$70

Parabrisas

Nº 154

CORSA

1º al 7 de abril de 1969

RADIOGRAFIA DEL CHEVUN-CUPEIRO

(pág. 32)

BENTLEY: 50 AÑOS...

(pág.40)



EL EQUIPO CORDOBES

(pág.54)

Si su cuñado no entiende que quiere decir Twin-I-Beam, no se enfurezca.

Estimado Señor X:

Su cuñado puede creer que Twin-I-Beam es el nombre de un pirata chino y no el del doble eje delantero de su pick-up. A usted no tiene que importarle. El tiene buenas intenciones. De modo que si tiene un compromiso, préstele lo mismo la F-100. Aclárele que la pick-up F-100 puede andar por malos caminos, muy cargada, pero que eso no es absolutamente necesario. Cuando oiga que la pone en marcha (ay!), quédese tranquilo. La caja de cambios es tan resistente que hasta un atolondrado puede manejar la F-100 sin problemas. Eso sí, córralo antes de que arranque y recuérdele que en la Argentina, desde 1946, el tránsito es por la derecha. Háganos saber cómo le fue.

Cordialmente: Su Concesionario Ford



Pick-up Ford F-100

Ford

CALIDAD EN ACCION

"Felizmente Ford" por LR3 Radio Belgrano. Lunes a Viernes de 8.00 a 9.00 hs.

Miembro de ACEFA

Nº 154 del 1º al 7 de abril 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
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras y Enrique S. Sánchez Ortega.
Gustavo Jorge Costas (Archivo)
COLABORADORES
Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, César M. Sorkin, 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
Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C. González y Carlos A. Romanó.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Nelba Ferrari, Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, 3er. piso, 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. Registro de la propiedad intelectual Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 4410. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 410 (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: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Días pasados, cuando todavía los porteños soportábamos los rigores del verano friéndonos como papas allumète en la húmeda y calcinante atmósfera de nuestra bien amada Santa María de los Buenos Aires, fuimos testigos presenciales de un hecho que, para calificarlo apropiadamente, deberíamos denominarlo "gracioso" o por lo menos muy "ocurrente". El asunto era que la policía de tránsito detenía a los taxímetros, verificando si los choferes manejaban con corbata y con camisa de mangas largas. Si esto no se cumplía, es decir, si el pobre Cristo manejaba sin corbata o en mangas cortas,¡suflún!, la popular boleta por la cabeza.

La cuestión es que en realidad existe una ordenanza municipal (estimamos puesta en vigencia por el intendente Amenothep II en el año 4698 a. de J. C.)

Resulta increíble que en nuestra comuna ocurran hechos similares. Que la policía multe al chofer de un taxi por manejar sin corbata y que a nadie le interese, por ejemplo, si ese mismo chofer maneja un cascajo al que a cada instante se le está por salir un rueda o con las gomas rodando sobre sus telas. Eso, que es realmente un peligro —vehículos en estado deficiente— para todos los que a pie o en auto circulan por las calles, no ha movido a las autoridades a ponerle solución, pero sí a vigilar la observancia de una ordenanza anacrónica como la yesca. Señores responsables, les recordamos que antes que ser legalistas debemos todos ser realistas, prácticos y funcionales, y sobre todo estar acordes con los tiempos en que vivimos.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC EN ALLEN: OTRA EN RUTA

Organizada por el Allen Auto Moto Club, el próximo domingo se disputará la tradicional "Vuelta Alto Valle de Río Negro y Neuquén, 3ª Edición", que este año lleva el nombre de "Premio Yacimientos Petrolíferos Fiscales". La empresa estatal ha colaborado efectivamente a través del patrocinio para que se pudiera realizar con todo éxito la reunión.

La prueba está reservada a vehículos de la categoría Turismo de Carretera exclusivamente, y se disputará sobre un total de ocho vueltas al circuito Evaristo Lochbaum, de sesenta y cinco kilómetros, para totalizar un recorrido de quinientos veinte kilómetros.

La largada se efectuará en la ciudad de Cipoletti sobre la Ruta Provincial 151, frente al Establecimiento Sidrero Las Delicias, a las 9 horas del día 6. Los coches largarán de a uno con un intervalo de diez segundos entre sí. La numeración y ulterior posición en el orden de largada estarán determinados por el ranking para la categoría establecido al 31 de diciembre de 1968.

Los premios a distribuirse en la competencia alcanzan la suma de cinco millones ochocientos setenta y seis mil quinientos pesos. Esta cifra total se dividirá de la siguiente forma: 2.992.000 distribuidos entre los 15 mejores de la clasificación general, siendo de 700.000 pesos el premio al ganador. Por vueltas se entregarán 280.000 a los tres mejores. Record de vuelta 80.000, y 80.000 a los dos corredores zonales mejor clasificados. En concepto de prima de partida se darán 45.000 pesos a los 10 primeros del ranking, 40.000 a los diez subsiguientes, 35.000 a los diez subsiguientes, 30.000 a los diez subsiguientes y 25.000 a los veinte subsiguientes.

LA VUELTA DE LA MANZANA

La 3ª edición dt la Vuelta de la Manzana, organizada por la Asociación de Volantes General Roca y reservada para la categoría Turismo Anexo "J", se llevará a cabo desde el 10 hasta el 13 de abril próximos.

La largada se efectuará en Villa Regina y desde allí se dirigirán hacia General Roca, Neuquén, Arroyito, Plaza Huincul, Cutral-Co, Zapala, Catan-Lil, Junín de los Andes, San Martín de los Andes. Allí se hará una neutralización de 30 minutos para seguir por la ruta de los 7 Lagos, Pichi Traful, Correntoso, Villa de la Angostura, San Carlos de Bariloche, fin de la primera etapa.

La segunda etapa, partiendo de Bariloche, se dirige por la ruta nacional 258 por el Lago Gutiérrez, Virgen de las Nieves, ruta nacional 237, San Carlos de Bariloche, Villa la Angostura, San Martín de los Andes, fin de la segunda etapa.

La tercera y última parte de la carrera parte de San Martín de los Andes hacia Junín de los Andes, La Rinconada, Aguada Florencia, Zapala. Allí se hará una neutralización de 30 minutos, para continuar luego por Cutral-Co, Plaza Huincul, Arroyito, Neuquén, Puente sobre el río Neuquén, Rotondas rutas 22 y 151, Cipoletti, General Roca y fin de la carrera. Estos parciales suman: 850 km el primero; 305 la segunda etapa y 525 el recorrido final.

Las inscripciones se reciben en la CADAD y en la secretaría de la Asociación de Volantes General Roca, Tucumán 848, Casilla de Correo 255, General Roca, Río Negro.

La prueba estará dividida en tres clases: "A", hasta 1150 cm³ de cilindrada; "B", de 1151 hasta 2000 cm³ y "C", de 2000 cm³ en adelante.

La suma a entregarse en premios totaliza los 4.100.000 pesos; además se darán trofeos.

HASTA 1927 Y MOTOS

El Auto Moto Club Pergamino, de la localidad homónima, realizará el próximo domingo 6 de abril la iniciación de la temporada de automovilismo con dos pruebas. La primera de ellas —para coches biplazas modelos hasta el año 1927— otorgará puntaje para el campeonato de la Asociación Regional de esa especialidad. Esta prueba comenzará a las 14 horas y los cinco mejores clasificados recibirán, en calidad de premios, 123.000 pesos. Por serie se entregarán 6.000 pesos y una medalla para los tres mejores.

Pero también habrá motos. Una carrera reservada para máquinas de 125 cm³ y Preparación Libre. Estos llevarán 35.000 pesos en premios y 1.500 por serie. Las carreras se llevarán a cabo en el circuito de la ruta 188 kilómetro 71.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

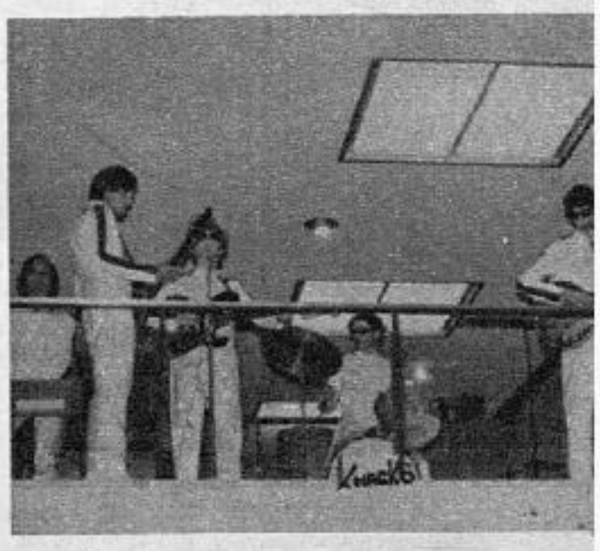
CAMPEONATO EUROPEO DE FORMULA 2

La primera carrera de la temporada actual se llevará a cabo en Inglaterra. El circuito de Thruxton será el escenario y ya cuenta con la participación de todos los pilotos de F-1 de primera línea, los que ven en este campeonato las posibilidades de buena remuneración económica y carreras muy de su gusto (con sabor a deporte).

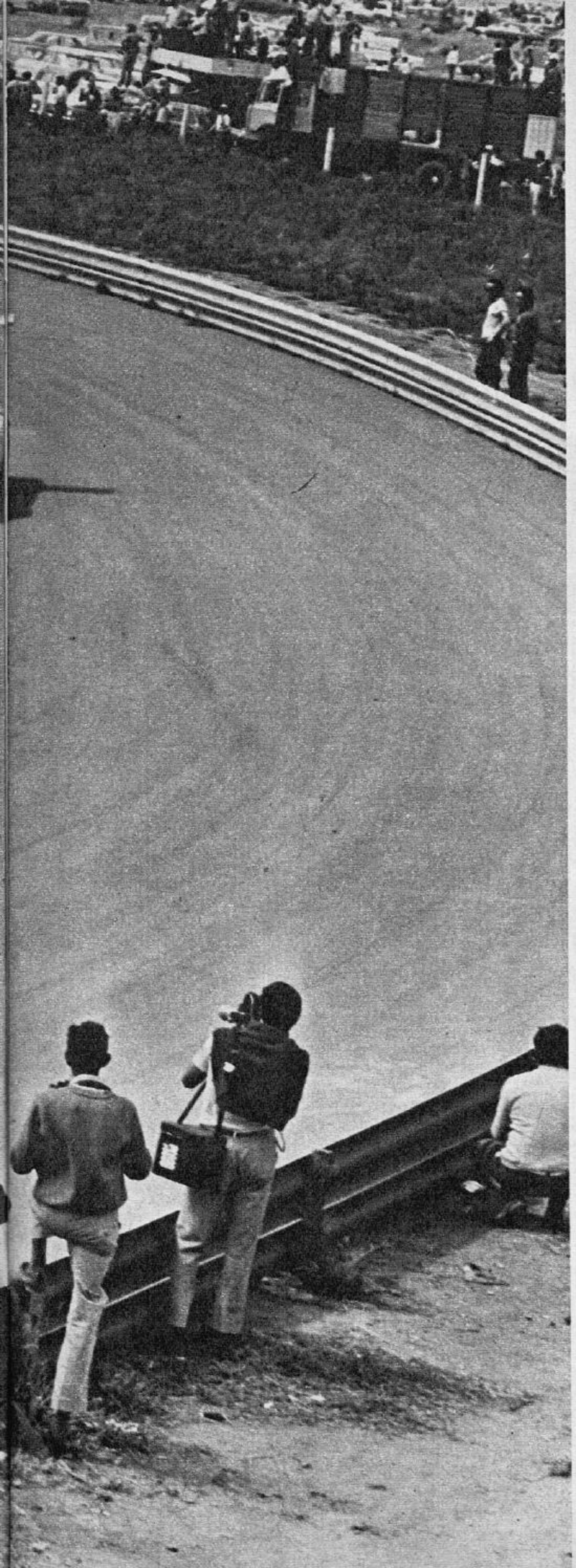
PROTOTIPOS SIN PUNTAJE

El próximo 4 de abril se correrá, también en Inglaterra, la carrera de Snetterton para Sport Prototipos y sin puntaje para el Trofeo de Marcas. El siguiente 7 de abril se correrá en Francia, en el circuito de Var, otra carrera para la misma clase y con las mismas características.

Cinco corredores de fama formaron el verano pasado un conjunto de música ye-ye. Emulos de los Rolling Stones, The Piñatari (tal es el nombre del conjunto) componen sus propios temas. Y de entre ellos, el que más éxito ha tenido es "Qué me importa si no gano, si lo mismo cobro la prima de partida", éxito que desplazó a la canción de protesta "Cuando mi abuela escuchaba carreras de ruta se ponía contenta, ¿por qué no puedo yo también ser feliz?"

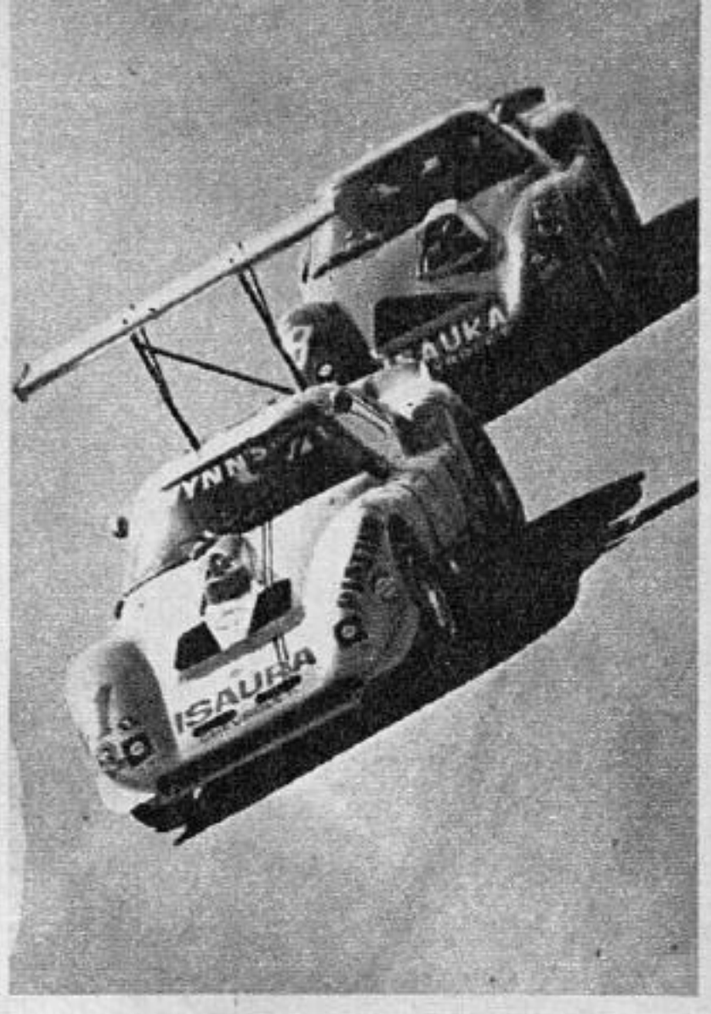


EL GALLEGO REINCIDENTE



por GERMAN SOPEÑA y SERGIO CORNEJO.

Fotos HUGO PEREZ CAMPOS y NILO SILVESTRONE



Córdoba inauguró su temporada con una carrera que fue como para alquilar balcones. Una luz para Chrysler y un Cupeiro que con agua o sin ella demostró una supremacía mecánica indiscutible (repitió así lo de Buenos Aires)

El mismo entusiasmo automovilístico que sienten todos los cordobeses los hace elegir entre dos variantes de competición, aquella en la cual los autos sean mejores y las velocidades sean más altas. Por eso para cumplir el primer aniversario de la inauguración del Autódromo "Oscar Cabalén" era lógico que el club eligiera a la categoría más flamante, los Sport-prototipos, como atractivo inmediato para la enorme cantidad de gente que llegaba en manifestación al autódromo desde muy temprano en la mañana del domingo.

Realmente había mucho para ver. Desde el alerón del auto de Cupeiro que se observaría por primera vez en Córdoba. O bien un Gradassi que siempre lleva mucha gente en Córdoba y que debutaba con una nueva marca y con un nuevo auto tan característico como es el de Formisano. Lo único que se podía lamentar es que Pascualini andaba caminando por los boxes con ropa de calle y sin el esperado —y golpeado— Pronello Ford que todavía no puede hacer su aparición oficial.

Sin Huayras de por medio, el asunto era de todas maneras, muy interesante, sobre todo cuando se comenzaron a marcar los primeros tiempos fuertes y quedó demostrado, de inmediato, que no quedaría record en pie. Hasta fines del año pasado no era común que los autos orillasen un minuto y cinco segundos (aunque el record de Marincovich era de 1m4s5/10) y ahora en las primeras pruebas no más, varias máquinas no parecían encontrar dificultad en bajar esa cifra. Pero lo más interesante es hacer un detalle cronológico de todo.

EL VIERNES DE CUPEIRO

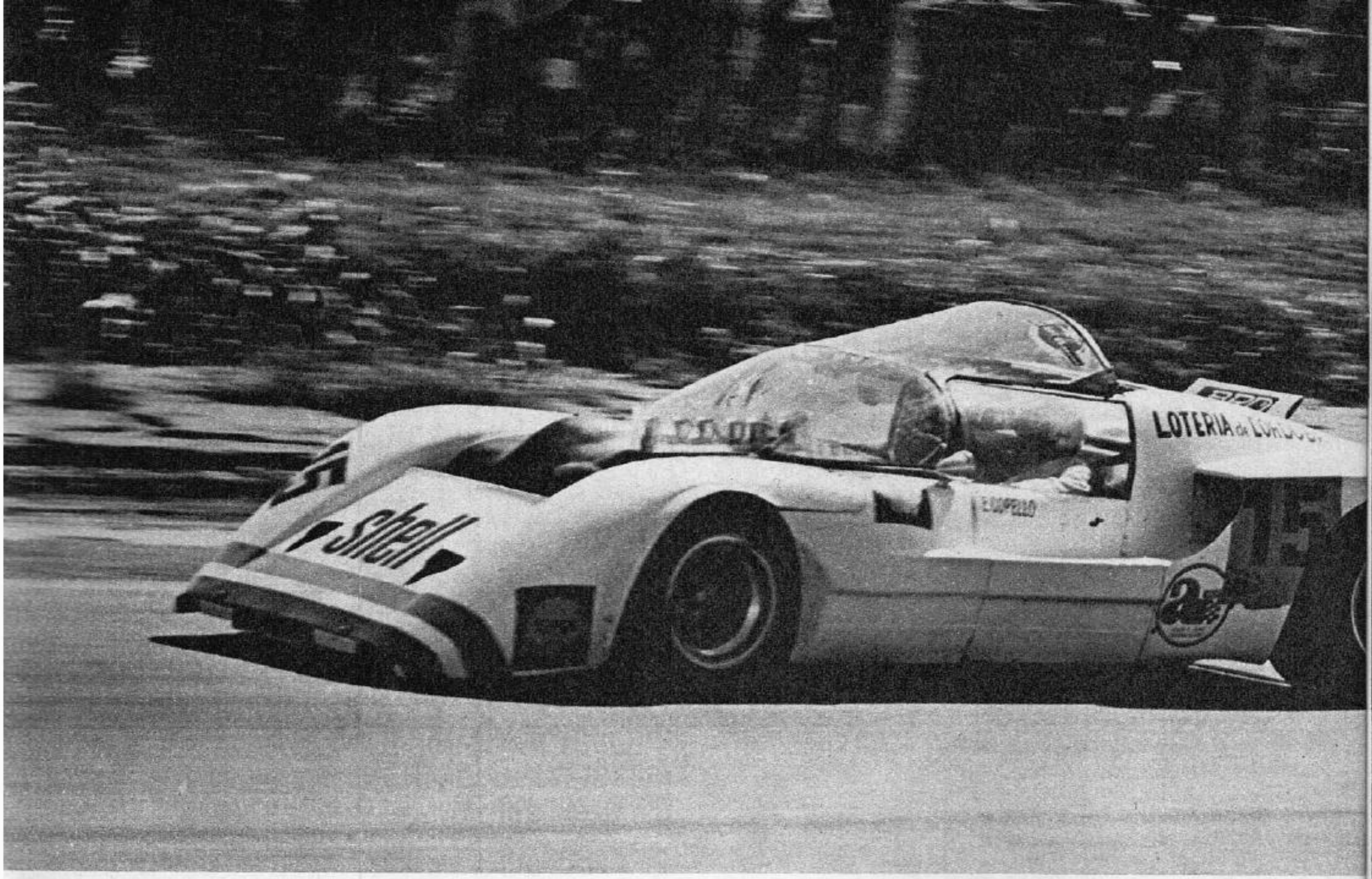
Era el primer día de clasificación y también el primer día en el cual se vio cómo andarían realmente los autos que el domingo pelearían la carrera. O mejor dicho, que el domingo tratarían de impedir que Cupeiro se llevase una victoria casi segura. Lo del "gallego" fue asombroso. Salió por primera vez al autódromo "Oscar Cabalén" y los primeros tiempos indicaron que Jorge no se andaba con vueltas. En seguida 1 minuto y cinco segundos, un minuto cuatro y pico. Mientras sus mecánicos alborozados iban bajando tiempos en las pizarras, todo el mundo y el propio Pairetti escuchaban con un dejo de asombro cómo el Chevún llegaba a su mejor tiempo: 1 minuto 3 segundos seis décimas.

Entonces se preparó a salir Pairetti. El Trueno ya es viejo conocido en este circuito donde debe mantener un prestigio de triunfador y Pairetti, decidido como siempre, se habrá ajustado el casco con la determinación de igualar, por lo menos, el tiempo del Chevún... Casi, casi lo consigue. Llegó al minuto tres segundos y siete décimas. Sólo una décima más, pero de allí era imposible pasar.

Quedaba una sorpresa mucho más grande sin embargo. Cupeiro salió nuevamente a la pista, dio unas cuantas vueltas cada vez más fuerte y los tiempos seguían descendiendo. Cuando le pareció bien, levantó el pie, se metió en los boxes y al bajarse comentó solamente: "Se me va un poco de adelante". ¡Había hecho un registro de 1 minuto 3 segundos dos décimas. Bastante lejos de los demás en este delicado asunto donde unas pocas décimas pueden ser un período largo de tiempo.

El equipo de Gastón —esta vez sin la tercera Liebre III que está si-

→



guiendo un curso de perfeccionamiento teórico para llegar a ser aceptada en la facultad de TC— andaba bien y mal a la vez. Bien porque con esos autos con piso de fábrica es casi imposible pretender algo menos del minuto seis segundos, y mal porque con esos registros los demás monstruos se escaparían irremisiblemente. Gastón anduvo un poquito más rápido que Urruti; los motores andaban bien y, en consecuencia, Gastón y sus muchachos equipados con monísimos gorros cazadores tipo Davy Crockett, se consideraron satisfechos y empacaron las cosas hasta el sábado.

Bordeu deambulaba a pie sin auto porque todavía no había llegado su Chevrolet-Baufer, y en otro box un auto esperaba a su piloto que era el que no llegaba: la Garrafa con motor Dodge detenida ante la desazón de los hermanos Bellavigna, que de todas maneras preferían esperar hasta el día siguiente la llegada de Andrea. Y en último caso estaba el niño Peduzzi que había dado sobradas muestras de capacidad conduciendo la Garrafa en unas breves vueltas de prueba.

SABADO SIN NOVEDAD

El viernes había quedado todo dicho. Cupeiro decidió que el tiempo logrado era lo suficientemente bueno como para descansar tranquilo y no se molestó en girar el sábado. Su auto permaneció parado y sufriendo algunos retoques menores, y Cupeiro ni aportó por el autódromo. En cambio sí aparecieron Bordeu y Vianini en busca de sus lugares de clasificación para el domingo a la mañana. El Baufer de Bordeu se mostró muy mejorado con respecto a su primera carrera en el autódromo de Buenos Aires, y la mejor evidencia la constituyó el tiempo conseguido: 1 minuto 3 segundos 6 décimas, registro similar al conseguido por Andrea Vianini con la Garrafa y que por lo tanto fue el empate del segundo puesto clasificatorio, después de Cupeiro.

Andrea, que llegó el viernes por la noche, se subió al auto el sábado y de inmediato produjo tiempos muy interesantes. Los Bellavigna confesaron que el motor Dodge tenía unos 310 HP y que se podía luchar con Cupeiro. Cuando Bordeu empató su tiempo, Vianini salió nuevamente tratando de bajar ese registro pero no pudo conseguirlo. Sólo llegó al minuto 3s 7/10.

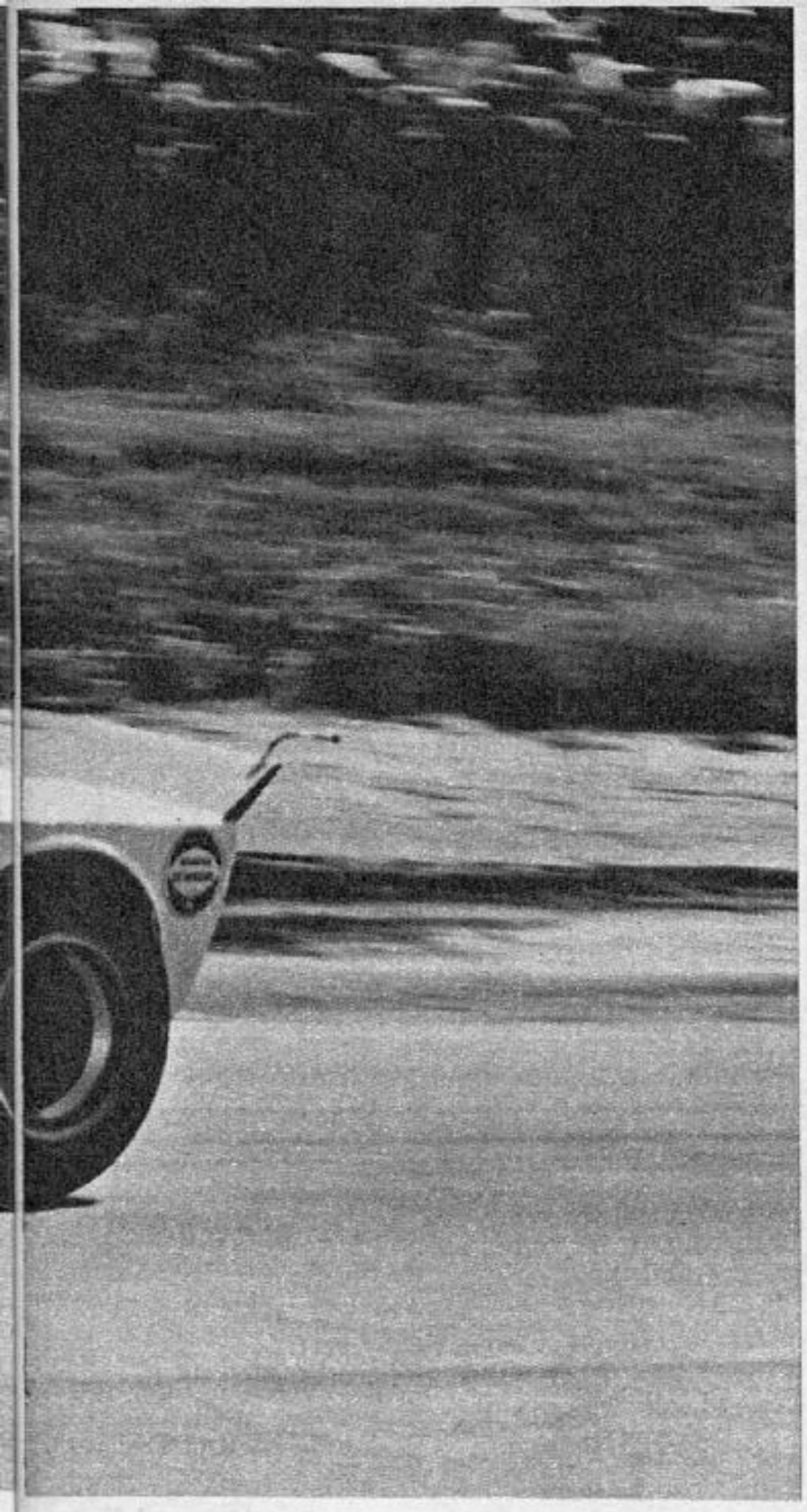
El otro SP con motor Dodge, el de Formisano, adolecía de una suerte muy diferente. Un reventón de una goma le había provocado un despiste que terminó en el guard-rail y obligó a don Vicnte a llevarse el auto para ser reparado sin haber conseguido un buen tiempo ni el viernes ni el sábado.

DOMINGO: OTRA VEZ CUPEIRO

Así las cosas, era general el comentario que favorecía ampliamente a Cupeiro. No había auto con qué darle. Pero sí aparecía otra incógnita: ¿y si Vianini o Pairetti, más vehementes, se chupaban a la cola de Cupeiro, se podría escapar el Chevún? Esta parecía ser la gran o única solución para contrarrestar a Cupeiro.

El "Gallego", por supuesto, largaba en la primera serie y allí lo acompañaban Bordeu, Marincovich —con el Chevy con pocas vitaminas—, Ruesch, Nasif, Urruti, Di Palma y Ballbé. Ruesch tuvo un fugaz contacto con la punta en la largada, pero rápidamente Cupeiro enseñó quién tenía el mejor auto y pasó al frente con tranquilidad. El único que pudo hostigarlo fue Bordeu con un auto gemelo aunque sin el alerón enorme sobre el eje trasero. Durante varias vueltas Cupeiro y Bordeu giraron juntos, separados por centímetros, brindando un goce notable a la vista; los dos autos doblaban muy bien y muy rápido y los dos querían el primer puesto. En determinado momento le llegó la oportunidad a Bordeu —por cierto muy bien aprovechada—. Estaban por sacarle una vuelta a Urruti y en ese momento la Liebre III tocó con la rueda trasera la banquina a la salida del primer curvón. Se elevó en el aire una nube de polvo y la Liebre sufrió un ligero descontrol. Cupeiro, que estaba más cerca de Urruti, levantó para no tocarlo y allí aprovechó Bordeu para colarse por la derecha de ambos rumbo al primer puesto. Si venían tan junto y no se sacaban ventajas, era lógico suponer que le resultaría difícil a Cupeiro volver a adueñarse del primer lugar, considerando además que éste es un circuito tan difícil para pasarse entre sí cuando no hay diferencia entre los autos. No fue así sin embargo. En la siguiente vuelta Cupeiro volvía a estar al frente y ahora se alejó unos cuantos metros por lo cual quedó bastante claro que si él quería podía poner mayor distancia con respecto a Bordeu. A pesar que los dos anduvieron muy, muy fuerte y que en esos momentos fue exactamente cuando Cupeiro consiguió el mejor tiempo de todos, que permanece como nuevo record para el autódromo "Oscar Cabalén". Es probable que el auto de Bordeu no esté todavía tan bien puesto a punto como el de Cupeiro y que, además, éste tuviera una real ventaja con el alerón en un circuito veloz como el cordobés. Así que Cupeiro se alejó y adiós.

