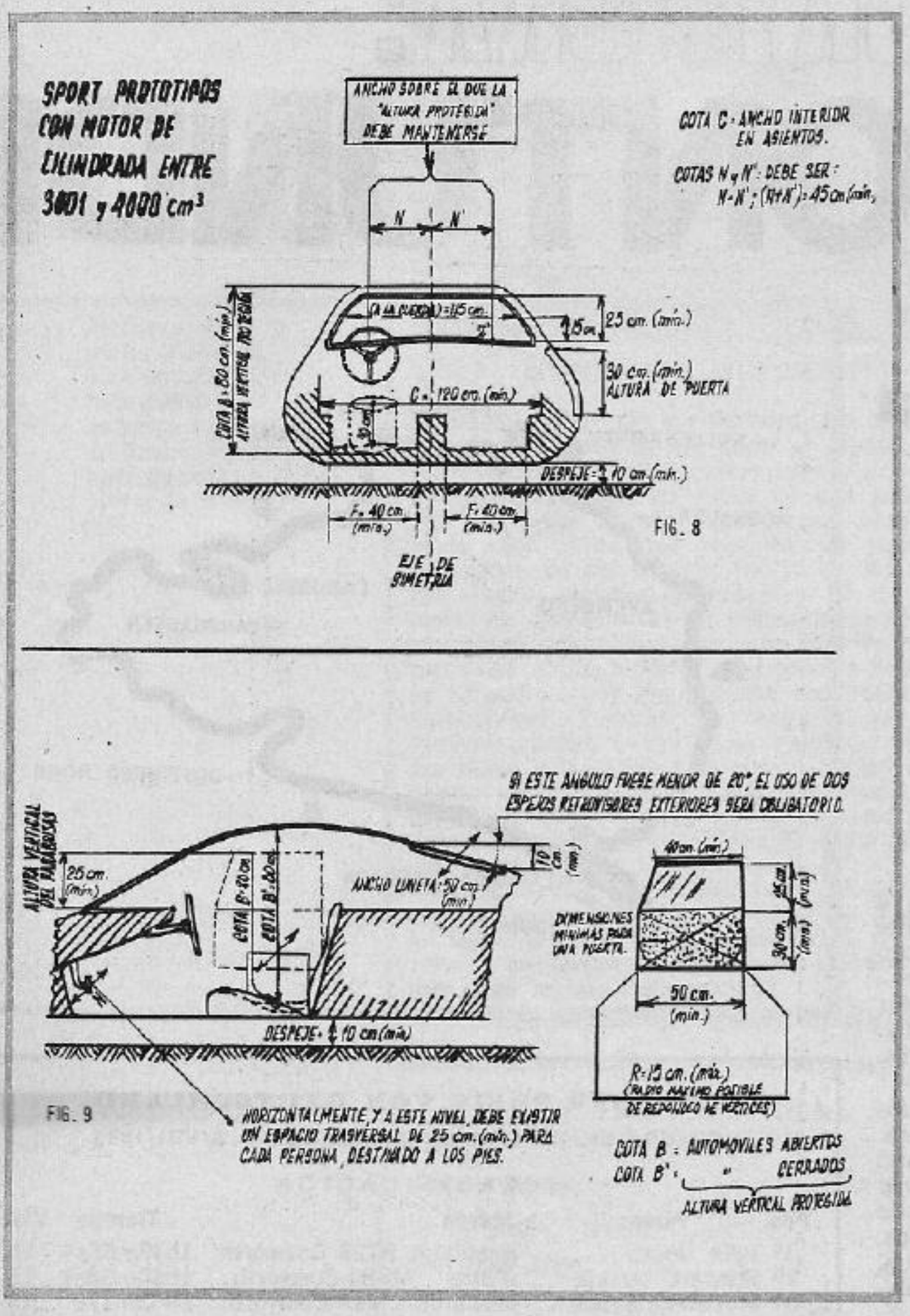
Modifíquese el primer párrafo que deberá leerse de la siguiente forma: "La visión hacia atrás debe estar asegurada por un espejo retrovisor, que tenga vista a una luneta posterior (ubicada esta última de manera que permita ver a otro automóvil que marcha inmediatamente detrás), que presente una altura vertical mínima de por lo menos 10 cms, la cual deberá ser mantenida en un ancho mínimo de 50 cm.

TUBERIA DE ESCAPE

Agregar al final del primer párrafo, a continuación de las palabras tanque de nafta, lo siguiente: ", o neumáticos".

REGLAMENTO SPORT PROTOTIPOS CON MOTOR DE 3001 HASTA 4000 cm³

Agréguese entre los incisos m) CAJA DE VELOCIDAD y n) MOTOR el siguiente inciso m') CARDAN: Ya sea que el eje cardán pase por encima o por debajo del piso del habitáculo, deberá estar concéntricamente rodeado por dos pequeños arcos hechos de tubo o barra maciza de acero adecuadamente rígida, para retenerlo en caso de rotura de la cruceta, junta cardánica o eje estriado. Estos pequeños arcos deberán hallarse sujetos mediante bulones de resistencia adecuada, a un travesaño o plancha de acero de refuerzd del piso. Los dos arcos deberán estar ubicados, de manera de cubrir y retener, respectivamente, el tramo inicial estriado del eje cardán y el resto del eje cardán. Estos dos arcos, podrán ser reemplazados por uno solo, si la longitud de éste fuese tal que permita cubrir, simultáneamente, buena parte del tramo inicial estriado y el tramo restante tubular de mayor diámetro del eje cardán.



AVISO
para un
AVISO

trasmitimos en forma directa y exclusiva:

CAMPEONATO METROPOLITANO
CAMPEONATO NACIONAL

BOX en el LUNA
desde Buenos Aires

COPA LIBERTADORES DE AMERICA

desde Buenos Aires,
Montevideo e Italia

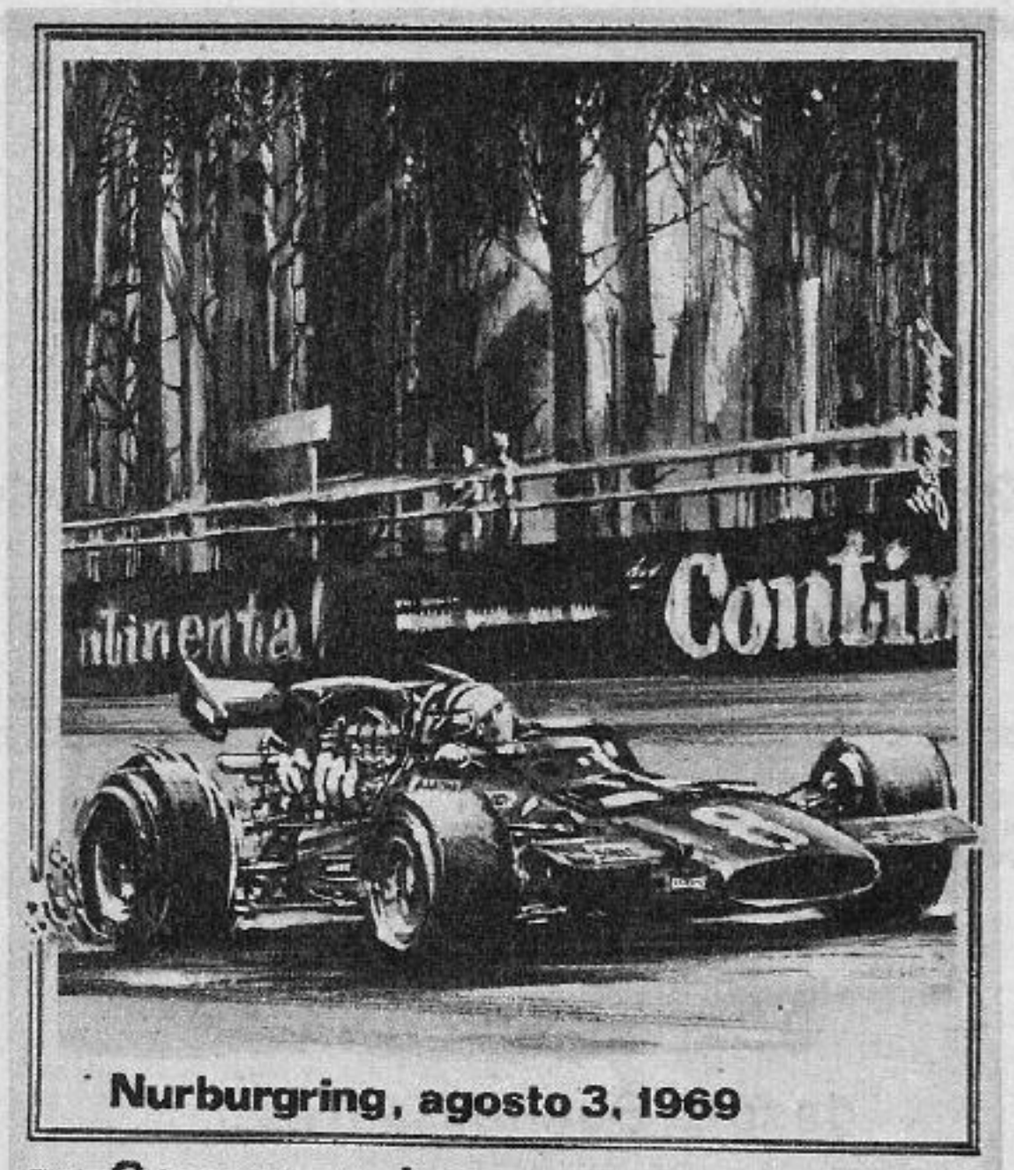
Realizan exclusivamente para nosotros:

FIORAVANTI
DAMIAN CANE
HERNAN CERES

cuando necesite que su AVISO venda, ¡hágase oír!

LT7
RADIO PROVINCIA DE CORRIENTES







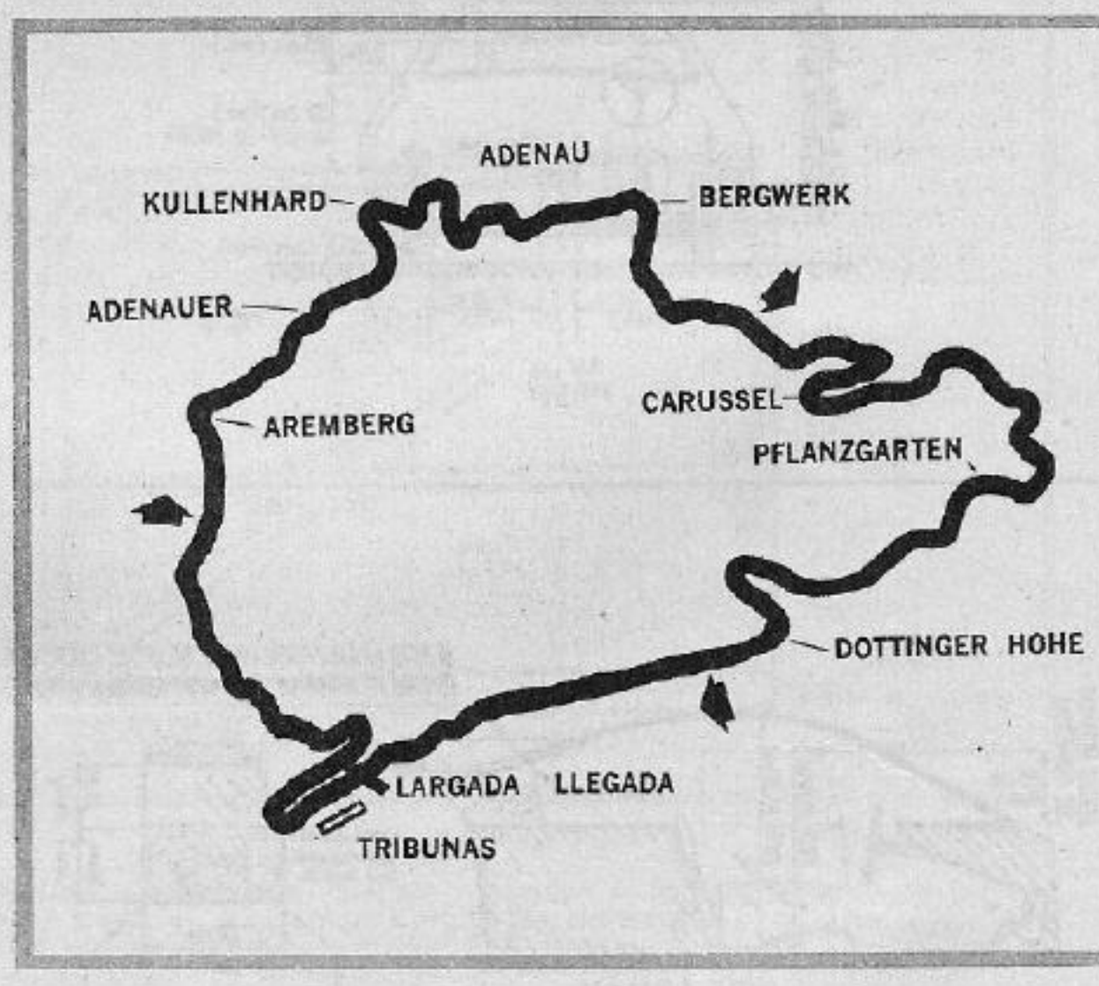
JACKY ICKX: CONTUNDE

Jacky Ickx le ganó el Gran Premio de Alemania a Jackie Stewart en una carrera sin concesiones ni "excusas" mecánicas. Tercero McLaren. Cuarto Graham Hill

Nürburgring podría haber sido el escenario de la victoria definitoria de Jackie Stewart para asegurar el campeonato que hasta ahora nadie había demostrado merecer más que él. No fue así. El "Escocés Volador Mark Two" vio estrellarse sus posibilidades de vencer en el Gran Premio de Alemania contra el muro, que en base a tenacidad, entusiasmo y ganas de ganar, levantó Jacky Ickx entre la cola de su Brabham y la trompa azul Francia del número uno de la escuadra Tyrrell.

La fogosidad del joven belga de 24 años hizo las delicias del público en una carrera inspirada, sin especulaciones, que lo llevó al comando del lote al promediar las acciones. A pesar de haber largado en primera fila gracias a su arrollador andar durante las clasificaciones, fue superado en las primeras vueltas por Stewart —quien picó en punta— y Jochen Rindt, que debió retirarse por dificultades insalvables en su Lotus. De todos modos, Ickx estaba para cualquier cosa y dio pruebas de ello en la tercera vuelta cuando despedazó cronógrafos con un tiempo de 7m43s8, prácticamente inigualable, por ahora, en el Ring. A ese ritmo logró desplazar de la punta a Stewart —y postergar a Rindt cuando aún las cosas le andaban bien— en la séptima vuelta y... nunca más se le acercó nadie hasta que le dieron la copa, los "mangos" y los besos.

Chapman no sabe qué hacer con sus máquinas. Sus 49B ya están superados y el "tracción integral" no camina. Esta vez el que lo probó fue Mario Andretti, y aparte de abandonar tras un fuoripista intrascendente, durante la carrera nd pasó absolutamente nada. Chris Amon no fue de la partida. Ferrari considera nulas sus posibilidades para arrimar en este campeonato y prefirió no moverlo de Estados Unidos donde el neocelandés puede dar el batacazo en la CanAm. McLaren sigue arrimando y afirmándose en el tope del certamen, aunque lejos de Stewart, y ahora amenazado muy de cerca por Ickx quien, difícilmente, se pierda la oportunidad para ser subcampeón. El resto de la comparsa, bien gracias, con destellos intermitentes pero sin conseguir todavía una performance consistente ...



GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

Circuito de Nürburgring (22,800 km) - 3/VIII/1969

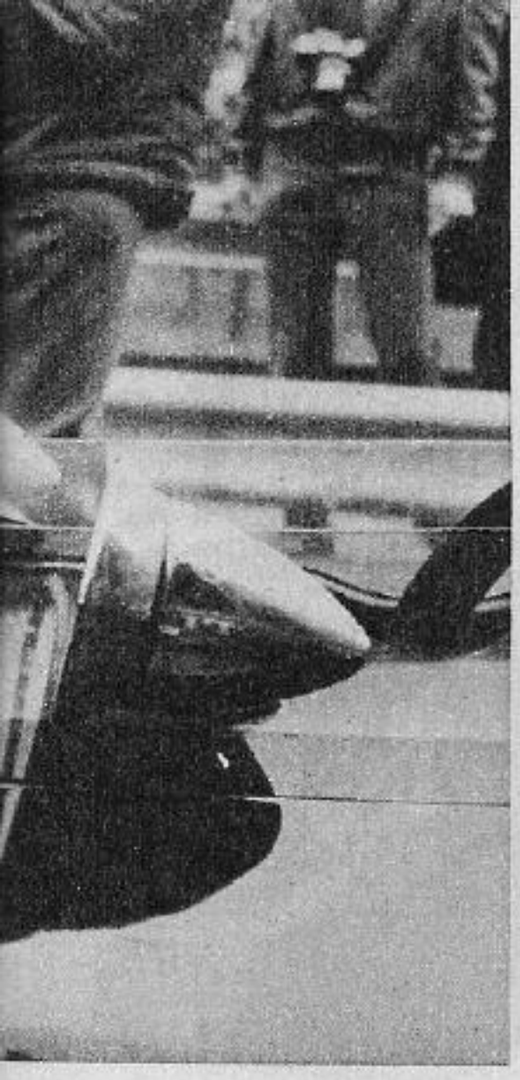
CLASIFICACION

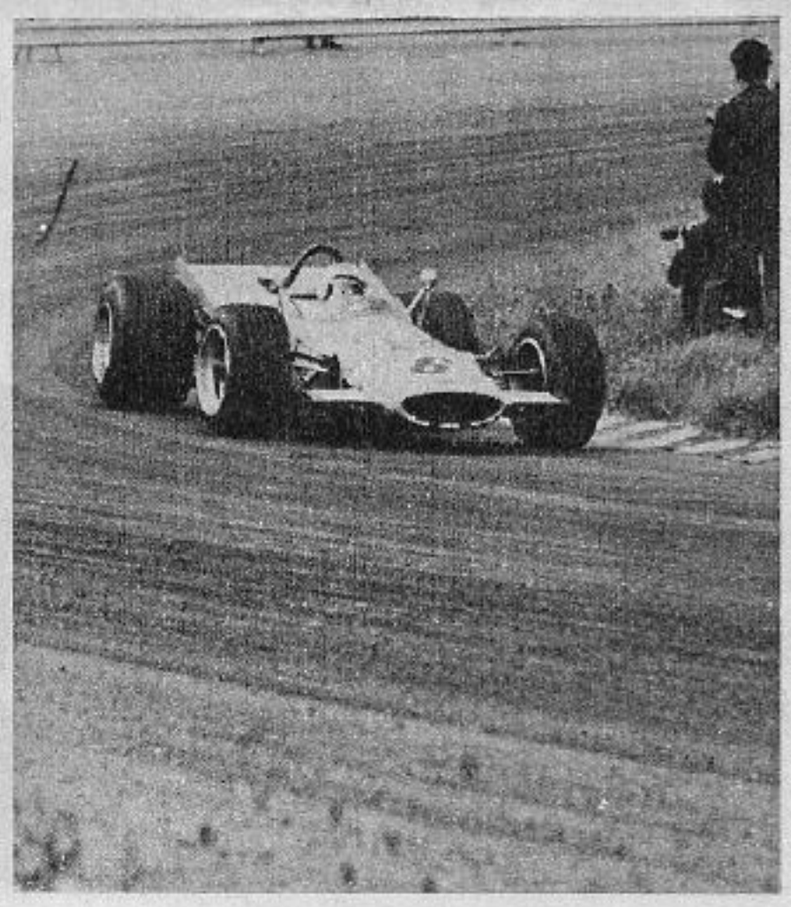
Pos.	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Ickx, Jacky	Brabham BT23 Cosworth	1h49m55s4	15
2º	Stewart, Jackie ..	Matra MS80-Cosworth.	1h50m53s1	15
3º	McLaren, Bruce ..	McLaren M9A-Cosworth	1h53m17s	15
4º	Hill, Graham	Lotus 49B-Cosworth ...	1h53m54s2	15
5º	Siffert, Joseph ..	Lotus 49B-Cosworth	———	13
6º	Beltoise, Jean P..	Matra MS80-Cosworth..	———	13
7º	Pescarolo, Henri..	Matra MS80-Cosworth .	———	
8º	Attwood, Richard .	Brabham BT23-Cosworth	———	
9º	Ahrens, Kurt ...	Brabham BT23-Cosworth	———	
10º	Stommelen, Rolf.	Lotus 49B-Cosworth	———	

Promedio del ganador: 174,522 km/h (nuevo record).

Record de vuelta: Jacky Ickx, 7m43s8, a 177,289 km/h (nuevo record).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





¡QUE TEMPORADITA, TA - TA - TA - TA!

Sí señores; nuevamente tendremos una gran temporada internacional. Dos grandes reuniones, dos, en las que veremos nuestros ya conocidos F.2 europeos y conoceremos de persona a persona, los SP del mismo origen

La noticia cayó como una verdadera bomba. Sucede que los más optimistas pensábamos regocijarnos con una temporada internacional donde compitieran Sport Prototipos y nos encontramos con que, amén de los SP, tendremos también Fórmula 2. Alentado por el éxito logrado en la temporada del año pasado, el Club YPF, con los entusiastas Boeri, Caprarulo y Horta a la cabeza, reunieron a la prensa especializada el viernes pasado para darles la correspondiente información pormenorizada sobre el significativo acontecimiento.

Para las dos fechas previstas, ambas seguramente a disputarse en el Autódromo de Buenos Aires los días 11 y 18 de enero de 1970, se procurará contratar a los más afamados pilotos y marcas de cada especialidad en el concierto mundial. Ya hubo contactos de Fangio con casas como Alfa Romeo, Matra y Porsche, que en principio no retacearían su apoyo al proyecto. Lo mismo vale en cuanto a Fórmula 2. En cuanto a lo que se refiere a la presentación en pista de ambas categorías, aún nada está definido, salvo que por lo menos una de las carreras será los 1.000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires para SP. (¡oh la belle époque!).

Se tratará, por todos los medios posibles, que la actuación de pilotos argentinos sea lo más amplia posible, incluso "mechando" los equipos oficiales. Al respecto cabe destacar que una empresa de nuestro medio, no especificada, financiaría la participación de por lo menos una máquina, posiblemente de Sport Prototipos, y el Club YPF ya está gestionando ante las más altas esferas gubernamentales la importación transitoria de seis motores Cosworth con destino a los mejores exponentes de chasis argentinos de F-2. La selección de los pilotos locales, como de los motores, en caso de superar la demanda a lo ofrecido, se efectuará de la misma manera que el año pasado, es decir, con la activa ingerencia de la prensa especializada y selección efectiva de por medio.

En un ítem de la conferencia titulado "Medidas de seguridad solicitadas por el señor Juan Manuel Fangio", éste aconseja tomar tres medidas ineludibles y de carácter urgente. Estas son: el repaso y consolidación de los circuitos 9, 12 y 15 del Autódromo Municipal, la revisión de los "guard rails" existentes y la colocación de otros que fueran necesarios, así como la colocación de "bancos de arena" en zonas de alta velocidad, y por último, el replanteo de la línea exterior de los boxes, o más radicalmente, el traslado de éstos.

Los ojos del mundo automovilístico estarán por unos días fijos en lo que suceda en la Argentina. No deberemos dejar pasar esta oportunidad para demostrar todo lo que somos capaces de hacer. Como dijo Fangio: "El año pasado peleamos para que vinieran; este año costó menos y en el que viene tendremos que seleccionar un poco y realizar la temporada por invitación". Y agregamos nosotros: y que sea con puntaje.

NTE

Arriba: A manera de un moderno sir Lancelot, Ickx luce casco Bell enterizo a bordo de su Brabham, listo para derrotar a la "leyenda Stewart".



GERHARD MITTER

Gerhard Mitter era un virtuoso. No de esos virtuosos conocidos por todo el mundo, niños mimados de los circuitos internacionales, que recogen gloria en virtud de una postura que los hace parecer semidioses, sino un genio algo oculto que escondía un poco la exquisitez de su manejo fuerte en las curvas ciegas, siempre ascendentes, de las trepadas de montaña de su Alemania natal. Su capacidad inigualable para este tipo de eventos llegó a su cima el año pasado cuando se adjudicó todas las pruebas puntables del Campeonato Europeo de Montaña con su Porsche spyder, Grupo 6, obligando al asombro hasta a aquellos que nunca habían oído hablar del certamen. Ganador también de la última Targa Florio en pareja con Udo Schutz, trataba de clasificar el BMW-Mitter preparado por él mismo en el GP de Alemania cuando halló sorpresivamente la muerte. Un sabor amargo nos deja la noticia en todos los que, desde la distancia, reconocíamos en Gerhard Mitter a un maestro indiscutido en su especialidad.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	Pts
1º	Stewart, Jackie	51
2º	MacLaren, Bruce	21
3º	Ickx, Jacky	19
4º	Hill, Graham	18
5º	Siffert, Joseph	15
6º	Beltoise, Jean Pierre	12
7º	Hulme, Denny	11
8º	Elford, Vic	3
	Attwood, Richard	3
	Rindt, Jochen	3
11º	Surtees, John	2
12º	Brabham, Jack	1

Arriba, derecha: Bruce McLaren no sólo construye un auto efectivo y durable sino que se las ingenia siempre para acomodarlo en las mejores posiciones.



Ultimas sonrisas y saludos en la escalera antes de partir. Juan Manuel Fangio, rodeado de los pilotos y mecánicos, en función de director.

84 HORAS:

PARTIO LA DELEGACION



A las seis y media de la tarde del domingo pasado la delegación argentina que participará en las 84 Horas despegó rumbo a Alemania. Se acerca el momento esperado

Como siempre que se va una delegación importante, el aeropuerto de Ezeiza mostró el domingo pasado un ajetreo desusado. Mientras el Boeing de Aerolíneas descansaba en la pista atendido solícitamente en todas sus necesidades, en los mostradores del hall, pasaje y pasaporte en mano, iban apareciendo los integrantes del grupo que comandado por Fangio partió a las 18.15 rumbo a Europa con la meta ya conocida y comentada por todos: las 84 Horas de Nürburgring.

Muchas sonrisas, muchos abrazos, muchos amigos que fueron a despedir a la delegación. El que "llevó" más gente en ese sentido fue Gastón Perkins; ya que incluso sus seguidores de Alberdi se vinieron hasta Ezeiza portando carteles con su adhesión y deseos de feliz viaje al largo Gastón, que a su vez, empleó más que nadie la mano para firmar autógrafos entre los circunstanciales paseantes del aeropuerto.

Salvo Rodríguez Canedo, bastante temeroso él de los viajes en avión, todos los pilotos rebosaban alegría y confianza en una empresa de la cual nadie puede asegurar el posible resultado, pero que por lo menos se tomó con toda la debida seriedad. Los autos ya están allá, los diez pilotos (nueve titulares y un suplente) llegan a su vez con casi veinte días de anticipación para tomar contacto con el circuito de Nürburgring y con toda la carrera en sí. Repasemos una vez más la lista completa: Gastón Perkins, "Cacho" Fangio, Oscar Franco, Eduardo Rodríguez Canedo, Carmelo Galbato, Luis Di Palma, Eduardo Copello, "Larry" y Jorge Cupeiro son los nueve titulares y como suplente el "Nene" Néstor García Veiga. Todos bajo la tutela del jefe de equipo que es Juan Manuel Fangio. Cabe recalcar otra vez que **nadie va a ganar sino simplemente a correr.** Como tal, vale aún más el mérito de la empresa iniciada.

PARABRISAS CORSA EN ALEMANIA

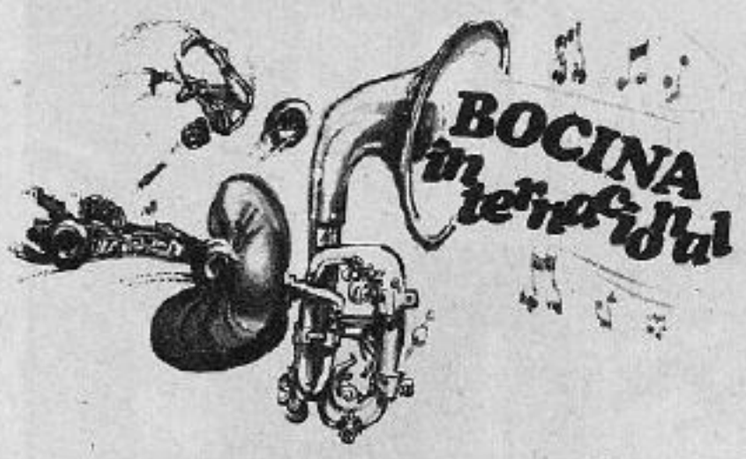
Los tres Torino y los nueve pilotos que el próximo 19 de agosto larguen la Marathon de la route marcarán el ansiado retorno de una representación argentina en el automovilismo internacional. No se trata esta vez ni de fórmula uno ni de autos sport como era antes. Es algo nuevo, sobre coches de calle, pero producidos en el país, lo cual significa un importante punto de partida. El hecho es verdaderamente notable, y por lo tanto, CORSA lo cubrirá periodísticamente desde el principio al fin. Para eso, Carlos Figueras (alias "El Colorado") partió también junto a la delegación con la cual convivirá todo el mes en Alemania y desde donde enviará semana a semana un verdadero diario de todo lo que sucederá con los pilotos y autos argentinos.

Desde la semana que viene, entonces, Figueras se dedicará a escribir desde Alemania, adonde el esforzado metier periodístico lo envió en la actualidad. Nuevamente CORSA establece su sucursal redaccional en el exterior.

BORDEU

Juan Manuel Bordeu estaba desde el primer momento en la lista de los diez pilotos. Lamentablemente, su accidente en Córdoba cortó todos sus planes y tendrá para bastante rato con su recuperación. La semana pasada fue operado ya que la fractura de la clavícula dejó los extremos muy separados y aún continúa en la clínica aunque su estado es normal. En una semana más volverá a su casa particular, si bien se enfrenta a un problema esencialmente doméstico: vendió recientemente su departamento porque había comprado otro aún no terminado, y por lo tanto, su inseparable alátere, el "Negro" López, se encuentra a la búsqueda de una transitoria solución.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La Cosworth Engineering, archiconocida por sus motores para F1 y F2, construyó un F1 de tracción en las cuatro ruedas. Tiene la misma sistematización para distribuir los órganos de la trasmisión como Lotus, Matra y Mac Laren, es decir, motor central, con la caja de cambios y el diferencial a las espaldas del piloto. El chasis es monocasco y la forma de la carrocería, extremadamente particular. El piloto oficial del monoposto será Brian Redman.

Sobre la muerte de Bill Ivy, el Campeón Mundial de motociclismo, que últimamente estaba dando que hablar en las corsas de las cuatro ruedas, se tejieron varias versiones. La que nos parece más acertada es la que sindica culpable del accidente a un engranamiento del motor, lo que hizo que la moto se descontrolase imprevistamente e hiciese de su piloto un proyectil sin destino definido. Cabe destacar que este tipo de accidente es el que está considerado como más peligroso en las carreras de motocicletas. La rueda trasera se bloquea y el piloto sale despedido hacia adelante, con las consecuencias que son de imaginar. Además suele suceder cuando se viaja a alto régimen en plena recta... Bill Ivy falleció en el hospital a que fuera trasladado desde la pista de Sachsering, donde se disputaba el GP de Alemania Oriental.

Se dice que Brabham renunciaría a las carreras de F1. ¿Las razones? El patrocinio de Ford de Bélgica existe solamente por la presencia de Jack Ickx en el equipo (que por otro lado nada indica por el momento que deje de correr para los autos del "Nonno" Brabham).

Se presume que Brabham se dedicará a correr solamente en F2. Además sus cosas como constructor van viento en popa y vende autos de la misma forma que el turco de la esquina de nuestra editorial lo hace con las camisetas de frisa... (en invierno).

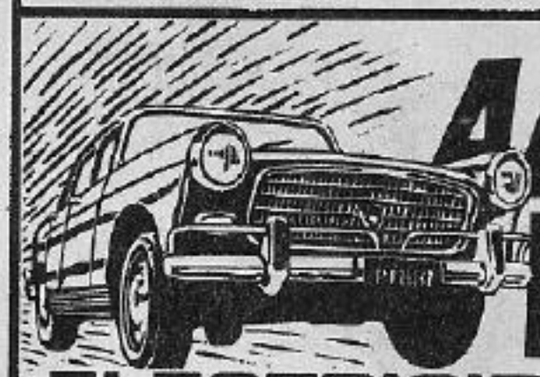
Los Matra no van a correr más en F2 oficialmente. El próximo año sólo se seguirá brindando apoyo gubernamental en lo económico, siempre y cuando los motores también sean de fabricación francesa. Para F2... ¿francés?... ¿cuál?...

La Universal Pictures concluyó la filmación de una película sobre las 500 Millas de Indianápolis, llamada "Winning" (traducido al criollo: ganando). No sería de extrañar que en nuestro país se llamase: Indianápolis: Pista Infernal, título algo sensacionalista que ya fue decidido en Italia. Como protagonistas fundamentales están Paul Newman, Joanne Woodward y Robert Wagner. De más está decir que en la elaboración del film han colaborado Andretti, Gurney, Unser y varios pilotos americanos más. Por la parte empresaria Good-Year también pone su cuota para tratar de reducir los diez millones de dólares que insumió el costo del film.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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



ALFONSO VEGA
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
AFINACION ENCENDIDOS, DINAMOS, ARRANQUES,
DISTRIBUIDORES ESPECIALES, LEVAS DE COMPETICION
TEODORO GARCIA 2378 (Alt. Cabildo al 900)
T. E. 773-1802 / 772-0605

CITROEN



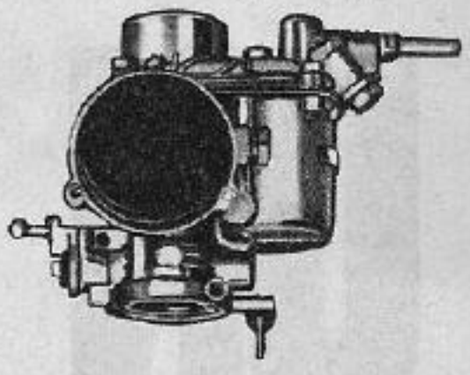
STUDEBAKER
REPUESTOS LEGITIMOS
CONCESIONARIA OFICIAL
CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.
MARCELO T. DE ALVEAR 399
ex CHARCAS Tel. 32-9179 - Bs. As.

Aconcagua 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.
VARELA 949 - T. E. 61-8557 - Bs. As.

LA CARBURACION PARA SU RENAULT DAUPHINE Y 4 L DEBE SER CARCION



SIEMPRE CON LA GARANTIA DE LAS AFAMADAS BOMBAS DE NAFTA CARCION
CARCION
CANNING 1801 - Cap.
T. E. 72-9086

NUEVO INSTRUMENTAL ida

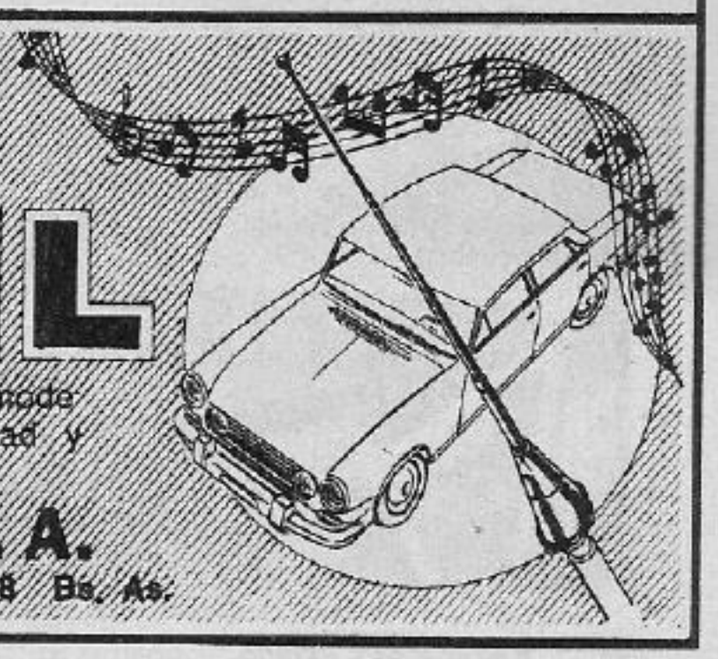


AMPERIMETRO - MANOMETRO DE ACEITE
TEMPERATURA DE AGUA - TEMPERATURA DE ACEITE
VACUOMETRO - VOLTIMETRO - PRESION DE COMBUSTIBLE
INDICADOR DE COMBUSTIBLE.
LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTALES PARA EL AUTOMOTOR.
CASA cadi S. A. C. I.
WARNES 1055 - BUENOS AIRES
T. E. 55-3832 y 54-8914



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

ANTENAS AUTO-RADIO
MAREL



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



UN BUEN TERCERO

A un año exacto de su debut, Evaristo Aranzana logró un meritorio tercer puesto en la carrera del Avellaneda en el Autódromo. Quizás por inesperado, más feliz.



Evaristo Aranzana (44 años, dos hijos, industrial) no lo podía creer. Su tercer puesto en las Mil Millas organizadas por el Avellaneda Automóvil Club en el Autódromo Municipal desbordaba todas sus suposiciones y todas las esperanzas de sus colaboradores. Pero Evaristo Aranzana llegó a ese tercer puesto gracias a una vocación insobornable y constante. Corre desde hace un año; debutó justamente en las Mil Millas de 1968, la que ganó Bordeu. **"Yo corro porque me gusta, tengo un buen auto y lo uso para andar fuerte. Y no me interesa ganar porque corriendo hago feliz a mucha gente que me ayuda y me da una mano. Por ejemplo, mi hermano tiene la mitad del auto de carrera y de los gastos y ni siquiera viene de acompañante cuando yo corro. ¿Se imagina lo que es eso? Hacer amigos en las carreras... todo eso es lo que vale, no los premios ni los buenos puestos."**

La verdad de un tercer puesto es así, sencilla y sin artificios, con la verdad de un hombre que lucha y vive las carreras intensamente. **"Imagínese, nosotros trabajamos todo el día en la fábrica de artículos de copetín y nos damos todos los gustos que podemos. Tenemos nuestra casa, nuestros autos particulares y un buen pasar. Entonces yo decidí que si me gustaban los autos no tenía por qué quedarme con las ganas. Y me compré el auto y corrí. Muchos me preguntaron el porqué de mi inscripción en una carrera de Sport Prototipos donde no tenía nada que hacer. Yo corrí en esa categoría porque no hay carreras frecuentes de TC, y como me gusta correr, la única posibilidad que tenía era la de enfrentar a los SP. Pero de ninguna manera fue una burla hacia los otros participantes."**

El día de Evaristo Aranzana y su equipo se circunscribe al trabajo fecundo de la fábrica. Pero el trabajo no es óbice para que se hable de autos todo el tiempo, para que se lea todo lo que se pueda sobre automovilismo y hasta para crear un símbolo que se convierta en calcomanía y diga "Aranzana Competición".

A Aranzana no le importa lo que ganó en las Mil Millas. **"Gané algunos pesos, pero llevo gastados veinte veces más. Creo que las carreras, por lo menos para mí, no es una forma de vivir sino de hacer lo que a uno le gusta y disfruta. Pienso seguir corriendo y tratar de superarme. Pero hay una cosa en la que creo: tengo un límite y no lo pienso pasar en ningún momento, ni tratar de inventar uno imposible para mí."**

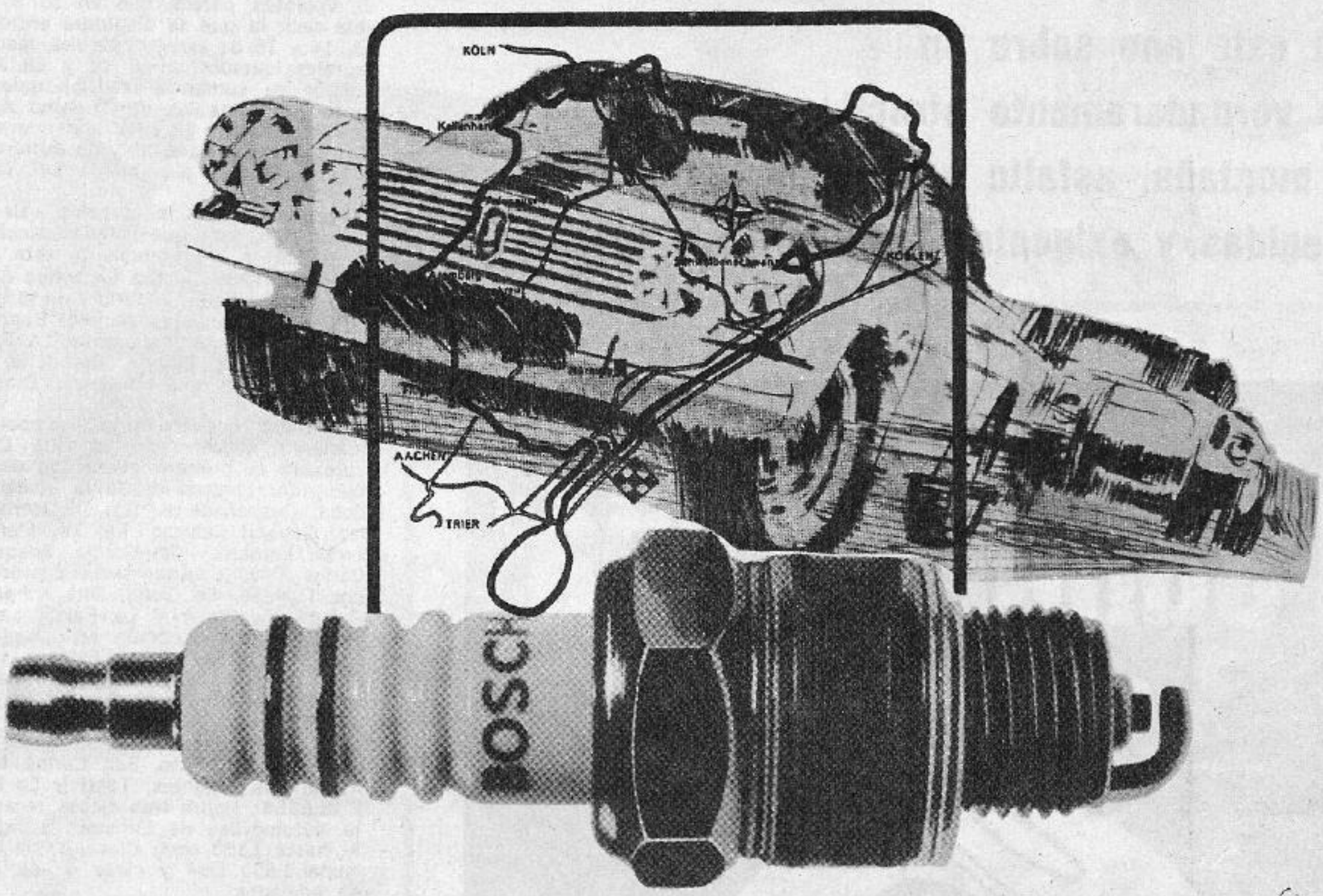
Y la alegría de Aranzana es sana, como lo es la de sus amigos, la de su gente o la de su hermano.

"En las últimas vueltas, el domingo pasado, si me llegaban a avisar que iba tercero, creo que me ponía tan nervioso que era capaz de romper todo." Aranzana nos demuestra así que la felicidad no tiene por qué ser una cuestión de desmedidas pretensiones.

J. A. A. B.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nürburgring!



...diabólico trazado de 28,290 kilómetros, con 172 peligrosas curvas en el que 60 máquinas disputarán la famosa "Maratón de las Rutas".-

Entre ellas, automóviles argentinos preparados por los mejores técnicos y al comando de los volantes mas avezados, dirigidos por Juán Manuel Fangio.-

Todos los detalles han sido prolijamente estudiados.-

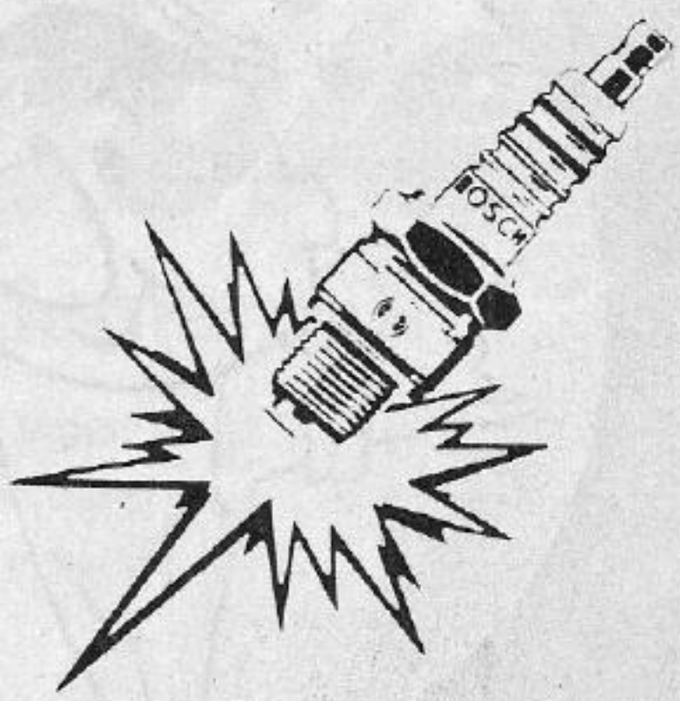
En BUJIAS, esto significa BOSCH thermo-elastic; en Bobinas BOSCH de alto rendimiento.-

Robert Bosch Argentina SRL se une al pais entero para desear el merecido éxito al equipo nacional.-

Suerte

MISION ARGENTINA

Suerte con ...



