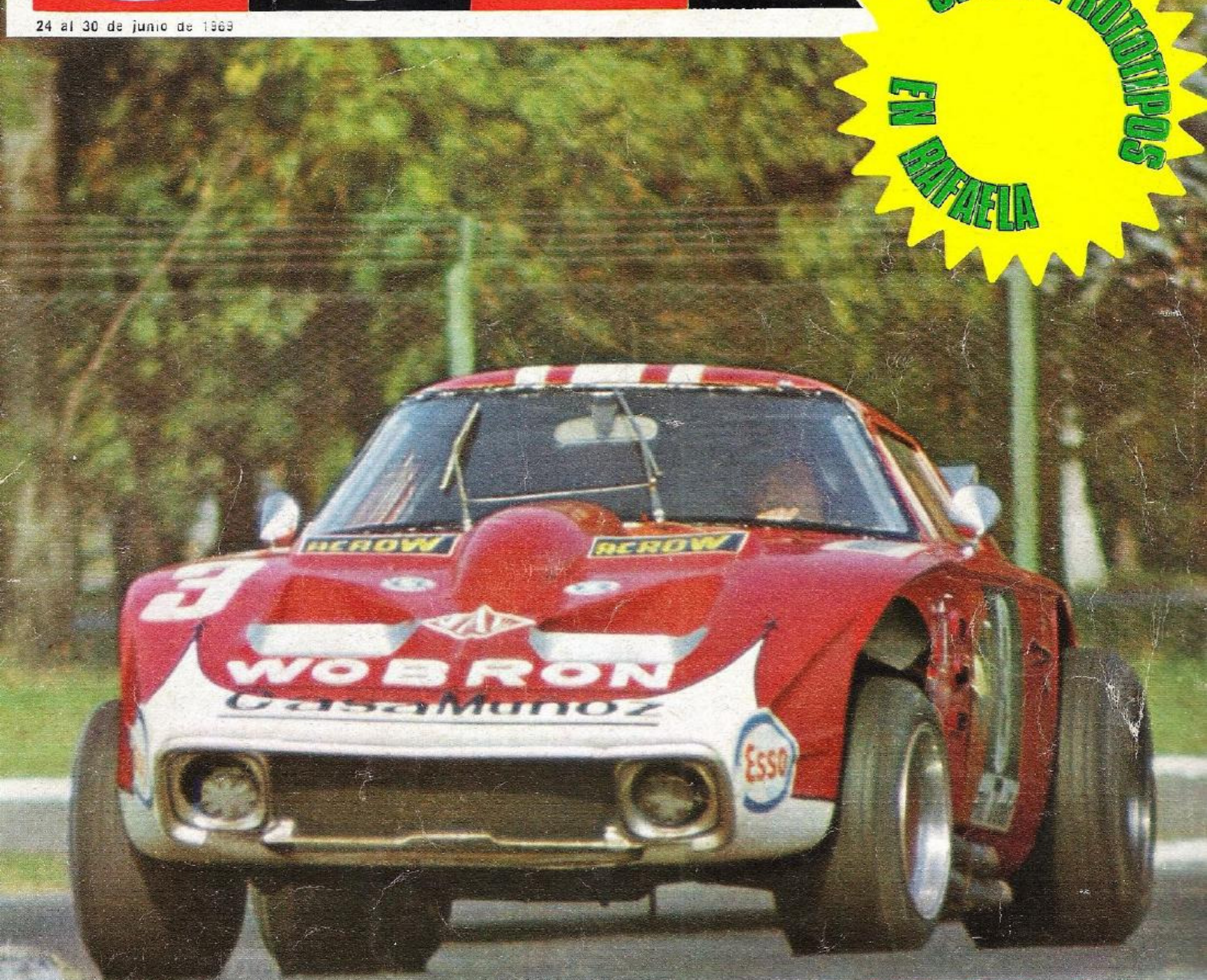
Parabrisas

Nº 166

CORSA

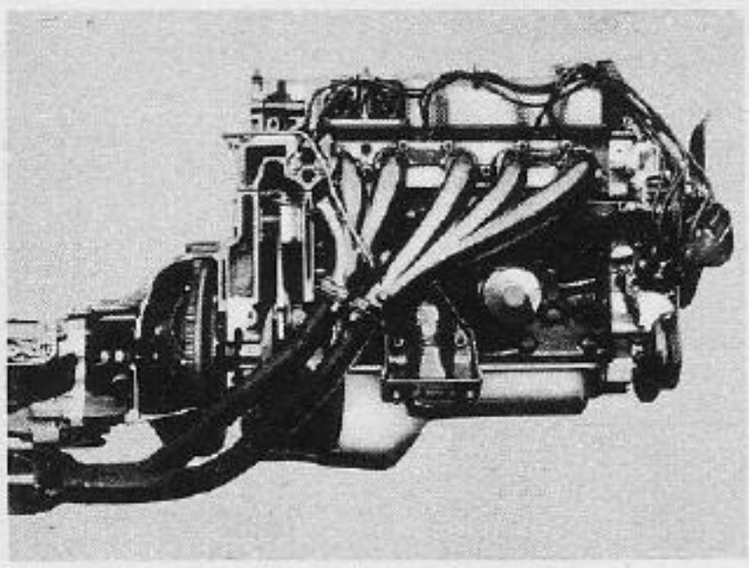
24 al 30 de junio de 1969

SPORT PROTOTIPOS EN RAFAELA

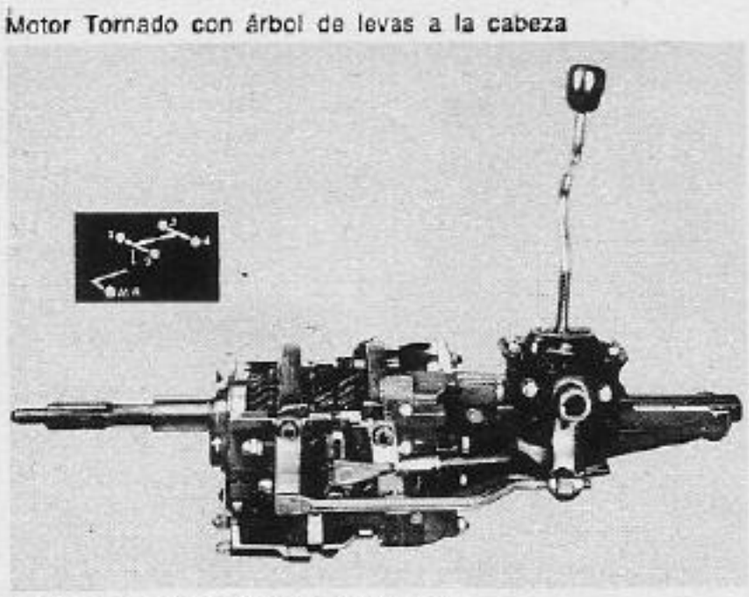


Las revistas de Mauro

DODGE-GRADASSI
Las Armas de Formisano



Motor Tornado con árbol de levas a la cabeza



Caja ZF de 4 marchas sincronizadas





Muchos adelantos técnicos del TORINO '75 ya están en los apasionantes TORINO '69.

Razón suficiente para tener un TORINO. Ahora.

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

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

TORINO es un producto **IKA RENAULT**

Entre los **22** modelos **IKA-RENAULT** hay uno para su necesidad. Su concesionario **IKA-RENAULT** lo invita: **VENGA Y MANEJELO!**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 166 del 24 al 30 de junio de 1969

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

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

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

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

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

Parece ser que el sonido y la furia nacionales volvieron a agarrar estropada (versión marinera por: "tomar envión") nuevamente. Anteayer SP en el óvalo de Raphy (versión snob americanizante por "Rafaela") donde la marca del viejo don Henry (versión con referencia histórica por: "Ford") gracias a las excelentes artes constructivas de Heriberto Pronello concretadas en forma de Huayra, triunfó sin atenuantes poniéndole el cartelito de "stop" a la tremenda racha de triunfos de Chevrolet.

La semana que viene tenemos TC en el autódromo porteño, y era hora que este escenario se volviera a usar, porque es una verdadera lástima que un circuito como el del parque Almirante Brown se desperdicie tanto, como lo estamos desperdiciando en el presente. No es lógico que se corran allí solamente cuatro o cinco carreras locas por año, ya que tener parada una instalación semejante con sus notables gastos de mantenimiento regulares —se corra o no—, no resulta, es muy lógico que digamos.

En general, es sorprendente que en una temporada a la cual nuestro automovilismo llegó con unos ímpetus y una fuerza técnica tremenda —muchos coches nuevos y muy buenos— justamente sucede que el número de competencias se va reduciendo cada vez más, produciéndose una situación un tanto extraña: cada vez más autos de carrera y autódromos por todas partes, pero competencias, cada vez más salteadas... ¿Qué pasa?

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC EN EL AUTODROMO

Fue el martes o el miércoles pasado que nos encontramos allá en la calle Carrasco con Vicente Tirabasso. Allí tiene él una fábrica de palancas al piso para adaptar a cualquier marca. Y como es tan lógico, nos pusimos a hablar de fierros. De fierros lindos y fierros feos. De gente linda y gente mala; en fin, una especie de picadito de temas que por uno de esos milagros argentinos no se agotan nunca. La idea era la de pasar unos minutos por lo de Tirabasso y ver si el destrozador de coches de colección que es el absurdo arquitecto Iriarte —quien nos acompañaba— conseguía no se sabe bien qué cometa o qué descuento con el clásico teceísta. Pero se habló muy poco del problema del arquitecto, porque en seguida todos entramos a frasear como locos sobre lo que realmente nos interesaba. Por supuesto, Parabrisas CORSA fue puesta injustamente en el sofá-cama de los acusados. Los motivos: nuestra irreverente juventud reniega de la realidad frustrada que es el TC. Aún peor, no quiere ver la tremenda inquietud nacional que es el TC, no brindando a sus lectores más que opiniones detractoras de la categoría que construyó nuestro automovilismo.

Sí, ese tema, en su debido momento, se tocó exhaustivamente. La revista dio sus opiniones en el momento de darlas. Asumió una posición desinteresada e idealista en el momento de poner las cosas sobre la mesa, y para ello comprometimos a nuestros lectores. Por eso, esos mismos lectores, al leer nuevamente que se plantea o se replantea cualquier tipo de polémica sobre el TC pensarán: "¡Y dale... y dale...!" Pero no es así. No es cuestión de seguir con el famoso temita dándole toda la vida. Pero como decíamos que por aquellos milagros porteños y argentinos hay temas que nunca jamás se agotarán, descubrimos que éste es uno de ellos. No porque domingo tras domingo como otrora **(¿te acordás, hermano...?)** se renueven los argumentos, sino que para un enorme sector de aficionados ha habido tremendas injusticias para con la categoría. Existen muchas cosas por la libre determinación de un fulano con autoridad; cosas que adquirieron el poder de reglamento —así lo entiende ese sector de aficionados— y lo que es más grave aún, existen todavía demasiadas preguntas sin responder y explicaciones que aclaren los motivos que, en este 1969, el TC (único responsable del automovilismo deportivo nacional) no tenga todo lo que tendría que tener dadas las aspiraciones de sus corredores y dirigentes.

Sin duda, la charla se convirtió en nota. Y para eso iremos la semana que viene a comer a la A.C.T.C., para charlar con todos los muchachos y poder entablar el diálogo con esa realidad (existe y tiene muchas fechas en el calendario) que aún es el Turismo de Carretera y la posición que nuestra revista siempre sostuvo. Si estamos con vida, pronto les contaremos. Chau.

¡Ah!, casi nos olvidábamos: el domingo que viene, justamente, en el Autódromo Municipal de Buenos Aires se cumplirá una nueva fecha para la categoría Turismo de Carretera. La organiza el San Isidro Automóvil Club y se desarrollará en el Circuito Número 9, que tiene un recorrido de 3.413,76 metros. Se la ha dividido en dos series de 15 vueltas cada una, con lo que se totalizarán, para cada serie, 51,249 km. Después vendrá una final a 35 vueltas que implica recorrer 119,468 km. Los premios son bastante suculentos: para la clasificación hay 319.000 pesos a repartir. Entre las dos series se dará 1.659.000 pesos y para la final hay 2.159.000 pesos. Para el record de vuelta en cada serie hay 25.000 pesos y 35.000 en la final. Todo esto totaliza los 4.493.880 pesos.

El circuito estará habilitado para entrenamientos los días 26 y 27 próximos. El día 28 se cumplirán las pruebas de clasificación y, por fin, el domingo 29 por la mañana se cumplirá la carrera.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

CAMPEONATO EUROPEO DE LA MONTAÑA

Por este campeonato, el próximo domingo 29 se completará en Francia la clásica carrera en trepada del Mont Ventoux.

F2

Pero sin puntaje para nada, y también en Francia, el sábado y domingo venideros se realizará una carrera para estos monopostos en Reims.



Lamentablemente, esto es nuestro hombre en Europa. Ustedes podrán pensar al ver su pose decidida y su mirada con atisbos de lucidez que estamos plenamente confiados en su labor. Equivocados, más que equivocados. Ninguno de aquellos dos presupuestos son valederos. Su postura no responde más que al afán egocéntrico por mostrar el coche que aparentemente alquiló en Francia (no sería nada raro que lo hubiera "levantado" en alguna callejuela oscura); su mano izquierda no refleja tampoco nada inteligente y su mirada es la del clásico "zombie". Lo más curioso de esta foto, es que este muchacho, este buen muchacho (¿qué otra cosa podemos decir de él?) se dirigía a Monza a cubrir una carrera que no existía, y cuando leyó el cartel se corrió hasta el circuito de ese pueblo para descubrir que se estaba corriendo una carrera "muy, muy larga" (sic).

EL OVALO EN EL

Rafaela dio a los "hinchas" de Ford el triunfo que se venía negando desde hacía mucho tiempo. Una carrera que perdió en parte el interés, ya que se definió en la largada de ambas series. La lucha por el segundo puesto

Por JORGE AUGE BACQUE y CESAR SORKIN. - Fotos de CARLOS ABRAS



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

OVALO

Hay ciudades del interior que se constituyen a medida que trascurren los años en centros vitales del automovilismo deportivo. Arrecifes y Balcarce son los hitos más importantes en esta historia de fama y gloria que el automovilismo provoca y desarrolla. Arrecifes se da el lujo de poder decir que entre sus hijos dilectos figuran hombres de la talla de Froilán González. Balcarce en cambio esgrime cinco títulos mundiales de automovilismo. Hay otras, en cambio, que sin tener campeones o subcampeones del mundo van paulatinamente y gracias al esfuerzo común de sus pobladores encumbrándose en la cúspide de la atracción automovilística.

Rafaela es una de esas ciudades. Con un circuito en forma de óvalo totalmente asfaltado y que poco a poco va cumplimentando con el paso del tiempo los requisitos fundamentales que requieren las grandes velocidades y la enorme afluencia de público que las carreras de automóviles ocasionan. Rafaela se encuentra en esa política. Por ahora inauguraron un túnel que posibilita el paso de autos y público al interior del circuito. Próximamente las tribunas, los baxes de material, organización interna del autódromo, etc....

Y entonces nosotros pensamos que todo esto da gusto verlo escrito, ser escuchado por radio o visto por televisión. Simplemente porque a través de estas obras y estos hechos concretos se destruye aquella vieja tendencia —bueno, no tan vieja— de los clubes del interior que hacían una carrera de automóviles dando pocos premios a los corredores y con las ganancias hacer canchas de fútbol, frontones de pelota, cancha de bochas o simplemente ampliación del salón de bailes. No por eso piensen que estamos en contra de los futbolistas, pelotaris, bochófilos o bailarines. Lo que pasa es que una de las soluciones para los problemas del automovilismo argentino es y ha sido siempre y ahora más que nunca tratándose de un deporte casi exclusivamente profesional, que el dinero que procede del automovilismo se vuelque en el automovilismo. Sean obras, premios, servicios al corredor o técnicos especializados. Si Rafaela lo hace, bien venida sea.



Juan Manuel Bordeu terminó segundo en suma de tiempos y puso contentos a los dirigentes de Chrysler. Hay futuro y una marca más que puede ser. Atrás, Cacho Franco.

EL PLANTEO INICIAL

El asunto se venía con todo. Por parte de las cuatro marcas que generalmente intervienen en la categoría Sport-Prototipo se esperaban algunas y sabrosas novedades. Vayamos por orden alfabético. CHEVROLET. El equipo Shell-Steven aparecía como candidato firme a la punta, por lo menos hasta el día de la clasificación. En forma impresionante y las enormes aletas traseras

→

asustaron a muchos en su entrada a la playa de boxes. Andrea Vianini era el hombre de punta y el Nene García Veiga le cuidaría las espaldas ante posibles arremetidas. Por otro lado Cupeiro con la Liebre III ex Ballbé y Marincovich con el Chevitrés modificado integraban el equipo de Froilán González.

Entre los particulares estaban Pairetti, Ballbé con el Chevún ex Cupeiro y Norberto Pauloni. DODGE. La gente de Chrysler Fevre Argentina tenía cifradas esperanzas en el Baufer-Dodge de Bordeu. Trabajaron hasta altas horas de la noche del sábado para ponerlo en condiciones ganadoras. El Camello de Gradassi venía con los antecedentes de haber hecho una excelente carrera en San Juan. FORD. La presentación oficial de los Huayra largos (cola larguísima al estilo Porsche) con un motor que comentaban podía pegar el batacazo y el Halcón conducido por el local Jorge Ternengo presagiaban un monopolio absoluto. TORINO. Había novedades por el lado de IKA-Renault en el equipo Copello-Ruesch con los Numa del team Shell equipados con motores gordos-gordos de cuatro bancadas reforzadas que prometían más HP y durabilidad. El equipo de Gastón estuvo con tres autos conducidos por Rodríguez Canedo, Cacho Franco y Federico Urruti. Con la habitual organización y precisión el equipo cumpliría su labor sin lucubrar con elementos raros. Presentados los actores. ¡Arriba el telón!

PRIMERA SERIE

Cuando se alinearon en la largada, alguien susurró en nuestros oídos. "Otra vez la gana el chivo y esta vez le toca al otro arrecifeño, García Veiga". Sin embargo cuando nos dimos vuelta para ver quien era no pudimos individualizarlo. Largaron y los Huayra de Reutemann y Pascualini estaban en punta y con 50 metros de ventaja sobre García Veiga y el resto del pelotón. La misma voz la volvimos a escuchar tres vueltas más tarde cuando la distancia de Reutemann y Pascualini sobre el resto era de 150 metros. "Aquí ya no pasa más nada", pero nuevamente se equivocó por suerte para el espectáculo. Si bien entre Reutemann y Pascualini no se podía esperar ningún tipo de lucha, los de atrás se venían dando sin asco tratando de descontar ventajas. García Veiga se encontraba en el medio justo: adelante y a 300 metros (4ª vuelta) los Huayra y atrás y a la misma distancia el trío, Pairetti, Cacho Fangio, Marincovich. García Veiga no podía con los Huayra y los de atrás tampoco podían alcanzarlo a él, en condiciones normales.

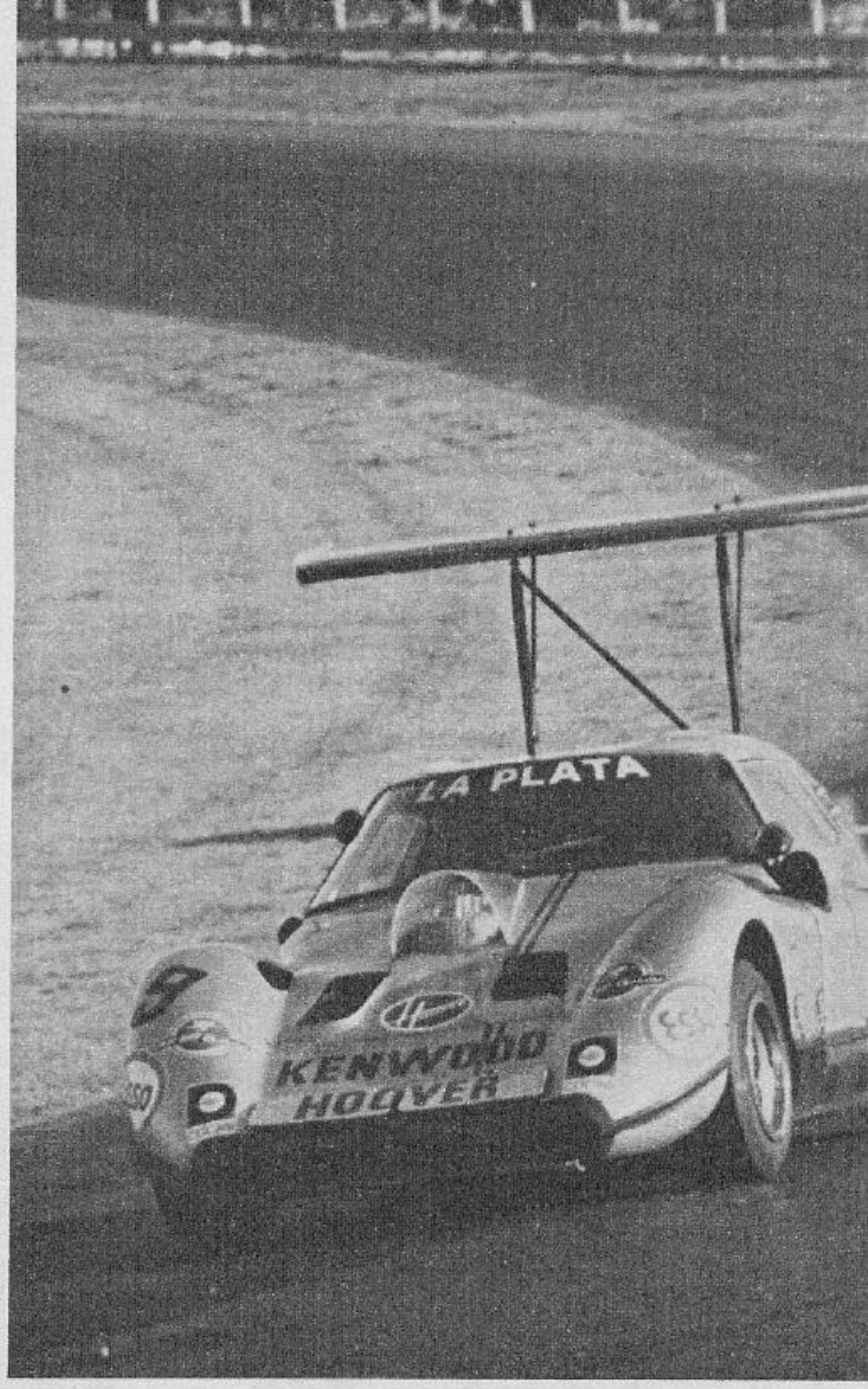
Un poco más atrás Bordeu y Galbato trataban de pasarse por cualquier lado, Galbato por la cuerda y Bordeu tirándose por afuera. Luego Ballbé y Canedo y después, jugando al trencito, Faraoni, Urruti y Riva. En la décima vuelta Pascualini rompe el parabrisa (piedras sueltas). Ahí entró a aflojar. Bordeu lo pasa a Galbato en la 17ª. En la 12ª también saltan los parabrisas de "Cacho" y Ballbé. Los dos primeros puestos ya cantados, Marincovich lo pasa a García Veiga. Pero todo no estaba dicho. En la 14ª vuelta Reutemann se detiene y Pascualini toma el comando del pelotón de punta seguido de García Veiga que recuperó su posición. En la 16ª se produce un impasse. En la 19ª Marincovich y Fangio forman tándem y así hasta el final donde Pascualini llega con casi un minuto de ventaja sobre Bordeu. La carrera fue vertiginosa. Un promedio de 225,583 km/h, indica la magnitud de la exigencia mecánica. La voz conocida nos tomó de sorpresa cuando entrábamos a los boxes. "Yo les dije, viejos... hoy ganan los Ford. Los V8 son un cañonazo". No entendimos nada.

SEGUNDA SERIE

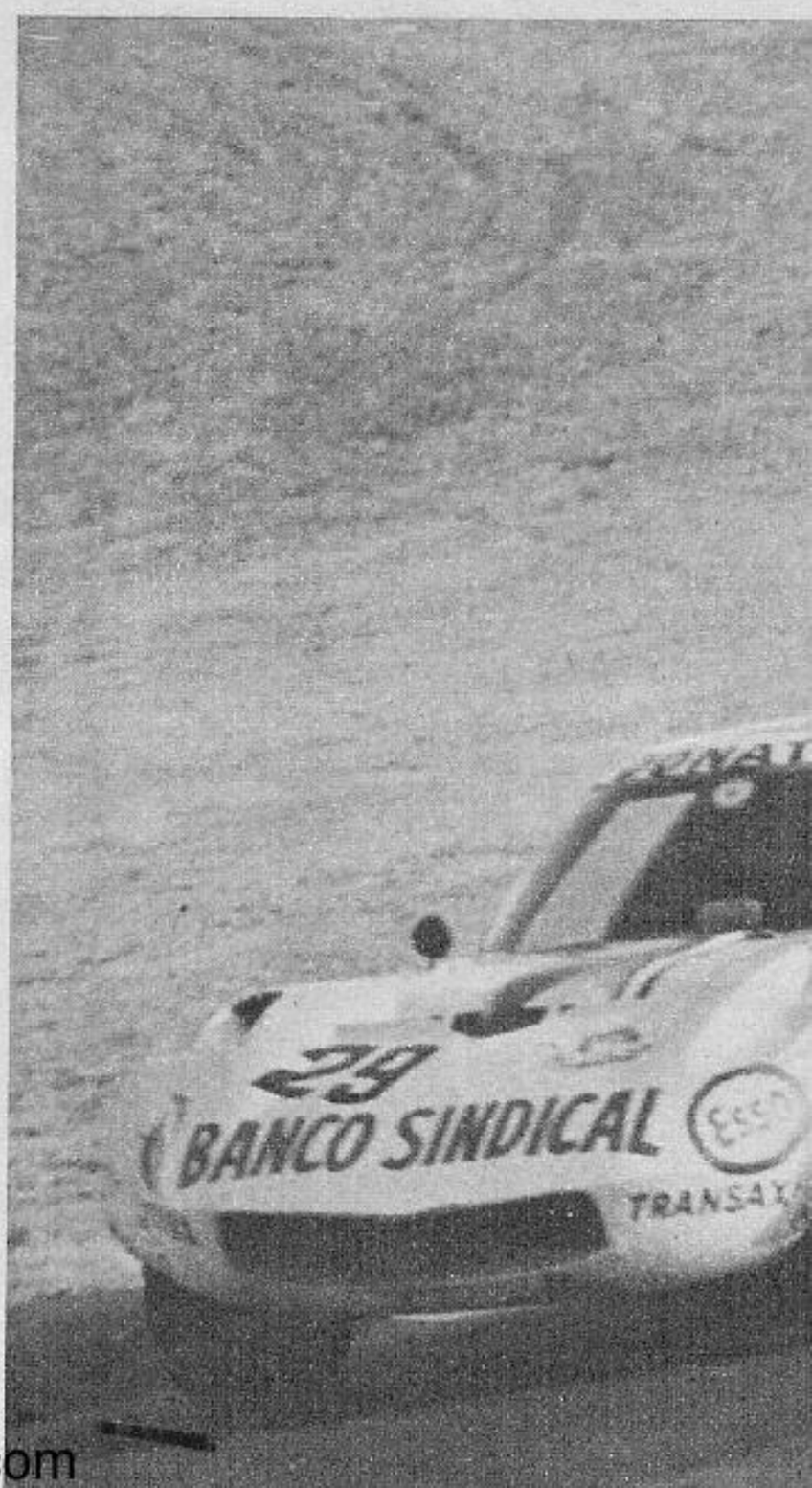
La debacle mecánica de la primera serie había hecho temer a los organizadores. Sin embargo la integridad de la serie final en beneficio del borderaux se salvó: Vianini reparó un capó volador con la ayuda de Miguel Angel "Gordo" Galluzzi (que estuvo a punto de correr con la Liebre III de Cupeiro si éste estrenaba auto), el Nene Ternengo cambió el radiador de aceite, Rodríguez Canedo cambió el alternador loco, Cacho y Ballbé cambiaron los parabrisas y solucionaron algunos problemitas y finalmente Pascualini también cambió el trasparente.

Cuando, largaron se esperaba que el Ford se tomara el mismo buque que en la primera serie. No fue para tanto. Vianini y García Veiga se le pusieron a la cola con el exclusivo fin de perjudicarle la vida y tratar de ganarle. Pero en la primera vuelta Vianini abandonó y García Veiga quedó como perseguidor del Huayra. Entre los dos punteros no juntaban más de cincuenta años (ah... la juventud).

A Pascualini no lo vamos a nombrar más. Su actitud fue meritoria y sería aburrido narrarla vuelta por vuelta. Así como largó llegó. Es decir primero. El asunto venía atrás, entre Bordeu, Marincovich, Ternengo y Franco. En otro pelotoncito se juntaban Galbato, Riva y Cacho Fangio. Poco a poco el panorama se esclareció. Marincovich abandonó y Ternengo paraba cada dos vueltas por problemas de presión de aceite. Bordeu se cortaba solito en la segunda posición porque García Veiga también descansaba en los boxes.

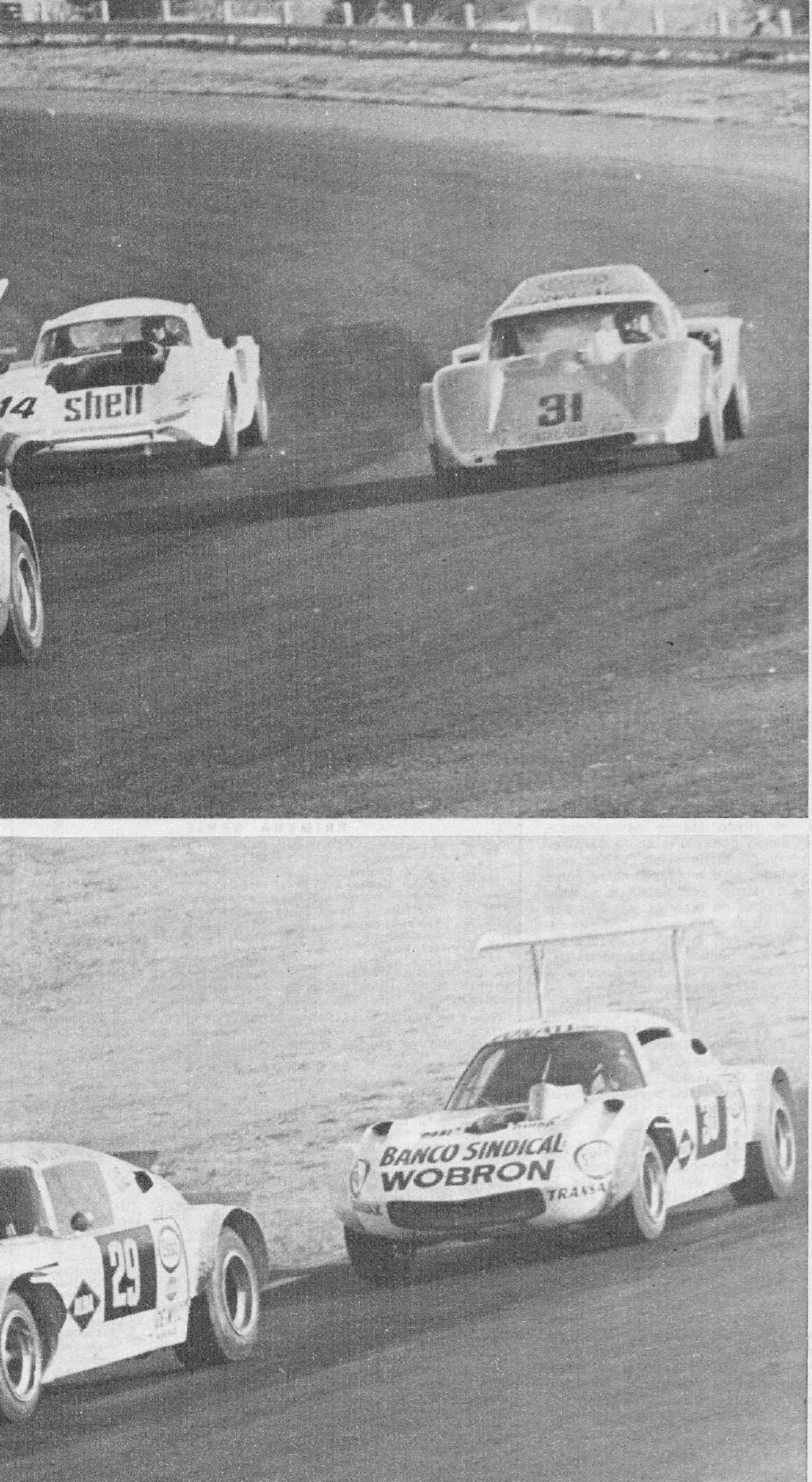


El "doctor" Ballbé con el que fuera auto de Cupeiro hasta no hace mucho. Buena actuación y marcha regular. Riva y Nasif en una misma línea.



Dos que se tuvieron que conformar. Sobre todo Canedo. Urruti, que marcha adelante, fue quinto en la final y sigue llegando. Canedo quemó junta de tapa.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Pero en el segundo pelotón Galbato peleaba con Riva y Cacho. Fue en la vuelta 22ª cuando Cacho sin que nadie se lo esperara, salió del camino unos metros antes de un cartel de malos aires y se detuvo unos metros antes de un cartel de madera. "Me tocaron, me tocaron de atrás" fueron sus primeras palabras al bajar del Trueno Dorado con la cola destrozada. Aparentemente Riva al querer pasarlo lo tocó involuntariamente y Cacho fue a integrar el paisaje. Afortunadamente no fue más que un susto padre. Galbato se iba y se iba y se colocó a la cola de Bordeau y pegadito intentó pasarlo hasta que lo rebasó. Franco se quedó a centímetros del Dodge amarillo de Maneco. El público había dejado de interesarse por la punta y se recreaba con la lucha entre Galbato, Bordeu, Franco y Riva. Durante más de diez vueltas anduvieron así, "Que sí, que no... que te paso... que me pasás". Y Galbato pasó primero con Bordeu a la cola y Franco a sus espaldas. Pascualini ya había llegado medio minuto antes y tenía la corona ya en los hombros. Excelente conducción de Pascualini y mejor diseño integral del auto fueron los valores de este triunfo bien merecido. Pascualini, Pronello y el F-100.

PATIO DE BOXES

Reformas en los Huayra: cola alargada construida en plástico, que el apuro en terminar no permitió pulir. De acuerdo a lo expresado por Pronello el sábado se calculaba que alcanzaba a desarrollar 100 ó 150 rpm más con respecto al régimen habitual del motor. Se ganaron de esa forma las rpm deseadas y además se ganaron dos series como para confirmar.

El equipo de Gastón estuvo tratando de superar desde el viernes problemas en los radiadores de agua. Perdían líquido o se rompían. "Desde que llegamos a Rafaela cambiamos tres radiadores" dijo Gastón Perkins. (sic).

Recordando con ira... tremenda profusión de alambres y tira adhesiva en nuestros SP. Lo de la tela adhesiva se justifica si pensamos que por las endijas del plexiglass se colaron vientitos muy fríos e incómodos. En cuanto a los alambres que usaron para sujetar desde capós ballables hasta puertas díscolas... en fin.

Servicio meteorológico a cargo de ANDOLFATO & CASTAGNOLAS de servicio técnico de Pirelli. Temperatura al largarse la prueba: 10° a nivel pista; 9° 4. a 60 cm. del suelo. Humedad ambiente: 100 por 100. Presión 756 mm.

→

Presentes los spoilers en: los Truenos Sprint de Vianini y García Veiga; las Liebres III del Chino Canedo y Cacho Franco; en el Nova de Pairetti, en el Numa II B de Copello, en los Baufer con motor Ford, Chevrolet y Dodge de Galbato, Ballbé y Bordeu respectivamente y en el Numa II modifie de Riva.

El mal en los Tornado by Berta: la junta de tapa de cilindros.

El andar de los Huayra largos no tiene nombre. Por lo menos a juzgar por lo que hicieron en Rafaela. Desde la largada hasta los boxes (aproximadamente 500 metros) pasaron juntos y a setenta u ochenta metros del inmediato posterior.

Pronello al terminar la primera serie: "Puedo llorar en cualquier momento . . .". Al terminar la segunda serie lloró. Lloraron juntos abrazados Pronello y Carlitos Pascualini otro valor que viene del Anexo "J".

Los Trueno Sprint parecen llegados de otro mundo. Los legítimos invasores. El sábado viajaban para cualquier lado en las curvas de Rafaela. El domingo estaban bastante mejor. La carrocería vibraba toda como una maraca y el carenado de la rueda trasera derecha de García Veiga se soltó en parte y entró parcialmente en el buche del guardabarro. Si hubiera tocado la rueda . . .

El triunfo de Pascualini obedeció a tres factores. El auto que resultó sensacional; Pascualini como piloto y la organización perfecta gobernada desde los boxes.

El chasis Bronco puede traer bronca. El Halcón de Ternengo tiene ese chasis que en Estados Unidos se usa en los jeeps que Ford fabrica. El reglamento en su letra dice que los elementos deben ser regularmente importados al país. Pronello asegura que "las piezas y partes deben tener distribución asegurada en todo el país. Y Ford tiene concesionarias ¿no?". (sic).

Emilio Boretto fue el peligro chino en Rafaela. Taponó involuntariamente a los demás. ¿Va a pasar siempre?

ABANDONOS Y CAUSAS: FARAONI: pinchadura de pistón a causa de la nafta (según Faraoni Jr.). PAIRETTI: desintegró todo, todo, todo . . . entendido. COPELLO: Junta de tapa quemada. CUPEIRO: Sin presión de aceite que no se hizo presente en tan magno acontecimiento. Lo malo si breve dos veces malo. CHINO CANEDO: Primera serie se detuvo a cambiar el alternador hecho puré. Durante el recorrido recalentó y la junta de tapa se resintió. A poco de largar la segunda se quemó. GRADASSI: rotura engranaje de distribución. FRANCO: que se detuvo varías veces tuvo problemas con un tanque que perdía nafta. Abandonó por el restringido paso del combustible. REUTEMANN: Magneto. MARINCOVICH: Diferencial roto. CACHO FANGIO: Piña involuntaria.