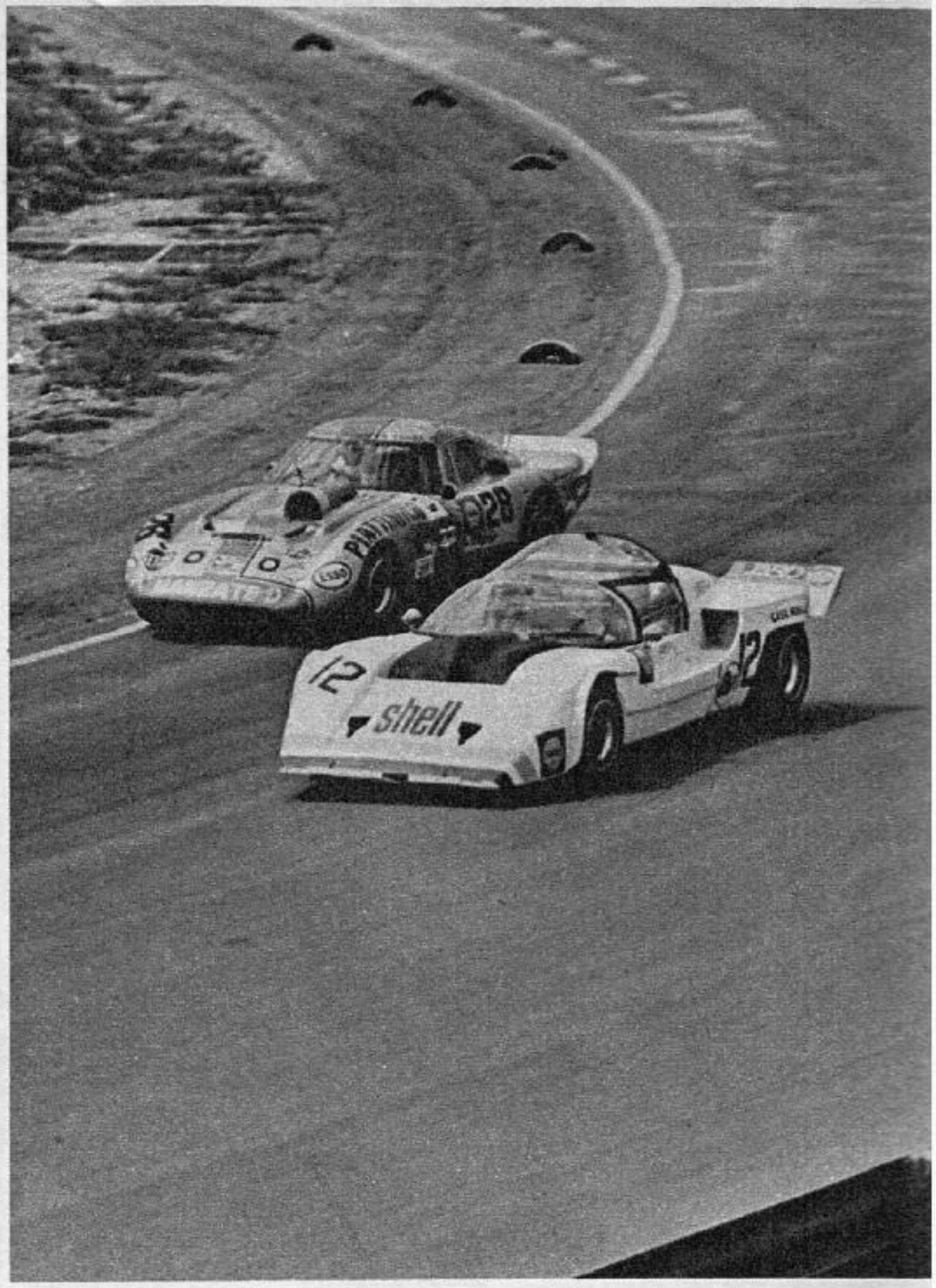
La segunda serie reservaba, sin embargo, emociones mucho mayores. Nada menos que Andrea Vianini y Carlos Pairetti partían juntos en una misma línea y con autos de un rendimiento terriblemente similar. Ni bien comenzó el primer giro, pareció que el duelo no tendría lugar porque Vianini se quedó un poco atrás mientras Pairetti había picado decididamente en punta. Detrás del Trueno se escalonaron Copello "Cacho" Fangio y Gastón Perkins, y recién después Vianini; pero el "tano" estaba en día de proezas y en la segunda vuelta pasó tercero, en la cuarta segundo y en la quinta ya lo estaba acosando a Pairetti a poca distancia a la cola del Trueno. Había una pequeña diferencia de caballaje a favor del Chevrolet que se hacía evidente en las cortas rectas del circuito, pero por un lado la Garrafa doblaba muchísimo y por otro Andrea "se jugaba la vida en cada curva" como el detective millonario porque los metros se acortaban increíblemente en los curvones veloces del autódromo. En la salida de la curva de Gradassi, Pairetti lo vio a Vianini encima y le hizo señas para que lo pasara

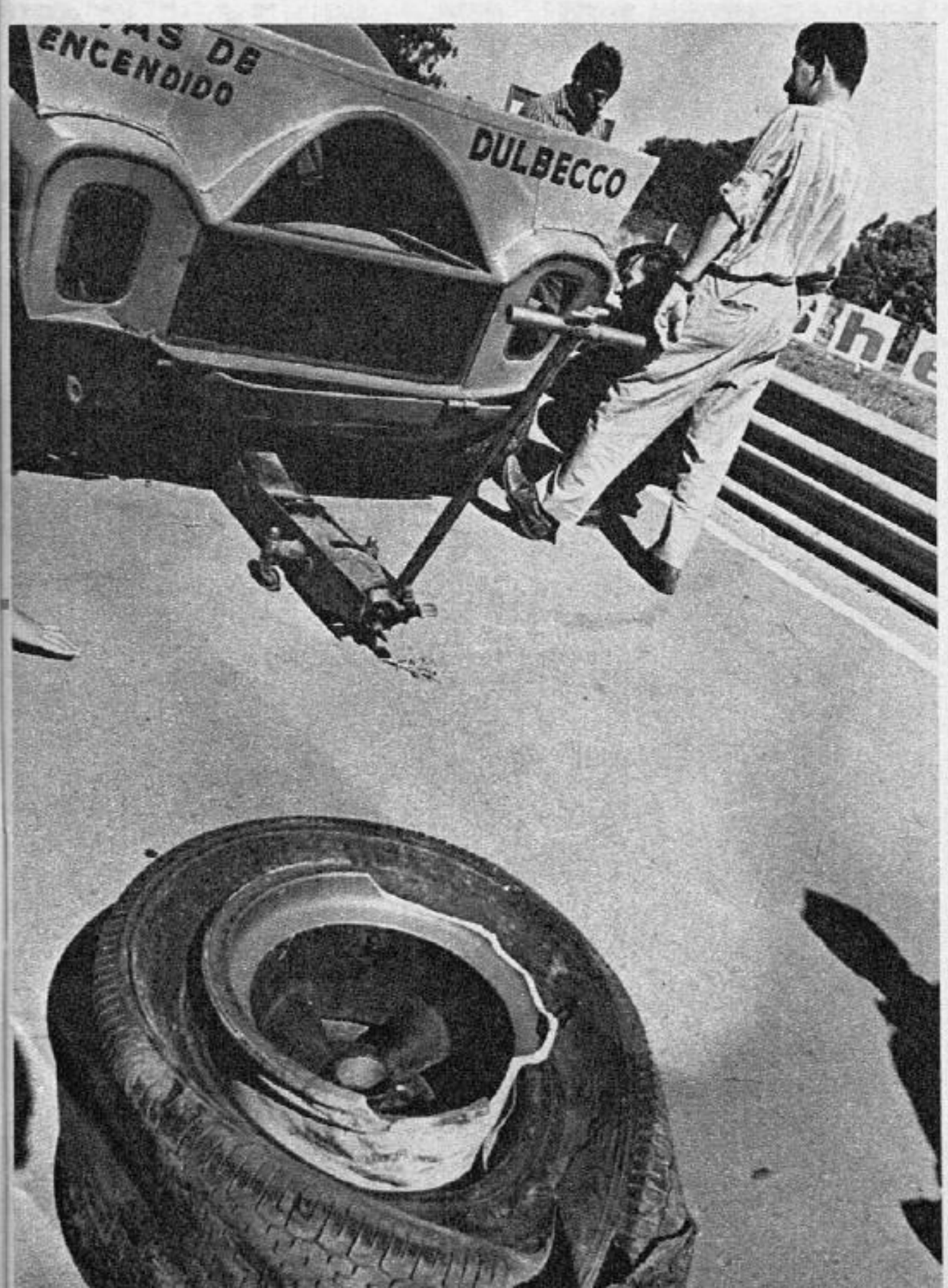


Eduardo Copello es el único de los tres pilotos del equipo Shell que llevó en su auto uno de los motores Tornado "gordos". El auto andaba pero le faltaba todavía un poquito para equipararse a los Chevrolet.

"Cacho" Ruesch con el Numa II-B del equipo Shell supera por afuera a "Cacho". Buena labor de ambos.

El sábado, probando, Gradassi sufrió un pequeño golpe cuando se reventó la goma que vemos allí despedazada y el auto buscó en seguida el guard-rail. Diferencial, tren delantero y el monocasco izquierdo fueron los daños.





allá por la sexta vuelta de la serie. Vianini lo consiguió, pero entró tan fuerte en esa misma curva que la Garrafa se movió tanto (¡y son cerca de 170 km/h en esa curva!) que perdió metros aprovechados rápidamente por Pairetti para pasar al frente. En las tribunas, sencillamente, gritos y exclamaciones. Andrea, sin embargo, volvió a recuperar el primer puesto y se escapó unos metros. Como en las carreras de fórmula internacional eso pareció decisivo. Ya Pairetti no podría agarrarlo más de no mediar algún imprevisto.

Medió. Vianini venía doblando cuando ya faltaban apenas cuatro vueltas y de pronto una explosión, pérdida de adherencia del auto e inevitables trompos y piruetas por la pista que por fortuna no terminaron en nada. Pero el motor sí "se había terminado". El pobre Vianini, después de una labor extraordinaria llegó llorando a los boxes. Los Bellavigna no lo esperan contentos, precisamente, pero sí con una sonrisa, porque de alguna manera habían conseguido un triunfo valioso para este motor casi experimental.

Claro que el dúo Paireti-Vianini se robaron la serie; pero detrás de ellos trabajó muy bien "Cacho" Fangio quien en las últimas vueltas se acercó cada vez más a Pairetti hasta casi doblegar su línea, pero ya llegaban al final. Detrás, Copello y Perkins cruzaron también la línea final separados por escasa diferencia, aventajando a su vez a Tullio Riva.

Lamentable la deserción de Andrea porque era el condimento especialísimo que adornaba a la final. Sin él el futuro parecía más rosado que nunca para Cupeiro. Y en efecto, así fue. A pesar de una mala largada, ya que al partir el Chevún quedó sexto detrás de Pairetti, Copello, Estéfano, Bordeu y Perkins. Pero en seguida se recuperaron puestos. En la quinta vuelta Cupeiro estaba cuarto a dos segundos 5/10 de diferencia de Pairetti. En el siguiente giro ya había superado a Copello que estaba tercero y disminuía la diferncia a 2 segundos clavados, y en la vuelta inmediata ya Cupeiro pasó chupado con Bordeu a sólo 6/10 del puntero Pairetti; el avance de Cupeiro fue incontenible y en la undécima vuelta concretó su propósito de comandar el lote. De allí en adelante su tarea se limitaría a poner cada vez más distancia entre él y los demás. Un planteo muy bien pensado, ya que administrando sabiamente las superiores condiciones de su unidad, Cupeiro alcanzó a todos los primeros sin exigir en demasía al auto y luego acumuló los segundos que ganaba vuelta tras vuelta.

Por su parte, menos mal que acumuló esos segundos, porque más tarde se encontró frente a un problema muy moderno en los autos de carrera: se descolocó el alerón por rotura de las bieletas de fijación y se cayó hacia un costado. Aparentemente no era como para detenerse, pero sí para bajar previsoramente el régimen da marcha. Y para colmo se había quedado sin embrague. Pero como el "gallego" no aprendió a manejar ayer, no se las conocerá todas pero sí muchas y ayudado por el box reguló la carrera hasta el final para ganar, incluso, con cierta comodidad. Bordeu se tiró a alcanzarlo pero no podía y Pairetti, por su parte, se enfrentaba al peligro de romper por la pérdida →

de presión de aceite. Llegó, pero andando a menor ritmo. De tal manera que Copello quedó cuarto y ya los demás con vueltas menos.

Con lluvia o con sol, en Buenos Aires o Alta Gracia. Si hay alguien que no gana por casualidad, ése es Jorge Cupeiro. Quizá tenga en este momento el mejor SP. Ha demostrado en dos carreras que lo sabe usar muy bien. Ganador cómodo y puntero del flamante campeonato. No se equivocaba cuando afirmó que 1969 podía ser su año.

EN LOS GARAGES

VIERNES

El reglamento de la carrera especificaba que se podía clasificar el viernes o sábado indistintamente, pero también aclaraba perfectamente que el piloto que se presentara cualquiera de los dos días a cumplir con las pruebas sería el que obligatoriamente tendría que conducir el día de la carrera. El viernes por la tarde, en el box de los Bellavigna, reinaba el desconcierto. No se tenían noticias de Andrea Vianini que teóricamente tendría que haber llegado a Córdoba. Por la tarde, la Garrafa salió a la pista pero conducida por Ricardo Peduzzi, quien dio varios giros. En su mejor vuelta alcanzó el tiempo de 1m06s.

De no haber llegado Andrea a tiempo para clasificar, Peduzzi junior lo hubiera conducido en carrera.

Juan Manuel Bordeu en actitud pensante se paseaba por el cemento del "Oscar Cabalén". Se lo notaba preocupado. No era para menos. Había ido al autódromo con todas las intenciones de salir a dar unas vueltas y se encontró con que el auto todavía no había llegado a Córdoba.

El viernes comenzó la mala racha de "Pirín" Gradassi. Se le cortó la polea de la bomba de agua. Algo de no mucha importancia pero lo suficiente para que "Pirín" no pudiera probar el auto. Ese fue el motivo por el que se inició la campaña organizada por la mala suerte, para que en la cara de Formisano, durante todo el fin de semana, no se viera una sonrisa de satisfacción.

Cupeiro se mostró más que satisfecho con el funcionamiento del Chevún. Salió a clasificar y consiguió un tiempo que asombró a todos: 1m03s4. Record absoluto hasta ese momento. No obstante dijo que se podía mejorar. Se quejó un poco de la extremada tendencia subvirante del Chevún. De cualquier manera tan conforme quedó con el tiempo que decidió no volver el sábado y dejar ese tiempo como el definitivo de clasificación.

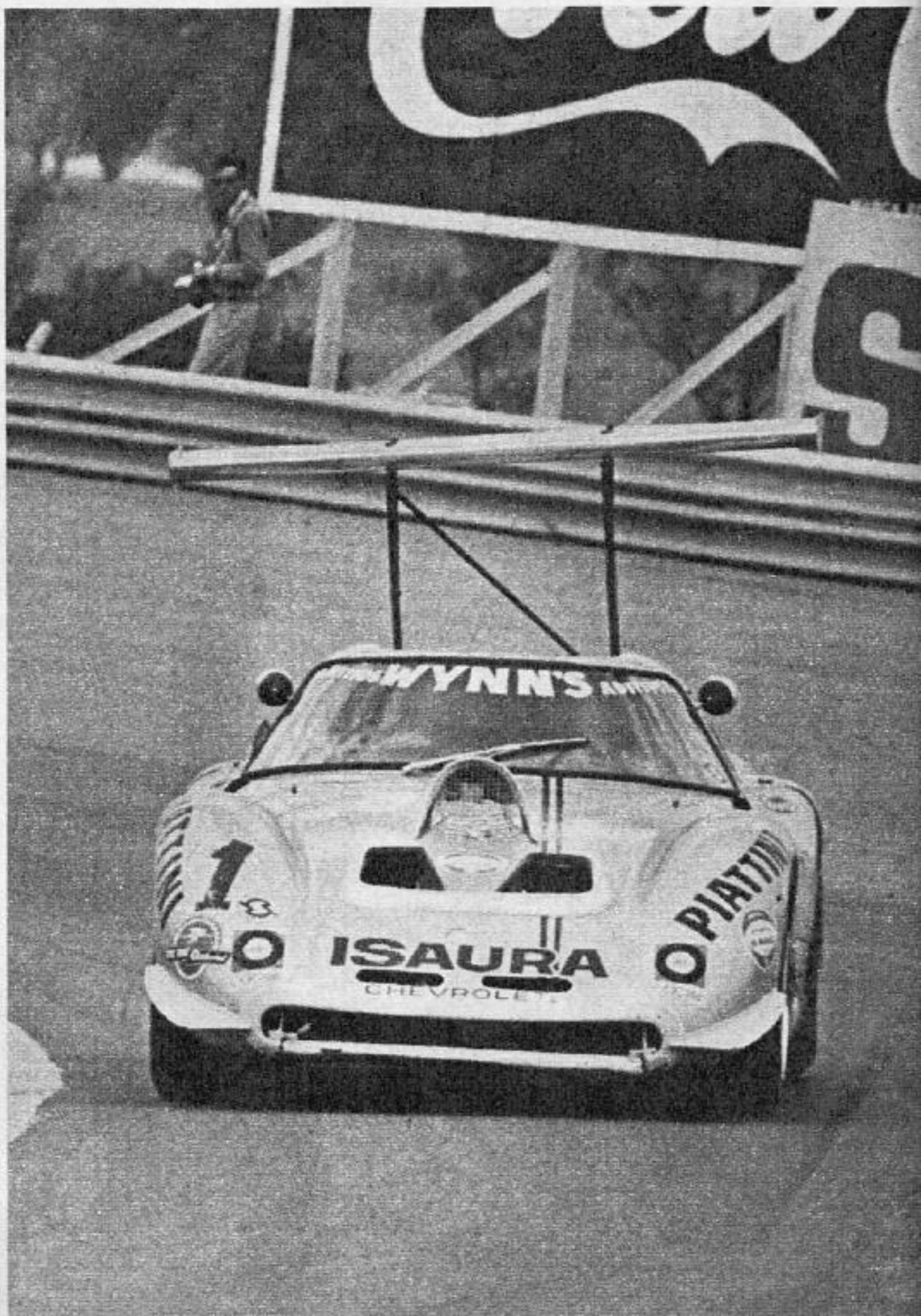
El doctor Balbé giró numerosas vueltas. El mejor tiempo: 1m12s. Afirmó que era imposible bajarlo, pero que no sería el definitivo por-

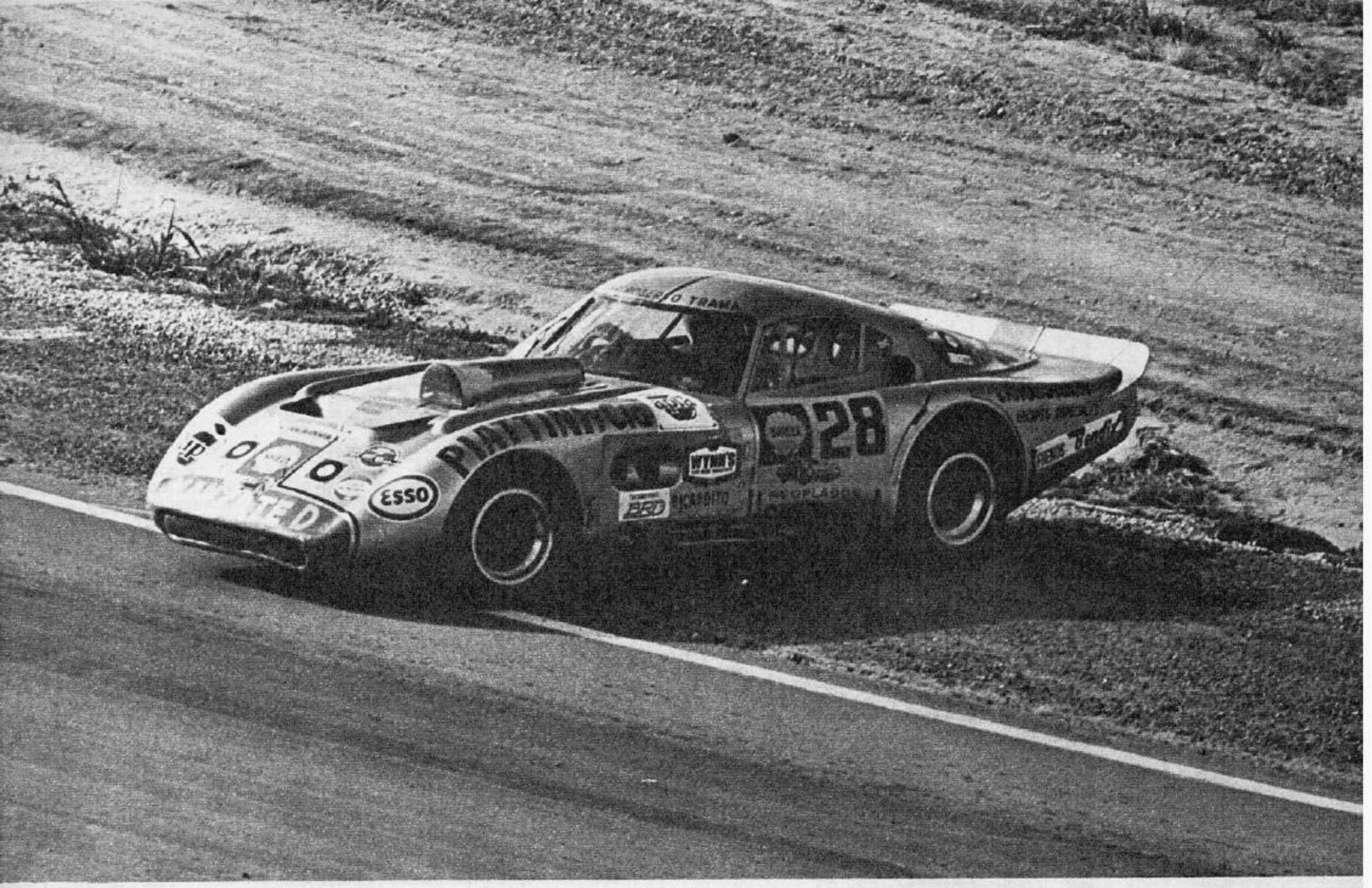


Entrada a la recta principal. Adelante Pairetti, seguido por el Numa de Copello y Nasif. Después Bordeu. Menos Estéfano todos llegaron.

También el sábado "Cacho" Fangio se dedicó a voltear hormigueros; lo hizo con un Trueno al cual le imprimió más velocidad que la acostumbrada para esa curva, y bueno...

Jorge Cupeiro y su Chevún. Un piloto prolijo para un coche excepcional. Aquí con el spoiler roto. No tuvo problemas.





que cambiaría la multiplicación, que era demasiado larga. Volvería el sábado.

Gastón Perkins aseguró que su equipo, en lo sucesivo, se presentará con los cuatro autos, ya que la Liebre I con que ganara en Venado Tuerto no la vendería por el momento. Espera que las Liebres III sean modificadas para que puedan participar en TC. A Allen con dos autos: una Liebre III y la "Uno y medio" para el "Chino" Rodríguez Canedo.

La gente de Jorge Ternengo terminó el viernes por la mañana el nuevo prototipo del "Nene". Inmediatamente lo embarcaron para Alta Gracia. Allí rodaron el motor y pusieron a punto algunos detalles. El nuevo aparato es un Numa II pero con 26 cm menos entre ejes que los de Ruesch y Copello. El coche está pintado de color verde británico con una franja amarilla y llantas del mismo color. ¿Influencia estética de Bressano? Casi seguro.

El "Satélite" (prototipo Bascou-Cigliutti) estuvo en el autódromo el viernes. Al volante se sentó José María Carignani (22 años, ganador de numerosas carreras zonales). Dio una buena cantidad de vueltas a ritmo muy lento. El propósito no era marcar tiempos.

SABADO

Con el problema de la bomba de agua solucionado, Pirín Gradassi salió con el "Camello" a tratar de tomarle la mano y obtener un buen tiempo. Lo logró. Giró dos o tres vueltas en 1m04s4.

Cuando se aprestaba a detenerse se pinchó una goma en la "S" y el auto hizo una extraña pirueta. Pegó en el guard-rail. El golpe fue fuerte y el tren delantero quedó despanzurrado. De cualquier forma quedaba el consuelo del tiempo conseguido. Pero para colmo no había sido marcado durante el tiempo reglamentario de clasificación, de manera que de poderse subsanar el inconveniente largaría el domingo en última fila. Y así fue.

Vianini, para tranquilidad de los Bellavigna, llegó el viernes por la noche del sur donde pasó 15 días en una cacería. (¡Cómo sufren los pobres!) En su tanda de clasificación alcanzó a girar en la mejor vuelta en 1m03s6, tiempo que al finalizar la tarde empató con Juan Manuel Bordeu y casi sobre el tiempo permitido salió nuevamente a la pista para mejorar la marca. No lo consiguió. De esa forma compartió con "Maneco" el segundo mejor tiempo.

Di Palma se presentó con una Liebre II-B azul Francia de Berta, equipada con uno de los nuevos motores hechos en Alta Gracia. Vulgo "Gorditos". La balanza le acusó 1.206 kilos, batante más de lo que el reglamento establece como peso mínimo, por lo que se iba a trabajar para sacarle kilos. El motor había sido probado el día anterior en el banco de pruebas donde acusó 325 HP. Lamentablemente su rendimiento no pudo apreciarse del todo porque una biela conocedora de sus derechos de libertad, decidió tomarse el gran bondi mientras Luisito calentaba el auto a 5.500 rpm. Las órdenes de Berta eran tirar los cambios hasta las 6.800 rpm. Y 6.800 son muchas vueltas...

La Liebre de Luisito Di Palma en su tablero alojaba dos cuentarrevoluciones. Uno mecánico y otro más chico electrónico. Las posibilidades de engaño eran menores.

El "Nene" Ternengo, a última hora, salió a dar sus primeras vueltas sobre el auto. En ningún momento pasó de las 4.200 rpm ya que el motor tenía caminados solamente 40 kilómetros. De todos modos pudo tener una impresión sobre el Numa. "Acostumbrado a andar con una Liebre 1½... te imaginás... me parece mentira doblar en una curva sin que el coche mosquee. No hay comparación, éste es un auto hecho exclusivamente para correr. La impresión que tengo es que va a ser un cañonazo. Anduve muy poco y despacio." Finalmente, decidió no correr, prefiere hacerlo cuando el auto esté totalmente experimentado.

DOMINGO

Nasif Estéfano comentaba su mala suerte. "El motor con que originariamente pensaba correr era un tiro, pero se me rajó el block. Ayer tuvimos que poner éste que es el del MA, el mismo con que gané en Buenos Aires y anda mucho menos. Para colmo, en la final, empezó a funcionar un poco más fuerte y al ratito se fue la temperatura arriba. Andaba bien prendidito al principio. Decidí parar antes de romper todo..."

Carlos Pairetti apenas se bajó del auto en los boxes: "Hice todo lo que pude..., te juro que pensé que no llegaba. Las diez últimas vueltas las corrí sin presión de aceite. En las curvas el manómetro marcaba cero y en las rectas no pasaba de 30 libras. Hice lo que pude...".

El domingo el Chevún del "Gallego" Cupeiro presentó una innovación. Deflectores en la trompa al estilo de los autos de fórmula. La razón de su colocación fue para tratar de neutralizar la acentuada tendencia subvirante que tenía. El resultado fue bastante positivo. La verdad sea dicha: el Chevún dobla una barbaridad y Jorge lo sabe llevar.

Para terminar la serie de mala racha, una válvula decidió cortarse dentro del Slant Six del "Camello" y causar un desastre en todo el

→

motor. Ni bien Pirín encaró la primera curva de la cual es dueño, un humito nada oportuno anunció que a ahí no más terminaba la carrera para él.

El equipo había trabajado casi 20 horas seguidas para arreglar los destrozos de la piña del día anterior. "No hay vuelta que darle... cuando las cosas andan mal, andan mal..." Palabras de Pirín. Subordinación y valor. Como dice Herve Vilard... "Otra vez será".

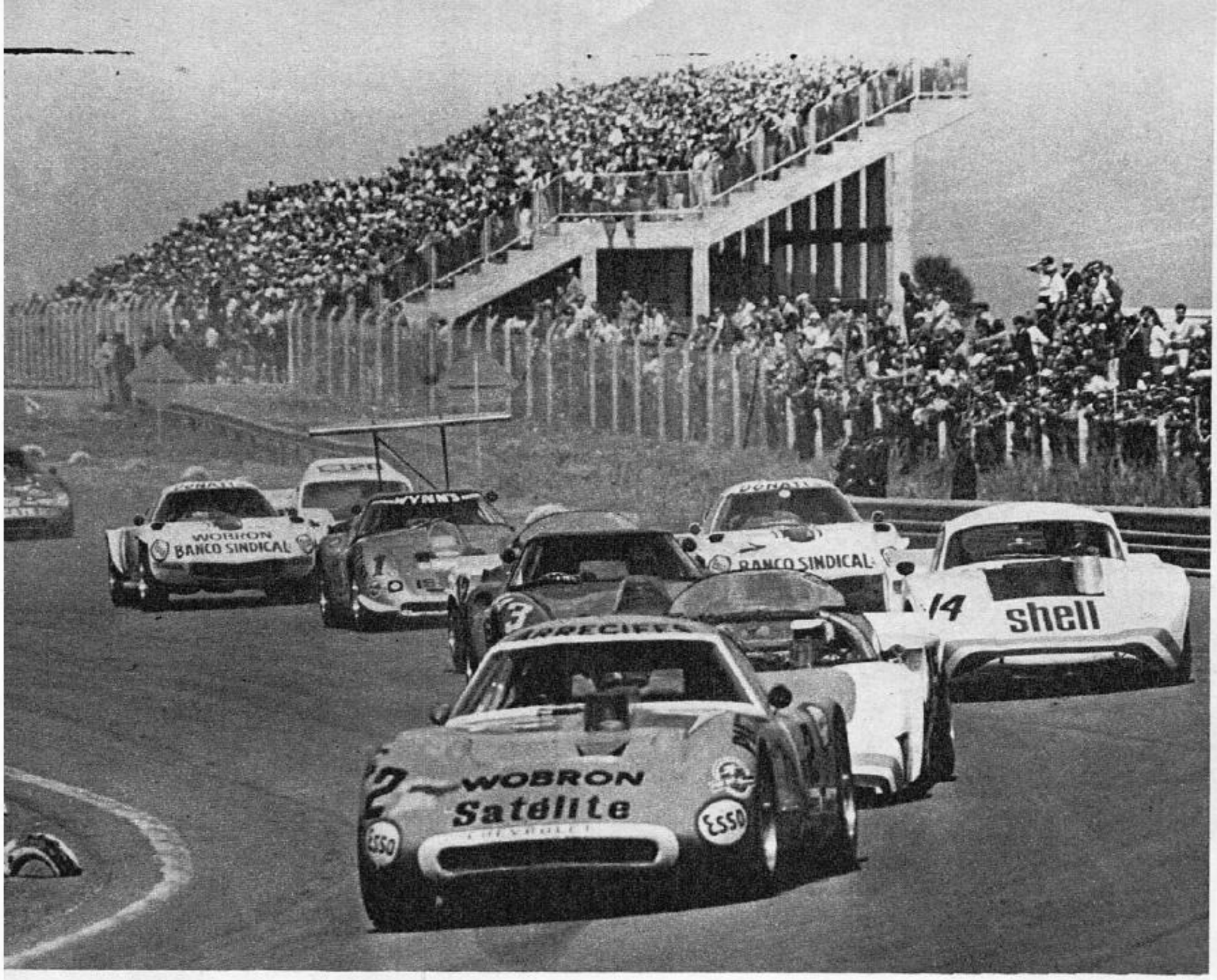
La ausencia del equipo Pirelli (Andolfato, Castagnola y Cía.) fue muy echada de menos por todos los corredores. La razón por la cual no estuvieron nos la expresó René Ferrero (gran amigo y vicepresidente del CAC). "El club pidió a todos los equipos de firma que hicieran publicidad **indirecta** con carteles en camiones o de cualquier otra índole, el pago de una suma de dinero determinada, en este caso $ 50.000. Pirelli se negó a pagar dicha suma, razón por la cual el club le ofreció la posibilidad de seguirle prestando su colaboración a los corredores **no llevando ninguna inscripción publicitaria.** René Ferrero: "La razón es muy sencilla: el autódromo de Córdoba ha costado un esfuerzo incalculable, hecho por particulares sin ninguna ayuda oficial. Para cubrir la financiación de algunas obras, el club ofreció a dichas firmas la venta de espacios para colocar carteles de publicidad. La verdad es que no obtuvimos ningún eco. Nos parece justo que estas firmas que tanto se benefician con las carreras de autos, colaboren con nuestro esfuerzo y una de las formas que encontramos es ésta. La de cobrar cualquier tipo de publicidad que ellas realicen dentro de esto que es un autódromo particular". La cosa es que los pilotos se quedaron sin asistencia técnica en lo que a neumáticos de carrera se refiere.

Con gran satisfacción hemos podido observar el total restablecimiento de Beto Rigoni (acompañante de Ternengo) quien en poco tiempo más volverá a ocupar la butaca derecha del auto del "Nene".

El Chevy de Marincovich tuvo mal fin de semana. El viernes cortó el eje de la bomba de aceite y fundió el motor. Colocaron uno nuevo. Este motor no andaba todo lo bien que acostumbra. Finalmente, para coronarla, una biela decidió dividirse por su propia cuenta y riesgo.

El "Negro" Monguzzi estuvo en el autódromo, pero nada más que de espectador. El Torino Panizza está en etapa de modificación y se encuentra totalmente desarmado.

Se hacía evidente que a Gastón Perkins le costaba un triunfo hacer doblar su Liebre. Durante la final, él y Tullio Riva mantuvieron un duelo aparte. Triunfó el cordobés.

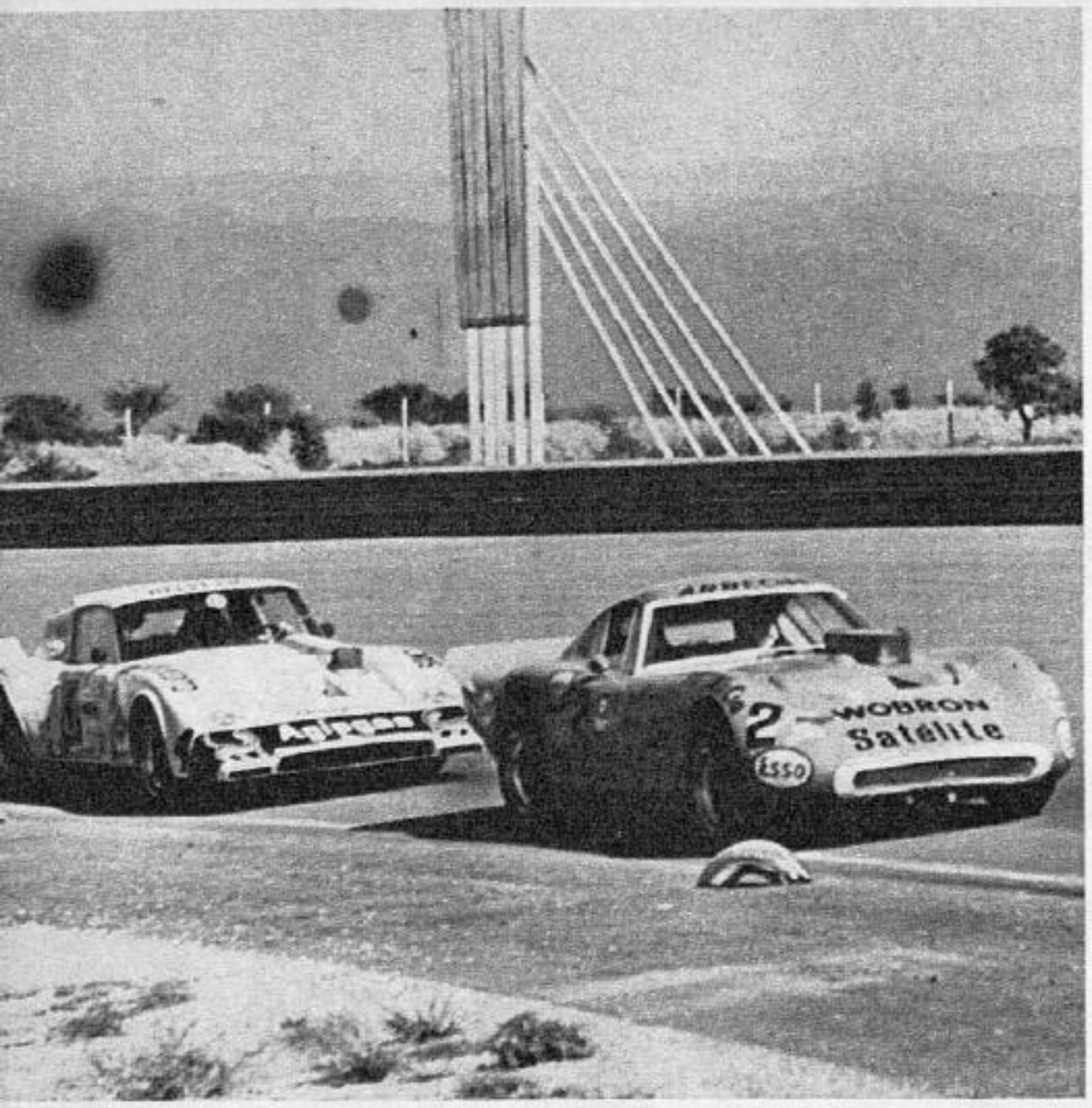


Largada de la final. Pairetti picó decididamente en punta mientras Cupeiro se quedaba momentáneamente atrás. Nótense las tribunas flamantes. Así estaba el autódromo "Oscar Cabalén" el domingo.

El longilíneo Gastón Perkins tuvo inconvenientes de tenida. Luchó contra el auto y los adversarios. Las Liebres están pasadas de moda.

Un duelo aparte de los muchos que hubo el domingo. Carlos Pairetti y un Andrea Vianini con todos los cables bien conectados. Esto es SP.





CAMPEONATO ARGENTINO
SPORT - PROTOTIPOS

1º	Cupeiro, Jorge	6
2º	Bordeu, Juan M.	3
	Pairetti, Carlos	3
4º	Copello, Eduardo	0,5
	Vianini, Andrea	0,5

PREMIO ANIVERSARIO SHELL
Autódromo "Oscar Cabalén" - Córdoba - 30/III/69

CLASIFICACION

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vta.
1º	1	Cupeiro, Jorge	Chevún-Chevrolet 250	27m10s1	25
2º	3	Bordeu, Juan M. ...	Baufer-Chevrolet 250	27m14s8	25
3º	12	Ruesch, Carlos	Numa II-Tornado ..	28m14s2	25
4º	14	Estéfano, Nasif	Numa II-Tornado ..	28m16s7	25
5º	7	Urruti, Federico ...	Liebre III-Tornado .	27m44s8	24
6º	19	Ballbé, Carlos	Liebre III-Tornado .	27m28s6	23

Abandonaron: el 9, Carlos Marincovich en la 1a.; el 22, Luis Di Palma en la 5a.
Promedio del ganador: 171,250 km/h.
Record de vuelta: Jorge Cupeiro en la 20a. v. con 1m02s6 a un promedio de 178,332 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	2	Pairetti, Carlos	Fast-Chevrolet 250.	27m34s2	25
2º	28	"Cacho"	Fast-Chevrolet 250.	27m34s5	25
3º	15	Copello, Eduardo ...	Numa II-Tornado ..	28m06s7	25
4º	11	Perkins, Gastón ...	Liebre III-Tornado .	28m07s5	25
5º	20	Riva, Tullio	Numa II-Tornado ..	28m35s3	25
6º	4	Vianini, Andrea	Garrafa-Slat Six ...	21m52s7	20

Abandonaron: el 16, Héctor Gradassi, en la 1a.
Promedio del ganador: 168,715 km/h.
Record de vuelta: Andrea Vianini en la 4a. vuelta con 1m04s5 a un promedio de 173,079 km/h.
No largaron: José Faraoni, Jorge Ternengo, José M. Carignani.

