

Parabrisas

Nº **165**

CORSA

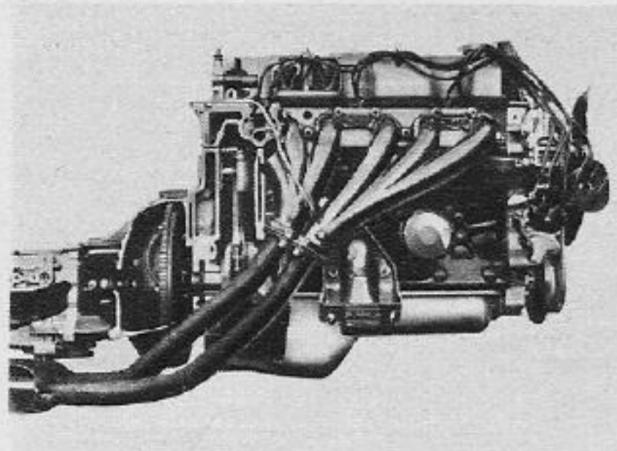
17 al 23 de junio de 1969

**“ANEXO J” EN
SAN JUAN**

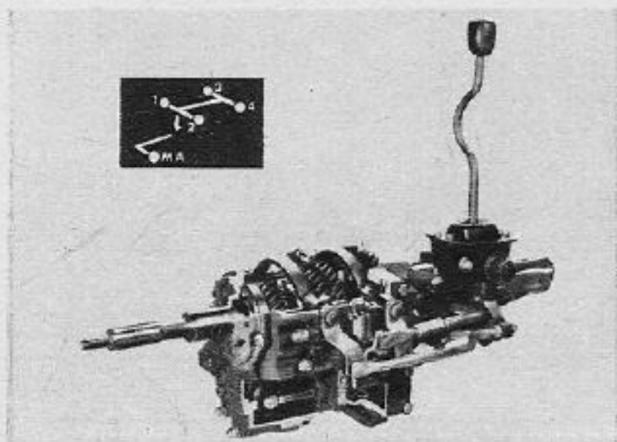


LOTUS MADE IN ARGENTINA

(pág. 20)



Motor Tornado con árbol de levas a la cabeza



Caja ZF de 4 marchas sincronizadas



**Muchos adelantos técnicos del TORINO '75
ya están en los apasionantes TORINO '69.
Razón suficiente para tener un TORINO.
Ahora.**

Los adelantos técnicos del Torino '69 avanzan raudamente hacia el futuro. Su caja de velocidades ZF de cuatro marchas sincronizadas, la suspensión exclusiva Link Bar de resortes helicoidales o su potente motor Tornado con árbol de levas y válvulas a la cabeza, tienen detalles técnicos de precisión que se anticipan en varios años a todo lo conocido en materia mecánica.

El diseño Torino también le ofrece ventajas de avanzada. La exigencia europea sumada a su deportiva línea Pininfarina revela un concepto distinto en ingeniería automotriz que, probablemente, otros coches adoptarán en el futuro. Estas son ventajas del Torino '69 que estarán presentes en los Torino del '75. Razón suficiente para tener un Torino. Ahora.

TORINO

es un producto

IKA

RENAULT



Entre los 21 modelos IKA-RENAULT hay uno para su necesidad. Su concesionario IKA-RENAULT lo invita: **VENGA Y MANEJELO!**



EDITORIAL ABRIL

S.A.I.C.I.F. y A., Avenida
Leandro N. Alem 896, Cap.
Federal. Tel. 32-6010 al 29.

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen

Jefe de Fotografía: Francisco Vera

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Correctores: Luis Canossa

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez



DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION

Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo,

Carlos Figueras,

Enrique S. Sánchez Ortega,
y César M. Sorkin.

Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES

Carlos Neira, Nicolás Gelormini,

Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos,
Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.

CORRESPONSALES

Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor
Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich
(Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION

Eduardo César González (Jefe),
Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA

Hugo Pérez Campos, Antonio Capria,
Carlos Dullitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Jorge Arigós

Promotores: Juan Carlos Hiquis
y José Alberto Rivas.

Tráfico: René Luna.

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

Al César lo que es del César y a Le Mans lo que es de Le Mans. La importancia tremenda que tiene para el gran mundo del automovilismo la carrera de las 24 Horas de Le Mans y la obligación que tenemos para con nuestros lectores, nos han llevado a realizar un esfuerzo cuya dimensión a ustedes seguramente no se les pasará por alto. Hoy lunes por la noche (momento de puesta en venta para lectores de la Capital) o si no hoy martes (fecha oficial de salida de PARABRISAS CORSA), ustedes pueden leer en nuestras páginas la nota completa con fotos originales, llegadas por vía aérea el mismo domingo, a horas de finalizada la gran carrera en el circuito de La Sarthe. Allí nuestro imberbe secretario de redacción Germán "Liovizna" Sopeña (que entre paréntesis se está pasando la gran vida desde hace 15 días por esas Uropas de Dios, mientras que nosotros, los del orfanato, nos comemos los codos de envidia) que se llevó su maquina de escribir portátil y un par de cámaras fotográficas, desvirtuó su tradicional fama de "zombie profesional" y sacó fotos y más fotos, y lo más más grande de todo es que las fotos salieron, pese a que el disparador lo oprimiera el susodicho periodista. El imberbe "ex zombie" Sopeña irá también a presenciar el G. P. de Holanda el domingo próximo, y confiamos en que repita su performance (para cumplir con los lectores y por su salud personal). Hasta la semana que viene. G. M.

COMPETENCIAS

NACIONALES

S.P. EN RAFAELA

El Club Atlético de Rafaela ha organizado para el próximo domingo 22 de junio su primera carrera para coches Sport Prototipo. La prueba será dividida en dos series de cuarenta vueltas al Circuito Nº 1 del Autódromo Ciudad de Rafaela, de 4.624,46 m, para alcanzar, en cada una de ellas, un total de 184,978 km. El total de los participantes clasificados y hasta un máximo de veinticinco intervendrán en la primera y segunda serie, siendo la clasificación general por tiempos acumulativos. Las series se correrán en el sentido de las agujas del reloj.

Los días viernes 20 y sábado 21 de junio, de 13 a 15,30 horas, se procederá a efectuar la prueba de clasificación. En los días y horarios establecidos, los participantes deberán girar libremente de manera alternada o continua en el circuito, y así se obtendrán los mejores tiempos para el orden de largada o eventuales eliminaciones. El Club habilitará el autódromo para entrenamientos desde el 14 de junio hasta el 19 en el horario de 14 a 17 horas. La primera serie largará el domingo 22 a las 10 horas, y la segunda comenzará 45 minutos después de finalizada la primera.

En calidad de premios se entregarán 2.335.000 pesos para las pruebas de clasificación o selección, siendo de 250.000 pesos la suma que se lleva el mejor y 50 mil los que lo hagan entre el 21º y 25º puestos, o sea que todos se irán contentos. Por series de carrera se darán 950.000 pesos, 200 mil para el mejor y cada vez menos hasta el décimo. Entre las dos series se totalizan 1.900.000 pesos. Para la clasificación final hay 2.670.000 pesos, 700.000 para el mejor y 100.000 al décimo. Publíquese, archívese, etc.

TURISMO EN CONCEPCION DEL URUGUAY

Auspiciada por la Federación Regional Nº 6, el Turismo Auto Club de Concepción del Uruguay hará disputar el próximo domingo una competencia para Automóviles de Turismo preparados de acuerdo con el Anexo "J". Participarán tres categorías: "A" hasta 1.150 cm³, "B" de 1.151 a 2.000 cm³ y "C" de más de 2.000 cm³. La primera prueba, para los de la "A", comenzará a las 14 horas y se disputará sobre 20 vueltas al circuito José J. Degregori, de 2.000 metros de longitud. Los de la "B" largarán a las 15 y tendrán que girar 25 veces y los de la "C", a partir de las 16 horas, darán 30

vueltas al mismo circuito. Las pruebas de clasificación se efectuarán el mismo domingo de 9 a 12 horas sobre dos vueltas al circuito. En calidad de premios se entregarán 180.000 pesos para los seis mejores de la clase más chica, 250.000 para los cinco mejores de la "B" y 270.000 pesos para los cinco mejores de la "C". Las inscripciones —gratuitas— deben hacerse en la secretaría del Club, Ameghino 449, C. del Uruguay, Entre Ríos, hasta las 20 horas del 20, o en la Federación Regional, Laprida 184, Paraná. Esta prueba por el Campeonato Zonal se verá jerarquizada por la participación de volantes de todo el país y los equipos oficiales de competición.

MOTOCICLISMO Y KARTING

En Pergamino, y organizada por el Auto Moto Club Pergamino, el domingo próximo se hará una fiesta deportiva con la participación de motos hasta 105 cm³ preparación libre con un total de 28.000 pesos en premios para ellos. Motos hasta 175 cm³ preparación libre con 45.000 pesos en premios a distribuir. También habrá Karting hasta 125 cm³ preparación libre con 37.000 pesos en premios y 15.000 para las series. La cosa comenzará a las 13,30 y el lugar elegido es un circuito de 775 m en la ruta 188 a la altura del kilómetro 71.

MAS MOTOS Y KARTING

También el Aero Club de Cañada de Gómez tiene pensado realizar el próximo viernes 20 dos series y una final para motos de hasta 100 cm³, 1 final para motos semipreparadas y dos series y una final para karting de hasta 125 cm³. Las pruebas se cumplirán en una pista especialmente preparada en las instalaciones del Aeródromo que posee el club. Se entregarán 175.000 pesos en premios. La secretaría del Club se encuentra en el mismo Aeródromo, donde se harán las carreras, Moreno 283, Cañada de Gómez.

CAFETERAS

En Lobería, esta vez. De acuerdo con el Calendario Deportivo para Cafeteras que presupone 24 carreras, el próximo viernes 20 de junio se realizará una prueba para la especialidad organizada por el Club Atlético Independiente de Lobería.

PRIMER RALLY INTERNACIONAL "SEMANA DE LA BANDERA"

El club de Regularidad del Interior, de Rosario, organiza para los días 20, 21 y 22 de junio el PRIMER RALLY INTERNACIONAL

"SEMANA DE LA BANDERA" entre Rosario (Argentina) y Asunción del Paraguay. La salida se efectuará frente al local social del club, Tucumán 923 en Rosario a la cero hora del día 20 de junio. Para dirigirse en esta primera etapa por la ruta Nº 11 hasta Sta. Fe, Paraná, La Paz, C. Cuatíá, Corrientes.

La segunda etapa se cumplirá entre Resistencia y Asunción del Paraguay. De la tercera etapa sólo se sabe que se cumplirá por caminos de la República del Paraguay.

La prueba está abierta a todo competidor, y el derecho de inscripción se ha fijado en 15.000 pesos por coche. Los corredores del exterior no pagarán inscripción. Los socios del club pagarán sólo 7.000 pesos por coche. Los interesados podrán requerir información al teléfono 27688 y 43924 de Rosario. En la Capital podrán inscribirse o informarse en Viamonte 1574, T. E. 45-9138. En premios se distribuirán 455.000 pesos, correspondiéndole 150.000 pesos al primero. También habrá bandejas de plata y medallas de oro.

Las categorías se han dividido de la siguiente manera: "A" hasta 500 cm³, "B" de 501 hasta 1150 cm³, "C" de 1151 hasta 2000 cm³ y "D" de 2001 cm³ en adelante.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

G. P. DE HOLANDA

La quinta fecha del Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula Uno se llevará a cabo el próximo fin de semana en Holanda. Aún no se sabe si se hará el 21 ó el 22 de este mes, el sábado o domingo próximo, pero entre esos dos días está la cosa.

TURISMO

Por el Campeonato Europeo de Turismo, el domingo próximo se disputarán en Inglaterra las 6 Horas de Brands Hatch.

RALLY

Entre el 19 y el 22 próximo, por el Campeonato Europeo de Rallies se disputará el famoso Rally de Ginebra (todos los autos, obligatoriamente, deberán llevar la inscripción "Bols").

MONTAÑA

Ahora que por el Campeonato Europeo de Montaña, entre el 22 y el 29 se correrá la popular trepada del Mont Ventoux en Francia.

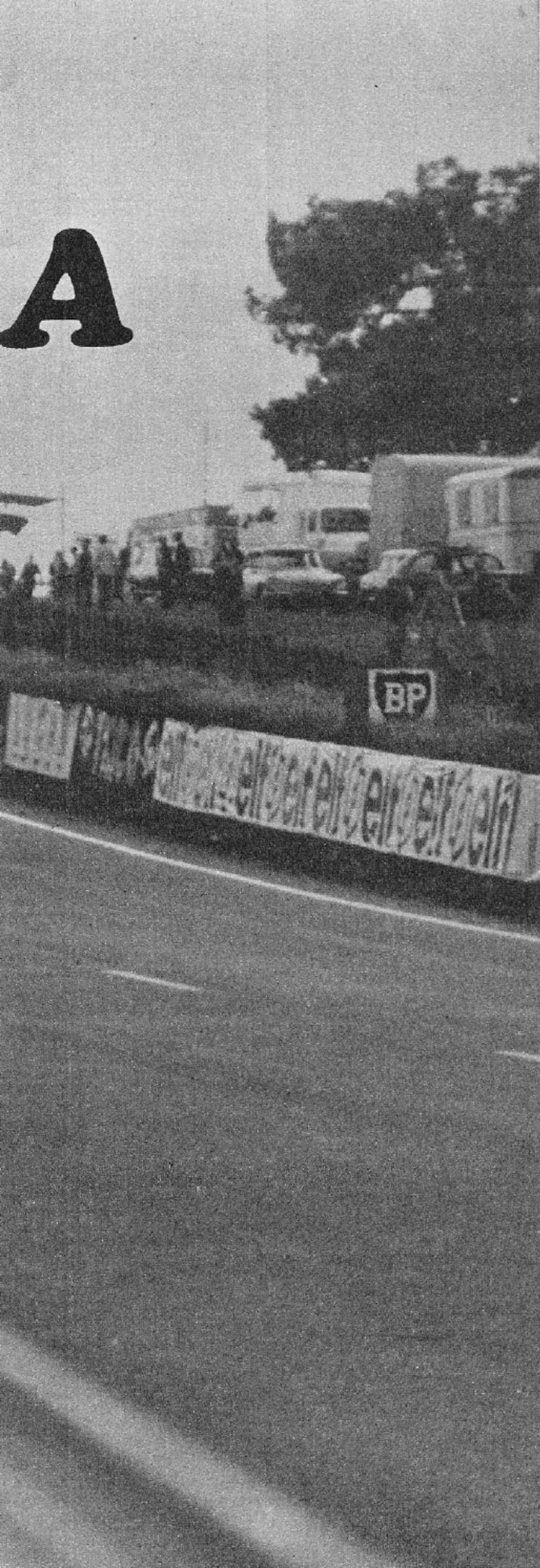
SPORT PROTOTIPO SIN PUNTAJE

El domingo, otra más, en Alemania, en el conocido circuito de Mainz Finthen. Y basta, ¡por Dios!

LA VIEJA DAMA DIGN



A



Jackie Ickx y Jackie Oliver ganaron las 24 Horas de Le Mans piloteando un Ford GT - 40 al que los pilotos y técnicos de la John Wyer Automotive Engineering habían bautizado "La vieja dama".

Era el mismo coche que ganó la edición anterior de la misma carrera.

Segundo, a pocos metros, llegó el Porsche 908 de Hermann-Larousse.

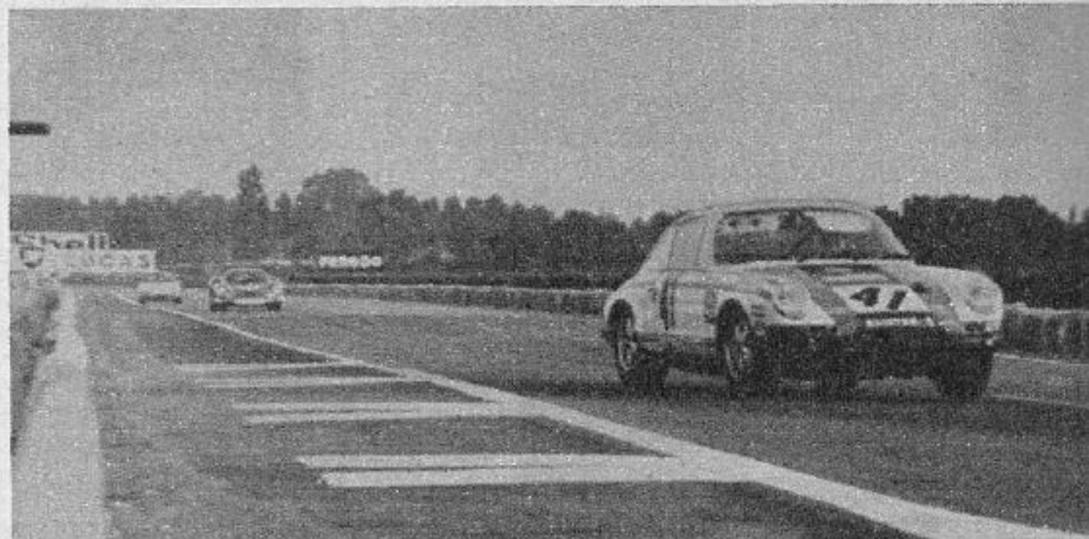
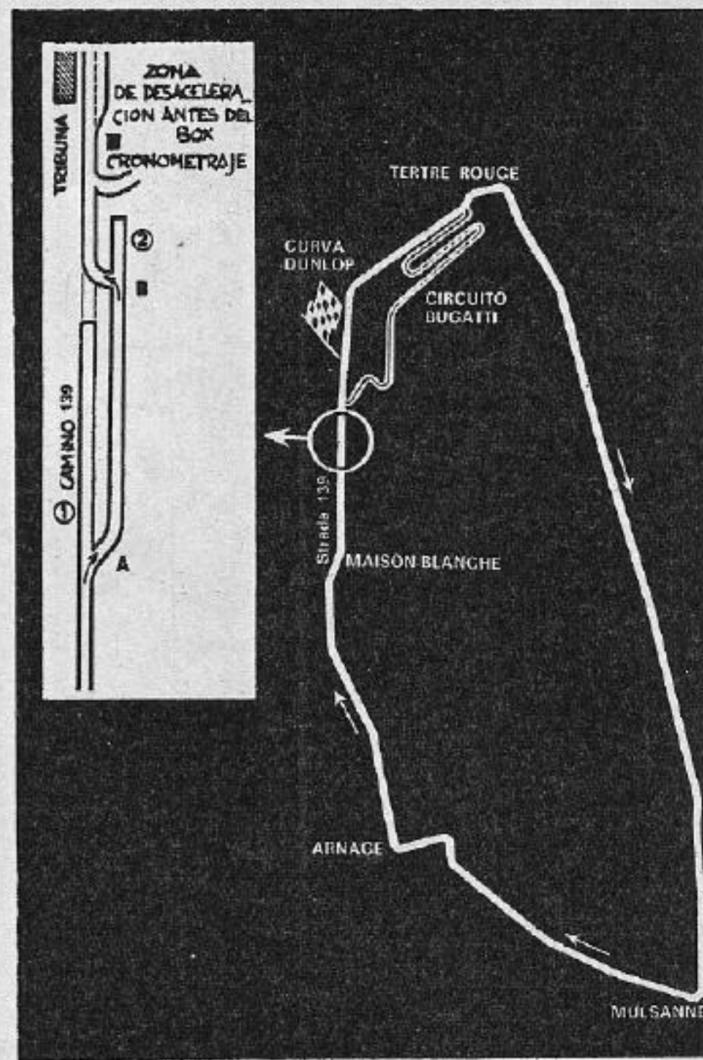
Un final de bandera verde

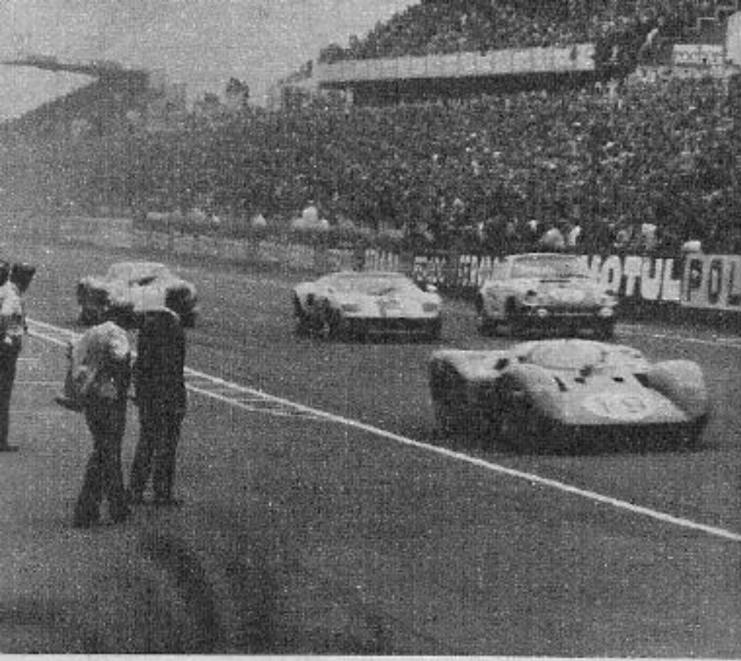
Textos y fotos de GERMAN SOPEÑA

Saliendo del puente Dunlop y frente a los estacionamientos populares se perfila el tres cuartos perfil de la máquina ganadora. En la hora 24 ganaría por veinte metros sobre el Porsche 908 Hermann-Larousse.

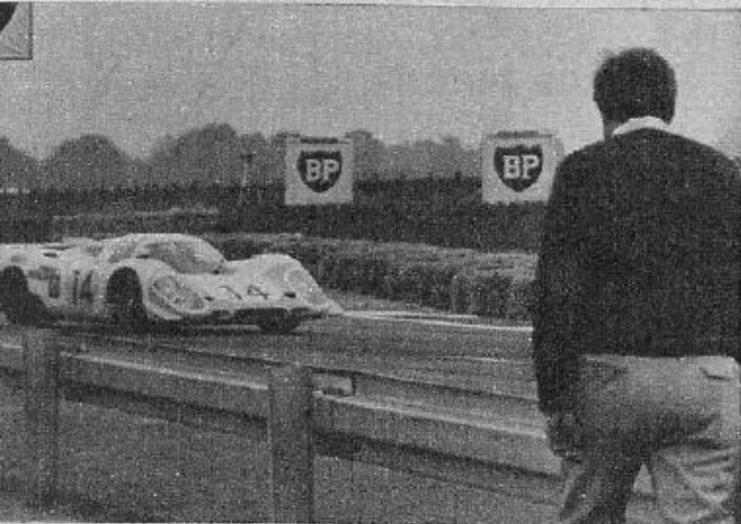
MAPA.
Trazado del circuito de La Sarthe con ampliación de la chicana en la curva Ford.

Trenzado con los Sport Prototipos y ganando la subclase Gran Turismo llegó el Porsche 911-S de los franceses Jean Pierre Gaban y Y. Deprez. El auto, indudablemente, haría el delirio del "gamuza" argentino.





En primer término la Ferrari 312-P de Amon-Schetty. Una vuelta más tarde la Ferrari se toparía con el Porsche de Woolfe y protagonizaría el accidente que la dejó fuera de carrera. Esta foto corresponde a la largada de las 24 Horas, y por supuesto, los Porsche ya se habían tomado el globo en forma astutamente olímpica.



El "cuco" de la carrera y que mantuvo la espada de Damocles sobre las cabezas de los Fordistas y Matristas durante la mayor parte de la carrera, abandonó yendo primero. Stommelen con el Porsche 917.



David Hobbs antes de largar las 24 Horas. Parece que el tipo ya sabía que iba a entrar entre los tres primeros, y se había empezado a reír un día antes.



Ickx y Oliver nunca estuvieron en la punta con la ventaja suficiente como para viajar tranquilos. Los Porsche y los Matra los tuvieron a mal traer. De todas maneras ganaron.



El Matra 630/650 pasa por la recta de boxes sin que el público le diera ni cinco. "Nani" Galli y Robin Widdows arrimaron un 7º puesto bien lucubrado y apoyando la acción de sus coequipers.

Estamos en Le Mans. Vemos, tocamos, oímos con nuestros propios sentidos las mejores máquinas de carrera del mundo. Los monstruos sagrados de la velocidad durante un día y una noche giran en las rituales "24 Horas" compitiendo entre sí por la perfección mecánica. Un espectáculo aparte, una jornada sin par. No se puede decidir si mejor o peor que otras grandes carreras del mundo; se trata simplemente de las 24 Horas de Le Mans.

Chartres, Angers, Nogent-le-Rotrou, Le Mans, son ciudades más o menos similares entre sí que se distribuyen en la mejor zona agrícola de toda Francia. Todas parecen construidas simultáneamente y por la misma mano. Todas poseen una vieja y hermosa catedral, tortuosas calles —típicas de la vieja Europa—, puentes antiguos y una campiña encantadora trasuntan una bonhomía particular que parece difícil de interrumpir, y Le Mans no se aparta para nada de ese esquema.

Pero llega el mes de junio. Arriban a Le Mans contingentes de personas de los lugares más diversos del mundo, y entonces la ciudad de Le Mans, capital del departamento de La Sarthe se transforma en Le Mans la de las 24 Horas. La ciudad en sí no sería más conocida que Chartres o Nogent; Le Mans, referida a las 24 Horas, es una palabra universal.

300.000, 400.000 personas acuden a Le Mans a ver ese espectáculo sin igual que son las 24 Horas, y ocurre entonces que las cosas se dan vuelta porque no es ya la carrera la que crea el clima sino que lo da la misma gente que en forma de masa se aturde, se confunde, se cansa. Mira un rato la carrera, se aburre como cualquier cosa y al final se duerme bajo un árbol sin la menor preocupación sobre lo que pasa en el circuito. Apenas unos ruidos intermitentes que aumentan y disminuyen de intensidad. (Total, después se despiertan y preguntan quién ganó.)

Es increíble, pero a los tres minutos de comenzada la carrera, vale decir, ni cumplida la primera vuelta, ya hay gente que pasea por el interior del circuito. Todavía se veía la columna de humo del trágico accidente de John Woolfe y al mismo tiempo en una especie de taberna alemana, cantaba y bailaba una orquesta tirolesa. Para muchos —como lo fue para nosotros— cosas por el estilo producen una tremenda desilusión, pero hay que pensar que Le Mans es un gran "vaudeville" y dentro de él también hay una carrera de autos. Nos duele que mientras las ilusiones y desvelos de pilotos, constructores y mecánicos se juegan en la pista, una enorme masa los rodea sin darle la importancia que ello tiene. Pero debe suceder que la enorme mayoría de la gente que se pasea por el interior del circuito no piense igual. Detengámonos únicamente en la carrera.

Porsche, una crisis permanente. Todos los días previos, las jornadas finales de ensayo, y por último, la carrera en sí, constituyeron la gran obra que tuvo a los Porsche como primeros actores. Primero con el asunto de los alerones, finalmente con la carrera que una vez más se les escapó, birlándole a la empresa alemana esa satisfacción que busca desde hace 18 años infructuosamente. Con los alerones —movibles o no

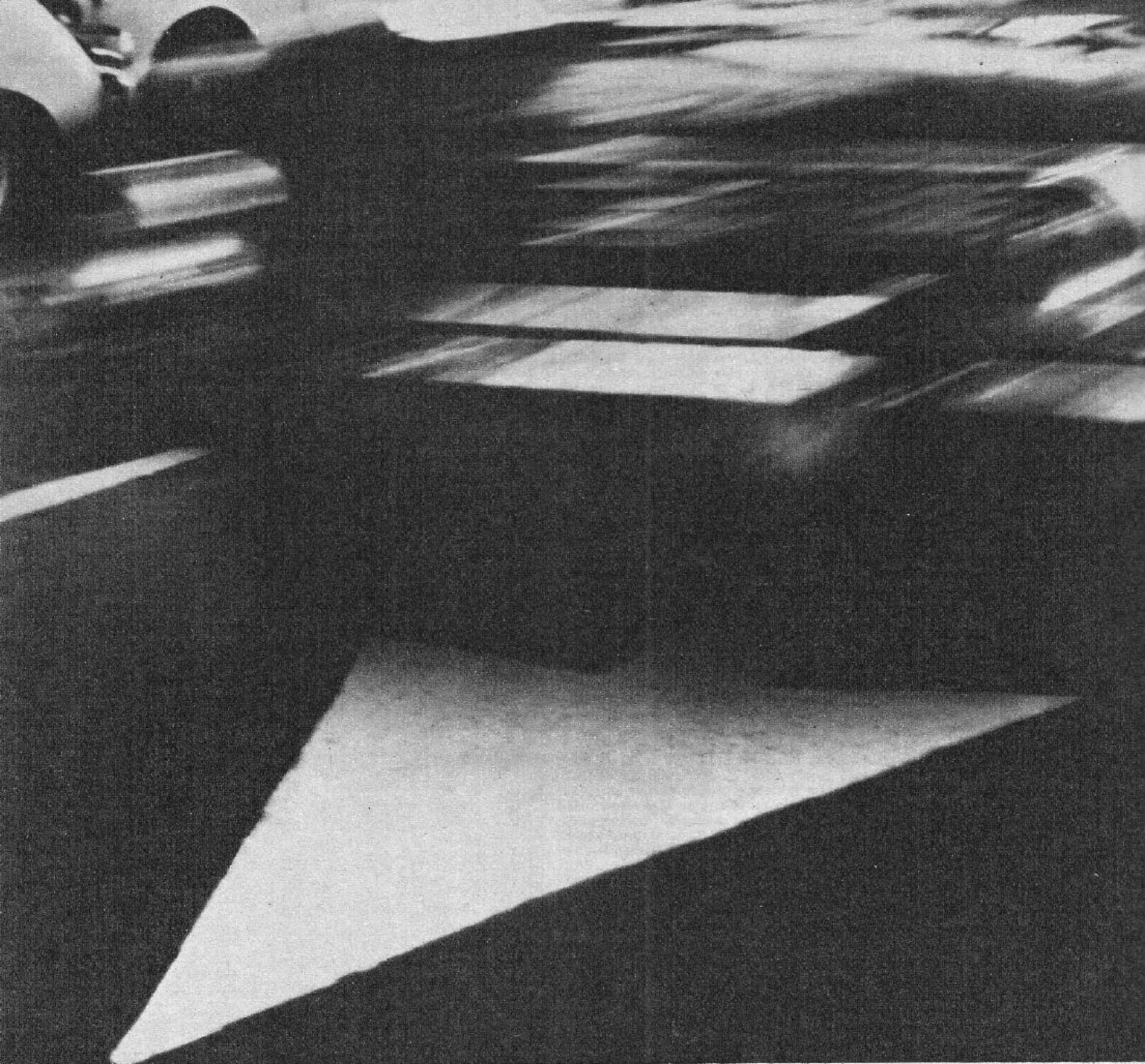
movibles— se generó un hecho bastante delicado y que tendrá inevitables consecuencias futuras en el plano reglamentario pese a la decisión de la F.I.A. que prohibió, tiempo ha, cualquier elemento móvil a efectos aerodinámicos. Porsche se presentó en Le Mans con toda su horda de S.P. dotados de los correspondientes alerones móviles en la cola (pequeños pero móviles).

Rico Steinemann, como director del equipo alemán, alegó que en los ensayos de marzo habían usado esos autos y que no podían ser cambiados en dos días por una decisión reglamentaria, que sus ingenieros aseguraban la perfecta seguridad constructiva de los mismos (de eso no cabe duda) y que ellos correrían con los alerones o si no, no corrían. Semejante decisión provocó un revuelo imaginable y las dos jornadas de pruebas que determinaban los lugares de partida tenían efecto el miércoles y el jueves, de manera que el martes a la noche y ante la inflexibilidad alemana, la Comisión Deportiva del Automobile Club de l'Ouest (organizador de la carrera) decidió que Porsche podría clasificar con los alerones móviles pero que luego debían ser fijados en una determinada posición.

Se probó, se giró, se llegó al jueves por la noche y Porsche seguía en su variante: o alerones móviles o nada. Y entonces sucede lo inesperado: monsieur Baumgartner (presidente de la Comisión Deportiva Internacional) decide que los Porsche puedan usar sus alerones. Decisión que toma, teniendo en cuenta, que la ausencia de Porsche en la carrera sería un duro golpe para el club organizador; que los ingenieros de Porsche aseguran la perfecta seguridad del sistema; que consultados todos los participantes estuvieron de acuerdo en que nadie presentaría una queja o una reclamación una vez terminada la carrera.

Pero de cualquier manera, la decisión fue tremendamente antirreglamentaria y decididamente favorable a Porsche. Matra no protestó, pero señaló con certeza que ellos habían reformado totalmente la carrocería de sus 630-650 para adecuarlos en pocos días a la nueva a la nueva reglamentación y ahora resultaban burlados. Porsche tiene razón en afirmar que si hay gente que construye alerones mal hechos, ellos no tienen la culpa si alistaron sus máquinas en una forma y luego había que correr en otra. Pero sea malo o bueno, el reglamento debe cumplirse. Porque si no ¿para qué existe? El affaire Porsche, creemos, fue un grave error. Claro que hay entretelones. Se comentó también que Porsche no las tenía todas consigo (y el resultado final lo demostró) y que por lo tanto prefería no correr presentando una retirada elegante y contentándose con el Campeonato Mundial. Pero previendo esa circunstancia, es que les permitieron correr como querían. El balance final indica que diplomáticamente todo fue puntos en contra para Porsche ya que a una decisión antirreglamentaria se sumó al debacle general de sus autos.

Con o sin alerones, la superioridad manifestada por los autos alemanes en los días de pruebas fue impresionante; el 917 de 4,5 litros comandado por Stommelen era una cosa de no creer. Produjo el record absoluto para la vuelta



La Prensa señala el camino en automovilismo. (Sígala. Todos los lunes.)

Conozca ya los audaces, nuevos y potentes modelos que surgen de Estados Unidos y Europa. Abra con nosotros el capot. Estudie el corazón de los motores; analice las ventajas de nuevos sistemas de suspensión, de frenos, de carburación.

Admire la línea actual que la ingeniería y el arte pusieran en los vehículos '69.

Participe en las polémicas que desatan los ensayos de futuros sistemas de propulsión y, al mismo tiempo, reviva con nosotros la nostalgia que despierta el estudio de los viejos modelos, aquellos que por un lado nos hacen sonreír, y por otro nos causan admiración...

Los lunes, hay mucho que ver en este viaje por el mundo del automóvil.

Suba con nosotros. **LA PRENSA**

(3m22s y monedas) y era el coche más veloz de todos. Dobla, además, una barbaridad, aunque no parece dócil ya que se zambulle en las curvas veloces y la trompa se mueve constantemente; pero hay tanta potencia atrás... Todos los Porsche oficiales eran fabulosos en velocidad. Los Matra —la única esperanza— al comparar performances quedaron totalmente atrás, lograban un tiempo de 3m 34s en sus mejores vueltas. Los dos Ferrari 312-P ni llegaban a eso, no los Alpine tampoco. En carrera propiamente dicha, los Porsche son lejos imbatibles, pero ¿y en resistencia? Esa era la gran duda que plantea Le Mans como carrera en sí, ya que pasa de ser una verdadera competencia de hombres y máquinas para transformarse en una prueba de duración mecánica. Y como quien no quiere la cosa, los Ford GT-40, de los seis inscriptos, sólo los de John Wyer prometían lucha, pero lucha en el auténtico sentido de 24 horas, resistencia ilimitada y capacidad para mantener un ritmo constante a pesar de sus muchos kilos, sus varios años de antigüedad y su escasez numérica. Los hechos demostrarían su increíble vigencia.

Se larga la carrera. Habitualmente Le Mans larga a las 16 horas francesas. Esta vez, con motivo de la elección, el momento culminante se adelantó dos horas, así que a las dos de la tarde, 45 corredores con los nervios en tensión esperaba la bandera tricolor que daría la de partir hacia los coches. El momento es terrible y alcanza su clímax cuando los corredores corren hacia sus máquinas y se instalan en ellas, ya que por unos segundos el silencio invade todo. Hasta que sonaron los primeros motores y las primeras patinadas de gomas, dieron comienzo a Le Mans '69. Rolf Stommelen salió de costado acelerando en forma impresionante y capturó el primer lugar, ventaja inestimable en la primera vuelta donde el pelotón abigarrado puede producir cualquier desbarajuste. Stommelen giró la primera vuelta con todo. Cruzó por primera vez los boxes. Ya había sacado muchos metros de ventaja al segundo auto, el Porsche 908 de Schutz y juntos, el Porsche de Hermann con el Lola de Bonnier. Ni los Matra ni las Ferrari ni los Ford empleaban el ritmo infernal de los autos blancos. De golpe, la trágica columna de humo se eleva a la salida de la velocísima curva de Maison Blanche. Todavía no había terminado la primera vuelta; el Porsche de Woolfe (el primer 917 vendido a un particular), entró mal colocado en la veloz curva, derrapó hacia la izquierda, retomó la pista hacia la derecha para estrellarse inmediatamente contra un guard-rail y el talud de arena de protección. Se produjo un explosión (imposible determinar si antes o después del choque) y volaron pedazos por todos lados. A su vez, Chris Amon que venía detrás, también perdió el control tratando de esquivar al Porsche, y luego de derrapar 200 metros pasó junto a la columna de humo y fuego para detenerse más adelante con Amon milagrosamente indemne. Woolfe, en cambio, había muerto en forma instantánea. Un golpe dramático, y en la primera vuelta; pero Le Mans dura 24 horas y el espectáculo continúa sin detenerse a pensar en nada. El ritmo de carre-

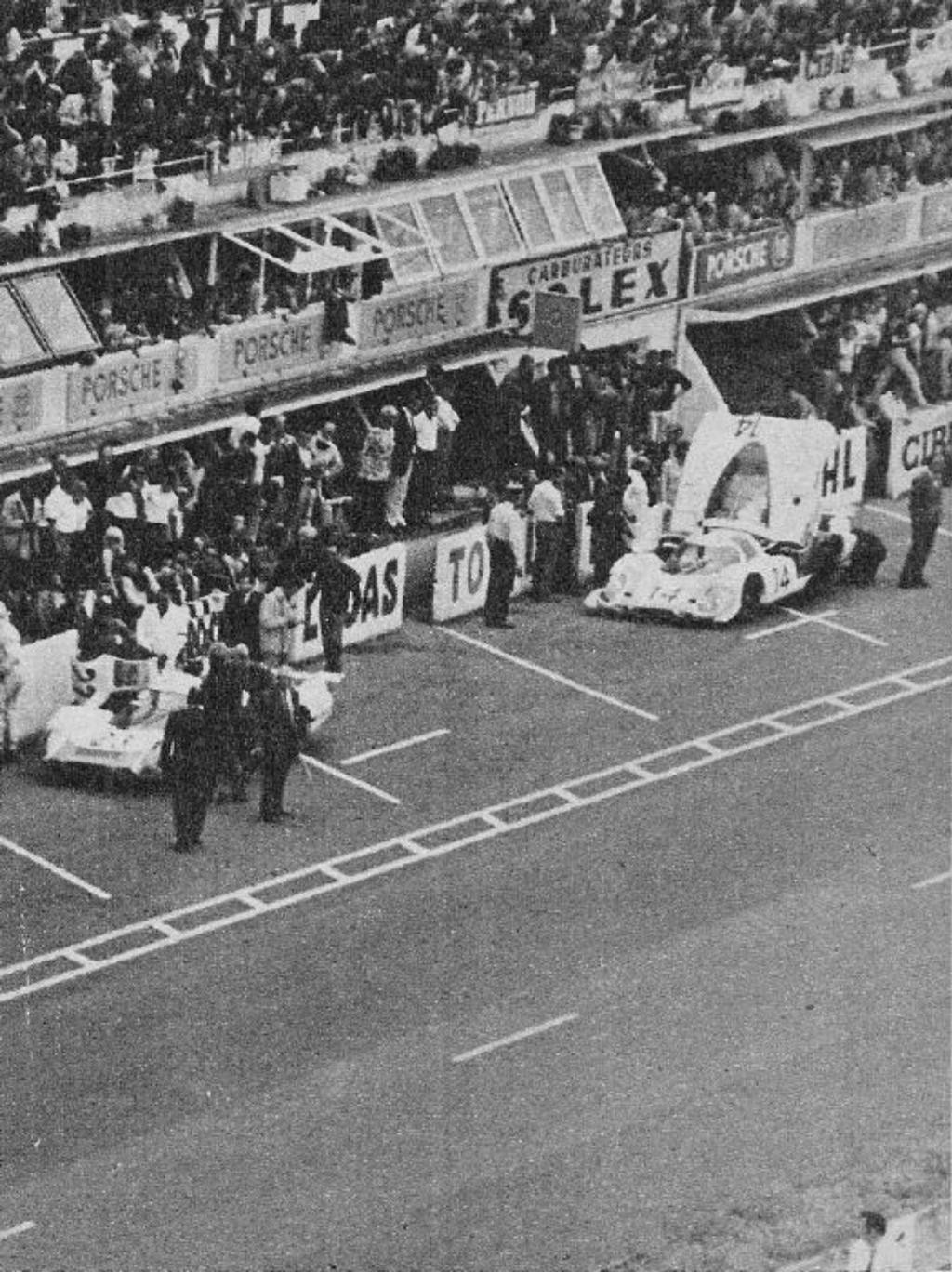
ra es fantástico. Los Porsche parecen estar corriendo en Fórmula 1, sólo el Lola de Bonnier, gracias a su tremenda potencia, logra mantener cierto contacto con los cinco Porsche punteros (Stommelen, Siffert, Elford, Hermann y Schutz). Los dos 4,5 litros eran evidentemente los más veloces, aunque la confianza oficial residía en los tres litros de Siffert-Redman, la pareja más eficiente del año. Por eso piloteaban el 908 Spyder que con los spoilers fijos había sido puesto a punto exhaustivamente por "Seppi" el jueves. Al cabo de la primera hora, Stommelen seguía siendo el puntero y Elford lo seguía a quince segundos, Siffert a un minuto y Schutz detrás de él. Hermann-Larousse y Lins-Kahusen los seguían con una vuelta menos, cuando recién se habían cumplido quince de carrera. A continuación, Bonnier encabezaba un pelotón con los tres Matra Spyder. Con una vuelta menos los coches franceses no aspiraban a la velocidad de los Porsche, pero mantenían un ritmo regular.

Inmediatamente después de cumplida la primera hora se quedó el Porsche de Stommelen y, por lo tanto quedó Elford en primer lugar. Siffert apuró la marcha y descontó poco a poco segundos de ventaja hasta pasar al frente. El show que practican los Porsche vaticina una caída total de records. Nadie parece pensar en el box de Stuttgart en el factor resistencia. A las dos horas y media de carrera comienzan los cambios de piloto y los boxes viven entonces su momento de vibración. El cambio de piloto, la revisión general del coche, amén de la carga de combustible, se realizan rápidamente. Todos emplean entre un minuto y dos; la perfección del trabajo en el equipo Matra es destacable. La detención demasiado prolongada del Porsche de Stommelen para el reavituallamiento lleva a la cabeza los 908 de Elford-Attwood y Siffert-Redman.