Hubo malos entendidos con el periodismo que no pudo cumplir con sus funciones durante el sábado y el club organizador que por exceso de celo, tomó ciertas medidas no muy lógicas que derivó en una reacción en masa de la prensa escrita, oral y televisiva. El sábado por la noche una reunión entre periodistas y las autoridades del club de Rafaela culminaron con satisfacción para todos. El domingo se pudo trabajar en paz.

García Veiga: "Se mueve mucho. Parece un chorizo sobre fuente de loza".

El sábado clasificaron los autos del equipo de Gastón utilizando el popular y efectivo sistema de tándem.

Carmelo Galbato: "Yo no entiendo, ¿si tengo el mismo motor que los Huayra de Pronello cómo tengo 1.000 vueltas menos . . .?" con mucha mufa. En la segunda serie mejoró algo.

Cuestión de gálibos: el sábado Paco Martos se construyó uno y controló la altura del Chevy de Marincovich. Y por otro lado, el domingo, minutos antes de largar se estaban suplementando los resortes del Numa II B de Copello, ya que en el control previo el auto no pasaba sobre el gálibo. Se terminó de trabajar sobre la hora y Copello se acomodó entre aplausos.

Di Palma no fue de la partida el domingo. Decidieron no presentarse luego de la clasificación del sábado debido a que Berta no estaba conforme con el rendimiento de la Liebre.

En el Halcón —a cargo del Nene Ternengo— se cambió la ubicación del radiador. De la misma forma que en los Huayra se pasó adelante ya que los problemas de temperatura eran mayores durante viernes y sábado. Con el trasplante solucionaron el asunto.

Al abandonar el Nene Terneñgo luego de detenerse cincocientas veces; dijo: "Bueno así es la vida . . .". Las sucesivas paradas obedecieron a la desconexión de mangueras de agua, más problemas en la bomba de nafta y radiador de aceite.



Nasif no tuvo suerte; en cambio el cordobés Tullio Riva fue mejorando poco a poco. De los Numa, el mejor.

VII GRAN PREMIO CIUDAD DE RAFAELA

Club Atlético de Rafaela — 22/VI/69 — Circuito Nº 1 del Autódromo de Rafaela de 4.624,46 m — Dos series de 40 vueltas por suma de tiempos.

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	17	Carlos Pascualini	Ford-Pronello	50m53s9	40
2º	26	Juan M. Bordeu	Dodge-Baufer	51m52s2	40
3º	23	Carmelo Galbato	Ford-Baufer	50m54s2	39
4º	3	Carlos Marincovich	Chevrolet-Martos	51m12s1	39
5º	31	Tullio Riva	Tornado-Numa IIA....	51m51s2	39
6º	29	Federico Urruti	Tornado-Llebre III ..	51m51s5	39
7º	1	Carlos Pairetti	Chevrolet-Nova	47m22s2	37
8º	14	Nasif Estéfano	Tornado-Maletón	51m24s3	37
9º	12	Héctor Gradassi	Dodge-Formisano	51m12s5	35
10º	28	Oscar M. Franco	Tornado-Llebre III ..	51m53s8	34
11º	27	Emilio Boretto	Ford-Boretto	51m08s3	33
12º	22	Héctor Garcia elga	Chevrolet-Trueno	40m56s8	32

Record de Vuelta: El 17, Carlos Pascualini y el 20, Carlos Reutemann en la 2a. y 3a. vueltas, respectivamente, con 1m13s8 a un promedio de 225,583 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	17	Carlos Pascualini	Ford-Pronello	51m49s8	40
2º	23	Carmelo Galbato	Ford-Baufer	52m05s2	40
3º	26	Juan M. Bordeu	Dodge-Baufer	52m05s9	40
4º	28	Oscar M. Franco	Tornado-Llebre III....	52m14s	40
5º	31	Tullio Riva	Tornado-Numa IIA ...	52m06s1	39
6º	14	Nasif Estéfano	Tornado-Metetón	52m24s7	39
7º	29	Federico Urruti	Tornado-Llebre III	52m42s3	39
8º	27	Emilio Boretto	Ford-Boretto	53m15s9	35
9º	9	Carlos Ballbé	Chevrolet-Chevoom ...	51m51s8	34
10º	8	Oscar Fangio	Chevrolet-Trueno	31m13s5	24

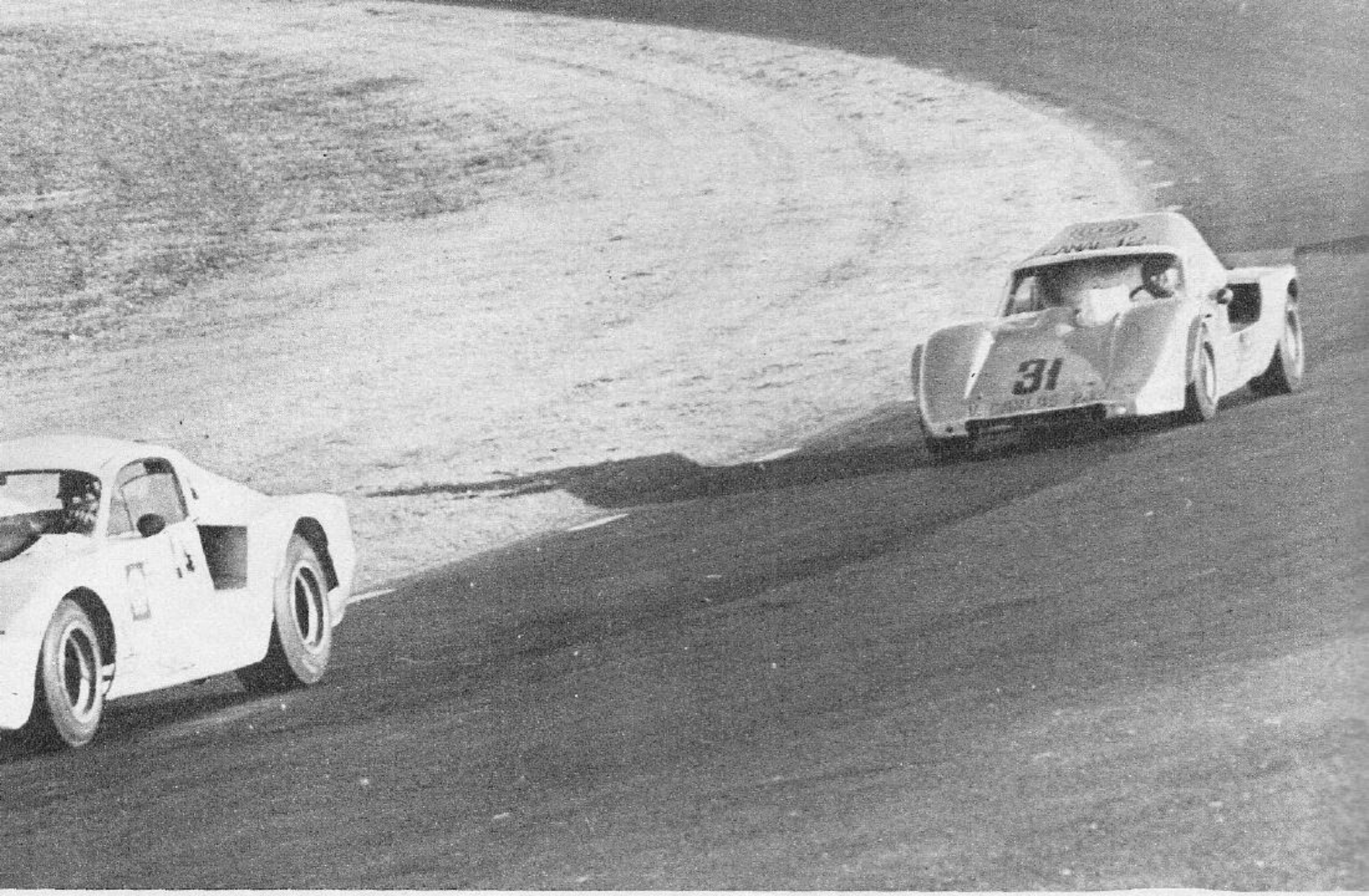
Record de Vuelta: El 17, Carlos Pascualini en la 15a. en 1m14s4 a un promedio de 223,764 km/h.

CLASIFICACION GENERAL

1º	17	Carlos Pascualini	Ford-Pronello	1h42m43s7	80
2º	26	Juan M. Bordeu	Dodge-Baufer	1h43m58s1	80
3º	23	Carmelo Galbato	Ford-Baufer	1h42m59s4	79
4º	31	Tullio Riva	Tornado-Numa IIA	1h43m57s3	78
5º	29	Federico Urruti	Tornado-Llebre III ..	1h44m33s8	78
6º	14	Nasif Estéfano	Tornado-Matetón	1h43m49s	76
7º	28	Oscar M. Franco	Tornado-Llebre III....	1h44m07s8	74
8º	27	Emilio Boretto	Ford-Boretto	1h44m24s2	68
9º	3	Carlos Marincovich	Chevrolet-Martos	1h19m59s4	63
10º	9	Carlos Ballbé	Chevrolet-Chevoom ..	1h43m33s2	61

Promedio del ganador: 216,078 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¿Sabe cómo comprar un automóvil usado?

Entérese leyendo **Selecciones** *del* Reader's Digest de Junio

Zandvoort, junio 21, 1969



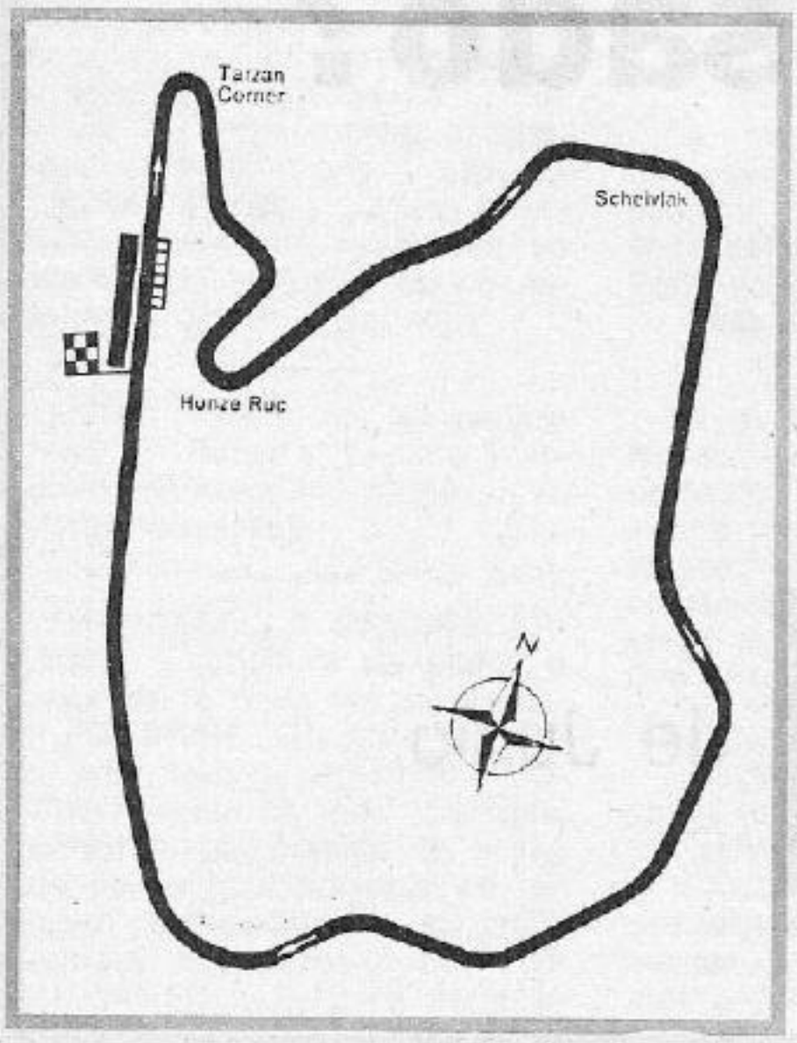
GROTE PRIJS VAN

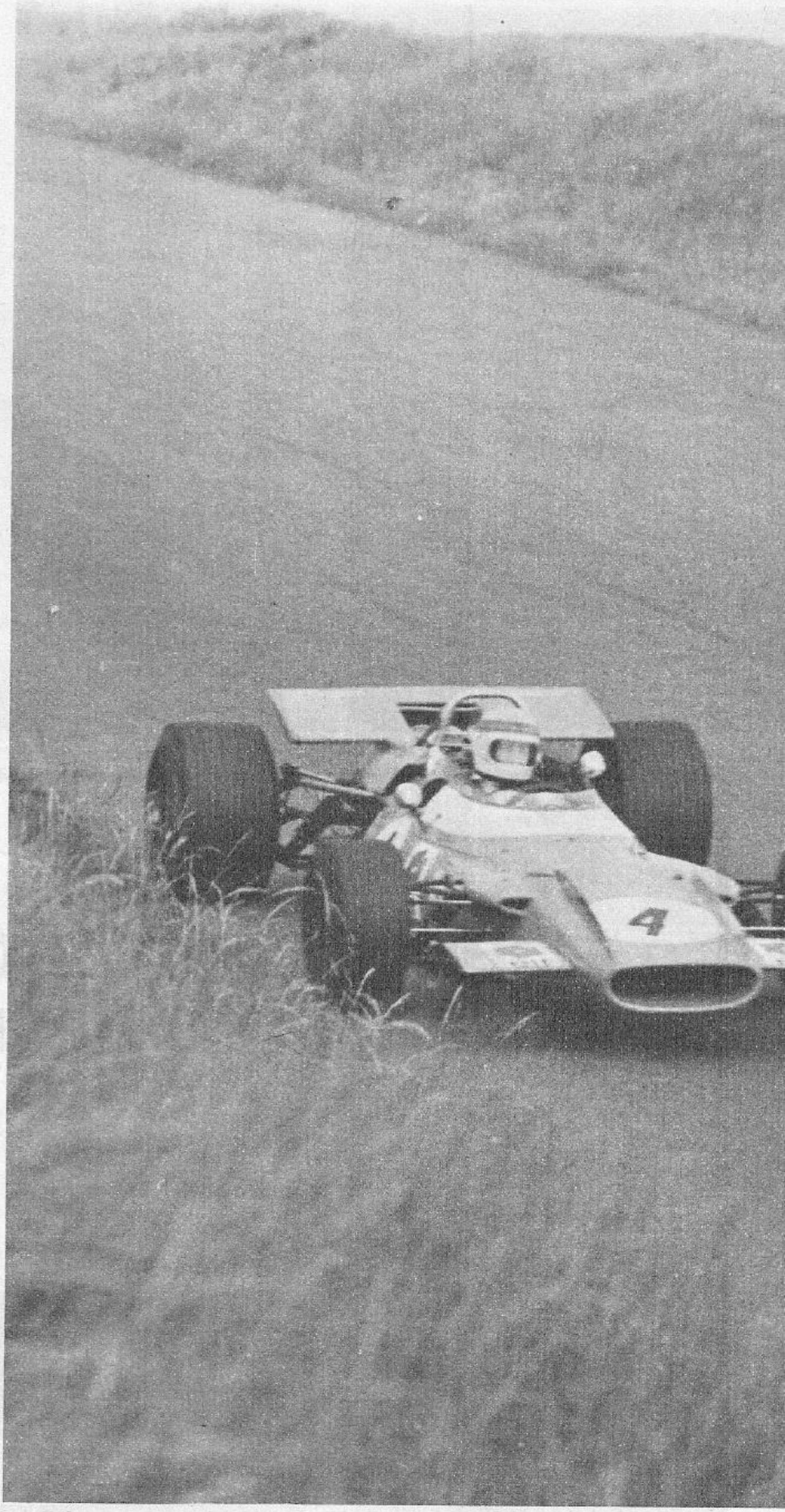
Nederlands

Otra vez Jackie Stewart. Otra vez el Matra MS-80. Todo sigue igual: dominio total del escocés y confiabilidad del monoposto blue-France.

Primeros pasos de la tracción en las cuatro ruedas en un G. P. de F-1, aunque siguieron prevaleciendo los de tracción convencional

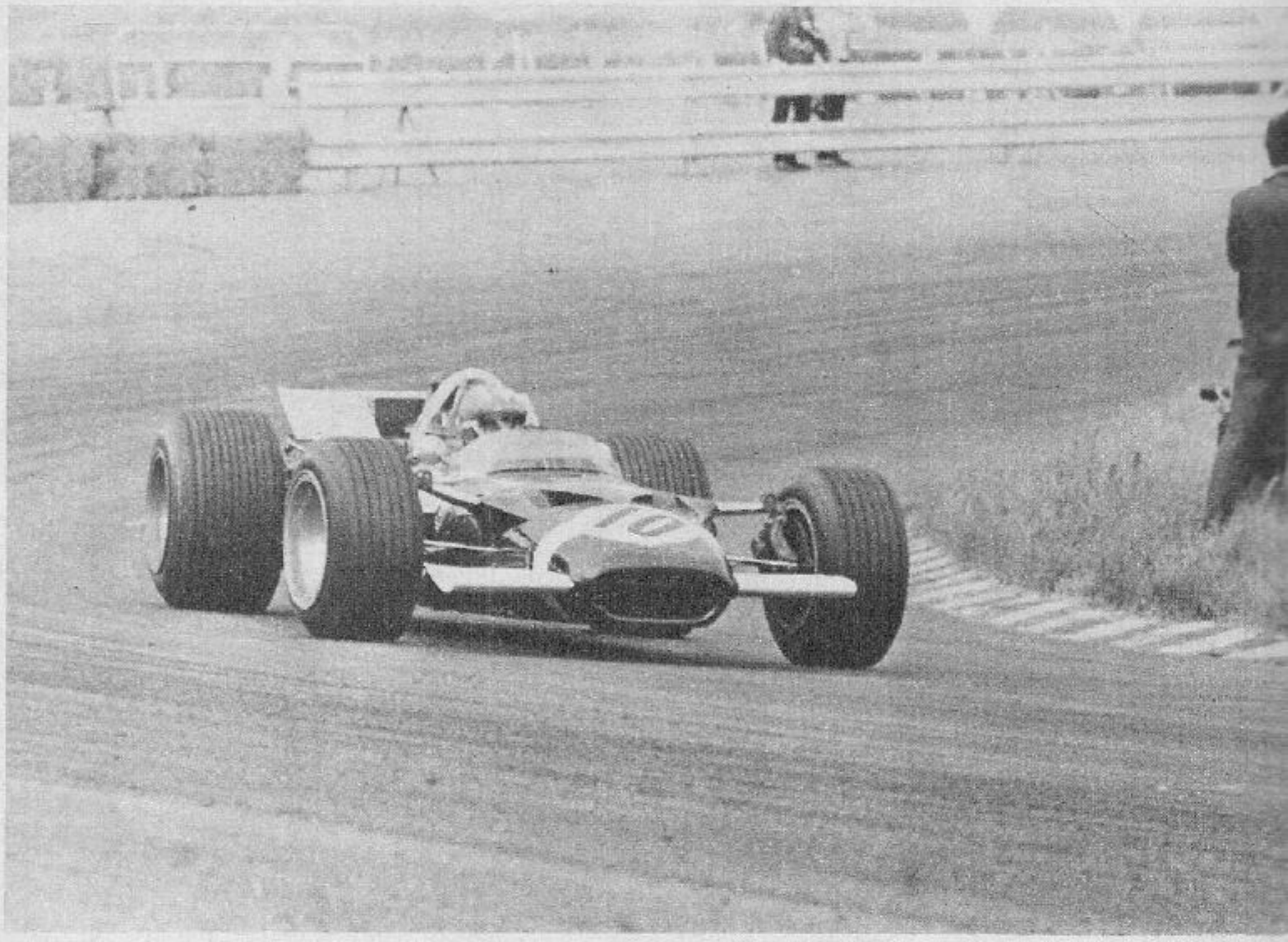
Textos y fotos de GERMAN SOPEÑA





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NADA NUEVO BAJO EL SOL



Jo Siffert. Junto con Jackie Stewart y Jochen Rindt son los pilotos actuales con más posibilidades de llegar a ser los sucesores de Clark. Su Lotus, junto con el Brabham de Courage y la Ferrari de Amon fueron los más veloces en el kilómetro lanzado en el GP de Holanda: 276 km/h para el trío.

Jackie, the winner, *rezaría un epígrafe de "The Motor". Stewart se decidió al final por el MS-80 de tracción convencional. Obsérvese el deflector usado también como capot. Es producto de la prohibición de los alerones. En el kilómetro lanzado en la recta de los boxes de Zandvoort, marcó 217 km/h.*

Todo quedó en un amague. Los fabricantes como Matra y Lotus apuraron hasta llegar a límites increíbles, la fabricación de los tracción en las cuatro ruedas, la solución técnica inmediata a adoptar en los F-1. Pero los tiempos hechos en los entrenamientos por Stewart e Hill **jamás** fueron mejores, ni siquiera similares, a los hechos con los ya conocidos tracción-en-las-dos ruedas. Por ende todo quedó en un amague y se volvió a correr como antes, sin alerones, pobrecitos, prohibidos.

Vayamos a lo que le dijo el mismísimo Jackie a Parabrisas CORSA sobre el cuatro ruedas motrices: **"El auto acelera y frena mejor. Pero la dificultad más grande se encuentra en el centro de la curva, donde todavía no sé para que lado va a agarrar. Además la dirección es demasiado dura, aunque se doble a mucha velocidad... le soy sincero Souuuuuña, todavía no encontré una sensación de supremacía sobre el anterior dos ruedas...; claro, eso sí, tampoco estoy muy adaptado al auto, ésta fue la primera vez que subí."**

Algo más o menos similar ocurrió con Lotus. Colin llevó dos autos "FWD" (Four Wheel Drive) y 3 simples. Hill probó uno y otro, más o menos 2.000 veces pero siempre los tiempos mejores se marcaron con los simples. Por lo tanto, optaron por el mismo razonamiento que l'equipe Matra: más vale patrón conocido que nuevo por conocer.

A la carrera, Lotus la tuvo en sus manos durante las primeras vueltas. Rindt le sacó el primer puesto a su coequiper Hill en la tercera y lo sostuvo hasta la 16a. en que paró y cantó el **¡¡no va maaas!!** por culpa de la caja de velocidades. De ahí en más Stewart se adueñó de la punta para recibir, posteriormente, la corona de manos del príncipe Bernardo de Holanda. Por otro lado, Siffert con el Lotus de Rob Walker estuvo en la segunda posición prácticamente toda la carrera. Mario Andretti también estaba inscripto en la carrera (con el Nº 3 para los que quieren precisión). Pero ni aportó; tuvo que rumbear para Langford, carrera que fue suspendida la semana pasada por la lluvia.

Por el lado de los Mac Laren las cosas no anduvieron del todo mal en

→

G. P. DE HOLANDA

el G. P. Hulme, junto con Amon y los dos Brabham de Ickx y el **Nonno** Brabham tuvieron una interesantísima lucha por el tercer puesto que al fin de la historia quedó en manos del neocelandés de la Ferrari sobre el M7-A de Hulme. También Mac Laren ya tiene casi listos sus FWD, pero recién estarán en línea de partida en el G. P. de Francia en Clermont-Ferrand.

En síntesis: Stewart ganó otra vez más. Siffert fue quizá lo más sensacional de la carrera y los FWD quedaron para la próxima.

PATIO DE BOXES

Matra, juntamente con Lotus, trajo un auto con cuatro ruedas motrices pero sólo anduvo en la tarde del viernes. Fue el segundo en la curiosidad periodística detrás del Lotus, y permaneció al costado del camión del equipo Matra Elf mostrando sus novedosas intimidades.

No es por cierto una belleza estética. Se engorda en el medio y da la impresión de ser una pelota de rugby con gomas anchas. Mecánicamnete tiene cosas parecidas al Lotus. La caja de cambios delante del motor y detrás del piloto; el diferencial trasero a la derecha; los discos de frenos en el interior y también un chasis diferente al del dos ruedas motrices. El Matra común es —como el Lotus 49— un monocasco que termina detrás del piloto. De allí para atrás es el motor el que trabaja como chasis absorbiendo todos los esfuerzos y las cargas de las suspensiones. En el cuatro ruedas motrices, en cambio, se prefirió un chasis completamente tubular.

En cuanto a suspensiones ni la delantera ni la trasera sufrieron modificaciones con respecto al modelo común. Sólo, claro está, que adelante vemos el palier a cada lado que se agrega al conjunto de parrillas, amortiguadores y elásticos que el Matra tiene al aire libre. Atrás se mantiene el mismo paralelogramo con un brazo único superior y un brazo inferior que es un perfecto cuadrado. Barra antirol, amortiguador elástico, todo igual al modelo común. Por ahora sólo hay un auto terminado. Esperan tener dos para el Gran Premio de Francia para el cual también Mc Laren cree posible presentar su modelo.

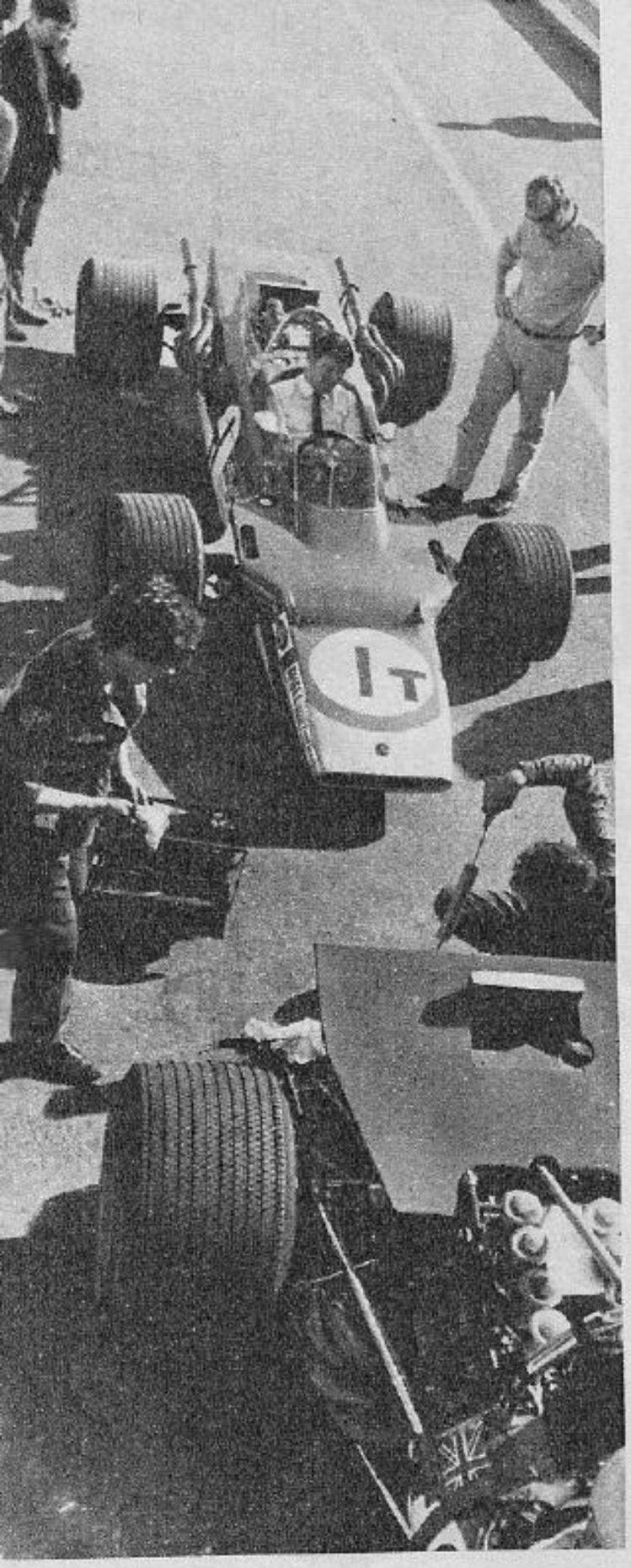
Chris Amon y la solitaria Ferrari V-12 presentada en Zandvoort. Pedro Rodriguez estaba también en el circuito como piloto suplente. Ferrari fue tercera al fin, después de una encarnada lucha con los dos Braham oficiales y el Mc Laren de Hulme.

Se impuso, definitivamente, la moda del casco integral como lo presentara por primera vez el año pasado Dan Gurney. Ahora ya lo usan Hill, Stewart, Ickx, Hulme y Rindt (casco blanco). Los demás aún optan por los modelos convencionales.

Bruce Mc Laren y Denny Hulme llegaron el martes de Estados Unidos (Copa Can-Am) y el miércoles por la noche estaban en Zandvoort.

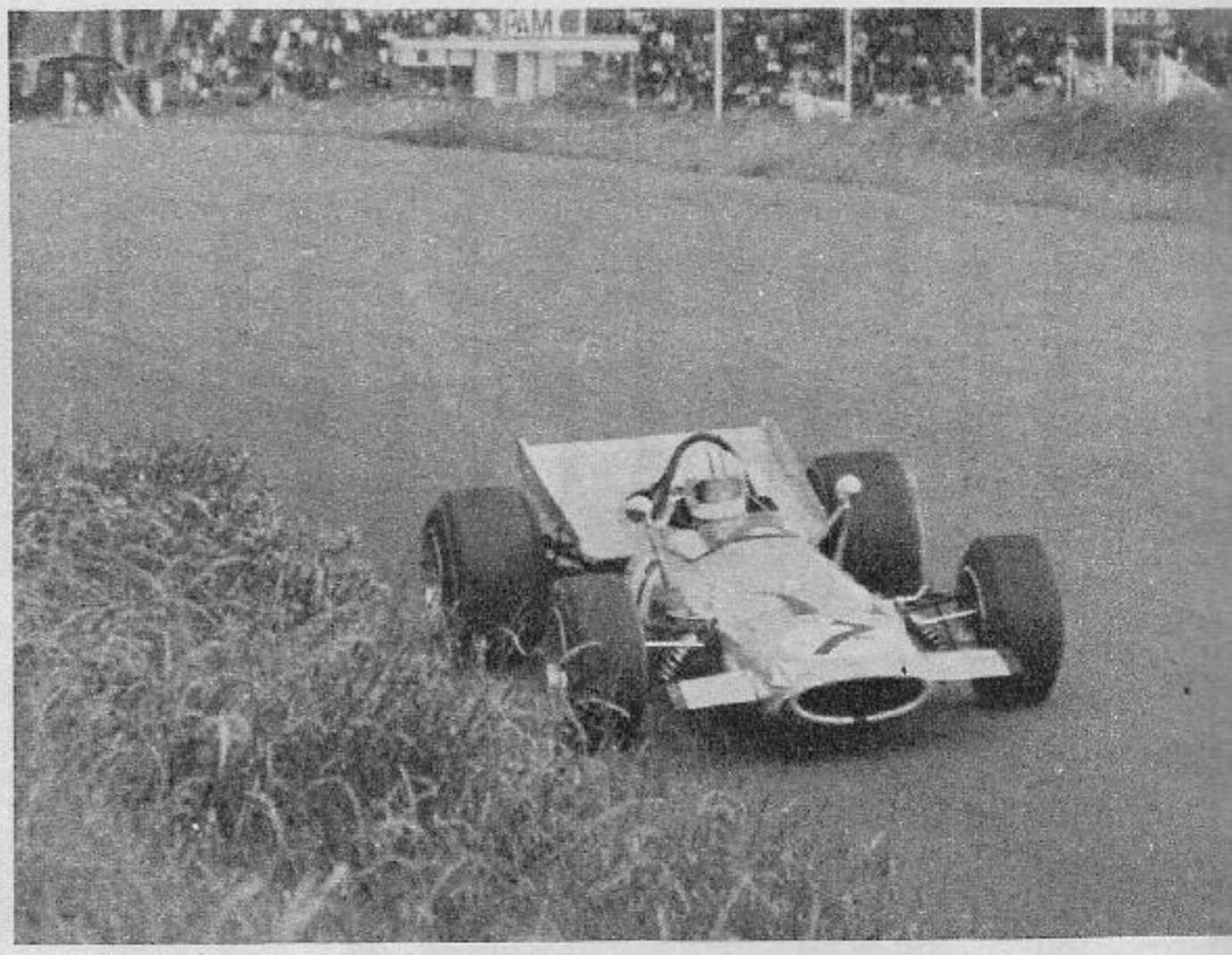
Elegante fuoripista se mandó Jackie Ickx el viernes por la mañana. A

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

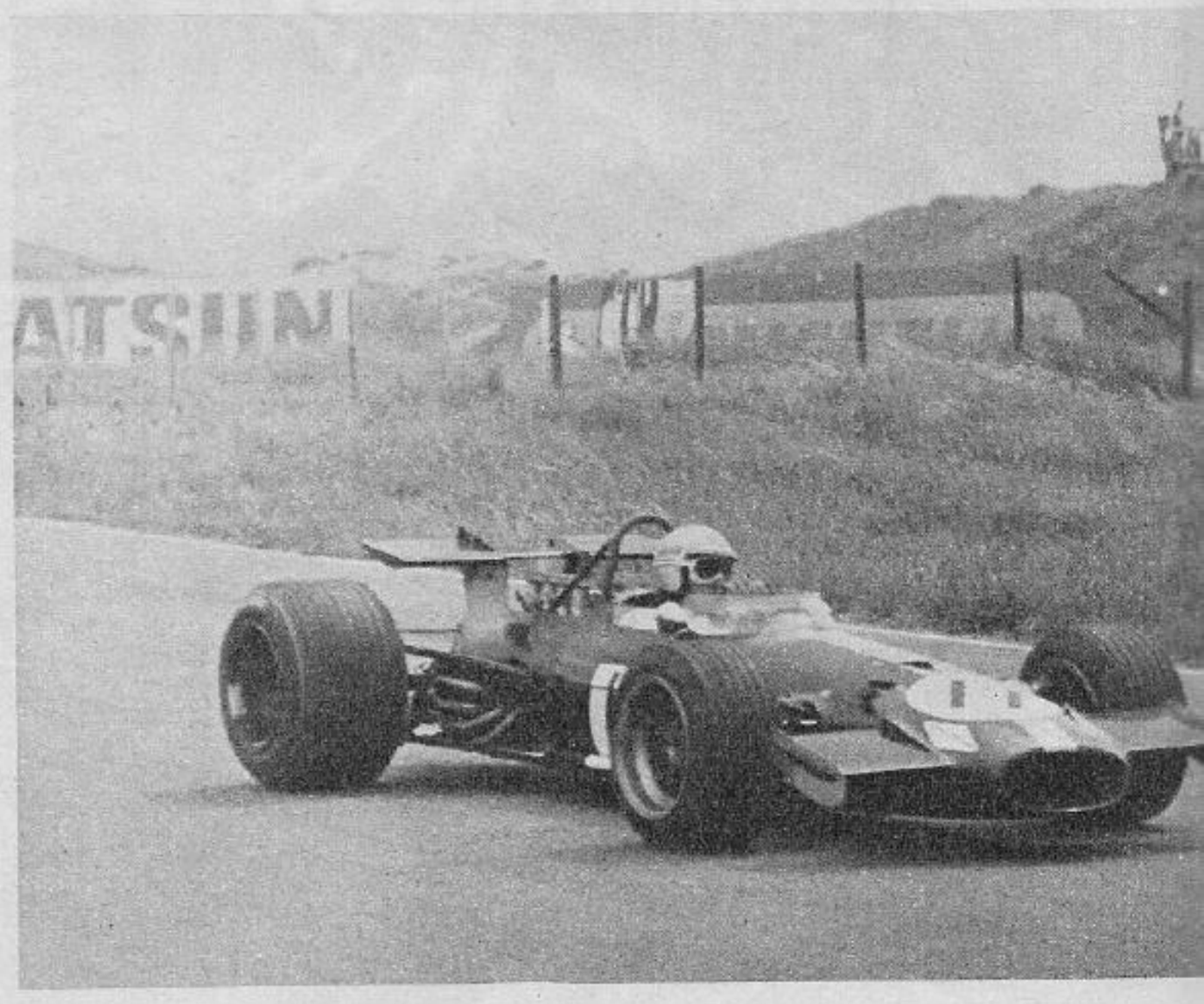


Mac Laren M7A. Hulme fue el mejorcito de la marca; había llegado pocos días antes desde Canadá junto con Bruce Mac Laren. Venían de correr en el circuito de St. Jovite, de Canadá por la Copa Can-Am. En el kilómetro lanzado no fue de los mejorcitos: 270 km/h.

El auto de atrás, es el cuatro ruedas motrices (FWD) de Colin Chapman. A pesar de la solución técnica adoptada es muy bonito: se llama Lotus-Ford 63.



El kilómetro lanzado fue medida en la recta que va desde los pits hasta el gasómetro. En ese tramo los dos Brabham oficiales el de Jack (en la foto) y el de Ickx, fueron los más lentos de los 18 competidores: 253 km/h fue la mejor marca de Brabham que tenía el monoplaza más veloz.



GRAND PRIX DE HOLANDA

Circuito de Zondvoort (4.193 metros — 21/VI/69)

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	4	Stewart, Jack	Matra-Ford MS80	2h06m42s0	90
2º	10	Siffert, J. ..	Lotus-Ford 49B	2h07m06s6	90
3º	8	Amon, Ch. .	Ferrari V12	2h07m12s5	90
4º	7	Hulme, D. ..	Mac Laren Ford M7A.	2h07m19s2	90
5º	42	Ickx, Jach..	Brabham-Ford BT26..	2h07m10s7	90
6º	11	Brabham, J..	Brabham-Ford BT26..	2h07m52s8	90
7º	1	Hill, Graham	Lotus-Ford 49B	—	89
8º	5	Beltoise, J. P.	Matra-Ford MS80	—	87
9º	14	Surtees, J..	BRM P138-V-12.....	—	87
10º	18	Elford, Vic .	Mac Laren-Ford M7A.	—	84

Promedio del Ganador: 178,705 km/h.

Record de Vuelta: Jack Stewart (Matra-Ford MS80) en la 20a. vuelta en 1m22s9 a un promedio de 181,995 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

POSICIONES

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Stewart, Jackie	27
2º	Hill, Graham	15
3º	Siffert, Joseph	13
4º	Hulme, Denny	11
5º	Mac Laren, Bruce	10
6º	Courage, Piers; Amon, Chris	6
8º	Beltoise, Jean Pierre	5
9º	Attwood, Richard; Ickx, Jackie	3
11º	Surtees, John	2
12º	Brabham, Jack	1

la salida de una especie de horquilla hay una curva muy veloz hacia la derecha que primero sube y luego baja hacia una ese terriblemente rápida. Al iniciar el suave descenso el Brabham de Ickx coleó violentamente y al corregirlo tomó rumbo hacia el lado interno, tocó el pasto y salió volando..., porque allí comienza un desnivel de unos cuatro metros aproximadamente. No un desnivel sino más acertadamente un plano inclinado. El auto quedó detenido en el pasto sin aparentes daños y Jackie Ickx indemne. De todos modos, inmediatamente se lo llevaron para revisarlo, mientras el patrón Jack Brabham seguía girando en la búsqueda del tiempo de clasificación.