FINAL

1º	1	Cupeiro, Jorge	Chevún-Chevrolet 250	37m36s8	35
2º	3	Bordeu, Juan M. ..	Baufer-Chevrolet 250	37m46s6	35
3º	2	Pairetti, Carlos	Fast-Chevrolet 250.	38m03s8	35
4º	15	Copello, Eduardo ...	Numa II-Tornado ..	38m41s6	35
5º	28	"Cacho"	Fast-Chevrolet 250 .	37m38s6	34
6º	12	Ruesch, Carlos	Numa II-Tornado .	38m27s2	34
7º	11	Perkins, Gastón	Liebre III-Tornado .	38m44s4	34
8º	7	Urruti, Federico ...	Liebre III-Tornado .	37m34s7	33
9º	19	Ballbé, Carlos	Liebre III-Tornado .	38m38s	32
10º	20	Riva, Tullio	Numa II-Tornado ..	31m43s3	28

Abandonaron: el 14, Nasif Estéfano en la 9a. vuelta.
Promedio del ganador: 173,132 km/h.
Record de vuelta: Jorge Cupeiro en la 11a. vuelta con 1m02s8 a un promedio de 177,764 km/h.

PEDELABORDE-G. VEIGA EN CHILE

¡Por fin se le dio a Bebe! En las Tres Horas Internacionales de Santiago de Chile, los argentinos Roberto Pedelaborde y el debutante en la escuadra Fiat, *Néstor García Veiga* se impusieron en su categoría con una coupé 1500 de la Comisión de Concesionarios totalizando 84 vueltas.

La clasificación general la ganó el binomio Haverbeck-Gerhard, chileno, con un Austin Cooper-S de clase TE (Turismo Especial G. 5) repitiendo el triunfo del año anterior. En total 54 autos tomaron la partida en el circuito del Bosque (ex-aeródromo) de 3.300 metros de recorrido y sólo 28 llegaron al final de la prueba.

La clasificación general fue la siguiente:

1º Haverbeck-Gerhard (Austin-Cooper S): 91 vtas., clase TE. (Chile).
2º Kovack-Kovack (Austin-Coopera S): 90 vtas. Clase TE (Chile).
3º Briones-Peralta (Austin-Cooper S): 87 vtas. Clase TE (Chile).
4º Comandari-Azar (Volvo B-18): 87 vtas. Clase D (Chile).
5º Ibarra-Garafulic (Ford Mustang): 86 vtas. Clase TE (Chile).
6º Bauner-Bergara (Ford Mustang): 85 vtas. Clase D (Chile).
7º Rivencic-Peet (Triumph 2000): 85 vtas. Clase TE (Perú).
8º Arteaga-González (Fiat 124): 85 vtas. Clase TE (Perú).
9º Pedelaborde-García Veiga (Fiat 1500 Cp.): 84 vtas. Clase C (Argentina).
10º Larraín-Jordán (Ford Mustang): 83 vtas. Clase D (Chile).
11º Perrota-Silva (Torino 380 W): 83 vtas. Clase D (Argentina).
12º Lascano-Bravo (Volvo B-18): 82 vtas. Clase D (Ecuador).
13º Mabor-Guisemberg (Fiat 1500): 77 vtas. Clase C (Chile).
14º Prieto-Hermann (Fiat 1500): 75 vtas. Clase C (Chile).

Los ganadores de sus respectivas categorías fueron: en la "C": **Pedelaborde-García Veiga;** en la "D": **Comandari-Azar,** y en la "TE": **Haverbeck-Gerhard.** Las clases "A" y "B" no compitieron por falta del mínimo establecido de inscriptos.

SILVERSTONE: NO GANO STEWART

Así es, señores. No ganó Stewart en Silverstone, aunque logró entrar tercero luego de tropezar con algunos problemitas de bomba de nafta. Jack Brabham (el gran viejo) fue el ganador con su Brabham-Ford en la prueba corrida el domingo pasado en el circuito de Silverstone, reservada para autos de Fórmula Uno pero sin puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores.

Apenas largada la prueba, fue Stewart el que mantuvo un duelo interesante con Rindt y Brabham hasta que se fue retrasando sobre la mitad. El "Viejo" aprovechó en la vuelta 20 para superar a Jochen y nunca más le devolvió lo robado. Jack Brabham se alzó con la victoria con Rindt (dientes apretados) en segundo lugar, muy cerquita, con su Lotus-Ford del Gold Leaf Team. Jackie quedó tercero, pero bastante más lejos. ¡No te quejés Jackie! ...

CLASIFICACION

1º Jack Brabham, Brabham-Ford BT 25, 1h25m20s;
2º Jochen Rindt, Lotus-Ford 49-B, 1h25m23s.
3º Jackie Stewart, Matra-Ford MS-80, 1h26m31s;
4º Jackie Ickx, Brabham-Ford BT 25, 1h26m34s.

Promedio del ganador: 172,260 kph.

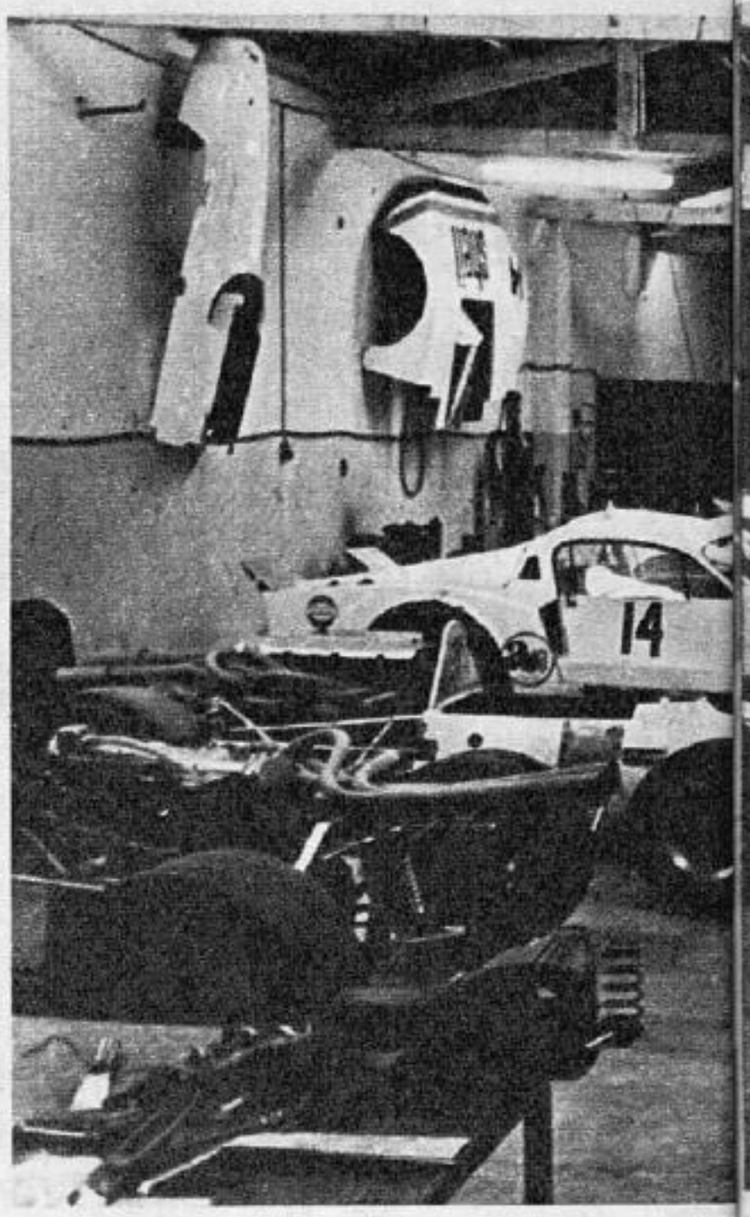
SE MATO LUCIEN BIANCHI

Hace apenas unos tres meses, Lucien Bianchi había sufrido un accidente en la carrera London-Sidney que podría haber sido de consecuencias fatales. Su Citroën DS-21 quedó desintegrado y él y su acompañante (J. C. Ogier) salvaron sus vidas por milagro. Pero el domingo por la mañana, mientras Lucien probaba el nuevo Alfa Romeo 33 para las próximas 24 Horas de Le Mans en el circuito de La Sarthe, al llegar a una de las curvas el coche se descontroló inexplicablemente y se estrelló contra un poste telefónico. La muerte de Lucien Bianchi fue instantánea y el Alfa Romeo quedó totalmente destrozado.

Lucien contaba con 34 años de edad. Italiano de nacimiento, pero belga por adopción, había ganado las 24 Horas de Le Mans del año anterior al comando de un Ford FT-40. El circuito francés ya había cobrado un accidente a la familia Bianchi cuando su hermano Mauro (que estuvo en nuestro país), sufriera un accidente en la edición 1968 de Le Mans, conduciendo un Renault Alpine que volcó y más tarde se incendió. Mauro estaba en Le Mans cuando se produjo el accidente de Lucien.

Las autoridades suspendieron los entrenamientos y una comisión especial se abocará al estudio de las posibles causas que lo provocaron.





EL EQ

La intimidad de un equipo donde tres pilotos se esfuerzan en derrotar a los equipos oficiales.

SP y F1 son sus objetivos principales

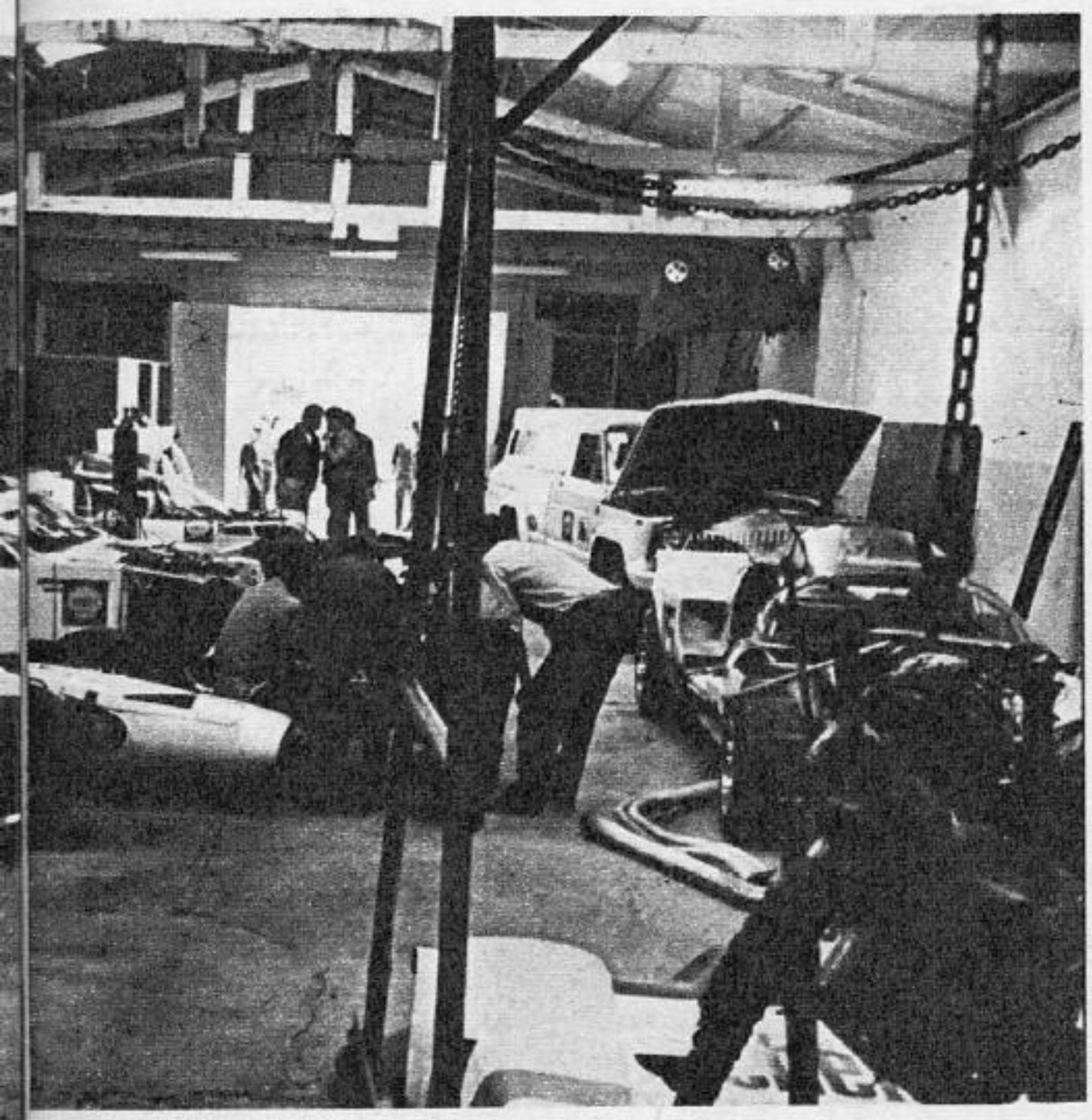
Por HECTOR ACOSTA

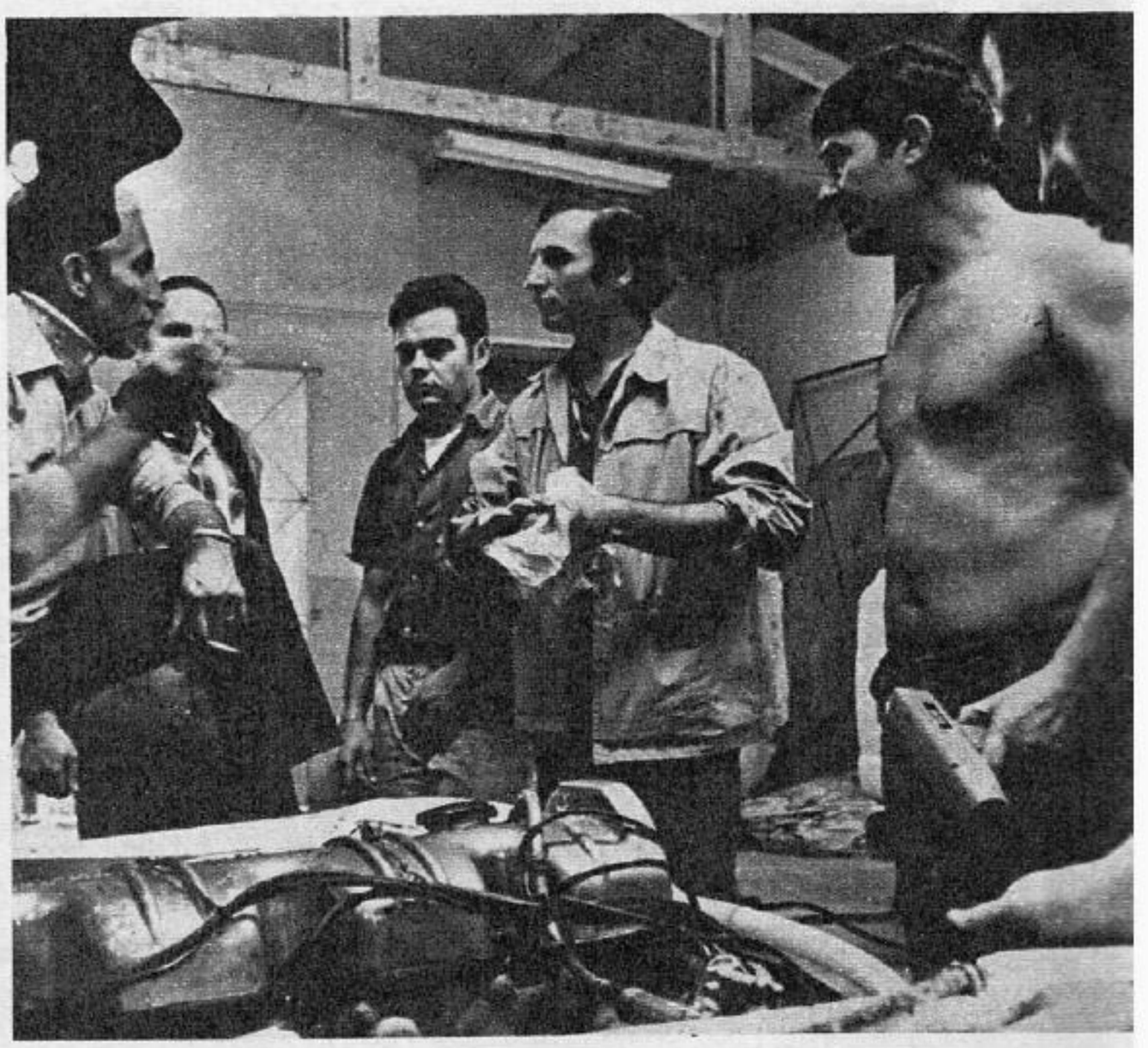
Fotos de NILO SILVESTRONE

Y ya lo ve... y ya lo ve... es el equipo cordobés. Así puede llegar a cantar un día la tribuna en cualquier autódromo o pista del país, dedicándole sus estrofas a esta singular unión de tres pilotos de primera línea. Eduardo Copello, Nasif Estéfano y Carlos Ruesch son los responsables directos de la dirección del conjunto. Y la palabra conducción sirve para definir sus actividades "pre-carrera", "en carrera" y "post-carrera"... porque en todo momento "conducen".

El taller de Alto Alberdi poblado de distintivos, calcomanías, latas y cuanto tenga que ver con Shell, "es un tiro", y está lleno de entusiasmo, trabajo y confianza. Es bueno hallarse con tanto dinamismo porque de al-







UIPO CORDOBES

guna manera reconforta ver el progreso en todo. De aquel taller instalado a los apurones, a este ya maduro, hay "litros" de diferencia. Y la satisfacción de merecer este halago es de todo un grupo estupendo de gente que hoy queremos presentar en su intimidad (bueno, no tan íntima).

LOS PUNTALES DEL EQUIPO

Ellos son los que desde el taller fomentan la grandeza del conjunto. Los que con su responsabilidad permiten que los cinco autos estén terminados a tiempo y con la efectividad que necesitan los pilotos. Son doce hombres que —como todos los que están en esto— son proclives al sacrificio de no dormir antes de una carrera, olvidándose de los horarios y de todo lo que no esté vinculado a las competiciones. Como Jefe de Taller actúa Héctor José Foreste, sanjuanino, 42 años, y que está encargado de todo lo que signifique la parte mecánica de los tres SP y los dos F. 1. Foreste afirma que los cuatro bancadas reforzados todavía no están suficientemente bien experimentados, pero que andarán bien en el futuro.

Arriba, izquierda: El equipo cordobés en pleno y el Numa II-Tornado, fruto de la tarea mancomunada de todo el grupo.

Abajo: Eduardo Copello y Nasif Estéfano, responsables, junto a Carlos Ruesch, de concretar en triunfos las aspiraciones propias y las de Shell...).

El núcio de mecánicos lo forman: Raúl Félix Zagaglia, 25 años; Armando Vergara, 23 años; José Luis Damen, 33 años; Juan Bazoberry, 38 años; Carlos Rodríguez, 24 años; Francisco Moyano, 16 años y Juan Carlos Carbajal, que además de ser mecánico y pintor cumple cualquier función. También integran el staff Alfredo Romero, 32 años, chapista y que es nada menos que el responsable de la construcción del "Matetón I", SP que conduce Nasif Estéfano. Junto a él colabora en la sección su hermano Luis Romero, de 29 años.

Siempre se puede notar la presencia de Héctor Paredes, popular acompañante de Eduardo Copello, quien colabora estrechamente en el equipo. Paredes cuenta 44 años (divididos en cuatro etapas de 11 años cada una).

Una función muy importante cumple Ernesto Ruesch, 52 años, padre de Carlos, quien es el responsable de todas las compras de elementos para el trabajo (vale decir, que se gasta la mosqueta loca).

En el taller, y gracias a la inspiración de Carbajal, le dicen amistosamente "Cigüeña", porque lo mandan a comprar "tal" cosa y trae lo que se le antoja. Rafael Alberto Arrieta, tío de "Toti" Agromayor por accidente involuntario, es el hombre de las relaciones públicas y la administración del equipo. Todos ellos inspirados en la idea constructora de Eduardo José Copello, team Manager; Carlos Ruesch, dedicado a supervisar todos los autos, y Nasif Estéfano, que practica las relaciones humanas (con las mujeres).

La organización del equipo, concretada y corporizada en tres autos, llegó a los hechos en la carrera de Córdoba. Veamos auto por auto.

El de Copello, que es el único —por ahora— que calza el motor de cigüeñal reforzado, demostró que es un auto para pelear la punta. Anda algo menos que los "250", pero con algo más de "polenta" —poco— y puesta a punto correcta, puede asustar a más de uno. El de Ruesch, similar al de Copello, a pesar de usar el Tornado 4 bancadas no reforzado, viaja muy bien; frena y dobla que es un contento, con amplia ventaja a este respecto sobre las Liebres III. El de Nasif es el "diferente". El sábado acusó problemas de temperatura; la decisión fue implantarle el motor mucho menos potente que utilizó Nasif en el F. 1 con que ganó su categoría en el Torneo Apertura del Autódromo. Volvió a presentar el mismo problema, lo que permite suponer el problema de refrigeración puede ser consecuencia de la forma de carrocería. Factor común del equipo: ganas de realizar. Posibilidades futuras: muy buenas. Punto final.



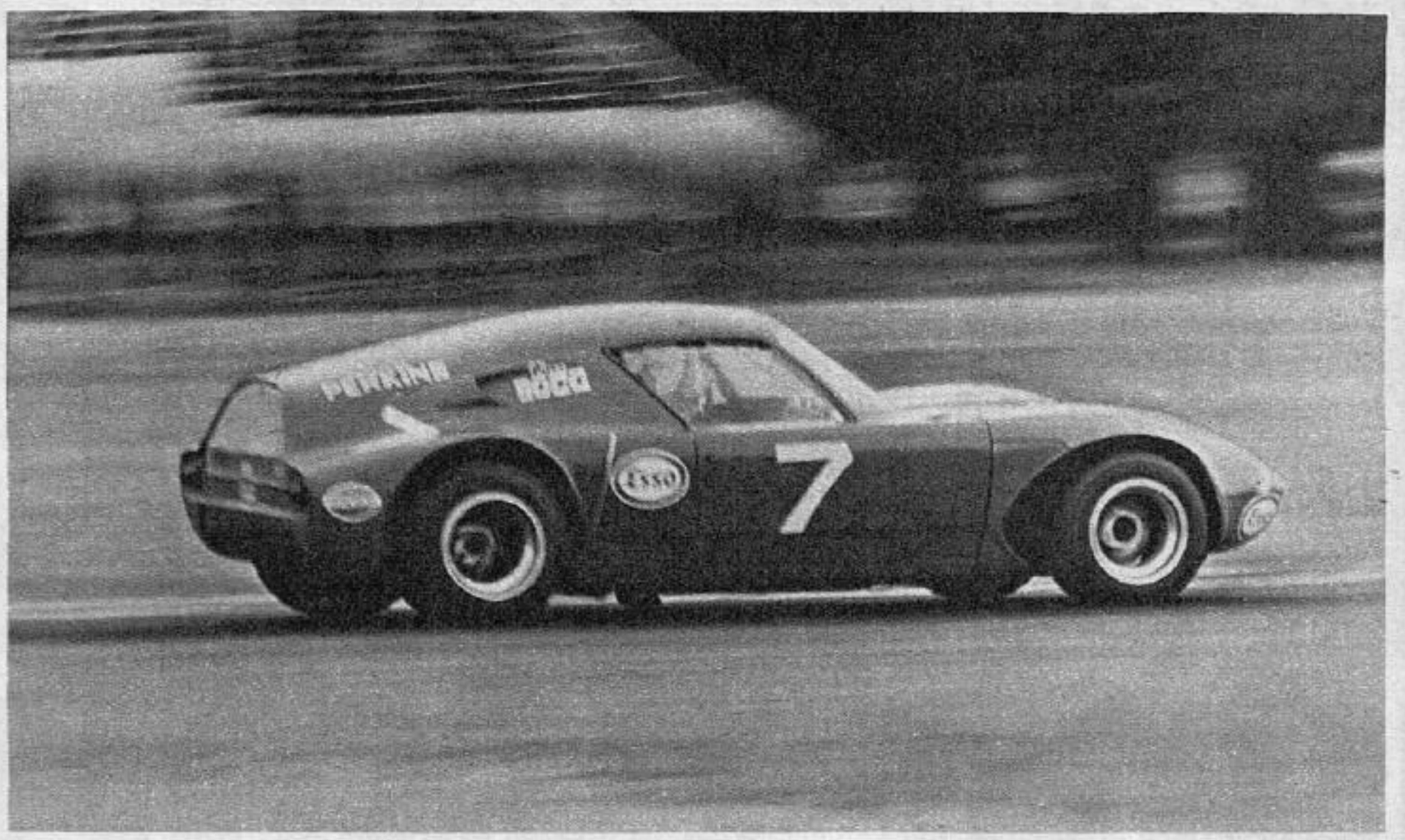
Arriba, centro: En Alto Alberdi, y bajo este techo, se gestan los aparatos. Mucha organización y más ganas de hacer las cosas bien.

Arriba, derecha: Ante un Tornado, de izquierda a derecha: Paredes, Carbajal, Ruesch y Tarzán, con cara de preocupado.

¿ROLO VUEL

Dos Liebres III esperan que se aclare definitivamente el problema reglamentario para salir a correr en equipo: el de Rolo Alzaga. Es muy probable que los motores que impulsen los dos autos sean V-8.

Por SERGIO CORNEJO



Sin lugar a dudas, una ausencia que se hizo notar en las tres carreras que se realizaron esta temporada es la de Rolo Alzaga.

En el momento en que se produjo el hervidero de formaciones de equipos y asociaciones, se mencionó con bastante insistencia la casi segura integración del team de "Rolito". Incluso éste había tenido conversaciones bastante avanzadas con el "Chino" Rodríguez Canedo para que fuera él quien se sentara en una de las Liebres III. Todo estaba virtualmente planeado, solamente restaba la definición de IKA-Renault con respecto a la política a seguir en el aspecto competición. Al darse a conocer la misma y hacerse imposible contar con un apoyo económico, prácticamente todo quedó en fojas cero.

Resulta más que evidente que encarar la formación de un equipo con dos coches de primera línea sin un respaldo fuerte significa hacer una inversión millonaria y que en el caso de Rolo y a esta altura de las cosas no tendría mayor sentido. Porque es sabido que nunca fue su intención ganar dinero con el automovilismo, sino que siempre lo tomó como un verdadero deporte, ya que al niño Rolo $$ no le faltan como para despuntar el vicio de las corsas. Pero llegado el momento y habiendo corrido durante tantos años y acumulado una importante cantidad de prestigio, es justo pretender darse el gusto, no digamos ya ganando dinero, pero por lo menos saliendo "hecho".

"Una de las razones por las cuales a esta altura de la temporada todavía estoy sin saber qué hacer es la de que no conseguí ningún apoyo fuerte, ya sea de fábricas o publicitario. La gente de IKA decidió este año cambiar de política y yo le respeto su posición; pienso que hacen lo que más les conviene y no hay que olvidarse de que lógicamente ellos defienden los intereses de una empresa. Todo lo contrario, yo les agradezco todo el apoyo que me brindaron. Siempre tuvieron atenciones conmigo."

"Mi posición es muy clara y pienso que justa. Estamos en un momento en que se ha llegado al profesionalismo. La mayoría de los pilotos que más o menos están bien ubicados en el ranking ganan plata con el automovilismo. Yo pretendo darme el gusto gratis."

"Otra de las razones es la inestabilidad de los reglamentos. La verdad es que no pegué ni una. A fines del año pasado me mandé construir dos Liebres III con la seguridad de poder correr en Turismo de Carretera. Resulta que después le vendí el Petiso a Peyrano. Y ahora no puedo correr con las Liebres y me encuentro con que de acuerdo con el reglamento lo mejorcito que hay en este momento para TC es el Petiso.

▲ **Las Liebres III esperan. Probablemente los motores que las equipen no serán los originales. A corto plazo quedará definitivamente resuelto. Habría un V-8 en su futuro...**

Centro: Rolo siempre conserva las mismas ganas de correr. Aunque su fuerte que —indiscutiblemente es la montaña— no figura en ninguna carrera de las previstas en el calendario.

Derecha: Pepe Viniegra sería el encargado de la parte mecánica del equipo. Cuenta con un nuevo taller recién instalado. El arreglo con Rolo ahora es otro: son socios.

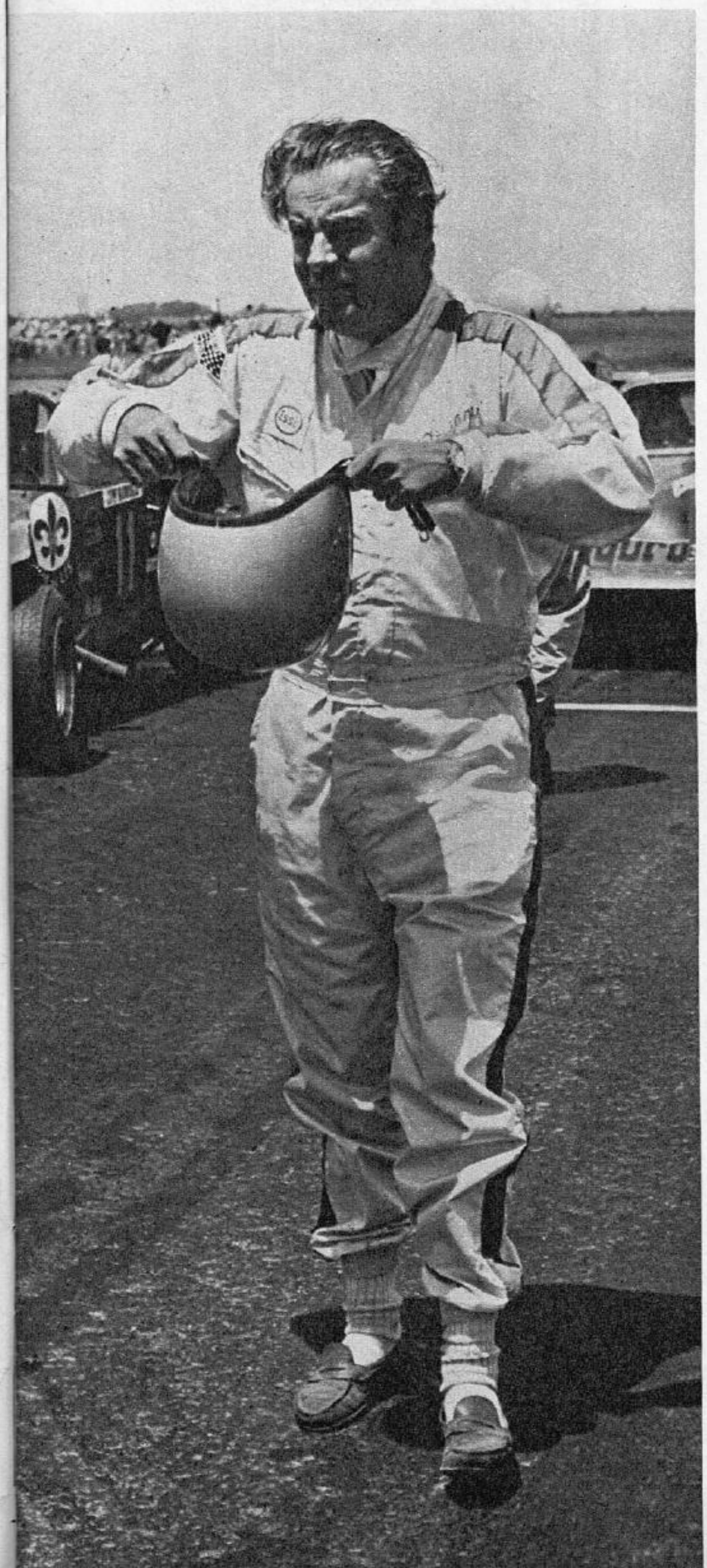
Por el momento, y hasta que no quede bien aclarado todo este problema reglamentario, no quiero mover ni un dedo, porque lo que hacés hoy para mañana, pasado ya no te sirve."

La idea de formar el equipo siempre está en pie, aunque la conversación deja traslucir que ya las ganas de hacer y organizar son muy pocas. No las de correr, que siempre son las mismas. Pero con una gran contra. "Te das cuenta que en el calendario de este año no hay ninguna carrera de montaña. El autódromo no voy a decir que me disgusta, pero no tiene comparación. Yo pienso que justamente los circuitos ruteros donde se pueden lograr mayores condiciones de seguridad son justamente los de montaña, donde el público puede estar ubicado cerca del camino y a distinta altura sin ningún peligro."

Las conclusiones son las siguientes: Rolo Alzaga, "Rey de la Montaña y Campeón Argentino de Turismo de Carretera 1959", cuenta con dos Liebres III y la colaboración de Pepe Viniegra, ahora socio de él. El equipo puede quedar definitivamente constituido de un día para otro; la última palabra la tienen los que quieran o puedan...

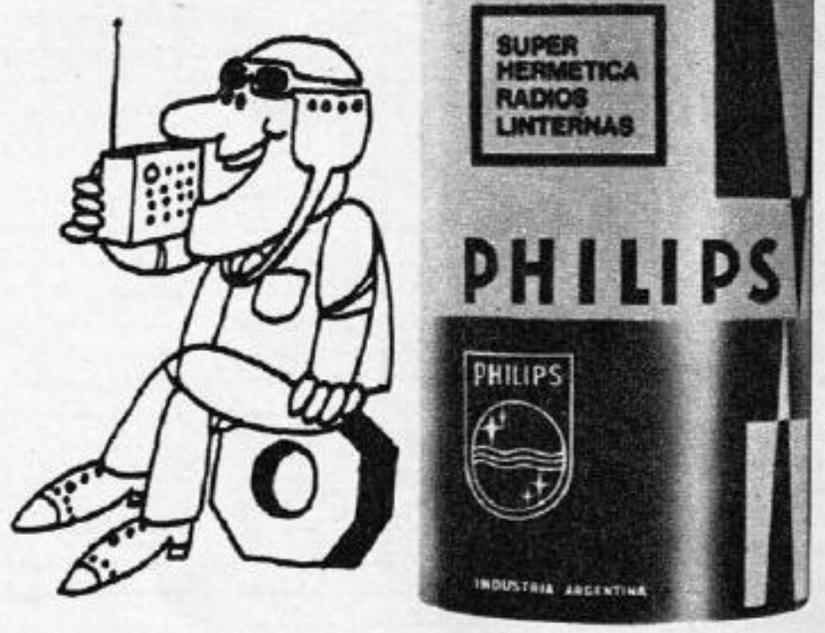
Rolito, perdónanos esta pequeña traición, pero hay mucha gente que se va a alegrar cuando lea que es tu intención volver a correr con tu marca de siempre.

