$70

# Parabrisas Nº 113

CORSA

18 al 24 de Junio de 1968 Uruguay 50 $ ur.




## TEST DEL CHEVROLET SS

Las revistas de Mauro

## ¡EL ARMA SECRETA DE PAIRETTI!

(pág. 12)

## se modificaría el campeonato de TC

(pág. 4)

## PREPARANDO UNA MOTO DE DOS TIEMPOS

(pág. 54)

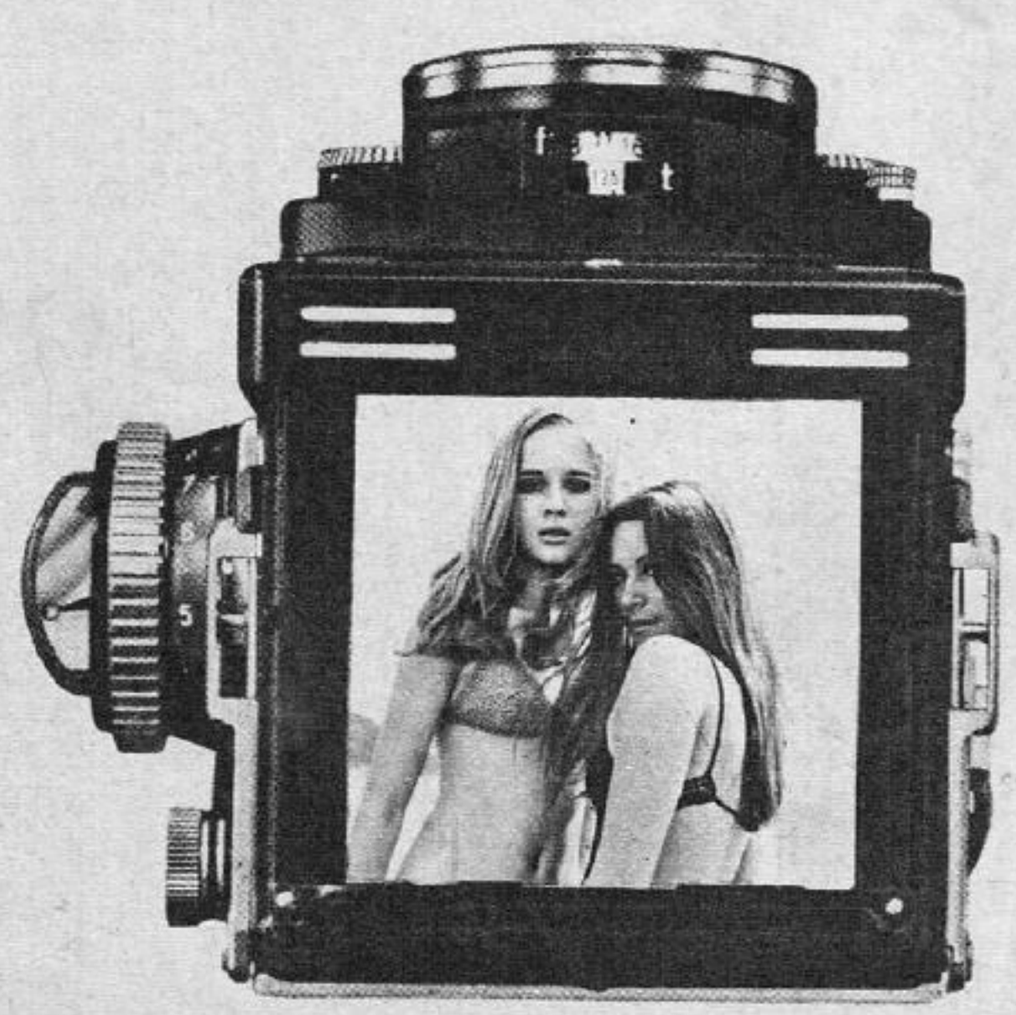


# VIVA ESTE MOMENTO DEL MUNDO... EN LAS IMAGENES DE

REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS

Una publicación de Editorial Abril

Todos los martes para toda la familia.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 113
18 al 24 de junio
de 1968

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
**Guillermo Mártire**
SECRETARIO DE REDACCION
**Carlos Fresco**
COORDINADOR GENERAL
**Norberto Alvarez Ojea**
REDACCION
**Germán Sopeña, Sergio Cornejo, Enrique S. Sánchez Ortega, Carlos Figueras, Héctor Luis Bergandi y Juan Carlos Gómez.**
COLABORADORES
**Jorge Auge Bacque, Julio Pérez Balbi, Dr. Enrique Bertolozzi, Enrique Carmona, Nicolás Gelormini, Juan Carlos Llanos, Juan Marchetti, Ing. Lázaro Musih, Dr. Arturo Pellet Lastra, Jorge Agromayor y Rubén Torres.**
CORRESPONSALES
**Pedro Handler (Uruguay), Luis Ruesjas (Tucumán), Héctor Acosta (Córdoba) y Héctor José Milanich (Entre Ríos).**
SERVICIOS DEL EXTERIOR
**Agencia EFE**
ARTE Y GRAFICA:
DIRECTOR
**Stefan Strocen**
COORDINADOR
**Luis Soler Camino**
JEFE DE TALLERES
**Roberto Leone**
JEFE DE DIAGRAMACION
**Roberto Mergosa**
DIAGRAMADORES
**Eduardo C. González y Carlos A. Romano**
DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:
JEFE
**Francisco Vera**
REPORTEROS GRAFICOS
**Pablo Alonso, Bernardo Acuña, Carlos Abras, Isidoro Rubini, Oscar Burriel, Osvaldo Dubini, Jorge Díaz, Eduardo Frías, Osvaldo Varone, Carlos Dulitzky Antonio Capria, Hugo Pérez Campos, y Eduardo Comesaña.**
DEPARTAMENTO COMERCIAL:
PUBLISHER
**Hugo Muchnik**
JEFE DE PUBLICIDAD
**Jorge Arigós.**
PROMOTORES
**Juan Carlos Hiquis y Rodolfo H. Sabatini.**
TRAFICO
**Renée Luna.**

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 31-1431, 32-6388/6843.

# EDITORIAL

**¡Porca miseria! Un fin de semana sin corsas. Sin embargo algunas cositas interesantes les podemos brindar a nuestros abnegados lectores. En primer lugar, el test del Chivo Super Sport, luego —y siempre siguiendo la línea del seis en ídem— la presentación en sociedad (con invitación, cena y todo) del nuevo prototipo "brevetto" Campos-Steven-Fraga de Charlie Pairetti. Nuestro especialista en motociclismo, el científico Julito Pérez Balbi (licenciado en artes de la Universidad de Porriña D'Abaixo) nos sorprende con una nota útil: "Cómo preparar un motor de dos tiempos para sacarle más juguito", mientras que el responsabilísimo redactor-zombie Sergio Cornejo, nos sigue informando sobre el vuelo sensacional que está tomando el Primer Campeonato Parabrisas Corsa en busca de Mister Pinta.**

**Mientras estos esforzados periodistas siguen produciendo estas obras de arte de las letras mundiales, la policía de tránsito sigue insistiendo en la infantil y peligrosa idea de pretender "enseñar" a los automovilistas a utilizar correctamente los carriles de la señalización horizontal, mediante ¡señas! Estimados guardianes del orden, ¿no sería más didáctico y racional utilizar los periodísticos escritos, orales y televisados para hacer una lógica y eficaz educación vial a tal efecto?**

**G. M.**

## COMPETENCIAS NACIONALES

### TC EN EL AUTODROMO

El Moto Club Argentino —parco para las informaciones— organizará esta prueba para Turismo de Carretera en el Autódromo Municipal. Esta vez se hará sobre un recorrido de 250 millas en el circuito número 12, vale decir, el perimetral grande. Las pruebas de clasificación se llevarán a cabo el sábado a partir de las 14 horas. De ella saldrán los 45 coches admitidos como máximo para el domingo, y 5 suplentes que quedarán por si faltara alguna máquina a la largada.

La carrera se iniciará el domingo a las 10 de la mañana. Una vez más, desgraciadamente, se ha establecido el peso mínimo en 1.200 kilos. Lo que prueba el peso que tienen algunas instituciones . . .

Se entregarán 5.600.000 pesos en premios, suma considerable.

### TURISMO EN CORDOBA

Organizada por el Córdoba Moto Club, el domingo se disputará en el Autódromo Oscar Cabalén una prueba de Turismo. Se hará sobre tres horas de carrera con revelo de pilotos, cada uno de ellos podrá girar una hora sobre el auto como máximo sin relevar.

Al momento del cierre de esta edición, aún el club no había enviado mayor información de la prueba.

### TURISMO EN CARCARAÑA

El 20 de junio, que resulta ser feriado por la conmemoración del Día de la Bandera, habrá un festival automovilístico en Carcarañá, Santa Fe, reservado para máquinas de Turismo Mejorado. La carrera se disputará sobre un circuito de 1.100 metros y se dividirá en tres categorías: "A" hasta 780 cm³; "B", desde 781 hasta 1150 cm³, y "C", desde 1151 hasta 1700 cm³.

Las pruebas de clasificación que determinarán el máximo de diez coches aceptados por categoría se llevarán a cabo el mismo día 20 entre las 10 y las 11 horas. La prueba otorgará puntos para el Campeonato Zonal.

### MOTOS

El 20 de junio también, en La Plata, el Club de Planeadores La Plata ha preparado una competencia motociclística para las clases 50, 100, 150 y 200 cm³. Se llevará a cabo en una pista sobre el mismo campo de vuelo que se encuentra en las calles 137 y 84.

### REGULARIDAD

El domingo 23 se llevará a cabo la cuarta prueba puntable para el Campeonato Porteño. Organiza y fiscaliza el Club Argentino de Regularidad. Intervendrán las 1ª, 2ª y 3ª categorías de la especialidad. El recorrido en esta oportunidad incluye Cañuelas, Monte, General Belgrano y regreso. La largada se efectuará en la ruta 3 a la altura del kilómetro 32 a las 7 de la mañana. Las inscripciones se reciben hasta pasado mañana en la sede del C. A. R., Alberti 338, de 19 a 21 horas.

## COMPETENCIAS INTERNACIONALES

### TREPADA

En Francia, el domingo se disputará la famosa Trepada del Mont-Ventoux que otorgará puntaje para el Campeonato Europeo de la Montaña.

### FORMULA TRES

En Gran Bretaña también el domingo se hará la Carrera de Mallory Parck para coches de Fórmula 3 y Turismo.

### FORMULA UNO

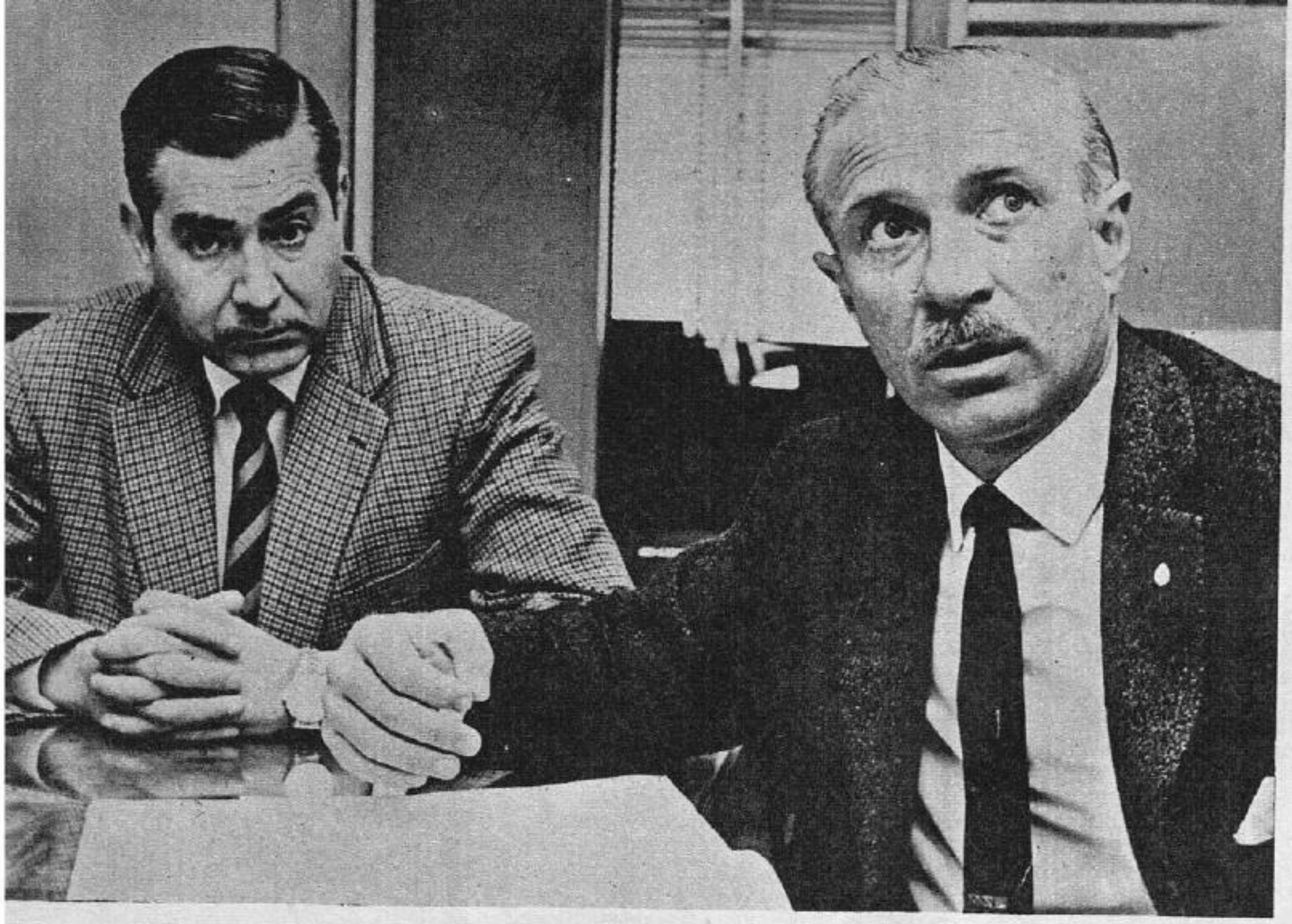
La Gran Carrera del próximo fin de semana será el Grand Prix de los Países Bajos a disputarse en Holanda. Esta será la quinta prueba por el Campeonato Mundial de Conductores.

### ITALIA

En Italia, el 23, se hará la carrera en Trepada Bolonia-Paso Raticosa para máquinas Sport, Sport Prototipos y Turismo con puntaje para el Campeonato Italiano.

**Para ganar unas carreras hay que darle pata.. y pata.. ; y para ganar otras carreras hay que darle al pata-pata. Por eso nuestra redacción en pleno —que por un lado está en vías de dedicarse al Turismo Mejorado, y por otro está en vías de irse al infierno—, se vio sorprendida por el fotógrafo en momentos en que se dedicaba a uno de los habituales ejercicios matutinos de pata-pata.**





**Una gran novedad. A fines de este mes o principios del próximo el ACA dará a publicidad su resolución sobre las carreras ruteras. Hay un interesante proyecto presentado**

## NOVEDADES EN EL ACA

# PRIMICIA: EL PROYECTO SOBRE SEGURIDAD

*Por GERMAN R. SOPEÑA*

*Fotos: BERNARDO ACUÑA*

Dos días después de la carrera de Balcarce se tomó la grave decisión de suspender por tiempo indeterminado todas las competencias ruteras de cualquier categoría. Suspender significa que de alguna manera se reanudarán. Lógicamente, una vez solucionado el problema que ocasionó una medida tan extrema. Porque no se puede negar que fue una medida de suma importancia, ya que son muchos y muy influyentes los intereses que se mueven detrás de cada carrera y que precisan que se siga corriendo.

Entonces, cuando se vuelva a correr en ruta, ¿dónde se podrá, dónde se deberá seguir corriendo? Como cualquier resolución que se tome en este momento tiene que ser prácticamente infalible, por fin se está tratando el tema seguridad con un criterio adecuado, con la asesoría de dos personas especializadas en el tema seguridad, prevención e investigación de accidentes. Esta es la gran novedad que pudimos captar durante la semana pasada y que nos pintó el panorama actual sobre cuáles serán las próximas resoluciones.

Comencemos por la parte cronológica de esta pequeña historia. El martes siguiente a la carrera de Balcarce se decide la suspensión. Y se formó una comisión técnica investigadora de los hechos que provocaron los accidentes. Poco después, el ACA solicitó colaboración a la Fuerza Aérea para investigar estos accidentes aplicando la experiencia aeronáutica en ese sentido. Pero ya cuando la carta solicitando esa ayuda llegó a la dependencia adecuada habían pasado demasiados días desde los accidentes y a juicio de los técnicos de Aeronáutica ya era imposible realizar un estudio lógico y consciente sobre el terreno mismo y sobre máquinas que habían sido llevadas a cualquier otro lado y que incluso ya podrían haber sido desmanteladas. Pero de cualquier manera surgió la relación para establecer una asesoría para estudiar el problema de las carreras ruteras y cómo resolverlo.

En esa forma el comandante Julio Poccioni, destacado en el comando en jefe de la Fuerza Aérea, llegó al ACA y a sus problemas. Quizás no fuera a ver TC todos los domingos y su afición a las carreras se remitiera a la información general de diarios y revistas. Pero en cambio trajo consigo mismo la fuerte base de un profun[illegible] conocimiento teórico y práctico sobre el tema de accidentes, seguridad y prevención de los mismos, referidos por supuesto a la actividad aeronáutica pero que son perfectamente aplicables a los autos. Incluso el comandante Poccioni estuvo un año en Estados Unidos para el estudio de prevención de accidentes y, por su cuenta, por interés personal, se vinculó con la famosa Patrulla de Caminos (ni más ni menos que la de TV) para profundizar sobre el aspecto seguridad en el automovilismo diario. Quizá no imaginaba que luego le serviría toda esa información para aplicarla aquí en el ámbito del TC y del automovilismo deportivo en general.

**Los dos asesores del ACA que han presentado el proyecto sobre seguridad y prevención de accidentes. A la izquierda el comandante Poccioni; a la derecha el ingeniero general Luis Devoto.**

La primera reunión con la gente del ACA fue hace un mes. Allí el comandante Poccioni conoció al comandante general Luis Devoto, de Gendarmería, también invitado a la reunión por la propia gente del ACA que lo conocían como socio del club. Ellos dos se convirtieron en asesores de la CDA del ACA en el aspecto seguridad y nos recalcaron remardacamente esa situación: *asesores personales, de ninguna manera un asesoramiento oficial.*

Y en la segunda reunión llevada a cabo en el ACA el comandante Poccioni presentó un esquema o más bien un organigrama sobre la manera de trabajar para reducir a un mínimo las posibilidades lógicas de accidentes y contemplando el retorno a las carreras ruteras, considerando que todavía no se dispone en todos lados de autódromos.

El organigrama es el que vemos reproducido en la fotografía y es quizá el paso más importante dado hasta ahora para una solución verdadera al gran problema de las carreras y sus "piñas".

El comandante Poccioni sugiere así la creación de un comité de prevención y seguridad que dependa de la CDA del ACA y que cumpla la función de asesoramiento en todo lo relacionado a



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

la seguridad. Según Poccioni y Devoto, el trabajo en ese sentido debe ser encarado en una forma integral, de ahí las tres divisiones principales en que se organiza este comité: PERSONAL, MATERIAL Y PISTAS (RUTAS Y AUTODROMOS). La división Personal se ocuparía de los corredores y en consecuencia de una clasificación de aptitud psicofisiológica y de aptitud práctica. La división Material se ocuparía de los autos que compitan y a las normas o requisitos que exigiera esta división se tendrían que ajustar todos los autos. Por supuesto, normas que se refieren exclusivamente a los aspectos de seguridad que debe presentar el auto.

Por último la división Pistas, que reúne a los dos tipos, autódromos y rutas, se encargaría de estudiar, organizar y exigir todos los requisitos necesarios para que un circuito, ya sea rutero o cerrado, pudiera obtener su aprobación para ser utilizado. "Incluso en el propio Autódromo municipal —señala Poccioni— pude ver la semana pasada varias cosas que dejaban bastante que desear; en los boxes muchísima gente, si algún servicio asistencial tiene que circular por la pista no hay un adecuado señalamiento que indique a los conductores que una ambulancia o un camión está en la pista, etc."

"Vuelvo a recalcar que un proyecto de este tipo debe ser absolutamente integral aunque actualmente estamos trabajando en forma más intensiva sobre la división Pistas porque es el problema candente para reanudar las carreras, principal interés de todos en este momento."

¿Dónde se puede correr? Tanto el comandante Poccioni como el comandante Devoto creen que el automovilismo debe ser orientado exclusivamente a los autódromos. Pero como sería imposible implantar de golpe esa medida porque no en todos los lugares donde se practica automovilismo hay autódromos cercanos, se tienen que autorizar circuitos ruteros de carácter permanente o semipermanente que reúnan las condiciones exigidas por el comité de prevención y seguridad. Algunas de las medidas sugeridas: guard-rails en las curvas, adecuadas rectas de escape en toda dificultad topográfica, determinación del peligro de cada lugar del circuito para ubicar correspondientemente al público, cubiertas enterradas en el lado interno del camino para evitar el corte de la banquina, etc.

"Por supuesto, todas esas condiciones que debería cumplir el circuito tienen que ser llevadas a cabo por el club organizador y redundarían en un beneficio directo para el usuario de todos los días que aprovecharía todas las mejoras introducidas en el circuito. Y ésa es también la función social que debe cumplir el automovilismo deportivo. Por eso nuestro proyecto, además de servir para los fines deportivos, puede ser orientado también hacia el automovilismo diario."

Son importantes también las dos fases en las que está previsto el plan de acción de este posible comité de prevención y seguridad. La primera de ellas es la de la revolución de los problemas inmediatos, más urgentes. En cambio la segunda fase está prevista para estudiar e ir resolviendo desde ahora los problemas que se presentarán en el futuro de acuerdo a la evolución lógica de la técnica y las velocidades. Se piensa así en el año 1975.

Volvamos a 1968. ¿Cuándo se podrá volver a correr en ruta? Todos los clubes que tienen una fecha otorgada por la CDA esperan cualquier decisión que se tome. Los clubes, los pueblos o ciudades, la gente, quieren ver autos y carreras. Y si no están cerca de Córdoba, Rafaela, San Juan o Buenos Aires, no tienen autódromos. Claro que hace falta observar qué circuitos ruteros se pueden autorizar. Por eso se está trabajando con mayor urgencia sobre el tema pistas para que a fin de este mes o a más tardar a principios de julio se pueda dar a publicidad una decisión.

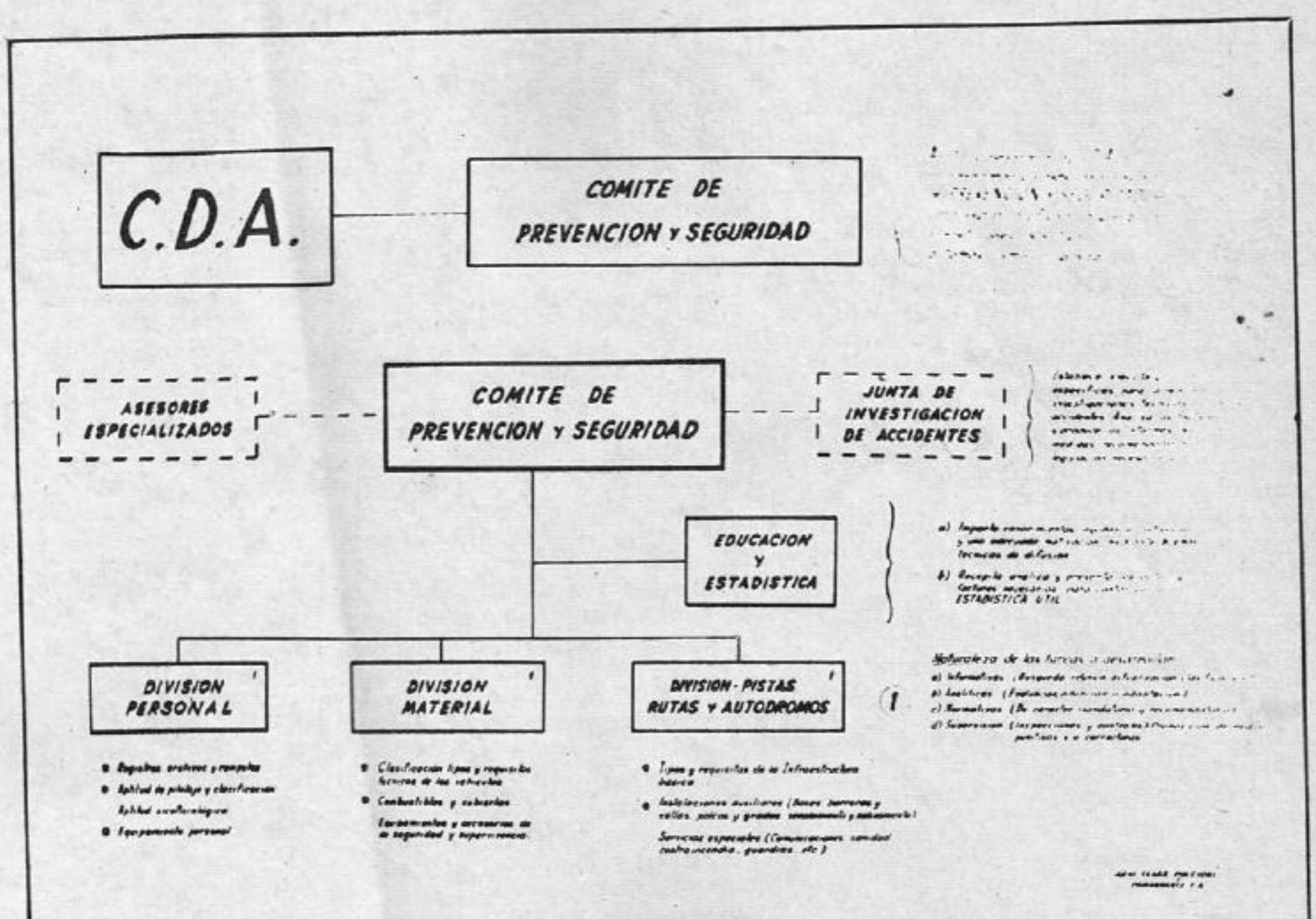
Mientras tranto hay una excepción a la suspensión de las carreras ruteras: la de TM en La Cumbre el 7 de julio en el circuito Alturas de Punilla, quizá el trazado más apropiado para ser calificado como un circuito rutero permanente por sus condiciones topográficas. Allí se pueden poner en práctica varias de las precauciones sugeridas en le proyecto para habilitar un circuito de ruta.

Según el comandante Poccioni, en aviación está comprobado que en el 98 por ciento de los accidentes se pueden determinar las causas. Y que hay casos en los cuales se pueden pedir un cero por ciento de posibles fallas. A eso se quiere llegar en materia de seguridad. "Porque no tenemos que especular con lo que pasó en Balcarce, por ejemplo, sino que tenemos que pensar en lo mucho que no pasó y pudo pasar que, creo, era mucho peor."

Por ahora, Poccioni y Devoto son los dos asesores del ACA que trabajan sobre ese proyecto. En lo futuro, de ser aprobado el mismo, se formaría el comité de prevención que depende del ACA y que según los propios asesores debería estar formado, a lo sumo, por seis o siete personas. Con los asesores necesarios en cada rama.

Ahora corresponde esperar hasta fin de junio para la decisión sobre las carreras en ruta. Pero queda la evidencia que algo concreto y con ganas de hacer bien las cosas, está en marcha. Muchas veces se criticó a las erróneas actitudes del ACA. En este caso sin embargo cabe esperar un resultado positivo.

**Este es el organigrama del proyecto, sobre una pizarra en el octavo piso del ACA. Puede ser solución.**




PREMISAS FUNDAMENTALES

1°) Debe ser un órgano concreto de trabajo permanente y dinámico
2°) El personal responsable debe ser idóneo (Honestidad - capacidad - experiencia - decición)
3°) El programa de sus actividades debe ser orientado en dos fases:
1ª fase: acción inmediata de los problemas mas urgentes
2ª fase: acción de medio plazo (preparación del automovilismo para el año 1975 y previsión para el futuro.
4°) Su función es asesora y no ejecutiva. Esta última es de exclusiva responsabilidad de la C.D.A. pudiendo hacerlo unicamente por expresa delegación de autoridad de esta última
5°) Las medidas recomendatorias, los requisitos establecidos y las normas dictadas no deben ser desvirtuadas por medidas administrativas adoptadas por otros órganos de la C.D.A.
6°) Todas las acciones e inquietudes que ya realiza el A.C.A. en materia de Prevención y Seguridad deben ser canalizadas por el Comité de Prevención y Seguridad para asegurar al máximo la coordinación y coherencia, con lo que se logrará aunar esfuerzos, economizar medios y garantizar la SERIEDAD
7°) DEBE CONTAR CON EL DECIDIDO APOYO DE LA MAXIMA AUTORIDAD QUE EN ULTIMA INSTANCIA ES LA UNICA RESPONSABLE.



**En 1969, es factible que tengamos dos categorías de Turismo Carretera. Una para "Prototipos" y otra para el resto de los autos en actividad. Ruta y pista con campeonatos aparte**

# ¿DIVISION EN EL TC?

Cuando el automovilismo deportivo, por causas importantes y de peso, ve resquebrajadas sus estructuras tanto materiales como morales, debe modificar, como cualquier otra actividad humana, sus formas y sobre todo sus hombres, sus ideas y sus costumbres. Cuando nuestro automovilismo (más exactamente el Turismo de Carretera) se desvió hacia la zona donde no se sabía bien su inclinación ni sus motivaciones, un nuevo equipo de gente tomó en sus manos la conducción técnico-humana del deporte.

Y la gota colmó el vaso. La antigua Comisión Deportiva Automovilista no pudo, tal vez, seguir manteniendo entre sus manos la conducción material del TC y en consecuencia nueva gente, nuevas ideas y otros conceptos más concretos sobre automovilismo debieron tomar la conducción.

Por suerte, entre la nueva gente de la Comisión Deportiva del Automóvil Club Argentino hay hombres que están en el asunto y que pueden dar opiniones fundadas, porque alguna vez se subieron a un auto de carrera y por lo tanto saben lo que es una carrera... "in situ".

Gente joven, de espíritu, con ganas de cambiar nuestro automovilismo y nuestros vicios es un capital muy importante que no debe ser descuidado bajo ningún concepto. Sin embargo, viejos temores y más arcaicas ideas aquejan a esta nueva Comisión. Los defectos no son muchos, pero hay que cambiar antes de que sea tarde. Todo debe ser nuevo, las categorías, las carreras..., y las ideas.

## ¿DIVISION DEL TC?

Sí, de acuerdo..., pero cómo. Lo importante es saber cómo se van a reglamentar ambas categorías. La CDA ha formado una comisión técnica que está integrada por el ingeniero Brasquet, Héctor Zampini (Peugeot), José Froilán González, Alfredo Pián, Ingeniero D'Acomo (Fiat), Marchesse (Fiat), Pascual Puoppolo, Tapper (IKA), Aráoz, Francisco Lucius y Juan Manuel Fangio, además de representantes de las categorías de nuestros automovilismo. Carlos Destéfano (Mecánica Argentina F-1), Tullo Crespi (F-4), y un delegado de la Asociación de Corredores de Turismo Carretera que por el momento es Carlos Schiaffino. Ellos serán en definitiva los que darán un curso aceptable o no, a nuestro automovilismo. Ellos elaborarán un informe acerca de los reglamentos y la Comisión de Previsión y Seguridad que integran el señor Collinet, capitán de navío Gianelli, doctor Nery, Alberto Lee y el comandante ingeniero Devoto y comandante aeronáutico Poccione como asesores.

**El doctor Fernando Nery, Staffa y Lee fueron los encargados de ponernos al tanto de los planes futuros de la CDA.**

La división es casi un hecho. A partir de 1969 es prácticamente seguro que tendremos dos categorías. Una especial para automóviles de pista o mal llamados "prototipos" con soluciones técnicas acordes a las velocidades que los autos desarrollan y con mayor libertad en lo referente a peso, alturas mínimas y distancias entre ejes. Donde según lo conversado y teniendo en cuenta los autos de que disponemos en la actualidad correrían máquinas como las Liebres II, Prototipos Chrysler, Prototipo Steven, "Garrafa" Vianini, auto Ruesch y algunos pocos más. En la otra: los coches convencionales, más o menos modernos de TC con un peso mínimo (por el cual luchará la ACTC) de 1.200 kilos y para disputar pruebas en circuitos permanentes (autódromos o similares como San Juan y Córdoba) y semipermanentes (San Nicolás, por ejemplo) con la posibilidad de que se utilicen algunos trazados con tierra en perfectas condiciones y que otorguen las condiciones mínimas de seguridad. Todo esto en caso que la Comisión de Seguridad no "prohíba totalmente y en todo el país" las carreras para TC en circuitos que utilicen partes de tierra. Ahí está lo incógnita. Pero, posiblemente el problema sea otro. ¿Qué sucedería en el caso de dividir las categorías? *¿Sería la muerte* del TC arcaico y folklórico aunque hablemos de cupecitas o autos más o menos modernos? Creemos que sí. Con el empuje de mucha gente joven, de muchos autos modernos en construcción que son estructuralmente aptos para andar a 250 ó 260 km/h; *esa* categoría tiene que funcionar más que la otra. Si sucediera lo contrario sería lamentable para nuestro automovilismo. Hay muchas Liebres construidas y muchas otras encargadas. Hay muchos autos nuevos, de los llamados "prototipos" y nadie se inclinaría por una clase donde se andaría quizá a la misma velocidad, pero con mucho menos margen de seguridad.

Dentro de diez o doce días habrá una confirmación (o no) definitiva. Hemos esperado tanto que diez días más...

## DIVISION DEL CAMPEONATO

Por lógica, si en 1969 se comenzara el calendario de TC (o como de aquí a allá se llame) con dos categorías, también tendremos que acostumbrarnos a comenzarlo con dos Campeonatos, uno para cada una de las categorías.

## GRAN PREMIO DE TURISMO

Por lo que escuchamos en los secretos pasillos del ACA, no habría problemas en llevar a cabo el Gran Premio de Turismo, y con el recorrido previsto, a excepción, posiblemente, de algunos tramos. "Y en último caso lo mandamos por la ruta 40 que va al sur y se acabó... pero Gran Premio de Turismo va a haber. Con la categoría Turismo no hay inconvenientes de ningún tipo". ¿Pagarán justos por pecadores? Se dice que no. En cambio, con el de TC las caras están bastante largas y las miradas muy huidizas. Lo que pudimos sacar no es mucho, pero es "algo". Nuestro automovilismo de Turismo Carretera, aparentemente, será partido con el hacha.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

**Si usted busca un Chevrolet 64, Rambler 65, Valiant 66, Fiat 64, Peugeot 66 o un Di Tella 60 el mejor lugar para encontrarlos es el Concesionario FORD.**

**Los Concesionarios FORD venden autos usados de todas las marcas –incluso FORD– con garantía A-1.**

**A-1: Garantía de perfecto estado de cualquier usado. Garantía exclusiva de los Concesionarios FORD.**




A-1

**Concesionarios**

Ford

**Una red de empresas asociadas al progreso del país.**

Parabrisas
CORSA
en el mundo





### ACUA-BICIS

**En Jean Les Pins, sobre la Riviera francesa, un fabricante de bicicletas ha creado un nuevo tipo de aparato acuático para poder recorrer las cercanías de las playas. Estas "hosteses" guían caravanas de acuáticos turistas y los guían a lo largo de la costa.**

### HAY CASCOS Y CASCOS

**Este buen señor, circula por las calles de París portando en su cabecita de canario un hermoso casco protector de reciente diseño. Este nuevo tipo de casco de porcelana es muy utilizado por algunos pilotos franceses de automóviles de carrera.**

### CONTRAMINI

**Jorge López Ruiz además de tocar el contrabajo como los dioses (como los dioses que tocan el contrabajo... entendámonos), suele ser corredor de mini juniors y también le suele gustar romperlos. Se espera ansiosamente la incursión de López Ruiz en el TC.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## ALFAS Y DOCTORES

**Sobre la autopista del oeste, los médicos ahora se movilizan Alfa Romeo Giulia TI. en rapidísimas Aunque parezca rarísimo los franceses han comprado autos italianos para cubrir servicios en sus propias carreteras.**





**NUEVA YORK.** James Auburn, de 45 años de edad tiene un hobby muy extraño: junta chapas-patentes de todas partes del mundo. Auburn, que trabaja como conductor de locomotoras, hace doce años que se dedica a esta actividad por demás extraña. Ya tiene 1.234 chapas-patentes... Coincidamos en que 1.234 chapas-patentes una detrás de otra... son muchas chapas-patentes. ♦ Un comité especial designado por el Senado norteamericano dictaminó que al fumar solamente dos cigarrillos dentro de un automóvil medio con todas las ventanillas cerradas, duplica el tiempo de reacción del conductor. Atención, habrá que dejar de fumar mientras se maneja. ♦ Greta Johnson, de 34 años de edad y muy monísima por cierto, construyó en Michigan un automóvil tipo "hot-rod" con forma de carro distribuidor de leche (para nosotros... un carrito lechero). Los entendidos se lo valuaron en nada menos que 15 mil dólares.

---

**FRANCIA.** Recientemente se realizó en París una conferencia de prensa donde los directivos de la Honda-France anunciaron el ingreso de la primera tanda de unidades Honda N360. Según lo expresado, antes de dos meses habrán vendido más de 3.000 unidades. En nuestro país, una fábrica más o menos grande produce entre 10 y 12.000 unidades anuales, de un solo modelo, y en Francia se venden 3.000 en dos meses. ♦ Heribert Huber, un luxemburgués de 25 años de edad, realizó, a bordo de un Volkswagen, una travesía extraña. Cubrió un recorrido total de seis kilómetros con su automóvil... sobre las aguas del Sena. La exhibición fue organizada por el concesionario de París y de más está deciries que luego de los seis kilómetros el Volsky empezó a hacer agua como un loco.

**ITALIA.** La empresa Firestone ha lanzado al mercado italiano un nuevo tipo de neumático de alta velocidad que a partir de este mes equipará a la totalidad de las Ferrari producidas en Modena. Marc Raymond Firestone ha concurrido especialmente a Italia para presenciar el bautismo, a cargo del *comendatore* Enzo Ferrari, de este nuevo tipo de neumático que, además, se denominará "Cavalino" (pequeño caballo). ♦ Una amiga de esta sección estuvo recientemente en Italia con la actriz de cine Antonella Lualdi, y entre las cosas que nos pudo contar nos informó que la "tanita" piensa comprar un Porsche 911 para correr en carreras de trepada. Por supuesto, además deberá aprender a cuidarse con las curvas... si el acompañante es de sexo masculino. ♦ La Fiat ha creado una escuela rodante destinada al perfeccionamiento de los técnicos de las concesionarias del interior de Italia.

**SUIZA.** En Ginebra, una estudiante de arquitectura de solamente veinte años construyó un garaje que se hunde cuando el automóvil se encuentra en su interior. Cuando el garaje está vacío éste se mantiene en la superficie, conservando el aspecto de una pagoda china. ♦ Un reciente censo realizado por el Automóvil Club de Ginebra demuestra que de los automóviles de lujo que hay en el país, el 70 por ciento son Rolls Royce, un 15 por ciento de Cadillac, un 5 por ciento de Chrysler, 4 por ciento Jaguar y un 6 por ciento de Rover.

**DE TODAS PARTES.** "¿Le gustaría a usted manejar un automóvil de carreras? ¿Le gustaría participar en alguna carrera de automóviles?" Tal el texto de un aviso-gancho para que los chicos franceses aprendan a manejar automóviles de carrera. Esta escuela la patrocina Shell en el circuito de Magny Cours en Nievre, Francia. ♦ Una reflexión sabia de un amigo de Parabrisas-CORSA en el Mundo: "Creo que no debe haber una cosa más difícil ni complicada que estacionar un automóvil grande en los garajes de los edificios modernos". Y lo peor es que este señor tiene toda la razón del mundo. ♦ Este año en Mar del Plata apareció nuevamente el señor del Citroën 2 CV furgoneta que hace un apostolado de la vida. Con su trompeta recorre el centro y mientras maneja su "Deux Cheveaux", ejecuta conocidas piezas de jazz. ♦ Los fórmulas "Vee" siguen cada vez aumentando su velocidad máxima hasta el límite de poder hacer en Nurburgring un promedio de 131,108 km/h. Caminan algo estos Volkswagen "modifie", ¿no?

# ¿QUIEN PUEDE CONTRA EL HAMPA?



SOLO UN HOMBRE FRIO...
AUDAZ...
IMBATIBLE!!!

# IRONSIDE

La serie policial más electrizante que jamás se haya producido

con la estelar actuación de

## RAYMOND BURR

TODOS LOS LUNES A LAS 22.00

# TELEONCE


# HACE YA DOS AÑOS

**aparecía el número 6 de Corsa; todo era tan distinto que en lugar de dos años parece que hubieran pasado dos siglos**

Hoy se hace mucho más palpable esa verdad histórica que es la aceleración del ritmo en los procesos. Alguna vez pasaron miles y miles de años para que el hombre saliera de la Edad de Piedra. Después, algunos miles menos para salir de los metales. Y así, a medida que el hombre iba para adelante, los períodos eran más cortos y la vida más rápida. Y entonces, si antes que el tipo encontrara el día que podía fundir un cuchillo para facilitarle la obtención del pan de cada día pasaron muchísimas lunas, hoy en muchos menos años superamos hasta la Edad Contemporánea...

Dos años de esta década del '60 son como doscientos de otra década del '60 de hace unos cuatro siglos. Hace dos años sucedían en el ambiente automovilístico —sin ir más lejos— unas cuantas cosas que hoy, al repaso, se vuelven un poco absurdas. Otras increíbles y otras tan distantes que parece como si un siglo les hubiera caído encima. Vivíamos el número 6 de CORSA. Cabalén aparecía en nuestra portada por haber ganado la 3ª Vuelta del Noroeste con el Mustang que tantos gustos le diera. En esa misma carrera un Renault 1093 sufría un accidente y leemos en el epígrafe de la foto: "Así quedó enroscado en el paisaje de Tafí el Renault del mendocino Copello". Algo así como "Un fulano chocó en Tafí del Valle". Porque hace dos años Copello todavía no era COPELLO, así, con mayúsculas.

Jorge Cupeiro estaba para entonces corriendo en Fórmula Tres en Europa, integrando un equipo argentino junto a Carlitos Pairetti. El 29 de mayo el piloto del Chevy lograba un tercer puesto en el Gran Premio de Roma. Veíamos fotos del Chevrolet de Peduzzi cuando el acompañante se ubicaba en tandem detrás del piloto. Hacíamos una nota de la carrera de Indianápolis con título "Jamesbondiano", tan de moda entonces. Graham Hill fue el ganador, siguiendo los pasos de Jim Clark, quien había ganado el año anterior. Todo eso pasaba hace dos años.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EN TODO EL MUNDO, SHELL Y LOS CAMPEONES LLEGAN JUNTOS A LA META!

en el
**GRAN PREMIO DE BELGICA**
corrido el 9 de junio,
los tres primeros puestos
fueron ocupados por pilotos
que usaron exclusivamente
Nafta Supershell y
lubricantes Shell.