BOSCH

BUJÍA DE ENCENDIDO

thermo-elastic

Calidad para Campeones

ROBERT BOSCH ARGENTINA S. R. L.

Cap. m$n. 145.000.000

CRAMER 1222 - BUENOS AIRES - TEL. 78-4041/45

RALLY DE INVIERNO

El tradicional Rally de Invierno de la ACV se preparó este año sobre un trazado verdaderamente atractivo. Mucha montaña, asfalto y ripio por rutas bien elegidas y exigentes para autos y pilotos

El ya tradicional Rally de Invierno, que organiza anualmente la Asociación Cordobesa de Volantes, parece que en su 3ª edición vale decir la que se disputará entre los días 13, 14 y 15 de agosto próximo, reeditará los laureles logrados en el '67 y '68. Para esta edición se suman a las habituales tripulaciones rallystas las de Turismo Anexo "J" que buscan en el rally una nueva manera de encarar las carreras y de entrenarse para la especialidad que puede ser favorita el año que viene.

Pero vayamos a los papeles, vale decir, al reglamento, para que ustedes puedan juzgar y evaluar la importancia de esta carrera.

RECORRIDO: Existirá un tramo de navegación con llegada en Río Cuarto y partida desde los siguientes puntos: Buenos Aires; Rosario; Tucumán; Mendoza; La Plata; Tres Arroyos; Bahía Blanca; Bariloche; Montevideo; Asunción del Paraguay; Brasil y Córdoba.

Una vez que todos los competidores se hubieren concentrado en Río Cuarto, se cumplirá la primera etapa con el siguiente recorrido: Largada desde la ciudad de Córdoba, Despeñaderos, Río III, Hernando, Vélez, General Cabrera, Río IV, Elena, Berrotarán, Embalse, Alta Gracia, Bosque Alegre, Carlos Paz, Copina, Mina Clavero, Pocho, Los Túneles, De Tello, Olta, Chañar, Soto, Pampa de Olaen y La Falda. La segunda etapa del tramo común se cumplirá a partir de la ciudad de La Falda y pasará por La Cumbre, Charbonier, Ongarima, Cañada del Río, Sarmiento, General Mitre, San José de la Dormida, Rayo Cortado, San Francisco del Chañar, San Pedro Norte, Deán Funes, Cruz del Eje, Soto, San Carlos Minas, Taninga, Los Gigantes, Tanti y La Falda.

CLASES: Habrá tres clases reservadas para automóviles de Turismo, a saber: Clase A: hasta 1.150 cm³; Clase B: de 1.151 cm³ hasta 1.650 cm³ y clase C: de 1.651 cm³ en adelante.

PREMIOS: Se distribuirán $ 1.000.000 en efectivo, de la siguiente manera: al 1º $ 80.000; al 2º $ 45.000; al 3º $ 30.000; al 4º $ 20.000; al 5º $ 15.000 y al 6º $ 10.000.

El remanente de $ 400.000 se distribuirá por categoría, proporcionalmente al número de inscriptos. Se adjudicarán además trofeos para piloto y navegante hasta el 6º clasificado. También habrá premios para las pruebas especiales (Circuito, Velocidad Libre y Trepada). Los ganadores de etapas tendrán premios aparte.

CLASIFICACION: Habrá clasificación por categorías y una general a los efectos de obtener un ganador absoluto que se adjudicará el trofeo challenger Bulova Accutron.

KILOMETRAJE: En total, las dos etapas totalizarán 2.000 km (1.200 km la primera y 800 la segunda), más lo que corresponda a cada tramo de concentración en particular.

HOSPEDAJE: Tanto el piloto como el navegante recibirán cuatro días de hospedaje en La Falda totalmente gratuitos. Este beneficio se produce gracias a la colaboración de la Dirección de Turismo y la Asociación de Hoteleros del Valle de Punilla.

INSCRIPCION: El valor de la inscripción se fija en $ 15.000 y las mismas se recibirán en los siguientes lugares:

Club Argentino de Regularidad, Alberti 338, Buenos Aires; Asociación Argentina de Rally, Bogotá 3381, Buenos Aires; Asociación Argentina de Automóviles Sport, El Salvador 5709, Buenos Aires; Club de Regularidad del Interior, Tucumán 923, Rosario; Club Uruguayo de Rally, 18 de Julio 1474, Montevideo; Asociación Cordobesa de Volantes, Lavalleja 851, Córdoba. Las inscripciones se recibirán hasta el día 8 de agosto y se otorgarán los números de acuerdo con un sorteo a realizarse teniendo en cuenta los antecedentes. Dicho lo cual, publíquese, archívese y córrase.

el "santo y seña"
-es RAMCO-



RAMCO BAR-FLEX

es lo más avanzado en diseño y calidad que se produce en aros para pistón.

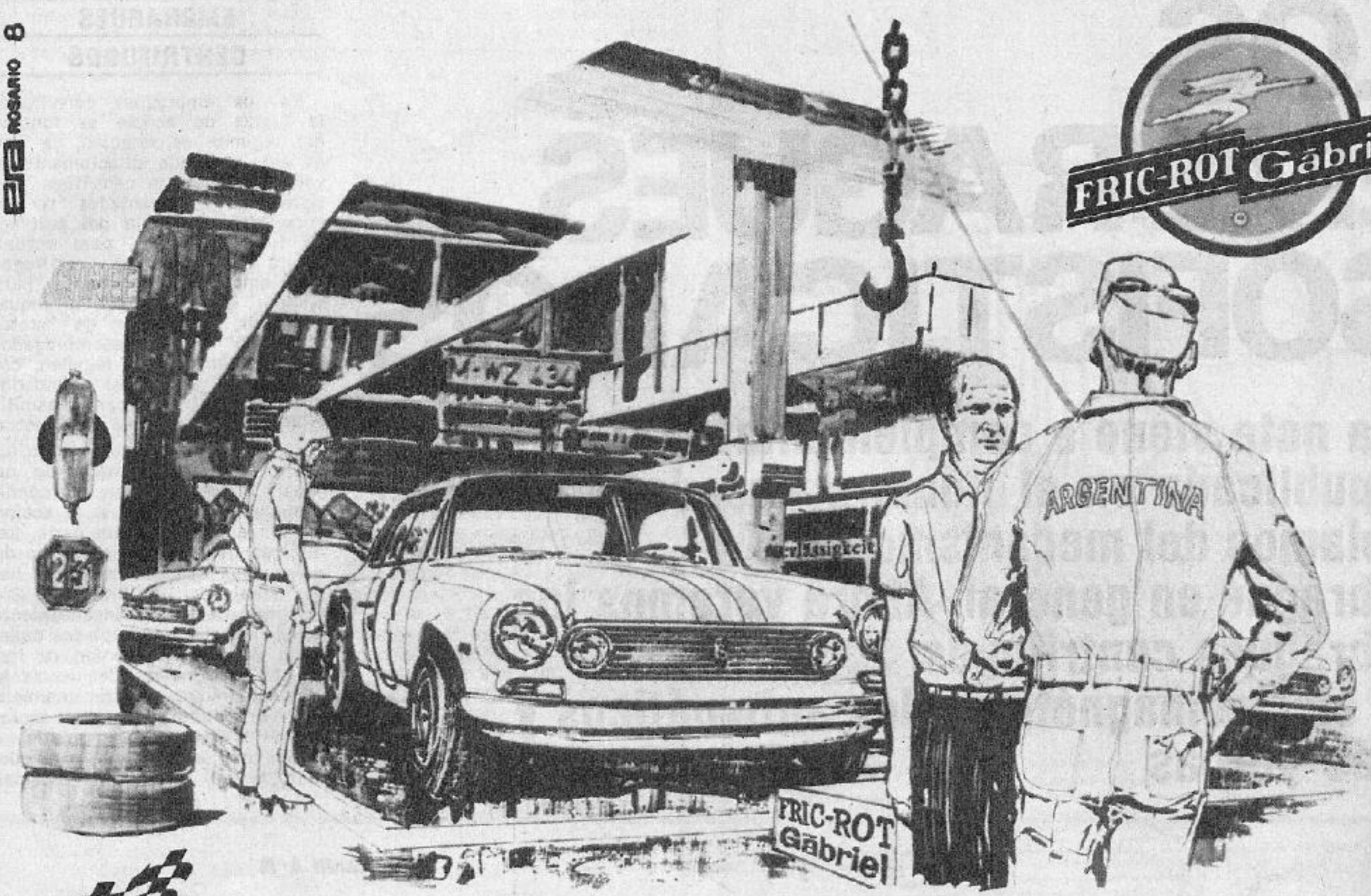
Distribuidores exclusivos:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Solicítelos al agente de su localidad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AMORTIGUADORES

FRIC-ROT Gãbriel

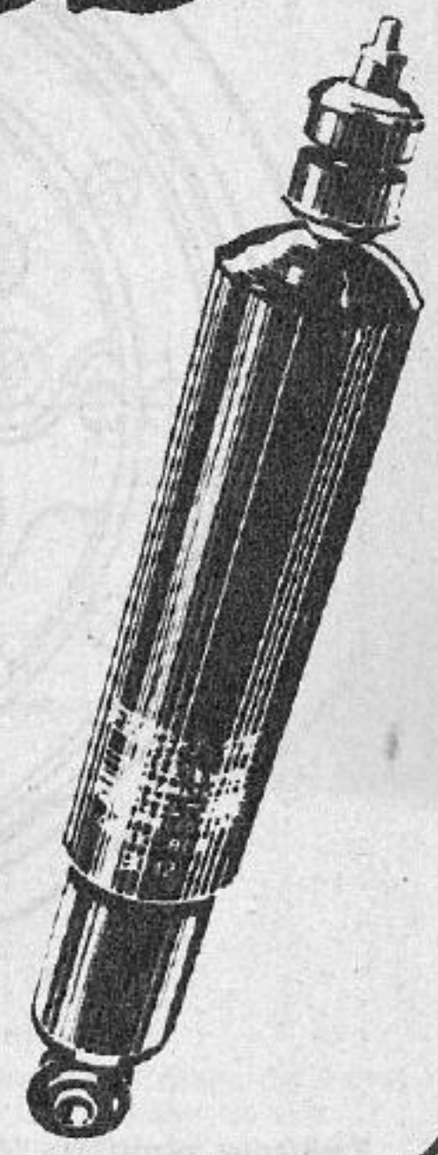


los invencibles

en Nürburgring (Alemania)

Dirigidos por JUAN MANUEL FANGIO nueve volantes argentinos asumirán la responsabilidad de brindar una demostración de nuestro poderio industrial automotor en las 84 horas de Nürburgring (Alemania).

Cada uno de ellos, al comando de los tres Torino, confían en ***los invencibles.*** por eso, allí estarán presentes los amortiguadores ***FRIC ROT-Gãbriel***, dando prueba de su capacidad, calidad y seguridad... **haga como los campeones...**



POR SU **SEGURIDAD** Y POR SU COCHE...

amortiguadores

FRIC ROT/Gãbriel

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

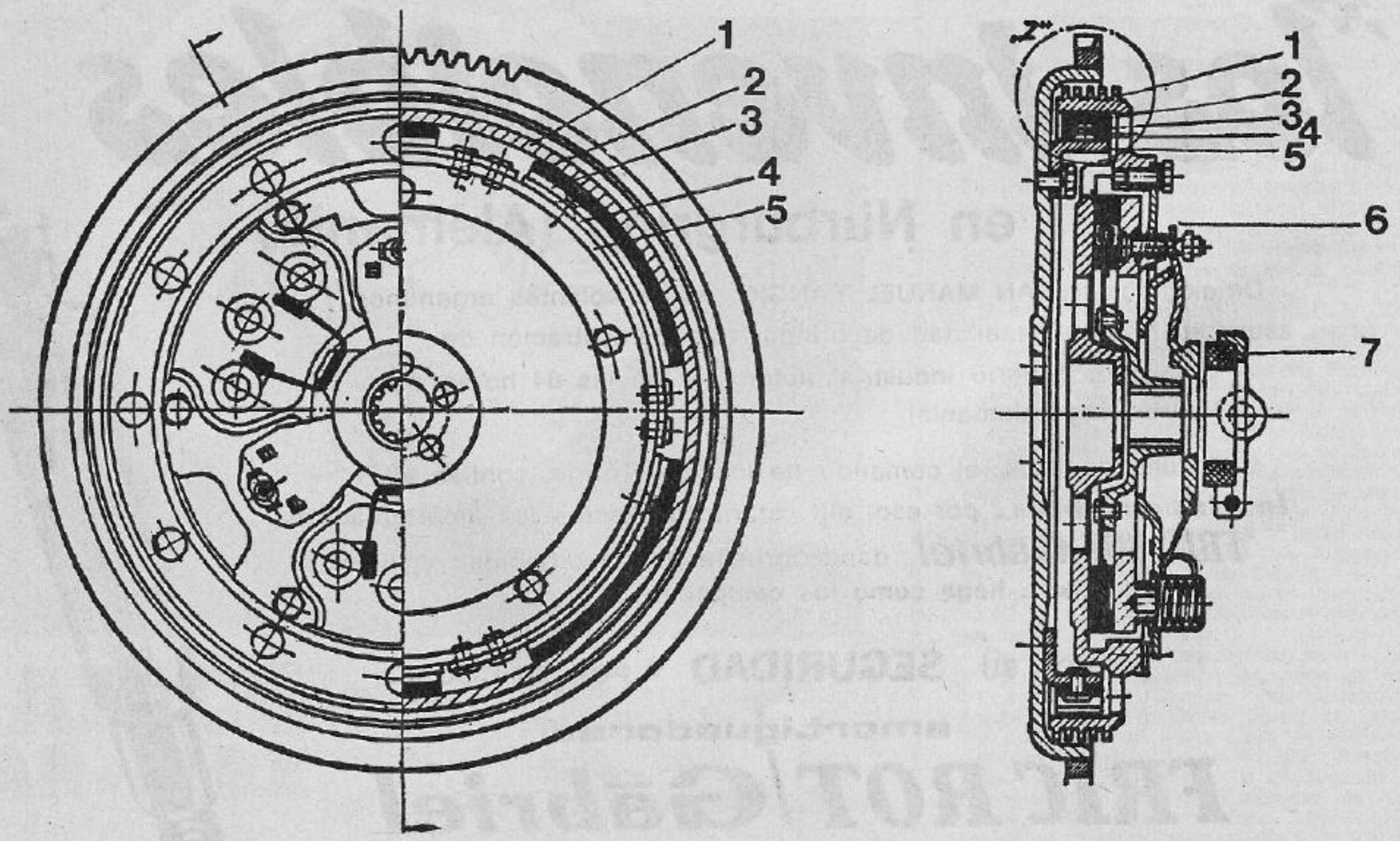
LOS EMBRAGUES SOFISTICADOS

Esta nota viene a complementar la publicada en el número pasado, en la cual hablamos del mecanismo de embrague en general. Ahora veremos los embragues centrífugos, los electromagnéticos, los automáticos y otras yerbas

EMBRAGUES CENTRIFUGOS

En los embragues centrífugos la fuerza de acople es función del régimen de rotación, ya que de ésta depende directamente el valor de la fuerza centrífuga. Los sistemas experimentados en el curso de la historia del automóvil fueron muchos, pero actualmente los embragues centrífugos son empleados solamente para cumplir el proceso de arranque. Es decir, al régimen de "motor regulando" están desembragados pero, al aumentar el régimen, comienzan a "enganchar" alrededor de las 1000 rpm para trasmitir íntegramente la cupla del motor.

Todos los embragues centrífugos presentan la ventaja de un acople suave y progresivo, condicionado únicamente por la acción del acelerador. Por otra parte, garantizan que el motor no se ha de detener, ya que desacoplan al llegar debajo de las 1.000 rpm. Sin embargo tienen el inconveniente común de estar desacoplados cuando el motor está detenido, de forma tal que no puede usarse la caja como freno de estacionamiento y no puede arrancarse el motor por el método de empujarlo, a menos que el embrague esté dotado de un mecanismo especial.



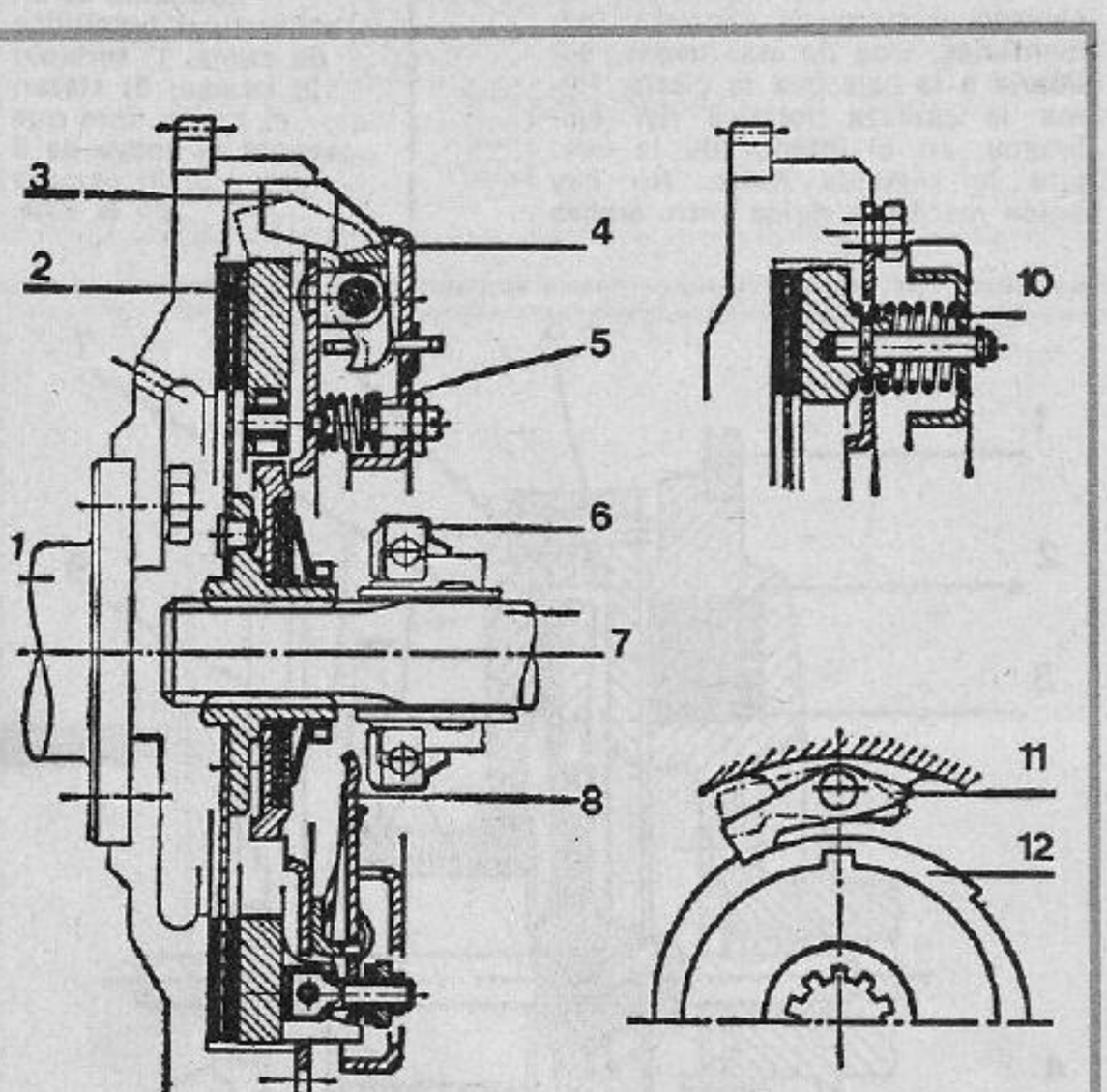
Embrague centrífugo (Citroën 2CV): 1) tambor con aletas de refrigeración; 2) guarnición; 3) patines; 4) resorte y soporte; 5) porta-patines; 6) embrague de disco para cambios de velocidad; 7) cojinete.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

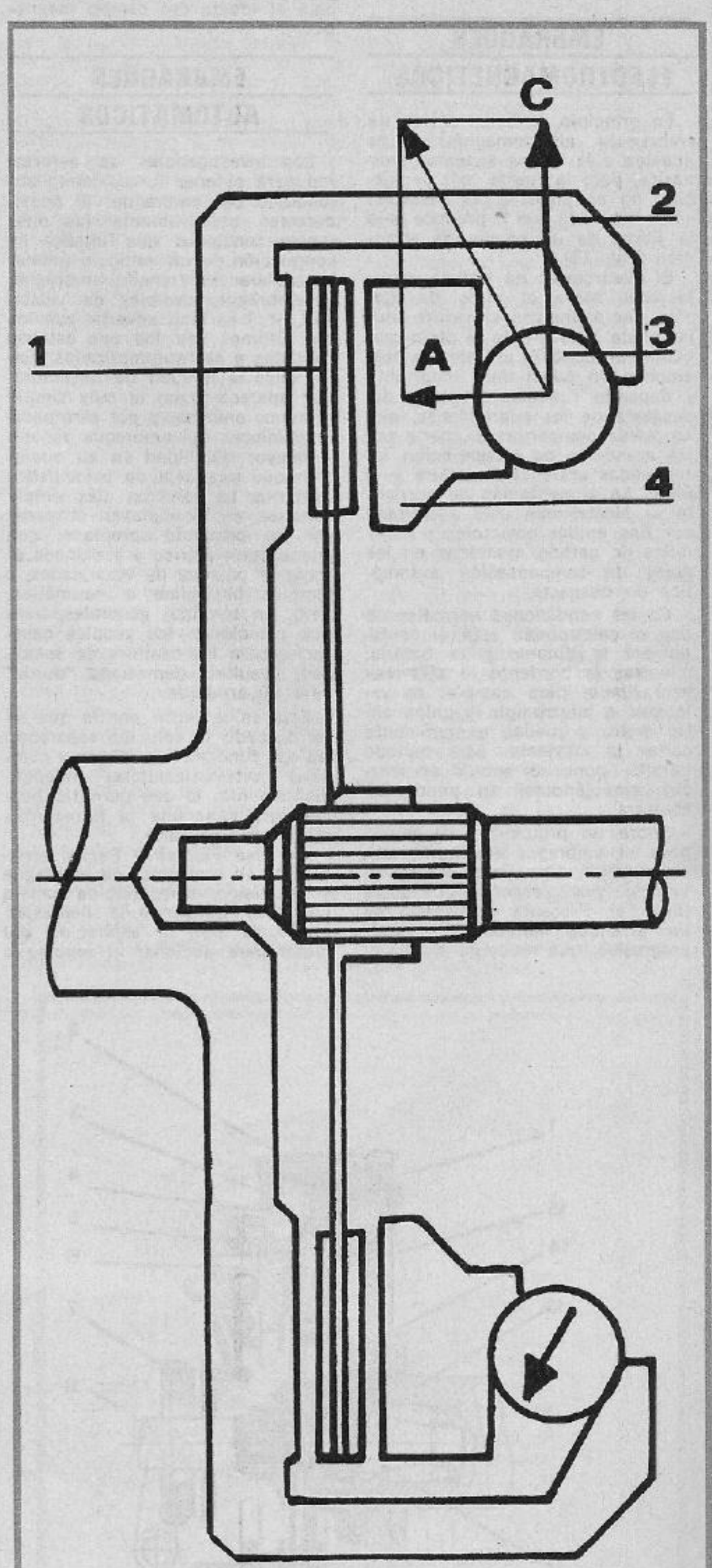
6ª nota

Por ENRIQUE R. CARMONA

La forma más sencilla es la que usa patines. El volante del motor tienen la forma de un cojinete, en el interior del cual la carcaza del embrague es como un tambor de freno; los patines, solidarios al volante sobre el que se articulan radialmente, bajo el efecto de la fuerza centrífuga se ven aplicados sobre la cara interna del tambor. Un sistema de este tipo es utilizado por la fábrica Citroën en su modelo 2 CV (Fig. 11). Los patines van montados sobre fuertes resortes que los atraen cuando la velocidad de rotación cae por debajo del límite prefijado, produciéndose en consecuencia el desembrague. A la ventaja de esta simplicidad se opone el inconveniente de un riesgo frecuente de violentos chirridos. Con el fin de aminorar dicho defecto se han creado los embragues de disco, siempre centrífugos, de los cuales se da un ejemplo en la Fig. 12. Este sistema de tipo mixto se comporta, en plena marcha, como un embrague ordinario de disco, pero manteniendo la posibilidad de un desembrague condicionado por el régimen de rotación del motor. Para llegar a esta combinación, los resortes de presión se han agrupado en un estuche anular, el cual está ligado a su vez por palancas a los elementos centrífugos. Cuando el motor está detenido los resortes de presión están comprimidos. Si el régimen de rotación aumenta y sobrepasa el régimen de ralentí, el desplazamiento radial hacia el exterior extiende progresivamente los resortes de acople; el embrague, poco a poco, comienza a actuar. Desde dicho régimen, por lo tanto, el embrague es absolutamente comparable a un embrague monodisco seco clásico y puede, como éste, ser usado para los cambios de velocidad durante la marcha. Este sistema ha sido utilizado hasta hace poco tiempo por Fichtel & Sachs en la trasmisión Saxomat, tipo FL y FLA, completados por un dispositivo de bloqueo entre plato y cubo, de forma de permitir la puesta en marcha por remolque y servir como freno de estacionamiento. El problema del embrague centrífugo ha sido resuelto todavía de una manera más completa por el sistema que se representa en la Fig. 13. La expulsión de la fuerza centrífuga permite obtener como resultado una componente axil, utilizada directamente para la fijación del plato. Bajo esta forma, el embrague no se utiliza sino para el arranque; para los cambios de velocidad se tiene un pequeño embrague de separación de forma normal (Fig. 14), el cual va ligado al cigüeñal por un acoplamiento de rueda libre que lo bloquea en el sentido inverso de la rotación del motor. Es lo que permite utilizar al motor como freno y poner en marcha el motor empujando el



Embrague centrífugo de disco seco con dispositivo de bloqueo (Fichtel & Sachs, Sacomat para Ford 17 M y Auto Unión); 1) cigüeñal; 2) disco; 3) elementos centrífugos en posición de acople; en punteado desacoplado; 4) caja; 5) resorte de retorno; 6) cojinete; 7) árbol primario de la caja; 8) palanca; 9) volante; 10) resorte; 11) bloqueo para la tracción del vehículo con motor detenido; 12) disco de bloqueo.



Representación esquemática de un embrague centrífugo de disco seco con rodillos. C) fuerza centrífuga; A) componente axil de C; 1) disco; 2) volante; 3) elemento centrífugo en posición desembragado; 4) plato.

vehículo. Este sistema está aplicado a la trasmisión Saxomat tipo FLR, y también el Opel bajo el nombre de Olymat.

EMBRAGUES ELECTROMAGNETICOS

En principio, la construcción de embragues electromagnéticos es análoga a la de los sistemas ordinarios, pero la fuerza axil de fijación no es provista por resortes; es un bobinado que la produce bajo la forma de un campo de atracción (Fig. 15).

El electroimán no trabaja directamente sobre el plato de fijación sino sobre una armadura anular unida rígidamente al plato propiamente dicho. El entrehierro desempeña un papel muy importante y depende fundamentalmente del desgaste de las guarniciones, que se puede compensar en parte por las arandelas de recuperación intercaladas entre la armadura y el plato. La alimentación de corriente al electroimán está asegurada por dos anillos colectores y escobillas de carbón montadas en las guías de compensación automática de desgaste.

En las condiciones normales de uso el electroimán está alimentado por la dínamo y la batería; mientras la corriente lo atraviesa está fijado; para cambiar de velocidad o interrumpir la unión entre motor y ruedas es suficiente cortar la corriente. Este método permite poner al motor en marcha empujándolo, en pendiente, etcétera.

Sobre un principio análogo reposa el embrague electromagnético metálico, tipo Eaton-Smith, fabricado por Jaeger en Francia (Fig. 16). Presenta la ventaja de un arranque notablemente más progresivo, que recuerda mucho al de los embragues hidráulicos. La unión está asegurada, entre el electroimán y el disco, por el elemento metálico, que se detiene bajo el efecto del campo magnético.

EMBRAGUES AUTOMATICOS

Los investigadores se esforzaron para obtener un comando automático del embrague. Si consideramos objetivamente las diferentes funciones que implica la conducción de un vehículo (manejo, aceleración, frenado, embrague, desembrague, cambios de velocidad, etc.) es fácil advertir que los dos últimos son los que estaban llamados a ser automatizados. Entre ellos la función de desembrague aparece como la más simple y menos onerosa; y por otra parte la maniobra del embrague requiere mayor ductilidad en su operación que una caja de velocidades moderna. La solución más simple consiste en reemplazar el pedal por un comando apropiado, que puede ser eléctrico y accionado al tocar la palanca de velocidades, o también hidráulico o neumático. Pero, en términos generales, aunque solucionen los acoples necesarios para los cambios de velocidad, resultan demasiado "duros" para el arranque.

Esta es la razón por la que se ha buscado la solución separando las dos funciones (arranque y cambios) automatizándolas independientemente, lo que permitió buscar para cada una la forma más eficaz de realizarla.

La casa Fichtel & Sachs, especialista en problemas de embrague y trasmisión, lo resolvió de manera ingeniosa utilizando la depresión producida por la aspiración del motor para accionar el embrague de cambios de velocidades; con un comando mediante un relay excitado por una corriente cuya ruptura se producía en la palanca de cambios.

Otra solución, totalmente diferente, ha sido propuesta por la firma Ferodo; el embrague para el arranque se ha reemplazado por un convertidor hidráulico de cupla, al que se ha acoplado un embrague de fricción para los cambios que exige el pasaje de una velocidad a otra. Este embrague es también comandado por un contacto eléctrico que se encuentra en la palanca de cambios; gracias a la presencia del convertidor de cupla, que equilibra las diferencias de régimen, el número de veces que es necesario manipular la palanca de cambios se reduce un 80 %. Este sistema es el que se ofrece como opcional para algunos modelos Simca y Fiat.

Otros automáticos, que ya no se usan, fueron: Mneumático, de Borg & Beck; Ferlec LLL de Ferodo; el E-Stick norteamericano, etcétera. Una sola excepción subsiste: el embrague automático de los grandes Citroën DS e ID.

EMBRAGUES HIDRAULICOS

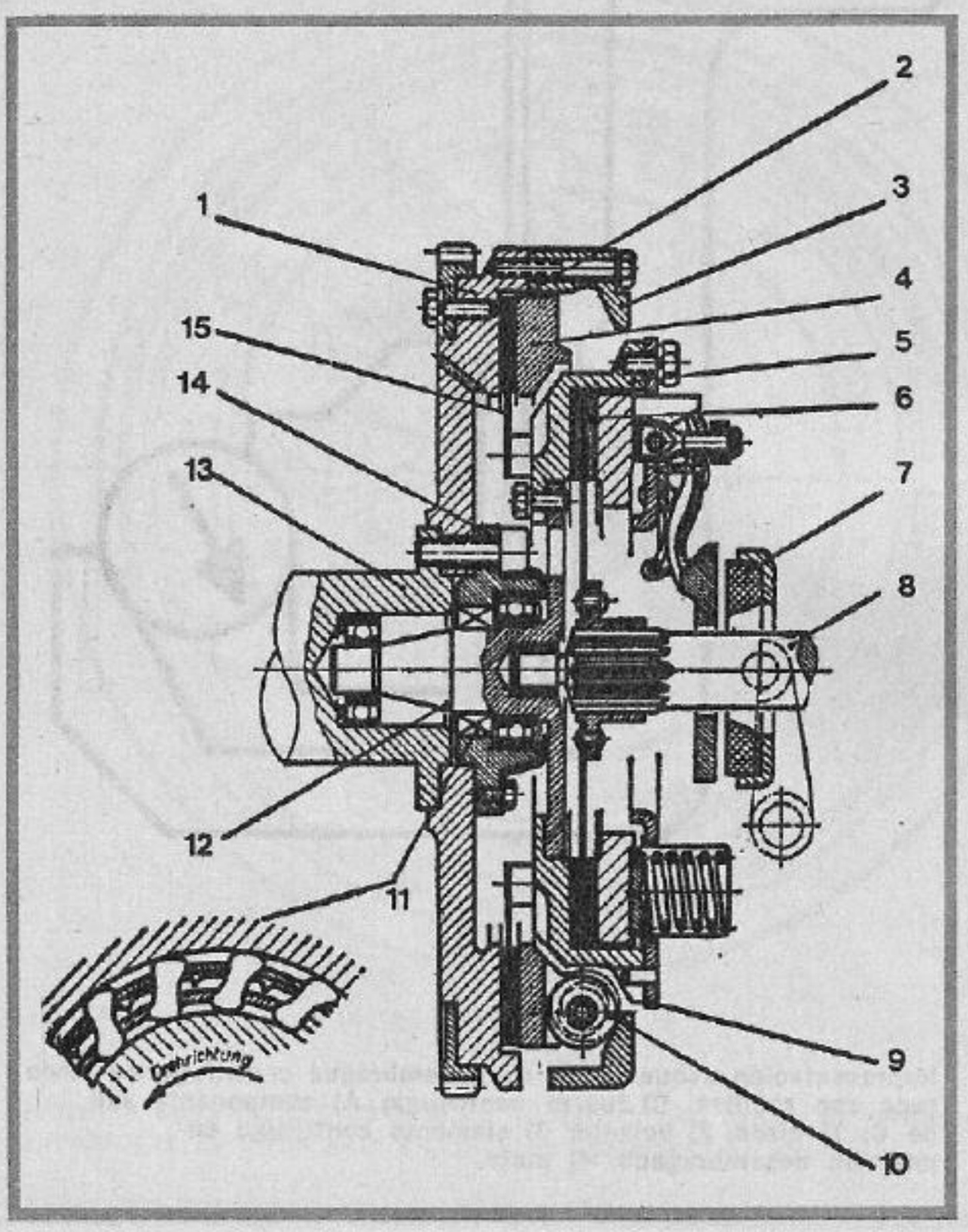
En el campo de la industria automotriz el uso de embragues hidráulicos se encuentra combinado con las cajas automáticas. El embrague hidráulico se compone de dos ruedas de álabes en forma de hemitoros cóncavos provistos de aletas radiales que delimitan un elevado número de cámaras segmentarias. Una de las ruedas, solidaria a la caja que la cierra, forma la carcaza rotativa del embrague, en el interior de la cual gira la segunda rueda. No hay unión mecánica rígida entre ambas

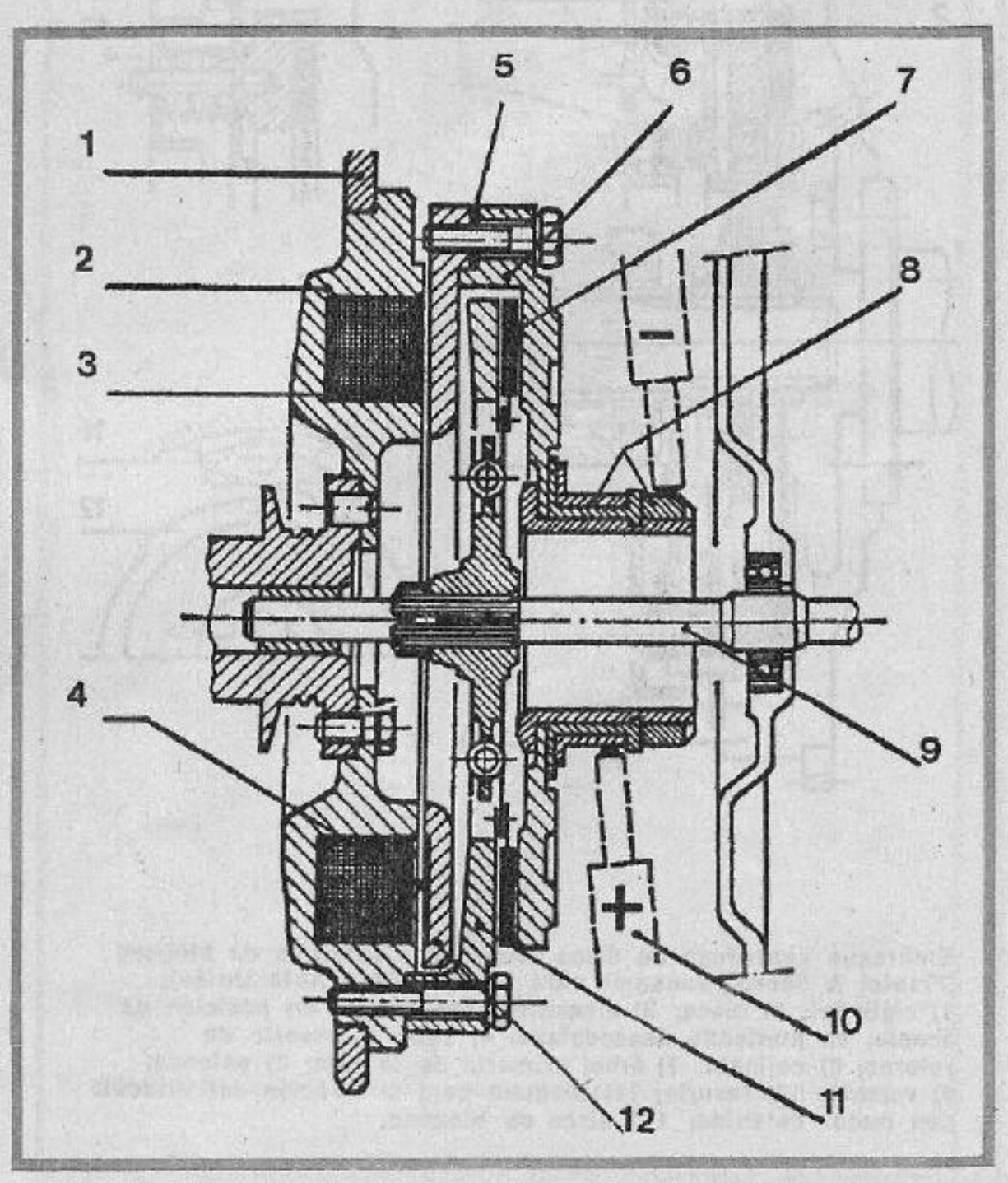
Abajo, izquierda: Embrague centrífugo (Fichtel & Sachs, Saxomat sistema FLR para el Opel Record); 1) volante con corona dentada; 2) embrague de disco centrífugo; 3) caja; 4) plato; 5) estuche de arrastre; 6) embrague secundario; 7) aro grafitado; 8) árbol primario de la caja; 9) tapa; 10) centrífugo embragado; en punteado libre; 11) rueda libre; 12) guía; 13) cigüeñal; 14) pieza intermediaria; 15) disco de embrague principal.

Abajo, centro: Embrague electromagnético Ferlec, de Ferodo. 1) corona dentada de arranque; 2) volante; 3) electroimán; 4) entrehierro; 5) compensación; 6) plato; 7) disco; 8) anillos; 9) árbol primario de caja; 10) escobilla; 11) apoyo; 12) armadura.

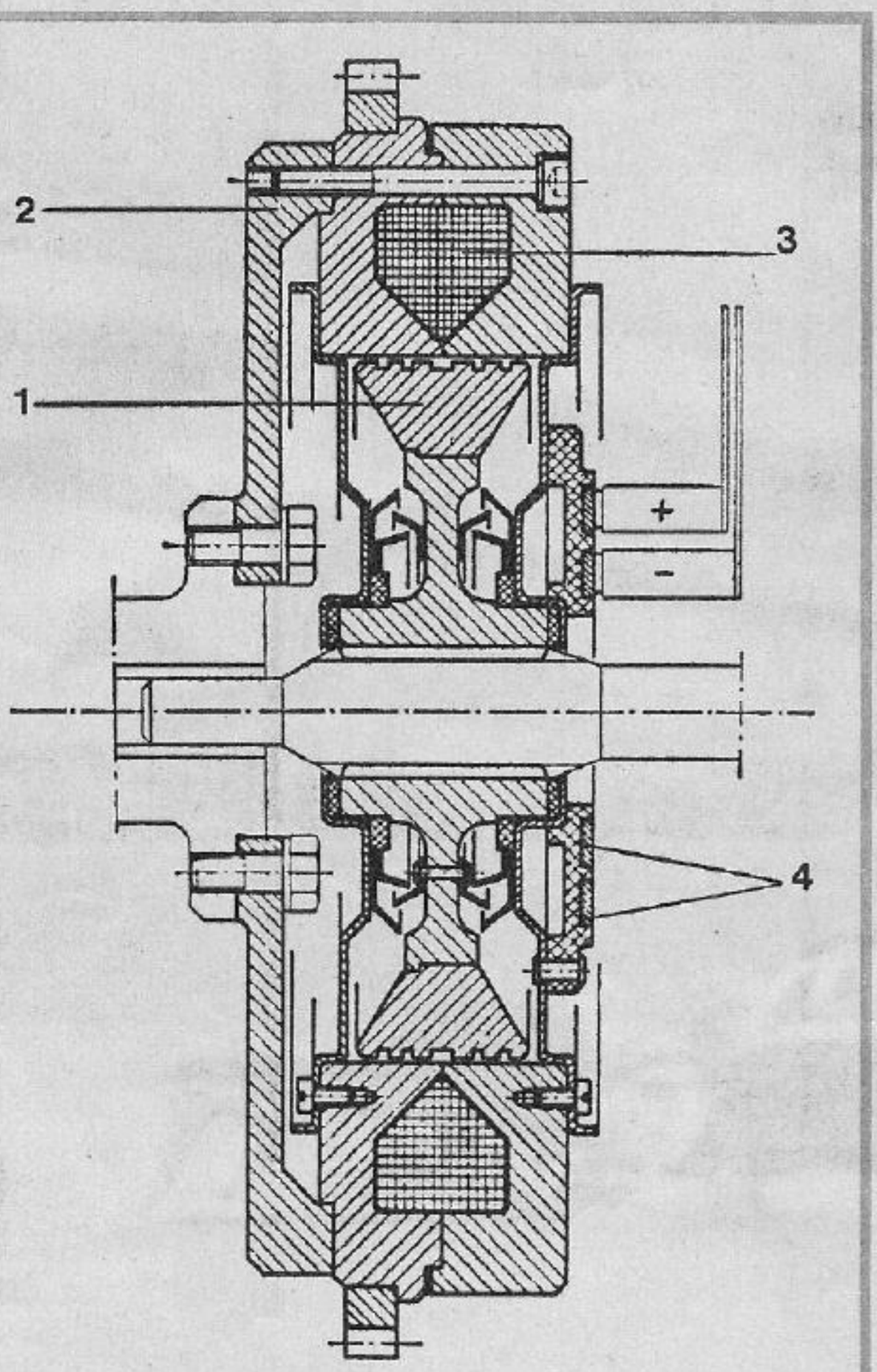
Arriba: Embrague electromagnético de Jaeger. 1) disco; 2) volante; 3) electroimán; 4) anillos de entrada corriente.

Abajo, derecha: Esquema de un convertidor hidráulico de cupla. 1) turbina; 2) bomba; 3) stator; 4) rueda libre que asegura el apoyo de 3 sobre 5; 5) carcaza de la caja.