VE A FORD?





ZZZUMM! La emoción del T.C... cáptela a toda voz con Pilas PHILIPS.



ETER

ahora hay otras pilas!

PHILIPS **PHILIPS**

las blindadas que no se rinden nunca!

SIGUE EL DESCONCIERTO

Cada determinación tomada por la CADAD implica una serie de reacciones y comentarios nada favorables. Un cuestionario respondido por el comodoro Ernesto Baca pretende aclarar muchas de esas situaciones.

El comodoro Ernesto Baca contestó preguntas. Ellas aclaran cosas; otras se mantienen confusas, pero también el obtuso reglamento de TC tiene la culpa.

Esta es la ficha técnica con los ítem que cada auto debía cumplir para estar considerado en reglamento.

CONFEDERACION ARGENTINA DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

FICHA DE VERIFICACION TECNICA

NUMERO	CATEGORIA	PILOTO Y CONCURRENTE
	TURISMO DE CARRETERA FORMULA "B"	

COMPETENCIA: .....

		O.K.	OBSERVACIONES
ESTRUCTURA	(Bastidor	.....	.....
	(Piso original de fábrica	.....	.....
MOTOR (Marca y tipo)		.....	.....
DISTANCIA ENTRE EJES (mínima 2.690 mm)...		.....	.....
PALIERS FLOTANTES		.....	.....
CARROCERIA: Material (chapa acero No 20).		.....	.....
UBICACION MOTOR		.....	.....
DESPEJE DEL SUELO (0,12 mts.) en orden de largada ...		.....	.....
CAJA DE VELOCIDAD (cuatro marchas)		.....	.....
DIMENSIONES (1,15 x 1,50 mts.)		.....	.....
PARABRISAS (53º ancho, 1,15 a 0,15 mts)..		.....	.....
VISION POSTERIOR		.....	.....
PUERTAS	Parte opaca 0,30 x 0,50 mts	.....	.....
	Parte transp. 0,50 x 0,70 mts. ..	.....	.....
CAÑO DE ESCAPE (0,20 a 1.00 mts.)		.....	.....
TANQUE DE NAFTA (Capacidad declarada) ...		.....	.....
COLECTOR DE REBALSE (con descarga al ext)		.....	.....
JAULA DE SEGURIDAD (diámetro de caños 30 mm.)		.....	.....
CINTURONES DE SEGURIDAD		.....	.....
PARALLAMAS		.....	.....
EXTINGUIDOR (1/2 kgs.)		.....	.....
CIERRE DE SEGURIDAD (capot y baúl)		.....	.....
LIMPIA PARABRISAS (Piloto y copiloto)....		.....	.....
PROTECCION VOLANTE (3 mm. espesor)		.....	.....
PESO (1.230 kg. (Verificado-declarado) vacío		.....	.....
NEUMATICOS (origen y marca)		.....	.....
RECUPERADOR DE ACEITE (no lo exige el reglamento T.C.)....		.....	.....
CORTE DE CORRIENTE Y CORTE DE PASO DE NAFTA		.....	.....
FRENOS (doble circuito)		.....	.....
LUCES DE POSICION REGLAMENTARIAS		.....	.....





Entre protestas razonables o no, indignaciones justas o no, la CADAD decidió aplicar estrictamente el reglamento de la categoría TC y por lo tanto, de buenas a primeras, las Liebres II y III quedaron imposibilitadas de poder correr solamente por tener el techo de plástico. Esa medida originó de inmediato la reacción justificada de todos los propietarios de Liebres III y de su constructor, el por el momento convaleciente Heriberto Pronello. Son varias las Liebres III en danza (y un auto "muy parecido", el Nova de Pairetti) y además da la casualidad que son precisamente los autos más aptos de la categoría, cosa que ya había quedado demostrada en la primera carrera del año, cuando Perkins, Canedo y Urruti pusieron tranquila distancia entre ellos y sus perseguidores.

Como el reglamento especifica que la cola y la trompa pueden ser de cualquier material pero el resto de la carrocería debe ser de chapa "del 20" (0,88 mm) la CADAD, por intermedio de su comisión técnica, dio a conocer qué es lo que se debía entender por cola y qué es lo que era el habitáculo propiamente dicho. Nuevas reacciones contradictorias por parte de los interesados que ya entonaban quejumbrosas canciones de desconsuelo mientras la CADAD se mantenía en el camino de la rigidez reglamentaria.

Luego nos encontramos en Venado Tuerto y allí se revisan todos los autos antes de ser sellados. Esto sucedía el día sábado. Faraoni, con su liebre III "forrada" en metal, no fue admitido. Tullio Riva también fue **rebotado** luego de una enojosa situación mantenida con el comisario técnico Eulogio Maquirrián. En cambio, César Malnatti sí pudo largar con su Liebre II teóricamente fuera de reglamento. ¿...? Desconcierto en muchos, indignación en algunos y una opinión general de todo el mundo que resumía los hechos más o menos así: ..."las cosas siguen igual o peor",... "nadie tiene la menor idea de nada"..., o "esto no tiene arreglo".

El comodoro Ernesto Baca, secretario de la CADAD y nombre tan mencionado en las últimas semanas (no siempre bien, precisamente), soportó durante casi dos horas un cuestionario de preguntas e inquietudes que le planteó Parabrisas CORSA como para aclarar un poco todo el asunto. Lean las preguntas, mediten las respuestas, pero no se preocupen mucho que de todas maneras, al fin y al cabo, eso es asunto de ellos.

—¿Por qué se tomó la resolución que dejó fuera de reglamento a las Liebres II y III?

—Empecemos desde el principio. La CADAD no dejó fuera de reglamento a las Liebres; sólo hizo cumplir el reglamento, cosa que no se hacía el año pasado cuando por la misma causa no cumplían con el requisito que impone que el habitáculo sea de chapa. Nosotros no ponemos en tela de juicio ni la seguridad ni la aptitud de esos autos. Sólo nos vemos obligados a que se cumpla un reglamento confuso y lleno de absurdos pero que, al fin, existe y no podemos cambiar una vez más. En la primera carrera del año —en el autódromo— la comisión técnica revisó todos los autos y dejó explicado en una ficha lo que no se cumplía reglamentariamente en cada auto. Una vez señalado lo antirreglamentario —si lo había— se le hacía firmar la ficha al piloto y concurrente especificándole que por esa primera carrera se perdonaba el error, pero que en la siguiente tendrían que estar perfectamente en regla. Y al observar a las Liebres III se les dijo a sus pilotos que el techo no era de chapa, como lo pide el reglamento.

—¿Por qué se determinó entonces esa división imaginaria de lo que es habitáculo y dónde empieza la cola?

—En la semana posterior a la carrera hubo muchas consultas de los dueños de esos autos sobre qué parte del techo del auto debería estar construida en chapa ya que el techo de las Liebres continúa en una sola caída hasta el fin y sólo tiene una luneta vertical. Entonces había que determinar un límite y se tomó lo que es más lógico: que la cola comienza en el plano vertical determinado por la proyección del eje trasero. Basta ver a la mayoría de los coches de calle para darse cuenta de que allí comienza generalmente lo que se llama la cola.

—¿Quién tomó esa decisión?

—Quién en particular no se; lo hizo la comisión técnica de la CADAD.

—¿Quiénes la integran? La semana pasada alguien de CADAD nos informó que no existía.

—Claro que existe. Lo que pasa es que no se habían dado a luz los nombres de todos sus integrantes. Pero aquí los tienen: Ing. Antonio Bianchi, Ing. Francisco Lucius, Ing. Antonio Gaburro —solicitado por nosotros a la Universidad de Buenos Aires—, Ing. Luis Tebodo, Ing. Rafael Sierra, Ildefonso Durana, el Ing. Armando Brasquet y luego Edgardo Boschi por APAT; Eulogio Maquirrián por la ACTC; Carlos Destéfano por los corredores de F. 1, y Jorge Guerrero por los de F. 4. Estos cuatro últimos no integran el núcleo esencial de la comisión sino que cumplen la función de asesoramiento específico en cada una de sus categorías.

—¿Esa comisión técnica es la que supervisa los autos en cada carrera?

—No, en absoluto (y lamentablemente). Por las normas del RDA la comisión técnica que actúa en cada carrera es la del propio club organizador y la CADAD fiscaliza sus determinaciones por intermedio del comisario técnico —que no es el comisario deportivo— designado para cada carrera. En las dos carreras de TC realizadas hasta hora el comisario técnico fue Eulogio Maquirrián y en la de SP en Córdoba fue el Ing. Sierra.

—¿Quiénes integraban la comisión técnica del club Jorge Newbery de Venado Tuerto?

—Bueno, no sé exactamente. A Venado Tuerto fui exclusivamente en función de un espectador más y para ver qué pasaba con el candante asunto de la seguridad, pero nada más.

—¿Por qué esa comisión rechazó el auto de Faraoni?

—Durante la semana previa a la carrera de Venado Tuerto, Perkins, Pairetti y algún otro piloto de Liebre III llamaron por teléfono para averiguar si podían correr con la Liebre "forrada" en chapa en esa parte del techo. Como se les contestó que no, no podía aplicarse luego un criterio diferente al juzgar al auto de Faraoni.

—¿Y por qué corrió en cambio César Malnatti con su Liebre II que también está fuera de reglamento y había corrido la primera carrera del año?

—Lo que pasó es que en la primera carrera, en el autódromo, la comisión técnica del ACA —club organizador— no revisó ese auto, y por lo tanto no se le había hecho firmar a Malnatti la planilla a que nos referimos antes. En realidad, es como si en Venado Tuerto hubiera corrido su primera carrera; ahora deberá arreglar esa situación anormal.

—¿Por qué no se le permitió correr a Tullio Riva?

—Creo que el comisario técnico Maquirrián revisó el parabrisas, quitó las cintas plásticas que lo sostenían y lo sacó fácilmente de su marco. No tenía ni un burlete de goma ni nada que lo mantuviese. Imagínese que un auto no puede andar así a 260 km/h.

—¿Por qué corrió entonces el auto de Luluaga, que tampoco tenía un burlete de goma para fijarlo?

—Creo que al auto de Luluaga no le faltaba un burlete o algo parecido, sino que sobre el parabrisas tenía un protector adicional.

—Pero de todas maneras, en ese caso, o corren los dos autos o no corre ninguno, pero no uno sí y tro no.

—Eso no lo puedo asegurar yo. Hay que preguntarle al propio Maquirrián.

—¿Fue tratado desconsideradamente Tullio Riva?

—No. Al contrario. Pienso que fue exactamente al revés, ya que según el propio Maquirrián, el auto presentado era burlarse de la comisión técnica. Yo, personalmente, lo vi y pienso que le faltaba bastante en el aspecto prolijidad y terminación. Muchas cosas sueltas, demasiado apresuramiento en terminarlo me pareció.

—¿Y con los trenes qué pasó?

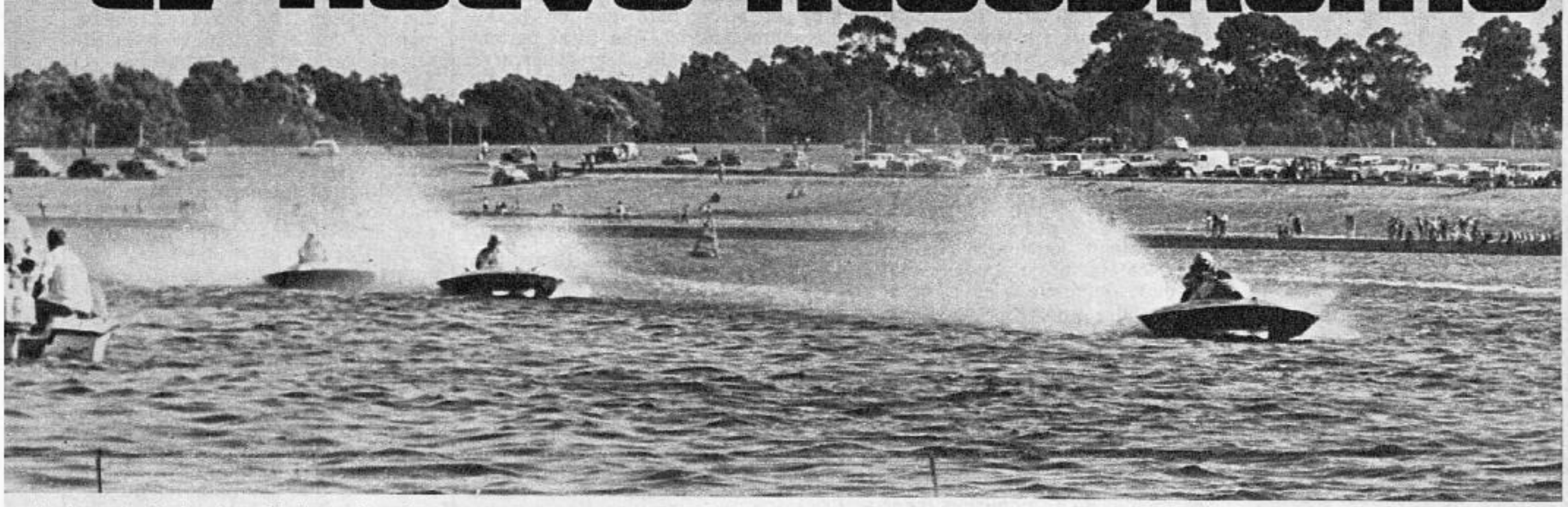
—Eso se suponía un problema perfectamente superado; así que le cabe al club toda la responsabilidad del hecho y por lo tanto la sanción correspondiente.

—¿Y a Menditeguy por circular en sentido contrario al de la carrera y por el asfalto?

—Por un principio ético nadie puede enterarse de la sanción que le corresponde antes que el mismo interesado.

Hasta aquí lo conversado con el comodoro Baca. Creemos que varias cosas se han aclarado. La CADAD ha procedido con bastante lógica en lo que a la aplicación del reglamento se refiere, pero en cambio no sucede lo mismo con ciertos problemas suscitados en Venado Tuerto y que no quedan debidamente esclarecidos. Nos permitimos dudar de la idoneidad técnica de ciertos miembros de la comisión que actuaba en Venado Tuerto o por lo menos de su imparcialidad. Claro que esto es comprometedor para decirlo e imposible de probarlo, pero... más de un auto que no debería haber largado estuvo en la línea de largada en Venado Tuerto y al mismo tiempo recordamos que Tullio Riva corrió la primera carrera en el Autódromo y al parecer su auto no era una burla. ¿Cómo lo era una semana después?

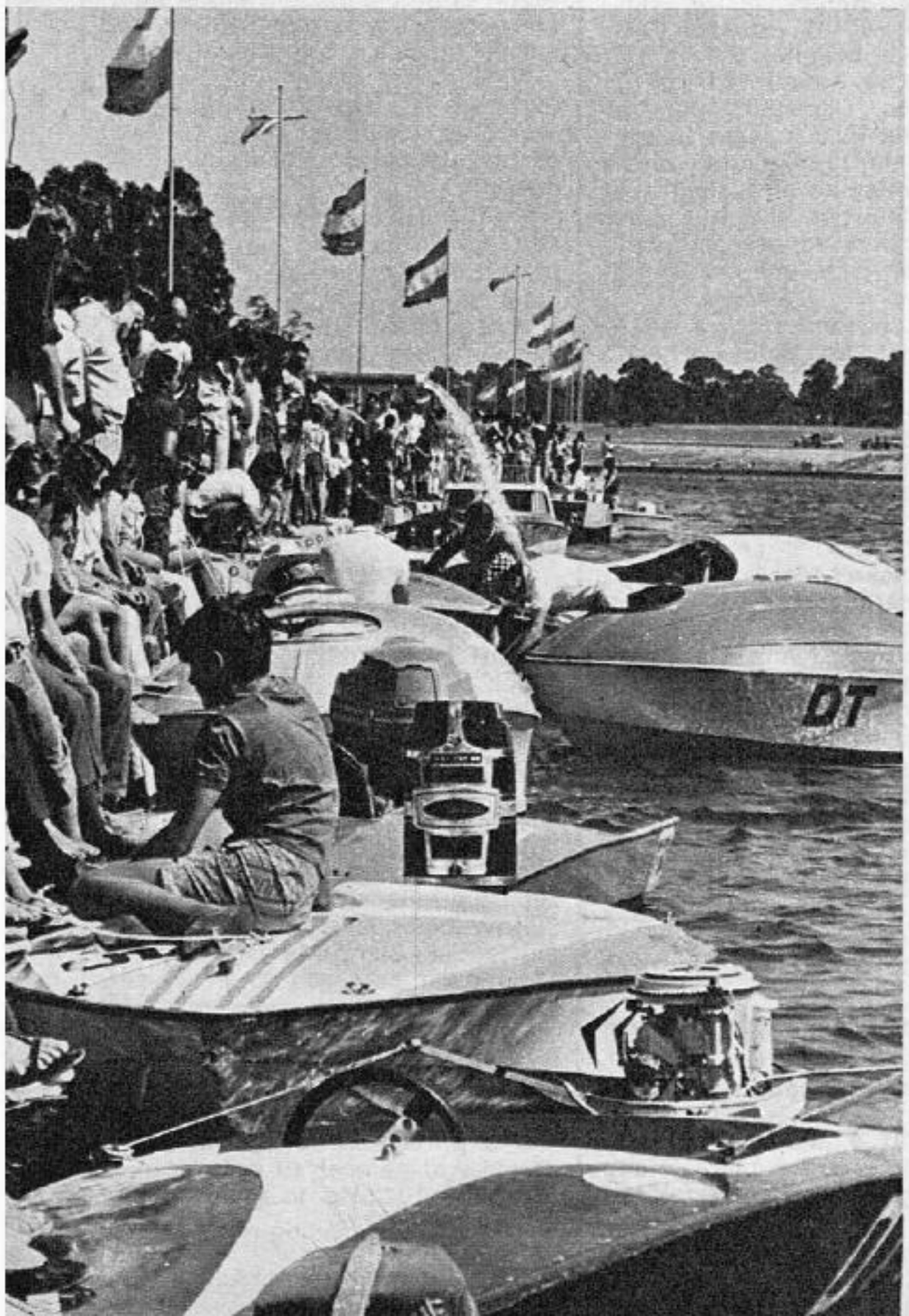
EL NUEVO ACUODROMO



La largada de la clase Mojarra. Ha picado en punta Pepe Pacheco de Alvear, seguido por Viaggio.

Se inauguró el acuódromo. Esta obra brinda notables posibilidades para el deporte motonáutico. En un día de inauguración brillante numerosos corredores y gran cantidad de espectadores brindaron su apoyo. Juan Viaggio y Jorge Regnicoli, animadores de la jornada.

Una vista de los boxes del nuevo acuódromo porteño.



Una sensación parecida a mudarse de casa, amplitud y espacio para todos. Quizá se ha perdido algo de la "intimidad" que caracterizaba al lago de Palermo, pero el balance indica que en el acuódromo las cosas pueden hacerse más en serio. Remeros y veleristas mostraron una gran satisfacción, pero fue poca en relación a la de los corredores de lanchas. Hacía mucho tiempo que no veíamos tantas lanchas juntas, todo el que pudo fue, aunque más no fuera, a "hacer número". De las instalaciones en sí, destaquemos la rampa y el ágil movimiento de las embarcaciones por la misma. A mano o con un tractor, fueron y vinieron del agua una y otra vez sin producir amontonamientos. Muy buena la idea de disponer el palco y principal lugar de los espectadores en la margen opuesta de los boxes. De esa manera quedó bastante espacio libre para que los pilotos pudieran operar tranquilamente con cascos y motores. Habiéndose casi triplicado la distancia entre boyas respecto de la del Lago, era lógico suponer que los corredores iban a sentirse más en su salsa por la posibilidad de levantar mucho los promedios y así lo manifestaron, tanto los hidroplanistas como los de la clase Turismo.

Para terminar e ir de lleno a las carreras. La inauguración de este escenario es quizá el paso más positivo de los últimos tiempos en el desarrollo del deporte motonáutico. Esperamos que pueda funcionar sin trabas, que esté abierto a todos los corredores y que los que lo dirigen encuentren la forma de organizar carreras frecuentes y la forma de aumentar el número de competidores.

LAS CARRERAS

Rompieron el fuego las Mojarra. Tomó la punta Viaggio alejándose de Matthesius hasta sacarle algo más de 6 segundos. Eso en la primera vuelta; allí empezó la persecución de Estrellita que terminó en la tercera vuelta cuando el casco de terciado dijo "no va más" y en un fuerte bandazo rompió la parte superior de un pontón. Viaggio, ahora sin perseguidores cercanos, siguió girando cerca del tiempo de 1m 14s y se dio el inmenso placer de ser el primer ganador del nuevo circuito. Detrás de él, Buscaldi, Traba, Ferro, Pacheco Alvear y Batioli completaron el cuadro de posiciones.

Terminada la prueba de las Mojarra se disputó la categoría Turismo. Todas las lanchas corrieron simultáneamente y la largada se efectuó detrás de una lancha piloto. Fue un espectáculo digno de ver; más de veinticinco embarcaciones que iban desde la BT hasta la JT. Centrado el interés del público en Juan Carlos Sarthou y Jorge Regnicoli, el primero se mantuvo en la vanguardia hasta la quinta vuelta. Regnicoli, con su Orca, iba acercándose poco a poco, pero es imposible predecir qué hubiera pasado si Sarthou, en la curva de la isla, no pierde a su acompañante. Héctor Boniface (el acompañante) salió despedido hacia afuera y hubo que parar a buscarlo. La persecución era ahora de Sarthou a Regnicoli, pero ya es sabido que a la Orca es difícil alcanzarla cuando logró la punta y así terminó la carrera. Mención especial para Alfredo Hernandorena, al decir de muchos, "la revelación"; colocó a su Comodín 231 segundo en la categoría, entrando tercero en orden de llegada general.

La nómina de los ganadores por categoría es la siguiente: BT: A. Granía; DT: A. Molinos; ET: G. Zucati; FT: S. Di Mateo; GT: J. Piana; HT: E. Jornet Rojo; IT: J. Regnicoli y JT: J. C. Sarthou. Terminada la clase turismo se disputó la de fuerza libre. Todos esperábamos ver una nueva edición del duelo Aries-Orca, pero Sarthou no fue autorizado a intervenir por no haberse inscripto con anterioridad. Lástima. La jornada era de inauguración, de exhibición, y quizá debió haber privado la idea del espectáculo en quienes no autorizaron su participación. Al largarse la prueba Soriano, Regnicoli y Viaggio encabezaron el lote; hubo espectáculo durante cuatro vueltas, ya que al término de las mismas la Orca era la única que quedaba en carrera, clasificándose segundo Adrián Jarast con su Cobra. En resumen. Un escenario nuevo que brinda insospechadas perspectivas, mucho apoyo por parte de los corredores y una gran cantidad de público que, dada la cómoda conformación del escenario, disfrutó plenamente de la reunión.

GOWLAND PUBLICIDAD

Generalmente una curva interrumpe su conversación.

Requiere toda su atención.
Usted debe dominar el coche.
Para evitar sorpresas.
Con Dodge sucede lo contrario.

Sus equilibrados mandos obedecen suavemente.

Usted toma la curva más cerrada con toda tranquilidad.

Sin tensión.

Por la estabilidad del Dodge.

Acorde con su vigorosa tendencia hacia la agilidad. A la potencia de su motor "Slant Power". Inclinado.

Ahí comienza la estabilidad. Sigue.

En ejes anchos. Que permiten atrás una mayor superficie de apoyo.

Ingeniería Chrysler además colocó la barra antirrolido.

Así todas las curvas son seguras.

Sin derrape y sin serrucho.

Sin interrumpir su conversación en el mejor momento.

Dodge tiene todos los elementos para su tranquilidad.

El más completo sistema de frenos.

Su confort interior.

Y una financiación sin competencia.

En el concesionario Chrysler le hablarán de ella.

Y de la garantía: 36 meses o 36.000 Km.

Le van a hablar de la nueva era.

Dodge

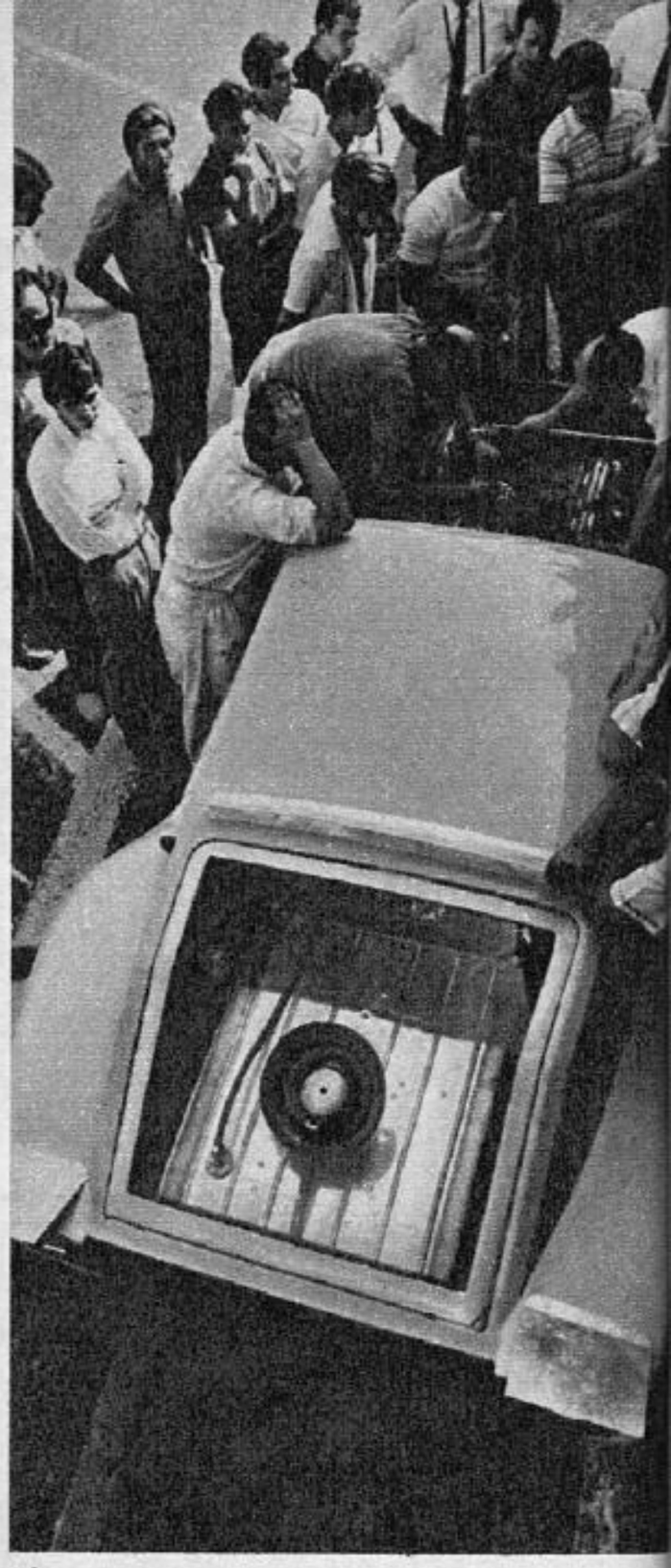
Comienzo de una nueva era.

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

LA NUEVA TECNICA

Algunos detalles técnicos del SP

por JULIO F. PEREZ BALBI

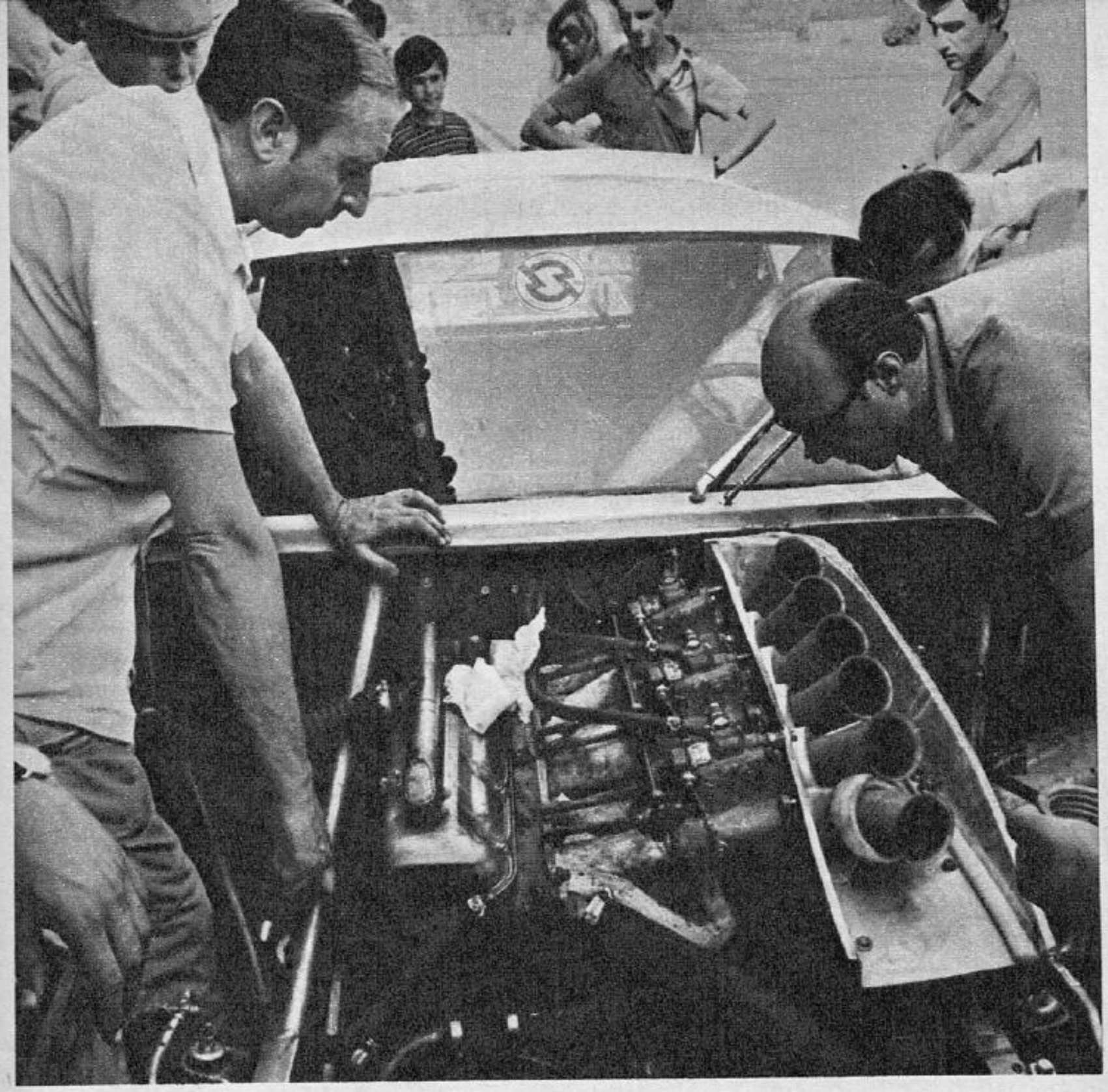


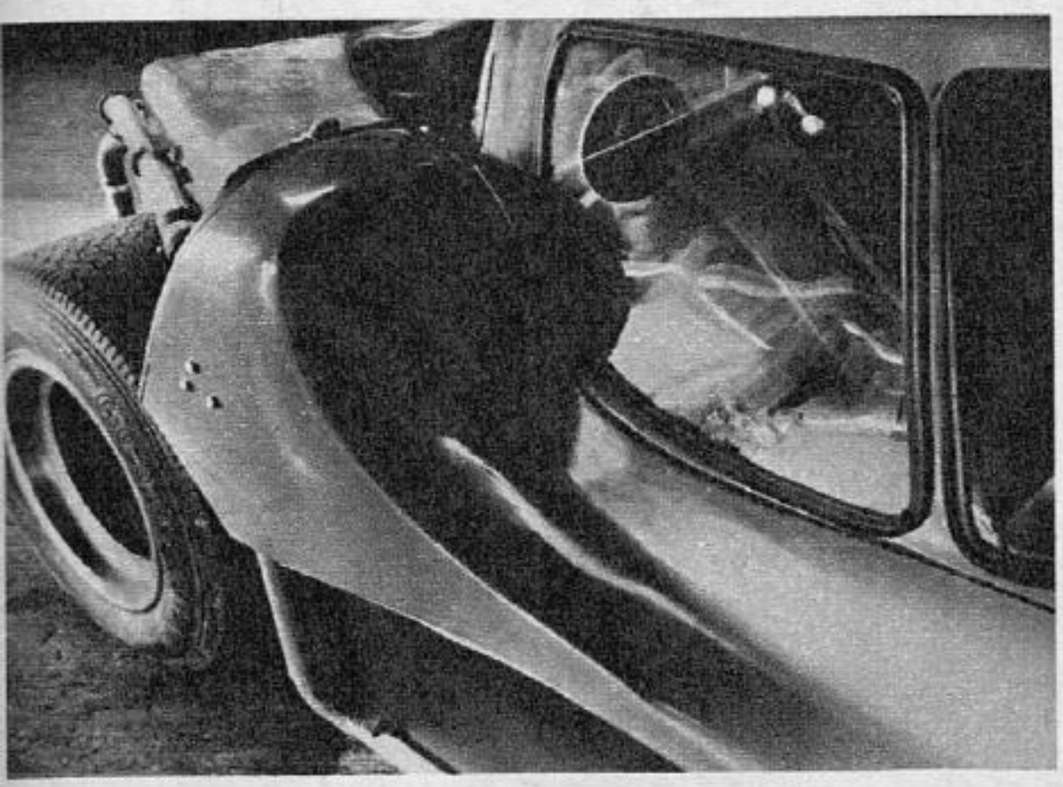
La Garrafa desde arriba. Tanque enooooooorme de aluminio (para la nafta ¿eh?, a ver si después nos preguntan en correo si el Slant Six funciona a aluminio) y los spoilers.