**1º BRUCE McLAREN**
**2º PEDRO RODRIGUEZ**
**3º JACKY ICKX**

Una vez más se ha demostrado que
EN CALIDAD Y PROTECCION...
SOLO SHELL SUPERA A SHELL





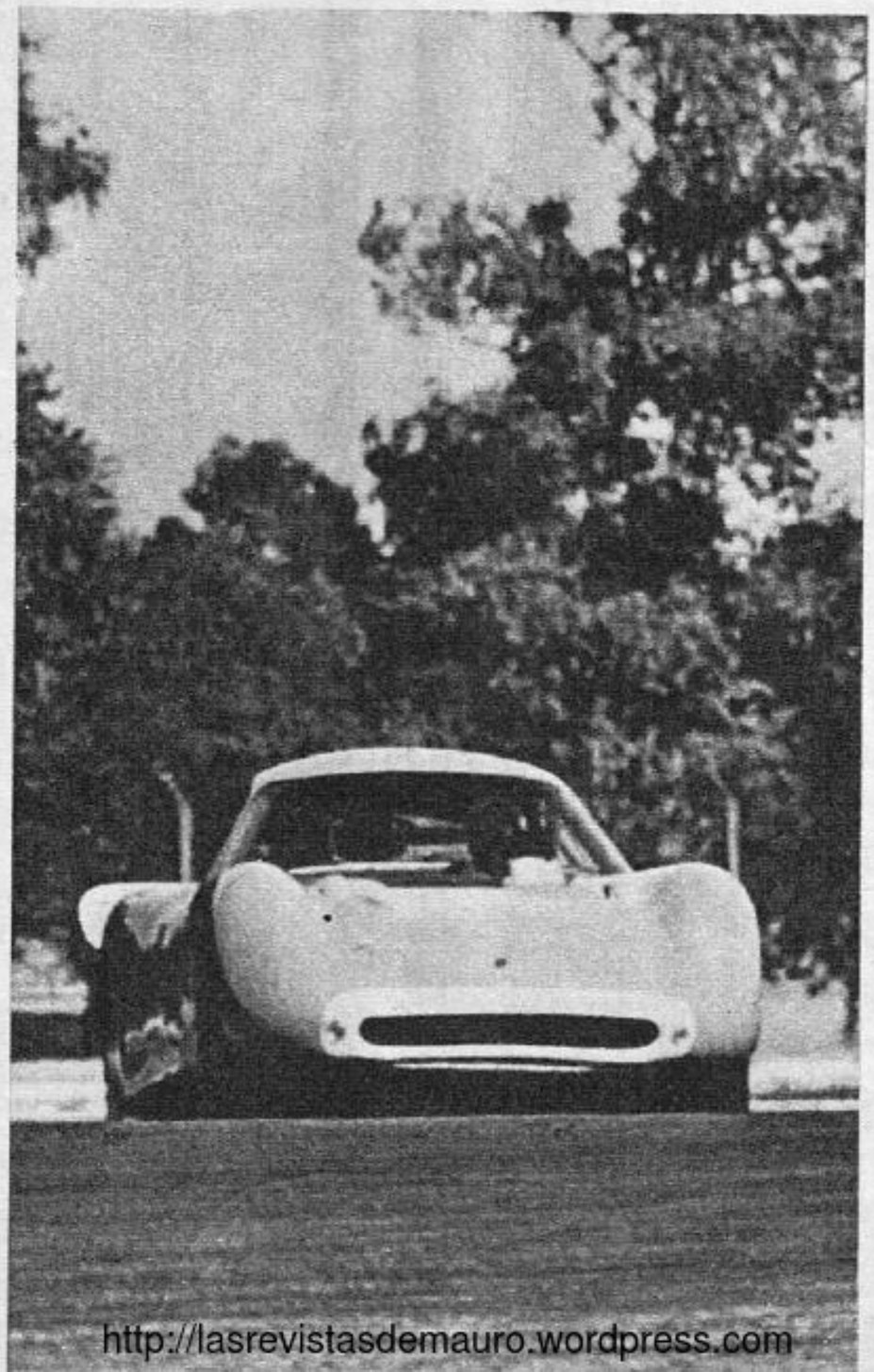



# FINALMENTE ¡EL ARMA

**En el preciso momento en que se escuchó la voz de Rodolfo Fraga que decía ¡Ya está terminado!, una amplia sonrisa se dibujó en la cara seria de Horacio Steven. Al instante, todos los que estábamos presentes nos sentimos contagiados.**

**Estábamos asistiendo a la culminación de algo, que a partir de ese momento, se constituiría en la esperanza concreta de "reivindicación" de un hombre, o mejor dicho, de un conjunto de hombres.**

**En otro aspecto, el puramente deportivo, también asistíamos a la concreción de una esperanza de muchos. Indudablemente hay varios factores para que así sea. Uno a nuestro juicio fundamental, es el hecho que representa la imperiosa necesidad de comprobar el comportamiento del motor Chevrolet sobre un chasis moderno y lógico. No nos corresponde en esta oportunidad a nosotros arriesgar posibles resultados. Pero, para establecer una comparación, podemos citar un hecho del cual se pueden extraer conclusiones. El Barracuda de Pairetti en la carrera de Paraná con el motor 250 pulgadas cúbicas era más veloz que las Liebres por una ínfima diferencia. Evidentemente, con igual motor y una carrocería más aerodinámica y mucho menor peso. . .**

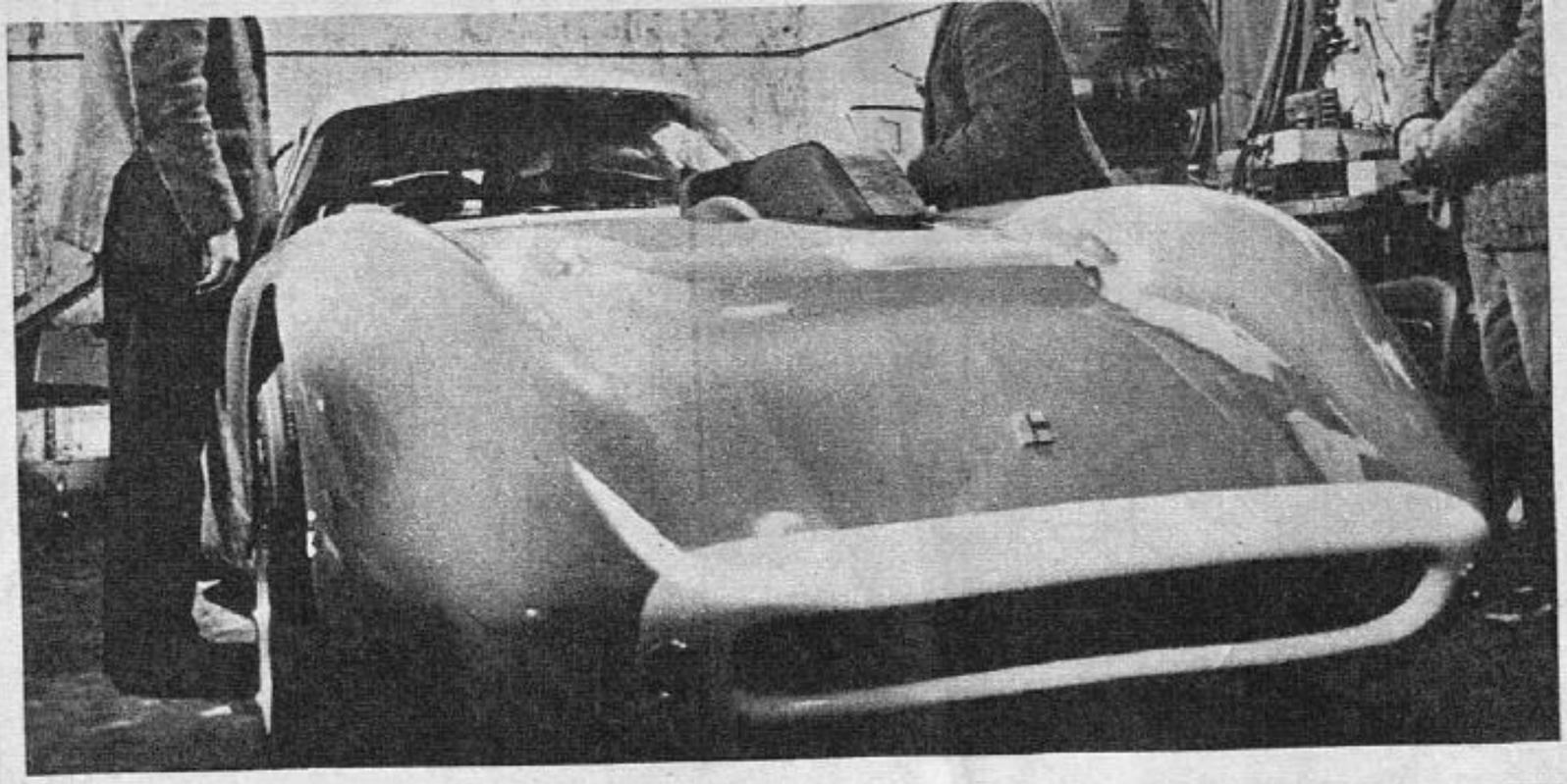


**El esfuerzo de la gente de Competición S.A. para cumplir con el compromiso de presentar el coche el jueves fue tremendo. A último momento cuando ya casi estaba cumplido surgieron imprevistos que obligaron a postergar la prueba del autódromo para el viernes. Uno de esos problemas, el fundamental, fue el del parabrisas. Sucedió que como suele acontecer, fue colocado a último momento y un imponderable no permitió su correcta adaptación. En la foto se pueden observar los sunchos que le fueron colocados para hacer presión y ayudar la adherencia del material sellante.**

**Aquí ya en el autódromo doblando en la horquilla. Las palabras de Pairetti al bajar del auto fueron: "¡Extraordinario!, nunca manejé un auto que se tenga tan bien como éste. Evidentemente esta es una prueba, será necesario caminarlo mucho para poner todo a punto. También voy a necesitar un poco de tiempo para acostumbrarme al volante a la derecha". El primer paso hacia "la reivindicación" estaba dado. El conjunto Competición S.A., Joseph y Pairetti está en marcha.**



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



La trompa del auto, aunque sin muchas modificaciones, presenta un aspecto distinto que los anteriores protos. El cambio fundamental está dado por el buche de los carburadores. Aunque hay que destacar que la forma del mismo aún no es definitiva. Simplemente la falta de tiempo obligó a hacerlo un poco a las apuradas. La toma de aire le da apariencia de agresividad. También aparentemente parece más ancho, ya que con respecto al proto anterior presenta la novedad de habérsele suprimido las tomas de aire laterales.



El primer litro de nafta entra en el tanque de "La naranja". El total de litros que puede recibir en su generoso tanque es de 280. Un detalle interesante de hacer notar, es la boca del tanque que es exterior. La luneta se ha seccionado, dando el lugar justo para que el "embudo" quede afuera. De esta forma hace que no sea necesario levantar la parte trasera ni nada por el estilo para el reaprovisionamiento. Evidentemente facilita mucho esta acción haciéndola también más rápida.

# SECRETA DE PAIRETTI!

*Por SERGIO CORNEJO* *Fotos HUGO PEREZ CAMPOS*




Ya sobre el trailer rumbo hacia el autódromo. Por primera vez "La naranja" sale a la calle. El aspecto es imponente. Contribuye en gran medida para que así sea su color anaranjado chillón. La elección fue hecha por Steven; se inspiró en el color del Mac Laren del cual es gran admirador. "Me fascina, me arrepiento de no haberlo guardado para el que vamos a construir para nosotros".



En plena ciudad marchando para el autódromo. La reacción de la gente por la calle fue de lo más variada. Algunos —los menos—, indiferentes. La mayoría, impactados. La verdad que el aspecto es imponente. Una mezcla de factores ayudan. Primero y principal el color, y también fundamentalmente la "cola de pato" que le forma el alerón o spoiler. La justificación técnica del mismo es que la acción aerodinámica cargue peso sobre el tren trasero, dándole de esta forma mayor adherencia. El peso aproximado de carga "plus" a una velocidad de 180 km/h, es de alrededor de 55/65 kilogramos.

# Usted compraría un Chrysler 1928?

A partir de 1928, Ingeniería Chrysler inventó, desarrolló, perfeccionó e incluyó en sus automóviles, los avances de diseño e ingeniería que se enumeran a continuación.

Todos ellos y muchos otros que no mencionamos, fueron adoptados por otras marcas con el transcurrir del tiempo.

Alternador - Generador de corriente alternada.
Aros de pistón de pestaña y ranura.
Arranque con la llave de encendido.
Asientos delanteros reclinables.
Baños de antióxido de carrocería, guardabarros y chaperío.
Baúl iluminado.
Bomba de inyección tipo electrónico.
Caja de cambios con varias marchas.
Cámaras de agua en toda la extensión del motor.
Carcasa de embrague enfriada a aire.
Cigüeñal totalmente contrapesado.
Cilindros de freno escalonados.
Control automático de velocidad.
Control de chispa completamente automático (centrífugo y al vacío).
Controles de luces en el volante de dirección.
Dínamo enfriado a aire.
Dirección hidráulica continua.
Elásticos delanteros y traseros sincronizados.
Encendido a prueba de agua.
Freno independiente para estacionamiento.
Frenos hidráulicos en las cuatro ruedas.
Iluminación electro-luminiscente del tablero de instrumentos.
Indicador de calor del motor.
Limpiaparabrisas eléctrico.
Motor experimental a turbina a gas para automóviles de pasajeros.
Parabrisas completo curvado.
Puertas cubriendo todo el lateral de la carrocería.
Purificador de aire.
Ruedas balanceadas.
Ruedas con llantas de seguridad.
Suspensión a barras de torsión.
Tapa de radiador con orificio de descarga de presión.
Techo convertible accionado automáticamente.
Transmisión hidráulica.
Etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc.
Etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc.

**CHRYSLER**
**FEVRE ARGENTINA**

# Usted compraría un Chrysler 1928?



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# ESE EXTRAÑO CASO LLAMADO MINI MINOR




**Alec Issigonis creó el Mini Minor. Hace más de diez años este automóvil llamó la atención del mundo por sus soluciones de avanzada y sobre todo por la ubicación del motor: su cigüeñal perpendicular al eje longitudinal del automóvil**



**Aunque por fuera tenga una apariencia de lo más simpática y simple, este Mini tiene todo el veneno que John Cooper sabe insuflar a sus creaciones. Se trata de un Mini Cooper "S" con 1.275 cc, 170 km/h y frenos a disco.**

**Este es nada más ni nada menos que el "papá" del "Mini boom" de la British Motor Corporation: Alec Issigonis. Su lápiz nunca deja de correr en busca de nuevas soluciones y nuevos diseños nada convencionales por cierto.**

Siempre andan a fondo. Por las rutas, por las intrincadas calles de Londres, por las subidas y bajadas de Saint Germain des Pres, en París, por los desiertos de Asia, por los senderos del Africa, en las zonas cordilleranas del Perú y Chile, en las pistas del Pinar, en Uruguay, en fin... en todo el mundo, donde haya más de cuatro metros cinco de superficie cuadrada un Mini Minor circula a muchas vueltas de motor.

Para muchos sociólogos, el Mini en su versión normal es un auto de mujer, ideal para salir a hacer las compras y cargarlo de harina, pan, fideos y jabón de lavar. Para otros, el Mini es la quintaesencia de lo deportivo, del "sprit" mismo del automovilismo. Claro que sobre Minis hay versiones y versiones. Desde la "station wagon" con laterales de madera y cola un poco más larga hasta el Mini Cooper 130, que tiene 128 HP, 200 Km/h y pesa sólo 650 Kg.

El Mini Minor creó toda una historia y una psicología nueva en Inglaterra, que se supo difundir también al resto del mundo. Con el Mini vino casi coincidentemente, y tal vez como su complemento ideal, la minifalda, Mary Quant, los Beatles, la moda de Carnaby Street, los sacos Mao, las botas, las medias caladas y muchas otras cosas.

Más que una revolución técnica (que lo fue, por cierto), el Mini trajo a la rubia Albión una desorbitada, disparatada y muy necesaria inyección de coramina.

Pero para conocer bien y al dedillo todo lo que tiene de raro el Mini y su historia, hay que empezar por el principio. Tal vez haya que explicar un poco la posición inglesa en el momento en que surgió este automóvil de los diseños de Alec Issigonis.

Inglaterra es un país chico, muy chico, en extensión, casi las ⅔ partes de la provincia de Buenos Aires. Con esa superficie, Inglaterra está repleta de gente y de autos. Tiene doce veces más autos que nuestra querida provincia de Buenos Aires. ¡Qué le va a hacer!... ¡Así es la vida!

El diseño original del Mini, aunque usted no lo pueda creer, surgió de la servilleta de un bar (perdón, un "pub") londinense, sobre una mesa que oficiaba de tablero de dibujo, y junto a la cual estaban ubicados dos señores muy importantes: Alec Issigonis, técnico proyectista, y el vicepresidente de la British Motor Corporation.

La idea era crear un modelo totalmente nuevo para que la British Motor pudiera crear un "boom" publicitario y técnico en su derredor. Issigonis no lo pensó mucho. Tomó el lápiz, creo una estructura extraña, colocó el motor transversal, y ¡ala!... surgió el Mini.

## IDEAS ATRAVESADAS

Alec Issigonis siempre se distinguió entre sus pares estilistas por crear soluciones sumamente extrañas cuando las convencionales no tenían cabida o no se acomodaban a las circunstancias.

Cuando hubo que crear un auto para la B.M.C., Issigonis pensó que tenía que construir un auto nuevo, y a la vez ahorrar la mayor cantidad de espacio posible a la parte motor para darle mayor capacidad de carga al resto del aparato. Issigonis hubiera podido comenzar a partir del dos ci-

→

**MINI**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



**El Mini Minor se produce bajo cuatro marcas diferentes: Wolseley, Riley, Austin y Morris y se han construido más de veinte derivaciones distintas, como vehículo militar, como vehículo playero, como camioneta rural y hasta como tractor de un semirremolque**

*por JORGE A. AUGE BACQUE*

lindros, que le hubiera ahorrado por lo menos la mitad del lugar del motor. Sin embargo, en Europa en estos momentos no se puede hablar de ningún motor más o menos que se precie de tal con menos de cuatro cilindros. Por eso Issigonis pensó en un cuatro cilindros, cuyo cigüeñal estuviera perpendicular al eje longitudinal del automóvil. ¿Y la caja? ¿De dónde se la podía tomar? Como en este automóvil lo importante era suprimir el cardán, ya sea por la vía de la colocación del motor en la popa o por vía de la tracción delantera, Issigonis se declaró partidario de esta última, pero sin embargo se encontró con un problema bastante serio: no era posible acoplar la caja al cigüeñal, como se hace habitualmente. La solución que encontró Issigonis fue drástica: colocó todos los engranajes dentro del cárter,

→



▲ Cuadradito, blanquito y picante cual víbora cobra. Se trata del Morris Mini Cooper 1275 "S". Un auto chiquito pero muy rápido.

▶ Toda una familia dentro de un Mini Minor. Mucha gente menuda puede tener ubicación dentro de este pequeño automóvil. Muy bien para amas de casa.



◀ Un Morris despiezado como para ir al matadero. En este corte se ven muy bien los detalles de caja y trasmisión.

▶ En el autódromo nuestro, los Morris Cooper midieron fuerzas con automóviles de producción nacional. No ganaron casi nunca.

con sus ejes paralelos al cigüeñal y ubicados debajo de él. Es decir, aparece el cigüeñal, y en un extremo encontramos el embrague en "voladizo". En el extremo del cigüeñal, que viene a ser el mando del embrague, hallamos también un manguito exterior roscado, que constituye la entrada de fuerza de la caja de velocidades. La caja tiene dos ejes, que en este aspecto es convencional, y la salida de fuerza está representada por un piñón en el extremo de uno de los ejes. Tiene cuatro marchas, y la primera no es sincronizada. Este problema es uno de los que más ha preocupado a los dueños de Mini. Issigonis, sin embargo, se defiende diciendo que si sus Mini tuvieran la primera sincronizada sería dificultosa colocarla con el automóvil detenido y con el motor en marcha. Sinceramente, no encontramos asidero a esta opinión de Issigonis, ya que en lo que hace a nuestra experiencia propia eso no ocurre. En la ciudad, y más en los autos de poca cilindrada, la primera sincronizada es la mayoría de las veces de una utilidad increíble.

## EL EXITO Y LO FEO

El suceso de ventas fue instantáneo, a pesar de los factores negativos que incidían sobre el Mini. El nuevo auto de la British Motor Corporation no era precisamente lindo; más bien podríamos decir que el primer impacto al verlo era insólito. Hoy a muchos años del primer Mini, ya nos parece más que simpático, y a veces muy lindo, pero cuando salió, no era nada agradable. La posición que Issigonis diseñó para el piloto era poco normal: con el volante prácticamente horizontal (tipo camión), y muy erguido el físico del automovilista. Mucha gente se resistió a manejar de semejante manera y muchas más fueron las que adquirieron los "kits" para modificarle la cabina a su Mini.

Pese a que "Experimental" de la British Motor Corporation había tratado de destruir sistemáticamente innumerables automóviles, tratando de encontrarle la vuelta, el público comenzó a romperle cosas por su cuenta y riesgo y a encontrarle defectos. Uno de los principales problemas lo constituyó el embrague en voladizo, porque su ubicación agravaba cualquier problema normal de vibraciones. La terminación de los primeros Mini no era nada del otro mundo. Es más, era pésima.

Después vino otro asunto, que de no ser porque daba pie a reírse como loco, podría haber sido dramático. Se lo llamó "el extraño caso de los pelitos amarillos". Cuando el primer cliente llevó su Mini a un service, quejándose de que se le atoraba el auto, y cuando los mecánicos descubrieron que el asunto estaba en que unos pelitos amarillos molestaban el paso de la nafta por el carburador, nadie le dio demasiada importancia. Pero cuando los casos se multiplicaron y fueron cientos los Mini que aparecían con "pelitos amarillos" en los carburadores, la B.M.C. se interesó y se puso a investigar la causa. Y entonces descubrieron el asunto: las chapas que se habían comprado para hacer los tanques de nafta venían recubiertas por una grasa protectora. Antes de armar los tanques, se limpiaban las chapas con unos trapos amarillos que dejaban una invisible capa de pelos sobre lo que sería un tanque de nafta. La nafta se encargaba, una vez armado el tanque, de hacer circular los pelos invisibles por todas las cañerías y taponar los gicleurs y conductos del carburador...

**A la izquierda: Los Mini Minor también se pueden dar la "piña". Este aparato era antes un Austin Cooper 1300. El accidente se verificó durante una carrera en Sebring, Florida, y su piloto era el argentino Norberto Mastandrea.**

Al centro: **Esta es una planta de producción de los BMC Mini. Este modelo sale a la venta bajo cuatro marcas diferentes: Wolseley, Riley, Austin y Morris.**

A la derecha, arriba: **No todo es ruido y olor a aceite quemado cuando se habla de los Mini. También hay un modelo para amas de casa y para el comercio menor.**

A la derecha, abajo: **Edgardo Boschi frecuentó nuestras carreras de Turismo Anexo "J" con un Mini Cooper preparado por Ramón Requejo. Según la categoría corría con el motor de 1.000 cc o con el de 1275 cc.**

## LOS MINIS Y LAS MUTACIONES

La lista a partir del primer Mini Minor y sus mutaciones sucesivas son harto excesivas y demostrativas además del éxito que ha tenido este autito en Inglaterra y en el mundo. En agosto de 1959 se anunciaron los dos sedanes básicos, Standard y De Luxe, y unos meses más tarde el furgoncito. Luego vinieron camionetas, furgones con paneles de madera, convertibles y hasta una pick-up de 25 kilos de carga.

En 1961, los sedanes originales pasaron a ser "De Luxe" y "Super", con reformas en la parrilla y en su interior. Para esa misma época, el Mini Cooper entró a formar parte de la producción normal de la British Motor Corporation, para dejar de ser un producto individual de la Cooper Cars.

El primer Mini Cooper tenía un motor de 1.000 cm³ de carrera larga, pero fue reemplazado posteriormente por una planta motriz de carrera corta y complementado con versiones de 1.100 y 1.300 cm³.

La B.M.C. tiene varias marcas y entonces, para permitir que entraran dentro del "boom" todas ellas, se le fueron adosando cosas a los básicos Mini: baúl, trompas, interiores, instrumental, etc.... Así fue que entraron al "Minimercado" de los "Minis" los Wolseley Hornet y los Riley Helf, con motor de 1.000 cm³. Para 1964 en los Mini se adoptó una suspensión de nuevo diseño, del tipo hidroneumática compensada, reemplazando así la anterior que era a simples peras de goma sin compensación.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Y, finalmente, el año pasado se anunció la transmisión automática a opción, con un ingenioso mecanismo que permite usar el auto "completamente automático" o hacer los cambios uno mismo, sin utilizar el embrague.

## DE COSAS Y ACCESORIOS

Como posiblemente no haya ocurrido nunca con ningún auto, salvo con el Ford "T", la industria del accesorio tuvo también su lugar importante en la historia del Mini. Hay miles de cosas y accesorios para equipar a los Mini: desde volantes de competición hasta tapizados de toallas negras; desde tableros completos de instrumentos hasta ventanillas levadizas (de norma son corredizas); desde llantas de magnesio hasta sistemas de escape, etc., etc., etc. ...

También hay carroceros especialistas que venden versiones superlujosas de los Mini. Si un Mini normal vale $ 450.000 en Inglaterra, puede pagarse hasta $ 1.500.000 por una versión de lujo, con tapizados de cuero, asientos reclinables, alfombras de terciopelo, techo corredizo, grabadores y radiotrasmisores.

En resumen, el Mini ya no es en el mundo un auto más. Es "el" automóvil, un medio de vida para mucha gente en Inglaterra y en todo el mundo. Sus éxitos deportivos han sido aplastantes en todo el mundo, salvo en nuestro propio país, donde nunca jamás cumplieron un buen papel, superados por las "Panteras Blancas" del ex equipo Kaiser Argentina.

Pero para hablar algo más en serio del Mini, habría que escribir por lo menos un libro (de los grandes).

## "MONTECARLO, MON AMOUR"



No existe tal vez en el mundo entero carrera que más se asocie a la imagen deportiva de la se de Mini como el Rally de Montecarlo. ¿Por qué? Pues bien, la explicación es bien simple. Sus condiciones de tenida y adherencia en zonas críticas como suelen ser la nieve y el hielo (tracción delantera) son excepcionales. No sólo por esta razón los Mini ganan ediciones y ediciones de la clásica carrera monegasca. También las ganan porque caminan fuerte, muy fuerte y porque el Rally parecería haber sido creado especialmente para ellos.

El primer triunfo de un Mini en Montecarlo correspondía a una versión Cooper de 1071 cm³ conducida por Paddy Hopkirk y Henry Liddon, en 1964. A partir de este año los triunfos de los Mini se sucedieron de la siguiente manera en el Rally de Montecarlo.

### CLASIFICACION GENERAL

**1964:** Paddy Hopkirk-Hendy Liddon (Mini Cooper 1071 cm³). Partiendo de la ciudad de Minsk.

**1965:** Timo Makinen-Paul Easter (BMC Cooper 1275 cm³). Partiendo de la ciudad de Estocolmo.

**1967:** Rauno Aaltonen-Henry Liddon (BMC Cooper 1293 cm³). Partiendo de la ciudad de Montecalo.

### COPA DE DAMAS

**1959:** Pat Moss-Ann Wisdom (Austin 948 cm³). Partiendo de la ciudad de París.

**1960:** Pat Moss-Ann Wisdom (Austin 948 cm³). Partiendo de la ciudad de Oslo.

**1962:** Pat Moss-Ann Wisdom (Morris 997 cm³). Partiendo de la ciudad de Oslo.

### COPA DEL MONTE AGEL

**1964:** Paddy Hopkirk-Henry Liddon (Morris Cooper 1071 cm³). Partiendo de la ciudad de Minsk.

**1965:** Paddy Hopkirk-Henry Liddon (BMC Cooper 1275 cm³). Partiendo de la ciudad de Estocolmo.

**1967:** Rauno Aaltonen-Henry Liddon (BMC Cooper 1293 cm³). Partiendo de la ciudad de Montecarlo.

### COPA DE ROCHER

**1965:** Timo Makinen-Paul Easter (BMC Cooper 1275 cm³). Partiendo de la ciudad de Estocolmo.

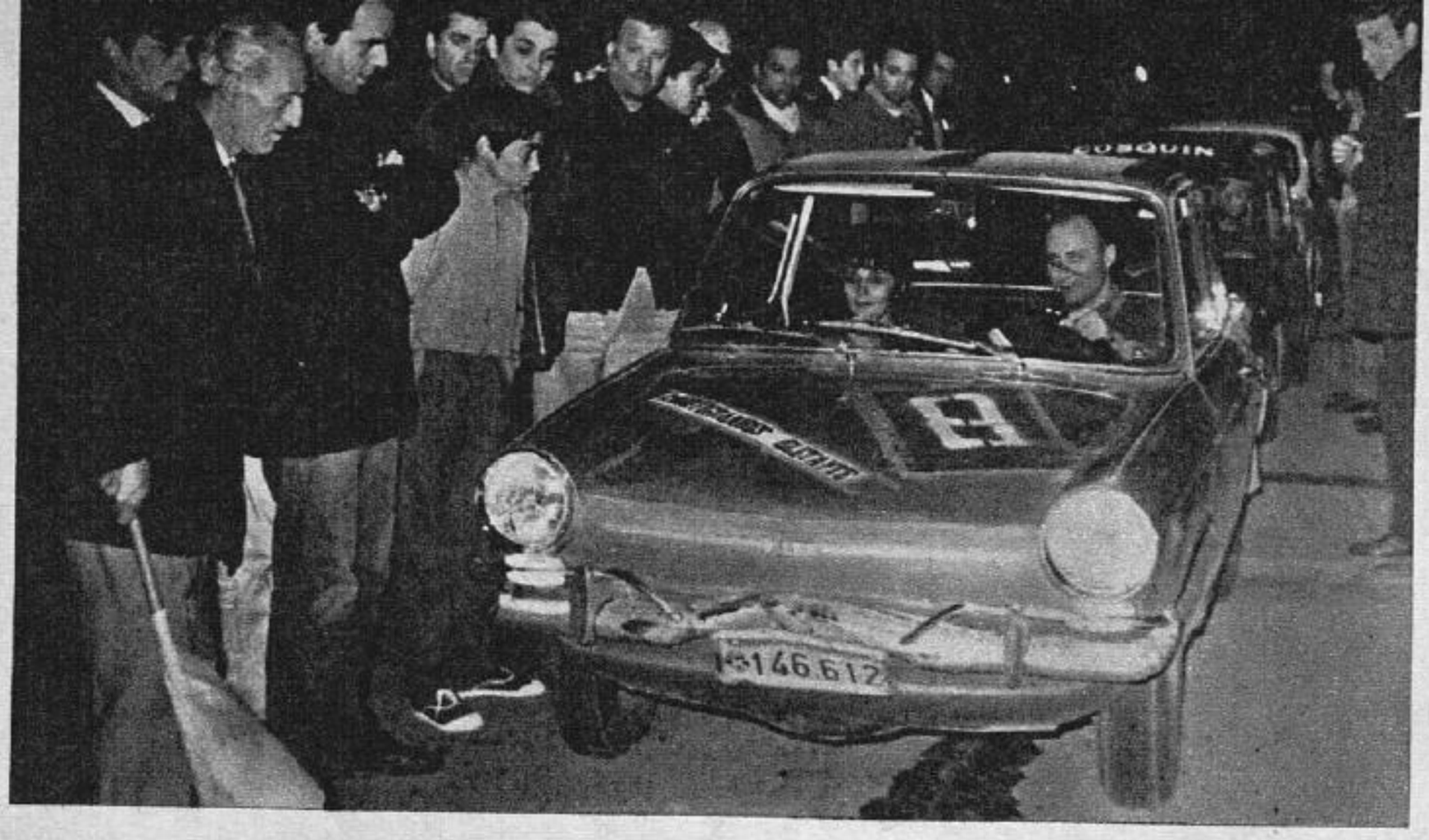
### COPA DE MOLINOS

**1965:** Rauno Aaltonen-T. Ambose (Morris Mini Minor 997 cm³). Partiendo de la ciudad de Estocolmo.

### COPA DE LARVOTTO

**1963:** L. Morrison-B. Cuchetch (Morris Mini Minor 997 cm³). Partiendo de la ciudad de Glasgow.

Todas las clasificaciones generales y copas ganadas dentro del Rally de Montecarlo ascienden a doce triunfos, lo que indica que pese a ser automóviles chicos, han demostrado una gran adaptabilidad al escenario difícil donde justamente se disputa el Rally.



**En La Falda, por primera vez en Sudamérica, se organizó una trepada nocturna de montaña. En la subida al Cuadrado, autos de todo tipo se juntaron para divertirse tupido en una noche muy fría**

# UNA TREPADA EN ASCENSO

Cuando los haces de luz se perdieron en la boca de la montaña, allá en la punta de la avenida asfaltada, único tramo que no era de tierra, nos quedamos pensando en la valía del esfuerzo. Un puñado de jóvenes capitaneados por el doctor Héctor Montoya, agrupados en la Peña "La Leva", habían organizado algo que pomposa y orgullosamente calificaron como la Primera Trepada Nocturna de Sudamérica.

Como siempre el tramo elegido era parte del famoso cerro El Cuadrado y donde curvas, horquillas y virajes cerrados, provocan el deleite de aquel que tenga preferencia por el buen uso de la caja con el torque adecuado y sintiendo cómo las ruedas motrices aran, corrigiendo el derrape.

Indudablemente que recorrer esos diez kilómetros tirando constantemente las marchas bajas y donde no alcanza nunca a ponerse directa, debe ser un glorioso momento inferior a los 10 minutos. Pero si a eso se le adiciona el placer de efectuar la rítmica danza de manos y pies rompiendo la oscuridad de la noche y quebrando la densidad de la neblina, casi se llega a un estado de delirio conductivo.

Así les pasó a todos. Durante la semana alistaron sus máquinas conforme lo especificaba el reglamento; sin mayores modificaciones. Una correcta puesta a punto de todos los elementos, suspensión baja, buenas luces y "a trepar". Había que verles las caras...

Era algo distinto y así había sido interpretado por todos. Lo inusual del espectáculo llevó mucha gente y la montaña cobró vida, a pesar de la temperatura bajo cero que no pudo vencer a estoicos espectadores que —incluso— espéraron el arribo de los trepadores en el punto final.

La partida se hizo con una diferencia de dos minutos entre cada participante, los que fueron divididos en tres categorías de acuerdo con la cilindrada. En total 20 automóviles en un afán de alcanzar la cresta del cerro con la prontitud de un rayo.

Y cuando el rumor de los motores volvía a impresionarnos auditivamente golpeando contra la ladera de la montaña y retornando en eco, se nos cruzó por un instante un nombre: Ludovico Scarfiotti. A miles de kilómetros, pero a pocas horas, trepando como lo hacían estos 20 entusiastas, había caído un catedrático de esta especialidad: la trepada. Por escasos segundos creímos estar en Bavaria, subiendo al monte Rossveld, allá lejos, en Alemania. Ellos también trepan a través de un sendero ondulante, como de serpiente. Y lo hacen en 6 minutos y medio, como aquí, aunque con mayor recorrido, pero con el mismo espíritu. Por eso nuestro fugaz recuerdo de Bavaria, Porsche y Scarfiotti.

En la espera del descenso en caravana, tuvimos oportunidad de compartir el gélido estado nocturno con Juan Pedro García. El piloto local nos impuso de las últimas novedades del ambiente serrano y nos contó de sus deseos de cambiar la categoría en que compite. Está en sus planes dejar los Renault por una cupé 1500 o un Peugeot 404.

También alternamos con los organizadores e incluso tuvimos oportunidad de apreciar algunas muestras del típico humor cordobés. Una señora portaba insólitamente prismáticos para ver mejor la carrera (de noche); otra, en cambio, portaba un profundo resentimiento con su cónyuge que participaba de la prueba y que no la había dejado trepar con su diminuto 600. Luego la vimos contenta porque su marido había terminado último en la categoría, a la par que nos confesaba que en la próxima estaría compitiendo. Finalmente, en una ronda que parecía un festival folklórico (porque todos zapateaban), escuchamos lo que sería el hit de la noche. Se trata de un nuevo apodo hacia el "alma mater" de La Falda, el doctor Montoya, a quien sus amigos le dicen "bolsón de viuda", porque es 'negro hasta la manija".

Las luces ya emergían de la montaña. Los 20 autos retornaban sanos y salvos luego de soportar el uso desmedido, pariente del maltrato. Incluso, oh sorpresa, también aparecieron sin magullones el 4L de la señora Chola de Pero, que fue acompañada por una psiquiatra, y la Morris Traveller de la vehemente Zelmira García, una ululante morena de 18 años, dueña de un par de ojos tipo "lodo-Cibié" que encandilan a mil metros. Papá Jean Pierre estaba contentísimo y como premio le prometió a su hija un Renault convertible que está preparando mientras no corre.

**Faros prendidos, caras atentas. Se larga la primera trepada nocturna en La Falda.**

El ganador absoluto, Miguel Molinari, preparaba su regreso para Buenos Aires. Antes de viajar recibió los premios que se habían instituido y tuvo tiempo también para recordar que hace varios años había corrido seguido y que tuvo la suerte de participar en la Panamericana de Méjico junto con Oscar Cabalén.

Todo había terminado con felicidad. El ensayo nocturno resultó todo un éxito y debido a ello el presidente de la Peña, el doctor Montoya, propuso un brindis... con aguarrás. E vero.

*H. A.*

## RESULTADOS

*Categoría "A" - Hasta 800 cm³*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | Jorge Simonelli ..... | Fiat 600 E .... | 8m 58s |
| 2º | Alfredo Boix ..... | Fiat 600 E .... | 9m 03s |
| 3º | "Jean Piero" ..... | Fiat 600 D .... | 9m 24s |

*Categoría "B" - De 801 a 1150 cm³*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | Buby Nieto ..... | Renault Gordini | 9m 12s |
| 2º | Peter Bonacci ..... | D.K.W. 1000 ... | 9m 49s |
| 3º | Jorge Chiessa ..... | Renault Gordini | 9m 51s |

*Categoría "C" - De 1151 cm³ en adelante*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1º | Miguel Molinari ..... | Fiat 1500 C ... | 8m 32s |
| 2º | Zelmira García ..... | Morris Traveller | 8m 57s |
| 3º | Héctor Armesto ..... | Fiat 1500 ..... | 9m 22s |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Parabrisas CORSA
## confidenciales y de las otras

-¿"Qué protesta podemos hacer? Yo fui a hablar antes de la carrera del domingo al Moto Club Argentino, a preguntar por qué no hacían nuestra categoría o al menos por qué no nos dejaban participar dentro de la categoría hasta dos litros. Si, total, los Renault más rápidos en el circuito nueve hacen casi los mismos tiempos que los mejores Peugeot o Fiat cupé. ¿Y qué me contestan? Y... que ya está hecho el reglamento. No vamos a cambiar ahora... Lo cierto es que una categoría llena de autos y de gente con ganas de correr se quedó otra vez sin lugar, como en las 24 Horas. ¿Y después hablan de las categorías promocionales y de la necesidad que los debutantse empiecen por los autos chicos? ¡Bah!" — El indignado —con razón— Osvaldo Antelo se resignó a seguir paseando por los boxes, ya que no podía participar en la última carrera que se hizo en el autódromo.

---

"Justo ahora que podíamos empezar a trabajar en firme sobre el motor 250 porque teníamos el auto en condiciones nos viene a pasar esto de Rafaela; ¡qué mala suerte! Ahora por lo menos vamos a tener para un mes de arreglos, porque prácticamente tenemos que hacer la Garrafa de nuevo. Quedó muy revirada y con muchos elementos rotos. Más vale cambiar y poner todo nuevo que reparar lo destruido. La macana es que Pancho Martínez, el carrocero que hizo el auto, no está, pero ya conseguimos reemplazante. Calculo que en 30-40 días podrá volver a rodar." Confesión telefónica de Aldo Bellavigna, decidido a volver cuanto antes.

---

Ya que hay tanto desorden institucional, que nadie sabe lo que puede pasar y la mayoría de las carreras están suspendidas, Angel Rienzi aprovecha el tiempo para remozar un poco su auto. Lo acortó sensiblemente; ahora tiene una distancia entre ejes de 2,65 metros. Le colocó caja de velocidades ZF y fijó el tren trasero con los cuatro brazos a la manera Torino (antes tenía un clásico eje Hotchkiss). Puesto que ahora la mayoría de las carreras serán en pista, Rienzi quiere ponerse a tono.

---

Durante la semana pasada la Liebre 1½ con el motor Chevrolet volvió a girar en el nuevo circuito perimetral del autódromo en las manos de Pairetti y de García Veiga, el joven pupilo del arrecifeño. Los tiempos estuvieron oscilando el minuto 47. O sea alrededor del record del circuito que posee Eduardo Copello. El primer injerto sobre base Torino parece que da resultados.

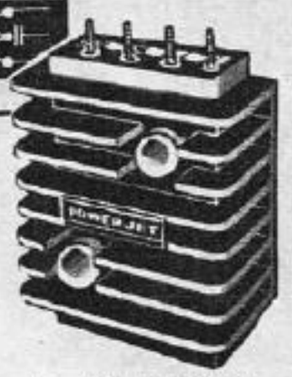

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

# novedades PARABRISAS CORSA

LLEGO LA HORA DE LOS "TUERCAS"
RELOJES para VOLANTE
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
REPAC
S. A. C. I. F. I. A.
DARWIN 28
T. E. 55-6110 y 54-9493 - Cap.
GARANTIZA LO QUE DISTRIBUYE
Precios especiales para agencias y revendedores




ENCENDIDO ELECTRONICO
POWER JET
INDUSTRIA ARGENTINA



Ahora también para **DKW y COMPETICION. NO EMPASTA LAS BUJIAS. NO NECESITA BOBINA ESPECIAL.** M.R. Patente (exp.) **Nº 204.424.** Más potencia. Más velocidad. Menos consumo. Arranque instantáneo. Más de 150.000 km. de vida útil de bujías y platinos. **Fabrica y distribuye: EICAP S.C.A., Avda. Constituyentes 6530 - T. E. 46-5526 y 70-9821**

SERVICE INTEGRAL
AUTO UNION
**REPUESTOS LEGITIMOS**
**ALINEACION DE DIRECCION - ENGRASE**
ATENDIDO POR SUS DUEÑOS
HORARIO: 8 a 12 - 14 a 19 hs.
Puesta a punto con aparatos electrónicos
**Taller autorizado I.A.S.F.S.A.**
TALLERES ALONSO
**MONROE 826 - 73-1742 Cap.**
Casi esq. Figueroa Alcorta



**A un paso del centro** y en el centro de la **zona del accesorio,** lo exclusivo y personal en **automovilismo deportivo. Palanca al Piso p/Peugeot - Volante F.1 Instrumental Jaeger - BRD. - Orlan Rober - Faros Carello y Hella - Llantas de Magnesio - Cascos de Competición - Butacas Especiales.**
**ESUSEN ARGENTINA S. A. C. e I., Paraná 734, Cap. T. E. 44-9178.** Sábados abierto hasta 12.30 hs.



**SIEMPRE A MANO la buena música,** adquiriendo su **auto-radio Blaupunkt, Autovox, Transyca,** o la de su preferencia. **LA TOUR, J. P. Melo 2193** (casi esq. Azcuénaga) **T. E. 85-0678, CAPITAL,** en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

VITIS
CALIDAD EN ASIENTOS

En la amplia línea de **asientos ESPECIALES** para automotores, destacamos para **T.C.** las **butacas deportivas LINEA COSMOS.** Estructura de **Fibergias,** rellenos espumados y anclaje a elección.
**Son sus fabricantes:**
**MAURICIO VITIS Y CIA. S. R. L.,**
**Dr. A. Dickman 1375** (ex San Blas) **T. E. 59-2026, Bs. Aires.**
**PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE ASIENTOS ESPECIALES.**



SU GARAGE PORTATIL.




**PARA EL INVIERNO. LA FUNDA CUBRE-COCHE MAS RESISTENTE A LA INTEMPERIE** - total protección contra el granizo, lluvias, heladas, rocío, etc. **IMPERMEABLE 100 x 100, COSIDA Y SOLDADA,** confeccionada en telas especiales afelpadas por dentro - no rayan - no se pegan - **2 ventilaciones.**
**TAMBIEN el mayor surtido en artículos para camping.**
ENVIOS AL INTERIOR - **Ventas por mayor y menor.**
**PEDRO V. CAFFARENA, Av. Juan B. Justo 6801, T. E. 69-6065 - Bs. As.**

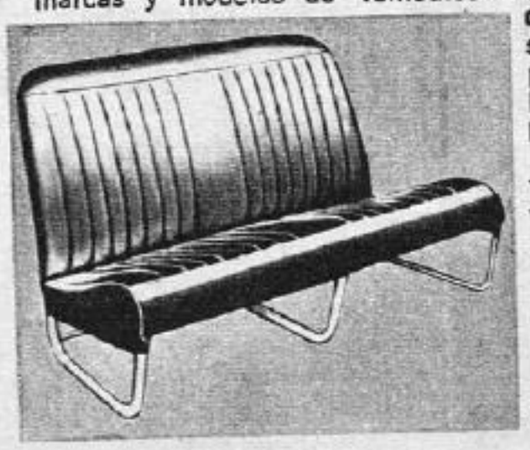
MAREL
ANTENAS AUTO-RADIO



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

**MAREL S. C. A.**
**Dr. L. Beláustegui 590, T. E. 59-7819, Capital**

**ENRIQUE BRUNO E HIJOS, Donato Alvarez 186, T. E. 63-6519, Bs. As., fabrica y distribuye el TAPIZADO DE LUJO "BRUMAR",** para **CITROEN y RENAULT 4L.** También nos especializamos en la fabricación de **TAPIZADOS y FUNDAS** para todas las marcas y modelos de vehículos. **Línea completa de accesorios, standard y deportivos. CREDITOS LIBERALES.** ENVIOS AL INTERIOR CONTRA REEMBOLSO.



CARPAS
MOCHILAS BOLSAS DE DORMIR



ANORAKS, COLCHONETAS, FAROLES, CALENTADORES, ESTUFAS Y COCINAS A GARRAFA, DE LAS LINEAS LONGVIE Y SIMPLEX, PARRILLAS, GRAN VARIEDAD DE SILLAS, SILLONES, REPOSERAS Y MESAS PLEGABLES PARA CAMPING Y EL HOGAR. Y ADEMAS... EQUIPOS PARA TENIS, FUTBOL, BASQUET, VOLLEY, etcétera.

**BASILEA SPORT,**
**Av. Libertador 5624, Capital.**
(a 100 m. barrera Virrey Del Pino)
**T. E. 76-2174**

# NOTICIAS FRESCAS DEL INTERIOR

**En Misiones le siguen dando con todo al Turismo y cada día cuentan con mayor apoyo popular logrando llenos completos en cada reunión. Mientras que la gente de Saladas, en Corrientes, crea una nueva Fórmula de pequeña cilindrada divertida y promocional**



Con fondo de yerbales... bien misionense, avanza hacia el triunfo el Torino 380 W de Heno Klein en el Primer Gran Premio Capital del Tabaco.

Nuestro gordísimo y nunca bien ponderado Rodríguez "Corsa", nos ha enviado las últimas informaciones de lo que está pasando en Misiones en cuanto a carreras de "tutúes" se refiere. Nos informa del éxito obtenido en la primera prueba del Club Leandro N. Alem, que otorgó puntaje para el primer Campeonato Misionero de Automovilismo. Las pruebas se llevaron a cabo el pasado domingo 2 en el circuito General Belgrano, de 6.000 metros de recorrido, en la localidad de Leandro N. Alem. El suelo de tierra colorada resultó un exigente examen de suficiencia del lote de competidores que habitualmente participan en las jornadas automovilísticas de la provincia.

### En la "A" Chamorro y en la "B" Yacaré

Tras una lucha interesante, el joven Hugo Chamorro, representante de Oberá, consiguió imponerse a Héctor Cunale en la clase "A". Mientras que en la "B", tal como se preveía, el Renault 1093 de "El Yacaré", piloto correntino, ratificó sus bondades imponiéndose de punta a punta.

### En la "C" Berón

La competencia para los de la clase "C" mostró un ganador con notoria evolución en sus características. De corredor de punta, veloz e impetuoso, arriesgado para definir desde la largada, el doctor Leandro Alberto Berón, con su Fiat 1500 Cupé, sigue conservando su característica de hombre de punta y veloz, pero ahora metódico. Meritorio triunfo.

### En la "D" otra vez Klein

A pesar de que las huestes obereñas pregustaban casi el triunfo en la clase "D", basándose, con cierta lógica, en las características del circuito. Aseguraban que venía como "anillo al dedo" para los Falcon del "Mago" Haup. Y las primeras vueltas parecieron confirmar esas presunciones de la numerosa barra de Oberá. Hasta que los cómputos dieron a conocer el paulatino acercamiento del Torino de Heno Klein a la punta. Consiguiendo en la 9ª vuelta darle alcance al líder Cao López por tiempo. Ya la vuelta siguiente lo confirmaba como ganador absoluto hasta entonces y así fue hasta el final de la carrera.

### Próxima prueba por el Campeonato

El 7 de julio, en Oberá, con la organización del Auto Club Oberá. Se llevará a cabo en el circuito "Gerardo Gritti". El clima favorable que ya goza esta prueba por parte del público, se va acentuando por los preparativos que realizarán los volantes obereños por recuperar la hegemonía que este año no logran seguir manteniendo. Heno Klein y sus colaboradores han "tomado la mano" al 380 W, y según allegados a "La Tortuga", no piensan perder carreras, de continuar el excelente rendimiento de la máquina, considerando las magníficas aptitudes del volante capitalino.