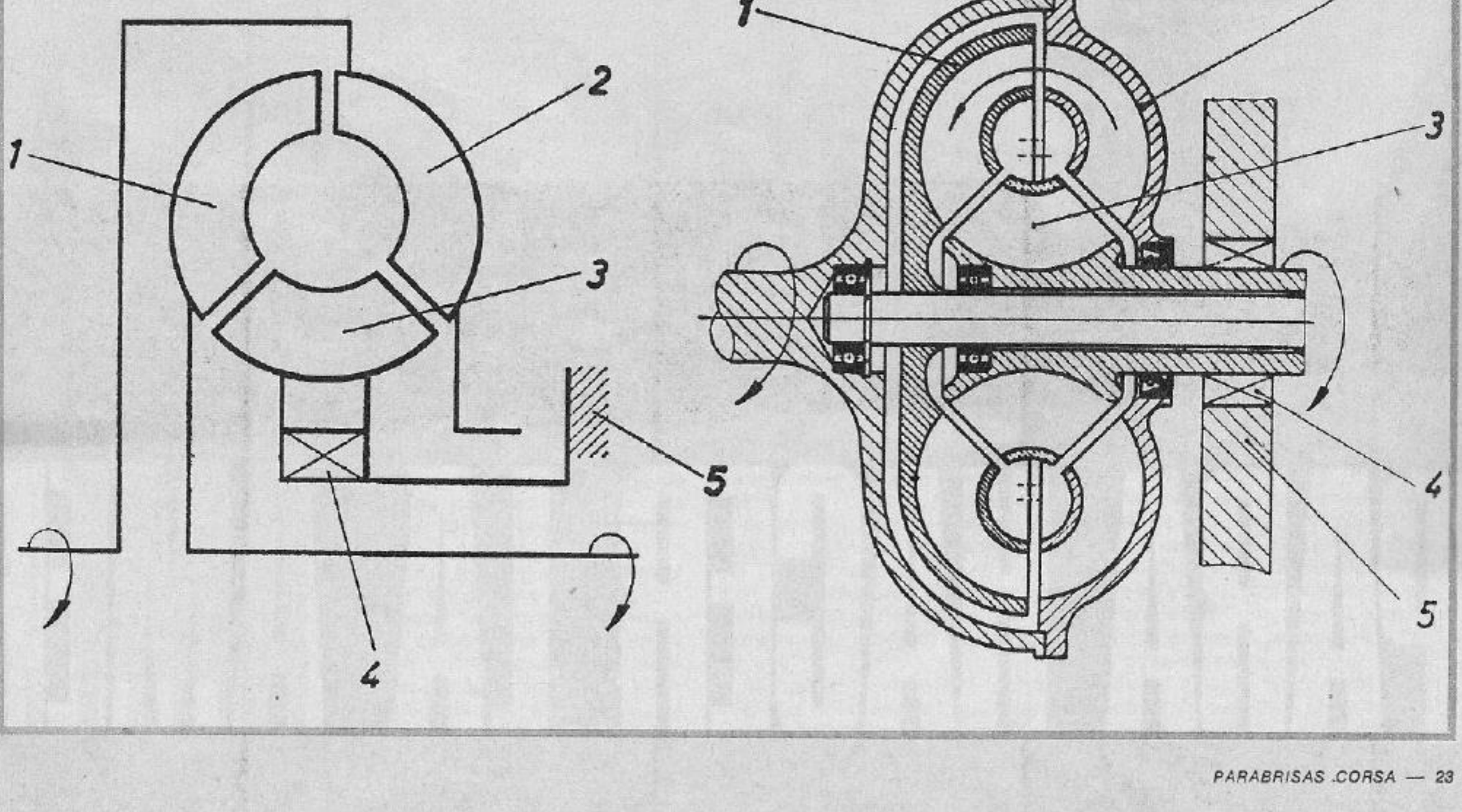
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ruedas. Para comprender el funcionamiento de este acoplamiento imaginemos el toro, perfectamente estanco y lleno de aceite en sus tres cuartas partes. Si se hace girar la rueda primaria (bomba 1), el aceite se encontrará bajo la fuerza centrífuga creada y, guiado por los álabes, inicia un movimiento de rotación que no puede proseguir porque a la salida del primer estadio pasa a la rueda interior (turbina 2) tendiendo a arrastrarla con una fuerza que depende directamente de la velocidad de rotación de la primera rueda. Existirá lógicamente una diferencia de velocidad entre ambas ruedas, condición necesaria para la producción de una fuerza; la diferencia de velocidades es lo que se conoce como deslizamiento.

En la primera parte (rueda con álabes de la bomba) la energía mecánica desarrollada por el motor se trasmite al líquido bajo la forma de energía cinética (mediante la evacuación del aceite a gran velocidad), la que a su vez es absorbida por la rueda de turbina que la vuelve a trasformar en energía mecánica, representada por el árbol de salida con su movimiento. Este principio de operación fue establecido en 1905 por el profesor Föttinger. Las principales ventajas de un tipo de embrague como el descripto residen en la suavidad y progresividad del movimiento de arranque, sobre el que también se puede influir modificando la cantidad de aceite contenido en las ruedas. Por otra parte, este tipo de embrague absorbe los choques, amortigua las vibraciones y da pruebas de una buena capacidad de arrastre. Los inconvenientes del sistema radican principalmente no en su alto precio ni en su rendimiento relativamente bajo sino en que si gira por un tiempo prolongado con una fuerte diferencia de velocidades entre ambas ruedas, se encuentra expuesto a sufrir un intenso calentamiento. También debe tenerse en cuenta que el embrague hidráulico no interrumpe jamás en forma completa la trasmisión de la fuerza, de manera tal que generalmente debe ser complementado por un embrague mecánico clásico que permita efectuar los cambios de velocidad durante la marcha.

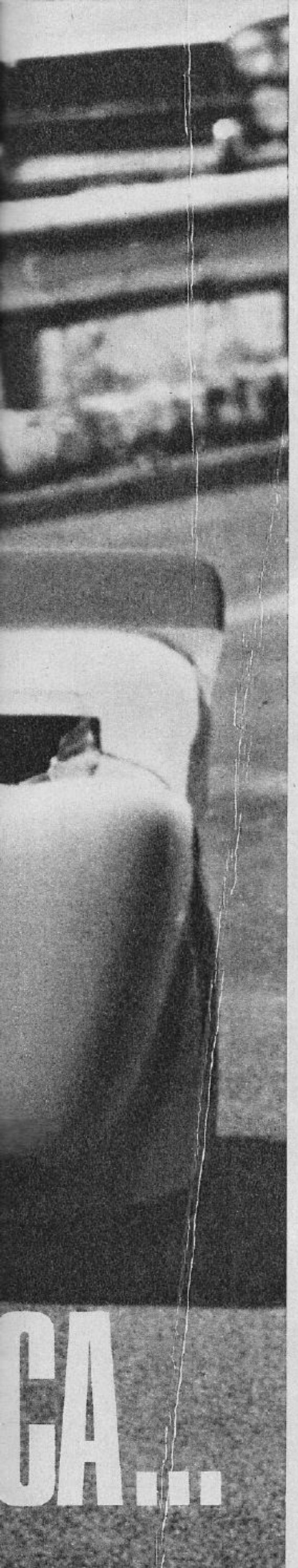
Una variante de este embrague hidráulico está representada por el convertidor hidráulico de cupla (Fig. 17), que, aunque no constituye un verdadero embrague, es un elemento que permite variar en forma progresiva y continua la velocidad. Los álabes de las ruedas de turbina y bomba no son ya más perpendiculares al plano de separación, son inclinados a fin de ofrecer mejor reacción a las aceleraciones positivas o negativas que crea la evacuación del líquido. Entre la salida de la turbina y su retorno al centro de la bomba, la corriente de aceite va a una tercera rueda denominada stator, que, apoyada sobre un acoplamiento a rueda libre, tiene por función "enderezar" el flujo y reproducir la reacción en la turbina. Esta disposición permite multiplicar la cupla en función de la diferencia de velocidad entre ambas ruedas y las condiciones para el arranque se ven mejoradas notablemente. En la mayoría de los casos este convertidor permite multiplicar por dos el valor de la cupla. Este sistema exige un circuito de aceite independiente, gracias al cual, a costa de un precio más elevado, el rendimiento se ve sensiblemente mejorado desde que el calor producido puede ser disipado completamente. En la actualidad, el convertidor de cupla, combinado con una caja planetaria de dos o tres relaciones, constituye el equipamiento de casi todos los vehículos americanos.

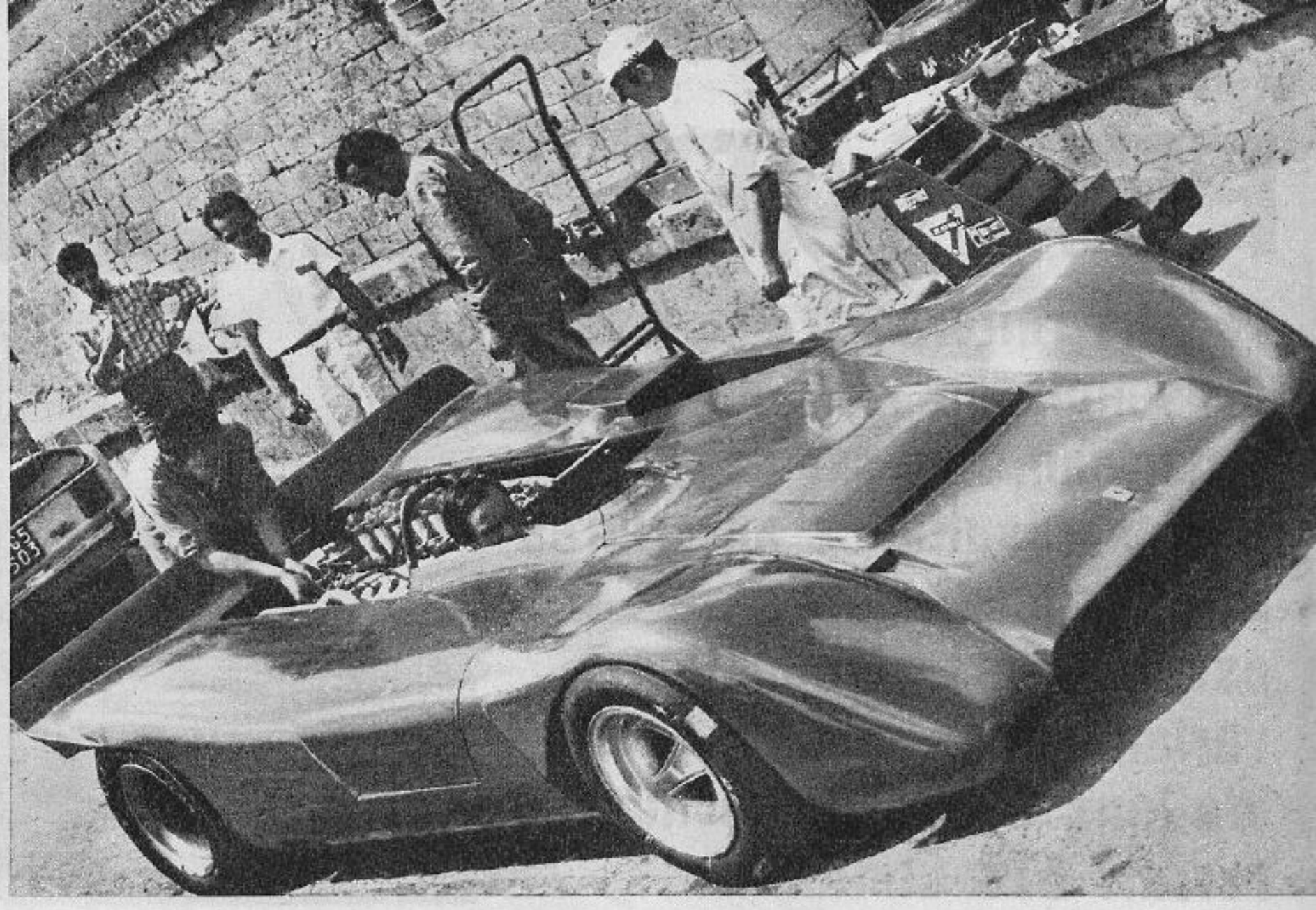


FERRARI 612 CANAM:

PARA HACER LA AMERI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

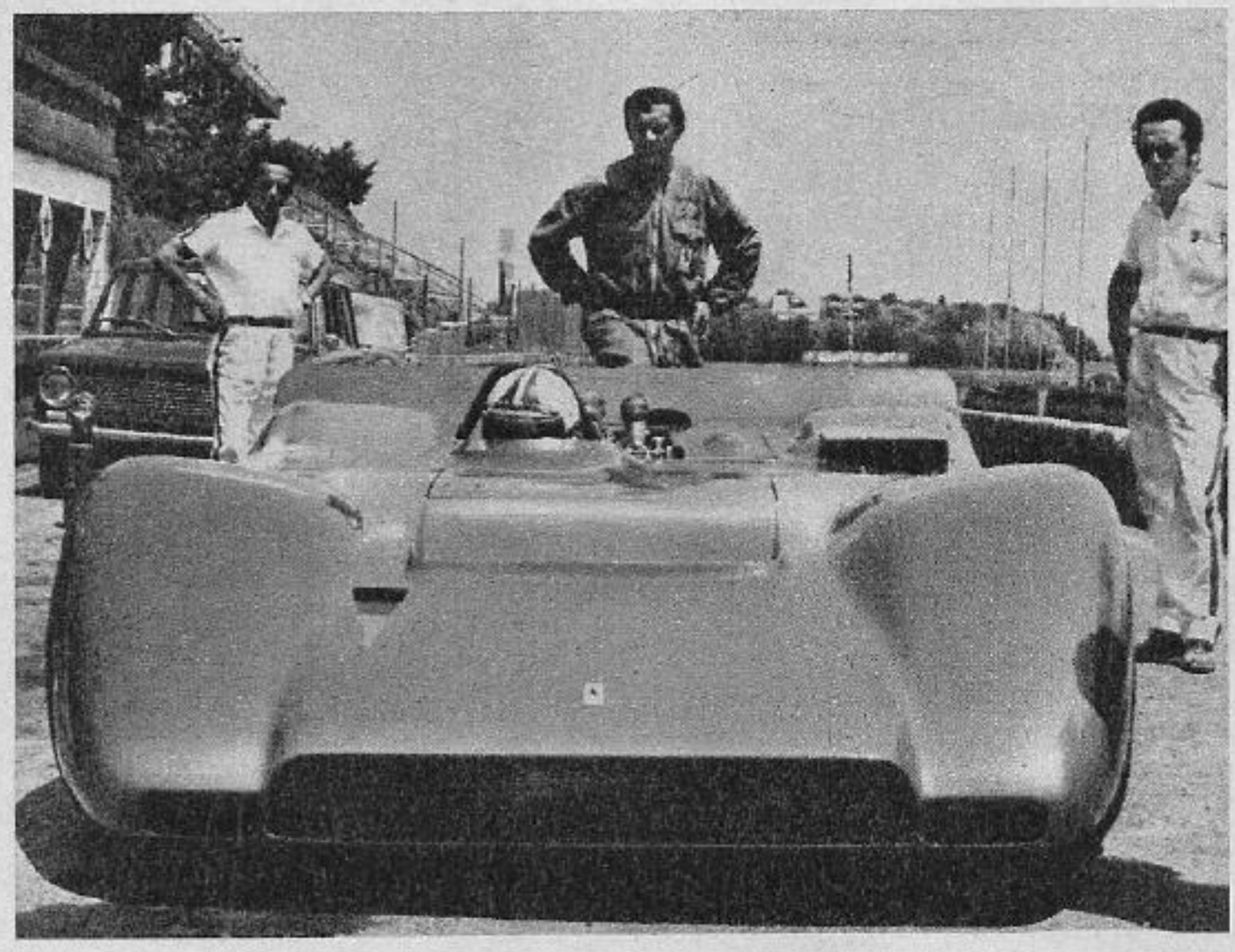




Nuevamente Ferrari interviene en la Canadian American Challenge Cup. El tercer puesto de Amon en Watkins Glen es una promesa, el segundo en Edmonton una confirmación cada vez mayor.

Fotos de: FRANCO LINI

Arriba: La nueva 612, versión modifié de la biposto corsa del año pasado, siendo puesta a punto. Al volante, pero esta vez bien peinado, Chris "Kiwi" Amon.



Para ser el resultado de un debut, tanto Chris como la Ferrari arrojaron resultado positivo: tercer puesto en Watkins Glen, segunda carrera de la CanAm 1969.

Con respecto a la anterior, la nueva presenta dos tomas adyacentes a la entrada de aire al radiador de aceite. Bailey, mecánico personal de Amon, atrás, al centro.

El año pasado, la presencia de Ferrari en la Canadian American Challenge Cup Series —CanAm, para los gomías— fue un hecho. Infausto, por cierto, pero hecho al fin. Los resultados obtenidos en dicha temporada luego de finalizada no resultaron acordes con las aspiraciones de Ferrari (una sola carrera largada y un abandono por colisión a pocos metros del starting grid).

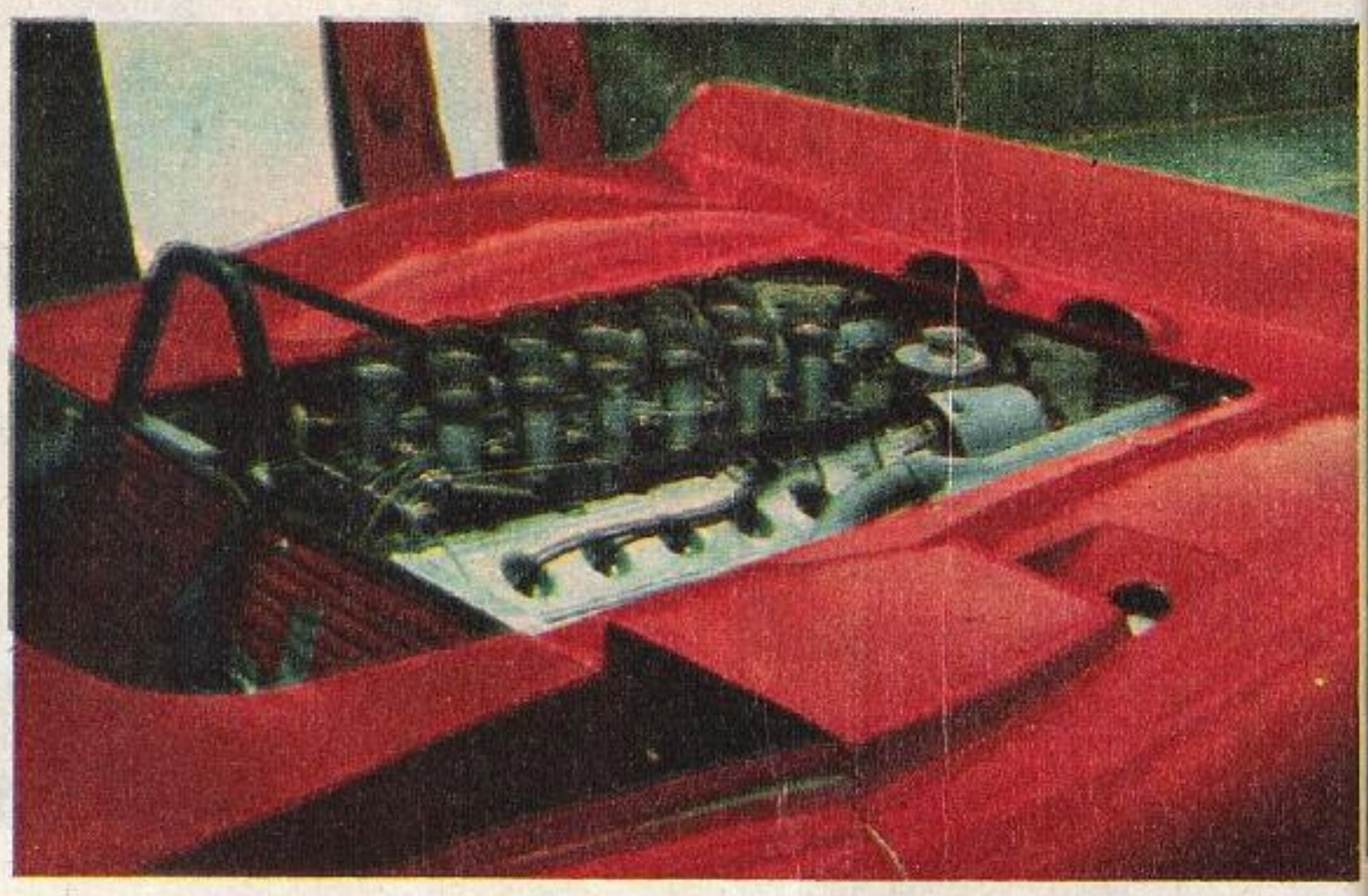
En todo tiempo pasado —que por lo menos para Ferrari en la CanAm no fue mejor— el aparato presentado de acuerdo a las especificaciones expresas de Grupo 7 se dio el lujo de hacer estallar dos motores en banco de pruebas, en medio de un graciosísimo estruendo de timbales, platillos y demás componentes de toda batería percusiva que se precie de buena. A todo esto agreguemos que la Ferrari biposto 612 CanAm reemplazaba a la versión con la que se intentó intervenir el año antepasado (1967), cuyo motor de 4.200 cm³ derivaba del 4 litros que equipaba a la P-4 ganadora del campeonato mundial de marcas de 1967.

Ahora bien; este año Ferrari vuelve a intervenir en la CanAm. Que, a diferencia de las tradicionales seis carreras que completaban la serie, esta vez se integra por diez carreras: St. Jovite, ya disputada, y en la que Ferrari no se presentó; Watkins Glen, segunda de la serie, en la que Chris Amon colocó a la nueva Ferrari en el tercer puesto, detrás de los McLaren-Chevrolet M12A de Brucie McLaren y Denny Hulme. Resultado que se torna promisorio, considerando que "pichulearse" un tercer puesto en la primera presentación no es cosa de todos los días, y que todavía quedan 8 carreras para discutir la cuestión: Mosport, Lexington, Elkhart Lake, Bridge-

→

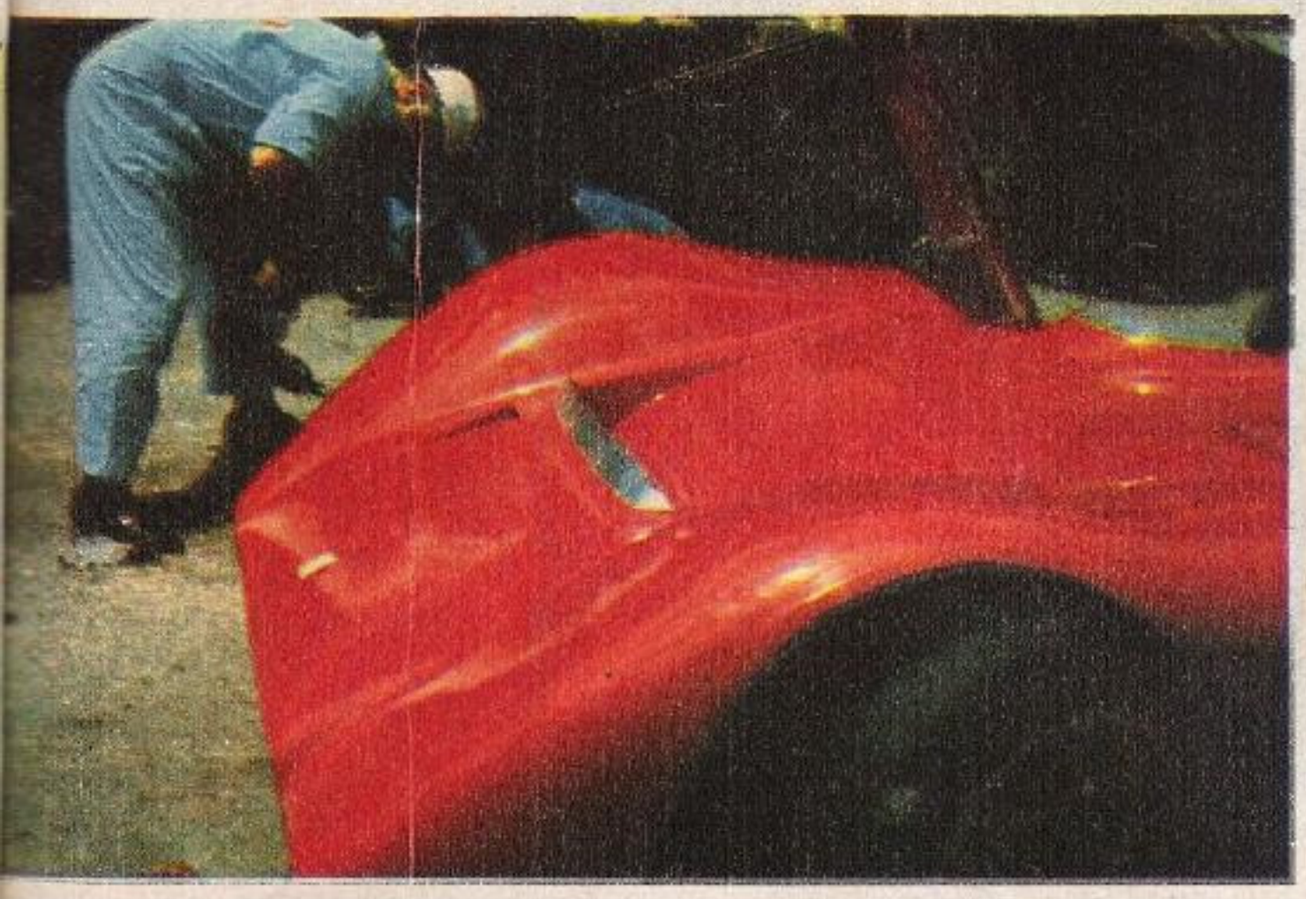
FERRARI 612 CANAM B

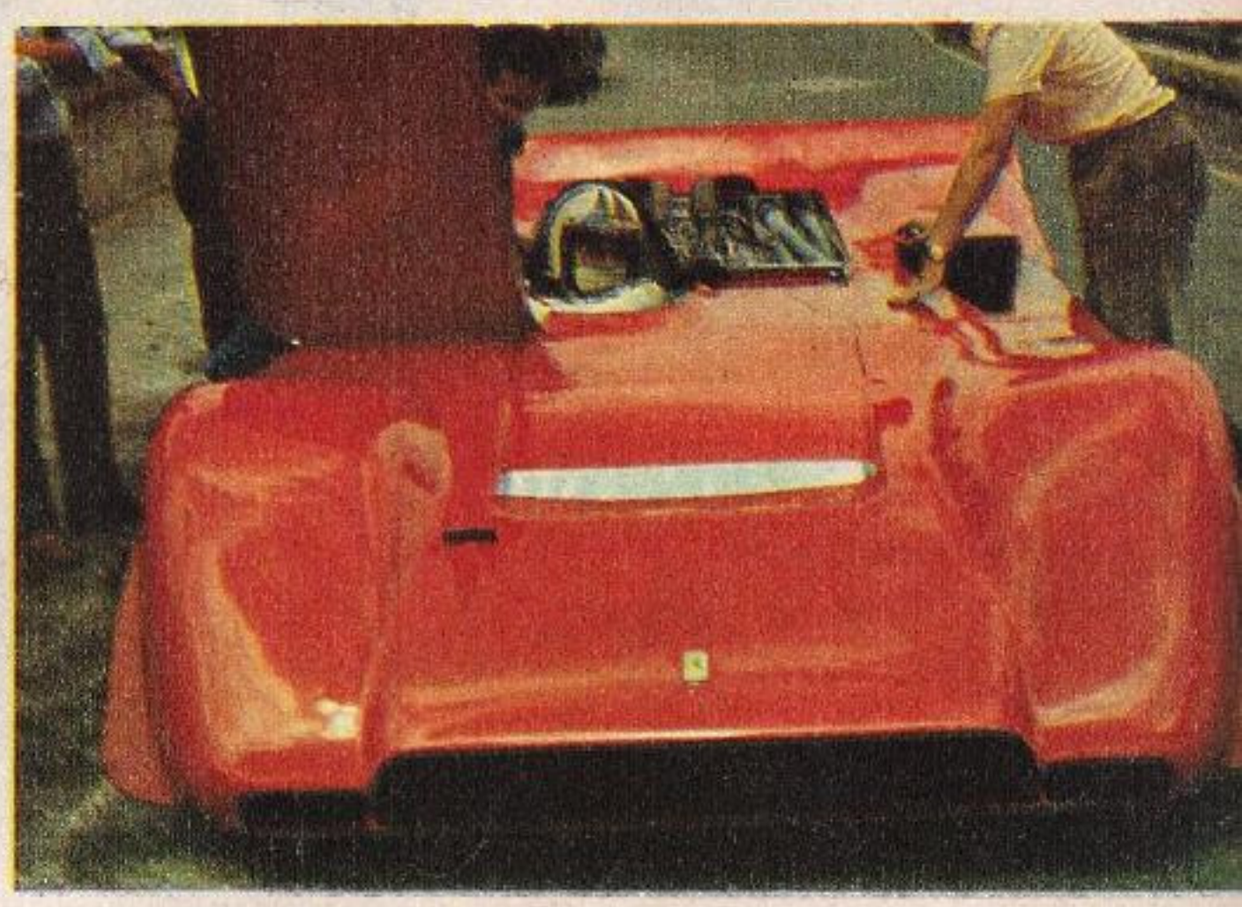
Ferrari reitera su presencia en la Canadian American. A pesar de los resultados anteriores poco felices, esta vez las perspectivas varían: Amon 3º en Watkins Glen, con la nueva Ferrari 612 CanAm

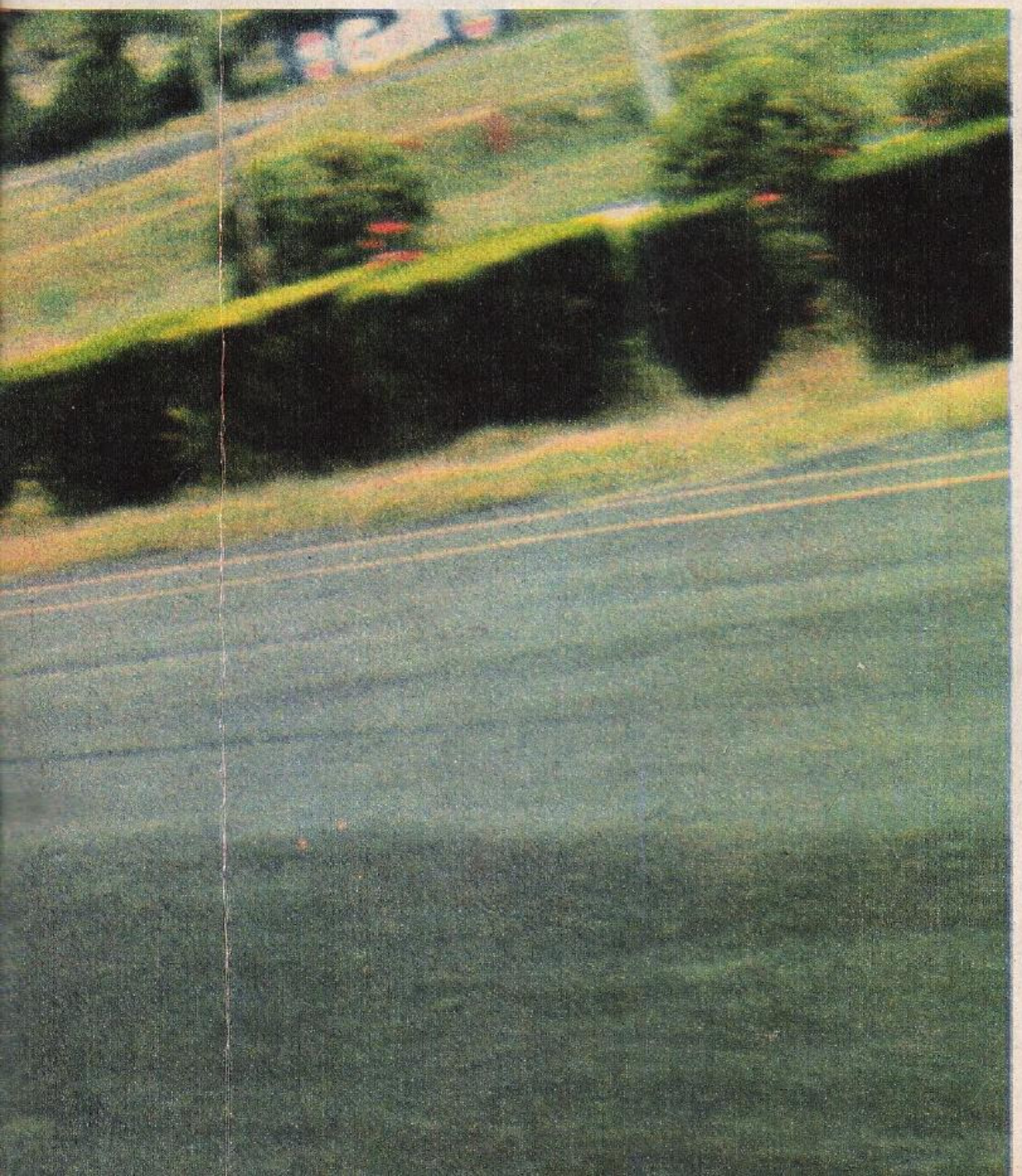


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

POSTO CORSA







hampton, Edmonton, Monterrey, Riverside y Las Vegas. Y que la discusión es brava, ya que los nuevos McLaren M12A —versión corregida del M8A— son aparatos bravos; los primeros McLaren que utilizan spoiler, adminículo ya prohibido por la F.I.A.... Pero no metamos el dedo en el ventilador y volvamos por nuestros fueros.

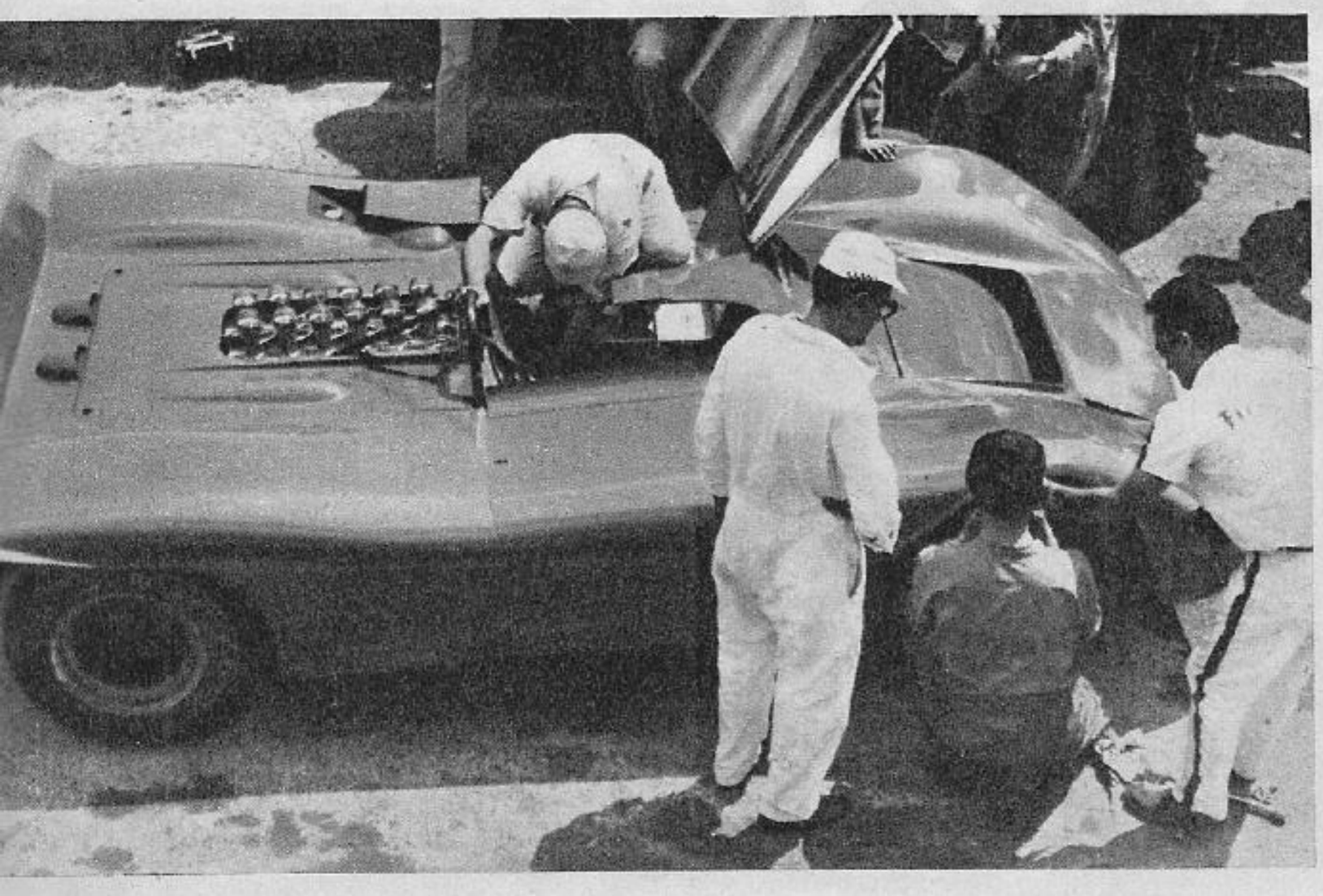
LA NUEVA FERRARI 612

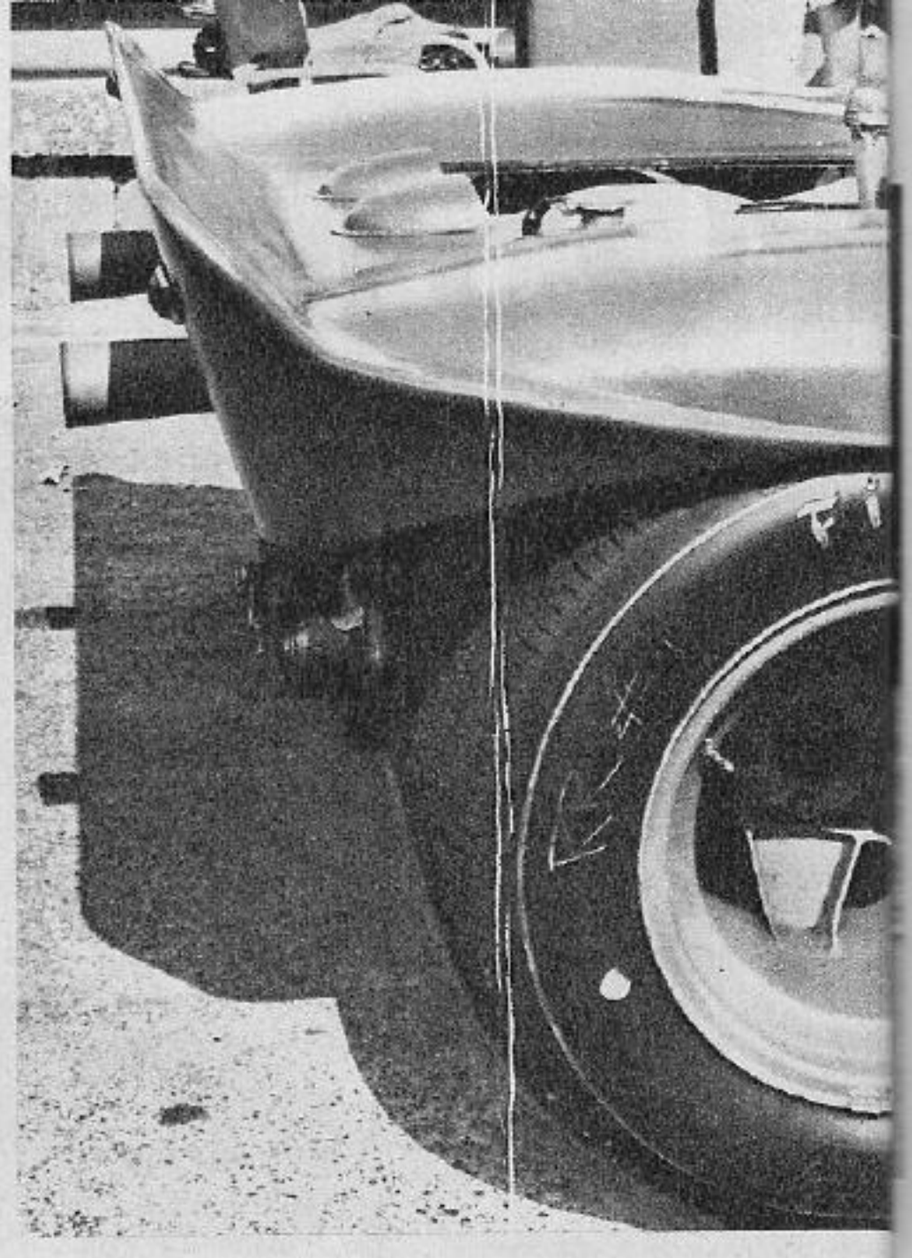
Antes de ser lanzada en Watkins Glen, Chris Amon probó el auto en Vallelunga. El motor erogó 640 HP a 7.700 rpm, y descendiendo en la imaginaria curva de potencia que pedimos a nuestros lectores corporicen, encontramos ¡350 HP a 4.500 rpm!, de donde se desprende que la aceleración del aparato es sencillamente espeluznante, condición importantísima especialmente para las carreras que componen la copa CanAm, donde precisamente la aceleración y la maniobrabilidad cobran fundamental importancia.

La nueva Ferrari ha experimentado unos cuantos cambios en relación a su predecesora; el chasis autoportante responde a un nuevo diseño, resultando más corto y liviano. La cosa que envuelve generalmente al chasis y que la gente que sabe llama carrocería (aunque ya dijimos el aparato es autoportante) se ha alivianado, y ha disminuido sus medidas tanto en largo como en ancho total. El conjunto armadito como corresponde bajo directivas del Ing. Marelli, pesa 700 kg con nafta, agua y aceite. Vinagre, no.

El chasis responde a la tendencia ferrarista, es decir "scatola portante" tipo túnel, con colaboración resistente de la carrocería, a aquél remachada. Suspensiones, nada nuevo: Inde-

→





FERRARI BIPOSTO CANAM 612

MOTOR

Ubicación	Posterior
Cantidad de cilindros	12 en "V" de 60°
Cilindrada	6222,16 cm³
Cantidad de válvulas	48 (cuatro por cada cilindro)
Diámetro y carrera	92 x 78 mm
Relación de compresión	10,5:1
Potencia máxima	640 HP a 7700 rpm
Alimentación	Por inyección indirecta Lucas
Bujías	Champion (10 mm de rosca)
Tracción	Posterior

TRASMISION

Caja de velocidades	Ferrari de 4 marchas + RM

SUSPENSION

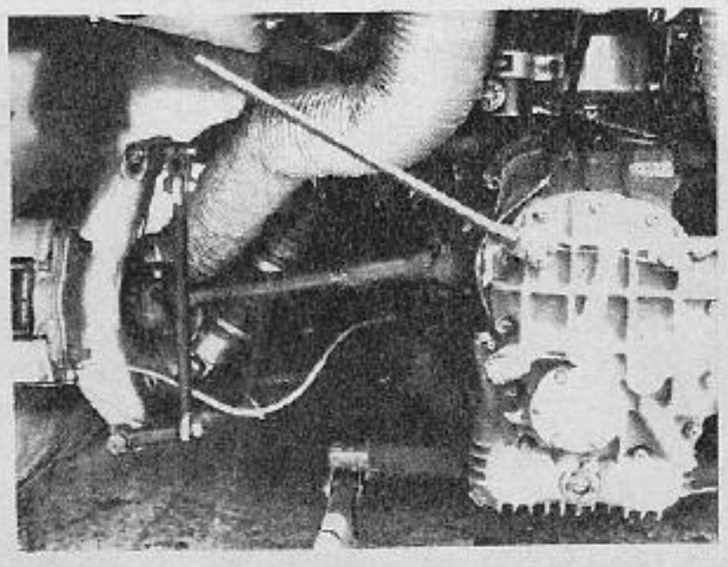
	Independiente en las 4 ruedas, según diagramación Ferrari
Neumáticos	Firestone
Medidas:	
Adelante	490/1390 x 15"
Atrás	600/1550 x 15"

DIMENSIONES

Largo total	3,72 m
Altura total	0,89 m
Ancho total	2,04 m
Distancia entre ejes	2,45 m
Peso (con nafta, aceite y agua)	700 kg

PERFORMANCE

Velocidad máxima	355 km/h



Conjunto de suspensión trasero. Se puede destacar el semieje telescópico, las juntas cardánicas homocinéticas a cada extremo de éste y la bieleta que articula la barra antirroll con el portamaza.