Los Mc Laren probaron por primera vez con la cola libre, luego con el enorme deflector —que es la única cosa diferente que presentaron en Zandvoort— y por fin agregaron a ese deflector unos dos centímetros más de chapa.

El Lotus 49, de Rob Walker (el que condujo Siffert) está ya bastante viejito pero conserva una presentación impecable. Los mecánicos lo "miman" sin cesar en cuanto permanece quieto. Tuvo bastantes inconvenientes a lo largo de los dos días de pruebas para poner bien a punto las suspensiones. Finalmente, Rob Walker requirió la colaboración de Chapman quien sugirió, tras las impresiones de Siffert, las mejores que finalmente se realizaron, que no pasan de pequeñas correcciones a las barras antirrol o a la inclinación y tamaño de los spoiler fijos. Es notable las exquisiteces que corrigen después de varias vueltas. No sabemos si es que los pilotos son verdaderos genios o que simplemente van tanteando un poco a ciegas. Sin embargo uno ve que los tiempos van bajando por lo que hay que convencerse.

¡CRONOMETRICO!



Chevrolet SUPER SPORT'69 2da. SERIE

Un coche poderoso, preparado para que usted lo domine. Cuenta con tablero de comando de gran diseño deportivo. Motor extraordinario 250-7 bancadas. ¡Imbatible! Cómoda palanca al piso. Nuevas llantas deportivas. Caja de 4 velocidades totalmente sincronizadas. Servofrenos de doble circuito. Butacas anatómicas. Es el Chevrolet Super Sport 2ª Serie. ¡Cronométrico!



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

GM CHEVROLET

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PANORAMA MUNDIAL

En el Autódromo de Monthlery el 8 del mes pasado se llevó a cabo el Gran Premio Automovilista de París. En la misma se impuso el veterano Joakim Bonnier. La prueba reservada para la categoría Sport Prototipos y Gran Turismo fue ganada con facilidad por el volante sueco que punteó desde la iniciación de la competencia.

El tiempo empleado por Bonnier para recorrer los 67,400 kilómetros fue de 31m 05s8 a un promedio de 129,600 km/h. Segundo se clasificó Michel Martin de Francia con Ford GT-40, tercero Barrie Smith de Gran Bretaña con Chevron y cuarto Fritz Lenanweber de Alemania con Porsche 910.

La máquina que condujo Bonnier fue un Lola Chevrolet T-70.

¡¡Alerta, señores!! . . .

Los hinchas incondicionales del *"supercapo auto-motochiclistico"*, de "Fearless John", de "Big John", del gran John Surtees (uuufaaa, ésto parece escrito por el Colorado Figueras y me lo van a tachar, mejor empiezo de nuevo . . .).

A John Surtees se le da una oportunidad de demostrar, porque ya está haciendo falta que lo haga, que no está en la pendiente *que no se trepa más*.

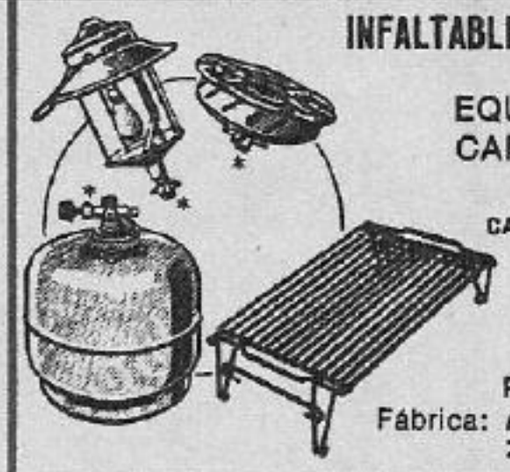
Jim Hall, el texano buen mozo y cargado de ingenio y dólares que introdujo los Chaparral, los motores Chevrolet, los alerones y las cajas automáticas con tanto éxito en el automovilismo deportivo, y que se estrolara prolijamente el año pasado contra el paisaje que adornaba una curva del circuito de Riverside, ha decidido que no quiere saber más nada de cascos Buco y mamelucos Les Leston por más Protex que sean, aunque le interese más que nunca demostrar que Chaparral sigue siendo el Gran Cuco Master de Grupo 7. Para tal fin debía munirse de alguien que tenga ganas de hacer las cosas muy bien dentro del cockpit, y a sabiendas de que Surtees no andaba nada bien en sus relaciones con Eric Broadley, le ofreció el pilotaje de su nuevo monstruito, el Chaparral 2H con motor de siete "trolis" y *automatikische cajadecambienwerke*. La macana resultó ser que los trabajos en la nueva máquina no fueron terminados a tiempo, pero eso lo solucionó Hall con un cheque por un chassis McLaren con fierritos de repuesto y todo. El aparato, por supuesto, no funca a la par de los M8B de McLaren y Hulme, pero por lo menos se las rebusca para no perder el contacto con la punta. Del 2H no se sabe nada cierto, ni cuándo aparecerá ni qué formas exteriores tendrá, pero se supone que no estará lejos de la de los populares platos voladores, y se ha comentado como para creerlo que tendrá, como sus antecesores, caja automática.

Si anda, podremos constatar la veracidad de lo que afirman los tipos que andan por esos mundos de Dios y a la vuelta al pago opinan que el Big John ya no es tan Big como antes. Bueno che, y basta porque se termina el pelpa y llegó el carrito con los sanguches . . .

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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



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

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

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



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

TIENE UN AUTO UNION
COMPRE REPUESTOS LEGITIMOS
TAMBIEN PARA GRACIELA. - GW. - INSTITEC
RECTIFICACION DE MOTORES RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Bs. Aires

AUTO-RADIO
SERVICE AUTORIZADO
COLOCACION
□ AUTO STEREO 3000. □ MOTOROLA
□ AUTOVOX □ CAR-STEREO INTERELECTRIC
□ BENDIX □ NIPPON ANTENNA
VENTA Y CANJE DE MAGAZINES
AMPLIO STOCK
DEGADER ELECTRONICA
SAN PEDRITO 601, T. E. 612-1242
EMILIO CASTRO 5511
GAONA 1597, CIUDADELA, T. E. 653-5539



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

BUJES FREMO DE BRONCE FOSFOROSO



¡EXACTAMENTE A MEDIDA!



SU PERFECTA ALEACION, ASEGURA MAXIMA RESISTENCIA A LA FRICCION Y ALTAS REVOLUCIONES.
PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.
ES OTRO PRODUCTO
MANAGUA
DISTRIBUYE:
POMOTEX S.A.
MORON 4046/50
T. E. 69-0123 y 4257 - Buenos Aires

Ahora es última moda. Boschi con su Lotus Seven, Pronello con su interminable Torino Pronello, Luteral y el Comahue, Varela y el Renault GT, parece que ser constructor de automóviles con algo más o que puedan brindar un status mayor, parece ser excelente negocio; al menos, pinta serlo.

Dentro de todo este maremágnum también figura Tulio Crespi. Apareció, del día a la noche, con un GT sobre mecánica Tornado que lo tenía entre ojos desde su viaje a Europa, después de ver una y mil veces autos como el Lamborghini Miura y exquisiteces similares. Sobre una plataforma Tornado, "hice un auto completamente distinto a todo lo conocido, aclará bien eso; no es una reforma, es totalmente distinto y hecho de punta a punta en mi taller. Del Torino original quedó la plataforma y parte de las puertas..., lo demás es todo nuevo".

Así se empieza. El auto que figura en las fotos ya está listo. Anda y todo. Es un prototipo al cual se le inculcarán algunas reformas, especialmente en el estilo. Quedará propiedad de Tulio Crespi "y me voy a ir con él a todas las carreras". A partir de este auto empezará la serie que saldrá a la venta. Por supuesto que será muy pequeña: para empezar, un auto por mes y basta. El precio de cada uno estará en los 4 millones y algo; lo único que tiene opcional es el aire acondicionado. De más está decir que cada uno de estos autos trae de todo como equipo de norma, lavaparabrisas..., pero eléctrico, antena de radio automática: cuando se prende la radio, sube sola, y cuando se apaga, baja, y un equipo reproductor de magazines (además de grabador) que duele unos 150.000. Pero por hoy se van a tener que conformar con esto, nada más. En números próximos volveremos sobre el tema, en colores, y con más fotos en blanco y negro para que puedan verlo mejor.



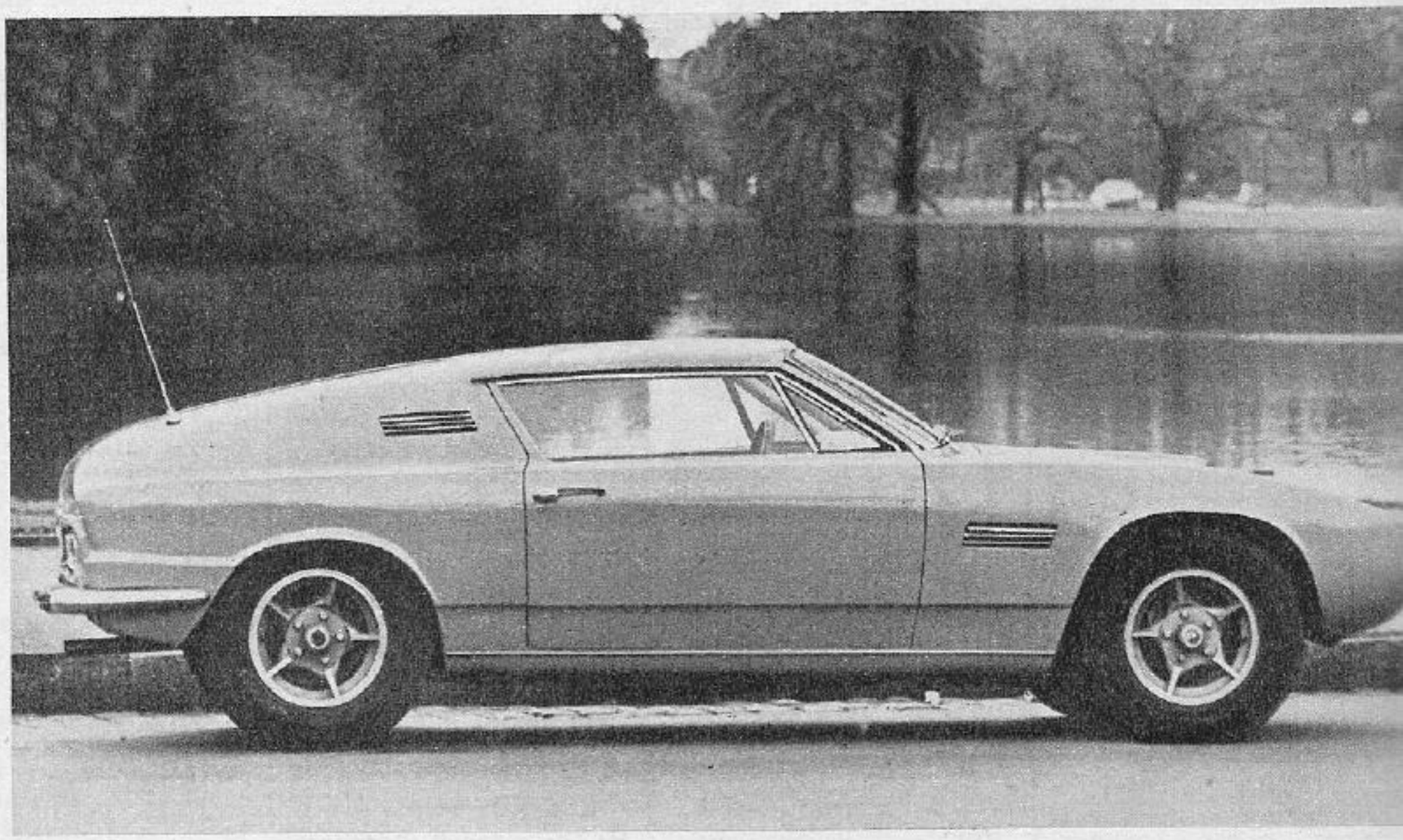
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TULIA GT

Tulio Crespi acaba de concluir su última obra: el Tulìa.

Un GT, fuera de serie, sobre mecánica Tornado.

Este es el prototipo y después, algo reformado, vendrá la pequeñísima serie con el modelo definitivo



Trompa muy agresiva. Con faroles carenados y cierta semejanza con el Lotus Elan. El parabrisas, es el original Torino.

Tulio Crespi haciéndose el play-boy. La verdad que facha tiene, pero cuando te vea tu señora y te pregunte qué estabas haciendo por Palermo ... Obsérvense los faros en posición de trabajo. Cuando se prenden las luces, salen, y cuando se apagan, vuelven a la posición de descanso.

Arriba, derecha: El próximo modelo, es decir, el primero que salga a la venta, tendrá vidrio detrás de la ventanilla lateral, para aligerar un poco esa zona.

Tres cuartos de perfil del Tulia. Incluso las llantas serán especiales. Ruedas Argentinas ya le entregará a Tulio Crespi un modelo que le será exclusivo.



ECOS DE LA QUEBRADA

Está escrito que Ricardo Zunino no puede salirse con la suya en el Zonda. El año pasado fue segundo de Castañón y la semana pasada ni siquiera pudo largar. El sábado rompió un aro y rajó el block, la presión se



le vino a "cero" y le pasó agua al cárter. Fue 28º con un tiempo ridículo porque no pudo dar ni una vuelta. El domingo fue espectador autorizado por la "colimba".

Pepe Migliore no anduvo con la suerte que siempre lo acompaña. En la clasifica se dio la piña contra el paredón del "rulo" y tuvo que conformarse con el minuto 37. El domingo rompió el caño de escape y más tarde sopló una válvula.

Lole Reutemann anduvo el sábado sin presión de aceite y la temperatura le subió considerablemente. Según Galluzzi y Balestrini el coche estaba demasiado avanzado. Lo pusieron a punto y mejoró notablemente, aunque no tuvo la performance de las cupés de Canedo y García Veiga. Su rentrée a la Comi-



sión (orden que vino desde muy arriba y que tuvo que acatarse) no fue muy auspiciosa. Lole no estaba muy conforme, y es lógico.

Horacio Cuitiño (Torino 380 W made in García Hermo) es el primer Torino que se presenta con el pasarruedas recortado según nueva homologación. Alguien nos dijo: **"Estaban homologados desde hacía tiempo, pero los de IKA se lo tenían calladito porque Leeper quería tener la precisa y estrenar los pasarruedas en la primera carrera en que se presentara el equipo IKA-Renault". (¡?!)**

Los Fiat del equipo fueron cuestionados en la revisación técnica que se realizó en el autódromo el sábado a la mañana. La cupé Fiat viene de fábrica con los anclajes en el tren trasero como para colocar la barra antirrolido, pero no la trae de origen. Por consiguiente la mencionada barra tuvo



que ser quitada y de esa forma los pilotos del equipo perdieron entre 5 y 6 décimas de segundo por vuelta y jugándose mucho más en las cursas. **"El auto es un poco más rolador y se mueve en las curvas... pero se puede andar igual"**, decía **García Veiga** el sábado a mediodía en el comedor del Nogaró.

Willy von Wernich anduvo con todo y llegó a marcar 1m 40s y monedas. No daba para más su Falcon. Por fin se agarró el motor y debido a la poca colaboración que obtuvo en la concesionaria Ford de San Juan no pudo arreglar. De todos modos dio espectáculo en la persecución que realizó en clasífica al Torino de Cuitiño. En las curvas se le ponía al paragolpe, pero en recta se iba el Tornado. Quedó demostrado que el "alemán" anda en cualquier lado, no sólo en Concordia.

Esteban Fernandino (el crédito de Coronel Pringles) debutó en San Juan en el equipo Fiat. Anduvo en una berlina que evidenciaba unos HP menos (no muchos) y anduvo muy parejito y luchando en un pelotón que generalmente camina. Hay pasta y promete No nos olvidemos de su labor en el premio Apertura, donde punteó muchas vueltas. Buena adquisición de las huestes fiatistas.

Alfredo Peirano tuvo un encontronazo con un guardrail en el Zonda. Entró demasiado fuerte y cuando se quiso acordar estaba montando al guard-rail y mirando crecer margaritas cabeza abajo. No hubo daños personales, pero el Torino quedó bastante golpeado.

El Flaco Juchet no las tuvo todas con él. El sábado pinchó pistón y el domingo perdió la rueda trasera izquierda en el "rulo". No pasó nada, pero pudo pasar. Héctor Macris se la llevó por delante, se le clavó en el tren delantero y se mandó una serie de dibujos. Susto.

El Chino Genial (Rodríguez Canedo para los neófitos) anduvo el jueves por primera vez en el Zonda. Al día siguiente hizo 1m 33s 8 décimas extraoficiales que teóricamente serían record absolutísimo para la clase B. Estaba encantado con el trazado del autódromo sanjuanino. El sábado por la mañana no pudimos con nuestro genio y CORSA dio seis vueltas con Canedo. Primero fue Eddie



Boyadjián el que lo intentó, pero al cabo de una vuelta lo hizo parar en los boxes y se bajó lívido y acordándose de su mujer y sus hijos. **"Este está sonado..."** Inmediatamente subimos y entramos a deleitarnos. En la viborita era tanto el rolido y la fuerza que se ejercía hacia afuera que pensábamos que la butaca se iba a arrancar del piso e íbamos a salir despedidos por la puerta. El Chino, sin mosquearse, seguía doblando en tercera al mango (una vez puso cuarta para entrar aún más fuerte, pero integramos el paisaje por breves segundos). Parecía que doblaba con las **llantas** y en el rulo entraba en tercera (la mayoría lo hace en segunda) y metía la segunda adentro, pasándole al paredón tan cerca que se podía prender un fósforo contra la pared con sólo sacar la mano por la ventanilla. Luego la curva de entrada a la recta opuesta. Totalmente de costado, pero con una tranquilidad y solvencia que asombran a cualquiera. A los 90 metros de la horquilla se para en el freno y con exquisitez, punta y taco, encaja tercera, segunda, primera, cruza los brazos, pisa al mango y apenas sale pone segunda. Así todas las vueltas mientras comentábamos en voz muy alta la gran estabilidad de la cupé. Locos, así quedamos. Enloquecidos. Habíamos hecho 1m 36s 7 y sin que se exigiera a fondo.

Eddie Boyadjián siguiendo con su mala racha no pudo llegar. Una válvula lo relegó al comenzar.

Estábamos subidos a la "terraza" del camión de Fiat junto a los del equipo y a nuestro lado estaba el **"Nene" García Veiga.** Se largó la clase "A" y el "Negro" Monguzzi picó en punta. Cuando aparecieron en la recta opuesta venía perseguido por el pelotón y el "Nene" con sus inigualables dichos, gritó: **"Miren... miren... se le vienen como chancho a las papas"**. Y poco más tarde: **"El 'Negro' está más contento que mono con reló..."**. Cuando terminó la carrera y se produjo el 1-2-3 de Fiat el "Nene" se acercó al "Gordo" Galluzzi y lo tranquilizó con un **"... ahora estás tranquilo ¿eh?, porque estabas más arrugado que panza e' tortuga"**. Es un show.



"Habría que hacer carreras nada más que para la clase B. Es la mejor y la única que ofrece un espectáculo digno de verse. Hay lucha y manejo." Frase escuchada en la viborita.

C.F.F.

MAS FILTRO
BLUE-FILTER

CON CELULOSA IMPORTADA
Tratada y rayada en origen

CASA STEWART S.A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 - Tel. 86-2205/06/07





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Muy exagerado, muy exagerado...

Pero cierto.



Tan exagerado como su placer
que no se olvida y no se olvida
y no se olvida.

Tan cierto como ir al quiosco,
fumarlo... y vivirlo.

(Por algo Commander es el primero
en 100 mm.)

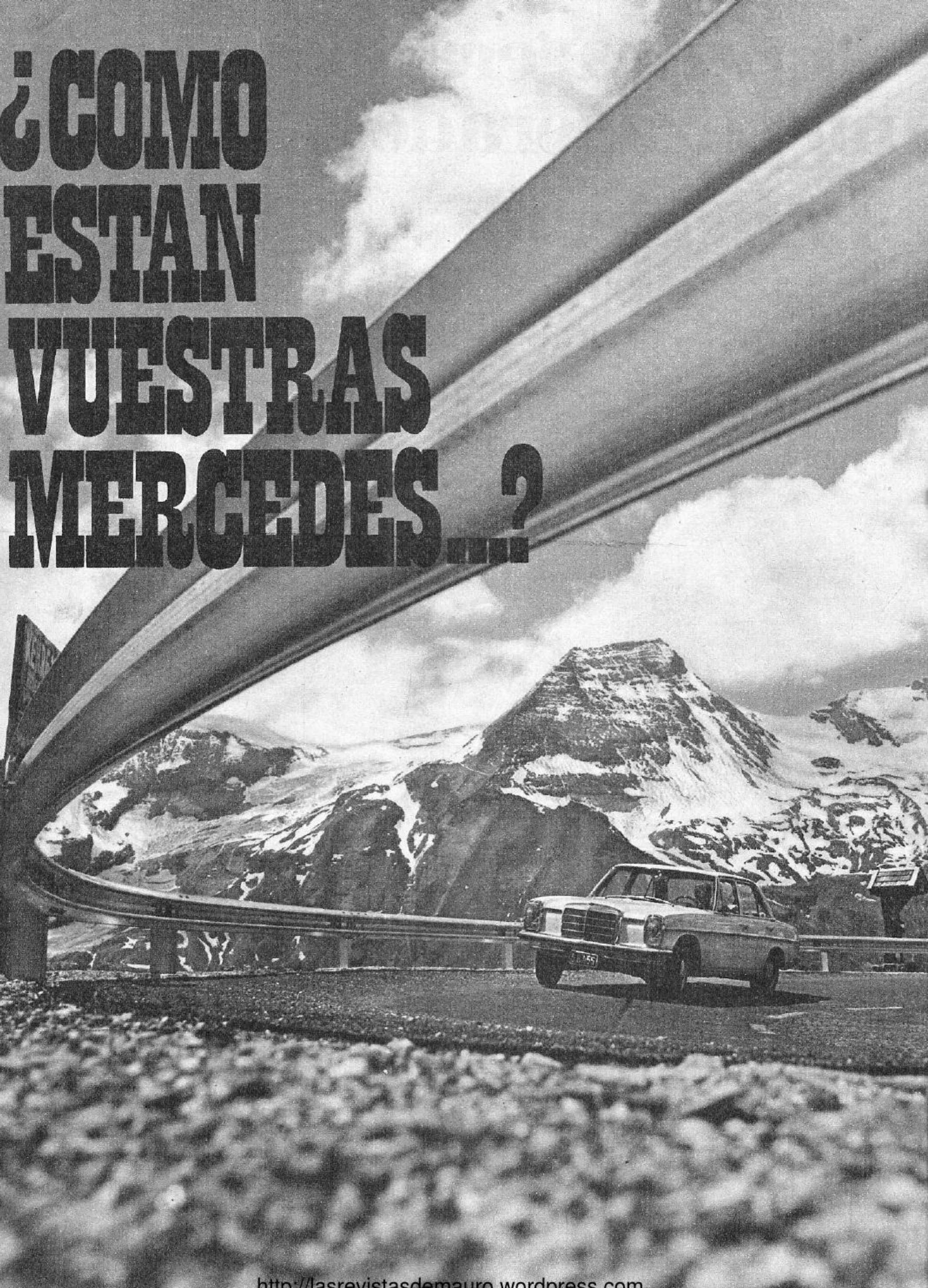
Y es así.

O usted está con Commander...
o no está.

Muy exagerado, muy exagerado... pero cierto.

BH 1-563

¿COMO ESTAN VUESTRAS MERCEDES...?



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



200 D; 220 D; 200; 220; 230; 250; 250 S; 280 S; 280 SE; 280 SE Cp/Ca; 280 SL; 300 SEL; 300 SEL 6,3; 600; 600 Pullmann. No es que hayamos tomado la costumbre de escribir en clave; las cifras precedentes corresponden a cada uno de los 15 nuevos modelos de la generación

Mercedes Benz

El programa de automóviles de turismo 1969 de Daimler Benz AG se caracteriza por la variedad de innovaciones técnicas y estilísticas. Comprende 15 modelos —desde los económicos cuatro cilindros hasta el 600 Pullmann— en los cuales se mantiene la línea progresista consecuentemente mantenida desde hace varios años. Al estilo plasmado en 1965 con la creación de los modelos 250 corresponde actualmente todo el programa, orgánicamente estructurado y sin "lagunas" dentro de lo que ha ofrecido tradicionalmente Mercedes Benz.

CARROCERIA. — Los nuevos modelos presentan la misma carrocería básica, soldada a la plataforma portante y formando con ésta un todo orgánico. La carrocería resulta estructuralmente compacta, ofreciendo el espacio interior comodidad y confort. Las medidas no difieren mucho salvo en el caso del 600 y 600 Pullmann, donde en lugar de sentarse conviene más correrse al interior del coche... El espacio de los pasajeros —que no tiene nada que ver con los pasajeros del espacio— ha sido resuelto en forma extraordinariamente sólida, pero las partes laterales y frontal resultan fácilmente deformables en caso de impacto. El tablero también cede a los golpes y está totalmente acolchado, incluyendo todos los botones de mando y tapa de guantera. Bajo el volante se encuentra la "copa de amortiguación deformable", sien-

→

El nuevo 230 encarando una curva de la Grossglocknerstrasse —algo así como Gran Carretera Glockner—, en Austria.



La línea del 220D, al igual que todos los demás Mercedes, no ha perdido el sello tradicional, pero ha experimentado diversos cambios que modernizan el diseño.



Mercedes Benz 250: nuevo dibujo de faros y parrilla, nuevas defensas con cinturón de caucho perimetral y limpieza total de "cara", con respecto a cromados innecesarios.

¿COMO



Izquierda: La misma carrocería se utiliza para los modelos 200, 220, 200D y 220D.
Centro: En los prados de papá estacionamos nuestro 250. (Después nos despertamos...)
Derecha: Para los que quieren andar cómodos, el 600 o el 600 Pullmann. Y chau.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ESTAN VUESTRAS MERCEDES?

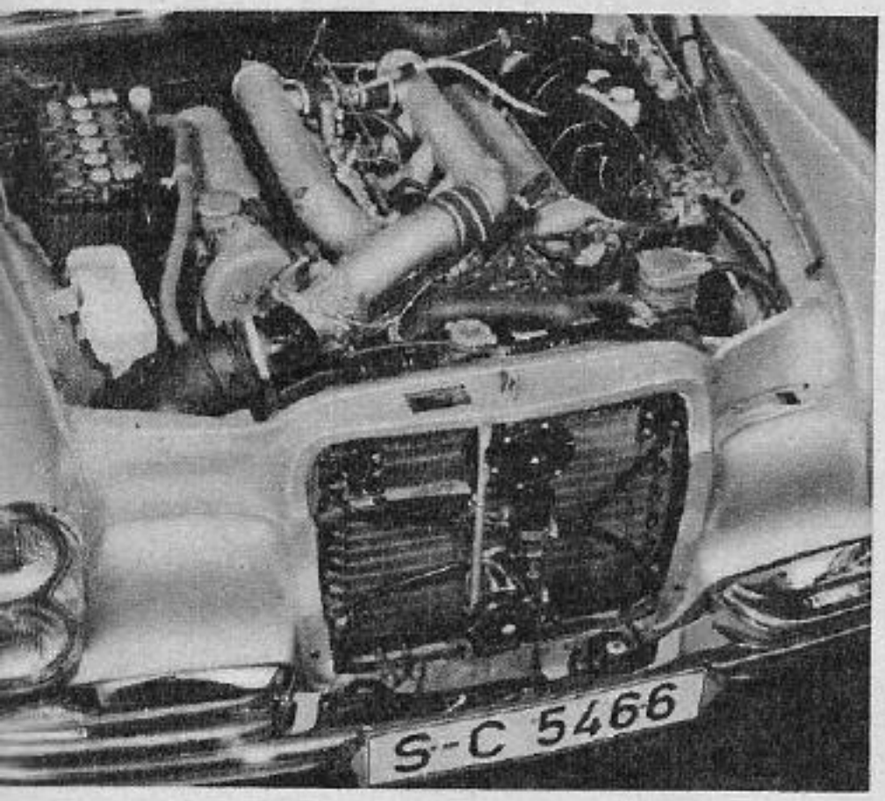
Desde el triciclo de Gotliebb Daimler y Karl Benz han pasado muchos años. Hoy, Mercedes Benz produce automóviles de gran calidad y prestigio











Arriba: Cuartito trasero y muslitos del Mercedes 300SEL 6,3, identificable por la cifra impresa en el lateral derecho del baúl.

El 300SEL 6,3, modelo "Export" —dobles faros a la vista—.

Dentro del vano motor del 300SEL 6,3 se aloja un V-8 a inyección indirecta, de 6,3 litros. Delante del radiador de agua se aprecia el radiador de aceite.

do la columna de dirección telescópica.

MOTORES. — El objetivo perseguido en el desarrollo de los nuevos motores de cuatro y seis cilindros es elevar el par motor máximo en lugar de aumentar la velocidad final, considerando que un mayor aprovechamiento de la potencia es al mismo tiempo un factor más de seguridad. Paralelamente, los esfuerzos realizados se orientaron hacia la mayor elasticidad del motor y su suavidad de marcha. En concreto, se han construido los siguientes motores: en el modelo 200D, un motor Diesel de 60 HP y dos litros; en el modelo 220D, motor diesel de 65 HP y 2,2 litros; para el modelo 200, motor de cuatro cilindros de 105 HP y 2 litros; para el 220, el mismo motor, con la potencia elevada a 116 HP y 2,2 litros; para el 230, motor seis cilindros de 135 HP y 2,3 litros; en el 250, seis cilindros de 146 HP y 2,5 litros; en el 250S, motor 6 cilindros, 2,5 litros y 146 HP; el Mercedes 280 S monta un motor 6 cilindros de 2,8 litros y 157 HP; el 280 SE (largo), motor a inyección de 2,8 litros y 180 HP; 280 SL, el mismo motor anterior, habiéndose incrementado la potencia hasta alcanzar 195 HP. En los modelos desde 3 litros en adelante, se han implantado los siguientes motores: en el 300 SEL, motor a inyección, 6 cilindros, 195 HP; y en los monstruos de la línea —600 y 600 Pullmann— un V-8 de 6,3 litros y 300 ¡¡**300**!! HP a 4100 rpm.

En la construcción de los motores se han tenido en cuenta los más recientes adelantos y resultados de la investigación en el terreno de los materiales y su elaboración (por ejemplo, aros de pistón mejorados en base a molibdeno). En la práctica, esto significa mayor confiabilidad y larga duración.

Los motores nafteros de cuatro cilindros poseen un carburador horizontal Stromberg; gracias a una exactísima dosificación de la mezcla detonante para cada tipo de servicio, se logran casi las cualidades de un motor a inyección.

En cuanto a otros aspectos técnicos relevantes, en los modelos desde 200 hasta 250 se ha adoptado nuevamente el cambio mecánico de cuatro marchas, sincronizado, siendo modificado en cuanto a sus reducciones finales. El embrague es monodisco seco accionado por membrana o "araña", reajustándose automáticamente por acción hidráulica.

En la solución adoptada para el eje delantero, se mantienen los dobles brazos trasversales y los resortes helicoidales. En el eje trasero se ha adoptado un eje oscilante totalmente nuevo. La cañonera está alojada en caucho y el diferencial está unido a las ruedas por dobles semiejes articulados por medio de una junta cardánica en la salida del diferencial y otra en la mitad de cada semieje. Como resultado de la geometría de suspensión trasera, mejora notablemente la estabilidad y la suavidad de marcha.

Los frenos son a disco en las cuatro ruedas, accionados por doble circuito y servo. Un nuevo dispositivo —"Antidive"— reduce el cabeceo.

A pedido extra, se monta un reglaje hidráulico de nivel. En lugar de los normales amortiguadores telescópicos, se emplean unas "patas" amortiguadoras que son abastecidas por aceite a presión mediante una bomba propulsada por el motor. Este tipo de regulación de nivel permite que el auto, al arrancar el motor —independientemente de la carga—, adquiera inmediatamente su nivel correcto.

EPILOGO. — Este nuevo programa elaborado para los autos de turismo muestra que los constructores de Mercedes Benz, dejando de lado la obtención de performances espectaculares, han preferido perfeccionar en cuanto a nuevas resoluciones técnicas sus modelos.

PLATINOS BUFFALO
LOS PLATINOS DE LOS 0 Km.
PRODUCE
BUFFALO S.A.I.C.
DISTRIBUYE
BRENTFORD S.A.C.I.
BUFFALO ENCENDIDO
ENCENDIDO BUFFALO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

½ metro²

(O menos. Sobre eso se apoya la seguridad de su familia.)

La parte de una cubierta que apoya sobre el piso, es de aproximadamente 15x15 cm. Multiplíquela por cuatro (las cuatro ruedas) y tendrá una superficie bastante menor al medio metro cuadrado.

Cargue sobre ella la tonelada promedio que puede pesar su coche.

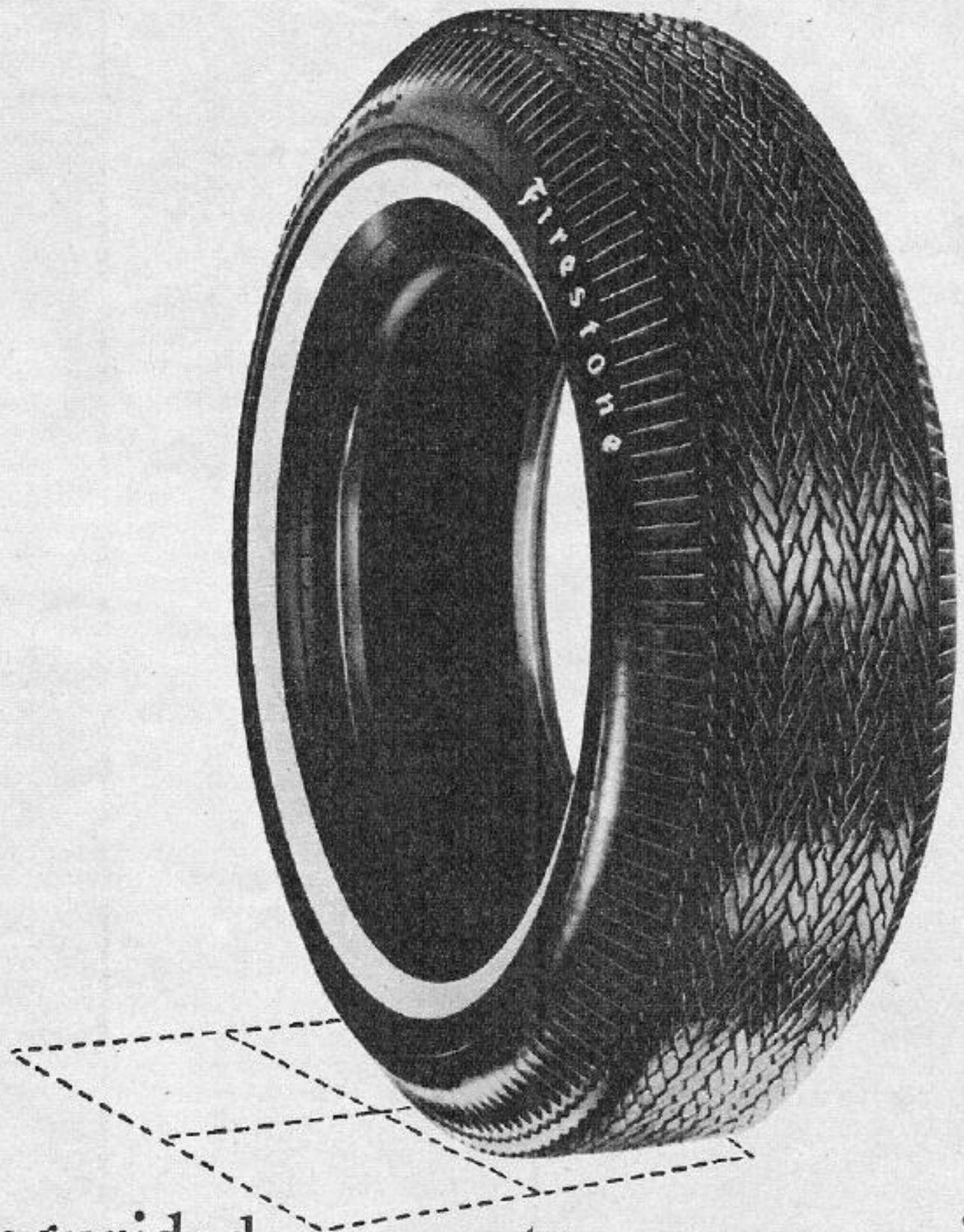
Realmente, es muy poco espacio para cosas tan importantes, como su mujer y sus chicos. Que deben viajar sin correr riesgos.

Confiados a neumáticos **con calificación "S"** que brinden absoluta seguridad.

FIRESTONE se preocupa por diseñar bandas de rodamiento que se afirmen al piso a altas velocidades, en virajes bruscos, en frenadas imprevistas. En todo tipo de terreno, seco o mojado.

Menos de medio metro cuadrado, sí. Pero seguro.

Firestone



GRANT ADVERTISING

Su seguridad es nuestra preocupación.