Ya los punteros han descontado dos vueltas a casi todo el resto. Mientras que los abandonos no son importantes en cuanto a la cantidad: cumplidas cuatro horas de carrera siguen girando 35 de los 45 coches que iniciaron la disputa. Ya la carrera se estabiliza: cada piloto gira en el ritmo elegido sin lucha de pelotones. Siffert tiene cumplidas 49 vueltas y Elford el mismo número. Schutz 48, Hermann 48, Lins 47, Beltoise 47. En cuanto al Index de Performance, el Porsche de Siffert tenía 1,372, el Porsche de Schutz 1,355, mientras el de Hermann apuntaba también 1,355. El dominio total de la marca alemana iba restándole interés a la prueba, y la única alternativa consiste en especular con posibles abandonos de los germanos ya que nadie puede hacer nada. Los Ford de John Wyer bien, pero allá lejos. Recién promediando esta cuarta hora de carrera el dúo Ickx-Oliver se encarama al séptimo puesto, aunque a tres vueltas de Vic Elford. Es notable la regularidad que mantenía con su otro coequiper Hobbs, quien con su pareja Hailwood sólo viajan a cinco segundos de diferencia entre auto y auto (algo así como 300 metros).

El importante en el desarrollo de estas segundas tres horas de carrera está dado por la deserción del Porsche de Siffert (exactamente a las seis de la tarde). Elford-Attwood cubren 1.322,349 kilóme-





tros en las primeras seis horas, a una velocidad promedio de 220,349 km/h. Le sigue, a una vuelta, el coche de Schutz-Mitter y, a tres, el Matra de Beltoise y Courage. El progreso de los franceses es saludado, al darse la noticia por los altoparlantes al público, con grandes ovaciones. El Ferrari 312-P de Rodríguez-Piper gana algunos puestos cuando la noche comienza, aunque se encuentran a ocho vueltas del líder. Pero las fallas mecánicas determinarán más tarde su retirada. El Matra llega a ocupar un momento la segunda posición, pero debe parar a reabastecerse en los boxes y queda relegado.

Cumplida la mitad de la carrera, el Porsche de Elford-Attwood ha cubierto 192 vueltas. El de Schutz-Mitter protagonizará otro momento dramático para Porsche. Su auto se prende fuego en plena recta de Hunaudieres. La lejanía impide saber al instante qué es lo que pasa, hasta que llega la noticia que Schutz está a salvo pero... un Porsche menos y sólo quedan dos en carrera. Lo que parecía imposible ya no lo es tanto. Claro que nadie se podría imaginar todavía el final increíble que tendría la carrera. Jackie Ickx se retrasa unos minutos en el box y pierde una vuelta con respecto a los punteros, mientras el Matra de Beltoise-Courage (que había cambiado parabrisas) vuelve a superar al Ford de Hobbs.

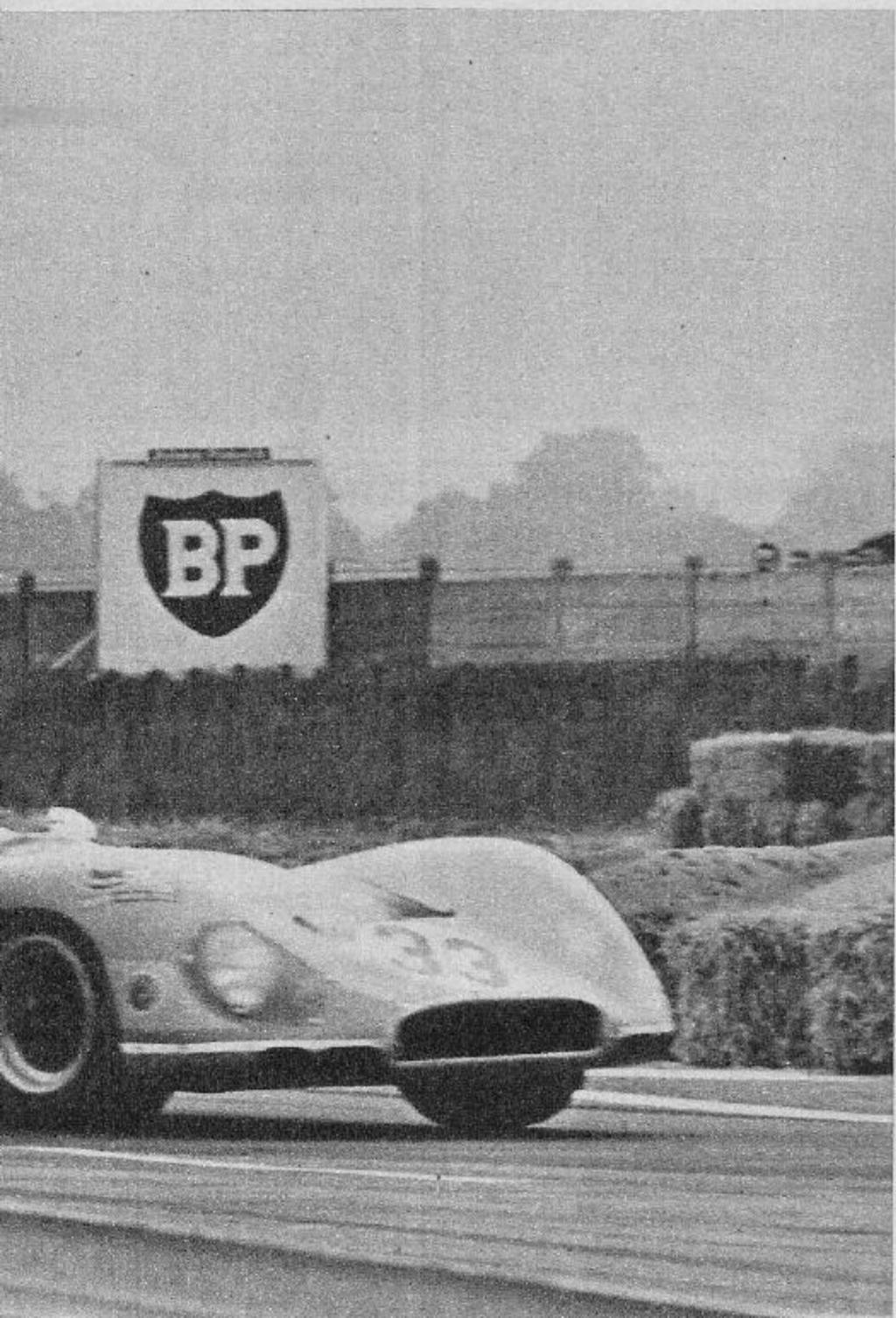
El promedio ha bajado sensiblemente. De los 220 que se estaba haciendo el sábado, se ha bajado a 213,620 para Elford en la hora 16 de carrera. Vic le lleva ya cinco vueltas al segundo y siete al ter-

cero que es nuevamente Ickx (el dúo de los dos Jackie). El Ford recuperó posiciones manteniendo un ritmo extremadamente veloz. En los boxes rivales se advierte al Hermann-Larousse de la acometida del Ford y éstos apuran para recuperar terreno y así dejan atrás a los Porsche y al cabo de una hora más, le sacan otra vuelta. En cambio Hermann, sí se acerca al Ford GT-40, está a menos de una vuelta de distancia, pero con la ventaja que el Ford tiene de parar en cualquier momento para reabastecimiento y cambio de conductor.

A las 7.30 hora local y cuando faltan seis horas de carrera para que finalice la 37a. edición de estas 24 Horas de Le Mans, las posiciones eran éstas: Elford-Attwood, Lins-Kauhsen (a seis vueltas), Ickx-Oliver (a diez vueltas), Hermann-Larousse (a once vueltas), Hobbs-Hailwood con doce vueltas menos, Beltoise-Courage (a 14 vueltas) y Guichet-Vacarella (a 15 vueltas). De los 45 que salieron a correr, 19 ya han abandonado.

Cuando faltan cuatro horas de carrera, los dos Porsche de punta marchan con dificultad. Primero abandona el de Lins-Kauhsen en pleno circuito, y una hora después el de Elford-Attwood, con lo que queda a la cabeza el Ford de Ickx-Oliver.

Obligado Oliver a parar en su abastecimiento para que suba Ickx, los nuevos punteros son nuevamente superados por un Porsche, el de Hermann, quien a su vez deben parar para que tome Larousse y le entregan nuevamente la punta al Ford. Este ha cubierto la cantidad de 4.552,522 km faltando



Los boxes de Le Mans y distinguida concurrencia detenida: el Porsche 908 Spyder de Siffert, detrás el 908 cerrado de Udo Schutz-Mitter, y atrás el 917 de Stommelen. La debacle de Porsche fue ruidosa.

"En el año '70 ganamos en Le Mans", acotó Le Guezec cuando le preguntaron ¿cuándo un auto francés ganaría esa carrera? Este año Beltoise-Courage salieron terceros y piensan andar mejor el año que viene. ¿En el '70 se hará?

MOTORES DE COMPETICION

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

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

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

dos horas de carrera, con lo que ya ha superado anticipadamente el record de la prueba.

Se estaban jugando los momentos culminantes. Elford se había detenido en los boxes porque se le trababa la caja de velocidades. Pero cuando reanudó, el motor comenzó a echar humo azulado y volvió a parar definitivamente, luego de puntear la carrera durante 17 horas.

Cuando sale el Porsche de Larousse de los boxes ya el Ford se aproximaba a la chicana. Ickx consigue pasar a la máquina alemana por la mayor velocidad que traía. Comienza entonces el duelo más extraordinario que se recuerde en Le Mans. El Ford tiene más aceleración en las salidas de curva, pero el Porsche frena mejor y en la recta de Hunaudières, gracias a su mejor aerodinámica, viaja más rápido. Hay momentos en que viajan a 300 km/h rueda a rueda. Así, hasta la última vuelta, durante más de una hora. El público deliraba. Llegan a Mulsanne en la última vuelta y el Porsche está adelante, pero en la salida el Ford lo sobrepasa y permanece primero. Maison Blanche, la chicana y la línea de llegada, jugándose el centímetro para ganar el Ford. Cruza la anhelada meta por sólo 117 metros de ventaja después de recorrer 4.998 km. ¡Increíble! Y después el champagne, la invasión del público, el delirio total en el box de Ford donde la misma máquina que ganó el año anterior (la misma unidad) volvió a repetir. Chau. Hay que seguirla la semana que viene.

PATIO DE BOXES

Las dos Ferrari 312 P llegaron a último momento a Le Mans. CORSA había estado la semana anterior en Maranello (el sábado anterior para ser más precisos) y vio cómo recién se secaban al aire libre las flamantes trompas de las dos berlinettas. El miércoles por la tarde hicieron su aparición en el circuito de La Sarthe y recién comenzaron a girar cuando caía la tarde. Pese a estar lejos de los tiempos de los Porsche, Amon se mostró satisfecho y expresó que aunque sólo trajeron dos autos (dos autos cerrados), pensaba que tenían la necesaria resistencia como para resistir toda la carrera. Asimismo, nos comentó que tanto la berlinetta como el spyder son exactamente iguales en comportamiento. Bastan quince minutos para cambiar de un tipo a otro. La suerte le resultó nuevamente esquivada a la squadra del Cavallino, ya que el accidente de Amon dejó O. K. al coche más prometedor de Ferrari en la 1a. vuelta.

Josef Siffert practicó como nadie entre miércoles y jueves, días de ensayos finales para la gran carrera. No sólo condujo su auto (el número 22). El jueves se pasó la tarde probando el Porsche spyder (número 20) para ponerlo bien a punto ya que Seppi es el mejor collaudatore del team Porsche. Su sensibilidad parece no tener pa-

rangón, ya que luego de dar varias vueltas a un ritmo realmente impresionante, indicaba recortes de no más de un centímetro en los pequeños spoiler fijos delanteros. En cuanto al zarandeado asunto de los alerones, Siffert fue definitivo en su opinión: "Con los alerones móviles yo hago cinco segundos menos por vuelta y sin jugarme tanto, con mucha más tranquilidad. Es ridícula la prohibición de los mismos ya sea en SP como en F-1 y F-2".

La reacción oficial de Alpine, en cambio, fue la siguiente: "Los reglamentos están hechos para ser cumplidos". Y por lo tanto quitaron el alerón que originalmente tenían los tres litros en la porción trasera. Colocaron entonces los radiadores a manera de spoilers fijos y para mantener similar la distribución de aceite (los radiadores estaban adelante), colocaron en la parte delantera del auto los tanques de aceite del cárter seco.

La pareja ganadora del año 64 —Guichet-Vacarella— volvió a formarse este año, pero sobre un Matra 630 (el único Matra cerrado de los cuatro que presentó la fábrica. Como ésta, todas las parejas de Matra fueron internacionales, circunstancia que provocó bastantes críticas en Francia, donde muchos esperaban —por vía Matra— un triunfo absolutamente francés. La pareja franco-siciliana se clasificó 5a. en la general.

Como todos los años el director de la prueba es Charles Deutch, pero esta vez colaboraron con él dos directores adjuntos que debutaban como tales en Le Mans. Se trataba de M. de Rider y de M. Le Caer, quienes por cierto que se las vieron fieras con el drama Porsche y alerones. El señor de Rider es, a su vez, tío de Jeab Claude Killy —el múltiple campeón de sky— quien competía con otro corredor de ski sobre un Alpine dos litros.

Los Ford GT-40 de la John. Wyer Automotive Engineering Ltd. (y entre ellos el del ganador (se presentaron esta vez con 436 HP contra los 412 que ostentaban el año pasado. La principal ventaja se obtuvo con las nuevas tapas de cilindro Gurney Weslake que tenían. Su gran contra era el peso aleroso que poseen.

El papelón de la carrera quedó a cargo —y muy bien que lo realizó— del Chevrolet Corvette de siete litros de Greder Wissel, pero que no andaba ni para atrás, amén que sus dos pilotos no merecían ni correr una carrera rutera de TC para no ganadores. Con lo cual se demuestra que también en Le Mans hay gente que viene a pasear dentro del circuito.

Un detalle: en los Porsche hasta la llave de contacto está perforada para ahorrar peso.



VELOCIDADES MAXIMAS REGISTRADAS OFICIALMENTE EN LA RECTA DE HUNAUDIERES EL DIA MIERCOLES 11

| Nº del auto | Marca | Pilotos | Velocidad km/h |
|-------------|----------------|----------------------------|----------------|
| 6 | Ford GT-40 | J. Ickx-J. Oliver | 287 |
| 7 | Ford GT-40 | D. Hobbs-M. Hallwood | 285 |
| 8 | Ford GT-40 | E. P. Sadler-P. E. Vestey | 285 |
| 10 | Porsche 917 | J. Woolfe-D. Martland | 330 |
| 12 | Porche 917 | V. H. Elford-R. Attwood | 322 |
| 14 | Porsche 917 | R. Stommelen-G. Mitter | 331 |
| 18 | Ferrari 312 P. | P. Rodríguez-D. Piper | 292 |
| 19 | Ferrari 312 P | C. Amon-P. Schetty | 298 |
| 20 | Porsche 908 | W. Kauhsen-P. Falk | 282 |
| 22 | Porsche 908 | J. Siffert-B. Redman | 295 |
| 28 | Alpine Renault | A. de Cortanze-J. Vinatier | 285 |
| 32 | Matra Sports | J. Guichet-N. Vaccarella | 299 |
| 33 | Matra Sports | J. P. Beltoise-P. Courage | 300 |
| 34 | Matra Sports | G. Servoz-Gavin-H. Muller | 300 |
| 35 | Matra Sports | Nanni Galli-R. Widdows | 298 |
| 58 | Ford GT-40 | J. P. Harrioud-D. Martin | 282 |
| 62 | Nomad II | M. König-T. Lanfranchi | 291 |
| 64 | Porsche 908 | H. Hermann-G. Larousse | 300 |
| 68 | Ford GT-40 | H. Kelleners-R. Jost | 285 |



Vacarella-Guichet condujeron la única Matra 630 berlinetta. Detrás el Porsche 911-T de Laurent-Marche. El Matra se clasificó sexto en una excelente carrera.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

| | Daytona | Sebring | Brands Hatch | Monza | Targa Florio | Spa | Nürburgring | Le Mans |
|--------------|---------|---------|--------------|-------|--------------|-----|-------------|---------|
| Porsche | 4 | 4 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 6 |
| Ford | — | 9 | 2 | 3 | — | — | 1 | 9 |
| Ferrari | — | 6 | 3 | — | — | 6 | — | 15 |
| Lola | 9 | 1 | — | 2 | — | 2 | — | 14 |
| Chevron | 3 | — | — | — | — | — | — | 3 |
| Matra | — | — | — | — | — | — | 3 | 3 |
| Alfa Romeo | — | — | — | — | 2 | 1 | — | 3 |
| Alp. Renault | — | — | — | 1 | — | — | — | 1 |

De la revisión técnica: La comisión observó la fijación de las ruedas del Chevron alegando que eran inseguras. Debieron cambiarlas. Y al novedoso Piper-un SP muy bien realizado con motor BMC 1300 se le encontró que el tanque de nafta cargaba 82 litros contra los 80 que le permitía la cilindrada. También tuvieron que adecuarse. Claro que después, con los Porsche y sus alerones fue otra cosa.

PESO DE ALGUNAS MAQUINAS

| | |
|----------------|----------|
| Ford GT-40 | 1.122 kg |
| Fiath Abarth | 527 " |
| Matra 32 | 905 " |
| Matra 33 | 861 " |
| Matra 34 | 868 " |
| Matra 35 | 755 " |
| Porsche 22 | 746 " |
| Porsche 4,5 l. | 963 " |
| Alpine 3 l. | 870 " |

Promedio general de todas las marcas: 800 kg.

El Ford GT-40 ganador este año es el mismo vehículo que en 1968 llevaron a la victoria la pareja Pedro Rodríguez-Lucien Bianchi. Este auto tiene nada menos que 30 mil kilómetros de carrera a cuestas. Los organizadores, los pilotos y los técnicos de Ford lo bautizaron antes de la largada: "La vieja dama". Y la "Vieja dama" como para demostrar que no está tan vieja pero sí que es una dama, se mandó el doblete en la carrera más famosa de la categoría en el mundo entero.

Jean Claude Killy, campeón olímpico de ski y actualmente modelo publicitario de la General Motors, (¡aia!...) destrozó su vehículo durante los ensayos del miércoles previo a la carrera en la curva denominada "Indianápolis". Pese a todo y a sólo tres días y horas de la largada de la competencia,

los capos de la Societe des Automobiles Alpine consiguieron que Killy pudiera correr.

El belga Mauro Bianchi, hermano de Lucien Bianchi muerto en los entrenamientos previos a Le Mans, no fue admitido por el equipo médico del club organizador para participar a bordo de un Alpine de 3 litros.

Las palabras primeras del ganador Jackie Ickx al recibir la corona de laureles fueron emotivas y expresaron la admiración de Ickx por un amigo y compatriota: "Dedico mi triunfo a la memoria de quien fue mi gran amigo Lucien Bianchi. Estoy muy contento de que un belga, suceda a otro belga y con el mismo coche en la lista de vencedores de las 24 Horas".

Pese a que antes de la carrera se había corrido el rumor de que todos los volantes clasificados serían sometidos a una revisión médica completa tendiente a verificar el uso de drogas estimulantes, este chequeo no se verificó. ¿"Doping" también en las carreras de autos?

John Woolfe, muerto trágicamente mientras conducía su Porsche 917 durante la primera vuelta de la carrera, era un rico industrial de Birmingham, Inglaterra, y había comprado el Porsche un mes antes en u\$s 65.000. Woolfe, que tenía 35 años y era casado, corría en pareja con el inglés Martland. Con el mismo copiloto había participado el año pasado en las 24 Horas, pero con un automóvil Chevron de 3 litros.

El accidente, casi inexplicable, se asocia perfectamente con las declaraciones de Joseph Siffert en el sentido de que el 917 era un auto directamente "inmanejable" y de conducción muy difícil.

24 HORAS DE LE MANS - 37a. EDICION

Automobile Club de l'Ouest - Circuito de La Sarthe (13,469) - 14 al 15 de junio de 1969

CLASIFICACION

| Pos. | Nº | Equipo | Marca | Concurrente |
|------|----|---------------------------|---------------------|-----------------------------------|
| 1º | 6 | J. Ickx-Jackie Oliver ... | Ford GT-40 | J. W. Automotive Engineering Ltd. |
| 2º | 64 | H. Hermann-G. Larousse. | Porsche 908 | Porsche System Engineering |
| 3º | 7 | David Hobbs-M. Hailwood | Ford GT-40 | J. W. Automotive Engineering Ltd. |
| 4º | 33 | J. Beltoise-Piers Courage | Matra Sport 630/650 | Ecurie Matra Elf |
| 5º | 32 | J. Guichet-N. Vaccarella | Matra Sport 630 | Ecurie Matra Elf |
| 6º | 68 | H. Kelleners-J. Jost | Ford GT-40 | Deutsche Auto Zeitung |
| 7º | 35 | Nanni Galli-R. Widdows. | Matra 630/650 | Ecurie Matra Elf |
| 8º | 17 | T. Zeccoli-Sam Posey | Ferrari 250 LM | North American Racing Team |
| 9º | 39 | C. Poirot-P. Maublanc.. | Porsche 910 | Christian Poirot |
| 10º | 41 | J. P. Gaban-Y. Deprez... | Porsche 911 S | Jean Pierre Gaban |
| 11º | 40 | C. B. Lena-G. Chasseuil | Porsche 911 T | Auguste Veillet |
| 12º | 50 | A. Serpaggi-C. Ethuin .. | Alpine Renault | Societe des Automobiles Alpine |
| 13º | 44 | C. Laurent-J. Marche.... | Porsche 911 T | Claude Lauret |
| 14º | 67 | P. Farjon-J. Dechaumel.. | Porsche 911 S | Porsche System Engineering |

El ganador recorrió 4.998 km en las 24 horas, estableciendo un promedio de 208,250 km/h. El segundo recorrió 4.997,880 km a una media de 208,245 km/h.

Indice de rendimiento energético: 1º Ickx-Oliver (Ford GT-40).

Indice de performance: 1º Serpaggi-Ethiun (Alpine Renault); 2º Hermann-Larousse (Porsche 908); 3º Beltoise-Courage (Matra 630/650); 4º Guichet-Vaccarella (Matra 630); 5º Ickx-Oliver (Ford GT-40).

EL DIA DEL 1-2-3

Lejos, la mejor carrera de la temporada.

Triunfo doble de dos equipos.

1-2-3 para los Renault del equipo Batelli al comando de Angel Monguzzi, Carlos Monguzzi y Kember.

En la "B" Rodriguez Canedo, García Veiga y Reutemann con Fiat oficiales. Jara en la mayor sin adversarios

Por CARLOS F. FIGUERAS

Fotos: JORGE DIAZ



El epígrafe está demás. La foto lo dice todo. Así anduvo el "Chino" Rodríguez Canedo las cinco primeras vueltas. ¡Sensacional!

El triplete de Fiat. La bandera a cuadros quedó atrás. Y Canedo, García Veiga y Reutemann saludan. Atrás, Castañón, digno escolta de las cupés coloradas.

Cuando se suman los elementos como lo son el autódromo El Zonda y una categoría espectacular como Turismo Anexo "J" el resultado final tiene que ser forzosamente un espectáculo. Asistimos el domingo pasado a la mejor carrera en mucho tiempo —quizá desde La Cumbre '68— y con un plantel de los que difícilmente se pueden amalgamar en una prueba de Turismo. Pero todo este desborde se debe, principalmente, a lo visto en la clase "B" que como siempre fue la mejor. Donde el nivel conductivo a llegado a un punto asombroso y va "in crescendo". Los culpables de este progreso son los autos que se superan constantemente, la lucha entre marcas y la indiscutible calidad de una decena de pilotos que están en condiciones de luchar por la punta en cualquier circuito.

A todo esto se debe agregar las exigencias del trazado de El

Zonda que actualmente es el autódromo que pide más manejo. Curvas veloces y con una "viborita" que es una prueba dura de pasar para los que no son netamente veloces o directamente mediocres. De estos últimos vimos pocos.

La clase "B" es lo mejorcito. ¿Por qué? Porque hay lucha de marcas. Esa es la razón por excelencia. El día que la lucha Fiat- Peugeot se apague o directamente cese por la neta superioridad de una de las dos, un ochenta por ciento estará perdido. Ninguna otra clase ofrece rivalidad. En la "A" los Renault son dueños, señores, amos y reyes. Y para colmo el ganador siempre se llama Angel Monguzzi. De la mayor no hablemos porque además de estos factores influyen otros como ser la falta de Inscriptos —hubo ocho— y la falta de expectativa por saber quien va a ganar salvo que "La-

rry" se quede o se retrase. En resumen, no funciona. El Turismo por excelencia está en la de dos litros.

Pese a que en el ambiente flotaba una duda atroz, analizando la situación se veía que los Fiat iban al Zonda a matar. No tenían otra alternativa. La duda era razonable. Por hache o por be, los "milquis" colorados no figuraban desde el Premio Apertura que ganó Galluzzi. Después todas fueron frustraciones, fracasos y dolores de cabeza. San Juan era uno de los últimos cartuchos y no se podía fallar. Detrás de ese grupo humano hay una empresa que tiene cerebro frío y carece de sentimientos o pasiones. Fiat daba la cara y las cosas venían mal.

Por el lado de Peugeot había optimismo: de venir ganando. Tanto por Dorrego Competición como por Guillermo Billy. Pero el circuito favorecía teóricamen-

te a Fiat y el domingo se confirmó. La Comisión de Concesionarios ganó la carrera más importante de su historial, porque aunque no llegaron al funcionamiento ideal está mucho más cerca de lograrlo. Hay un franco restablecimiento.

Poseen el plantel de pilotos más completos que tenga equipo en el país. Elementos técnicos, económicos y humanos. ¿Qué más? Ganar carreras.

Al espectáculo que representó la trenzada inicial y que se prolongó casi hasta el final hay que agregar un valor individual que elogiado, clamado y admirado. Eduardo Rodríguez Canedo. Una vez más demostró que nadie puede andar más rápido que él. No anduvo al límite, sino mucho más allá. ERC tiene "su" límite, ese que da una solvencia Innata.

En la grande no pasó nada, como siempre. Jara ganó solito





porque "Larry" perdió dos vueltas por un rotor de distribuidor. La cuota de manejo estuvo a cargo de "Larry" y el record también.

UN ANGELITO REPETIDO...

Muchos autos (todos Renault, menos dos DKW) pero con pocas posibilidades de que Angel Monguzzi no fuera el ganador repetido. Largó, tomó la punta y ganó. Así fue, tal cual. Carlos Monguzzi y Kember lo siguieron desde la largada hasta la llegada. Se fueron distanciando mutuamente y terminaron en 1-2-3 que puso muy feliz a Batelli.

El interés se redujo a la lucha por el cuarto puesto entre López Galdo con K que anduvo lo imprevisible, Serafini, Colavino, que después se retrasó, Carranza, Yanello que abandonó, y Malaisi. En la novena vuelta el

DK no aguantó el tren y Carranza pasó a ser cuarto. Casi sobre el final Malaisi se puso a la cola de Carranza (mecánica Antelo) y trató de pasarlo en dos oportunidades. El Renault azul Francia tenía más salida y el sanjuanino no pudo ver compensado sus esfuerzos.

No vamos a repetir conceptos sobre la adaptabilidad del Negro Monguzzi al Renault. Tampoco sobre la robustez y nobleza de la mecánica de Batelli, basta el 1-2-3 que lo dice todo.

Carlos Monguzzi y Kember cubrieron muy bien las espaldas del Negro haciendo su carrera. Carranza correcto. Malaisi estuvo ahí nomás pese a la inferioridad mecánica. Muchos autos y poca lucha. La clase A sigue teniendo dueño se corra acá, en Córdoba o en Calcuta.

MUCHO RUIDO Y MUCHAS, MUCHAS NUECES

Infernal. Veinticuatro motores en marcha, acelerados... esperando el banderazo. Una sinfonía que rebotaba en la quebrada y volvía purificada. Piel de gallina en muchos y no por el frío exterior sino por el otro. El de adentro hacia afuera. Castañón de movida agarró la delantera. Una vez en el "rulo" García Veiga y Canedo estaban a la cola y en la recta opuesta lo pasaron para llegar primeros a la horquilla, y así todos juntitos y no muy ordenados. Canedo pasó en la segunda vuelta al frente y García Veiga atrás con Castañón, Migliore, Reutemann, Fernandino (debut en el equipo Fiat), Bertolini y Mayorga, que trataba de apilar

autos por cualquier lado. Migliore y Reutemann se disputaban la horquilla. Los Fiat a ritmo superveloz y parejo se alejaron del resto. Reutemann lo pasó a Castañón y el Peugeot se coló atrás. Avanzaba a grandes pasos el mendocino Emilio Bertolini que peleó con Fernandino, Migliore y López y reveló una capacidad que no es habitual. Mayorga seguía tratando de pasar a Castañón por donde no se puede, y no pudo. Lógico. Le ganaba la frenada y después venía el dibujo... a la salida otra vez el Peugeot de Billy al frente. En la vuelta 14ª pasó sin casco y el embrague roto igual que el sábado.

Bertolini era quinto detrás del Chino Canedo, García Veiga, Reutemann y Castañón. Migliore también descansaba en boxes con una válvula so-



Angel Monguzzi repitió otra vez. Triunfó con las espaldas bien resguardadas por su hermano Carlos y Kember. Tres autos de Batelli en el Zonda.

"Papín" Jaras corrió solo y sin adversarios. "Larry" perdió dos vueltas y nunca más pudo recuperarlas. Un triunfo opaco.

JARAS Y EL VIENTO

Si "Larry" no se quedaba la carrera tenía ganador. Por eso que no fueron pocos los que dejaron el circuito cuando terminó la "B". Seis autos en la línea de largada y cuatro que terminaron incluyendo un Falcon (Carignani) que hizo turismo (con T minúscula). "Larry" rompió rotor de distribuidos en la segunda vuelta y perdió dos vueltas con respecto a Jara. El chileno pasó al frente con Malnatti atrás y cuando Malnatti se quedó en la octava vuelta no pasó más nada. Jara y el viento... hasta la bandera a cuadros. "Larry" se reintegró pero nada más que tercero pese a descontar como loco y hacer record. Nada más y es triste.

TURISMO EN EL ZONDA

Autódromo de El Zonda San Juan — 3.230 metros — 15/VI/69

CLASIFICACION

Categoría "A". Hasta 1.150 cm³

| Pos. Nº | Piloto | Marca | Tiempo | Vts |
|---------|------------------------|-------------------|---------|-----|
| 1º | 7 Monguzzi, Angel | Renault 1093 | 42m18s1 | 25 |
| 2º | 23 Monguzzi, Carlos | Renault 1093 | 42m57s4 | 25 |
| 3º | 22 Kember, Juan M. | Renault 1093 | 43m13s7 | 25 |
| 4º | 9 Carranza, Ricardo | Renault 1093 | 43m18s9 | 25 |
| 5º | 4 "Poly Malassi" | Renault 1093 | 43m19s4 | 25 |
| 6º | 8 Serafini, Jorge | Renault 1093 | 43m32s9 | 25 |
| 7º | 5 Anzulovich, Juan | Renault 1093 | 43m42s8 | 25 |
| 8º | 19 Marassi, Oscar | Renault 1093 | 42m24s4 | 24 |
| 9º | 29 Colavino, Carlos | Renault 1093 | 42m48s5 | 24 |
| 10º | 17 Maluf, Orlando | Renault 1093 | 43m12s3 | 24 |
| 11º | 21 Pochettino, Osvaldo | Renault 1093 | 43m19s8 | 24 |
| 12º | 1 Meli, Armando | Renault 1093 | 43m23s4 | 24 |
| 13º | 6 Sosa, Oscar | Renault 1093 | 43m50s1 | 24 |
| 14º | 20 Rey, Alberto | Renault 1093 | 43m50s6 | 23 |
| 15º | 44 Lázaro, Jorge | Renault 1093 | 44m10s4 | 23 |
| 16º | 16 López Gaido, Héctor | Auto Union 1000-S | 41m38s8 | 21 |

Promedio del ganador: 114,530 km/h.

Record de vuelta: Para el 7, de Angel Monguzzi, en la decimotercera vuelta en 1m40s2 a un promedio de 116,986 km/h.

Categoría "B". De 1.151 cm³ a 2.000 cm³

| | | | | |
|-----|-------------------------|----------------|---------|----|
| 1º | 45 Rodríguez Canedo, E. | Fiat 1500 Cupé | 40m22s9 | 25 |
| 2º | 41 García Veiga, Néstor | Fiat 1500 Cupé | 40m23s2 | 25 |
| 3º | 75 Reutemann, Carlos | Fiat 1500 Cupé | 40m23s6 | 25 |
| 4º | 49 Castañón, Norberto | Peugeot 404 | 40m33s0 | 25 |
| 5º | 74 Bertolini, Emilio | Fiat 1500 Cupé | 40m35s4 | 25 |
| 6º | 59 Fernandino, Esteban | Fiat 1500 C | 40m36s7 | 25 |
| 7º | 42 López, Osvaldo | Peugeot 404 | 40m40s2 | 25 |
| 8º | 44 Doubourg, Hernán | Peugeot 404 | 41m40s6 | 25 |
| 9º | 64 Gómez, Juan Carlos | Fiat 1500 C | 40m43s9 | 24 |
| 10º | 72 Montbrun, Jorge | Fiat 1500 Cupé | 41m03s4 | 24 |
| 11º | 63 Lozada, Eduardo | Peugeot 404 | 41m19s9 | 24 |
| 12º | 61 Fíngolo, Norberto | Fiat 1500 C | 41m24s4 | 24 |

Promedio del ganador: 119,981 km/h.

Record de vuelta: Para el 45, de Eduardo Rodríguez Canedo (Fiat 1500 Cupé), en 1m34s4 en la tercera vuelta a un promedio de 123,177 km/h.

Categoría "C". 2.001 cm³ en adelante

| | | | | |
|----|-----------------------|--------------|---------|----|
| 1º | 85 Jaras, Raúl | Torino 380 W | 39m31s2 | 25 |
| 2º | 82 Cuitiño, Horacio | Torino 380 W | 39m58s4 | 25 |
| 3º | 90 "Larry" | Torino 380 W | 39m55s2 | 24 |
| 4º | 81 Carignani, José M. | Ford Falcon | 40m47s1 | 23 |

Promedio del ganador: 122,590 km/h.

Record de vuelta: Para el 90, de "Larry", en la vigésima vuelta en 1m29s9 a un promedio de 129,343 km/h.

plada. Solo Castañón y López sobrevivían entre los 4-4 que podían ser. Ya los Fiat paseaban una victoria segura y Canedo "tiraba" besitos cada vez que pasaba por la horquilla o se daba vuelta y le sonreía a Nene García Veiga que lo seguía ahí nomás.

Y llegó el momento de la llegada. Canedo y GV lo esperaron a Lole y se produjo el segundo 1-2-3 de la tarde para alegría del Gordo Galluzzi. García Veiga a la altura de los mejores. Siempre igual. Prolijo, Fino. Un valor, Lole Reutemann en inferioridad y con la conducción que siempre le vimos. Exquisita y sin altibajos pese al auto que no era de los mejores. Castañón hizo todo lo que pudo y bien. Bertolini: la revelación.

SE RETIRA UN GRAN SEÑOR



Cuando un hombre se dedica por entero a una actividad, cuando ese hombre, prescindiendo muchas veces de sus gustos personales y de sus actividades particulares, llega a ser el mejor entre los que se dedican a esa actividad, y cuando ese hombre mantiene incólumes sus reales virtudes caballerescas y de SEÑOR con mayúscula... ese hombre sí, se hace acreedor a la estima y al respeto de todos los que lo rodean y de todos los que de una u otra manera tienen una relación establecida, ya sea de orden laboral, deportivo o simplemente amistoso.

El Dr. Raúl Fernández Aguirre es quizás uno de los pocos hombres que han logrado a través de su actuación en el automovilismo hacerse acreedor al respeto y al reconocimiento de todos sus colaboradores y amigos. Y hoy el doctor Raúl Fernández Aguirre abandona su contacto activo con este deporte serio y a la vez divertido, profesional, pero también amateur y bohemio. El doctor Fernández Aguirre ha dejado su renuncia como director del equipo Dorrego Competición (née Equipo Peugeot) dejando así un cargo y una actividad que honró, por su dedicación y su cariño puestos al servicio del automovilismo deportivo.

Este alejamiento que vemos con pena hoy, no significa por supuesto el abandono total de la pasión y el fervor deportivo canalizado durante años a través de organismos directivos primero (Comisión Deportiva Automovilista) e intervinientes luego (Equipo Peugeot y Dorrego Competición). El doctor Fernández Aguirre, no lo dudamos ni un minuto, continuará desde la actividad particular y el asesoramiento desinteresado, conectado con todos los que lo conocemos y lo estimamos bien, por lo que descontamos, sus palabras esclarecedoras sobre la actividad automovilística argentina nos han de ser de gran ayuda y nos han de servir de aliento para nuestra profesión. Al Dr. Fernández Aguirre no lo despedimos de la actividad sino que lo despedimos con un "hasta luego Raúl" porque sabemos que su pasión por el automovilismo buscará un nuevo canal de salida.

sugerencias PARABRISAS CORSA

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

Para su automotor
compre Ud. lo mejor



FAIO CITROEN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

También atendemos Sabados
y Feriados todo el día
Domingos de 9 a 13 hs.

J. B. Justo 8197 - CAP.
TEL. 611-5581

En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



Adquiriendo su
auto-radio Auto-
vox, Motorola,
Transyca, Sonders
o la de su pre-
ferencia.

LA TOUR,

J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Capital en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado

BUJES FREMO

DE
BRONCE
FOSFOROSO

¡EXACTAMENTE A MEDIDA!

A PRUEBA DE USO Y
ABUSO EN LA FRICCION
SE FABRICAN A MEDIDA
SUPER MEDIDA Y BU-
JES ESPECIALES.



ES OTRO PRODUCTO

MANAGUA

DISTRIBUYE:

POMOTEX S.A.

MORON 4046/50

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

CARROCERIAS SIEMPRE "O" KILOMETRO

Con PIEZAS ESTAMPADAS

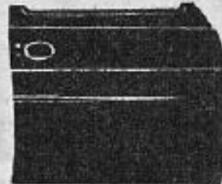
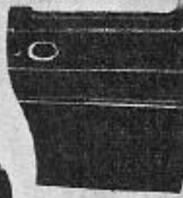
EMACA

CALIDAD QUE SE ESTAMPA



TODOS LOS MODELOS

PANELES DE
PUERTA
TRASERA
DERECHA E
IZQUIERDA



PANELES DE PUERTA
DELANTERA
DERECHA E
IZQUIERDA

GUARDABARROS
DELANTERO
DERECHO E
IZQUIERDO 4L



DYE
FRENTE
COMPLETO



PANELES DE PUERTA
DELANTERA DERECHA
E IZQUIERDA



PANELES DE PUERTA
TRASERA DERECHA
E IZQUIERDA

FRENTE
REJILLA
EXTERIOR



PARAGOLPES



REJILLA INTERIOR

L 312-3500
PARAGOLPES



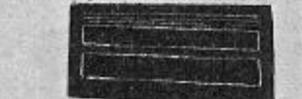
CUBRE PIEDRAS



PANEL LATERAL DERECHO



PANEL LATERAL IZQUIERDO



PANEL DE PUERTA
TRASERA COMPLETA



PANELES DE PUERTAS
DERECHA E IZQUIERDA
PARA ESTANCIERA.