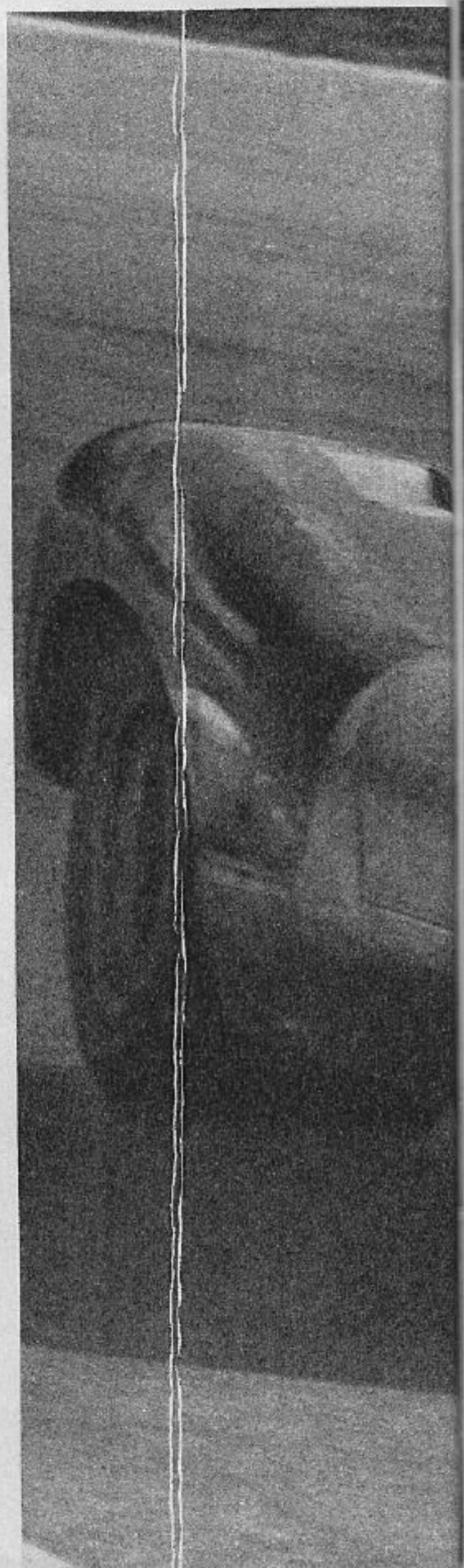
Arriba, izquierda: Toda la muchachada de a bordo, e inclusive los técnicos de Firestone, trabajando como negros en la máquina, antes de las pruebas en Vallelunga.

Centro, izquierda: Conformación del spoiler fijo trasero, y escapes asomando. La sigla RR que se puede ver en la cubierta, significa "Rear Right" (atrás, derecha).

Centro, derecha: Entradas de aire para los frenos posteriores, sobre el filo posterior de la abertura a través de la cual podemos apreciar, a la derecha, los trombones de los inyectores; a ambos lados los escapes y al centro el recipiente compensador de nivel de los radiadores de agua.

Arriba, derecha: Vista posterior, probando en Vallelunga. La terminación trasera difiere totalmente del modelo anterior. Nótese el ancho tremendo de las Firestone.

La predecesora, cuando la probaban en Monza. En la serie de la CanAm '68 hizo sapo por una increíble mala suerte (accidentes).

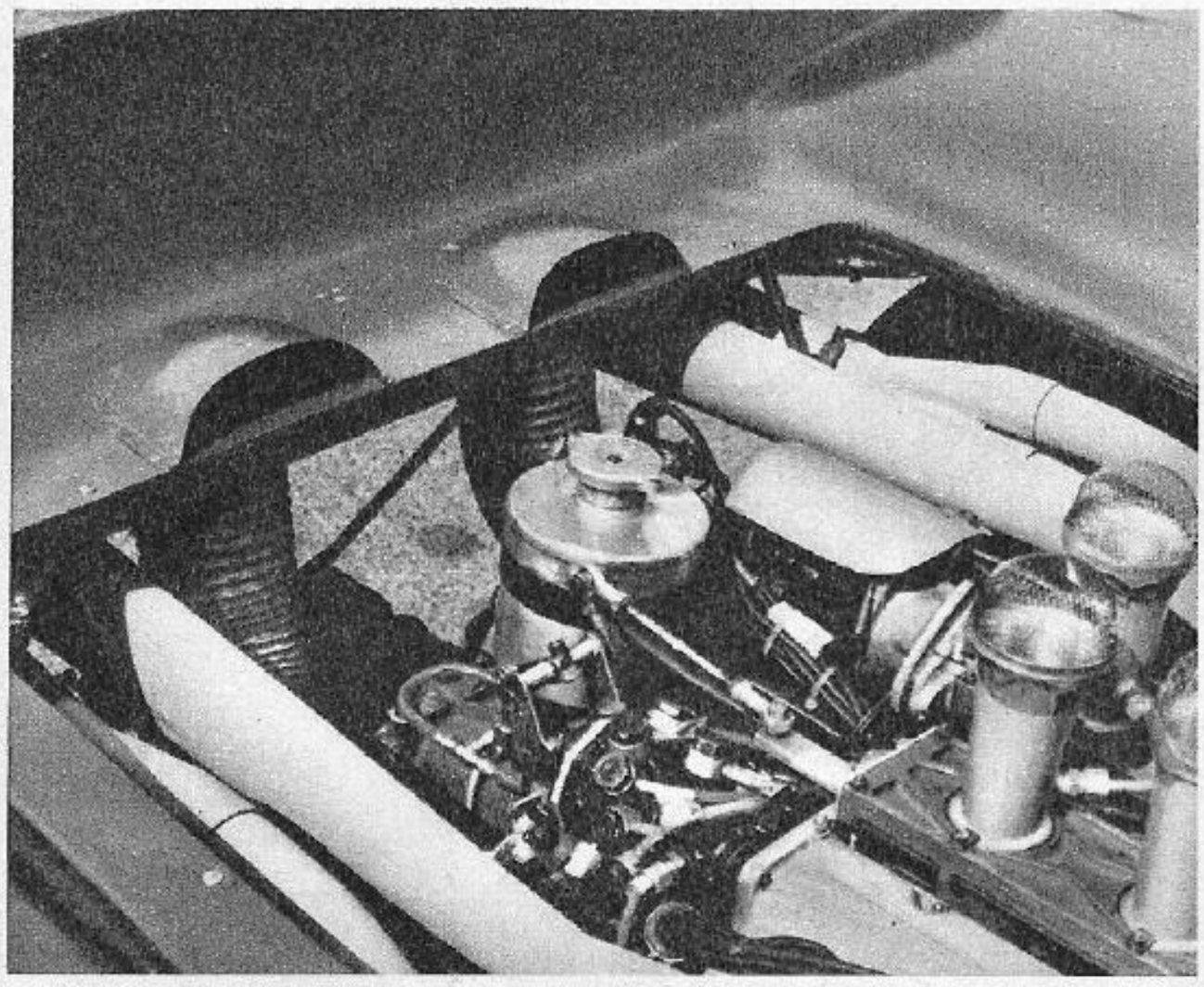


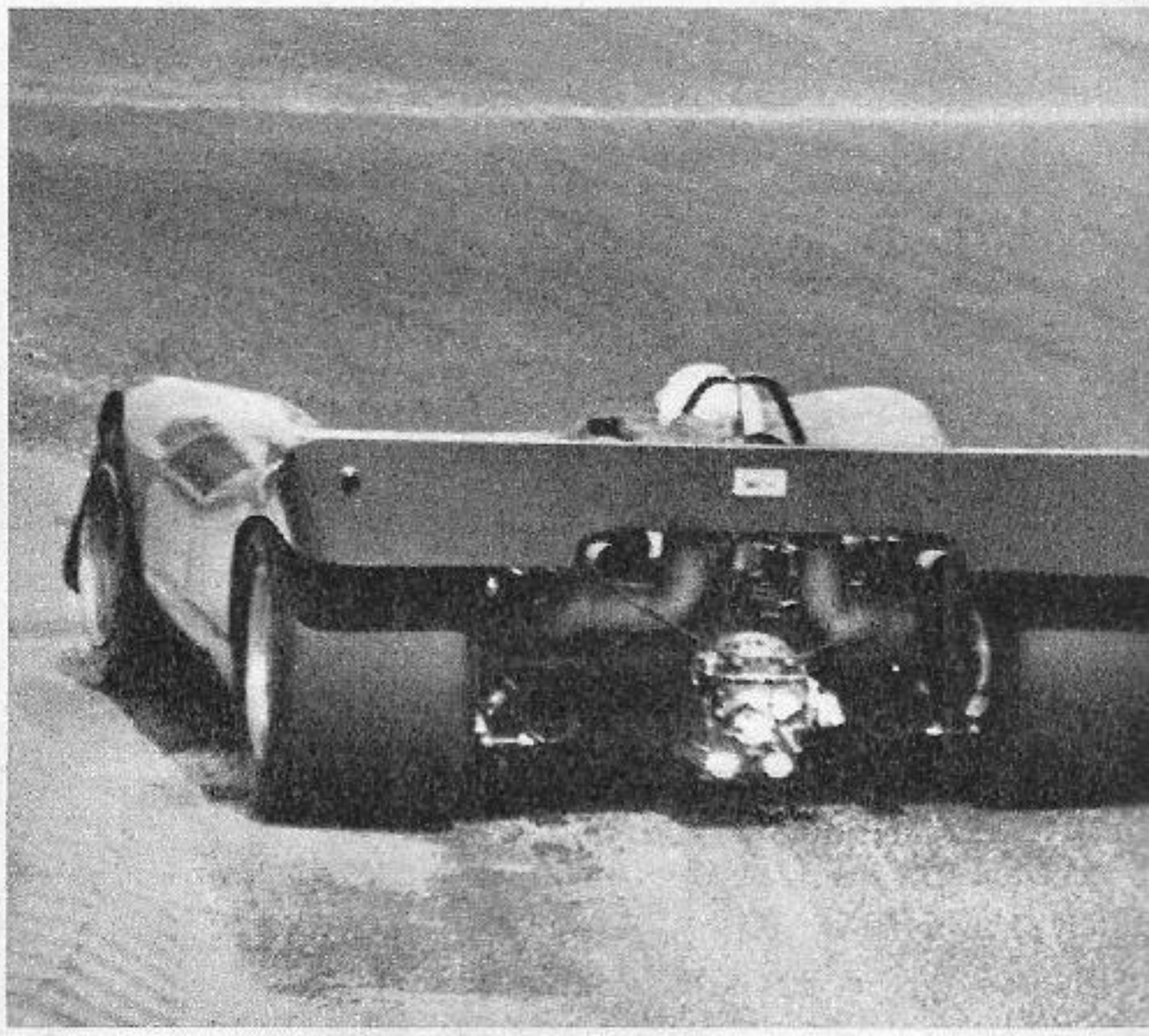
pendiente en las cuatro ruedas, clásica diagramación Ferrari.

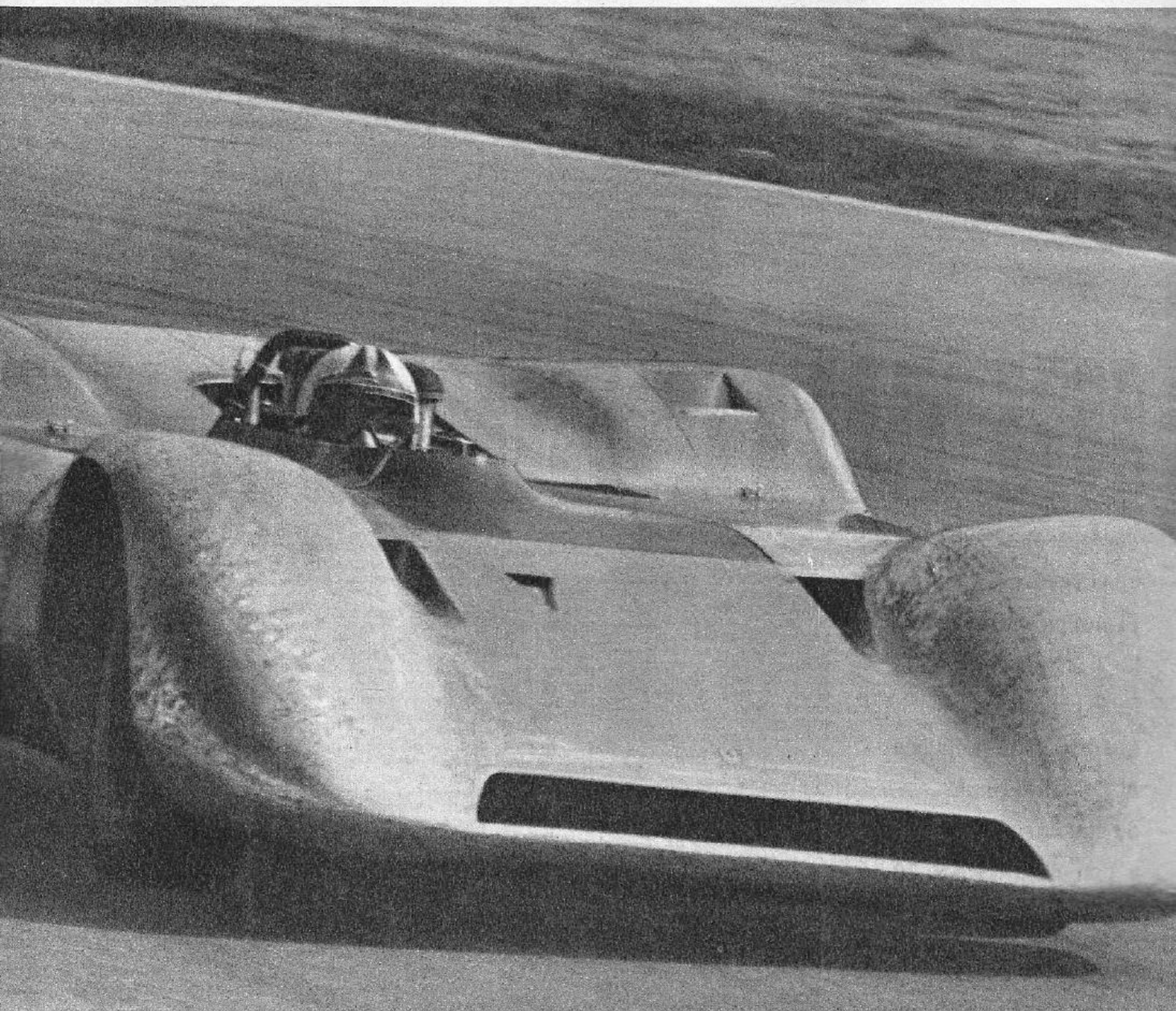
La refrigeración del par de radiadores que se ubican a cada lado del motor se asegura por medio de una toma NACA sobre el capot, a partir de la cual el aire se distribuye sabiamente, a través de dos conductos longitudinales que atraviesan las dos puertas. La fijación de las ruedas ha dejado de ser la últimamente utilizada —sistema de dado central único— para dar lugar a cinco vulgares pero tradicionales tuercas que ajustan la llanta Campagnolo como conviene en estos casos.

La nueva Ferrari 612 biposto Corsa CanAm está en marcha. Chris Amon tiene la Ferrari. Y la palabra.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









UN AUTO CON PROYE

Jerry Bravi construyó un Sport Prototipo para 1970. Lo presentó en la Exposición de Rosario y se adjudicó el Primer Premio de Industria y Comercio. El SP 70 dará que hablar

Por JORGE A. AUGE BACQUE

Jerry Bravi (28) es uno de los jóvenes constructores argentinos de automóviles de carrera. Su experiencia se remonta a 1965, cuando debió reformar totalmente un monoplaza que había comprado: "Lo compré, y cuando lo quisimos hacer andar, se empezaron a cortar los caños y a desarmar todas las soldaduras". Ahí comenzó el vía crucis de Jerry Bravi: "Tuve que desarmar todo y volver a construir el chasis. Lo único que me sirvió del auto fue la carrocería plástica y algunos accesorios. Yo diría que allí comencé a construir autos de carrera. Más por necesidad que por otra cosa. Con ese auto no podía correr porque me mataba seguro; entonces tuve que construir un chasis nuevo".

Ese fue el principio de Jerry Bravi en la construcción de automóviles; las carreras lo habían visto mucho tiempo antes subido a horcajadas sobre una motocicleta o sentado sobre un kart. "Corrí algo así como 150 carreras en moto y en kart. En moto corrí con Ternengo, Kissling y otros "nenes" como ellos. De esas 150 carreras gané la mayoría y tengo todos los trofeos acá, en el taller".

La primera incursión en la construcción de autos lo llevó a Bravi a convertirse también en piloto de monoplazas. "En esa época corríamos "Tati" Galanti, Favergiotti y yo, los tres con Auto Union. ¿Te acordás de la famosa Fórmula Tres? Bueno, nosotros éramos los únicos que corríamos, y para peor teníamos que hacerlo con la Fórmula Uno. ¿Sabés como nos pasaban por arriba, no?"

Y el primer auto íntegramente Bravi salió del taller rosarino en 1967. "Omar Almeida debutó en Rafaela, en las 500 Millas, con un auto construido por mí. Fue una gran satisfacción."

Después vinieron los F-2 de Alabern (Renault 1000 by Berta), de Niveiro (Renault también), el Fórmula Uno de Togneri, el Tornado trasero de Cefarelli, las reformas a los autos de Copello y Plá y el Fórmula 4 de Kopatich, de Casilda.

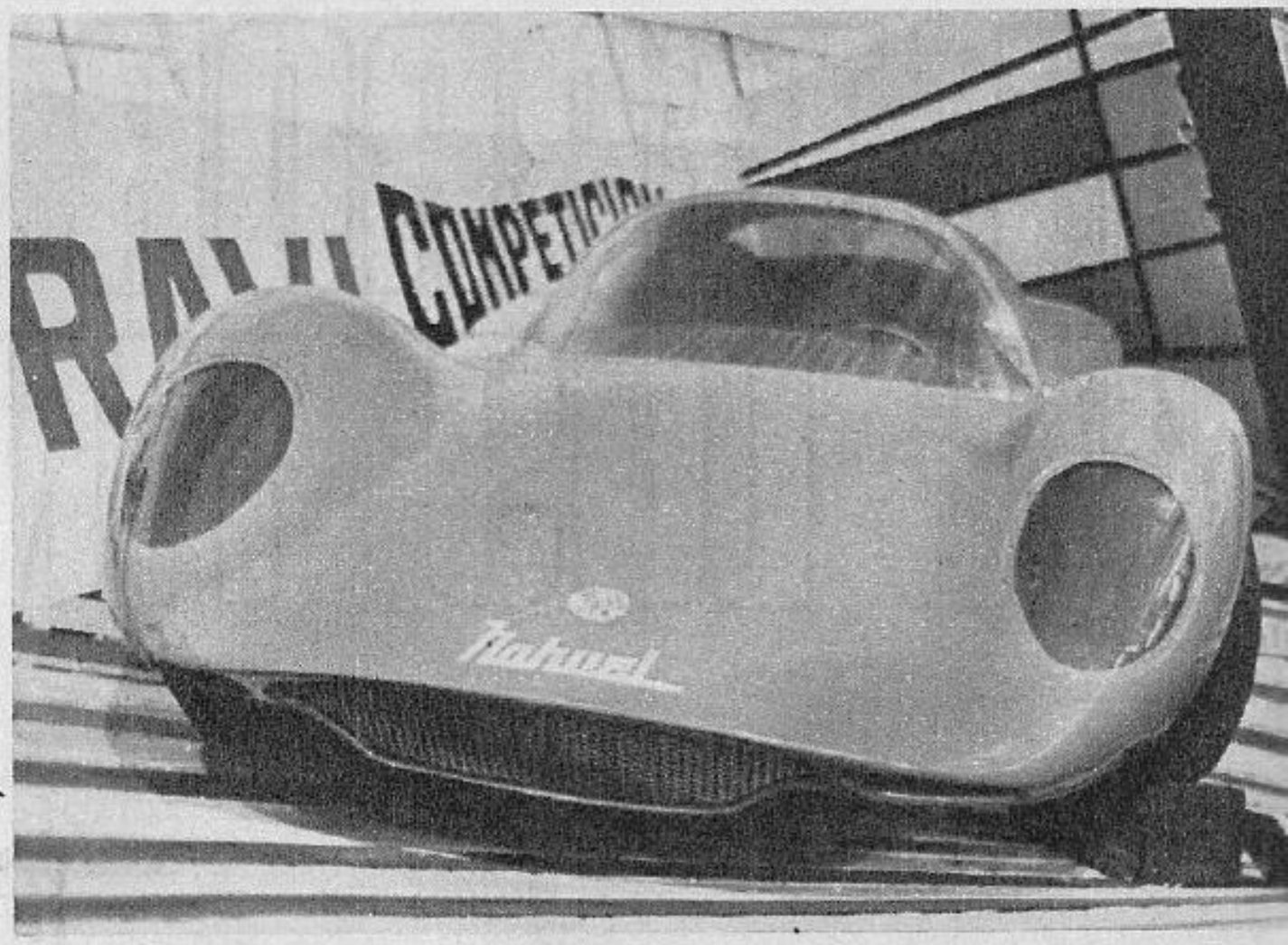
Pero Jerry Bravi quería hacer algo más lógico, algo que interpretara su idea sobre el automovilismo. Los monoplazas lo enloquecen, pero... quería algo más, algo más cercano al auto común de calle pero que sirviera para correr. Y en noviembre del 68 comenzó la construcción de ese auto soñado: la posibilidad de tener en 1970 un reglamento lógico y que interpretara su sentir lo llevó a trasportar su idea de los planos y bosquejos a la realización práctica.

"En realidad, este auto lo pienso correr en Sport Prototipos el año que viene, pero también lo pienso construir en pequeña serie para uso ciudadano. Claro que no puedo largarlo a la venta así como está. Primero lo pienso experimentar yo en carrera, corregir los defectos que surjan y recién después lo perfeccionaré y lo construiré para vender."

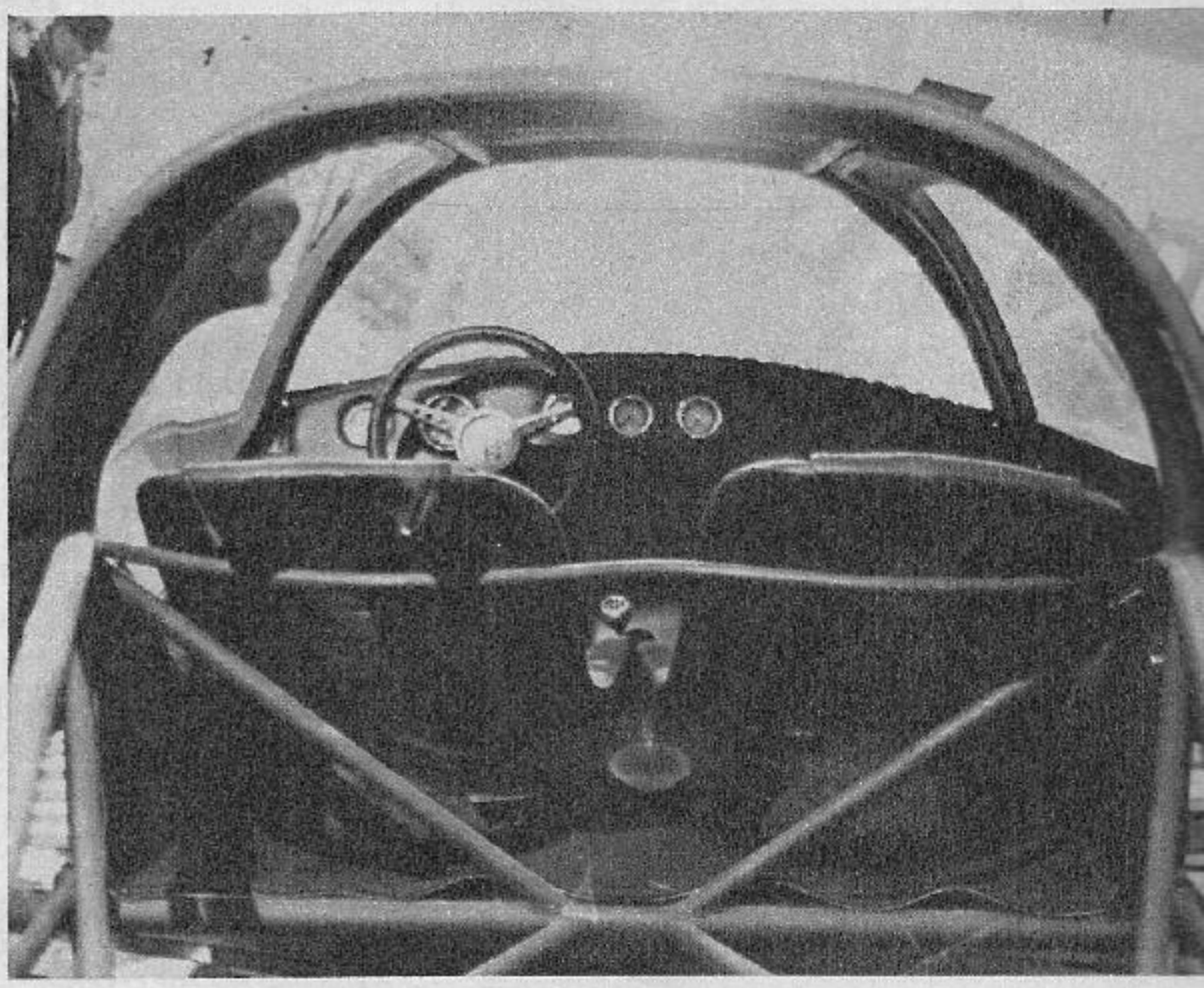
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Sport Prototipo en el Stand de la Exposición del Rosario. Su primer premio constituye un galardón importante para un automóvil argentino de carreras. Este es el primero, luego ... vendrán muchos más.



La agresiva trompa del SP 70. Faros carenados y rejilla para la entrada de aire al radiador de aceite incluido en la trompa.



El chasis y el habitáculo visto desde el eje posterior. Instrumental sencillo y simplicidad funcional en el diseño. Comodidad absoluta en su cockpit.

CCION

Jerry Bravi enseña la maqueta primera del Sport Prototipo. Aunque se partió de esa base las sucesivas ideas surgidas fueron modificando el dibujo original.



Si bien la construcción del auto comenzó en noviembre del 68, la carrocería fue diseñada y construida en junio del mismo año. Jorge Ctenas fue el encargado, junto a su socio, de la construcción de las "formas externas". El chasis es diseño exclusivo de Bravi. "Mirá —asegura—, en realidad el chasis es un monoplaza un poco más ancho. Creo que hasta en Europa hacen lo mismo. Juntan dos chasis de fórmula y hacen un SP."

El SP 70, tal su denominación, está construido en base a una estructura tubular realizada en caños de acero sin costura SAE 1020 de 1¼ pulgada los principales y 1¾ pulgada los refuerzos y triangulaciones.

La carrocería, como ya dijimos más adelante, fue construida por Jorge Ctenas y está realizada en plástico reforzado. Las líneas de la carrocería son modernas sin entrar en lo extravagante. Conserva el styling clásico de un Sport Prototipo.

Tiene suspensión independiente en las cuatro ruedas, llantas de magnesio de Ruedas Argentinas y cubiertas Dunlop SP.

Las medidas básicas del auto son las siguientes: Distancia entre ejes: 2,40 m. Trocha delantera: 1,45. Trocha trasera: 1,40 m. Ruedas: 13 ó 15 pulgadas. Altura máxima: 98 cm. Despeje: 10 cm (En la versión calle se aumentará el despeje a 15 cm).

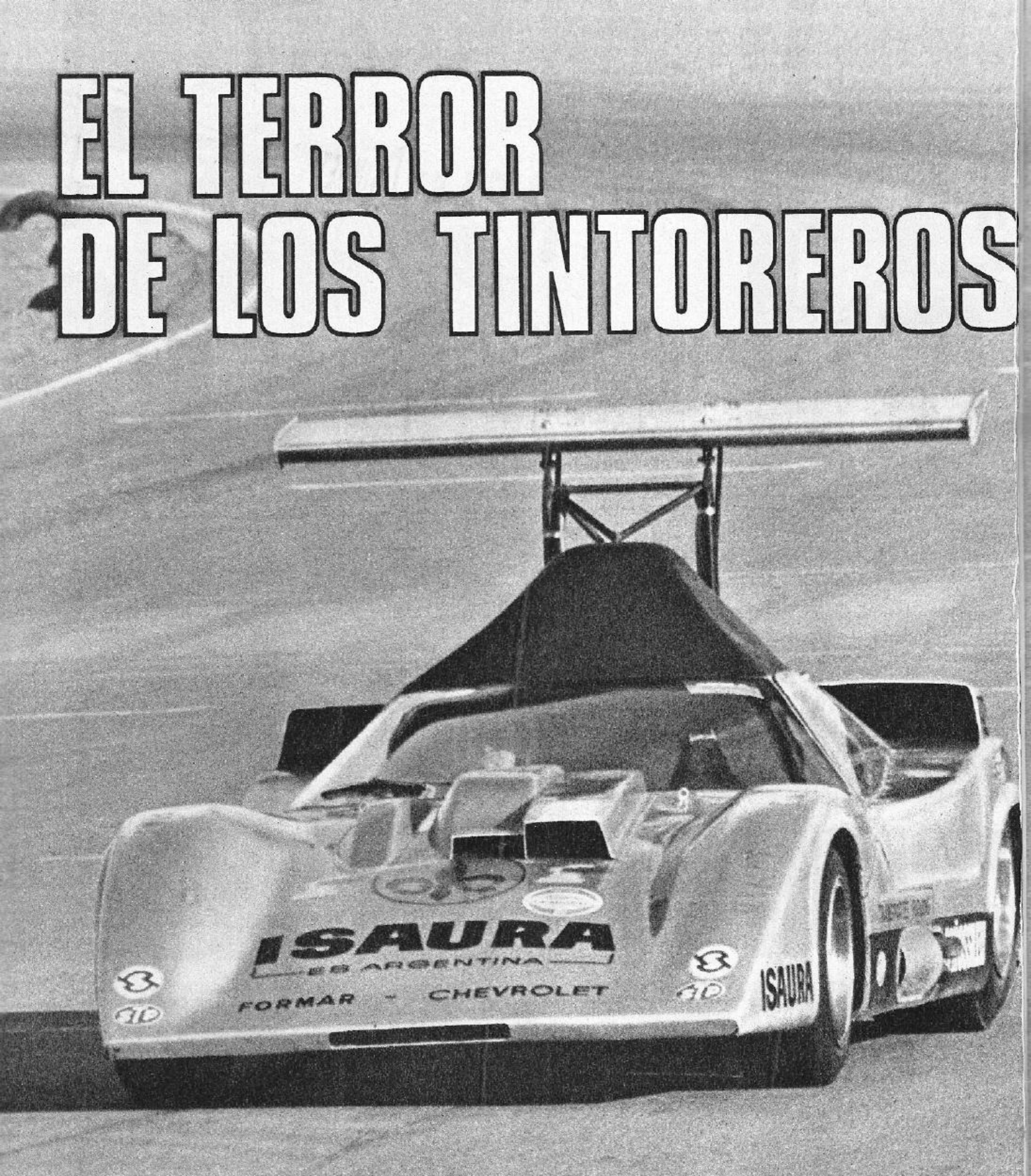
El SP 70 tiene un ancho máximo de 1,72 cm y un largo máximo de 3,99 m. Tiene dos tanques de nafta (a los costados del chasis) de aluminio de 40 litros cada uno.

"Yo no pienso que este auto vaya a ganar —anuncia Bravi—, pero considero que correr con un auto moderno el primer día de vigencia del nuevo reglamento es algo muy importante, al menos para mí. Demostremos que se puede hacer, y hagámoslo."

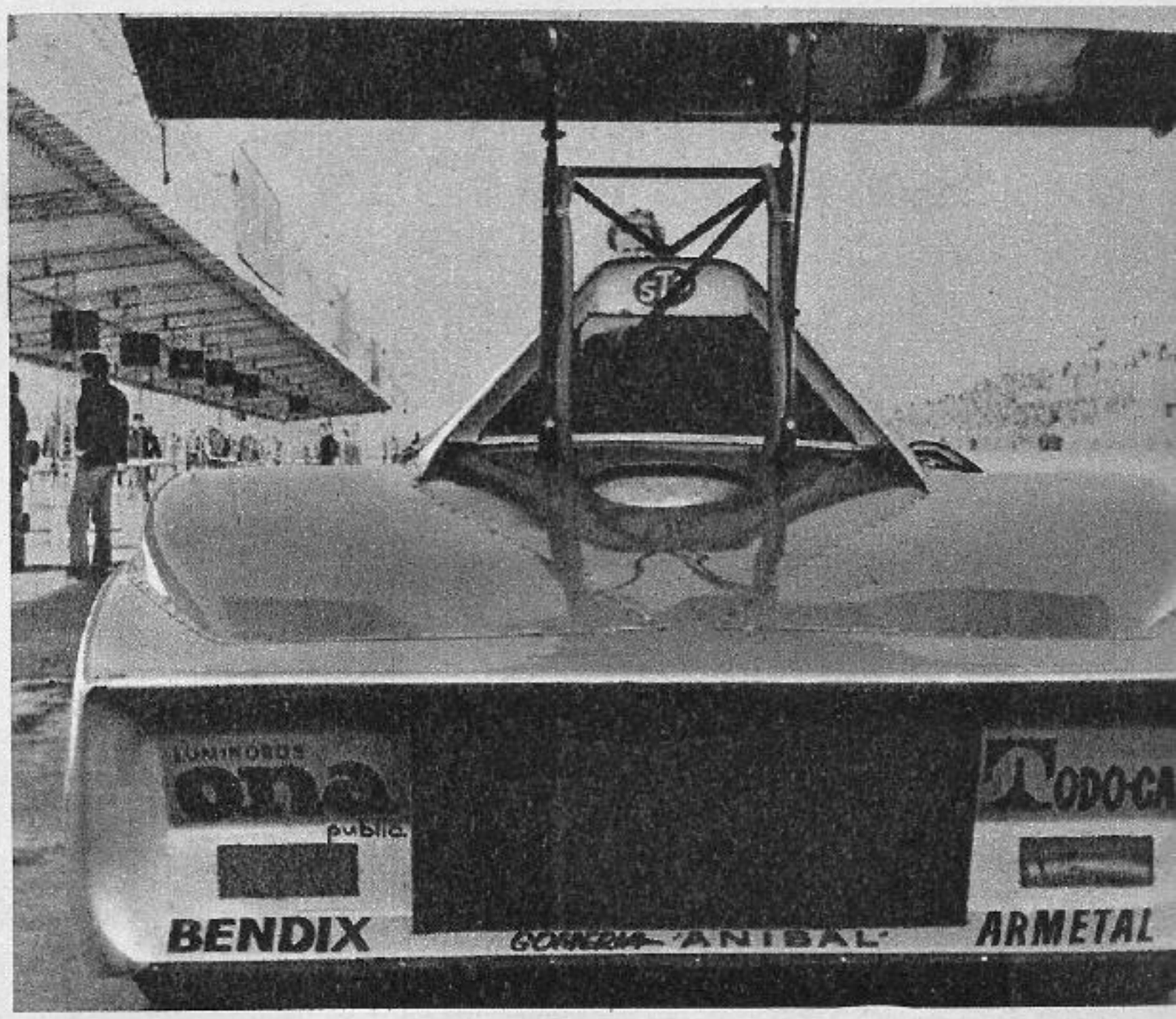
El SP 70 está capacitado para recibir cualquier motor de 3 litros en su vano motor. Tanto el Tornado, el Chrysler, el Ford Falcon o el Chevrolet chico, se podrán adaptar a las necesidades del comprador. "Los autos que entregue los voy a dar sin motor, sin caja y sin gomas. Cada cual tiene sus preferencias y sus gustos y es justo que si alguna persona se gasta cientos de miles de pesos en un auto de carrera, le ponga encima lo que quiera. Sin embargo, yo voy a hacer todos los trabajos de colocación y puesta a punto con los elementos que el comprador me traiga. Creo que es lo más justo."

Jerry Bravi tiene un SP para 1970. Con su idea se adelantó a la época y puede decir con orgullo que es uno de los pocos que poseen un vehículo apto para una fórmula que aún está en agua de borraja. Jerry Bravi piensa correr la primera carrera de 1970. Su auto estará listo para esa época y sin duda que será uno de los más agradables de la categoría. Por lo menos existe y rodará dentro de dos meses.

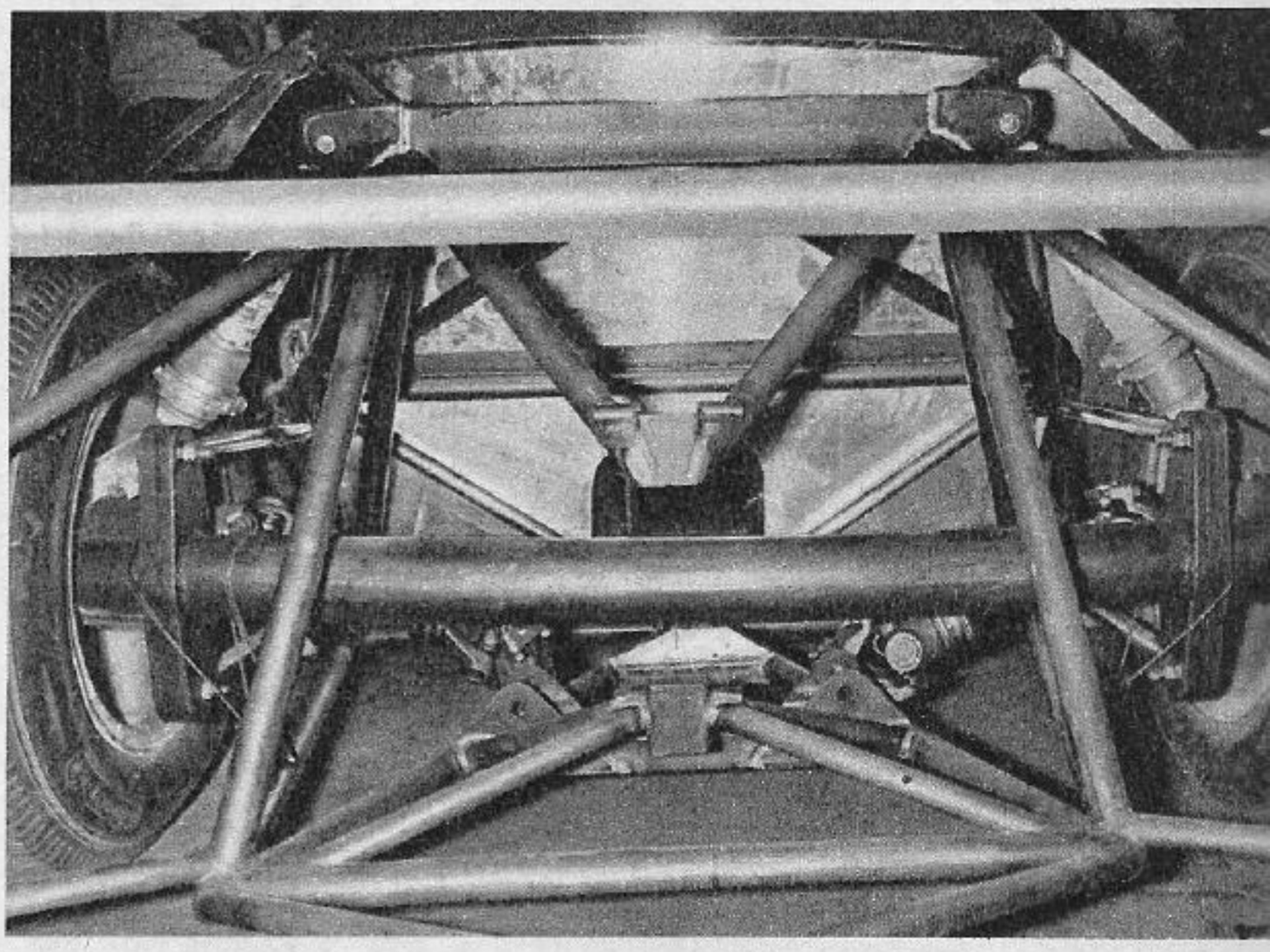
EL TERROR DE LOS TINTOREROS



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Salida de aire del radiador de 20 litros, alerón fijo y debajo de él, el embudo recolector de rebalse del tanque de nafta.



Puente De Dion en el tren trasero con dos reactores longitudinales por lado.

Algún cordobés lo bautizó como el "Terror de los tintoreros" por su parecido con una plancha muy publicitada últimamente. Pero sin lugar a dudas, el Formar-Chevrolet es de lo mejor que ha producido el SP hasta el momento.

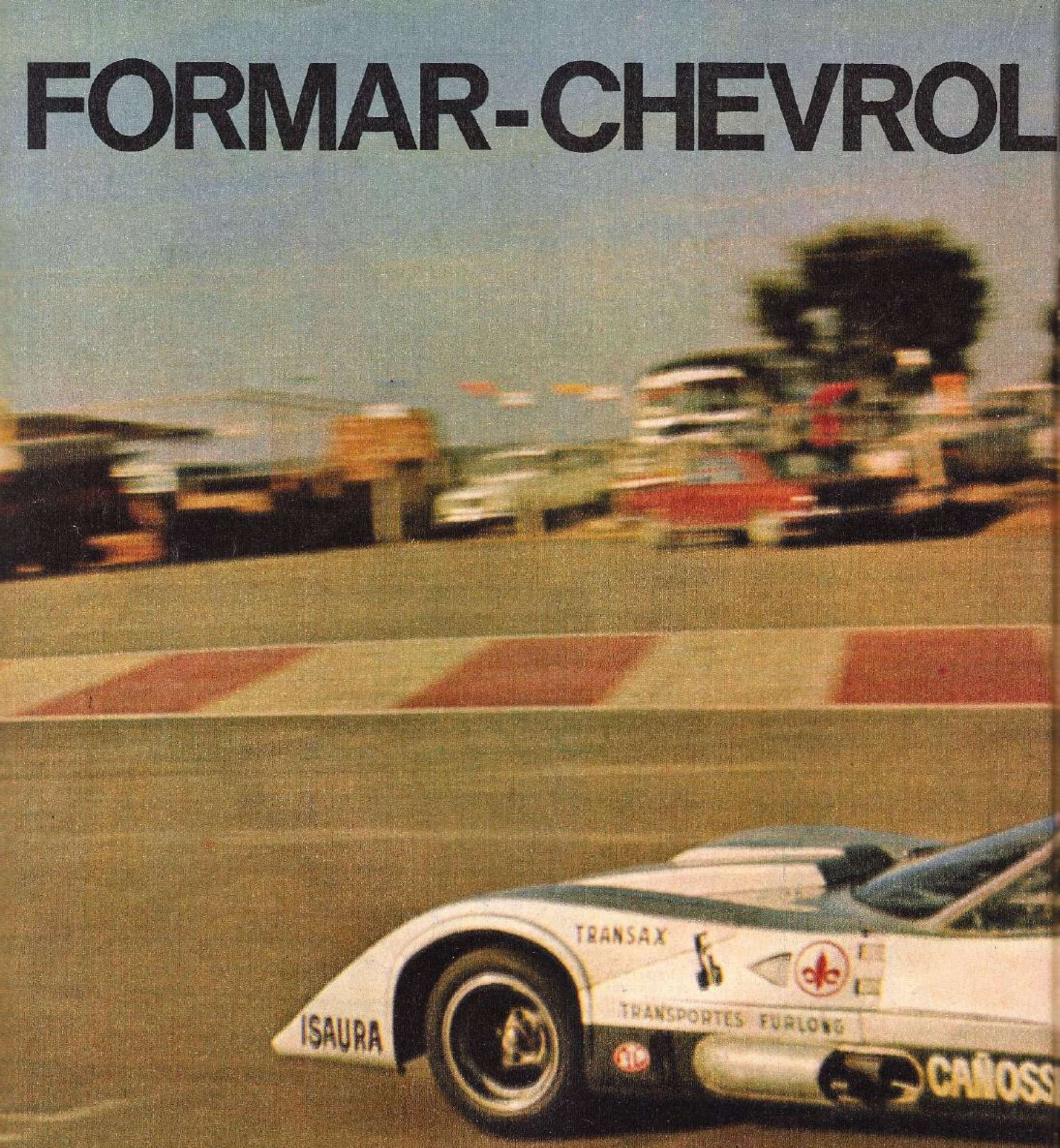
Por JULIO F. PEREZ BALBI

Para algunos cristianos es el terror de los tintoreros porque es de lo más parecido a una Atma a vapor; para otros, es el auto de punta de la marca de GM para lo que queda del '69. Pero sin vuelta de hoja, el Formar-Chevrolet (Formar se originó en la unión de las primeras sílabas de los apellidos de sus constructores: Fortino-Martos) de Jorge Cupeiro es, junto con los Huayra, lo mejor que ha producido hasta el momento la categoría Sport Prototipos.