## DESDE CORRIENTES

## ¿Fórmula 5 o Fórmula 7?

Nos llega otra información. Esta viene de la gente del Auto Moto Club Saladas (cuna del Sargento Cabral, soldado heroico), quienes han organizado un pequeño campeonato de automóviles que ellos denominan monopostos de Fórmula 7. Estos "monopostitos" están equipados con motor de dos tiempos de 125 cm³ y preparación libre. Actualmente cuentan con 16 de estos coches, habiendo comenzado hace apenas 8 meses la euforia correntina por este tipo de carreras. El espectáculo atrae público y cuenta con el apoyo de muchas instituciones correntinas.

Pero existe una duda (¡Oh, dudas, madres de errores!) sobre la correcta denominación de estos monopostos. Aquí denominamos Fórmula 5 a los monopostos que fueron idea conjunta de PARABRISAS y la Asociación Argentina de Automóviles Sport de hasta 175 cm³. La revista PARABRISAS, en su momento diseñó un prototipo y llevó adelante el entusiasmo por esta categoría promocional. La gente de Corrientes entiende entonces que Fórmula 6 sería de hasta 150 cm³, y que sus monopostos de 125 cm³ pertenecerían a una Fórmula 7. Pensamos nosotros que no es así y que la calificación para esta fórmula bien podría ser Fórmula 5 y que sería más lógico utilizar motores de 175 cm³, ya que en nuestro medio los hay muy buenos sin caer en un federalismo mal entendido.

Las posiciones en el campeonato local hasta la fecha son las siguientes:

1º) **José María Falcon, con 9 puntos**
2º) **César Farizano, con 5 puntos**
2º) **Antonio Romero, con 5 puntos**
3º) **Carlos Gersbasch, con 4 ½ puntos**
4º) **Humberto Fernández, con 3 ½ puntos**
5º) **José Antonio Cicolini, con 2 puntos.**


ULTRAMODERNICE
SU COCHE CON
PLABEL*
*PARA PAQUETEAR
ULTIMO MODELO DE ALFOMBRAS PARA AUTOMOVILES



LUJOSAS - DURABLES - DE MEDIDA - DOBLE FAZ - UNIFAZ
BASE DE GOMA - PLASTIFICADAS - SIETE COLORES DISTINTOS.

No le cansaremos con especificaciones: los distribuidores **PLABEL** tienen un juego de medida para su coche. Vaya a elegirlo con su esposa

Fabricantes: **ECIPA S. A. C. I.**
Salvigny 1561/63, Capital - Tel. 921-1671 y 5722

GURATTI Y VISO

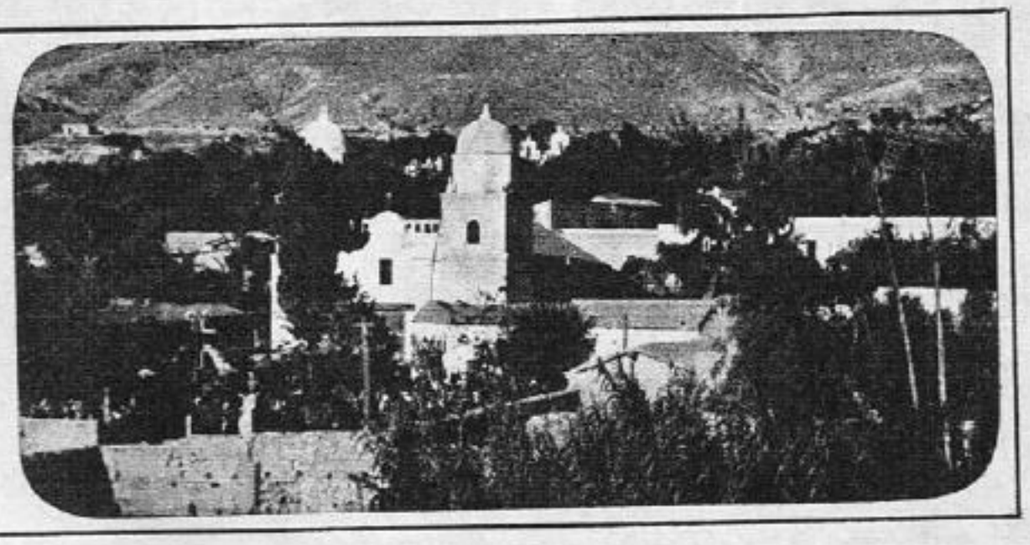



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ANUNCIO PUBLICITARIO

# PROGRAMA DE CARAVANAS 1968/69

**Numerosas consultas efectuadas por "caravaneros", que desean saber la programación de CARAVANAS para lo que resta de este año y de 1969 (hasta Semana Santa inclusive), promueven este comunicado. La programación es importante sacarla para evitar la competencia en mismos tipos de programaciones (Automovil Club, Touring, etc.).**



| MES | LUGAR | MOTIVO |
|---|---|---|
| Julio/agosto ..... | NORTE ARGENTINO . | Vacaciones de invierno. Tour por Córdoba, Tucumán, Salta y Jujuy. |
| Setiembre ..... | SUR ARGENTINO .... | Fiesta de la Nieve. Caravana a Bariloche, San Martín de los Andes, etcétera. |
| Noviembre ..... | PLAYA Y PESCA ..... | Inauguración de la temporada de pesca de la Corvina Negra, en Mar de Ajó. |
| Enero 1969 ..... | BRASIL ..... | Primera gran caravana internacional. Visita a Uruguay, Fray Bentos, Sao Pablo, Curityba, Santos y Río de Janeiro. |
| Febrero 1969 (1) .... | CARNAVAL EN CORRIENTES ..... | Caravana a la Capital de Corrientes y participación en sus fabulosos carnavales. |

(1) AUN SIN CONFIRMACION DEFINITIVA.

**MINI-CARAVANAS DE FIN DE SEMANA:** A partir del mes de julio, Mini-Caravanas de fin de semana, con distintos motivos de atracción, tales como:

—La Tradición: Visita a San Antonio de Areco. Museo y casa de Güiraldes.

—Sierras Bonaerenses: Viaje a Tandil.

—Ciudades del Litoral: Visita a Santa Fe de la Vera Cruz, Cayastá (primera fundación de Don Juan de Garay), etcétera.

—Pesca: Visita a la Laguna de Chascomús.

## TOUR AL NORTE ARGENTINO

Día 19-7: Salida de Capital Federal a Villa Carlos Paz (Córdoba).

Día 20-7: Alojamiento y pernocte en Carlos Paz, paseos y excursiones libres en la villa.

Día 21-7: Salida de Villa Carlos Paz a las 7 horas con destino a Rosario de la Frontera. Los primeros tramos del camino son pavimentados y corren por regiones de extraordinaria belleza, destacándose los primeros cardones y el Monte Santiagueño. Llegando a Tucumán seguimos hasta el río Tala y desde Metán al Portezuelo. Llegada al Hotel Termas, en Rosario de la Frontera, alrededor de las 19 horas, donde pernoctará la caravana.

Día 22-7: Salida de Rosario de la Frontera con destino a la ciudad de Salta. Entrada a Salta por el Portezuelo, un kilómetro antes de entrar escoltarán a la caravana la agrupación Gauchos de Güemes con sus vestimentas típicas. En el Portezuelo esperará a la caravana el Cuerpo de Policía Motorizada, el que irá precediendo a la misma por las calles de la ciudad hasta la plaza 9 de Julio, frente a la cual se halla el Histórico Cabildo; en este lugar recibirá a la caravana el gobernador de la provincia de Salta, don Hugo Ravaleti, dando marco a tan magnífica fiesta la banda de la policía provincial. Terminada la ceremonia, la caravana se dirigirá hasta su alojamiento en el moderno hotel Huaico II. Cabe destacar la concepción moderna del mismo, ya que cuenta con cocheras individuales, baños privados, agua refrigerada y acondicionadores de aire en todas las habitaciones. Además el Huaico II cuenta con una moderna confitería circular, rancho criollo, cancha de mini-golf y muchas otras comodidades que lo configuran un hotel de categoría internacional. La tarde de ese día será libre y los que no desean descansar podrán efectuar interesantísimos paseos por la ciudad acompañados por diligentes azafatas de Agencia Norte (nuestra "socia" para esta tour), entre ellos, visitas a la Catedral, iglesia de San Francisco, Convento de San Bernardo y otros lugares históricos y típicos de la ciudad. Por la noche, cena en La Herradura, con comidas típicas y espectáculos folklóricos (la Peña La Herradura es uno de los lugares más visitados por los turistas que llegan a Salta, tanto por la excelencia de sus comidas como por la alta categoría de su espectáculo folklórico).

Día 23-7: Excursión todo el día a Cafayate, pasando por Cerrillos, La Merced, el Carril, Coronel Moldes, Ampacachi, La Viña, Talapampa, Alemania, Quebrada del Río de las Conchas, Cafayate. Se visitarán las bodegas donde se elaboran los mejores vinos salteños y se efectuará una comida típica en el lugar. Por la tarde, regreso a Salta y por la noche concurrimos a otra peña, "Los Gauchos de Güemes", donde también habrá comidas típicas y espectáculos folklóricos.

Día 24-7: Excursión de todo el día a la Quebrada de Humahuaca. Por el camino de cornisa, pasando por el Dique la Ciénaga, se visitarán lugares históricos de la ciudad de Jujuy, continuando por la posta de Lozano, Tumbaya, Purmamarca, Maimará hasta Tilcara. Almuerzo en La Flor del Cardón, restaurante típico en Tilcara. Por la tarde regreso a Salta y por la noche gran asado en Urpila con el acompañamiento musical de cuatro guitarras conducido por Ricardo Dávalos y un gran final con la intervención de todos los asistentes.

Día 25-7: Lo esperado por todos los participantes de la caravana, la visita a la Ciudad pre-incaica de Puerta Tastil, descubierta hace sólo cuatro meses. Maravilloso tesoro arqueológico que llega a competir por su valor arquitectónico con los valiosos hallazgos efectuados al sur de Perú y el Altiplano Argentino-Boliviano. Lo reciente de este descubrimiento ha permitido atraer la atención de los más renombrados arqueólogos del mundo quienes en la actualidad se hallan abocados a la tarea de: clasificación, restauración, valorización, etcétera, de toda una cultura antiquísima. Al mediodía comida típica en el lugar, que se efectuará en la estancia El Gólgota. Por la tarde regreso a la ciudad de Salta y por la noche gran comida de despedida en el magnífico rancho del Huaico II con un maravilloso espectáculo "sorpresa".

Día 26-7: Salida de Salta hasta Villa Carlos Paz, alojamiento y pernocte.

Día 27-7: Salida de Carlos Paz y arribo por la tarde a la Capital Federal.

La tour se efectuará en caravana de automóviles particulares y —para los que no prefieran manejar— habrá modernos supercoches de larga distancia, con asientos reclinables, climatizados, música funcional, etcétera.

La excursión, esta vez a elección de los interesados, podrá financiarse hasta en 10 meses.

La caravana contará con vehículos de auxilios con sus mecánicos correspondientes, coche guía y coche control de ruta.

Alvear turismo

**INFORMESE EN:**

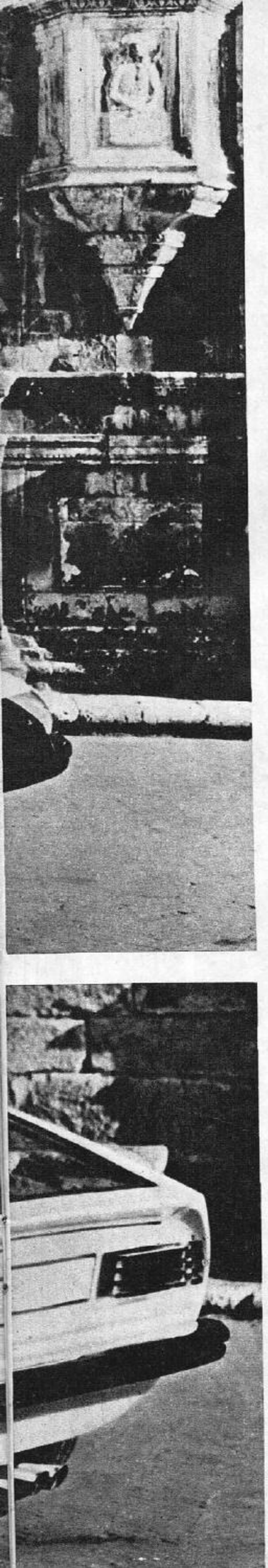
M. T. DE ALVEAR 772
T. E. 32-4978
CAPITAL FEDERAL

# BERLINA AERODINAMICA





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



**Un nuevo estilo para los autos de paseo o de baja cilindrada, basado en los últimos estudios aerodinámicos. Seguridad, economía y gran capacidad son los puntos que privan en esta creación de Pininfarina**

Hace poco más de dos meses, en el Salón de Ginebra, los diseñadores de Pininfarina presentaron un prototipo berlina aerodinámico con mecánica de la British Motor Corporation (BMC). Es un cuatro puertas con capacidad para cuatro pasajeros, lo que los italianos llaman una "berlina 4 porte · 4 posti".

El diseño final de este nuevo prototipo para uso familiar fue basado en los estudios hechos en los últimos modelos acerca de aerodinámica. Pero lo importante es que no es un *coche de exposición*, ya que si alguien se lo propusiese, se podría comenzar a fabricar en serie en cualquier momento. El motor es un BMC de 1.300 $cm^3$ puesto en la posición original (trasversal) y con tracción en las ruedas directrices. El alto del coche es de 1.280 mm, el largo total de 4.600 mm y un ancho de 1.770 mm. Debido a la buena altura y al largo, la comodidad interior es realmente asombrosa para un auto de su categoría.

La trompa es penetrante y hace recordar en algo al NSU RO 80. Los paragolpes, como es común en los nuevos modelos, están incorporados a la línea de la carrocería y realizados en metal con bordes de caucho sintético. El parabrisas tiene un ángulo de inclinación exageradamente amplio y tanto las ventanillas laterales como la luneta trasera son de dimensiones generosas. La carrocería es de líneas puras y limpias, no existiendo ningún tipo de vaguetas cromadas.

Los asientos, tanto delanteros como traseros, están tapizados en paño de distintos colores y son individuales, lo que no permite la ubicación cómoda de un eventual quinto pasajero. El volante de dirección es del tipo Citroën DS 21, con un solo radio que a la vez hace de prolongación de la barra de dirección. El tablero, por ser demasiado funcional, peca de incompleto, aunque en un auto de este tipo es perdonable, ya que el día que alguien lo produzca en serie habrá muchos cambios con respecto a este primitivo modelo.

Las condiciones de seguridad del "Berlina Aerodinámica" Pininfarina son destacables. En el habitáculo no existen bordes, perillas o elementos con ángulos agudos y hasta la radio está montada sobre un panel de goma deformable. Los asientos fueron estudiados en forma concienzuda por técnicos en la materia y no sólo aseguran una conducción cómoda y agradable, sino que brindan seguridad al conductor.

La berlina está dotada con capacidad suficiente como para albergar un motor de mayores dimensiones, ya que uno de los puntos en contra que encontraron los críticos europeos es, precisamente, la poca potencia del motor BMC con relación al peso del vehículo. Aunque nada se ha dicho, pero tampoco se ha desmentido, la casa alemana BMW estaría interesada en la producción seriada de este diseño de Pininfarina. Claro que con un motor .2002 de BMW, ya nadie podrá quejarse por falta de potencia.


Segunda Caravana año 1968

# VACACIONES DE INVIERNO

(20 al 28 de julio de 1968)

**...EXTRAORDINARIA TOUR AL NORTE ARGENTINO...**





Parabrisas CORSA y Alvear turismo

**PARABRISAS CORSA y ALVEAR TURISMO organizan y conducen esta 2ª Caravana que, pasando por Córdoba y Tucumán, los llevará hasta Salta y Jujuy, haciéndoles conocer sitios fabulosos por su belleza y misterio en un viaje inolvidable:**
**LA CIUDAD PERDIDA: último descubrimiento arqueológico de toda América. Maravilla de la época precolombina, en sus excavaciones recién iniciadas.**
**LA QUEBRADA DE HUMAHUACA: columna vertebral del Techo de América. El tiempo detenido en el pasado, en una insólita visión colonial.**
**LOS VALLES CALCHAQUIES Y CAFAYATE: donde atravesando pintorescas quebradas y desfiladeros se presentan de improviso espectaculares paisajes, de hermosura y colorido excepcionales.**
**ADEMAS: ...visita a la Agrupación Tradicionalista "Gauchos de Güemes", en su pintoresca sede, réplica de la Posta de Yatasto. Comidas típicas en marcos autóctonos, acompañados por famosos conjuntos folklóricos de la región. Reuniones sociales, visitas explicadas, paseos sorpresa, concursos fotográficos y muchos motivos más que harán de ésta, su vacación inolvidable.**
**Alojamiento en el Motel Huaico II, el más moderno y confortable del norte argentino.**
**Concurra con nosotros en su automóvil particular o en nuestros modernos supercoches de larga distancia. Además... ahora totalmente FINANCIADA Y HASTA EN 10 CUOTAS.**

## INFORMES EN:

**Capital Federal: M. T. de Alvear 772**
**T. E. 32 · 4978**
**Santa Fe: Catamarca 2483**
**T. E. 27843**

Alvear turismo

# ACCIDENTES ¿POR QUÉ?

**Investigaciones llevadas a cabo en Inglaterra han determinado una pavorosa estadística: el conductor promedio comete un error de manejo por minuto y pasa por una situación de peligro una vez por hora...**



Las frases publicitarias afirman que los accidentes no vienen solos. Alguien siempre tiene la culpa. La pregunta: ¿quién?

Según estudios de organismos especializados en Inglaterra, la mayoría de los accidentes son producto de una conjunción de circunstancias desafortunadas. Tomemos el caso de un automovilista que choca a otro por detrás.

Es fácil resumir todo, diciendo: "Iba demasiado ligero". Muy posiblemente, pero ¿cuántos otros factores aportaron su fatídico granito de arena? Tal vez era de noche. A lo mejor estaba lloviendo. ¿Quién sabe si en ese momento el desafortunado conductor no tuvo un vahído o sufrió un ataque al corazón? ¿Y si el otro frenó o giró sin avisar? ¿Quién sabe si en el momento del accidente una abeja no picó al conductor en la cara? Las posibilidades son prácticamente infinitas.

El año pasado en Inglaterra murieron 7.895 personas en accidentes de tránsito, hubo 384.472 heridos, y la comunidad sufrió una pérdida calculada en más de 250.000 millones de pesos argenti-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

nos. Según los expertos, habría seis motivos principales de accidentes:

1) Velocidad excesiva para las condiciones del momento.
2) "Sorpassos".
3) Giros a la derecha (izquierda, en países donde se circula por la derecha) sin debido aviso a los otros conductores.
4) Errores de cálculo (velocidad, distancia, etc.).
5) Pérdida de dominio del vehículo (derrapajes, etc.).
6) No respetar bocacalles.

Después se citan otros factores de importancia estadística secundaria, como imprudencia de peatones, cansancio excesivo, alcohol o estupefacientes, falta de experiencia de manejo, defectos del vehículo, etcétera.

Los guarismos del Ministerio de Trasporte inglés indican que la más habitual situación generatriz de un accidente es cuando un conductor intenta girar a la derecha (o izquierda) y otro lo embiste. Hubo 8.775 accidentes debido a exceso de velocidad, 2.713 por desobediencia de semáforos o indicación de agente de policía, 1.377 por no advertir debidamente a otros conductores de sus intenciones, y 1.109 por no respetar sendas peatonales.

Estos detalles, sin embargo, son simplemente "factores contribuyentes a los accidentes", y hace varios años que no se habla más de "causa" en los sumarios, ni se pide a los agentes de policía sumariantes que opinen acerca de la naturaleza del hecho.

La policía de Londres tiene un equipo móvil de expertos en psicología. Cuando reciben por radioteléfono la denuncia de un accidente, se trasladan al lugar del hecho y, con mucha calma y suavidad, empiezan a hacerle preguntas a todos los testigos posibles. Graban sus declaraciones en cinta magnetofónica, pero ése es en realidad un prolegómeno y lo importante viene después: conciertan una cita, o en el domicilio del testigo o en una seccional policial, para "conversar sobre el accidente", en el cual profundizan sus preguntas y poco a poco van acumulando profuso material estadístico sobre las verdaderas motivaciones de los accidentes en la calle.

Un especialista en análisis de accidentes de la Ford estableció las siguientes —y alarmantes— cifras sobre la frecuencia de los peligros a los cuales está sometido un conductor promedio en un viaje promedio.

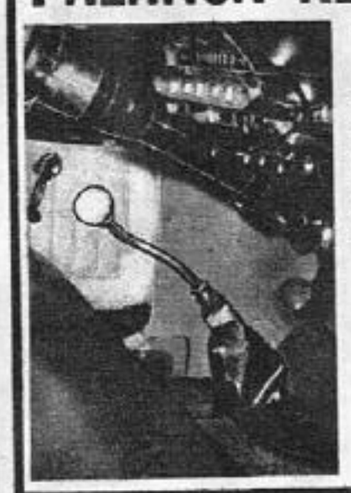
1) "Acontecimientos" en el tránsito: 10 o más por segundo.
2) Cosas que llaman la atención del conductor: 2 o más por segundo.
3) Decisiones por parte del conductor: 1 a 3 por segundo.
4) Acciones por parte del conductor: 30/120 por minuto.
5) Errores del conductor: 1 c/2 minutos.
6) Situaciones peligrosas: 1 cada 1/2 hora.
7) "Casi accidente": 1 a 2 veces por mes.
8) Accidente: 1 vez c/6 años.
9) Heridas: 1 vez c/40 años.
10) Fatalidad: 1 vez c/1.600 años.

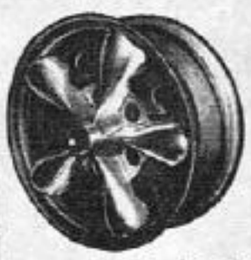
Pero, por desgracia, eso no significa que usted tiene que manejar 1.600 años antes de matarse en un accidente o causar la muerte de otro. Esa terrible consecuencia siempre está a la vuelta de la esquina.


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

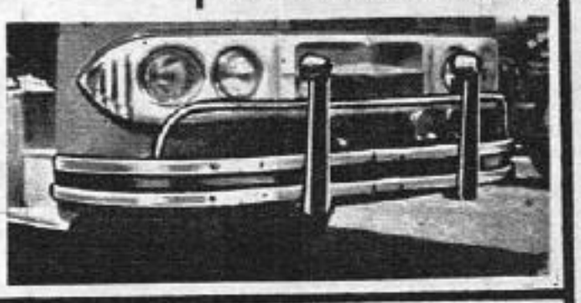
PALANCA AL PISO V.T.
PAT. EN TRAM.
Diseñadas por VICENTE TIRABASSO





TAZAS DEPORTIVAS ROUSAN
AUTOVENTILANTE TIPO MAGNESIO

PARAGOLPES Y DEFENSAS
CAMIONES OMNIBUS Y TODO AUTOMOTOR



COLOCACION EN EL ACTO
ESTAMPA LTDA. S.R.L.
Carrasco 267 - Cap. - 67-8106
ENVIOS AL INTERIOR
ZONAS DISPONIBLES

ACELERADOR Ballester
M. R. PAT. Nº 51316
Para todo tipo de automotor inclusive Torino 380 W. y 300
COLOCACION EN EL ACTO

Visite a J. CORTELL e Hijo
AV. Rivadavia 7262
Tel. 611-2492
Cap.

EL CANO AUTOMOTORES S. A.
Concesionario Oficial Citroen
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
CORDOBA 5347, TEL. 772-5573, Cap.
Exposición y ventas:
EL CANO 3489, TEL. 73-9955/7039

ESPECIALISTAS EN ARMADO Y BALANCEO DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION
Máquinas especiales que son la última palabra en armado, desarmado y balanceo de llantas de cualquier tipo.
SUGOMERIA
MAXIMA SEGURIDAD Y PRECISION
Godoy Cruz 1201, esq. J. B. Justo, (alt. 2000), Capital.

VENTA DE PATINES Y PASTILLAS PARA FRENOS
CEMENTO PARA VULCANIZAR CINTAS



PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
CASA CIVIL
Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338

CUBIERTAS I. A. a sola firma
Existencia en Cinturato Michelin X - Fate T.M. Firestone 500
OFERTAS CONTADO

| | | |
|---|---|---|
| 600 x 16, | 4 T. I.A. ..... | $ 6.400 |
| 550 x 16, | 4 T. I.A. ..... | „ 5.600 |
| 590 x 14, | 4 T. ..... | „ 8.900 |
| 670 x 16, | 4 T. ..... | „ 11.000 |
| 5.0 x 15, | 4 T. ..... | „ 7.300 |
| 520 x 14, | 4 T. B.B. ..... | „ 7.250 |
| 520 x 12, | 4 T. I.A. ..... | „ 6.750 |
| 400 x 8, | 2 T. I.A. ..... | „ 2.300 |
| 650 x 16, | 6 T. cam/I.A. ... | „ 15.900 |
| 750 x 20, | 10 T. I.A. ..... | „ 38.400.- |
| 900 x 20, | 12 T. I.A. ..... | „ 52.800.- |

Corrientes 5850, Tel. 54-3300
Estacionamiento interno

FoMoCo
REPUESTOS LEGITIMOS
El repuesto legitimo FORD que exige su FORD para ser siempre FORD
Presentando este aviso gozará de una bonificación especial.

PEUGEOT CITROEN
STOCK PERMANENTE DE REPUESTOS Y PARTES CARROCERIA LEGITIMOS
LAFAYETTE S. A. C. I. F.
Av. La Plata 1954, Cap. Fed.
Tel. 92-8405 y 921-5565

3H PROBADA CALIDAD GARANTIA DE UN PRODUCTO IMPULSORES DE ARRANQUE

VIEL automotores
J. Newbery 1741 - 77-0628

DE STANDARD A DEPORTIVO EN 4 HORAS...
• FAROS DE IODO importado
• Instrumental de precisión nacional e importado
• Tacómetros BRD
• Palanca de comando al piso
• Ruedas de Magnesio
y siempre algo más
SOLICITE PRESUPUESTO SIN COMPROMISO
Venta por mayor y menor



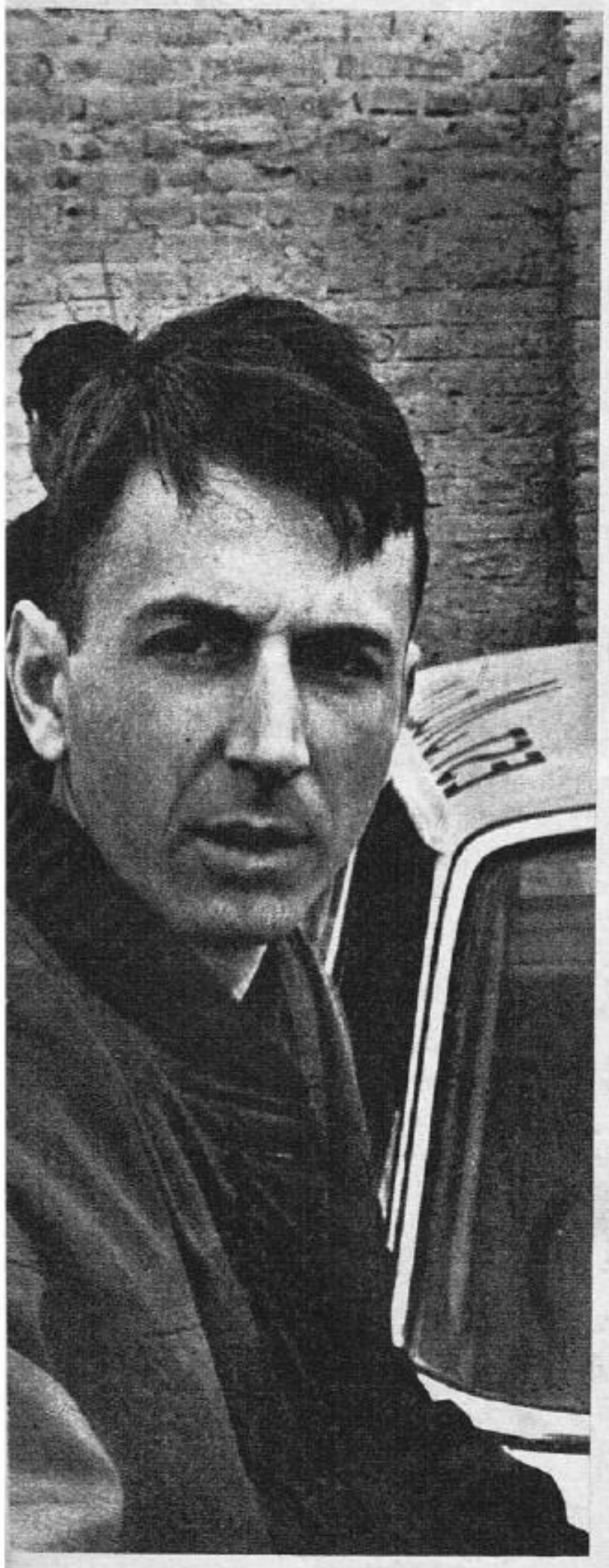
Coronel Ramón Lista 5172
Tel. 53-7130
GRAND PRIX
Consolas TORINO 300 S y 380

CORDOBA

# POMODORO: 1204 NO

## Cansado por la ingratitud de los fierros que defendió solo, Juan Pomodoro deja el Isard 1204 TS. Todavía está indeciso sobre su futuro: podría ser Peugeot, Fiat o Torino TM. O quizá un F-2

*por HECTOR ACOSTA*



Juan Pomodoro ante la duda: ¿con qué seguir? Piensa siempre en el Turismo y ahora, por supuesto, en una marca con apoyo de fábrica. Le gusta la categoría hasta dos litros: Fiat o Peugeot. Pero también le atrae un Torino TM. Y además hay un F. 2 para el cual está postulado entre varios pilotos cordobeses.

Caminando por suelo corsa, el autódromo Oscar Cabalén, con las manos enfundadas en los bolsillos, mirando al suelo, pateando piedritas y hablando con un dejo de resentimiento, escuchamos un tanto absortos la confesión. Juan Jacinto Pomodoro, rosarino pero prácticamente cordobés, casado, una hija, nos decía tristemente: "Estoy cansado de la falta de gratitud de este auto. Quizás me haya «emperrado» demasiado por el Isard, pero el 700 me había dado tantas satisfacciones que —pensé— éste me iba a enloquecer." La verdad es que lo enloqueció, porque el amor propio de Pomodoro llegó a tanto que incluso viajó a Alemania para que en la fábrica le explicaran el mejor sistema para que el mil-doscuatro caminara.

A fines del 65, Pomodoro, que había sido campeón cordobés con el Royal 700 y que asombraba por su manejo, decidió adquirir el flamante auto que brindaba la industria nacional. Por fin, luego de muchos sacrificios, llegó al taller de la calle Aníbal Montes el, hasta ese momento inofensivo Isard y que su propietario se encargó de tornarlo cada vez más picante.

Cuando estuvo en condiciones de largar se sucedieron inconvenientes de lubricación que rompían el motor. Solucionados éstos vino un rosario de problemas menores que postergaban las ansias de triunfo. El desprendimiento de los amortiguadores traseros, la rotura del tanque de nafta, detalles, al fin, que iban menguando en Pomodoro sus ganas de seguir. A pesar de todo, siempre, antes de cada carrera, surgía el optimismo de este defensor callado y solitario de los 1204.

Todos aconsejaban que era más conveniente preparar otro auto que pudiera contar con el apoyo de fábrica, pero el orgullo y la fe dominaban a Pomodoro, quien a pesar de que los coches se dejaron de fabricar y a tener que recurrir a importadores para conseguir repuestos, se mantenía en su afán de triunfar con esa marca.

Y el triunfo llegó. Fue en San Juan, en el circuito Parque de Mayo, donde las lágrimas rondaron en las pupilas de quien tantas adversidades recibiera. El sábado, antes de la clasificación, el radiador de aceite explotó por el frío reinante, y de no haber sido por los conocimientos mecánicos de Pomodoro y la colaboración de los cuyanos, no habría podido correr. El domingo, las 7.500 vueltas del Isard retumbaban en el ambiente, mientras su piloto se pellizcaba para despertarse del sueño que vivía.

Hubo después otro triunfo en Las Perdices y esto incitó a Pomodoro a viajar rumbo a Alemania. Pocos días en la fábrica le dieron confianza renovada y más optimismo. Diferencial autoblocante, carburadores, árbol de levas y muchos otros elementos se incorporaron al Isard. Pero la mala racha volvería. El motor no se rompía, aunque se lo exigiera. A pesar de ello las alegrías se negaban. Incluso, en La Cumbre, hubo un accidente. Lo que faltaba.

Fue en una recordada piña múltiple en la bajada de San Esteban, cuando Juan Santoro, que había sacado el número uno en la clasificación, hizo un trompo delante de Pascualini, que lo embistió. Detrás de ambos corría Pomodoro muy cerca, siendo inevitable el encontronazo. Con todo el espíritu se mantuvo, hasta hoy. Ahora, con la amargura de los momentos críticos, Pomodoro nos cuenta su pequeña his-

El Isard 1204 parte hacia su última carrera bajo el control de Juan Pomodoro. Es en Capilla del Monte, abril 68, donde todavía Pomodoro conservaba su optimismo. El auto caminaba mucho pero, como siempre, se rompió.




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# VA MAS

toria y su gran determinación: dejar el 1204. Después de tres años largos, con todos los elementos para seguir, Pomodoro decide su "no va más". La mala suerte, o como más convenga llamarla, lo minó espiritual y económicamente hasta tal punto que musitando, casi, nos dice: "Estoy terminado anímicamente. Ya no soy el de antes, incluso para manejar. Quiero volver a ser el Juan Pomodoro del 700...".

Sin embargo el taller de Barrio Malpú, que hace poco recibió el banco dinamométrico que pertenecía a Cabalén y que Pomodoro compró a su familia, seguirá teniendo ruido. Ernesto Vainer, seguidor fiel de la marca, intentará un poco más con su 1204. Parece que a la fe la han pasado por el magnaflux y sigue intacta.

Y así, caminando sin darnos cuenta ni oír otro ruido que el cántico de los motores, Juan Pomodoro terminó de sincerarse consigo mismo. Sin eludir sus responsabilidades, reconociendo sus desaciertos y dolorido por la determinación.

Sus reflexivas palabras lo dicen todo: "¿Quién le ha brindado tanto al Isard en nuestro país, como yo? Nunca jamás hubo apoyo, y a pesar de ello nos mantuvimos como en la primera hora. Soy un convencido de que el auto debe caminar, pero no nos podemos empecinar más. Ya está todo dicho y hecho. Voy a desintoxicarme por un momento". Las palabras las masticaba y en la garganta le quedaba el nudo que le impedía seguir pensando en voz alta. Su físico de jockey, como el de Silvio Moser, se hacía más chico aún, como en un deseo de desaparecer por un momento. Después se agrandaría y volvería a ser el Juan Pomodoro del 700.





UNICAMENTE

UNICAMENTE - UNICAMENTE

RAMCO

ES

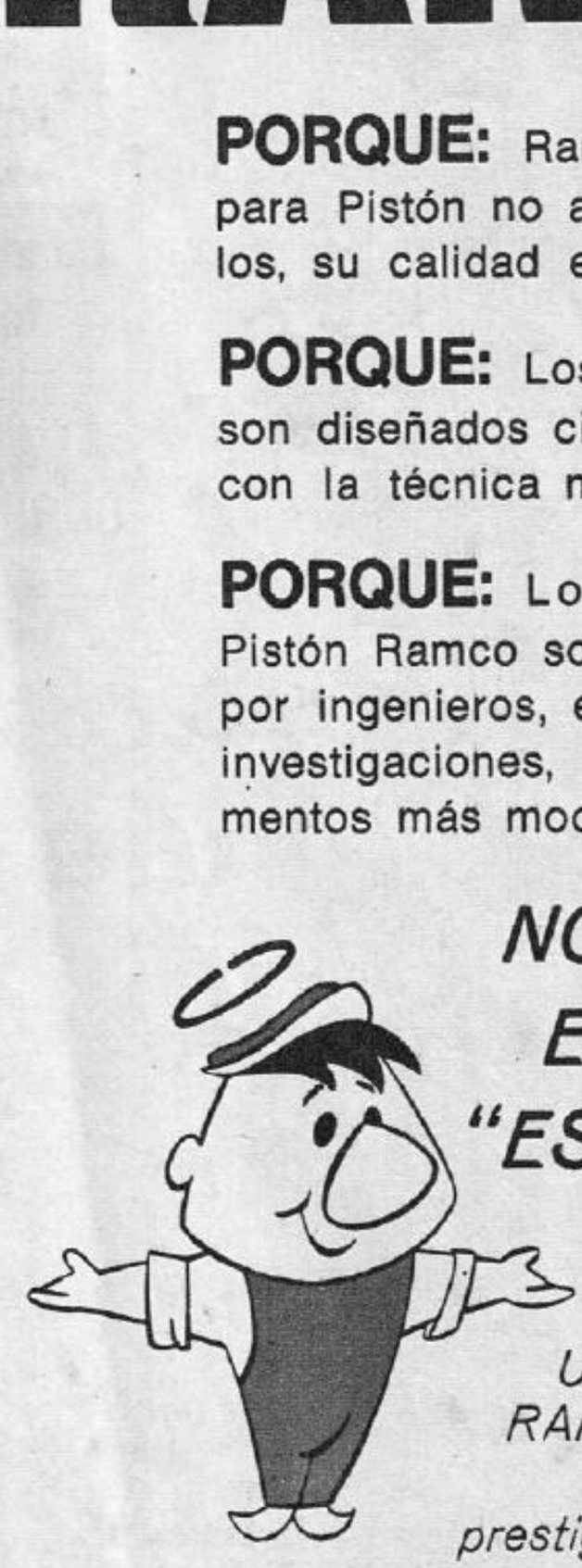
RAMCO

**PORQUE:** Ramco en Aros para Pistón no admite paralelos, su calidad es SUPERIOR.

**PORQUE:** Los Aros Ramco son diseñados científicamente, con la técnica más avanzada.

**PORQUE:** Los Aros para Pistón Ramco son controlados por ingenieros, en centros de investigaciones, con los elementos más modernos.

*NO CREA EN LA FRASE "ES LO MISMO"*



*Unicamente la marca RAMCO certifica su primera calidad de prestigio internacional.*

Distribuidores exclusivos:

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

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS

# CAMPEONATO MOTONAUTICO DE LA CIUDAD DE Bs.As.



## Se larga el primer torneo metropolitano en el Lago de Palermo. Amplio apoyo de las autoridades comunales, de YPF y de la Armada Nacional. Importante Premio PARABRISAS CORSA - ADMIRAL

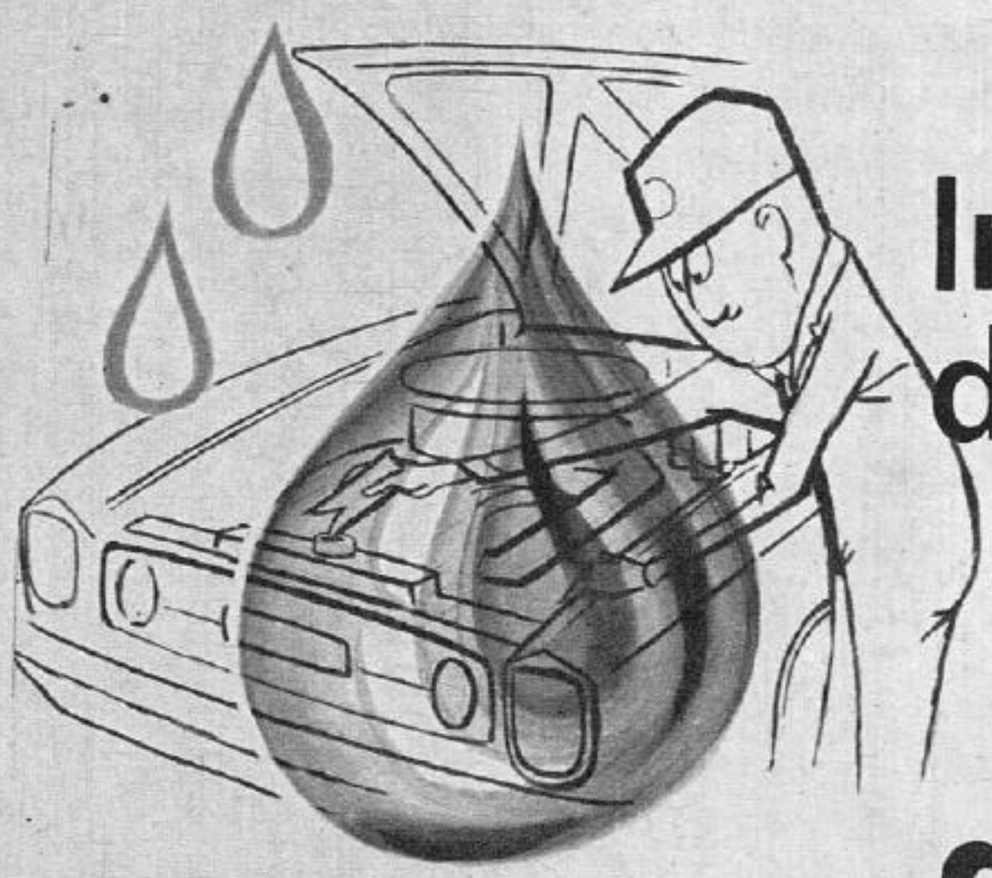
Esta vez sí. Esta vez va a ir con todo. Como se lo merece y como no se había acostumbrado hasta la fecha. Nos referimos a una primicia absoluta en materia de motonáutica: el Campeonato de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, que hará disputar la Asociación de Volantes Motonáuticos en el Lago de Palermo con un despliegue nunca visto en motonáutica en nuestro país y sobre todo con organización con "O" mayúscula.

Este Campeonato se realizará de acuerdo con los reglamentos vigentes de la Federación Motonáutica Argentina y contará con el patrocinio de YPF y el auspicio de la Dirección General de Acción Social, Educación Física y Deportes de la Municipalidad, juntamente con la Armada Nacional.

El torneo estará abierto para las clases Argentina Turismo DT, ET, JT, IT y HT y además para la categoría Mojarra e hidroplanos OD, OC y OF. Las fechas en que se realizará este importante certamen son: 30 de junio, 14 de julio, 11 de agosto, 15 de septiembre; 20 de octubre; 17 de noviembre y 15 de diciembre.

### PREMIO PARABRISAS CORSA - TELEVISORES ADMIRAL

La popular marca de televisores Admiral y Parabrisas Corsa se harán presentes en este primer campeonato porteño de motonáutica, premiando a uno de los siete campeones que resulten de este torneo, con un televisor ADMIRAL. El azar —ya que el premio le será otorgado a quien resulte ganador de un sorteo a realizarse entre los campeones de las siete categorías— será el encargado de designar al feliz mortal que se lleve el tele a casa.

# Los Indeseables del Agua...

*que pronto se transforman en óxido, incrustaciones de sarro y lodo en la cámara de enfriamiento del motor, son neutralizados ahora con*




# SILIKOTE® Auto Water

Agregue SILIKOTE Auto Water al agua del radiador de su automotor; su acción neutralizante de álcalis y ácidos permite largos años de buena refrigeración sin problemas de mal funcionamiento del mismo ni roturas imprevistas por incrustaciones y corrosión, asegurando en consecuencia, mejor marcha y menor consumo de combustible.

***ESPECIALMENTE INDICADO PARA PROTEJER CABEZAS DE CILINDRO DE ALUMINIO***

*la línea* **SILIKOTE** *se complementa con:*
**SILIKOTE Auto Lub** para la total impermeabilización de las partes eléctricas del motor, y
**SILIKOTE Auto Shine** para brillo y protección de la pintura de su coche.



**SILIKOTE** Auto Water *es elaborado y distribuido por APEX S.A., con licencia* **de DEARBORN CHEMICAL INTERN. CORP.**

**APEX S.A. - PICHINCHA 562 - T.E. 48-9144 - Buenos Aires**

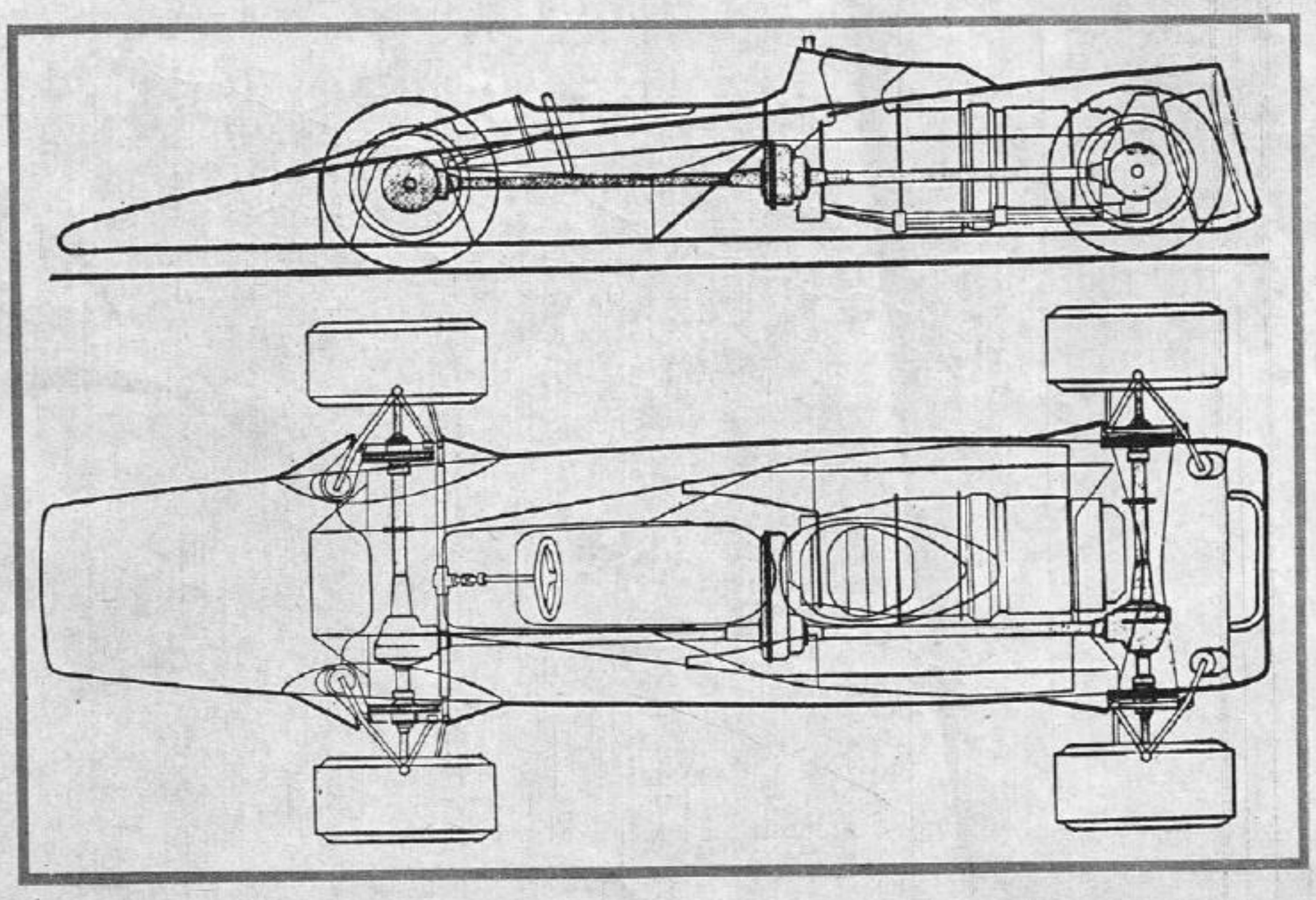



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# EL LOTUS TURBINA

**Combatida, admirada, observada, casi vigilada, la última maravilla nacida en Norwich conoció en menos de un mes el éxito y el fracaso. Mientras espera el momento del desquite, realiza para CORSA su primer strip-tease**

*por HECTOR LUIS BERGANDI*



Faltó muy poco para que un jet rojo, que volaba muy bajito alrededor de la pista, ganara las últimas 500 Millas de Indianápolis. Pero no era la primera vez que uno de esos silenciosos OVNI circundaban el veloz perímetro del "depósito de ladrillos".