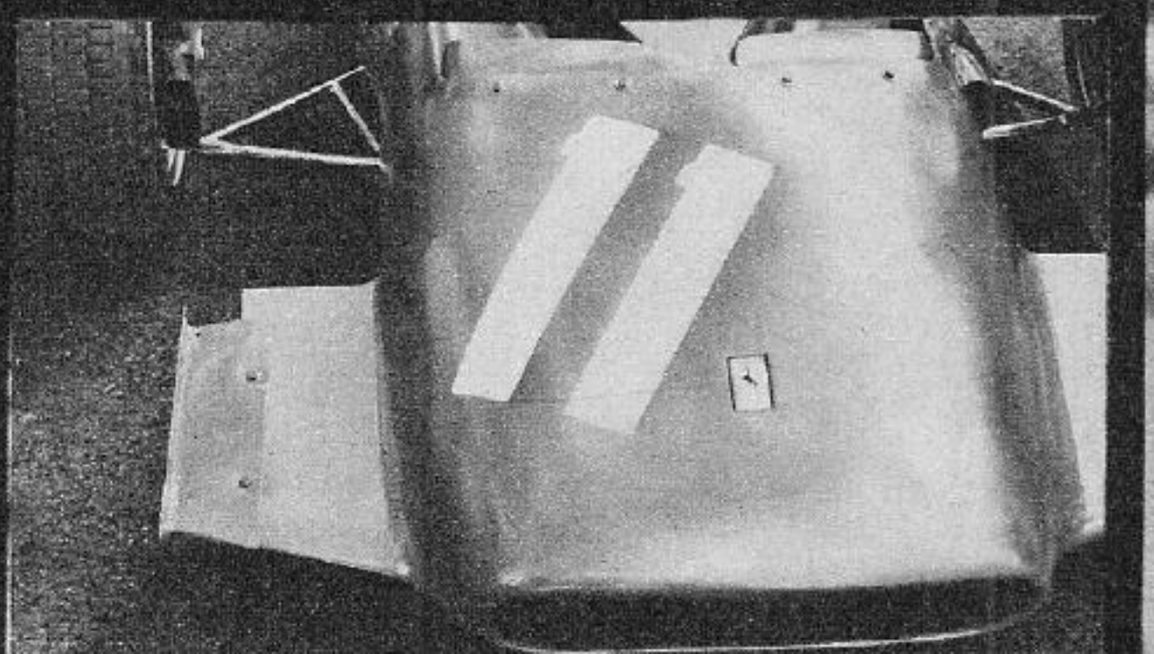
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

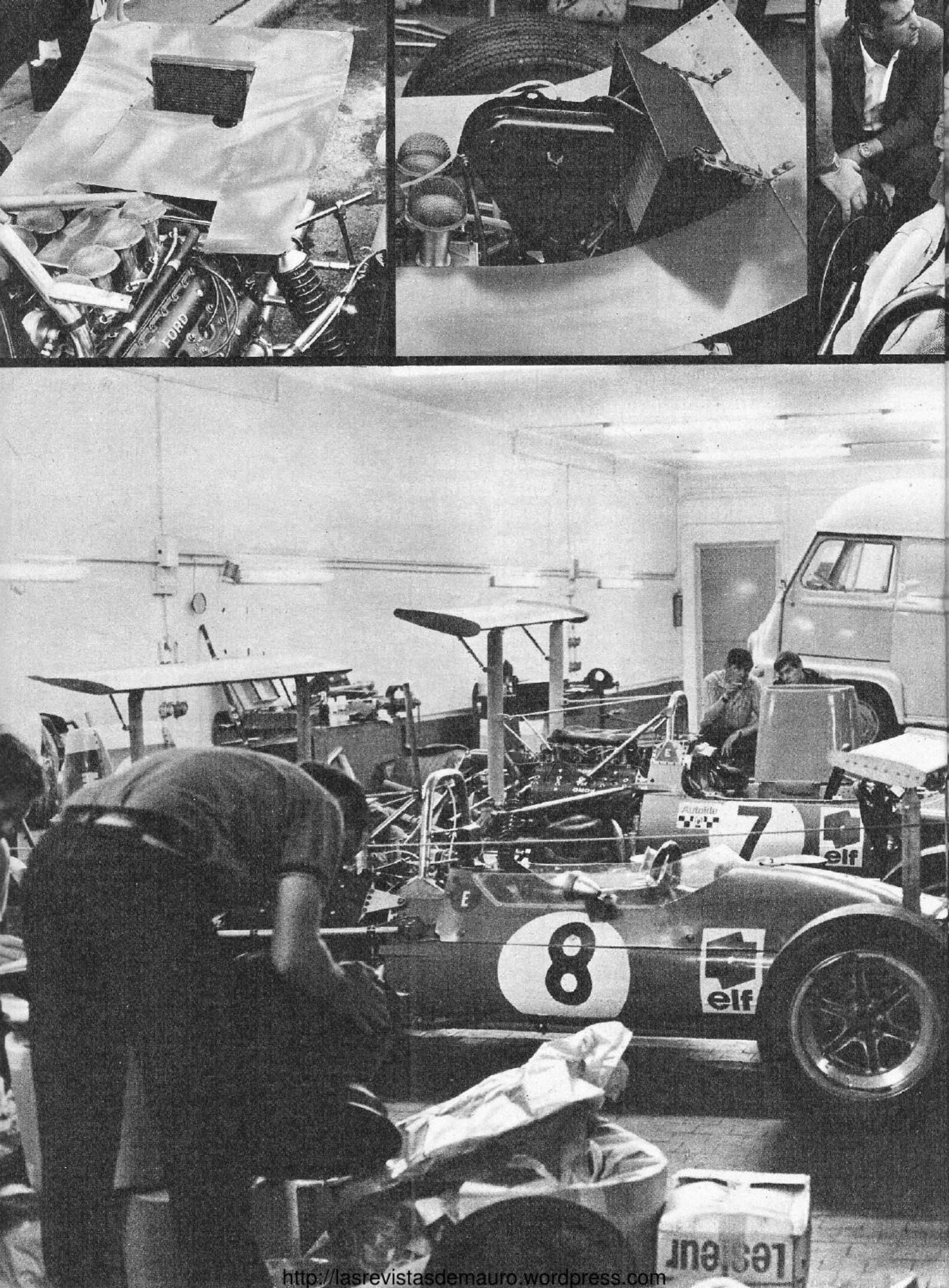
LA TECNICA DE LOS PUR-SANG

Alguien dijo que una foto oportuna trasmite más que mil palabras. Veamos a través de estas fotos de Franco Lini aspectos destacables que presenta la técnica los monstruos sagrados de la F-1 internacional

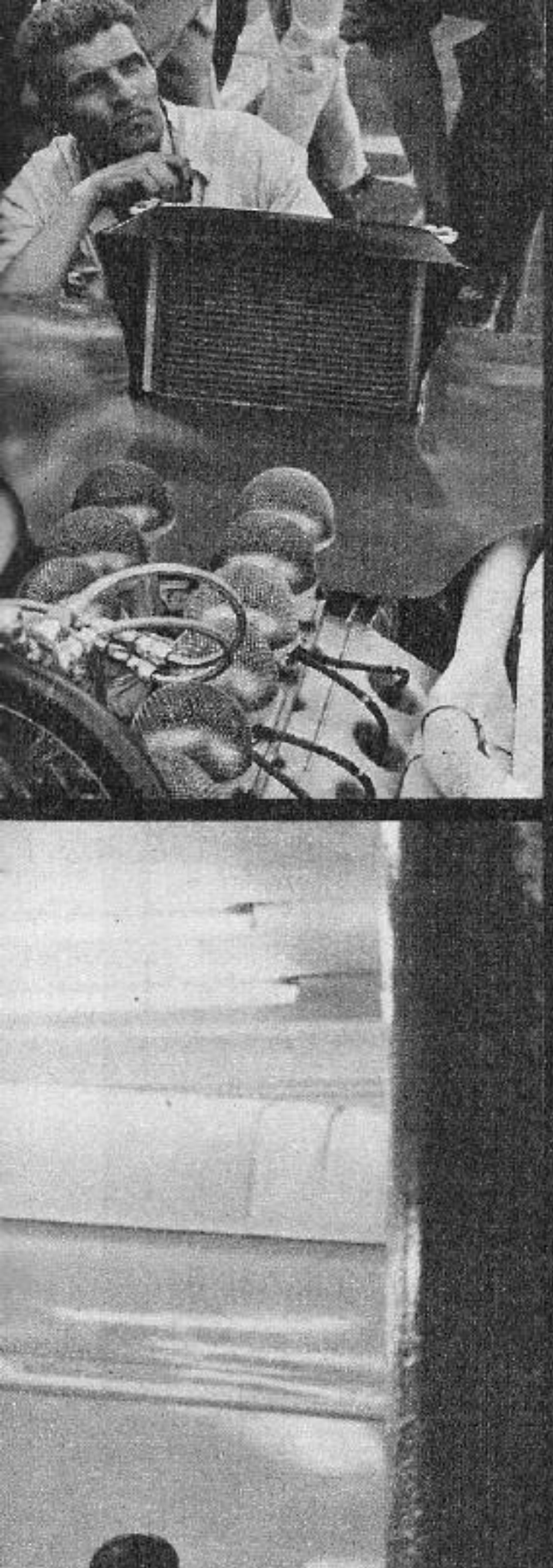
La verdadera imagen que presentan los aparatos de Fórmula Uno no es exactamente la que nosotros imaginamos desde acá. Es cierto que son archisofisticados, que en ellos se ponen en práctica los inventos más inesperados, que ningún otro tipo de automóviles es objeto, como ellos, de tan minuciosos estudios y de tan extensos períodos experimentales. Pero Fórmula Uno significa también idea, imaginación, inspiración, improvisación, decisión y ejecución sobre la marcha de una cantidad de soluciones que pueden incidir directamente en el resultado de una carrera, sin haber sido experimentadas anteriormente y puestas en la pista con una conciencia general de equipo de jugarse a todo o nada. Como diría un noctámbulo, "La temporada es joven aún", y pueden aparecer "der grosser aparatenwerken", diseños nuevos, tracción en las cuatro ruedas y una renovación total de casi todo el parque de F-1. Pero en las tres primeras carreras, corridas con los coches del año pasado, repletos de añadidos, recortes, parches y remiendos surtidos, el panorama de la máxima categoría de monopostos del mundo se muestra bastante maltrecho. Veamos algunas imágenes, captadas por Franco Lini en su propia salsa, de los detalles técnicos más interesantes que se vieron en Sudáfrica, España y Mónaco.

La nueva trompa de Ferrari, estrenada en España con aletas fijas, necesitó la aplicación de un suplemento postizo a cada extremo para lograr una adherencia más apropiada del tren delantero. Los tanos se quedaron cortos con los "baffi" ...





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Pedro Rodríguez también apareció con tanques suplementarios a los flancos de su máquina, pero eso no influyó en nada para impedir que el viejo BRM siguiera siendo el más lento de todo el parque de la categoría.

Y éste es un primer esbozo, provisional en Mónaco, de lo que puede ser la solución que elegirá Ferrari para encontrar la adherencia perdida en el tren trasero por la ausencia de los "aerofoils". El radiador de aceite, más amplio y alto que los del '68, luce una vistosa capelina.

Arriba, izquierda: Las soluciones adoptadas por el Gold Leaf Team Lotus no son tampoco de lo más elegante que se pueda ver. Apenas dos chapas recortadas a mordiscones e hilvanadas al galope con un pespunte de remaches bastante espaciados. Si se hubiera podido prever la prohibición de los spoilers, Chapman podría haber utilizado las colitas del 49B de Mónaco 1968.

Arriba, centro: Para el día de la carrera, la máquina de Chris Amon utilizó este "pulmoncito" o cámara intermedia "aireadora" sobreelevada, cuya función es la de impedir al máximo el paso de aire junto con el combustible. La chapa que oficia de deflector se mantiene en la posición deseada mediante un par de patas que la fijan al radiador de aceite.

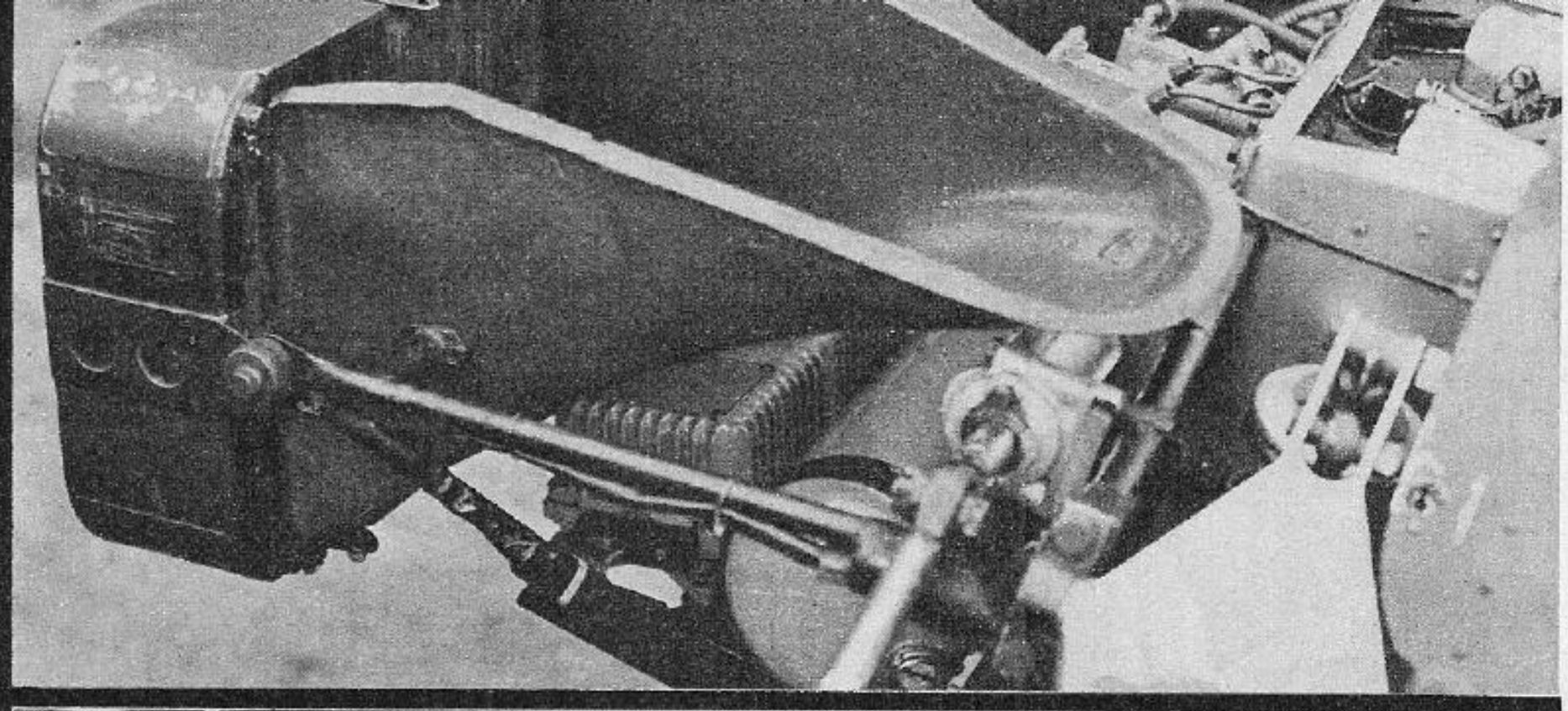
La noche de los alerones. En el taller de Matra International se comienza con el trabajo de desmontar los alerones para el Grand Prix de Mónaco, después de la decisión de la Comisión Deportiva Internacional de prohibir su uso en las competencias de F. 1.

Los BRM oficiales aparecieron en España con un nuevo motor V12 de cuatro válvulas por cilindro, tanques laterales adosados al fuselaje y un pie de Jackie Oliver en la rueda delantera izquierda.

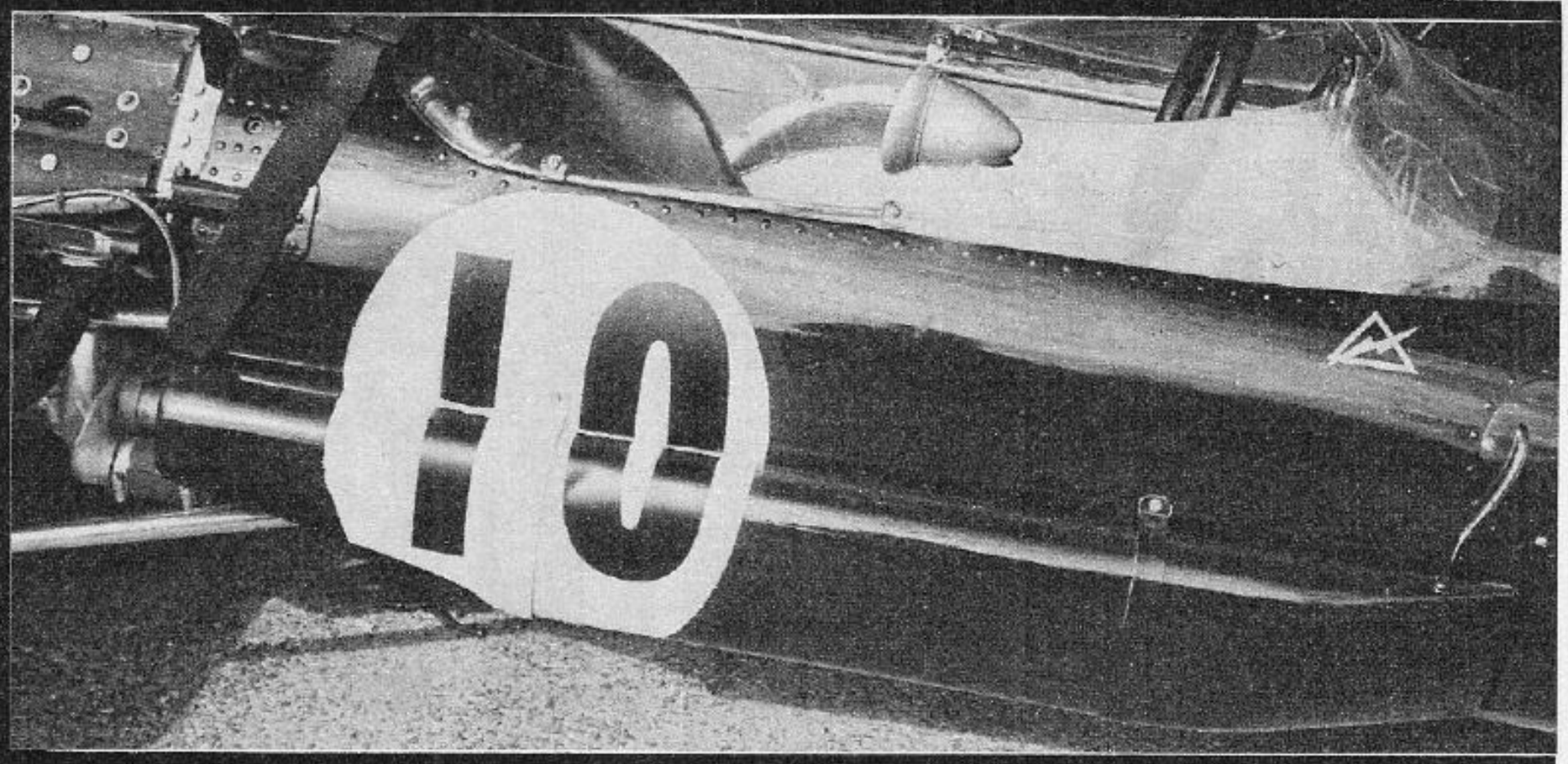
En Montjuich, los Matra MS-80 presentaron una trompa totalmente nueva, más achatada y con gran salida de aire tipo Broadley delante del parabrisas. Los "bigotes" o alerones delanteros, que en el MS-80 eran originalmente comandadas por la barra anti-roll, fueron colocados fijos para España, con un pequeño suplemento en cada extremo.



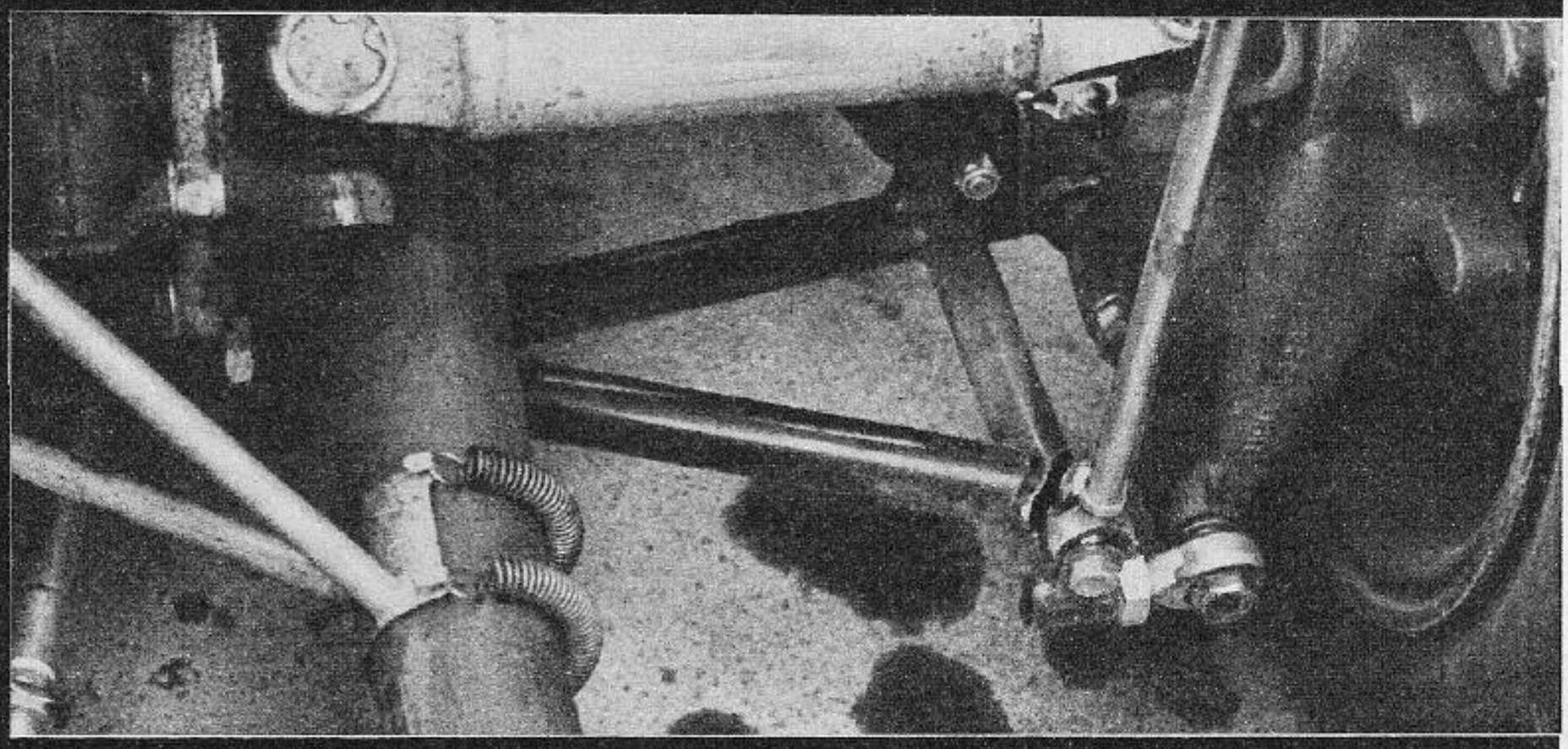
En la Ferrari, el recipiente del líquido ignífugo y el encendido electrónico, que estaban en la popa, fueron trasladados a la trompa del auto, debajo del radiador en posición bien aireada.



El Lotus del Walker/Durlacher Racing Team que condujo Seppi Siffert al tercer puesto en Montecarlo tenía también tanques laterales suplementarios, pero dentro de un clima mejor terminación y más prolijidad que los ejemplares oficiales.

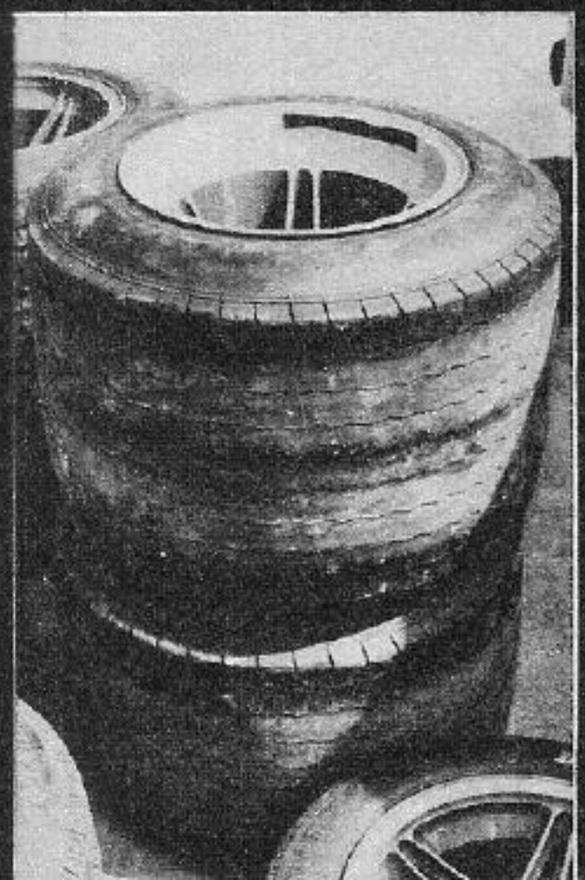


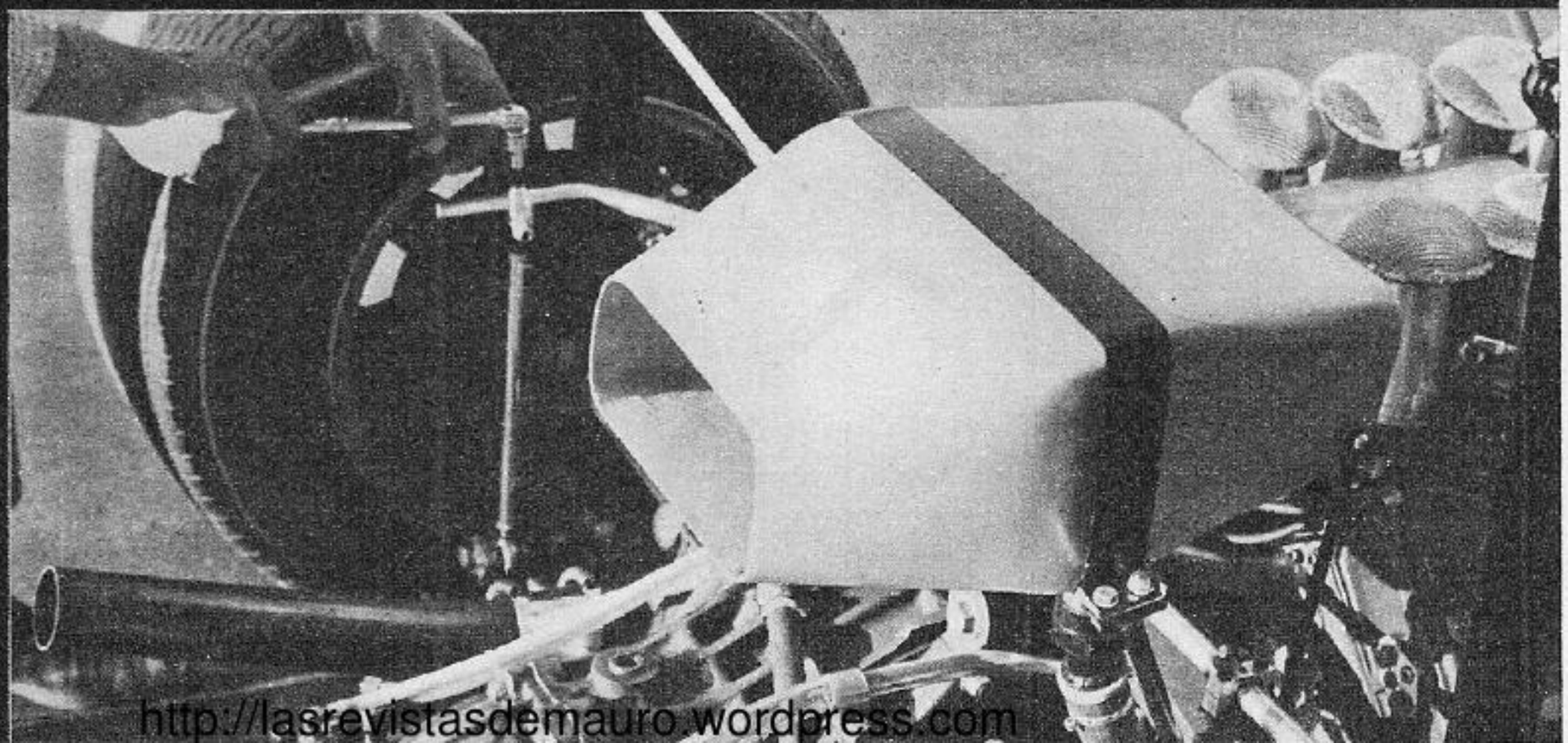
...¡A ver, a ver!... ¿Dónde se metió el que andaba diciendo que los Fórmula Uno no se rompen? Aquí hay un ejemplo, captado por Lini en Montjuich, de cómo la robusta suspensión de los Brabham, considerada la más fuerte de todas, bajo ciertas condiciones puede ser tan crocante como un grisín.



Abajo, derecha: El radiador de aceite de los Brabham viene ahora "envasado" en esta especie de túnel de viento de poliester, cuyo uso, al parecer, ha dado fin a los problemas de temperatura en el motor.

En España se vieron estas gomas de quince pulgadas armadas sobre llantas de diecisiete por Dunlop para el equipo BRM...
"Anda, vente p'acá, rapaz, dame la mano y un rial que t'andivino la suerte."





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

En Noblex creemos que una radio no es una maraca.

Sin embargo, muchas rádios parecen maracas: para que funcionen hay que sacudirlas. Dónde está el problema? Dentro de las radios. Pero, como usted no tiene la obligación de ser un técnico en la materia, vamos a darle la solución: Noblex Carina, una radio de un sonido extraordinario. Portátil. A transistores. Linda y sana de "cuero y alma". Y tan fuerte, que aguanta cualquier trato y maltrato.

En Noblex, una radio es una radio . . . Nunca una maraca.

NOBLEX

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

Es un producto de NOBLEX ARGENTINA S



Exposición Internacional del Confort Humano
Octubre 24 a Noviembre 16
Buenos Aires '69

R. DE LUCA - PUB. 6

FORMISANO

Evolucionado del Martín Fierro, el nuevo TC de Formisano que conduce Pirín Gradassi -ex Mario Layus- ganó una serie en la carrera del 25 de mayo ppdo. Su constructor y el auto

Por CESAR M. SORKIN





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

DODGE TC

...Y por fin te diste el gusto de ver ganar un auto tuyo en carrerra...; hacía bastante que no te podías dar esa satisfacción...

—Mirá... no era "yeta" ni nada parecido...; todo lo que pasó y no pasó fue solamente parte de un largo proceso que todavía no terminó. Realmente, los resultados se aprecian después de muchas, muchísimas horas de trabajo. Ganar es lindo, por supuesto, pero lo verdaderamente importante es trabajar...

Así comenzó nuestro diálogo con Vicente Formisano, posiblemente uno de los constructores más fecundos en cuanto a la calidad y cantidad de trabajo realizado en nuestro medio. Indudablemente —y reiterando lo que dijéramos hace poco tiempo— cada auto nuevo de Formisano, en todas las épocas, resultó *algo nuevo*. Y con esa tónica se trabaja en el taller de Azopardo y Cochabamba. El año pasado fueron 24 los autos made by Formisano. Volumen que permite asegurar que nuestra aseveración con respecto a lo fecundo de su producción es realidad concreta.

Arriba:
En la recta del fondo de nuestro autódromo, el TC construido por Formisano.

Abajo izquierda:
Resolución de la sección de estructura correspondiente a la parte trasera, reticulada en caños de acero 1020.

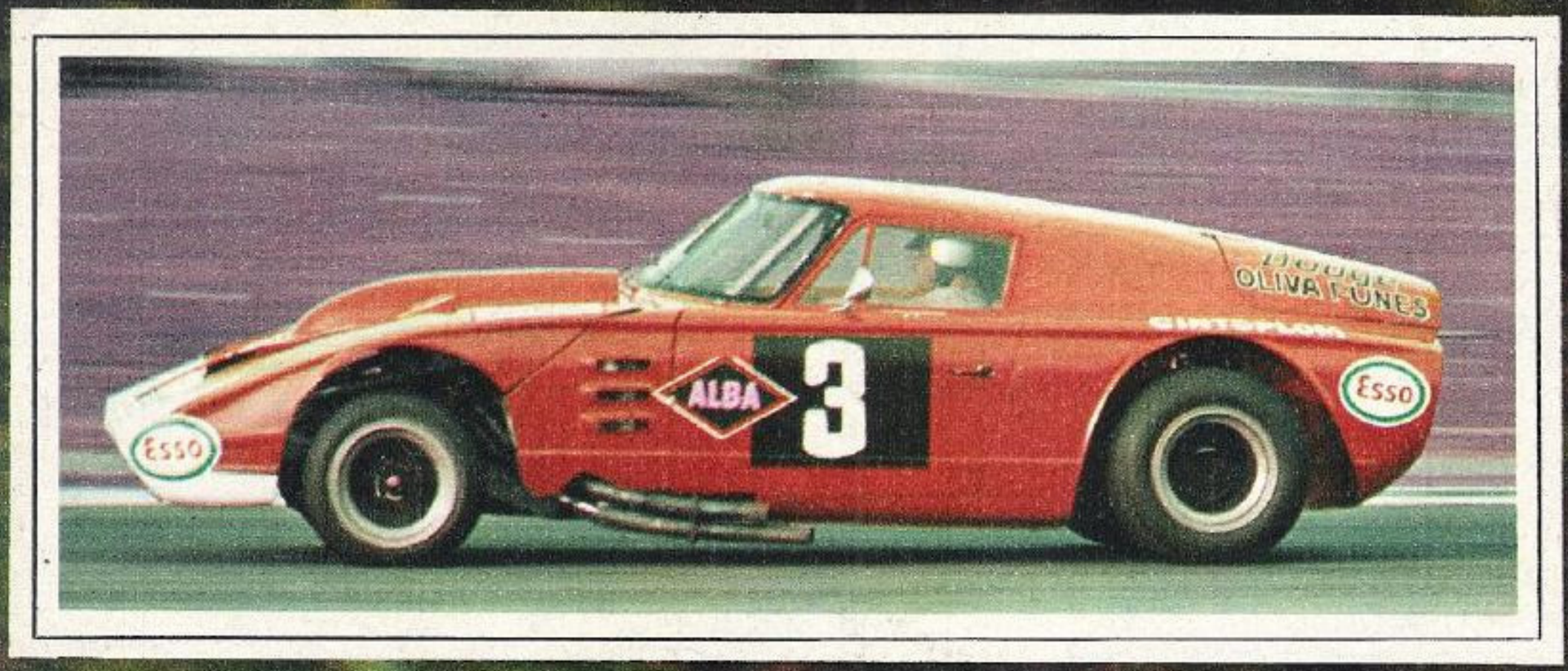
Abajo derecha:
Instrumental por medio del cual Pirín sabe siempre qué corno pasa debajo del capot; arriba y al centro, cuentavueltas. Luego, de izquierda a derecha, marcador de temperatura, presión de aceite, temperatura de aceite y presión de combustible.

Hay un viejo refrán italiano —dice Vicente Formisano— que traducido significa algo así como "Bolsillo de payaso y muchas horas de trabajo..."; lo del bolsillo te lo digo porque debe ser tan grande y con tanta capacidad como los de los pantalones de los clowns; es mucho dinero el que hay que invertir, y es mucho el trabajo que hay que realizar. Además —continúa— en las carreras actuales se acabaron los libretos. Todo el mundo está trabajando, y se ha llegado a una exquisitez tal que un pequeño detalle puede significar un primer puesto. Actualmente en un segundo tenés 9 autos. Ya no hay "cucos". Hasta los pronósticos comenzaron a fluctuar; la seguridad del triunfo de una marca ya no es tal. Con observar la clasificación de la última carrera de TC en el autódromo podés darte cuenta: en los cinco primeros puestos tenés las cuatro marcas. Y de eso se desprende que por un lado es evidente que todos trabajan, y por otro lado el trabajo de todos es causa del respeto total que hay que tener por los que en competencia son rivales. El que hoy no anda para atrás ni para adelante mañana te puede pasar por arriba...