INDUSTRIAS METALURGICAS

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES
DISTRIBUIDORES

GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS - PCIA. BUENOS AIRES

ENVIOS AL
INTERIOR



EL DIA "D" S



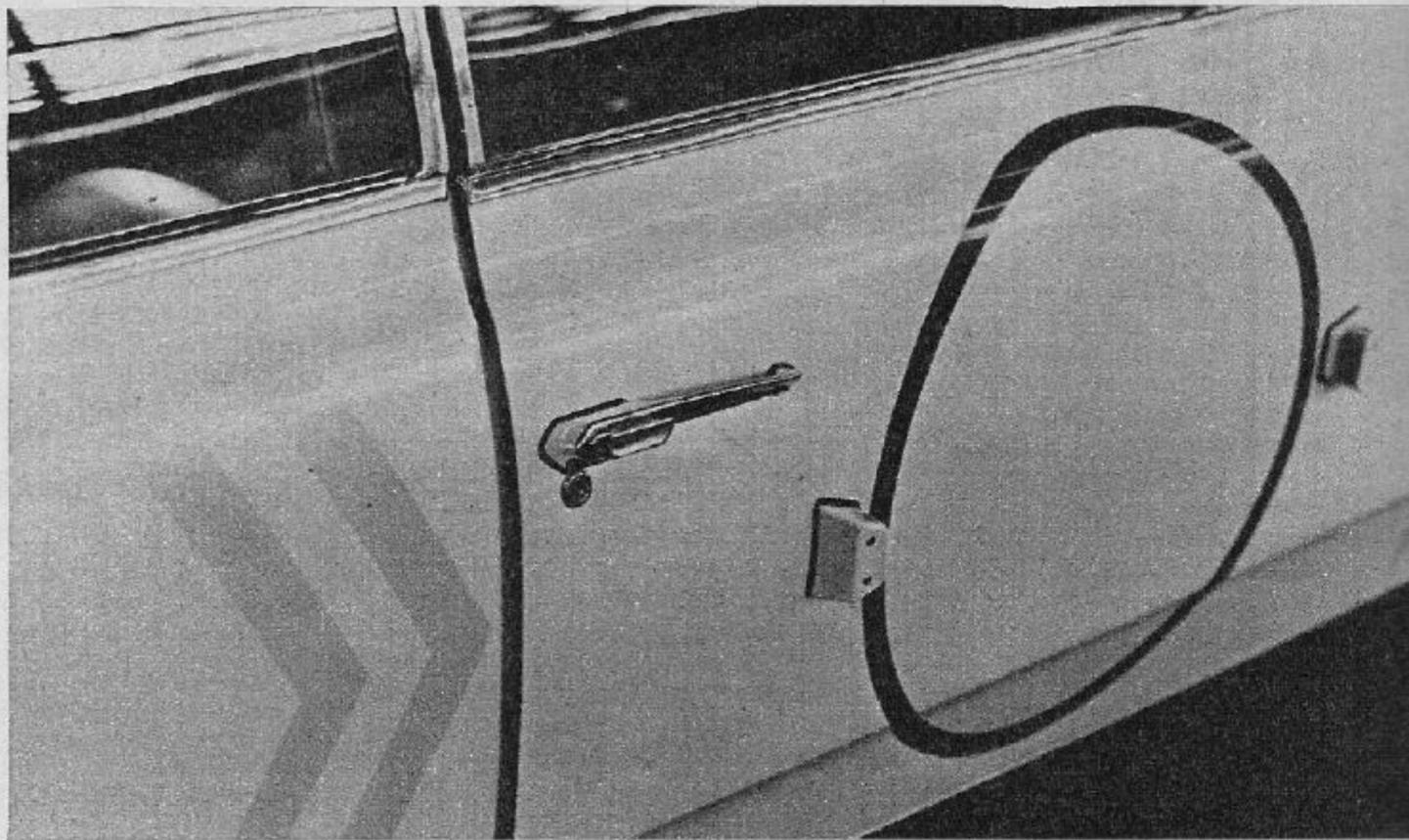
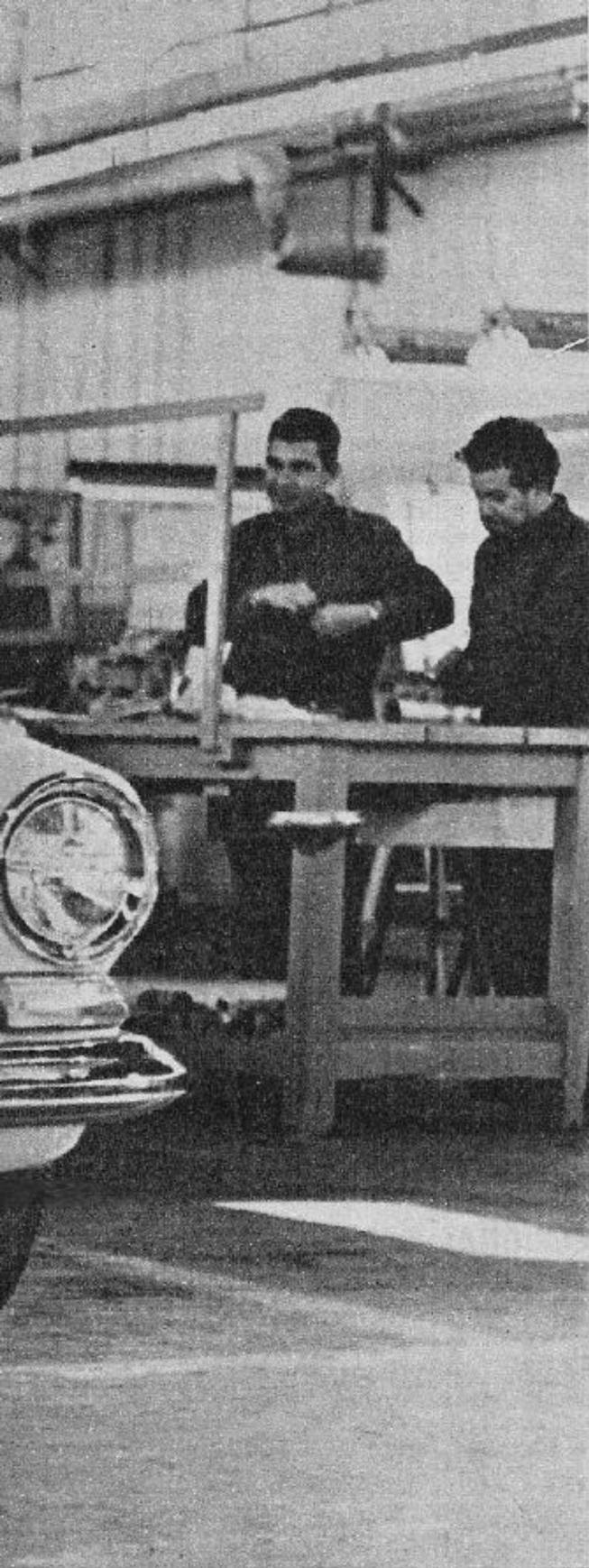
Para intervenir en las 84 horas de Nürburgring ya se encuentran prácticamente terminados los Torino 380W que van a competir.

Los mecánicos designados y la lista de pilotos a designar

El tanque de nafta tendrá una capacidad de 140 litros y los está haciendo Pronello en Villa María con material plástico.

Los pasarruedas han sido recortados y agregado una aleta (al estilo de las Liebres) que sobresale 5 cm de cada lado para que el neumático no quede totalmente fuera de la línea de carrocería. Los frenos son de disco, adelante, con ventilación como en los de las Liebres III y atrás, standard. El tren trasero tiene puntos de sujeción como las Liebres. Cuentan con palieres flotantes, diferencial Transax en dos versiones: 3,07 y 2,87. La caja de velocidades es ZF.

Los motores fueron preparados en fábrica con la colaboración de Berta. Dos de los autos utilizarán motores de válvulas agrandadas (el reglamento lo permite) y uno con motor chico (con válvulas standard). Los carburadores serán Weber de 40 mm de venturi, las bielas son las largas del



E AVECINA

motor de 181 pulgadas y los pistones más cortos. Embrague Wobron. El torque del motor está en el orden de las 4.200/4.300 vueltas y la velocidad máxima es de aproximadamente 230 Km/h. El ingeniero Leaper prefiere que los motores no se pasen de 5.000 rpm. El consumo del auto está calculado en 35 litros por hora y la nafta a utilizarse por reglamento debe ser de surtidor o sea 100 octanos; por lo tanto, la compresión es de 10:1.

Tres son los autos que serán embarcados la semana próxima con rumbo a Nürburgring. Dos para correr las 84 Horas y el otro de muleto, que en caso de estar en condiciones también será de la partida. Los pilotos a nombrarse serán doce. Nueve titulares y tres suplentes.

Así se presentan las cosas. Pero Fangio sigue en Europa y hay que esperar su regreso.

La semana pasada, por primera vez, fueron fotografiados los Torino 380 W

Los autos son de color blanco con pintura reflectante de otro color en la trompa, para su identificación. Nótese el ancho de las llantas.

El reglamento de la prueba exige luces para iluminar los números identificatorios; así las llevarán los Torino.

El ingeniero Durgwald Leeper es el responsable directo de la preparación de las unidades. Aquí lo vemos sentado en uno de los coches que participarán en la prueba alemana.

que correrán en Nürburgring y como no podíamos faltar a la cita, estuvimos, y aquí tienen las fotos.

Además, nos enteramos de muchas otras cosas interesantes. Por ejemplo, que Oreste Berta ya tiene confeccionada una lista de 15 pilotos que le será entregada a Fangio cuando regrese de su viaje por Europa. Podríamos dar algunos nombres, pero preferimos mantenernos callados hasta que se dé la definitiva. También la lista de mecánicos —cuyo número será entre 12 y 16— y donde ya se cuentan los nombres de Macagno, Zurita, Antelo, uno de los hermanos Battelli, Sagaglia (mecánico de Copello), Juan A. Diez (mano derecha de Berta), un técnico de Transax por los diferenciales, uno de Fric-Rot Gabriel (posiblemente el ingeniero Gómez) y otros de Wobron completan los nombres que se saben.

Los autos están pintados de color blanco y se identifican con pintura

reflectante en la trompa. Uno naranja, otro amarillo y el restante blanco, todos con bandera argentina sobre el capó y dos luces identificatorias en el techo. Atrás, también se los pintó con pintura reflectante. Sobre la puerta derecha se han puesto dos luces que iluminarán el número, tal como lo indica el reglamento. Además, se han pintado círculos celestes en puertas y uno muy grande en el techo (!?!). Los faros son los originales de fábrica, aunque en Alemania le serán adosados dos faros rompenieblas.

Las llantas son de 8 pulgadas adelante y 10 atrás. La consola que va en el medio de los asientos delanteros fue sacada y las contrapuertas reemplazadas por otras más livianas. El instrumental es el de fábrica con el agregado del amperímetro y las butacas ocupan el lugar de los pesados asientos de fábrica. Es decir, de los 1407 kilos que pesa, el Torino 380 W se llegó a 1.365 kilos. 

NORDESTE: EMPEZO EL JALEO

El 1o de mayo se inició el Campeonato Regional del Nordeste y tres fechas se han corrido hasta ahora. Gran empuje y evidentes progresos conductivos y mecánicos en esa zona. Bravo, Pereira y Belloti son los punteros en sus categorías

Informe: Rodríguez "CORSA"

Tres fueron las fechas disputadas hasta ahora por el Campeonato Regional del Nordeste Argentino para la categoría Turismo Anexo "J". Corrientes, Formosa, Chaco y Misiones son las cuatro provincias que conforman la zona 7 de acuerdo a la reestructuración de la CADAD. El calendario de esta región está compuesto por un total de diez competencias para TM de las que se han corrido tres.

Hasta el momento es innegable el éxito que han alcanzado las reuniones y la gran afluencia de público que se vio compensada por tres carreras de importancia y donde en todas sus clases hubo lucha. Al igual que las carreras de Anexo "J" con puntaje para el Campeonato Argentino, el Zonal del Nordeste está dividido en tres categorías con 1150 cm³, 2000 cm³ y más de dos litros como topes.

El reglamento de las pruebas indican que los pilotos de clases inferiores pueden correr en la inmediata superior aunque no tengan derecho al puntaje.

El jueves primero de mayo se abrió la temporada y la cantidad de público fue tal que la recaudación ascendió a la suma de dos millones de pesos, cifra realmente interesante para un Campeonato Regional.

PERSPECTIVAS

Son realmente alentadoras. Se cuenta con un grupo de pilotos capacitados que entregan un espectáculo interesante. Las máquinas, por su parte, han evidenciado muchos progresos en lo referente a preparación y los promedios lo demuestran. Los organizadores tratan de plantear todo con las medidas de seguridad necesarias como para que el espectáculo no pierda la normalidad que todos anhelan.

Las Comisiones de Concesionarios de distintas marcas han sido interesadas por medio de los organizadores y dirigentes para que den su aporte al automovilismo de esa parte del país. Esperemos que lo logren.

GLASIFICACIONES

PREMIO "APERTURA" - Circuito Santa Inés - Posadas, Misiones.

CLASE "A": 1º Juan Manuel Bravo (Renault 1093), 31m02s3/5 a un promedio de 125,827 km/h; 2º Celedonio Carnicer (Renault 1093), 31m13s2/5.

CLASE "B": 1º Nicolás Samaniego (Fiat 1500), 46m01s 2/5 a un promedio de 126,736 km/h; 2º Armando Sobolewski (Fiat 1500 Cupé), 47m30s3/5.

CLASE "C": 1º Andrés Sobolewski (Ford Falcon), 1h08m33s2/5 a un promedio de 141,194 km/h; 2º Enzo Belloti (Torino 380 W), 1h08m42s2/5.

PREMIO "LOTERIA CHAQUEÑA" - Circuito Antequera - Chaco.

CLASE "A": 1º Celedonio Carnicer (Renault 1093), 36m31s2/5 a un promedio de 94,975 km/h; 2º Roberto Schwartz (Renault 1093), 36m33s2/5.

CLASE "B": 1º Emilio Mainardi (Fiat 1500), 45m16s a un promedio de 95,670 km/h; 2º Celedonio Carnicer (Renault 1093), 45m47s.

CLASE "C": 1º Enzo Belloti (Torino 380 W), 44m19s1/5 a un promedio de 97,675 km/h; 2º Heno Klein (Torino 380 W), 44m39s3/5.

AUTO CLUB EL DORADO - Circuito Santa Inés - Misiones.

CLASE "A": 1º Juan Manuel Bravo (Renault 1093), 30m46s2/5 a un promedio de 126,370 km/h; 2º Roberto Schwartz (Renault 1093), 31m48s3/5.

CLASE "B": 1º Carlos R. Pereira (Fiat 1500), 45m29s2/5 a un promedio de 128,589 km/h; 2º Juan Manuel Bravo (Renault 1093), 45m41s1/5.

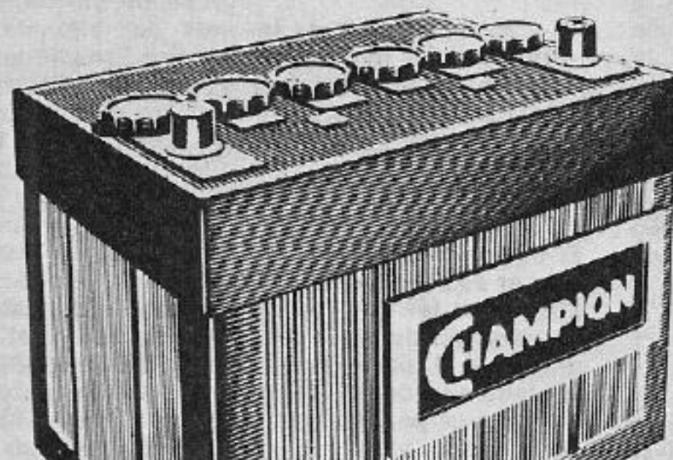
CLASE "C": 1º Heno Klein (Torino 380 W), 1h08m23s a un promedio de 142,139 km/h; 2º Guillermo Kuppers (Torino 380), 1h08m58s3/5.

CAMPEONATO REGIONAL DEL NORDESTE ARGENTINO

| CLASE "A" | Pts. |
|--|------|
| 1º Juan Manuel Bravo (Goya-Corrientes) | 191 |
| 2º Celedonio Carnicer (Corrientes) | 152 |
| 3º Roberto Schwartz (Posadas-Misiones) | 144 |
| 4º Héctor A. Rendón (L. N. Alem-Misiones) | 55 |
| 5º Horst M. Hedlika (Puerto Rico-Misiones) | 47 |
| CLASE "B" | Pts. |
| 1º Carlos R. Pereira (Posadas-Misiones) | 144 |
| 2º Nicolás Samaniego (Saladas-Corrientes) | 89 |
| Emilio Mainardi (La Verde-Chaco) | 89 |
| 4º Ernesto Friedrich (Puerto Piray-Misiones) | 76 |
| 5º Fernando Morla (Posadas-Misiones) | 68 |
| CLASE "C" | Pts. |
| 1º Enzo E. Belloti (Resistencia-Chaco) | 152 |
| 2º Heno Klein (Posadas-Misiones) | 144 |
| 3º Eduardo Caratini (Villa Angela-Chaco) | 102 |
| 4º Andrés Sobolewski (Oberá-Misiones) | 89 |
| 5º Guillermo Kuppers (El Dorado-Misiones) | 55 |



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



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



En Noblex creemos que a una radio no hay que permitirle ningún capricho.

Eso de funcionar cuando tenga ganas y de mezclar el informativo con la voz del cantante de moda, son "caprichos" de ciertas radios. Por qué aguantarlos? Cambie por una radio seria: Noblex Giulietta, la portátil a transistores de mayor alcance y fidelidad de sonido. Tiene onda corta y onda larga, por eso su alcance es mundial. Con Noblex Giulietta usted puede escuchar Brasil,

Japón o Finlandia como si estuvieran "aquí a la vuelta"

NOBLEX

En Noblex, a las radios no les permitimos ningún capricho.

Nuestros aparatos están hechos casi "a mano".

(Con la ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo).

Es un producto de NOBLEX ARGENTINA S. A.



SENSACIONAL



Hace unos años una revista inglesa resumió sus impresiones de manejo del Lotus Seven en muy pocas líneas y de la siguiente manera: "El Lotus Seven es un auto realmente deportivo. Tan deportivo que es necesario que el comprador potencial disponga de por lo menos dos cosas: un sobretodo bien grueso para anular parcialmente las vibraciones que se transmiten al chasis y evitar que se le caiga la dentadura completa y una novia muy comprensiva que esté dispuesta a hacer malabares para subir a su auto, adoptando las posiciones más insólitas y ridículas que mente humana haya imaginado. En invierno se morirá de frío y en verano de calor... pero pese a todo esto es un auto sensacional. Lo que en otro auto

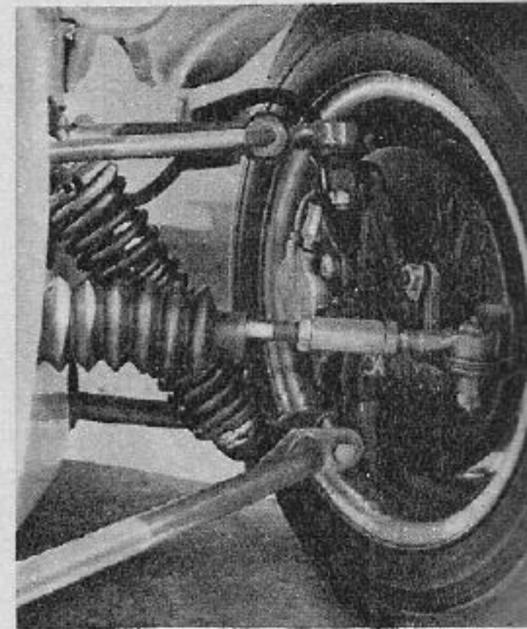
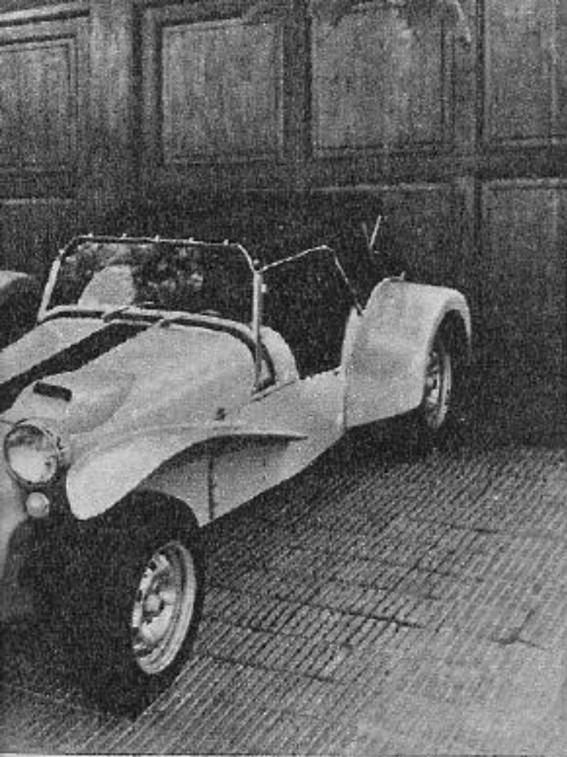
es imperdonable, en el Lotus se hace llevadero por la alegría y satisfacción que a uno lo envuelve cuando está tras el volante..." Esta es, sin temor a equivocarnos, la mejor definición de un auto realmente sport o deportivo y, en este caso, de las sensaciones que se sienten al conducir un Lotus Seven. Es un aparato agradablemente incómodo.

¿DE DONDE SALIO ESE BICHO?

No es un chiste, es una verdad: el Lotus Seven es el que siguió al Lotus Six. Su aparición se produjo a mediados de 1957, año en que se construyó el primero y que

como sucedió a través de más de una década se vendió en "kits" (cajones) para que el comprador lo armara, como un rompecabezas. Fue una especie de gusto que se dio Colin Chapman, transformándose en un buen negocio debido a la demanda surgida entre el público inglés por el nuevo y personalísimo Seven. Su chasis era tubular y aprovechaba muchas soluciones que anteriormente utilizara el Mk 11 —pues el Seven no salió correlativo al Six sino mucho después—, versión que obtuvo triunfos importantes en el campo deportivo. Desde el '57 hasta nuestros días los cambios a que fue sometido fueron muy pocos y sólo se redujeron a cambios en el aspecto exterior del auto. La base de su estructura perdura.

En sus comienzos fue motorizado con un BMC "A" que usaba el Austin-Healey Sprite de 1.000 cm³. Más tarde fue reemplazado por 105 E Ford de 1.100 cm³ original del Anglia con opción al 109 Cosworth de 1.300 cm³, todos con árbol de levas lateral. En estos momentos se ofrece con dos motores a elegir: un 1.300 cm³ original del Escort y el Cortina versión calle (sin rabiá y vacunados) y una unidad de 1.600 cm³ denominado Cross-Flow con admisión a la derecha y escape a la izquierda, tapa de cilindros plana y pistones cóncavos, que eroga unos 94 HP (SAE). El carburador, un Weber 36-36. Leyendo los datos no es como para alarmarse; pero si pensamos que el peso del Seven es de apenas 520 kilos,



PARA UNA SELECTA MINORIA

Algo que parecía imposible: poder gozar de las virtudes y las incomodidades de un verdadero auto deportivo; el LOTUS SEVEN fabricado en la Argentina con material argentino. Antes de fin de año serán entregadas las primeras unidades de una producción mensual limitada. Comencemos a disfrutarlo

por CARLOS FERNANDO FIGUERAS

Fotos: OSVALDO VARONE

Arriba, izquierda: El Seven argentino y el garage que lo vio crecer. Allí se engendró el primer auto deportivo de la Argentina.

Arriba, centro: No hay diferencia. El del fondo, con llantas de magnesio, es el genuino producto de Mister Chapman. El de la derecha, nuestro Lotus Seven.

Arriba, derecha: Suspensión del más típico estilo Fórmula Uno. Parrillas trianguladas con amortiguador concéntrico al espiral. Frenos de disco adelante de Fiat 1500.

Arriba, centro derecha: Volante de goma forrado en cuero y escudo de Lotus. Paianca al piso de las que nos gustan. Cuéntavueltas y velocímetro al frente. Perillas tipo Smiths e instrumental completo. Habitáculo cómodo. El problema es entrar.

llegamos a una relación peso/potencia de 5,53 kilos por HP, que es una cifra más que interesante si lo comparamos con un Torino 380 W que está en los 8,37 kilos por HP.

Todo esto por tan sólo 800 libras (unos 700 mil nuestros de los actuales) y el privilegio de poseer un Lotus, que por lo menos tiene en la trompa un escudo similar al que Graham Hill ostenta en su 49 de Fórmula Uno. Además, el gusto de viajar a 185 km/h sin inconvenientes y doblar de cualquier forma en cualquier lado sin preocuparse demasiado.

El largo total del auto es de 3,34 metros. De trocha tiene 1,20 metros y una distancia entre ejes de 2,23 metros. La altura del Seven sin capota (al borde superior

del parabrisas) es 1 metro clavado y con capota 1,10 metros. De ancho, 1,55 metros. Chiquito, ¿no?

EN UN GARAJE DE VICENTE LOPEZ...

La idea se venía maquinando. Se empezó a trabajar los primeros días de enero de este año. Tres amigos que se transformaron en socios comenzaron a materializarla. Edgardo Boschi, Jorge Mutio (uruguayo) y Richard Vignoles (inglés, 30 años) con Jorge González (ex empleado de Formisano y Crespi) que se dedicó al armado y compartió desde el primer día el nacimiento del primer Lotus Seven argentino. En los múltiples de es-

cape y soldadura de caños, etc. se desempeñó el uruguayo José Mota. En poco más de cuatro meses el Lotus Seven estaba terminado. "Este auto no tiene un solo tornillo importado, es argentino de pies a cabeza", dice Richard Vignoles (con cursos especializados en Ford Dageham de Gran Bretaña y en Lotus Cars en el departamento de Componentes), con mucho orgullo por el que considera en gran parte "su" auto.

Precisamente Vignoles fue el encargado de interiorizarse de la construcción del Seven. Estuvo en fábrica, trató con los técnicos e ingenieros de GB, él mismo armó el Seven que trajeron a Buenos Aires y que sirvió de molde patrón para realizar la versión criolla. "Lo armé de punta a punta. Lo



desarmé en Buenos Aires, copiamos las geometrías de suspensiones y la estructura del chasis fielmente, sin ningún tipo de tolerancias y lo volví a armar... y ahí está tal cual lo ven. Lo único que hicimos fue cambiar los amortiguadores por otros más blandos y adaptar el auto a nuestras calles, porque cuando lo trajimos casi no se podía andar... era una cosa insoportable."

Allí en el garaje —ni una pelusita en el suelo— de la casa de Boschí en Vicente López se engendró el Lotus Seven argentino. Dos Lotus amarillos con franja verde británica al medio, de aspecto similar. Sólo las llantas de diferencia (las del original son de magnesio) y la toma de aire de los carburadores, que en lugar de estar a la derecha, en el na-

cional está colocada sobre la izquierda debido a la ubicación del múltiple de admisión.

El made in Argentina es muy superior al producto inglés en lo referente a terminación. El tablero, los ensambles de chapa y tapizado, dan una impresión más exquisita y detallista en nuestro Lotus Seven.

EL MOTOR

Posiblemente esté rodando por nuestras calles para el mes de octubre. Estará equipado con mecánica Fiat 1500. Motor de serie con un múltiple diferente, ya que el caño de escape es lateral y a la vista, con un solo silenciador —o silencioso, como dice Vignoles—, mientras que el carburador

y su múltiple son los de serie. En suma unos 75 HP reales que le darán una salud interesante y le permitirán desarrollar sus 165 km/h. sin mayores inconvenientes. La caja de cambios es también Fiat de cuatro marchas con relaciones del 1500 y el trambalador modificado. El puente trasero también es de 1500. Es decir toda la mecánica será Fiat, por lo que se garantiza robustez y la ventaja que significa tener elementos de serie en un auto deportivo y que permiten hacer viajes insólitos sin mayores problemas de repuestos. Y eso es importante.

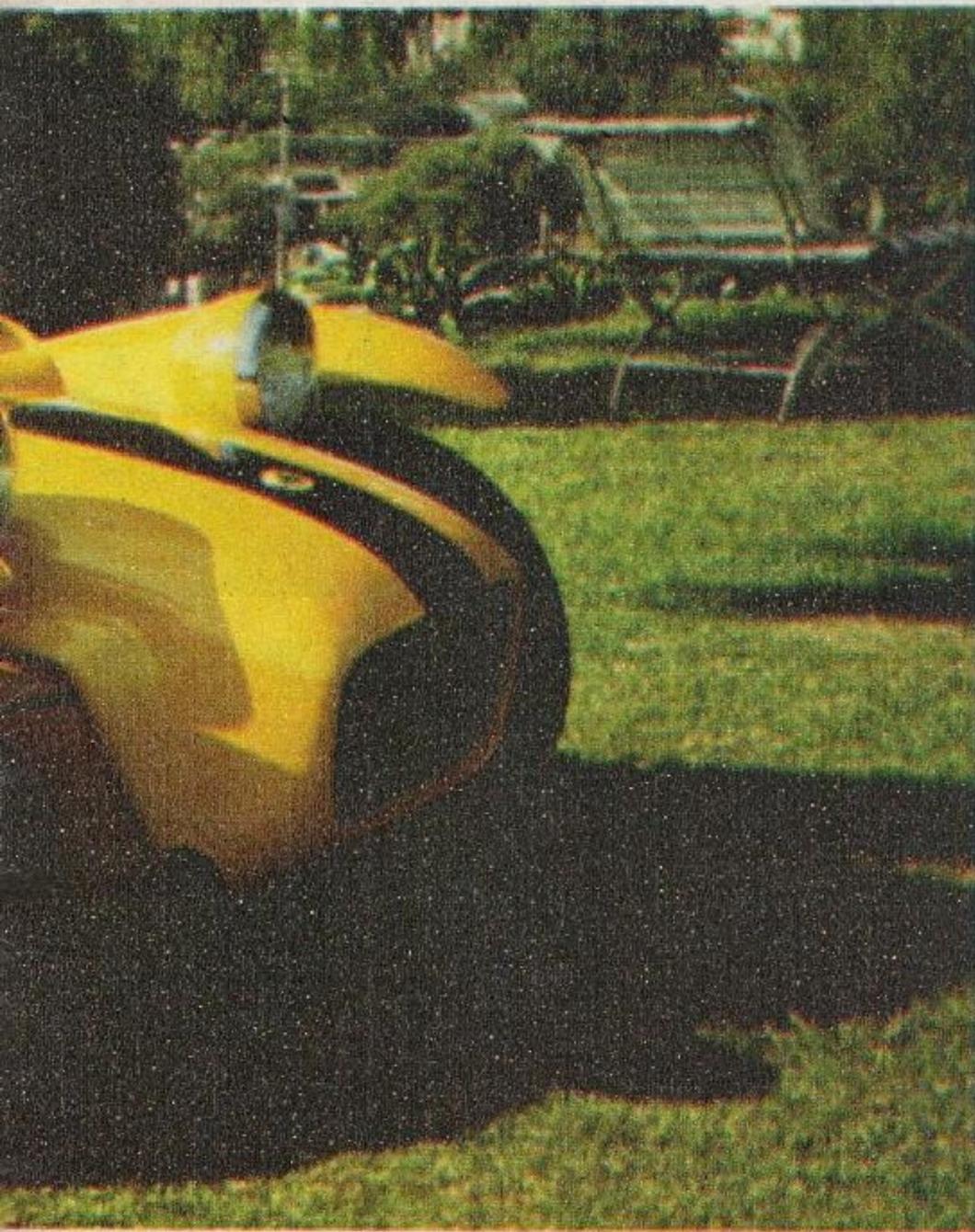
Por rara coincidencia el diferencial de Fiat es exactamente igual al del Escort que usa el Seven de GB, pero el sistema de suspensión es Lotus. Usa amorti-

guador concéntrico al espiral colocado en forma totalmente perpendicular al eje, con dos reactores longitudinales y un sistema de triangulación simétrico hacia atrás tomado sobre la parte superior de la bocha del diferencial. ¿Por qué? "Es el que más se asemejaba al original y que mejor se adaptaba al auto. Además tiene una buena caja y diferencial...", es la explicación de Boschí.

COMPARANDO AMBOS

Anduvimos en los dos. En el genuino y en el nacional. Puede que lleguen a pensar que somos unos nacionalistas recalcitrantes, pero se equivocan, sólo tratamos de ser objetivos.

Primero salimos con el inglés.



Ricard Vignoles al volante —nosotros no pudimos probarlo porque la pedalera estaba a la medida de él y a nosotros nos quedaba corta— y Parabrisas-Corsa en el asiento de la derecha. El arranque fue instantáneo. El ronroneo del Cross-Flow era muy agradable. El caño de escape dejaba escapar su sinfonía. Una primera larga y el auto salió arando. Pero arando en serio. Tomamos Libertador y lo fajamos en forma. Una tercera de 130 km/h, y 150 km/h. en cuarta... después tuvimos que levantar porque la caminera de Martínez estaba cerca. Un empuje impresionante. Un aceleración escalofriante. Casi increíble. Superior a la de cualquier auto en el que alguna vez hayamos subido. Excelente estabilidad —casi inesperada— y una potencia que permite

corregir errores, secundada por neumáticos Dunlop radiales especiales para lluvia. Quedamos encantados, pero nos interesaba más "el otro".

El motor estaba en ablande (apenas 300 kilómetros hechos) y no se le podía bajar la chancleta como hubiésemos deseado. Una o dos veces se lo pisó a fondo y el coche respondió a las mil maravillas. La suspensión es más agradable y el andar más cómodo. La terminación netamente superior. El cockpit es reducido pero muy cómodo una vez que el conductor tomó posición de manejo. El asunto es entrar. El volante está bastante alejado y el ángulo ideal de unos 110° formado por los brazos es la posición natural apenas uno se acomoda. Todos los instrumentos son visibles y

la palanca de cambios está montada a centímetros del volante al igual que todas las llaves del tipo Smiths (vulgo Di Tella). Dobla como una diosa griega y la dirección al igual que en el inglés es super directa (vuelta y media de tope a tope). La pedalera es del tipo fórmula, con pedales muy juntos, pero una vez que se les tomó la mano —o mejor dicho el pie— son maravillosos. El punta y taco sale solo. Los frenos son netamente superiores al británico.

CONCLUSIONES

Nadie podrá decir jamás que es un coche sin personalidad porque eso es lo que precisamente le sobra. No es estético, no es fluido, pero tiene ese "noséqué"

que lo hace irresistible y deseable. Destila carácter y tiene, dentro de su aspecto funcional, detalles de exquisitez.

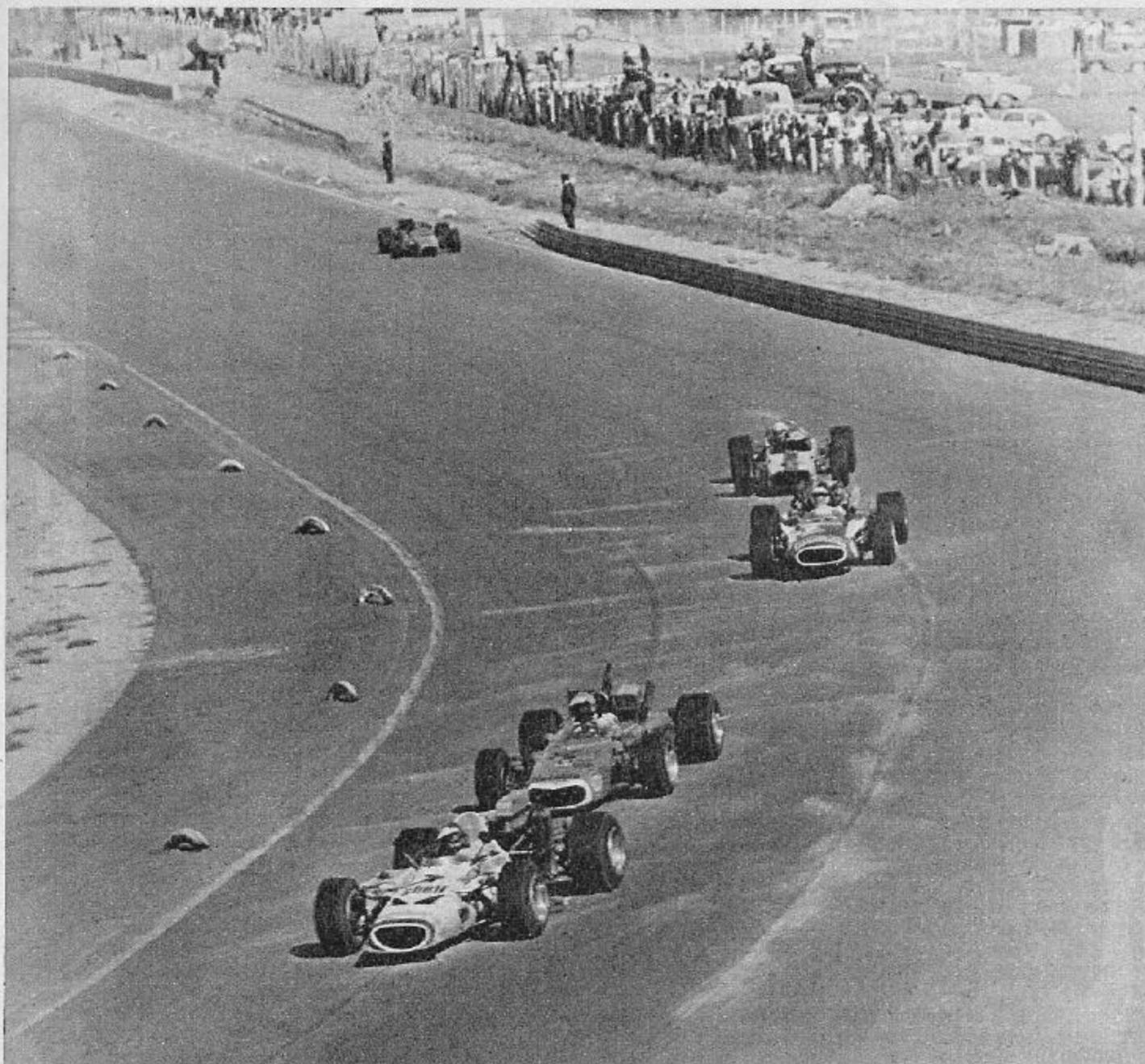
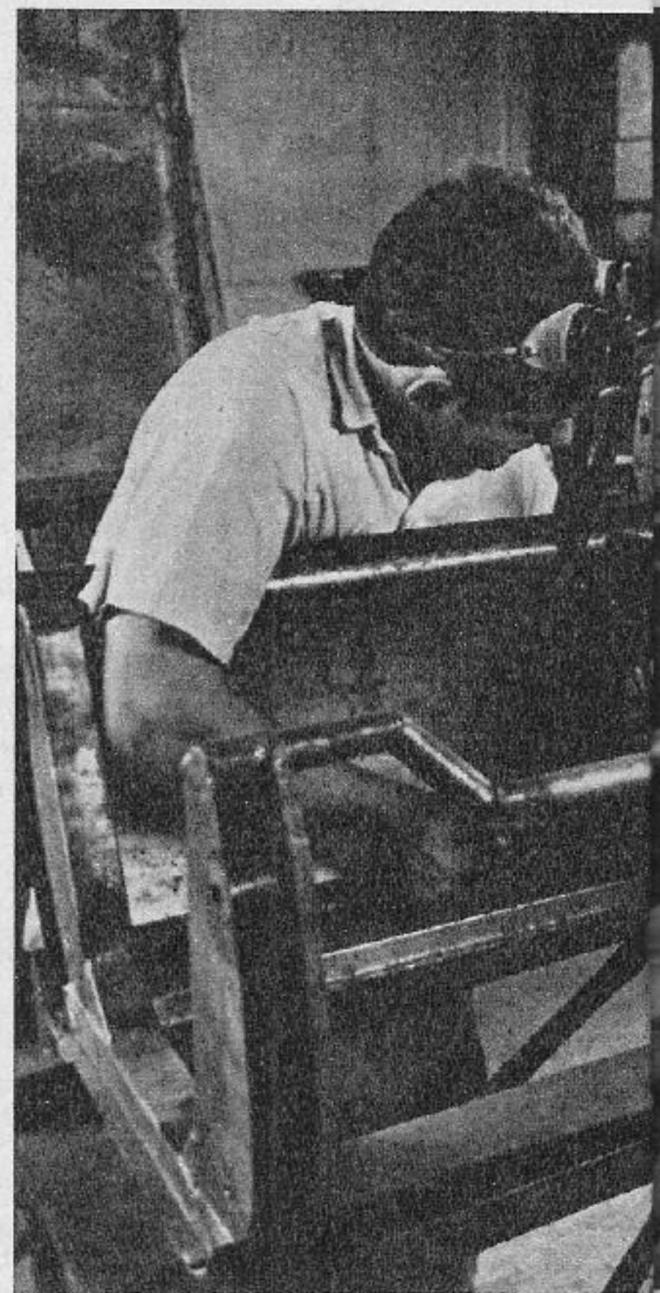
La idea —y por qué no "sueño"— de Boschi, Mutio y Vignoles se ha concretado. El Lotus Seven ha cobrado forma y en pocos meses tendremos los primeros ejemplares por nuestras calles, aunque su fabricación será en pequeña serie, alrededor de seis por mes. Habrá que anotarse ya mismo.

El primer paso ha sido dado. El segundo posiblemente sea mucho más importante, más ambicioso. Pero por ahora ocupémonos del Seven, que tiene que ser razón de orgullo para todos. Un verdadero auto deportivo, para una selecta minoría que esté dispuesta a sufrir incomodidades agradables.