En realidad, toda esta historia de cuñas, álabes, colapsos y kerosene no se inició ni este año ni el año pasado, sino un poco antes, en 1961. Cuando aún todo era roadster y Offy en Indianápolis, un primer adelantado del nuevo movimiento, John Zink, inscribió en las "500" el primer auto a turbina de su historia: el Zink Trackburner Spl., con suspensión independiente en las cuatro ruedas y empujado por una turbina Industrial Boeing de 300 mancarrones/potencia. A pesar de las libertades que le otorgaban los reglamentos en aquel entonces y de la ayuda de Dan Gurney al volante, la turbina no tuvo éxito, quedándole como único hecho de mérito el haber sido la primera "semillita de maldad" . . .

Ya en plena época de éxitos de los motores a pistón montados a popa —1966— vuelve a aparecer el aparato siniestro, esta vez contrariando sus orígenes vanguardistas al venir instalada en las entrañas de un roadster de la época del pantalón a roldana, construido por Norm Demler. Conducido por Bill Cheesbourgh, la extraña combinación tenía algunos problemitas de tenida en las curvas, debido a lo antiguo del diseño, pero en las rectas era lo más veloz que se había visto hasta entonces en la pista. De todos modos, de nada valieron estas bondades parciales. Harlan Fengler y el Comité de Seguridad no permitieron correr al coche por encontrarlo inseguro. Chau segundo intento.

Pero para marzo de 1967, el que →

metió los dedos en la masa fue Andy Granatelli, presentando un modelo radicalmente nuevo: un extraño aparato de formas redondeadas y opulentas, tipo Raquel Welch, pero horizontal y con ruedas: mezcla rara de cazabombardero, roadster y camello, el Turbocar provocó una linda confusión entre los oficiales de la pista, que aceptaron finalmente su inscripción —no sin antes mediria por todos lados, tirarse debajo de su roja panza y luego alejarse moviendo la cabeza de un lado a otro sin entender nada. Todos sabemos ya lo que pasó después. El viejo P'nelli no se limpió las "500" porque el coche es de Granatelli y Granatelli es *El mufado* —vox populi.

Pero este año, aunque la "yetta" no haya cedido un ápice en sus influjos negativos, hemos visto nacer un ejemplar totalmente distinto dentro de esta misma raza, que a diferencia de los otros, se encontró por primera vez con una reglamentación que en vez de ayudarla, la combate, restringiendo la potencia de su planta motriz en casi un tercio de su caballaje original. Después del ruido que se originó a su alrededor, sería casi inútil aclarar que estamos hablando del Lotus STP, no tan hijo del ingeniero Chapman o de los mangos de Granatelli como del "Análisis de Sistemas".

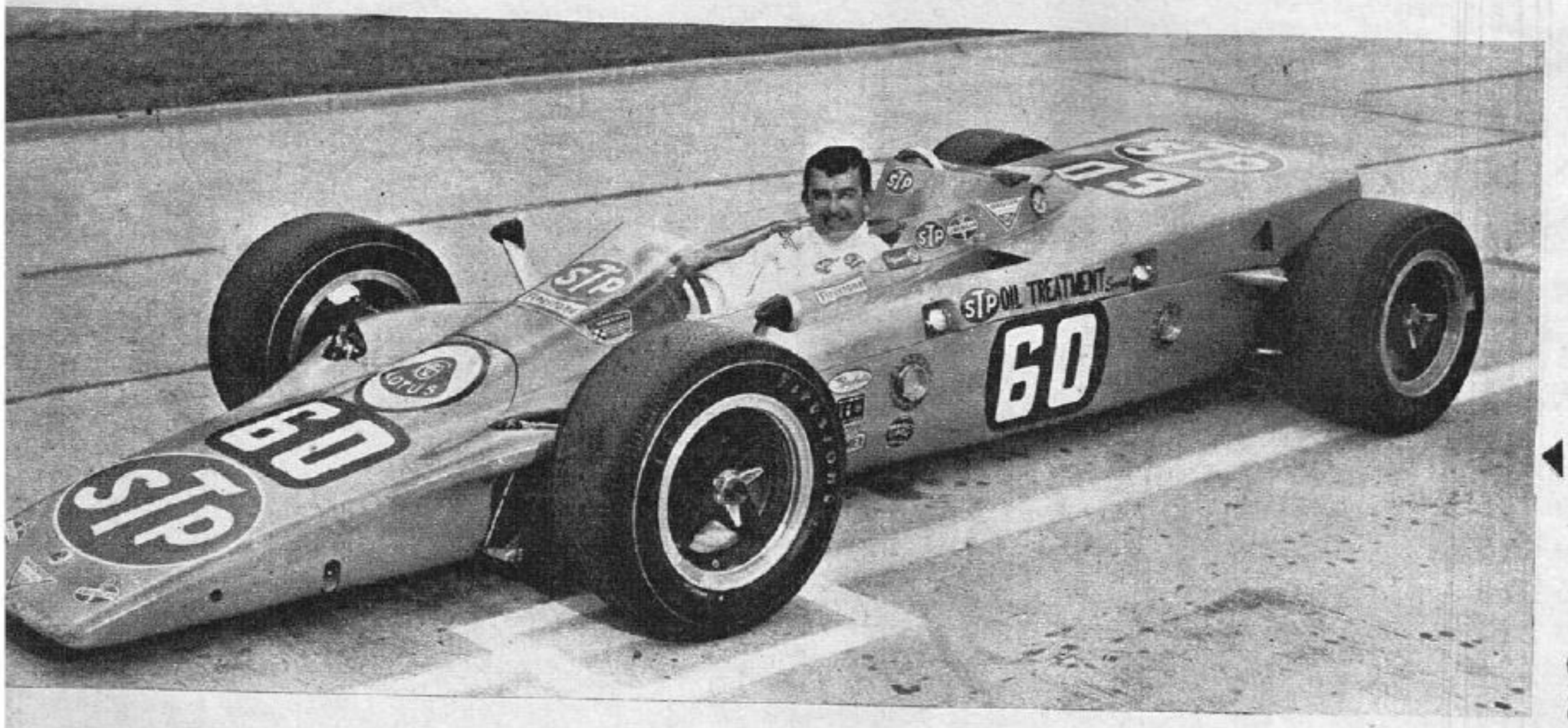
Esta nueva filosofía de construcción, nacida en el ambiente aeroastronáutico, se apoya en las mismas bases, aparentemente estúpidas, que la lógica convencional. Aplicado a las carreras de automóviles, el análisis de sistemas indica en el primer paso de su búsqueda de la verdad: "Un coche no puede ganar una carrera si no la termina", cosa que nuestras abuelitas también saben. Pero el segundo paso ya no es tan tradicional y ortodoxo: "Hay que pensar en los medios más convenientes para lograr esa total eficiencia, aunque éstos no tengan ralgambre automovilística". Y de este punto es de donde se inicia la verdadera investigación.

"¿Por qué me gusta la turbina?", nos dice Chapman. "Sencillamente porque ésta es tan confiable e irrompible como una bicicleta en comparación con los superexprimidos Ford u Offy; porque ni en los helicópteros para los que fueron diseñadas han demostrado fallas o imperfecciones, aun cuando en el aire se les solicita más que en un automóvil."

Entre las ventajas que nos enumera se cuentan: una curva de torque excelente para su adaptación a autos de competición, y una polenta de la gran flauta en relación al escaso peso de la planta que la origina. Pero también tiene algunas desventajas, como: pocas posibilidades de utilización de la turbina para la desaceleración, respuesta bastante lenta en el acelerador y muy alta velocidad de giro en los ejes de mando, para lo que hay que disponer de un sistema demasiado complejo de engranajes de reducción.

Luego, siguiendo los sabios mandatos del "análisis de sistemas", para poder dominar mejor el coche en todos los sectores del trazado y para un mejor endoso al piso de la gran cantidad de torque disponible, no cupo otra elección que el sistema de trasmisión a las cuatro ruedas. Esta es una teoría que, luego de ser dejada de lado en 1961 —Ferguson F-1— por complicada, vuelve con mucho empuje al ser aceptada en un mismo año y para una misma carrera, por los dos "genios" más publicitados en actividad, Colin



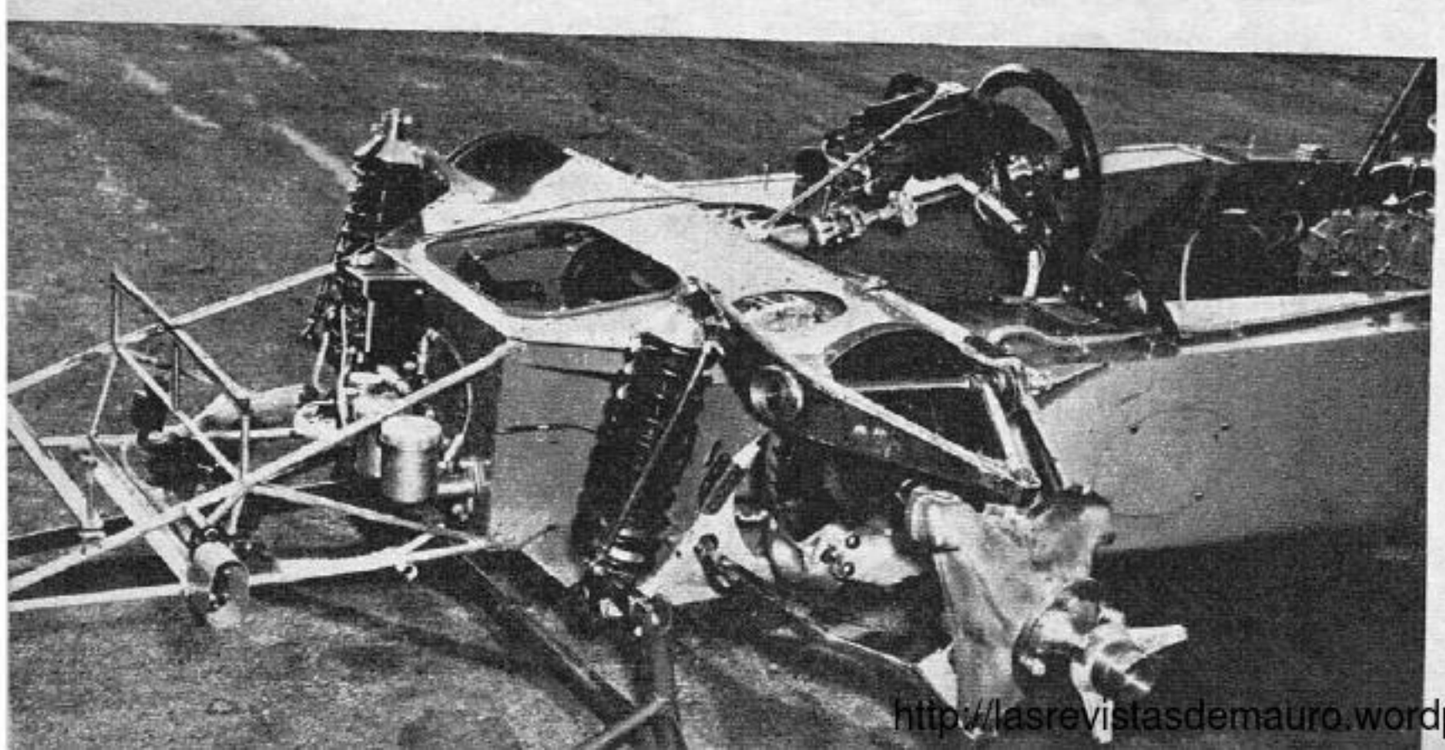



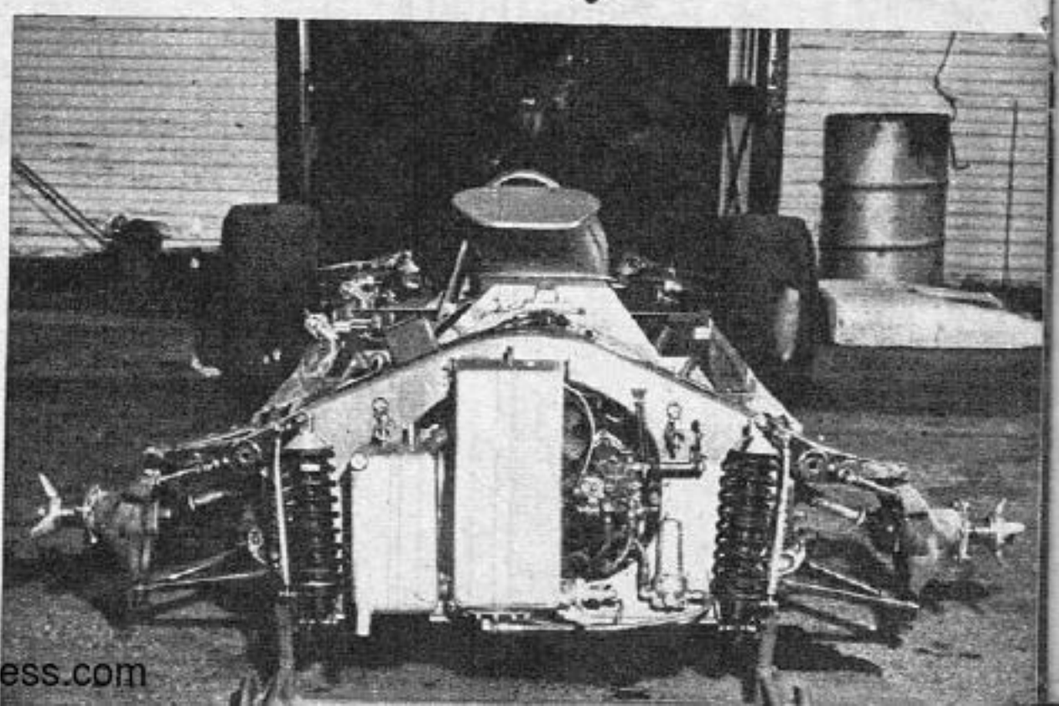

El ángulo desfavorable. Aunque no se pueda negar su funcionalidad, el Lotus STP visto de atrás parece un baúl viejo.

Magnífica vista del habitáculo y la ubicación de la turbina, los pontones laterales, dirección y trasmisión.

Joe Leonard, luego del record. De este lado de la cámara hay mil fotógrafos registrando su momento de gloria.

Poses pornográficas del tren delantero —izquierda— y trasero —derecha— del Lotus 56.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Chapman y Eric Broadley-Lola 150. Las extraordinarias performances del Turbocar del año pasado y de los Lotus de este año, se deben más a este sistema de trasmisión que a cualquier otro detalle de construcción en particular.

Trasmisión, terminado. ¿Qué opina el análisis de sistemas de la forma del auto? La forma más lógica, aunque nunca haya sido utilizada anteriormente y le dé al coche una apariencia de juguete, es la de cuña. Porque permite alojar perfectamente la nueva turbina Pratt & Whitney, que fue reducida en sus dimensiones generales y en la superficie de su "annulus" (orificio de entrada a la etapa de compresión de la turbina). Porque es la forma que menos resistencia opone al avance en los tramos veloces. Porque no necesita usar ninguna clase de spoilers, aletones, canards o variedad alguna de latas recortadas y pegadas en su carrocería, sino que es en sí un verdadero alerón andante, perfectamente apropiado para deslizarse velozmente en las rectas y adherirse al piso en las curvas, en las que se las ve doblar como si estuvieran atadas a un riel.

Aparte de tener una sección frontal mucho menor que el Turbocar del año pasado, el coche está muy bien balanceado. El conductor va sentado muy adelante y la turbina en el medio del auto, lo que coincide más con las teorías habituales de Chapman que con la tendencia de los demás turbinistas de desplazar la planta motriz a un costado del conductor.

Los frenos fueron mudados al interior del casco, contrariando los últimos gritos de la moda. Según Chapman, los resultados son excelentes, puesto que con la utilización de la trasmisión a las cuatro ruedas, la adherencia se mejora al reducir las masas no suspendidas.

Uno de los adelantos que no se pueden atribuir exclusivamente al "análisis de sistemas" es el progreso en materia de cubiertas, puesto que en los nuevos Lotus se utilizaron neumáticos Firestone, no porque lo indique solamente la lógica sino porque existía de por medio un contrato previo. Esto no quiere decir que las nuevas gomas no fueran buenas, sino que de todas formas había que usarlas. En las pruebas se demostró que con los nuevos neumáticos se mejoraban en tres o cuatro segundos por vuelta los tiempos logrados con el compuesto y el diseño del año pasado, así que el "análisis de sistemas", muy agradecido.

Pero ningún sistema es perfecto, y éste también tuvo su "renuncio". Según la reducción de "annulus" ya mencionada, se pensó que la única forma posible de no quedar en desventaja con los motores a pistón, sería dejar el kerosene para pasar a consumir gasolina, la que es mucho más volátil y ofrece una respuesta más inmediata al presionar "el fierro", aunque no más potencia. La utilización de esta nafta fue lo que pateó el hígado a las dos turbinas que quedaban en carrera luego del accidente de Hill, por haberlas "purgado" de la más mínima presencia de lubricante... A la cucha con el "análisis de sistemas"...

Algo que contribuyó a las mejoras de los tiempos de vueltas durante las sesiones de práctica y clasificación, fue una modificación en la administración de la potencia a la entrada y salida de las curvas, la que fue sugerida por Parnelli Jones en sus interminables "cátedras".

Según Graham Hill, "la idea es apro-

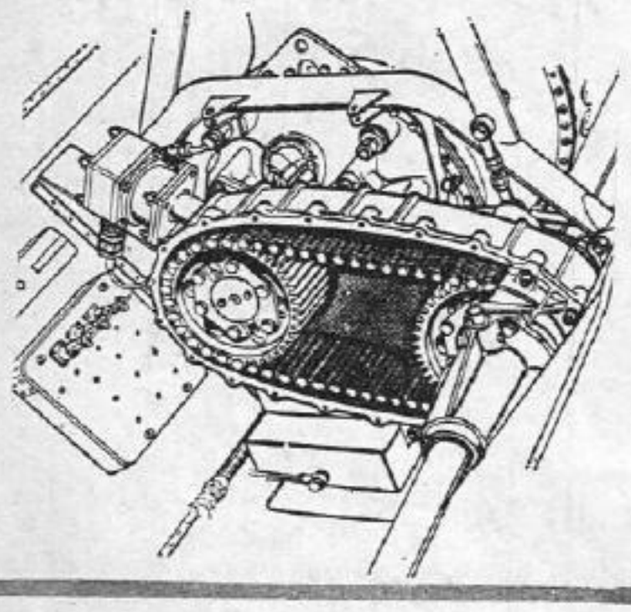
→

ximarse e ingresar a las curvas utilizando el 80 por ciento de la potencia disponible, frenando lo más posible el coche en el momento del ingreso, mediante un buen pisotón —(sic)—; inmediatamente volver a "darle" al acelerador, de manera que a la salida de la segunda curva la turbina ya esté rindiendo otra vez al 100 por ciento".

Aclaremos que en la práctica y con las velocidades actuales se toman las curvas de cada cabecera como si fueran una sola.

El Lotus a turbina no pudo ganar las 500 Millas de Indianápolis, pero no se le puede negar el título de "el auto de carrera más moderno del mundo". En su construcción se emplearon todos los métodos imaginables: uniones y junturas de tipo aeronáutico, un nuevo sistema de bomba de nafta ideada por la AMOCO, plástico, chapa, goma, acero, aleaciones livianísimas y muy resistentes, que no pudieron ser probadas a fondo por la prohibición del USAC con respecto a su inclusión en la lista de los materiales aceptados como seguros por la entidad; en fin, una cantidad innumerable de pequeñas novedades que a simple vista escapan al ojo del observador, pero que sumadas hacen la diferencia entre un auto ganador y uno del montón. Porque, no neguemos la estirpe ganadora del Lotus STP. Estuvo a la vista en Indianápolis durante todo el mes de mayo, y cuando se detuvo faltando apenas unas vueltas, estaba en el lugar para el que fue creado: el primero. Es una lástima que una falla en el "análisis de sistemas", la "yetta" o como quiera llamarle, haya impedido el éxito de este maquinón. No hubiera sido muy simpático, pero hubiera sido lo más lógico.

**Cadena y piñones de trasmisión de potencia al sistema "Monolock".**



## COMO ES EL LOTUS - TURBINA

**CONSTRUCTOR: LOTUS CARS, Norwich, Norfolk, Gran Bretaña.**

**MODELO: LOTUS 56.**

**DIMENSIONES:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Distancia entre ejes | 258 cm | Ancho total | 190 cm |
| Trocha | 158 cm | Despeje | 8,5 cm |
| Altura total | 81 cm | Peso en seco | 650 kg |
| Longitud | 425 cm | | |

**CHASIS: Tipo monocasco, constituido por dos largos pontones longitudinales, construidos en aleación liviana de aluminio y que contienen los cuatro receptáculos de combustible cuya capacidad total suma 270 litros. Estos tanques fueron construidos especialmente por Fireproof Tanks Ltd. y están provistos de boca de carga rápida Avery-Hardoll.**

**MOTOR: Turbina de gas Pratt & Whitney tipo PT-6, fabricada por la United Aircraft of Canada Ltd. Arboles separados para el generador de gas y para la toma de fuerza de la propulsión, compresor axial de tres etapas, cámara de combustión anular invertida con una sección de paso de 103,22 cm². Potencia real con kerosene: 510 HP; con nafta: 480 HP.**

**TRASMISION: Cuatro ruedas motrices según sistema patentado por Harry Ferguson Research Ltd. Potencia trasmitida al block Ferguson "Monolok" por una cadena dentada Morse y piñones, diferenciales de deslizamiento limitado ZF adelante y atrás, semiejes en las cuatro ruedas con juntas dobles homocinéticas Hardy Spices.**

**FRENOS Y SUSPENSIONES: Brazos de suspensión triangulares inferiores y superiores. Uno de los lados del triángulo se prolonga a partir de su punto de pivote, yendo a unirse con el extremo del grupo amortiguador y la barra estabilizadora mediante una "bieleta" intermedia. Los amortiguadores tubulares trabajan dentro de los resortes helicoidales; barras estabilizadoras adelante y atrás. Frenos a disco con perforaciones de refrigeración radiales Girling, de 26 centímetros de diámetro. Llantas de magnesio, 15 x 9,5" adelante y 16 x 9,5" atrás. Neumáticos Firestone tipo Indy.**

**CARROCERIA: Realizada en fibra de vidrio, según un nuevo diseño en forma de cuña desarrollado en túnel de viento, provisto de dos tomas de aire a los costados del cockpit, en la cara horizontal, según diseños de la NACA.**

**PERFORMANCE: Entre 350 y 360 km/h., aproximadamente.**


## CANADIAN PACIFIC

**Es nuestro deber expresar nuestro sincero agradecimiento al personal de Canadian Pacific Airlines de Buenos Aires y México, sin cuya enorme "manita" nos hubiera sido imposible estar en PARABRISAS CORSA, y en sus manos, con la información al instante de todo lo ocurrido en las "500".**



PREMIO

Parabrisas CORSA

BAHCO



Todas las escuelas del país dependientes del Consejo Nacional de Educación Técnica (especialidad Automotores), recibirán este año el Premio **Parabrisas Corsa - BAHCO,** consistente en una caja compuesta por: 13 llaves combinadas, 16 boca-llaves y 6 accesorios. Ponemos así en manos de profesores y alumnos las herramientas **BAHCO** que utilizan los mecánicos profesionales.

2a. caja recibida por la
**Esc. Nº 1 de BAHIA BLANCA**
"Ing. César Cipolletti"

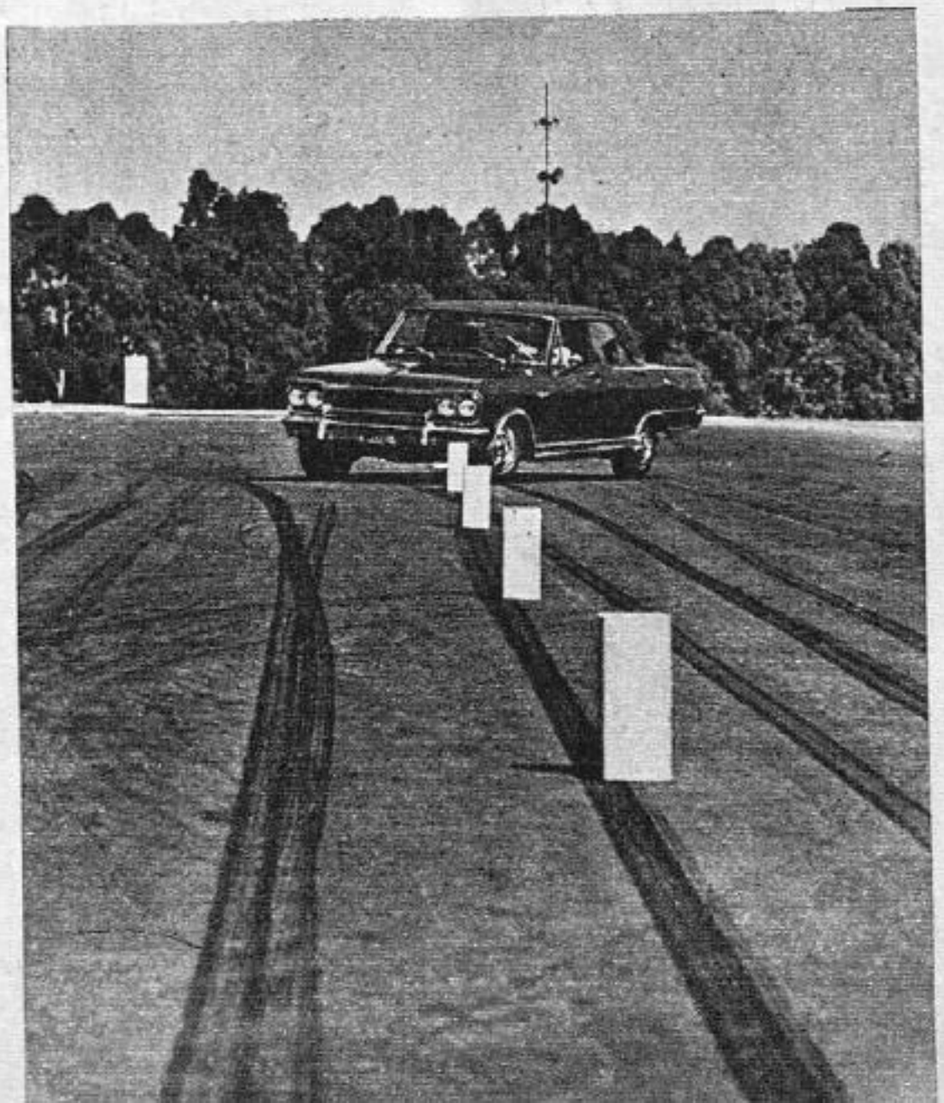

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

test

# CHEVROLET SS

**Este es el producto de GM Argentina para competir en el naciente mercado de autos con sabor deportivo.**
**Algunas cosas logradas, otras no, pero de todas maneras, un intento que merece perfeccionarse en un futuro próximo**



Una vez que la conciencia deportiva hubo penetrado "con fuerza y para quedarse" en el ambiente automovilístico común y corriente (léase utilitario, standard, etc.), se creó un mercado para autos algo fuera de serie que, sin perder su innato utilitarismo, ofreció el sentido deportivo como "diferencia", como punto de referencia para el "hombre distinto".

En la práctica, ya no quedan fábricas argentinas que de un modo u otro hayan dejado de incursionar por ese terreno, modificando y adaptando sus productos tradicionales al "new sens of life".

El Chevrolet SS es la respuesta que da actualmente General Motors Argentina a la psicología del "hombre diferente".

## MOTOR

Ya lo conocemos. Lo hemos probado muchas veces, con pequeñas variantes a través de los años, y siempre hemos dicho lo mismo. Es el motor más "suave" de los que se fabrican en el país, con excelente "salida" y bajo régimen de revoluciones. Es lo más esquemático que se pueda pedir como motor y salvo la sujeción supermoderna de los balancines de válvulas, que creemos invento de General Motors, y los botadores hidráulicos que no son ninguna novedad, no ofrece diferenciaciones determinantes. Es, por otra parte, el más liviano de los motores que de extracción de serie se emplean actualmente en Turismo de Carretera. Para reavivar recuerdos, diremos que es un seis cilindros en línea de 3.769 $cm^3$ (230 pulg. cúbicas, de donde sale su denominación), ubicado adelante y enfriado por agua. Antes que me olvide, es un cuatro tiempos. Las válvulas en línea obligan, por así decirlo, a llevar el escape y la admisión por el mismo lado, dándole la apariencia del motor del Chevrolet 39.

## TRASMISION

Aquí la cosa cambia y llegamos a lo realmente diferente del SS. La caja de velocidades tiene cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás y es una derivación directa de la caja Corvette, con relaciones de cambios adaptadas al tipo de motor. La primera tiene 3.11 : 1, la segunda 2.20 : 1, la tercera 1,41 : 1 y la cuarta es directa. La marcha atrás lleva la misma relación de la primera. Esta caja "hace la diferencia".

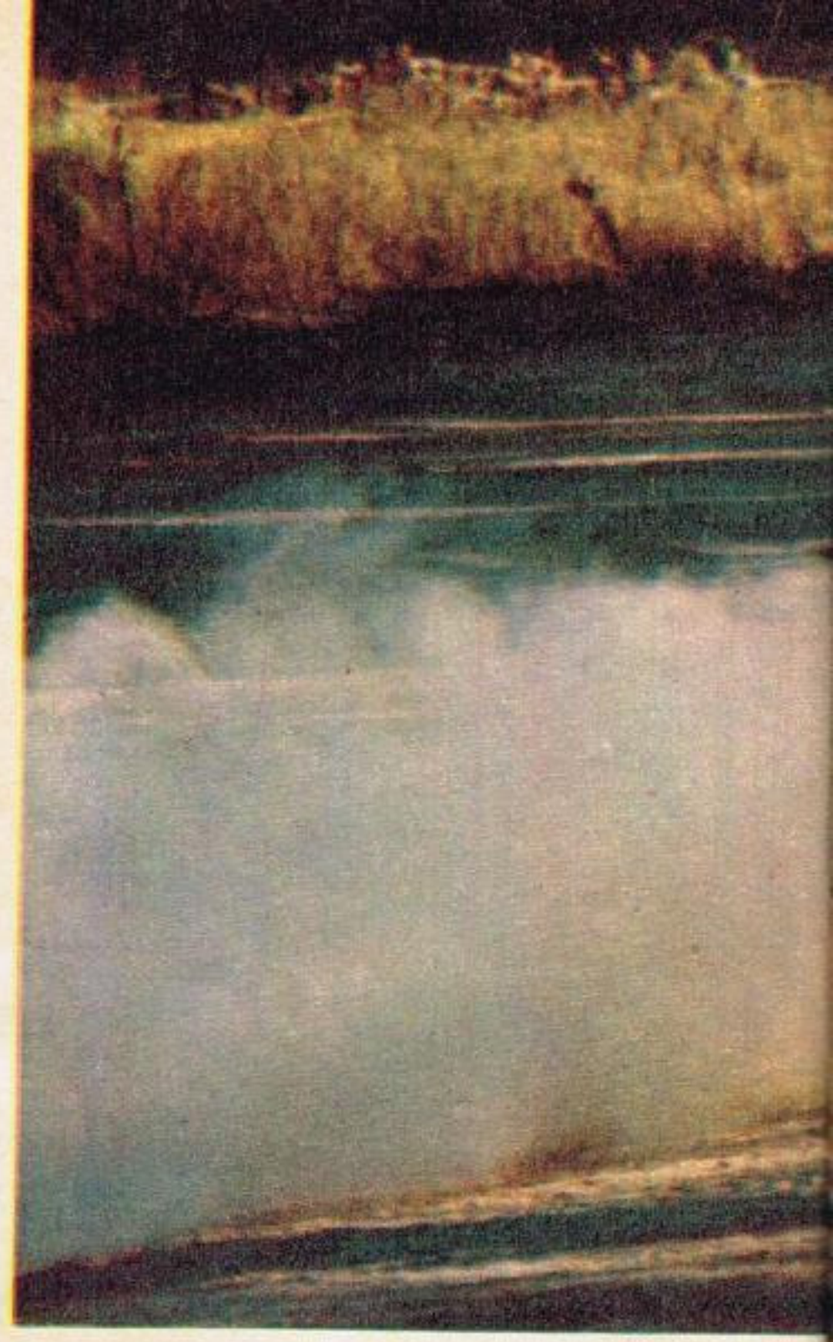
Evidentemente, una caja de cuatro marchas es más deportiva que una de tres, sobre todo si se llama Corvette y está rematada con una perilla blanca con el diagrama en números negros, que ya es clásica para los enterados de la cosa. Los movimientos de la palanca son largos, producto de su misma longitud. Debe ser así, para llegar cómodamente al conductor, que está sentado alto. La marcha atrás, y este detalle es impagable, se coloca mediante un simple gatillo de muy fácil accionamiento, sin necesidad de esfuerzos reñidos con la naturalidad del movimiento del brazo y la mano. Las relaciones configuran un dibujo más bien deportivo, con una primera entre larga y corta (3.11 : 1) y las demás marchas amontonadas arriba. Luego, es necesario usar la caja, aun andando relativamente despacio.

Llegamos al eje trasero con 3,08 : 1 de relación piñón-corona. En este pun-

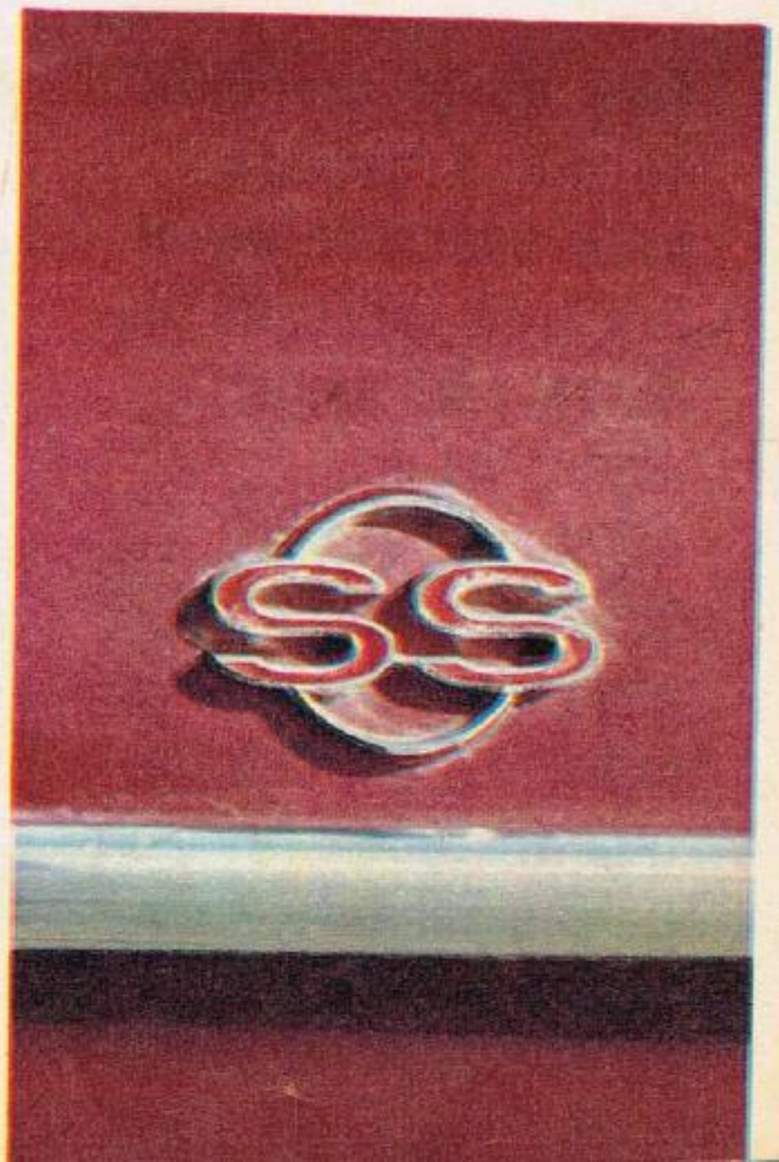
→

Parabrisas
CORSA
test





**La impresión agresiva se consigue gracias a la línea de la trompa y de los faros dobles delanteros que le dan "cara de guerra"; lo demás del auto, salvo la cola, no ha cambiado mucho**






http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



to aplicamos aquella sencilla fórmula de Rodada por Sesenta sobre Relación Final y obtenemos los km/h que da el automóvil cada 1.000 rpm en cada marcha. Recordemos que Rodada es igual a 3,14 por diámetro de rueda y que la Relación Final es el producto de la relación de salida de la caja por la relación piñón-corona.

El movimiento del pedal de embrague es sumamente liviano, apto inclusive para señoras sin pretensiones velocísticas, muy cómodo.

## FRENOS

Cuatro campanas de fundición de hierro, una por rueda, detienen el auto cuando se presiona el pedal correspondiente. Las condiciones de frenado del SS no son brillantes, diríamos, están de acuerdo con las normas menos exigentes en la materia, aunque no debe atribuirse la característica del comportamiento del auto bajo una fuerte deceleración, solamente a los elementos frenantes. Tiende a cruzarse en forma notable y en frenajes violentos el control del auto exige realmente manejo especializado.

Cuando los frenajes deben ser realizados en forma continua, es indispensable el uso de la caja de velocidades, no muy complicado si se piensa en el

→

**Parabrisas CORSA test**

excelente sistema de sincronización de las cuatro marchas que posee.

## SUSPENSION

Adelante, paralelogramos desformables con resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos hidráulicos. Atrás, el eje rígido sujeto por dos elásticos de ballestas de una sola hoja (Uniflex). La suspensión de un auto es lo que en última instancia da la real sensación de marcha y el eje trasero es tal vez el más importante de los dos, en cuanto a su influencia en el comportamiento general. El tren trasero del SS no tiene que ver con la SS que distingue al auto. *No es una suspensión para un Super Sport.* Buena para andar despacio, en alta velocidad pone de manifiesto una serie de movimientos raros que restan mucho al placer de manejar. Es de considerar que en sus autos de elevada performance, la Chevrolet Division de General Motors ha abandonado este tipo de diseño trasero. No sabemos por qué en nuestro país usan ese tren trasero.

## CONTROLES

Hablando de controles y del SS no podemos dejar de pensar en la nueva consola que corre por delante de la palanca de la caja de velocidades, desde el túnel de trasmisión hasta el tablero. Esa consola está llena de instrumental, que en todo momento funcionó correctamente. Al respecto, la única crítica que podemos hacer es la referente a la ubicación de dichos instrumentos, fuera de la visual normal del conductor y que obliga a distraer en grado sumo la atención del camino Allí encontramos un cuentarrevoluciones, un manómetro de presión de aceite, un indicador de temperatura de agua y un amperímetro, todos instrumentos de aguja. En cuanto a los controles tipo "tirete", como el limpiaparabrisas, la llave de luces, cenicero, etc., tienen un nuevo diseño plano, de seguridad, así como el borde superior del tablero de instrumentos, acolchado. El freno de mano sirve como tal.

Bajando la vista llegamos a los pedales, que no se apartan en absoluto del diseño americano típico, esto es, son grandes y espaciados. Luego, muy cómodos. Para los perfeccionistas del manejo, el taco va en el freno y el acelerador en la punta, para hacer el taco y punta. Para efectuar esta maniobra al revés, con el taco en el acelerador, es necesario tener una junta Heims en vez de rodilla.

## ACELERACION

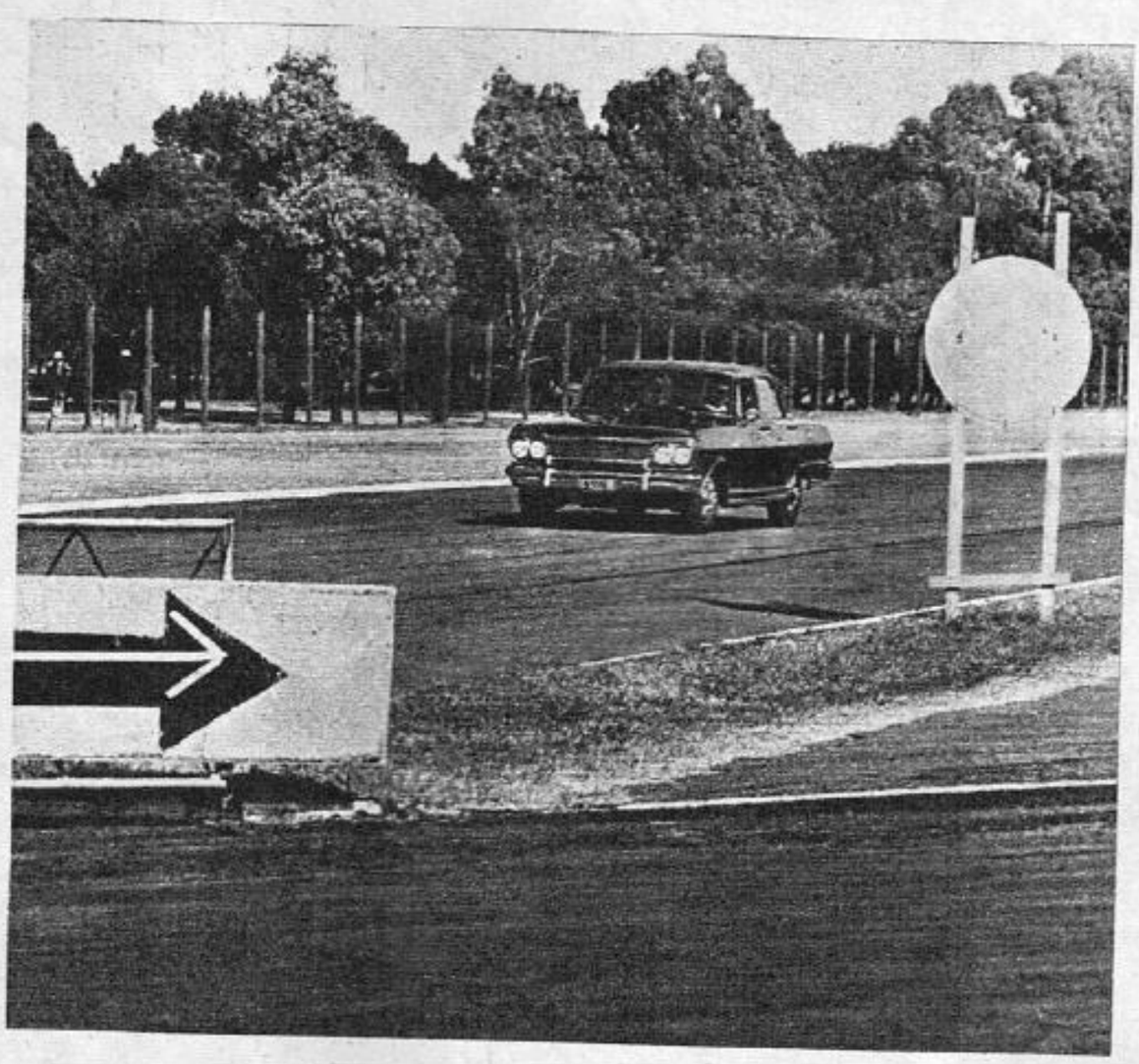
Para lo que estamos acostumbrados, muy buena. Y todo gracias al motor que realmente tira. La relación final no es corta, pero en cambio lleva ruedas de diámetro reducido, que al final lo hacen "picador".