A la par que se hacía este automóvil, Paco Martos engendró otros tres más. Uno para la CCCC y los dos faltantes para el equipo de Bonanno y Casá, construidos todos en el término de seis meses. Dicho sea de paso: fueron los últimos automóviles que construyó Paco para SP con motor delantero. De ellos, en adelante, todos los SP

→

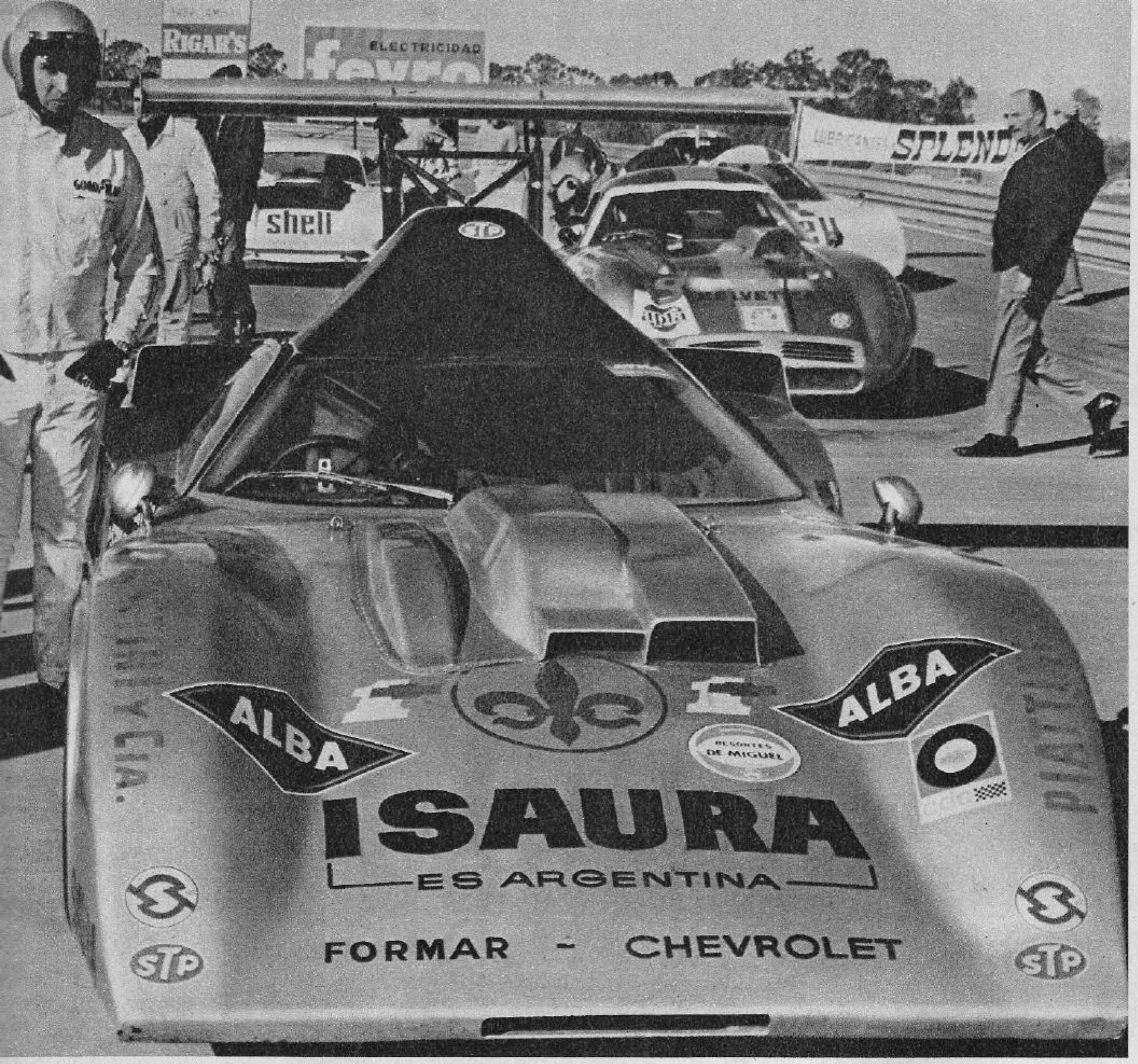
FORMAR-CHEVROL



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ET





El popular "Gallego" al lado de su último gran aparato. Obsérvense los tres buches que tiene el capot.

EL TERROR...

que los seguirán serán para la fórmula tres litros, motor atrás, que entrará en vigencia el año que viene.

Esencialmente son chasis tubulares construidos con caños de acero sin costura, forrado todo con una carrocería de plástico que arrastró muchas discusiones que remataron con la separación comercial de los plastiqueros Parodi-Garibotti y Paco Martos. La carrocería tiene una protuberancia en la zona que las juega de techo, muy parecido a un chichón que simplemente está para cumplir con el reglamento y nada más. La suspensión trasera cuenta con el zarandeado eje De Dion, con dos reactores por lado. La delantera es a brazo superior único con un reactor y un brazo inferior triangular.

El motor fue inclinado en 45° con lo cual se pudo reducir la altura del capot en unos cinco centímetros más o menos. El radiador fue a parar al extremo trasero y recibe el caudal de aire de tomas laterales. En las primeras pruebas se notó que el caudal era excesivo y trabajaba demasiado frío.

También tiene un alerón, el mismo de diseño Baufer que usa en la Liebre que Cupeiro le adquirió a Ballbe, es decir, un doble curvatura que Martos adaptó al Chasis del Formar. Trabaja sobre el chasis descargando lo que vendría a ser la cuaderna final de la estructura.

La vida útil de este automóvil (en manos de Cupeiro) no tiene final definido todavía. En la Comisión de Concesionarios consideran que sería muy probable que en 1970 todavía corran con los motores adelante y de cuatro litros. Y este automóvil sería todavía de vanguardia el año que viene. Se le saca el chichón que tiene por techo y la sección maestra de lo restante puede resultar competitiva frente a los mejores 4 litros de esos entonces.

CARACTERISTICAS TECNICAS

CHASIS:	
Marca	Formar
Constructor	Francisco Martos
Tipo	Tubular
Distancia entre ejes	2,65 m
Trocha delantera	1,54 m
Trocha trasera	1,50 m
Altura máxima	1,25 m
Despeje mínimo	0,10 m
Paso máximo	1.000 k
Largo máximo	4,25 m
Ancho máximo	1,98 m
MOTOR:	
Marca	Chevrolet
Modelo	250 pulgadas
Preparación	CDCC
Potencia estimada	320 HP a 6.500 rpm
Carburación	Weber verticales

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ya es hora de un Smuggler...



LOUZAN PUBLICIDAD 1138

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

¿ FLAPPER

Dos sistemas de admisión se disputan las preferencias de los constructores argentinos de motores de karting. Sus particularidades

por CARLOS NEIRA

"Todos los motores de dos tiempos monocilíndricos son iguales, pero algunos son más iguales que otros." Y donde difieren precisamente unos de otros es generalmente en el tipo de admisión con que se lo provee al diseñarlo. Los tres tipos más corrientes de entrada de la mezcla en las máquinas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

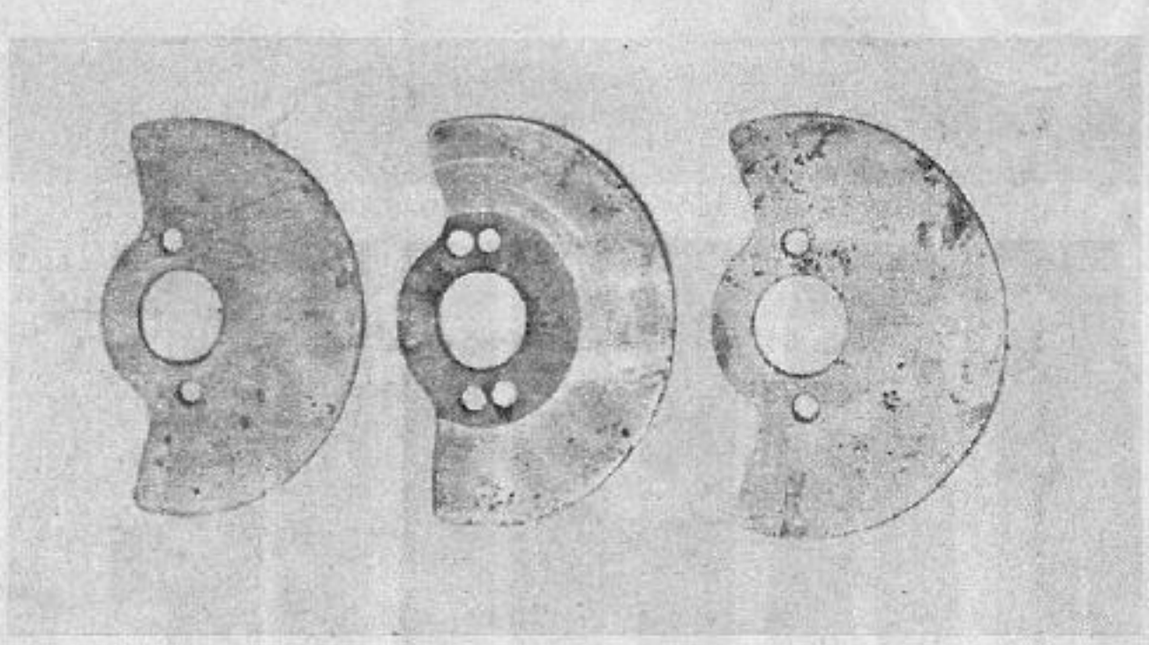
SoV.R.?

de este ciclo son tres: el conocido como admisión al cilindro o por corte de pistón, el de válvula rotativa y el de flappers. A estos últimos dos nos referiremos en la presente nota, pues su uso está limitado casi exclusivamente al campo de la competición. Es interesante destacar que mientras la válvula rotante tiene una relativamente larga experimentación en Europa, donde ha sido adoptada por muchas firmas productoras de 2 tiempos de carrera (Kreidler, Itom, Parilla, Komet, Guazzoni y las orientales Suzuki y Yamaha, especialmente en sus exponentes de mínima cilindrada), los americanos se han volcado, en el mismo campo, hacia la admisión de pirámides con flappers.

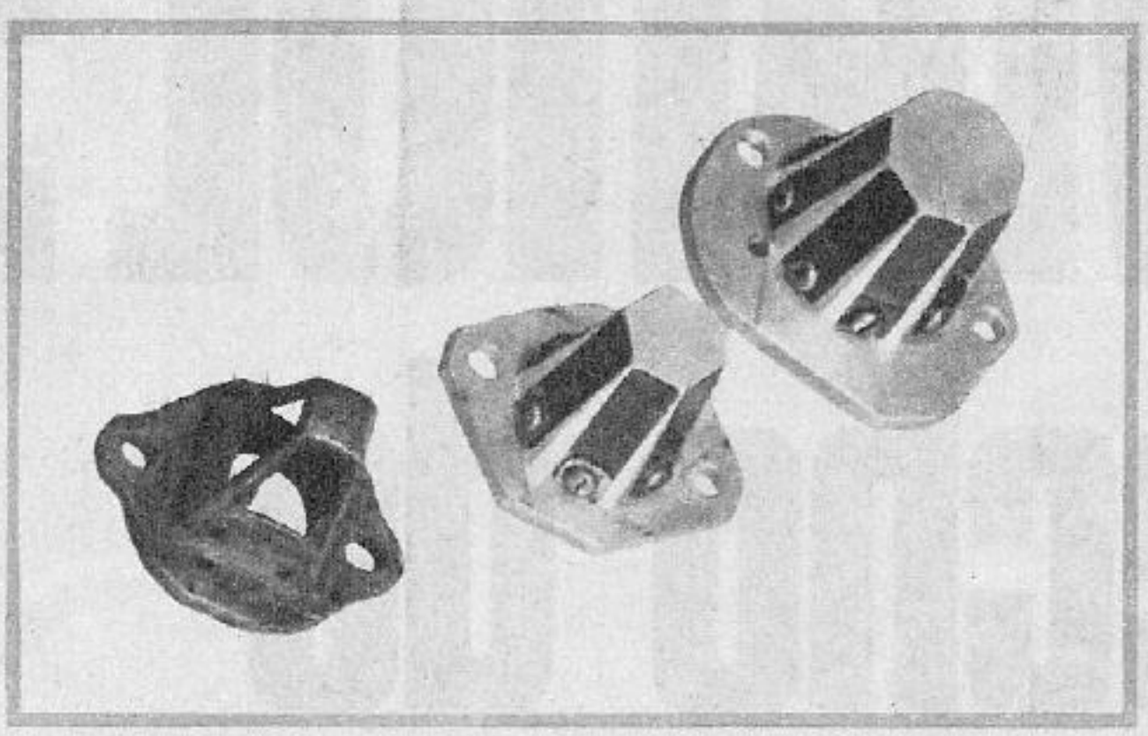
Los cultores de uno u otro sistema indican al propio como el de mayor rendimiento, lo que confirma nuestra idea de que ambos tienen sus ventajas y desventajas. Las ilustraciones nos ayudarán a explicar ambos tipos de admisión.

A la izquierda: Dos cárteres de motor DArminio. El de la derecha con la tapa de la válvula con la brida (incluida en ella), donde asienta el carburador o los carburadores mediante un múltiple. En el block de la izquierda se ha retirado la tapa, y se ve la válvula colocada. El sistema permite, contrariamente a lo que sucede en el de admisión en el cilindro, cambiar el cruce o la permanencia de la admisión sin por ello modificar el del escape. El trabajo que se pueda hacer con la válvula, equivale entonces al que se podría hacer en las levas de admisión de un motor de cuatro tiempos.

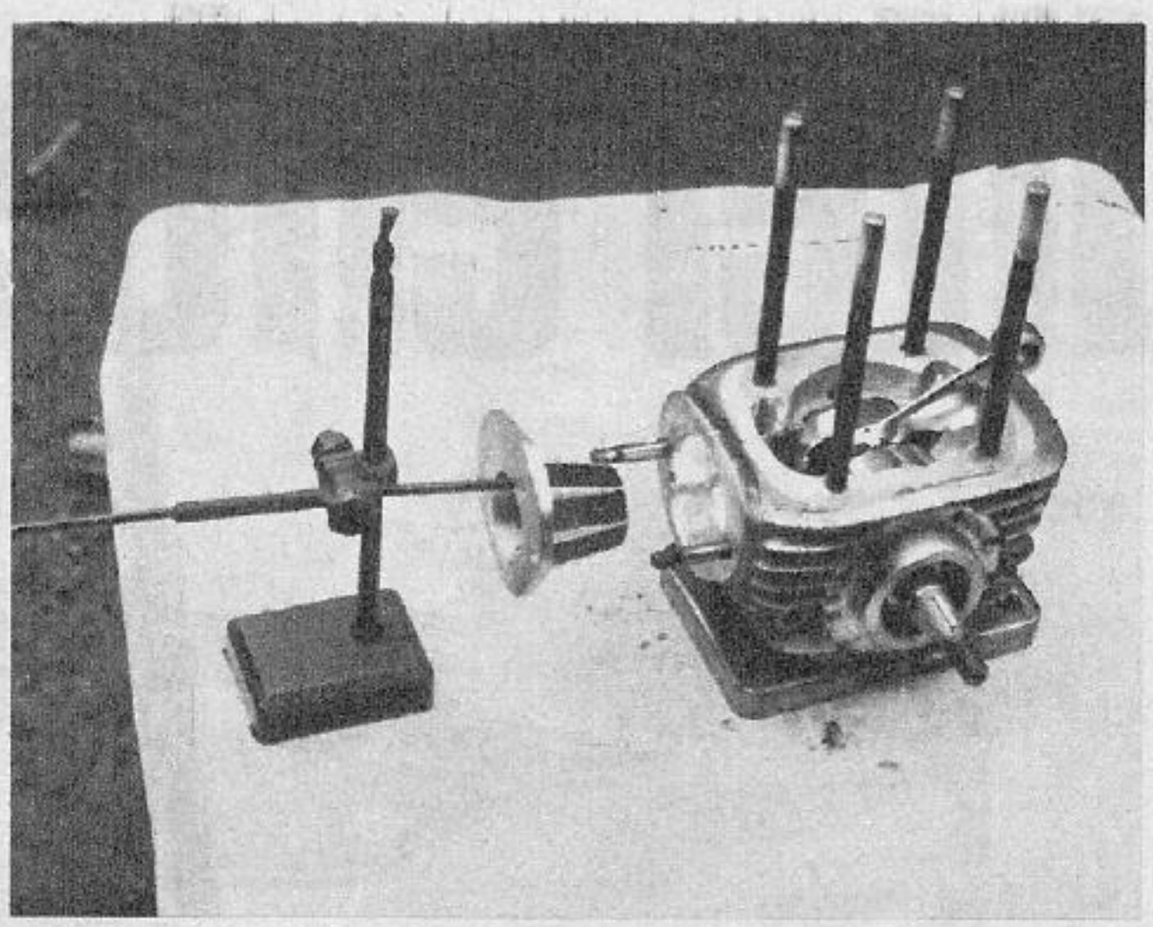




La válvula rotativa propiamente dicha. Gira con el cigüeñal y al coincidir su ángulo de abertura con el orificio de admisión del cárter se produce la entrada de la mezcla. Las que aquí se muestran son del D'Arminio y están hechas en chapa acerada de 0,6 a 0,8 mm de espesor. Sin embargo otros fabricantes prefieren las de fibra micarta, como en el caso de RF. Obsérvense en las tres expuestas sus diferentes diagramas que corresponden a diferentes cruces o permanencias. El agujero central deja paso al eje del cigüeñal, los dos menores encajan en los tetones que se ven en la foto 2 y que fijan a la válvula en determinada posición.



Tres tipos de pirámides de flappers. Estos últimos son esas pequeñas laminillas de acero que se observan en las dos superiores. Las dos superiores corresponden a motores Herceg y la restante, de antiguo diseño, de sólo cuatro láminas, a un McCulloch. La pirámide va inserta en la tobera de admisión; al subir el pistón, la depresión que se produce en el cárter abre las láminas por succión y se realiza la entrada de mezcla que luego por los transfers se desplazará hasta la cámara de combustión. La contra de los flappers consiste en que a alto régimen se puede producir el temido rebote de láminas, permaneciendo éstas prácticamente abiertas todo el tiempo.



Generalmente los flappers se adaptan más a las categorías en las que son permitidos más de un carburador. Para remediar esta situación es que se trata de hacer las pirámides con más superficie de lámina, como en el caso del Herceg que vemos aquí, que posee ocho de ellas. Todas las pirámides terminan en su interior en un cono que evita turbulencias y encamina la mezcla.



COMAHUE: el hecho de ser diferente

Hay quienes desean tener algo distinto de lo que posee el resto. Para ellos está dirigido el Comahue, un Torino con más confort, más velocidad, más detalles y una apariencia propia



PRUEBA DE ACELERACION

Las pruebas de aceleración se realizaron en el Autódromo en dos días consecutivos. En el primero de ellos se probó un Comahue con árbol de levas rutero y al día siguiente el mismo auto con el mismo puente pero con el árbol para ciudad. Las cifras que arrojaron las pruebas de aceleración los dos días son las siguientes:

	Con árbol rutero	Con árbol de ciudad
0 a 100 m	7,4 s.	6,8 s.
0 a 200 m	10,4 s.	11,2 s.
0 a 300 m	14 s.	13,8 s.
0 a 400 m	16 s.	17 s.
0 a 500 m	20 s.	19,6 s.

OPCIONES ESPECIALES

- Cuatro diferentes potencias de motor.
- Tres diferentes relaciones de caja.
- Tres diferentes desmutiplicaciones del puente trasero.
- Dos diferentes relaciones de dirección.
- Cubiertas radiales de alta performance.
- Radiador combinado de agua y aceite.
- Tres tamaños de llantas.
- Cinturones de seguridad tipo arnés.
- Instrumental adicional (vacuómetro, temperatura de aceite, amperímetro).
- Barra antivuelco.
- Tapizado de cuero.
- Alfombras de cuero vacuno.
- Estera.
- Vidrios Solex.

El comportamiento en el Autódromo fue excelente, teniendo en cuenta que es un auto de calle. Dobla bien, frena bien y acelera mejor.

Esta es la luneta-tapa de baúl que lo caracteriza. La misma es de plástico y su terminación es excelente.

Arriba:
Aquí en plena prueba de aceleración. Los tiempos que se obtuvieron indican claramente que es un auto picador.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

No representa una novedad para nadie el hecho que el mercado automovilístico en nuestro país continuamente sufre un proceso lógico de ampliación. Por lo mismo resulta evidente que siguiendo la modalidad o el estilo de países que se hallan en una etapa más evolucionada, comiencen a experimentarse síntomas análogos en cuanto a la comercialización de los productos. Así como también a las exigencias de los consumidores que en primera y última instancia son los responsables del éxito o el fracaso de los mismos.

Justamente teniendo en cuenta las exigencias de un reducido pero exigente grupo de éstos, el año pasado Lutteral resolvió lanzar al mercado un automóvil distinto. La empresa, a poco que uno recapacita, se va trasformando cada vez más en una aventura. Máxime si uno comienza por calcular los costos que demandaría la fabricación de un automóvil totalmente distinto en pequeña serie. Esos cálculos determinarían la decisión final: nada mejor que utilizar un automóvil argentino con netas características deportivas: potente, veloz y, por sobre todas las cosas, ya experimentado, y sobre su base realizar las reformas necesarias para trasformarlo en lo que se puede llamar un Gran Turismo. Claro que con otras pretensiones de lo que es un GT en Europa.

De todo este estudio previo surgió el Comahue, suma de un Torino de serie, más las reformas "made in Lutteral".

La idea fundamental era la de fabricar en pequeña serie el primer auto argentino con imagen de Gran Turismo, tomando como base para la definición de GT la que de ellos hace la Federación Internacional del Automóvil: **Coches construidos en pequeña serie para una clientela que procura las mejores performances y el máximo de confort sin preocuparse por el precio.**

Las "modíficas" introducidas en la carrocería contribuyen a darle un aspecto netamente diferente. Lo fundamental se realizó en la cola a la cual se la trasformó al más puro estilo fast-back. Para ello se diseñó una luneta-tapa de baúl con la mayor cantidad de superficie vidriada posible. La misma continúa la línea del techo e inicia la curva descendente que finalizará en el plano trasero a la altura de la cintura. El "agregado" o mejor dicho la armazón del "agregado" está construido en plástico. Su terminación es correcta y, lo que es más importante, su encastre es perfecto. Esta es la particularidad sobresaliente y que más lo identifica.

La parte mecánica está compuesta por todos elementos originales que equipan a los Torino de serie. Pero..., algunos de los elementos fundamentales que conforman el motor pasan previamente por las manos de Pablo Macagno quien es el encargado de hacer los toques correspondientes para conseguir los caballitos plus con que se entregan los autos.

El trabajo de preparación de motores se hace en base a la experiencia recogida por el equipo de competición. El mismo básicamente consiste en el pulido de la tapa de cilindros y sus conductos. Un árbol de levas con una diagramación tal que permite el aumento de la velocidad final sin por eso perder torque en baja. Aunque también hay un árbol exclusivamente rutero.

Mediante distintos trabajos de preparación, es posible adquirir cuatro motores con diferentes potencias.

También es la intención de los fabricantes que el cliente consiga mediante una óptima combinación de todos los elementos opcionales un auto totalmente a su gusto y por sobre todas las cosas apto para el uso que él le pueda dar. Esto quiere decir que si el futuro usuario es una persona que por sus ocupaciones tiene que estar viajando en ruta constantemente a altas velocidades, se le aconsejará el árbol de levas más indicado, así como también el puente y las relaciones de caja más aptas para

→



SUMARIO







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

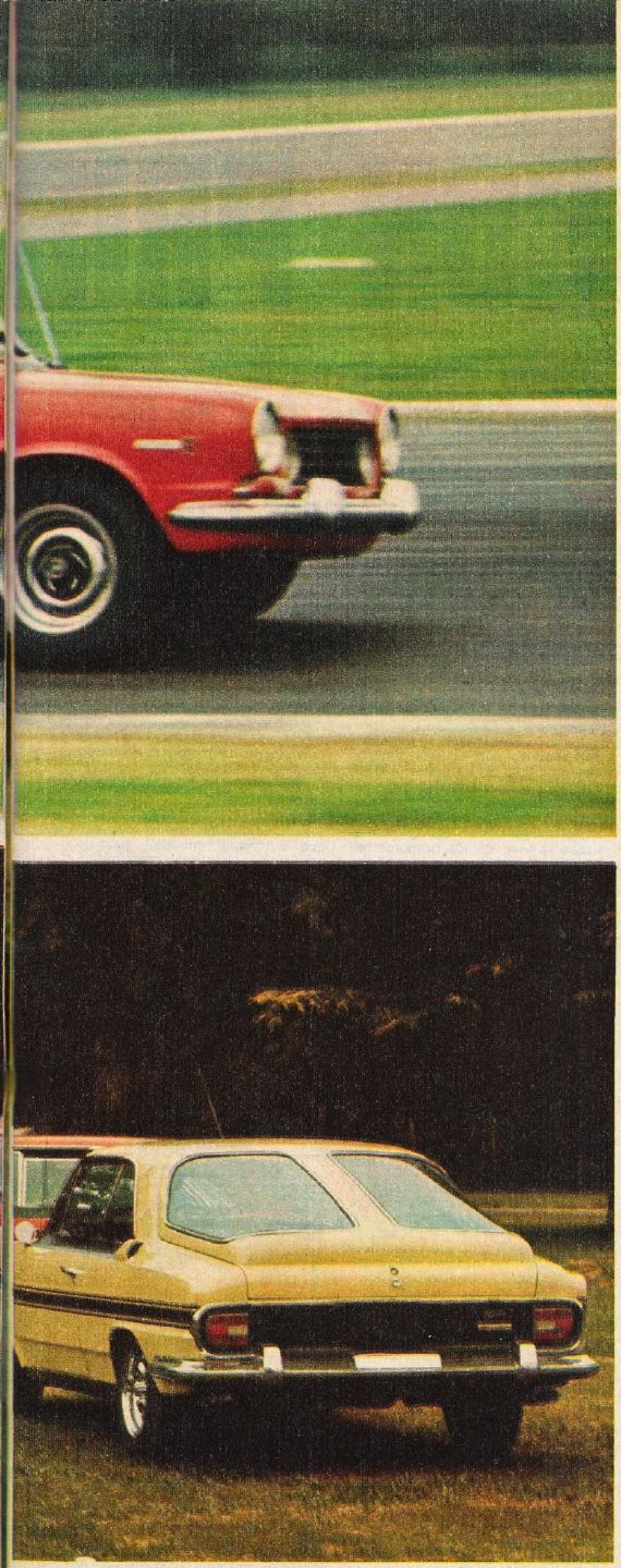
ese tipo de uso. Si por el contrario el usuario lo que desea es pura y exclusivamente pique sin importarle mayormente la velocidad final, la combinación será otra; otro puente más corto, con un árbol de levas que tire bien de abajo será la combinación ideal.

La terminación general así también como el color de la carrocería y detalles interiores pueden ser elegidos a gusto por el cliente. Que a su vez puede seguir paso a paso el acabado de los mismos.

Hacer una valoración puramente estética del Comahue no nos parece oportuna, ya que siempre las valoraciones de este tipo pecan de excesiva subjetividad. Habrá a quienes les guste y a quienes no (a nosotros no), pero fundamentalmente en lo que sí creemos que todos coincidiremos es en que el Comahue es el primer automóvil que se fabrica en el país a medida del cliente y con características de Gran Turismo. Se trata, sin duda, de un coche distinto destinado a un reducido mercado de gente que quiere tener algo personal a un precio más o menos razonable. Y, lo más importante, con la garantía de una fábrica y una red de concesionarios que le provee todo.

Lo que también representa una importante novedad es el sistema Aerolastique de suspensión que permite regular el despeje del auto mediante un botón que acciona un sistema hidráulico. Esto permite que el automóvil se adapte a cualquier tipo de camino, aun en huellones de camino de tierra. El sistema incorporado permite que en su posición mínima el despeje sea cinco centímetros menor que el del Torino común.

En definitiva, el mercado argentino cuenta con una opción ofrecida por un automóvil de características deportivas que se encuadra dentro de lo que puede ser un Gran Turismo. Un coche especial que el cliente puede encargar a su gusto. Que no es sumamente diferente del Torino común en su comportamiento pero que tiene la necesaria personalidad como para que la gente pregunte **qué es eso** cuando lo ve por la calle. E indiscutiblemente es el primer esfuerzo particular con decidido éxito porque son varias las unidades que se han comprado; y encargadas por gente de cualquier parte del país. Aparte de ser una idea, el Comahue es una realidad.







CON PRIS

Japón construye supercarreteras. Uno de los pocos productos no transistorizados y no exportables que los nipones desarrollan, consecuentes con ambiciosos planes

El hombre, por su sola presencia, modifica la naturaleza. Utilizando la herramienta, se sirve de ella destruyendo para construir. Esta última aseveración, por paradojal que parezca, regía y normalizaba la vida de los primeros hohomos, sapiens o no, que poblaron nuestro planeta.

La intención de los cavernícolas —búsqueda de habitat— sigue vigente para el hombre de hoy. Cambiaron los métodos y las herramientas; variaron las necesidades, pero la intención sigue siendo la misma. La gran diferencia entre nuestros primeros antecesores y el hombre actual radica en que este último sabe que está haciendo **arquitectura**, valiéndose de todos los elementos que la técnica contemporánea pone a su alcance para modificar el entorno, mejorando las condiciones de vida y contribuyendo con su obra a concretar una de las primarias y mayores aspiraciones de la sociedad: funcionar como tal.

En la dinámica del cambio de la evolución arquitectónica juega primordial papel el hombre, como módulo fundamental para toda obra humana, y las distancias que puede recorrer en función del modo de traslación. El troglodita se agrupaba cerca de los lugares abundantes en caza, dado que contaba solamente con sus pies para volver con la presa —traer un dinosaurio sobre los hombros durante muchos kilómetros no es tan fácil como parece—; el hombre contemporáneo a la rueda debió modificar todas sus formas de organización habitacional, dado que contaba con un nuevo elemento capaz de trasportarlo a mayores distancias; y, finalmente, nosotros, los "modernos", hemos asistido a la total conversión de nuestro exterior inmediato en función del "carruaje que puede ser guiado para marchar por caminos ordinarios, sin necesidad de carriles, y provisto de un motor, generalmente a explosión, que lo pone en movimiento" (sic), académica y castellana definición del nunca bien ponderado **automóvil.**

El crecimiento súbito del parque automotor mundial produjo, por razón elemental matemática, mayor cantidad de individuos trasportados por auto, miles de embotellamientos diarios en todos los puntos de la Tierra e innumerable proporción de neuróticos. Conviene ver qué es lo que se hace en algún país del mundo para solucionar y agilizar el problema del tránsito urbano y sus complicaciones colaterales; elegimos a Japón, en mérito a ser uno de los países que acusó en mayor grado las consecuencias del "boom demográfico" automotor, imposible de detener por más que se apele a pildoritas y/o métodos "infalibles"...

EL HOMBRE DE RICKSHAW...

... dejó de existir en Japón. La industria nipona produjo en los últimos años autos suficientes como para justificar la infraestructura carretera que se ha desarrollado hasta alcanzar la magnitud y la importancia que detentara el trasporte ferroviario. Debemos recordar que Japón ofrece el ferrocarril más veloz del mundo (Tokaido), y su red férrea ocupa uno de los primeros puestos en la estadística mundial.

SUPERCARRETERAS

La maravilla en hormigón que pueden apreciar en las fotos es la "Highway", "Expressway" o supercarretera de tres niveles, que une Tokio con Nagoya —nada que ver con Magoya—, cuya longitud —100 km— se agrega a los 366 km pavimentados hasta fines de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SA Y SIN PAUSA...

1968 (considerando solamente este tipo de carreteras).

Un plan ambicioso y organizado se ha puesto en marcha; en las próximas dos décadas Japón contará con 400.000 km pavimentados, incluyendo 7.600 km destinados exclusivamente al tránsito de camiones, con lo que se agilizará el desplazamiento de los automóviles y se mantendrán los pavimentos en condiciones.

La inversión primaria se estima en u$s. 18.000.000; es mucho dinero, pero se justifica su inversión en virtud de la importancia y magnitud del plan. Se prevé haber totalizado 900.000 km hacia fines de 1971, y se cuenta con haber pavimentado el 90 por ciento de los caminos nacionales para la misma fecha.

Japón ocupa actualmente, para ser precisos, el tercer lugar en el "ranking" mundial, en cuanto a la longitud de sus caminos en función de la superficie del país y su densidad de población. Está precedido en la estadística por Estados Unidos y Francia. Como dato ilustrativo agreguemos que las carreteras que superan los 5,5 metros de ancho totalizan el 10 por ciento de la longitud caminera total, y se hallan pavimentadas en su gran mayoría.

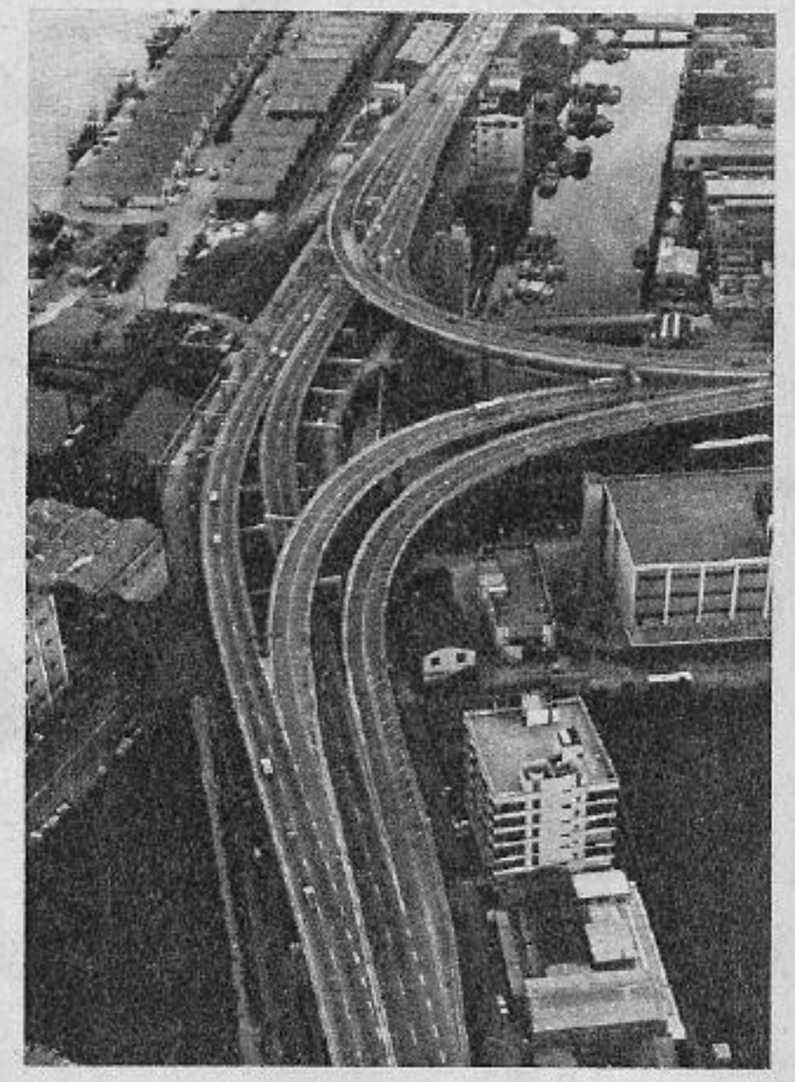
Tokio, con una población de 10 millones de habitantes, ha visto solucionarse en gran parte las congestiones producidas por el exceso de tránsito mal encauzado; a ello ha contribuido el plan que se concretó al totalizarse 61 km de caminos y supercarreteras de acceso e internas a la ciudad capital del Japón.

EL FUTURO...

... se viene; sí, señores, se viene, y no hay cómo evitarlo. Y ante la eventualidad, solamente se pueden tomar dos partidos: dejar que el futuro nos pase por arriba, o adelantarnos a él. Japón lo entendió así; la magnitud de las obras emprendidas lo demuestra.

Japón sufrió horrores que nosotros no sufrimos jamás... pero se sobrepuso y hoy puede considerarse al país como una potencia mundial. Nos queda un solo camino: seguir su ejemplo. Sayonara.

Aspecto de la "highway" recientemente abierta al tránsito; en este punto —acceso a Tokio— la supercarretera alcanza su mayor altura, con tres pistas superpuestas.



A vuelo de pájaro, vista de la encrucijada que lleva al ejido urbano de Nagoya. No sabemos quién fue el valiente que se subió a un pájaro para tomar la fotografía.



YA SOY MECANICO DIPLOMADO

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

DIGA UD. LO MISMO!

Obtendrá el apreciado TITULO TECNICO

estudiando algunos de estos acreditados Cursos que le ofrece:

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S 24)

MAESTRO AJUSTADOR
MAESTRO TORNERO
MAESTRO FRESADOR
MAESTRO SOLDADOR

por sólo $ 900 mensuales

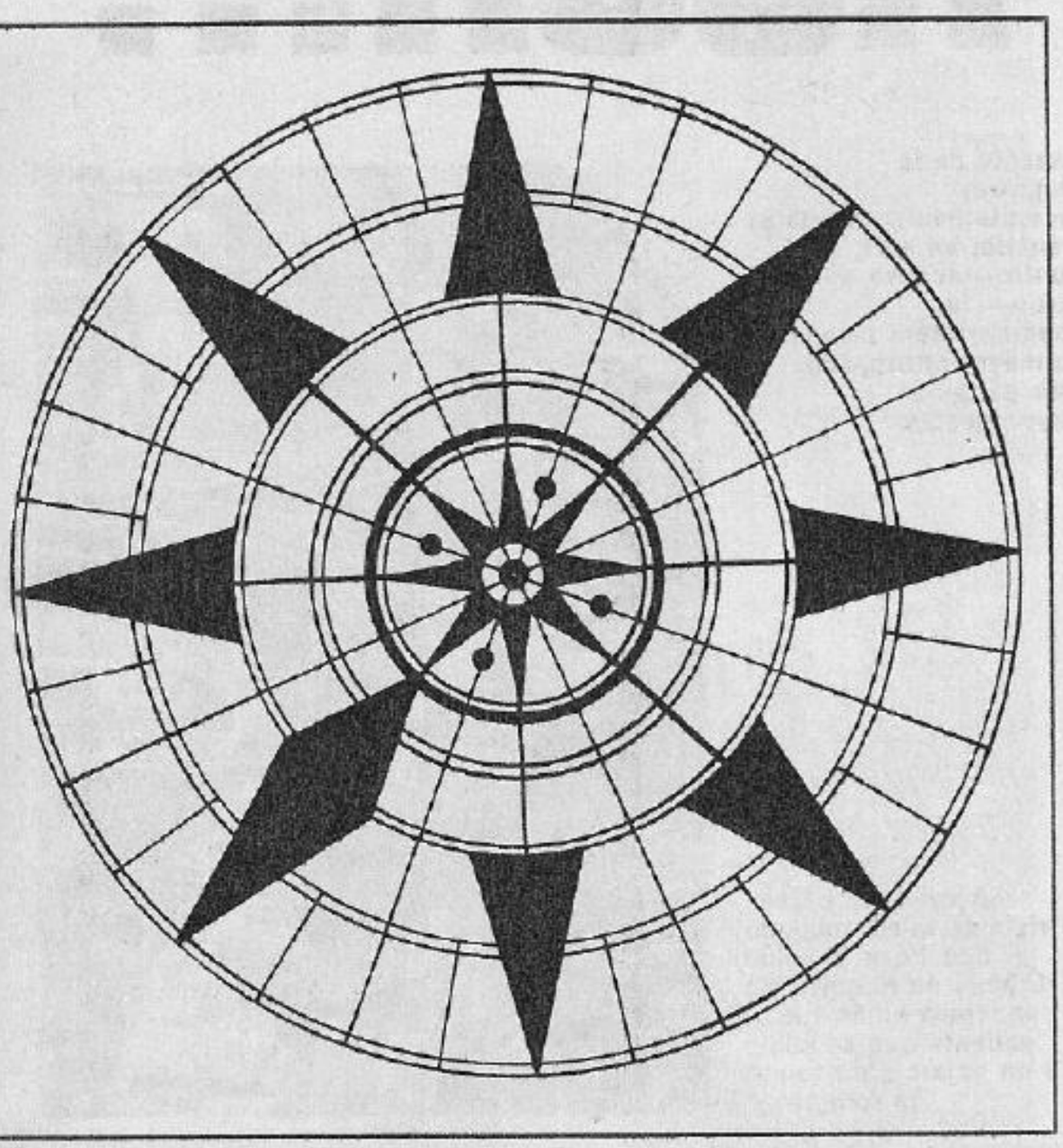
SOLICITENOS FOLLETOS EXPLICATIVOS EN COLORES, SIN NINGUN COMPROMISO PARA UD. GRATIS

ESTOS SON TODOS NUESTROS CURSOS:

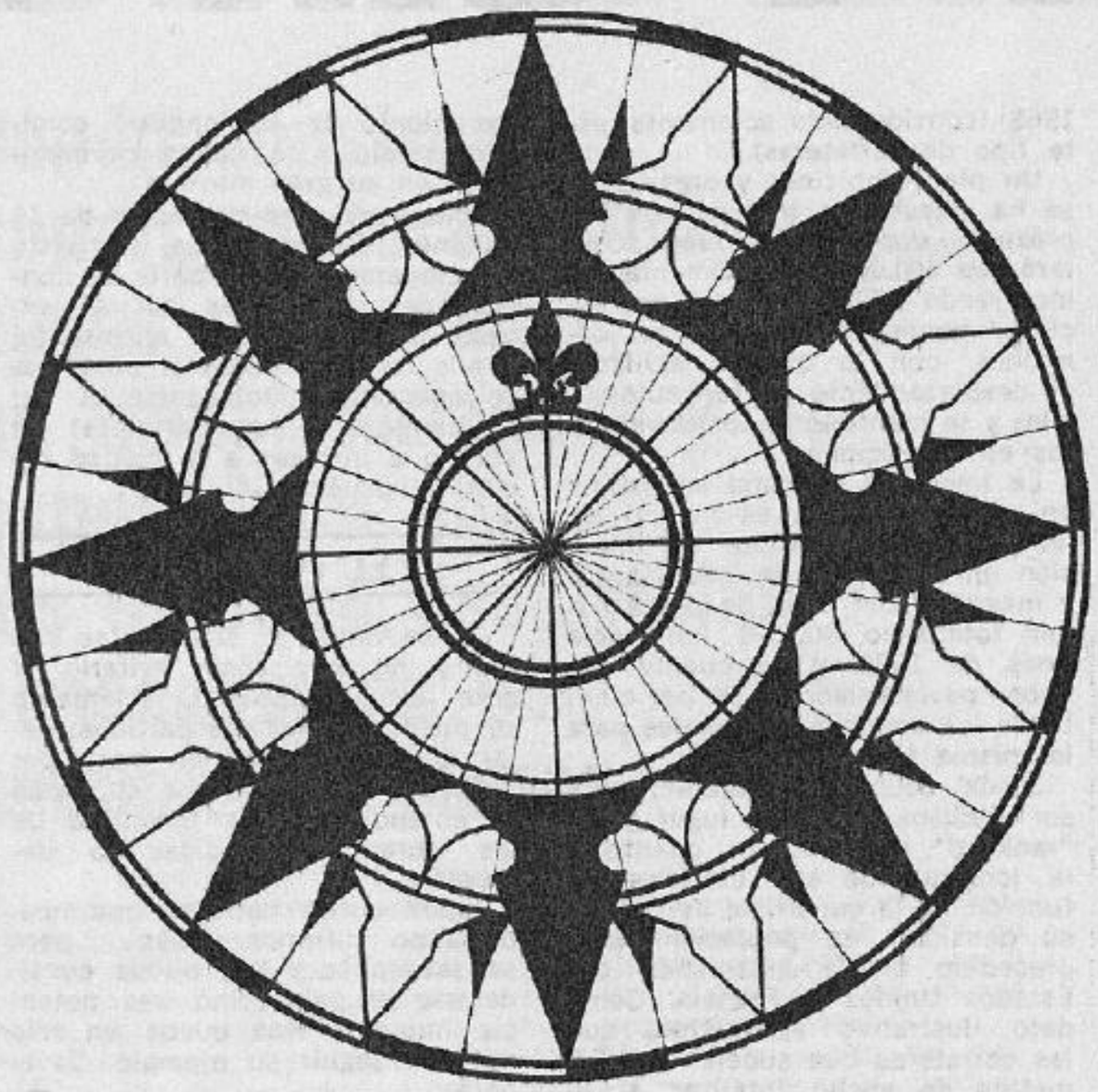
DIBUJO: Nuevo Curso de Dibujo • • •

NAUTICA

LA ROSA DE

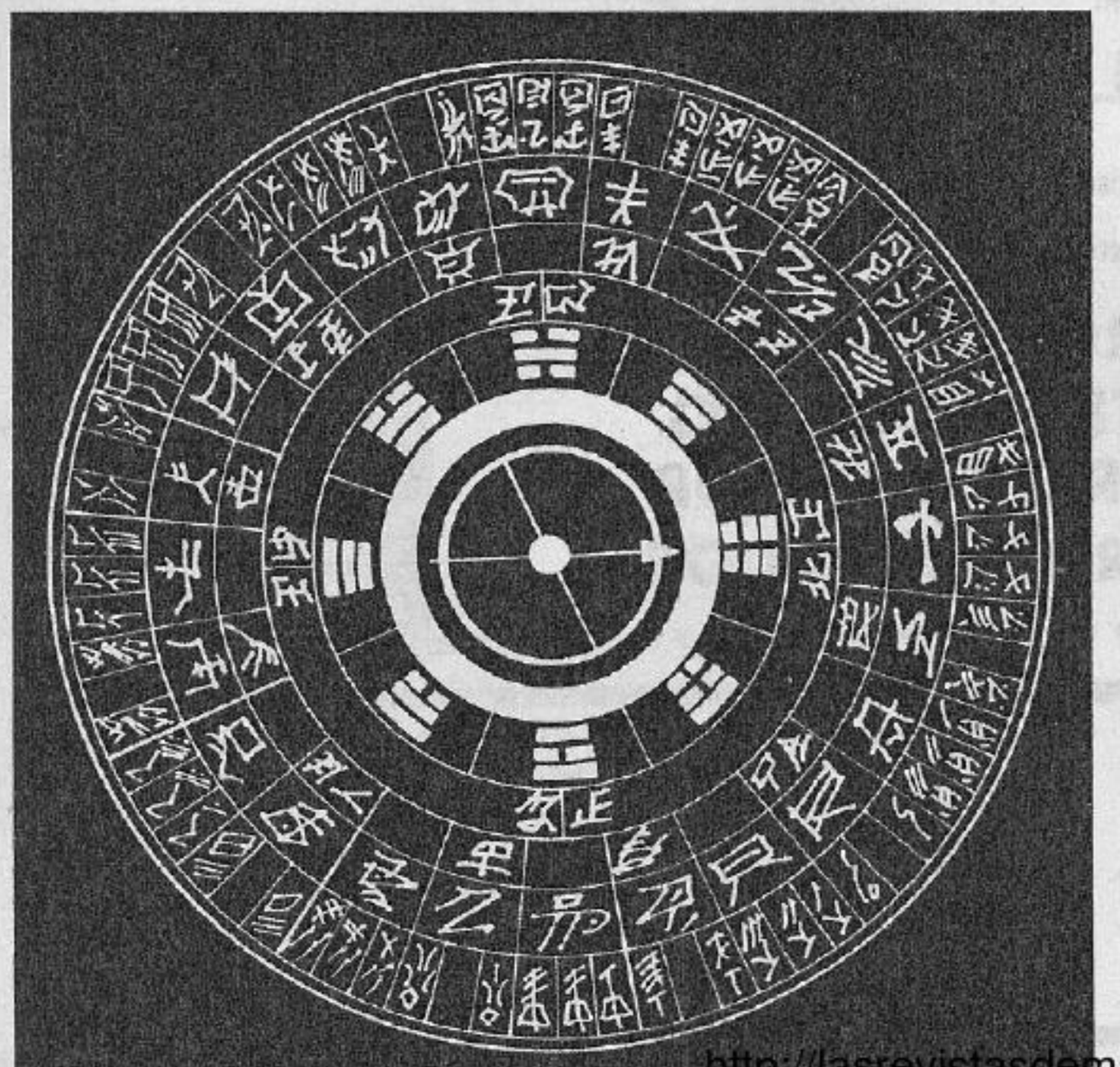


La rosa de Pedro de Medina, 1563. Típica de los navíos españoles que venían a América.