EL AVANCE TECNICO DE LA F.1 ARGENTINA

Hay muchas cosas que no se saben
y que se deben saber de un automóvil de carreras.
Aquí descubrimos muchas de ellas

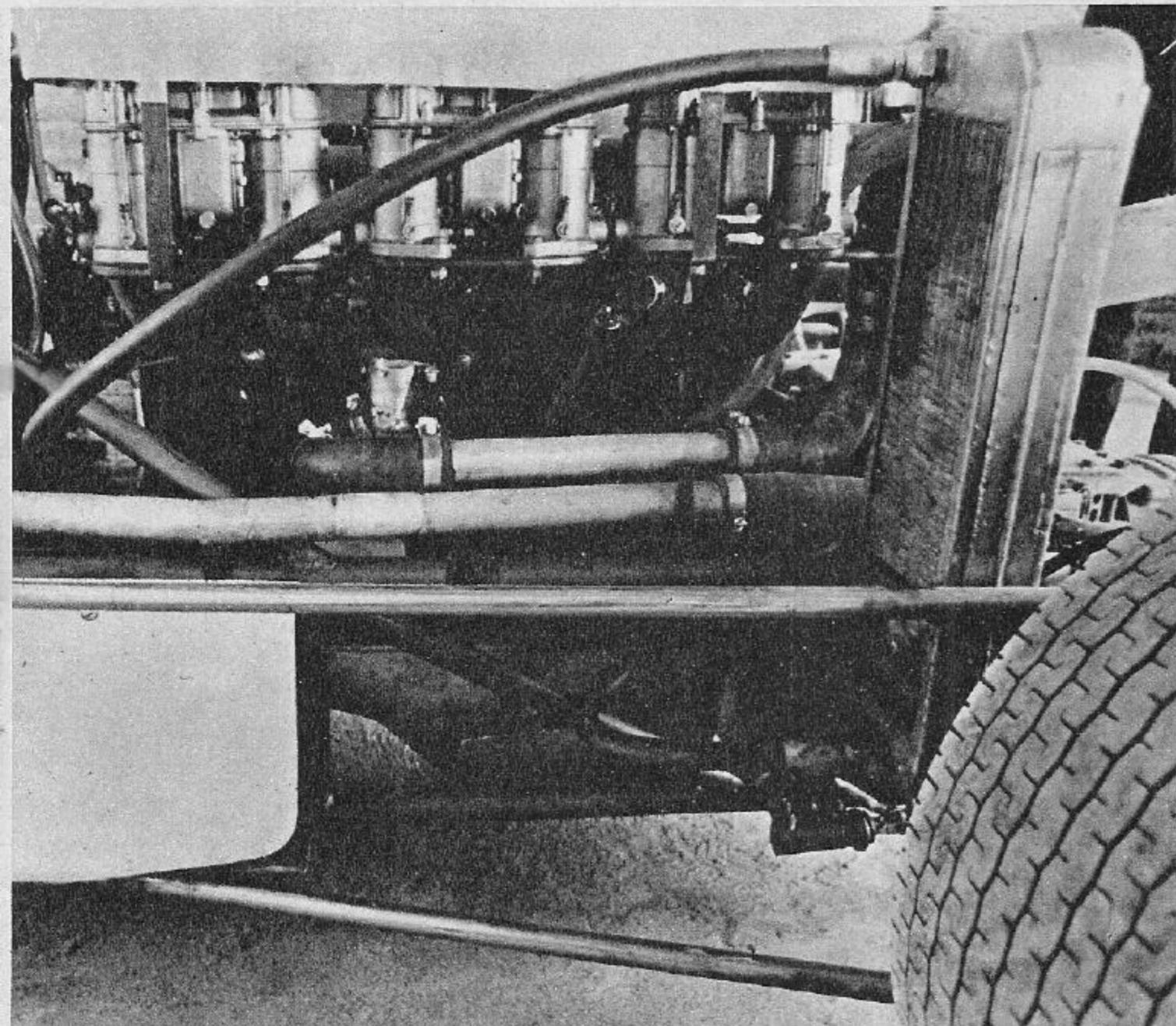
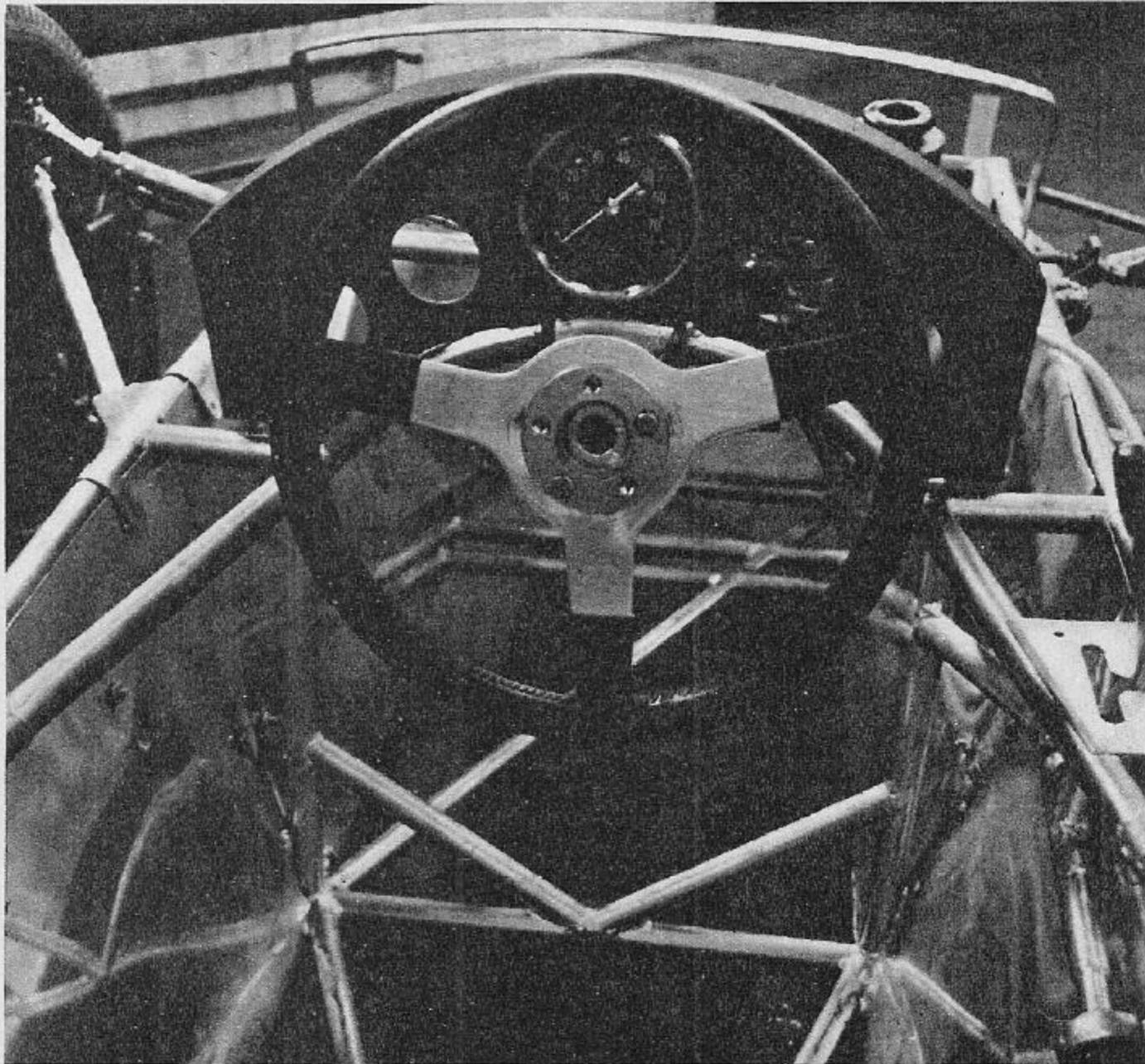
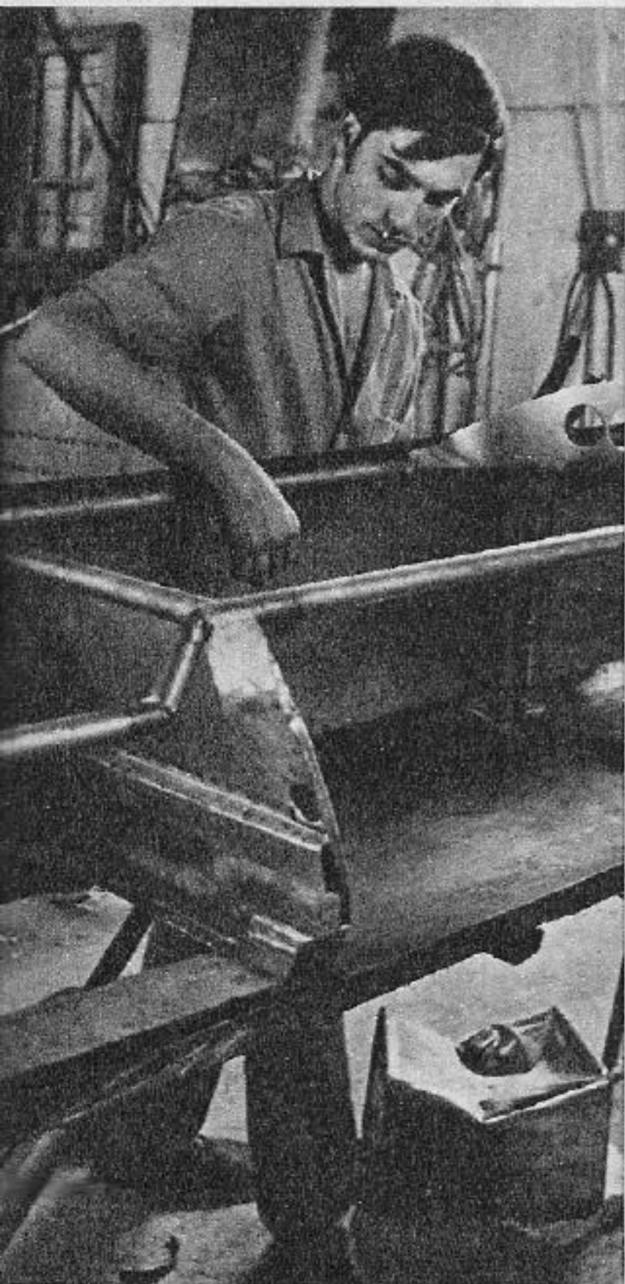
Por JULIO F. PEREZ BALBI



Si bien el chasis que muestra la foto pertenece a un F4, sirve perfectamente para mostrar la sistematización de chasis que tienen los Crespi. Monocasco, muy poco acajonado. Dos largueros superiores que entrelazan en su parte superior las cuatro cuadernas elementales. La de la suspensión delantera, tablero, asiento y la terminal del puente trasero. En la parte inferior, desde el asiento hasta la última cuaderna, dos pequeños cajones de chapa soldada son más que suficientes para reforzar la zona de suspensiones y motor. Todo eso, además, termina siendo unido por una chapa soldada que también trabaja como estructura y carrocería.

Otro buen chasis tubular es el que diseñó el ingeniero Peiretti para Pirin Gradassi. Tubular ciento por ciento. Excelente es la triangulación en muchas partes visibles, no así en los dos caños paralelos que se ven al fondo; forman un paralelogramo, de por sí susceptible de deformación.

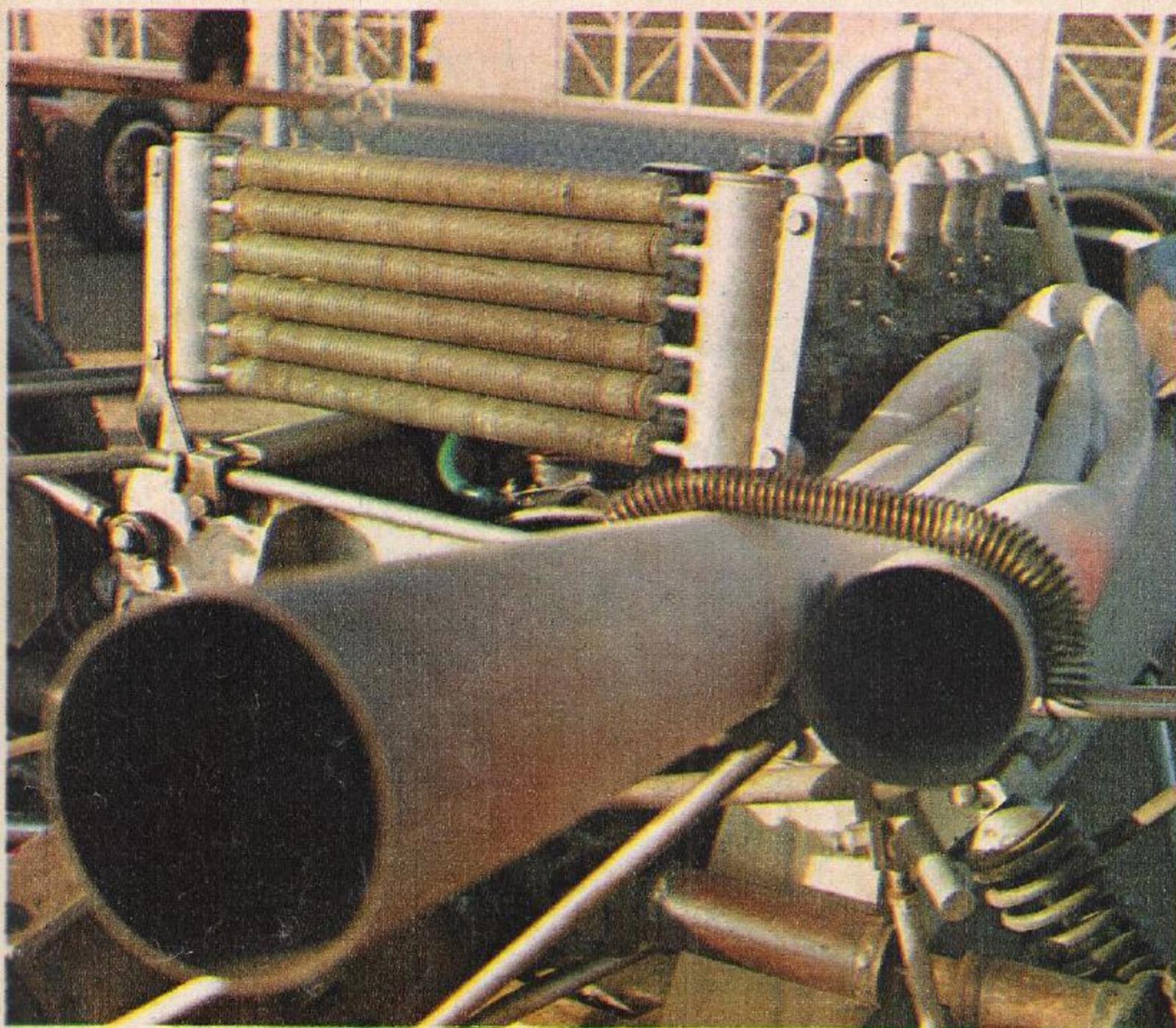
Detrás de la rueda, en segundo plano se ve el radiador de aceite, muy erecto él, muy grande, como para refrigerar los muchos litros que alberga dentro de su circuito el Tornado de Copello.



Orilla la docena, la cantidad de aparatos más o menos lógicos que tiene el parque de la MA en la variante F1. El resto simplemente la juega de comparsa, algunos son autos que hicieron época pero que ya están superados, los restantes nacieron tan Alpargatas como Rueda y Luna y morirán siéndolo.

Dentro de la docena con intenciones puristas, no hay nada nuevo bajo el sol. Los chasis: casi todos tubulares; las suspensiones: convencionales Chapman y convencionales Brabham (salvo algún De Dion); los motores: todos los usados comúnmente en TC más el agregado de los *Falconcitos* de Ford y nada más. La superación técnica ya se ha consumado parcialmente. Si bien todavía hay algunos aparatos rebeldes con motor en proa que el año pasado tenían posibilidades de arriar alguna, en el 69 que vivimos ya están fuera de los tres primeros puestos. Por el lado cuantitativo las cosas están peor que antes, hay pocos autos *todavía* y para colmo de males, muchos están en período experimental; por eso es que en las últimas competencias de la especialidad, la decantación fue asombrosa. Antes de fin de año el panorama será completamente diferente, los autos estarán mucho más desarrollados y habrá más de ellos.

Dijimos que los chasis eran casi todos tubulares. Salvo los Crespi (Ferrea, por ejemplo), las demás marcas prefirieron la simplicidad de los tubos soldados y no meterse en camisa de once varas... →



Arriba izquierda: El radiador del Crespi-Falcon de Ferrea es de tubos cilíndricos con aleteado en espiral.

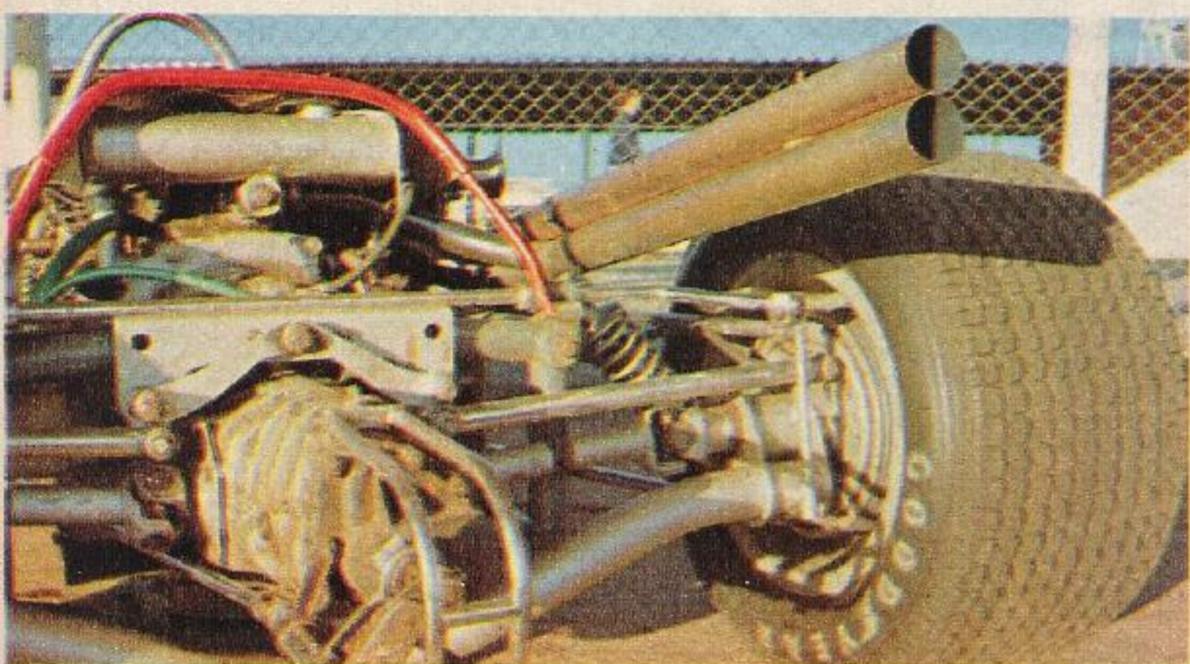
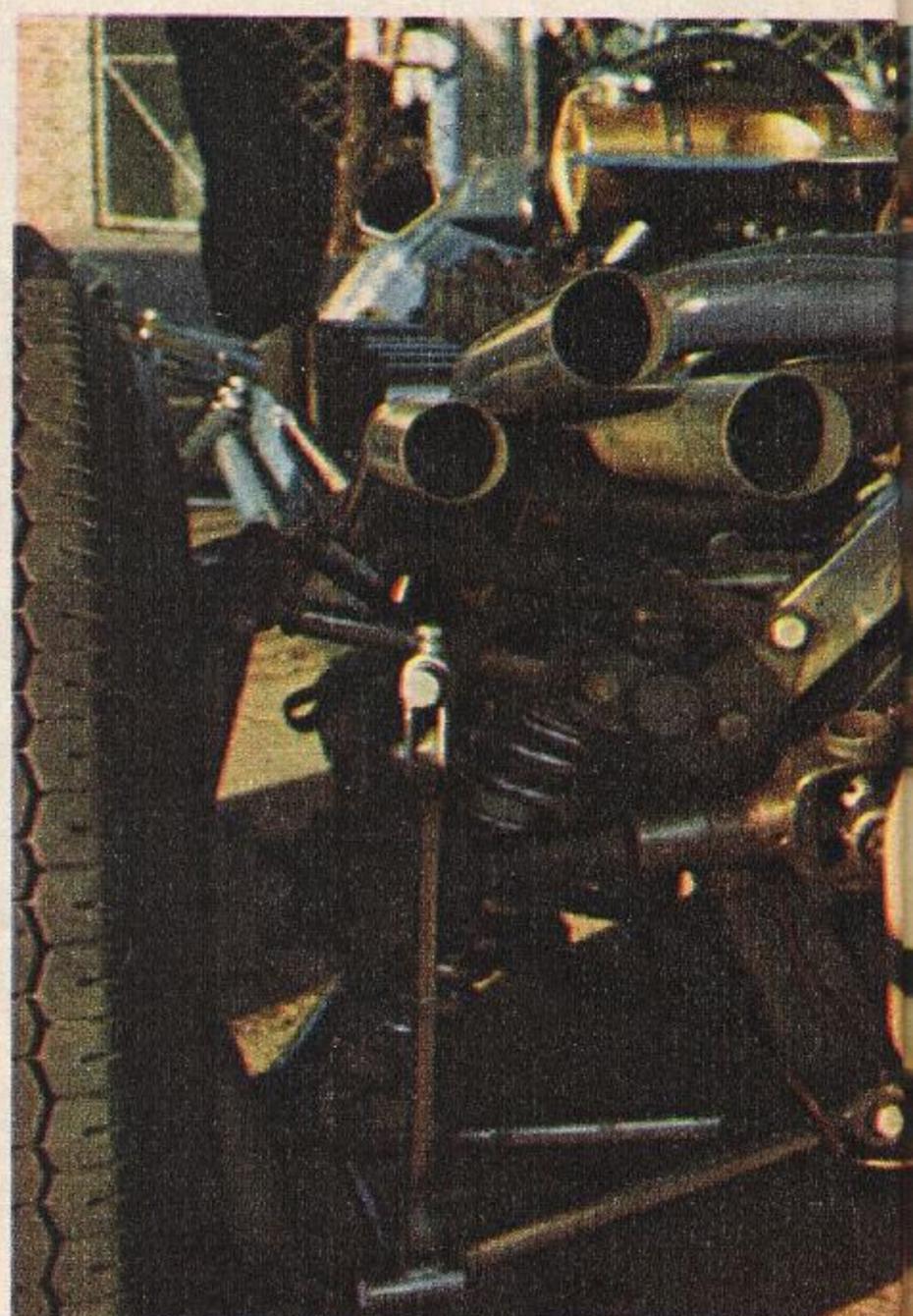
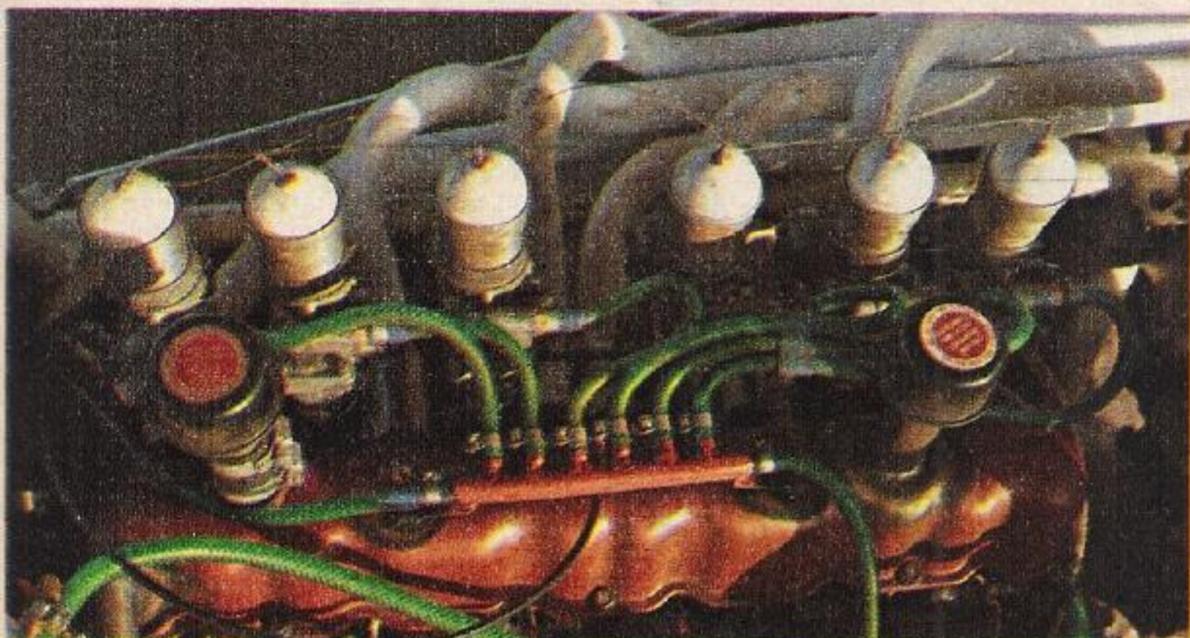
Arriba centro: A mediados del año pasado Berta experimentó los Weber de tiro vertical. Los siguió usando.

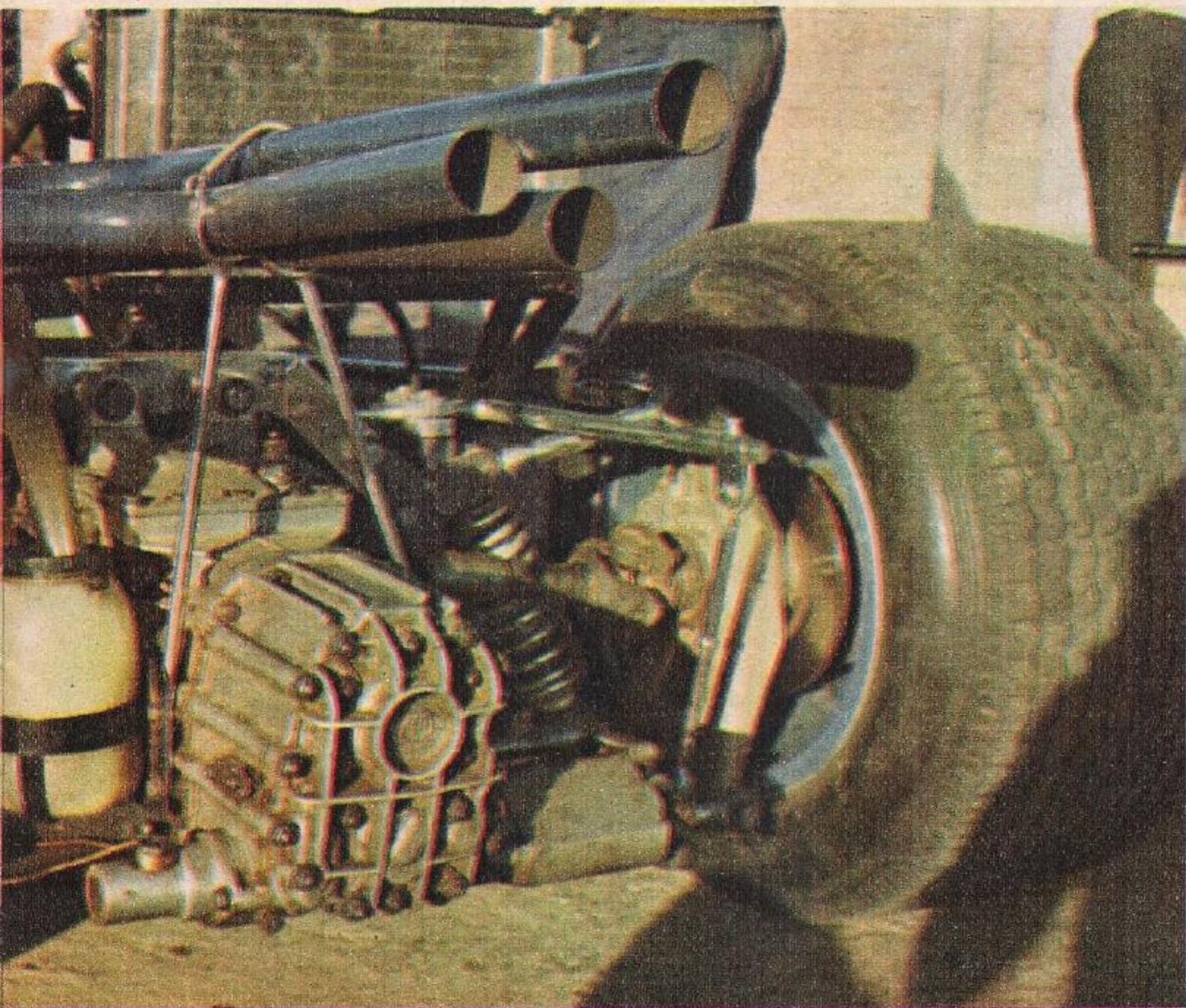
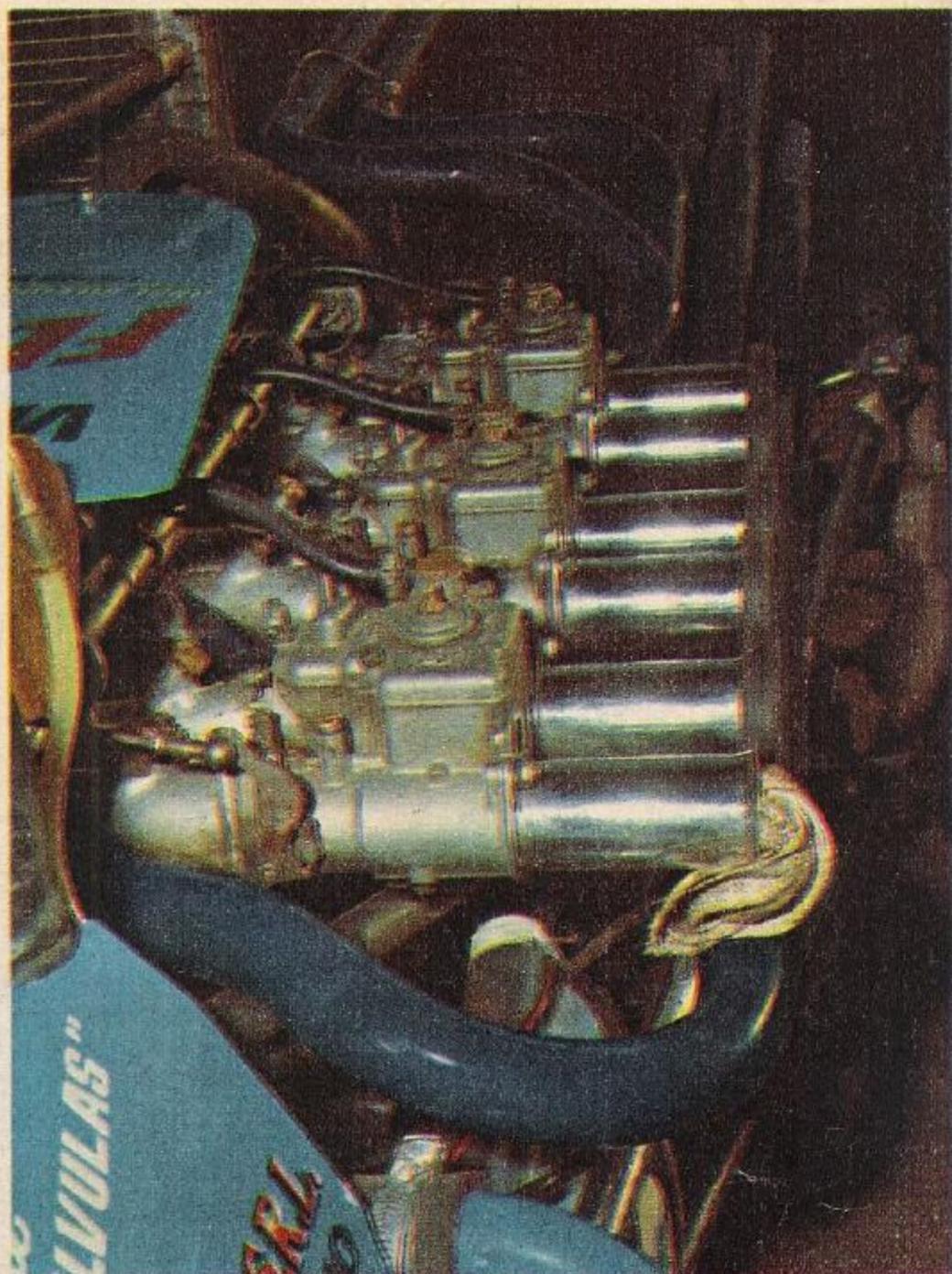
Arriba derecha: Carburadores Weber. Una de las pocas piezas de importación que tienen los Mecánica Argentina F1.

Abajo izquierda: Seis carburadores de cuerpo único en un Falcon. Obsérvense los seis canchales de nafta que nacen en uno maestro central.

Más abajo: Orlando Sotro puso un eje De Dion para evitar algunos problemas de tenida, a los cuales no les encontraba solución. Ahora todo va mejor...

Abajo derecha: Ya hay que darle el último adiós a las cajas-puente importadas. Aquí una ZF; ahora ya las hay de manufactura criolla.





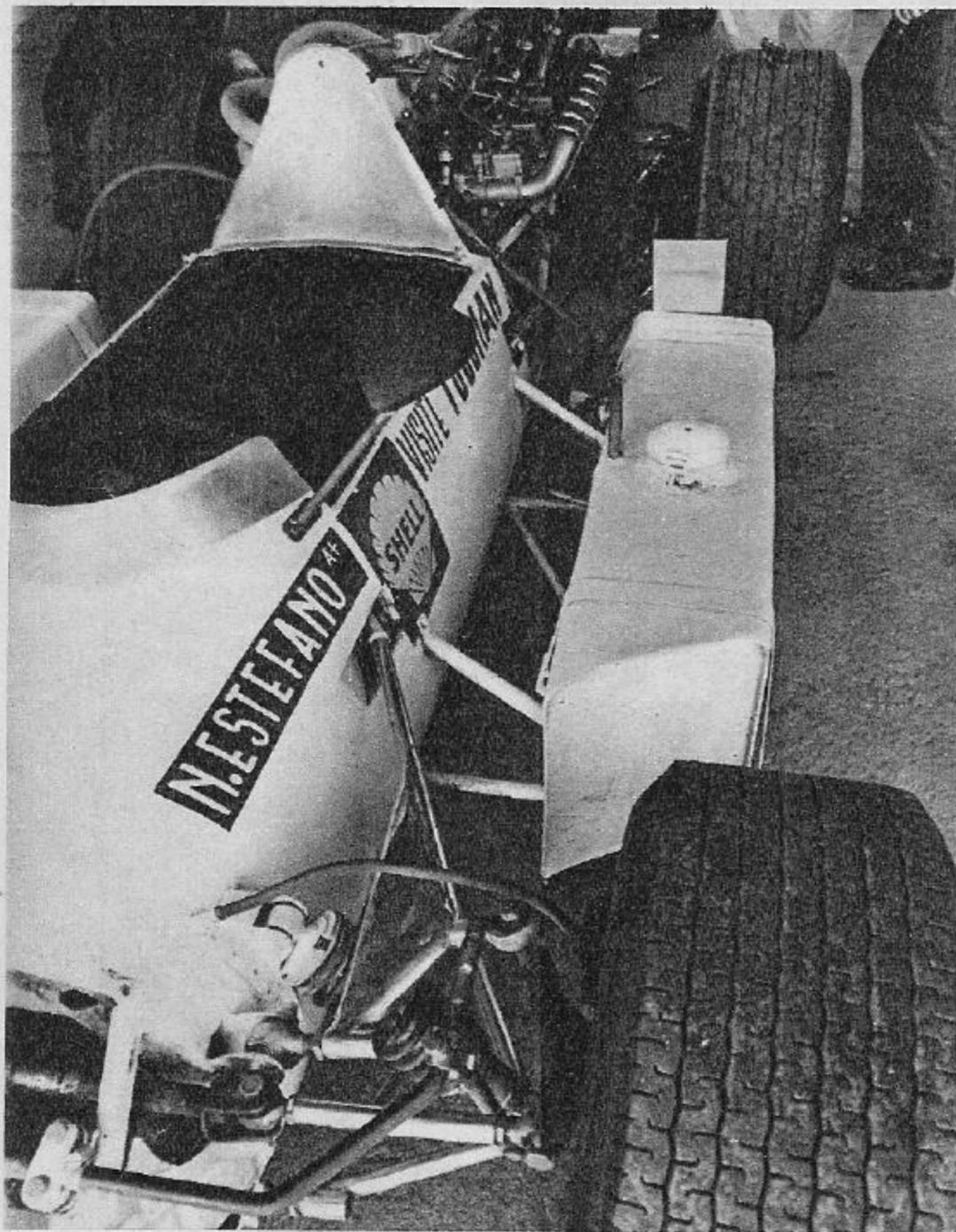
Ya los motores en popa son mayoría. Ello atrajo una serie de nuevos problemas para nuestros constructores, que los tuvieron en jaque durante tres años.

Problema: inexistencia de piezas especiales

Dijimos que las suspensiones eran las convencionales Chapman y las convencionales Brabham. Como Chapman, Crespi usa en las suspensiones delanteras, los resortes y amortiguadores escondidos dentro de la carrocería. Las Brabham son mayoría, la tiene el Pianetto-F100. Los Bravi en todos sus modelos, incluso se han adaptado en algún automóvil de motor delantero...

Seguíamos diciendo que los motores eran los usados comúnmente en TC con el agregado de los Falcon 3.200 cm³. Tornado y Chevrolet son los más populares. Pianetto logró de muy buena manera insertar un F100 en un chasis tubular que





Izquierda: Tanques laterales en el Numa III de Nasif. Son muy feos estéticamente y de terminación algo burda. Pero son de quita y pon, por ende se puede usar uno y no el otro, según las conveniencias del circuito, transfiriendo de esa forma más peso a un lado que al otro. Obsérvese el refuerzo angular de chapa que tiene el brazo superior de la suspensión delantera.

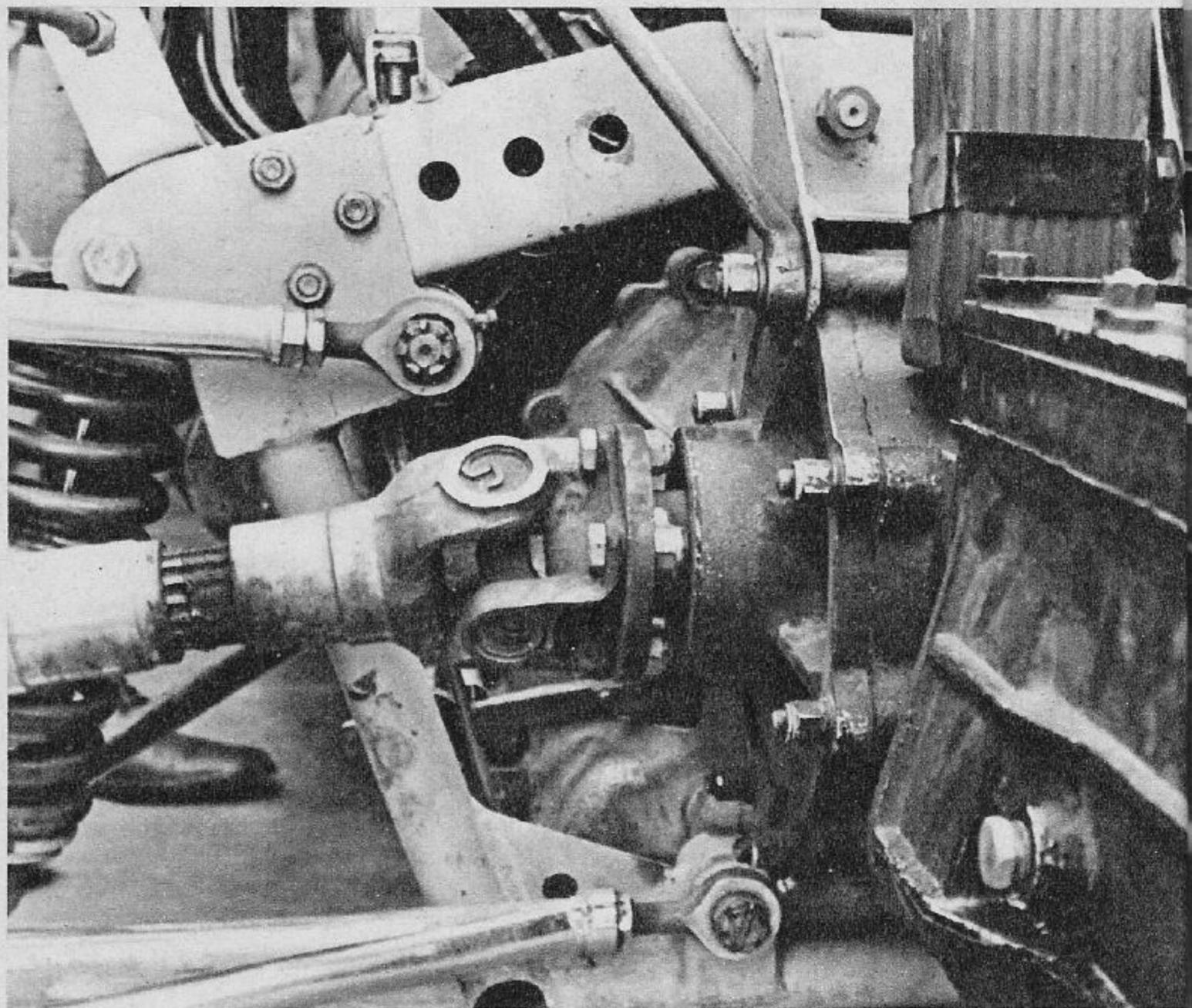
Derecha: Aquí se aprecia la fijación del puntal del alerón trasero en el Crespi-Falcon de Ferrea, en el portamazas mismo. Este último es de aleación liviana, fundido por Ruedas Argentinas bajo un diseño de Tulio Crespi. Se podían haber ahorrado unos gramos si se hubieran cortado las orejas visibles para fijar las pinzas de frenos; solamente se usaron las delanteras para la fijación de la pinza simple.

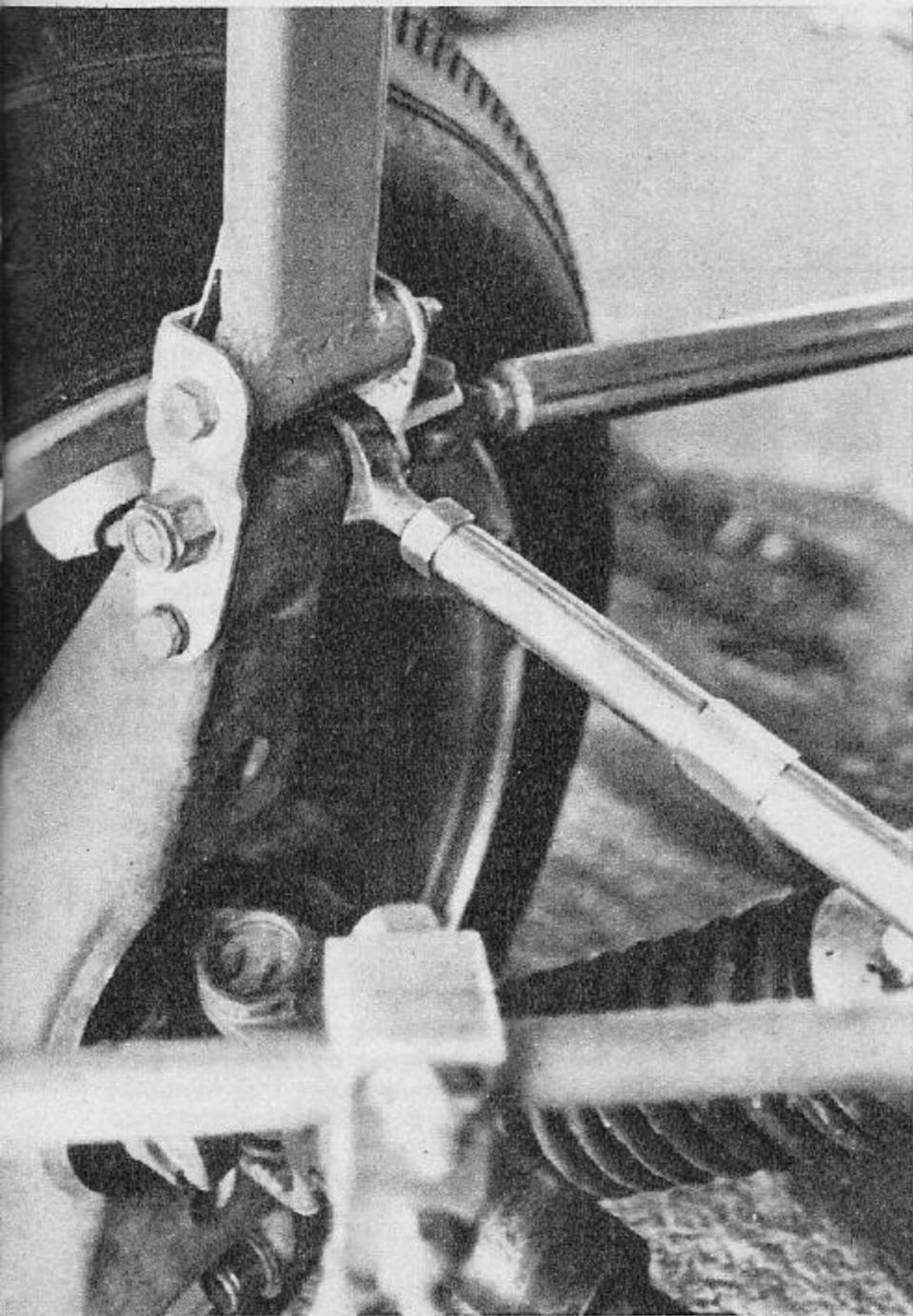
Abajo: la gran noticia a principios de 1969: Sáenz ya ponía en venta sus cajas puente de cinco marchas para F1 y F2. Tienen relaciones intercambiables y hasta el momento dieron excelente resultado. Fue una gran solución para el automovilismo monopostista argentino que tenía que recurrir a cajas puente importadas que costaban mucho. O bien se reformaban las de serie con los interminables problemas que ello acarrea.

precisamente no se caracteriza por lo sobredimensionado. Al F100, para ubicarlo en la popa no lo quería nadie porque se argumentaban algunas razones poco valederas: que era demasiado pesado. Nos preguntamos hasta dónde, porque los tubos de admisión y escape se cambian por otros artesanales de menor peso y entonces los killitos desaparecen en proporción mucho mayor con respecto a otros motores que sufran el mismo cambio. Por lo general sucede lo mismo con el resto de las piezas que se adoptan y a pesar de seguir siendo algo pesado ya lo es menos, comparativamente hablando.