Los 14,6 segundos conseguidos de 0 a 100 km/h dejan bien sentado que debe ser muy difícil ganarle a un chivo SS en la luz verde, aun con un



**Gran espacio libre alrededor del 230 que empuja al SS. Motor muy accesible, fácil de reparar y servir, suave y silencioso. Evidentemente, lo mejor del auto.**

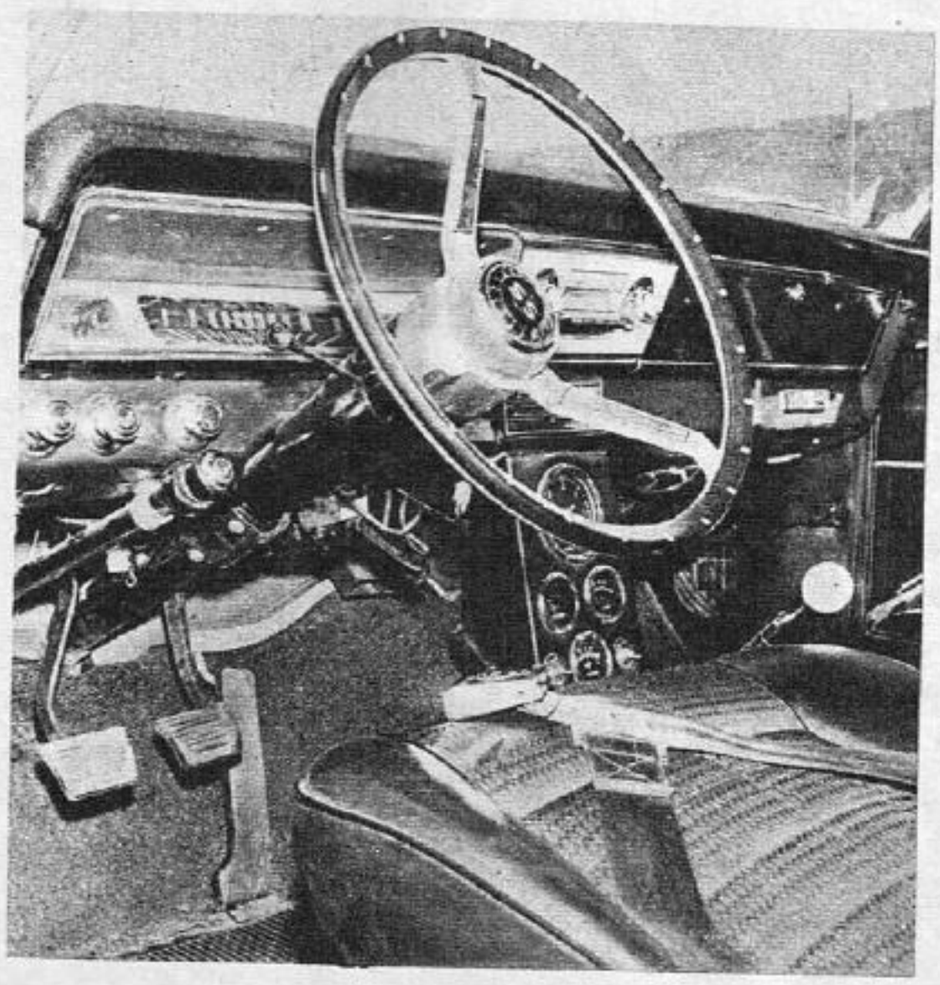
**Con la cortesía de valijas Primicia, hemos armado este conjunto que cabe perfectamente si está bien ubicado. En total, una capacidad de 260,5 litros (dm³).**



**Tenemos el Autódromo para nosotros. Luego, podemos circular en sentido inverso al de las carreras. El Chevrolet SS está en estos momentos lo más contento.**

Abajo, izquierda: **El interior parece muy deportivo. Esa cosita redonda y blanca que se ve allí nos indica que tiene caja Corvette de cuatro marchas. Ahora se hace aquí.**

Abajo, a la derecha: **De estos personajes mejor ni hablar, pero es necesario, por cuestiones de estética y diagramación. Son C. Fresco y E. R. del Valle (n).**



### VELOCIDADES DE CAMBIO DE MARCHAS

| | |
|---|---|
| 1a.-2a. | 54 km/h |
| 2a.-3a. | 80 km/h |
| 3a.-4a. | 107 km/h |

### PRUEBA 0-100-0 KM/H

18 seg.

### ACELERACION 0-500 M

21 seg.

### VELOCIDAD MAXIMA

166,66 km/h

### CONTROL DE VELOCIMETRO

| Auto km/h | Real km/h |
|---|---|
| 20 | 27 |
| 40 | 45 |
| 60 | 64 |
| 80 | 83 |
| 100 | 103 |
| 120 | 124 |
| 140 | 145 |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




auto de elevada performance. Lo que pasa es que el tren trasero "zapatea" y pierde adherencia. Por eso, la técnica consiste en mover un tanto el auto y luego apretar el acelerador con mala intención. En este caso, el sencillo sistema de llevar el motor a 3.500 rpm y luego soltar de golpe acelerando, sólo conduce a que el auto se ponga a saltar prácticamente en el mismo lugar. En primera velocidad llega muy rápido al límite útil de revoluciones, que nosotros hemos considerado en la zona estricta de las 3.900/4.100 vueltas. Se nota por la disminución brusca de la aceleración, y llevando las cosas un poco más allá, por el rebote de válvulas.

## CONSUMO

Es el razonable para un auto del tamaño. En este rubro, la fábrica poco ha modificado las cotas, por lo menos en lo que a nosotros y nuestros autos de test concierne. No hay que olvidar que el motor es el mismo del Chevrolet Super, sin potencia extra. Como siempre sucede, siendo el mismo motor que el del auto "de calle", no dudamos de que alguien nos dirá que nuestros consumos son excesivos, por lo menos el que aparece como consumo ciudadano y que es de 5,7 km/litro, pero recordemos que éste es un auto con pretensiones deportivas y, como dice aquel dicho porteño, "el calavera no chilla".

## MANEJO

Es necesario ubicarse perfectamente en la categoría de auto que es el SS para hablar del manejo. Sobre todo es indispensable no dejarse influir por las palabras Super Sport, que tienen un sentido deportivo por excelencia, con todas las implicancias posibles. El SS es un automóvil de calle con algunos detalles deportivos.

Para el manejo en ciudad resultó asombrosamente elástico y ágil. Indudablemente las solicitaciones para el manejo ciudadano no son límites, pero se puede establecer una diferencia entre un auto y otro. Las butacas, por ejemplo, son el caso clásico. De deportivas tienen solamente la apariencia. Son de cojín alto y de respaldo erguido y más bien duras. Estas características, créase o no, vienen de perillas para el manejo en ciudad. Pero si uno maneja largo rato termina medio molido, con un dolor de espaldas respetable. La visibilidad hacia adelante es óptima, dada la altura de las butacas, la dirección es muy liviana y el automóvil es picador. Las velocidades ciudadanas no son tan tremendas como para que los frenos demuestren cabalmente sus características negativas, y de todo esto resulta un auto que siempre está en punta. Fácil de estacionar y muy bien colocado el espejo retrovisor exterior, lo mismo que el interior, que cubre toda la luneta. La suspensión tanto trasera como delantera aguanta nuestros Super Baches a condición de que no se acelere el automóvil, porque de hacerlo así, el zapateo del tren trasero se encarga de avisarle al conductor que se está pasando de vueltas.

En la ruta las cosas cambian y, como siempre pasa, lo que es bueno para uno es malo para el otro. Los asientos delanteros no proveen una confortable posición de marcha y no sujetan el cuerpo en las curvas, tal cual lo daría a entender su diseño deportivo. La distancia del respaldo a los pedales, aun en la posición más retrasada del asiento, es corta y las piernas deben ir muy dobladas. En este caso, el volante, que está cerca de los pedales, contribuye algo al confort de manejo y como está colocado más bajo que en el diseño standard a que nos tiene acostumbrados USA, no interfiere con la visual.

A cuatro mil rpm en directa se transita a algo así como a ciento sesenta kilómetros por hora, kilómetros más o kilómetros menos. Y cuatro mil rpm no es para asustar a nadie, en cuanto se refiere a duración del motor. Con más razón a velocidades de crucero más bajas, del orden de los ciento veinteciento treinta kilómetros, en los cuales el motor gira sin complicaciones a unas alegres tres mil, tres mil doscientas vueltas.

La suspensión, andando ligero, pone en evidencia ciertos vicios que es necesario conocer. El automóvil reacciona notablemente ante las corrientes de aire transversales, los baches desparejos y los pozos de agua. Tiene un evidente rolido y un notable *oversteer*. Conociendo las características, se puede andar ligero. Y cuando llegue el momento de frenar, no olvidarse de la caja, que parece hecha para eso.

En el camino sinuoso asfaltado todo lo bueno que tiene en aceleración y visibilidad queda muy disminuido por las características de la suspensión y de los frenos. Para manejar este auto como un verdadero SS hay que ser muy buen volante. El sinuoso de tierra encuentra al Chevrolet muy flojo en el tren trasero, con grandes tendencias a irse de cola. Lo mismo puede decirse de la conducción en el ripio.



## CAPACIDAD INTERIOR

Bien en ancho, más que bien. Para seis si no fuera por la ubicación de la palanca del cambio de marchas. El largo del habitáculo no lo podemos ponderar. Con los asientos delanteros corridos hacia atrás, indispensable si los que viajan son medianamente altos, el espacio entre el respaldo del delantero y el cojín del trasero se reduce a un mínimo-mínimo.

→

# Parabrisas CORSA test

La entrada y salida del auto se efectúa sin contorsiones raras, gracias a sus puertas, que vistas desde afuera dan una impresión de amplitud interior mayor que lo que es en realidad.

El baúl es muy amplio en todo sentido, pero difícil de aprovechar por las molduras internas y la ubicación de la rueda de auxilio, que inutiliza gran parte del mismo.

Buena gaveta, grande y con llave, que sirve de mesa de viaje si se anda despacio.

## TERMINACION Y ESTETICA

La industria argentina va mejorando. Este no es el auto mejor terminado que hemos visto de los fabricados aquí, pero en lo que hace a chapa y pintura puede competir honestamente por el segundo puesto. El "styling" exterior del auto es más que conocido aunque ha ganado con los faros dobles y la agresividad de la trompa. Los detalles de construcción de la consola no condicen en terminación o diseño con el resto del auto.

Las tazas taparruedas, bocado de cardenal para los ladrones y dolor de cabeza para los dueños y agencias de seguros, son a nuestro gusto demasiado aparatosas y complicadas.

A este respecto debemos relatar una experiencia. Una vez se pinchó un neumático y como no es conveniente andar así, decidimos cambiarlo. Al pretender quitar la taza para aflojar los bulones de rueda, encontramos que no había forma posible. El labio ex profeso que lleva la llave combinada para crique y bulones no entraba entre el pasarruedas y el borde de la llanta. Fue necesario recurrir a un destornillador fino y con mucha paciencia y cuidado ir despegando la taza hasta lograr introducir la llave combinada. Posteriormente, nos fijamos en los taparruedas de los Chevrolet Super comunes y éstos sí dejan un lugar en el cual resulta una operación sencilla introducir el labio de la llave.

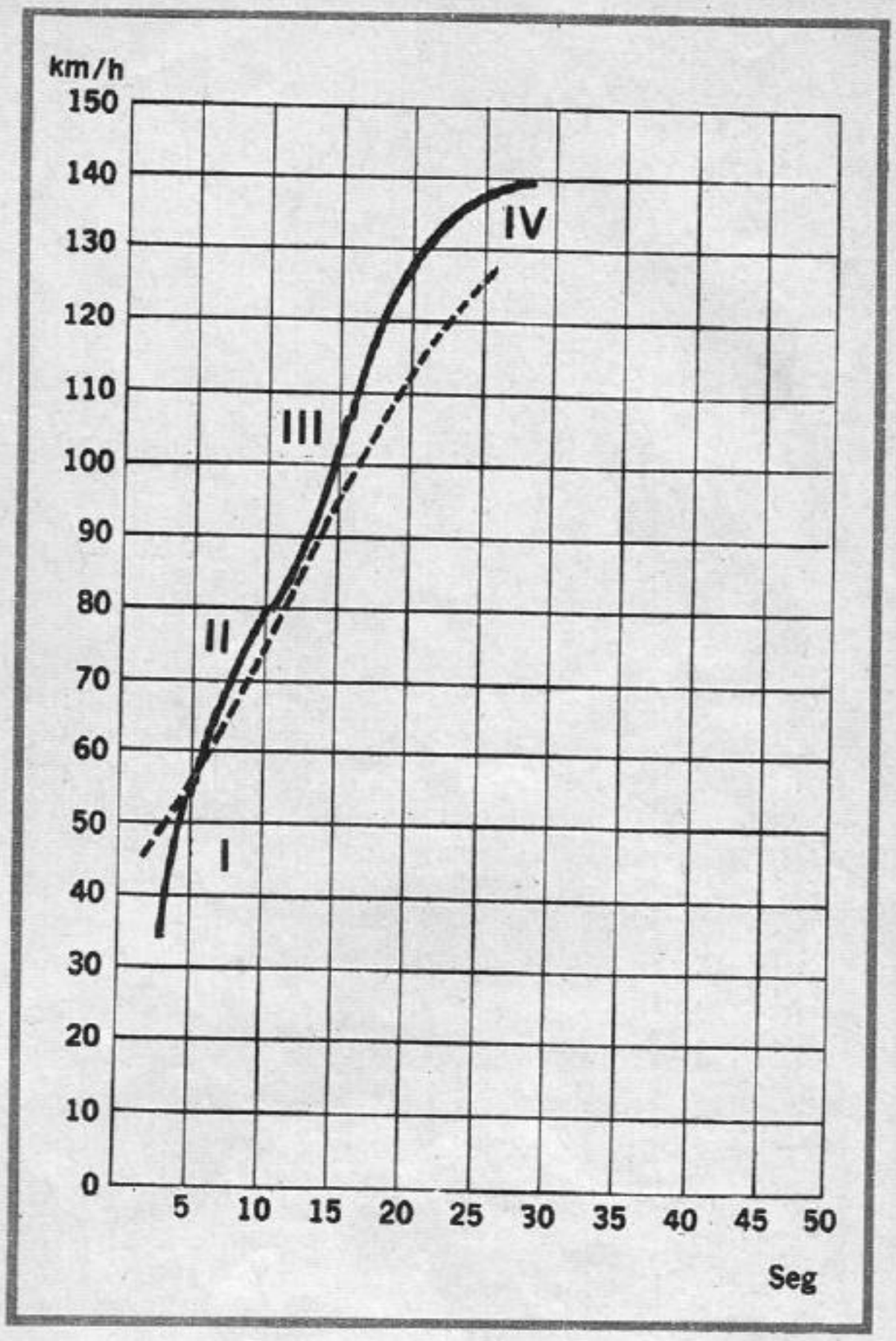
Encontramos muy pero muy acertada la traba interna del capot. Esto de dejar los fierros caros al alcance de los cacos no es buena política de conservación del material rodante.

Bueno también para nosotros el sistema de calefacción, que realmente calienta. En esto hay que reconocer que los diseños norteamericanos son sencillos y muy fáciles de manejar. Los dos conductos laterales de aspiración de aire fresco pemiten una regulación efectiva del flujo de aire. El SS conserva ese excelente dibujo de llave de contacto y arranque que lleva una capucha exterior para protejer la llave propiamente dicha de esfuerzos desmesurados.

En resumen: el Super Sport no llega a eso ni a un GT, pero es un buen paso adelante. Veremos qué sucede con el motor grande y los frenos de disco que necesariamente deberán ser provistos por la fábrica en un futuro no muy lejano.

| Velocidad km/h | Tiempo Seg |
|---|---|
| 0-40 | 3,2 |
| 0-60 | 5,7 |
| 0-80 | 10,2 |
| 0-100 | 14,6 |
| 0-120 | 17,8 |
| 0-140 | 28,5 |

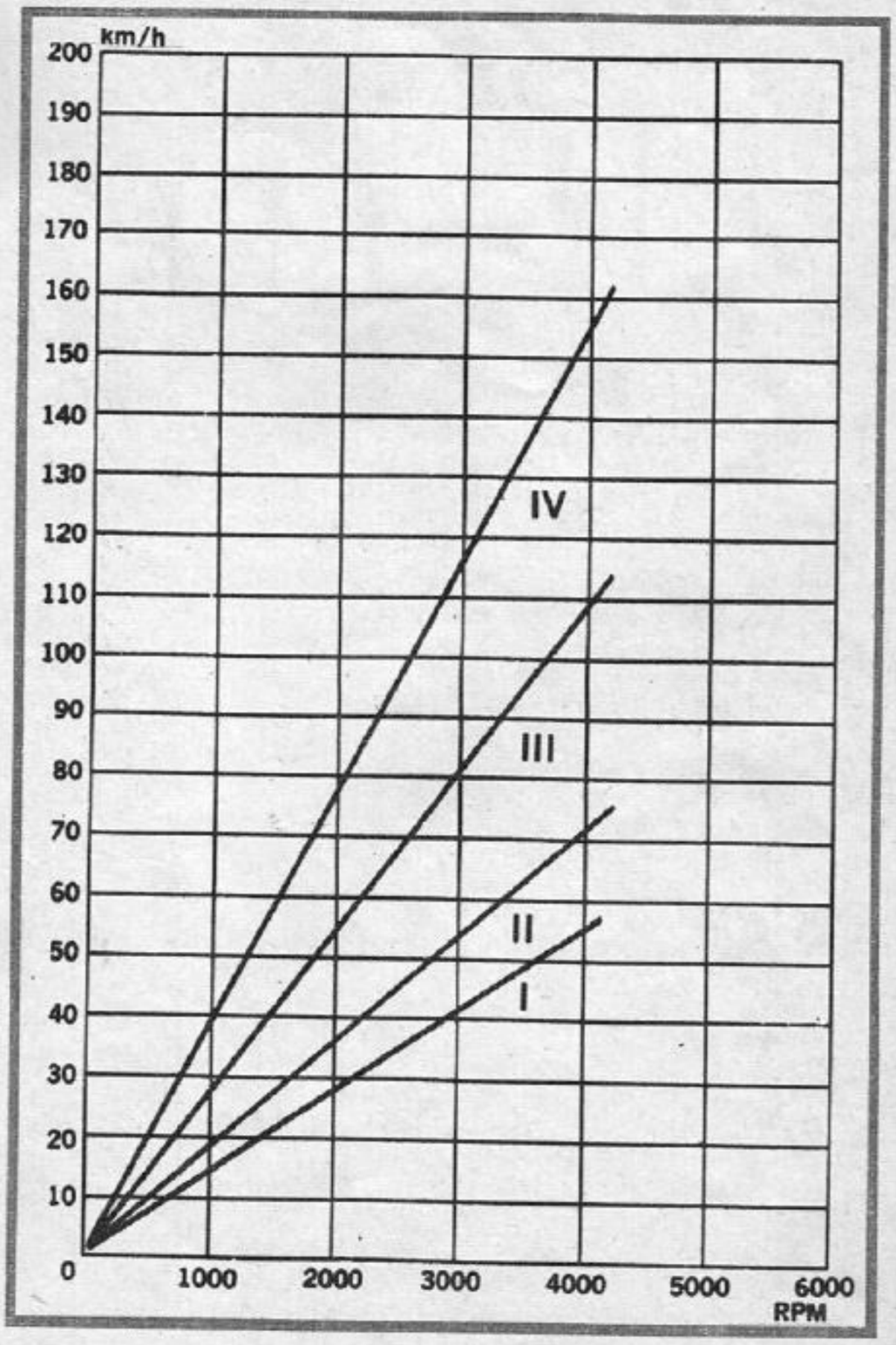
| Velocidad km/h | Tiempo Seg |
|---|---|
| 40 — 60 | 6,1 |
| 40 — 80 | 11,4 |
| 40 — 100 | 16,2 |
| 40 — 120 | 22,5 |




**Gracias a la salida desde abajo que tiene el 230 pulgadas, la curva de aceleración desde 40 km/h en directa no se separa visualmente demasiado de la aceleración a través de las marchas.**




**Acelerando en primera, coleando, acelerando de nuevo, coleando, así se consiguieron 15,5 seg. en slalom.**

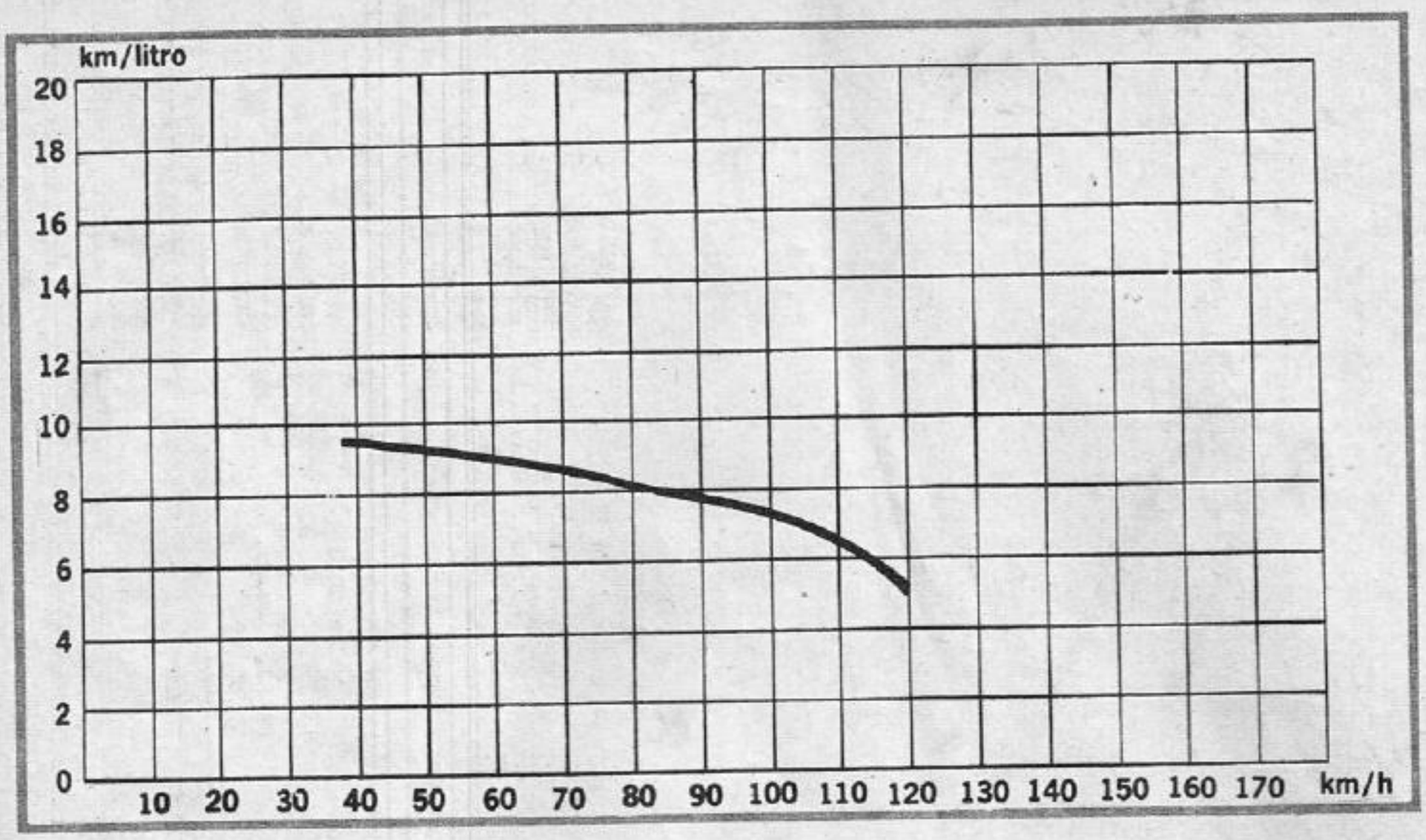



**La caja de velocidades Corvette con relaciones especiales nos lleva a un diagrama de marchas con una primera entre larga y corta y las demás marchas que se van amontonando arriba. Es necesario, entonces, usar mucho los cambios si se pretende tener el motor en la gama de revoluciones conveniente para un manejo veloz.**

| RPM | MARCHA | VELOCIDAD km/h |
|---|---|---|
| 1000 | I | 14 |
| 1000 | II | 18 |
| 1000 | III | 27,3 |
| 1000 | IV | 39 |

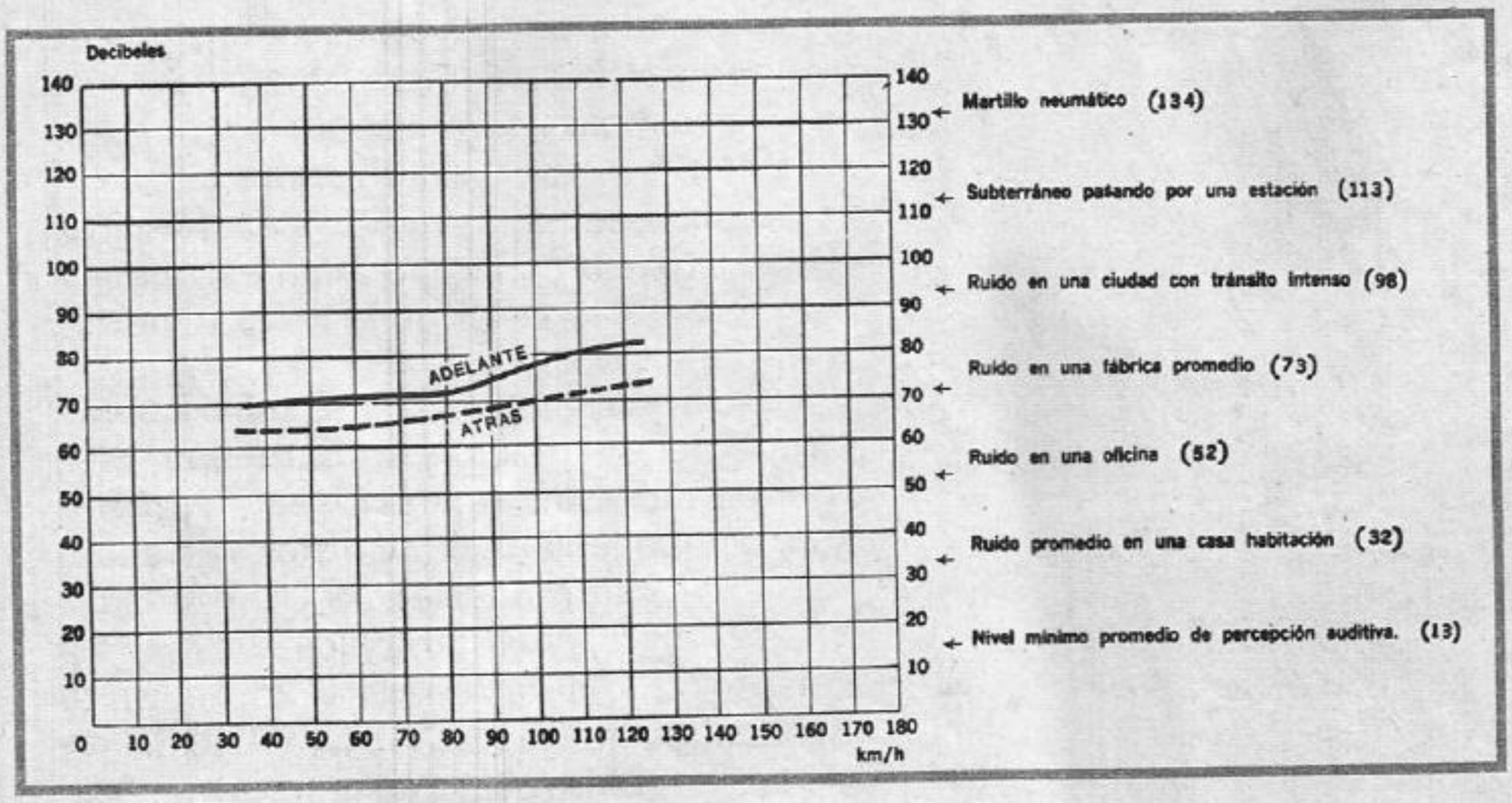


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




| Velocidad km/h | Consumo km/litro |
|---|---|
| 40 | 9,4 |
| 60 | 8,9 |
| 80 | 8,1 |
| 100 | 7,2 |
| 120 | 5,2 |

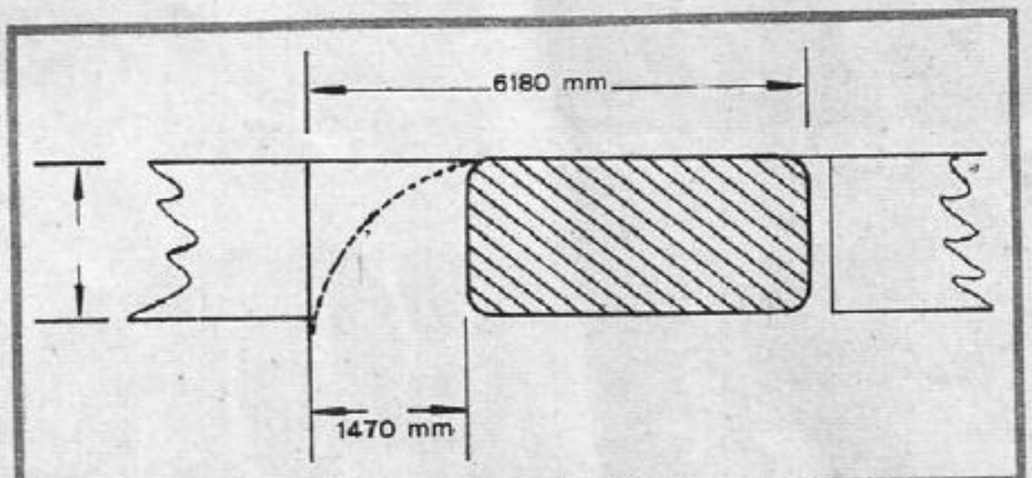
**Ni mucho, ni poco. Normal. Si se usa al estilo deportivo, la bomba de pique puede llegar a hacer desastres en el tanque de nafta, que se vacía muy rápido.**



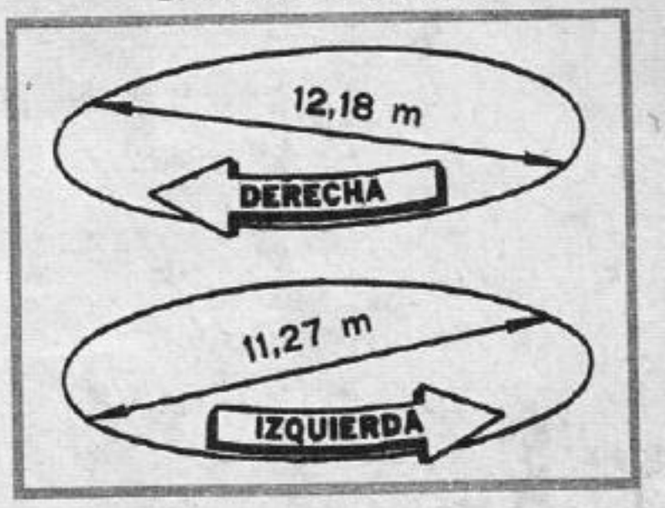

| Velocidad km/h | Ruido (db) | |
|---|---|---|
| | Adelante | Atrás |
| 20 | | |
| 40 | 70 | 64 |
| 60 | 71 | 65 |
| 80 | 72 | 67 |
| 100 | 78 | 70 |
| 120 | 82 | 73 |

**Cuando recibimos esta unidad para testear, tenía catorce mil kilómetros de baqueta. De allí las cotas de ruido interior, ya que el motor es muy silencioso.**





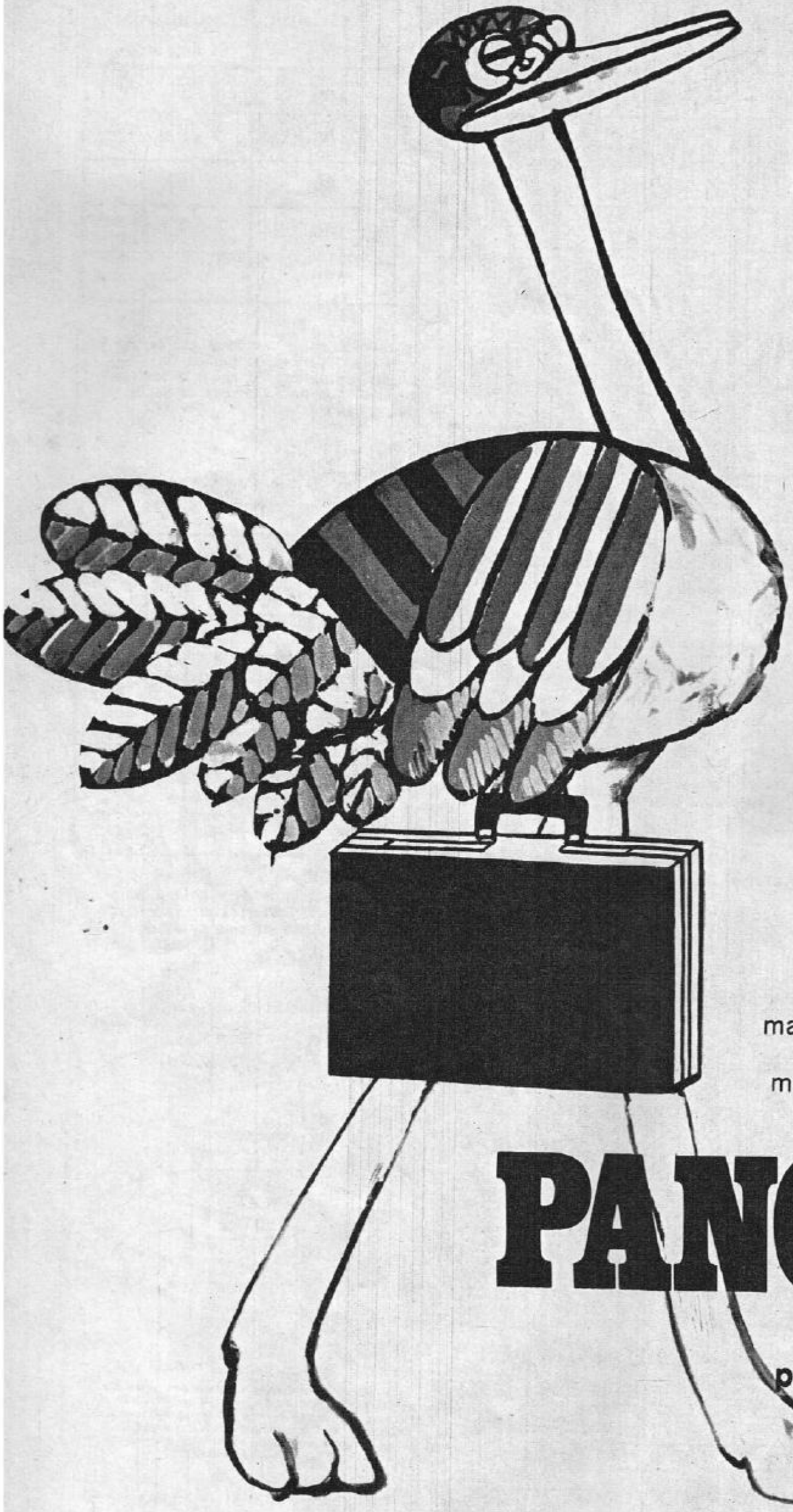

**DIAMETRO DE VIRAJE**




## DISTANCIA DE FRENADO




NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.



# HAY AVESTRUCES QUE VAN A LA OFICINA

**(...pero nunca llegarán a Gerente)**

Los hombres para quienes
el mundo empieza y termina en
un partido de fútbol, una carrera de
caballos, una anécdota de mujeres,
o un chisme de oficina,
se parecen a los avestruces. Aunque
tienen cabeza, suelen esconderla
y es como si no la tuvieran.

Ud. no es de ésos. No quiere serlo;
porque tiene ambiciones. Sabe muy bien
adónde quiere llegar y sabe quiénes
son los que llegan: los que siempre están
informados. LOS QUE SABEN.
¡Jamás los avestruces!
Por eso, Ud. leerá (desde el 25 de junio)
todos los martes **REVISTA PANORAMA
SEMANAL,** que le informará de
manera clara, audaz, siempre real, sobre todo
lo que ocurre en el país y en el
mundo. De manera totalmente anti-avestruz.

**REVISTA**

# PANORAMA

## SEMANAL

**para estar al día toda la semana.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# HAY AVESTRUCES QUE VAN AL MERCADO...

**(...pero no saben de qué hablar con los hombres)**



Muchas de esas señoras que Ud.
encuentra a diario, no tienen
otro tema de conversación que los precios
o las enfermedades; sencillamente
parecen avestruces. Esconden
la cabeza y es como si no la tuvieran.

Ud. no quiere ser avestruz. Ud. tiene
aspiraciones. Le gustaría poder hablar de
política, de personas y de cosas importantes.
Su marido se llevará una sorpresa
y Ud. se sentirá mucho más satisfecha de sí misma.
Bastará con que lea (desde el 25 de junio)
todos los martes **REVISTA PANORAMA SEMANAL**
que le informará de manera clara, audaz,
siempre real, sobre todo lo que ocurre en el país y en el
mundo. De manera totalmente anti-avestruz.

**REVISTA**

# PANORAMA

## SEMANAL

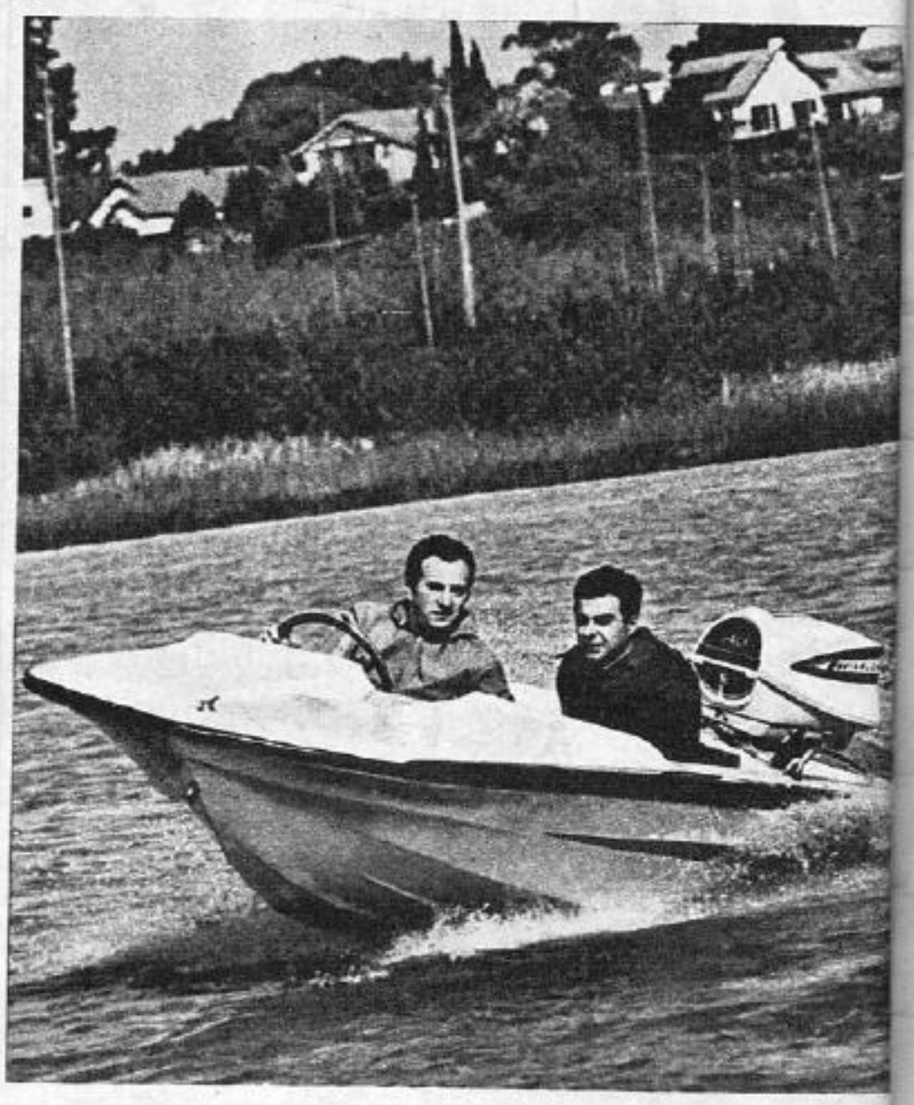
**para estar al día toda la semana.**

Parabrisas CORSA náutica

# ESTA ES LA BER



1



2

**Siguiendo la serie de novedades de la producción nacional 1968, hoy presentamos la última creación de Náutica S. A., la Bermuda SS**

*por NICOLAS GELORMINI*

El bien nutrido panorama motonáutico argentino incorporó este año una lancha más a la abundante diversidad de modelos que pululan por el Delta y los lagos de nuestro país: la Bermuda Super Sport (la S. S. para los iniciados), construida por Náutica S. A.

Antes de entrar de lleno a su presentación en sociedad hagamos una breve reseña de las actividades de la empresa fabricante. Náutica S. A. inició sus primeras lides en el quehacer motonáutico en el mes de octubre de 1961, con la construcción de lanchas en madera terciada, que llevaban revetimiento de fibra de vidrio. Los modelos de arranque fueron la Bermuda Senior y la Bermuda Junior. En el año 1963 se encaró la producción y salió a la venta su primer modelo de lancha fabricado totalmente en material plástico, esto es en fibra de vidrio. Fue el modelo TU (Trimarán Unificado), en sus dos clásicas versiones: Delta y Safari. Por ese entonces representaban al motor marca Gale y luego continuaron con la del Evinrude, de la Outboard Marine, del que actualmente son representantes. En el mismo año 1963 lanzan la Bermuda 444 y al año siguiente presentan tres modelos diferentes, una lancha automóvil y dos embarcaciones utilitarias ideales para pesca deportiva: son la Pirayú, Riomar y Sporting. En 1965 aparece el bote Bruma y en 1966, con gran alegría para los delicados estilistas, sale su primer modelo con líneas netamente en V: la Cobra, uno de los clásicos dentro del concierto motonáutico. Llegamos a 1968 con una realidad: la Bermuda Super Sport que hoy presentaremos y la Cobra Mark I. Para este mismo año, quizá dentro de un par de meses, está prevista la presentación de una lancha de gran turismo.

Toda realización obedece a una idea. Esta lancha no escapa a esa regla y por lo tanto responde a un deseo. Dejemos que los mismos fabricantes sean los que lo expongan: "Nuestro objetivo fundamental fue proporcionar una lancha que cumpla perfectamente un doble propósito; primero, que fuera una embarcación deportiva de placer para una utilización bien segura por parte del grupo familiar y, segundo, que al mismo tiempo permitiera intentar con buenas posibilidades su incursión en competencias motonáuticas, lo que evidentemente puede hacerse en todas las categorías que van desde la ET hasta la JT."

El diseño del casco responde a la clásica carena en V bien profunda. De entrada llama la atención su bajo puntal, que es precisamente lo que le da el aspecto aerodinámico, o más propiamente hidrodinámico, que la caracteriza. El casco posee seis deflectores que le brindan un andar suave y una buena capacidad de maniobra aun con fuerte marejada. La permanencia de dichas cualidades aun a velocidades altas habla elocuentemente de sus virtudes y lo correcto de su diseño. Ya dijimos que la fábrica recomienda como mínima potencia a instalar 40 HP; aun con esa baja potencia el deslizamiento de la embarcación se realiza en su tercio posterior. Nosotros tuvimos oportunidad de dar unas vueltas y nos alegramos mucho al ver que podíamos escribir y tomar notas a cualquier velocidad dado lo estable y regular de su marcha. La cubierta de proa responde a un diseño avanzado y que presenta buenas líneas aerodinámicas, tan es así que aun en reposo dan una clara sensación de movimiento. En la zona de proa van ubicados dos deflectores de aire. Su presencia hace que la corriente de aire se eleve, y tanto piloto como acompañante navegan tranquilamente sin necesidad de parabrisas. Tal es su efecto que certificamos que pudimos encender un cigarrillo sin tener necesidad de tirarnos al fondo de la lancha.

La parte de alojamiento del motor es suficientemente amplia para permitir su cómodo giro y volcado, cualquiera sea su tipo. En el piso, atrás, hay también amplio espacio para ubicar la batería y el o los tanques de combustible. La cubierta se complementa con las reglamentarias luces de navegación, tiene barandas y tres cornamusas, las que están construidas de perfil acorde con la línea de la embarcación.

**1** Las vueltas que dimos las hicimos con 40 HP. Los fabricantes la indican como potencia mínima y nosotros la encontramos ideal para la lancha.

**2** Se la sigue encontrando ideal a la lancha para cualquier potencia que se le coloque y las cualidades que le encontramos nos hacen pensar que así debe ser.

**3** A la caza de la estela de un velero. Aquí se nota claramente la facilidad del deslizamiento del casco. En lo poco que la anduvimos la encontramos de muy fácil gobierno y buena serenidad de marcha.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# MUDA SUPER SPORT

3



4



## CARACTERISTICAS GENERALES

La sitúan en la categoría de embarcación deportiva mediana. Sus dimensiones principales son:

| | |
|---|---|
| Eslora | 4,36 m |
| Manga | 1,76 m |
| Puntal | 0,69 m |
| Peso | 150 kg aproximadamente |
| Capacidad | hasta cinco personas |

Potencia: a gusto del consumidor, aunque la fábrica recomienda una potencia mínima de 40 HP y una máxima de 100 HP.

Presentación: colores diversos.

6



El suscripto, que ofició de acompañante, no quiere dejar de agradecer en nombre de todos los acompañantes la excelente manija que hay para agarrarse sobre el tablero. Eso, unido a la gran confortabilidad de los asientos, permitió saltar la estela de varias embarcaciones sin despegarse un solo centímetro del asiento.

En cuanto al espacio para guardar elementos, hay para todos los gustos y dimensiones. Empezamos por el lugar que queda entre tapizado y casco más que apto para el alojamiento de esquíes, cabos, etc. También se ha provisto espacio entre el moldeado de los asientos, que resulta muy aconsejable para ropas, alimentos, ancla, etc. Si usted sube con elementos o documentos delicados, no se preocupe: el respaldo de cada asiento viene con un gran bolsillo de plástico. Entre asientos, en la consola, pueden los fumadores llevar su equipo y los elegantes sus anteojos o guantes. Además bajo cubierta queda todavía un regio espacio para salvavidas, etc.

4 En plena curva cerrada a velocidad. Se aprecia cómo el buen diseño del espejo de popa ayuda eficazmente al trabajo de la hélice. Resalta lo amplio del espacio destinado al motor y la comodidad con que puede girarse al mismo o volcarlo del todo. Las bandas de color oscuro le dan una bonita terminación al casco claro.

6 La Bermuda Super Sport a baja velocidad. Se pueden apreciar los seis deflectores del casco destinados a capacidad de maniobra. Sobre cubierta los dos deflectores de aire gracias a los cuales no es necesario el parabrisas. El puesto de conducción es cómodo y la visibilidad desde él es perfecta.

5



5 El puesto de comando. La palanca al piso invita a mandar el fierro a fondo y uno se siente más marinero. El pequeño tablero tiene amperímetro, indicador de temperatura, llave de contacto y cebador. Acorde con su carácter deportivo, el volante responde ciento por ciento a tal objeto.