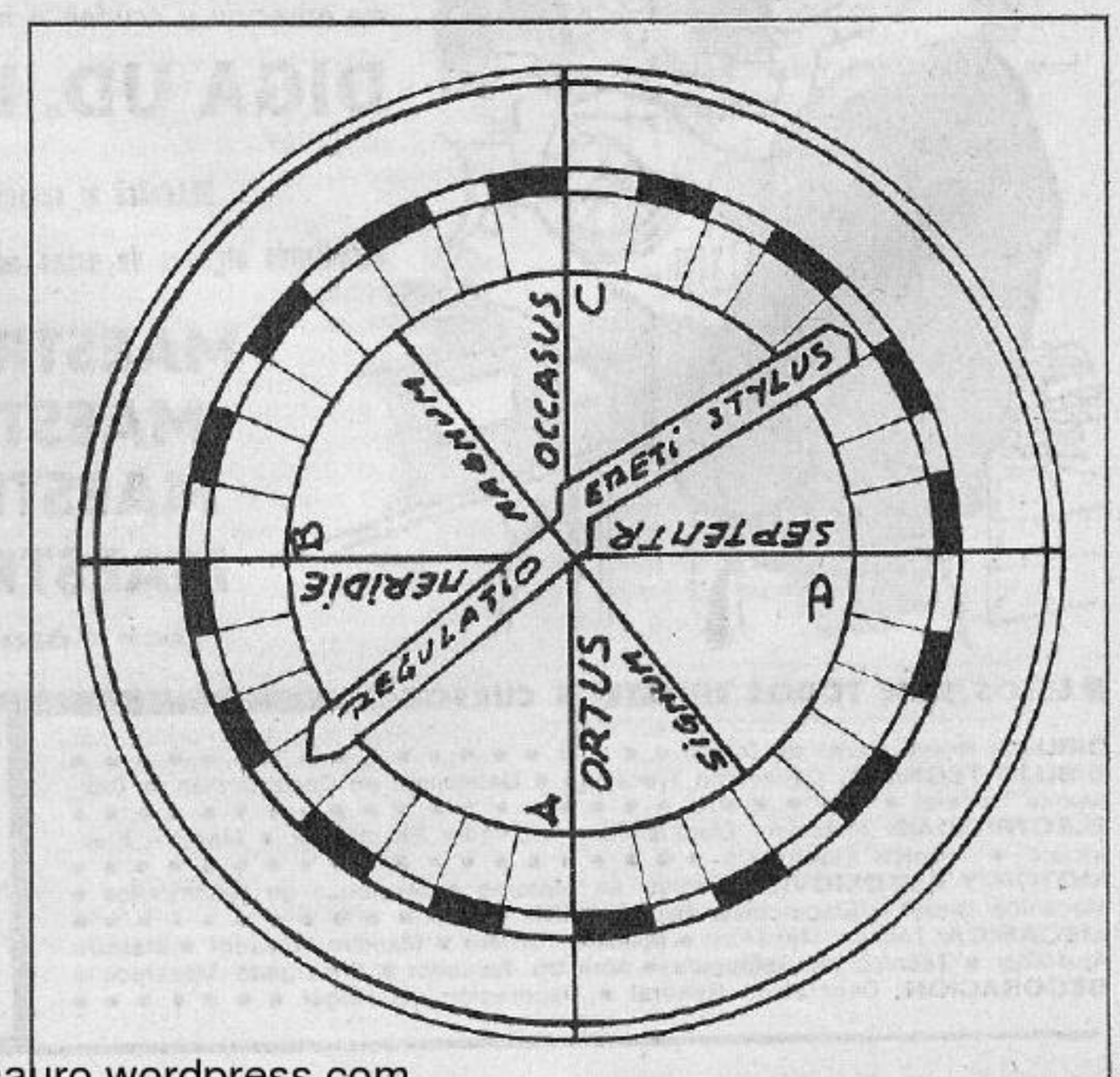


Rosa de Bartolomé de Oliva en 1550.

Una rosa china. Las palabras de por sí resultan suficientemente explicativas como para entrar en mayores detalles.



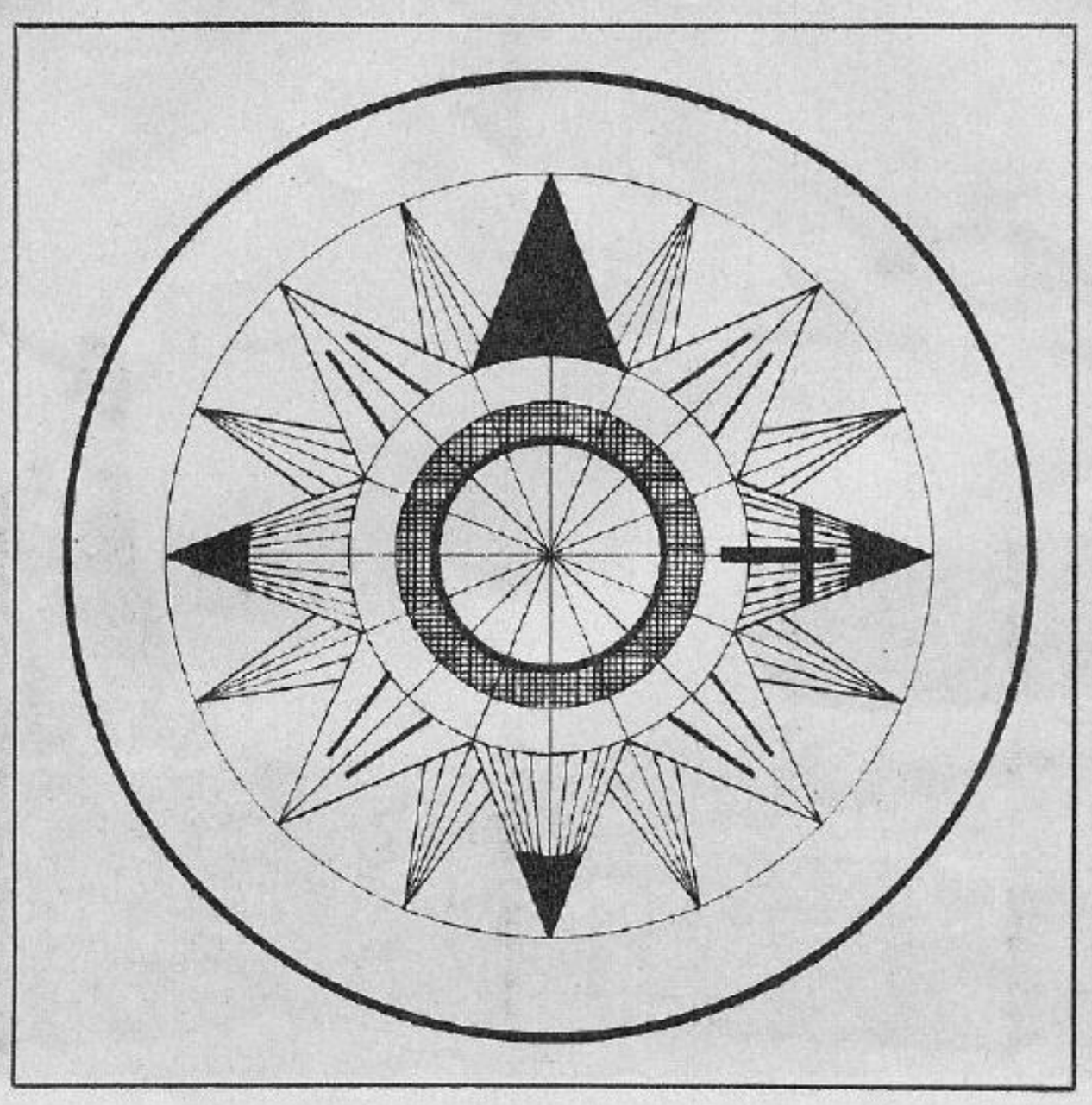
La rosa de los vientos utilizada por Pedro de Maricourt alrededor de 1269. El nombre de Maricourt es frecuentemente citado como uno de los más avanzados constructores de brújulas de su época.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS VIENTOS

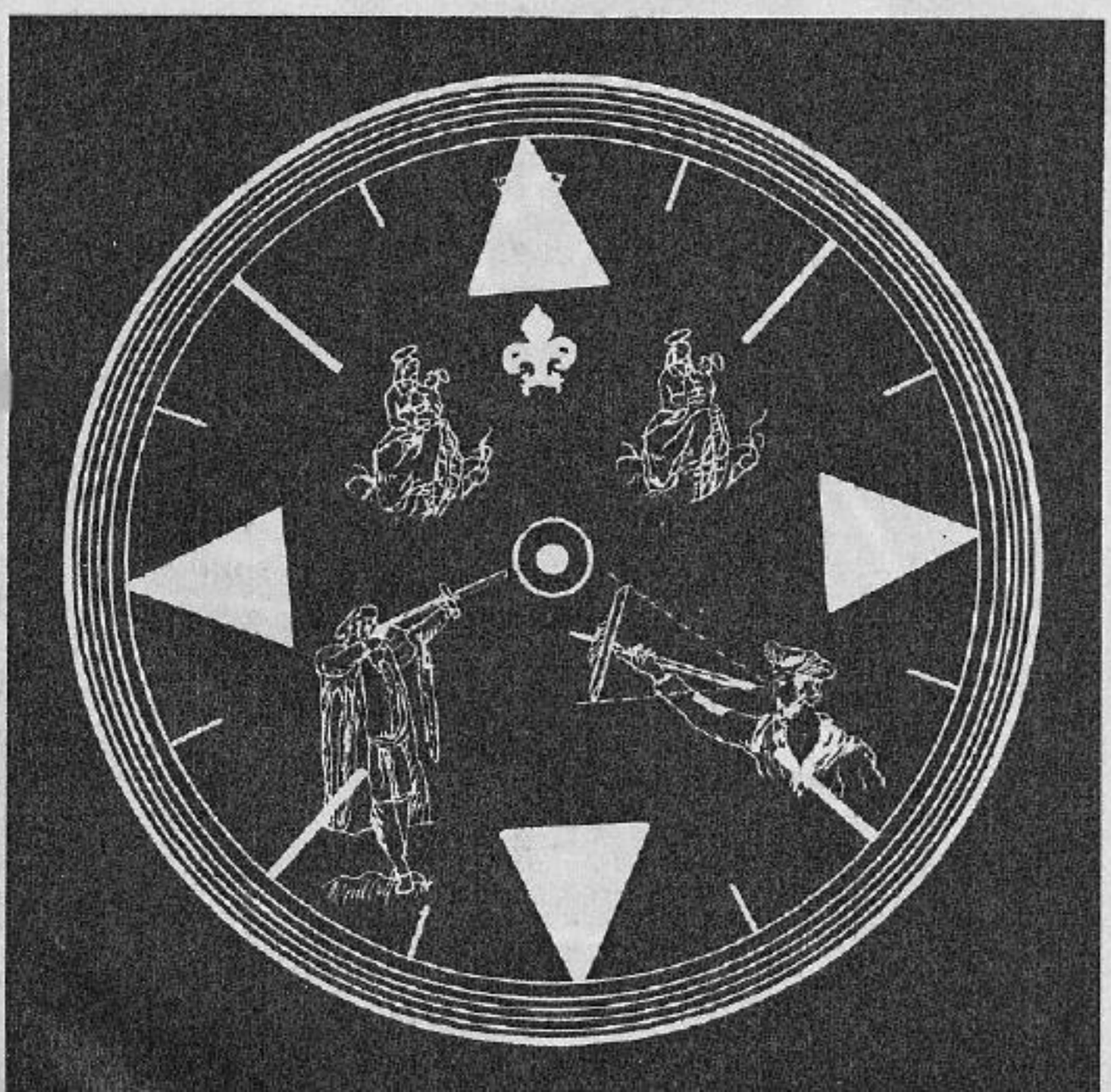
Si hay algo que todos conocen, especialmente los aficionados a la náutica, es la rosa de los vientos. Lo que no todos saben es su origen. Representación de los puntos cardinales y su evolución a través del tiempo



Rosa Latina Siglos I a III	Rosa Italiana Siglo XIV	Rosa Francesa Siglo XVI	Denominación actual
Septentrio	Tramontana	N	Norte
Aquilo			Nor Noreste
	Grecco	NE	Noreste
Vulturnus			Estenoreste
Subsolanus	Levante	E	Este
Eurus			Estesureste
	Scirocco	SE	Sureste
Euronotus			Sur Sureste
Auster	Ostro	S	Sur
Libonotus			Sur Suroeste
	Garbino	SW	Suroeste
Africus			Oestesuroeste
Favonius	Ponente	W	Oeste
Chorus			Oeste Noroeste
	Maestro	NW	Noroeste
Circus			Nor Noroeste

La rosa de Nicolás Nicolai, allá por 1560. El Norte se indica por una punta de flecha enteriza y el Este por una cruz, símbolo del cristianismo y que indicaba por dónde debían dirigirse las Cruzadas.

Rosa portuguesa del 1600. El grabador, a veces, se preocupaba más por el trabajo del interior del círculo que de los puntos del horizonte, marcados con simples trazos.



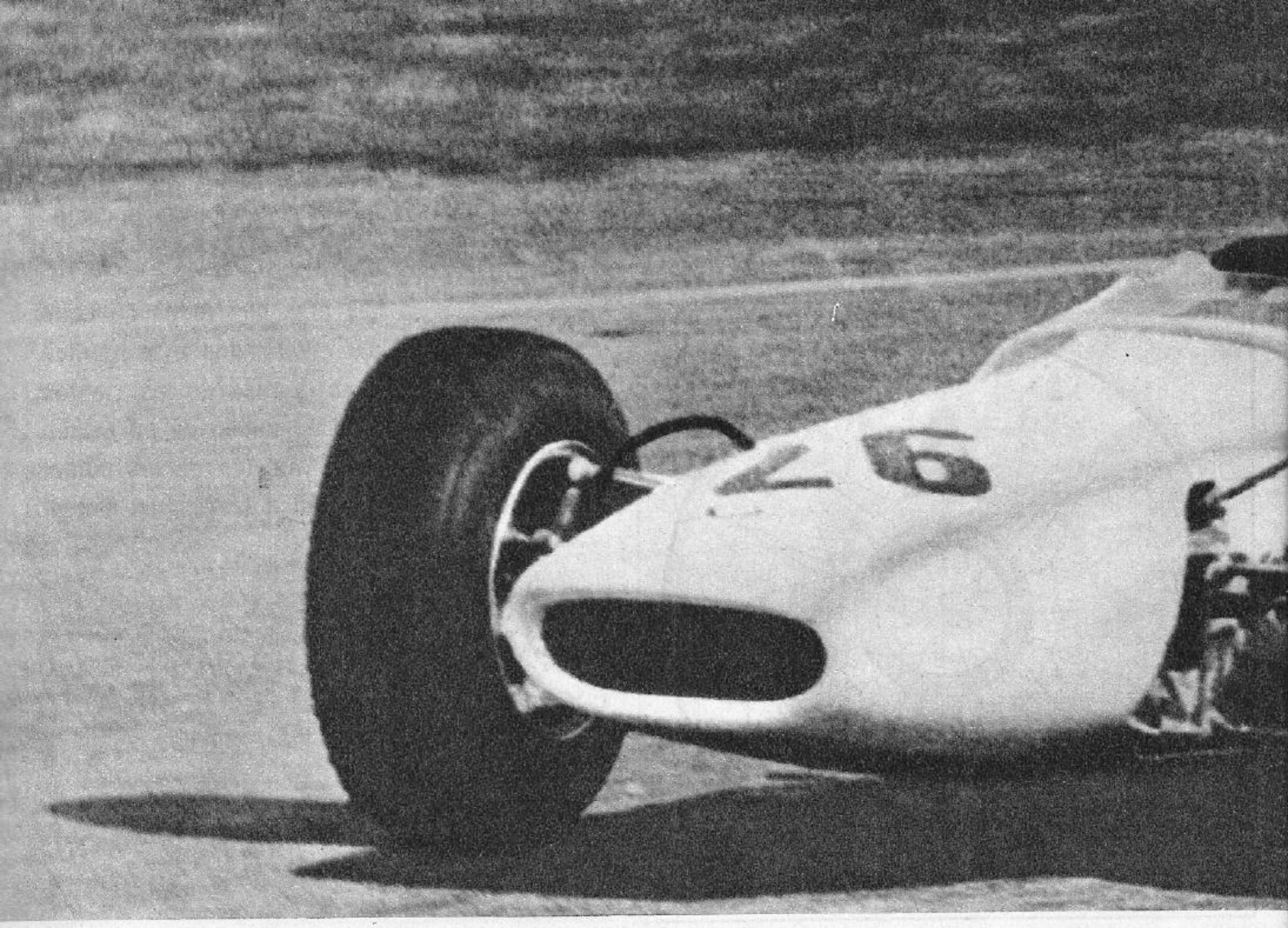
No creemos que resulte difícil a nadie comprender por qué se llamó rosa de los vientos a la figura donde se representan las diversas direcciones de la marcha de un navío. Un observador colocado en lo alto de una torre o de un mástil difícilmente encuentre un punto de referencia, o mejor dicho, una dirección de referencia más exacta que el viento que recibe en la cara. Tanto es así que según la zona en que se halle y según la dirección en que sopla el viento podrá percibir humedad, sequía, frío, calor, etcétera. Pensemos, pues, cuando todavía no se dividía en 360 grados la circunferencia, que al hombre de mar le resultaba muy sencilo referirse siempre en relación al punto de donde venía el viento, aun cuando éste no soplara.

No debe pensarse en la simultaneidad de aplicación de la aguja magnética y la rosa de los vientos; ésta es mucho más antigua. Según el pueblo que la usaba o la región en que se aplicaba variaba la cantidad de vientos o direcciones y la forma de representarlos. Las más antiguas rosas de los vientos orientales tenían doce vientos, similar a la de los griegos del siglo III y las de los latinos del siglo I A.C. Más adelante se divulgó el uso de la de 24 rumbos, fundamentalmente debido a infulencias hispánicas, hasta que se torna general en el Mediterráneo la de 16 vientos, obra de la escuela italiana de Amalfi. En el siglo VII se llevan a 32 los vientos y así permanece hasta nuestros días, en que, a pesar de aplicarse la división del círculo en 360 grados, se mantiene la indicación de los rumbos.

ARTE Y CIENCIA

Pocas cosas en el mundo han dado lugar a tanta variación como la rosa de los vientos; además de cumplir su cometido era motivo de adorno y los artistas volcaban en ella lo mejor de su obra. Se dibujaban figuras mitológicas, monstruos marinos, barcos, escudos, representaciones de Eolo arrojando bocanadas de viento, escenas de la Virgen María con el niño Jesús en brazos, etcétera.

Los puntos principales del horizonte se representaban por las iniciales de los vientos con dos excepciones: el Este se representaba por la letra L, costumbre que se mantuvo hasta 1700, y el Norte, que originariamente se representaba por la letra T, lo fue luego por una flecha o arpón, y a fines de la Edad Media se difundió el uso de la flor de lis. La representación del Este también se hacía por una cruz, indicando de esa manera con el símbolo del cristianismo hacia dónde debían dirigirse las Cruzadas con el fin de recobrar el Santo Sepulcro. En cuanto a la flor de lis hay tres teorías respecto a su origen: o fue la marca de algún artesano francés, o representa la aguja imantada con las hojas simulando dos flotadores, o se debe a un constructor de agujas que deseaba halagar a los Borbones buscando la protección de Carlos de Anjou.



B.M.W EN FO

Pese a que hasta el presente los resultados no han sido muy favorables para los Lola-BMW en las competencias de F-2 internacional, se puede entrever un futuro muy promisorio para esta combinación anglo-alemana. La planta motriz empuja y el chasis funciona. Sólo falta afiatamiento

por RICARDO DELGADO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RMULA 2



Hubert Hahne no sólo obtuvo brillantes resultados sino que también encabeza el actual campeonato de F-2 reservado para pilotos no graduados.

Chasis Lola, motor BMW. El conjunto siempre fue pesado, pero la efectividad del motor lo compensaba.

Los méritos (innegables) realizados por Eric Broadley, sinónimo de Lola en el campo competitivo y de los cuales ya hemos hablado profusamente en el Nº 169 de Parabrisas-CORSA, lo colocan en un nivel casi similar al de su coterráneo y guía mecánico del momento, Colin Chapman amo y señor del Lotus. El hecho de que este último nombre haya sido voceado por los fans del automovilismo, no significa de ninguna manera que los autos de la Lola hayan resultado ineficaces en su cometido; la única diferencia entre estas dos casas estriba en que la Lotus dedícase a la participación masiva en competencias de todo tipo y por consiguiente, pese a mayor cantidad de trastornos, mayores también fueron los triunfos.

Mientras que por su parte la Lola Cars, con una tendencia más comercial, se preocupa primero por demostrar la valía de sus autos, para luego abocarse a la tarea de suministrarlos a **teams** particulares y a todo aquel que desee un buen coche para ir fogueándose en carrera; su participación oficial, aunque breve, fue fructífera; lo hicieron en los años 1961-62 con autos de F1 (1500 cm³ y 450 kg como límite) y teniendo como piloto a John "Big" Surtees quien en ese entonces hacía sus primeras armas con las cuatro "suelas"; pese a no obtener ninguna victoria estas presentaciones resultaron, como a la postre veremos, de gran valor ya que obtuvieron varias buenas colocaciones y en la mayoría de las competencias fueron un dolor de cabeza para los que "mandaban" en esa época (léase Ferrari, BRM y Lotus).

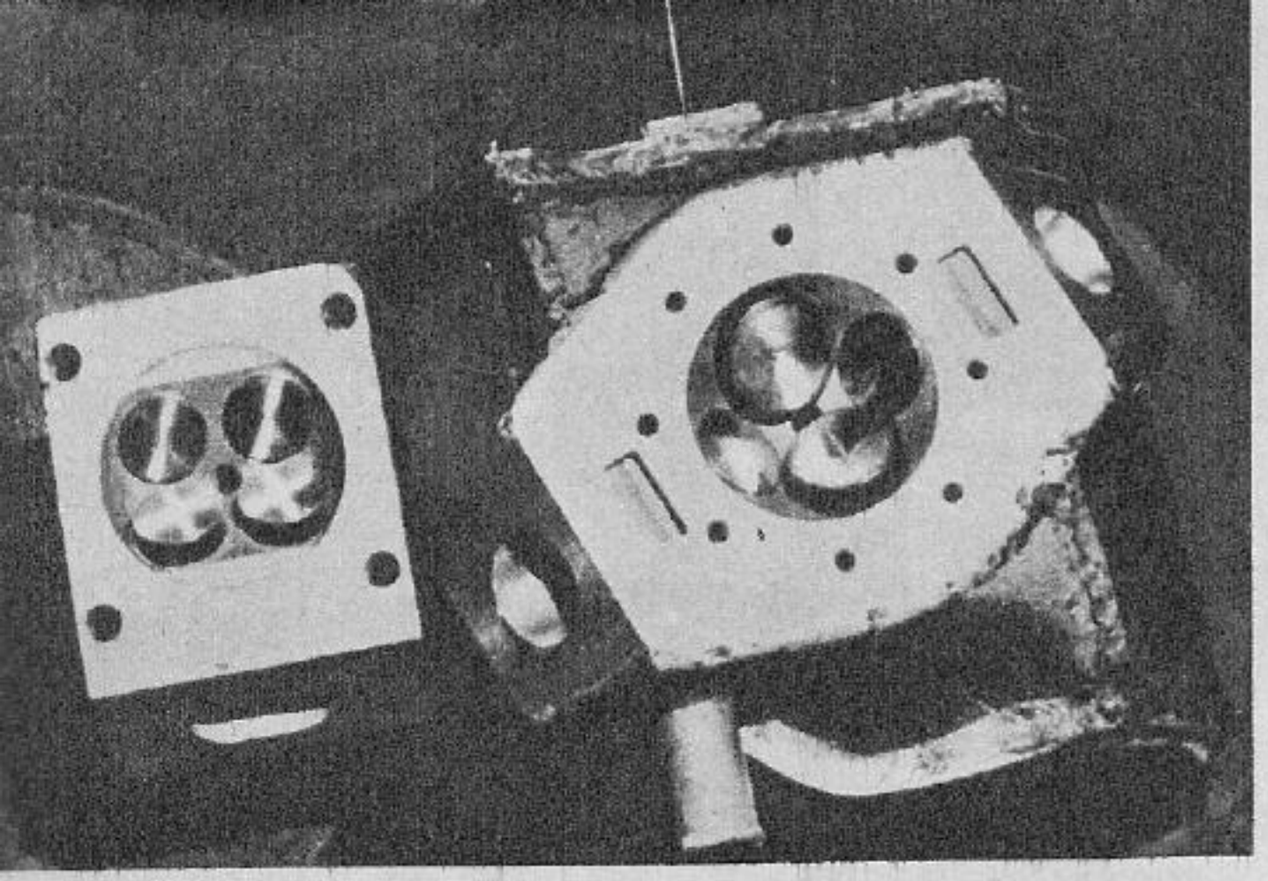
De hecho que con lo realizado hasta ese momento Lola se había ubicado en una posición muy favorable para sus ambiciones, logrando que establecimientos de verdadera importancia le "echaran el ojo" a sus autos, caso Honda que con un "telaio" de esta empresa, impulsado por su motor V-12 "peso pesado" que se impuso en Monza 1967, luego de una "corsa" durísima, conducido por Surtess. Otro ejemplo es el del triunfo logrado por Grahamn Hill con el Type 90 "empujado" por un Ford 4200 cm3 en las "500" de Indy del '66. Hasta llegar a su último gran éxito, las 24 horas de Daytone 1969, ocasión en la que Donohue-Parsons-Buckaum lograron la victoria al comando de un type 70 MK. 3 B-Chevy, siendo segundo un automóvil similar.

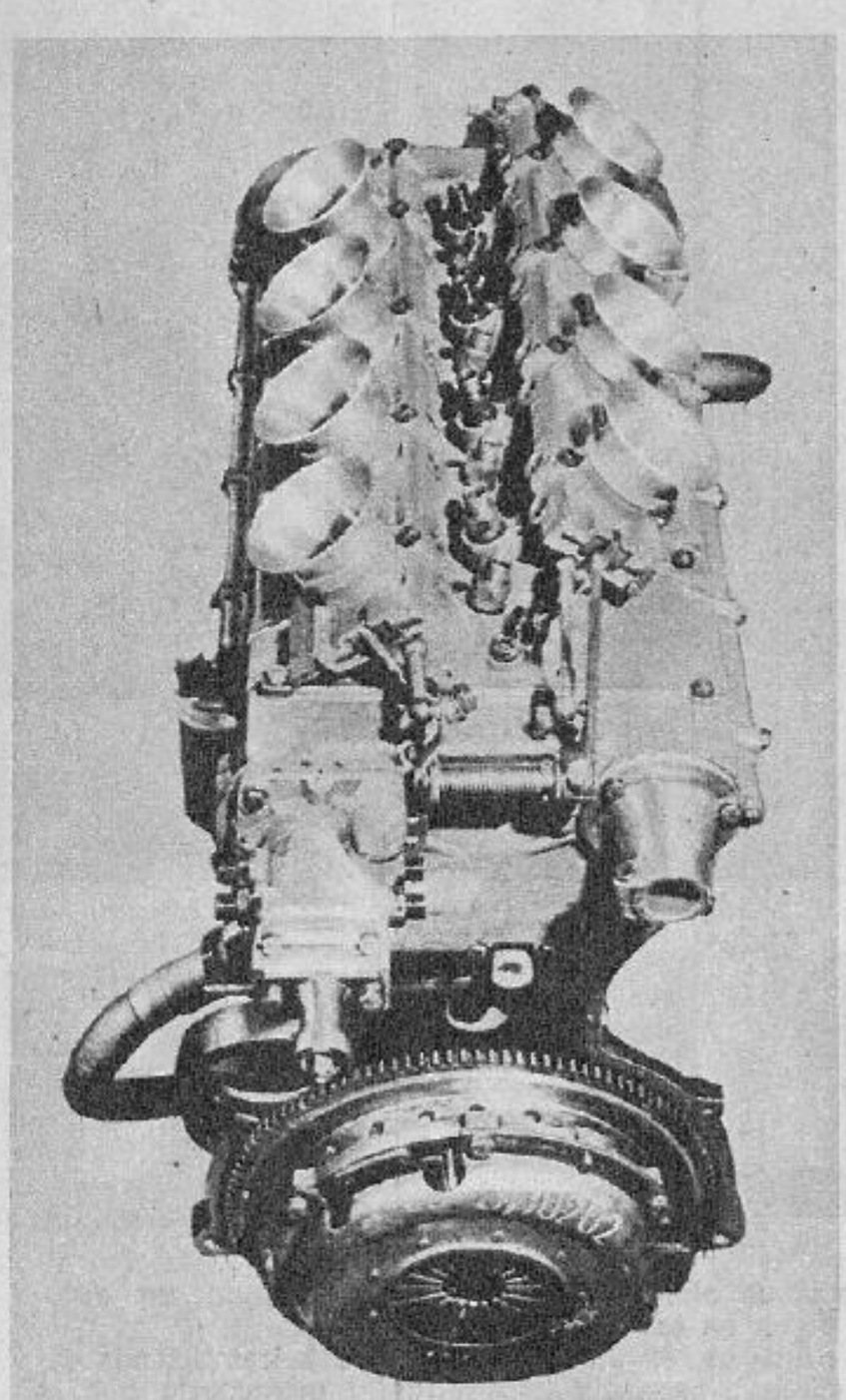
Entre sus excelentes diseños debemos citar el monocasco que la Lola Cars diseñó para F2 que comenzaba a regir en 1967 (1600 cm3, 420 kg.). Su bastidor era un clásico "monocoque", que estaba suspendido en la parte delantera por dos parrillas triangulares gemelas, estando los elementos suspensores (amortiguadores y resortes) montados en el exterior de la carrocería, y atrás por una combinación que inferiormente se componía de un triángulo invertido (con el vértice hacia adentro) y un tensor fijado al chasis (larguero del monocasco), mientras que en la parte de arriba disponía de un brazo único, unido en el portamaza con el tensor superior además de la lógica barra estabilizadora. Originalmente estaba equipado con una caja Hewland-DG 200. Todo este "puré" venía recubierto con una hermosa carrocería de fibra de vidrio y una denominación para recordar: Type 100.

DISEÑO SIN IGUAL

Como se sabe, a partir de 1967 comenzaba a imperar la nueva F2.

→





A la derecha, la cámara de combustión de la tapa Apfelbeck, con cuatro válvulas —las de admisión más grandes— dispuestas en forma alternada. Era la que se usaba antes. Luego, por razones de turbulencias, prefirieron reagrupar las válvulas en forma paralela.

Motor BMW con sus ocho inyectores. Muchas amarguras al principio, pero poco a poco comenzaron a verse los resultados.

F. 2 B. M. W.

Para esa ocasión la B.M.W. (Bayerischen Motoren Werke) tenía en experimentación un motor que del block hacia arriba era una verdadera revolución. Diseñada su cabeza de cilindros por el técnico Ludwig Apfelbeck, disponía de dos árboles de levas y cuatro válvulas por cilindro; hasta ahí, todo normal y "visto" pero... ¡oh sorpresa! la ubicación de estas últimas se apartaba de los cánones tradicionales; era algo inusitado, en lugar de la clásica disposición (dos a dos paralelas entre sí y con respecto al eje longitudinal del motor) estaban colocadas en forma radial, o sea que tanto las válvulas de admisión como las de escape se enfrentaban; mientras que las primeras lo hacían siguiendo el largo del motor, las segundas las cruzaban (o sea estaban transversales a dicho eje).

Obtenido con esta disposición un sinnúmero de ventajas, siendo las primordiales, una excelente turbulencia, mayor velocidad en la propagación del frente de combustión y asimismo, a igualdad de volumen cúbico de cilindro, una superficie mayor en las válvulas. Por consiguiente un aumento de la relación de compresión sin alterar la tapa de cilindro, ni el diagrama de distribución, permitía al motor funcionar con un margen apreciable de seguridad durante mayor tiempo. El diámetro de éstas (válvulas) llegó a valores asombrosos, siendo de 42 mm para las de admisión y 36 mm para el escape con idéntica alzada (11 mm).

Naturalmente la especial disposición de las válvulas exigía un especialísimo sistema de apertura, que a primera vista, estando solamente accionado por dos árboles de levas, se suponía muy complejo. El mérito de Apfelbeck reside en que la articulación parecía ser decididamente sencilla. Obvio es que el comando era (y es) **"top secret"**.

El block en sí derivaba de la berlina BRM cuatro cilindros, dos litros, cilindrada que venía mantenida en el propulsor-prototipo, contando con cinco bancadas y cigüeñal forjado a mano; las bielas se construyeron de titanio, siendo el volumen del primer F2 de 1.599 cm³, resultantes de una relación diámetro-carrera de 89 x 64 mm.

Todas las partes eléctricas fueron construidas por Bosch, mientras que el sistema de inyección era de manufactura Lucas, estando accionado por el eje de levas de la izquierda y montadas sus "trompetas" (ocho) de aspiración en medio de los árboles, dado que por la disposición de las válvulas cada una tenía su propio conducto, la potencia estimada en un principio fue de 220 HP a 9.500 vueltas, caballaje comparable al de sus "compañeros" Cosworth y Dino (Ferrari), aunque éstos estaban más a "punto".

UNIDOS TRIUNFAREMOS, DESPARRAMADOS ¿QUE HACEMOS?

Los diseños tanto de uno (motor) como del otro (auto) durante su faz de experimentación y desarrollo, corrieron apareados, por lo cual al "romper el cascarón" se encontraban en idéntica situación. Por un lado estaba Lola, disponiendo de su Type 100 listo para largar (y haciéndolo en algunas competencias equipado con el FVA de Cosworth aunque casi siempre en forma extraoficial).

Y cruzando la frontera nos encontramos con la casa bávara que disponiendo del novísimo motor producto del "bocho" de Apfelbeck, no tenía la suficiente experiencia en monopostos como para mostrar en ellos su pseudotriunfador "engine". Así llegamos a lo que podría denominarse "amor a primera vista"; en síntesis, las dos casas llegaron a acordar que mientras la "BeEme" proveería a la casa de 826 Yeovil Road sus prometedores motores, ésta, a su vez, cedería (arreglo misterioso) a la empresa germana algunos de sus monocascos para que en ellos montaran sus plantas motrices.

COMIENZOS TAMBALEANTES

La temporada comenzó con un abrumador dominio de los motores Cosworth que por ser de diseño más simple estaban más "hechos" para competir; este dominio se acentuó e incrementó a mediados y fines del año, repartiéndose los triunfos Brabham, Matra y Lotus, que llevaban estos propulsores, mientras que las incipientes actuaciones del Lola 100 BMW no pasaron de discretas, salvo un segundo puesto de Surtees en Limburgo.

Los mayores problemas no eran en sí respecto al auto, ya que los monocascos de Lola "English Production" habían ya demostrado su valor en carrera, experimentando solamente los lógicos inconvenientes de "dentición".

La parte afectada en este caso era la motriz, que a pesar de estar en aparente igualdad potencial con sus rivales, los superaba ampliamente en peso, no en vano todo el "agregado" al cual había sido sometido daba resultados. Su "tonelaje" otorgaba a los Cosworth un handicap de más de treinta kilos vitales en la "hora de la verdad". El peso total del auto se aproximaba a los 435 kilos, comparados éstos con los "míseros" 420-425 de los rivales, era dable suponer las pobres actuaciones concretadas a la postre.

Otro de los inconvenientes que presentaba dicho "fierro" era el de su sistema de autonomía, ya que las soluciones encontradas para su complicado sistema al parecer eran más teóricas que prácticas, otorgándoles un verdadero rompecabezas.

TEMPORADA AMARGA

Posiblemente influidos por los magros resultados obtenidos durante la temporada anterior los técnicos de la casa alemana se decidieron en ocasión de su "rentrée", a mediados de temporada, en Hockenheim (GP. Baden Wurtemberg) a colocar sobre sus característicos blocks, una nueva tapa de cilindros, dejando por el momento de lado la diseñada por Apfelbeck. Esta novedad era mucho menos revolucionaria que la de válvulas radiales, pero tampoco era lo que se dice muy tradicionalista; a la disposición de estas últimas se bautizó con el nombre de paralelas trasversales, vale decir que tenían a cada lado del block cuatro entradas de admisión e igual cantidad de salidas de escape; al margen de esto, las medidas internas eran las mismas de origen, continuando en su función los elementos de encendido (Bosch) e inyección (Lucas). La potencia del motor confesada "modestamente" por el ingeniero-piloto Steinmetz era de 225 HP a 9.800 rpm. Teóricamente estaba a la altura de los mejores. Pese a eso lo mejor logrado por este tipo de artefacto fue un cuarto puesto en Albi a manos de Siffert. Al momento de iniciarse oficialmente, la "squadra" Lola estaba compuesta por Surtees y ocasionalmente Irwin, mientras que la BMW lo hacía con Siffert y Hahne. Esta temporada se caracterizó por la reñida lucha final entre los de Costin y Duckworth vs. los Dino de Ferrari (y si no acuérdense de nuestra temporada de F2).

ALENTADOR COMIENZO

Al parecer, durante este 1969 la sonrisa iluminará (y no es suposición) los rostros germano-inglesados (o anglo-germanizados), ya que no pudo ser más promisorio su debut en el año, en ocasión de disputarse en Hockenheim una carrera con puntaje (para pilotos no graduados) por el compeonato europeo de la especialidad; Hubert Hahne llevó su Lola BMW a un segundo puesto, escoltando al ganador (Beltoise) por 4/10; el mismo Beltoise era el triunfador de la edición anterior (7/4/68), ocasión en la que perdió la vida el fabuloso Jim Clark.

Evidentemente se ha logrado lo que se deseaba, al parecer esta última prueba es una muestra de ello pero a no olvidarse que durante los lógicos recesos de pretemporada nadie se duerme (al parecer ni veranean); esto último va para los muchachos de la coalición (imposible en los años 1939-45) y para los otros, bueno..., ojalá hayan progresado mucho porque si no las blancas máquinas patrocinadas por Castrol "os pasarán por arriba".

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EXCLUSIVO

ITALIA EN ARGENTINA



LAS PRUEBAS SECRETAS DE FIAT EN RIO GALLEGOS

CORSA -el espía que vino del frío- con la súper-primicia de las pruebas y experiencias con autos europeos, realizadas por Fiat, en la Patagonia

Texto y fotos de: CESAR M. SORKIN

Río Gallegos, 24 al 29 de julio de 1969. Allí estuvo CORSA para traer la información sobre las pruebas y experimentación que Fiat Spa. de Turín-Italia realiza en sus modelos nuevos, tanto los de producción argentina como los que en un futuro próximo se lanzarán exclusivamente al mercado europeo. Pero comencemos por situarnos geográficamente. Volamos tres mil kilómetros para encontrarnos en una ciudad que fundamentalmente produce gente sensacional. La lana y la explotación petrolífera vienen después. Lo más importante —reiteramos— es su gente, acostumbrada a vivir en un medio exigente, que requiere capacidad y total predisposición para vivir en comunidad. Y así se vive en Río Gallegos. "El Sur es para hombres...", nos dijeron en algún momento de nuestra estadía. Tienen razón.

Posiblemente esas exigencias, lo especial de su clima "extremista", fueron las pautas que llevaron a una fábrica como Fiat a elegir el lugar para realizar sus pruebas. Y no es Río Gallegos solamente "el lugar"; cuando las condiciones de frío no resultan satisfactorias, optan por Canadá, donde se encuentra otra de sus bases de experimentación. Y cuando lo que necesitan es calor, se trasladan al desierto de Sahara o a la Unión Sudafricana. Para unir cuatro puntos geográficos tan dispares, cuentan con el servicio de un cuatrimotor Bristol Britannia arrendado a la empresa inglesa Tradewind, que aloja y traslada las unidades. Río Gallegos es el punto de destino, pero no el lugar de las pruebas, a pesar de que resulta habitual ver desplazarse a los Fiat por sus calles durante los cuarenta y tantos días de perma-

→

nencia habitual en el mes de julio. Desde la ciudad se trasladan a Esperanza, situada a 150 kilómetros, recorriendo caminos de tierra, escarchados o nevados totalmente, donde comienzan a experimentar, o dicho con mayor claridad, a darles sin asco.

ESPERANZA

Un galpón y un hotel. El galpón, aparentemente inofensivo, es en su interior un verdadero laboratorio; está construido en chapa acanalada cubierta por fuera con un compuesto asfáltico aislante, y totalmente tapizado en madera por dentro. El instrumental liviano se trae desde Italia, embalado en cajones —25, esta vez—, pesando algunos de ellos ½ tonelada; quedan en el galpón como instalaciones fijas, un compresor de 300 libras, un aparato para alineación de dirección y balanceo de ruedas y las dos fosas de servicio. La energía proviene de un grupo electrógeno Fiat que a su vez abastece las necesidades del hotel en el que se alojan los 23 componentes del grupo de pruebas. Y ya que de electricidad hablamos, las comunicaciones con Turín se efectúan por medio de un trasmisor-receptor MAURO AE 200A, con 200 W de potencia de antena, actuando como cabecera de intercambio la localidad de General Pacheco, dado que la potencia del aparato no resulta suficiente para que el capo squadra del equipo de pruebas, ingeniero Poli, se comunique directamente con el ingeniero Zandona, director del departamento de Pruebas y Experimentación en Turín.