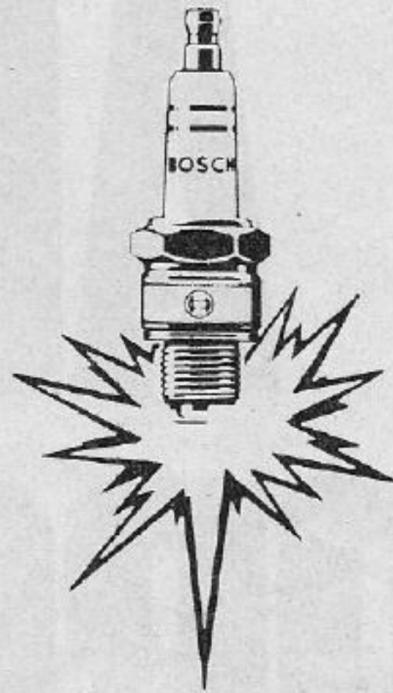
El único problema más o menos serio es el de todos los V8 adaptados en cualquier monoposto: son demasiado anchos y aumentan considerablemente el área frontal del automóvil. En cambio, tiene la virtud de permitir la construcción de un chasis de menor distancia entre ejes que el que necesitaría un motor de seis en línea de la misma cilindrada.

En estos momentos se puede hacer un MA F1 totalmente nacional, bueno, salvo los neumáticos y alguna que otra pieza sin mayor importancia. Porque en estos momentos se construyen rótulas, amortiguadores cortos, cajas-puente, motores, chasis y carrocerías, todos nacidos desde un torno o matriz oriolla. Solamente de la MA F1 queda esperar que aumente la cantidad, porque calidad ya hay, si no remitirse a las fotos.





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



No es una novedad que contemos con hombres muy capaces e inteligentes, para lograr que las Bujías BOSCH thermo-elastic sean realmente insuperables.

Un ejemplo de esto último, es la estupenda chispa que nos entregan a despecho de los cambios más bruscos de temperatura. Las Bujías BOSCH thermo-elastic encienden en el momento preciso.

Ni un milésimo de segundo antes, ni un milésimo de segundo después.

Parece un detalle, pero hace 7 décadas que venimos observando esto. Por lo pronto, a nadie le "falta chispa" con nuestras bujías.

Y eso ya es mucho más que un detalle!

BOSCH
BUJÍA DE ENCENDIDO
thermo-elastic

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

somos
dueños
del
"don"
motonáutico



Ud. lo advertirá desde su arribo a
nuestro salón náutico

EUROCAMPING

PARANA 761 BUENOS AIRES T. E. 49-7883

AGENTE DE
EMBARCACIONES

 **PAGLIETTINI**

Equipadas con la silenciosa potencia de los afamados motores

MERCURY - MERCRUIER

LAS ALAS DE ORO

Las Aermacchi "Alo d'Oro" son desde hace muchos años un modelo muy cotizado de la inmejorable marca italiana. Aquí les presentamos dos de sus modelos de competición: la 250 y la 350 cm³

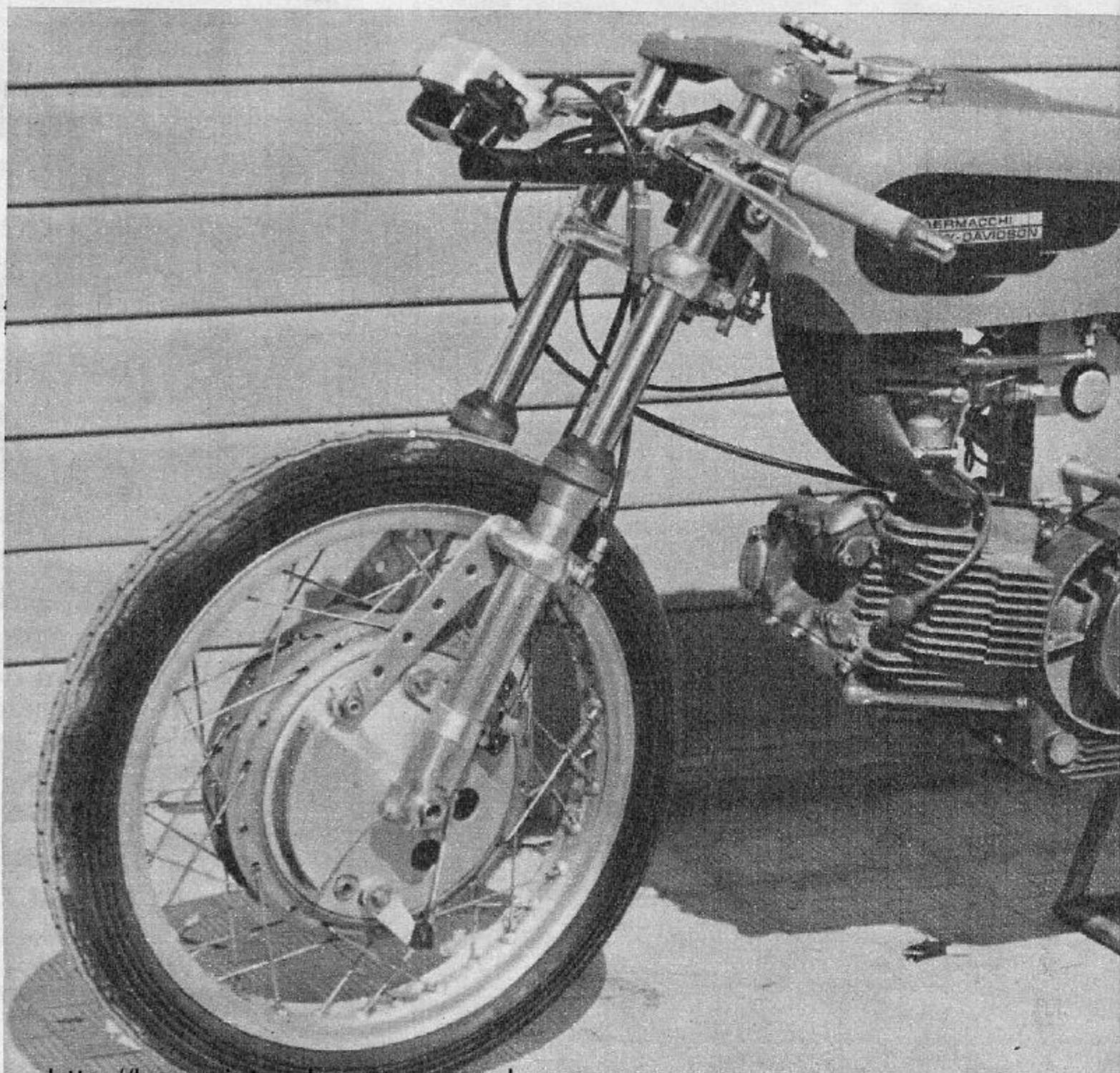
El modelo 250. Exteriormente es exactamente igual que la hermana menor. Gran tambor de freno y sus respectivos reactores, cilindro horizontal que le da definida personalidad.

Arriba: Esta vista del motor nos muestra el embrague, distribuidor y el cañero que lubrica la tapa de cilindros y sus piezas de movimiento alternativo.

Actualmente, en Italia, Aermacchi es una de las pocas empresas que aparte de fabricar motocicletas para uso y abuso cotidiano, saca de sus líneas de montaje alguna que otra motocicleta para uso deportivo exclusivamente, alguna que otra de las llamadas carrera-cilente. De esas versiones Aermacchi produce dos modelos: una de cuarto litro y otra mayorcita de 350 cm³, que son vendidas a corredores privados, siendo hoy en día, junto con las Yamaha, las mejores motocicletas de cilindrada media.

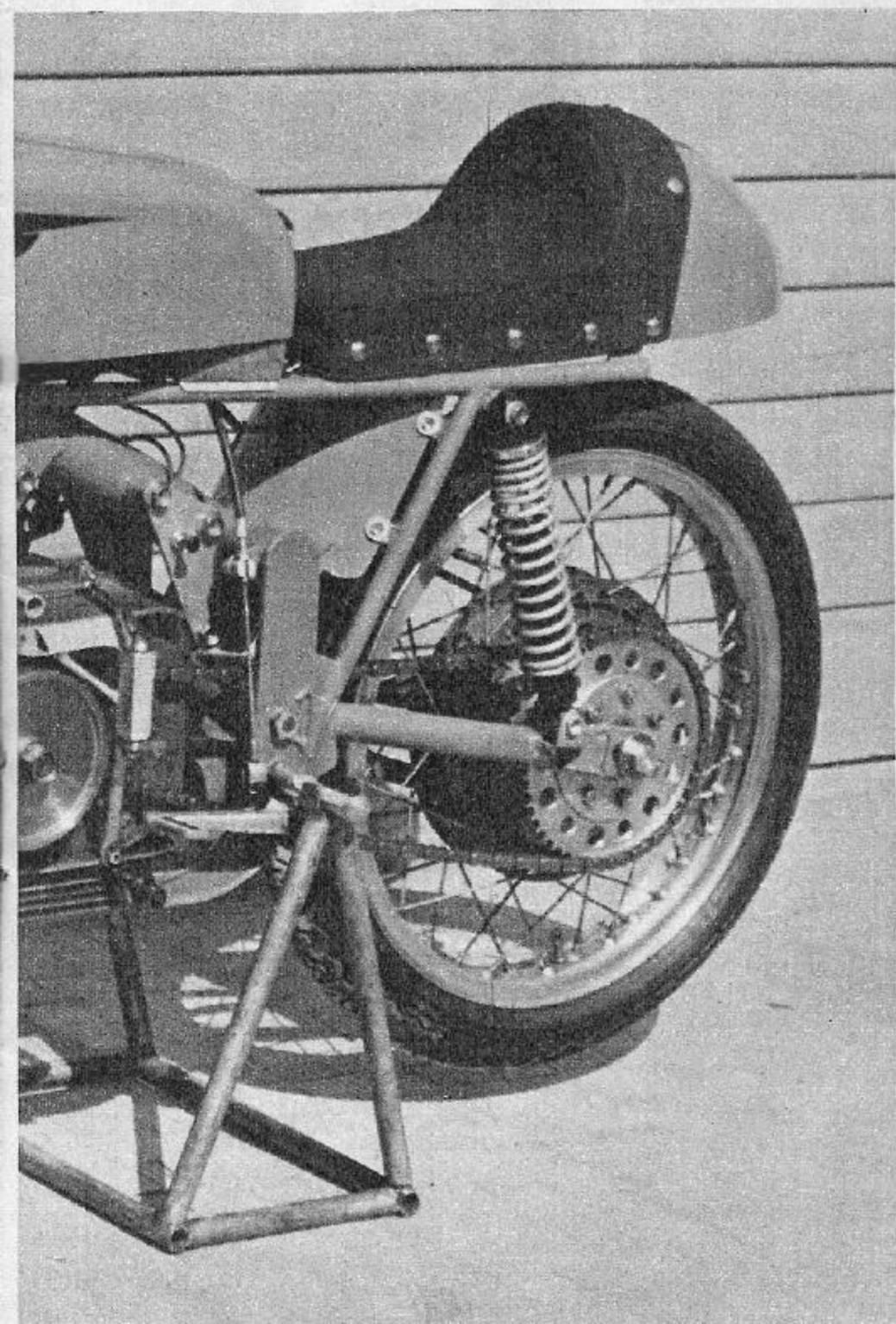
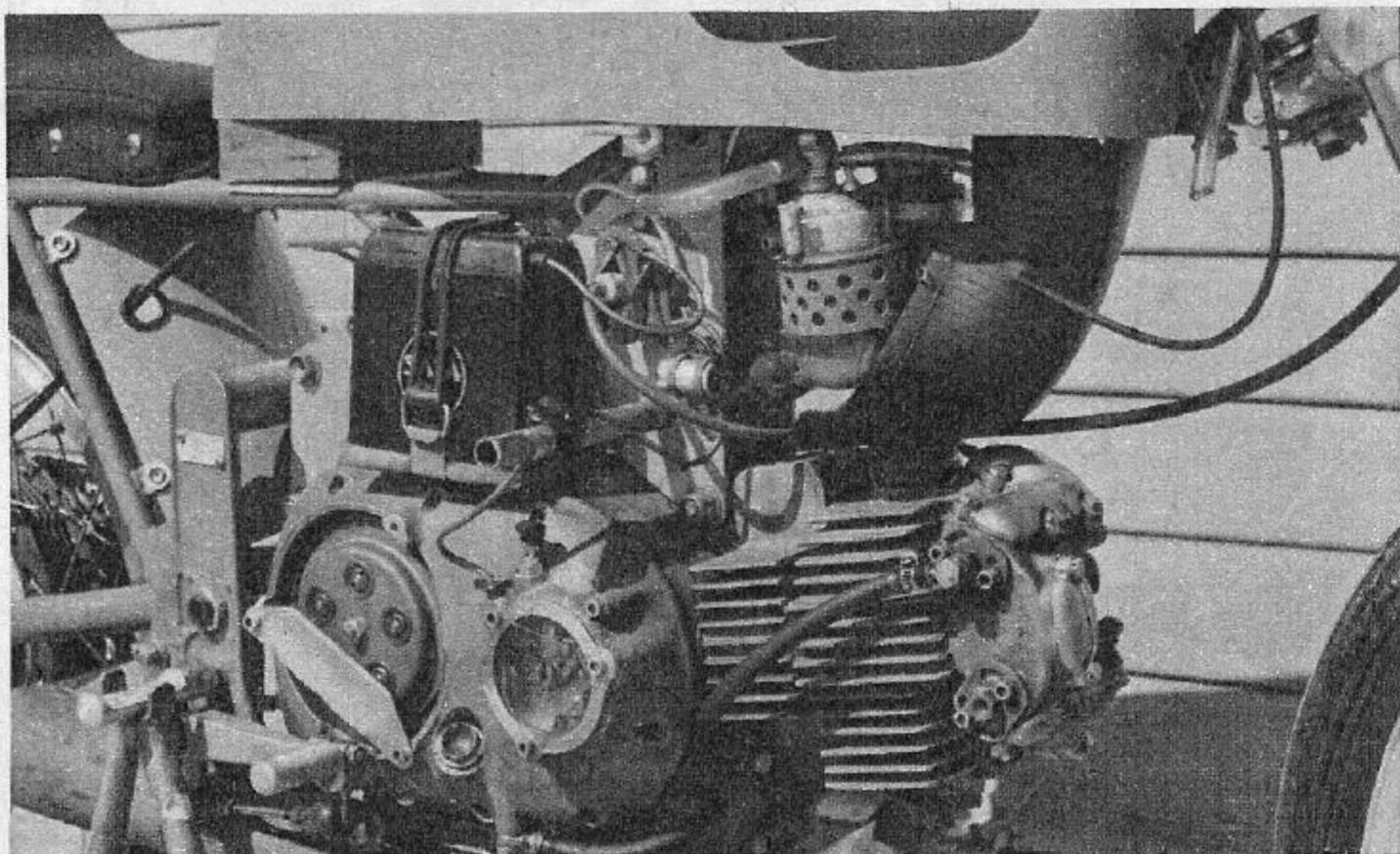
Siempre Aermacchi se caracterizó por tener una arquitectura y técnica de vanguardia; estos modelos corsa no son la excepción. Sigue siendo, a pesar de los años, muy original el cilindro, casi horizontal, "colgado" de un dos placas metálicas laterales pertenecientes a la estructura del cuadro, que hacen que el motor quede prácticamente suspendido de las mismas.

Este último conserva su deri-



vacación de los de serie, por ende la distribución sigue siendo a varillas y balancines y el encendido a simple bujía. A pesar de todo esto los rendimientos que se han obtenido hasta el momento son más o menos increíbles para una motocicleta de competición que tiene las limitaciones lógicas que una producción y piezas de serie le impone. La 250 entrega 32 CV a 10.000 vueltas y es capaz de correr hasta los 200 km/h., la 350 tiene 5 CV más, a 8.200 rpm y tiene 210 km/h de velocidad máxima.

La caja es de cinco marchas en ambos modelos, los neumáticos de 18 pulgadas y pesan 108 y 109 kilogramos cada una, respectivamente. En las fotos que acompañan a esta nota la unidad es la de Gilberto Milani, que si bien es una moto oficial, es exactamente igual a las carreracliente. Con dicha motocicleta el bravo piloto italiano consiguió muy buenas clasificaciones.



Hay
TERRY
para
todos!



Pida
Etiqueta Negra
GRAN RESERVA
ese
es su nombre!



Elabora y Distribuye
CASIMIRO POLLEDO S.A.
Alsina 2934 - Bs. As. - Tel. 97-1071/76



EL



Texto

"PO



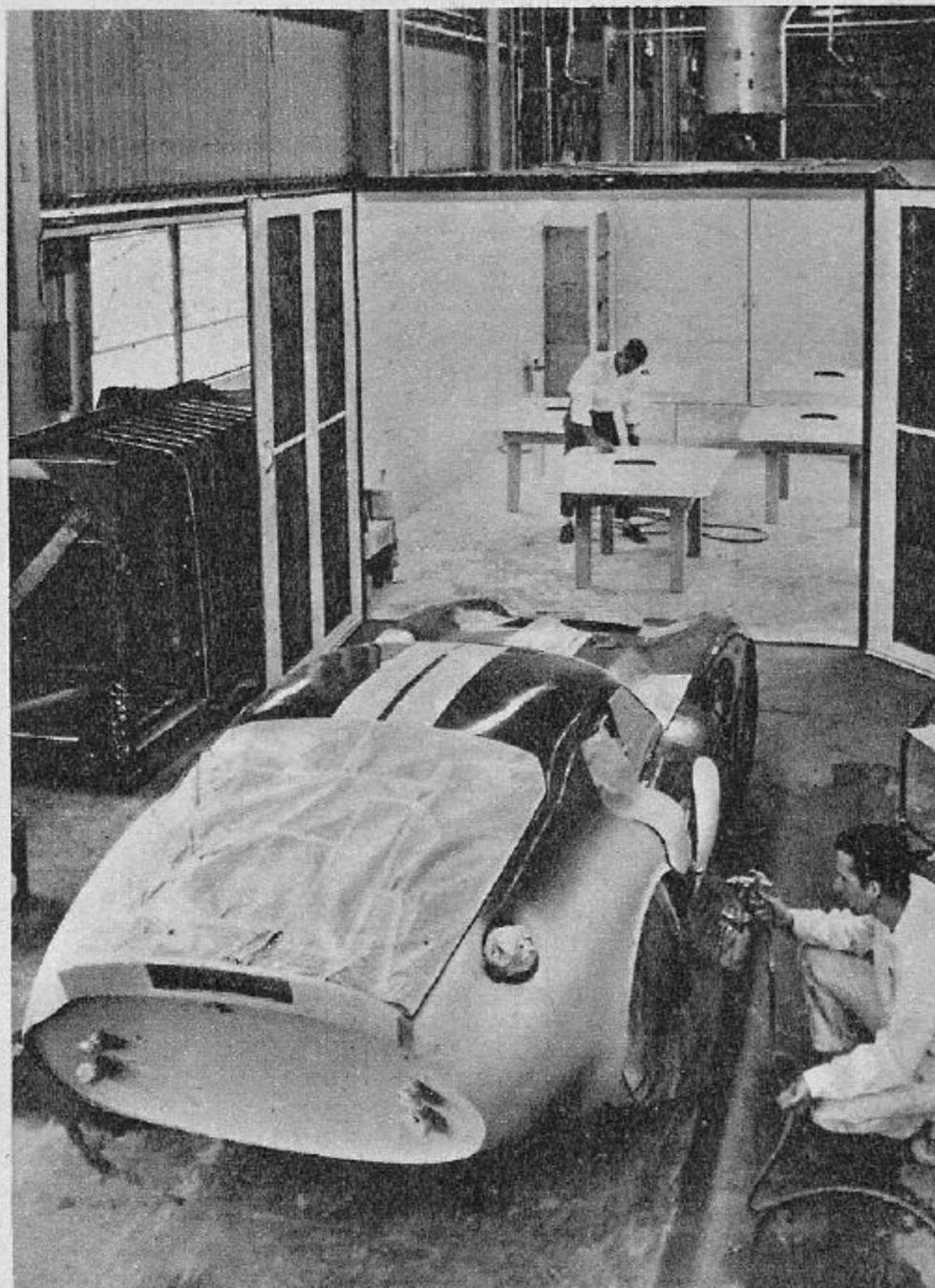
HOMBRE DEL

dibujos de HECTOR LUIS BERGANDI

RTFFOLIO"

Las andanzas de uno de los más famosos diseñadores del momento: Pete Brock. Todo empezó en el Art Center School con un "portfolio" que no existía...

Uno de los pocos operarios con que contaba Shelby American en sus comienzos da color a soplete a una coupé Cobra "Daytona". Hasta la distribución de los colores (azul marino y blanco) fueron pensados por Brock.



Muchas veces nos visitan muchachos animados por la inquietud de aprender a ser diseñadores de automóviles. A ellos dedicamos esta nota, la que acaso pueda serles útil, pues en ella se cuenta la vida de Pete Brock, uno de esos muchachos que empezó como todos, llegó a lo que es hoy gracias a su dedicación, y puede ser uno de los "Maestros" del mañana.

Pete Brock no se había interesado nunca por el arte o el diseño industrial hasta antes de la fecha en que egresó de la escuela secundaria. Al año siguiente se inscribió en la Universidad de Stanford, pero sin haber decidido aún qué carrera elegir.

Entonces fue cuando por primera vez en su vida oyó hablar del Art Center School de Los Angeles, California, la que se dedica preferencialmente a la enseñanza de diseño de automóviles.

Como se entero también de que el Art Center es uno de los lugares donde mejor se puede estudiar la especialidad en todo el mundo, aprovechó las vacaciones de fin de año para viajar a Los Angeles con el fin de informarse en las propias fuentes. Al ver las increíbles facilidades y lo interesante del curso, Pete no pudo menos que exclamar: "...la flauta! ¿Y cuánto hace que funciona este asunto sin que yo me enterara?" No era para menos. Sin pensarlo mucho, había ido a dar



con sus huesos al lugar donde se ofrecía algo que despertaba su atargado interés por el estudio. Ahora, el único problema era si lo aceptarían o no. Por principio le preguntaron si llevaba consigo un "portfolio" —carpeta de trabajos— sin que el pobre Pete tuviera la menor idea de lo que la palabra significaba. Como es lógico, no era ningún nulo con un lápiz en la mano, desde el momento que le interesaba la especialidad, pero en su vida había pensado en recopilar sus trabajos. En definitiva, la secretaria del Art Center le dijo que se volviera a casita, se pusiera seriamente a dibujar, y recién entonces se presentara otra vez, con el producido bajo el brazo.

Brock hizo lo indicado, fue aprobado para ingresar al Art Center en 1954, y cursó hasta fines de 1956, año en que debió abandonar sus estudios por falta de recursos económicos.

Por suerte, uno de sus condiscípulos había establecido algunos contactos con gente de General Motors, de lo que resultó que Pete, enviado por su amigo, pudo presentar su ahora frondoso "portfolio" en la división de Estudios de Styling de la GM.

Para su propia sorpresa, sus trabajos impresionaron muy bien a los directivos de la división, por lo que a los 19 años se convirtió en el estilista más joven contratado por la empresa. De pronto, cuando ya pensaba emplearse en cualquier parte para trabajar en cualquier cosa, se encontraba ocupado a "full" con el equipo de

diseñadores más extenso del mundo, metido hasta la coronilla en proyectos tan excitantes como los previos al lanzamiento del Sting Ray. Uno de sus propios proyectos, un compacto con motor atrás, terminó por darle la satisfacción de entrar a producción con el nombre de Chevrolet Corvair —aunque, por supuesto, no sin que antes se realizara una larga serie de estudios por parte de todo el departamento.

Como sucede con todos los jóvenes, no importa a cuánto lleguen, cuando se detienen en un lugar, su cabeza no deja en ningún momento de proponerles perspectivas mejores, y Pete comenzó a dejarse invadir por la impaciencia, aburrido de proyectar los mismos autos familiares de gran tamaño.

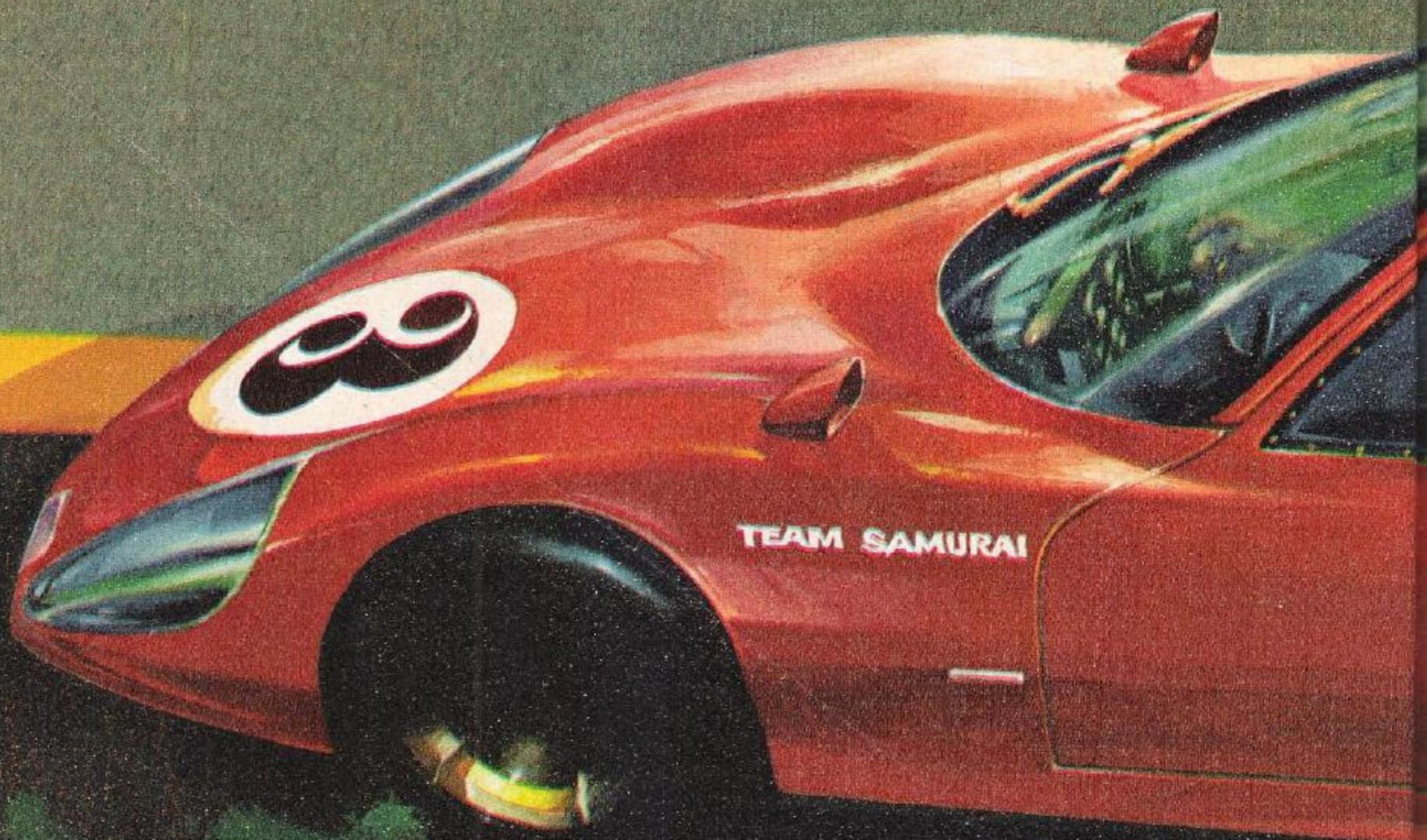
"Yo quería hacer otra cosa, y como no podía cambiarte la línea a una empresa como la General Motors, e intentarlo hubiera sido un absurdo, opté por renunciar a mi empleo."

No estaba enojado con nadie. Por el contrario, apreciaba a todos mis compañeros de trabajo y a Bill Mitchell, jefe de Styling de la división, pero no podía remediar estar en desacuerdo con este último, ya que yo tenía ideas demasiado revolucionarias y él seguía la línea estilística clásica de Michigan. No lo crítico; él hacía muy bien su trabajo y el desubicado era yo. Es más, si no fuera por Bill la

GM no hubiera dado mucho de los pasos que cambiaron el aspecto y la personalidad de sus autos hasta llegar a lo que son hoy."

Mientras tanto, Pete se había comprado un Cooper Le Mans 1100, y cuando decidió volverse a su California de origen, se lo llevó consigo, absorbido por una idea que desde hacía un tiempo le sobrevolaba la mollera: dedicarse a la conducción deportiva. Si bien como corredor no tuvo mayor éxito, el hecho de estar noches enteras con las narices sobre los planos de una carrocería más aerodinámica para el modesto Cooper, le insufló la llamita que se enciende para no apagarse nunca, la de los "fierros calientes". El pobre autito no se terminó nunca, pero pasó al estado de platita fresca, que Pete utilizó para instalarse en una casa que se ubicaba detrás de la popular curva Nº 9 del circuito de Riverside. Su actividad era por ese entonces la de empleado raso de un taller de autos importados, pero sea como fuera se las ingenió para comprarse un Lotus Eleven, que no le servía para autotrasportarse a ningún lado, pero dejaba los bofes todos los días de 7 a 9 en la pista, en pro del aprendizaje de Pete.

Este nunca llegó a ser nada del otro mundo al volante de un aparato veloz, pero en sus interminables evoluciones por el circuito daba toda la impresión de ser un tipo correcto, capaz y metódico para la administración del medio



mecánico, razones por las cuales Carroll Shelby le echó el ojo para formar parte del plantel de instructores de su escuela de conducción "de corsa". Pete justificó ampliamente la confianza depositada en él por Shelby, y no sólo la escuela quedó a cargo suyo, sino que en poco tiempo demostró estar lo suficientemente capacitado como para que le confiaran el control de la alianza comercial de Shelby/Cobra con Goodyear. A todo esto las relaciones de Carroll Shelby con la Ford Motor Company se encaminaban hacia un seguro matrimonio, ya que la fábrica de Dearborn estaba interesada en los proyectos que el tejano podía ofrecerle y la ayuda oficial para proyectarlo al plano internacional se transformaba poco a poco en un tácito nombramiento de director de equipo del "operativo Europa".

Shelby se dio cuenta muy pronto del valor de ese muchacho que tenía escondido en Venecia, y gracias a él formó toda la imagen de su empresa, porque Pete Brock ocupaba sus ratos de ocio en hacer los logotipos para los papeles de carta, sobres y tarjetas, bocetar los avisos, idear las campañas de publicidad, y hasta inventar las famosas camisetas "T" con la marca Cobra que tanto furor hicieron en su país y fuera de él.

Si bien comenzó trabajando como instructor, muy pronto había convencido a Shelby de que él era un tipo de lo más capaz en materia de diseños, y aunque comenzó con "cositas sueltas", terminó creando la famosa coupé Cobra "Daytona".

Esto nos trae una anécdota a la memoria. Cuando salió la Ferrari GTO, el Cobra roadster con carrocería convencional de venta al público dejó de ser el arma adecuada para luchar por la conquista del título de la división Gran Turismo. Pete trabajó a destajo para obtener las formas aerodinámicas necesarias como para poder mantener el motor adelante, pues transportarlo a popa era momentáneamente imposible; se llegó al dibujo que él consideraba definitivo y en base a él se comenzó la construcción de las coupés. Cuando ya no se podía dar marcha atrás, porque los autos estaban prácticamente terminados, llegó de visita a Venecia un ingeniero ducho en cuestiones de aerodinámica y frunciendo el hocico le dijo a Shelby: "Esto no va a andar", luego de jugar un rato con su regla de cálculos.

Por supuesto Pete defendió a muerte lo que le había costado tanto sacrificio, y no se hizo la menor reforma al diseño original, que prácticamente fue probado el día de su debut en las 24 Horas de Daytona Beach. Las coupés no sólo demostraron tenerse, frenar, doblar y comportarse en todo sentido como la mejor máquina de su categoría, sino que una de ellas casi gana la general, de no haber sido por un pequeño incendio en los boxes que la atacó en momentos de abastecerse y cuando Dave McDonald ya se había sentado al volante. El fuego se extinguió muy rápidamente y no se produjeron más que daños menores, pero de todas maneras és-

los fueron suficientes para detener la máquina por el resto del día. Esta resonante performance motivó la elección de "Daytona" como nombre del modelo, y de las seis que se fabricaron, ninguna sufrió accidentes salvo la mencionada, conservándose cinco de ellas como ejemplares de colección. La restante todavía "trabaja" de auto de carrera en Japón.

Muy pronto Pete Brock consiguió clientes interesados en dotar a sus productos de carrocerías con "swing". El primero de éstos le encargó el styling de un biposto de Grupo 7 tomando como base la mecánica de un Cooper Mónaco; el resultado se llamó "Lang Cooper" y no existen datos de su performance. Otro trabajo de Brock, acaso el más importante de su producción de 1965, fue el Mirage de Jack Nethercutt para Grupo 7 —entonces denominado Grupo 9— con motor Oldsmobile V8 a popa. El diseño debe ser, sin lugar a dudas, el más bonito que se recuerde en la historia de la categoría, y si no funcionó fue debido a problemas totalmente ajenos al impecable diseño de Pete.

El nombre Mirage no tiene nada que ver con los homónimos ingleses, propiedad de John Wyer; es más, alrededor del asunto se originó un petit-iltigio, que luego quedaría en la nada al alejarse Nethercutt de la actividad.

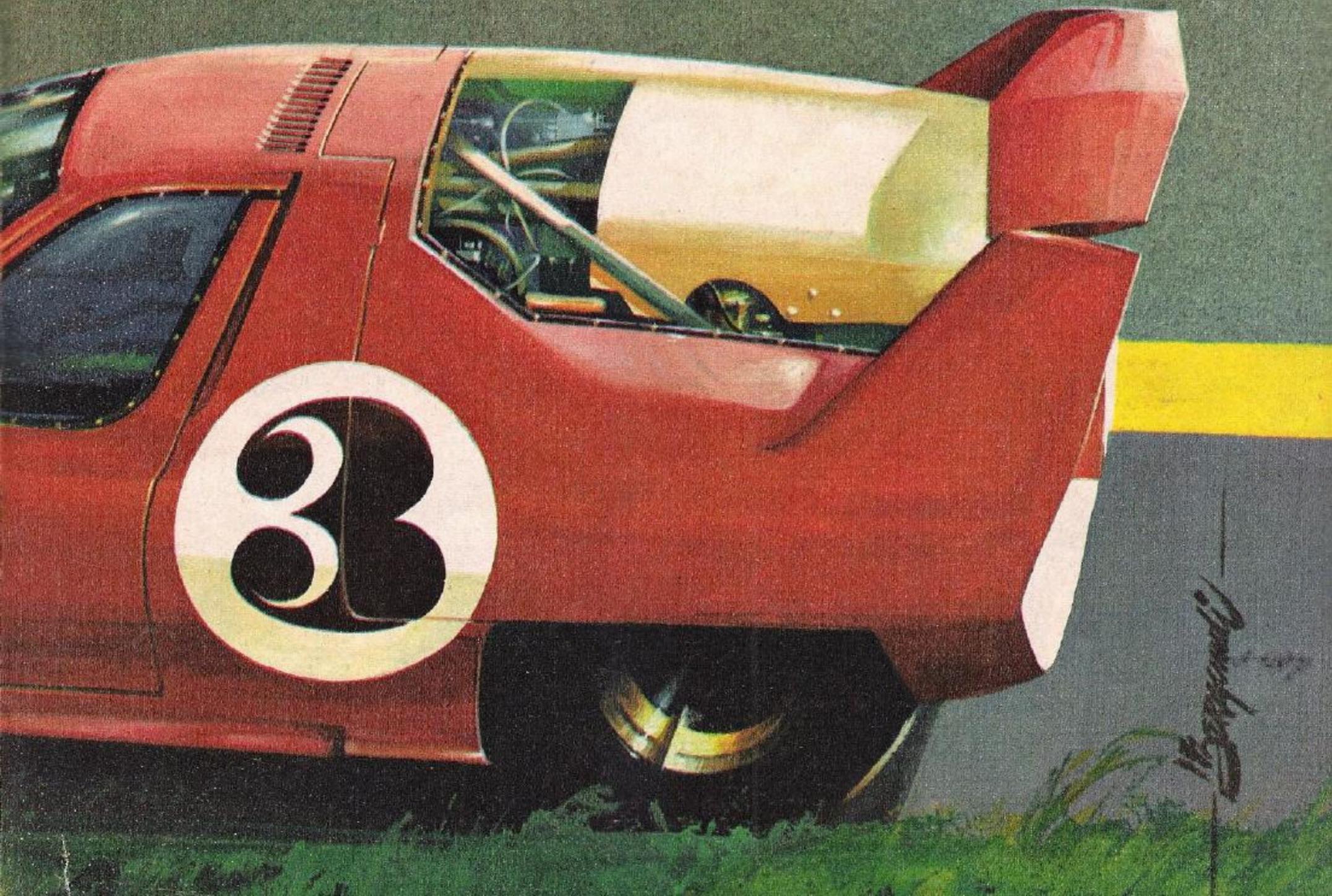
Otro proyecto memorable fue el del famoso biposto que hizo construir Shelby por Automobili De

Tomaso de Modena, en base a un dibujo original de Brock. El modelo, que mostraba en su cola un pequeño spoiler de muy poco despeje con respecto a la superficie de la carrocería, fue acortado por indicación de Medardo Fantuzzi, carrocerero principal de De Tomaso, y exhibido en el Salón Anual de Automóviles de Carrera de Modena.

Poco tiempo después Pete fue enviado a Italia por Shelby para supervisar la construcción de una segunda unidad, y aunque él no hablaba italiano ni Fantuzzi inglés, los dos se entendieron a la perfección y ambos dicen abiertamente que les gustaría volver a encarar un trabajo en equipo. Desgraciadamente para Brock y Fantuzzi, De Tomaso firmó un contrato con Carrozzeria Ghia antes de este último terminara el segundo 70P, motivo por el cual el nuevo ejemplar fue presentado en el Salón de Turín con el nombre de Ghia/De Tomaso 5 Litri, sin que salieran a luz en ningún momento los nombres de sus legítimos creadores.

Nuevamente en Estados Unidos, y de vacaciones de su trabajo en Shelby American —nuevo nombre de la compañía—, Pete Brock salía de viaje hacia Japón. Un trabajo "free-lance" realizado para Bob Dunham le había abierto las puertas a la independencia.

Resulta que el tal Dunham le había encargado ciertos estudios para la preparación de un Hino Contessa para la categoría 1000 cc. del Grupo 5, y con las indicaciones de Pete, el pequeño coche





japonés se había transformado en el terror de la costa del Pacífico, motivo por el cual la compañía nipona lo había invitado a visitar su fábrica a los fines de "charlar un rato, cambiar impresiones y estrechar vínculos". De las citadas charlas surgió la renuncia de Pete a su empleo con Carroll Shelby, para instalarse con ayuda de Hino en Playa del Rey, un lugar en las afueras de Los Angeles, a mitad de camino entre el aeropuerto de la ciudad y la costa, bautizando a la "empresita" con el nombre de Brock Racing Enterprises, aunque a fines del '66 ya se la conocía directamente por BRE.

Desde el cuartel general de Playa del Rey, Brock y Dunham hicieron frente a la temporada 1967 de Grupo 5 con un éxito rotundo, a pesar de los esfuerzos de los Mini Cooper con el respaldo de la BMC para conquistar el cetro de la cilindrada menor en los Estados Unidos. Ante semejante suceso, los directivos de la Hino decidieron que ya era tiempo de conversar con Pete acerca de las posibilidades de construir en Japón una coupé acorde con los reglamentos internacionales de Grupo 6, para intentar conmovir la opinión pública, derribando todos los records existentes en las pistas más importantes del país del Sol Naciente, a fin de provocar un shock en las ventas.

Ya en el jet, de regreso a USA, la cabeza de Pete Brock albergaba la idea básica de uno de sus autos más exitosos: el Samurai, con motor Contessa.

Con una renovación de contrato con Hino entre manos, Pete inauguró su segunda planta en El Segundo, California, y todos los días llevaba y traía del lugar a su esposa Susan, quien en el tiempo que le dejaba libre el cuidado de sus dos hijos se desempeñaba como secretaria de BRE.

Cuando el Samurai ya estaba prácticamente listo, Brock recibió la inesperada noticia de la incorporación de Hino a una firma competidora más poderosa, lo que dejaba sin efecto todo lo convenido anteriormente con referencia a las tentativas de record.

De todos modos Brock conservó el Samurai terminado, y el prestigio ganado a través de las excelentes actuaciones de los Contessa rindió preciosos frutos, porque a pesar de la difícil situación Pete no se quedó nunca sin trabajo.

Una de las primeras tareas encaradas por Bre luego del frustrado proyecto Samurai/Contessa, fue realizado por encargo de R. W. "Kas" Kastner, director de competición de Triumph en Estados Unidos. "Kas" quería que Brock realizara un diseño totalmente divorciado del original de la casa inglesa, pero utilizando la mayor cantidad posible de partes standard, con el fin de facilitar su moción ante la fábrica, abogando por la producción en serie de un auto de más atractivos estéticos que el Triumph actual. El TR-250K (K por Kastner) fue terminado hace más o menos un año, y no hay hasta el momento ningún indicio que permita interpretar que la

Standard-Triumph se haya dejado seducir por las intenciones de "Kas". Claro, también sucede que la palabra en materia de styling la tiene el carrocerero italiano Michelotti, y éste no encontró que el diseño de Brock fuera lo más indicado para la producción en serie. Con esto no se quiere decir abiertamente que Michelotti haya "rebotado" el TR-250K por no haber nacido en su atelier, pero que quede bien claro que siempre sucede lo mismo con los que empujan desde abajo. Si Michelotti encontró inconvenientes en el prototipo, no las aclaró en ningún momento, y a decir verdad, vemos al auto de BRE como un producto mucho más elaborado que los ya obsoletos TR-4 y Spitfire. Se trata de un biposto que eventualmente podría convertirse en coupé, y aunque hay detalles que no nos gustan mucho (los faros, por ejemplo), el resultado final es muy superior a los modelos que produce la fábrica en la actualidad.

Uno de los proyectos que ocupan hoy a Peter Brock se refiere nuevamente a Grupo 6, y su cliente es una fábrica japonesa que piensa entrar dentro de poco a competir en la categoría. No se dio a conocer el nombre de la citada firma, pero se sabe que hay intenciones de probar dos modelos distintos, uno con motor atrás y el otro sería un bimotor, aunque se ignora la disposición de los mismos.