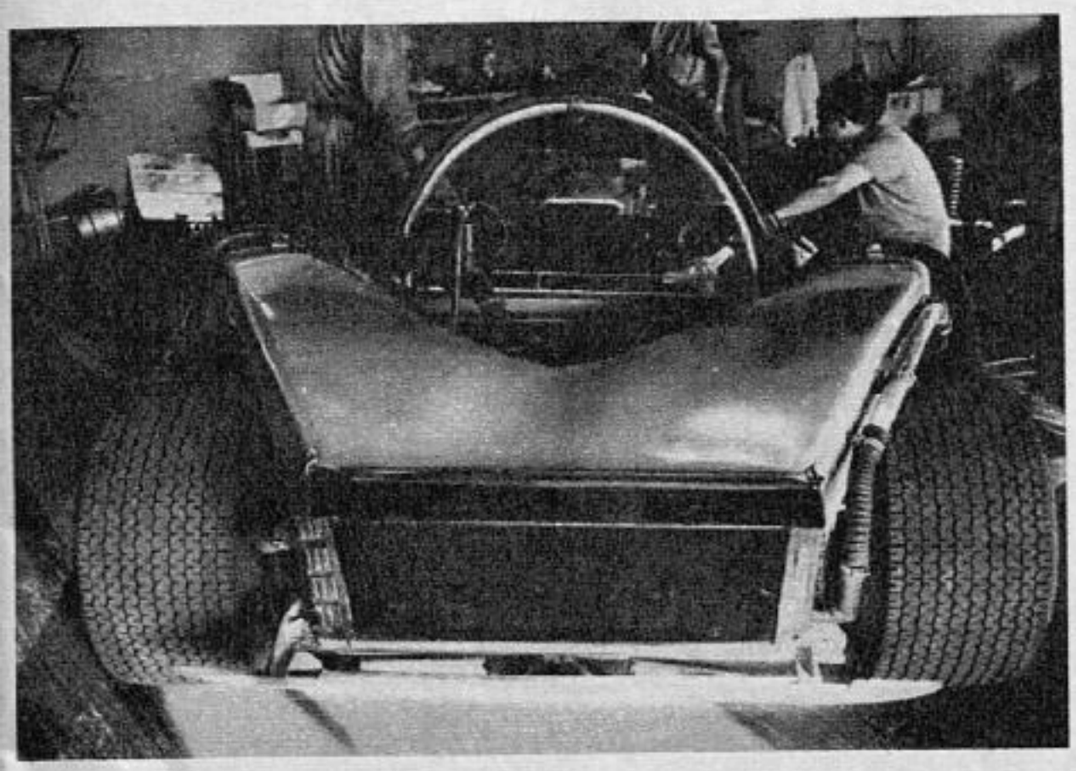
Arriba, derecha: Las tomas de los carburadores se hicieron especialmente para la Garrafa en plástico reforzado. El largo y las curvas de las mismas hicieron que fuese más simple que construirlas en aluminio.

La entrada de aire que tiene el Baufer de Galbato en el guardabarros derecho es para el radiador de aceite que está detrás de la rueda delantera del mismo.

Arriba: una de las entradas de aire del radiador de agua del auto de Formisano que está atrás como cola e'perro. Abajo: los dos embudos, metálicos, que desembocan en el susodicho radiador traen el aire desde las dos tomas.







Una entrada de aire, una chapita deflectora, un fierro que sale de allá o un alerón, no son simples caprichos de la moda que arrastran en su corriente a nuestros carroceros. En general todo está regido por experiencias de resultados positivos o por aprovechar al máximo el reglamento. Veamos, por ejemplo, lo que se está haciendo este año, y qué razones prácticas y/o reglamentarias originan su existencia.

Ultimamente han aparecido buches que alojan los carburadores, la altura y forma de los mismos han llegado a tocar límites reñidos con la estética y la funcionalidad. Ahora, ¿por qué los buches son tan altos? Porque alojan carburadores de tiro vertical. ¿Y por qué no se usan los horizontales? Porque en carburación el tiro de mezcla ideal es el vertical, ya que la succión de la mezcla es ayudada por la fuerza de la gravedad.

Otra cosa que este año afirmará aún más sus ventajas es la ubicación de los radiadores en la parte de atrás. Así se aumenta el índice de penetración por poder hacer trompas.

¿Y los alerones y spoilers? Si se saben usar y construir, son muy eficientes. Este año, a mitad de la temporada de SP, la gran mayoría usará por lo menos los spoilers atrás. Lo mejorcito del momento en lo que a alerones se refiere es el del Chevún de Cupeiro, que trabaja directamente sobre el eje trasero, es de perfil de doble curvatura (cóncavo-convexo) Göetingen y que aproximadamente, a 240 km/h, carga en el tren trasero unos 250 kilos.

FOTOS COLOR DE PAGINA SIGUIENTE

1

Una toma de aire de una Liebre III. Todas las versiones "tres" del especialista de Villa María llevan sobre el guardabarros delantero izquierdo una entrada de aire que desemboca en las tomas de los Weber.

2

Los Numa II-B de Copello y Ruesch no tienen luneta, el parabrisas se continúa como techo y la gran esfera de plástico que rodea la abertura del tanque de nafta es para que ésta no se derrame por los cuatro costados cuando hay que cargar a los apurones.

3

La estructura de El Canguro (nada que ver con el herbívoro mamífero didelfo de "Competición") es tubular en la zona del vano motor y detrás de los asientos. El medio es autoportante con tanques laterales y piso nervado.
El agujero rectangular que tiene la parte inferior del parabrisas es la entrada de aire del conducto refrigerante de la caja de velocidades. La pequeña toma que está ubicada entre los carburadores y la tapa de válvulas tiene como función refrigerar los múltiples de admisión y escape; la bandeja que reúne las entradas de los Weber tiene tres funciones. La fundamental: evita el calor irradiado por los escapes que están abajo. 2do.: si por una de esas casualidades casuales que suceden y que no pueden suceder, los carburadores derraman combustible, la bandeja mantiene esa nafta y evita que caiga sobre los escapes. 3ro.: tranquiliza el aire que entrará a los carburadores y disminuye turbulencias y remolinos.

4

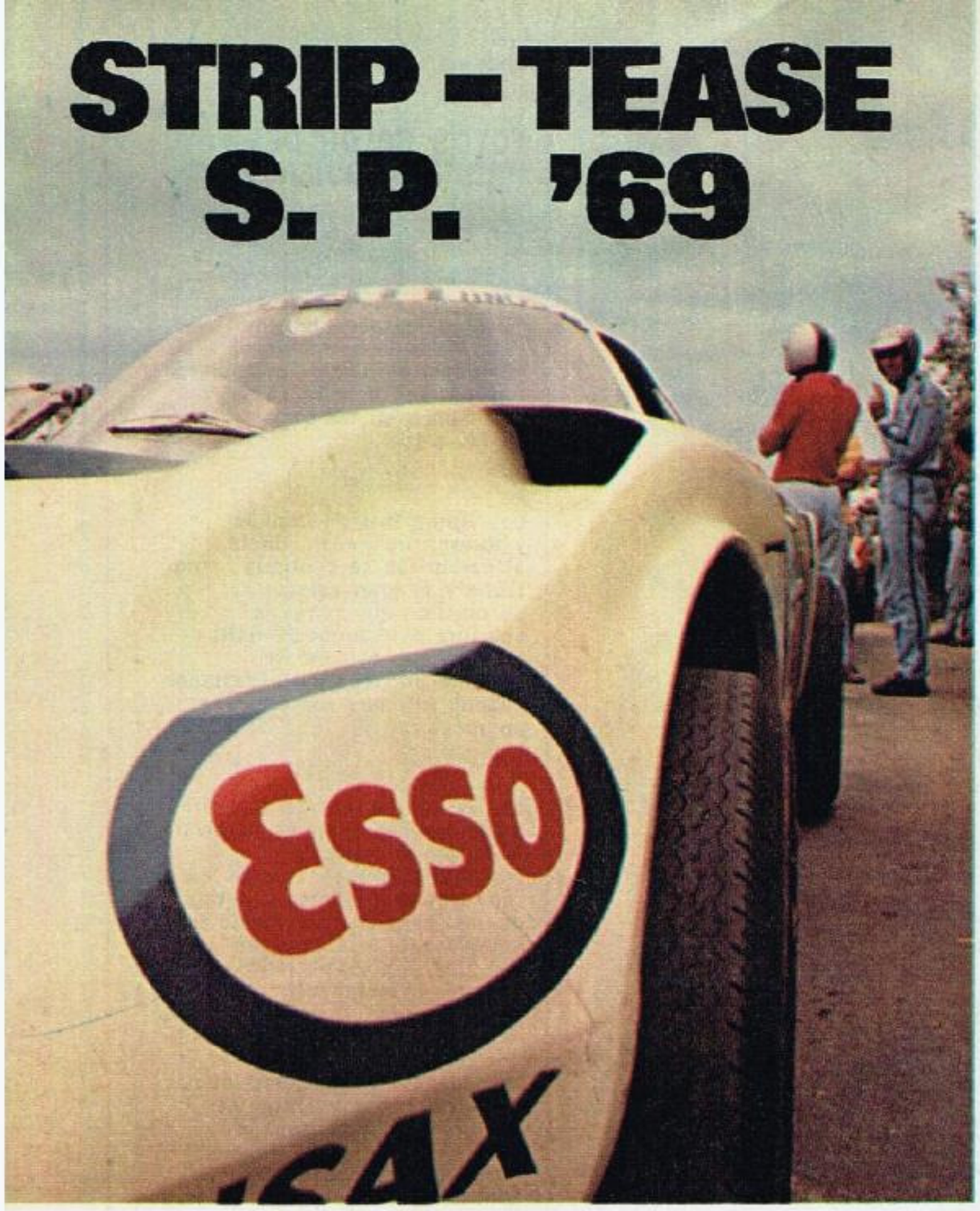
Los spoilers de los guardabarros traseros y el del techo tienen más lógica de lo que más de uno cree. Si Ud., nuestro bienamado lector no nos cree, le damos los resultados de las pruebas: con ambos juntos se ganaron ¡¡dos segundos en el perimetral!!!

5

La pequeña aletita de color aluminio que está remachada en el comienzo de la salida Broadley forma turbulencias que producen un efecto succionador y aumenta la velocidad de salida del aire que cumplió su función refrigerante en el radiador delantero.
La gran jaula que está a la derecha, según los entendidos, sirve para alojar los Weber verticales que son más altos que Gastón. Pero los que saben están equivocados de medio a medio, porque esta jaula aloja los tres canarios Stratford anaranjados que Graciela le regaló a Maneco (por si no se dieron cuenta, el auto fotografiado es el de Bordeu) en el día en que se le cayó el primer diente de leche.

→

STRIP - TEASE S. P. '69

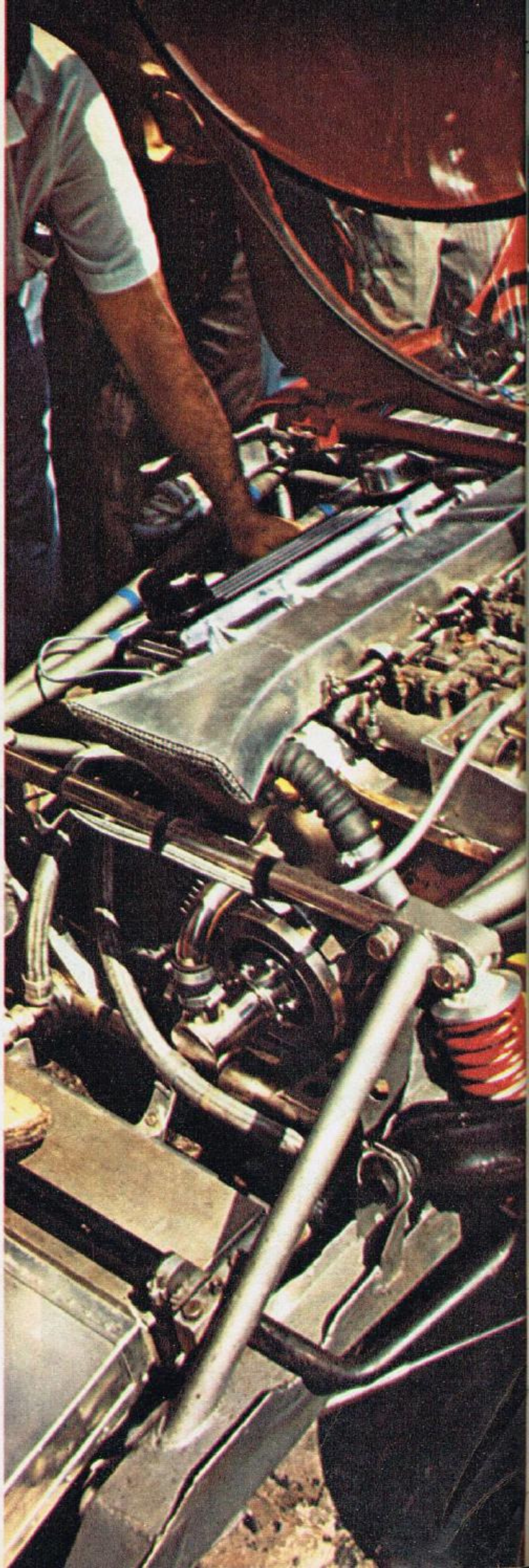


1



2

3



5

4

LAS CAFETERAS E

La temporada 1969 de cafeteras está en plena marcha en la región sudeste de la provincia de Buenos Aires.
Las carreras son tan apasionantes que por ahí el público también se entusiasma y como no encuentra nada mejor para calmar sus nervios se agarra a golpes, como sucedió en una de las últimas carreras.

Hace un tiempo comentamos extensamente lo que es esa categoría tan especial de las cafeteras, muy popular en toda la zona del sudeste de la provincia de Buenos Aires. En muchos talleres de las ciudades o pueblos de esa zona se escucha con avidez lo que dice la radio sobre las últimas novedades en TC o SP al mismo tiempo que se trabaja con la pinza y la llave inglesa sobre una primorosa cafetera que al domingo siguiente desparramará tierra y coraje en competencias espectaculares.

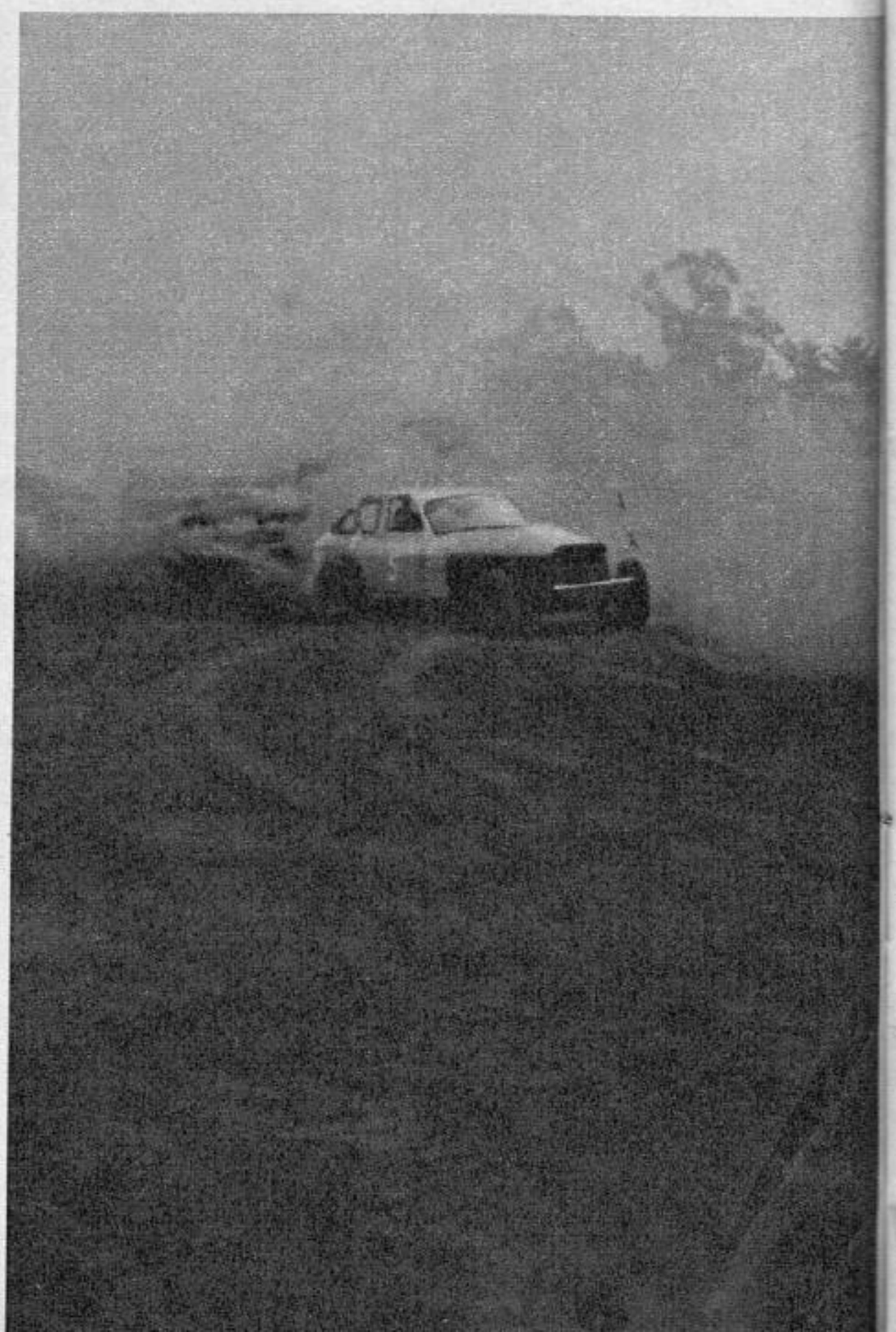
Ahora que comenzó la temporada en todos lados, las cafeteras no se podían quedar atrás y también han vuelto a poner en marcha sus motores para correr en los circuitos de tierra del sudeste bonaerense. Estuvimos hace poco en una de esas climatiquísimas carreras. Fue en el circuito "La Curva" de la localidad de Comandante Nicanor Otamendi, donde se realizó la tercera fecha del campeonato regional. La jornada —además de tener bastante tierra en el aire— fue muy interesante para el público, porque aparte de ver a las máquinas en acción tuvo ocasión, asimismo, de tomar parte en el espectáculo. Ya veremos en qué insólita manera.

Pero antes de las cafeteras hubo un prólogo sumamente divertido a cargo de unos cuantos Citroën 2 CV que se lucieron de lo lindo. Evidentemente todos los propietarios de Citroën que acudían antes a las carreras tenían que conformarse con ver desde afuera porque no pueden competir prácticamente contra nadie. Salvo... que lo hicieran entre ellos. Entonces se organizó una carrera reservada para patitos feos y todos contentos.

El circuito tenía sólo 900 metros, al cual los Citroën tenían que recorrer en doce vueltas. El marplatense Daniel Almandoz prevaleció en la oportunidad, tomándose la revancha sobre Héctor Termini, a la sazón algo así como el cuco de la categoría por haber ganado las tres carreras anteriores.

EL PLATO FUERTE: LAS CAFETERAS

Si bien las dos series y la final adolecieron de gruesas fallas organizativas, el espectáculo en sí es emocionante. Desde la primera vuelta de la primera serie el circuito se trasformó en toda una sola nube de tierra donde peleaban las cafeteras. Entre eso, el calor y el ruido, las sensaciones que puede recibir cualquier persona normal son bastante impactantes. Los que sufrían más que nadie eran los rezagados porque los pobres no veían





ESTAN QUE HIERVEN

Largada de la final de cafeteras en Otamendi. Los tres punteros son Jorge Gagliardini, Néstor Vera y "Pirincho" Ardito. Por el fondo aparece la trompa de la cafetera-prototipo de Roberto Fermín. Cien metros después se produciría un choque entre todos.



También los Citroën levantaban tierra a gusto. Como se ve, por atrás aparece una furgoneta. Todos se divierten.

absolutamente nada y varias veces se iban de viaje por no embocar, directamente, el camino.

Si bien eran mayoría los Chevrolet, en la primera serie prevaleció un Dodge, el de Néstor Vera, hombre fuerte de Mar del Plata. Para dar una idea de la lucha entablada sólo basta mencionar que Vera le ganó al segundo, Gagliardini, por la diferencia de 3/5 de segundo.

Luego, la segunda serie, fue de Hugo Sánchez, aquel que acompañó a Bordeu en la coloradita y que ahora tripula una cafetera con motor Chevrolet, en el cual mete mano el propio Toto Fangio.

Pero lo insólito estaba reservado para la final. En la largada no más se armó un desbande padre en el cual nadie entendía nada. Se vio más o menos una nube de tierra que se desplazaba rumbo a la primera curva, pero al llegar allí resultó que no salía ningún coche de la curva. Dos autos se rozaron, uno hizo un trompo y ahí comenzaron a chocar todos entre sí. Por empezar, cuatro autos quedaron fuera de carrera y varios abollados. Los que abandonaron definitivamente fueron Jorge Reymonte, de Balcarce (campeón regional), Fernando Pedersen y Roberto Fermín, que corre con una cafetera que es prácticamente un prototipo.

Las incidencias no terminaron ahí. Ya cerca de la finalización de la carrera Hugo Sánchez quiso meter la trompa en una curva para ganarle la cuerda a Héctor Vera y la colisión fue inevitable porque el auto de Vera se atravesó en el camino. El marplatense Vera debió abandonar y ello exasperó bastante al púbilco. De allí que al finalizar la competencia la intervención del público generalizó trompadas, empujones y denuestos de grueso calibre. En fin, el tema no es muy agradable si bien fue bastante divertido para observar de afuera. Y entre paréntesis, a río revuelto ganancia de pescadores. Tras el toque entre Sánchez y Vera en la penúltima vuelta pasó al frente Arnoldo Paredi, que con un Dodge se adjudicó la carrera.

Derrape controlado y tierra descontrolada. Jorge Gagliardini corrige a la salida de una curva. Su cafetera dio que hablar.

CLASIFICACION

CATEGORIA CITROËN 2CV (serie 12 v.)

1º	Daniel Almandoz	9' 59"
2º	Héctor Termini	10' 03" 1/5
3º	Roberto Pesagno	10' 05"
4º	Ezequiel Rodríguez ..	10' 06"
5º	Jorge Córdoba	10' 08" 4/5
6º	Raúl Gari	10' 08"

Promedio del ganador: 51,334 km/h.

"CAFETERAS" (Primera serie - 8 vuel.)

1º	Néstor Vera ..	Dodge	5' 36" 1/5
2º	J. Gagliardini .	Chev.	5' 36" 4/5
3º	J. Reymonte ..	Chev.	5' 37" 2/5
4º	L. Ardito	Chev.	5' 40"
5º	"Santos Vega"	Dodge	5' 42"
6º	Roberto Fermín	Chev.	5' 45"

SEGUNDA SERIE - 8 vueltas

1º	Hugo Sánchez	Chev.	5' 44" 3/5
2º	F. Pedersen ..	Chev.	5' 46"
3º	L. Palomeque	Dodge	5' 48" 3/5
4º	Orlando Torta .	Chev.	5' 52"

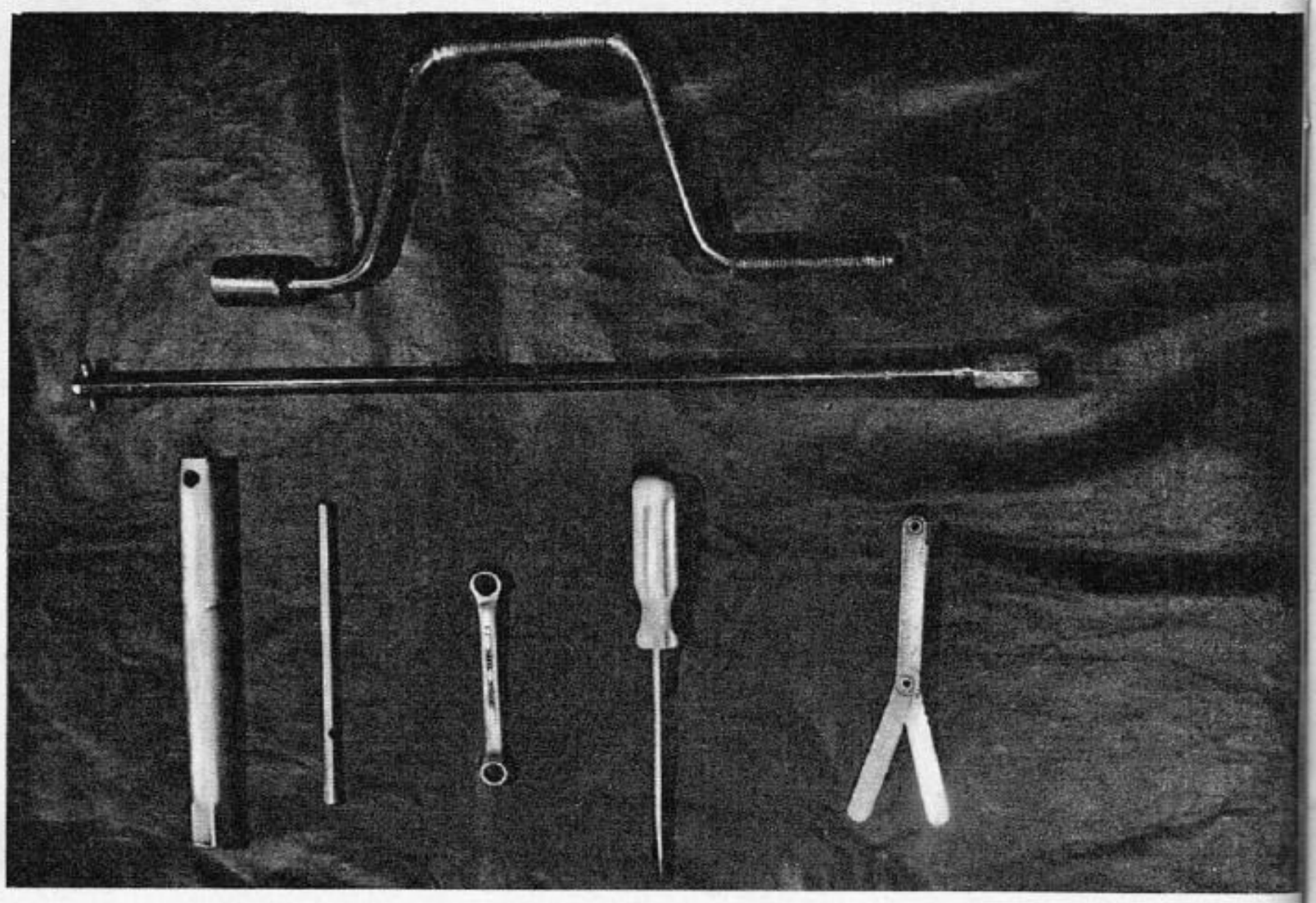
FINAL - 15 vueltas

1º	Arnoldo Parodi	Dodge	10' 12"
2º	Hugo Sánchez	Chev.	10' 14"
3º	Orlando Torta	Chev.	10' 20"
4º	Néstor Vera .	Dodge	(13 vueltas)

HAGALO UD. MISMO

REGULANDO VAL

¿Tiene Ud. un Peugeot 404 y un fin de semana libre? Mala suerte. Pero no desespere, aquí le proponemos un programa macanudo: regularle las válvulas a su automóvil.

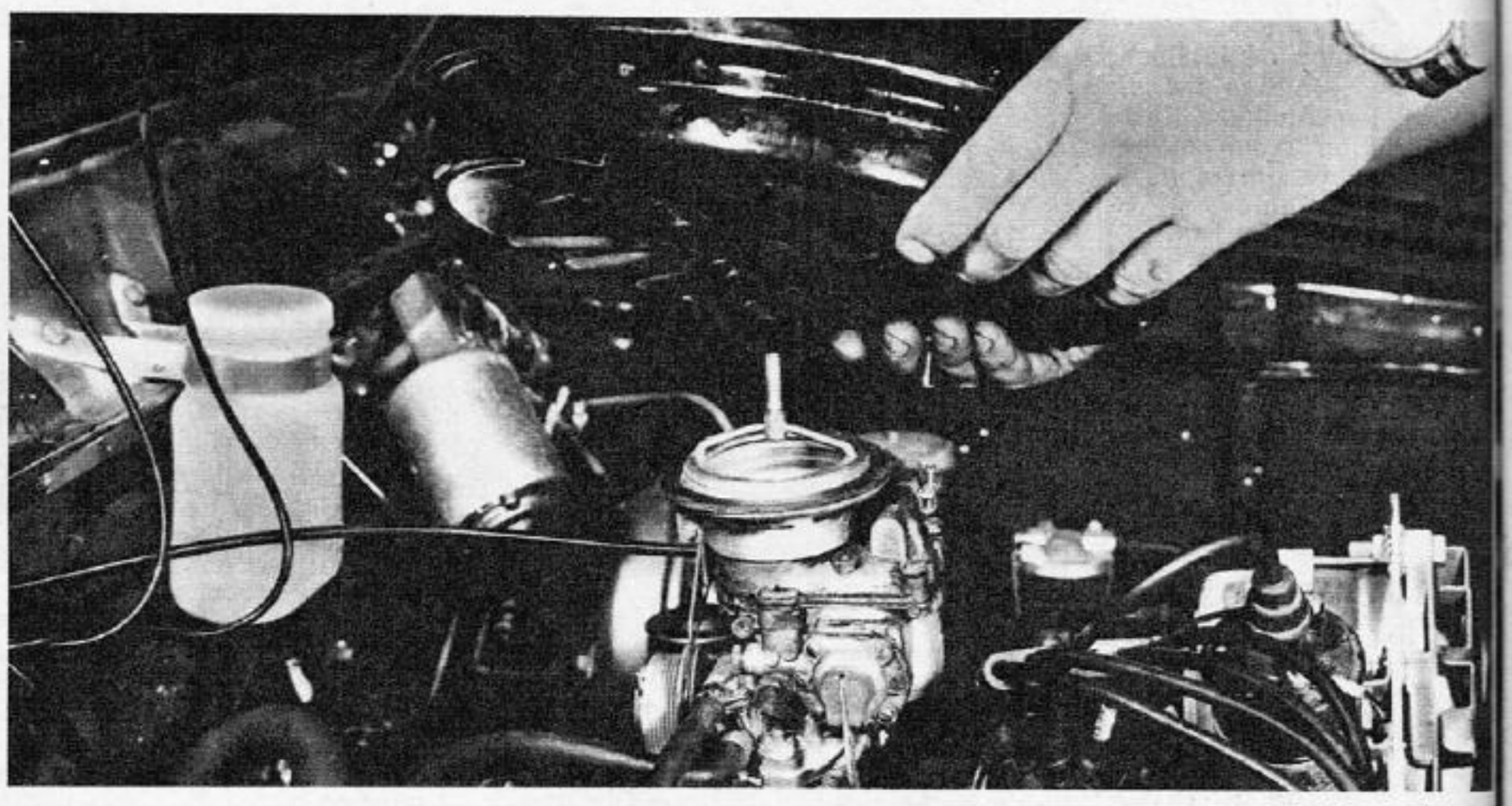


IMPORTANTE

¡OJO! La regulación de válvulas debe hacerse en frío; eso significa, por lo menos, seis horas sin haber funcionado el motor. De cualquier manera, lo ideal es trabajar por la mañana, cuando el auto ha tenido tiempo de enfriarse durante la noche. Recuerde también que a los 1.000 y 7.000 km debe ajustarse la tapa de cilindros ANTES de regular válvulas, y ésa es una tarea que debe realizarla el concesionario de la marca o un taller especializado.

AGRADECIMIENTO

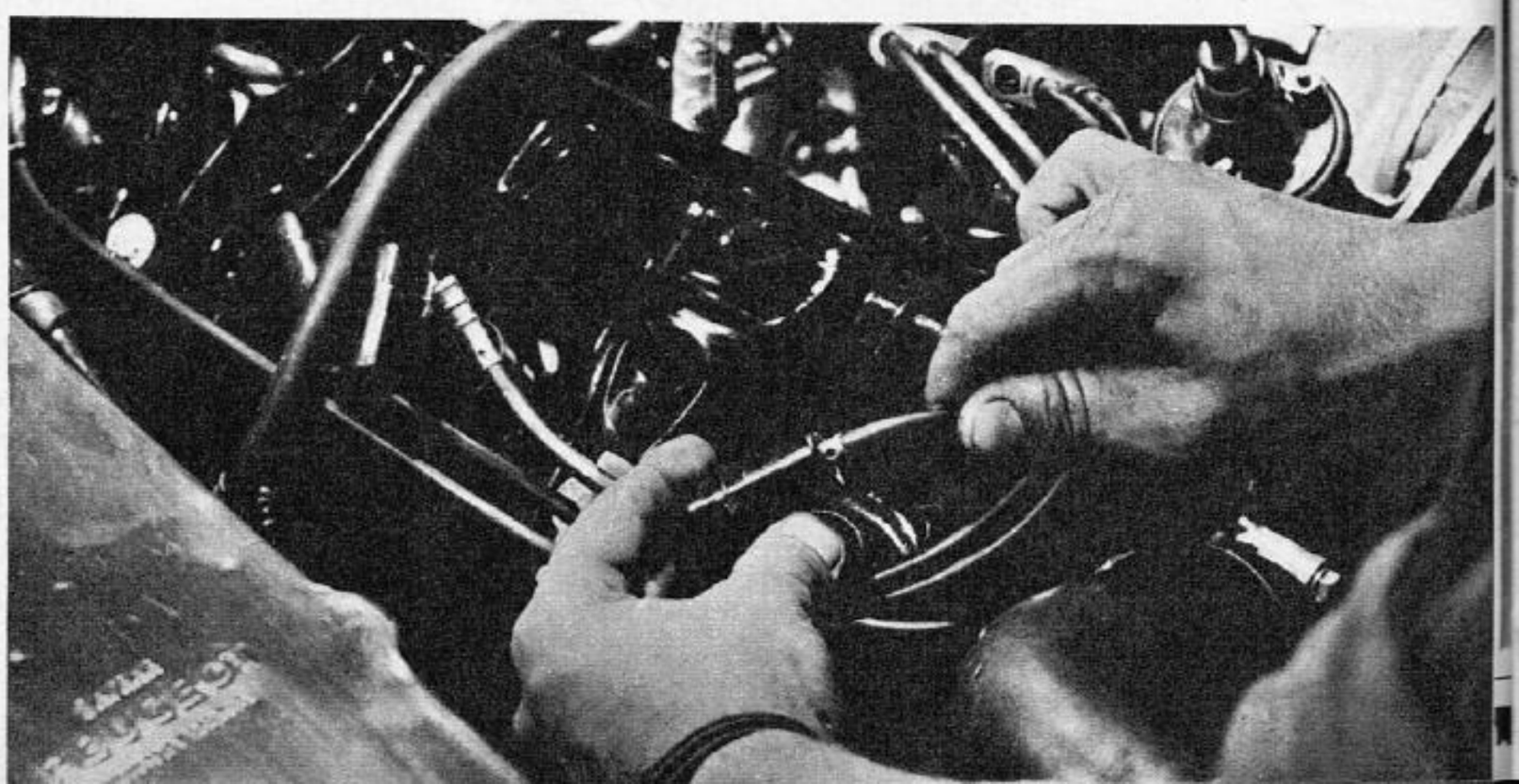
Queremos agradecer muy especialmente a GREENE S. A. C. I. y F., Santa Fe 947, Acassuso, Concesionario Peugeot, el habernos cedido gentilmente sus instalaciones y personal especializado para poder realizar esta nota.



¿RECUERDAN?...