FORMISANO · DODGE

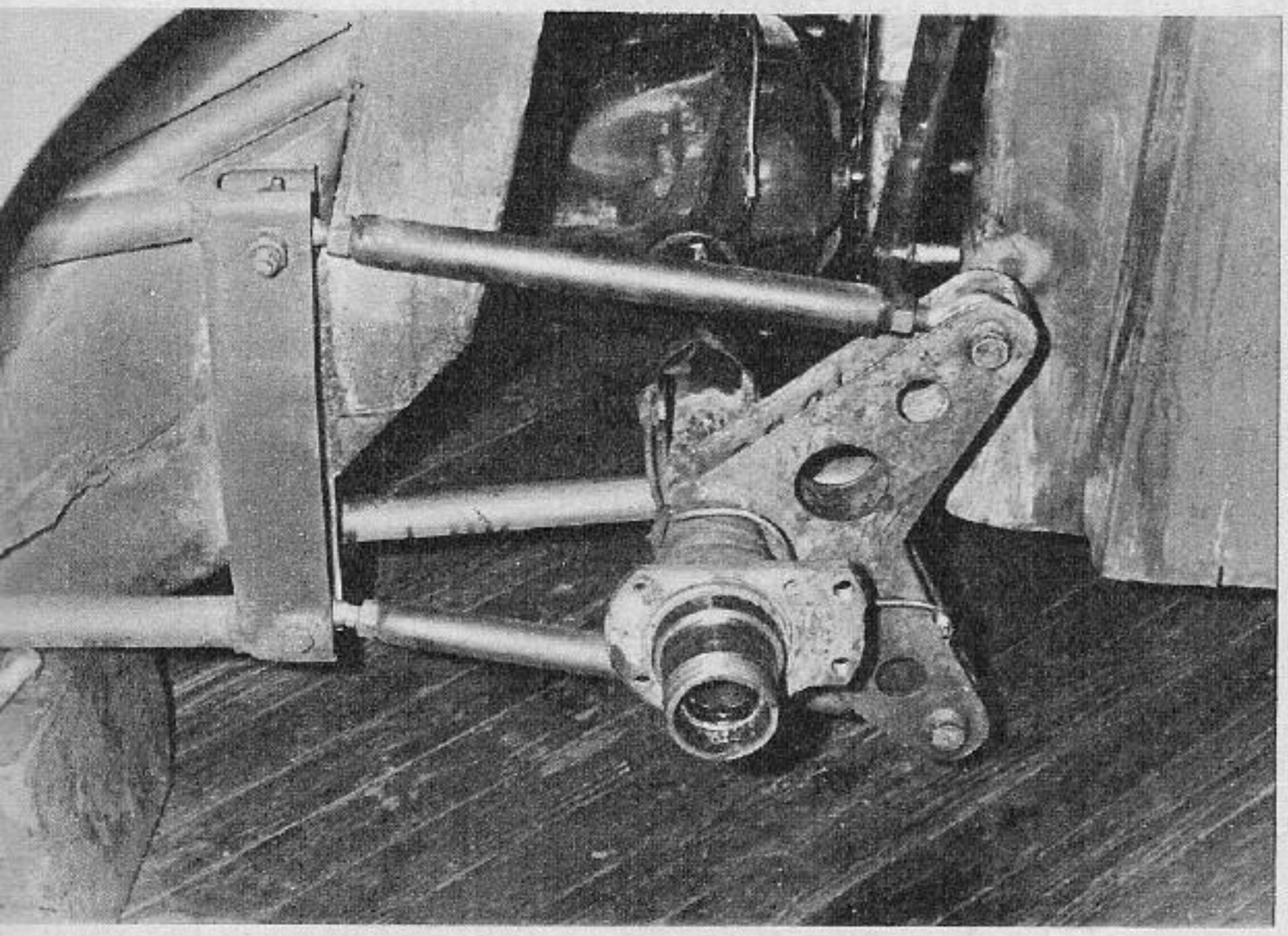
Es el auto que Gradassi llevara a la primera colocación en la serie inicial en la carrera del 25 de mayo ppdo. No es más que uno de los Martín Fierro modificado y adaptado correspondientemente al reglamento vigente. Todas las modificaciones se hicieron del martes al viernes previo a la carrera; el techo en la parte que en los Martín Fierro no existía se completó con aluminio desde la proyección perpendicular al suelo que pasa por el

→



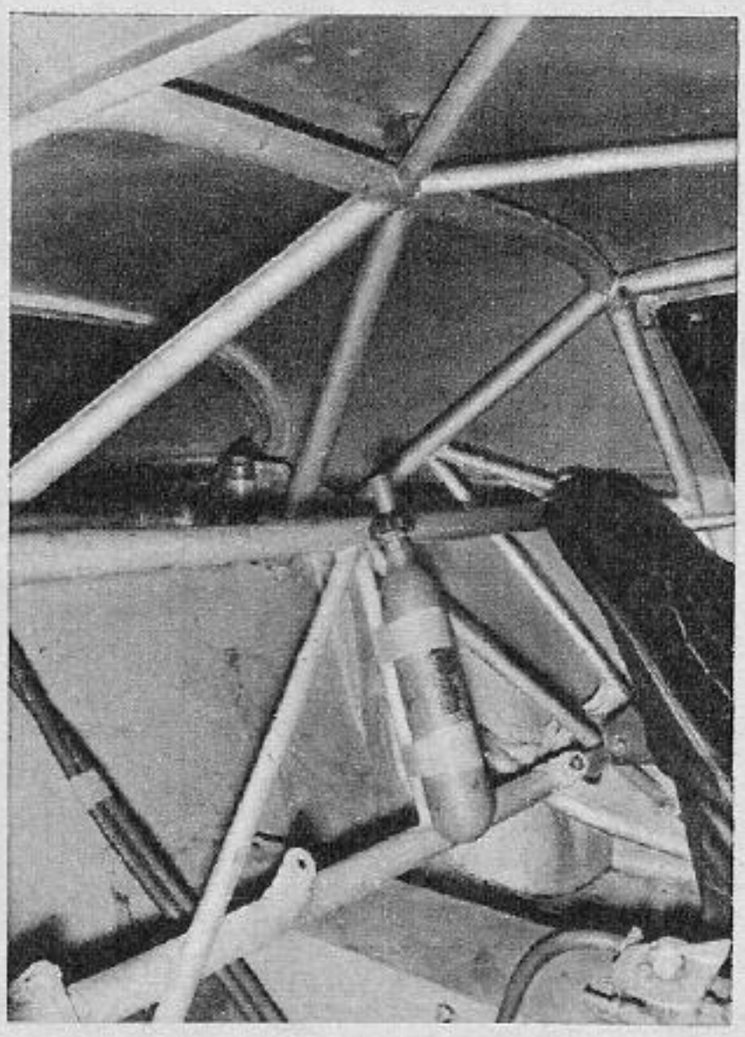
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Desde el ex - Martín Fierro al actual Formisano - Dodge, transcurrieron tres días de trabajo constante. Comenzado un martes, terminado un viernes y ganador ese domingo, a cargo de Gradassi









FORMISANO - DODGE TC
FICHA TECNICA

Chasis	Original Valiant IV, combinado con estructura reticulada en caños de acero 1020.
Distancia entre ejes	2,54 m
Trocha delantera	1,50 m
Trocha trasera	1,65 m
Altura total	1,27 m
Ancho máximo	1,75 m
Despeje del suelo	0,12 m
Peso sin nafta ni piloto	1.220 kg
Capacidad del tanque	180 litros.
Frenos	Bendix a disco en las cuatro ruedas.
Suspensión delantera	Original Dodge.
Suspensión trasera	Eje rígido guiado por cuatro brazos reactores paralelos.
Diferencial	Núcleo Transax. Palieres flotantes.
Caja de velocidades	Sáenz.
MOTOR	
Capacidad cúbica	3.920 cm³
Relación de compresión	10,30:1.
Potencia máxima	290 HP a 6000 rpm.
Cantidad de carburadores	3.
Marca	Weber horizontales, 50 mm de garganta.

eje trasero y le fue adaptado un spoiler fijo, necesidad que surgió al advertir Gradassi que el auto no se tenía de atrás lo suficientemente bien. Cargando peso en popa, y probando paralelamente, se llegó a determinar que resultaba necesaria una carga de alrededor de 55 kg; el spoiler fue calculado en función de esa necesidad, peso cargado, auto que se tiene y que dobla muy bien ,a ojos vistas y especialmente a ojos del "Colorado" Figueras, que en esa carrera acompañó a Urruti y asegura que cuando Gradassi los pasó por afuera en el curvón, el auto no se descolocó y tutti contentos.

El chasis es original Dodge, combinado con una estructura de caños de acero 1020, y toda la carrocería, salvo el aluminio en la parte trasera del techo, está realizada en chapa del 20.

Las suspensiones también fueron modificadas, adoptándose adelante la original Dodge, y atrás un eje rígido guiado por cuatro brazos reactores paralelos y núcleo de diferencial Transax.

MOTOR

De la misma forma que el resto del auto, el motor se hace en Formisano con algunas excepciones que irán surgiendo. Desde el momento en que la fábrica entrega el block, la tapa y el cigüeñal especial de competición semiterminados por pedido de Formisano, comienza el trabajo de Padovani, hasta dejar en condiciones —totalmente maquinados y rectificados— los tres elementos. Todo lo que resta del motor —pistones, bielas, guías de válvulas, múltiples de admisión y escape, etcétera, etcétera, se realiza totalmente en los talleres propios.

O sea que el proceso se inicia en un motor original Dodge y culmina en un motor TC merced a lo precedente y a lo que a continuación se detalla: se colocan nuevas válvulas en reemplazo de las originales realizadas por Edival, con sus correspondientes varillas levantaválvulas construidas en Formisano; un distribuidor Dulbeco, nacional, determina el orden de encendido. Se reemplaza la cadena de distribución por un sistema de engranajes, lo que hace necesario construir una nueva tapa de distribución para que pasen los engranajes.

Los pistones son especiales Alium, cuestión que resulta fundamental ya que el problema pistones en los motores Dodge resulta realmente dramático (sic). El volante de motor es de pick-up Dodge modificado. Luego de una puesta a punto correcta y de las pruebas en dinamómetro, el motor está en la plenitud de sus condiciones. La dedicación y capacidad de trabajo evidenciada por Vicente Formisano y quienes lo secundan y colaboran con él se completan con la conducción de Pirín Gradassi, quien ya demostró plenamente hasta dónde anda el auto.

Arriba izquierda: Suspensión trasera, se ve la disposición de los brazos reactores. En el extremo de la cañonera, la pieza que sirve como ataque del manguito del palier flotante.

Arriba derecha: Suspensión delantera original Dodge y freno a disco Bendix, similar para todas las ruedas.

Abajo izquierda: Ubicación del spoiler fijo posterior, que carga alrededor de 55 kg. sobre el puente trasero.

Abajo derecha: El reticulado a la altura del habitáculo. Alrededor de la triangulación de caños, chapa del 20, convenientemente trabajada.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

para gente que anda rápido y seguro



cicero publicidad

Fate TM*

200 km/h con Fate TM.
El neumático argentino seguro a cualquier velocidad!
De diseño especial con rodado ancho y hombro redondo.
Estabilidad, mayor pique y excelente frenado.

* Las cubiertas para alta velocidad se distinguen por su circulo rojo en el costado.

Consulte a su gomero amigo.

fate O

El neumático argentino

Parabrisas
CORSA
náutica

OFF-SHORE EN EL RIO DE LA PLA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En un esfuerzo sin precedentes el Yacht Club Argentino organiza la primera regata "off-shore" que se ha de disputar en el río de la Plata: 400 km de recorrido en río abierto. Vienen los equipos oficiales Mercury, Johnson, Thunderbird, Bertram con varios cascos, etc. Si la U. I. M. le otorga puntaje sería la primera de su naturaleza en Sudamérica

Por NICOLAS GELORMINI

El jueves 29 de mayo próximo pasado, el Yacht Club Argentino efectuó una reunión de prensa que por los motivos que la causaron trasciende de forma tal que requiere algo más que una simple mención. En efecto, allí se informó de la futura realización de la primera regata "off-shore" organizada por la Argentina. Se trata de la regata denominada "GRAN CIRCUITO RIO DE LA PLATA" y se ha de correr el 10 de enero de 1970.

Evidentemente la regata se ha de cumplir con estricto cumplimiento de las reglamentaciones pertinentes de la Unión Internacional Motonáutica que entrarán en vigencia el 1º de enero de 1970. Por otra parte, y esto es fundamental como veremos más adelante, el Yacht Club Argentino ha solicitado la aceptación de la fecha y homologación del puntaje para el Campeonato Mundial de "off-shore". Los barcos "off-shore", por definición, deben ser extremadamente marinos, bien equipados y capaces de efectuar largas travesías y cruceros en pleno mar. La única subdivisión es en barcos con y sin cabina. Sin embargo, en el punto 702, 4 se prevé: "...a veces, los organizadores pueden incluir cualquier subdivisión que juzguen interesante siempre que los barcos de dicha subdivisión respondan a las disposiciones del reglamento presente. Citemos por ejemplo las subdivisiones posibles de acuerdo al medio de propulsión adoptado: interno, fuera de borda, de dos tiempos, cuatro tiempos, diesel, vapor, etcétera".

Se admiten sin excepción los barcos construidos en serie, los prototipos y los barcos trasformados; la eslora total exterior de las embarcaciones deberá ser de un mínimo de 6,10 metros (20 pies) y de un máximo de 13,75 m (45 pies). Hay libertad absoluta en cuanto a ancho, desplazamiento, forma de casco, etcétera.

La denominación de "categoría OP" se refiere a los barcos sin cabina y la "C" a barcos con cabina. Cada una de ellas se subdivide en dos, así por ejemplo la OP 1, comprende los barcos de 8,55 m (28 pies) hasta 13,75 m (45 pies) de eslora total.

Para la disputa del "GRAN CIRCUITO RIO DE LA PLATA" se ha previsto la inscripción en las categorías: OP 1, OP 2, C 1, C 2, diesel, fuera de borda y **Especial. La categoría Especial** será aquella en la que puedan participar embarcaciones nacionales que, estando encuadradas por sus características dentro de la clase "off-shore", sus motores no estén aún homologados por la Unión Internationale Motonautique.

RECORRIDO

La distancia total a recorrer es de 215 millas náuticas, es decir 247,4 millas terrestres o lo que es lo mismo 398,180 km. La hora de la partida se ha fijado para las 10.00, siempre sujeto a las condiciones climáticas imperantes en dicho momento. El recorrido y distancias acumuladas es el siguiente:

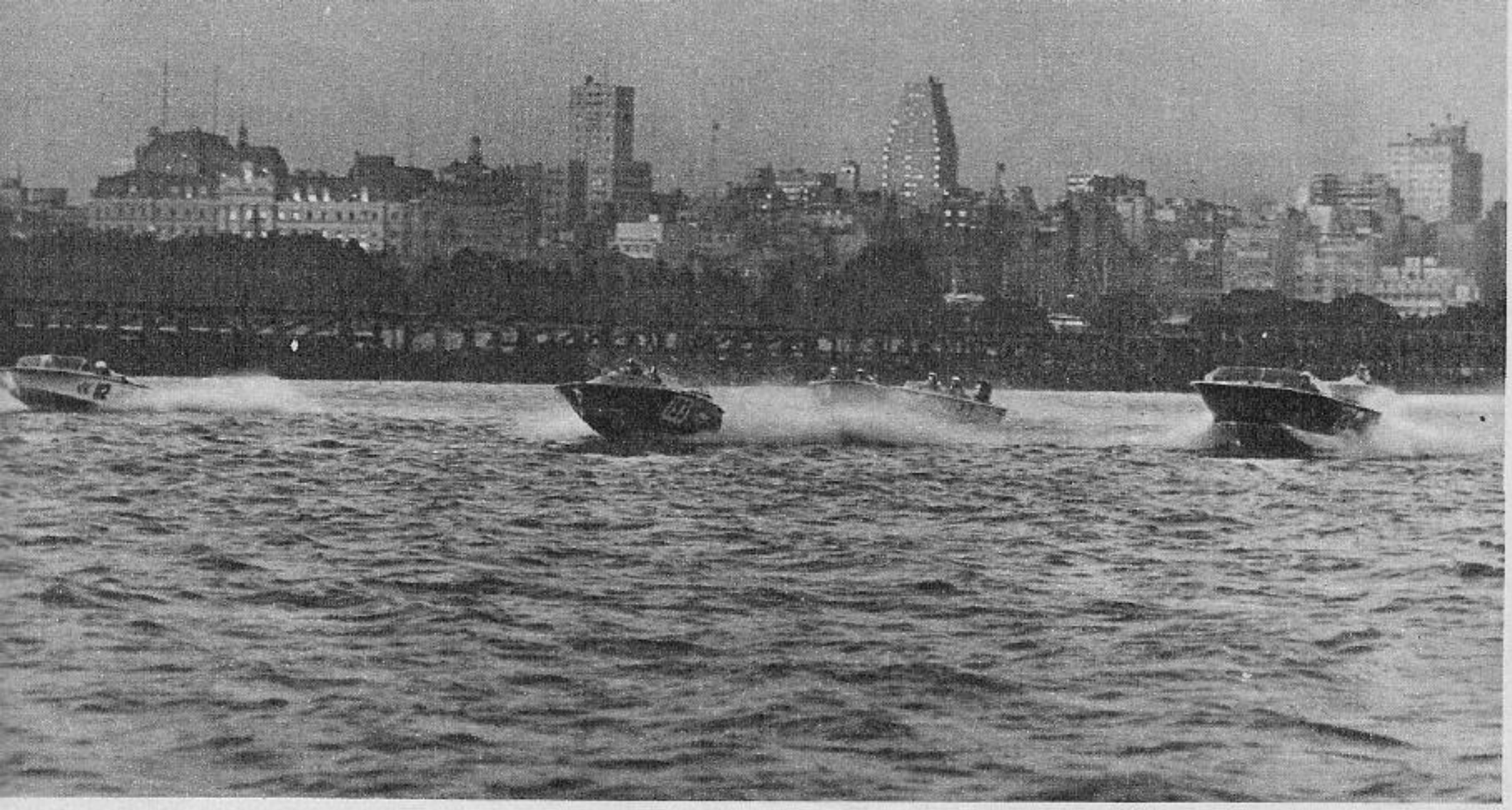
Recorrido	Distancia (millas náuticas)
1. - Partida frente a Núñez, dejando boya A por babor	
2. - Boya B por babor ..	3,00
3. - Boya C por babor ..	3,25
4. - Boya D por babor ..	6,25
5. - Boya A por babor ..	6,50
6. - Boya B por babor ..	9,50
7. - Boya C por babor ..	9,75
8. - Boya D por babor ..	12,75
9. - Boya A por babor ..	13,00
10. - Boya B por babor ..	16,00
11. - Boya E por estribor .	78,50
12. - Boya F por estribor .	114,50
13. - Boya G por estribor .	136,00
14. - Boya H por babor ..	159,00
15. - Llegada en el Yacht Club Argentino	215,00

En cuanto a la posición exacta de cada una de las boyas será la siguiente: Boyas A, B, C y D: en el Canal Costanero frente al Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires.

Boya E: inmediación de boya Nº 4, km 105 (ruta a Banco Ortiz) Lat. 34,51 Long. 57,12.

Boya F: sparbouy fondeado 2 millas al Norte de la boya Nº 6 negra del Km 185,6 del Canal Punta Indio, Lat. 35,10 Long. 56,34.

→



Escena que volverá a repetirse. La fotografía fue tomada en Dársena Norte el pasado 4 de enero a las 6 de la mañana. Es la largada de la primera regata Buenos Aires-Punta del Este. El Y.C.A. confirmó la realización de la segunda edición para el 17 de enero del año que viene.

Boya G: sparbouy fondeado 3 millas al Norte de la boya Nº 22 roja del Km 143,9 del Canal Punta Indio (en el Codillo), Lat. 35,09 Long. 57,01.

Boya H: boyón en Lt. 34,51 Long. 57,17.

Como se desprende del recorrido anterior resulta que los competidores darán dos vueltas y media a un "circuito" (boyas A, B, C, D) antes de lanzarse en busca del río abierto. La medida es desde todo punto de vista acertada, ya que permitirá observar las embarcaciones en acción desde la costa. Con ello el Y.C.A. trata de anular la frase tan conocida de que "en off-shore se divierten los que corren pero no los que miran".

La partida será lanzada, debiendo los competidores seguir a la lancha piloto desde un punto que distará media milla marina y antes de la línea de largada. Cuando la lancha piloto, lanzada a su vez a máxima velocidad, cruce la línea de partida, desde esta lancha será bajada la bandera argentina en señal de comienzo de la carrera. Si algún competidor cruzara la línea de partida antes de que fuera iniciada la prueba no habrá recargos sino que lisa y llanamente deberá retornar para partir nuevamente.

OTROS DETALLES

Resulta alentador pensar que vamos a realizar aquí una regata off-shore y vamos a tener entre nosotros lo más granado de la categoría. El señor Jacobo Krieger, socio del Yacht Club Argentino y en representación de éste como autoridad reconocida por la U.I.M. para la República Argentina, ha regresado de Estados Unidos de América, donde tomó contacto con los principales corredores. Según sus propias palabras el eco encontrado para el proyecto ha sido francamente auspicioso. A pesar que falta aún bastante tiempo se tiene la certeza de que se ha de contar con los equipos oficiales Mercury, Johnson y Thunderbird. Es probable también que venga Bertram con algunos cascos, como así también varios corredores independientes.

Uno de los factores que puede contribuir grandemente a la abundancia de inscriptos sería que la Union Internationale Motonautique diera puntaje por el campeonato mundial de off-shore a esta regata. Ello no es fácil pero tampoco imposible; por el contrario, las gestiones están bien encaminadas y hasta se dejó entrever que en caso de que no se admitiera la incorporación de una nueva fecha en el calendario mundial, habría por lo menos un país dispuesto a ceder una de sus fechas para que nosotros pudiéramos tener puntaje. Así, pues, queda planteado el panorama por el lado norteamericano, gran interés y la seguridad de cuatro o cinco corredores si no se consigue el puntaje y por lo menos unos quince en caso de conseguirlo.

En cuanto al lado europeo, el señor Krieger partió el 1º de junio hacia Bélgica para tomar contacto con las autoridades de la U.I.M. Allí defenderá la posición del Y.C.A. solicitando fecha y cómputo para el campeonato. Simultáneamente viajará a Inglaterra, Italia, etc., a fin de obtener la conformidad personal de varios corredores en lo que respecta a su intervención.

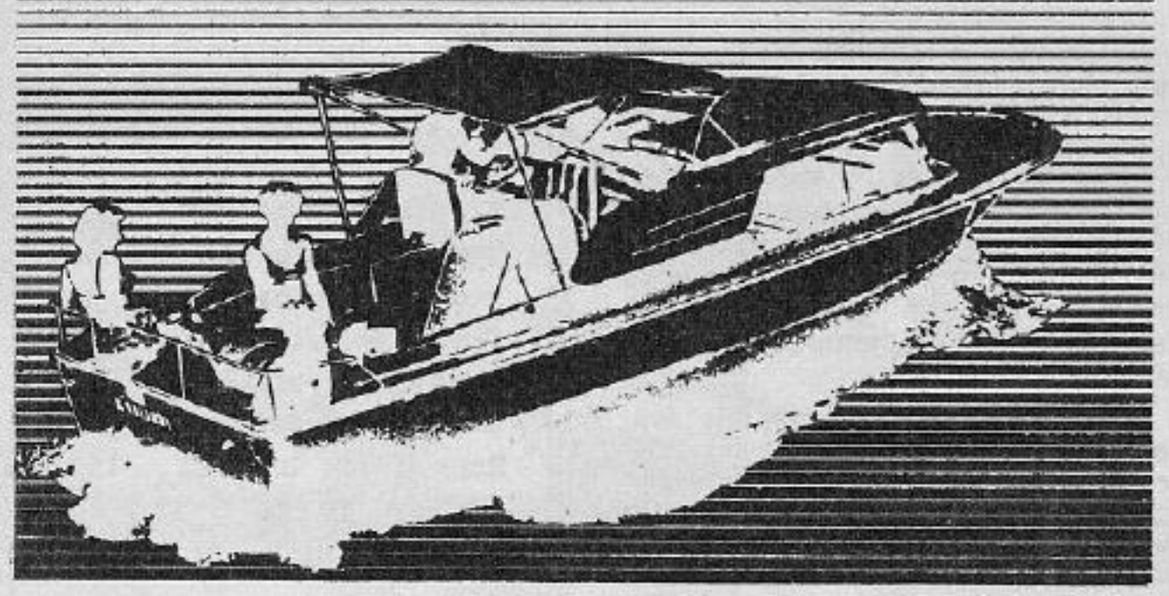
Se ha dispuesto instituir trofeos en todas las categorías para los ganadores. Trofeo challenger "MATE DE ORO" para el ganador absoluto. Premio especial para casco y motor de fabricación nacional y casco de fabricación nacional con motor o motores importados, en cada una de las categorías programadas, excepto la categoría Especial. También se otorgará premio al mejor índice de performance. En principio se adoptará el reglamentado por la Federación Motonáutica Argentina, pero se espera respuesta de la U.I.M. sobre la fórmula que tenga vigencia para entonces. El trofeo challenger "MATE DE ORO" es la reproducción de un antiguo mate criollo, hecho totalmente en oro 18 K., montado sobre un pie de ónix argentino. Se lo adjudicará el que gane la regata tres veces consecutivas o cinco alternadas.

EN RESUMEN

Resulta evidente el compromiso que asumió el Y.C.A. al organizar un acontecimiento deportivo de esta magnitud. Ha pretendido de dicha manera, y a fe que lo ha de conseguir, interpretar los anhelos de superación de los motonáuticos locales y la industria naval local. Debe pensarse lo que significa el traslado de las embarcaciones extranjeras (la última carrera que disputan antes de venir es en San Petesburgo) mediante trasporte marítimo, repuestos, camiones-talleres, organización de traslados aéreos, etc., etc. Creemos, con el Y.C.A., que todo ello representa un desplazamiento beneficioso para el país y una excelente promoción de lo argentino en el exterior. De su buena organización, de un comprensivo apoyo por parte de los entes estatales intervinientes y de la presencia de motonautas locales dependerá, pues, el éxito y la posibilidad de contar en el futuro como permanente la disputa de esta regata.

No termina acá lo programado por el Y.C.A. Disipando una duda que circulaba en el ambiente se aseguró que también se realizará la segunda edición de la Buenos Aires-Punta del Este. Ello ocurrirá una semana después de la off-shore y somos optimistas y pensamos que algunos de los que corren el "Gran Circuito Río de la Plata" se anoten también en la carrera a Punta. Como en la primera ocasión correrán las categorías Turismo y Fuerza Libre.

jamás un cliente...



...de EUROCAMPING se ha quedado sin navegar el dia programado

Es otro "don" exclusivo de

EUROCAMPING

PARANA 761 BUENOS AIRES T. E. 49-7883

Agente de

EMBARCACIONES PAGLIETTINI

MOTORES MERCURY — MERCRUISER

M. B. PRODUCCIONES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOODYEAR

La primera cubierta hecha con cinto de fibra de vidrio y armazón de poliester

¡Dura hasta el doble que las cubiertas comunes!

Es tan fuerte que su banda de rodamiento es prácticamente una banda extra. Es un tipo de cubierta completamente nueva, fabricada con un doble cinto de fibra de vidrio —peso por peso más fuerte que el acero. Bajo la fibra, hay una recia armazón de telás del poliester de la era espacial. Y alrededor, como extra, una robusta banda de rodamiento de caucho Tracsyn.



¡NUEVA!...

DECATHLON

POLYGLAS

GOODYEAR

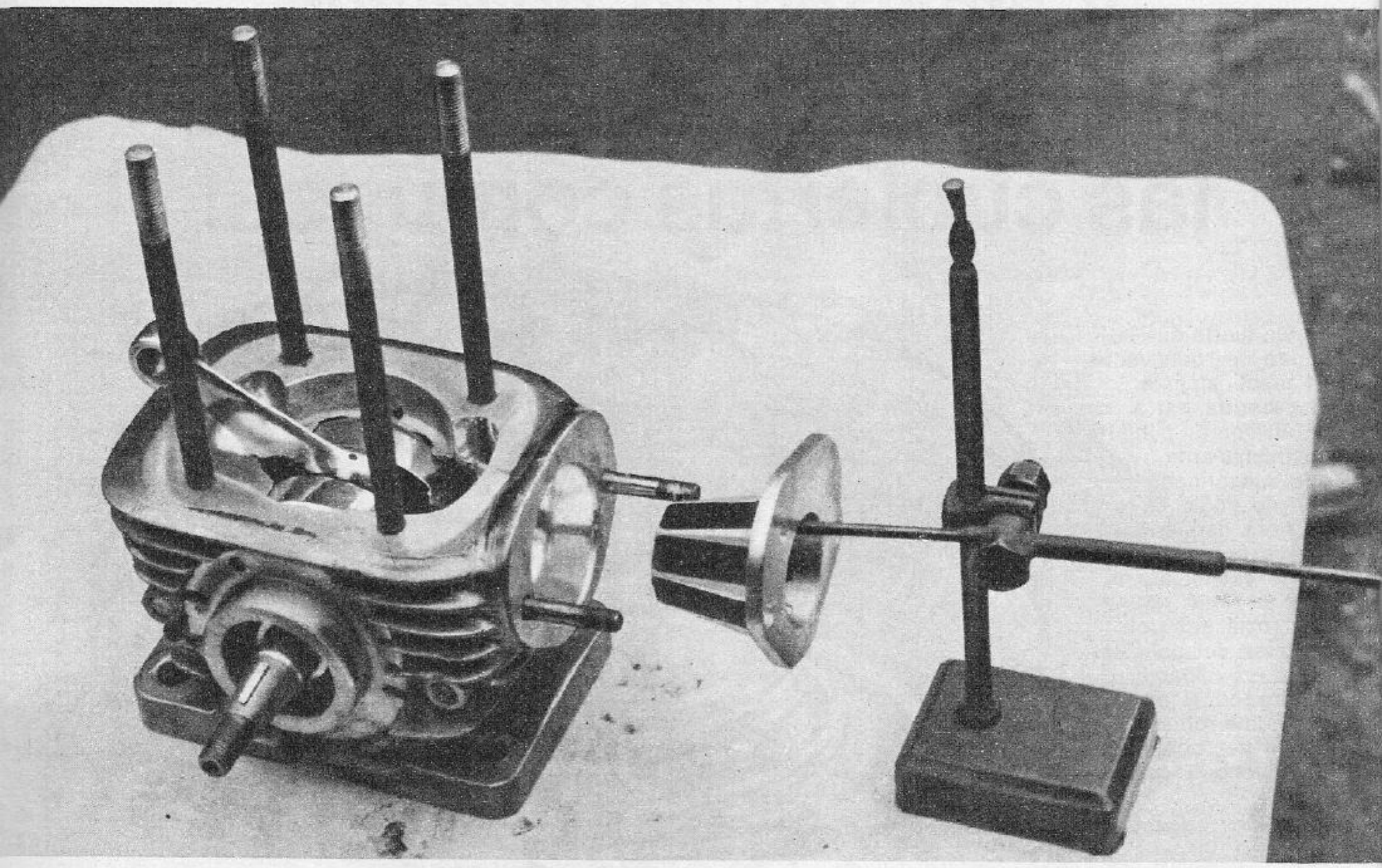
Al Servicio de su Seguridad

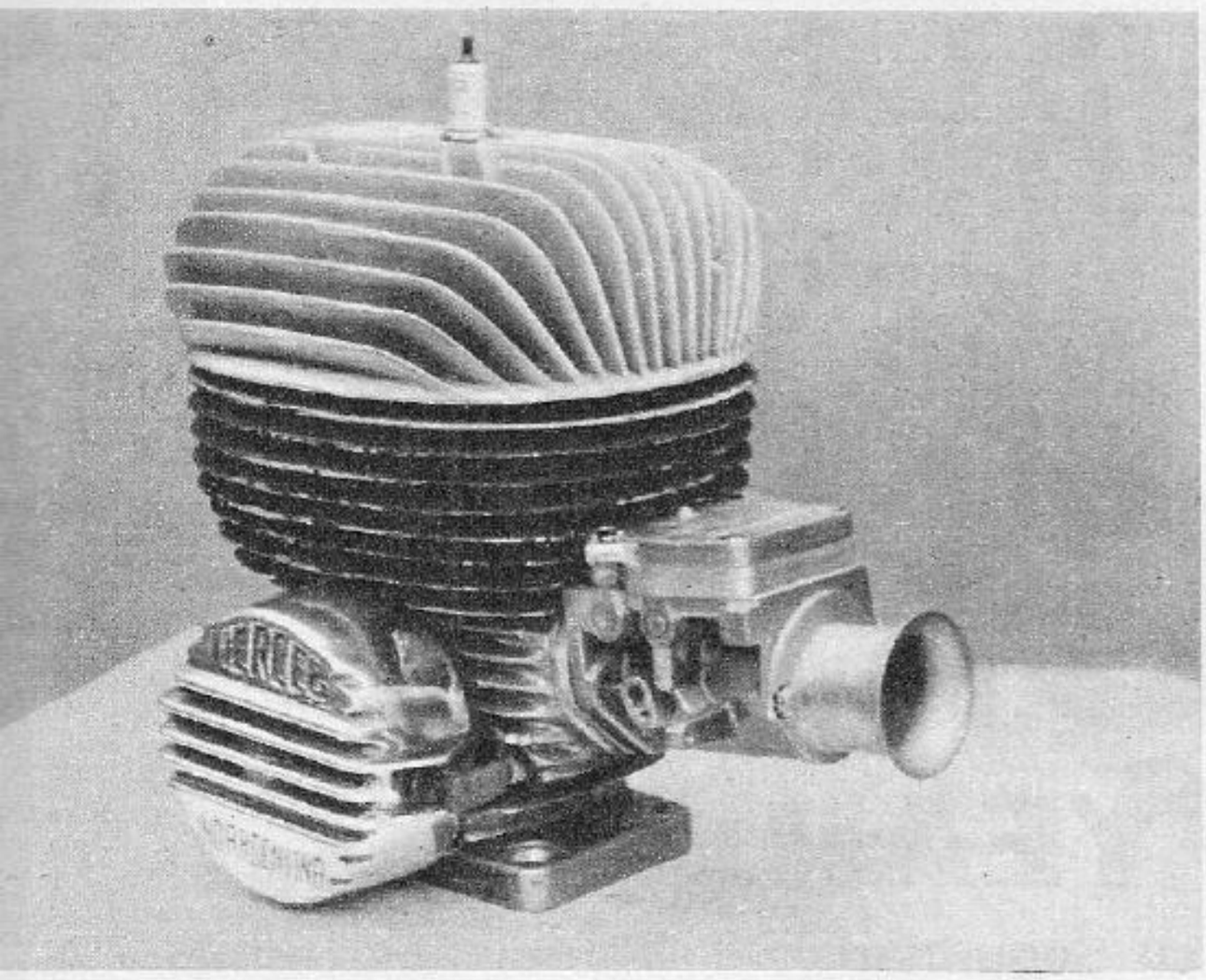
Parabrisas CORSA

karting

EL HERCEG

Por CARLOS NEIRA

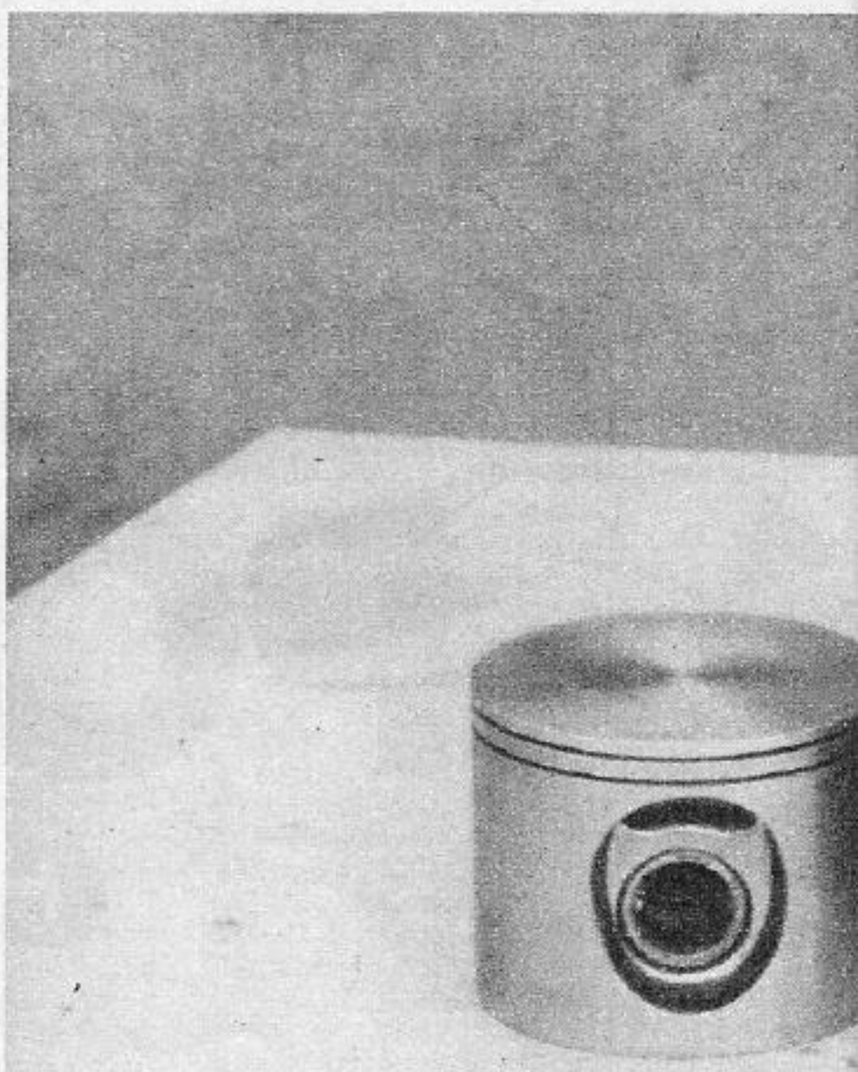




El cárter ha sido rediseñado externa e internamente. El gramil sostiene la pirámide de ocho laminillas, que, inserta en el orificio de admisión, oficia de válvula. Cigüeñal y biela pulidos a espejo.

Carburador de 32 mm para circuitos cortos y de 34/36 mm para los más largos. La marca de fábrica sobre la tapa que oculta el volantín y el encendido.

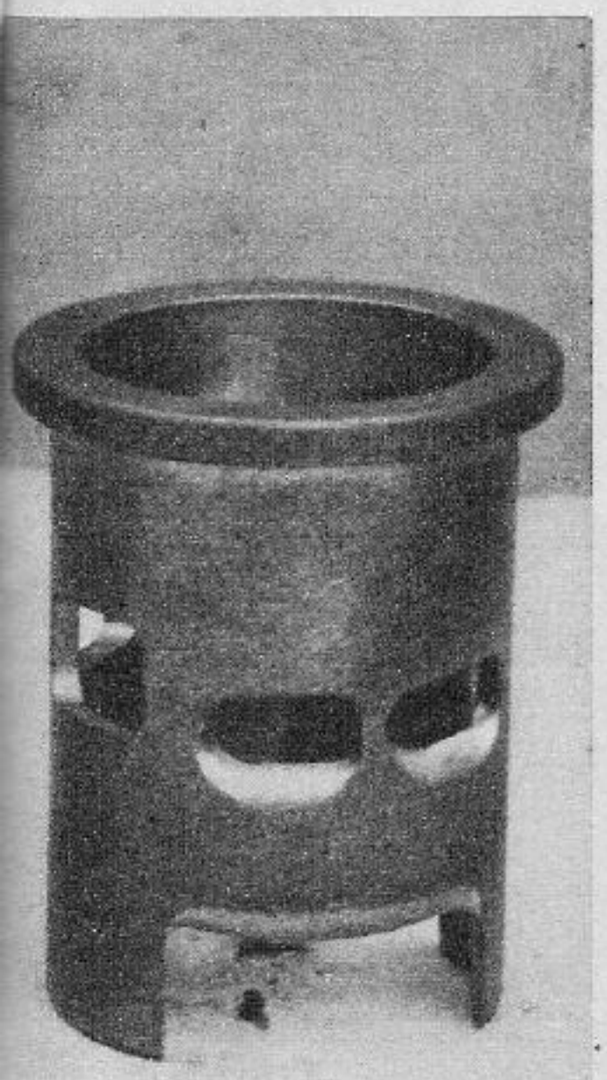
El diagrama de la camisa no ha sido modificado. Tampoco el pistón (Sural), provisto de dos aros de seis décimas de espesor.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EUROPA

El "Polaco" Herceg se guardaba un as en la manga. Con renovado motor, especial para Junior de un solo carburador, intentará recuperar el terreno perdido en esa categoría. El porqué de su nombre. Un viaje frustrado. Cárter, biela, pirámide y por supuesto carburador de nueva factura. Ya es ganador



El incesante auge que registra el karting en estos dos últimos años ha repercutido como es lógico en la actividad de los fabricantes de chasis y motores. Es así que en los primeros meses de este año y los postreros del '68, se registra una verdadera avalancha de novedades. A las que ya hemos presentado se agregan ahora el nuevo chasis Caretta de Damiani y Urien, los motores de 118 cc de RF, la construcción seriada de carrocerías para "K Super" (Ara-í) por parte de Aldo Arlandi y sus colaboradores, y el motor Herceg especial para un solo carburador que nosotros bautizaríamos "Europa" por las razones que más adelante se verán. Porque precisamente de él hablaremos.