Pete confía en que tarde o temprano California tendrá su propia escuela de Styling, a la manera



de las existentes en Italia, y entre aquellos que respeta, sigue y admira dentro de su profesión, se encuentra el personalísimo carrocerero italiano Giorgio Giugiaro, no sólo por su obra sino por la ayuda que brinda constantemente a los principiantes.

Cree que el estilo californiano de diseño va a terminar por "ganarle" al italiano, y puntualiza la aceptación del diseño "a la USA" en Gran Bretaña y Japón. Con sus repetidos viajes a este país, es un convencido de la industria automotriz nipona, aprecia la calidad de terminación de sus productos y se maravilla de la importancia de sus metas y del ritmo con que Japón se aproxima a ellas.

Ahora que se ha dado el gusto de trabajar en autos de alta performance, le agrada retornar al styling para modelos de producción en serie, Peter Brock quiere volver a ver por la calle un automóvil que lleve el sello de su estilo; para lograr este objetivo desea enfocar su actividad hacia el mismo punto a que se dirige Japón, primero porque concuerda con la política industrial de ese país, y segundo porque allí logró las mejores chances para llegar a ser lo que es hoy.

Seguramente, Pete se va a salir con la suya. Ha venido demostrando que puede hacerlo desde que dio sus primeros pasos por la escalera que lo llevó a ser uno de los estilistas más importantes de nuestros días, y acaso el de más futuro, por su juventud, sus conocimientos y su experiencia.



La coupé Cobra Daytona es, junto al Samurai, uno de los dos trabajos más importantes y más logrados de Pete Brock. Sensacional en su época, sus líneas no han perdido aún actualidad.

Estos son los resultados surgidos de la evolución de los proyectos en que participó activamente Brock durante su breve paso por General Motors.

Algunas marcas de rodamientos son mejores que otras

Por un lado depende del acero. También depende de la aplicación. Cuanto más amplia sea la variedad de tipos y tamaños disponibles, tanto más cerca estará usted de la solución ideal. Y además, en gran medida, de la confianza que merezca.

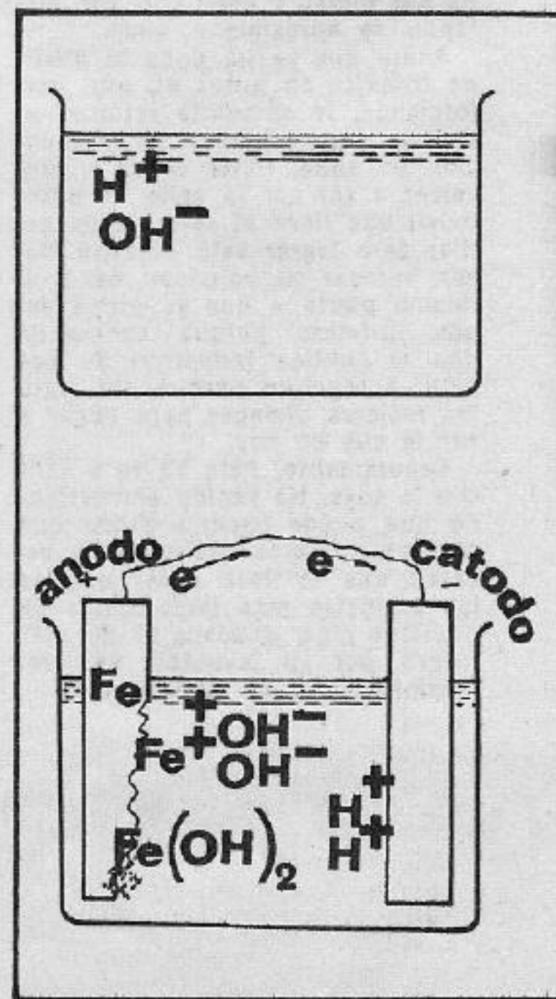


SKF utiliza el acero para rodamientos de la más alta calidad del mundo, producido en sus propias plantas, siderúrgicas.
SKF fabrica la más amplia variedad de tipos y tamaños de rodamientos del mercado mundial. Y tiene la confianza de sus clientes.

5.000.000.000 DE RODAMIENTOS FABRICADOS Y VENDIDOS, HASTA AHORA, LO DEMUESTRAN

COMPAÑIA **SKF** ARGENTINA
S.A.C. e I.

LA CORROSION



La corrosión debida a los agentes atmosféricos es bien conocida por todos. Hay sin embargo otros tipos de corrosión, de acción sumamente más perjudicial para cascos y motores, que obedecen a causas electrolíticas y de cavitación. En efecto, las corrientes electrolíticas o galvánicas y la erosión debida a los efectos de la cavitación figuran entre los problemas más serios de mantenimiento de cualquier embarcación. Tan rápida es su acción que puede hacerse presente, en casos extremos, a las pocas horas de haber botado una embarcación.

LAS CORRIENTES ELECTROLÍTICAS

Conviene repasar ante todo algunos principios elementales de la electroquímica. Como se sabe, cuando se hallan en contacto, o muy próximos, metales de potencial eléctrico distinto ocurre lo siguiente: el que tenga potencial menor (—) queda transformado en cátodo y el que tiene el potencial mayor (+) en ánodo. Sumergiendo dos metales en una solución acuosa los iones (es decir las partículas con carga, sea positiva o negativa) se trasladan dentro de ella. Ello se obtiene por la disolución de una sal, un ácido, etcétera. La corriente eléctrica creada hace que las partículas con

carga negativa vayan hacia el polo positivo y viceversa. Cuando el ión "golpea" el metal por el que es atraído, ocurren reacciones complejas de las cuales resulta la corrosión del metal con carga positiva, que funcionará obviamente de ánodo. Por ejemplo, en una solución de agua (figura N° 2) la molécula H₂O se disocia en H⁺ (hidrógeno) y OH⁻ (oxhidrilo). Sumergiendo dos metales en dicha solución y uniéndolos eléctricamente (figura 2) se producen las siguientes reacciones:

1) los iones positivos (H⁺) se precipitan sobre el cátodo y escapan de la masa de agua bajo la forma de gas (hidrógeno);

2) los iones negativos (OH⁻) se precipitan sobre el ánodo, en donde se libera el Fe⁺⁺. Aquí es donde se produce la reacción que formará Fe(OH)₂, un hidróxido de hierro que es el comienzo del proceso corrosivo.

3) el equilibrio de la reacción se restablece con el pasaje de electrones del ánodo al cátodo (figura 2) y la sucesiva neutralización sobre el cátodo de los iones H⁺.

Este proceso continúa hasta la neutralización de todos los iones disueltos en la solución acuosa; resulta superfluo señalar que las reacciones no se producirían si los metales estuvieran sumergidos en agua destilada, por la bajísima concentración y la falta absoluta de sales. Las reacciones se pro-

ducen en forma tanto más energética cuanto mayor es la concentración salina.

En el agua de mar hay en abundancia sales. Por lo tanto cualquier par metálico sumergido dará lugar a corrientes galvánicas. Aparte se da una tabla con la escala de potenciales eléctricos de algunos metales que son comunes en la construcción naval. La presencia simultánea de dos de ellos en el agua hace que la corrosión ataque fuertemente al de menor potencial. Hélice, pata de motor, circuito de enfriamiento, soporte de motor en el espejo de popa, etcétera, todo lo que está en contacto con el agua está indefectiblemente expuesto a lo explicado de corrosión electrolítica. Resulta claro que la intensidad de la corrosión dependerá también del tamaño del ánodo y del cátodo. Un ejemplo. Tengamos una placa de cobre sostenida por remaches de acero. Como el acero tiene un comportamiento anódico respecto del cobre, la corrosión de los remaches será rápida y muy seria. En el caso contrario, remaches de cobre y placa de acero, será siempre el acero el corroído, pero más lentamente y sólo en las proximidades de los remaches de cobre. Otra causa muy seria para la corrosión son algunas pinturas para casco, en general a base de óxido de cobre, y que han de comportarse como elemento catódico respecto de los metales del casco.

Las formas más eficaces de prevenir la acción galvánica son las siguientes: 1) interponer un buen interruptor general y abrir el circuito cada vez que la embarcación va a quedar detenida. Todo el proceso corrosivo puede agravarse por pérdidas de corriente. 2) Tratar de que el motor fuera de borda esté aislado respecto del casco. 3) Controlar que la embarcación esté provista de panes de zinc o magnesio a fin de ser corroídos fácilmente. 4) No cubrir con pintura los panes anteriormente mencionados a fin de no neutralizar su acción protectora. 5) Sustituir los panes cuando se hayan consumido en 1/3 de su dimensión original. 6) Controlar especialmente que si hay partes del motor o casco de aluminio sumergidas, estén bien cubiertas de pintura protectora.

CORROSION POR CAVITACION

Es sabido que una hélice, girando a alto número de revoluciones, está sujeta al fenómeno de la cavitación. Esto es, la presión disminuye hasta el valor de la tensión del vapor a la temperatura ambiente y se produce el vapor de agua. Su acción es terrible contra las palas de la hélice. Puede en cierto modo asemejarse al efecto de un martilleo continuo en un

ROSION

El esquema indica cómo la molécula de agua H_2O se disocia y al sumergir dos metales unidos eléctricamente se produce el desplazamiento de los iones. De esa manera se inicia el proceso de la corrosión electrofítica.

A la izquierda: Una pala de hélice con evidentes signos de corrosión por cavitación. Nótese el tamaño y forma clásica de los orificios y cómo va aumentando su tamaño a medida que nos acercamos a la zona del borde de ataque de la pala.

Otra hélice: en ésta el borde de la pala ya está "comido" como si hubiera recibido un golpe y no es más que el efecto de una corrosión pronunciada. La acción combinada de cavitación y corrientes galvánicas produce efectos sumamente perjudiciales y obliga a efectuar prolijas revisiones periódicas para comprobar su aparición.

mismo punto, que hace saltar la capa de óxido que puede haber y comienza a trabajar en el metal puro. Estas burbujas llegan a producir cavidades del orden de milímetros. Entre nosotros hay un medio muy sencillo de verificar esto. Basta acercarse a una Mojarra cuando sale del Acuódromo y mirar su hélice de dos palas.

Las hélices, normalmente, están construidas con materiales de altísima resistencia a la corrosión y que conforman una protección eficaz contra los efectos de la cavitación. Pero cuando esa "pátina" protectora que cubre las palas desaparece, el metal desnudo queda expuesto y será rápidamente atacado por los iones contenidos en el agua. Si bien este aspecto es de naturaleza electrofítica, está mecánicamente influido por la cavitación en sí y de la acción combinada de ambos resulta que la hélice es quizá el elemento que se encuentra en mayor peligro. Por eso volvemos a lo de siempre: la mejor protección para la hélice es un correcto diseño, ángulos adecuados, superficie de palas correcta, etcétera. Ahuyentado el peligro de la cavitación habrá disminuido en más de un 50 por ciento el riesgo de una corrosión prematura.

Ordenamiento de algunos metales de acuerdo con su comportamiento anódico: **Magnesio, Zinc, Aluminio, Acero, Cobre, Níquel, Plata, Titanio.**

La presencia del óxido es el temor principal de los motonautas. Dos son las principales causas: las corrientes galvánicas y la cavitación de la hélice.
Efectos y precauciones a tomar



por **NICOLAS GELORMINI**

84 Horas de Nürburgring

REGLAMENTO





ARTICULO 3º - COMO ES LA CARRERA

1) Aparte de dos tests de ida y vuelta por la ruta Chaudfontaine-Nürburgring la competencia consiste en una carrera de velocidad libre durante 84 horas alrededor del circuito grande de Nürburgring (28,297 kilómetros) sin períodos de regularidad promedio impuesto, o límites de tiempo. Y por consiguiente sin puntaje ni penalizaciones de ese tipo.

2) El objetivo es mantener el promedio más alto de velocidad que sea posible evitando roturas mecánicas o imprudencias de manejo durante toda la prueba.

3) De ahí se desprende que las paradas en los pits sí serán penalizadas si exceden un tiempo mínimo establecido. Excepto para los casos expuestos en el artículo 20/6.

4) Los únicos coches a los que se les permitirá largar serán aquellos que hayan tomado parte con uno de sus pilotos oficiales en las tradicionales ceremonias de Lieja y Chaudfontaine, antes de comenzar la carrera. De la misma manera el auto que habiendo terminado la carrera de 84 Horas no participe en las ceremonias finales en Chaudfontaine y Lieja no será clasificado. Esta disposición no admite contemplaciones de ningún tipo.

ARTICULO 4º - LIMITACIONES DE TIEMPO

1) Excederse de las siguientes limitaciones de tiempo es exactamente igual a autodescalificarse:
 ● PARADAS EN EL BOX: 20 minutos (los segundos excedentes no serán contados).



por tres conductores, los que tomarán turnos —a su criterio— de manejo de un coche que se encuadre en los reglamentos del artículo 253 y 282 del Apéndice "J" Grupos 1 a 6.

De todas maneras, un conductor no puede manejar más de seis (6) horas consecutivas; por supuesto la vuelta comenzada antes del fin del plazo establecido de seis horas puede ser completada sin penalización. Por otra parte el piloto relevado no puede volver a la pista por un período mínimo de una hora.

2) Cada equipo debe tener una denominación elegida por sus componentes y compuesta por una sola palabra, sigla o nombre (simple o compuesto). Si el competidor es una compañía o asociación el team deberá llevar obligatoria-

mente su nombre, y los diferentes equipos de conductores inscriptos por la misma firma deberán llevar como distintivo las letras del abecedario (ABC y así sucesivamente).

En caso de no ser un equipo oficial el nombre elegido, en caso de repetición será sólo válido para el primero que lo inscriba oficialmente en la prueba.

3) La capacidad cúbica de los motores no está limitada, pero los autos de más de tres litros deberán tener sus cuatro asientos y los coches de más de cinco litros deberán ser modelos de cuatro puertas. Como guía de lo que debe ser un auto con cuatro asientos, referirse al artículo 253 B del Anexo "J" (edición 1967).

4) Los pilotos deberán tener licencia internacional o A-B para los pilotos de nacionalidad belga.

El 19 de agosto del corriente año se largan las 84 horas de Nürburgring. Por primera vez participan en ella autos y pilotos argentinos. Este es el reglamento a que se deberán ajustar los equipos intervinientes

ARTICULO 1º - GENERALIDADES

1) Los organizadores invitan al evento deportivo denominado Maratón de la Ruta 1969.

2) La Maratón de la Ruta es una carrera de velocidad, no un rally. Basada en el proverbio "Espacio y tranquilo se gana la carrera". Entendiéndose que es necesaria una esencial cualidad en el automóvil: "Confiabilidad".

3) La Maratón de la Ruta 1969 tendrá lugar desde el día 19 de agosto al día 23 del mismo mes, estando su concepto general en un todo de acuerdo con el Código Deportivo Internacional, el Código Deportivo Nacional de Bélgica y sus regulaciones. Que los competidores y concurrentes tendrán que aceptar sin reservas desde el momento de comprometer su participación.

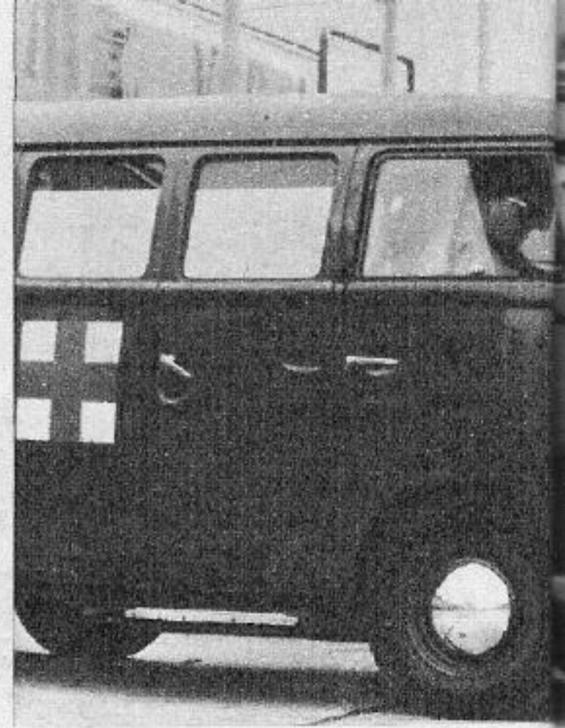
ARTICULO 2º - PARTICIPACION

1) La Maratón de la Ruta 1969 se abre a un número máximo de 60 (sesenta) equipos compuestos

MARATON DE LA RUTA 1969

| | |
|---------------|---|
| 26 de julio: | Cierre de inscripciones. |
| 4 de agosto: | Ultimo plazo para envío de formularios informativos. Selección de competidores sin posibilidad de apelación por parte de los mismos. |
| 15 de agosto: | Publicación de la lista de concurrentes y pilotos a la Maratón de la Ruta. |
| 18 de agosto: | Cierre de concurrentes para la Copa de Constructores. A la noche. |
| 19 de agosto: | 13.00 hs. Apertura de la oficina permanente, ubicada en 38, Boulevard de la Sauveniere, Lieja, Bélgica. Apertura del parque cerrado ubicado en el Palais des Princes-Eveques, Place Saint-Lambert, Lieja. 16.00 hs. Cierre del control de sellado. Publicación de la lista de autos listos para participar luego del chequeo reglamentario final. En el Palais des Princes-Eveques. 16.30 hs. Cierre de la oficina permanente. 17.00 hs. Instrucciones finales a los competidores. Palais des Princes-Eveques. 18.00 hs. Largada simbólica desde el Palais des Princes-Eveques en Lieja y caravana hacia Nürburgring. |
| 21 de agosto: | 1.00 hs. Largada oficial desde el circuito de Nürburgring. |
| 23 de agosto: | 13.00 hs. Llegada oficial en Nürburgring. 15 a 17 hs. Llegada al Chaudfontaine (sobre la Explanada). 17.00 hs. Publicación oficial de las clasificaciones hasta el arribo al parque cerrado en Chaudfontaine. 18.00 hs. Ultimo plazo para la presentación de protestas concernientes a la clasificación o calificación técnica del auto. Ratificación oficial de los resultados o publicación del momento en que los resultados serán anunciados. 18.30 hs. Partida de la caravana desde Chaudfontaine hacia Lieja. 22.00 hs. Permiso para retirar el automóvil del parque de verificación en Lieja. |
| 24 de agosto: | Banquete oficial y proclamación de los ganadores y resultados generales finales. |

IMPORTANTE: Los competidores que deseen reservar habitación en Nürburgring podrán escribir exclusivamente a la siguiente dirección:
 VERKEHRSVEREIN NURBURG - 5489 NURBURG - EIFEL (ALEMANIA)



• DURACION DE UNA VUELTA AL CIRCUITO: 30 minutos hasta (e incluyendo) la vuelta empezada a correr en la cuarta hora de carrera. 24 minutos después de la cuarta hora para cumplir un giro al circuito.

El número de minutos por una posible parada "extra" en los boxes será adicionado al tiempo marcado para esa vuelta.

2) También será considerado descalificado el equipo que durante las últimas doce horas de carrera no complete la misma cantidad de vueltas que en las doce primeras horas de carrera contando la última vuelta dentro de esa suma.

ARTICULOS 5º, 6º, 7º, 8º y 9º: Aspectos legales y revisiones.

ARTICULO 10º - IDENTIFICACION

1) Las marcas de identificación consisten en: a) Una placa de identificación numerada que será fijada al frente del auto en la parte exterior de la carrocería. b) Un brazaletes de identificación con una foto de cada conductor. c) Un brazaletes de identificación del jefe de equipo con el número del auto. d) Dos brazaletes para los mecánicos incluyendo el número del auto. e) Un brazaletes para el encargado de limpiar los parabrisas idéntico a los anteriores. f) Una tarjeta autorizando a permanecer en boxes para cada asistente (seis para el caso de que sea un solo auto y sólo tres más en caso de que el equipo disponga de más de un auto).

Todas estas identificaciones deben estar perfectamente a la vista.

2) El número del costado derecho de la carrocería del auto deberá ser iluminado durante la



noche por mediación de una lámpara o luz apropiada. En caso de falla, aun parcial, de este tipo de iluminación el competidor pierde todo derecho a protestar sobre eventuales errores en el planillaje hasta que la luz sea arreglada o se vuelva a hacer de día.

3) Los números serán colocados sólo en el parque cerrado, no antes, y se hará por medio de elementos autoadhesivos de fondo blanco con números en negro bien visibles.

ARTICULOS 11º, 12º y 13º: Adicionales, parque cerrado y ceremonias.

ARTICULO 14º - TRAMO COMUN

1) La ruta desde Nürburgring a Chaudfontaine es libre, en el sentido de que puede elegirla el competidor, pero nosotros nos atrevemos a aconsejarles usar el tramo Romsée, Flerón, Autostrada Colo-

nia, Eupen, Monschau, Schleiden, Blankenheim, Nürburgring.

2) No hay promedio marcado ni penalización, a excepción de que los competidores infrinjan las reglamentaciones de tránsito vigentes en Alemania y Bélgica.

3) En caso de que un piloto no respete las reglamentaciones de tránsito será penado sin posibilidad de apelación con cinco vueltas de recargo sin excepción.

ARTICULO 15º - LARGADA

1) Una vez que los equipos han arribado a Nürburgring se les dará permiso para dirigirse a los surtidores de nafta y llenar los tanques de los autos. Luego irán entrando uno por uno al circuito y se acomodarán en la línea de largada de acuerdo con el orden numérico.

2) A la 0.55 todos los autos deberán estar en el punto de partida con sus motores detenidos y

los pilotos al lado de sus respectivos autos. El circuito deberá estar totalmente limpio.

3) A la 0.58 se dará la señal de poner en marcha los motores. La señal de largada será dada exactamente a la 1.00 hora.

4), 5) y 6) explican que si uno de los autos no arranca será empujado por el piloto hasta su box, donde podrán trabajar los mecánicos debidamente autorizados para solucionar el inconveniente. En caso de no cumplirse esta reglamentación el equipo será penado con una vuelta en contra.

7) Durante las primeras tres horas de carrera no se computará a ningún corredor más de nueve vueltas aunque sume un número mayor al cabo del tiempo indicado. De esa manera se evitarán accidentes y posibles vehemencias por parte de los pilotos en las primeras horas de carrera.

8) Durante este lapso, los tres pilotos deberán conducir el auto. El Comisario dará aviso de ello antes de iniciarse la prueba.

ARTICULOS 16º, 17º y 18º: Casos fortuitos, Surtidores y Boxes.

ARTICULO 20º - REPARACIONES.

El punto más importante de esto es que los pilotos o los equipos disponen de un tiempo en el que no se les computarán vueltas de penalización. Estos "jubileos" se producen en las siguientes vueltas: 75ª a 80ª, 150ª a 155ª, 225ª a 230ª y 300ª a 305ª. De ninguna manera estas paradas podrán superar los 20 minutos de tiempo límite. En caso de que se produzcan detenciones mayores de un minuto fuera de estos lapsos se penará con una vuelta en contra por cada minuto. La única detención que no se penalizará será la que se produzca por cambio de neumáticos.

ARTICULO 35º - PREMIOS

1º, 125.000 francos belgas; 2º, 100.000; 3º, 75.000; 4º, 50.000; 5º, 40.000; 6º, 35.000; 7º, 30.000; 8º, 25.000; 9º, 20.000; 10º, 15.000; 11º al 15º, 10.000 y del 16º al 20º, 5.000. Para la Copa de Damas se entregarán 30.000 al primero. En total 620.000 francos belgas en concepto de premios en efectivo y sin contar los trofeos. Algo así como 4.500.000 pesos moneda nacional.

ARTICULO 36º - PUBLICIDAD

En términos generales está terminantemente prohibida, de no ser publicidad de empresas patrocinantes de la carrera, o el nombre del team al que pertenecen.

su íntimo aliado!

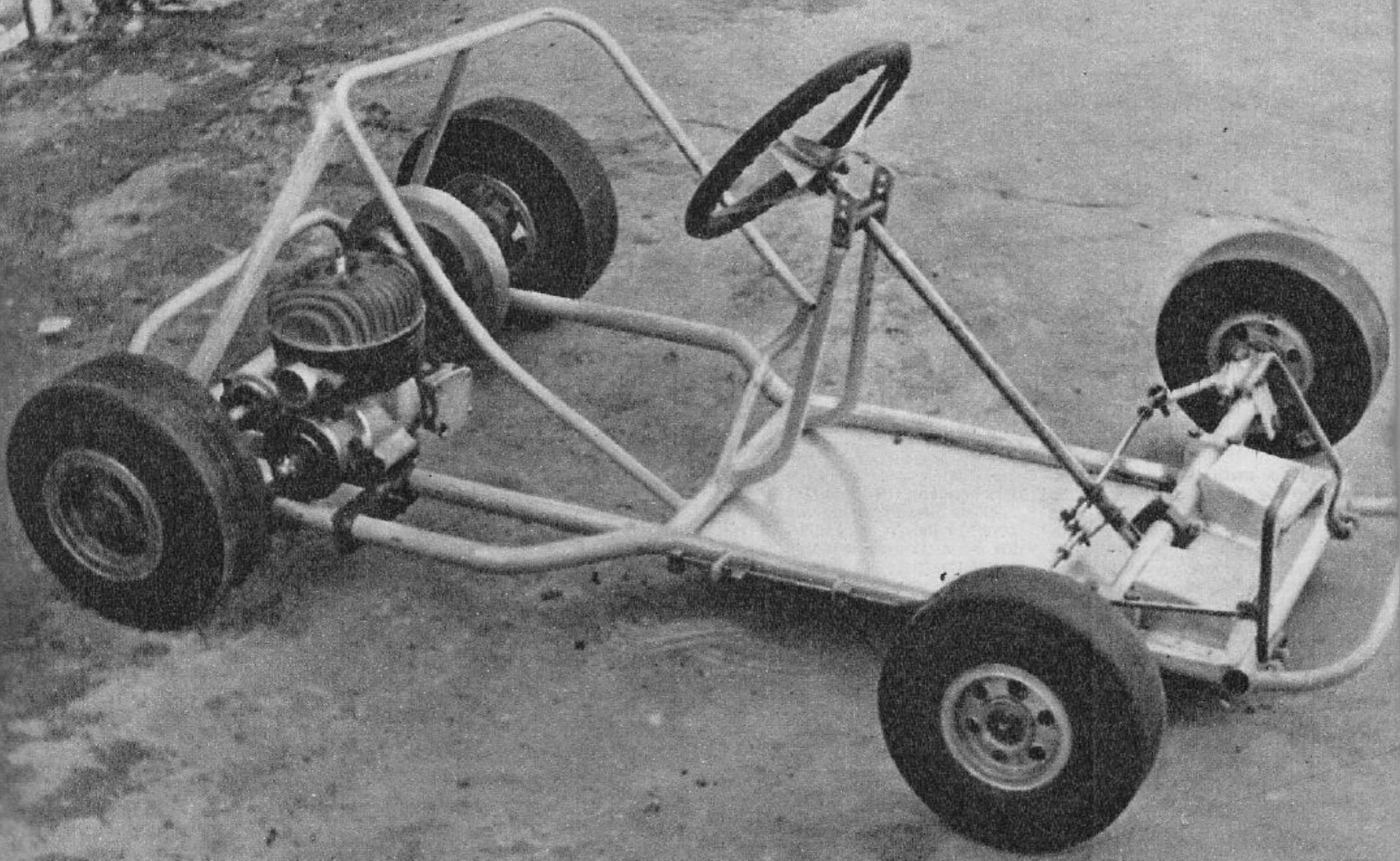
Fragancias cálidas, discretas y persistentes distinguen su presencia. El hombre de hoy, activo, dinámico, imagen de pulcritud a toda hora, tiene su íntimo aliado en...

HOMBRE

de artez westerley



Colonia Extracto AW - Winward - Antoni Scoth - Lavanda



EL REGULABLE

Ya bien entrada la temporada, el ambiente se convulsiona ante una noticia de campanillas: la aparición en el mercado de un nuevo chasis que por sus características rompe en cierto modo con todos los cánones existentes en este rubro. Causará sorpresa a no pocos saber que sus fabricantes son Fattorini y Rafaldi, tradicionalmente productores de motores, que hacen sus primeras armas en la fabricación de bastidores, lo que no supone para nada que en este proyecto haya habido la menor cuota de improvisación. Por el contrario, se aplica en él la experiencia recogida a lo largo de unos cuantos años en constante contacto con karts.

El chasis, bautizado Rucar Escorpión, propone una serie de soluciones no aplicadas nunca hasta el momento, de las cuales las más llamativas son la distancia entre ejes regulable, la comba del tren delantero graduable y la conversión, mediante un simple aflojamiento de bulones, de la medida del despeje. Por supuesto que no escapará al lector

conocedor el parecido de este Escorpión con el Tecno D'Armino, pero a poco que se ahonde en el análisis de su conformación se descubrirá que aquel parecido es solamente en el aspecto general, es decir, en la "pinta". Esto se debe a la butaca desplazada hacia uno de los lados, para permitir adelantar la posición del motor por razones de distribución de pesos, por el tipo de butaca, igual a la del Tecno, y por los caños donde va montada la base del motor, de idéntico diagrama al de su presunto antecesor. Por lo demás, ahí termina toda similitud entre un chasis y el otro.

Con la distancia entre ejes regulable, se pretende alargar o acortar de acuerdo con el tipo de circuito. Vale decir que se optaría por la mínima para pistas de desarrollo muy trabado, para aumentar unos centímetros en circuitos callejeros de rectas de 250 metros, para llegar al máximo de la distancia (de 8 a 12 centímetros más) en autódromos. Por supuesto que las medidas pueden variar de un piloto a

otro, en relación con sus tallas y pesos. La alteración en el despeje es al solo efecto de poder usar el mismo chasis con el mismo rodado en circuitos de tierra o asfaltados. Debido a la escasa altura de estos aparatos, se suele desperdiciar potencia del motor en las pistas de tierra, generalmente mal niveladas, en ocasiones en que el piso del kart va friccionando contra el suelo.

La planta del bastidor consiste en dos largueros que se ensanchan a la altura del volante de dirección y se unen en sus extremos por dos travesaños. Vista de costado la estructura es perfectamente "chata". Los dos ejes van amarrados al bastidor mediante abrazaderas realizadas en varilla de acero de $\frac{3}{4}$ de sección cuadrada. Estas abrazaderas están provistas de bulones y al ajustarlos se logra el escuadramiento automático de los ejes en la medida entre ejes deseada.

Otro detalle interesantísimo lo constituyen las puntas de eje. En lo visto hasta ahora en esta materia, los grados de comba no

podían ser variados. En el Escorpio son también regulables, pues cuentan con un bulón de ajuste y otro de registro. De esta manera se logra cualquier combinación en los ángulos de comba, dos positivos, uno positivo y otro neutro, uno positivo y otro negativo, etcétera.

Los amarres de los ejes son rígidos, es decir que no incluyen, como está de moda, silent-block. La alteración en el despeje se logra simplemente invirtiendo la posición de las abrazaderas, con lo cual el eje queda por debajo del piso del kart. Qué cosa, ¿no?

Es curioso cómo los constructores se las ingenian para compensar en los karts la ausencia de suspensiones. En este caso el travesaño trasero (que forma parte de la estructura) se corta en el medio y se une con un manchón cilíndrico de goma (vulgo gruesa manguera). Por lo tanto la defensa trasera se transforma en una barra de flexión.

El Escorpión está diseñado de tal manera que permita la cómoda ubicación de cualquier mo-

Los fabricantes del motor RF presentan el chasis Rucar Escorpión. Soluciones técnicas particularísimas: sus detalles. Adaptable a todo tipo de circuito mediante un ingenioso sistema de regulación

por CARLOS NEIRA

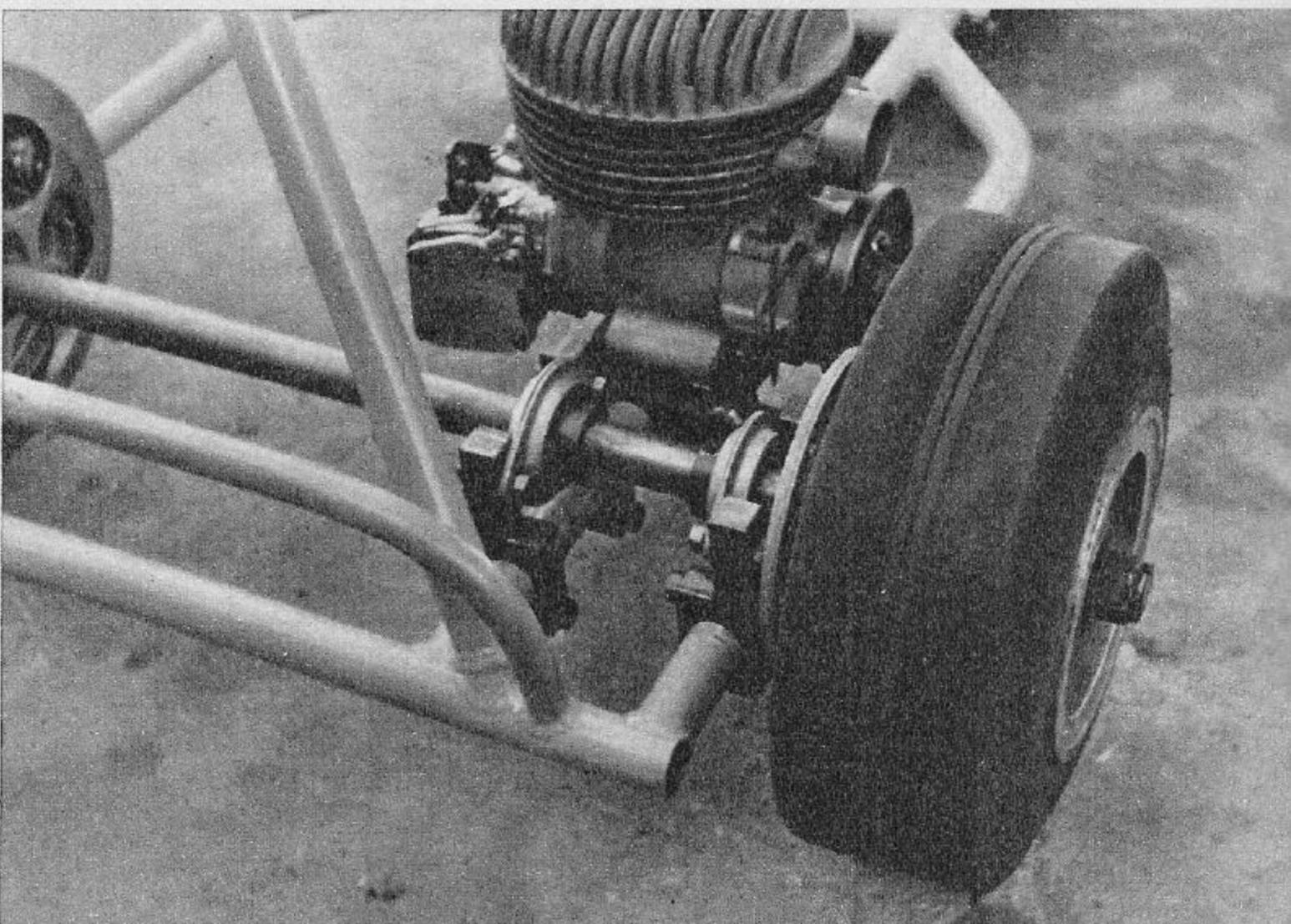
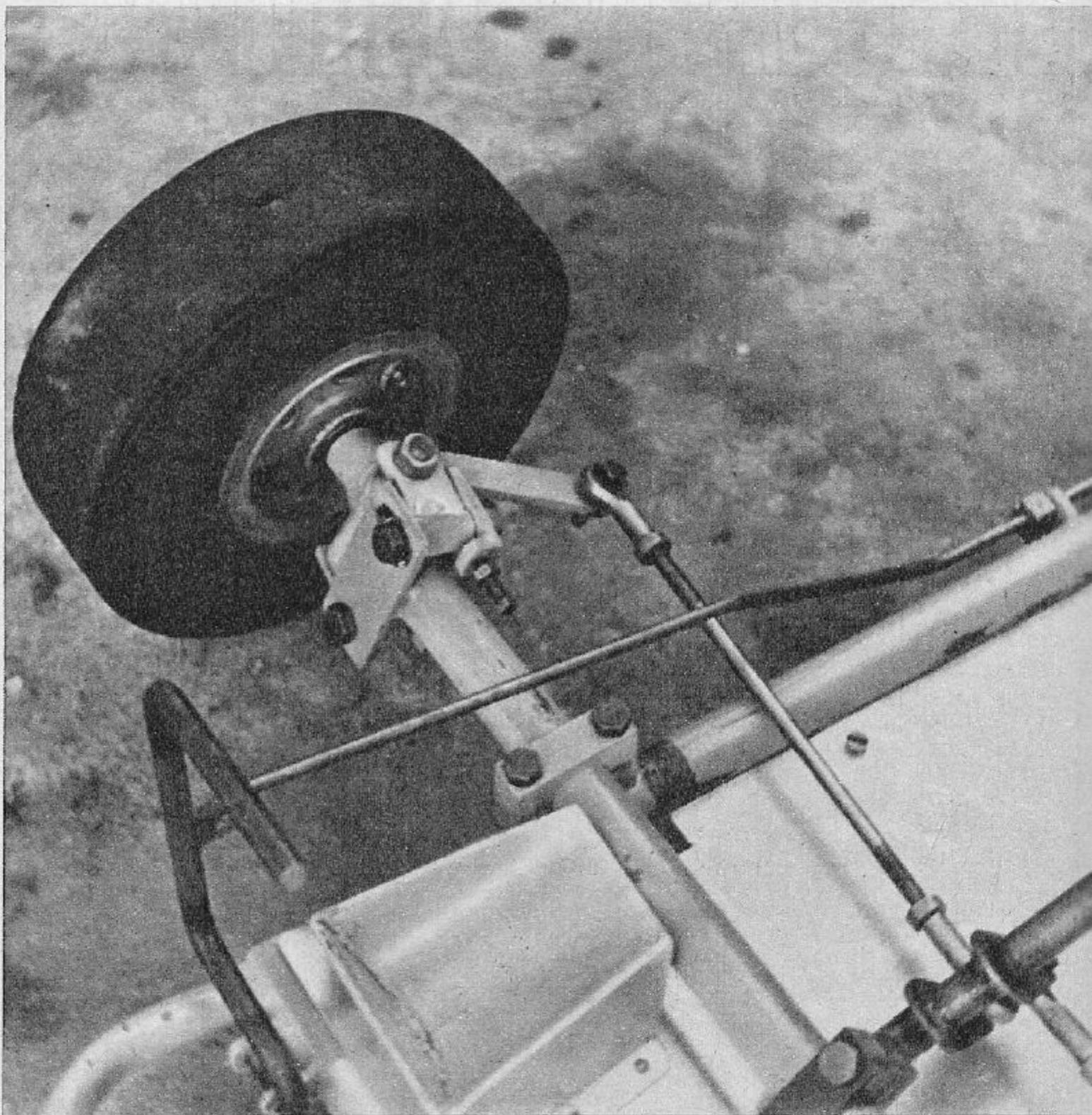
Es innegable que el parecido superficial con el D'Arminio es grande. Sin embargo ambos chasis son muy diferentes.

Detalle de la punta de eje. El bulón superior se ajusta alrededor de una corredera, lo que permite graduar la comba. Véase también el amarre del eje al bastidor.

Los "flanets" van sujetos en las abrazaderas que a su vez lo están al chasis. De esta forma el eje se puede desplazar hacia atrás o adelante.

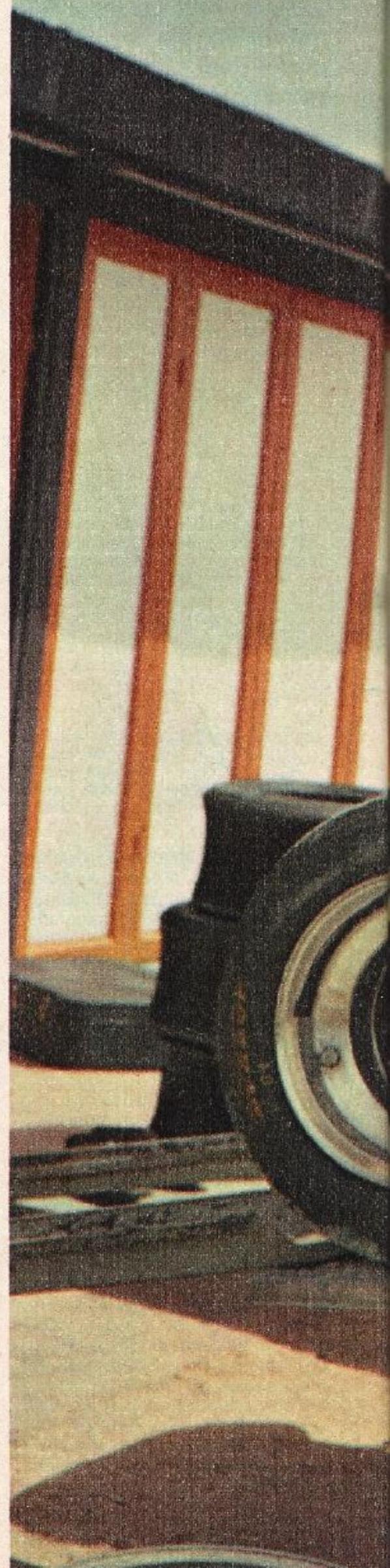
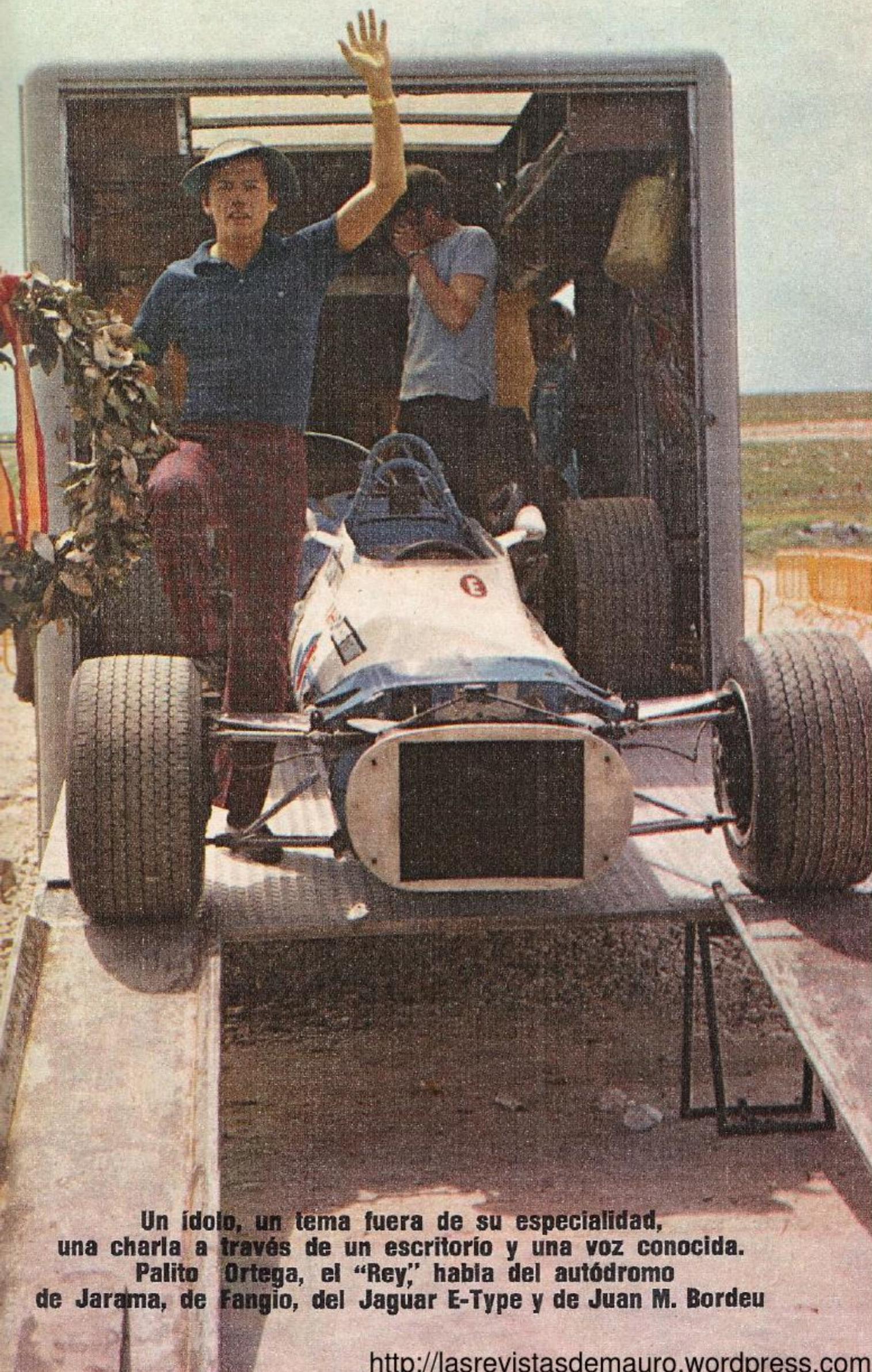
tor, incluidos aquéllos provistos de caja, como el Zanella. Para completar sus características digamos que el eje va montado sobre tres bancadas; pedaleras y barra de dirección son regulables en tres posiciones, lo que permite nueve variantes diferentes. El freno es de tambor con doble leva marca D'Arminio o Herceg, los mandos de acelerador y freno se efectúan por medio de una combinación de cable y varilla. En el kart que ilustra estas páginas el piso y las taloneras son de aluminio, pero en lo sucesivo se reemplazará este material por plástico reforzado.