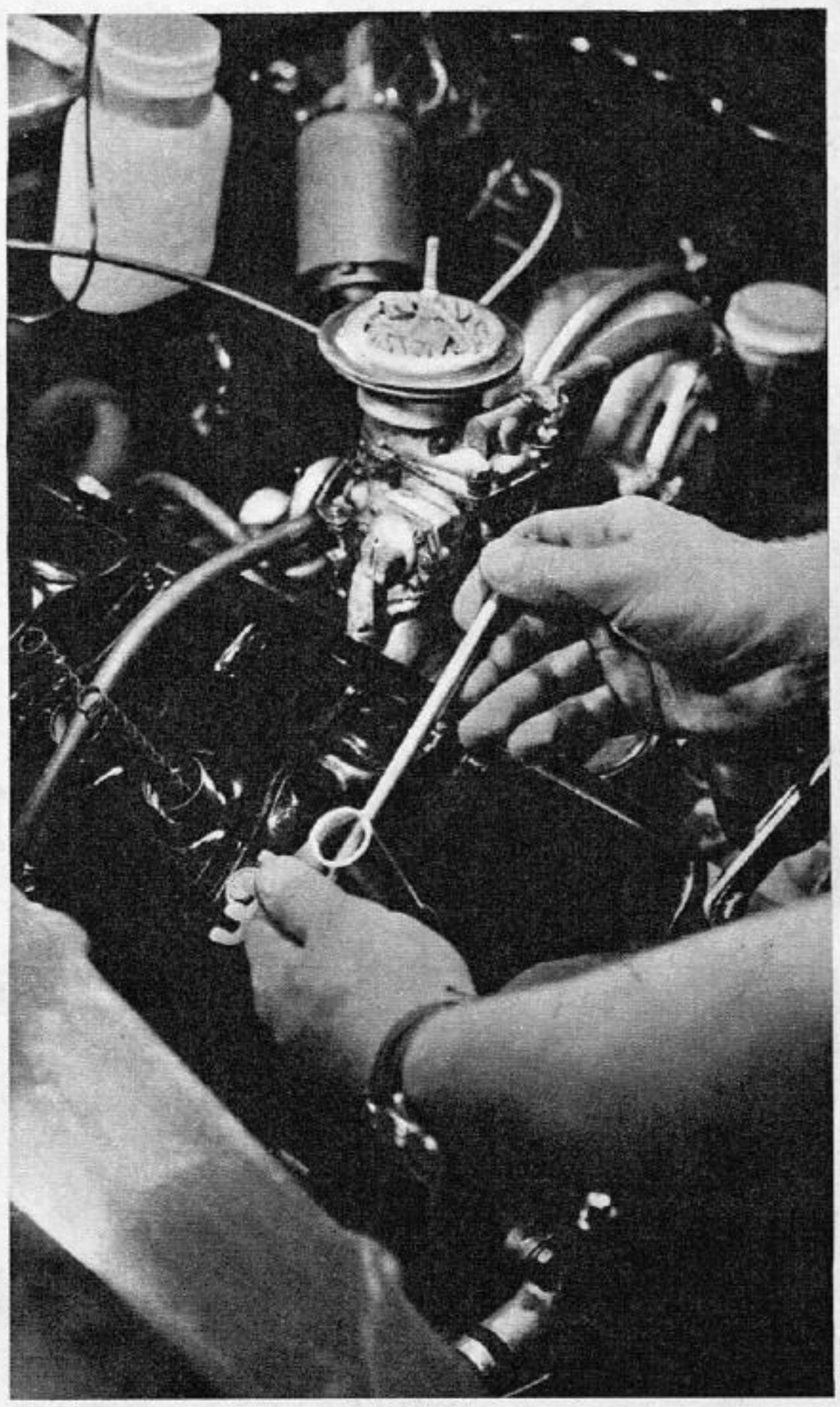
... cuando desde las páginas de la mensual y seria PARABRISAS ofrecíamos a ustedes notas del tipo "Hágalo Ud. mismo" —en el fondo de su hogar, y si no tiene fondo, en el living—, que permitían meter los deditos en el motor del auto, para hacer regulaciones de todo tipo, tamaño y color...? ¿Recuerdan que también en PARABRISAS CORSA, esporádicamente, hicimos algo parecido? Bueno, para que vean que todo tiempo pasado no fue mejor, y que sí lo será el tiempo futuro, la semanal y no tan seria CORSA promete, a partir de ésta, seguir ofreciendo regularmente, notas de ese tipo, referidas a todas las marcas que el usuario argentino emplea diariamente.

A partir de esta regulación de válvulas del Peugeot 404, muchos de ustedes podrán emplear las horas que normalmente dedican al ocio o la popular fiaca, descocándose para saber dónde se colocaba "ese maldito resortecito" o "en qué buraco iba ese tornillito". Y toda esta maravilla de trabajo fecundo e ingenio propio, se la deberán a CORSA, que vela cariñosamente por ustedes. ¡¡¡Arremánguense no más, y... al trabajo!!!



VULAS AL "404"

Estas son las herramientas que vamos a utilizar. Con excepción de la sonda y la llave estriada de 11 mm, son las que vienen con el automóvil como equipo de fábrica. Si bien entre las herramientas del auto se encuentra una llave fija de 11 mm que podría utilizarse, es aconsejable reemplazarla por una estriada de la misma medida para evitar así "redondear" las tuercas en las inevitables escapadas de la llave al ajustar o aflojar dichos hexagonitos. Del juego de sondas separamos las de 0,10 mm y 0,25 mm que son las que usaremos para medir la luz de las válvulas de admisión y escape respectivamente.



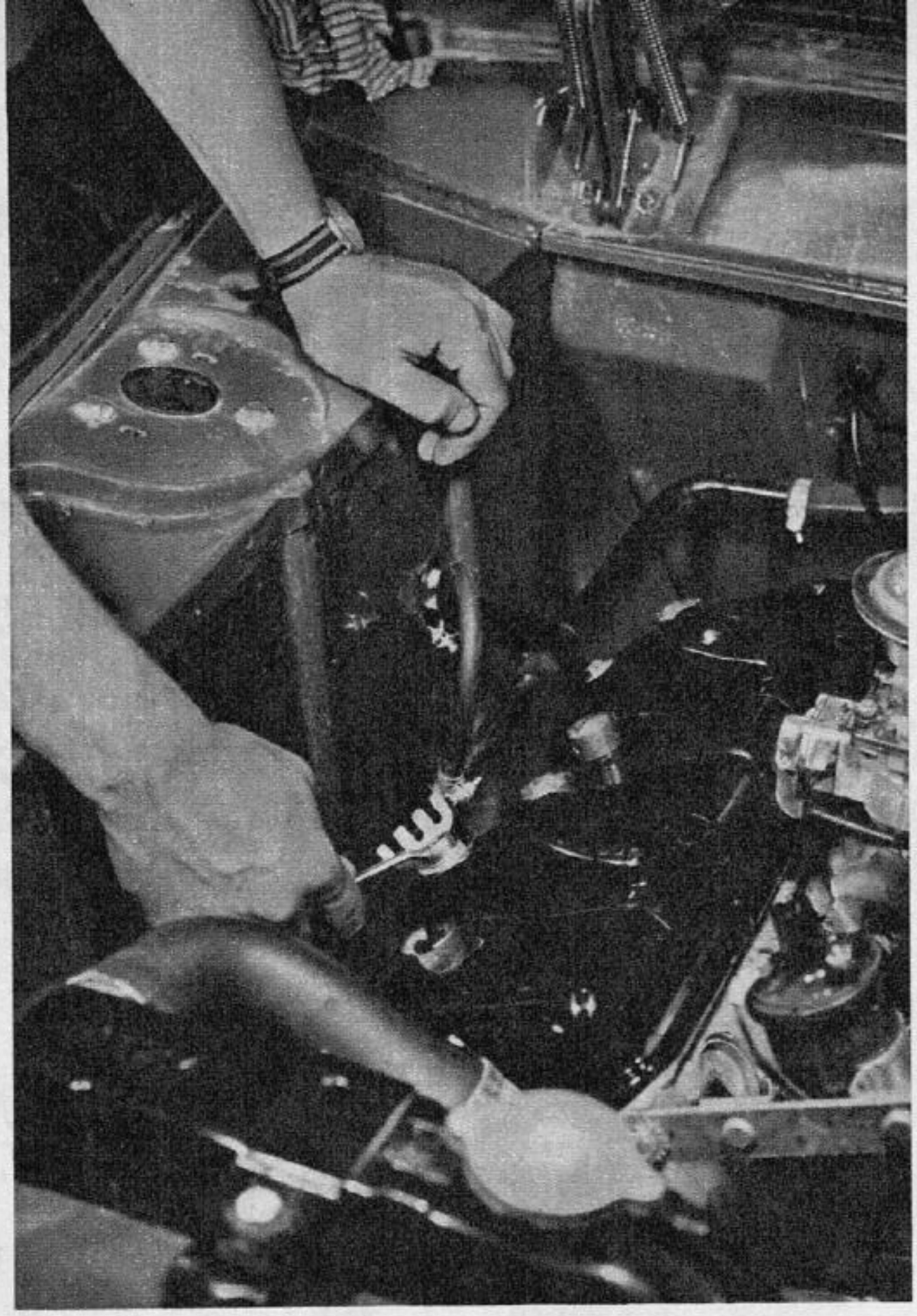
A continuación sacamos las bujías. De este modo, al eliminar la resistencia de la compresión del motor, podremos hacer girar el motor con la manija con mayor precisión y comodidad cuando llegue el momento de efectuar la regulación. Conviene recordar que las bujías no son bulones de ferrocarril; por lo tanto, llegado el momento de ajustarlas sea suave; no utilice las dos manos para hacer fuerza, una sola es suficiente, y la otra se emplea para mantener en posición el tubo sacabujías. Ya que está, puede aprovechar para limpiarlas y darles la luz correcta (0,60 mm).

La primera operación a efectuar para aclarar el panorama y llegar a la tapa cubreválvulas consiste en quitar el filtro de aire. Para ello desenroscamos la tuerca mariposa que se encuentra en el centro, desconectamos la manguera del respiradero del cárter y simplemente tiramos del filtro hacia arriba. Antes de hacer cualquier otra cosa conviene colocar un trapo en la boca del carburador para evitar que la tierrita y demás microcorpúsculos que pululan en la atmósfera se introduzcan por ella y para frenar las ambiciones de tantas tuercas y tornillitos que sienten una gran atracción por internarse en esa oscura abertura. Muy importante también es acordarse de quitar dicho trapo antes de colocar nuevamente el filtro de aire.

El tubito de goma que cruza la tapa cubreválvulas es nuestro próximo objetivo, ya que dificulta la operación de quitar dicha tapa. Alojamos la brida del extremo que va al carburador, tiramos y listo. El único detalle que hay que cuidar es el de no mojar ninguna parte "hidrófoba" del motor (distribuidor, conductos de bujías) en el momento de sacar la manguerita, que siempre tira algo de agua.

Ahora giramos hacia la derecha los capuchones de las bujías, que al saltar hacia afuera, ayudados cada uno por su respectivo resorte, dejan en libertad los cables que van al distribuidor. Para trabajar con más comodidad se aconseja sacar la tapa del distribuidor para hacerlo a un lado junto con todo el cablerío de bujías y ponerlo donde no moleste. Lógicamente, antes de hacerlo, tenga la precaución de dejar los cables enchufados en la tapa, o, en caso contrario, de observar o anotar la disposición de éstos para no meter la pata cuando vuelva a armar el conjunto. Por si acaso usted es cabeza dura, negligente o simplemente distraído y no toma dicha precaución, le informamos que el orden de encendido es 1-3-4-2, y le recordamos que esos números corresponden al orden en que se numeran los cilindros, que en el caso del Peugeot es de atrás hacia adelante, o sea que el 1 es el que está próximo al habitáculo y el 4 es el que se encuentra junto al radiador. De más está decir que el 2 es el que viene a continuación del 1 y que el 3 es el que precede al 4. El 5 no sabemos dónde está, pero no importa.

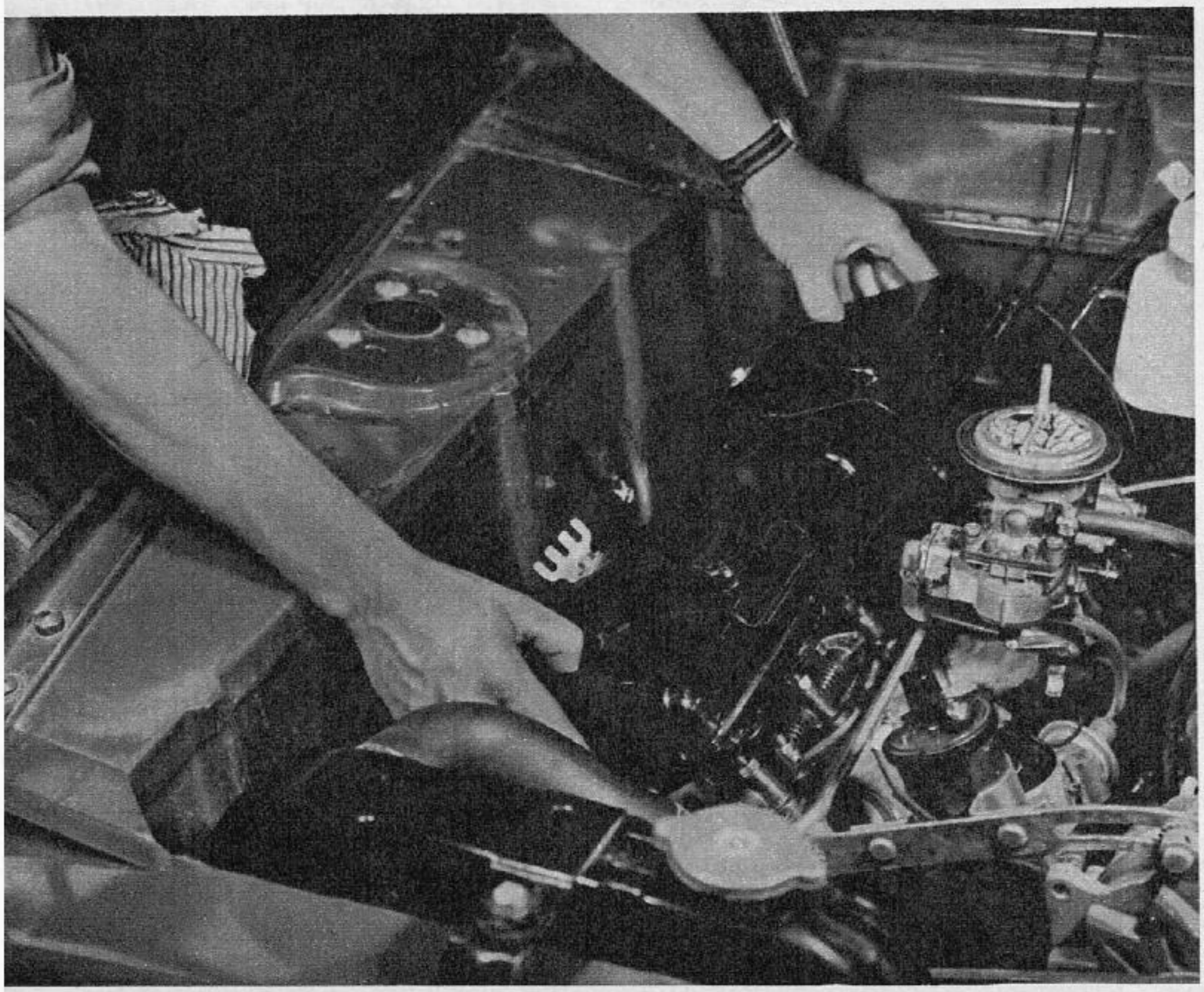
REGULANDO VALVULAS AL "404"

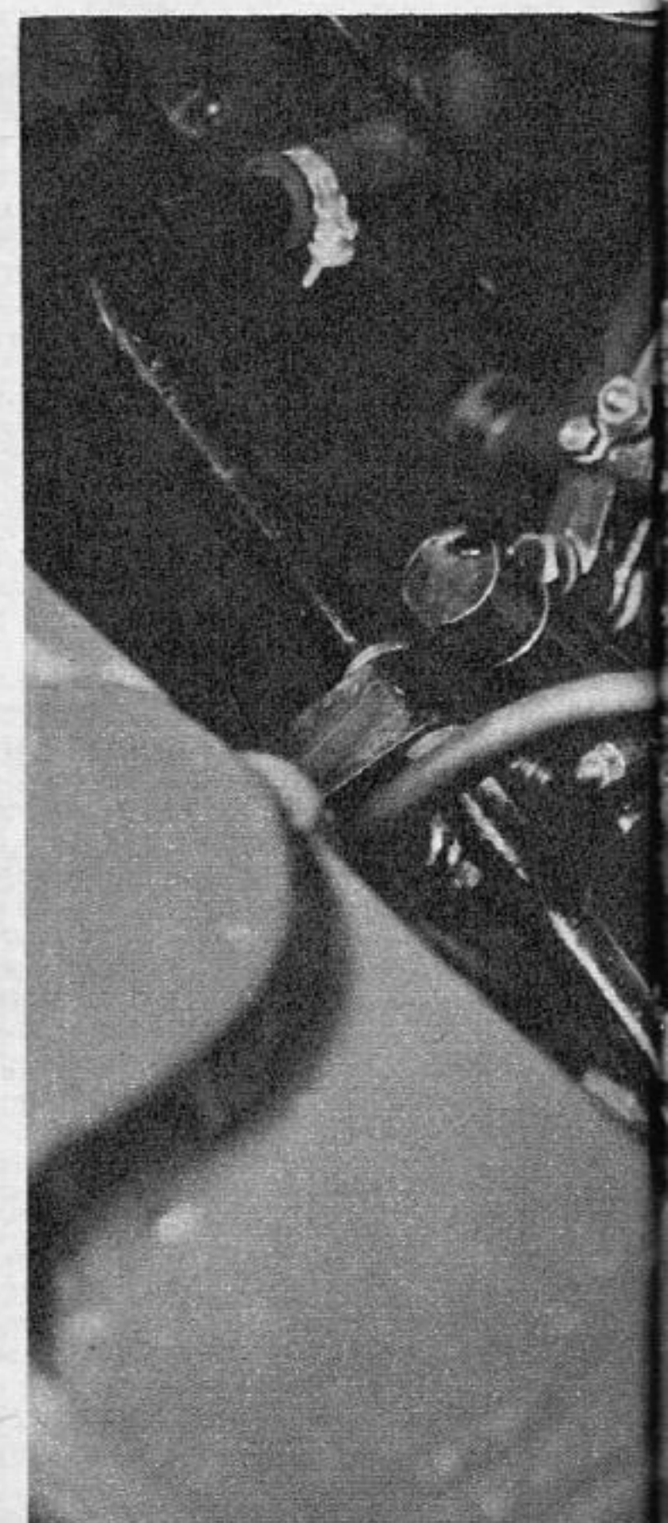


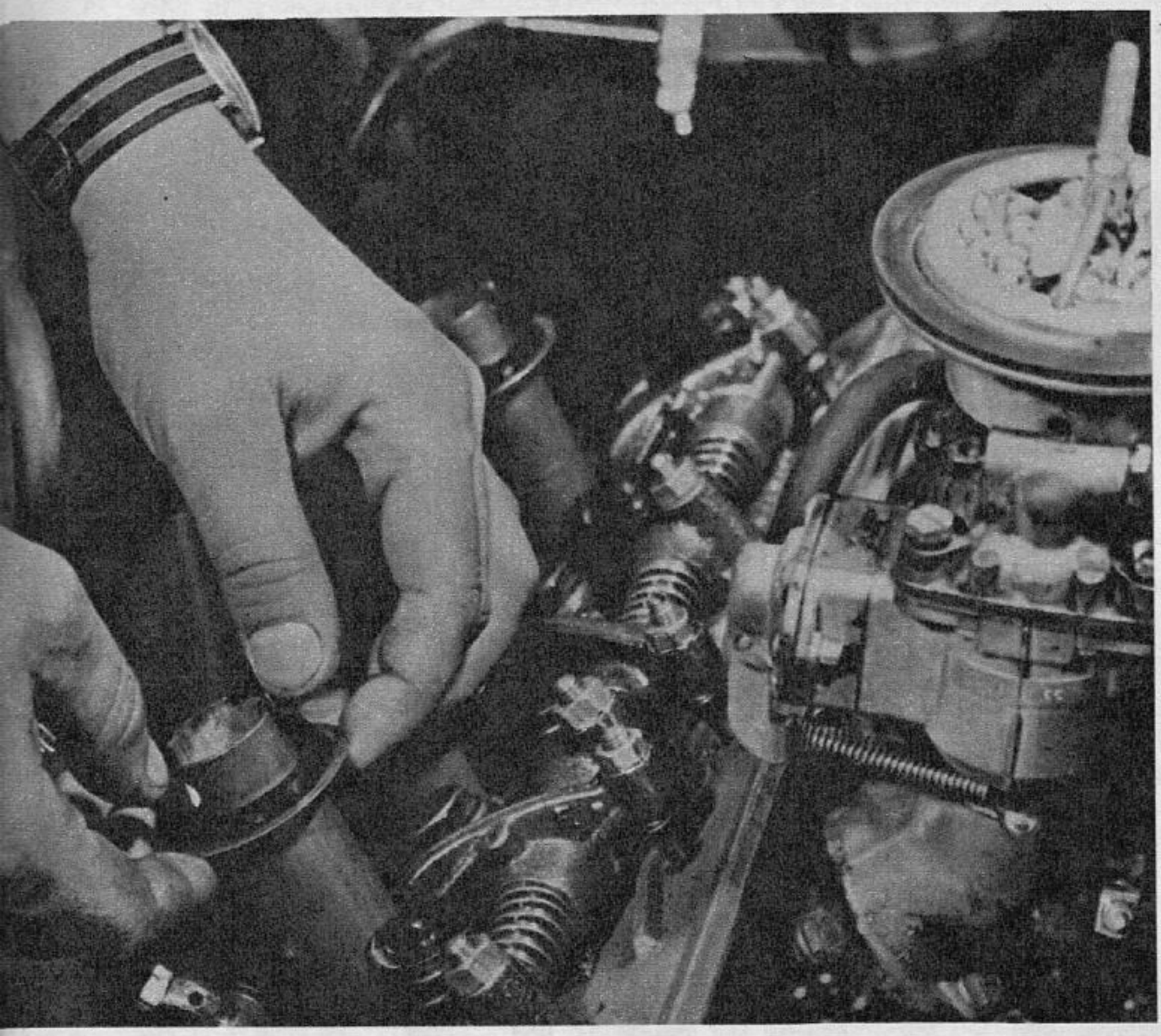
Llegó el momento de sacar los tornillos que sujetan la tapa cubreválvulas. Para ello utilizamos la llave de 11 mm, que es la misma que se empleará en la regulación de válvulas. En la fotografía puede observarse también la forma en que se ha trabado la manguerita de la que hablábamos en el paso anterior, de manera que no dificulte ninguna de las operaciones que se efectuarán.



Antes de retirar la tapa (sea suave y la junta se lo agradecerá); fíjese si la abrazadera que sujeta la manguerota gorda que va al radiador no dificulta sus intenciones. ¿Sí? Entonces aflójela con el destornillador y gírela hasta que quede en una posición cómoda. Si no piensa lavar la tapa (¡chancho!) por lo menos apóyela boca abajo para que la tierra no se le pegue al aceite y tápela con un trapo o papel de diario. Recuerde que siempre es conveniente cambiar la junta por una nueva.





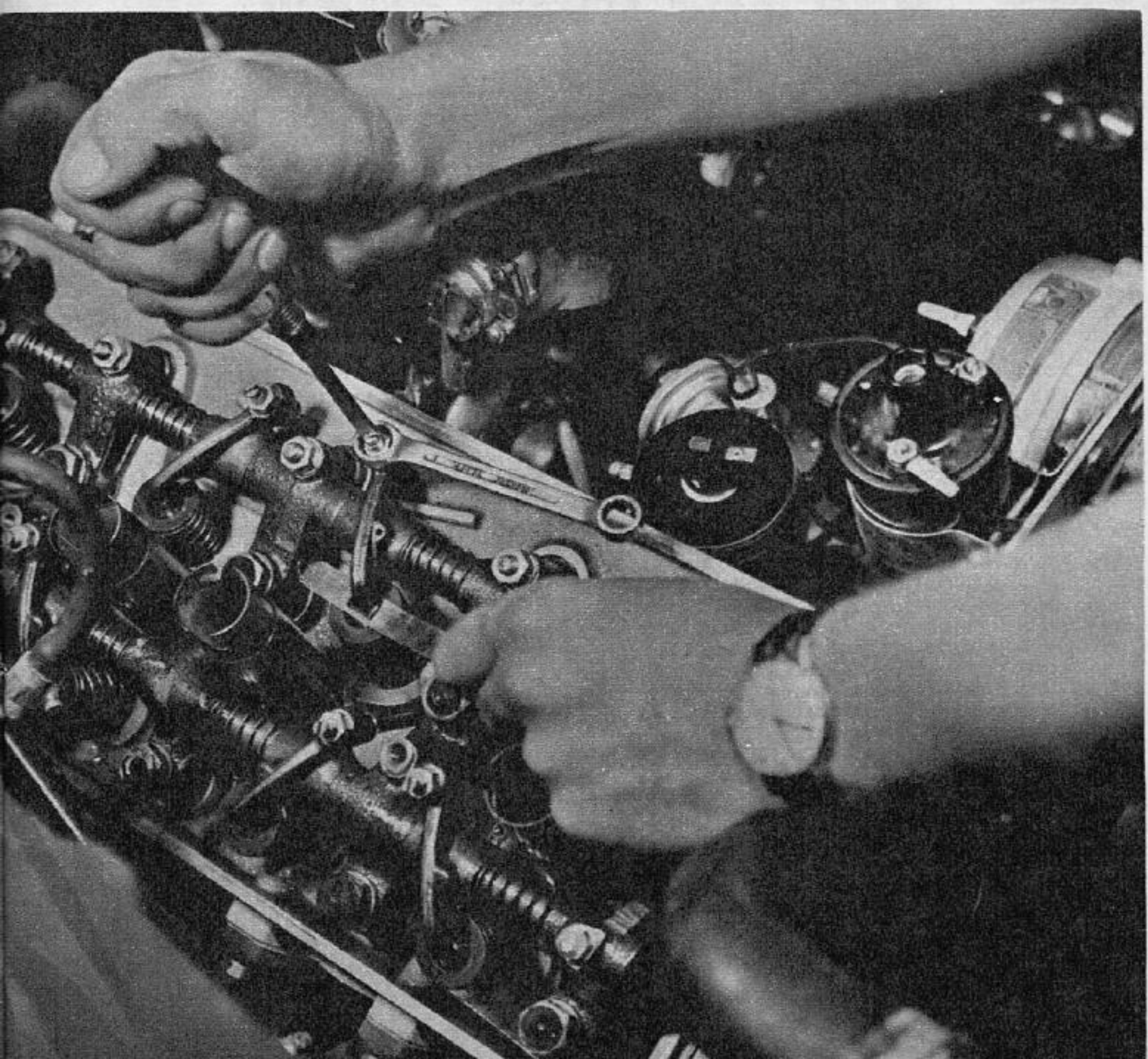


Las arandelas que rodean los conductos de las bujías molestan, las medias me dan calor, sacamos las arandelas..., las medias no.

Bueno, ahora viene la regulación de válvulas propiamente dicha. Con la manija giramos el motor hasta que la válvula de escape 1 esté completamente abierta (eso es: resorte comprimido). Estamos entonces en condiciones de regular las válvulas admisión 3 (A3) y escape 4 (E4). Para no repetir en cada ocasión qué válvula hay que abrir para regular qué otras, lo dejamos indicado en este cuadrito que simplifica la operación:

Abierta la válvula de ESCAPE	*...regulamos la luz de las válvulas:*	
Nº	ADMISION	ESCAPE
1	3	4
3	4	2
4	2	1
2	1	3

Ibamos diciendo que con la E1 abierta regulamos la luz de las A3 y E4. Empecemos con la A3. Con la llave de 11 mm aflojamos la contratuerca. Introducimos la sonda de 0,10 mm en la separación que queda entre el balancín y el vástago de la válvula, y la hacemos deslizar hacia atrás y adelante suavemente a medida que vamos ajustando el tornillo de regulación en el otro extremo del balancín. Cuando notamos que la sonda ofrece cierta resistencia al deslizamiento, ajustamos la contratuerca cuidando que al hacerlo no "arrastre" al tornillo y eche a perder la regulación efectuada. Para evitar esto, mantenemos el tornillo en su posición con la ayuda del destornillador a medida que ajustamos la contratuerca. Se repite la operación con la E4 con la única diferencia que empleamos la sonda de 0,25 en reemplazo de la de 0,10 mm.



Una vez efectuada la regulación de la luz de estas dos válvulas, y antes de girar el motor para regular las dos siguientes, realizamos el último control para verificar que al ajustar las contratuercas no se ha variado la luz que les habíamos dado. Ahora sí pasamos a las dos siguientes. Dejamos abierta la E3 y regulamos A4 y E2, y así sucesivamente de acuerdo con el cuadrito adjunto y respetando paso a paso las indicaciones.

Una vez reguladas las ocho válvulas, volvemos a armar todo siguiendo el camino inverso al que empleó al desarmar: donde sacó, pone; donde aflojó, ajusta y teniendo en cuenta las indicaciones que le fueron dadas en esa ocasión (acuérdese de colocar las arandelas, ojo la junta, no se ensañe con las bujías, no se confunda con los cables, saque el trapo de la boca del carburador, pórtese bien, etcétera).
Cuando esté todo listo, y si no le tiemblan las manos de la emoción, déle arranque. De los 72 burritos que tenía le quedarán aproximadamente 36, que son suficientes como para llegar al concesionario Peugeot más próximo y pedir que le regulen las válvulas como Dios manda (como CORSA manda siempre sale mal).

Parabrisas CORSA
náutica



CON LAS PATAS EN EL

Dejando de lado la preferencia que pueda tenerse por una marca u otra y también una posible diferencia de precio, la elección de uno u otro motor para un casco obedece a causas un poco más técnicas. Fundamentalmente debe obedecer la elección al tipo de casco a que piensa aplicarse, a la velocidad que puede alcanzar el conjunto casco-motor, economía de servicio, capacidad de operación, etc. No todos los motores fuera de borda se aplican a cualquier casco, o, mejor dicho, el resultado que uno u otro darán no serán similares. Por ello, antes de optar por un modelo u otro, o aún preferir una marca a otra dentro de la misma potencia, conviene establecer la adaptabilidad del casco al motor propuesto.

EL LARGO DE LA PATA

Las dimensiones del espejo de popa en que ha de afirmarse el motor constituyen, en una primera aproximación, factor determinante de si la pata ha de ser normal, larga, etc. Todo ello independientemente de la potencia a instalar. Sin embargo, en general, los constructores de embarcaciones las hacen con espejos de popa tales que permiten colocar pata corta o larga según sea la prestación que en cada caso se desea. Las patas que se han dado en llamar "extra largas" quedan normalmente reducidas al campo de pequeños cascos. Dentro del campo de las patas "normales", las de mayor aplicación en lanchas y botes neumáticos se aplican a espejos de popa que van de 38 a 40 cm; los de pata larga se adaptan para alturas de 50 a 56 cm (especialmente com auxiliares de veleros) y los extra largos para alturas desde 63 hasta 76 cm. Todos estos son, indudablemente, valores aproximados. La Tabla que se da aparte muestra cómo la uniformidad de la altura de espejo requerida por los distintos motores simplifica, desde ese punto de vista, la labor del diseñador de lanchas.

La placa destinada a evitar la cavitación, que se dispone horizontalmente sobre la hélice, determina la altura a la cual debe quedar suspendido el motor. En efecto, debe quedar de ocho a diez centímetros debajo del fondo del casco a fin de asegurar a la hélice el suficiente caudal de agua que le permita desarrollar toda la potencia que le entrega el motor.

Todo esto indica que la altura del espejo de popa y el largo de la pata del motor deben adaptarse uno al otro.

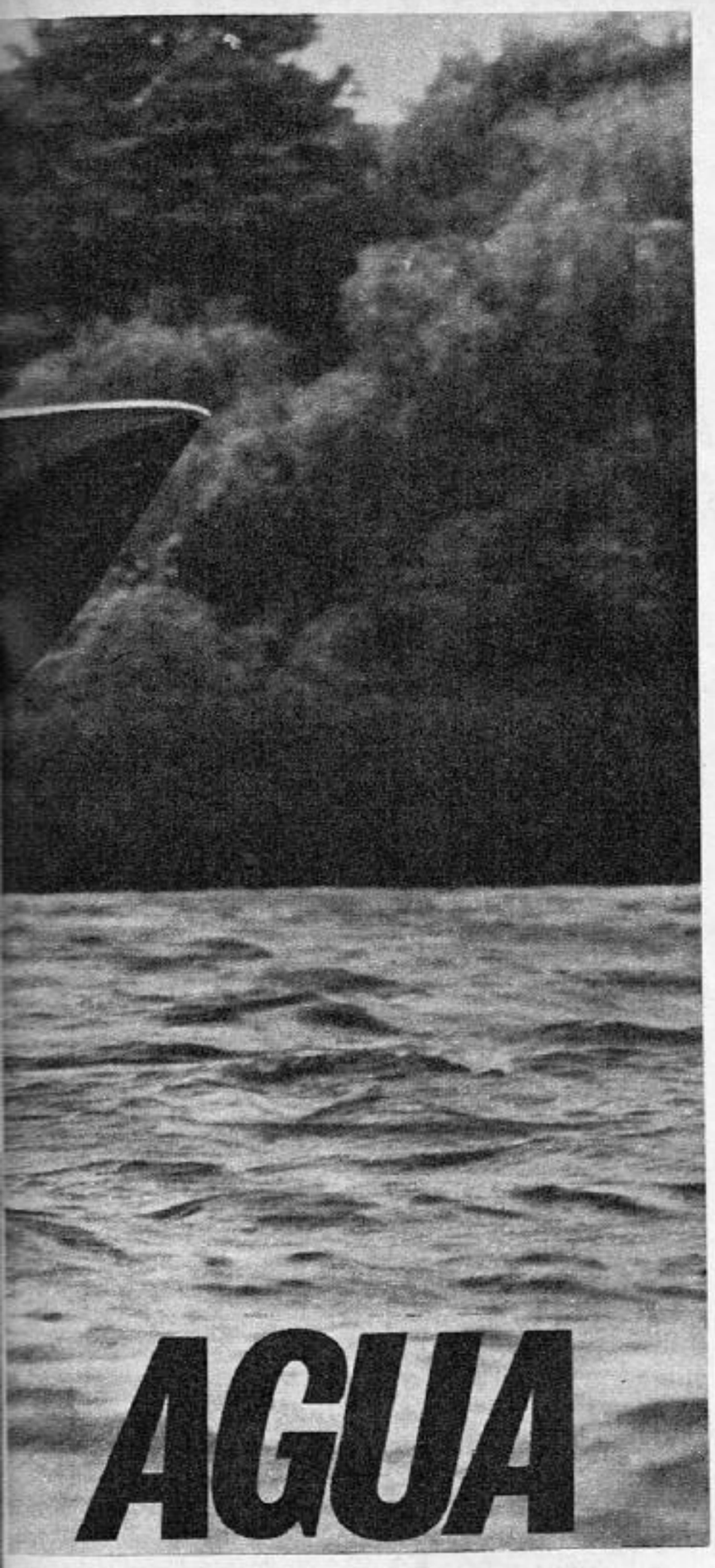
En figura aparte se ve un motor fuera de borda con pata de largo normal aplicado a un espejo de popa demasiado alto para él; en este caso la hélice no recibe suficiente cantidad de agua y el empuje que puede desarrollar, por dicha causa, resulta insuficiente en relación a la potencia instalada. El caso contrario, representado en el otro esquema, se presenta cuando se tiene una pata larga colocada en un espejo previsto para largo normal. En la zona inmediatamente superior a la placa anticavitatoria se forma un vértice demasiado fuerte, con la consiguiente mayor resistencia de la parte sumergida y una menor capacidad de la hélice, que resulta operando a una profundidad mayor que la prevista. Otro inconveniente es que al ser el brazo mayor, se tiene una mayor sensibilidad de asiento y la embarcación resulta algo inestable.