## ASPECTO CONSTRUCTIVO

El fondo está fabricado de dos fieltros de 450 gramos, en sandwich con el tejido rowin de 30 cabos que va encimado. El conjunto lleva un encapuchado en fieltro de 300 gramos. Los costados se construyen de idéntica manera, con la diferencia que el rowin no se encima y no se coloca el fieltro final de 300 gramos. El piso de la embarcación se construye de madera de terciado naval de 10 mm de espesor. Va apoyado sobre dos largueros de ¾ de pulgada, que corren a lo largo de toda la eslora de la lancha. Hay dos transversales, uno al cuarto de la eslora desde popa y el otro a media eslora. Ambos son de ¾ de pulgada. El posapié también oficia de refuerzo y va completado con dos varengas de 10 mm. La popa espejo está formada por diversas capas, a saber: el casco propiamente dicho, una capa de balsa de ¾ con un fieltro de 450 gramos, un tejido rowin de 30 cabos, un fieltro de 450 gramos y una capa de balsa perforada de ¾ de pulgada, desfasada respecto de la otra. Hablando del espejo, digamos que es cóncavo, lo que le da a la popa un aspecto original y contribuye a que la hélice opere siempre con buena cantidad de agua. En la cubierta, en la zona de proa, hay refuerzos de balsa de ½ pulgada y dos transversales hechos de policloruro de vinilo. Todo el fondo de la embarcación va relleno de polietileno expandido.

La Bermuda S. S. se ofrece al público en tres versiones: de lujo, standard y deportiva. En la versión de lujo, solidarios con la cubierta posee dos asientos anatómicos y gaveta central; los asientos y respaldos hacen juego con los tapizados laterales. Incluido dentro del precio de lista se entrega: casco con asientos, cáncamo proa, 3 cornamusas, luces de proa y popa, barandas, manija acompañante, tapones verificador de estanco y desagote, asientos y respaldos tapizados, laterales ídem, sobres de guarda, tapas de guarda del asiento, cabo de nylon y motones para la colocación del comando de dirección a cable y pastecas. Como opcionales vienen el comando de dirección con diversos tipos de volante, cáncamos de esquí, cuenta revoluciones, cuenta millas, cuenta horas, alfombra, asientos posteriores, asta telescópica en proa.

En la versión standard se entrega casco, cáncamo y cornamusas, luces, barandas, manija, tapones y cabo de nylon. Viene sin asientos modulares, ya que como opcional se ofrece asiento enterizo barnizado o acolchado, butacas extras rebatibles, asientos back to back, asta telescópica, comando de dirección.

En cuanto a la versión deportiva trae casco y cubierta sin asiento modular ni piso y un solo cáncamo a proa. El comprador tiene ciento por ciento la posibilidad de equiparla a gusto.

**Parabrisas CORSA campeonato**

**Continúan llegando toneladas de votos a la redacción. En gran arremetida "Pirín" Gradassi pasó a ocupar la primera posición**





*Recorte este cupón y envíelo a Campeonato Parabrisas Corsa, L. N. Alem 896, 3er piso, Capital.*

**CAMPEONATO DE LINDOS**
**PRIMER CONCURSO "EN BUSCA DE MISTER PINTA"**
**VOTO**

Yo, en pleno uso de mis facultades mentales y sin temor a equivocarme, afirmo que el más lindo es .....

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

# PRIMER CAMPEONATO PARABRISAS CORSA EN BUSCA DE MISTER PINTA

Es notable la forma en que se suceden cambios en los primeros puestos. Héctor Luis Gradassi es esta semana el "elegido". Sucede que las chicas cordobesas, especialmente, están decididas a ungirlo "Mister Pinta". Además, la particularidad que más destacan los votantes al explicar el motivo por el cual lo votan, es su agresividad. Ahora bien, esto sugiere una pregunta: ¿será "Pirín" tan agresivo como lo es manejando, para otros menesteres?

Segundo a sólo tres votos de distancia marcha Andrea Vianini, quien sin duda se vio un poco perjudicado con el golpe que recibiera en Rafaela y que el moretón en la cara le hizo perder cierta prestancia. Ya solucionado totalmente el problema se apresta a competir en igualdad de condiciones.

Ricardo Sauze es otro de los que está entrando en la conversación. Sin duda alguna todavía un poco rezagado a causa de que los votos enviados por su club de admiradoras de América tienen problemas de tiempo y no han llegado aún.

También se ha notado un repunte extraordinario del "Nene" Ternengo, quien avanzó hasta el sexto puesto, aunque muy discutido, ya que empata con Nasif Estéfano y con Di Palma.

Aún hay tiempo, así es que a esperar con confianza.

## UNA DE LAS CARTAS RECIBIDAS

*De Mario Sebastián - Capital.*

De mi mayor consideración:

Contestando a vuestro campeonato les comunico que el hombre más pintón es Jorge Cupeiro.

¿Han notado ustedes que tiene una semejanza notable con los más depurados productos de la artesanía?

Comencemos por su rostro. Lo primero que salta a la vista es su aerodinamia, casi podríamos decir que posee un rostro angostado, de notable penetración.

Siguiendo con el resto del cuerpo tenemos su distancia entre ejes y estimo que estirando los brazos puede recoger los guantes del asiento trasero; además su velocidad es elevada, producto de la larga multiplicación que carga en sus ademanes.

Sus mocasines patones y su "hombro redondo" tienen gran apoyo parcial, ya que calza el 44.

Su línea de cintura es más bien baja, dando una sensación de liviandad al conjunto.

Podemos destacar además la excelente terminación, siempre bien vestido, pero debemos criticarle la pintura, pues siempre ha descuidado su maquillaje.

De su manejo podemos decir que es extraordinario en todo terreno, como lo ha demostrado ya sea en ruta libre o autódromo, tierra o barro, aunque en lo último siga con la vieja escuela y continúe en lo tradicional, pues para el "barro" siempre usa los deditos.

Empezó con Chevrolet y hasta corrió además con Torino convencional, pero aprecio que por su silueta es la persona más típica para correr la "Liebre".

**El Emperador de Ford Motor Co. Douglas Kitterman. Esta semana experimentó un notable repunte. ¡Ave Doug!**
**Arriba izquierda.**

Arriba: derecha. **Eduardo Copello nos afirmó: "Si yo agarro a la Garrafa la desinflo". Eduardo marcha noveno.**

Lo único que podríamos lamentar es que no sea calvo, ya que esto le limita un poco el área de choque, pues siendo calvo tendría mejor penetración; a pesar de todo, está en vías de solucionar dicho problema, aunque no lo afecte en demasía, pues igualmente se ve altamente favorecido con su apéndice nasal, que, como dijéramos, es altamente aerodinámico.

Por todo lo antes dicho, creo que el galardón se lo lleva mi votado por amplia mayoría.

## LAS POSICIONES

| | | |
|---|---|---|
| 1º | Héctor Luis Gradassi | 129 |
| 2º | Andrea Vianini | 126 |
| 3º | Eduardo Casá | 124 |
| 4º | Gastón Perkins | 122 |
| 5º | Carlos Pascualini | 121 |
| 6º | Luis Di Palma | 119 |
| 6º | Jorge Ternengo | 119 |
| 6º | Nasif Estéfano | 119 |
| 9º | Eduardo Copello | 116 |
| 10º | Carlos Pascualini | 113 |
| 10º | Rolo Alzaga | 113 |
| 12º | Raúl Fernández Aguirre | 111 |
| 12º | "Larry" | 108 |
| 12º | Jorge Cupeiro | 108 |
| 15º | Carmelo Galbato | 106 |
| 16º | César Horacio Malnatti | 105 |
| 16º | Federico Urruti | 105 |
| 18º | Eduardo Rodríguez Canedo | 104 |
| 19º | Oreste Berta | 102 |
| 20º | Alberto Hugo Cando | 101 |
| 21º | Carlos Reutemann | 99 |
| 22º | Juan Carlos Pérez Loizeau | 97 |
| 23º | Douglas Kitterman | 92 |
| 24º | José Migliore | 90 |
| 25º | Ricardo Sauze | 89 |



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

| | | |
|---|---|---|
| 26º | Mario Tarducci | 88 |
| 27º | Dante Emiliozzi | 85 |
| 28º | Ricardo Peduzzi | 84 |
| 29º | Ruben Fulco | 82 |
| 30º | "Beto" Rigoni | 80 |
| 31º | Agustín 'Andolfato | 78 |
| 31º | Tullio Riva | 78 |
| 31º | Alberto Linares | 78 |
| 34º | Ricardo Bonanno | 75 |
| 35º | Miguel Angel Merlo | 74 |
| 36º | Manolo Rodríguez | 71 |
| 37º | "Cacho" Fangio | 70 |
| 38º | Ruben Roux | 69 |
| 39º | Atilio Viale | 67 |
| 40º | Howard Vange | 66 |
| 41º | Midio Tosco | 59 |
| 41º | Miguel Bonasso | 59 |
| 43º | Héctor Acosta | 58 |
| 44º | Omar Almeida | 56 |
| 45º | Heriberto Pronello | 54 |
| 46º | Osvaldo Arce | 51 |
| 46º | Tibor Teleki | 51 |
| 48º | Jorge Tapper | 50 |
| 49º | "Coco" Piazza | 49 |
| 50º | Angel Monguzzi | 47 |
| 51º | Benedicto Hugo Caldarella | 44 |
| 52º | Carlos Travers | 43 |
| 52º | Rodolfo González | 43 |
| 54º | Arturo Castro Almeyra | 42 |
| 54º | Oberdan Salustro | 42 |
| 56º | Angel T. Rienzi | 40 |
| 56º | Carlos Menditeguy | 40 |
| 56º | Alfredo Parga | 40 |
| 56º | José Cano | 40 |
| 60º | Nobel Biglieri | 39 |
| 61º | Carlos Marincovich | 38 |
| 62º | Eddie Boyadjien | 36 |
| 63º | Humberto Maneglia | 35 |
| 64º | Blas Pinillos | 34 |
| 64º | Raúl Pelegrino | 34 |
| 66º | Alex Talbot Guiñazú | 32 |
| 66º | "Chirolita" Piccolo | 32 |
| 66º | "Toti" Bordeu | 32 |
| 66º | Roberto Pachelo | 32 |
| 70º | Ramón Requejo | 31 |
| 70º | Alberto Lee | 31 |
| 72º | Juan Carlos Zurita | 30 |
| 72º | Roberto Castañón | 30 |
| 74º | "Cacho" Matías | 29 |
| 75º | Julio Pérez Balbi | 26 |
| 76º | Omar Cuvertino | 25 |
| 76º | Luis Elías Sojit | 25 |
| 76º | Roberto Carozo | 25 |
| 79º | Vicente Galluzzo | 24 |
| 79º | Carlos Schiaffino | 24 |
| 79º | Damilo Bonamicci | 24 |
| 82º | Miguel Angel Barrau | 22 |
| 83º | Hugo Gimeno | 21 |
| 84º | "Cachorro" Arigós | 20 |
| 85º | Norberto Bressano | 18 |
| 85º | David Parvis | 18 |
| 87º | Fermín Maseratessi | 16 |
| 87º | Pepe Viniegras | 16 |
| 89º | Evaristo Rodríguez | 13 |
| 89º | Willy Michelson | 13 |
| 91º | Paco Mayorga | 10 |
| 92º | "Papín" Jara | 9 |
| 92º | Manuel Vizcay | 9 |
| 92º | Pepe Giovani | 9 |
| 92º | Roberto Mieres | 9 |
| 92º | Carlos F. Ibáñez | 9 |
| 97º | Martín Beláusteguy | 8 |
| 97º | Norberto Alvarez Ojea | 8 |
| 99º | Daniel Musso | 7 |
| 100º | Angel París | 6 |
| 101º | "Pepe Zanetta" | 4 |
| 101º | Ernesto Bianco | 4 |
| 101º | Vicente Cipollatti | 4 |
| 101º | Roberto Ramírez | 4 |
| 105º | Alfredo Peyrano | 3 |
| 105º | Rodolfo Iriarte | 3 |
| 105º | Juan Carlos Cando | 3 |
| 108º | Roberto Carubia | 2 |
| 108º | Carlos Alberto Saporitti | 2 |
| 108º | Carlos Najurieta | 2 |
| 108º | Matías Mujica | 2 |
| 108º | Arturo Guirardi | 2 |
| 113º | Juan Pablo Cóncaro | 1 |
| 113º | Rodolfo Fraga | 1 |
| 113º | Raúl H. Burzaco | 1 |
| 113º | Rodolfo Scaramella | 1 |
| 113º | "Cacho" Franco | 1 |
| 113º | Carlos Manzano | 1 |
| 113º | Bimbo Fiorentino | 1 |
| 113º | Armando J. Ríos | 1 |
| 121º | Jorge Auge Bacque | 0,5 |


Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

EL EMPORIO DEL PEUGEOT



La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para el Peugeot 403-404

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y REVENDEDORES

Pichincha 1657, Tel. 26-2327, Buenos Aires, y en su nuevo local, Pavón 787, Tel. 22-3166, Avellaneda

ACCESORIOS DEPORTIVOS - ENVIOS AL INTERIOR

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

REPUESTOS TAUNUS
Línea completa
Semalina
Av. Santa Fe 3002
T. E. 83-3281

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

LOS FRENOS NO DEBEN FALLAR ¡JAMAS!
EQUIPELOS CON
BOMBA DOBLE CIRCUITO



ROLI
GARANTIZAN SU VIDA
CON CIRCUITOS INDEPENDIENTES
Nunca se quedará sin frenos por rotura de algún elemento
Fábrica: E. Sivori 4848 - MUNRO

CALIDAD QUE NO SE VENCE...
ALBERTO H. CARMONA y Hno.
Castillo 1064
esq. Juan B. Justo 2000
77-7528 Bs. As.
COLOCACION Y VENTA DE ELASTICOS Y ESPIRALES



RESORTES de SUSPENSION
* UNICOS CON GARANTIA ESCRITA
M. R.
Fabrica y Distribuye
ANICETO GOMEZ y Cía. S.C.A.
ALBARIÑO 627 Tel. 64-2907 Bs. As.



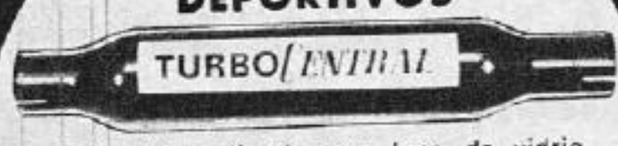
LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!
REALICE 11 LAVADOS Y ABONE SOLAMENTE 10
WASHER S. C. A.
ASPIRADO INTERIOR
Lavado al "Champú" secado a aire
Pte. Figueroa ALCORTA 6438



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES EN HORAS
SALTA 1160
23-8913 y 23-5673

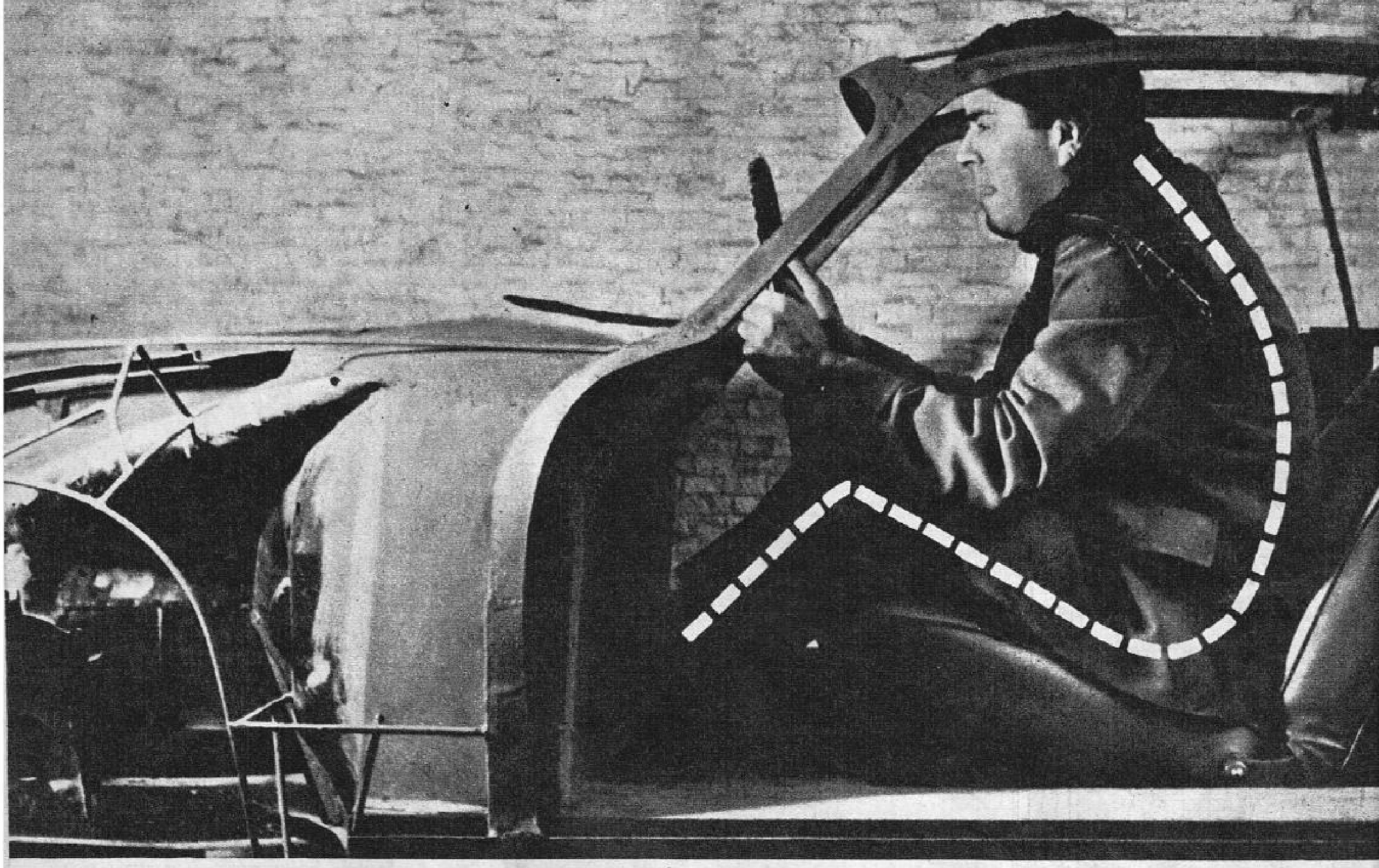
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
MARLIT
Una verdadera industria en avanzada al servicio del automovilista. Marlit no solo fabrica sino diseña el modelo apropiado para cada necesidad. Demostrando así un alarde de técnica en pro de la industria automotriz.
PALIQUE 436, TEL. 54-0303. CERVIÑO 3767, TEL. 72-9515.
HERRERA 582, TEL. 21-4075, BS. AS.

EQUIPOS DEPORTIVOS



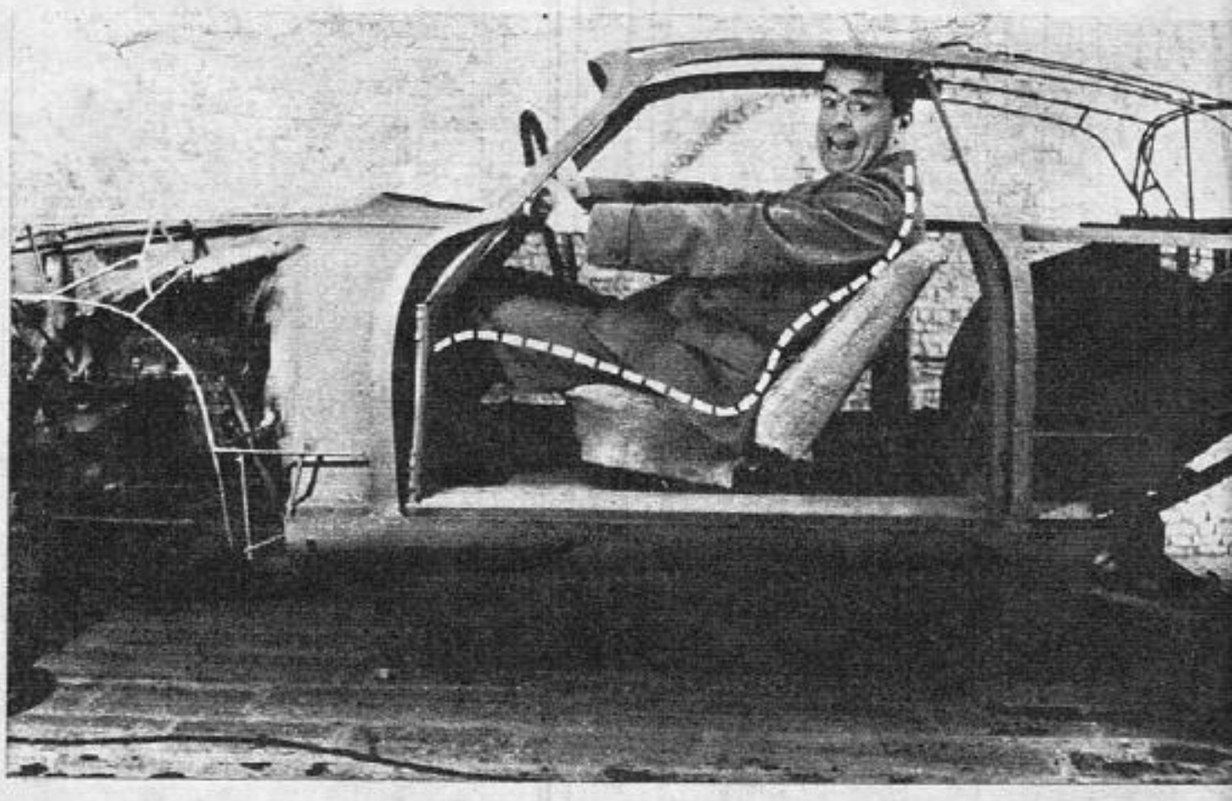

Silenciador directo con lana de vidrio único en su tipo.
MARLIT (R)
Distinguida por 4ª vez consecutiva con la cinta azul de la popularidad

# CANSANCIO EN EL MANEJO



¡No mi amigo, asi no tiene que manejar! ¿No ve que la curvatura de la columna vertebral no es la normal y además eso de sacar la cabeza por el techo está muy mal? ...

¡SÍ! ¡Sí, señor, así debe manejar! Pero no tan estirados esos brazos, haga un poco de relax. La columna vertebral adopta la doble curvatura (S) natural.



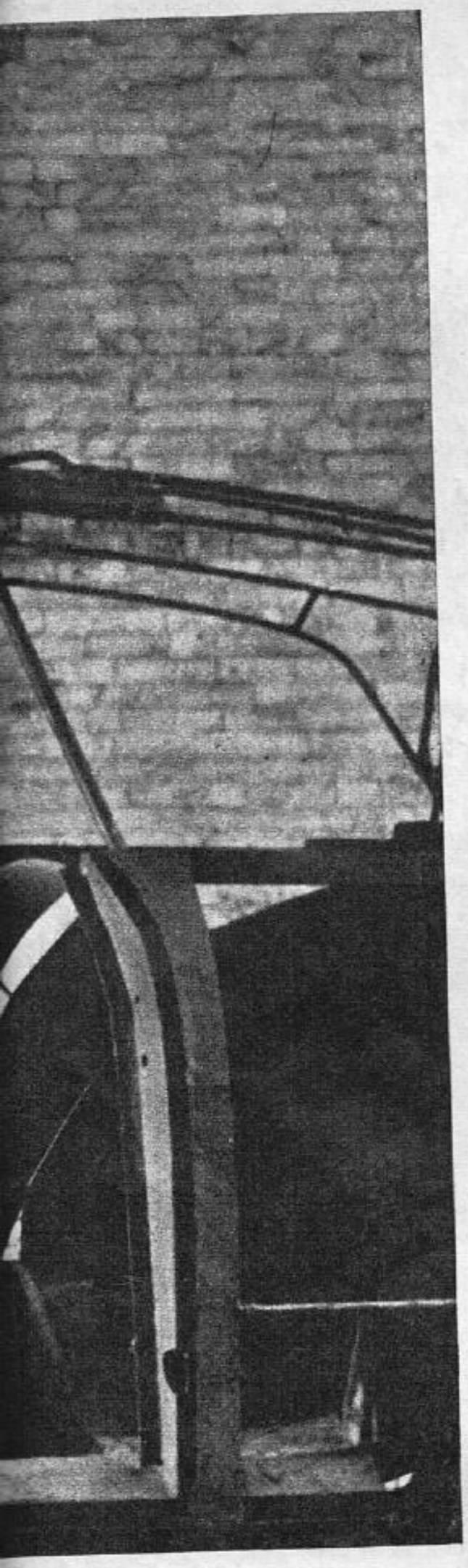
**El asiento, la posición adoptada durante la conducción y las horas de marcha crean una fatiga corporal en mayor o menor intensidad de acuerdo a como varíen los factores citados. La posición correcta y descansada**

*por el Dr.*
*ENRIQUE BERTOLOZZI*

Conducir cansa. Todos aquellos que manejan advierten este cansancio al cual no saben dar una razón precisa. Aparentemente, el interior de un vehículo moderno es muy similar a un cómodo living. Las butacas son amplias y embutidas, las sacudidas están amortiguadas por los buenos sistemas de suspensión, cada vez más eficientes. En cuanto al verdadero trabajo físico, el conductor, aparentemente, no hace nada, salvo el hecho de girar el volante y apretar los pedales. La energía gastada en estas funciones musculares debería ser nula. Sin embargo, las fatigas en el manejo no son de tipo puramente físico, son, sobre todo, psíquicas, especialmente en zonas de tránsito congestionado, donde el que maneja está sometido a extenuantes tensiones nerviosas; en algunas circunstancias, estas tensiones son mayores porque mayores y menos previsibles son los peligros, caso típico de conducción nocturna o en la niebla. Pero aún en las mejores condiciones de manejo, como buen camino, buena luz, tem-



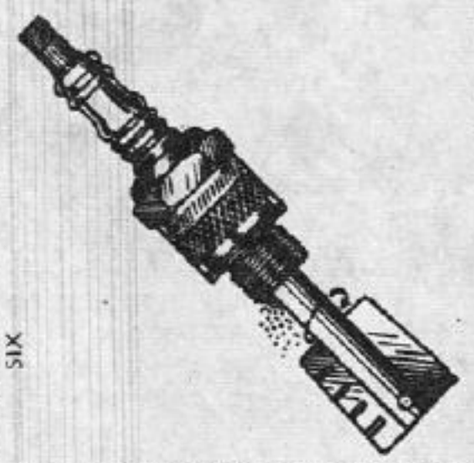
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

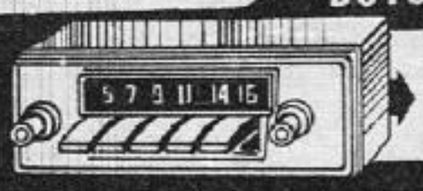


peratura agradable y velocidad apropiada, la fatiga llega. Observando una estación de servicio cualquiera en una carretera, veremos con mucha frecuencia detenerse vehículos y bajar el conductor (aunque su presencia fuera del auto no sea necesaria), el cual comienza a realizar una serie de pequeños movimientos siempre iguales: apoyan los pies con fuerza, doblan las rodillas más de lo normal mientras comienzan a ondular espaldas y tronco en enérgico vaivén como si desearan sacudirse algo que llevan cargado o estuviesen por comenzar una sesión de boxeo; luego, apoyando ambas manos en los flancos con los pulgares atrás y los restantes dedos adelante, se estiran violentamente expandiendo su tórax y respirando en profundidad. Todos estos movimientos tienen una precisa razón: buscan compensar una efectiva fatiga física, un dolor que en la hipótesis más favorable es una simple alarma a nuestro raciocinio para brindarnos más a nuestra cuidada o descuidada salud, ahora algo comprometida. Para el médico y ortopedista todo esto es claro, pero para el conductor no tanto, pues puede no creer posible o factible el cansancio ahora, cuando años atrás, usando o no auto sino caballo, el mismo, casi sin hacerse notar, debería haber sido peor.

Sin embargo, los constructores y diseñadores tratan cada año de hacer sus automóviles más confortables, con butacas más cómodas, utilizando materiales siempre más especializados, y mientras estos asientos son más lindos, más majestuosos y más abombados, menos defienden al piloto de la fatiga en la conducción. Paradojalmente, un asiento que más se preocupa por nuestra correcta posición lo encontramos en modelos más modestos y no en los grandes "colchones asientos" de los no menos grandes autos. Para comprender esto, imaginemos la posición de nuestro esqueleto y particularmente de nuestra columna vertebral. Vista de perfil, ella presenta dos curvas convexas hacia adelante, una en el cuello y otra a nivel de los riñones. La maravillosa estructura del cuerpo humano, que mediante el conjunto de las vértebras que componen nuestra columna y con la ayuda de varios grupos musculares, se hace adaptable a diversas posiciones; también podemos adoptar las posiciones más difíciles y riesgosas, aunque por poco tiempo, pues luego sobreviene la fatiga que se va intensificando a cada instante; efectivamente, de mantener la misma posición, esa fatiga inicial se convertiría pronto en dolor. Esto se produce porque para soportar el peso corporal en sus complejos movimientos, nuestra columna debe trabajar en un equilibrio logrado exclusivamente gracias a esas dos curvas que deparan apoyos estables y eficientes. Por otro lado, el hombre está concebido para vivir de pie o acostado, pero no sentado. De pie, el juego de pesos y movimientos, que tienen en la columna su fuerza fundamental, se descarga en los huesos de las extremidades inferiores y de ahí a tierra; estando acostado en una superficie más o menos rígida, el cuerpo humano asume una posición natural y correcta, su peso ya no se descarga en los miembros inferiores porque tiene ahora puntos de apoyo y reposo que no distorsionan las curvas naturales de la columna. Sentado, en cambio, la posición deja de ser natural, el peso no se descarga en los miembros inferiores, doblados y casi inútiles, pero sí completamente en las últimas vértebras de la columna, justo en un punto que misteriosamente es el más débil e imperfecto de todo nuestro organismo. La medicina encuentra aquí un número alto de malformaciones y algunos lo explican diciendo que en algún momento de su evolución, la especie humana habría perdido "la cola", dejando por lo tanto incompleta a este nivel la articulación ósea. Sea como fuere, el hecho cierto es que la posición sentada, sobre todo mantenida por períodos largos, es la que obliga a la columna vertebral a los esfuerzos mayores, exponiéndola también a determinados peligros. Viendo a alguien sentado, observamos inmediatamente cómo los hombros caen hacia abajo, la espalda se curva hacia adelante y en la cintura el abdomen se comprime. Insensiblemente, nuestra espina dorsal, que tiene una forma en "S", toma la forma de "C", las dos convexidades naturales del cuello y de la zona renal (llamada en términos médicos lordosis) desaparecen y todo el grupo muscular debe empeñarse para oponerse a esta posición antinatural de la cual la columna es la mayor víctima. Si a este esfuerzo muscular agregamos los movimientos de los músculos de hombros y brazos para girar el volante y realizar los cambios, y de ambos miembros inferiores para accionar los pedales, tendremos más o menos explicada y comprendida el porqué y cómo de la fatiga muscular durante la conducción. Por otro lado, estadísticamente es innegable que la artrosis vértebrolumbar y las ciáticas que de ellas pueden derivar están en constante y progresivo aumento. Esta realidad tiene muchos aspectos y razones, pero el cada vez mayor número de horas pasadas por el hombre frente a un volante es una de las causas que más incrementa el nivel de estas enfermedades.

Mecánicamente digamos que: dos segmentos de una trasmisión que se encuentran trabajando fuera del mismo eje, si en una alineación imperfecta o una rueda obligada a girar en posición de errada convergencia, provocan menor rendimiento gastando mucho antes los materiales utilizados en su construcción. El principio de la mecánica vale también para el cuerpo humano, más aún tratándose de la columna vertebral. No olvidemos que cuando se trata una afección en la columna se aprieta al enfermo en un corsé semirígido que posee las dos curvaturas antes citadas, y si el corsé es de yeso se exagera inclusive estas curvaturas en forma moderada; con el mismo criterio se prescribe la llamada "cama dura", para que la columna pueda apoyarse en puntos naturales y convenientes sin "hundirse" en la zona media, como sucedería si usáramos una cama blanda y depresible. Si resumimos, vemos que toda vez que nos sentamos a un volante, a pesar de conocer todos los trastornos que nos acarrea una mala posición, comenzamos a resbalarnos en un abandono antifisiológico; tratemos de no hacerlo, evitemos que el asiento de nuestro vehículo no se convierta en una "cama blanda". Haciéndolo, nuestra salud nos lo agradecerá.


CHEVROLET RENAULT BEDFORD BERGANTIN ESTANCIERA
CITROEN JAGUAR D K W MORRIS CHRYSLER N S U BUICK AUTO UNION VALIANT MERCEDES BENZ
PICK-UP TORINO PONTIAC DE CARIO FALCON FUTURA RAMBLER DE SOTO PLYMOUTH RASTROJERO SIX
LIMPIA BUJIAS
(UNIVERSAL)
DE ACERO INOXIDABLE 18/8 INDUSTRIA ARGENTINA
MODELO INDUSTRIAL Nº 7877 - Pat. en trámite

LIMPIA Y CALIBRA
Este LIMPIA-BUJIAS es efectivo para la limpieza de todo tipo de bujías, permitiendo el máximo rendimiento de su motor.
PRECIO TOTAL
$ 440.-
ADQUIERALO EN TODAS LAS BUENAS CASAS DEL RAMO
AUTO RADIO

Totalmente Transistorizadas, consumo reducido precio total con parlante de 6 x 4 y antena con llave.
$4.990
BOTONERA CON MEMORIA

Alcance ilimitado con parlante especial y antena con llave. ***
$13.990
Unicas en la Argentina con garantía escrita por 5 años.
PIDA FOLLETOS GRATIS
Interior remitimos enviando cheque o giro a
TECNICA DEL PLATA S.C.A.
TECNICA DEL PLATA S. C. A.
DIRECTORIO 521 BUENOS AIRES
KAISER CARABELLA ESTANCIERA DI TELLA PEUGEOT FIAT

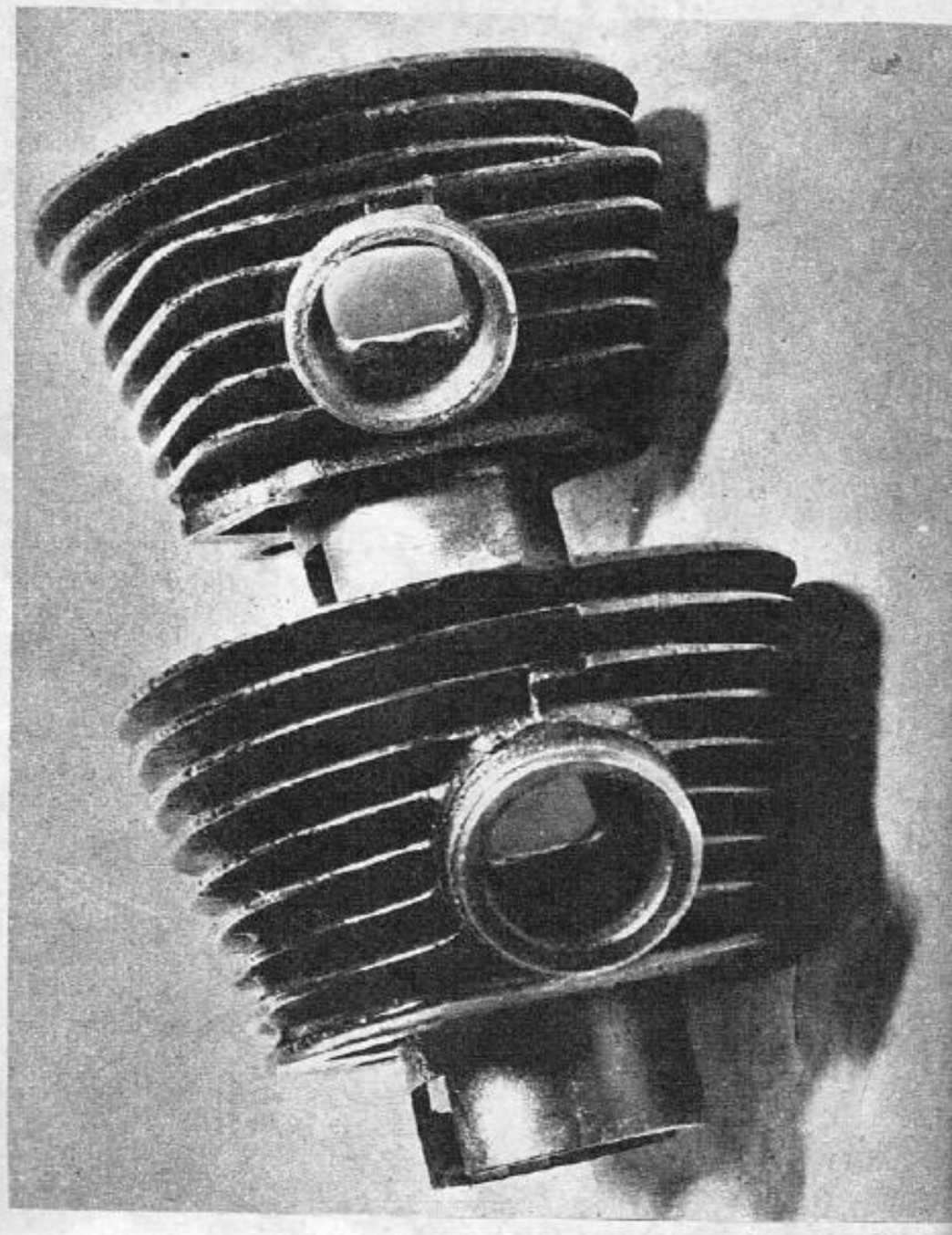
Parabrisas CORSA

motociclismo

1ra. NOTA

# PREPARANDO UNA DOS TIEMPOS

**La preparación de una moto de dos tiempos es tabú para muchos. En esta nota se revela el misterio; el lector armado de limas y una buena dosis de paciencia puede aumentar la performance de una motocicleta, sin fines deportivos**



Todos los motores utilitarios pueden ser mejorados en lo que a prestaciones se refiere. Darles más potencia, más torque y una serie de características nuevas que aumenten la velocidad máxima y la aceleración. Proporcionalmente al aumento de ese pique, de esa velocidad, el prematuro desgaste del motor (y a veces aumento del consumo) es evidente. Pero mucho tiene que ver en esto la calidad de los elementos provistos por la fábrica en el motor *corsificado.* El porcentaje de mejoramiento oscila entre el 15 y el 20 %.

En este caso nos dedicamos a un motor de dos tiempos. Los implementos necesarios son pocos y fáciles de conseguir por poca plata si no se poseen. Un calibre, un compás de interior y limas. Limas de varios tipos, curvas, redondas y demás.

Empezando por el ESCAPE. Es una abertura con un conducto que, por lo general, es de forma más o menos rectangular. En esa abertura y su conducto, llamada lumbrera, se pueden hacer dos cosas:

1) *Aumentar el ancho:* a fuerza de lima y paciencia se puede aumentar el ancho de la lumbrera. Pero *nunca más del 60 % del diámetro del cilindro,* si bien se puede llegar a un 62 sin problemas mayores, la posibilidad de un cálculo de poca precisión y pasarse un poco con la lima pueden llegar a anular el cilindro. Estas medidas máximas no son caprichosas, sino que los aros de pistón se engancharían seguramente en la lumbrera, con el estropicio imaginable.

2) *Aumentar la altura:* hay que considerar primero la carrera del pistón y se calcula el 35 % de esa cifra si tiene tres velocidades y el 40 % si es de cuatro marchas. Una vez conocida la cifra que corresponda a la moto problema, se lima siempre sobre el borde superior hasta llegar a la altura que arrojó el cálculo anterior. Siempre es preferible comenzar a efectuar esta operación por los mínimos porcentajes.

El conducto de trasferencia (del cárter a la parte superior del cilindro) y las dos ventanitas a ambos lados del escape deben pulirse al máximo para permitir el desplazamiento de los gases sin turbulencias. Con la ayuda de una lima curva podría desplazarse hacia atrás el ancho de la ventana de trasferencia en un porcentaje que oscile del 15 al 20 % sin modificar la altura.

En lo que respecta a ADMISION, las lumbreras y sus conductos podrán sufrir metamorfosis similares. Puede ensancharse en un 10 al 15 % del ancho original. La altura también puede ser aumentada limando el borde inferior hasta incrementar la altura en un 15 %.

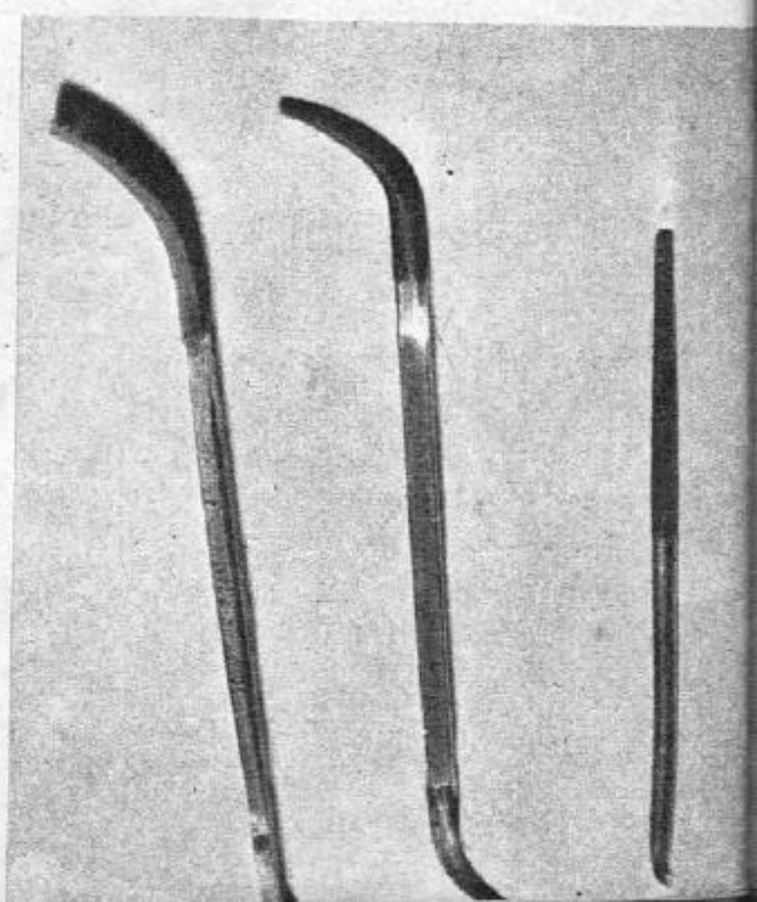
Todas estas operaciones está de más señalar que deben terminarse puliendo las superficies tratadas con tela esmeril, de modo que quede siempre lo más lisas posibles, tanto como lo permitan la paciencia y la capacidad manual del "tunner" ocasional. Por supuesto que lo ideal es el pulido tipo espejo, pero no es sumamente necesario. El orificio de escape, donde se aplica el caño de salida, deberá agrandarse lo suficiente, pero siempre y cuando permita dejar una superficie de apoyo a la junta de rigor. A más de uno el entusiasmo lo hizo pasarse del diámetro y tuvo que terminar haciendo un caño de escape de mayor ancho.

La TAPA DE CILINDROS también cambiará. No es sólo colocarla en el torno del "amigo que trabaja un kilo y medio" y bajarle unas décimas o en casos un par de milímetros.

Las tapas de cilindros de los motores utilitarios de dos tiempos son por lo general de corte semiesférico, con la bujía en el medio de la cámara de combustión, como sucede con los motores modernos, o laterales o posteriores (siempre apuntando hacia la admisión), como en los viejos motores de preguerra, por razones de deficiencia de barrido y también por el bajo octanaje de la nafta de ese entonces. Solución ésta que favorecía la combustión.