Este año el lugar ofrece las características requeridas: totalmente nevado, con temperaturas extremas de más de 20° bajo cero. Claro que para gozar en el futuro de algo más de "intimidad", los "italian boys" compraron un predio de 400 Hás —para trazar un circuito— en la estancia María Inés, en $ 3.000.000 a su propietario, Mauricio Braun. El lugar es unos kilómetros más allá del actual galpón, que conservarán en el futuro, destinando el circuito únicamente a las pruebas que requieran rodaje.

LOS AUTOS

El Bristol Britannia desembarcó nueve autos: un Fiat 128; un jeep "Four Wheel Drive" Campagnola, destinado como vehículo auxiliar; dos 130, uno con caja manual y el otro con caja automática; dos 124, uno de ellos rural; un 125 y un 125S, y lo que puede resultar la parte más misteriosa de la cuestión: un aparato con carrocería tipo Mini-Cooper, camuflado desde la cintura hacia abajo con un faldón de aluminio intencionalmente abollado (se notaban en la chapa claras huellas de suelas —vulgo patadas—), que ocultaba a nuestros ojos curiosos la verdad de la milanesa. De todos modos pudimos comprobar que se trata de algo con motor 500 ó 600 cm³, motor trasversal delantero, caja de velocidades de accionamiento colineal al eje del motor, tracción delantera y suspensión independiente en las cuatro ruedas. Nos inclinamos por pensar que este modelo, **que recién se lanzará dentro de un año y medio en Europa,** responde en líneas generales al nuevo Prímula fabricado por Autobianchi. Posiblemente sea destinado, de acuerdo con lo tras-



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

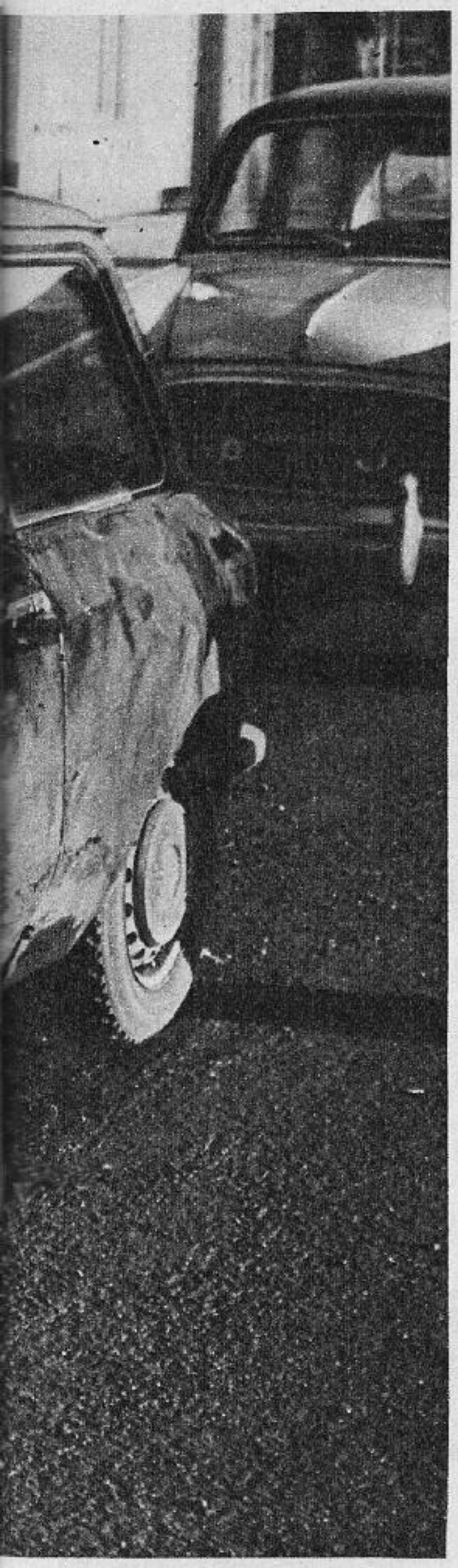
cendido y con ciertos comentarios previos a nuestro contacto con el aparato, **para suplantar en la línea normal al popular Fiat 600.**

LAS PRUEBAS

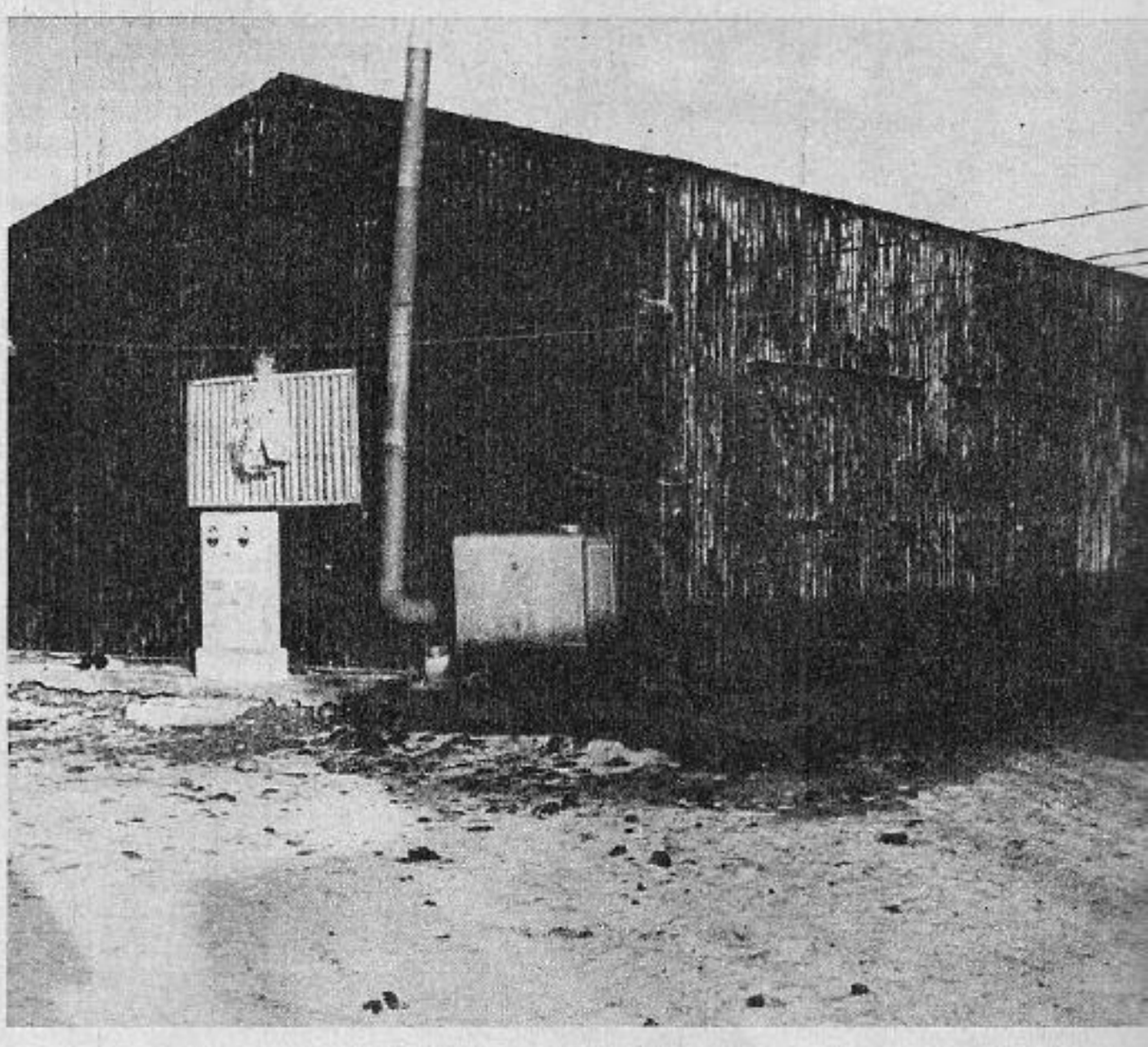
Comenzamos por detallar cuáles son las pruebas que se realizan en Esperanza y sus adyacencias. Desde el 12 de junio, fecha de arribo, evaluaron ininterrumpidamente: resistencia de materiales, composición de grasas y lubricantes, carburación, suspensión, arranque en frío, sistema eléctrico en general, calefacción, performances en ese tipo de terreno y comportamiento de cubiertas. Fue realizando estas pruebas que en 1964 —última fecha hasta ahora de pruebas en Esperanza, ya que en los años siguientes no se dieron las condiciones climáticas— y experimentando sobre un 850, se mataron Giuseppe Bodrero y Luigi Garrone, pilotos de la fábrica que embistieron violentamente en medio de una niebla densísima a una máquina motoniveladora de Vialidad Nacional. Este año, uno de los 130 —el de caja manual— sufrió también un accidente sin consecuencias para sus tripulantes, siendo inmediatamente embalado para su traslado a Turín.

Pero vayamos a la realización de las pruebas. La elección de Esperanza para realizarlas no se basa en la necesidad de ocultarse fundamentalmente, sino en las características del terreno: frío, barro, escarcha y nieve que determinan un altísimo nivel de corrosión en las partes metálicas; antes de iniciarse el proceso corrosivo, puede apreciarse que aparece una aureola salitrosa claramente apreciable en la zona atacada. →





Abajo, izquierda y arriba, derecha: De todos los autos presentes, éste es el más importante, ya que se trata de un modelo que aún no ha sido presentado; un verdadero prototipo de fábrica, camuflado desde el borde inferior de las ventanillas con un faldón de aluminio, abollado intencionalmente y ocultando la verdad del aparato. Nótese la gruesa cinta adhesiva que sella la junta entre el faldón y la carrocería legítima. El ornamento del parante trasero corresponde al Fiat 125S, pero colocado en sentido vertical. Los faros traseros son de Fiat 850, y los delanteros del Fiat 600. El único instrumento del tablero es un velocímetro con lectura hasta 160 km/h.



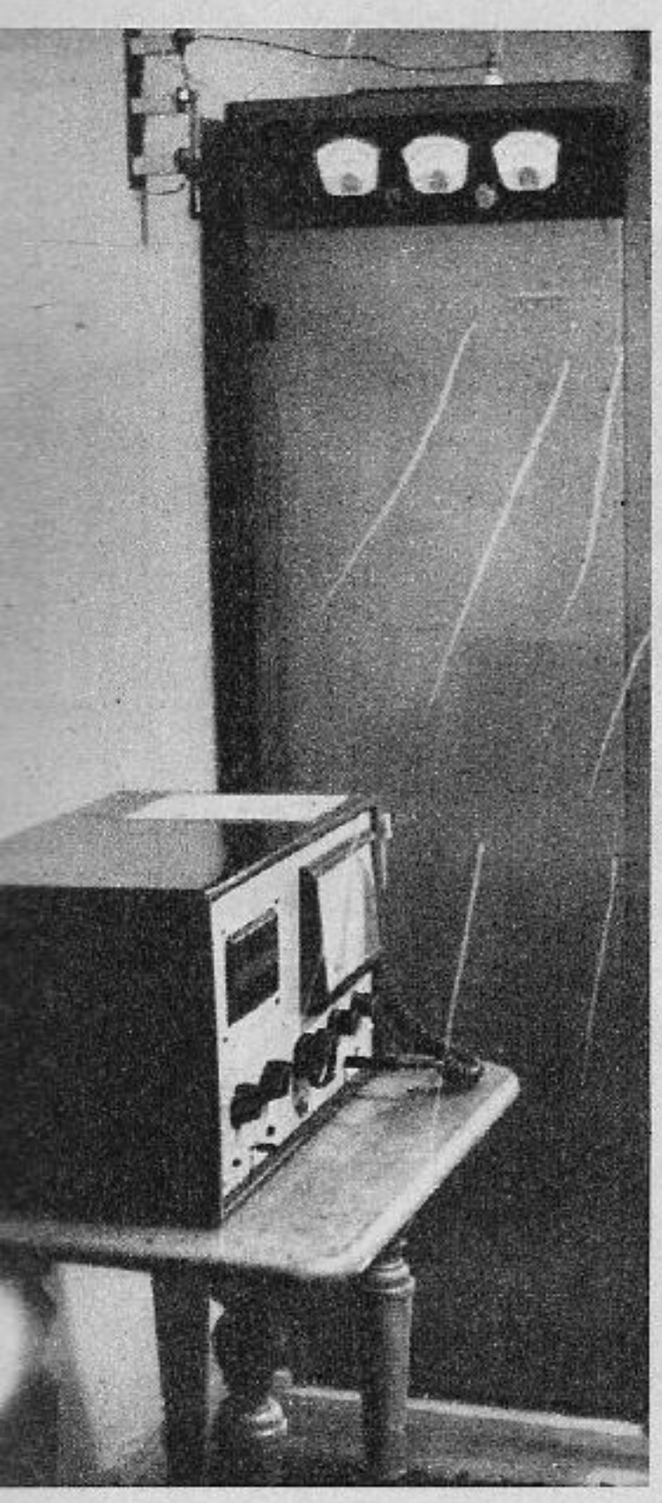
El galpón que sirve de cuartel general a los técnicos de Fiat, adyacente al hotel Esperanza, a 150 km de Río Gallegos. A pesar de su exterior inofensivo, esconde en su confortable interior todo el instrumental necesario para experimentación y ensayo de los autos. Al frente se puede ver el monolito que recuerda a los dos pilotos fallecidos en un accidente, el 21 de julio de 1964. ▶



Momento en que son desembarcados los autos del Bristol Britannia de la empresa inglesa Tradewind. La porción de cola del avión, abisagrada, permite descargar los autos. Aquí, un 125S y el jeep Campagnola. ▶

El arranque inmediato se determina de la siguiente manera: se expone el vehículo a la helada nocturna con el capot abierto durante determinada cantidad de horas; luego, cronómetro en mano de uno de los técnicos, se le da contacto. En caso de producirse el arranque en mayor cantidad de segundos que la predeterminada, se remueven totalmente los componentes de arranque, y se reemplazan para reiterar la experiencia. De la misma manera se comprueba totalmente el sistema eléctrico. El rendimiento de las cubiertas se evalúa sometiéndolas a toda clase de piruetas imaginables, en todo terreno. Utilizan exclusivamente Cinturato Pirelli TVR, con diferentes tipos de dibujo en la banda de rodamiento e inclusive con clavos, para circular en la escarcha o la nieve. Dispuestas para las experiencias tenían 60 ruedas completas y armadas, para los 8 autos (llantas de magnesio para el "130"). En cuanto a la calefacción, se realizan marcas con un elemento graso en los vidrios y se enciende el sistema de calefacción controlado por el especialista Trini. El auto, previamente dispuesto a la intemperie, acumula escarcha en los cristales, que debe disolverse en determinado tiempo, de acuerdo con la temperatura ambiente. Las marcas realizadas con el elemento graso registran el nivel de descenso de la escarcha o la intensidad de la calefacción, revisándose completamente en caso de no superar los topes establecidos.

La importancia de las pruebas realizadas resulta evidente si las consideramos en cuanto a sus consecuencias. De acuerdo con los resultados obtenidos en la única y austral base sudamericana de experimentación, Rusia dio el "sí" para comenzar la producción de Fiat en su territorio. Y no solamente en base a las experiencias de Esperanza se efectúan inversiones extranjeras de gran volumen; el ejército etíope compró mil unidades FWD Campagnola posteriormente a la comprobación de sus condiciones y rendimiento en la base Fiat del desierto de Sahara. Y conviene destacar que el éxito comercial depende de la calidad de los vehículos, y que en este caso, Fiat demuestra el excesivo celo con respecto al rendimiento y cualidades de su línea de producción al mantener sus bases de experimentación. El esfuerzo económico puede no ser considerable para el imperio Fiat, pero puede sorprender al más "pintao"; trasladarse desde Turín, permanecer un mes y medio y retornar luego exige alrededor de $ 100.000.000 (cien millones), diversificados de la siguiente manera: $ 2.300.000 para alquilar el hotel Esperanza, adyacente al "galpón negro"; un camión arrendado en Río Gallegos durante toda la estadía, $ 750.000; $ 500.000 en el hotel Comercio, en la ciudad de Río Gallegos; $ 50.000.000 en trasporte por el Bristol Britannia, en vuelo Turín-Las Palmas-Río de Janeiro-Río Gallegos (ida) y vuelta por vapor hasta Génova. Claro que

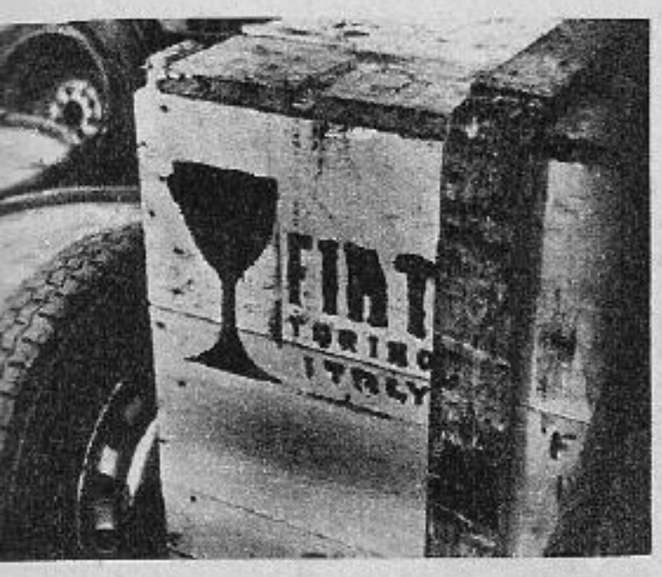


Arriba, derecha: Frente al ojo indiscreto de nuestro teleobjetivo, un Fiat 128 se dirige desde Esperanza a Río Gallegos. Todo el recorrido se utiliza como virtual pista de pruebas, hasta que Fiat cuente con la definitiva, a construirse en un predio comprado recientemente.



Dentro de la habitación en que se aloja parte del grupo experimental, se encuentra este trasmisor-receptor para comunicarse directamente con Turín, vía General Pacheco.

El 125S pletórico de peninsulares. Las Cinturato Pirelli TVR, bien afirmadas en la escarcha matinal, saliendo del puente angosto situado a la altura de Guer-Aike (Buen lugar, en tehuelche).



En medio de un paisaje hermoso totalmente cubierto de nieve, se prueban los autos. En este caso, un Fiat 130 —el que no volcó— pasando velozmente frente a Gobernador Mayer.

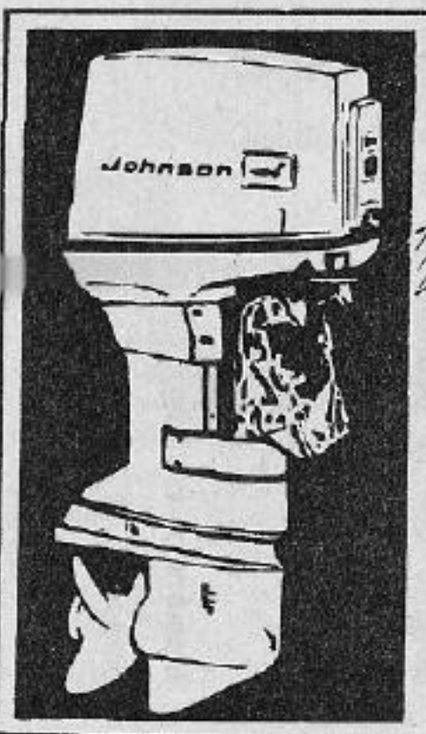
Parte del cargamento del camión auxiliar de la troupe Fiat. En estos cajones —algunos de hasta ½ tonelada— se embalan los instrumentos necesarios para la realización y evaluación de experiencias.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



todavía no consideramos los sueldos de los 23 italianos (tres ingenieros incluidos), que oscilan en un promedio de u$s 1.500, o sea, globalmente, alrededor de $ 12 millones. Además, hay que agregar el consumo total de nafta (cargan únicamente YPF Súper) y los gastos de la "patota" Fiat en la ciudad. Se redondea, sin ninguna duda, la cifra antedicha: 100 millones de pesos. Sin considerar que el 8 de agosto el dueño del hotel Esperanza deberá dar el sí definitivo a la oferta de Fiat, que piensa adquirir el hotel en $ 35 millones. La política de la empresa italiana parece ser no escatimar dinero ni esfuerzos para asegurar la calidad de sus vehículos; en cuanto al dinero, tienen ustedes las cifras para juzgar; en cuanto al esfuerzo, hemos visto durante seis días consecutivos a los técnicos constantemente encima de los autos, realizando pruebas y experiencias positivamente concluyentes. Y lo más importante de toda la cuestión es que haya resultado elegido un punto de nuestro país para experimentar, y que ustedes lo sepan. Que en Río Gallegos es posible ver a los autos estacionados o a sus ocupantes en tiradores o traje jugando al bowling.

Y allí estuvo nuestro teleobjetivo, detrás de los Fiat, en Río Gallegos, Guer-Aike, Gobernador Mayer, Esperanza, develando nuevamente un top-secret. Ahora trataremos de convencer al "dire"; veremos si la próxima nota viene desde Canadá, el Sahara o la Unión Sudafricana..



La nueva línea JOHNSON ya está disponible desde 25 HP hasta 115 HP

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

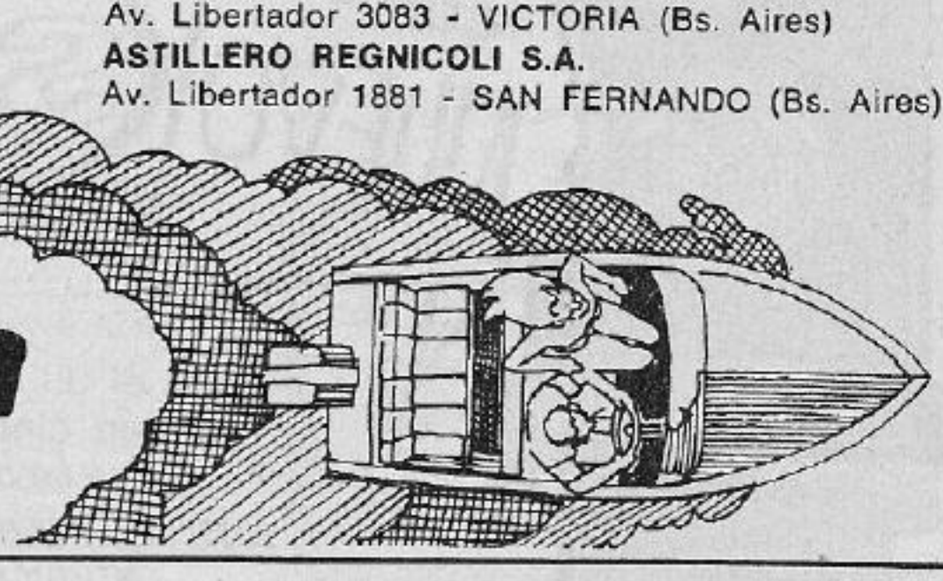
CASA STEWART S.A.

AGENTES DISTRIBUIDORES

ASTILLERO AROLDO CAMPANILI
Av. 24 de Septiembre 1968 - CORDOBA

CANESTRARI & Cía.
Av. Libertador 3083 - VICTORIA (Bs. Aires)

ASTILLERO REGNICOLI S.A.
Av. Libertador 1881 - SAN FERNANDO (Bs. Aires)



Johnson
...los confiables

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

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

ITAL FIAT
REPUESTOS Y ACCESORIOS
ORIGINALES
NACIONALES E
IMPORTADOS
LINEA COMPLETA
NAZCA 1184 - CAP.
T. E. 61-6697

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

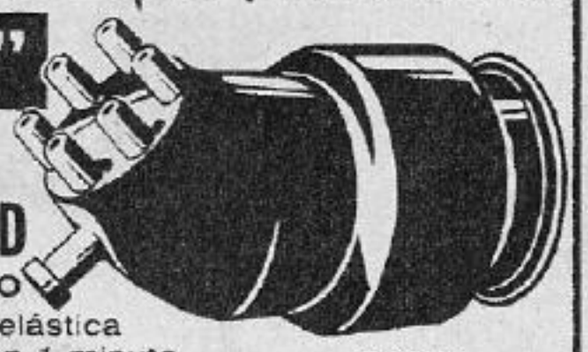


LIMPIA MANOS
PROTECTOR



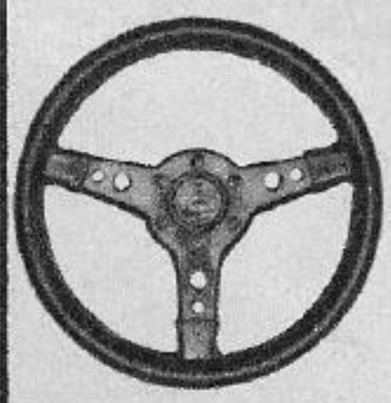
QUILFREN
Una caricia que limpia
PIDALO A:
GRAL. PAZ 1353
MaSeDa Tel. 791-7680
Vte. López

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
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



DISEÑO
REGISTRADO

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados
y Plastificados.
ACCESORIOS
DEPORTIVOS
Fundas cubre auto,
Fundas Anatómicas,
Palanca al Piso.
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308/10, Tel. 58-9694, Bs. Aires





Salve su vida!

con el NUEVO
Super
salvex 70
a botón
el último avance técnico mundial
en cinturones de seguridad para
automotores
AUSTRIA 2560 - T. E. 83-1202 Y 82-7344
a una cuadra del A. C. A

AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

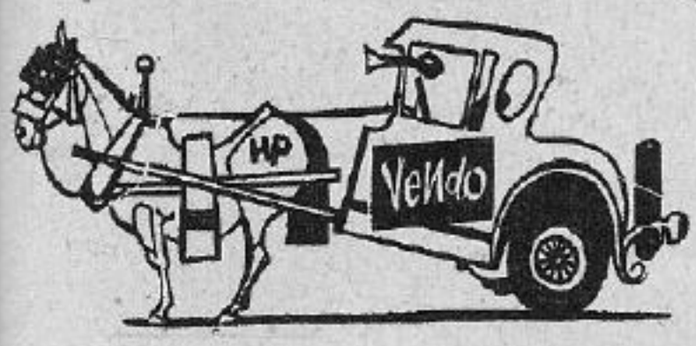
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

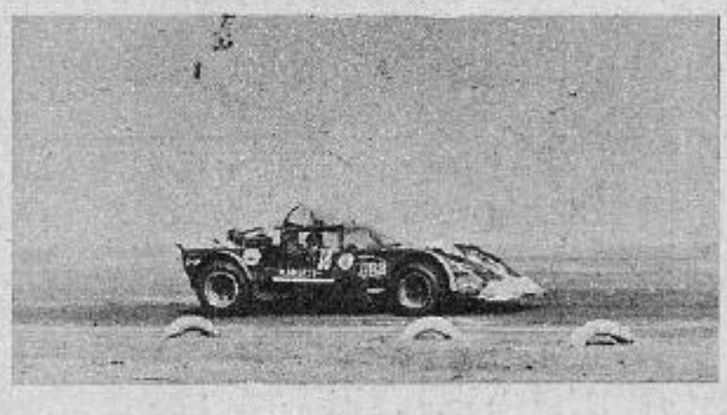
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

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

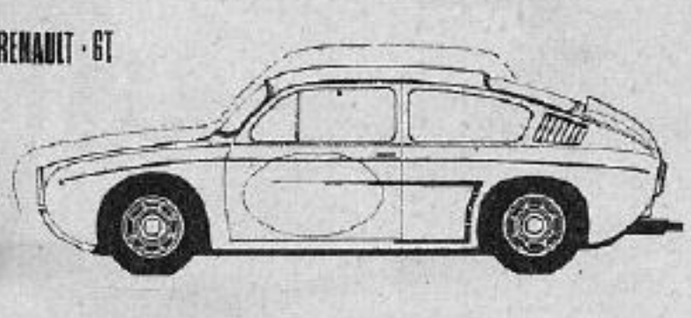
JORGE TERNENGO vende su NUMA II C, categoría "sport prototipos" motor Tornado, completo, repuestos varios, go-



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

RAMBLER CLASSIC CUSTOM 1965, EXCEPCIONAL OPORTUNIDAD, muy buen estado, papeles en regla. Verlo en 25 de Mayo 788, cochera Nº 12, y pedir más detalles a tel. 32-6010/29 interno 366.

LUIS MG. VARELA, creaciones, proyectos construcciones, prototipos, modificaciones sobre automóviles y vehículos indus-



triales. Talleres propios. Calle 40 Nº 324 - La Plata, tel. 32657.

HAGA CARROCERIAS PLASTICAS. Hugo H. Hasembalg y Asociados organizan un curso teórico práctico sobre poliester reforzado con fibra de vidrio y acrílicos. El tema teórico será dictado por el señor E. Sovoyer, Jefe de Matricería plástica de Fiat, y durante el mismo se harán prácticas de moldeo de poliester y espumados de poliuretanos. Comenzamos el 11 de agosto en el colegio industrial León XIII. Informes de 8 a 12 y 13 a 17,30. Venezuela 1602, capital, Tel. 83-1435. Correspondencia C. C. 1238. Capital Federal.

ESTA PUEDE SER SU GRAN OPORTUNIDAD, vendo mi cupé Fiat 1500 con dos motores preparados por Maratea. Uno de ellos impecable, envuelto y esperando ser armado. También entrego 2 diferenciales, uno de ellos Isotorque y gran cantidad de repuestos (muchas bielas, válvulas y cigüeñales). Tengo para entregar también un gran stock de go-



mas, 6 de ellas con Englebert nuevas. La caja de velocidades es una Saenz de relaciones largas. Está equipado con tres distintas suspensiones: para carreras de ruta, de pista o para calle. Radiador de aceite, llantas Cymetal, butacas y tanque de combustible de 90 litros. El coche está impecable y pueden comprobarlo. Es ganador. Llamar al 47-9934 o al 612-3892 y preguntar por Jorge Cassalet.

COMPRO embrague o piezas moto "Sunbeam" 1948, Humberto Comunelli, calle 7 Nº 1050, 25 de Mayo, Prov. de Buenos Aires, Tel. 524.

MERCEDES BENZ 190 S.L. En perfecto estado, totalmente original de fábrica. Radio, calefacción, servo freno, encen-



dedor, etc., etc. Vendo o permuto por vehículo o Departamento de 2 ambientes, Barrio Norte, PAGO DIFERENCIA, Tel. 49-4218 o 256-8345.

VENDO MOTOR GORDINI especial para Fórmula 4, documentación en regla. Tratar: Av. Constituyentes 2364, Munro-FGB., por la tarde.

MOTO MONDIAL 160 cm³ (italiana), perfecto estado. Vendo buen precio, Tel. 82-3356.

AUTOMOVIL FIAT 1100, buen estado, modelo 1961, pintura y tapizado originales de fábrica, radio Autovox. Tratar en Galería Las Victorias, local A-8, armería Hatari, de 10 a 13 y de 15 a 19 horas.

OPORTUNIDAD UNICA: Taller mecánico totalmente instalado, para mecánica, electricidad, chapa y pintura. Preparación de motores para competición, con contrato 5 años. Vendo urgente por ausentarme del país. Avellaneda 4271, Capital, Tel. 89-2445, de 8 a 12 y de 14,30 a 19,30.

VENDO CUADRADO único en el país (a comprobar) motor Chevrolet (2 carburadores) suspensión independiente 4 ruedas, carrocería totalmente reformada y a nuevo, altura 1,38; ruedas patonas, servo-freno; instrumental (10 relojes) tapizado un sueño, jaula antivuelco, cinturones de seguridad, etc. Completamente equipado, papeles al día. A ESTRENAR, acepto permutas. Tratar Pje. Zelandia 4873, Capital)casi esq. Warnes 1451).

FORMULA 4 CRESPI, NSU, listo para largar, poca plata, todo a nuevo. Castro Barros 1756.



VENDO colección Parabrisas Corsa, desde Nº 101 hasta la fecha, Av. Mitre 2067 3º A, Avellaneda.

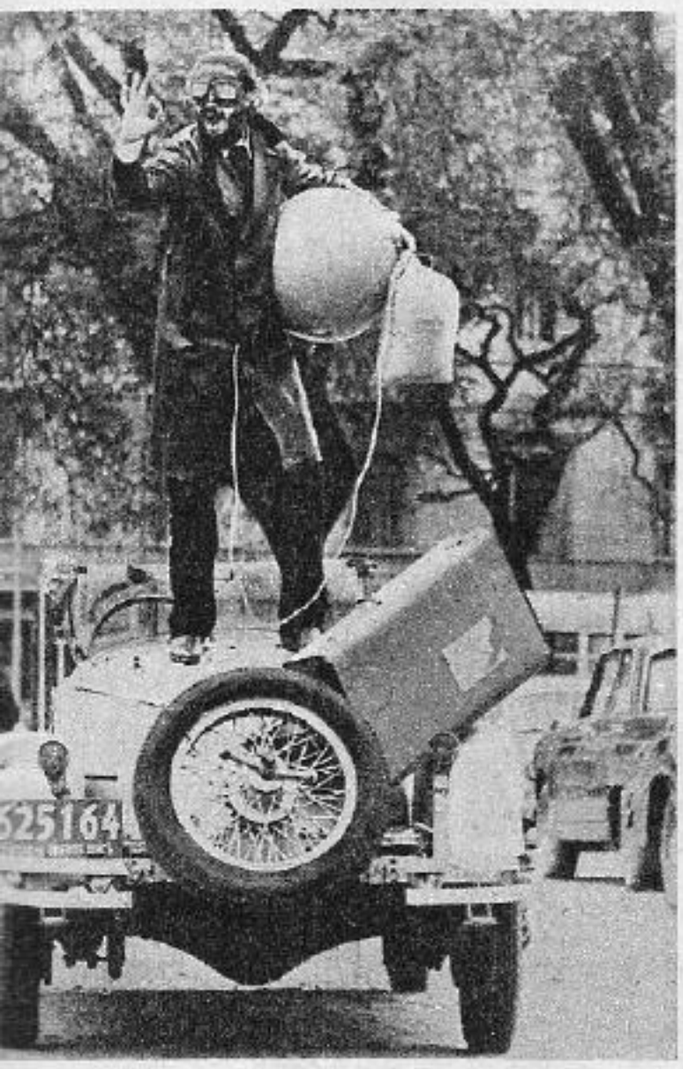
LIQUIDAMOS stock repuestos legítimos tractores Fiat Someca 40 %, descuento, Tempestini Hermanos, Tel. 308, Marcos Juárez, Córdoba.

LIQUIDAMOS 40 % de descuento, repuestos legítimos camiones y automóviles Fiat, Tespestini Hermanos, Tel. 308, Marcos Juárez, Córdoba.

UN PEUGEOT PARA EXIGENTES, sólo para quien conoce, vendo Peugeot 404, modelo 1965, de estado impecable, equipado "fuera de serie", con ruedas 5 pulgadas, cubiertas Michelin asimétricas. De super-frenada, con frenos a disco y servofreno. Para disfrutar de alta fidelidad y seguridad: radio Blaukpunt y cinturones de seguridad. Véalo, pruébelo, disfrútelo y... cómprelo en: TEODORO GARCIA 2378 (altura Av. Cabildo 900).

VENDO carburador Solex 40, caño de admisión AG para Peugeot 404, un radiador de aceite y accesorios: $ 30.000. Un carburador Carter para Opel 56 al 59, 0 Km. $ 5.000. Cinturones de seguridad usados: $ 1.000 c/u. Un manómetro presión de aceite Jaeger leg. 12 V.: $ 1.800. Un equipo transistorizado Lucas imp. 12 V. Un compresor Judson para VW 56 al 60 completo, pocos Km.: $ 20.000.

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.



Esta vez hicimos

un test con mucha altura.

Considerando

que un vehiculo

trascendente en el mundo

como la Apolo 11 no

puede pasar inadvertido

para el usuario

común, ofrecemos este

test para que

cada uno tenga la

oportunidad

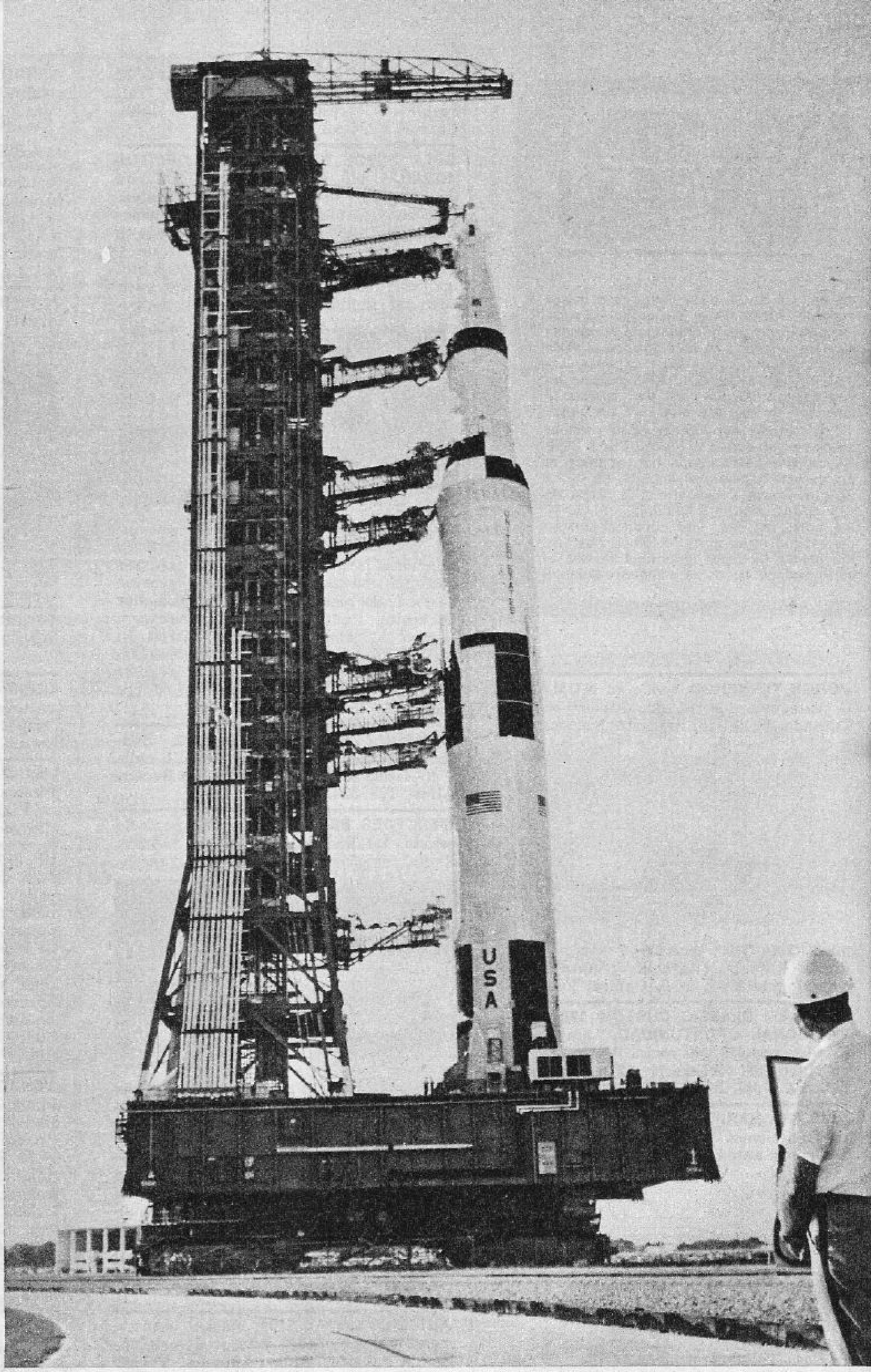
de conocerlo y concretar

-eventualmente-

el sueño de la Apolo

propia

por: FRANK BROWN



ROAD TEST DE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Al centro: El vehículo tal cual lo entrega la concesionaria. La torre anexa se ofrece como equipo opcional. pero resulta sumamente necesaria.

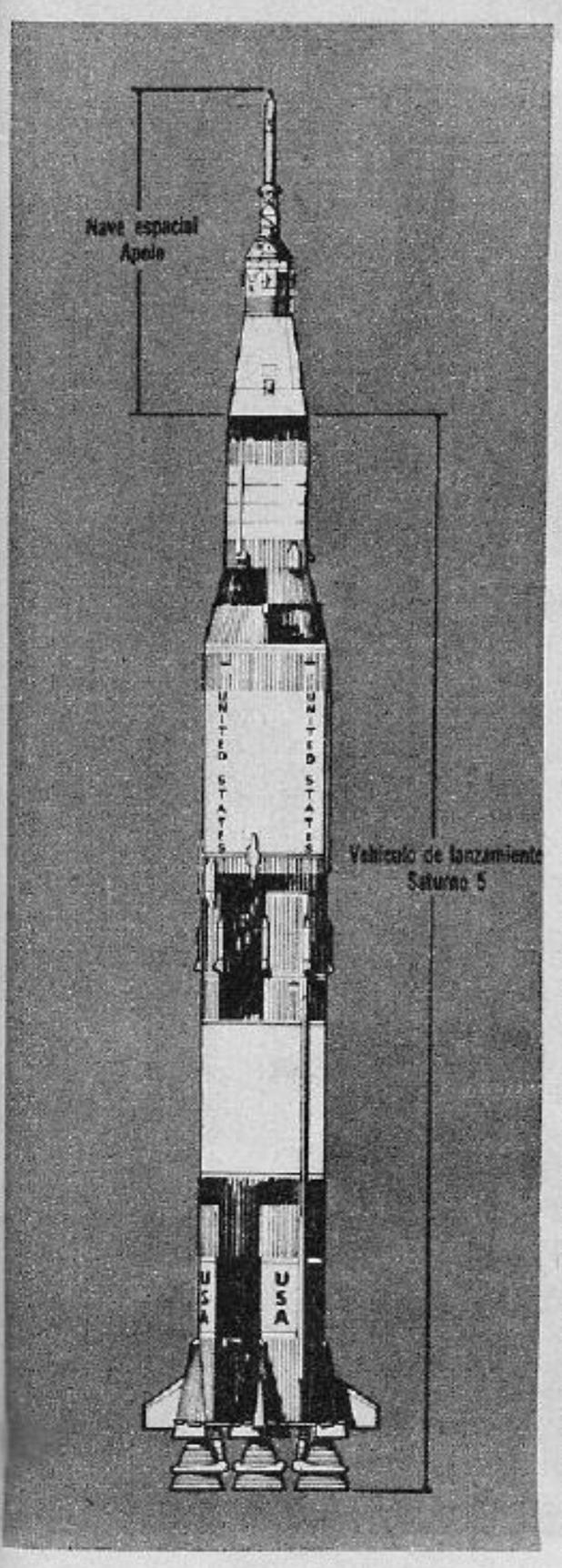
Arriba, izquierda: Nuestro hombre en la Apolo. Seguimos paso a paso su entrenamiento —muy riguroso, por cierto; aquí lo apreciamos cuando al volante de su batata podrida se dispone a partir desde su hogar hasta nuestra redacción.