EL ESPEJO DE POPA

Es norma establecida que todo constructor especifica para cada modelo por él fabricado la máxima potencia admisible. Esto no sólo se hace en función de las condiciones náuticas de la lancha sino que debe considerarse como una limitación de los esfuerzos a que debe quedar sometido el espejo de popa. En los motores internos, la fuerza producida por el eje del motor es absorbida por un cojinete. En los motores fuera de borda este empuje es absorbido directamente por el espejo de popa, sobre el cual se manifiesta bajo la forma de solicitaciones de tracción y flexión, siendo el brazo el definido por la distancia entre el eje de la hélice y los puntos de apoyo del motor. La solidez de la parte de popa debe, pues, aumentarse y ello se hace mediante refuerzos de chapa o madera, externos o internos (como en el caso de las lanchas de poliéster), y con elementos postizos en los botes neumáticos.

CASCO-MOTOR

Debe prestarse mucha atención cuando se fija un fuera de borda a un velero o a un bote de remos; es decir, en los casos que no se ha previsto un refuerzo especial en la zona de popa. Si la potencia aplicada es excesiva respecto de la robustez del apoyo pueden producirse fisuras, rajaduras o aun desprendimientos. El motor fuera de borda se sostiene mediante dos soportes tipo mordaza, accionables por aletas tipo mariposa, cuya solidez y tamaño aumenta con la potencia



Para lograr mayor velocidad es que se levanta el motor. Claro que la estabilidad disminuye y la navegación no es un "suave deslizar" sino una serie de violentas sacudidas. Los esfuerzos mecánicos se suman a los propios del motor y todos ellos se descargan sobre el espejo de popa.

Los motores fuera de borda de baja potencia son los que, normalmente, presentan las patas más largas. Ello surge de su principal aplicación como auxiliares o como elemento propulsor de botes o lanchas pequeñas, especialmente de pesca. Se distinguen claramente los distintos puntos de trabar el motor que han de permitir variar a voluntad la inclinación del mismo.







A la izquierda, un fuera de borda con pata standard aplicado sobre un espejo de popa demasiado alto. El resultado es una falta de caudal de agua suficiente para trasformar en empuje toda la potencia recibida. A la derecha, un motor con pata larga en un espejo demasiado bajo. La hélice queda demasiado sumergida y el resultado, a la postre, es también pérdida de empuje.

Algunos factores que intervienen en la elección del motor fuera de borda en relación con el casco al que piensa aplicarse. Consideración sobre el largo de la pata, espejo de popa. Influencia del motor y su inclinación sobre el asiento de la lancha.

del motor. En grandes potencias la sujeción suele hacerse mediante bulones pasantes, aunque en estos casos se impone un aumento en el espesor del espejo de popa. Los que son ya muy precavidos suelen atar alguna parte del motor con una pequeña cadena y afirmarla a algún punto del casco. Esto puede evitar la pérdida del motor cuando, sobre todo en bajas potencias, no se da la importancia que se debe a una buena conexión motor-espejo.

EL ASIENTO DEL CASCO

La combinación en el uso de un casco con determinado motor tiene uno de sus principales caracteres en el asiento que toma la lancha. No se trata del asiento provocado solamente por la distribución del peso a bordo, sino de la influencia de la pata del motor respecto del eje longitudinal de la embarcación. La forma de variar dicha inclinación es, en los motores fuera de borda, sumamente simple: consiste en ir modificando la traba del motor en alguno de los varios puntos (normalmente 5) que hay con dicho objeto. La numeración de los mismos suele computarse a partir del más próximo al espejo. Si el motor se coloca por tanto en el primero la lancha navegará más bien aproada; al ir corriendo el "punto" se irá apoyando. En cualquier caso resulta evidente que la proa está solicitada por una cupla, la que produce el empuje de la hélice respecto del punto de fijación, y su valor es tanto mayor cuanto más es la inclinación del motor. Por ello es necesario determinar para cada casco y para cada condición de carga la inclinación "ideal" del motor y la mejor manera de hacerlo es probando hasta dar con el punto correcto. Piénsese que la inclinación propia del espejo de popa influye notablemente, por lo que no es posible dar valores de ángulos absolutos. También influye la ubicación del puesto de comando; si éste se encuentra a proa la inclinación del motor deberá ser mayor que si se efectúa desde popa.

Un hecho real es que cuanto más se aleja el eje, y por lo tanto el pie, es mayor la velocidad que se obtiene. Pero es un arma de doble filo, pues exagerando la elevación puede perderse estabilidad y, en beneficio de una mayor velocidad, la navegación se trasforma a veces en una continua serie de saltos no muy gratos. Si en dichas condiciones se enfrentan bruscos virajes se está corriendo el riesgo de una cavitación que puede llevar las vueltas del motor muy altas sin obtener el empuje correspondiente. Según algunos, una forma práctica es observar la embarcación en reposo y colocar el motor en un punto tal que la pata quede vertical. Otro elemento digno de tomarse en cuenta es el tiempo que tarda en planear. Pero insistimos en que la experiencia y la observación del comportamiento de la lancha son los mejores elementos de juicio.

Marca de motor	*Alt. de espejo p. pata normal*	*Alt. de espejo p. pata larga*
Johnson	38 cm	51 cm
Evinrude ...	38 cm	51 cm
Mercury	40 cm	52 cm
Carniti	38/40 cm	51/53 cm
Chrysler	38 cm	56 cm

METODO PRACTICO PARA CONSTRUIR...

UN AUTO G

El trabajo de Baufer, la calidad conductiva de Jorge Cupeiro, un Spoiler y cuatro cubiertas especiales llevaron a ganar a un auto debutante. Cómo fue construido.

...GANADOR

por CESAR M. SORKIN

Los métodos para construir un auto ganador son muchos y variados. Y no parece ser tan difícil, si tenemos en cuenta todos los autos ganadores que existieron y existirán. Lo difícil es hacer que un auto debute ganando. Cosa que tampoco parece difícil para Alain Baudena, si consideramos la exitosa "entrée" del Chevun de Jorge Cupeiro, (a) "Gallego". Baufer construyó los SP para J. Manuel Bordeu, Carmelo Galbato y Cupeiro. En este caso nos ocuparemos solamente del auto plateado y negro que la habilidad conductiva de Cupeiro, el excelente trabajo de Baudena y las Firestone especiales para lluvia llevaron ya a la victoria.

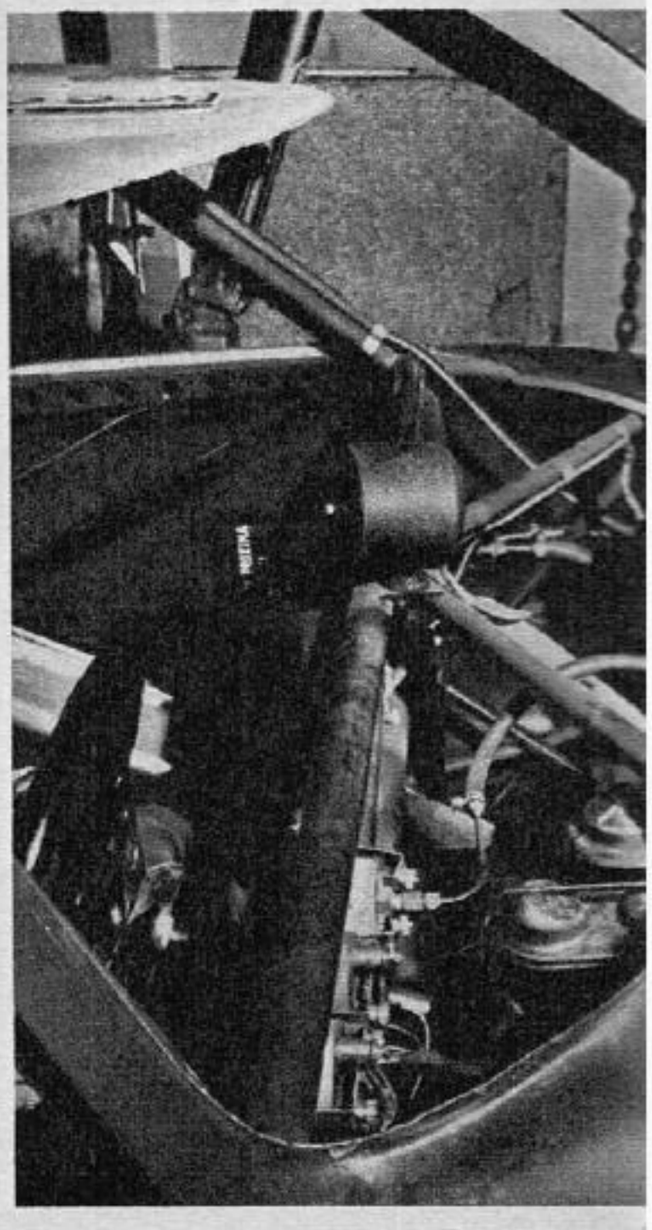
HECHURA

Si Alain Baudena fuera sastre, posiblemente entregaría los trajes mejor terminados del país. No se inclinaría por los cortes demasiado novedosos: dentro de lo clásico, entregaría lo mejor. Con los autos pasa lo mismo. Ninguno de los tres prototipos —que son casi totalmente iguales entre sí— presenta líneas demasiado singulares —caso Numa 2B, SP de V. Formisano— sino, dentro de la tónica de no agotar al máximo *todas* las posibilidades que el reglamento de la categoría ofrece, manteniendo un perfil tradicional, en cuya resolución técnica *sí* se han agotado todas las instancias.

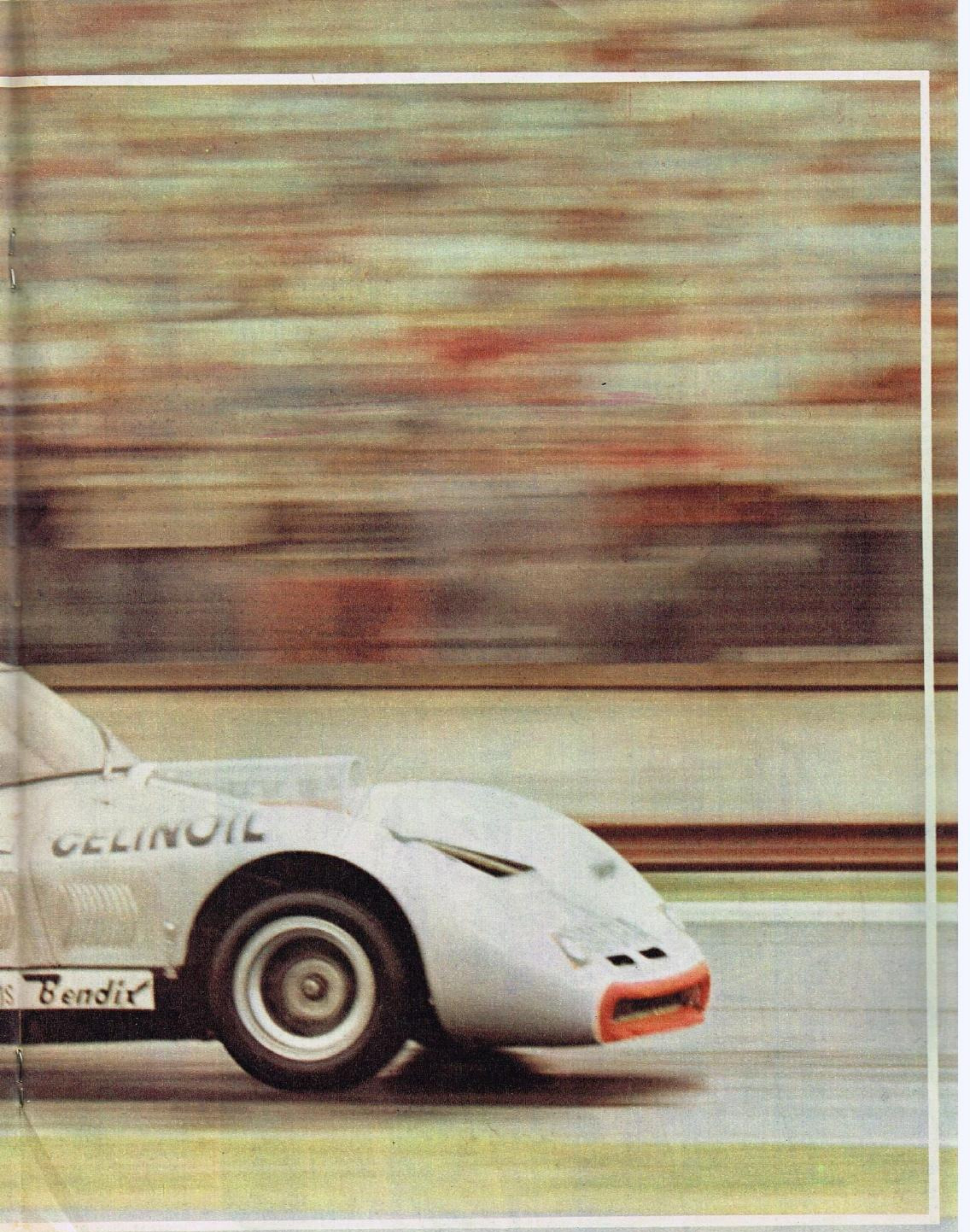
Sin partir de planos totales, sino de bosquejos sencillos relativos a cada necesidad, Baufer empleó 60 días para terminar el auto. Sesenta días pueden ser muchos días para cualquier cosa, menos para construir un auto ganador.

El chasis está construido en tu- →

El parabrisas, ausente con aviso, permite reconocer la triangulación del bastidor en la zona del tablero. Al centro, el popular cuentavueltas.



CHEVUN-CUPEIRO
el adelantado de los SP


CELINOIL
Bendix

bos de acero al cromo-molibdeno, de 32 mm de diámetro y 1 mm de pared. La diagramación es responsabilidad total de Alain Baudena. Una mayor rigidez torsional está asegurada por la ubicación del tabique parallamas —chapa de aluminio de 1½ mm de espesor, convenientemente reforzado por una estructura triangulada (en "X") de caños, que forman también parte del bastidor.

El habitáculo está construido en chapa de acero de 0,88 mm, desde el tabique parallamas, ubicado inmediatamente detrás de las butacas, hasta el comienzo del capot. Ambos —capot y popa— están realizados en plástico, trabajo del que se encargaron Ezpeleta e Invernizzi (de bien ganada experiencia en motonáutica). La distribución de pesos ubica el 52 % de los 1.050 kg que pesa el auto, sin piloto y en seco, adelante, y el 48 % atrás.

Conviene destacar que el peso se ha cargado, en lo que fue posible, del lado de la cuerda; se ubican así, a la derecha, la batería, bombas de aceite y nafta, pedalera, complejo de dirección, radiador de aceite, etcétera. Al estar el volante ubicado a la derecha, Jorge Cupeiro no tuvo más remedio que sentarse a la derecha, para manejar cómodo. Y de paso, ganar.

SUSPENSION

La suspensión delantera consiste en un clásico trapezoide deformable reformado "ad hoc"; es decir, conservando los brazos triangulares originales y la resolución a trapecio, pero variando la geometría del conjunto, que fue llevada a los siguientes valores: ángulo de avance de pernos, 5°; camber, 0° y convergencia 0°.

La suspensión trasera es también la superortodoxa a eje rígido, guiado por cuatro brazos reactores, dos más cortos tomados por arriba de la línea del eje, y dos más largos fijados por abajo. Una barra Panhard, de extrema robustez, al igual que los brazos reactores, está tomada por la derecha a la cañonera, y por la izquierda al bastidor. La ubicación del brazo Panhard es regulable, pudiéndose modificar de esa manera la altura del centro de rolido, variando los puntos o alturas de pivote del mencionado brazo. Tanto la suspensión delantera como la trasera utilizan como elemento elástico resortes helicoidales y amortiguadores Fric-Rot incluidos.

MOTOR

El Chevun monta una unidad motriz Chevrolet "250", inclinada 30° a la derecha. La alimentación está asegurada por tres carburadores Weber doble cuerpo de Ø 50 mm de garganta; éstos, a su vez, reciben aire por medio de una toma dinámica de gran dimensión, que aparentemente produciría turbulencias a la altura de las ojivas de los carburadores, pero insólitamente te la práctica determina lo contrario.

La capacidad cúbica se aproxima a los 3.900 cm³. La relación de compresión es de 12:1. El motor entrega 318 HP a 6.000 rpm. Con relación final 3,08 se puede calcular que el auto alcanza 40 km cada 1000 rpm. Es decir, si las cuentas no nos fallan, el auto debe estar en los 240 km/h. Según Baudena, se especula más con los distintos diámetros de las mil cubiertas que Jorge Cupeiro saca de la manga, que con la selección de diferentes relaciones finales.

La lubricación es a cárter húmedo, asegurándose la refrigeración del aceite gracias a un pequeño radiador, similar en tamaño y *origen* a los utilizados en F. 1 internacional (¡no tenés radiadores, gallego!).

NOVEDAD

Indudablemente, si algo caracteriza al Chevun, es la presencia del spoiler. Dada la carencia de tiempo material para probar el alerón, en el Torneo Apertura el auto corrió con el aparato colocado según mínimas apreciaciones. El spoiler es de superficie cóncavo-convexa que ataca directamente sobre el eje trasero, por medio de puntales arriostrados entre sí. Se calcula que a 240 km/h, el alerón carga sobre el puente trasero 250 kg. Baudena pretende, ahora que el tiempo no apremia, variar las incidencias del spoiler grado por grado, y determinar, cronómetro en mano, en qué punto de la inclinación se obtiene la mejor performance.

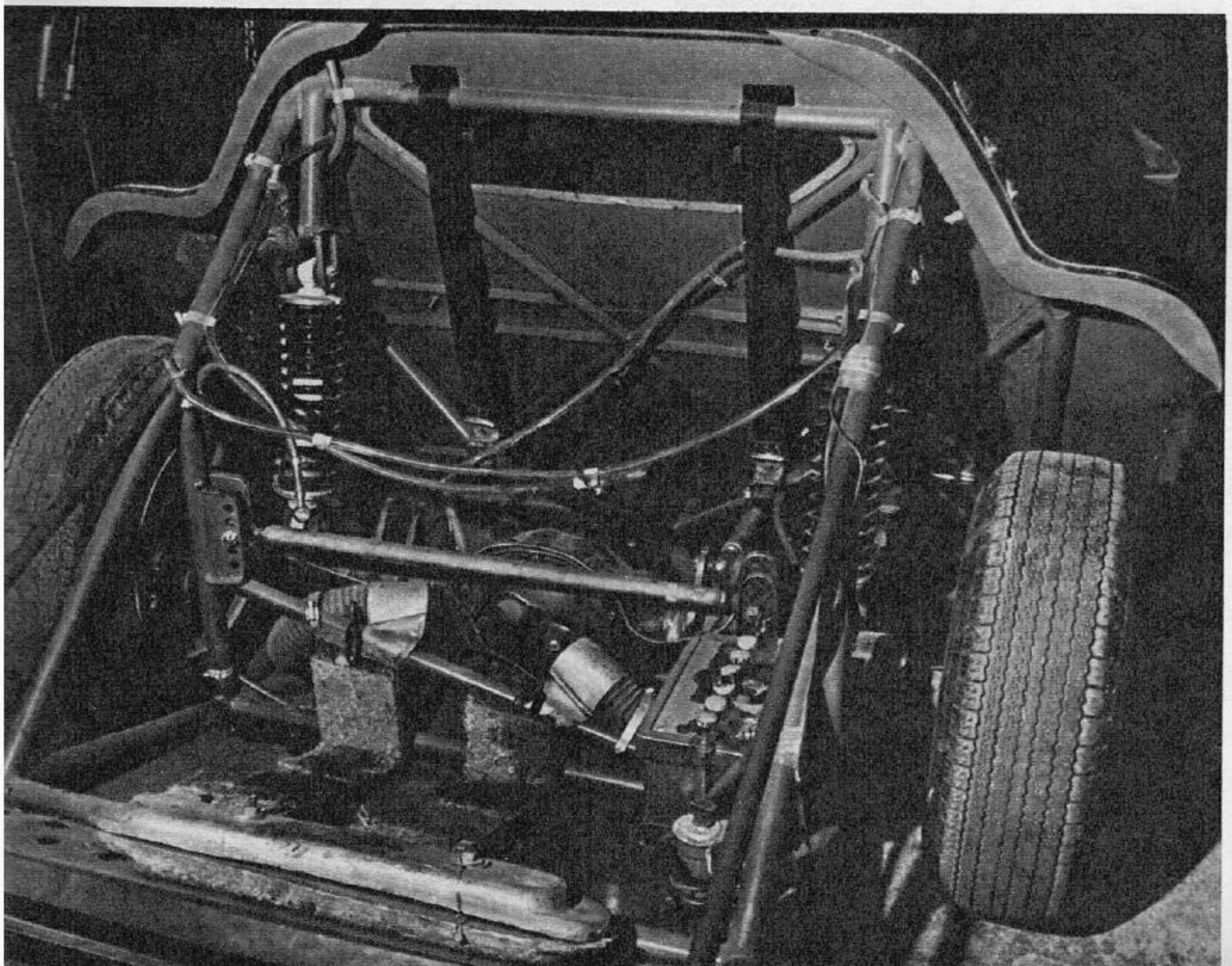
VARIOS

El Chevun puede montar, indistintamente, dos cajas de velocidades: una Sáenz o una ZF, ambas de cuatro marchas adelante y retroceso.

Esto, que parece extraño, no lo es tanto; la utilización de ambas cajas permite explotar todas las



Detalle de la fijación del spoiler. Este ataca directamente sobre el eje trasero, y es guiado por dos bieletas, articuladas mediante rótulas a uno de los travesaños del bastidor.



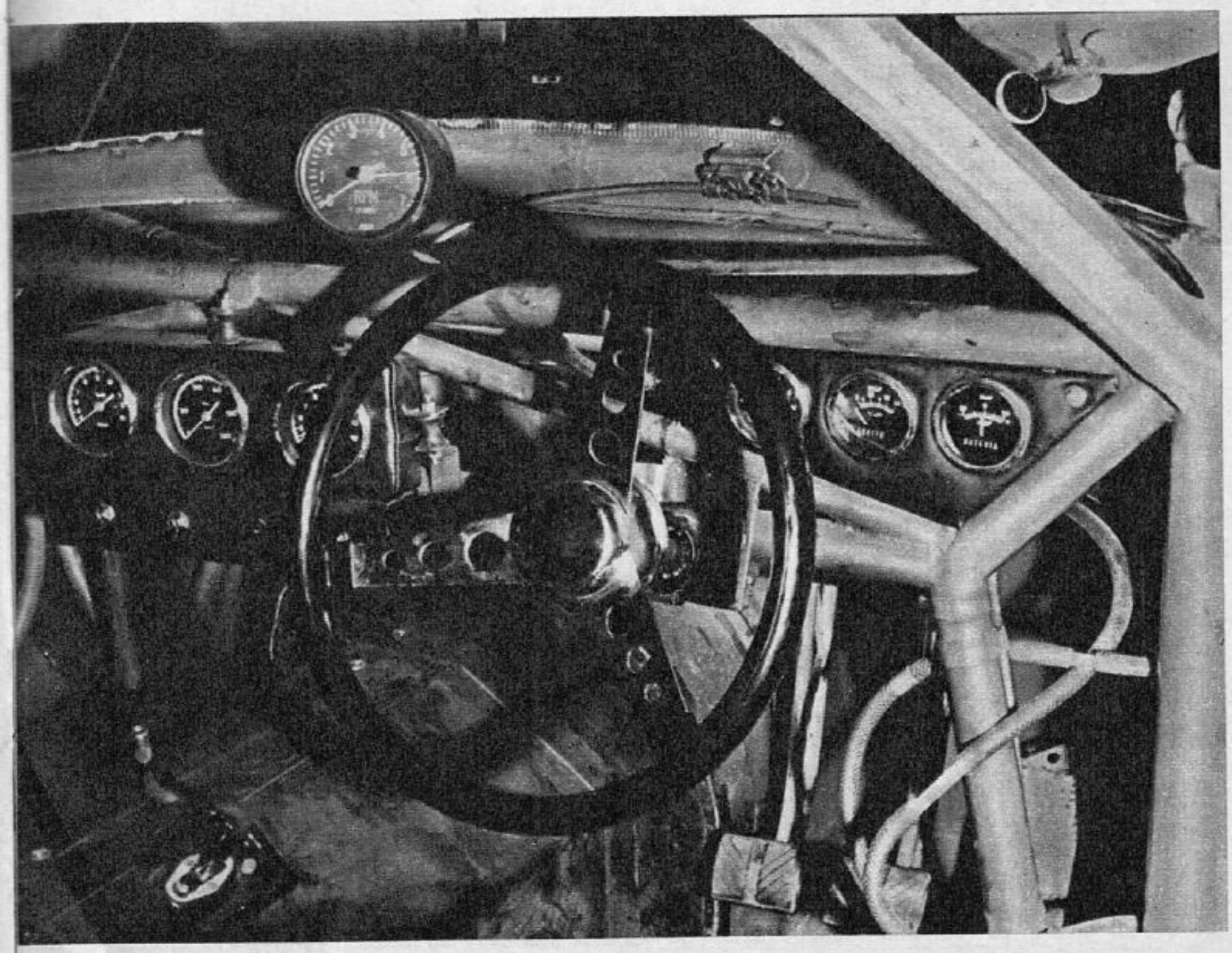
Detalle general del tablero. Los caños más gruesos son parte del bastidor, y están realizados en cromo-molibdeno, de 32 mm de diámetro y 1 mm de pared. El instrumental es el necesario, marca SIAP.

Detalle de la suspensión trasera, en el que se puede apreciar la robustez de los elementos, especialmente de la barra Panhard; observar los puntos variables de anclaje de la Panhard, con lo que se altera la altura del centro de rolido.

posibilidades de selección de relación final, adaptables a cada circuito. Por ejemplo, al autódromo fueron con la caja ZF y relación final 3,36; en cambio, a Córdoba fueron con la Sáenz y relación 3,54.

El instrumental utilizado para controlar el comportamiento del Chevun es en su totalidad marca SIAP y comprende un cuentavueltas ubicado al centro del cockpit; inmediatamente delante de los lánguidos ojos de Jorgito, tres diales circulares que determinan el nivel de nafta, la presión de aceite y la carga de batería. En una consolita central, tomada a uno de los caños que hacen las veces de bastidor, y de paso tablero, se ubican tres cuadrantes algo mayores que los anteriores, que controlan la temperatura del aceite, la presión del mismo y la temperatura de agua. La refrigeración del diferencial se asegura mediante una compuerta inferior, regulable a voluntad, que envía corriente de aire al diferencial. Los caños de escape, realizados por Cañosilen, no sobresalen de la carrocería; aparecen embutidos en concavidades que se prolongan por debajo de las puertas y aproximadamente hasta la mitad de las mismas. La dirección, a cremallera y piñón, es Peugeot 404.

El trabajo realizado por Alain Baudena no merece más comentario que recalcar que goza de las virtudes en cuanto a resolución técnica y calidad de terminación que caracteriza a los productos Baufer. El debut victorioso en el autódromo, en mérito a la conducción fina de Jorge Cupeiro y a las bondades del aparato, permiten asegurar exitosas performances futuras.



CHEVUN - FICHA TECNICA

Chasis	Estructura espacial de caños, triangulada.
Distancia entre ejes	2,60 m
Trocha delantera ..	1,42 m
Trocha trasera	1,48 m
Altura total	1,25 m
Ancho total	1,78 m
Despeje	0,10 m
Peso (s/nafta ni piloto)	1.050 kg
Capacidad del tanque	180 litros.
Frenos	Bendix en las cuatro ruedas.
Suspensión delantera	Bergantín reformado.
Suspensión trasera	Eje rígido, brazos reactores y barra Panhard.
Diferencial (Núcleo)	Eaton, palieres flotantes.
Caja de velocidades	Una ZF o una Sáenz, indistintamente.

MOTOR

Capacidad cúbica .	3.900 cm³
Relación de compresión	12:1
Potencia máxima ..	318 HP a 6000 rpm.
Velocidad máxima .	240/250 km/h.
Nº de carburadores	3, doble cpo.
Marca	Weber.

Parabrisas CORSA

karting

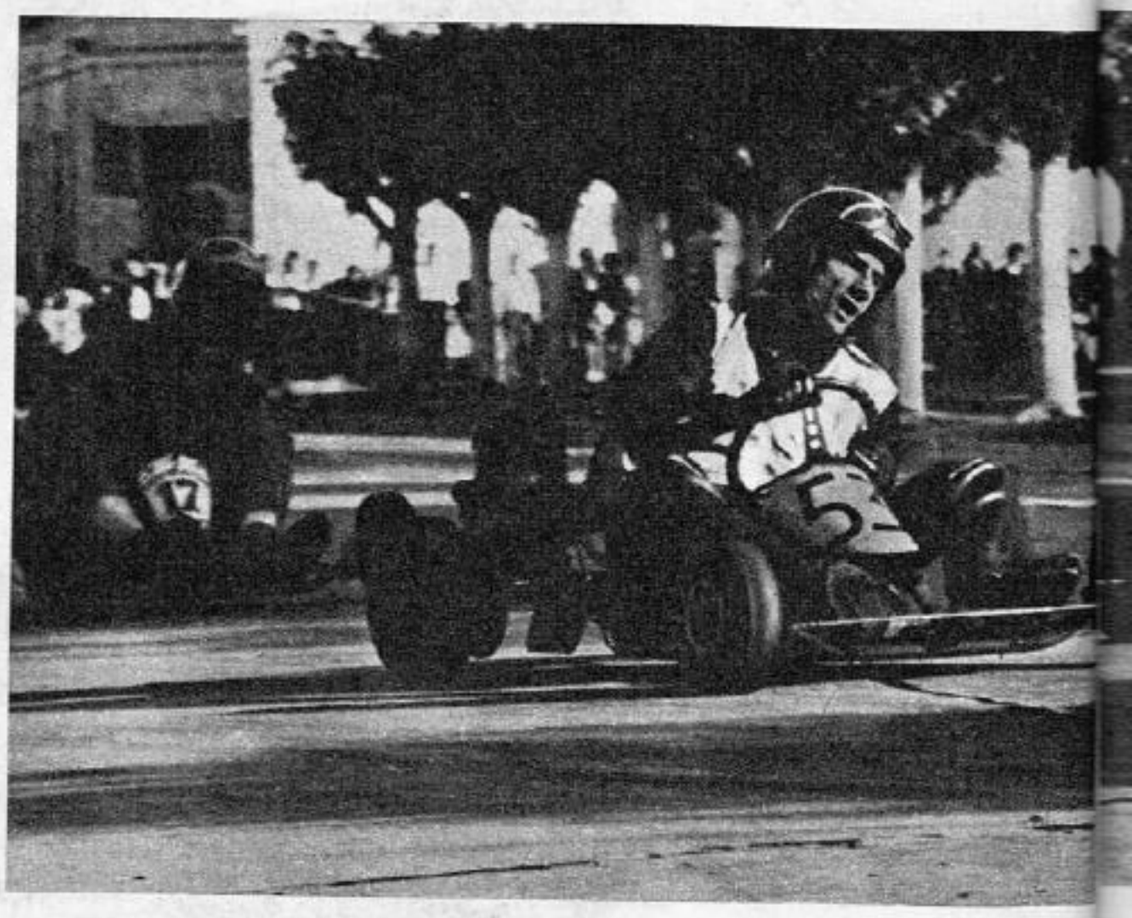
por CARLOS NEIRA

SE BUSCA KARTODROMO EN Bs. As.

Con urgencia debe considerarse la concreción de un kartódromo en la Capital Federal. Con ello se tendría un sitio apropiado donde entrenarse, probar chasis, motores y, lógicamente, donde competir.







Una de las causas que traban el normal desenvolvimiento de cualquier deporte, y el karting no es ninguna excepción, es la que atañe al escenario, vale decir, en nuestro caso, el lugar donde efectuar las competencias.

En nuestro país las carreras se realizan en tres tipos de circuitos, a saber: 1º autódromos; 2º circuitos callejeros y 3º kartódromos. Una cuarta opción, las carreras en ruta, por razones obvias, han caído en desuso luego de algunas experiencias auspiciosas.

Analicemos estas tres alternativas. Los autódromos aportan la posibilidad de lograr altos promedios, pues por pequeños que sean resultan amplísimos para este tipo de máquinas, pero ofrecen la desventaja de que las carreras en ellos son poco atractivas para el público, salvo que se trate de "enduranses" como las que se estilan en el Autódromo Municipal, con setenta u ochenta participantes. Otra contra es la elevada erogación que exige de los concursantes en concepto de combustibles, gomas, tanques auxiliares, etc.

Los circuitos callejeros suelen deparar disputas de gran interés para los volantes y espectadores. Es la modalidad que impera en la mayoría de los eventos que se efectúan en pueblos y ciudades chicas, especialmente de la provincia de Buenos Aires. En este caso y mediante el aunamiento de las fuerzas vivas locales, se delimita alrededor de una plaza o simplemente una o dos manzanas la pista improvisada por donde trasitarán los karts. Lógicamente el piso debe ser asfaltado y sin irregularidades, cunetas ni lomos de burro, cosa que frecuentemente no se logra. Los mejores exponentes de circuitos "hechos" en la calle que hemos visto últimamente son los de Maipú, Pilar, Saladillo, José C. Paz, Gualeguaychú y Las Flores.