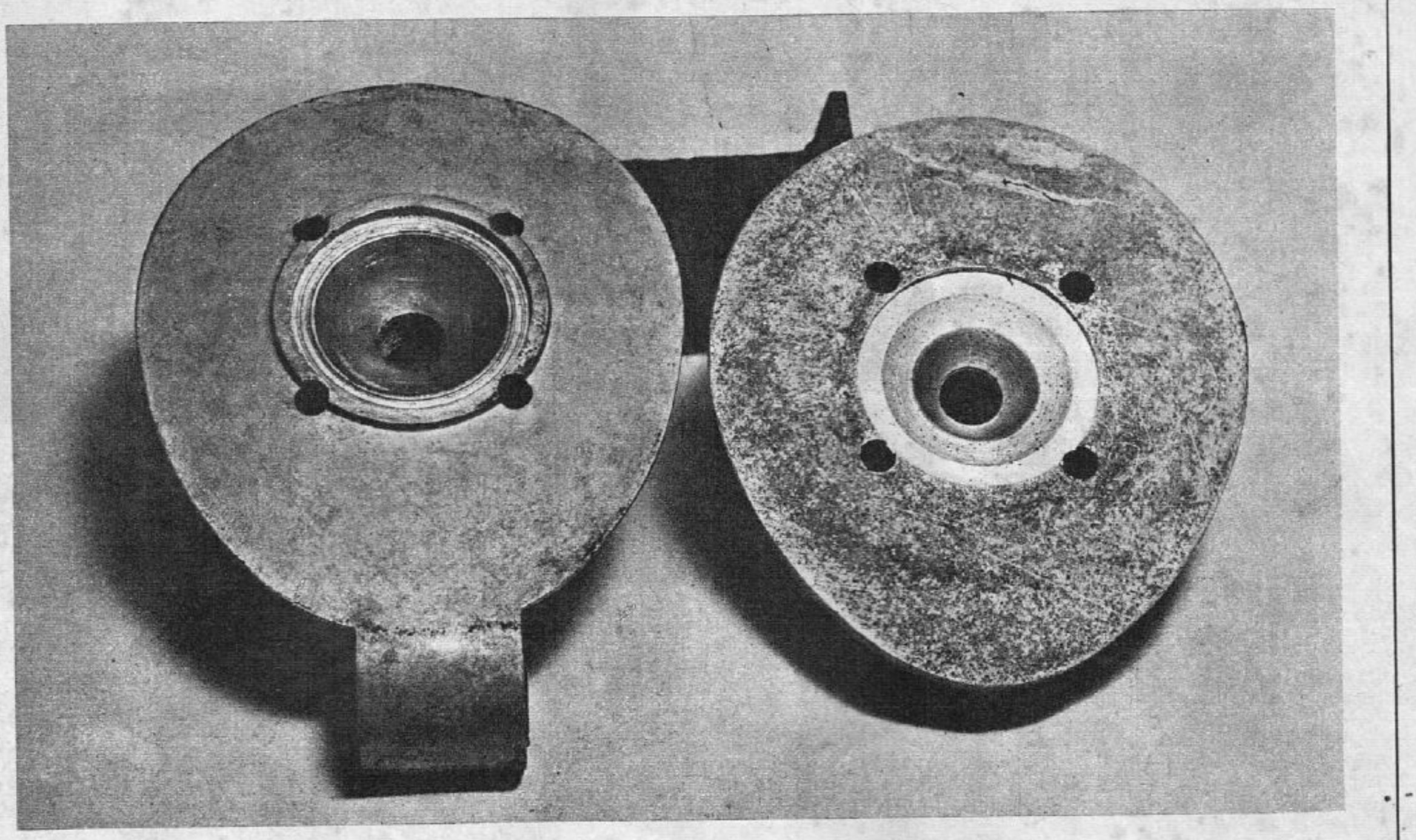
Es preferible que la operación de rebaje se efectúe en la parte superior,

▲ **Un conducto de escape trabajado (arriba) y otro standard. Obsérvese cómo aumentó el tamaño de la lumbrera y el ancho del conducto de pasaje.**





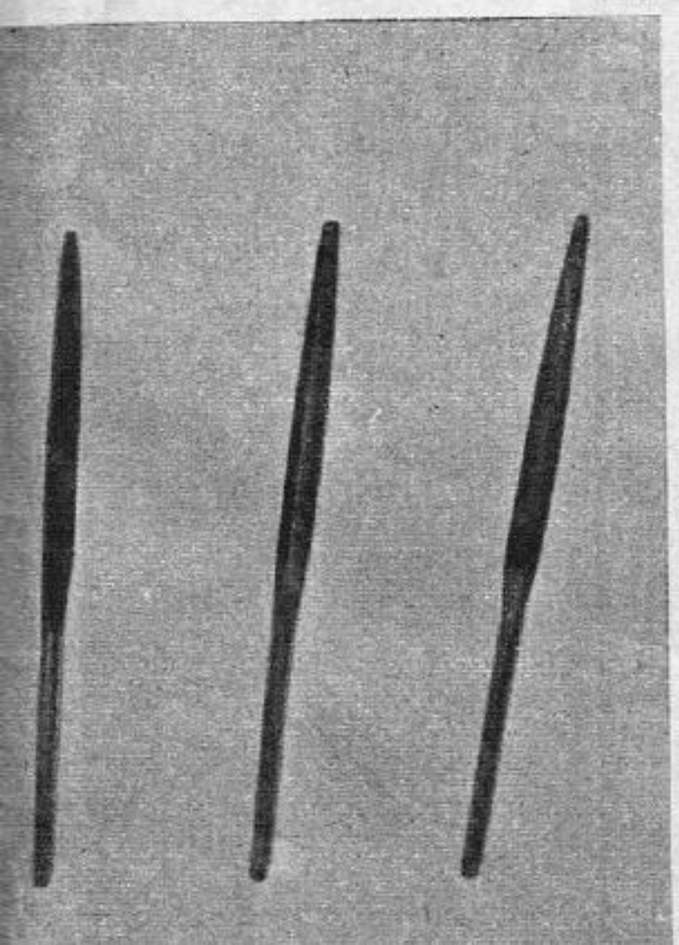
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



▲ **Una tapa de un motor 50 cm³ muy utilitario a la izquierda y el de una "cuasi" competición.**

donde por lo general no hay que sacar *nunca más de medio milímetro.* Con esto es suficiente para que la compresión se eleve entre un 15 y 20 %, es decir de 6,7:1 (el más común en los motores utilitarios) a 8 u 8,5:1. Hay que tener muy en cuenta que esta reducción en el volumen de la cámara de combustión se reflejará en un nuevo reglaje de encendido, que deberá anticiparse a la explosión. Pero esta puesta a punto deberá realizarse, por supuesto, una vez que el motor pueda ponerse en marcha.

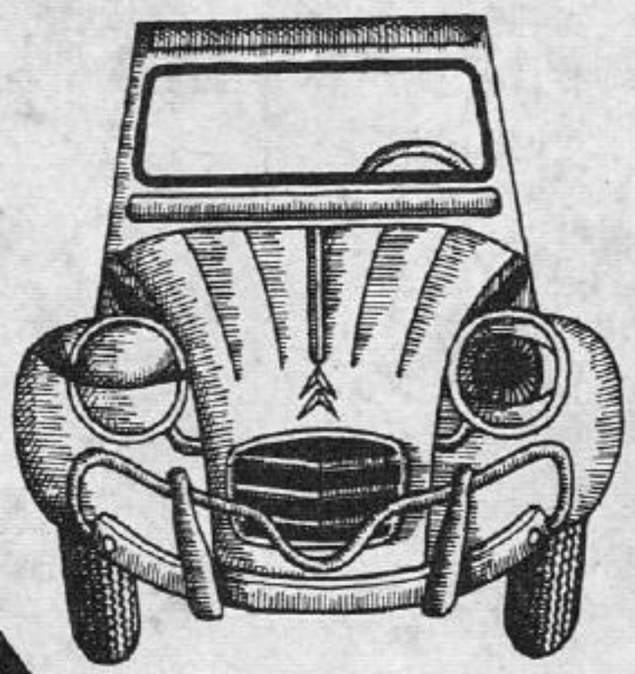
En el próximo número continuaremos con esta nota. En él trataremos sobre el pistón, caño de escape, cigüeñal, carburación y puesta a punto.



◀ **La variedad de limas necesarias está contemplada en esta foto. Por lo general cada preparador tiene muchas más y la infaltable de preparación propia.**


# SIN COMPLEJOS

El 2 CV es un coche "liberado".
Indiferente a los dictados de la moda.
Seguro de sí mismo.
Hecho, antes que nada, para ser eficiente y confortable.
Por eso tiene tantos adictos incondicionales.
Es decir, gente que piensa.



**citroën 2cv**

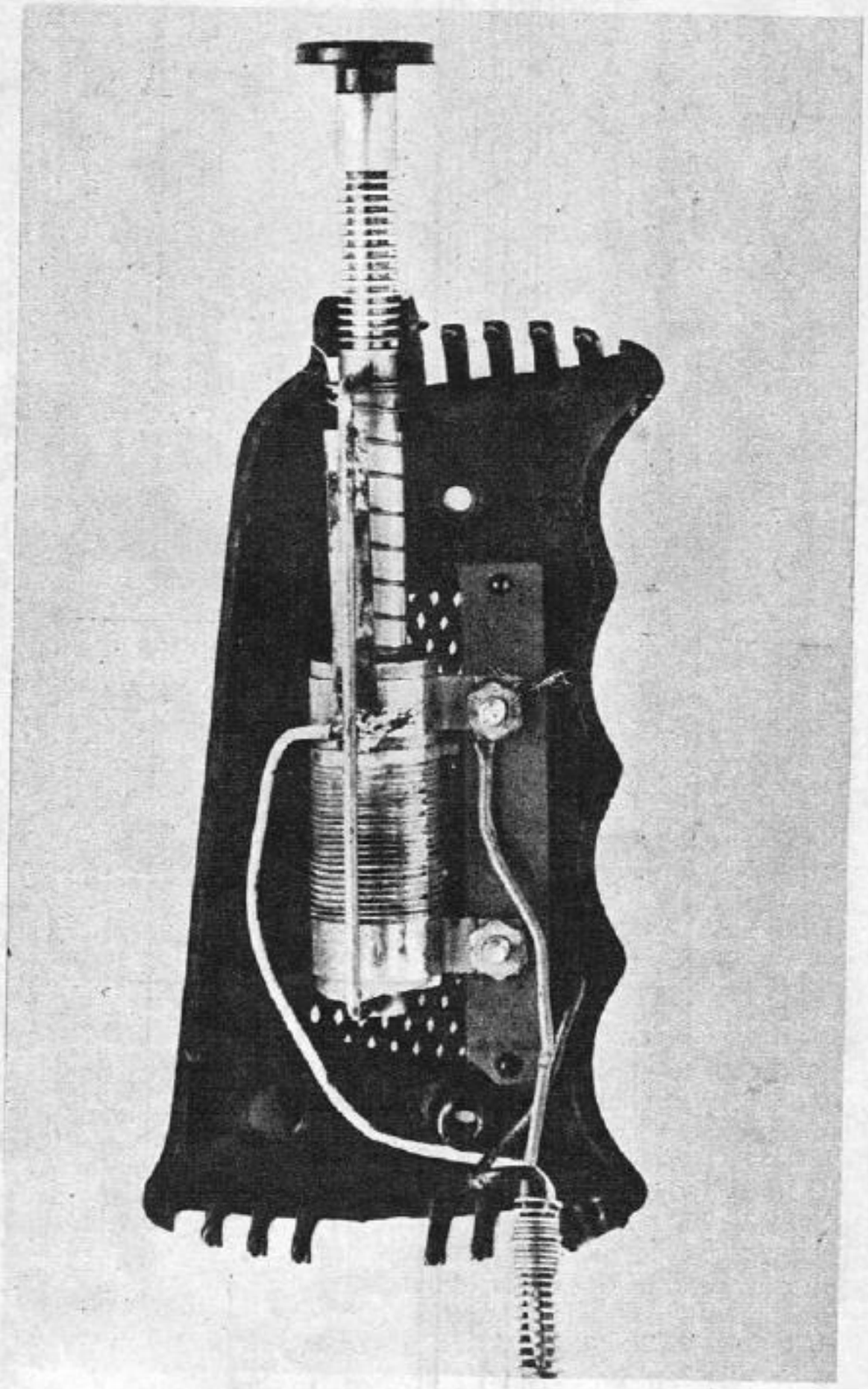
**Pensado para gente que piensa**

Parabrisas CORSA hobbies

# CON PULSADOR FRIO

**Uno de los mayores problemas que tienen los pulsadores, sobre todo en las carreras de largo aliento, en que al ser muy exigidos aumentan notablemente su temperatura. Un modelo para hacer, refrigerado y de fácil mantenimiento**

*por JUAN CARLOS LLANOS*



Hemos comprobado que en las carreras de larga duración, uno de los mayores problemas lo constituyen los pulsadores.

En efecto, éstos se recallentan, molestan en la mano, y hasta se queman, sin mencionar los que están protegidos por fusibles, lámparas que se prenden cuando la carga es grande, etcétera.

Para evitar todos esos perjuicios que hacen perder mucho tiempo, dado el alto consumo de los motores actuales, nos permitimos presentar los esquemas de un pulsador casero que se puede fabricar con elementos comerciales y que por su sencillez y lo aireado de su construcción, se realiza con poco trabajo, rápidamente, y con buenos resultados prácticos. Evidentemente, no es lo más estético, pero su funcionalidad lo convierte en un instrumento de muy buenas prestaciones para las carreras de "Enduro".

Con una placa de madera dura, de aproximadamente 1 cm de espesor, con la forma indicada en la figura Nº 1, un trozo de chapa de bronce de unas ocho décimas de milímetro, un resorte de expansión, una resistencia de pulsador comercial, de las que se venden en los comercios como repuesto para los mismos, y tres metros de cable, tendremos en nuestro poder todos los elementos necesarios para construirlo. Para los que lo deseen un poco más perfeccionado, pueden agregar en el extremo del cursor un platino de los que utilizan los pulsadores comerciales, a fin de proveer un deslizamiento más suave y un contacto más positivo.

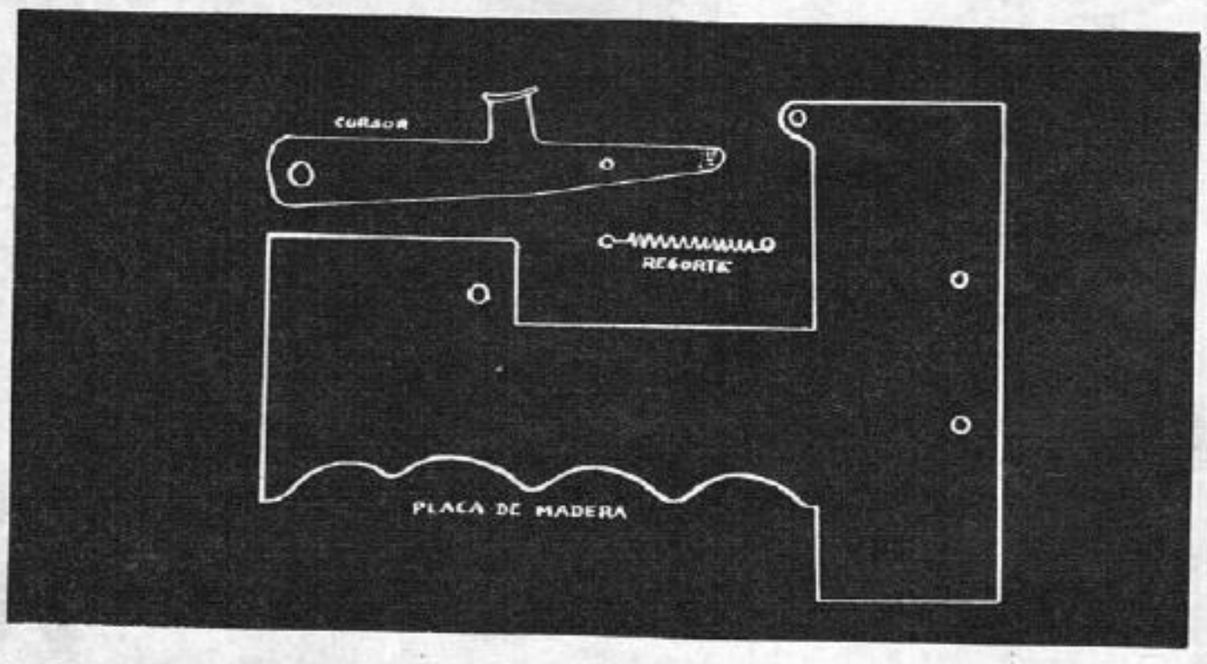
Al construirlo debe ponerse especial atención en la ubicación de los topes de recorrido. El extremo del cursor debe contactar exactamente con la placa del freno, y solamente con ésta, pues de otra manera, si tocase, por ejemplo, con el principio de la resistencia establecería un cortocircuito, ya que el freno y la resistencia están conectados a los polos opuestos en las pistas.

También debe tenerse en cuenta el tipo de resorte a adquirir, ya que uno que tuviese demasiada tensión haría que se nos cansase el dedo fácilmente, y uno que tuviese demasiado poca no haría volver el cursor o no lo haría con la necesaria rapidez.

Además, al hacer las conexiones es conveniente identificar convenientemente el cable correspondiente al freno, ya que necesitaremos reconocerlo fácilmente cuando debamos conectar nuestro "superaparato" en la pista.

Todos los demás detalles de forma, tamaño y disposición de los elementos, en un poco más o en un poco menos, dependen de la comodidad de la mano que debe utilizar el pulsador.

Las ventajas de este sencillo elemento de competición son muchas. Entre ellas, por ejemplo, que cualquier desperfecto es visible sin necesidad de desarmarlo, y tal vez, de necesitar reparación, se puede efectuar muy fácilmente; otro es que si se calentara demasiado bastaría con moverlo de un lado hacia otro, para que se enfríe lo suficiente como para continuar sin muchas preocupaciones. Esto tal vez se puede hacer hasta sin dejar de correr, si el conductor es lo suficientemente avezado como para darse el lujo de efectuar ambas operaciones al mismo tiempo.



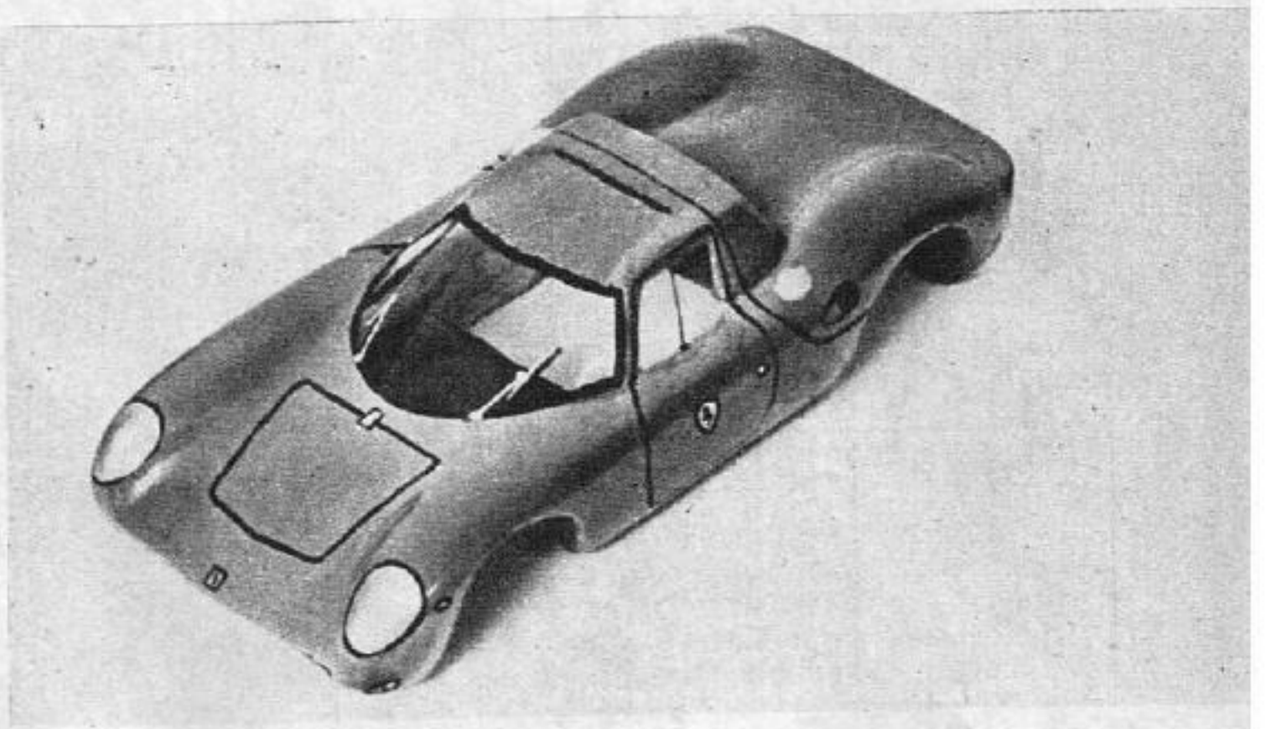

**Estas son las piezas que componen el pulsador que recomendamos. En la figura todas sus medidas son la mitad de lo real.**

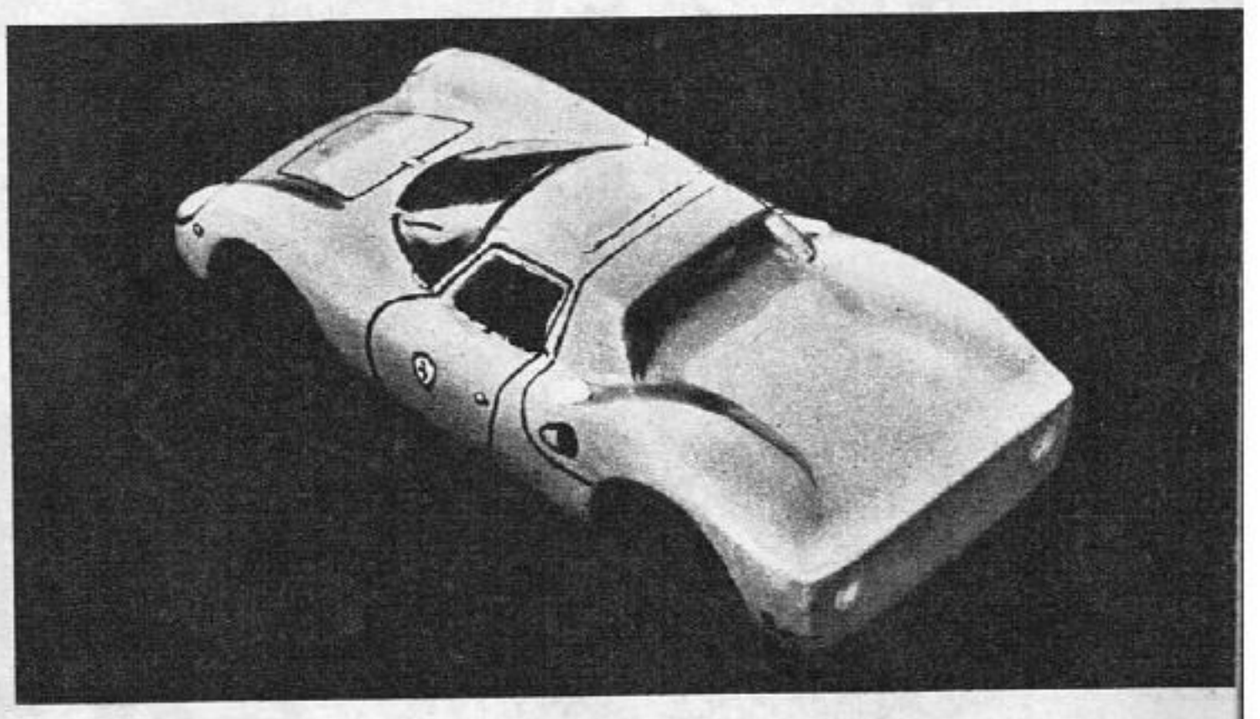



**Aquí una vista del pulsador una vez armado. Como se supone, el hecho de tener todos los elementos a la vista, facilita las reparaciones.**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





# UNA CARROCERIA Y UN LECTOR

**La Ferrari 250 LMB presentada en el Nº 102 hizo eco en los lectores. Una de las realizaciones prácticas**

Tenemos el agrado de presentar en este número la obra de un pequeño modelista. Se trata de Antonio Gerónimo Gauna, de 13 años de edad, que cursa el 1er. año del brachillerato en el Instituto San Román. Este joven, asiduo lector de nuestra revista, entusiasta "corsista", dio forma tridimensional a los planos que publicáramos en nuestro número 102, la Ferrari 250 LMB. El trabajo realizado por Antonio G. es realmente muy bueno, de una terminación verdaderamente remarcable, dada su corta edad. Cuando nos trajo el modelo quedamos sinceramente asombrados.

Según sus propias declaraciones, gastó $ 80 en la madera utilizada, $ 95 en pintura y $ 95 en el producto que utilizó a modo de masilla, pero le quedó material como para realizar otra carrocería. Los detalles de fileteado fueron completados por nosotros, como premio a su laboriosidad y paciencia. El resultado general es verdaderamente muy satisfactorio, gracias a las formas bien logradas por el novel carrocero. Nuestras más sinceras felicitaciones, Antonio G. Gauna.

**En la foto de arriba, se aprecia el trabajo de A.G. en la trompa.**

**La inferior nos muestra la parte posterior. Bueno, ¿no es cierto?**


SE PAGA SOLO

porque devuelve su costo en economía de nafta y regala mejor funcionamiento del motor




Nuevo y unico

SUPER TO-PO-IL Kelube LIMPIA CARBURADORES

• Evita la formación de carbón • Reduce fricción - desgaste - pistoneo
• Limpia y mantiene limpio el carburador, sin desarmarlo

INTEGRAMENTE IMPORTADO DE EE. UU.

Dist. Excl.: DE AMBROSI - LAMEKA S. A.

Parabrisas CORSA

noticias

## LLEGAN EJECUTIVOS DE I. H.

Procedentes de Chicago, USA, y de Lima, Perú, llegaron a nuestro país los señores D. C. Williams, Director de Operaciones en Latinoamérica, y J. M. Fernández, Gerente de Relaciones con los Distribuidores. Ambos ejecutivos de International Harvester Export Company se encuentran en nuestro país a fin de realizar un estudio detenido de nuestro mercado y analizar las posibilidades de expansión de las actividades de su empresa dentro del mercado de ALALC.



## PARTIO UN DIRECTIVO DE AUTOVOX ARGENTINA S.A.

Con destino a Europa partió en compañía de su señora esposa el señor Desiderio Grosz, Director Comercial de Autovox Argentina S. A., con el fin de tomar contacto con importantes firmas en el ramo de la electrónica, especialidad de su empresa.

## NUEVA AGENCIA DE PUBLICIDAD

Planil Publicidad S. R. L. comunicó recientemente que la agencia ha quedado constituida de la siguiente manera:

Subgerente Ejecutivo: Sr. Jorge Eduardo García.

Jefe de Medios: Sr. Pablo Pedro Colombo.

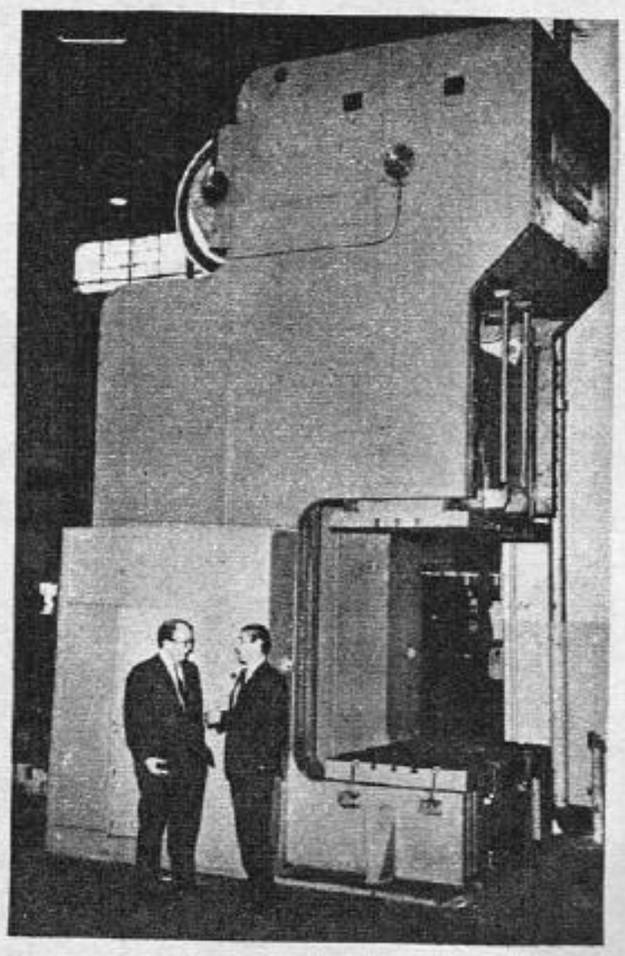
Secretaria Ejecutiva: Sra. Margarita Magdalena Schwab.

Control Contable y Pagos: Srta. Susana Paulina Altmann.

Ayudante de Medios: Sr. José Manuel Beares.

## APORTE ARGENTINO A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Fue expuesta en la III Exposición de Máquinas Herramientas una de las grandes prensas "Pino-Bliss", como la que se ve en la foto, que ya está funcionando en el complejo automotriz de Chrysler Fevre Argentina.



La máquina fue cedida por Esteban Pino S. A., compañía fabricante de la línea de dichas prensas. En la foto, junto a la máquina, se encuentran el señor Richard Napior, gerente general de manufactura de Chrysler, y el señor Esteban Pino, presidente de la empresa productora de las prensas.

## LIBROS CORSAS

Menique tiene todas las novedades "corsaiolas" en ediciones nacionales o extranjeras. Libros, revistas y grabados. Galería del Este, Maipú 971, local 13, de 16 a 20 horas.

## NUEVO GERENTE DE EDUCACION Y CAPACITACION DE FORD MOTOR ARGENTINA

Recientemente anunció el Gerente de Relaciones Industriales de Ford Motor Argentina S. A., Sr. James J. Mc Elroy la designación del ingeniero Rodolfo M. Mengido como gerente del Departamento de Educación y Capacitación, en reemplazo del doctor Fernando Fernández Escalante, quien se ha retirado de la empresa.

## RESULTADO POSITIVO

Extraordinario es el resultado que se ha obtenido con el uso del nuevo aditivo para nafta Super Topoil - Kelube Limpia Carburadores. Ha sido considerado por los entendidos como único en su tipo por sus importantísimas cualidades, que son: evita la formación de carbón; reduce la fricción; mantiene limpio el carburador, y otras múltiples cualidades, que aseguran un buen funcionamiento del motor.

## XXX ANIVERSARIO DEL C.A.R.

El pasado 25 de mayo cumplió treinta años de vida el Club Argentino de Regularidad. Con tal motivo se llevó a cabo una reunión social el viernes 24 de mayo en la sede social, en Alberti 338, Capital. Parabrisas Corsa felicita a la muchachada regularista del CAR y desea estar presente en el festejo del 60º aniversario de esa institución.

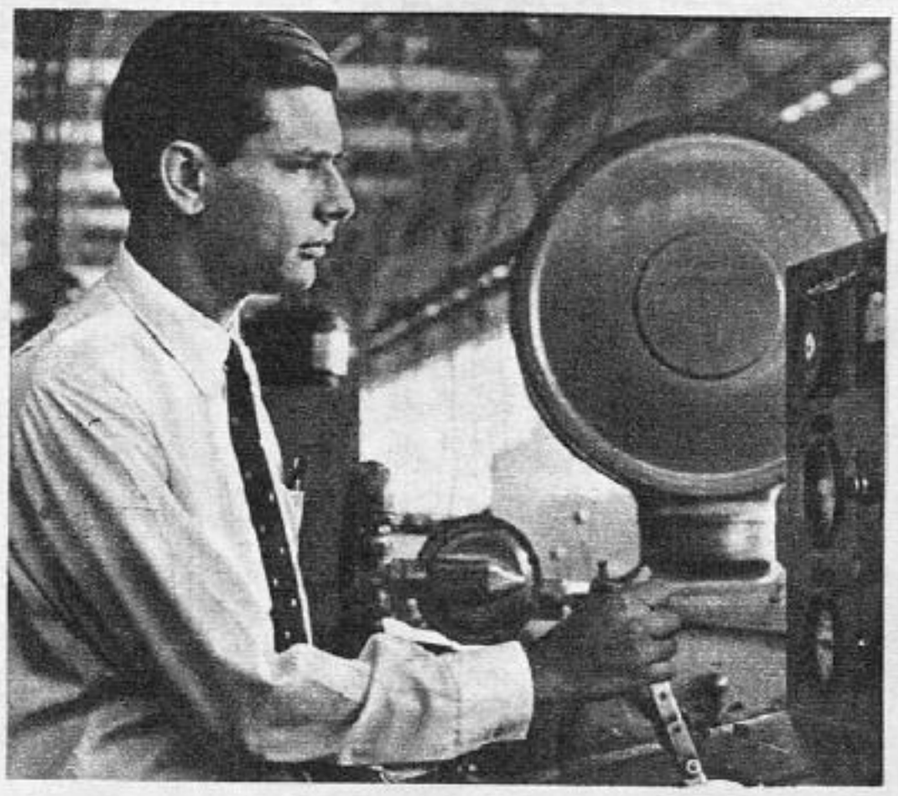
## NOMBRAMIENTOS EN GENERAL MOTORS ARGENTINA

Dos jóvenes ingenieros han sido nombrados para ocupar cargos ejecutivos en G. M. Los mismos son Ricardo M. Pochat y Andrés E. Dostal, quienes han sido designados, respectivamente, como Gerente de Control de Calidad y Confiabilidad y Gerente de Maquinarias y Procesos de Manufacturas.

El ingeniero Pochat es egresado de la Universidad de Buenos Aires, fue becado en DINIE, General Electric y la Universidad Argentina de la Empresa, en la que realizó cursos de entrenamiento y especialización en Organización Industrial y Relaciones Humanas. Una vez egresado ingresó a General Motors tras un concurso de antecedentes.

El ingeniero Andrés Dostal, igualmente egresado de la Facultad de Ingeniería de la UNBA, se desempeñó en GM Argentina como ingeniero, supervisor de diseño, asistente del superintendente de procesos y, finalmente, como su perintendente de procesos y diseños, hasta su actual promoción. Asimismo fue becado para realizar cursos de perfeccionamiento y especialización en el General Motors Institute de Flint, Michigan, durante dos años. En ese instituto de nivel universitario, creado y supervisado por GM, se combinan estudios teóricos con períodos de trabajo en las distintas plantas de la Corporación.

En la foto, el Ing. Ricardo M. Pochat.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

# Parabrisas CORSA mercado

**Los precios de los vehículos usados tienen un carácter informativo, se entienden para unidades en estado medio (ni excepcionalmente bueno ni muy malo) y se actualizarán semana a semana. Cuando se trata de una unidad a adquirir a un revendedor, puede calcularse de $ 30.000 a $ 50.000 más por unidad en concepto de los arreglos que hace para presentar mejor el vehículo.**

## AUTOS USADOS

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| **AUSTIN** | | |
| 10 HP. ..... | 1946 | 180.000 |
| **AUTOAR** | | |
| Sedan ..... | 1956 | 250.000 |
| Rural ..... | 1957/8 | 290.000 |
| Rural ..... | 1960/1 | 320.000 |
| **BERGANTIN** | | |
| 4 cil. ..... | 1960 | 400.000 |
| 4 cil. lujo ..... | 1961 | 450.000 |
| 4 cil. lujo ..... | 1962 | 510.000 |
| 6 cil. ..... | 1962 | 540.000 |
| **BORGWARD** | | |
| Isabella ..... | 1956 | 570.000 |
| Isabella ..... | 1958 | 650.000 |
| Isabella ..... | 1959 | 710.000 |
| Isabella ..... | 1960 | 750.000 |
| Isabella ..... | 1961 | 810.000 |
| Isabella ..... | 1962 | 840.000 |
| Isabella ..... | 1963 | 880.000 |
| **BUICK** | | |
| 4 p. ..... | 1940 | 140.000 |
| 2 p. ..... | 1941 | 150.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 340.000 |
| 4 p. ..... | 1941 | 160.000 |
| 2 p. ..... | 1942 | 170.000 |
| 4 p. ..... | 1942 | 180.000 |
| 2 p. ..... | 1946 | 190.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 200.000 |
| 2 p. ..... | 1947 | 220.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 240.000 |
| 2 p. ..... | 1948 | 260.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 280.000 |
| 2 p. ..... | 1949 | 300.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 320.000 |
| 2 p. ..... | 1950 | 340.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 360.000 |
| Dynaflow ..... | 1951 | 400.000 |
| Súper 4 p. ... | 1954 | 460.000 |
| Súper 4 p. ... | 1955 | 510.000 |
| Súper 4 p. ... | 1956 | 560.000 |
| Súper 4 p. ... | 1957 | 620.000 |
| Súper 4 p. ... | 1958 | 680.000 |
| Súper 4 p. ... | 1959 | 730.000 |
| Súper 4 p. ... | 1960 | 830.000 |
| **CADILLAC** | | |
| 4 p. ..... | 1940 | 170.000 |
| 2 p. ..... | 1941 | 180.000 |
| 4 p. ..... | 1941 | 200.000 |
| 2 p. ..... | 1942 | 220.000 |
| 4 p. ..... | 1942 | 240.000 |
| 2 p. ..... | 1946 | 260.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 280.000 |
| 2 p. ..... | 1947 | 300.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 320.000 |
| 2 p. ..... | 1948 | 340.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 360.000 |
| 2 p. ..... | 1949 | 380.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 400.000 |
| 2 p. ..... | 1950 | 420.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 450.000 |
| Coupé ..... | 1951 | 470.000 |
| 4 p. ..... | 1952 | 510.000 |
| 4 p. ..... | 1953 | 550.000 |
| 4 p. ..... | 1954 | 580.000 |
| 4 p. ..... | 1955 | 630.000 |
| 4 p. ..... | 1956 | 680.000 |
| 4 p. ..... | 1957 | 780.000 |
| Fleetwood .... | 1958 | 820.000 |
| Fleetwood .... | 1959 | 880.000 |
| Fleetwood .... | 1960 | 1.030.000 |
| **CITROEN** | | |
| 11 ligero .... | 1946 | 280.000 |
| 11 ligero .... | 1947 | 300.000 |
| 11 ligero .... | 1948 | 320.000 |
| 11 ligero .... | 1949 | 350.000 |
| 11 ligero .... | 1950 | 380.000 |
| 2 CV ..... | 1958 | 340.000 |
| 2 CV ..... | 1960 | 380.000 |
| 2 CV ..... | 1961 | 430.000 |
| 2 CV ..... | 1962 | 470.000 |
| 2 CV ..... | 1963 | 520.000 |
| 2 CV ..... | 1964 | 560.000 |
| 2 CV ..... | 1965 | 600.000 |
| 2 CV standard | 1966 | 640.000 |
| 2 CV lujo ... | 1966 | 680.000 |
| 2 CV ..... | 1967 | 720.000 |
| **CHEVROLET** | | |
| 2 p. ..... | 1940 | 260.000 |
| 4 p. ..... | 1940 | 280.000 |
| 2 p. ..... | 1946 | 390.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 430.000 |
| 2 p. ..... | 1947 | 400.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 420.000 |
| 2 p. ..... | 1948 | 440.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 490.000 |
| Coupé ..... | 1948 | 560.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 520.000 |
| 4 p. ..... | 1951 | 550.000 |
| Coupé ..... | 1951 | 580.000 |
| 4 p. ..... | 1952 | 600.000 |
| 4 p. ..... | 1953 | 620.000 |
| 4 p. ..... | 1954 | 640.000 |
| 4 p. ..... | 1955 | 660.000 |
| B. Air 6 mec. . | 1956 | 700.000 |
| B. Air 8 aut. . | 1956 | 680.000 |
| B. Air 6 ..... | 1957 | 740.000 |
| B. Air 8 ..... | 1957 | 700.000 |
| B. Air 8 aut. . | 1958 | 750.000 |
| B. Air 6 ..... | 1958 | 840.000 |
| Impala 8 aut. . | 1959 | 1.000.000 |
| Impala 6 mec. | 1959 | 1.020.000 |
| Impala 6 mec. | 1960 | 1.300.000 |
| Impala 8 aut. . | 1960 | 1.350.000 |
| Impala 6 ..... | 1961 | 1.350.000 |
| Impala 8 aut. . | 1961 | 1.350.000 |
| Impala 6 mec. | 1962 | 1.600.000 |
| Impala 8 .... | 1962 | 1.520.000 |
| "400" ..... | 1962 | 950.000 |
| Impala 8 aut. . | 1963 | 2.180.000 |
| "400" ..... | 1963 | 1.200.000 |
| Impala 6 mec. | 1963 | 2.300.000 |
| Impala 6 mec. | 1964 | 2.650.000 |
| Impala 8 aut. | 1964 | 2.500.000 |
| Súper ..... | 1964 | 1.300.000 |
| Special ..... | 1964 | 1.250.000 |
| Súper ..... | 1965 | 1.350.000 |
| Special ..... | 1965 | 1.300.000 |
| Súper ..... | 1966 | 1.450.000 |
| Special ..... | 1966 | 1.350.000 |
| Súper ..... | 1967 | 1.600.000 |
| Special ..... | 1967 | 1.500.000 |
| **CHRYSLER** | | |
| 4 p. ..... | 1940 | 250.000 |
| 2 p. ..... | 1941 | 300.000 |
| 4 p. ..... | 1941 | 320.000 |
| 2 p. ..... | 1946 | 350.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 360.000 |
| 2 p. ..... | 1946 | 280.000 |
| 4 p. ..... | 1946 | 300.000 |
| 2 p. ..... | 1947 | 320.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 340.000 |
| 2. p. ..... | 1948 | 360.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 380.000 |
| 2 p. ..... | 1949 | 400.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 420.000 |
| 4 p. 6 cil. .... | 1950 | 440.000 |
| 4 p. 6 cil. .... | 1951 | 460.000 |
| 4 p. ..... | 1952 | 500.000 |
| 4 p. ..... | 1953 | 550.000 |
| 4 p. imp. .... | 1954 | 590.000 |
| **CISITALIA** | | |
| 850 cc Coupé . | 1961/2 | 750.000 |
| 850 cc Spyder . | 1961 | 790.000 |
| 1100 Berlina .. | 1949 | 470.000 |
| 1100 Spider ... | 1949 | 490.000 |
| **DE CARLO** | | |
| 600 ..... | 1960 | 260.000 |
| 700 ..... | 1960 | 360.000 |
| 700 ..... | 1961 | 400.000 |
| 700 coupé .... | 1961 | 480.000 |
| 700 ..... | 1962 | 440.000 |
| 700 ..... | 1963 | 500.000 |
| SL ..... | 1964 | 550.000 |
| SL ..... | 1965 | 580.000 |
| **DE SOTO** | | |
| 2 p. ..... | 1940 | 240.000 |
| 4 p. ..... | 1940 | 260.000 |
| 4 p. chico .... | 1946 | 350.000 |
| 4 p. Driv. ..... | 1947 | 380.000 |
| 4 p. 8 cil. .... | 1951 | 430.000 |
| **DI TELLA** | | |
| 1500 ..... | 1960 | 610.000 |
| 1500 ..... | 1961 | 670.000 |
| 1500 ..... | 1962 | 730.000 |
| 1500 ..... | 1963 | 800.000 |
| Magnette .... | 1963 | 840.000 |
| 1500 ..... | 1964 | 850.000 |
| Magnette ..... | 1964 | 900.000 |
| Traveller ..... | 1964 | 890.000 |
| 1500 ..... | 1965 | 920.000 |
| Magnette ..... | 1965 | 950.000 |
| Traveller ..... | 1965 | 980.000 |
| 1500 ..... | 1966 | 950.000 |
| Magnette ..... | 1966 | 990.000 |
| Traveller ..... | 1966 | 1.010.000 |
| 1500 ..... | 1967 | 1.000.000 |
| Magnette ..... | 1967 | 1.040.000 |
| Traveller ..... | 1967 | 1.030.000 |
| **D. K. W.** | | |
| Sedan ..... | 1956 | 390.000 |
| Sedan ..... | 1957 | 430.000 |
| Sedan ..... | 1958 | 460.000 |
| Sedan ..... | 1960 | 510.000 |
| Sedan ..... | 1961 | 550.000 |
| Sedan ..... | 1962 | 620.000 |
| Univ. ..... | 1962 | 650.000 |
| Sedan ..... | 1963 | 680.000 |
| Univ. ..... | 1963 | 700.000 |
| Sedan ..... | 1964 | 730.000 |
| Univ. ..... | 1964 | 760.000 |
| Fissore ..... | 1965 | 910.000 |
| Sedan ..... | 1965 | 800.000 |
| Univ. ..... | 1965 | 850.000 |
| Sedan ..... | 1966 | 880.000 |
| Univ. ..... | 1966 | 930.000 |
| Sedan ..... | 1967 | 940.000 |
| Universal ..... | 1967 | 990.000 |
| **DODGE** | | |
| 4 p. ..... | 1938 | 160.000 |
| 4 p. ..... | 1939 | 160.000 |
| 4 p. ..... | 1940 | 260.000 |
| 4 p. ..... | 1942 | 290.000 |
| 4 p. ..... | 1947 | 340.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 380.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 430.000 |
| 4 p. ..... | 1941 | 280.000 |
| 4 p. F. Drive .. | 1946 | 380.000 |
| 4 p. ..... | 1948 | 400.000 |
| 4 p. 6 cil. .... | 1951 | 480.000 |
| **ESTANCIERA** | | |
| Ika ..... | 1957 | 400.000 |
| Ika ..... | 1958 | 440.000 |
| Ika ..... | 1958 | 490.000 |
| Ika ..... | 1960 | 530.000 |
| Ika ..... | 1961 | 580.000 |
| Ika ..... | 1962 | 620.000 |
| Ika ..... | 1963 | 660.000 |
| Ika ..... | 1964 | 680.000 |
| Ika doble tracc. | 1964 | 730.000 |
| Ika ..... | 1965 | 780.000 |
| Ika doble tracc. | 1965 | 850.000 |
| Ika ..... | 1966 | 830.000 |
| Ika ..... | 1967 | 900.000 |
| Ika ..... | 1967 | 990.000 |
| Ika doble tracc. | 1967 | 1.150.000 |
| **FIAT** | | |
| 4 p. 1100 ..... | 1947 | 200.000 |
| 4 p. 1400 ..... | 1950 | 250.000 |
| 1400 ..... | 1951 | 280.000 |
| 1400 ..... | 1954 | 370.000 |
| 1100 ..... | 1956 | 380.000 |
| 500 ..... | 1958 | 300.000 |
| 600 ..... | 1958 | 350.000 |
| 1100 ..... | 1958 | 450.000 |
| 600 ..... | 1960 | 440.000 |
| 1100 ..... | 1960 | 580.000 |
| 750 ..... | 1961 | 470.000 |
| 1100 ..... | 1961 | 620.000 |
| 2100 ..... | 1961/2 | 900.000 |
| 750 ..... | 1962 | 500.000 |
| 1100 ..... | 1962 | 710.000 |
| 750 ..... | 1963 | 580.000 |
| 1100 ..... | 1963 | 740.000 |
| 1500 ..... | 1963 | 900.000 |
| 600 D ..... | 1964 | 640.000 |
| 1500 ..... | 1964 | 980.000 |
| Familiar ..... | 1964 | 1.020.000 |
| 600 E ..... | 1965 | 680.000 |
| 1500..... | 1965 | 1.100.000 |
| 1500 C. Largo . | 1965 | 1.150.000 |
| Familiar ..... | 1965 | 1.130.000 |
| Familiar Largo | 1965 | 1.180.000 |
| 600 E ..... | 1966 | 720.000 |
| 800 Spyder ... | 1966 | 860.000 |
| 800 Coupé .... | 1966 | 820.000 |
| 1500 C. ..... | 1966 | 1.200.000 |
| 1500 Familiar . | 1966 | 1.220.000 |
| 1500 Coupé ... | 1966 | 1.400.000 |
| 600 E. ..... | 1967 | 770.000 |
| 800 Spyder .... | 1967 | 900.000 |
| 800 Cupé ..... | 1967 | 850.000 |
| 1500 C ..... | 1967 | 1.240.000 |
| 1500 Familiar . | 1967 | 1.270.000 |
| 1500 Coupé ... | 1967 | 1.450.000 |
| **FORD** | | |
| 4 p. ..... | 1946 | 440.000 |
| Coupé ..... | 1946 | 460.000 |
| Coupé conv. .. | 1946 | 420.000 |
| 4 p. ..... | 1951 | 530.000 |
| 4 p. ..... | 1953 | 600.000 |
| 4 p. ..... | 1964 | 620.000 |
| Coupé sedan . | 1954 | 640.000 |
| 4 p. ..... | 1955 | 660.000 |
| Prefect ..... | 1956 | 330.000 |
| Fairl 500 6 mec. | 1957 | 770.000 |
| Fairlane 8 aut. | 1957 | 730.000 |
| Fairlane 6 mec. | 1958 | 820.000 |
| Fairl 500 8 aut. | 1958 | 780.000 |
| Galax. 6 mec. | 1960 | 990.000 |
| Galax. 8 ..... | 1960 | 1.150.000 |
| Galax. 6 ..... | 1961 | 1.230.000 |
| Galax. 8 aut. .. | 1961 | 1.040.000 |
| Falcon ..... | 1962 | 980.000 |
| Falcon Standard | 1963 | 1.000.000 |
| Falcon de Lujo | 1963 | 1.130.000 |
| Falcon Stand. . | 1964 | 1.040.000 |
| Falcon de Lujo | 1964 | 1.230.000 |
| Falcon de Lujo | 1965 | 1.370.000 |
| Falcon Futura . | 1965 | 1.460.000 |
| Falcon Stand. . | 1965 | 1.230.000 |
| Falcon Stand. . | 1966 | 1.300.000 |
| Falcon de Lujo | 1966 | 1.490.000 |
| Falcon Futura . | 1966 | 1.550.000 |
| Falcon Stand. . | 1967 | 1.430.000 |
| Falcon de Lujo | 1967 | 1.620.000 |
| Falcon Futura. | 1967 | 1.700.000 |
| **GRACIELA** | | |
| 2 p. ..... | 1957 | 240.000 |
| 2 p. ..... | 1958 | 280.000 |
| 2 p. ..... | 1960 | 360.000 |
| GW-Wartburg . | 1962 | 560.000 |
| **HANSA** | | |
| 1100 ..... | 1960/1 | 400.000 |
| Rural ..... | 1961 | 430.000 |
| Coupé ..... | 1961 | 460.000 |
| **HILLMAN** | | |
| 4 p. ..... | 1947 | 200.000 |
| 4 p. ..... | 1950 | 320.000 |
| 4 p. ..... | 1956 | 360.000 |
| Rural ..... | 1956 | 380.000 |
| 4 p. ..... | 1961 | 540.000 |
| **HUDSON** | | |
| 4 p. ..... | 1938 | 160.000 |
| 4 p. ..... | 1940 | 180.000 |
| 4 p. ..... | 1946/7/8 | 200.000 |
| Coupé ..... | 1946/7/8 | 240.000 |
| 4 p. ..... | 1949 | 280.000 |
| **ISARD** | | |
| 300 ..... | 1958/9 | 200.000 |
| 400 ..... | 1960/1 | 260.000 |
| 700 ..... | 1960 | 320.000 |
| 700 ..... | 1961 | 340.000 |
| 700 ..... | 1962 | 370.000 |
| Kombi ..... | 1962 | 450.000 |
| 700 ..... | 1963 | 440.000 |
| Kombi ..... | 1963 | 480.000 |
| 700 ..... | 1964 | 490.000 |
| Kombi ..... | 1964 | 530.000 |
| 1204 ..... | 1964 | 630.000 |
| 700 ..... | 1965 | 520.000 |
| Kombi ..... | 1965 | 570.000 |
| 1204 ..... | 1965 | 720.000 |
| **JEEP** | | |
| Ika carrozado . | 1957 | 370.000 |