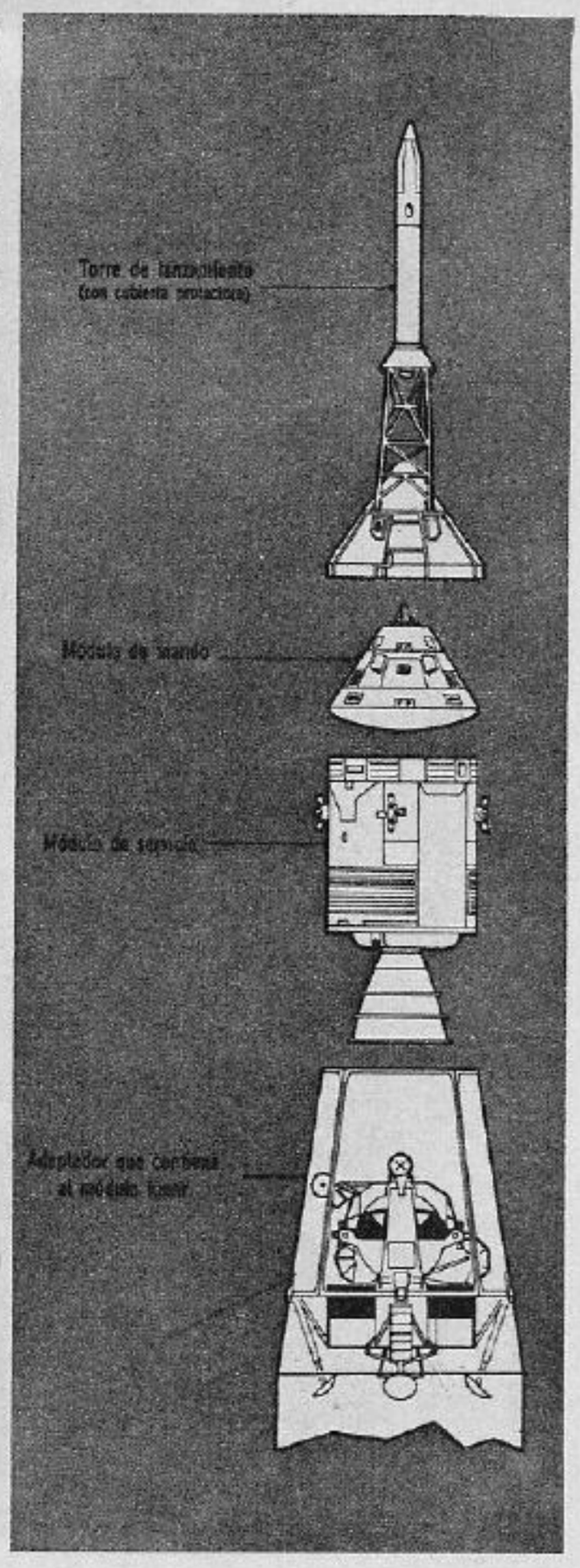
Uno de nuestros testers y su novia concurren a comprobar la eficacia del módulo lunar LEM (al hombro) a un sitio despoblado, por cualquier desperfecto que pudiera sufrir el LEM.

Abajo, izquierda: Vista general del Saturno 5 testeado. Tal cual afirmamos, la estética no es uno de sus puntos fuertes; finito y largo como silbido de mono.

Abajo, derecha: Despiece de lo que en realidad se usa; el resto es al cohete. Un útil módulo de mando, un manuable módulo de servicio y un maravilloso módulo lunar miniturismo, práctico para la cartera de la dama, el bolsillo del caballero y el portafolios del escolar.

Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	BARBARO	MAS O MENOS
40	〃	〃
60	〃	〃
80	〃	〃
100	TERRIBLE	MAS
120	〃	〃
140	〃	〃
160	〃	〃
180	ESPANTOSO	





Conforme los últimos sucedidos, que son del dominio público, Parabrisas CORSA decidió ponerse a la altura de las circunstancias. Y la dirección de la revista —que en muy buenas manos está y ojalá permanezca por muchos años— siguiendo el trámite correspondiente, obtuvo de la gentileza de la NASA un vehículo Apolo 11 con su correspondiente cohete Saturno 5 para realizar uno de los acostumbrados test. Aunque parezca mentira, resultó mucho más fácil obtener la Apolo que algún auto de producción nacional; lo que no fue fácil de conseguir, fue un voluntario de redacción. Todo el mundo se borró, alegando que "hoy justamente le prometí a la patrona llevarla a comer" o "tengo seborrea y no puedo manejar" o bien la clásica respuesta "pero tomatelás, piantado... ¿por qué no te subís vos, ¿eh?". Así que entre todos elegimos un voluntario que decidió, en vista de los movimientos amenazadores que se suscitaron, entrar al gran petardo, considerando que es mucho mejor tener el orgullo herido, que otra parte menos digna también contusa. No revelamos el nombre del voluntario por razones obvias.

CATEGORIA

En algo se destaca la Apolo 11, y es en su condición de vehículo utilitario. Si bien sirve únicamente para ir a la Luna, no cabe duda que se puede ir a cualquier otra parte si no se la maneja como corresponde. La capacidad y distribución interior es más que suficiente para albergar tres astronautas, dos astronautas y un pasajero, un astronauta y dos pasajeros, o tres pasajeros que no sean astronautas. En este último caso no se garantiza regreso feliz.

Lo único que puede molestar al comprador es la obligación de tener que consumir a bordo los alimentos deshidratados y los cubos de asado que la fábrica entrega en primorosos pomitos que se encuentran en una manuable guantera ubicada del lado de adentro de la cápsula. Pero éste es un problema menor. El que no pudiera consumir esos alimentos, tiene dos opciones; la primera, firmar un libro de quejas que se entrega junto con el manual del dueño; la segunda, bajarse en cualquier punto del trayecto. En este caso, recomendamos descender en el perigeo, que es el punto más cercano de la trayectoria al planeta Tierra: 160 km. Queda otra opción que por razones de buen gusto y en beneficio de la lengua castellana, omitimos.

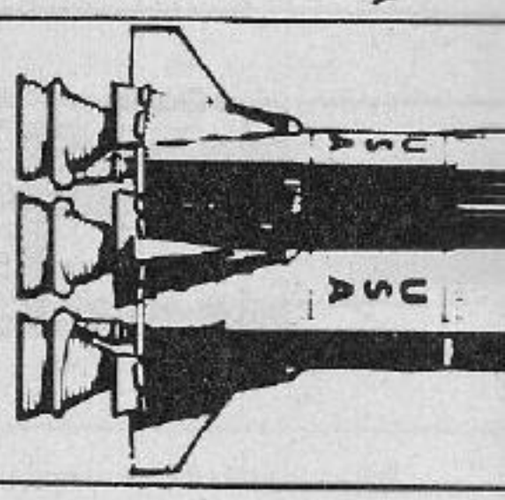
En fin; reiteramos que se trata de un vehículo eminentemente utilitario en cuanto a su función específica, pero que por lo elástico de su motor se presta al manejo deportivo tipo ruta: donde vea derecho, pise con confianza. Pata y fe. Por sobre todo, mucha fe...

PRIMERAS IMPRESIONES

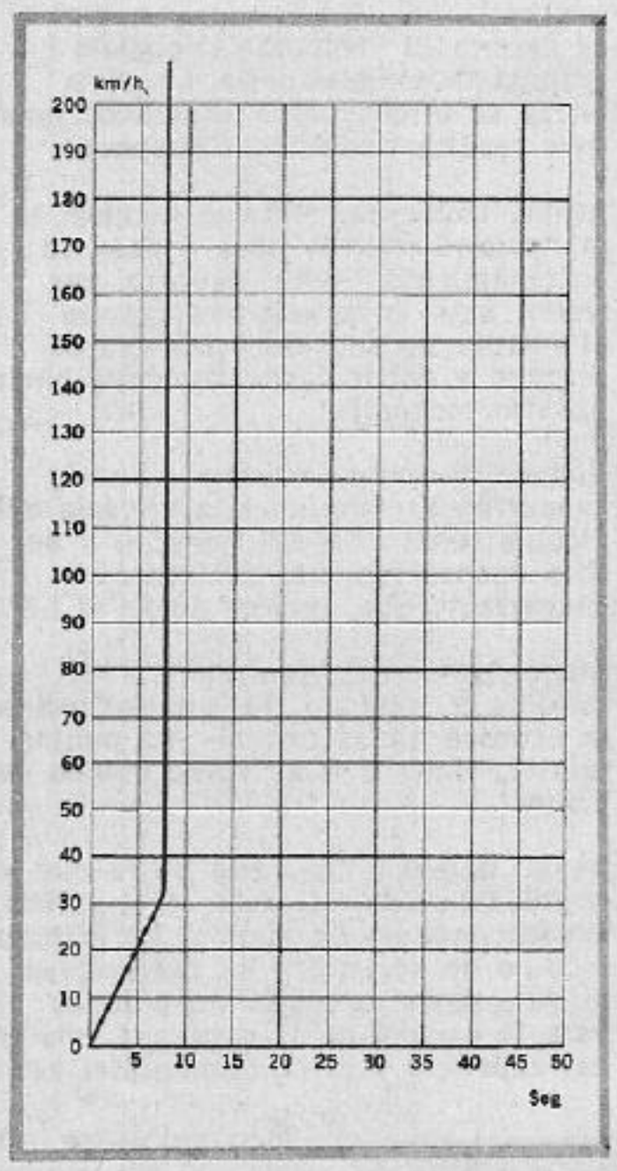
Al momento de entrar en la Apolo 11 nos damos cuenta que se trata, efectivamente, de una cápsula espacial. La posición de manejo no es todo lo cómoda que sería de desear; uno queda de espaldas al piso, con las patas para arriba y la cabeza empotrada en un huequito ad hoc (expresión latina que significa "al hueco"). Claro que todo es cuestión de acostumbrarse. Lo más extraño es la ausencia de pedalera; al intentar recurrir al popular "taco y punta" se desfondó el aparato; por el agujero que se produjo entraba un vientito a 40.000 km/h

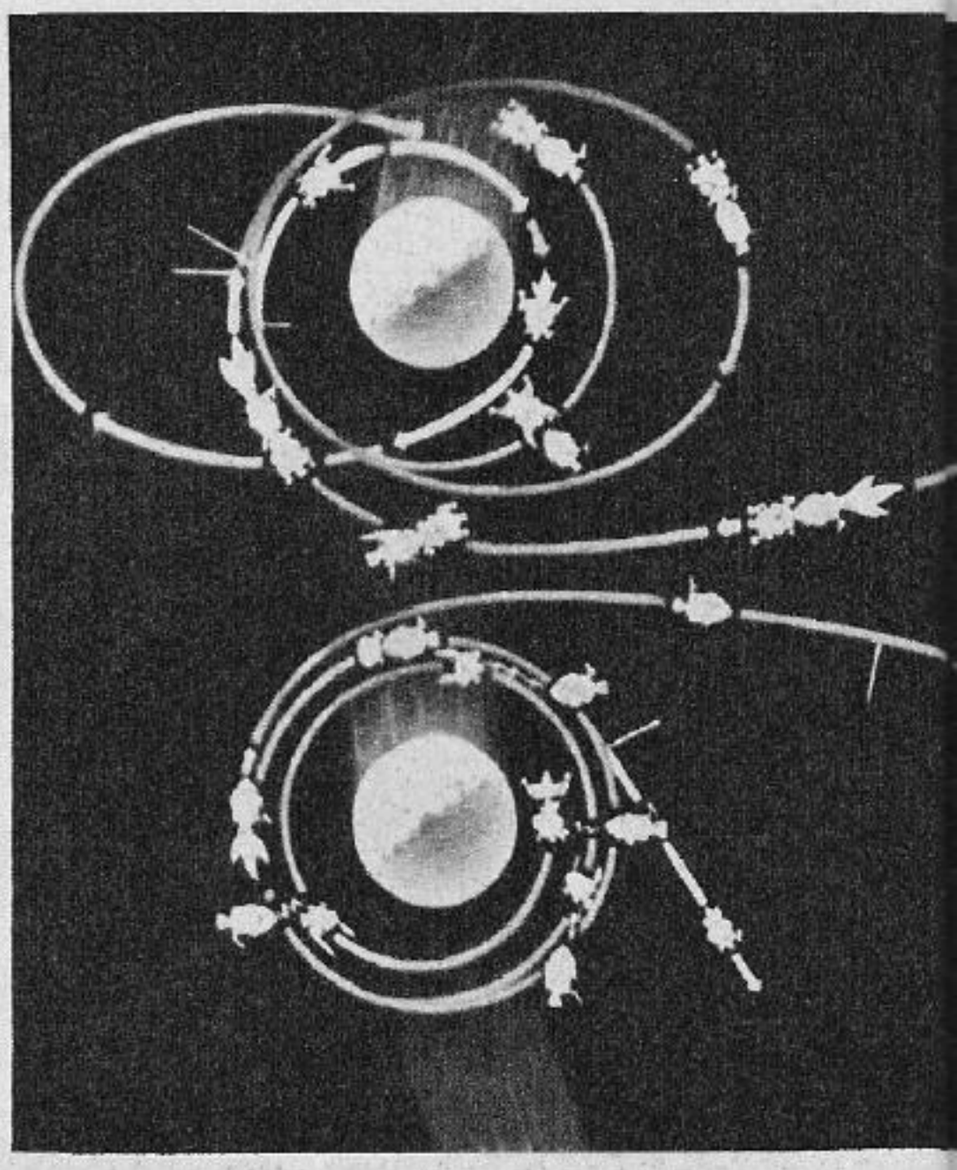
→

LA APOLO 11



Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	0,005
60	0,003
80	0,001
100	0,007
120	0,002
140	0,0001
160	0,00001
180	0,00000





bastante molesto, especialmente en caso de viajes largos. El desperfecto es solucionable ya que la Apolo viene provista de una cuarta de piolín que permite atarse de la hebilla del cinturón y salir al espacio con el soplete. También la fábrica provee una moneda de $ 5 para tirarla a cara o ceca y decidir quién es el que sale con el soplete. Recomendamos cerrar bien la puerta al tirar la moneda. Si cae afuera, nunca más...

No nos convenció del todo el cierre de las escotillas (no nos damos cuenta por qué no las llaman puertas y chau); el seguro no bajaba del todo bien y hacía un "clic" molestísimo e injustificable en un vehículo de este precio. El volante no es redondo, y dado que al entrar reina total oscuridad, hay que andar a los manotazos hasta que uno descubre la manivela de comando. Creemos que la fábrica debió haber puesto una luz de cortesía. Luz de idiota no; el idiota es uno, que tiene que andar prendiendo fosforitos para encontrar el volante ausente y la palanca de cambios inexistente.

Contra todo lo que uno pueda imaginar en un vehículo de avanzada, el arranque es externo (recordar la manija de los autos viejos); se provee al propietario de algo parecido a las orejeras, que hace que uno piense que la fábrica se preocupa por la temperatura agradable en las orejas de los felices propietarios; pero no es así. No bien uno se coloca las supuestas orejeras, descubre que en realidad se trata de auriculares por los que se escucha la voz de algún papanatas contando al revés (si será ignorante y bruto el tipo): "...4 ...3 ...2 ...1 ...0, ¡Ignition!". Y justo cuando uno empieza a reírse del papanatas de afuera, comienzan unas sacudidas fenomenales, capaces de removerle el esqueleto al más pintado; unos ruidos espeluznantes y otros ruidos apenas audibles (traqueteo de dientes) y el aparato está en marcha, le guste o no al que se sentó "para ver cómo era...".

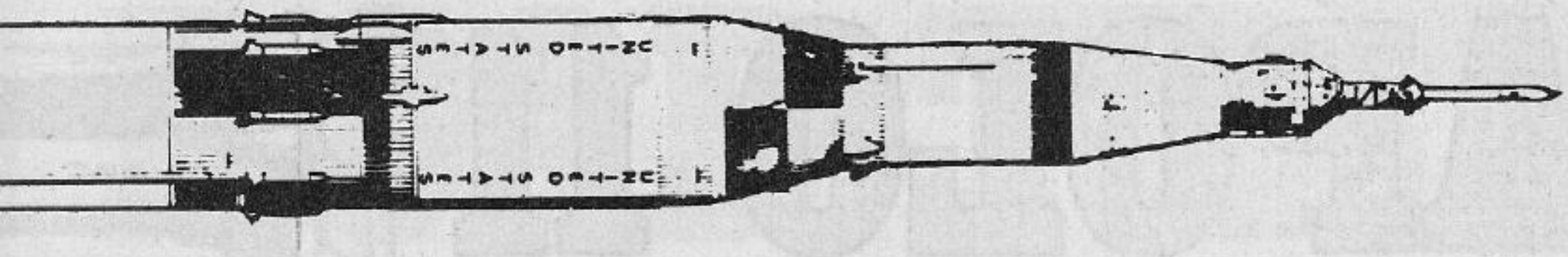
Superado este trance doloroso, sobre el que es mejor correr un velo piadoso para no desprestigiar a la fábrica, se puede sentir uno realmente cómodo. Dónde se está a esta altura por ahora se ignora. Pero no cabe duda que se debe estar cómodo. Hasta ahora, nadie volvió para quejarse...

El tablero reconforta por lo poblado. A pesar de que nunca se sabe con certeza qué es lo que está pasando, todos esos relojitos dan una sensación de seguridad bárbara. A la derecha se ubica un juego de relojes circulares que determinan: presión de oxígeno líquido, encendido de retrocohetes, ratas a bordo, antena desplegada, computación de datos y uno final que se prende intermitentemente dejando leer lo siguiente: "Perdidos en el espacio".

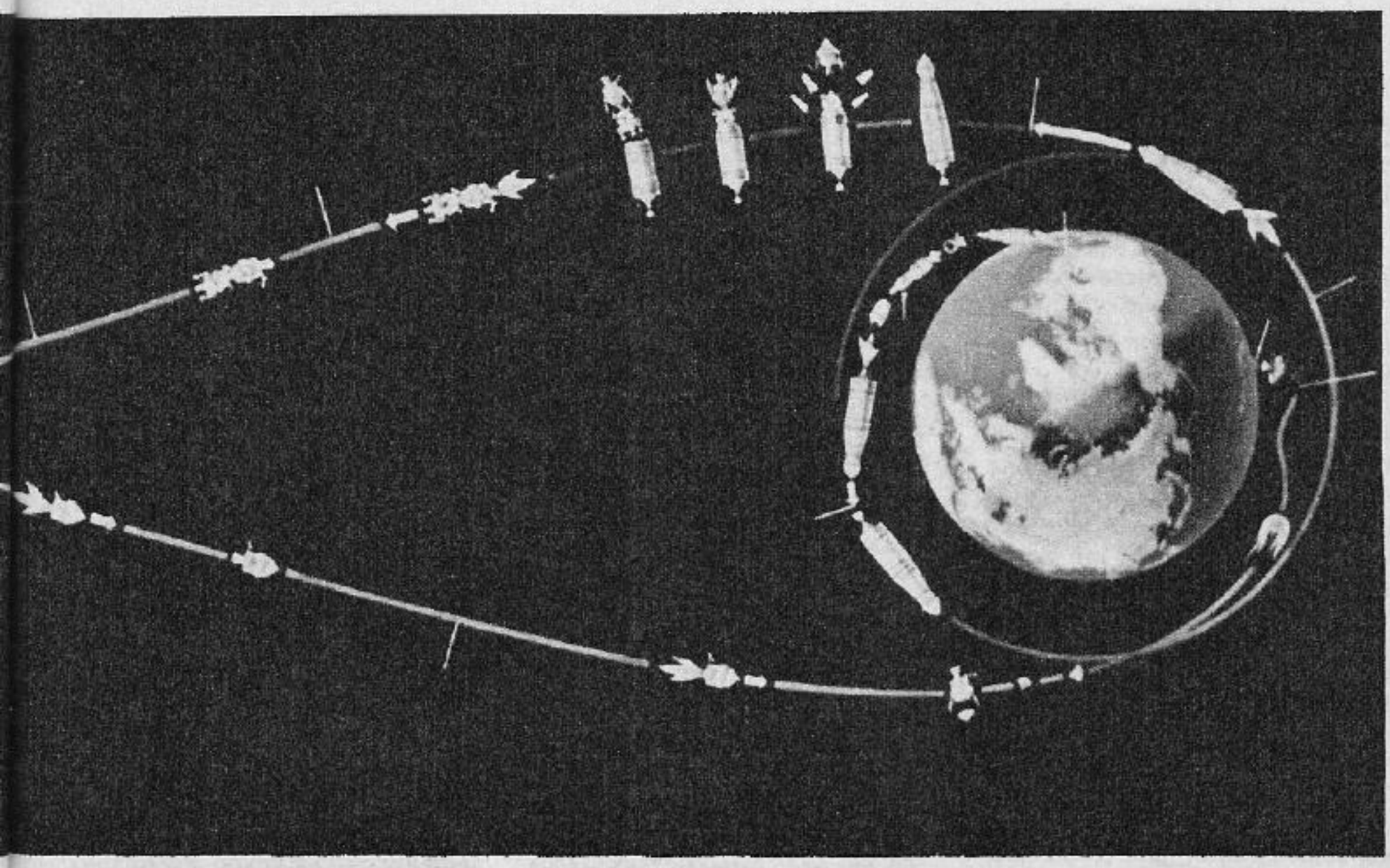
Exactamente al frente de los ojos de uno —bastante húmedos, por qué no decirlo— se ubica una escotilla de vidrio o algo parecido, que lleva impresa la siguiente leyenda: "En caso de incendio, rompa y salga"; más abajo se lee: "No se olvide el piolín...". O sea que las condiciones mínimas de seguridad están contempladas al extremo.

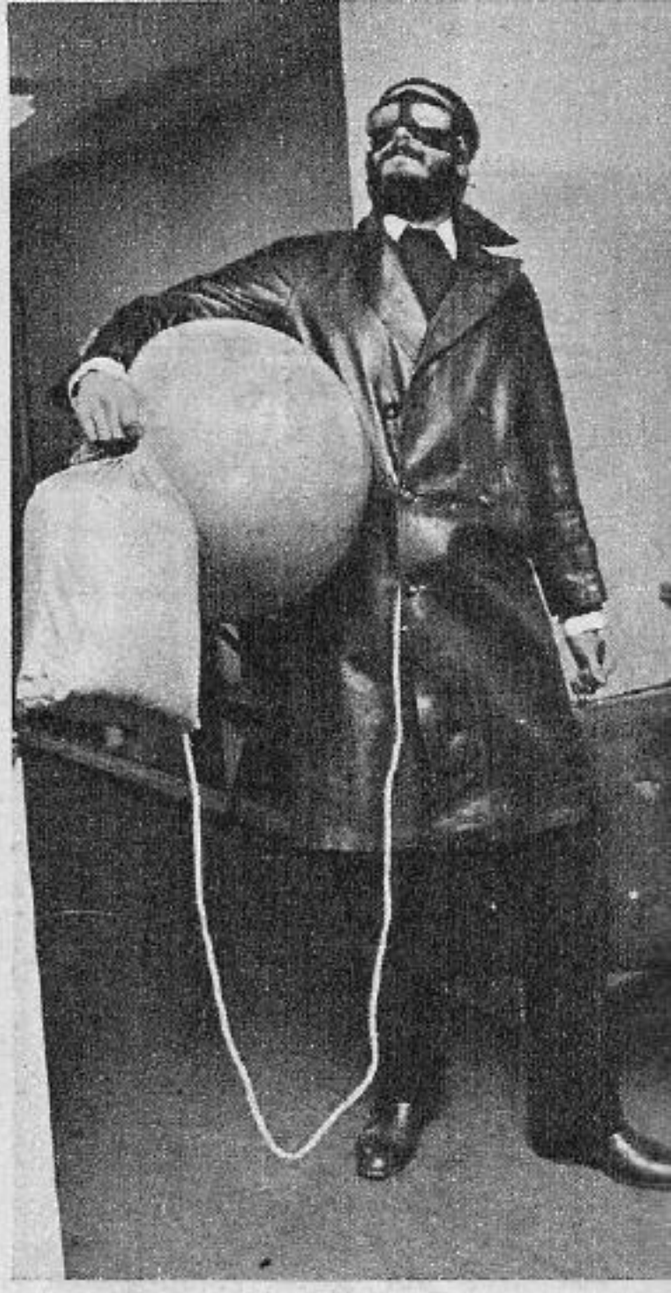
El indicador de presión de aceite tiende a atascarse después de los 800.000 km, cosa que no tiene importancia mayor ya que no se utiliza aceite. Pero si uno, de todos modos quiere saber qué pre-

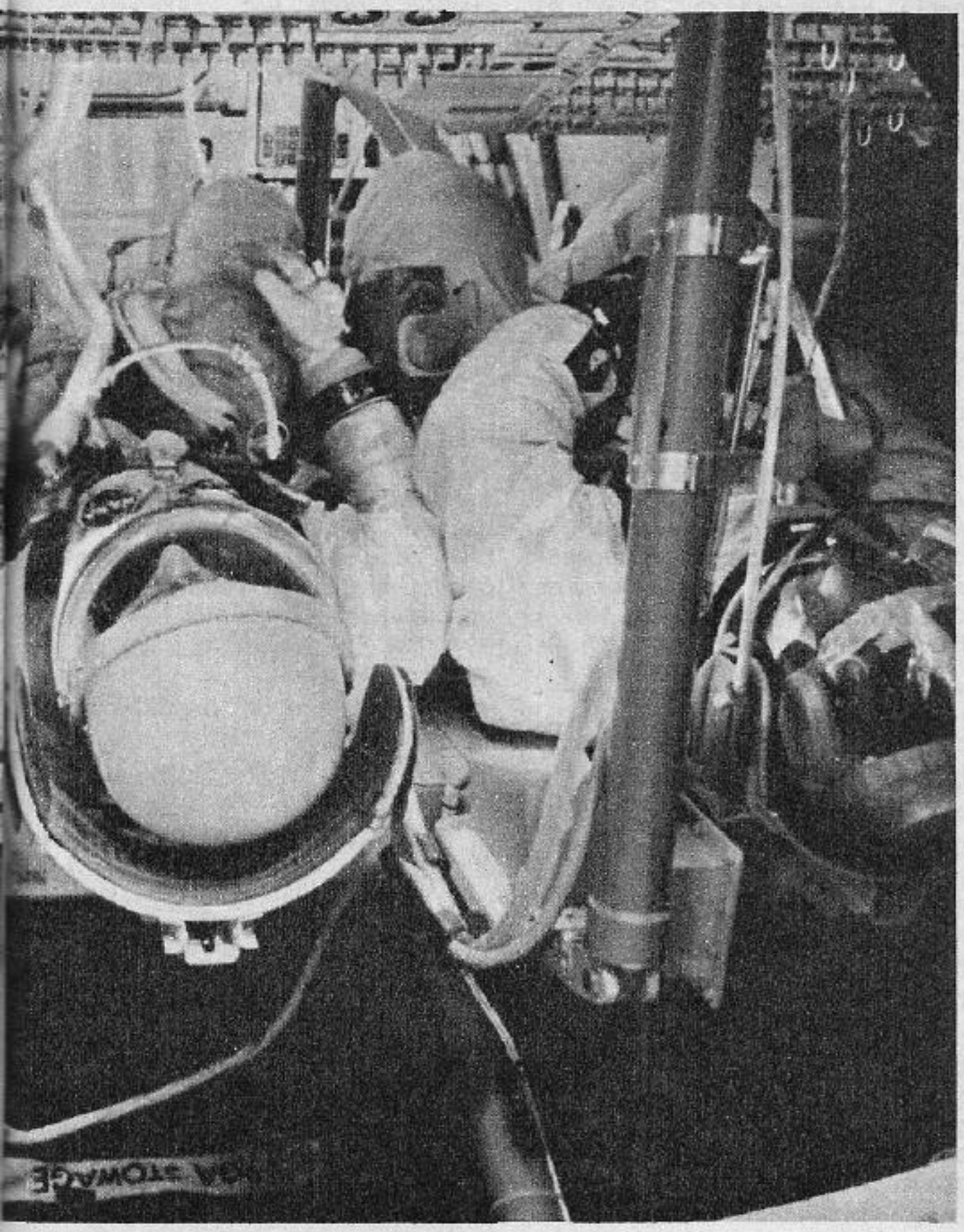




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







sión de aceite no tiene, basta con golpear suavemente con los nudillos sobre el cuadrante, e inmediatamente se leerá la marcación de la aguja. El resto del instrumental es muy lindo. Todos los cuadrantes negritos con números blanquitos. Parecen de avión. Un día de éstos les diremos para qué demonios sirven. Dennos tiempo...

ESTETICA

Consideremos el vehículo en su totalidad. ¡Evidentemente, los diseñadores de McDonnell-Douglas se han inspirado en una botella de Riesling para el dibujo exterior. No es lo más imaginativo que hemos visto, pero no deja de tener ese "no sé qué...". La ausencia de cromados exteriores embellece la línea, pero es evidente que los americanos han decidido volver al barroquismo de las aletas de cola, que aparecen profusamente dispuestas en la popa del Saturno 5. La fábrica dice que sirven, y nosotros afirmamos que no sirven para nada. La historia dirá quién tenía razón. Los muy gamuzas pueden obtener el aparato con propaganda pintada en su superficie exterior. Las leyendas obtenibles en fino contact son las siguientes: "United States", "U.E.", "No step here", "sacá la mano que quema, gordito gilún", y "Aquí termina el cohete".

Y ahora vayamos a la estética de la Apolo propiamente dicha. Es bastante parecida a un embudo dado vuelta, lo cual no hace nada más que refirmar la inclinación sospechosamente alcohólica de los estilistas de McDonnell-Douglas. Pero eso es harina de otro costal, o lo que sea. La cuestión es que la Apólo en sí es bastante fulerona. No piense que lo van a mirar mucho cuando ande circulando por ahí. De todos modos, por donde se circula no hay mucha gente que mire, así que no importa.

MARCHA

El manejo se puede considerar bueno. No es cosa de otro mundo (bueno, en realidad es cosa de otro mundo...), pero bueno al fin. Levemente subvirante en algunos casos —especialmente cuando se inician las maniobras de aproximación al módulo que se provee como equipo optativo para miniturismo. Recomendamos iniciar la maniobra con sumo cuidado, ya que las defensas de fábrica dejan bastante que desear.

La tendencia sobrevirante se manifiesta en la maniobra de estacionamiento y resulta bastante favorable, ya que el estacionamiento se realiza en algún lugar del océano Pacífico. Se ha dado el caso que el chapuzón entorpezca la efectividad de la batería, para lo cual recomendamos envolverla antes de salir en una bolsita de polietileno, con una bandita elástica sujetando en cada borne. Para salir del artefacto no se preocupe. No sabemos por qué diablos, siempre hay cerca del sitio de estacionamiento un portaaviones con mil tipos dispuestos a ayudarle en la emergencia. Creemos que es una maniobra promocional de la fábrica.

Bien. Los datos que acompañan al test demuestran que si bien el consumo es elevado, este vehículo es especial para trepadores que quieran llegar muy, muy alto...

Arriba, izquierda: Gráfico de aceleración de la Apolo 11. En realidad es el auto más picador de todos los que hemos testeado.

Arriba, centro. El radio de giro no es todo lo ajustado que nos hubiera gustado. Por ejemplo, para estacionar debimos circunvalar la Luna en 6 oportunidades, y luego de una maniobra de aproximación bastante peligrosa pudimos caer en el Pacífico. Se tarda un poco pero es divertidísimo.

Arriba, derecha: Ya listo para abordar el vehículo testeado, nuestro hombre lleva una valija con elementos de aseo y dos mudas de ropa interior de frisa, la bolsita llena de aire para respirar, conectada a través del buzo de cuero (gentileza de la jabonería de Vieytes), y un mapamundi. Las antiparras cedidas por Von Richtoffen.

Abajo: Posición de manejo. No es de las más ortodoxas, pero con el tiempo (dos o tres años), uno se acostumbra. Solamente se debe dejar de manejar cuando llega la sangre a la cabeza. El tablero deja bastante que desear.

Parabrisas CORSA correo

BORDIGA 515

de Anónimo, Dimensión Desconocida.

Me dirijo a ustedes para que den respuesta a mis dudas:

1) ¿Cuántas veces ganó Ford el Campeonato Mundial de Marcas?

R) Dos veces; en el '66 y en el '68. En el Nº 170, en la carta titulada "Napoleón", nos trabucamos y dijimos que en el '67 también había sido Ford el campeón de Marcas; fue Ferrari. Y el error vino debido a la confusión con Le Mans, ganada ese año por Ford. En fin, nos trabucamos por giles. Reconocido el error, adelante con la siguiente pregunta.

2) ¿Cuál es la dirección de los fabricantes del bote Bordiga 515?

R) La dirección es: Pacheco 3466, Capital. Esta es la centésima respuesta evacuada en ese sentido, ya que son miles los interesados en adquirir el acorazado Bordiga 515. Mencionando el nombre de CORSA, le cobrarán el 25 % más, en un intento por recuperar lo que esta redacción les debe.

3) ¿Cuál es la máxima potencia obtenida en los motores Ford F-100 y Dodge Slant-Six?

R) En el Ford, 323 HP; y en el Slant-Six, 310 HP.

4) ¿Qué peso, velocidad máxima, motor y chasis tiene el Porsche 917?

R) El peso oscila en la tonelada (1.000 kg); la velocidad máxima es de 340 km/h.; el motor es un 12 cilindros de 4,5 litros de cilindrada y 550 HP, y el chasis responde a un diseño monocoque combinado con una estructura auxiliar tubular.

5) ¿Cuáles son los principios de funcionamiento del turbocompresor?

R) Los gases de escape accionan una turbina, que a su vez acciona un compresor, que aspira el aire a través del carburador y envía la mezcla aire-nafta a los cilindros, a mayor presión que la atmosférica.

LOTUS SEVEN

de Jorge E. Villalonga, S. Juan.

En el Nº 165 de CORSA aparece un sueño que parece realidad: el Lotus Seven que producirán los señores Boschi-Mutio-Vignoles. Quisiera comunicarme con ellos, dado mi interés en adquirir esa unidad.

R) Puede comunicarse con el señor Boschi al teléfono 392-4460. De todos modos, el texto de su carta ya se encuentra en poder del señor Edgardo Boschi. Cuando tenga el auto, venga a buscarnos para dar una vueltita.

ABECEDARIO

de César R. Priyoltensky, Córdoba.

Me dirijo a ustedes a fin de que evacuen de mi cerebro lo siguiente:

1) Quisiera que me indiquen las letras que corresponden a cada provincia en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor.

R) Ahí van, primero las que ya están habilitadas: A, Salta; B, Bs. Aires; C, Capital Federal; D, San Luis; E, Entre Ríos; F, La Rioja; H, Chaco; J, San Juan; K, Catamarca; M, Mendoza; N, Misiones; P, Formosa; Q, Neuquén; T, Tucumán; W, Corrientes; y Z, Santa Cruz. Las que no están habilitadas son las siguientes: G, Santiago del Estero; L, La Pampa; R, Río Negro; S, Santa Fe; U, Chubut; V, Tierra del Fuego; e Y, Jujuy. No sabemos qué piensa hacer el Registro Nacional con las letras sobrantes, que son la CH, la I, la LL, la Ñ y la O, pero nos parece que se van a inventar 5 nuevas provincias para poder utilizarlas, ya que no hacerlo sería desperdiciar las numerosas oportunidades que nos da nuestro rico abecedario.

JOWETT-JAVELIN

de J. L. H., San Justo.

Calificadísimo grupo hacedor de CORSA: quisiera que me aclararan algunas dudas que carcomen mi ser.

1) Qué firma fabricó el auto inglés Jowett-Javelin, y principales datos del mismo.

R) La firma se llamaba precisamente Jowett. Nos suponemos que las especificaciones que requiere usted se refieren al modelo 1951, dado que data de ese año la mayoría de los Javelin introducidos en nuestro país. Van los datos: Motor: *1485 cm³; diámetro y carrera: 72,5 x 90 mm; cilindros: 4; orden de encendido: 1-4-2-3; relación de compresión: 7,2:1; Potencia máxima: 52,5 HP a 4500 rpm; lubricación: a presión, por bomba a engranajes; bujías Champion L-10 de 14 mm, y luz de electrodos de .020 a .025 de pulgada; sistema eléctrico Lucas de 12 volts; distribuidor Lucas DKHY 4A; ataque de la leva sobre el platino: 41° ± 4° abierto, y 49° ± 4° cerrado; Carburadores: 2 Zenith 30 VM5. Embrague Borg & Beck, monodisco seco. Bomba de nafta: AC a diafragma, mecánica. Caja de velocidades 4 + R; relaciones de demultiplicación: 1ª: 3,57:1; 2ª: 2,18:1; 3ª: 1,38:1; 4ª: 1:1; retroceso: 3,57:1. Suspensión delantera: brazos desiguales y barra reactora trasversal; trasera, por barra de torsión; en ambas suspensiones actúan como elemento elástico amortiguadores hidráulicos. Frenos Girling, hidráulicos. Medida de llantas: 3.00 x 16; medida de cubiertas: 5.25 x 16. Presión de neumáticos: 24 libras adelante y 26 atrás. Creemos que con esta guía ya puede armarse uno. O dos, si le gustan mucho los Javelin.*

2) ¿Qué marca es el auto que aparece en la propaganda de los neumáticos Decathlon Polyglass?

R) La carrocería es una Fiberfab, que se produce en EE. UU. para carrozar Volkswagen, Triumph TR-3, algunos Alfa y otros aparatos pequeños.

3) Me interesa sobremanera el diseño de automóviles, y quisiera saber si resulta posible económicamente trasladarse a Europa o EE. UU. para estudiar Styling (a una persona de clase media) y qué lugar es más conveniente para ese fin.

R) El lugar indicado es el Art Center School, Los Angeles, California. Si resulta posible o no para usted, no sabemos. Pero es bastante difícil. Puede apelar al plan "Vuele ahora y pague después", aunque le recomendamos un plan sensacional que tenemos nosotros: "Vuele ahora y no pague nunca más . . .".

4) ¿Cuál fue el destino del Ford Mk IV —prototipo— y a qué se debe su ausencia de las pistas?

R) El destino fue Dearborn, Michigan, sede de la Ford en EE. UU. La última carrera que corrieron —y ganaron— fue la de Le Mans '67, con Gardner y Foyt al volante. No eran prototipos sino Sport, y quedaron fuera de categoría dados sus brutos 7 litros de cilindrada.

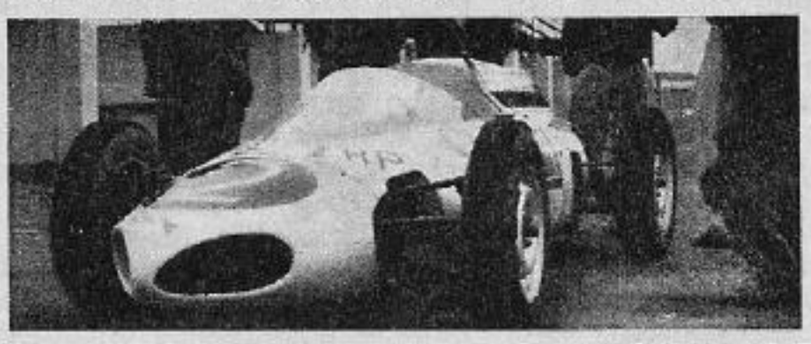
5) ¿Qué hay de cierto sobre la posible fabricación del Mustang o coche deportivo similar por parte de la Ford en Argentina?

R) A nuestros atentos oídos no ha llegado ese rumor. Lo que le podemos asegurar es que no piensan interrumpir la fabricación del Fairlane por lo menos hasta el jueves que viene.

6) Muchas gracias...

R) De nada. Cualquier semejanza entre la información que le damos y la realidad es pura casualidad.

HAGA
CARROCERIAS PLASTICAS



HUGO H. HASENBALG & ASOCIADOS

a pedido de numerosos "tuercas"

Organizan un nuevo curso teórico-práctico

de vidrio acrilico y poliuretano

El tema carrocerías será dictado por el Sr. ENRIQUE SOWYER Jefe de Matricería Plástica de FIAT.

Inscríbase en:
VENEZUELA 1602 BUENOS AIRES
T. E. 83-1435
El curso comienza el 3 de Julio de 1969

Correspondencia a:
Casilla Correo 1238 Correo Central

PRODUCTORES ASOCIADOS

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1955	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc. ..	1965	450.000
4 L 4 veloc. ..	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850 ..	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
17 M Rural ...	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural ...	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p. ...	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p. ...	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo .	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg. ...		1965	430.000
AZU Furg. ...		1966	480.000
AZU Furg. ...		1967	530.000
AZU Furg. ...		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
10	„	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000
Glad. V	„	1965	620.000
Glad. X	„	1965	650.000
Glad. V	„	1966	680.000
Glad. X	„	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	PRECIO
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

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

MOTOS USADAS

CILINDRADA

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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
GILERA 300	297.000
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

El fabuloso
DUO DE DOS
BETO CABRERA - MARIO SANCHEZ
en el éxito del sábado!

EL PAQUETE DEL DUO

Una carga de humor, música, canciones, entretenimientos, estrellas invitadas y muchos premios para los telespectadores y el público presente (*).

SABADOS 12.30
TELEONCE
El mejor espectáculo en su hogar



AQUI ESTA MI SECRETO

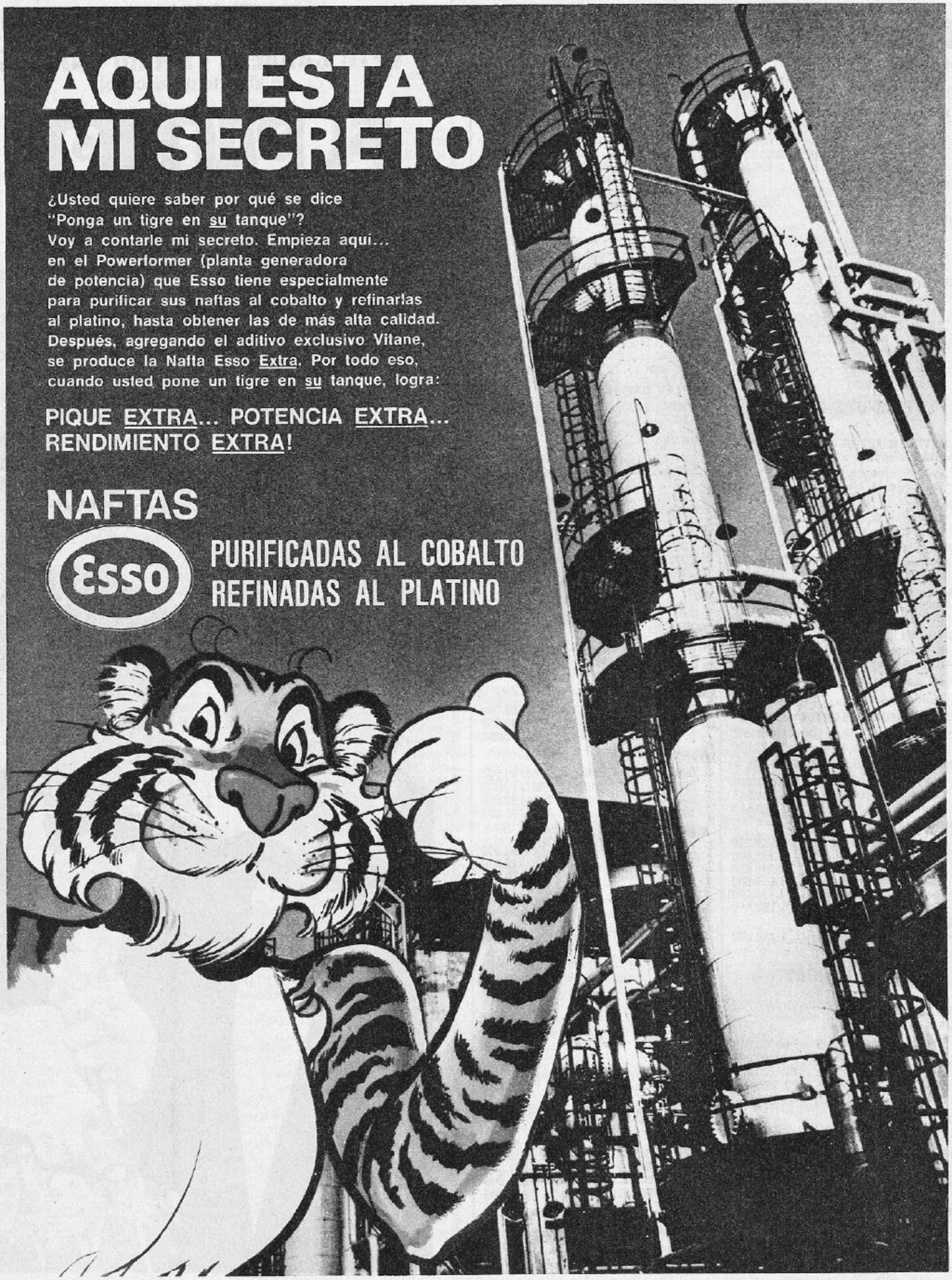
¿Usted quiere saber por qué se dice "Ponga un tigre en su tanque"? Voy a contarle mi secreto. Empieza aquí... en el Powerformer (planta generadora de potencia) que Esso tiene especialmente para purificar sus naftas al cobalto y refinarlas al platino, hasta obtener las de más alta calidad. Después, agregando el aditivo exclusivo Vitane, se produce la Nafta Esso Extra. Por todo eso, cuando usted pone un tigre en su tanque, logra:

PIQUE EXTRA... POTENCIA EXTRA... RENDIMIENTO EXTRA!

NAFTAS

ESSO

PURIFICADAS AL COBALTO
REFINADAS AL PLATINO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

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

Pruébelos hoy en su paquete dorado. Los más distinguidos 100 milímetros.

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



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

AHORA QUE UD. PROBÓ LO COMPROBÓ!

ISAURA

"...la diferencia
a favor de ISAURA
~~se nota~~ *se sigue notando*
en el pie derecho..."



ISAURA ES ARGENTINA

oro

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com