Expliquemos lo de Europa. Hace unos meses, y en el mayor sigilo, puesto que hasta ahora esto no había trascendido, José Miguel Herceg decidió ir a competir a Europa con otro piloto que designaría más adelante. Para cumplir este propósito serían necesarios tres chasis, repuestos y cinco motores. Pero... siempre hay un pero. Los motores de Herceg siempre estuvieron entre los más veloces y potentes, pero en su versión de tres carburadores o al menos de dos. Con uno solo nunca pasó nada. Ahora bien. En Europa la categoría en que se corre en 100 cm³ estipula *un solo carburador*; por lo tanto, lo que había que hacer era diseñar un nuevo motor con un funcionamiento óptimo en esas condiciones. De ahí nació el Herceg Jr. Posteriormente, compromisos del "Polaco" con los SP de Cupeiro le impidieron llevar a cabo su incursión trasatlántica. Pero el motor quedó. Y a esta altura del partido ya es ganador también (San Nicolás, 1º de mayo, conducido por Del Campo).

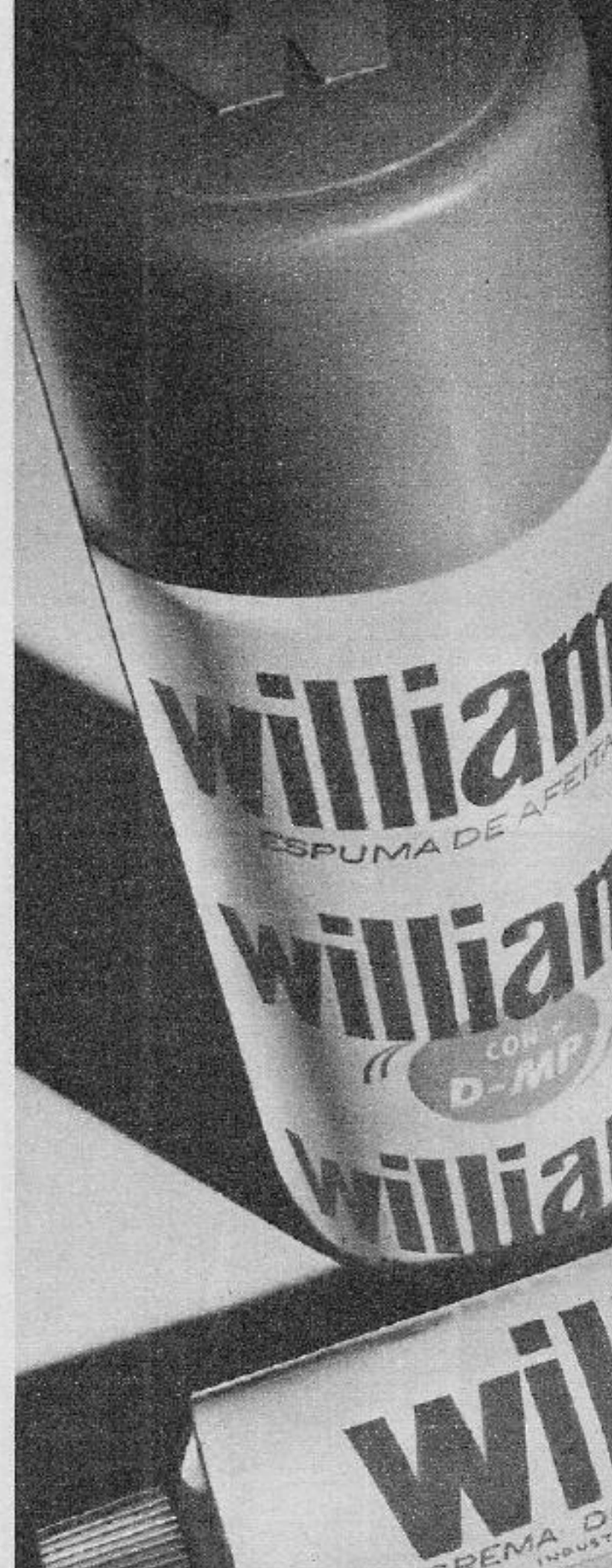
El Europa, llamémoslo así, es un firme candidato a quebrar la hegemonía que en la categoría Jr. detentan los RF y los D'Arminio. Las partes que han sido rediseñadas son: el cárter, que es completamente diferente y de dimensiones más reducidas; la válvula de admisión o pirámide que consta de ocho láminas, contra las convencionales de seis, y que en conjunción con el carburador de 32 mm proporciona un llenado completo, biela más liviana y tapa de cilindro con más aleteado. En lo demás no se ha innovado.

La mira del "Polaco" también está puesta en la Junior

PARA AFEITADAS DE MAS HORAS DE LAS QUE DURA UN DIA

CREMA DE AFEITAR williams

En tubo, en pote, en aerosol





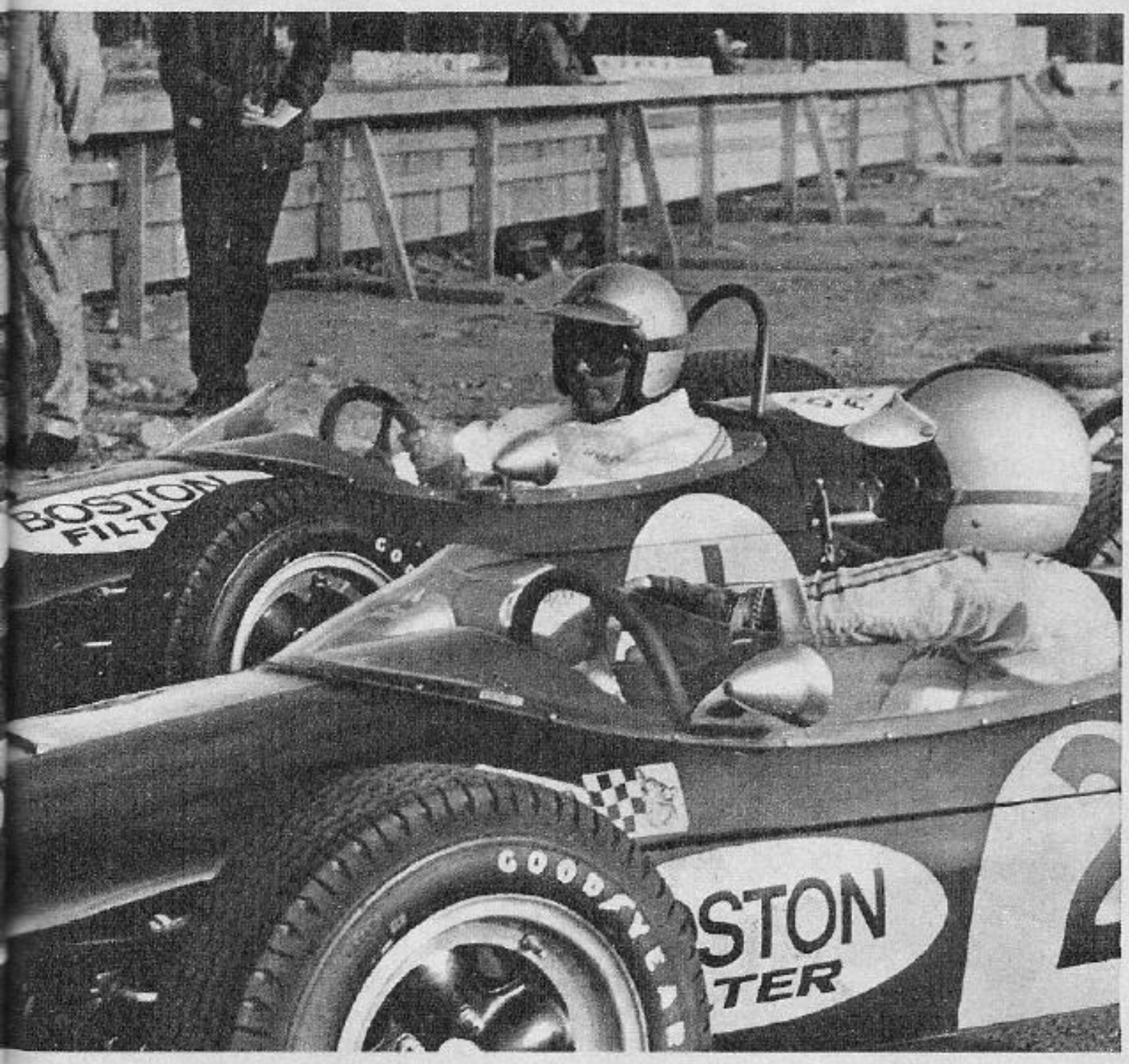


DENNY

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Un neocelandés tranquilo que sabe lo que quiere y cómo conseguirlo. Las pistas más exigentes del mundo conocen la consistencia de su andar y no pocas lo han visto vencer. Campeón Mundial 1967, Hulme tiene la esperanza de repetir la hazaña; sus méritos para lograrlo merecen ser conocidos



Izquierda: Denis Hulme preparándose para las pruebas de clasificación del Gran Premio de Italia, en Monza. Para la carrera, los alerones de los McLaren fueron quitados y Denny ganó por una diferencia abrumadora.

Arriba: Stirling Moss, otrora virtuoso, hoy dedicado a aconsejar (sueldo de por medio) las cualidades de las Ceras Johnson para automóviles, hace entrega a Denny, del Johnson Wax Trophy, por ganar el campeonato de la Canadian American Challenge Cup Series.

Abajo: Hulme en 1966, junto a su patrón Jack Brabham. Los coches son ni más ni menos que los imbatibles Brabham Honda, que durante esa temporada ganaron todas las Fórmula Dos.

HULME

por HECTOR L. BERGANDI

Los Hulme viven en un departamento común y corriente, en el primer piso de una casa ubicada en uno de los tantos barrios de Surbiton, Gran Bretaña. Aparte de un cuadro en el que hay pintado un auto sport, no hay más indicios visibles de que allí viva nadie relacionado en alguna medida con el ambiente automovilístico. No hay copas, no hay trofeos, no hay detalles "gamuzoides" que den a la casa clima de competición. Sólo un moblaje sobrio, y un arreglo en el que llama poderosamente la atención el refinado buen gusto en la combinación de los colores, buen gusto que, posiblemente, se deba más a la inquietud de Greeta Hulme que a la de su esposo.

Para Denis Hulme, las carreras de autos no son más que su trabajo, al que desaloja de su mente cuando es hora de volver al hogar. Y nunca necesitó exhibir sus trofeos para que los pocos amigos que visitan el departamento sepan de su extraordinaria capacidad.

Precisamente porque esos amigos son los que más lo alentaron hasta que llegó a ser quien es hoy en el automovilismo mundial. Porque hace ya una punta de años que Denny venía ascendiendo poco a poco, pero el público recién comenzó a tenerlo en cuenta desde 1966, cuando ingresó al equipo Brabham-Repco de Fórmula Uno. Desde esa primera oportunidad hasta el presente, Denny ganó innumerables carreras de varias categorías, un campeonato y un subcampeonato en las series CanAm, un segundo puesto en Le Mans, el título de Novicio del Año 1967 de Indianápolis, y en renglón aparte, el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula Uno.

Aparentemente un "hombre quieto", Hulme esconde detrás de su aspecto tranquilo un temperamento decidido y tenaz, heredado según dicen de su padre, quien fue galardonado con la Cruz de la Victoria —el premio más alto a que puede aspirar un militar inglés—, por la valentía que lo distinguió durante la guerra. Además, Denny complementa esas aptitudes innatas con un completísimo "background" técnico, destacándose entre todos sus colegas como el más entendido, cuidadoso y sereno de todos los probadores para desarrollar un nuevo modelo, ya que siempre es consciente de que no está compitiendo, sino **preparando las armas** para competir.

→

DENNY HULME



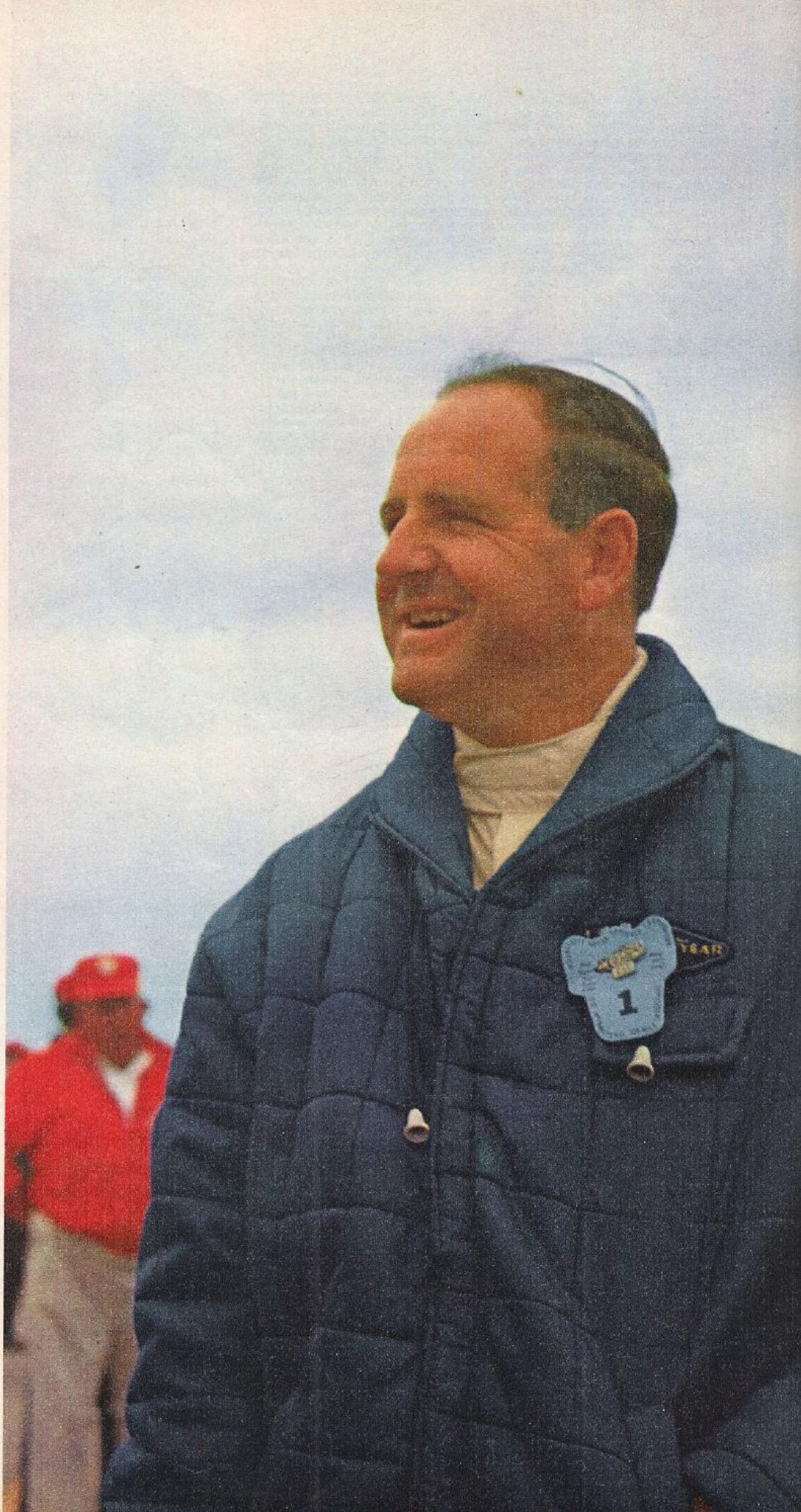


Desde su gran actuación en las "500" de 1967, en las que Denny entró cuarto con el Eagle patrocinado por Smokey Yunick ganando ampliamente el título de "Debutante del Año", Dan Gurney no lo ha dejado escapar de su marca. El año pasado Denny volvió a salir cuarto, y este año marchaba segundo con posibilidades cuando debió abandonar. Indianápolis no es fácil, pero Denny es siempre candidato de temer.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Antes ignorado, Denny Hulme es hoy una de las pocas estrellas de primera magnitud del automovilismo actual. Todos tienen algo que ofrecerle pero desde que dejó Brabham Cars sólo ha corrido para McLaren y Gurney. Pocas marcas pero muchos éxitos







Pero no bien se saca el casco y enfila para su casa, se olvida de las emociones del día, sentado en un sillón, con los pies bien altos sobre una banqueta, mirando televisión, junto a su esposa. Greeta es, lejos de toda duda, la mujer de su vida. Ella era la amiguita de su adolescencia, la novia de su juventud, y es su mujer desde 1963, año en que Denny tuvo la oportunidad de dejar Nueva Zelandia por una oferta de Jack Brabham para ir a Inglaterra. Se casaron y embarcaron inmediatamente, y en 1967 nació el primer hijo de la pareja, Martin, que al parecer es tan tranquilo como el papá, porque mientras éste se ocupaba de ganar el Campeonato, él dormía plácidamente en un moisés, en los boxes, junto a Greeta que tomaba tiempos.

La familia Hulme siempre fue gente "muy bien". Greta siempre recuerda que desde chicos los hermanos Hulme, Denny entre ellos, tenían los mejores juguetes, las mejores ropas, y más de un penique en el bolsillo, para caramelos. Más adelante, cuando adolescente, Denny terminó sus estudios secundarios y se ocupó en ayudar a su padre en su empresa de trasportes, manejando camiones o haciendo arreglos en el taller, actividad en la que llegó a sobresalir debido a su extensa capacitación técnica. Su padre, en lugar de pagarle, ponía el dinero adeudado en una cuenta bancaria abierta a su nombre, y Denny reunió en poco tiempo la suma necesaria para comprarse un MG TF.

"En esa época era bastante difícil conseguir autos 0 kilómetro en Nueva Zelandia, pero un día cayó mi padre con la novedad de que en el puerto de Auckland habían bajado tres MG nuevitos: uno verde, uno rojo y uno blanco. Me fui para allá a toda velocidad, averigué precios, y de inmediato hice un cheque por el total, llevándome el auto a casa. Me había quedado con el rojo, porque era el único que no tenía ruedas con rayos. En nuestro país éstos hubieran sido mal negocio, porque los caminos eran muy malos y en cualquier momento uno empezaba a perder los rayos por la ruta en forma alarmante. Ese MG es una de las cosas que con más cariño recuerdo de toda mi vida. Hice más de 45.000 millas con él y nunca, nunca me dejó de a pie ni tuvo un asomo de falla. Y no sólo eso. También me inicié con él en las carreras, primero en gymkhanas, luego en trepadas de montaña, y por último, en carreras de circuito. Cuando llegué a este punto, fue cuando me decidí a desprenderme de él, al menos como auto de carrera, para comprarme un MGA. Pocas carreras después estaba tan embalado que preferí revender el MGA y comprarme de una buena vez un auto de carrera de verdad, que para la época era un Cooper Coventry Climax dos litros, Fórmula Tasmania. Me pasé todo el invierno preparándolo y el auto resultó ser un tiro."

No sólo el auto. El también andaba tan bien que a fines de 1960 fue elegido por la New Zealand International Grand Prix Association para mandarlo a correr a Europa junto con otro joven promisorio, George Lawton, quien perdería la vida un año más tarde en Roskilde, Dinamarca.

Denny entró a Inglaterra ganando la primera carrera en que participó, una prueba de Fórmula Dos disputada en Silverstone. Pero después de eso no pudo hacer nada más, porque el club que lo patrocinaba no podía empujarlo más alto que Fórmula Junior, y con el baqueteado Cooper BMC que le tocó en suerte no podía hacer nada. En las pocas carreras en que se pudo anotar en ese año y el siguiente pasó poco menos que inadvertido, aunque bastaba con volver a Nueva Zelandia para ganar todo cuanto se le cruzara en el camino.

Tuvo suerte cuando volvió a viajar a Inglaterra en 1963. Gavin Youl, un joven australiano que manejaba un Brabham oficial de F. 2, se fracturó una vértebra en un accidente, y Jack Brabham le dio el puesto vacante a Hulme. Este, ni lerdo ni perezoso, se casó con Greeta, se estableció en Inglate-



Para proteger a un auto: CARSOL.

(Lo demás son experimentos)

Existen muchos métodos para proteger a un auto. El más extremo consiste en no sacarlo jamás. Seguramente Ud. no es extremista. Y quiere proteger a su coche de los efectos de la lluvia, sol, barro, humedad, etc. Lo más acertado es CARSOL. Un tratamiento integral para carrocerías y cromados, de resultados óptimos. CARSOL limpia bien y rápido. Es espuma limpiadora en aerosol. (De paso, divertidísimo!). CARSOL lustra con brillo envidiable. Tiene ceras especiales. CARSOL protege carrocerías y cromados. Contiene siliconas muy activas. Cada tratamiento con CARSOL dura 3 larguísimos meses. Los que usan CARSOL en sus autos no se descapitalizan. ¿Se puede pedir más? Que sea de CERAS JOHNSON. Es.

Garantizado por CERAS Johnson



car sol

Espuma limpiadora en aerosol.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Aquí Denny sostiene el Daily Express Trophy que ganó en Silverstone, con el prolijo Lola T 70/ Chevy 5 litros blanco y azul que le prepara Sid Taylor para que haga tabla rasa en la categoría Sport británica.

estaba lejos en la delantera cuando ocurrió el desgraciado accidente en que perdiera la vida el piloto italiano. A eso siguió un tercer puesto en Holanda, un segundo en Francia, otro tercero en Inglaterra, y un magnífico triunfo en Nürburgring. Después vino un segundo puesto en Canadá que lo aseguró en la delantera por puntaje para el Campeonato Mundial.

Aunque Denis Hulme debe mucho de lo que es ahora a Jack Brabham —y nunca dejó de reconocerlo— no es muy difícil entender los motivos por los que dejó el equipo. **"Manejar para el equipo Brabham siempre me resultó un poco frustrante por la falta de comunicación. De todos modos, mientras yo estuve en el team, nunca me tomé las cosas a la tremenda. Si se me demostraba que no era necesario consultarme, yo procedía de la misma manera y no me metía donde no me llamaban."**

Para fines de la temporada '67, las cosas se pusieron bastante tirantes, porque Brabham y Hulme eran los dos únicos candidatos que quedaban para disputarse el título. A llegar al GP de México, Brabham tenía que ganarlo para adjudicarse el título, y así y todo Denny tendría que salir más abajo del cuarto puesto. La carrera que se planteó Denny fue: **dejar que Brabham salga a hacer lo que quiera sin hacerle caso, y preocuparse exclusivamente de salir entre los cuatro primeros.** Resultado: la carrera la ganó Jimmy Clark, Brabham salió segundo sin poder dar alcance al escocés, y Denny se alzó cómodamente con el tercer puesto y el título.

"No sé cuán importante puede resultar ser Campeón Mundial, pero me gustó, y porque quiero volver a ganar el título es que me fui al equipo de Bruce McLaren que lo sabe desde ya, y por su propia idiosincrasia y su mayor interés en los autos que produce que en su performance personal, no me va a anteponer nunca obstáculos derivados de sus intereses personales. Jack no era mezquino, y cuando tuvo armas para darme me las dio, lealmente, pero no es bueno convivir entre dos personas que tienen la misma meta."

Denny Hulme está pasando ahora por uno de los mejores momentos de su carrera, y aunque no piensa en retirarse, supone que se decidirá a hacerlo cuando sienta declinar sus aptitudes o esté conforme con el dinero que le dio el automovilismo.

...Si sigue ganando carreras y campeonatos de la serie CanAm como ha venido haciendo hasta ahora, no nos parece que pase mucho tiempo sin que se decida a colgar el casco a cambio de un buen whisky, el sillón y la banqueta para apoyar los pies...

rra y entre los dos, uno manejando y la otra como única ocupante del box en más de una carrera, salvaron los prestigios de Brabham ganando siete de las catorce carreras en las que se anotaron y cuatro segundos puestos detrás del Lotus de Peter Arundell.

Por eso ahora nos llama mucho la atención el hecho de que nadie haya corrido a hacerle una proposición para inicarlo en F. 1. 1964 pasó para Hulme tan bien como 1963, pero sin moverse de F. 2. La mejor carrera de Denny en 1965 tuvo lugar en el clásico de los clásicos de Gran Bretaña, el Tourist Trophy, donde batió incuestionablemente a todos los ases de ese momento que corrían con máquinas modernas, dotadas de motores de hasta 5 y 6 litros. con el modesto Brabham Climax 2 litros de Sid Taylor. En F. 2 no anduvo tan bien como en los años anteriores, pero no se debió a declinación alguna de su parte, sino a graves problemas en la puesta a punto de los motores Honda.

Más de uno tildó de "chupasangre" a Jack Brabham por haber mantenido tanto tiempo a Denny confinado a carreras menores o trabajando de "tester" de sus autos de F. 1, pero en 1966, cuando vino el cambio de fórmula de la categoría máxima, el viejo "Blackjack" construyó una unidad extra para dar la alternativa a su empleado. Al principio debió conformarse con un obsoleto Coventry Climax cuatro cilindros, y después cuando hubo un V8 también para él, generalmente Brabham usaba el que mejor funcionaba de los dos, montándolo en el mejor bastidor, pero así y todo Denny pudo mostrar su calidad con un segundo puesto en el GP de Inglaterra y tres terceros en Francia, Italia y México.

Durante el mismo año, Sid Taylor le compró un Lola 70 con motor Chevy 5 litros con el que dominó la temporada Sport inglesa.

Denny adquirió renombre mundial en 1967. En enero punteó el Gran Premio de Sudáfrica con una vuelta de ventaja sobre el resto hasta que se quedó sin frenos y debió abandonar. Luego, en Mónaco, ganó su primer Grand Prix. Desde la primera vuelta Hulme batalló intensamente con Stewart y Bandini, manteniéndose a la vanguardia a pesar de la "alta presión". Luego abandonó Jackie con problemas de trasmisión y Denny

el "santo y seña"
-es RAMCO-

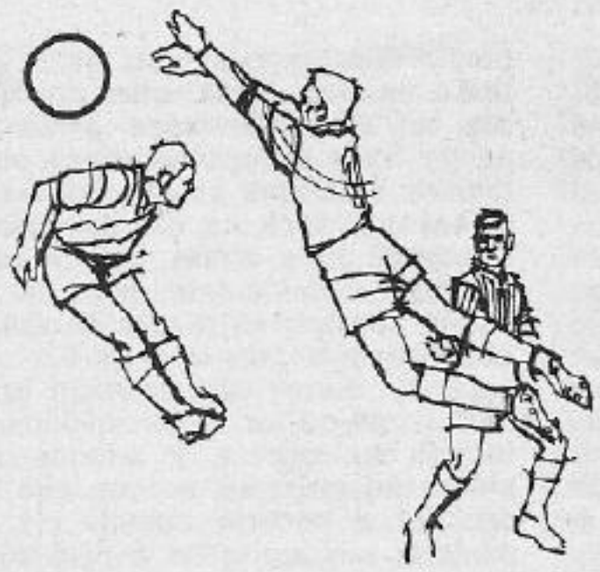


RAMCO
BAR-FLEX

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

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

Solicítelos al agente de su localidad



*Si usted tiene algo que decir en Fútbol, venga y dígalo aquí**



POLEMICA EN EL FUTBOL

La más amplia tribuna para opinar y discutir sobre el más popular de los deportes!



CONDUCCION

JUAN CARLOS ROUSSELOT

SOBRE UNA IDEA ORIGINAL DE APO

* *Para participar en el programa, concurrir a PAVON 2444, los Domingos a las 21.00.*

DOMINGOS 23.15

TELEONCE 11

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ROMPIENDO MOTORES

por CARLOS NEIRA

D'Arminio y RF Special acapararon la punta en Las Flores. Muchos abandonos y fierros rotos

Cuando en karting se conjugan una recta muy larga y una curva de retorno, vulgo horquilla, es seguro que resultarán muchos motores rotos. Sucede que todo el mundo quiere tener buena salida en la "U" y lógicamente en la recta es muy fácil pasarse de vueltas.

Eso fue precisamente lo que pasó en Las Flores en ocasión de disputarse la 3ª fecha del campeonato argentino. Ya antes de comenzar las series había varios "forfait", el más importante de ellos Eduardo Pino, que correría con el nuevo chasis de Fattorini.

Las series de Junior fueron ganadas por Armen Vartian, Weigscheider y Oscar García y los repechajes por Palagi y Dalloro.

De los once habilitados para disputar la final, se presentaron sólo nueve. En tres vueltas de carrera sólo quedaban 5. García, que desde la bandera se distanció y fue inalcanzable, Oscar Chiviló, Héctor Tizón, Jorge Balagi y Carlos Carretero lo seguían en ese orden. Chiviló abandonó en la séptima vuelta por rotura de la mariposa del carburador. Tizón ocupó su lugar y con una marcha regular arribó segundo pero muy lejos de García. Tercero a una vuelta del ganador, el debutante de Temperley, Palagi, que con un modesto RF Fiamh se encontró con un tercer puesto que no estaba en los papeles de nadie y menos del propio Palagi. Cuarto Carlitos Carretero, que vuelve así a figurar en un marcador. De García únicamente podemos decir que con ese motor y un solo carburador puede ir a correr en "K" sin desentonar. Todo dicho.

Del Campo ganó su accidentada serie sobre Amorrortu y Satriano, donde hubo algunos incidentes que no pasaron a mayores. En la segunda Capaccione le ganó a Chiviló y Carlos Nanni.

La final fue un monólogo de Amorrortu, que se presentó a correr con un avión, no con un kart. El pupilo de Vidal se distanció de Del Campo y Satriano que hicieron carrera aparte. Satriano lo pasó al quilmeño pero un accidente lo relegó al cuarto lugar, quedando Chiviló en tercera posición. Completó el marcador el califa supremo Arturo Sarían que venía prendido hasta que una falla lo relegó una vuelta. Satriano, debutante con un chasis D'Arminio, demostró que lo poco que habíamos visto de él no es casualidad, maneja un montón (foto). Amorrortu exquisito, Chivo pescó, pero con lo que andaba su motor no podía aspirar a otra cosa.

En resumen, una tarde fría con motores bien calientes. La organización, correcta.

En el campeonato argentino van primeros Del Campo y Amorrortu, tercero Angel Chiviló, cuarto Pablo Satriano y quinto Abel Salmún Feijoo.

Categoría "K"

1º	Jorge Amorrortu, D'Arminio-RF	13'18"
2º	Roberto del Campo, Fox-Herceg	13'41"
3º	Angel Chiviló, D'Arminio-RF	13'51"
4º	Pablo Satriano, D'Arminio-Herceg	13'57"
5º	Arturo Sarian, D'Arminio-Herceg	19 vtas.

Promedio: 68,170 Km/hora.

Categoría JUNIOR

1º	Oscar García, D'Arminio-D'Arminio	10'21"
2º	Héctor Tizón, D'Arminio-D'Arminio	10'58"
3º	Jorge Balagi, Fox-RF Fiamh C	14 vtas.
4º	C. Carretero, D'Arminio-D'Arminio	14 vtas.
5º	Oscar Chiviló, D'Arminio-RF	7 vtas.

Promedio: 65,868 Km/hora.





Enfoque a toda luz.
Cargue su linterna con

PHILIPS PILAS

PHILIPS

las blindadas que no se rinden nunca!



Hay TERRY para todos!



Pida
Etiqueta Marfil
ese
es su nombre!

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

Competición S. A.
ya tiene terminado, probado y corrido su Trueno Sprint, construido por encargo de Shell C.A.P.S.A.
Aquí tienen algunas imágenes del Sport-Prototipo

Por JULIO F. PEREZ BALBI

Hace poco más de una semana atrás, don Horacio Steven juntó casi media centena de periodistas y sus infaltables *ad latere* (los fotógrafos) para presentarles en sociedad su Trueno Sprint, con cola larga. Después de una tediosa espera, matizada por frío, whisky, y más whisky y más frío, los presentes tuvieron su premio: arrastrado por un rastrojero de lo más corsa (bueno, hasta donde se puede llegar a corsificar a un rastrojero), llegó el auto de Shell CAPSA. De los pilotos del equipo solamente quedaba Alberto Bruno. Néstor García Veiga ya había partido hacia Ezeiza a tomar el Caravelle para San Juan para correr en TM con una cupé Fiat oficialista y Andrea Vianini estaba muy ocupado. Tomando sol en alguna playita de Copacabana. Es que el tano trabaja tanto que se merecía un descansito el pobre...