El precio con que saldrá a la venta el Rucar Escorpión por el momento no está estipulado, pero se calcula que no sobrepasará los \$ 120.000 (desde el año que viene muy módicos 1.200 argentinos). Colaboran en la construcción del bastidor dos conocidos técnicos, don Hugo Felizatti (uno de los padres del Fiamh) y Carlos Francia, especialista en soldaduras en aeronáutica.



ENTREVISTAS INSOLITAS:

PA



Un ídolo, un tema fuera de su especialidad,
una charla a través de un escritorio y una voz conocida.
Palito Ortega, el "Rey," habla del autódromo
de Jarama, de Fangio, del Jaguar E-Type y de Juan M. Bordeu

PALITO ORTEGA Y LOS AUTOS

“Por qué Palito Ortega junto a un auto de carrera... y ¿por qué los dos juntos en CORSA?... Porque aunque Palito y los autos sean aparentemente dos “Instituciones” totalmente disociadas, ambas tienen ciertos denominadores comunes; los dos, en cualquier momento y lugar, son noticias; cualquiera de ellos —tomados dentro de sus valores estipulados y correspondientes— mueven opiniones, generan idolatría y concitan permanentemente la atención. Si el automovilismo comparte con el fútbol —deporte nacional por excelencia— el privilegio de movilizar multitudes, Palito Ortega, dentro de su actividad específica, discutido o no y gusto aparte In-
→





dudablemente también moviliza multitudes de "fans". Y además, como cualquiera de ustedes o nosotros, Ramón "Palito" Ortega gusta de los autos, de las carreras, del ruido a fierros y opina sobre ellos.

Corrientes al 800. Pleno centro de Buenos Aires. Del hall de entrada hacia afuera, gente que camina apresurada; nadie sabe hacia dónde ni por qué, nadie se conoce, es la peregrinación del caminante anónimo. Pero adentro, detrás de la puerta de vidrio nos espera un ídolo. No se trata de Pairetti, de Gupeiro ni de Andrea Vianini. Subimos por un ascensor lleno de cromados y hacemos un viaje sin escalas saltando 13 plantas. Oficina 1304. Teóricamente nos tendríamos que encontrar con las lujosas oficinas pródigas en tapicerías, madera y ornamentos. No. Una alfombra ya transitada, unos muebles cómodos pero con algunos años de fama en sus entrañas, cuadros, copas, trofeos varios y sobre todo... discos, muchos discos y una voz que nos horada el oído desde un Winco portátil.

Encontrarse con Ramón "Palito" Ortega así, en un mano a mano sobre fierros y autos es tan raro, como hablar de la música de Los Beatles con don César Carmán. Y aunque parezca mentira a "Palito" le gustan los autos, aunque se declara enemigo número uno de la velocidad en zonas pobladas o ciudades. Pero veamos lo que cuenta "El Rey" sobre su experiencia en España, sus viajes con Fangio y su amistad con Pairetti.

"Yo estaba en Madrid cuando nos



enteramos que se iba a correr una carrera de Fórmula Dos en Jarama. Como el día de la carrera no pudimos ir, fuimos al día siguiente. Lástima que solamente estaban los Matra del equipo inglés de Ken Tyrrel. Vimos el de Stewart que había ganado y el de Johnny Servet-Gavin. ¡Qué livianos que parecen! Cuando los vimos les faltaban un montón de cosas porque los estaban cargando y los habían prácticamente desarmado. Pero te aseguro que me gustaron mucho".

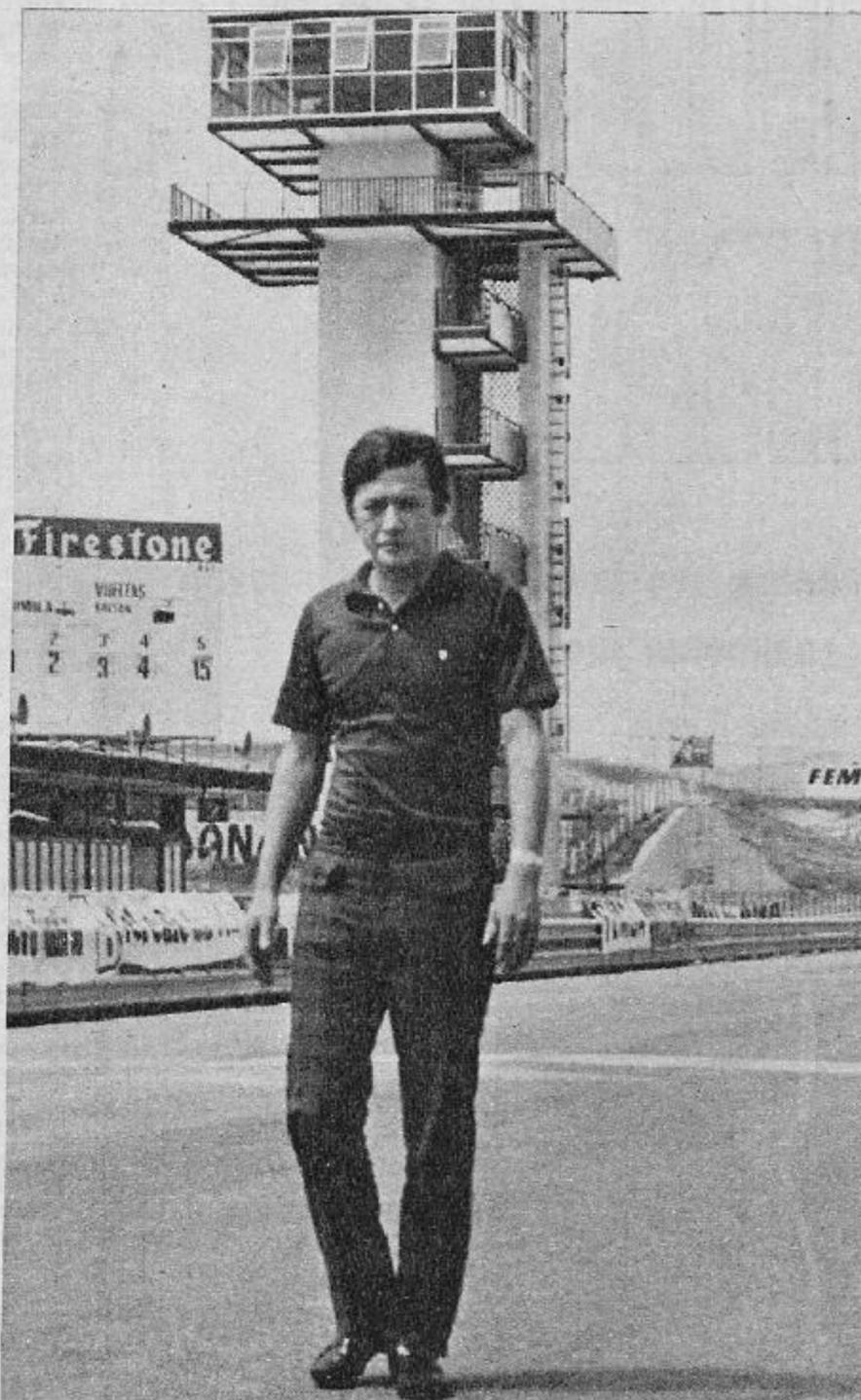
—Pero, ¿fue ésta al primera vez que tuviste contacto con los autos de carrera?

—"Bueno, en realidad a mí me gustan mucho los autos. Cuando puedo escucho las carreras por radio, pero como no tengo mucho tiempo, lo hago cada vez menos. Además, siempre me gustaron los autos deportivos. Me gusta el Jaguar E y el Mercedes Benz. Tengo un M.B. 250 cupé y Juan Manuel me lo quería hacer cambiar por un 230, ese de dos asientos y techo que se saca y se pone, ¿viste? Pero lo que pasa es que son autos muy egoístas y no podés llevar a nadie. Si fuera soltero me compraría uno, pero con una esposa y un chico es muy difícil tenerlo".

—De todos los autos que viste en Europa, ¿cuál fue el que te gustó más?

—"Como te dije, a mí me gusta la línea Mercedes Benz, pero me enloquecí con el Jaguar E que manejé en Londres cuando filmamos "El Rey en Londres".

—¿Sos amigo o conocés a algún corredor de autos?



—"Mirá, lo conozco a Palretti pero no profundamente. A Jorge Cupeiro lo conocí en la playa en Mar del Plata, y a Juan Manuel Bordeu lo conocí por Fangio. Te voy a contar una anécdota: una vez fuimos a Rosario en el Torino de Fangio. Íbamos Juan Manuel, el periodista Neustadt y yo. En un momento dado el auto se nos quedó sin nafta en plena ruta. Neustadt bajó y paró un camión para que nos diera un poco de nafta. Todo iba bien hasta el momento en que le dijo que Fangio y Palito Ortega estaban en el auto. El pobre hombre no lo quería creer y casi se nos va, porque lo creyó un mentiroso a Neustadt.

¡Si vieras lo que es Juan Manuel manejando! ¡Es increíble, no le ves las manos cuando hace los cambios ni cuando dobla con el volante!"

—¿De qué marca sos hinchá?

—"De Chevrolet, aunque no soy fanático de ninguna. Bordeu se fue de Chevrolet, ¿no? ¿A qué marca se pasó? ¿A Dodge?"

—Sí, se fue a Dodge porque tienen más posibilidades y los motores tienen un buen futuro.

—"Es lógico, porque ahora para correr se necesita mucha plata y el apoyo total de una fábrica. Si no, mejor no correr, ¿no?"

Y "Palito" pregunta, cuando termina de lanzar cada opinión sobre autos de carrera. Evidentemente no quiere "meter la pata", aunque no tuvo ocasión de hacerlo ya que sus declaraciones eran bastante reales en el tema.

—Y si Martín, tu hijo, algún día se decide a ser corredor de autos, ¿qué harías? ¿lo apoyarías o se lo sacarías de la cabeza?

—"Cuando nosotros éramos chicos mi viejo siempre nos dijo: ustedes van a ser lo que se les dé la gana o lo que consideren que sea su vocación. Pero eso sí, me tienen que prometer una cosa: sean lo que sean, siempre peleen y luchen hasta lograr ser el mejor en cada actividad que encaren. Y yo te digo una cosa, a mi hijo Martín le voy a decir lo mismo cuando sea más grande. Que sea lo que quiera, pero sea el mejor. Además, ya sabés que si un chico tiene una vocación y vos te oponés como padre, se pueden dar dos variantes: o sale un fracasado, o hace lo que quiere a espaldas tuyas".

Con el Mercedes Benz 250 salimos del garaje de sus oficinas. Corrientes nuevamente se nos abrió ante los ojos. Pero ahora, nuestro auto era el centro de las miradas de toda la gente. "Es el precio que hay que pagar en toda carrera que emprendas. Es un compromiso con quienes te ayudan a ser lo que sos. Como los corredores de autos, o los futbolistas; los que cantamos, sabemos, al encarar nuestra profesión, que nos debemos al público y que no podemos defraudarlo".

"Palito", el "Rey", o Ramón Ortega, nos dedicó media hora de su tiempo para hablar de algo que le gusta, pero que no es su actividad ni su hobby fundamental: los autos y las carreras.



UNA MODERNA CAFETERA

Aunque parezca una incongruencia, las cafeteras se renuevan y surgen vehículos de líneas realmente modernas

Por: Texto de MARIO A. DAHUL, fotos de FELIPE TORRE



Quando de una categoría no promovida o "chacarera" surge un vehículo que además de andar bien en carrera es agradable a la vista desde el punto de vista estético, uno se da cuenta de que no sólo en las categorías mayores se puede crear y avanzar técnicamente. Existe en el interior de nuestro país, y sobre todo en la zona sur de la provincia de Buenos Aires una categoría promocional, relativamente barata y que reúne a gran cantidad de aficionados al automovilismo: las cafeteras.

Y en Lobería principalmente, se ha concebido una nueva línea en lo que respecta a la categoría. Siguiendo los ejemplos de Mar del Plata (el cafeproto de los Hnos. Fermín) y otros más, el piloto local Rodolfo Stankievich y su acompañante Jorge Balbi han concebido y construido un auto para correr en la categoría y que a más de uno de nosotros... le gustaría para andar por la calle.

Los detalles técnicos del vehículo son los siguientes: altura: 97 cm, 18 cm de despeje; chasis: Plymouth 1933; motor: Plymouth 1933; distancia entre ejes: 2,55 mts. Este automóvil se construyó a lo largo de todo el año 68 y su costo aproximada, orilla el millón de pesos (vulgo: palo).

Es de destacar que este auto participa en carrera sobre circuitos de tierra. El auto peso aproximadamente 850 kg, excediéndose en 50 kg el límite de la categoría.

Esta cafetera, como las otras que corren en la provincia de Buenos Aires, en Santa Fe y en Córdoba muestran a las claras las posibilidades constructivas de los mecánicos del interior del país, ofreciendo de esta manera al automovilismo argentino un nuevo exponente de la capacidad constructiva. Pero existe una pregunta latente en las mentes de todo el ambiente de las cafeteras. "¿Cuándo podremos correr en el Autódromo de Buenos Aires, o en algún otro del país? Nos gustaría, ¿sabe?". Apoyamos la idea. Que la Capital y los grandes centros urbanos conozcan estos autos. 

PANORAMITA MUNDIAL

Mientras en Inglaterra ya está bastante adelantado el Campeonato Británico de Fórmula 5000, con el dominio de Peter Gethin en el McLaren Amarillo de Church Farm Racing Team, acaba de dar comienzo en Estados Unidos el Campeonato Continental de la misma división, llamada Fórmula A.

La primera carrera fue disputada a 45 vueltas sobre el circuito de Riverside, California, de cuatro kilómetros y medio de extensión, y fue ganada por el canadiense John Cannon —el mismo que le sacó el invicto al equipo oficial McLaren en la última CanAm— al volante de un Eagle-Chevrolet. Los Eagle parecen seguir siendo los aparatos más logrados de la categoría.

Segundo de Cannon y a casi un minuto de diferencia se clasificó Lothar Motschenbacher con un McLaren-Chevy y atrás por orden de llegada salieron Tony Adamowicz, Jerry Hansen, George Wintersteen y Pete Lovely. El campeón del año pasado, Lou Sell, no pudo estar presente con el Eagle-Chevy de Smothers Bros, por cuanto aún convalece de las heridas sufridas en el accidente que protagonizó en las 300 Millas de Riverside del año pasado, por el Campeonato del USAC.

A propósito del USAC, los autos tipo Indianápolis siguen siendo los aparatos que más rápido giran en Riverside. Los siguen los Grupo 7, después los Fórmula A y luego los stock-cars.

Para que no quepan dudas de que habían sido construidos los 25 ejemplares correspondientes para que el modelo 917 de 4½ litros sea homologado como automóvil de Grupo 4, la casa Porsche desplegó toda su producción del citado modelo (en cantidad de 25, ni uno más ni uno menos) en una de las playas de su planta de montaje de Zuffenhausen, y colocados en la misma posición que es de norma para la largada de las 24 horas de Le Mans que VAN a ganar la semana que viene.

Así las cosas, invitaron a Herr Schmitz, delegado en la Alemania de la Comisión Deportiva Internacional, para que les echara una mirada y pasara el santo a la central en París.

Pero don Schmitz, temeroso de que le pasaran gato por liebre —o carrocería por auto entero—, empezó a contar "Una, do, li, tua, oso-fete colo-rete de la lí-men-tá", y pidió las llaves del auto número trece, lo puso en marcha, se mandó un paseíto y luego lo hizo revisar, constatando que era en efecto, TODO un 917, como los 24 restantes. Estos tedescos se las saben todas...

El 30 de mayo, mientras sus compañeros se rompían los cuernos por agarrar una tajada del enorme provolone que se reparte anualmente en la capital del estado norteamericano de Indiana, Jackie Stewart ¿futuro Campeón del Mundo de Con-

ductores? se dedicaba a estropear los records existentes del circuito de Zandvoort, Holanda.

En una serie de pruebas conjuntas en las que mediaba un contrato con Dunlop para testear las gomas a ser utilizadas en el Grand Prix de ese país el 22 de julio próximo, Jackie condujo por primera vez el Matra MS84/Cosworth de tracción a las cuatro ruedas, limitándose primero a to-

marle la mano y estudiar sus reacciones. Luego de varios días de andar, Jackie obtuvo el "GOL" de Ken Tyrrell para exigir a fondo al aparato, con el resultado de un fardo de vueltas por debajo del record de la pista, de las cuales queda como mejor registro una de 1' 22" 4/10 a 184 Km/h. El record anterior lo tenía Jacky Ickx con un Matra de F2 desde el año 1967 con 1'27"9/10. Salute.



MAYOR KILOMETRAJE CON MEJOR RENDIMIENTO



**CARBURADORES
Y SUS REPUESTOS**

prestolite

**ALTERNADORES
DISTRIBUIDORES
MOTORES DE ARRANQUE
REGULADORES DE VOLTAJE
Y SUS REPUESTOS**

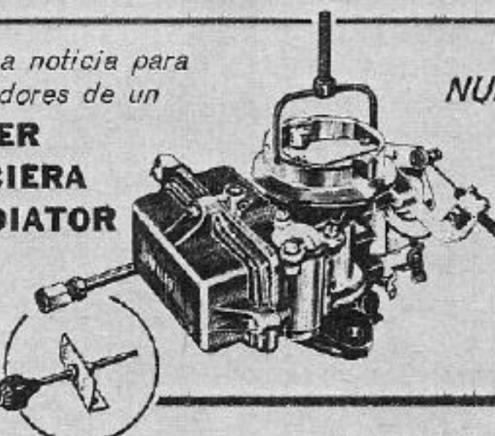
Equipo original en la mayoría
de los automóviles nacionales.



*Una buena noticia para
los poseedores de un*

**RAMBLER
ESTANCIERA
O GLADIATOR**

Modelos
1965/67



NUEVO CARBURADOR

modelo
RX 7010 A

HOLLEY

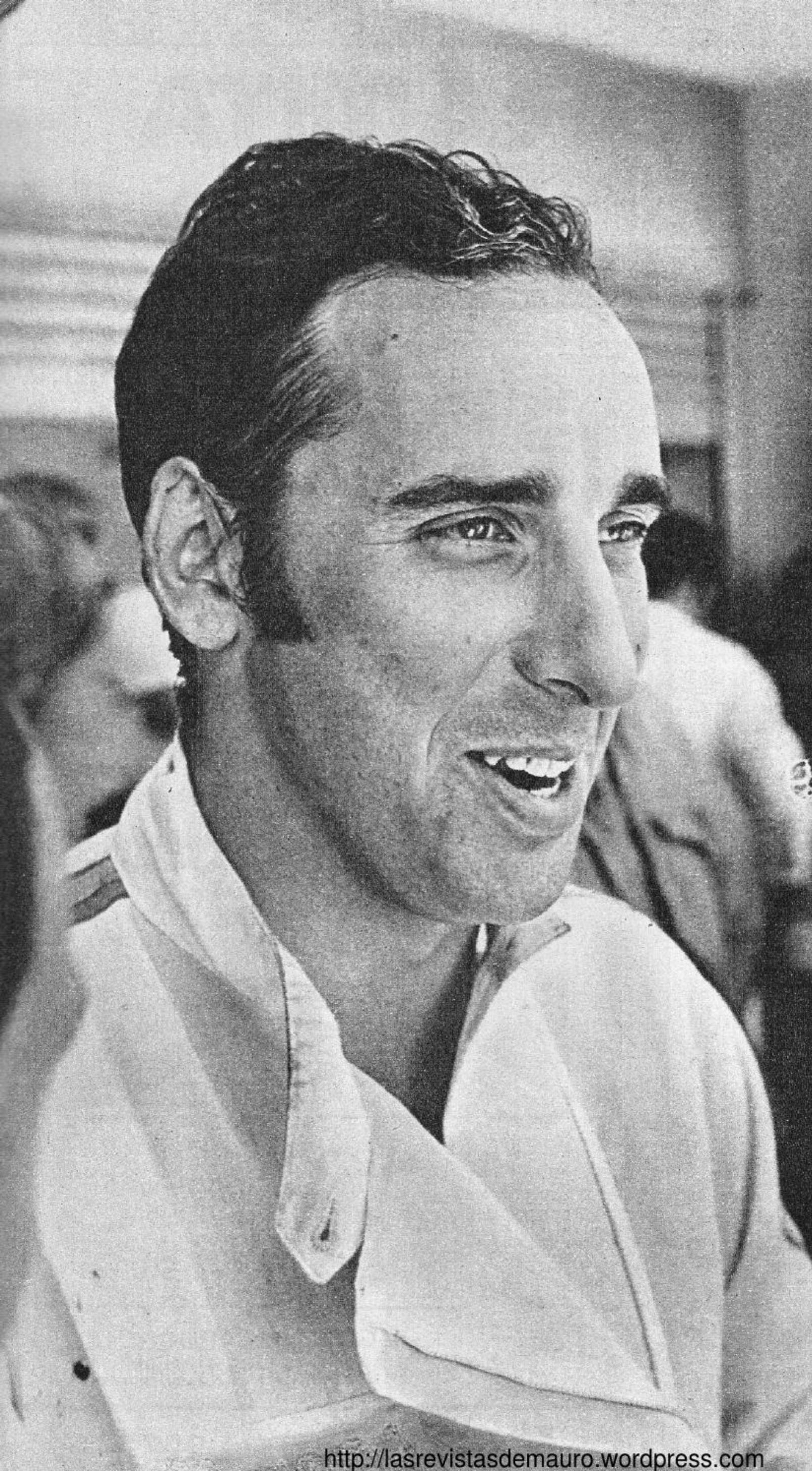
**BRINDA
TRIPLE ECONOMIA.**

cuesta menos,
funciona con nafta comun
y consume menos.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

DISTRIBUIDORES: VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



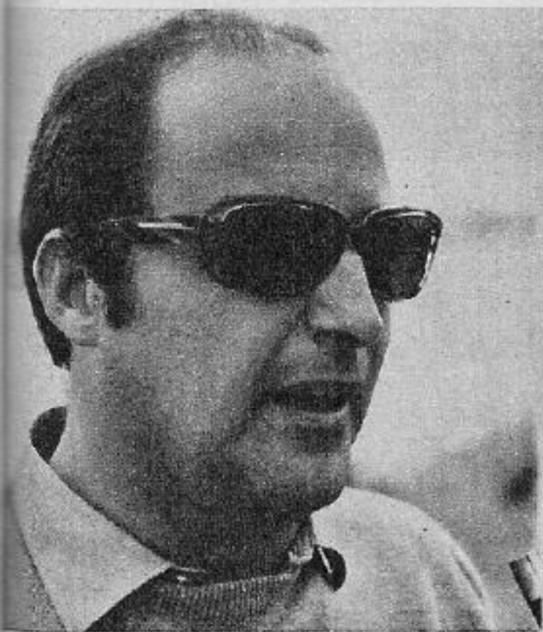
PLA



Ya se puede ir adelantando algo: El equipo de Jorge Cupeiro en 1970 estará integrado por él mismo, Marincovich, "Cacho" Fangio y Pairetti. Ya están encargados cuatro SP con motor trasero a Paco Martos

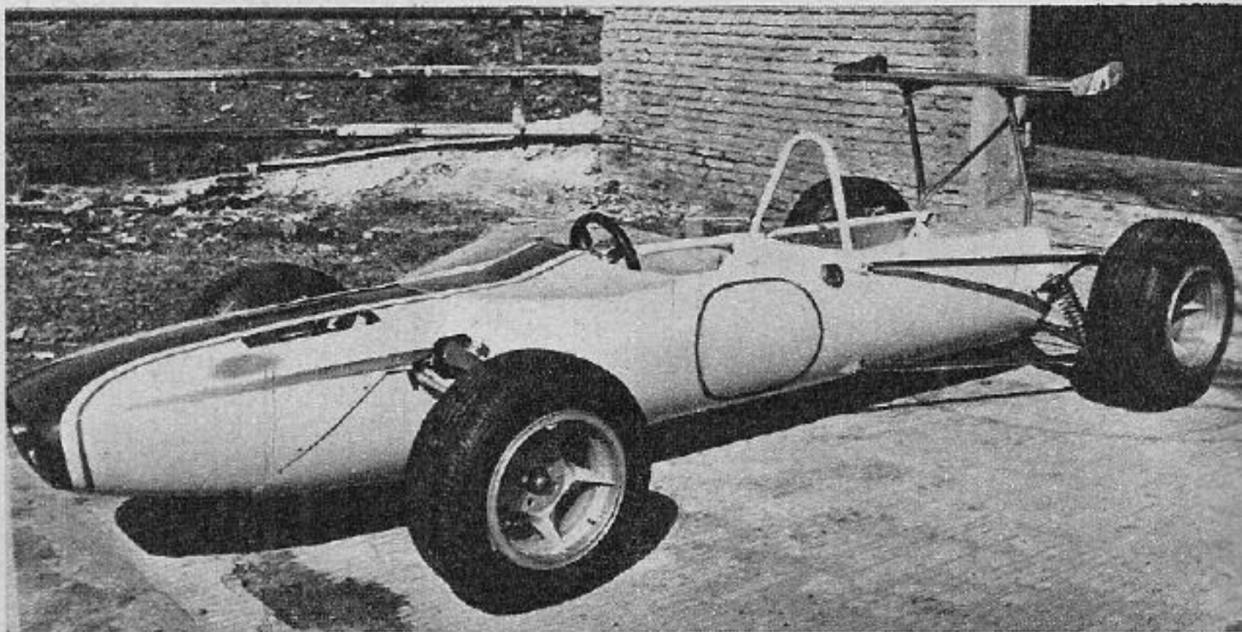


AMES PARA EL 70



"Cacho" Fangio, Marincovich y Pairetti serán los tres restantes pilotos del cuarteto. ¿Cómo funcionará un equipo de cuatro corredores, de los cuales los cuatro son de primera línea?

Este es el Crespi F-1 que usará Marincovich, si es que "Paco" Martos no termina el otro F-1 a tiempo para la carrera de Rafaela, las 500 que le dicen.



Jorge Cupeiro se caracterizó siempre por tener o por saber agenciarse por calidad propia, las butacas de los mejores autos de competición que pisaron o nacieron en nuestro país en los últimos 6 ó 7 años. Manejó las Giulietta de Pepino Vianini en TM, un Porsche Carrera 1,6 litros que era propiedad de su socio comercial en ese entonces, James, con los Fiat 1500, los primerizos de Automóviles Alvear; en fin, Cupeiro fue un piloto con pretensiones profesionalistas en épocas en que solamente los pesos los brindaba el TC, los autos por lo general no eran suyos.

Ahora sucede todo lo contrario. Cupeiro ya tiene su propio equipo y es él mismo el que da los autos para que los corra otro. Pero ya es hora de que les contemos los proyectos del equipo Cupeiro Competición para el año 1970.

LOS PILOTOS

Por supuesto, Cupeiro y Marincovich ya son seguros si no sur-

gen inconvenientes a último momento. Los nuevos serán "Cacho" Fangio, del cual se asegura insistentemente que integraría el equipo antes del fin de este '69 y, finalmente..., Carlos Pairetti. Evidentemente, los cuatro mejores pilotos de CDC de estos últimísimos tiempos.

Por el momento, con estos dos últimos, no se sabe de contrato alguno que esté firmado, pero el arreglo es inminente. Lo que seguramente seguirá como estaba serán las cuentas publicitarias de cada uno de ellos, a las que se agregarán, seguramente, las dos o tres fundamentales que tiene Cupeiro (Isaura, por ejemplo).

LOS SP

Jorge Cupeiro ya le encargó a "Paco" Martos la construcción de cuatro SP con motor trasero para competir el año que viene. Por contrato tendrán que estar listos para diciembre, época en que los cuatro autos ya tendrán que estar rodando el período de prueba.

¿Cómo serán los autos? ¿Tubulares o monocascos? Eso ni el mismo "Paco" Martos, que será al fin quien haga los SP, lo sabe. El ya tiene diseñado uno tubular y otro monocasco, pero todavía no se decidió por uno de ellos. Si bien el monocasco es más rígido y tiene todas las demás virtudes reconocidas, Martos lo considera demasiado caro "...si los remaches me cuestan ¡¡¡\$ 25!!! c/u., imagínate, habrá que poner unos 5.000 ... ¡no! los autos me parecen que de esa forma saldrían mucha plata; pero te digo, todavía no me decidí, no sé qué hacer".

Por supuesto, serán los cuatro primeros autos que construya "Paco" Martos con motor trasero para la categoría Sport Prototipos. Tampoco se decidió todavía si los coches serán abiertos (spyder) o cerrados (si es que el reglamento permite la opción).

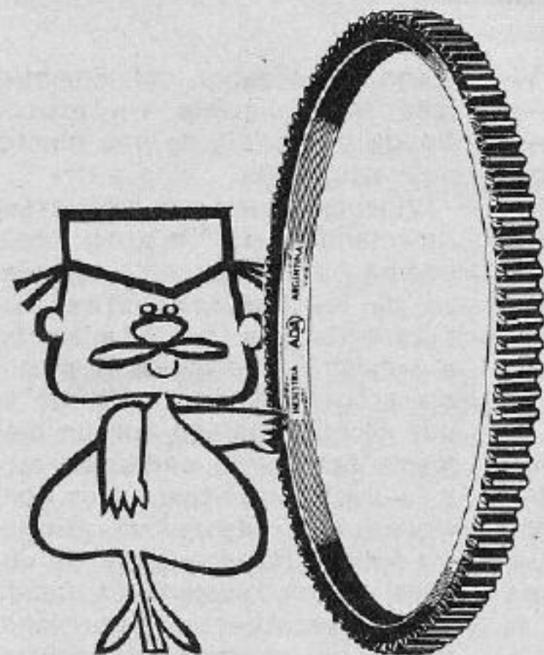
TAMBIEN F1

El equipo, si es que el Calendario del año que viene lo permite,

competirá también en F-1. Ya están encargados dos F-1 a Martos. Pero el destino de ellos será casi inmediato. Tienen que correr en Rafaela este año. El primero (para Cupeiro) estará listo, el segundo (para Marincovich) camina un poco en la cuerda floja, pero si no se termina a tiempo, Marincovich competiría con el Crespi F-1, propiedad del mismísimo Tulio, que el año pasado estuvo a punto de manejarlo Cupeiro y se quedó con las ganas no más: la ZF no llegó.

Sobre F-1 no se ha pensado mucho más. "Cacho" Fangio difícilmente siga corriendo con el F-1 de Cenci y por ende se quedaría sin chasis. Pairetti podría volver a renovar el contrato con el A.M.C.S., si es que Formisano no le está haciendo un F-1.

Cupeiro Competición será, sin lugar a dudas, la gran esperanza chevroletiana en el '70. Si Cupeiro lo dirige, no faltará organización ni medios para hacer las cosas al mismo nivel que los mejores, por lo menos. Pero de algo estamos seguros. Cupeiro y su ballet harán parar las tribunas.

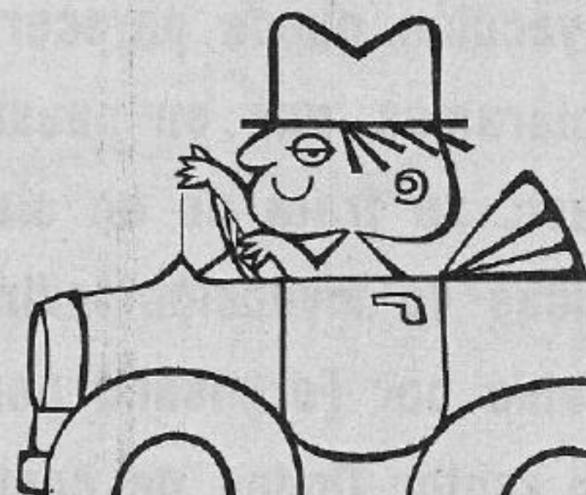


lo que cuesta, vale... y valen mucho más de lo que cuestan

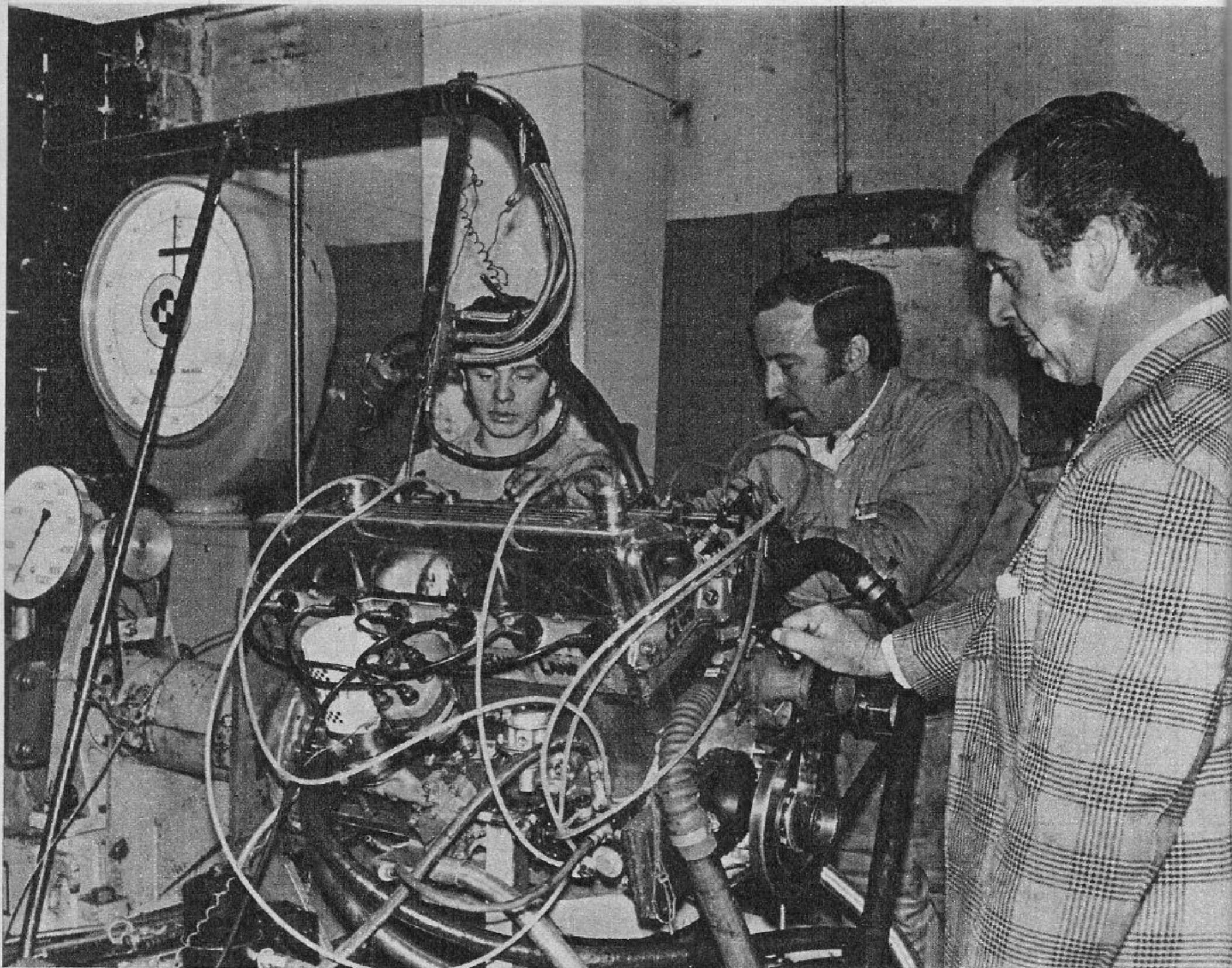
coronas de arranque

ADA[®]

UNICO FABRICANTE
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial



LA INYECCION MAS CARA DEL



Pagar 1.000 dólares por una inyección puede parecer mucho si no aclaramos, que en nuestro caso, se trata de un sistema Lucas de inyección indirecta traído por Formisano para instalar en un motor Dodge de competición

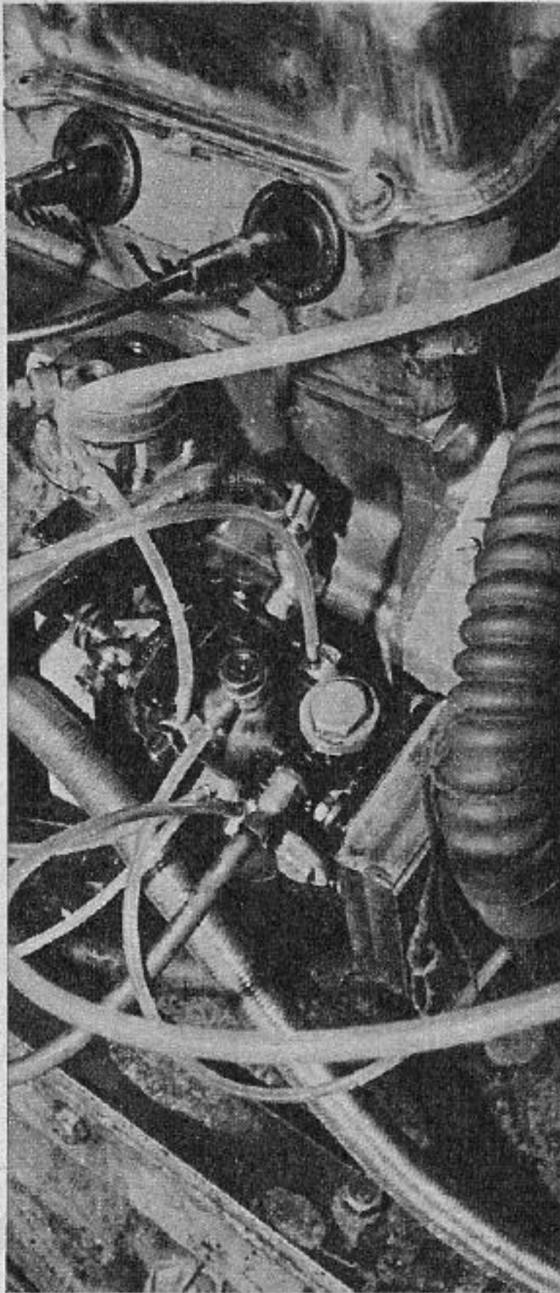
En el 2º piso del local de Vicente Formisano hay algo —si no nuevo— por lo menos desusado en nuestro medio. Sobre un banco de pruebas Schenck se está probando un motor. Si... claro... siempre se prueban los motores en un banco... o sea que si la novedad no está en el banco, hay que buscarla en el motor. Y ahí está.

Lo primero que nos llamó la atención fue la cantidad de tubería de teflon —origen inglés— que se entrecruzaba por todos lados. Y para que de una buena vez sepan de qué se trata el misterio, les diremos que la tubería de teflon sirve como con-

ducto canalizador del combustible que alimenta un motor Dodge por medio de una bomba inyectora Lucas.

Vicente Formisano está experimentando un motor con bomba inyectora en reemplazo de los tradicionales carburadores. ¿Ventajas? La bomba a presión Lucas iguala la potencia erogada por un motor en el que se ha trabajado con un diámetro óptimo de carburadores... y la cuestión es que no se consiguen carburadores de diámetro óptimo. Por otra parte, se obtiene mayor aceleración, dado que se produce un mejor llenado de las cámaras de combus-

MUNDO



El motor Dodge al que se ha adaptado el sistema de inyección indirecta Lucas. Experimentado por ahora a un régimen de 6000 rpm.

Inyector de combustible: la bomba distribuidora de nafta, accionada mecánicamente por el árbol de levas. Desde la bomba parte la tubería directa hasta el inyector.

ción, siendo a la vez la mezcla más uniforme y la dosificación de combustible exacta. El tiempo "muerto" de reacción que se produce entre el momento de pisar el acelerador y la aspiración de combustible no existe en el caso del sistema de inyección, puesto que la necesidad de aspiración desaparece al inyectarse por presión la nafta. En función de esa dosificación exacta de nafta, el consumo disminuye, o sea que entre las ventajas se incluye mayor economía. Y como consecuencia directa de todo el proceso de inyección —en este caso indirecta— se produce un mayor aprovecha-

sugerencias PARABRISAS CORSA



CASCOS



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

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

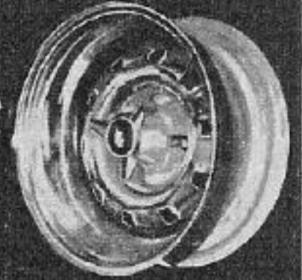
LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON GARANTIA ESCRITA

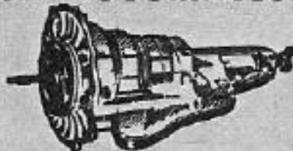
POR 12 MESES

VICAR S.C.A.

Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347



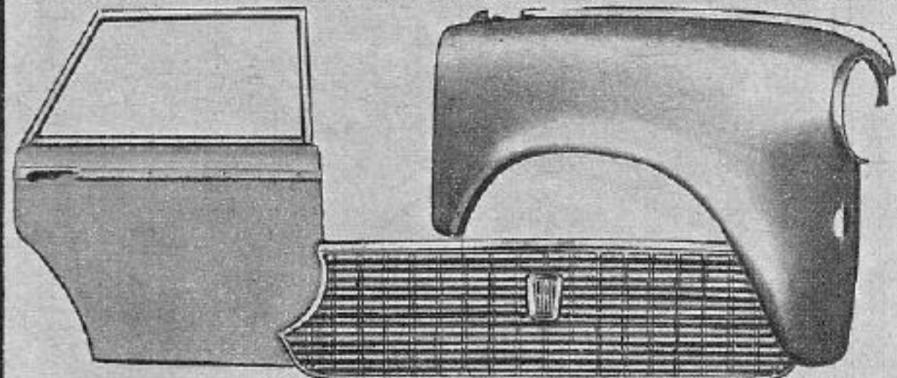
SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su CAJA AUTOMATICA



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



FIATODO

TAMBIEN LE OFRECE TODAS LAS PARTES ORIGINALES DE CARROGERIAS LINEA COMPLETA

VENTAS POR MAYOR Y MENOR



SARMIENTO 3899

T. E. 87-1852/1992 - Bs. AIRES.

UNICA DIRECCION

NO TENEMOS SUCURSALES

TOTALMENTE **nue**
vo
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 INSTRUMENTAL PARA EL AUTOMOTOR

CASA **cadi** S.A.C.I.

Warnes 1055 - 55-3832 y 54-8914 - Bs. As.

FUNDAS LIN-TAP

y., nada más!

¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



| | |
|----------|-------------|
| FIAT 600 | \$ 7.700.- |
| RENAULT | \$ 9.300.- |
| DI TELLA | \$ 9.400.- |
| FALCON | \$ 11.400.- |
| RAMBLER | \$ 11.400.- |
| VALIANT | \$ 11.400.- |



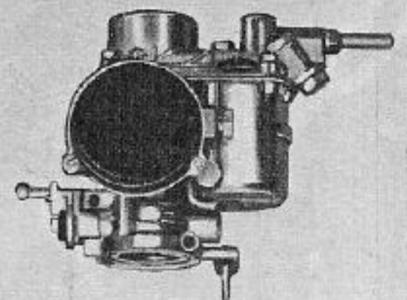
| | |
|----------------------------|-------------|
| TECHOS VINILICOS | \$ 9.500.- |
| PLAFONES INTERIOR PLASTICO | \$ 9.500.- |
| ALFOMBRAS LANA | |
| JUEGO | \$ 11.900.- |

CONCORDIA 1410

T. E. 69-1318

(Alt. J. B. Justo 6200)

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

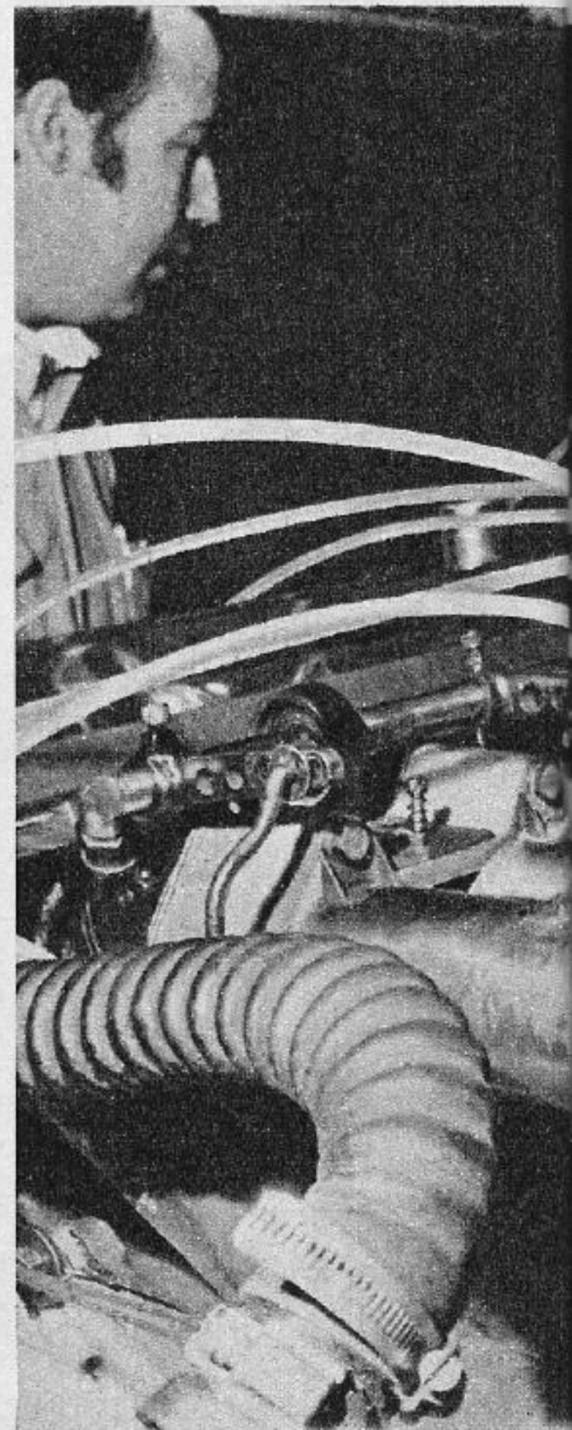
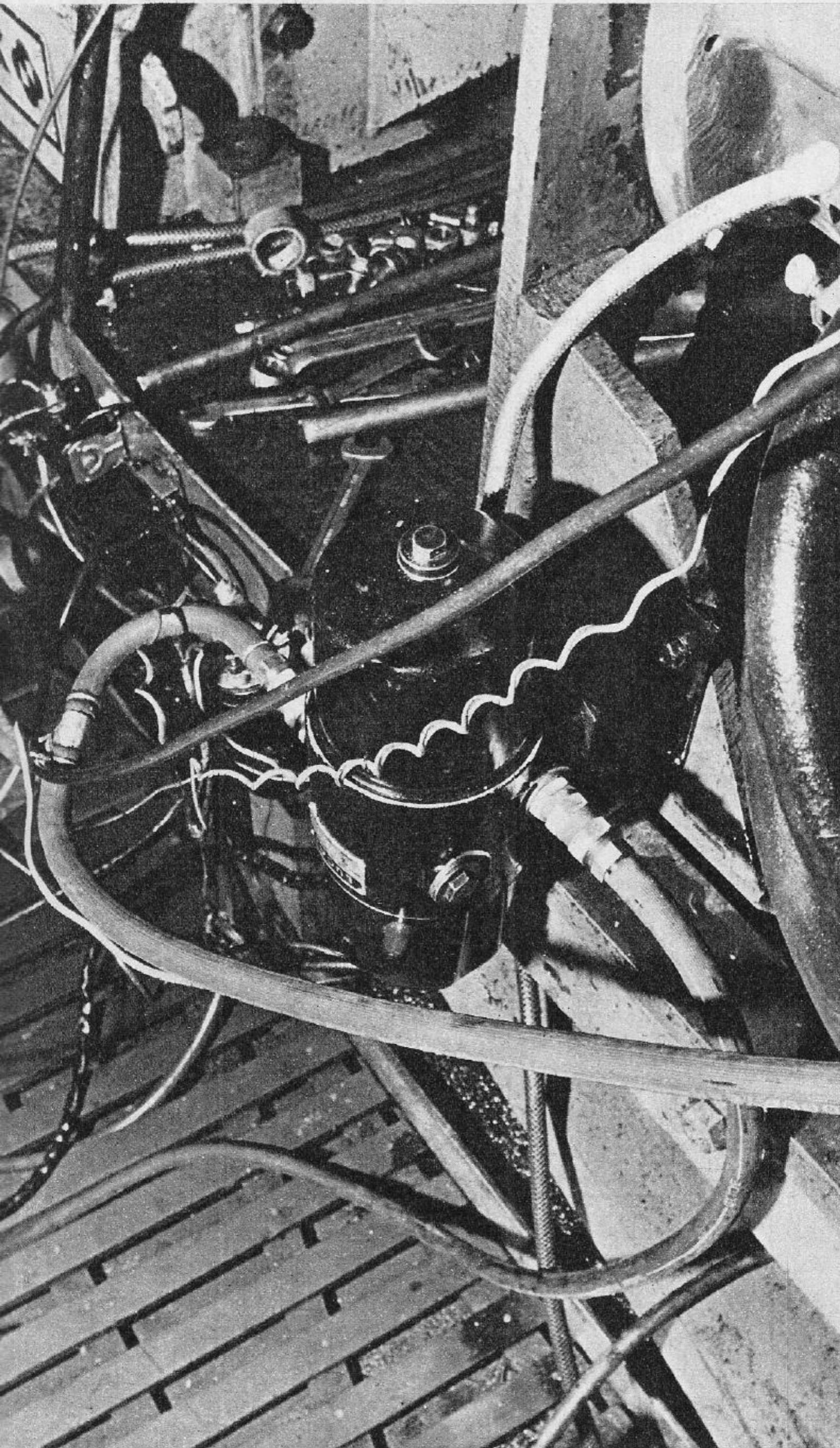


SIEMPRE LISTO!
LA LINEA MAS COMPLETA EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA PEUGEOT 403-404-T4B ESTAN EN:

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

PICHINGHA 1657, T. E. 26-2327, CAPITAL
AV. PAVON 787, T. E. 22-3166, AVELLANEDA

PRECIOS ESPECIALES A TALLERISTAS Y REVENDADORES.
ENVIOS AL INTERIOR.



La otra pieza importante en el conjunto: la bomba de presión Lucas, primer punto de paso desde donde la nafta es enviada —filtrada— a la bomba distribuidora.

miento de la curva de potencia, dado que se amplía la zona de cupla motriz.

Para reemplazar el carburador por un sistema de inyección; se hacen necesarias varias reformas. Fundamentalmente, varía el múltiple de admisión, ya que la entrada de mezcla es directa. Sobre el múltiple propiamente dicho atacan los inyectores, que también pueden ser colocados en cualquiera de los puntos del trombón, dado que no hay fórmula exacta para determinar su ubicación. En función de la potencia que se quiera obtener a determinado régimen —en este caso se trabaja a 6.000 rpm— se calcula la longitud y diámetro de los trombones y, empíricamente, la colocación de los inyectores. Nosotros presenciábamos la prueba en banca con los inyectores colocados en el múltiple, y luego en el extremo del trombón.

Es indispensable prever que todos los elementos componentes del sistema —bomba distribuidora de nafta y bomba inyectora— especialmente refrige-

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

El cristal
curvo
de su
automóvil
está en

FRUMENTO

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

ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.
RIVADAVIA 14782
Ramos Mejía

SUPRALOCK
SELLAJUNTAS SINTETICO

Para eliminar pérdidas en conexiones de agua, naftas, aceites y gas. Supralock es indispensable en juntas de motor.



ARTEFA S.A.C.I.F.
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
DE LOS PRODUCTOS ERPA
Av. Entre Ríos 1027/29
Tel. 23-5877 - 26-2203 - 27-6211
Buenos Aires

CALIDAD y GARANTIA

AL-RO

CINTURONES DE SEGURIDAD
FAROS, OPTICAS, ESPEJOS, ETC.

AL-RO S.R.L.

Pje. LUIS BRAILLE 5620
Tel. 64-6006 - Capital
CONSULTE A SU PROVEEDOR
SOLICITE VENDEDOR



**CONSAGRADOSI...
FAROS DAVID**

"777" HALOGENO
"GAS DE IODO"
EXTRA CHATO "35 mm."

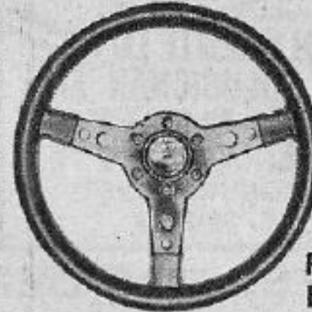
Fabrica y Distribuye:

CASA DAVID S.A.

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



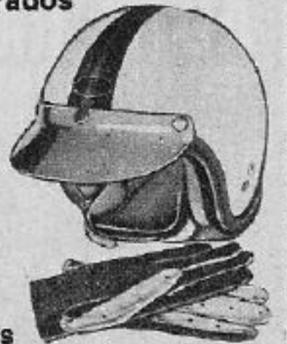
VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS



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



**ACONCAGUA
MANAGUA**
LA CRUCETA MAS "TUERCA"
MARCAS REGISTRADAS

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

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

AUTOMOVILES RENAULT

MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA
SU ATENCION MECANICA INTEGRAL.

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

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

La Exposición de 200 Emblemas*

Plásticos Autoadhesivos con tonalidad

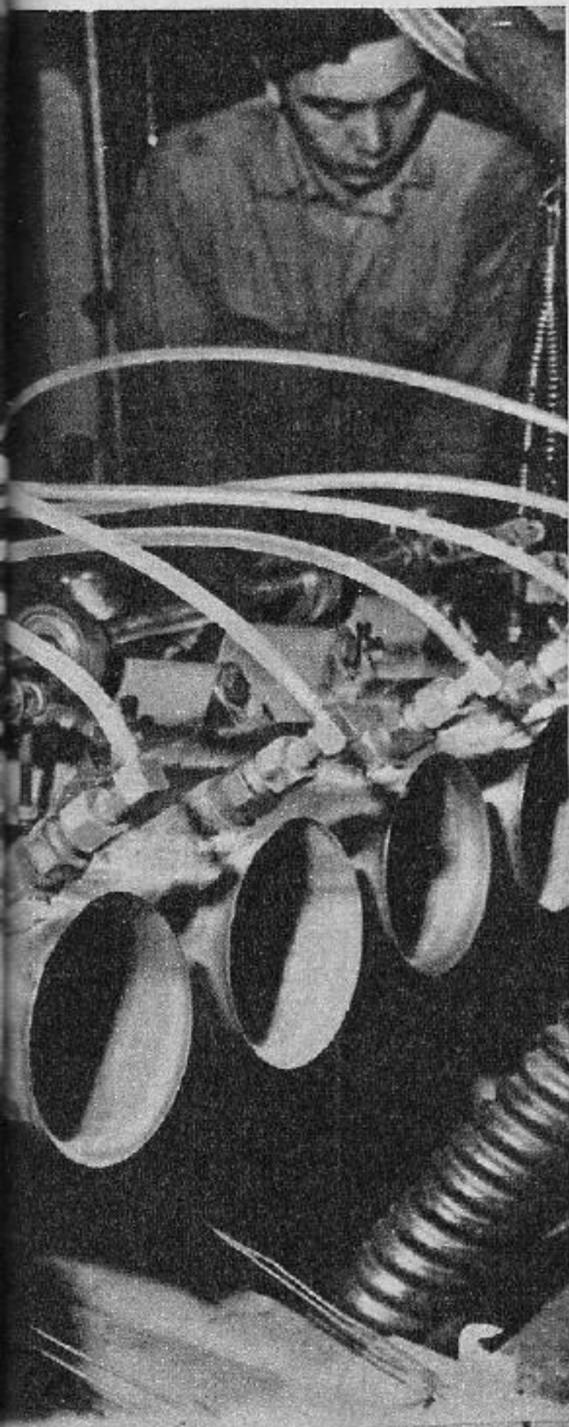
**Nacional e Internacional,
más completa del mundo.**

* CALCOMANIAS

Solicitelas en comercios de accesorios para
automotores, casas de hobbies, jugueterias
y librerías de todo el país.



Productora: **ANEXO J67®**
Juan B. Justo 4300 Buenos Aires



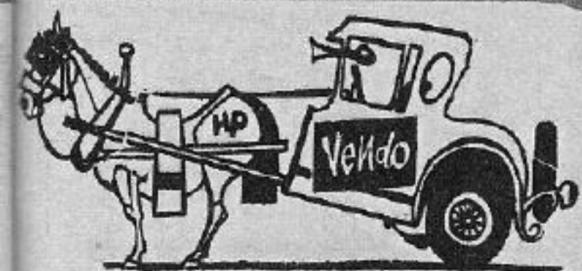
Tombones yuxtapuestos al múltiple de admisión. La tubería culmina en los inyectores. La longitud y diámetro de los trombones condiciona las potencias obtenibles.

ren correctamente, ya que a temperaturas mayores a 60°C, se producen las "trampas de vapor", o más claramente la vaporización prematura de la nafta.

En el período de experimentación, el paso de nafta desde la bomba distribuidora se regula mediante un micrómetro que actúa directamente sobre la bomba. Una vez que el resultado obtenido se considere óptimo, se construirá la leva que gobernará definitivamente el momento y duración del paso de nafta por medio de la bomba distribuidora.

Para traer de Inglaterra el conjunto Lucas, Vicente Formisano debió pagar unas cuantas ídem: exactamente u\$s. dollars 1.000, o sea \$ 350.000 al cambio. Ojalá el rendimiento posterior compense esa inversión; en caso contrario, Vicente habrá pagado la inyección más cara de la historia universal...

Y lo que en definitiva interesa es que en nuestro medio se siguen experimentando soluciones, se sigue trabajando y se continúa en la búsqueda de resultados. Muy bien por todo esto.



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.

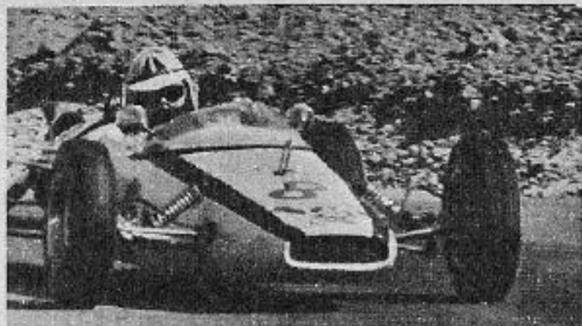
Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA adjuntando el cupón que aparece al pie de esta página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos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

VENDO PISTA MIAMI, 15 metros de recorrido, 4 pistas y transformadores. Consultar: tel. 82-9393, de 15 a 18.30.

FORMULA-4 VENDO. Chasis Crespi. Nuevo Motor Renault preparado por Antelo. Todo sin estrenar, con trailer. Tel. 27-8151 (de mañana).

A ESTRENAR, oportunidad única. TURISMO CARRETERA, FORD F-100, caja Sáenz, frenos Volpi, 275 HP, una joya para hacerla debutar, por instalar taller, vendo lra. oferta o permuta por vehículo automotor en perfecto estado (preferibles Cupés modelo 40 en adelante). Tratar: Sr. Roberto, Fraguata Pte. Sarmiento 429, Capital Federal.

FERREA VENDE FORMULA-4 CRESPI "BMW". Listo para correr o permuta



por auto 1968/69. Diferencia paga al contado. MELIAN 4046. Capital Federal.

KART - Completo, listo para largar. Chasis y motor "FIAMH" - R.F. Repuestos y gomas. Muy barato. Ganador. Tratar: Sr. Alberto, Tel. 82-8694.

OPORTUNIDAD UNICA. Canestrari Hermanos, vende lancha AVAN 410 con motor Carniti 50 HP. Nueva. Solamente 5 horas de uso reales. Color blanco con cubierta verde. Tapizado negro. Asientos convertibles en cama. Esta embarcación se vende con su trailer expresamente construido a todo costo, con suspensión a ballestas y amortiguadores tubulares, guardabarros, correa de fijación de cuero, etcétera. Una verdadera

ra ocasión. Consultar en CANESTRARI Hnos., Av. del Libertador 3065, San Fernando.

CAJA DE VELOCIDADES Chevrolet 65, importada, casi nueva. Liquido, completa. Tratar: tel. 40-6104.

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

FIAT 1100. Año 1962. GRAN OPORTUNIDAD ¡IMPECABLE! Vendo contado y facilidades. Todo a nuevo. TRATAR: Marcelo T. de Alvear y Villarino, "El Rincón", CASEROS, estación YPF, preguntar por TOMAS o RAUL, grandes "gomias" de CORSA. Tel. 71-6375.

SE CONSTRUYEN MODELOS en yeso para matrices en plástico reforzado de cualquier tipo y medida, también se sacan matrices moldeo por contacto. Consultar: Monseñor Ameiros 2847, Morón. Teléfono: 629-5175.

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

LANCHA clase mojarra, lista para correr y lancha tipo "Chris-Craft", casco madera, buen estado, motor Ford 100 HP, 2 carburadores. VENDO con facilidades. Tratar: 9 de Julio 266, SAN FERNANDO.

VENDO Torino 380 W 1968, 20.000 kilómetros reales, verde metalizado, Tratar: tel. 81-8569, de 15 a 19.

EQUIPO COMPLETO DE HERRAMIENTAS E INSTRUMENTAL, importadas, usadas. Tel. 41-0648.

BMW, TRIUMPH, AJS o toda gran cilindrada en CRISTIAN MOTOS, la moto-empresa más grande de Sudamérica, Av. San Martín 7878, San Martín.

RAMBLER 62 - Muy buen estado. Documentación en regla. De particular a particular. Ver: en estación de servicio YPF. "El Rincón", Alvear y Villarino. CASEROS. Más información: tel. 72-6553.

LANCHA DE PLASTICO 3,50 metros, con trailer y motor Johnson, de 18 HP, modelo 1968. Vendo en conjunto o motor solo. Av. Gral. Paz 13974, Capital. Tel. 68-8068.

PARTICULAR A PARTICULAR, compra coche modelo antes de 1913. Foto, estado y condiciones de pago a: JOSE MARIA GIMENEZ, Juan M. Gorriti 846, SAN SALVADOR DE JUJUY, tel. 2079.

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

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

VENDO pista de automodelismo 18 metros, 6 vías, con transformador, caballetes y accesorios, nueva. Llamar al 60-0623.

A TODOS LOS CORSAS: GRATIFICARE a quien me informe sobre el paradero de 10 estuches de Mentex sustraídos de BUGATTI Type 43, estacionado frente a mi domicilio, Carlos Pellegrini 887. (Quienes desean más información sobre lo ocurrido y mi Bugatti ¡Única! pueden también escribirme a la dirección indicada). Con Mentex, como acompañante pensaba (y pienso) hacer el raid Buenos Aires-Alaska.

VENDO dos cupés Ford turismo carretera, motor 105 HP, perfecto estado, a Clubes y Peñas Corsas del interior, pa-



ra organizar rifas, o permuta por otras unidades. Escucho ofertas a tel. 743-4718, señor Raúl Sampayo. Lunes a viernes de 13 a 14 horas.

FIAT 750 - 66. Motor preparado por Caldarella, 150 km/h, aproximadamente, a 6.000 rpm, llantas anchas, con gomas nuevas, volante especial, cuentarrevoluciones y totalmente equipado, con 9.000 kilómetros reales. Vendo urgente, de particular a particular. Hay grandes facilidades. VIEYTES 1030 (altura de Haedo 4300), Florida.

PISTA DE AUTOMODELISMO, completa, 4 vías, transformador, autos, pulsadores, armada, 3,50x3,30, aproximadamente. Total: \$ 65.000. Tratar: tel. 99-4242, de 9 a 12 horas.

JOSE SANTORO VENDE SU "DE CARLO 700", excelente estado. ¡CANCHERISI-



MO! Grandes facilidades. México y Luis S. Peña (kiosko de diarios, gran "gomía" de Corsa).

KART ZANELLA-D'ARMINIO, 125 cc, de cilindrada, preparado para correr 100 kilómetros reales, con repuestos y trailer, \$ 100.000. Hay facilidades. Tratar: Sr. Jorge, Av. Gral. Mosconi 1851, S. Justo.

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.

MERCEDES BENZ 190 SL

de C. J., Santa Fe.

Señores: Tengo la oportunidad de conseguir un Mercedes Benz 190 SL, mod. '61, con 80.000 km, en \$ 1.500.000.

Está puesto a nuevo y tiene además capota convertible y techo duro cambiabile a voluntad. Creo que las cinco cubiertas están en buen estado. Desearía me informen:

1) Si el precio es o no excesivo.

R) No, señor. No está fuera del precio normal. Es el precio que corresponde a esa unidad. Además, en el estado en que está —aparentemente—, el precio es excelente.

2) Si los repuestos de motor y carrocería son o no difíciles de conseguir.

R) Todos los repuestos pueden conseguirse en Mercedes Benz Argentina, Av. Libertador 2424, Capital Federal.

En cuanto a su pedido de respuesta personal, debemos comunicarle que todas las consultas

las contestamos en nuestro Correo Corsa.

POR LA SOMBRA...

de H. A. Guzzanti y O. H. Labanti, Mendoza.

Quisiéramos saber lo siguiente:

1) ¿Qué motor pondrá Vianini en el Huayra particular que encargó a Pronello?

R) Seguramente colocará un motor Dodge. Pero estamos seguros de que él no lo va a poner. Seguramente lo mandará colocar.

2) ¿Cuándo saldrá a la venta el motor Tornado 7 bancadas?

R) No hay ninguna fecha segura. Estamos en condiciones de asegurar que será antes de 1998.

3) ¿Es cierta la versión que asegura que Pairetti ha comprado un Numa II-B a Ruesch, para ponerle un 250 y convertirlo en su nueva máquina SP?

R) No es cierto. Es mentira.

4) Si a un auto completamente standard se le colocan ruedas anchas de considerable tamaño, ¿perjudica en algo alguna parte del auto? ¿Por qué?

R) Puede llegar a perjudicar suspensiones, rulemanes y puntas de eje, dado que se está desplazando hacia afuera la recta de acción del peso del auto. Las fábricas han diseñado el aparato para que su peso descargue sobre el suelo en determinado lugar. Al variar uno de los elementos —en este caso llantas— se modifica el conjunto.

5) Desearíamos nos dijeran cuál es la dirección de las "niñas Corsa" que salieron en la página 20 del N° 150.

R) Si... cómo no...: Gravnahstdakka 90089, Samarkanda occidental.

6) Saludamos a Uds. muy atte., aconsejándoles que al circular por la calle lo hagan por la sombra, y que se cuiden mucho, dado que con ustedes enfermitos se terminaría la delicia de los martes...

R) Gracias por el consejo. Los chicos salieron en tropel a comprar sombrillas, por si la vereda de la sombra está ocupada. De salud, todos bien... cof... cof... aaaaaaatchissss...

PLYMOUTH '38

de F. C. Schroeder, Córdoba.

Quisiera me informen los siguientes datos con respecto al motor del Plymouth 1938.

1) Características.

R) En el año '38 se fabricaron dos modelos bajo la denominación P-3 y P-4, que montaban motores con culata en "L". La lubricación de los cojinetes del cigüeñal, del árbol de levas y de las bielas se efectúa por medio de un sistema de alta presión. Las paredes de los cilindros, así como los pasadores de los pernos de pistón, levas, varilla levantaválvulas y gulas de válvulas son lubricadas por el aceite, que fluye a través de la mita superior de los cojinetes de bielas, y por salpicado a través de los mismos cojinetes y de los del cigüeñal. La cadena de distribución y los engranajes se lubrican por medio de un tubo piccolino que sale del cojinete delantero del árbol de levas.

La bomba de aceite es del tipo a engranajes, y se encuen-



tra del lado derecho del motor, debajo del múltiple. La presión del sistema es regulada por la válvula de compensación. COJINETES: los de cigüeñal y bielas son intercambiables, y en caso de dañarse deben instalarse nuevos, con lo que se conservará la alineación original de fábrica. Para su mejor información, va una tabla de datos.

2) Diámetro de los cilindros.
R) 79,4 mm.

3) Carrera de pistón.
R) 111,1 mm.

4) Cilindrada (en cm³, si es posible).

R) Todo es posible en la dimensión desconocida... o en este caso conocida: 3302,07 cm³ (201,31 pulg.³) para los modelos P3 y P4, y 2792,9 cm³ para los modelos P3X y P4X.

5) Relación de compresión.
R) 5,8:1.

6) Potencia efectiva.
R) Alrededor de 65 HP, HP más, HP menos...

7) ¿Qué tipo de aceite se le debe colocar a este motor?

R) Durante el verano, SAE 30. En temperaturas mayores de 26°C, SAE 40. Durante el invierno, aceite de viscosidad 10W o 20W. La capacidad del cárter es de 4,7 litros.

8) ¿Qué tipo de bujías se debe utilizar?

R) Cualquiera, siempre que la luz entre electrodos sea de 0,64 mm (0.025").

9) Sistema de enfriamiento. Características.

R) El agua circula mediante una bomba centrífuga. El termostato está colocado en el codo de salida del agua del block. El agua comienza a circular por el radiador a una temperatura entre 68°C y 71°C (155° a 160° Fahrenheit). La capacidad de agua, lamentablemente, no la tenemos, pero usted puede echar agua hasta que desborde, señal inequívoca de que el radiador está lleno. Si tiene problemas mayores de temperatura, búsqese dos eunucos que apantallen el motor.

10) Sistema de encendido.

R) Distribuidor; luz de platíno: 0,51 mm. Orden de encendido: 1-5-3-6-2-4. Puesta a punto: ajústense las puntas de manera que la ruptura se efectúe después del punto muerto central, a 0,18 mm.

No tenemos los datos sobre tipo y tensión de la bobina.

11) ¿Se puede hacer arrancar este motor con un motor de arranque de Ford "A", si la tensión de éste es de 6 volts?

Bielas

Movimiento libre del cojinete 0.013 a 0.06 mm.
Movimiento lateral del cojinete 0.14 a 0.29 mm.
Límite de alineación de pasadores de perno de pistón 0.51 mm. (torsión o flexión).

Cigüeñal

Espacio libre de cojinetes 0.03 a 0.08 mm.
Juego longitudinal 0.08 a 0.18 mm.

Cilindros

Conicidad máxima permisible 0.04 mm.
Excentricidad máxima permisible 0.05 mm.
Máximo de rectificación 0.13 mm.

Arbol de levas

Juego longitudinal 0.05 a 0.15 mm.

Pistones

Juego en la cabeza del pistón 0.56 mm.

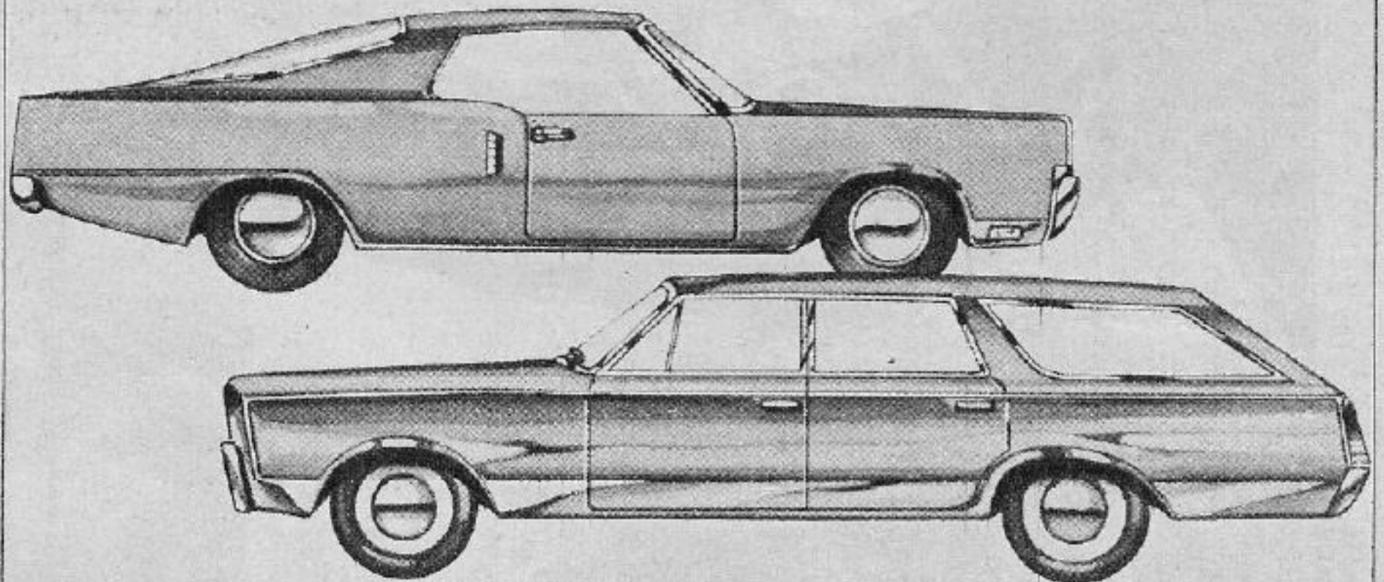
Válvulas

Juego de varillas levantaválvulas, con el motor en caliente .. de admisión 0.15 mm.
de escape 0.20 mm.
Juego del vástago en la guía admisión 0.025 a 0.08 mm.
escape 0.08 a 0.13 mm.
Alzada de válvulas ... 7.9 mm.
Longitud del resorte válvula abierta y cerrada 36.5 y 44.5 mm.
límite de compresión. 34.9 mm.

R) No creemos que haya ningún tipo de problema. Fíjese bien en una sola cosa: que el motor esté bien madurito antes de arrancarlo. Además... ¿usted quiere llegar a Saturno en un Plymouth '38?

12) Les agradezco la molestia que se han tomado...

R) No te ninguna molestia. Solamente que el que contestó la carta anda buscando una foto suya. Es medio fetichista y practica el voo-dío el chico...



A SPLENDID CORSA YA LE EXIGIMOS TODO EN LAS PISTAS... (ahora se lo presentamos a usted)



Por primera vez para su coche, un aceite lubricante especial para autos preparados:

SPLENDID CORSA

el aceite "probado" y "aprobado" en las pistas bajo las duras exigencias de profesionales. SPLENDID CORSA... el aceite que los pasó a todos!!! Uselo... y gane con él, su Gran Premio de todos los días.

Otro producto de:

Oswaldo Rigamonti S.A.C.I.

Solís 2161 - Tel. 23-0071 - Capital

FIAT 1500

***Siempre en la punta
y por mucho tiempo !***

Asociación Sanjuanina de Volantes - Autódromo El Zonda
1° con FIAT Eduardo Rodríguez Canedo
2° con FIAT Néstor García Veiga
3° con FIAT Carlos A. Reutemann

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



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, xomas, accesorios, etc.

AUTOS USADOS

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

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. | 1962 | 800.000 |
| 88 4 p. | 1963 | 900.000 |
| OPEL | | |
| Rekord 2 p. | 1956/7 | 400.000 |
| Rural | 1956/7 | 420.000 |
| Rekord 2 p. | 1958 | 500.000 |
| Rural | 1958 | 540.000 |

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

Correos Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA Registro de la Propiedad Intelectual N°965.704
 Concesión N° 7970 IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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 | | |
| 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 |

MARCA PRECIO

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

MOTOS 0 Km

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

El referendum de Siete Días

ONGANIA: ¿SI O NO?



Ciento diez especialistas, con estricta objetividad, auscultaron durante 83 días, en Capital Federal, Rosario, Córdoba, Mendoza, Comodoro Rivadavia y Tucumán, la opinión de los argentinos sobre el futuro político nacional. Se trata de la encuesta de mayor envergadura que fuera jamás auspiciada por un medio periodístico, realizada de acuerdo a las más avanzadas técnicas del muestreo estadístico. Resultados sorprendentes y un común denominador: la preocupación de los argentinos por el destino de su país.

Además en esta Edición Especial

La revolución silenciosa de las monjas • Aeronáutica Argentina: en los umbrales de la carrera espacial • Picasso muestra su juego • Polémica: ¿la verdad o la cigüeña? • "Quiero llenarme de Bach", dice Sandro • Rodolfo Walsh y la nueva novela periodística • Brigitte Bardot muestra su casa • ¿Cómo se llega a Miss Argentina?

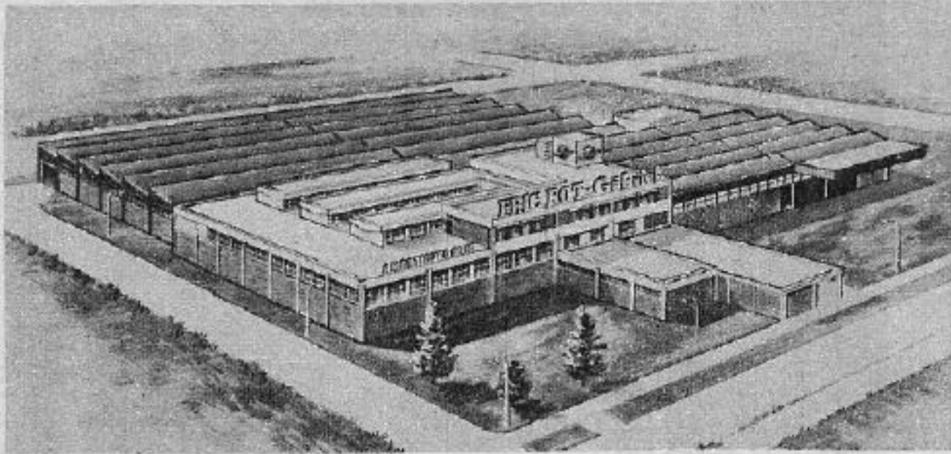


Todo en Revista Siete Días Ilustrados **EDICIÓN ESPECIAL.** El semanario de información que más circula en el país. Adherido al I.V.C.

FRIC-ROT EN EXPANSION

La acreditada fábrica de amortiguadores Fric-Rot S. A. acaba de inaugurar una moderna planta industrial instalada en la calle Uruguay 2627, de la ciu-

dad de Rosario. Se concretan en esta forma los planes de desarrollo de la compañía encargados con empuje y visión de futuro.

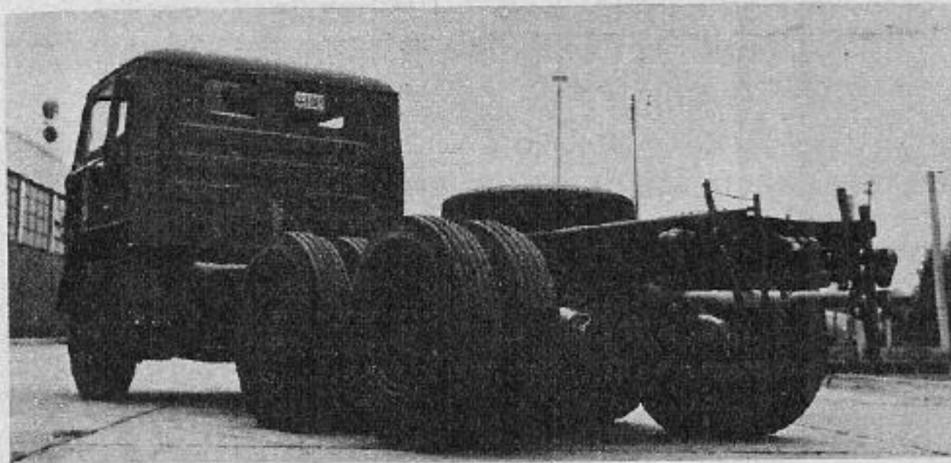


CAMIONES PESADOS DE FIAT CONCORD

El lanzamiento al mercado del primer camión pesado producido por la industria nacional representa un nuevo aporte de Fiat Concord a la modernización de nuestros medios de transportes.

El coloso que ilustra la foto

es producido de acuerdo con las normas técnicas establecidas recientemente por el gobierno argentino, y fabricado en el centro industrial Fiat-Concord, en Ferrería (Córdoba) en complementación entre sus diversas plantas.



NUEVO EDIFICIO DE WILL L. SMITH

La conocida firma Will L. Smith S. A. se ha trasladado a un funcional y moderno edificio de 5 plantas ubicado en la calle Alsina 772, de la Capital Federal.

En la nueva sede funcionarán sus tradicionales divisiones comerciales y departamentos: Automotores, Aviación, Industrias, Abrasivos y Química, con sus depósitos.

CATEDRAL: CON EQUIPAMIENTO ES VIDA

En una amable conferencia de prensa con desfiles de modelos (lindas ellas...) la empresa LAGOS DEL SUR inauguró una turística boutique dedicada a los deportes invernales.

Fueron presentados nuevos modelos de diseño exclusivo para la práctica del esquí y para

las noches de vinos y rosas... que armonizarán con el paisaje invernal de Bariloche.

De tal forma, la empresa pionera de nuestro equipamiento turístico completa en sus mínimos detalles su intención de ofrecer al viajero una estada feliz en tan importante centro.

El año pasado fue el comienzo de la mecanización del cerro Catedral, que este año se completa con nuevas e importantes obras, que permitirán elevar en forma considerable las posibilidades del transporte de turistas a las nevadas cumbres.

Entre las principales realizaciones en ese sentido mencionaremos: "Chair Lift" Piedra del Cóndor, desde la plataforma de los 1200 metros hasta P. del Cóndor (longitud 1.540 metros, desnivel 550 metros, capacidad 800 personas por hora); Local-refugio, en la partida del "chair lift inferior", con más de 200 pares de esquíes metálicos, todos con fijaciones de seguridad y sus zapatos y bastones correspondientes. (Se habilita esta temporada invernal); restaurante "Piedra del Cóndor", salón de gran confort, con excepcional vista panorámica y capacidad para 120 personas sentadas. Servicio de confitería, bar y restaurante (actualmente la obra está en construcción adelantada, con previsión de ser inaugurada dentro de la presente temporada); "Bar plataforma 1200", será acondicionado en forma adecuada, y atendido por personal de Lagos del Sur S. A.... Y ahora sólo falta tomarse el One-Eleven de Austral, compañía de aviación íntimamente ligada a estas realizaciones.



STAND PREMIADO EN LA EXPO-MARITIMA 69

En la 1ra. Exposición Marítima Internacional, resultó premiado el stand representativo de la Universidad Nacional de Buenos Aires (UBA).

El proyecto del stand premiado estuvo a cargo del departamento de arquitectura publicitaria de PROIMAGEN S. A. una dinámica empresa que supo interpretar

una estética y funcionalidad acordes con el espíritu académico de la labor universitaria.

La firma Proimagen S. A., que es la primera vez que se presenta como tal en el rubro de arquitectura publicitaria, también realizó los stands de FORD MOTOR y ZF y el de Astilleros RYAN y Bodegas EL GLOBO.



NUEVO HORARIO

La DiVERSiON

El programa cómico N° 2

si usted no vio
LA DIVERSION
no sabe lo que es
divertirse!

SABADOS 12.00
TELEONCE

El mejor espectáculo en su hogar.



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

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

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

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



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

<http://lasrevistasdemauro.wordpress.com>