→

| MARCA | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|
| Ika | 1958 | 420.000 |
| Ika | 1959 | 450.000 |
| Ika | 1960 | 500.000 |
| Ika | 1961 | 540.000 |
| Ika | 1962 | 590.000 |
| Ika | 1963 | 620.000 |
| Ika | 1964 | 660.000 |
| Ika | 1965 | 720.000 |
| Ika | 1966 | 770.000 |
| Ika | 1967 | 830.000 |
| **KAISER** | | |
| Manhattan | 1955 | 380.000 |
| Carabela | 1958 | 450.000 |
| Carabela | 1959 | 480.000 |
| Carabela | 1960 | 520.000 |
| Carabela | 1961 | 560.000 |
| Carabela | 1962 | 600.000 |
| **LINEA 380 IKA-RENAULT** | | |
| Ambassador | 1967 | 1.620.000 |
| De Luxe 550 | 1967 | 1.250.000 |
| C. Custom 660. | 1967 | 1.320.000 |
| C. Country 660. | 1967 | 1.460.000 |
| **LINCOLN** | | |
| 4 p. | 1938 | 160.000 |
| 4 p. | 1940 | 180.000 |
| 4 p. | 1946/7 | 200.000 |
| 4 p. | 1951 | 350.000 |
| 4 p. | 1956 | 550.000 |
| **MERCEDES BENZ** | | |
| 4 p. naftero | 1951 | 350.000 |
| 4 p. diesel | 1951 | 390.000 |
| Rural diesel | 1953 | 430.000 |
| 220 | 1953 | 550.000 |
| 300 | 1953 | 600.000 |
| 170 diesel | 1954 | 520.000 |
| 180 | 1954 | 620.000 |
| 170 | 1955 | 640.000 |
| 180 | 1955 | 680.000 |
| 300 | 1955 | 720.000 |
| 219 naftero | 1959 | 1.650.000 |
| 220 | 1959 | 1.960.000 |
| 220 S coupé | 1961 | 2.200.000 |
| 220 S 4 p. | 1961 | 2.050.000 |
| 220 | 1962 | 2.200.000 |
| 220 S 4 p. | 1962 | 2.700.000 |
| 220 E | 1962 | 3.200.000 |
| 220 S 4 p. | 1963 | 4.100.000 |
| 220 SE coupé | 1963 | 3.600.000 |
| 220 SE coupé | 1964 | 4.700.000 |
| 220 E | 1964 | 4.300.000 |
| 220 S | 1965 | 4.400.000 |
| 250 SE | 1965 | 4.800.000 |
| 250 S 4 p. | 1966 | 7.200.000 |
| 250 SE 4 p. | 1966 | 8.100.000 |
| 250 SE coupé | 1966 | 9.200.000 |
| **MERCURY** | | |
| Coupé | 1940 | 340.000 |
| Coupé conv. | 1940 | 320.000 |
| 2 p. | 1942 | 300.000 |
| 4 p. | 1942 | 320.000 |
| 2 p. | 1946 | 360.000 |
| 4 p. | 1946 | 400.000 |
| Coupé | 1946 | 440.000 |
| Coupé conv. | 1946 | 420.000 |
| 2 p. | 1951 | 480.000 |
| Monterey 4 p. | 1953 | 550.000 |
| Montclair | 1954 | 580.000 |
| Montclair | 1958 | 700.000 |
| Monterey 4 p. | 1957 | 680.000 |
| **M. G.** | | |
| Sport 2 p. | 1940 | 300.000 |
| Sport 2 p. | 1947 | 380.000 |
| 4 p. | 1966 | 1.050.000 |
| **MORRIS** | | |
| 8 HP 2 p. | 1947 | 160.000 |
| 8 HP 4 p. | 1947 | 180.000 |
| 10 HP 2 p. | 1948 | 190.000 |
| 10 HP 4 p. | 1948 | 220.000 |
| Mini Minor 1000 | 1961 | 480.000 |
| 4 p. | 1966 | 950.000 |
| Traveller | 1966 | 980.000 |
| **N. S. U.** | | |
| 24 HP | 1958 | 250.000 |
| 34 HP | 1960 | 360.000 |
| 34 HP | 1961 | 330.000 |
| 24 HP | 1962 | 350.000 |
| 34 HP Prinz | 1963 | 400.000 |
| Sport Prinz | 1961 | 470.000 |
| **OLDSMOBILE** | | |
| 2 p. | 1953 | 390.000 |
| 4 p. | 1953 | 410.000 |
| 4 p. | 1954 | 430.000 |
| 4 p. | 1955 | 480.000 |
| 88 4 p. | 1956 | 530.000 |
| 88 4 p. | 1957 | 600.000 |
| 88 4 p. | 1958 | 730.000 |
| 88 4 p. | 1961 | 1.050.000 |
| 88 4 p. | 1962 | 1.350.000 |
| 88 4 p. | 1963 | 1.500.000 |
| **OPEL** | | |
| Rekord 2 p. | 1956/7 | 440.000 |
| Rural | 1956/7 | 480.000 |
| Rekord 2 p. | 1958 | 550.000 |
| Rural | 1958 | 590.000 |
| Rekord 2 p. | 1959 | 580.000 |
| Rural | 1959 | 630.000 |
| Rekord 2 p. | 1960 | 670.000 |
| Rural | 1960 | 700.000 |
| Rekord 4 p. | 1961 | 720.000 |
| Rural | 1961 | 770.000 |
| Rekord 2 p. | 1962 | 760.000 |
| Rural | 1962 | 830.000 |
| **PEUGEOT** | | |
| 203 | 1956 | 460.000 |
| 403 | 1956/7 | 550.000 |
| 403 | 1958/9 | 700.000 |
| 403 | 1960 | 680.000 |
| 403 | 1961 | 740.000 |
| 403 | 1962 | 780.000 |
| 404 | 1962 | 900.000 |
| 403 | 1963 | 850.000 |
| 404 | 1963 | 960.000 |
| 404 Rural | 1963 | 1.100.000 |
| 403 | 1964 | 880.000 |
| 404 3 bancadas | 1964 | 1.020.000 |
| 404 5 bancadas | 1964 | 1.070.000 |
| 403 | 1965 | 900.000 |
| 44 De Lujo | 1965 | 1.220.000 |
| 404 Standard | 1965 | 1.160.000 |
| 404 Standard | 1966 | 1.220.000 |
| 404 De Lujo | 1966 | 1.280.000 |
| 404 | 1967 | 1.300.000 |
| 404 Gran Lujo | 1967 | 1.350.000 |
| **PLYMOUTH** | | |
| 2 p. | 1940 | 220.000 |
| 4 p. | 1940 | 260.000 |
| 2 p. | 1946 | 280.000 |
| 4 p. | 1946 | 320.000 |
| 4 p. | 1951 | 420.000 |
| 4 p. | 1954 | 520.000 |
| 4 p. | 1955 | 580.000 |
| 4 p. | 1961 | 780.000 |
| **PONTIAC** | | |
| Sedanette | 1947 | 290.000 |
| 4 p. | 1951 | 360.000 |
| **RAMBLER** | | |
| Cross-Country | 1962 | 760.000 |
| Classic Custom | 1962 | 700.000 |
| Ambassador | 1962 | 780.000 |
| De Luxe 550 | 1963 | 750.000 |
| Classic Custom 660, 1ª serie | 1963 | 760.000 |
| Classic Custom | 1963 | 830.000 |
| Cross Country 660, 1ª serie | 1963 | 850.000 |
| Ambassador 990 1ª serie | 1963 | 850.000 |
| C. Country 660 | 1963 | 880.000 |
| Ambassad. 990 | 1963 | 920.000 |
| De Luxe 550 | 1964 | 930.000 |
| C. Custom 660 | 1964 | 980.000 |
| C. Country 660 | 1964 | 1.030.000 |
| Ambassad. 990 | 1964 | 1.100.000 |
| C. de Lujo 550 | 1965 | 1.000.000 |
| Classic Custom | 1965 | 1.076.000 |
| C. Country 660 | 1965 | 1.180.000 |
| Ambassad. 990 | 1965 | 1.330.000 |
| Ambassador 999 | 1966 | 1.530.000 |
| Classic Custom | 1966 | 1.220.000 |
| De Luxe 550 | 1966 | 1.180.000 |
| C. Country 660 | 1966 | 1.320.000 |
| Ambassador | 1967 | 1.630.000 |
| Ambassador 990 | 1967 | 1.680.000 |
| C. Custom 660 | 1967 | 1.350.000 |
| De Luxe 550 | 1967 | 1.280.000 |
| C. Country 660 | 1967 | 1.420.000 |
| **RENAULT** | | |
| Dauphine | 1958 | 300.000 |
| Dauphine | 1960 | 360.000 |
| Dauphine | 1961 | 410.000 |
| Dauphine | 1962 | 490.000 |
| Gordini | 1962 | 530.000 |
| Dauphine | 1963 | 540.000 |
| 4 L | 1963 | 470.000 |
| Gordini | 1963 | 660.000 |
| 4 L | 1964 | 530.000 |
| Dauphine | 1964 | 570.000 |
| Gordini | 1964 | 660.000 |
| 4 L 3 veloc. | 1965 | 530.000 |
| 4 L 4 veloc. | 1965 | 590.000 |
| Gordini | 1965 | 700.000 |
| Dauphine | 1965 | 650.000 |
| Gordini | 1966 | 780.000 |
| Dauphine | 1966 | 660.000 |
| 4 L | 1966 | 660.000 |
| Gordini | 1967 | 870.000 |
| 4 L | 1967 | 710.000 |
| Renault 850 | 1967 | 750.000 |
| **RILEY** | | |
| 1500 | 1947 | 350.000 |
| 2500 | 1947 | 400.000 |
| 1500 | 1961 | 650.000 |
| 1500 | 1966 | 950.000 |
| **SIMCA** | | |
| 4 p. | 1955 | 340.000 |
| Rural | 1955 | 360.000 |
| 4 p. | 1956 | 380.000 |
| Rural | 1956 | 400.000 |
| **SINGER** | | |
| 4 p. | 1947 | 200.000 |
| 4 p. | 1951 | 280.000 |
| **STUDEBAKER** | | |
| 4 p. | 1946/7 | 240.000 |
| 2 p. | 1948 | 260.000 |
| 4 p. | 1948 | 280.000 |
| **TAUNUS** | | |
| 15 M 2 p. | 1956/7 | 430.000 |
| 17 M 4 p. | 1958/9 | 650.000 |
| 17 M 2 p. | 1960 | 690.000 |
| 17 M rural | 1960 | 720.000 |
| 17 M 2 p. | 1961 | 750.000 |
| 17 M 4 p. | 1961 | 790.000 |
| 17 M 2 p. | 1962 | 840.000 |
| 17 M rural | 1962 | 860.000 |
| **VALIANT** | | |
| I | 1962 | 1.000.000 |
| II | 1963/4 | 1.200.000 |
| III | 1964 | 1.300.000 |
| III | 1965 | 1.350.000 |
| Coronado | 1965 | 1.380.000 |
| Gran Turismo | 1965 | 1.380.000 |
| IV | 1966 | 1.420.000 |
| Coronado | 1966 | 1.580.000 |
| Gran Turismo | 1966 | 1.630.000 |
| V | 1967 | 1.650.000 |
| Coronado | 1967 | 1.690.000 |
| Gran Turismo | 1967 | 1.710.000 |
| **VAUXHALL** | | |
| Velox 6 cil. 4 p. | 1950 | 380.000 |
| Velox 6 cil. 4 p. | 1951 | 420.000 |
| Velox 6 cil. 4 p. | 1958 | 500.000 |
| Cresta 4 c. 4 p. | 1958 | 520.000 |
| **VOLKSWAGEN** | | |
| Export | 1958 | 580.000 |
| Export | 1959 | 640.000 |
| Export | 1960 | 680.000 |
| Export | 1961 | 740.000 |
| Export | 1962 | 850.000 |
| 1500 2 p. | 1962 | 950.000 |
| **VOLVO** | | |
| 2 p. | 1956 | 450.000 |
| 4 p. | 1958 | 580.000 |
| 2 p. PV544 | 1960 | 660.000 |
| 121 | 1960 | 840.000 |
| 122 | 1962 | 880.000 |
| **WILLYS** | | |
| 4 p. | 1940 | 190.000 |
| Coupé | 1940 | 220.000 |
| Aerolark | 1953 | 350.000 |
| **WOLSELEY** | | |
| 4 p. | 1947 | 200.000 |
| 1500 | 1960 | 620.000 |


PINCHADURAS? FUEGO?

SU CARGA DE $CO_2$ NO AFECTA A LAS CAMARAS INFLA 6 NEUMATICOS

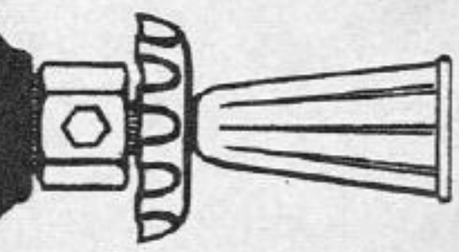
Inflex

INFLADOR EXTINTOR

ADQUIERALO Y RECARGUELO EN LOS

ESSO SERVICENTROS

BRIAL



TAMBIEN RECARGAS PARA CUALQUIER MARCA DE PRESTIGIO




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

## CAMIONES USADOS

| MARCA | | AÑO | ESTIMAC. |
|---|---|---|---|
| **ARGENTA** | | | |
| | Pick-Up | 1962 | 620.000 |
| | „ | 1965 | 750.000 |
| Pick-up | ..... | 1966 | 800.000 |
| Pick-up | ..... | 1967 | 850.000 |
| **BAQUEANO** | | | |
| 500 | „ | 1962 | 490.000 |
| 1000 | „ | 1962 | 480.000 |
| 500 | „ | 1963 | 500.000 |
| 1000 | „ | 1963 | 530.000 |
| **CITROËN** | | | |
| | Furg. s/crist. | 1963 | 360.000 |
| 2CV | Furg. s/crist. | 1964 | 400.000 |
| **CHEVROLET** | | | |
| 10 | Pick-Up | 1960 | 750.000 |
| 10 | „ | 1962 | 860.000 |
| 10 | „ | 1963 | 900.000 |
| 10 | „ | 1964 | 950.000 |
| 10 | „ | 1965 | 1.000.000 |
| 10 | „ | 1966 | 1.050.000 |
| 10 | „ | 1967 | 1.100.000 |
| **DE SOTO** | | | |
| D-100 | „ | 1964 | 900.000 |
| D-100 | „ | 1965 | 950.000 |
| D-100 | „ | 1966 | 1.000.000 |
| D-100 | „ | 1967 | 1.050.000 |
| **DODGE** | | | |
| D-100 | „ | 1964 | 960.000 |
| D-100 | „ | 1965 | 1.000.000 |
| D-100 | „ | 1966 | 1.050.000 |
| D-100 | „ | 1967 | 1.100.000 |
| **FARGO** | | | |
| D-100 | Pick-Up | 1962 | 800.000 |
| D-100 | „ | 1965 | 950.000 |
| D-100 | „ | 1966 | 1.000.000 |
| D-100 | „ | 1967 | 1.050.000 |
| **FIAT** | | | |
| Multicarga 1500 | | 1966 | 950.000 |
| Multicarga 1500 | | 1967 | 1.000.000 |
| Multicarga 1500 | | 1967 | 1.000.000 |
| **FORD** | | | |
| F-100 | Pick-Up | 1960 | 750.000 |
| F-100 | „ | 1962 | 860.000 |
| F-100 | „ | 1964 | 960.000 |
| F-100 | „ | 1965 | 1.000.000 |
| F-100 | „ | 1966 | 1.100.000 |
| F-100 | „ | 1967 | 1.200.000 |
| **JEEP** | | | |
| IKA | Pick-Up | 1961 | 540.000 |
| IKA | „ | 1964 | 660.000 |
| Glad. V | „ | 1964 | 680.000 |
| Glad. X | „ | 1964 | 700.000 |
| Glad. V | „ | 1965 | 740.000 |
| Glad. X | „ | 1965 | 760.000 |
| Glad. V | „ | 1966 | 790.000 |
| Glad. X | „ | 1966 | 860.000 |
| **MERCEDES BENZ** | | | |
| 170 | Pick-Up | 1951 | 320.000 |
| **RASTROJERO** | | | |
| | Pick-Up | 1958 | 300.000 |
| | „ | 1962 | 420.000 |
| | „ | 1964 | 490.000 |
| | „ | 1965 | 520.000 |
| | „ | 1966 | 560.000 |
| | „ | 1967 | 620.000 |
| **STUDEBAKER** | | | |
| Champ. | „ | 1963 | 650.000 |
| Champ. | „ | 1964 | 700.000 |

## AUTOMOVILES 0 Km.

| MARCA | PRECIO |
|---|---|
| **AUTO UNION** | |
| 1000 S. 4 p. ..... | 1.249.000 |
| Rural Universal ..... | 1.264.000 |
| **CITROËN** | |
| 2CV AZAM, 4 p. ..... | 793.000 |
| 2CV AZN, 4 p. ..... | 825.000 |
| 2CV AZ, 4 p. ..... | 859.000 |
| **CHEVROLET** | |
| Super Sport ..... | 2.174.150 |
| Special, 4 p. ..... | 1.771.000 |
| Súper, 4 p. ..... | 1.957.350 |
| Súper De Luxe, 4 p. .. | 2.103.000 |
| **ESTANCIERA** | |
| UA-5RB t/simple .... | 1.526.700 |
| UA-5RA t/doble ..... | 1.693.200 |
| **FIAT** | |
| 600 E, 2 p. ..... | 878.000 |
| 800 Coupé ..... | 1.065.000 |
| 800C Coupé Spyder .. | 1.090.000 |
| 1500C - G. Clase, 4 p. | 1.411.000 |
| 1500 Coupé ..... | 1.650.000 |
| 1500 C-Familiar, 4 p. | 1.485.000 |
| **FORD** | |
| Falcon, taxi, 4 p. ... | 1.736.000 |
| Falcon Stand., 4 p. .. | 1.769.000 |
| Falcon De Luxe, 4 p. | 1.885.000 |
| Falcon Futura, 4 p. . | 2.021.000 |
| Rural Falcon De Luxe | 1.960.000 |
| Rural Falcon Futura | 2.063.000 |
| **PEUGEOT** | |
| 404 Gran Lujo, 4 p. .. | 1.520.000 |
| 404 Super Lujo, 4 p. . | 1.665.000 |
| **LINEA 380 IKA-RENAULT** | |
| Clas. Custom 380, 4 p. | 1.954.700 |
| Clas. De Luxe 380, 4 p. | 1.780.900 |
| C.-Country 380, 4 p. | 2.020.100 |
| Ambassador 380, 4 p. | 2.490.100 |
| **JEEP** | |
| JA-3UB, t/simple ... | 869.100 |
| JA-3UA, t/doble ..... | 1.041.000 |
| **RENAULT** | |
| R-4, 4 puertas ..... | 948.000 |
| Gordini, 4 p. ..... | 1.017.400 |
| 850, 4 puertas ..... | 873.000 |
| **TORINO** | |
| 300, 4 puertas ..... | 1.741.200 |
| 380W, 2 puertas .... | 2.451.200 |
| 380W, Compet., 2 p. .. | 2.416.000 |
| 300S, 4 puertas .... | 1.920.600 |
| 380, 2 puertas ..... | 2.245.300 |
| **VALIANT** | |
| IV, 4 puertas ..... | 1.979.000 |
| Coronado, 4 p. ..... | 2.163.000 |
| Gran Turismo, 4 p. .. | 2.193.000 |
| Standard, 4 p. ..... | 1.759.000 |

## PICK-UP 0 km.

| MARCA | PRECIO |
|---|---|
| **D.I.N.F.I.A.** | |
| Rastrojero (diesel) .. | 1.325.000 |
| Doble Cabina ..... | 1.490.000 |
| **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-C10703 s/c | 1.497.200 |
| Chevrolet C-10704 c/a. | 1.557.200 |
| Chev. C-10734 c/ancha | 1.562.000 |
| **IKA-RENAULT** | |
| Jeep T-80 t/simple .. | 1.553.300 |
| Jeep T-80 t/doble ... | 1.782.000 |
| Jeep Frontal, naftero . | 1.644.600 |
| Jeep Frontal, diesel .. | 1.914.600 |
| Jeep Furgón Utilitario | 1.444.000 |
| Pick-Jeep t/doble ... | 1.103.600 |
| Pick-Jeep t/simple .. | 934.800 |
| Renault 4-F (Furgon.) | 812.500 |
| **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE** | |
| D.K.W., pick-up frontal | 1.275.000 |
| **S.A.F.R.A.R.** | |
| Peugeot T4 B ..... | 1.255.000 |





DOMINGOS 68

el auténtico programa del domingo con el mejor elenco cómico de la Televisión Argentina, sobre libros de MIGUEL CORONATTO PAZ

la actuación especial de

FERNANDO OCHOA

Deportes:

ROBERTO MAIDANA

DOMINGOS 12.30

TELEONCE

Parabrisas CORSA

# correo

## FIAT vs. PEUGEOT

*Firma ilegible, lugar desconocido.*

Me dirijo a ustedes para proseguir con una polémica que cada día adquiere mayor interés: Fiat vs. Peugeot.

Luego del Gran Premio de 1967 y de la carrera de Villa Carlos Paz, la mayoría de las publicaciones desdibujaron la sólida imagen ganada por Peugeot desde sus primeras incursiones en Turismo. Sumándose a esto la aparición de la cupé Fiat, se dio por entendido que las posibilidades para el "León" en el 68 iban a ser mínimas. Desgraciadamente para los itálicos la cosa fue bastante al revés. El triunfo en la San Juan-Coquimbo-San Juan, la aplastante derrota del equipo oficial Fiat en manos de pilotos y máquinas particulares en las superbuenas 24 Horas (además sirvieron para demostrar que las cosas este año en el Autódromo van a estar discutidas). No digo esto por el triunfo final, pues sería un concepto erróneo, sino por el duelo Santamarina-Reutemann. Luego, la victoria en la Vuelta de la Manzana que reafirma al equipo Peugeot (por si no sabían, a Castañón, después de la primera etapa, le cambiaron partes del motor y caja, pasando a correr para el equipo oficial según afirmación del mismo Pepe Migliore) y recientemente los 1.000 Kilómetros Entrerrianos sirvieron para demostrar que el 4-4 camina sin cuento y es el más veloz de la categoría (189,275 km/h para las 6.700 del Peugeot made in Castañón).

Todo esto ha sido conseguido a pesar de no contar en nuestras huestes con pilotos de gran calidad, a excepción del "Gallego Volador" y sin desmerecer a los demás, como los que posee Fiat. Tomando como ejemplo el Autódromo y con el mismo coche, Najurieta o Guimarey harían un tiempo de 1 ó 2 segundos menos que Casá o Migliore.

Con la incorporación de Mayorga y la posible homologación de la caja de cinco marchas y el diferencial autoblocante... ¡no!, no sigo más, es demasiada tortura para los fiatistas. En cuanto a cuál acelera más, entre el Fiat 1500 y el Peugeot 404 standard, por la respuesta al señor Monteverde en Corsa 103, creo que ustedes no anduvieron en el nuevo "Yeyo" con la caja Grand Prix pues si no no se atreverían a decir que el "Milqui" pica más. Otra más: ¿y el Peugeot de García Giribone?

*R.: 1º) Parabrisas-CORSA nunca desdibujó la "sólida imagen del Peugeot" (como usted dice en su carta). Lo que se dijo, y*



*quedó impreso, fue que el equipo oficial tendría que cambiar de política, porque a ese tren las cosas no le iban a salir bien. La prueba está que el team oficial Peugeot sólo ganó una carrera y fue precisamente (esto no va en desmedro de su gran victoria) una prueba donde hubo muy pocos inscriptos y el Fiat más veloz era el de Jorge Ahumada. Nos referimos a la San Juan-Coquimbo. El resto de los triunfos son mérito único y exclusivo de Díaz, preparador del Peugeot de Norberto Castañón (usted dice made in Castañón, cuando tendría que decir made in Díaz). En la Vuelta de la Manzana no se le cambiaron partes del motor, aunque sí se lo apoyó, ayudó y se le hizo gozar de los beneficios que ofrece el ser piloto de un equipo de fábrica. Pero no confunda... el Peugeot de Norberto Castañón es mérito exclusivo de Roberto Díaz y de nadie más. Si el Peugeot de Castañón anda a 190 km/h, el equipo no tiene nada que ver, aunque no dudamos que les gustaría saber "dónde está el secreto". Estamos de acuerdo con usted en que es el más veloz de la categoría, y en el número 109 de Parabrisas-CORSA (nota a Castañón) lo decimos.*

*2º) Usted habla de la falta de calidad en los pilotos de Peugeot. Aceptamos que con respecto al "staff" del equipo de Concesionarios Fiat están en desventaja, pero no es tan abrumadora. De acuerdo también en que Ernesto Diego Santamarina (suponemos que usted lo habrá bautizado como el Gallego Volador) es el mejor piloto del team. Pero Migliore, Juchet y Casá no son mancos. Tampoco pensamos que la incorporación de Francisco "Paco" Mayorga ayude a mejorar las performances del equipo; en cambio, sí lo lograrán las cajas de 4 marchas con sobremarcha (no de quinta) y el diferencial tipo "Isotorque" (no autoblocante).*

*3º) Usted habla del duelo del Autódromo en la carrera de las 24 Horas Shell, entre Santamarina y Reutemann. ¿Qué duelo? Usted pensó en algún momento que la cupé de Reutemann giraba en 2m18s y el santafesino "iba con la pata enroscada al piso". La cupé de Reutemann-Rodríguez Canedo estaba capacitada para andar en los 2m09s, y eso quedó demostrado en las pruebas de clasificación. Lo que sucede es que en una carrera de 24 horas se debe correr con otra mentalidad. Hacer "su" carrera. Y Reutemann sabía perfectamente que andando detrás de Santamarina las cosas iban bien, porque no tenían adversarios a la vista. Pero de lo que usted debe enterarse es que la cupé Fiat Nº 22 tenía unas cuantas vueltas guardadas. Con esto no defendemos a Fiat, simplemente ponemos las cosas en claro, para que usted no se engañe. Lo sucedido en el equipo Fiat en las 24 Horas fue algo lamentable. Un fracaso total, no le quepa la menor duda. Pero todavía los Peugeot 404 no están capacitados como para entablar una lucha mano a mano con los Fiat 1500. Nos referimos, lógicamente, a carreras cortas; en carreras de "endurance" las posibilidades de los Peugeot son mayores. Si aún duda de las ventajas de los Fiat en circuitos trabados, hable con Alberto Gómez y él le dirá "su" verdad, que es la más lógica. Con las homologaciones nuevas, los Peugeot podrán mejorar considerablemente sus actuaciones y eso pondrá en lucha franca y pareja a Fiat y Peugeot.*

*4º) En cuanto a la aceleración de ambos, seguimos sosteniendo que el Fiat 1500 Cupé e inclusive el "C" (4 puertas), son más picadores que un nuevo Peugeot 404 con caja Grand Prix. Si usted tiene un Peugeot 404 modelo 1968 y gana en pique a los 1500, hay tres posibilidades: a) Que su auto no esté standard y usted sea un tapado; b) Que usted sea un verdaderísimo piloto de "dragster" y su 4-4 disponga de una caja especial hecha a su medida o c) Que usted le haya picado a niños de biberón al volante de automóviles Fiat.*

*5º) Muchas gracias por su carta y un pequeño consejito: ...a nosotros nos gusta mucho el Peugeot 404, pero no somos fanáticos; en cambio, nos parece que usted... ¿eh?*

## DUDA

*"Taqui" y Víctor, Capital.*

Los que firmamos la presente somos un inquieto grupo corsa que nos interesamos por saber a quién pertenece y qué marca de automóvil es el que aparece en la publicidad de una conocida marca de lubricantes (ESSO) girando en el Autódromo de la ciudad de Buenos Aires.

Siendo ésta una respuesta de gran importancia para nosotros y teniendo en ustedes la confianza que se merecen al editar tan famosa revista, agradecémosla desde ya.

P/D.: Si fuese Torino, quisiéramos saber si pertenece o perteneció a Héctor Rey.

*R.: Su P/D. es correcta. El auto que aparece en el aviso de ESSO junto al modelo (que no lo maneja) y a Mirta Massa es el Torino modificado de Héctor. Aún pertenece a Héctor Rey. Gracias por sus elogios que no merecemos (ejem... ejem...).*

## VELOCIDADES

*Rivello, J., Vicente López.*

1º) ¿Cuál es la velocidad máxima de los autos de Emiliozzi, Bonanno Galbato, Rienzi, Casá y Menditeguy?

*R.: Todos estos Ford F-100 están alrededor de los 240 y los 250 km/h.*

2º) ¿Cuál es el coche más veloz de TC y cuál su velocidad?

*R.: Los Chevrolet de Vianini y Pairetti son indudablemente los autos más veloces de TC. El de Pairetti acusó 257 km/h en la carrera de Paraná. El de Vianini no puede andar muy lejos de esa velocidad.*

3º) ¿Cuál es la velocidad má-

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



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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

xima del Chevy mientras anduvo y del Ford de Emiliozzi?

*R.: Aproximadamente unos 230 km/h para ambos.*

4º) Agradecido.

*R.: No tiene por qué.*

## EL SOBRIO CADILLAC

*de Marinis, Juan C., Burzaco.*

Ruego a ustedes me asesoren, si es posible.

1º) Tengo un Cadillac 1957 al cual le han cambiado pistones, pernos de pistones, escuadraron bielas, cambiaron aros, cojinetes de biela, cojinetes bancadas, cambiaron junta de tapa, junta de múltiple de admisión, retén de bancada, juntas de escape, juntas de cárter, engranaje de bomba de aceite, tapa de distribuidor y, por supuesto, lo afinaron completamente. Me recomendaron poner aceite de cárter HD 30 y cambiarlo a los 3.000-3.500 km; ¿es correcto?

*R.: Correcto (como en las series de TV).*

2) La dirección es hidráulica, me recomendaron le ponga líquido de caja Hydra-Matic, ¿también es correcto?

*R.: No tan correcto. Hay un líquido especial para direcciones hidráulicas. Puede preguntar en los concesionarios IKA - Renault, ya que los Ambassador tienen dirección hidráulica.*

3) Para el freno, que es de potencia: ¿el líquido es el común?

*R.: Sí.*

4) ¿Cada cuánto es conveniente engrasarlo si siempre circula por asfalto?

*R.: Cada 3.000-3.500 km.*

5) ¿Dónde se puede conseguir el manual?

*R.: En la playa de estacionamiento de Corrientes 3094. Allí pregunte por el señor Tito. Acto seguido le venden un manual, le pegan un cachiporrazo y le roban todo el dinero. Eso sí, le dejan el manual...*

6) Esta pregunta es al margen de lo anterior. ¿A qué fábricas pertenecen el Javelin y el Crosley?

*R.: El Javelin inglés a la fábrica Jowett. Hay un Rambler americano también denominado Javelin. El Crosley era un auto de fabricación norteamericana —independiente— que no se hace más.*

## VARIADA

*De Miguelito y Osvaldito, de Quemú-Quemú.*

1) ¿Qué diferencia existe, técnica y prácticamente, entre un vehículo subvirante y uno sobrevirante?

*R.: Un vehículo subvirante es aquel que tiende a aumentar el radio de la curva. O sea, aquel que se va de trompa. Un vehículo sobrevirante es aquel que tiende a disminuir el radio de la curva. O sea, el que se va de cola.*

2) Los famosos Ford Mustang 289 - 350 GT y 500 GT ¿son construidos por Ford en su propia planta o por Carrol Shelby en la empresa suya o, en su defecto, dónde son ensamblados estos modelos?

*R.: La fábrica Ford le provee a Carrol Shelby de una cantidad de elementos, Carroll Shelby aporta otra cantidad y en la casa de Shelby se ensamblan estos modelos.*

3) ¿El Peugeot 404 tiene cuarta velocidad o sobremarcha?

*R.: La cuarta velocidad del Peugeot 404 es directa, tiene una relación 1:1.*

4) ¿A quién puedo dirigirme para hacer un curso de piloto deportivo sin tener medios propios?

*R.: A la Asociación Argentina de Automóviles Sport, El Salvador 5709, Capital.*

5) ¿Qué peso tienen las Liebres Mk II y el Cooper Tornado F1 de Berta y qué relaciones de caja y diferencial tienen?

*R.: La Liebre Mk II de Copello pesa alrededor de 980 kilos; pero como el reglamento exige 1.100 kg, se le agrega peso adicional para estar encuadrado dentro de las exigencias reglamentarias. El peso del Cooper Tornado es del orden de los 550 kilos. Las relaciones varian en cada carrera, hay muchas opciones.*

6) ¿Qué significa CV/SAE y CV/DIN?

*R.: CV/SAE es la normalización para medir la potencia de caballo/vapor sistema norteamericano. En cambio el CV/DIN es la medida hecha por los alemanes. El CV/SAE es equivalente a 0,8 CV/DIN, a grosso modo.*

7) ¿Qué características y performance tiene el Mercedes 250?

*R.: Motor de 6 cilindros alimentado a inyección, 2.500 cm³ y velocidad máxima 180 km/hora (con caja automática 175).*

8) ¿Qué coches de fabricación nacional tienen trasmisión automática y cuáles diferencial isotorque?

*R.: Ningún coche nacional trae trasmisión automática, ni tampoco ninguno trae de fábrica diferencial isotorque. El Fiat 1500 tiene esta trasmisión homologada, pero hay que colocarla.*

## EL ANCHO MAS ANCHO

*Barbón, R. y H., Moreno, Pcia. de Buenos Aires.*

1º) En el número 105 de su estimada revista hay un artículo referido al Prototipo Ferrari P-5 y en su reseña técnica vemos que el ancho del mismo es de 1,21 m, mientras el alto es de tan sólo 0,98 m. Nos parece demasiado angosto con respecto a la altura.

*R.: Evidentemente, hubo un error tipográfico: el ancho real es de 1,81 m.*

2º) Como propietarios de un Ford Falcon Futura modelo 1968, quisiéramos saber cuál es la velocidad máxima de éste siendo standard.

*R.: Aproximadamente 145 km/h, reales.*

3º) Quisiéramos tener información sobre los autos que menos se desvalorizan de producción nacional.

*R.: Posiblemente están en primer orden Peugeot y Citroën. Luego el Fiat 600 E, Fiat 1500 "C" y Ford Falcon.*

## DEL OTRO SISTEMA SOLAR

*De Benetta, A., Córdoba.*

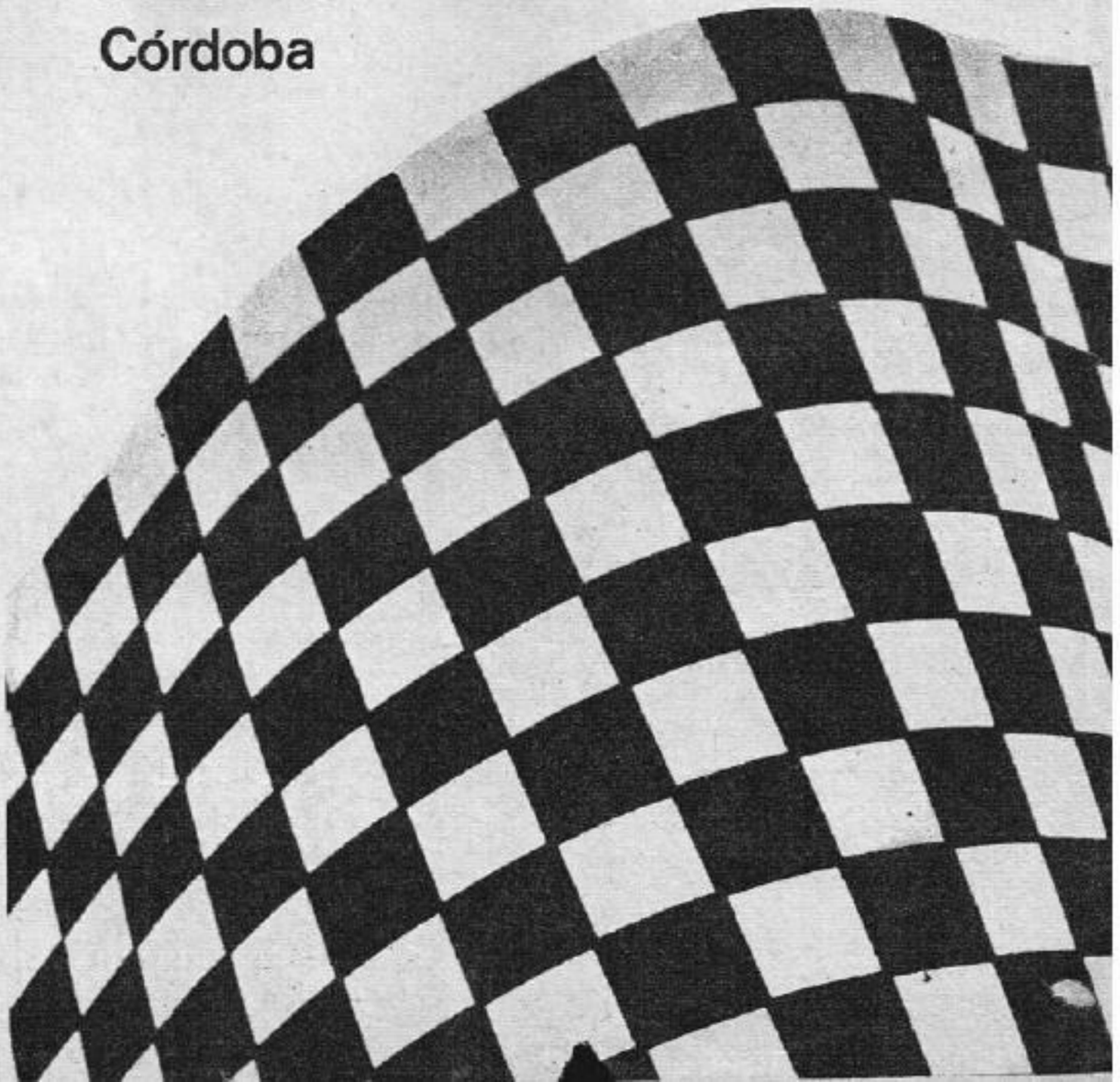
1º) Desearía saber datos personales sobre Omar Cuvertino y sobre su máquina, de gran actuación en el óvalo infernal de Rafaela.

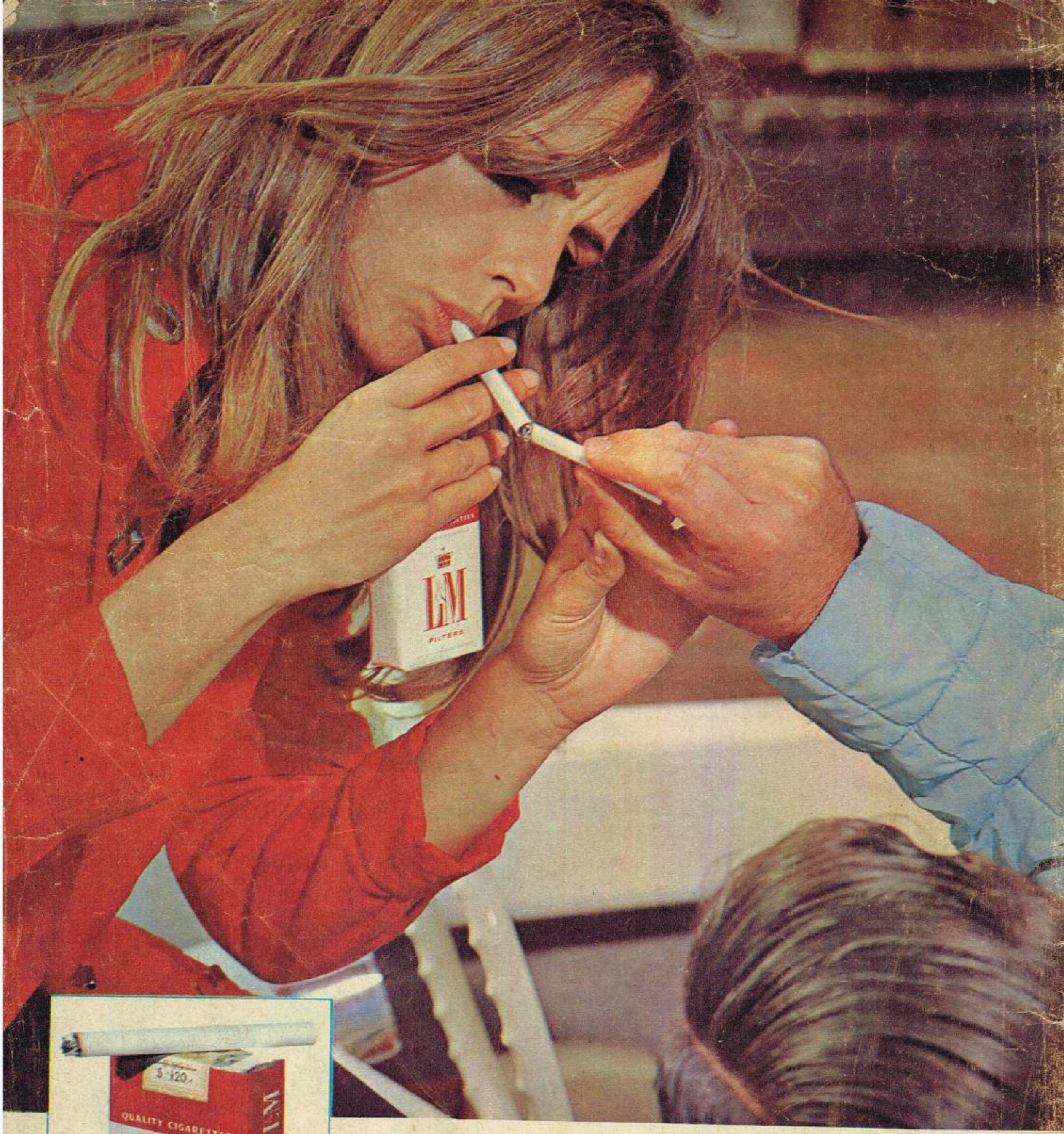
*R.: Omar Cuvertino es de la localidad de Ramona, en la provincia de Santa Fe. Corre bajo el auspicio de la Peña Ram-San (Ramona-San Antonio). Próximamente saldrá una nota sobre Cuvertino y su auto en Parabrisas-Corsa. El que espera triunfa...*

2º) Esta es una inquietud personal sobre un tema que inexplicablemente no ha sido jamás tocado en su afamado magazine. Dado el éxito que alcanzan las competencias de tipo Gran Premio de TM y TC... ¿por qué no se promociona la mecánica argentina de Fórmula 1 con una carrera Gran Premio por las rutas de nuestra patria?

*R.: No sabemos si contestarle en serio o en broma. Porque la pregunta parece ser en broma, aunque está formulada bastante en serio. ¿Usted se imagina al Cooper-Tornado de Eduardo Copello cruzando el río Miranda o transitando por las interminables rectas polvorientas de Santiago del Estero? ¿Usted supo alguna vez de una carrera para autos de F-1 hecha en un circuito de 3.500 km de recorrido? Por favor, mándenos las respuestas, porque estamos convencidos de que usted viene de otro sistema solar.*


DEPORTE MOTOR
siempre en punta
lunes a sábado 19.05
LW1 RADIO UNIVERSIDAD
580 Klcs
Córdoba




# marca su nivel!

Su famosa calidad
y su sabor internacional hacen de L M
el cigarrillo de Los Mejores momentos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com