Así empezó todo. Sin pasarlo →

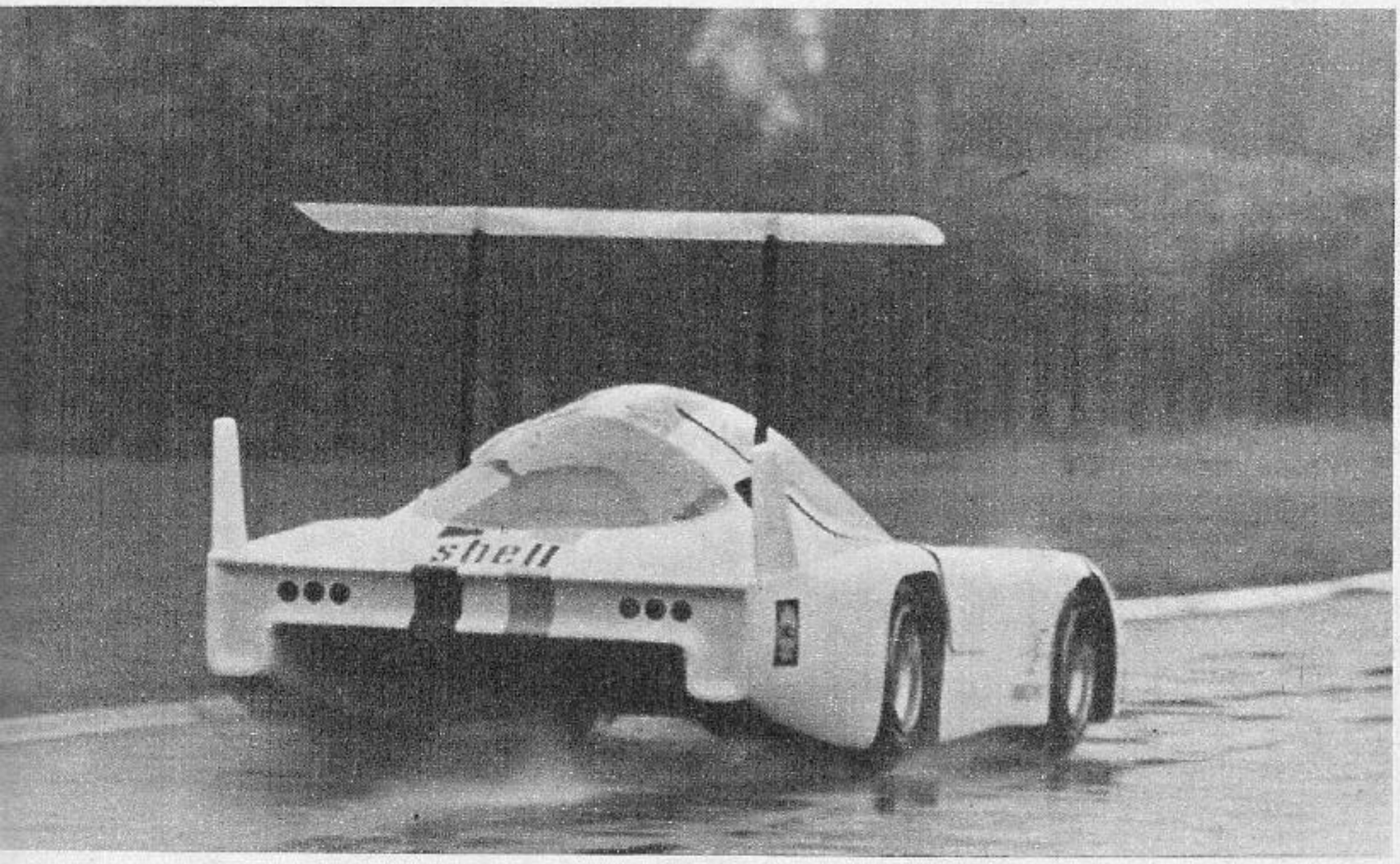


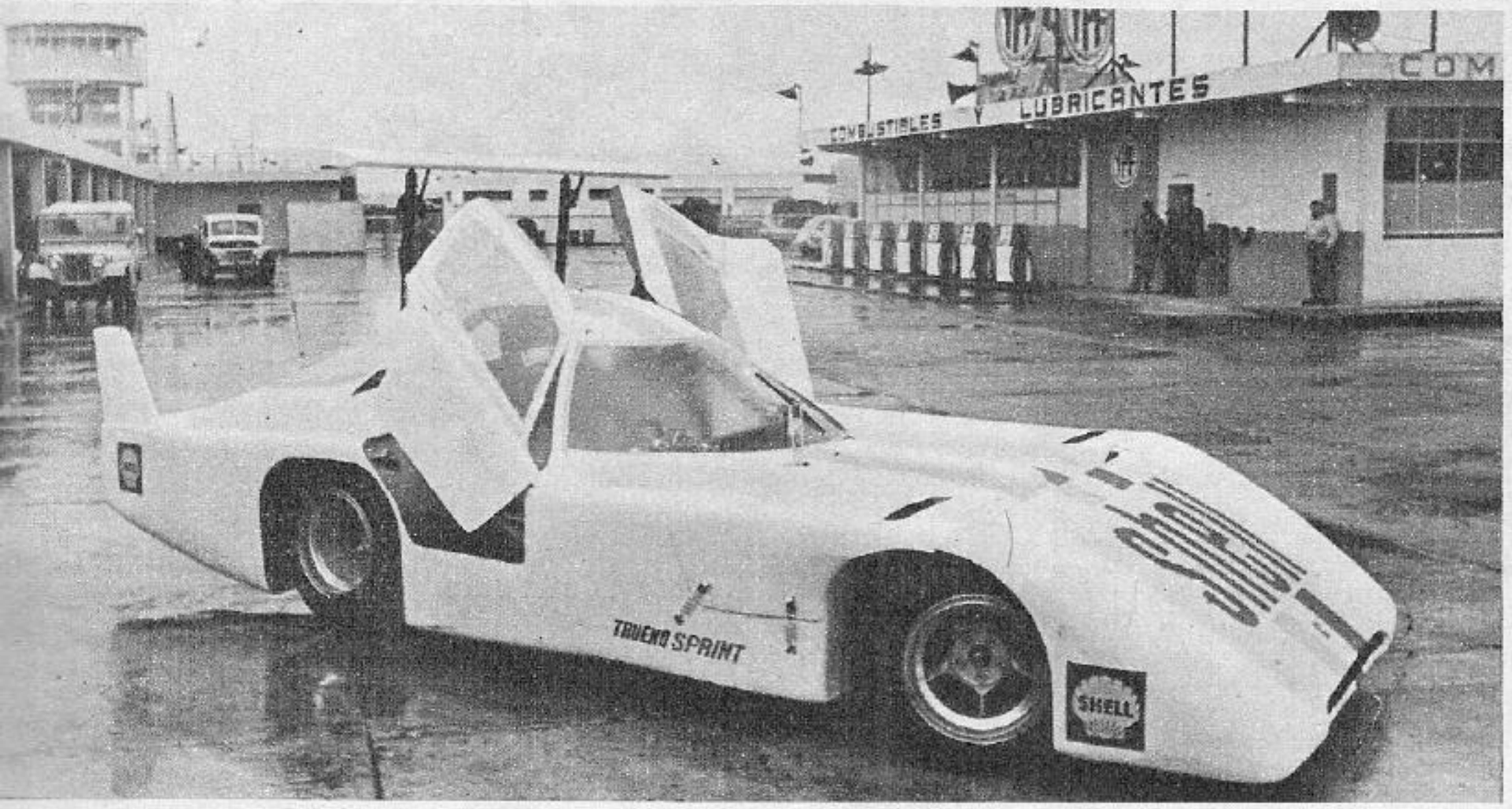
ESTE TRUENO ES UN TIRO

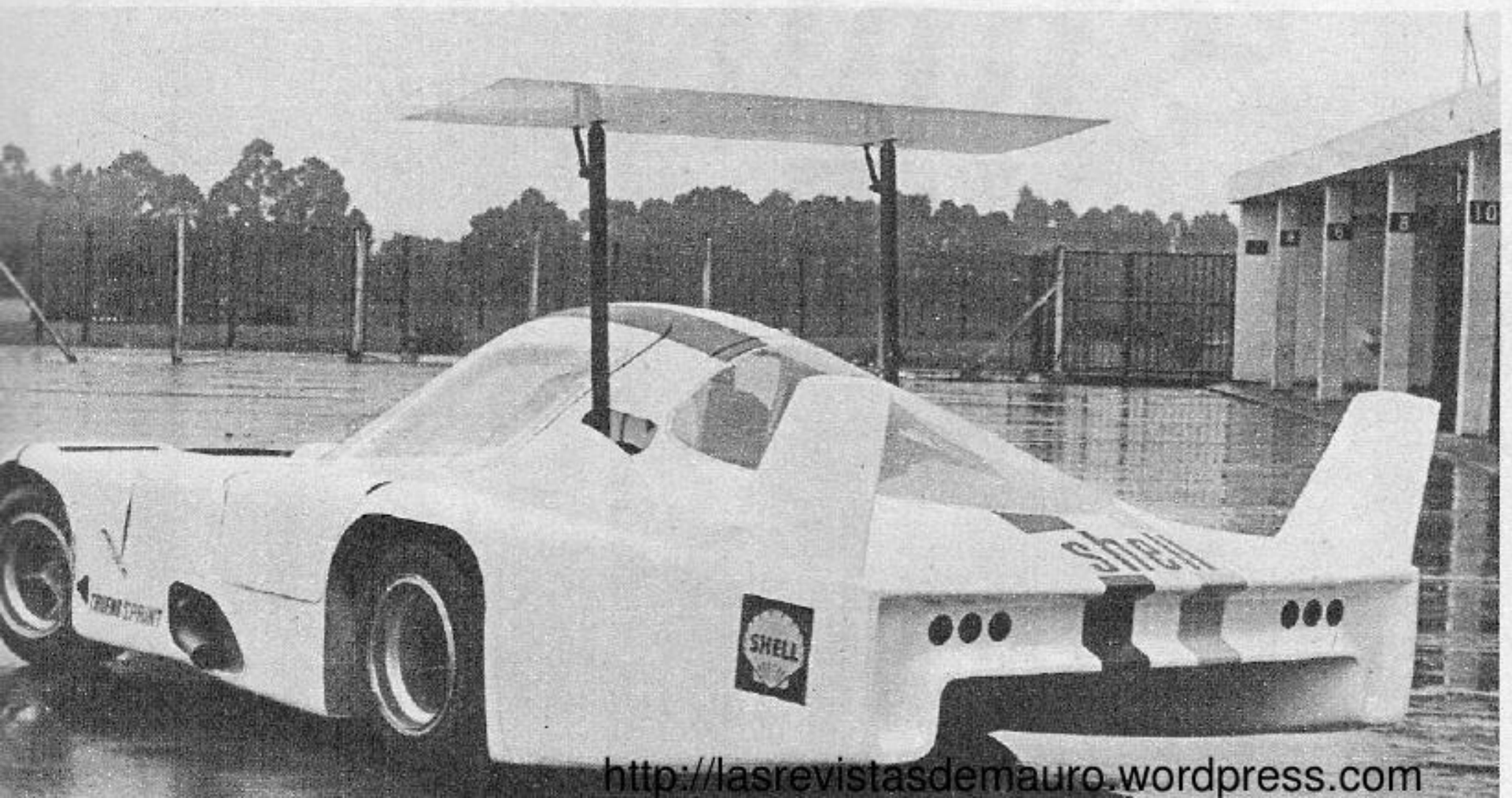
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

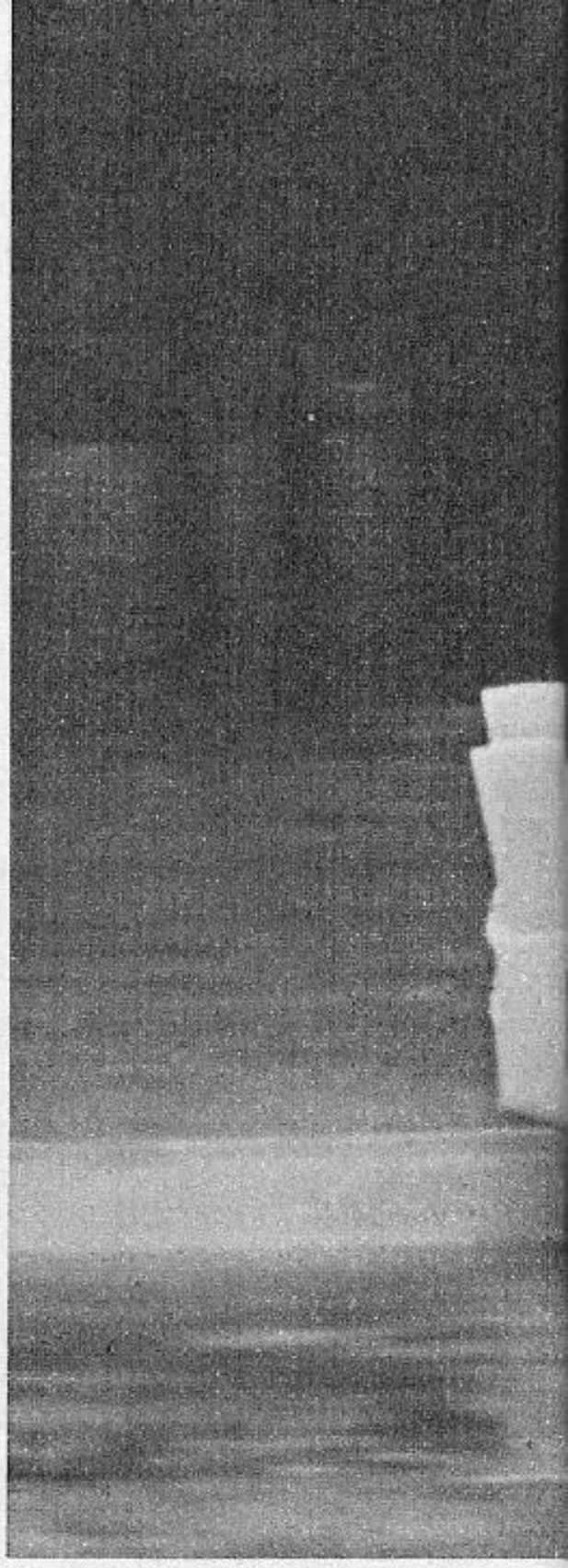

shell

ESTE TRUENO...









de 4.000 rpm, Alberto Bruno llevó a todos los periodistas presentes a dar una vueltita a su lado, mientras los de abajo metían a cada rato el pie en algún charco.

¿COMO ES EL TRUENO SPRINT?

Tiene un chasis tubular construido con cañitos de acero con costura, tubos pegaditos contra sí. Encima le montaron un motor Chevrolet 250, del cual Bernardo Pérez, preparador del equipo sacó 312 CV a 6.200 rpm. Todo eso fue forrado con una

Izquierda, arriba: El día que tuvo su primer contacto con la pista, el Trueno Sprint pasó con sobresaliente el examen que le impuso el agua.

Izquierda, centro: Las puertas se abren hacia adelante y el capot lo mismo, o sea, a contraviento.

Izquierda, abajo: Grandes aletas atrás. Tienen la función de neutralizar la deriva impuesta por los vientos laterales.

Derecha, arriba: Tiene cierta semejanza con los Trueno anteriores, especialmente en el techo y parabrisas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

carrocería de plástico reforzado que tiene aletitas y todo.

Durante el transcurso de la semana pasada se iban a realizar —en principio— las pruebas en el Autódromo, primerizas ellas, de los dos Truenos Sprint que ya están terminados. Pero el equipo decidió anularlas y mandarse mudar con todos los petates e intríngulis hacia la mismísima Rafaela, para develar estos últimos y probar en el circuito mismo donde se debutaría.

Tiene un alerón de perfil simétrico que descarga sobre dos "barrales" circulares de excesivo diámetro; además se le agregaron sendas aletas, muy parecidas a las traseras usadas en los aviones que tiene la virtud de controlar (o mejor dicho de neutralizar) la deriva producida en el automóvil por los vientos laterales.

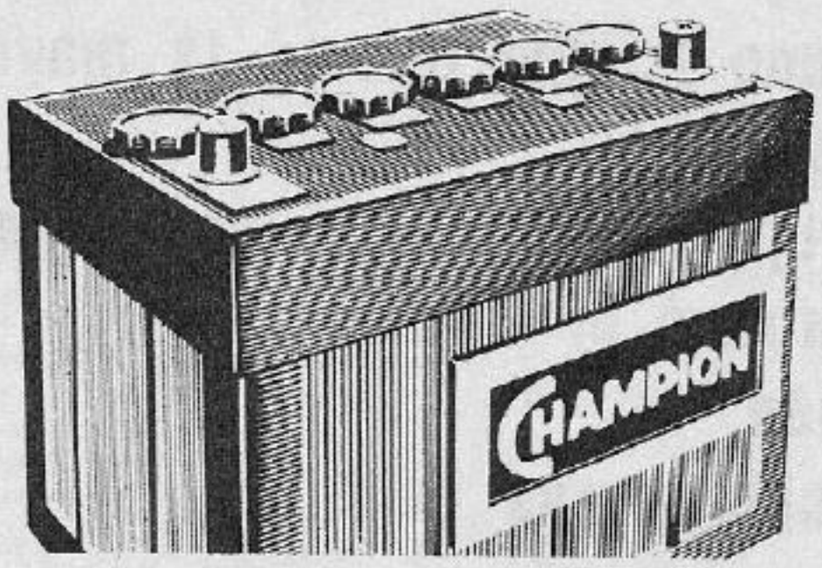
Una de las características fundamentales del auto es la poca distancia entre ejes (2,45 m) como dijo el "Negro" Carbajal, "cortito como viraje é laucha". Los frenos son a disco en las cuatro ruedas; la caja de velocidades es una Sáenz de cuatro marchas y varias delicias más como palieres flotantes y diferencial autoblocante.

Cuando PARABRISAS CORSA tuvo la buena oportunidad de darse una vuelta en el Trueno Sprint al lado de Alberto Bruno, pudo comprobar algo, a pesar de que se andaba muy despacio (4.000 rpm en tercera, unos 160 km/h) que para este auto es un chiste y muy gracioso por cierto por la lluvia y la falta de gomas adecuadas. Parece ser poco falluto y responde sin vicios a lo que le indica desde el volante el conductor. Si tiene intenciones de irse a integrar el paisaje avisa con antelación pidiéndole permiso al que lo conduce y éste si no quiere ser figurita decorativa contra una pared, puede corregirlo fácilmente, con tiempo, con una oportuna pisada al acelerador y si se necesita algún golpe de volante. La visibilidad es excelente para cualquier punto; los pilotos agradecidos.

La cosa que el primer auto ya está listo. Y el segundo, también. Ya corrieron por diversas pistas y demostraron, a *prima facie*, ser efectivos ciento por ciento. Y lo que es muy importante: los motores Chevrolet 250 están a cargo de Bernardo Pérez. Uno de los pocos y quizá el único preparador argentino que puede armar un motor Chevrolet, más potente y efectivo que los desarrollados por los ingenieros de la CDC Chevrolet.



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





CHAMPION

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



LA VERDAD VERDADERA

A partir del 1º de enero de 1970 en todo el mundo dejará de regir el actual grupo 5 que se corre en Europa y se le dará nuevo ímpetu al Grupo 2, que tomará la mayoría de las libertades del para entonces caduco Grupo 5. Lo mismo pasará en nuestro país y el TM encontrará el empuje que venía necesitando. Aquí, la reglamentación y sus ventajas

El vapuleado Anexo "J" del Código Internacional ha ido sufriendo muchas modificaciones a lo largo de su existencia. Los cambios fueron introducidos con el fin de lograr una mejor performance de los autos de Turismo y condiciones de seguridad mínimas. Pero pese a las modíficas a que fue sometido no da pie como para que constructores, fabricantes o preparadores puedan desatender el espíritu del mismo.

El año que viene el Anexo "J" sufrirá una nueva modificación, posiblemente la más importante desde hace años. El famoso Grupo 5 que tanto se corrió en Europa y en Gran Bretaña desaparece definitivamente. Pero los autos de Grupo 5 con muy pocas —casi ninguna— modificaciones podrán correr en el Grupo 2 a partir de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

1970, ya que la letra reglamentaria del Grupo 5 pasó a ser casi textualmente la del Grupo 2. O sea que el grupo que desaparece en la práctica no es el 5, sino el 2, que regía y aún rige las competencias de Turismo Mejorado Anexo "J" en nuestro país.

Es por esto que consideramos más que oportuno dar a conocer a grandes rasgos lo que este reglamento —para nosotros casi desconocido— indica y cuáles son las libertades y las trabas que impone.

EL GRUPO DOS '70

La primera diferencia con que nos encontramos es que para poder competir en este grupo los coches de turismo deberán haber sido construidos a razón de **1.000 unidades por cada doce meses consecutivos.** Podrán tener dos asientos los coches de hasta o menos de 700 cm³, en tanto que los que superen este volumen cúbico deberán tener cuatro asientos.

Las piezas mecánicas originales pueden ser rectificadas, equilibradas, ajustadas, reducidas o cambiadas de forma mediante una máquina con exclusión de agregados de material y de "todo tratamiento que provoque la modificación de las características de la estructura molecular de la superficie del metal".

En lo que respecta a las **válvulas** se deja en **entera libertad.** Así como también para las guías y asientos. ¿Se puede colocar cualquier medida? Decididamente, sí. La tapa de cilindros puede ser trabajada o rectificada.

Otro punto del nuevo Grupo 2, que difiere del reglamento anterior es que el sistema de **alimentación** es **libre.** No pudiendo utilizarse inyección directa o indirecta si no fue prevista por el fabricante como equipo de origen. La libertad con respecto a la alimentación también alcanza al número de carburadores. Ejemplo: se puede preparar un motor Peugeot 404 con dos carburadores Weber.

Quizá esto sea lo de más trascendencia y el punto que más se distancia del anterior Grupo 2. **El motor puede ser rectificado hasta el límite de la clase a la cual pertenece el modelo.** Por ejemplo, un motor de Fiat 1500 puede ser llevado a teóricos 2 litros, ya que éste es el tope de cilindrada de la categoría hasta 2.000 cm³. Por supuesto, un motor 1.500 no puede ser llevado hasta 2.000 cm³, pero el reglamento no lo prohíbe.

Los colectores, múltiples de admisión y escape, cañerías y caños de escape son totalmente libres. El cárter original puede ser reemplazado o modificado por otro de forma y capacidad diferentes. La bomba de aceite también, no obstante se mantenga el número original de bombas de aceite. El radiador de aceite es libre, aunque el auto no lo tenga de fábrica.

El árbol o árboles de levas y el sistema de distribución son libres. Sin embargo la posición, el número y el sistema de accionamiento del árbol de levas no podrán ser cambiados. Los pistones también son libres.

El número de marchas de las cajas de velocidades no pueden ser modificadas, aunque el escalonamiento (o sea las relaciones) son libres. El emplazamiento de la caja y el tipo de palanca, así como la ubicación de la misma es libre.

En lo que respecta a los **amortiguadores,** se deja entera libertad en lo referente a **número, tipo y montaje.** Por lo que se deduce que está permitdo correr con dos o más amortiguadores por rueda. Las ruedas y llantas también son libres, pidiéndose que las cuatro ruedas tengan el mismo diámetro.

A todo esto —que hoy tocamos muy superficialmente— se agrega una lista de equipos opcionales que pueden ser homologados con un mínimo de producción anual de 100 ejemplares y otra de equipos opcionales que se homologan sin mínimo de producción. La primera (100 ejemplares) contempla elementos de suspensión reforzados a condición de que sean intercambiables con piezas de origen, bastidor auxiliar reforzado, **cajas de velocidades de un número mayor de marchas,** sistemas de sobremultiplicación, relaciones diferentes de caja de dirección, cardán y palieres diferentes con juntas, bielas, pero no de material diferente, embrague y volante-motor diferente, carcaza de embrague, caja y diferencial de un material diferente, **cigüeñales especiales de un mismo material siempre y cuando se conserven las medidas de las muñones,** tapas diferentes de cojinetes de bancadas y **equipo para cárter seco.**

Con respecto a las opciones sin necesidad de producción mínima para su homologación, son las siguientes: tablero de instrumentos diferente, chapas de protección debajo del coche, extensiones en los guardabarros de una estética aceptable, a condición de que no resulten un aumento del ancho de los guardabarros de más de cinco centímetros a cada costado del coche.

Frenos diferentes, eventualmente portamasas apropiado.

Esto es lo que marca el reglamento en términos generales, dejándose el factor peso del vehículo en las mismas condiciones y tolerancias que hasta ahora.

¿MEJOR O PEOR?

No hay alternativa ni posibilidad de discusión. Los autos con esta nueva reglamentación van a caminar más rápido, van a doblar mucho más y frenar mejor. Habrá más espectáculo porque las potencias de los motores serán superadas y un Peugeot estará en el orden de los 140-145 HP por parte baja, y considerando siempre los 1.600 cm³, pues con los eventuales 1.800 cm³ esa cifra se verá aumentada considerablemente. Los elementos mecánicos serán más robustos porque las fábricas podrán construir, por ejemplo, cigüeñales especiales en un número no menor de 100 unidades y de esa forma obtener un rendimiento superior con mayor índice de seguridad. Las llantas y los neumáticos más anchos lograrán que los autos doblen más, y la libertad en materia de frenos le darán performances realmente increíbles en la categoría.

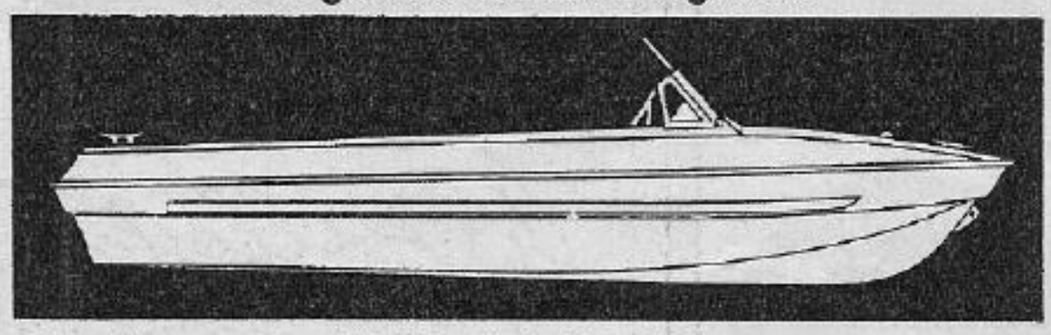
En próximas oportunidades seguiremos hablando largo y tendido sobre el tema. Pero a no dudar que esto le dará a la categoría Turismo el empuje que venía necesitando.



MARK II
Con motor 115 HP
$ 1.565.000

Con motor .85 HP
$ 1.470.000

Lanchas
BERMUDA
una seguridad en la navegación

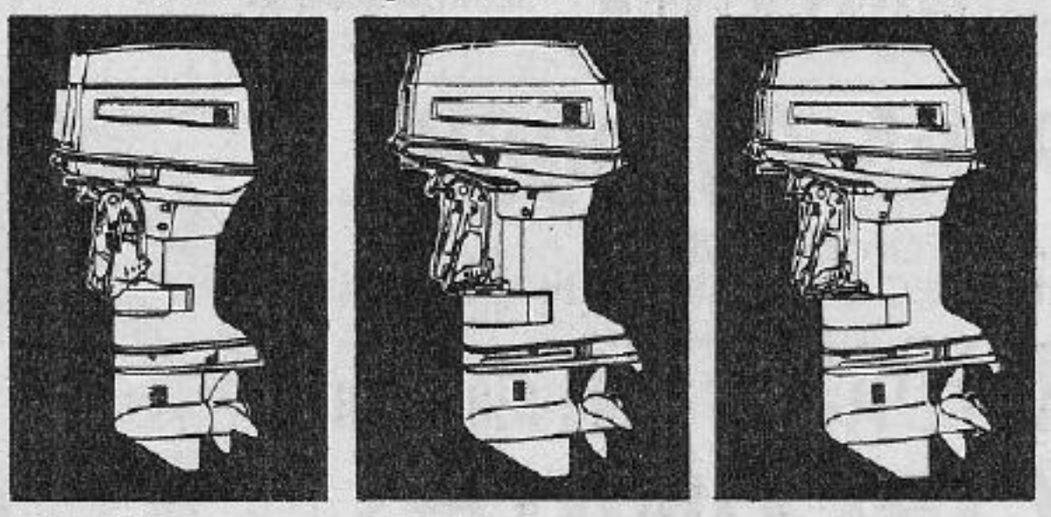


444 Con motor 55 HP $ 1.193.000



SUPER SPORT DE LUXE Con 55 HP $ 1.088.000
SUPER SPORT STANDARD Con 55 HP $ 1.023.000

Motores
EVINRUDE
la marca de mayor venta en el mundo entero



55 HP | 85 HP | 115 HP

Fabrica y representa
NAUTICA S.A.
Concesionarios

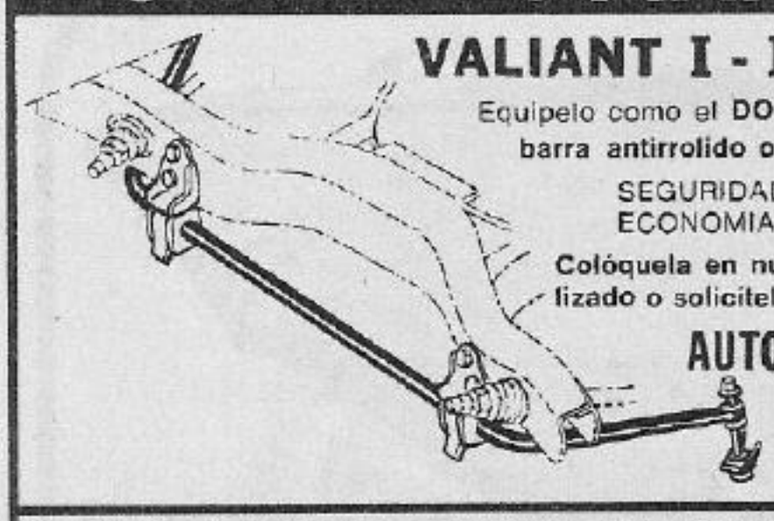
•Naútica San Isidro Av. Libertador 15233 San Isidro • Naútica Centro Uruguay 776 • Naútica Belgrano Juramento 1981 • Corleto y Cía. Avda. 122 Nº 1400 La Plata • Naucape Belgrano 2431 • Esgra Naútica Sarmiento 891 San Fernando • Tedín Ezcurra y Cía. Paraná 840 • Nautidelta Av. Cazón 584 Tigre • Mieres Naútica Av. Libertador 2102.

Consulte con su concesionario el plan de financiación de su conveniencia

RADEL S.A.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



VALIANT I - II - III - IV

Equipelo como el **DODGE** colocando la **barra antirrolido original "BATOR"**

SEGURIDAD - ESTABILIDAD
ECONOMIA de NEUMATICOS

Colóquela en nuestro Taller Especializado o solicitela a sus Distribuidores

AUTOLANDIA S. R. L.
Av. MAIPU 2170,
OLIVOS
T. E. 791-4511

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H — PROBADA CALIDAD DE UN PRODUCTO — GARANTIA — IMPULSORES DE ARRANQUE



LO MAS NUEVO EN LA ARGENTINA!...

NUEVAS LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR

Fabrica y distribuye: **CASA DAVID S. A.**
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

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

ACELERADOR

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

Ballester
M. R. PAT. Nº 51316

Para todo tipo de automotor inclusive Torino 380 W. y 300

COLOCACION EN EL ACTO

FILTRACION DE AGUA EN SU COCHE ?..



SOLAMENTE LO PUEDE SOLUCIONAR EN:

JOSE RENTA
BILLINGHURST 2150
T. E. 82-2118

ACONCAGUA MANAGUA
MARCAS REGISTRADAS

LA CRUCETA MAS "TUERCA"

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

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

PARA SU COCHE...

LA TECNICA MAS PERFECCIONADA EN RUEDAS

RUEDAS "F" de aleación

CIRCONIO
TITANIO



CON LEGITIMO PERFIL PARA CUBIERTAS DE ALTA PERFOMANCE.
PERSONALICE SU COCHE.
¡UNICAS EN SUDAMERICA!

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

AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

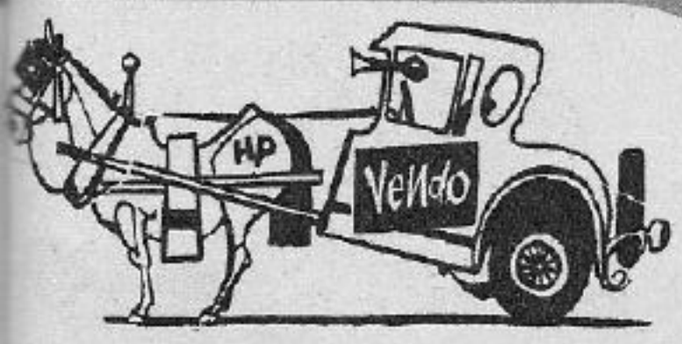
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

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

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

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

A ESTRENAR, oportunidad única. TURISMO CARRETERA, FORD F-100, caja Sáenz, frenos Volpi, 275 HP, una joya para hacerla debutar, por instalar taller, vendo 1ra. oferta o permuto por vehículo automotor en perfecto estado (preferibles Cupés modelo 40 en adelante). Tratar: Sr. Roberto, Fragata Pte. Sarmiento 429, Cap. Federal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

JOSE SANTORO VENDE SU "DE CARLO 700", excelente estado. ¡CANCHERISIMO! Grandes facilidades. México y Luis S. Peña (quiosco de diarios, gran "gomía" de *Corsa*).



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

VENDO RENAULT 4 L. primera mano, de particular a particular. Color azul, radio. Modelo 1966. Muy buen estado. Vendo por ausentarme. Tel. 90-4573, señor Juan.

VENDO MOTOR CHEVROLET 7 bancadas. recién rectificado, completo. Llamar: tel. 68-1350 o ver en Tapalqué 6665, Capital Federal.

VENDO MOTOR PEUGEOT, AG, con 2 Weber, 40 D.C.O.E., acoplado a caja Hewland KK V, de 5 marchas, con arranque y múltiples de admisión y escape, palieres y crucetas, y chasis tubular FORMULA-2, $ 1.100.000. CONGRESO 3235, Taller Master "H".

VENDO GORDINI ANEXO "J". Preparado en ALBERTO GOMEZ. Listo para largar, tiene además 8 gomas, 1 caja de velocidad y gran cantidad de repuestos. Ver en UGARTECHE 3270, Capital, tel. 72-1149.

GRAN OPORTUNIDAD: Vendo motor "Yur" 11 para Kart, de competición, perfecto estado. Emilio Lamarca 3865, Capital Federal.

RENAULT 1093, vendo listo para largar, con repuestos, $ 800.000. Preparación Buoni-Batelli. Facilidades. Tratar: señor Fernández Pelayo, Garaje "Lux", Cánning 1970, Buenos Aires, teléfono: 72-5389.

VENDO RENAULT 1093. SENSACIONAL: Mecánica Antelo, listo para largar. Un juego de gomas radiales, caja corta, dirección directa, butacas Baufer, ins-



trumental completo, color rojo Ferrari. Tratar: Donati Hermanos, Esmeralda 1365, Capital Federal, tel. 41-3635 y 42-0582, preguntar por Frega.

COMPRO FIAT O PEUGEOT, Anexo "J". Enviar detalles completos por carta sobre: preparación, estado, precios, etcétera. Señor Hugo Ramírez, H. Yrigoyen 415, Victoria (E. Ríos), tel. 1429.

EXCEPCIONAL TORINO 380 W, no corrió nunca, 35.000 kilómetros reales, radiador de aceite, disco y embrague competición 12 pulgadas, totalmente carenado, 5 cinturatos ST nuevas, volante Nardi italiano, circuito eléctrico TC y varias cosas más. Convenir entrevista, tel. 40-3310 de 15 a 19.30 horas.

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

FERUCCIO BRUNO LIQUIDA SU BERLINA por ausentarse del país. Oportunidad única para juntarse con un auto realmente de punta, a un precio más que razonable. También entrega gran

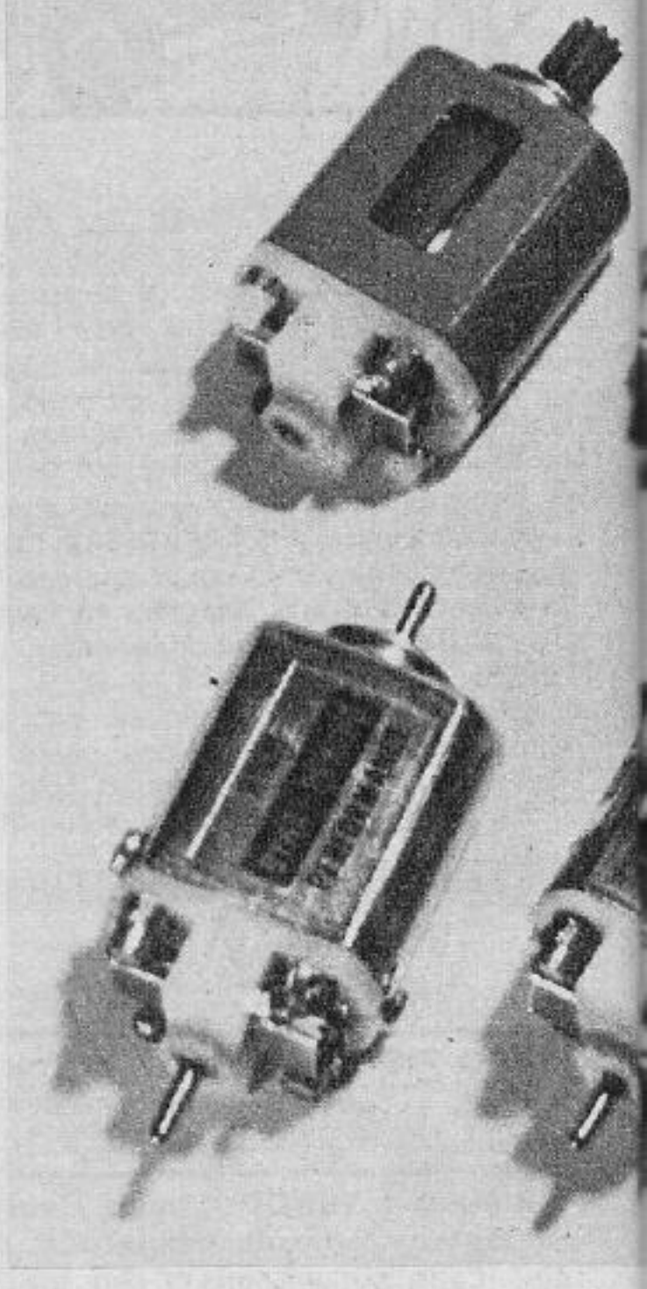


cantidad de repuestos. Los interesados pueden verla en Reconquista 375, Villa Ballester o consultar telefónicamente al número 758-0408.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será incluido gratuitamente.

Parabrisas
O S
hobbies

LOS MOTORES



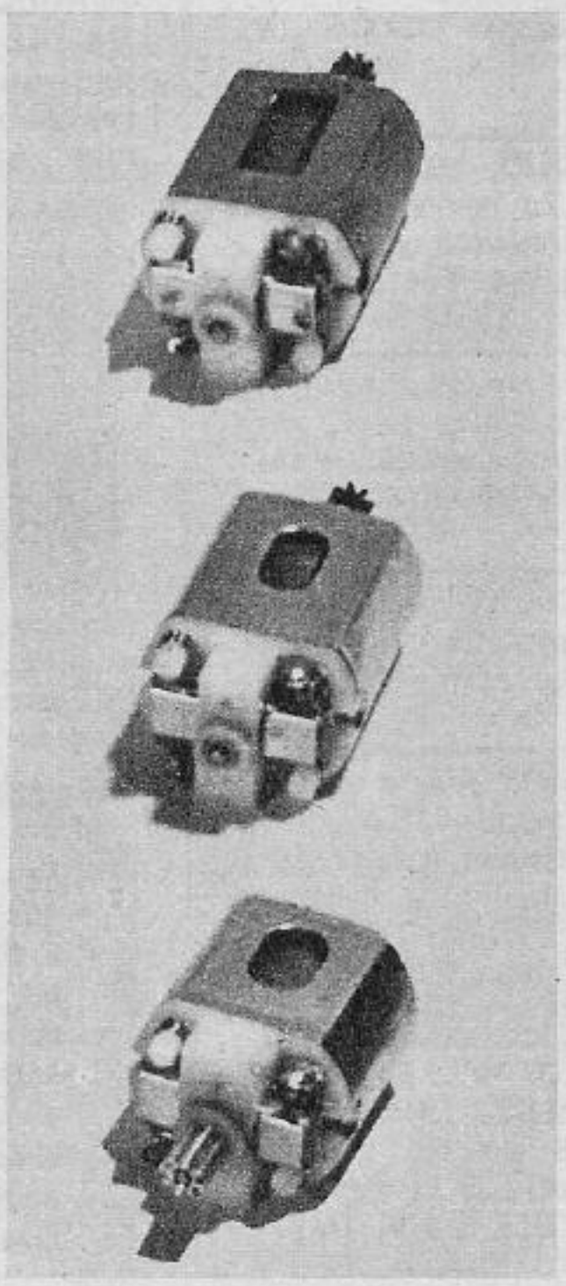
Los motores también son un problema muy serio en automodelismo. Acá presentamos una guía para una correcta elección de la planta propulsora de los automodelos

La elección de una cierta marca y tipo de motor puede definir el éxito o el fracaso en igual medida en el automovilismo real como en el automodelismo. También acá nos encontramos con motores de todo tipo y característica, Concretando: todos los motores que hay en plaza se adaptan a un cierto uso y por lo tanto no se puede decir que un motor es bueno o malo sino más o menos adecuado para una cierta pista o automodelo. Pero como en automovilismo no se le puede decir a un "fana" de Chevrolet que ese motor no se adapta para cierto tipo de carreras, tampoco en automodelismo vamos a hacer entrar en razones a un "hincha" de Champion para que no use su 525 en una pista Scalextric.

Aclaremos algunos conceptos que nos pueden ayudar a selecionar el motor más adecuado. Para eso suministramos a continuación las principales características:

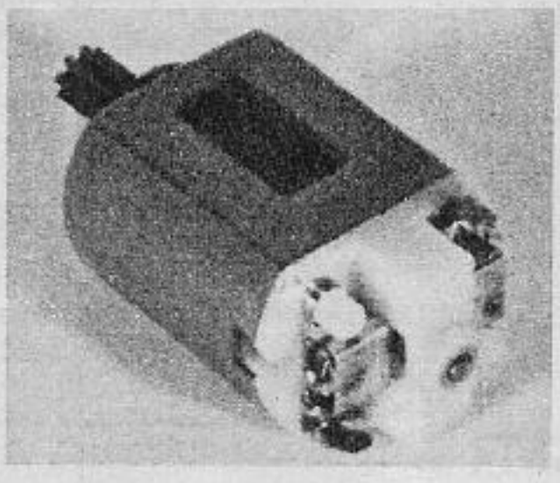
MABUCHI

Esta es, con mucho, la marca más popular en motores para automodelismo y sus diversos tipos han servido de base a casi todas las otras fábricas para desarrollar sus propias versiones más o menos mejoradas.



MABUCHI 16D

Viejo conocido para todo automodelista. Este modelo de Mabuchi es el que ha servido de base para muchísimos motores "polenta". En su versión standard se adapta perfectamente para usarlo en pistas familiares por su bajo consumo y larga vida útil, pudiendo utilizarse tanto para escala 1/32 como para 1/24. Si a Ud. le gusta experimentar con bobinados exóticos, avances de colector, "shims", disipadores y otros chirimbolos, éste es su motor ideal. Si a Ud. le gustaría experimentar en todo eso pero no sabe cómo, no se desespere y siga leyendo Corsa, porque dentro de poco le vamos a contar cómo se hace para que un motorcito de apariencia inocente explote.

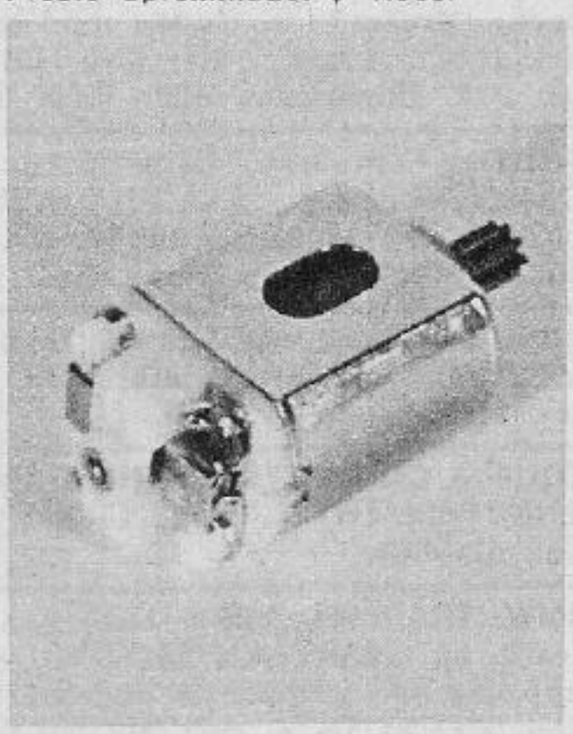


Precio aproximado: $ 1.000.

MABUCHI FT16D SUPER

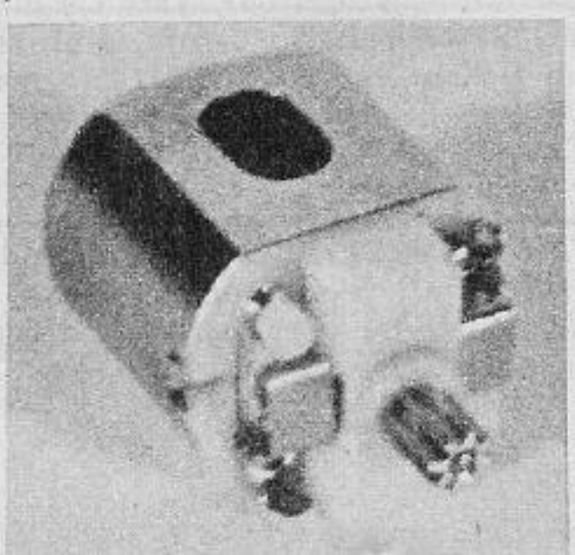
Versión un tanto mejorada del anterior. Tiene distinta carcaza e imanes de buena calidad que soportan uso y abuso sin perder su potencia. El bobinado también es distinto, con mayor consumo y más velocidad. Hemos visto autos equipados con el 16 Super caminando muy fuerte en las pistas de algunos clubes (y conste que eran motores absolutamente standard y sin abrir).

Precio aproximado: $ 1.300.

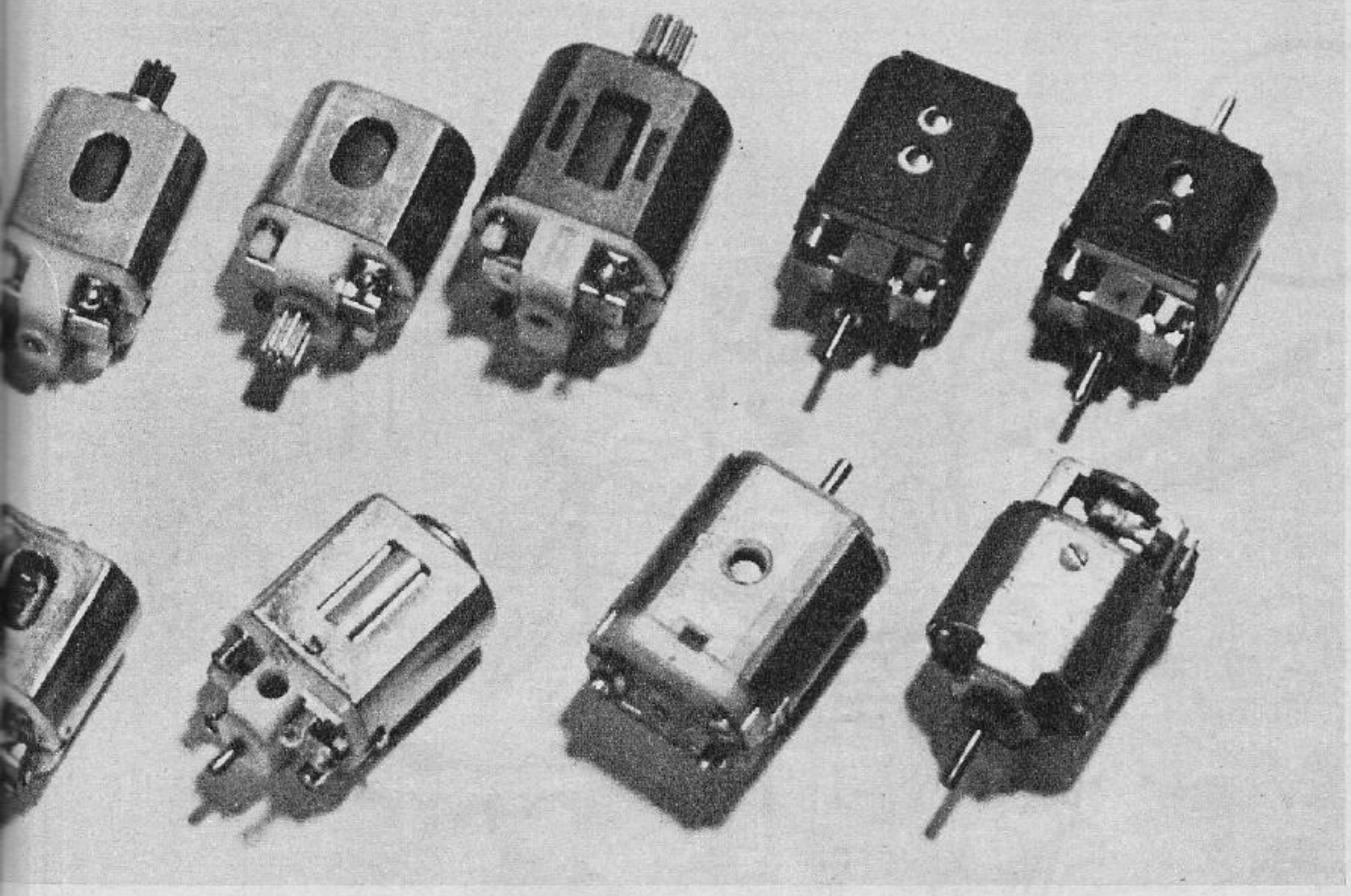


MABUCHI 26D

El modelo 26D es más grande que el L6D y viene equipado con rulemanes a bolillas. Es muy usado para escala 1/24 en su forma



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

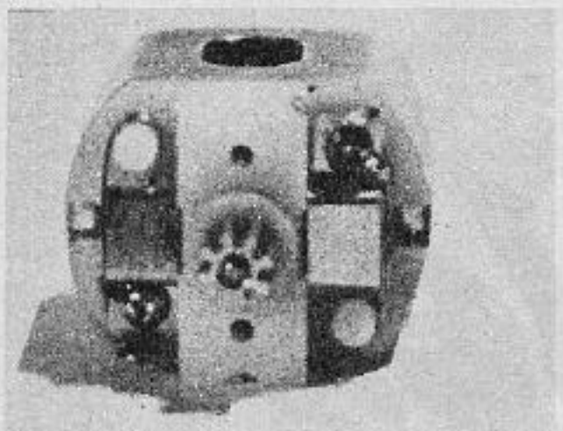


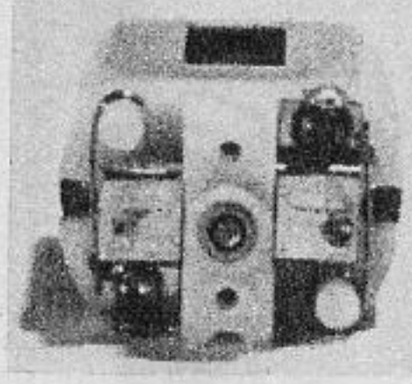
PREMIO ESSO

El 28 de junio, a las 16 horas, se largará el Premio Esso reservado para máquinas Gran Turismo con preparación libre en la pista del Club Alvear (Puente 83). Por supuesto que esta carrera no es en escala real, porque en ese caso estaría anunciada con letras de cinco centímetros de alto. Al ser una competencia de automodelismo y dado que en CORSA se respetan las escalas, usted debe estar leyendo con lupa.

La carrera es para autos GT 124, con motor y chasis libres, rodado "a piacere" y carrocería de acuerdo con el reglamento correspondiente de la FADA. La pista, de 30 m de recorrido, que está en buen estado y es muy fácil y rápida, queda en Ruggieri 2734 (a media cuadra de Las Heras), Capital.

PD: Los tiempos de clasificación van a estar entre 6 y 7 segundos por vuelta.





variando de acuerdo con las distintas versiones y procedencias. El modelo más usado de Mura es el Mura 1000, que viene en varios tipos, con alambres de distinto diámetro. También en los últimos que llegaron al país se puede apreciar una nueva tapa con material más brillante que el de las versiones anteriores. En base a este modelo básico la fábrica comenzó a sacar otros cada vez más sofisticados y caros: Cuckras, Hippie, 007, etc. Todos caminan como locos y pueden llegar a las 150.000 rpm. De más está decir que estos motores son para exquisitos, necesitando autos bien hechos y pistas realmente grandes para demostrar lo que pueden andar.

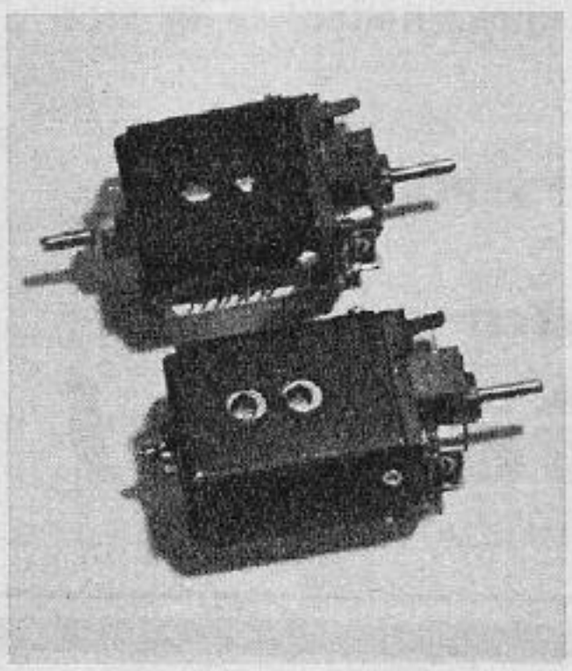
Como novedad especial para los últimos modelos de autos con motor inclinado, Mura también tiene un modelo 1000 "cortado" que viene muy bien para hacerse un sidewinder escala 1/32.

standard y da realmente buenos resultados, teniendo una temperatura de trabajo inferior a la de los motores anteriores.

Precio aproximado: $ 1.300.

MURA

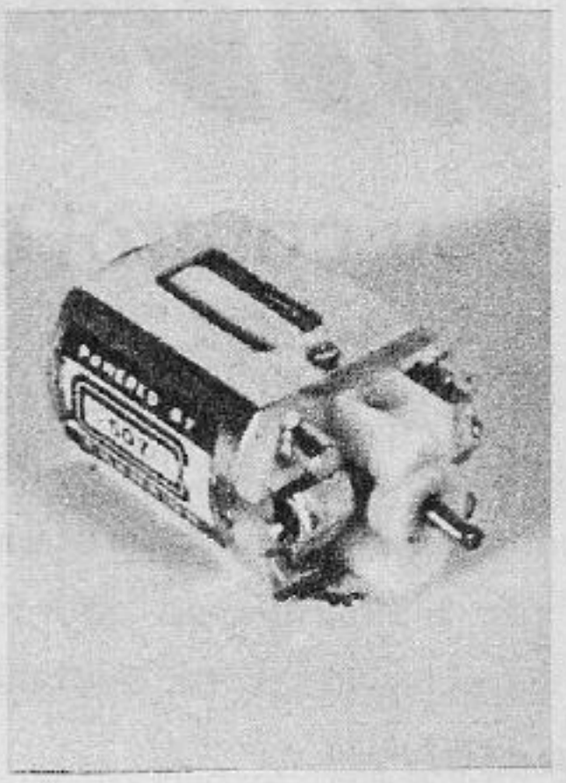
Esta es la marca de moda para competición. Todos los motores de su línea son de alta performance, con bobinados especiales, colectores especiales, imanes especiales, tapas especiales, carbones especiales y precios también muy especiales. Antes de que siga leyendo y se entusiasme queremos comunicarle que los precios de Mura van desde $ 5.000 hasta $ 16.000,



CHAMPION OF CHAMBLEE

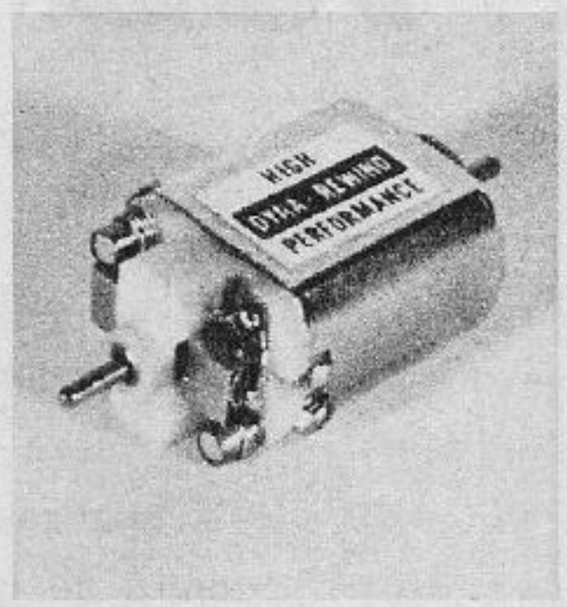
Champion es el rival de Mura para motores de alta performance. También tiene varios modelos con muchos bobinados distintos y mejoras sucesivas que se han ido aplicando antes de terminar de vender el modelo anterior. Como resultado de esto podemos encontrar en los comercios motores con la misma designación y pequeñas variaciones debido a las correcciones "sobre la marcha", que no son realmente muy importantes ni modifican notablemente el rendimiento del motor.

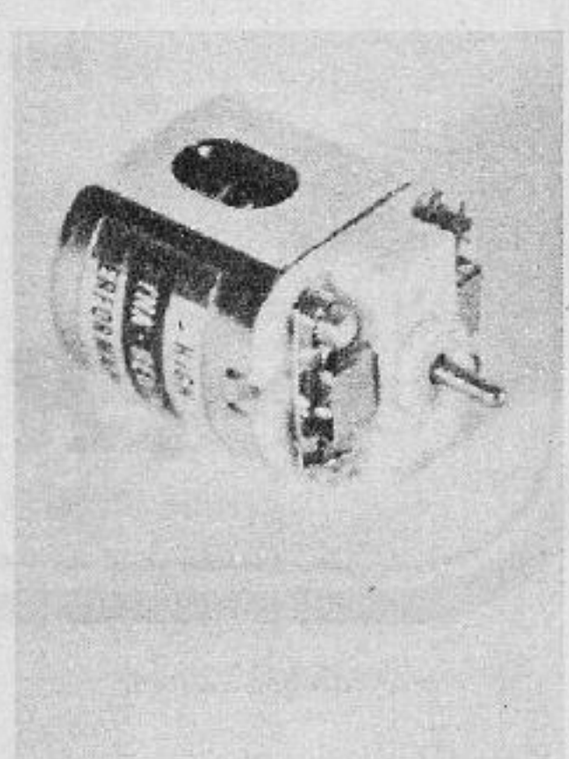
Los precios de Champion, tanto en sus modelos plateados como en los últimos en negro, varían como los de Mura y dentro de los mismos límites.



DYNA - REWIND

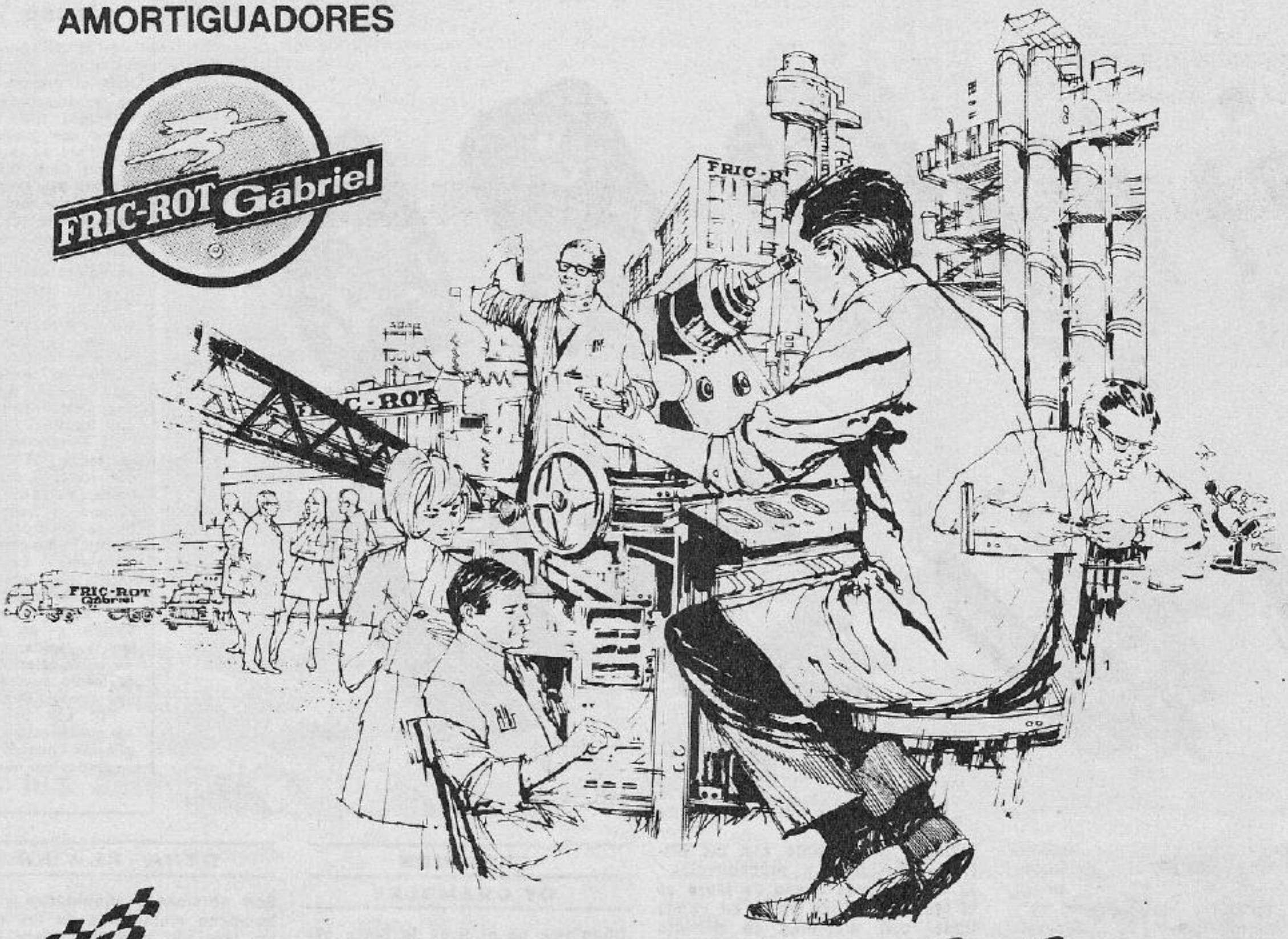
Son versiones rebobinadas y con balanceo electrónico de los motores Mabuchi 16 y 26D. Esta firma se especializa en este tipo de trabajo y produce versiones con distintos tipos de bobinado, indicando en la caja del motor para qué uso está destinado. Los precios varían entre $ 4.000 y $ 7.000.





AMORTIGUADORES

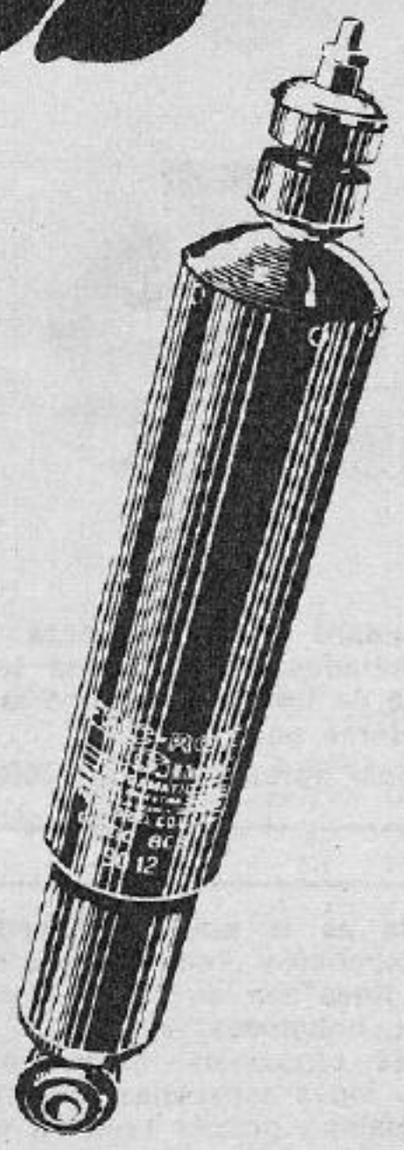
FRIC-ROT Gabriel



los invencibles

y su control de calidad

Verdaderos "científicos" en la materia, concientes de responsabilidad, realizan el mas exhaustivo CONTROL DE CALIDAD, para que cada pieza que compone un Amortiguador ***FRIC ROT-Gabriel*** analizada con elementos de rigurosa precisión, se encuadre dentro de las caracteristicas de exactitud que "hacen" a la vida de un ***invencible.***



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

amortiguadores

FRIC ROT/Gabriel

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

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

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador ...	1967	1.350.000
De Luxe 550 ..	1967	1.150.000
C. Custom 660 .	1967	1.250.000
C. Country 660 .	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero ...	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé ...	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé .	1963	3.500.000
220 SE coupé .	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p. ...	1966	7.500.000
250 SE coupé .	1966	8.500.000
MERCURY		
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p. .	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p. .	1957	570.000
M. G.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p. ...	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p. ...	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	760.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc. ..	1965	450.000
4 L 4 veloc. ..	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850 ..	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
17 M Rural ...	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural ...	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p. ...	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p. ...	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo .	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg. ...		1965	430.000
AZU Furg. ...		1966	480.000
AZU Furg. ...		1967	530.000
AZU Furg. ...		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
10	„	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000
Glad. V	„	1965	620.000
Glad. X	„	1965	650.000
Glad. V	„	1966	680.000
Glad. X	„	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

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

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970
Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.70
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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

PICK-UPS 0 km

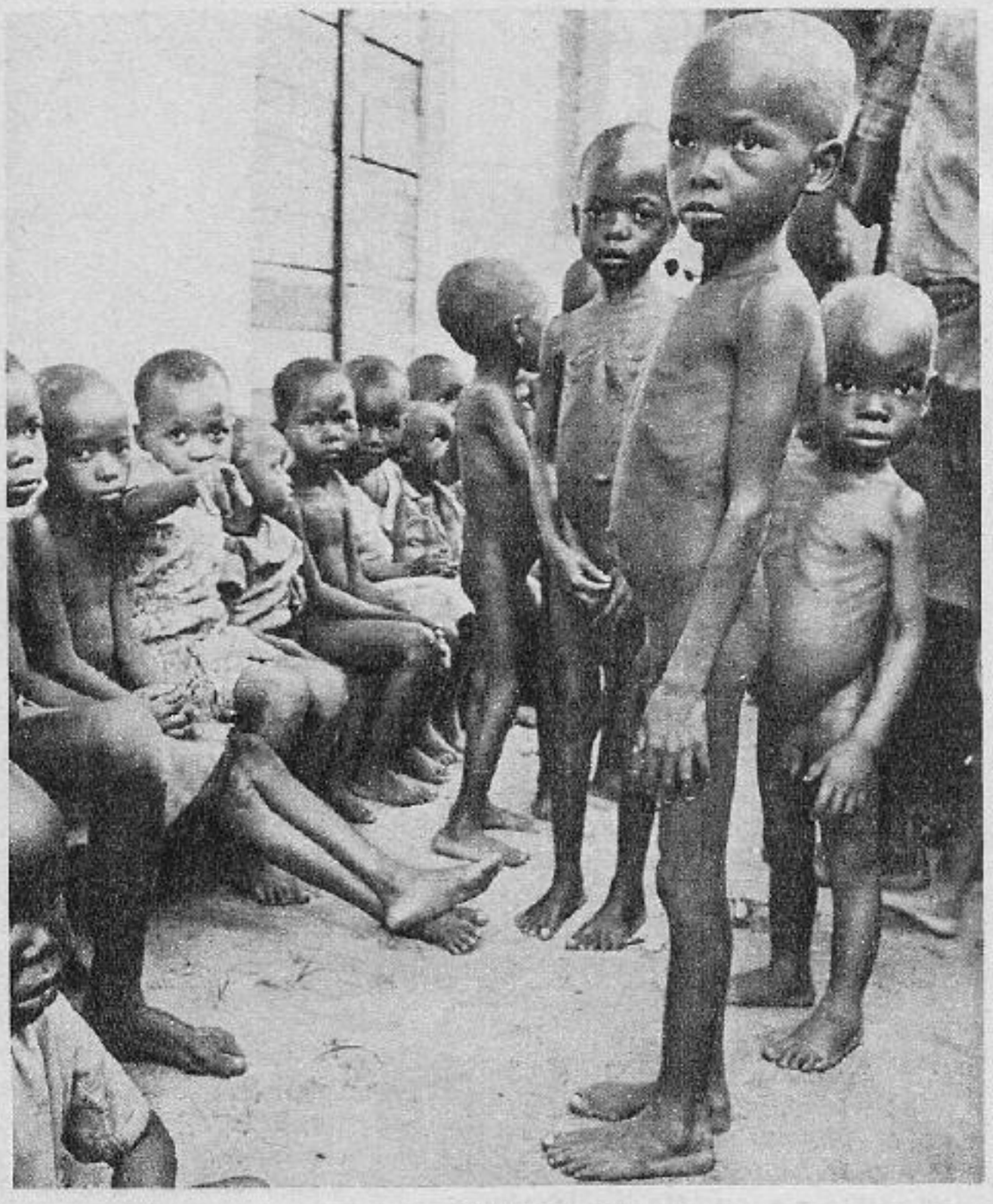
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.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

MOTOS USADAS

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

MOTOS 0 Km

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



BIAFRA: crónicas del horror

Dramáticas imágenes de la silenciosa guerra biafrana. Testimonios dolientes de una lucha absurda y de los esfuerzos de un pueblo por sobrevivir al horror. Fotos exclusivas en esta nota excepcional de Revista Siete Días.

VACACIONES DE INVIERNO: NUEVOS RUMBOS

Aprovechando el descanso de Julio, los argentinos se lanzan a la nueva aventura: los cruceros invernales. Entretenimientos, comidas; una completa información sobre direcciones, planes y precios para el "veraneo" del frío.

EZEIZA: La cara oculta de un gran aeropuerto

La otra cara del orgulloso aeropuerto internacional de los argentinos. Desde el intenso y cuidadoso trabajo de cientos de técnicos y mecánicos hasta la simple frutilla de un exótico postre. Todo lo que el viajero no ve pero disfruta.

Además en este número de Revista Siete Días Ilustrados:

KATYA CHRISTINA: de cover-girl a empresaria
Farah Diba: 10 años de emperatriz
Ley del cine, cumple un año: ¿sirvió para algo? - Pompidou: el delfín de De Gaulle
Polémica: ¿Qué es el Chocón?

REVISTA SIETE DIAS ILUSTRADOS

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

Parabrisas CORSA

correo

1093 CHILENO

de John E. Stephens, Santiago de Chile.

Soy dueño de un Renault Dauphine 850 modelo 1961 y próximamente pienso viajar a Buenos Aires en él, a fin de efectuarle algunos arreglos. Lo que tengo en mente en cuanto a cambios es lo siguiente, y agradecería a Uds. indicarme precios y cualquier otra información que estimen conveniente.

1) Motor Renault 1093. ¿Se puede colocar sin mayores problemas en lugar del 850? Precio de la instalación.

R) Se puede colocar sin ningún problema, ya que el motor es el mismo, al que se agrega el equipo 1093. Si Ud. quiere un 1093 de carrera —con toda la mostaza— tendrá que desembolsar alrededor de $ 300.000. Si únicamente quiere tocar el motor, alrededor de $ 150.000.

2) Mi 850 viene con caja de tres velocidades. ¿Hay alguna caja de 4 ó 5 velocidades? Precio.

R) Hay cajas de cinco velocidades, fabricadas por Horacio Steven. Por una caja corta, deberá abonar $ 170.000; por una larga, alrededor de $ 120.000 y la de 4 alrededor de 100.000 pesos.

3) Amortiguadores de competición.

R) Hay unas cuantas marcas en plaza —Fric-Rot, por ejemplo— que proveen amortiguadores de competición para todo tipo de auto. No es problema conseguirlos.

4) Ruedas —llantas— de magnesio y neumáticos anchos.

R) Llantas anchas podrá conseguir en Ruedas Argentinas, calle Juan Agustín García 1126. En cuanto a los neumáticos anchos, en la medida para Dauphine-Gordini son muy difíciles de conseguir. Seguramente deberá conformarse con Cinturato o Michelin o similares para alta velocidad.

5) ... agradezco la información ...

R) No es nada. Buen viaje y ojo en la cordillera ...

PEUGEOT 504

de J. C. Azzali, Castelar. Bs. As.

Quisiera saber algo respecto del nuevo modelo Peugeot 504.

1) ¿Cuándo va a salir el Peugeot 504 y cuánto va a doler en money nacional?

R) Se dice que espera para agosto ... pero la última vez que visitaron al médico, éste aseguró que para primavera. Casi seguro. Y costará alrededor de 1.800.000 pesos.

2) ¿Cuáles serán sus características generales?

R) Salieron publicadas en el Nº 122 de CORSA. Pero como hay algunos distraídos que no se acuerdan, y algunos pecadores que no compraron ese ejemplar de la revista, aquí van las características: diferente del francés en su aspecto exterior solamente en la forma de los faros, que serían rectangulares en lugar de trapezoidales. En cuanto a la parte mecánica, sería similar al 404, con la potencia incrementada a algo así como 88 HP, logrados mediante un aumento pequeño de cilindrada y una nueva tapa de cilindros, múltiple de admisión y carburador. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas, y los frenos son a disco, asistidos por servo. Dimensiones: 4,50 de largo y 1,70 de ancho. Y de altura, ni muy alto ni muy bajo.

3) ¿Es mucho pedir que hicieran un Road-Test del 504 en números posteriores?

R) No ... no es mucho pedir.

4) ¿Cuánto hace que circula en Europa?

R) Desde principios del '68. Ya debe estar ablandado ... ¿no? ...

5) ... Espero que contesten mis preguntas, que son cortitas ...

R) ... Rrrruuuccuuuccuuuu ..

EVINRUDE, ETC.

de Diego M. Calut, Vicente López.

Solicito la dirección del o los representantes de los motores fuera de borda Chrysler y Evinrude, pues necesito urgentemente repuestos para dichos motores.

R) El representante para motores Chrysler es RAAL Fernández Hnos., Paraná casi esquina Córdoba, Capital. Para los Evinrude, diríjase a Náutica S. A., Uruguay casi esquina Córdoba. Nos imaginamos que lo de fuera de borda no tendrá nada que ver con el Ministerio del Interior ... ¿no? ...

LOS VENGADORES

de Oscar Dragani y Rubén Tommasi, Río Cuarto.

Nos dirigimos a ustedes deseando que nos contesten las siguientes preguntas:

1) Muchos saludos de Mónica ...

R) Mil gracias. Nunca la olvidaremos.

2) ¿Qué velocidad desarrolla marcha atrás el nuevo prototipo de Cupeiro?

R) Poca.

3) ¿Podríamos participar en las 24 horas con una Isetta?

R) Y ... poder, pueden. Ahora sí ... no van a ganar, ¿eh?

4) ¿Es verdad que Carlitos Travers usa pupilent?

R) No, la verdad es que usa irislent.

5) ¿Es cierto que al "Mono" Villa lo internaron en el zoológico?

R) No. No es cierto. La semana pasada lo dejaron salir y todo ...

6) Un consejo para el metido que quiso cartearse con Mónica: que tenga cuidado, porque en Río Cuarto sabemos defender a nuestras amigas ...

R) Tienen razón ... Sí, señores. Tienen razón. Mónica es un patrimonio que debemos cuidar entre todos, y defenderla hasta que la muerte nos separe, caramba ... Entre paréntesis ... A ver si Moniquita nos manda otra carta ... ¿eh?

EL CHINO

de Joselo, Juan M., San Andrés, Buenos Aires.

1) ¿Me podrían dar la dirección particular de Rodríguez Canedo?

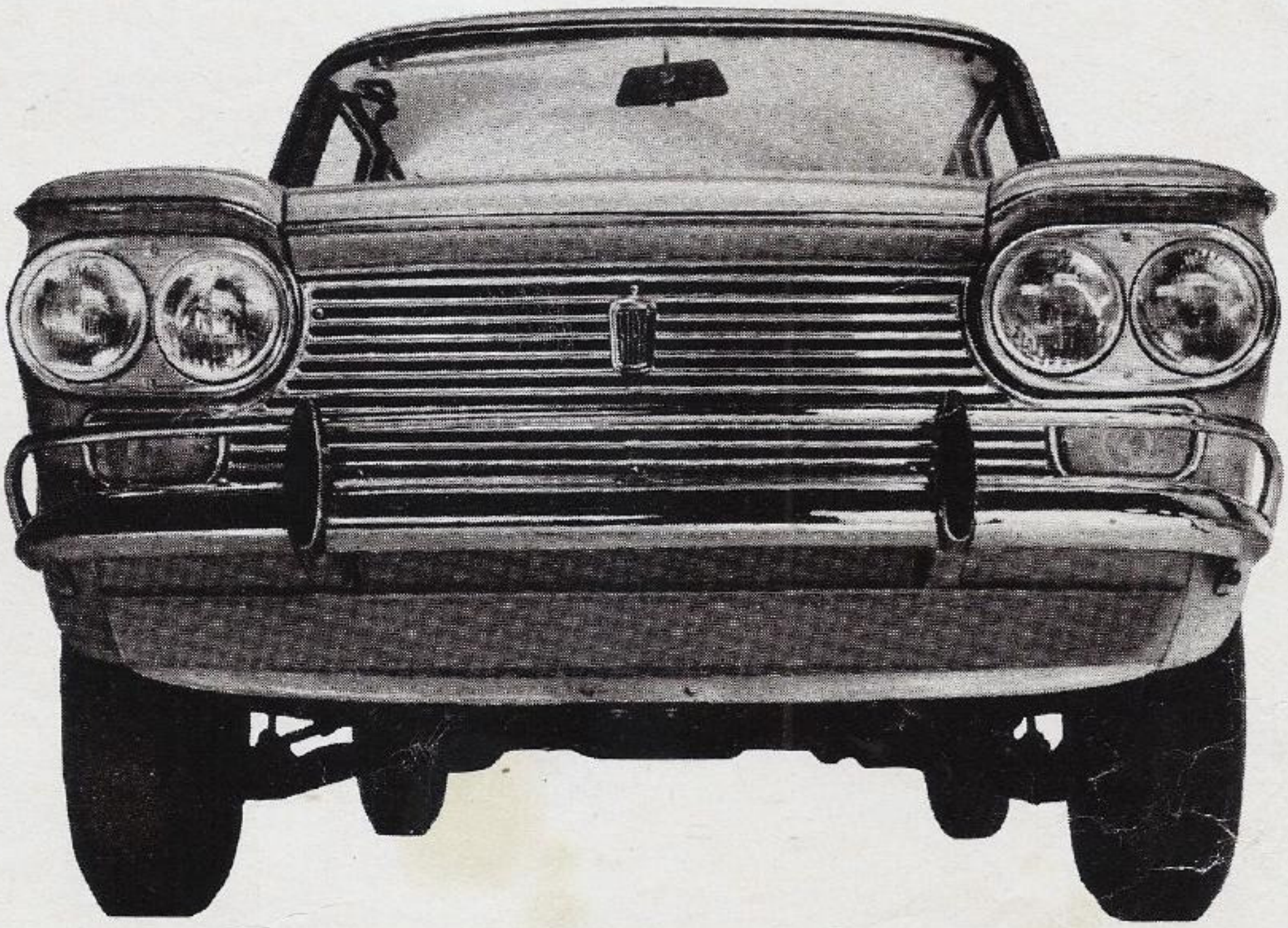
R) Por norma, no damos datos particulares de los corredores. Lo lamentamos mucho.

2) ¿Cuándo debutó en el automovilismo?

R) En el Gran Premio de Turismo de 1964, con un Lancia Appia III. Ganó la primera etapa.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



POTENCIA!

Si la potencia del motor es para Ud. un argumento de peso en la elección de un automóvil, elija el 1500 y comience a disfrutar —además de su potencia— de su pique, velocidad, armonía de líneas, confort interior, robustez mecánica. El 1500 es el 1500. El coche ideal para los que exigen siempre más a un automóvil.

¡ QUE MAS SE PUEDE DECIR DEL FIAT 1500 !

FIAT 1500

Ya es hora de un Smuggler...



Dice Roberto Aubone: Por el deporte que hago, sólo puedo tomar un whisky por día. Y por supuesto sólo pido OLD Smuggler

INDUSTRIA ARGENTINA

LOUZAN PUBLICIDAD 288

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com