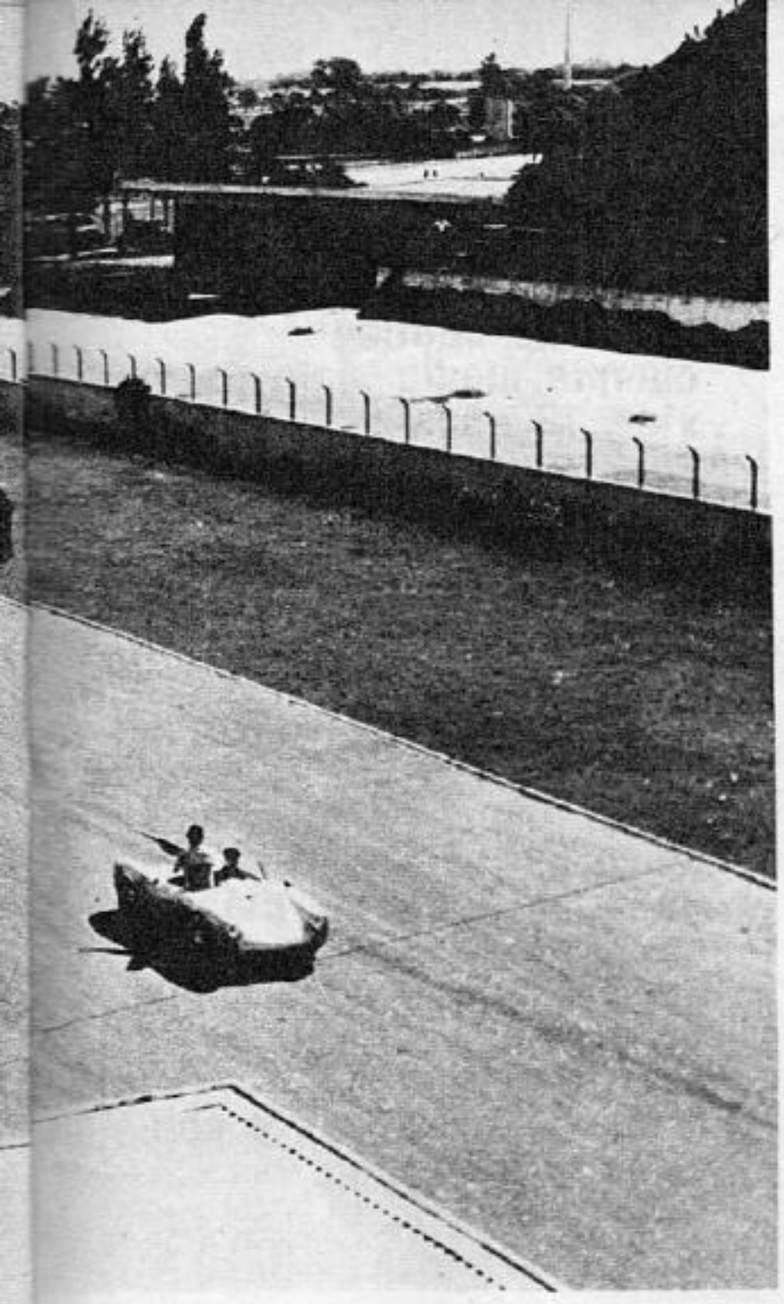
Obviamente, lo ideal es el kartódromo. Y si no se compite más asiduamente en ellos es por la sencilla razón de que no abundan. Y en el perímetro del Gran Buenos Aires directamente no existen en la actualidad. Esta es la preocupación fundamental de los kartistas de hoy. Un sitio apropiado donde entrenarse, probar chasis y motores y donde competir. Hasta el año pasado se contaba con el de Monte Grande, pero desde su utilización para otros fines, el más cercano es el de Verónica. Por el momento el interior del Velódromo Municipal podría suplir provisoriamente este defecto, pero debe contemplarse *ya y de una buena vez* por parte de la FAK y la APK, la construcción de un buen kartódromo en la capital.

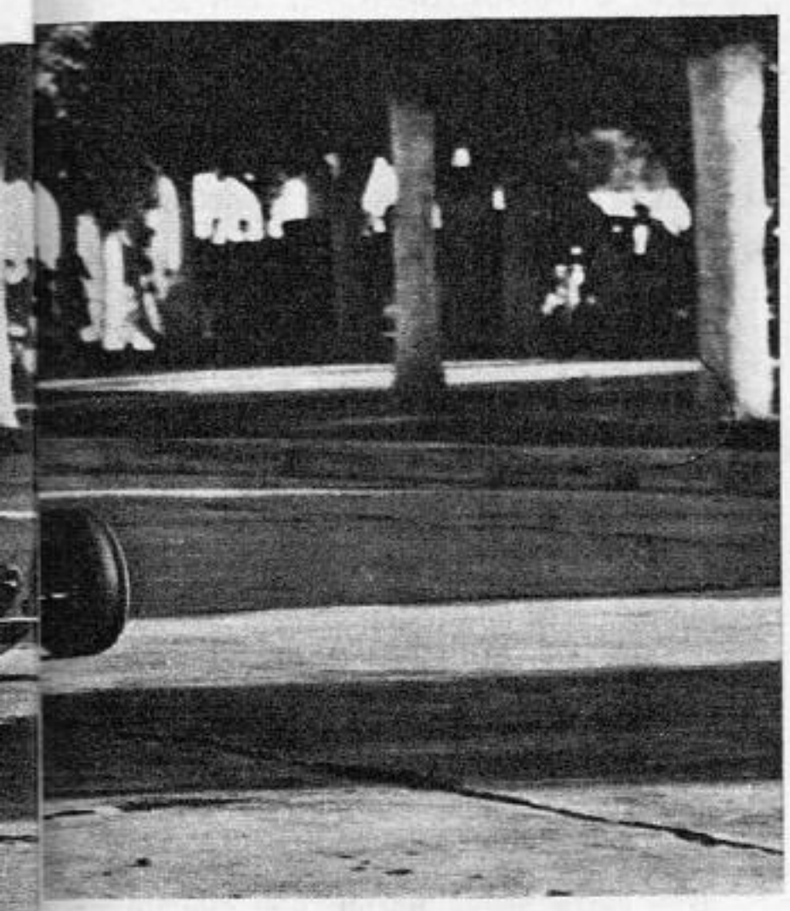
Un buen kartódromo, como decimos, es aquel que tiene una recta de unos ochenta a cien metros, complementada con un curvón, una zona mixta, y que mediante alguna pista auxiliar admita variantes en su trazado. El ancho fluctúa alrededor de los seis metros y su piso, en lo posible, será de asfalto micro-

Arriba:
Una largada en el Autódromo Municipal. Corresponde al Rioplatense del '67.

Izquierda:
Circuito tipo de karting. Permite cuatro variantes.

Abajo:
Como ésta, muchas plazas del interior oyeron zumbar a los karts. A falta de kartódromos buenas son las plazas.





poroso, para evitar el excesivo desgaste de las cubiertas. Contará con caseta de control, boxes, guardería de karts, torre de control y planillaje, etc. Como se desprende de esto, una hectárea, o menos aún, es suficiente para nuestro proyecto.

¿Y dónde podría ubicarse? Por su baja densidad demográfica y por la abundancia de terrenos fiscales disponibles la zona ideal de su emplazamiento es el parque Almirante Brown. Hay que gestionar ante la Municipalidad la cesión de un predio. Una vez conseguido el lugar no dudamos de que todos pondrán el hombro. ¿Pero hace falta mucho dinero? No tanto. Y se lo reunirá con los aportes de los pilotos, con un "impuesto" especial que se podría descontar de lo que los mismos reciben en concepto de premios, con donaciones de los fabricantes (que son beneficiarios directos), con lo que se pueda recaudar en bailes, cenas, rifas, etc.

Otros ya lo han hecho. Ahora le toca al karting

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

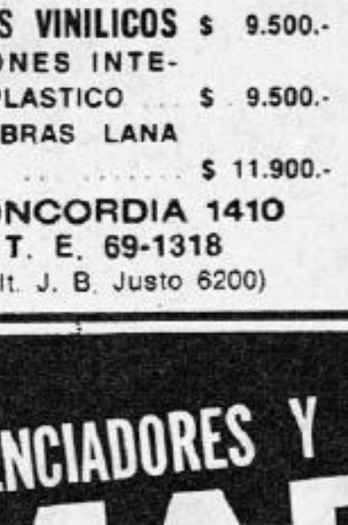
STEREO VOX
PRODUCTO DE AUTOVOX ARGENTINA S.A.



AGENTE OFICIAL
AUTO - RADIO DOS
Disponemos del modelo adecuado para su coche. El más amplio stock de Marcas.
Avda. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador

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

FUNDAS
LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



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



TECHOS VINILICOS $ 9.500.-
PLAFONES INTERIOR PLASTICO $ 9.500.-
ALFOMBRAS LANA JUEGO $ 11.900.-
CONCORDIA 1410
T. E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)

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



VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.





ACCESORIOS DEPORTIVOS
LINEA COMPLETA DE KARTING
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308 - Tel. 58-9694 - Buenos Aires

repuestos AUTO UNION legítimos
FABRICACION PROPIA
GRACIELA - GW - INSTITEC
Rectificación de motores - Recambio de cigueñales
I. O. AMBROSINO y R. RUIZ
CASA AMBROSINO
UGARTECHE 3019
72-6859 Bs. As.

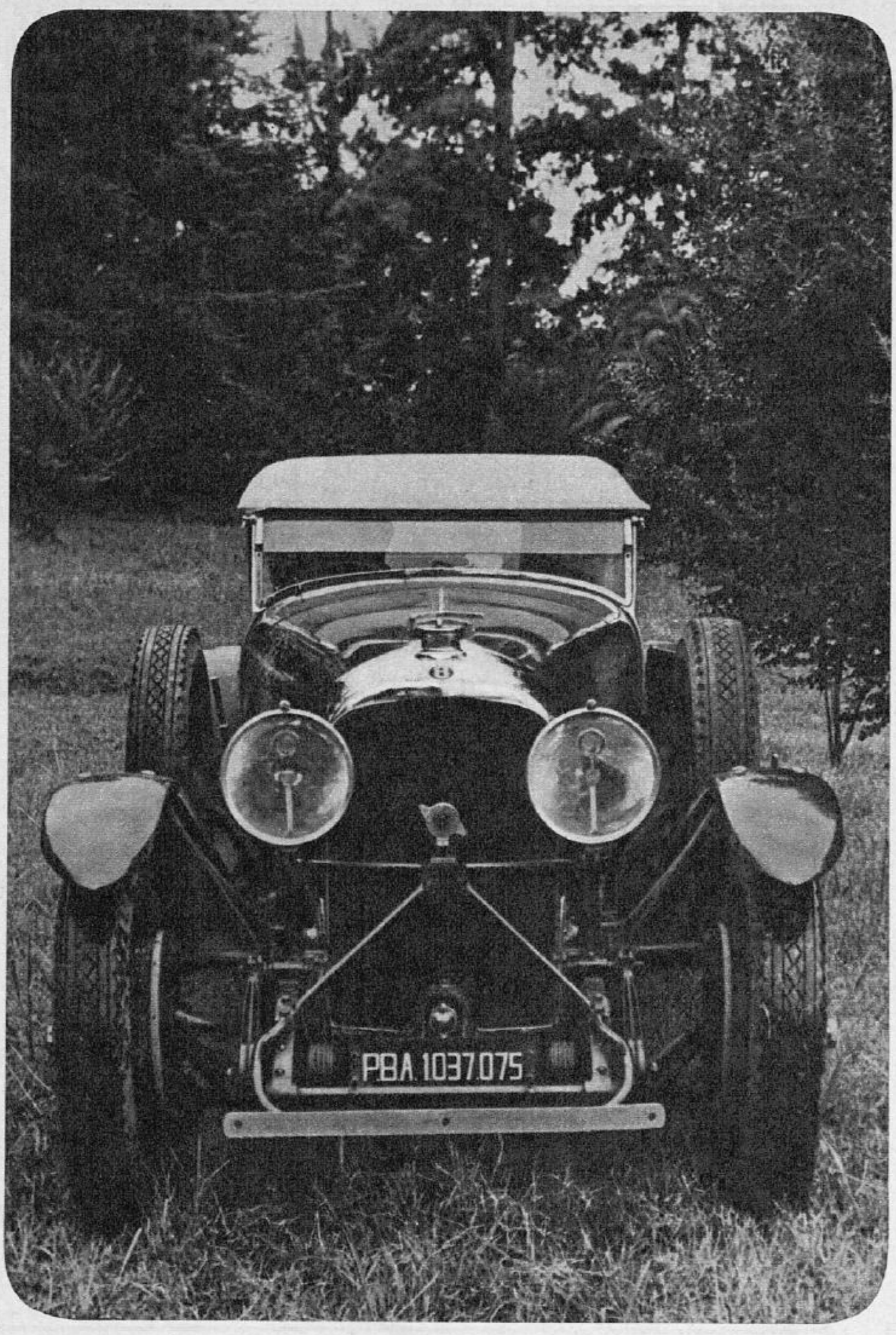
EN CRISTALES... LA SEGURIDAD ES
JOSE RENTA
IMPORTADORES DE CRISTALES DE SEGURIDAD E INASTILLABLES (CURVOS Y PLANOS) PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES, DONDE LE BRINDARAN ESMERADA ATENCION.
ADEMAS CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL.
ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS Y COLOCACION:
BILLINGHURST 2150 - T.E. 82-2118

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Palancas al piso • Volante F. 1 • Instrumental Jaeger - BRD - Orlan Rober • Faros Carello y Hella • Llantas de Magnesio • Cascos de Competición • Butacas Especiales.



ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.
Paraná 734 - Cap. - Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
MARLIT (R)
UNA INDUSTRIA DE AVANZADA AL SERVICIO DEL AUTOMOVILISTA
■ EQUIPOS DEPORTIVOS TRONADOR
■ TURBOSIL UNICO SILENCIADOR DE COLA
■ TURBO CENTRAL SILENCIADOR DIRECTO CON LANA DE VIDRIO UNICO EN SU TIPO
MARLIT (R) DISTINGUIDA POR 5ª VEZ CONSECUTIVA CON LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD
SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO EN:
BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
CERVIÑO 3767, TEL. 72-9515
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES



50 AÑOS DE VELOCES CAMIONES

1ª PARTE

Este año Bentley cumple medio siglo de vida. 12 años solamente sirvieron para dar a la marca el prestigio de que aún goza. El primer modelo se presentó en la Exposición de Londres de 1919 y en 1931 la casa fue adquirida por Rolls-Royce. Pero en ese corto período supo ganar su lugar de clásico entre los clásicos especulando con los 5 años de garantía con que se entregaban a los compradores y con el éxito deportivo.

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

Ninguna nota sobre Bentley puede comenzar —así parece indicarlo la experiencia leída— sin hacer mención a la frase de Attore Bugatti cuando irónicamente sentenció: "Monsieur Bentley construye camiones muy veloces". Considerando que en los cortos 12 años de vida que tuvo la firma Bentley bajo distintas denominaciones produjo 3.030 automóviles (ni un solo camión), ganó cinco veces la difícil y publicitada carrera de Le Mans (cuatro de esos triunfos fueron consecutivos) y el estado pleno de vitalidad en que se encuentran muchos ejemplares de la marca en manos de coleccionistas, la ironía del genial francés se vuelve negativa.

Bentley siempre trabajó bajo conceptos y proyecciones bien claras; así como bajo constantes presiones y dificultades económicas. Aún en la década del veinte, cuando tuvo su momento de esplendor. Y justamente esas ideas suyas hacían que cuando un Bentley triunfara en cualquier carrera, era todo un principio el que triunfaba. Y este principio era reconocido como diametralmente opuesto a los ideales de Bugatti.

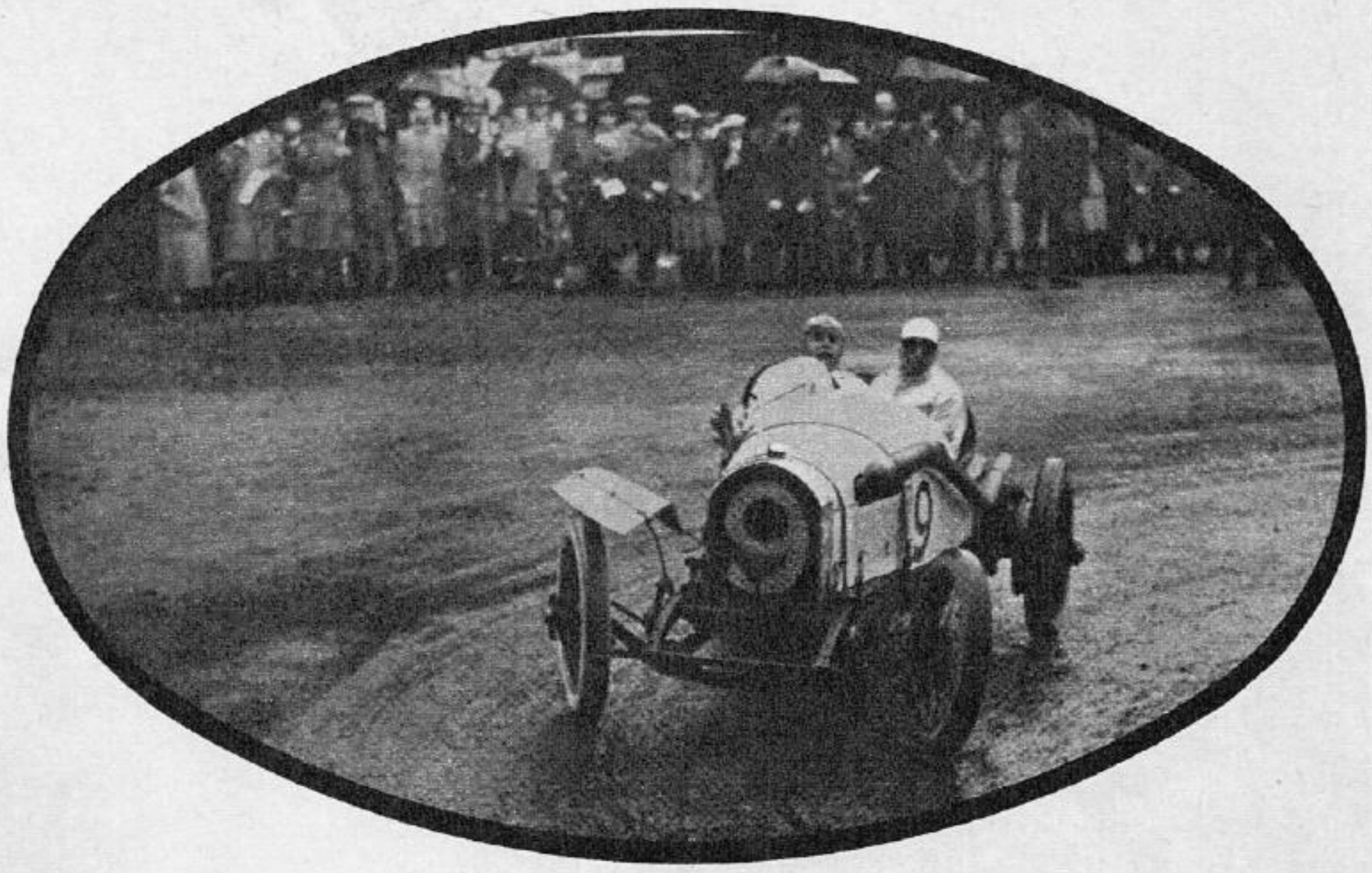
Repetidas veces fueron los conceptos de Bentley que se impusieron. Durante cuatro años aplastaron a los productos de Molsheim junto con los Alfa, Mercedes y Stutz, en la carrera de larga duración de Le Mans. Así parece desprenderse que el comentario tan apelado sobre los camiones de carrera no puede haber surgido sino de los esfuerzos que hizo W. O. Bentley para imponer sus máquinas (simples coches de turismo) en competencias de fórmula de Grand Prix.

En 1930 el Grand Prix de Francia fue ganado por una mínima diferencia —3 km/h— luego de 400 kilómetros de carrera. Allí la magia de Molsheim tembló ante un veloz camión pintado de verde quien pugnaba por arrebatarle los laureles a una de sus legendarias Bugatti tipo 35 C. Esa pequeña diferencia no fue conquistada especulando con un trazado veloz, donde distinto hubiera sido el resultado ya que sir Henry "Tim" Birkin podría haber utilizado la superioridad de sus cuatro litros y medio con com-

presor que impulsaban al Bentley. El circuito de Pau era una sucesión de 24 kilómetros de curvas y horquillas de todos los radios, donde chasis y pilotos eran probados hasta las últimas consecuencias. El pobre Bentley arrastró durante el tiempo que duró la carrera, su turística carrocería Vendenplas (la misma que utilizaba en la mayoría de las carreras) y que era tan característica de la marca como lo era la colita de bote de las Bugatti.

Ambos constructores tenían algo en común: la reputación y el éxito de sus coches estaban fundados en la garantía mecánica que ofrecían y no en una aplastante superioridad en cuanto a performances. En algunos casos, los Bentley o Bugatti eran algo más lentos que sus competidores, pero estaban muy por encima desde el punto de vista de la confiabilidad que merecían (esto como consecuencia del respaldo que ofrecían sus constructores) y, por sobre todo, las características tan especiales como sobresalientes de conducción y comportamiento en carrera o turismo. Pero entre ellos existía una enorme diferencia —aunque a veces sus conceptos supuestamente opuestos se identificaran— y ésta se fundamentaba en los diferentes puntos de partida que había elegido cada uno de los constructores. Bugatti enfocó siempre (a pesar de la monstruosa Royal de 12,7 litros de cilindrada) hacia el coche liviano de características puramente deportivas y elevado número de revoluciones extraídas de sus cuatro, ocho o dieciséis cilindros (un prototipo); mientras Bentley apuntaba al coche de turismo confortable y de largo aliento. De ello dedujeron que para confiar en la dependencia de sus autos, el mejor camino era un saludable conservadorismo. Ambos eligieron —por supuesto— el árbol de levas a la cabeza, y Bentley utilizó desde el principio válvulas inclinadas —con una cámara de combustión mejor diseñada—, mientras Bugatti se mantuvo con las válvulas a la cabeza paralelas hasta iniciada la década del treinta.

Una construcción sólida estaba más en los ideales de Bentley que la utilización de soluciones deportivas; y la única forma que aceptaba de aumentar la potencia de sus motores era aumentando la cilindrada. Ningún Bentley desde los modelos de tres litros hasta los de ocho litros giró a más de 3500 r.p.m. Esto encuadra dentro de un esquema archiconservador (los modelos de ocho litros corrían iniciada la década del treinta). Pero ¿quién era capaz de ofrecer como Bentley una garantía de cinco años para todos y cada uno de sus coches vendidos al público?



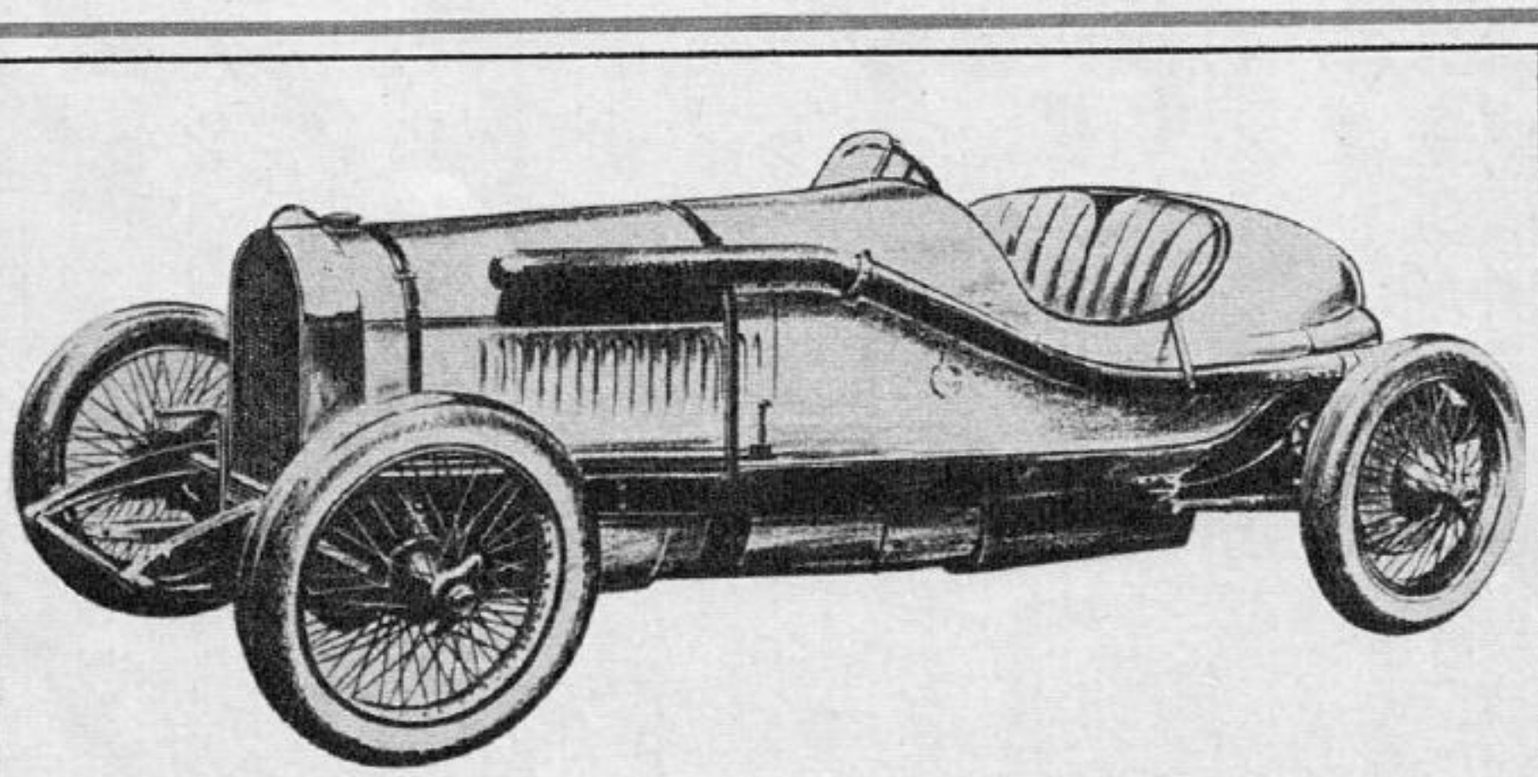
La primera carrera en que intervino W. O. Bentley con un coche de su propio diseño y construcción. El 3 litros de 1921 doblando una horquilla durante el T. T. de 1922.

Responsabilidad asumida, obligado —seguramente— por su espíritu británico 100 por ciento. Porque nadie sino el constructor de los coches de aquellos días pasados era responsable del éxito o el fracaso de los coches que llevaran su marca. Era ingeniero o jefe de ingenieros o lo que sea. Pero él era el encargado directo del desarrollo del coche, de darle un carácter, y de ser fiel a sus propias ideas en la construcción, diseño y propósitos del auto. Cuando el diseño estaba terminado había que producir el vehículo, cualesquiera fueran los dolores de cabeza que les diera a los ingenieros de producción y a pesar de la oposición que pudiera ofrecer el jefe de ventas. A pesar de los financieros, de los técnicos y de los asistentes de todas clases, éste era —por sobre todos y como en muchos otros casos— el coche de W. O. Bentley sólo.

Walter Owen Bentley nació el 16 de septiembre de 1888 y se educó en el Clifton School, un colegio al que concurrían hijos de familias de cierta posición económica y social. A la edad de 16 años se cortaron sus estudios para que ingresara como aprendiz en la Great Northern Railway Company en su departamento de ingeniería situado en Doncaster. Allí practicaba para seguir como ingeniero de locomotoras. En 1910 sus estudios en Doncaster habían finalizado, y aunque las locomotoras eran parte de su vida y sentía por ellas verdadera devoción, el automóvil pasó a ocupar el resto de su sensibilidad e ingresó en la National Motor Cab Company (una compañía de taxis). Junto a los autos de alquiler permaneció durante dos años haciéndose cargo, en ese período, del service y mantenimiento de más de cien taxis que la compañía explotaba en Londres y alrededores.

Inmediatamente, en 1912, con su hermano H. M. Bentley adquirieron la concesión para Inglaterra de un promisorio automóvil francés, el DFP (construido por Doriot, Flandrin et Parent). En esta forma, en 1912 comenzó para W. O. Bentley la primera aventura en el mundo automovilístico, y así la firma Bentley & Bentley con salones de exposición en Hannover Street, Londres, comenzó su existencia.

Los DFP eran coches confiables y de cierta calidad. Con motores de cuatro cilindros y válvulas laterales, se fabricaban tres modelos. Pero por más confiables que fueran, y por sólida que fuera su construcción, éste no era un "gancho" suficiente para asegurar un número mínimo de ventas (considerando que para el mercado inglés se trataba de una marca nueva). La actividad deportiva era la mejor publicidad, así W. O. eligió el intermedio de los tres modelos —un dos litros— y lo preparó para intervenir en la Trepada de Aston-Clinton (prueba que le dio la mitad del nombre al Aston-Martin). Fue y ganó. A partir de entonces, inició el desarrollo exhaustivo con miras a intervenir en distintas competencias con su DFP. Aliviánó las piezas móviles, aplicó las nuevas válvulas de aleación de aluminio —siempre su interés se fijó en válvulas— y así consiguió sacar del coche una performance inesperada, con el correspondiente éxito deporti-



Con esta carrocería especial Bentley logró el singular éxito de 1922 (2º, 4º y 5º en el TT). Casi todos los triunfos inmediatamente posteriores fueron alcanzados con la típica carrocería de turismo Vandenplas.



BENTLEY 3 Litros

BENTLEY

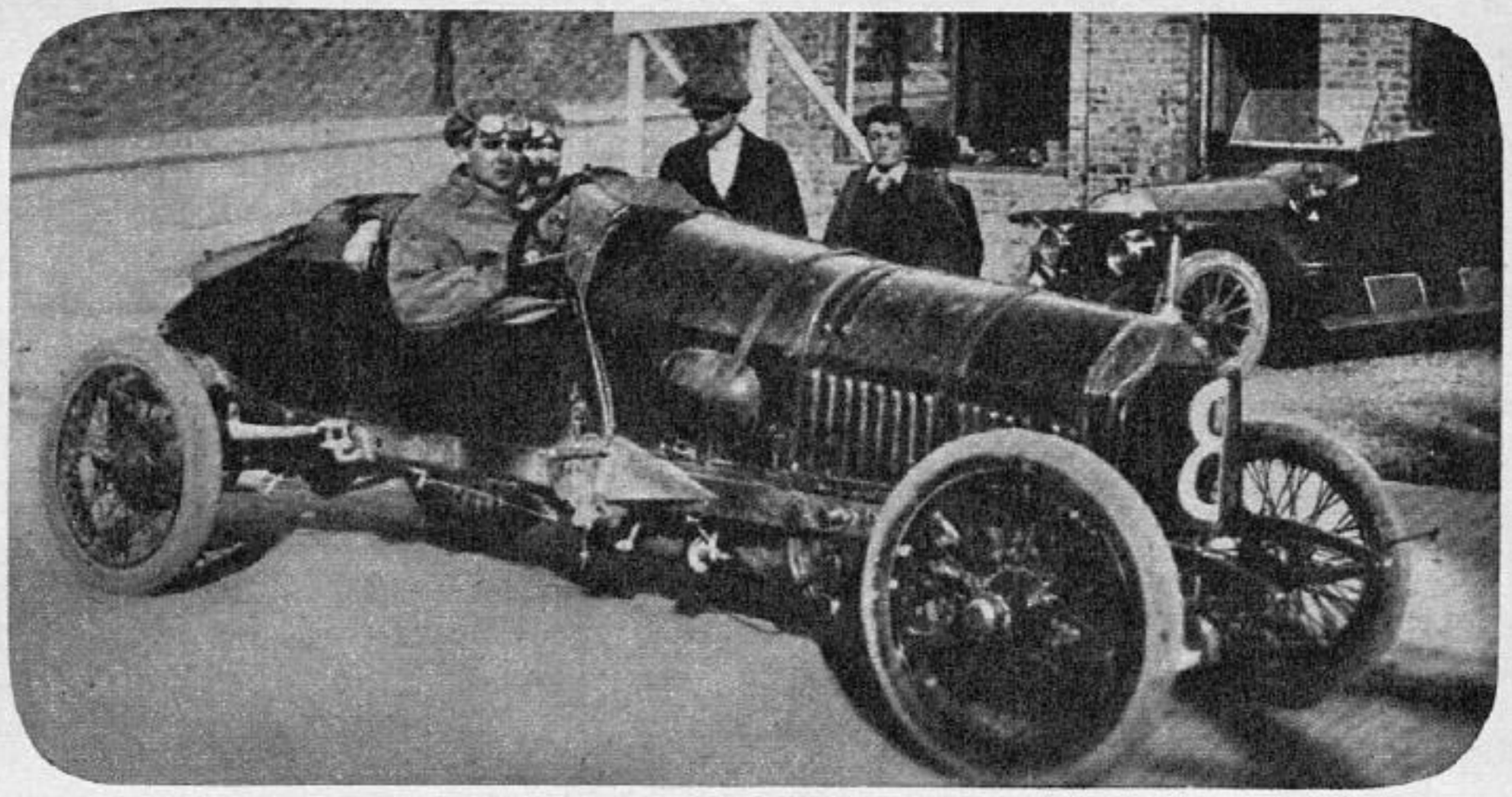
vo. Luego de una victoria muy comentada en el circuito de Brooklands, el DFP continuó una seguidilla de triunfos sucesivos en el transcurso de 1914, particularmente logrando nuevos records de velocidad para motores de 2 litros, llegando a alcanzar los 145 km/hora. Para eso utilizaban una carrocería especial, y para las carreras la forma relativamente elegante tipo roadster, con caja de cuatro marchas y el radiador de forma típicamente francesa, fácilmente identificable, y del que se derivaría el radiador de los Bentley cuando tuvieron nombre propio.

Durante la Primera Guerra Mundial W. O. adquirió relativo renombre como diseñador de un tipo de pistón totalmente nuevo para ser utilizado en motores de aviación y en segundo término como diseñador de los motores Rotativos Bentley también para aviación. Bajo la denominación de Mark I y Mark 2, unos treinta mil de estos motores fueron construidos en el período bélico.

Desgraciadamente para él, pasó toda la guerra sirviendo como oficial en el Servicio de la Real Aviación Naval, agregándose a eso, el encontrar que muchas de sus ideas fueron bloqueadas por intereses creados en el campo de la manufactura, o porque los rígidos esquemas dictaban que sus ideas no eran las correctas desde el punto de vista de las Fuerzas Armadas. Así, al finalizar la guerra, se encontraba en una situación económica apenas mejor que cuando se inició el conflicto. Agregado a esto, la situación comercial —que hasta 1914 se mostró tan prometedora— ahora a su retorno la encontraba poco menos que moribunda.

Pero como la fábrica de la que él vivía no era otra más que su propia fábrica de ideas, terminada la guerra en 1918, comenzó a producir su concepción del perfecto coche de turismo veloz. Basándose en sus experiencias y experimentos con el DFP en los años anteriores a la guerra.

Poco después del armisticio W. O. se había rodeado de un grupo de amigos, y mediante un escaso apoyo financiero instaló un taller para dedicarse al diseño y construcción de automóviles veloces.



W. O. Bentley al volante del DFP. (Doriot, Flandrin et Parent) antes de largar el Tourist Trophy de la Isla de Man en 1914. Esta era la época de los éxitos deportivos con la marca que él representaba en Inglaterra y que fuera promotora de sus propios automóviles.

El primer motor Bentley se diseñó, y su construcción llevó casi un año, muy poco tiempo cuando se considera que no existía una oficina de diseño organizada, ni fábrica ni talleres. El motor era un tres litros cuyo desarrollo se inspiró en la experiencia en motores para la aviación que W. O. recogió durante los años de guerra. Este fue aplicado a un prototipo que quedó completado a tiempo para ser exhibido en el London Motor Show (Salón del Automóvil de Londres) de 1919. Pero no fue sino hasta 1921 que el primer coche fue puesto en venta al público: el famoso Bentley 3 litros carrozado abierto con cuatro asientos.

Este primer coche de serie difería muy poco del prototipo de 1919 —el Bentley Nº 1— el que fue originalmente concebido con cárter seco y encendido simple. Luego se adoptó el sistema más normal de cárter "húmedo" debido al tremendo ruido que producía la bomba recuperadora en el sistema de cárter seco.

Con el recuerdo del éxito de ventas que sucedieron a los triunfos deportivos del DFP 2 litros, en los días inmediatamente anteriores a la guerra, Bentley decidió que el mejor camino para hacer conocer su coche al público automovilístico era el retorno y consecuente presupuesto éxito en las carreras.

El motor de 3 litros era un cuatro cilindros de carrera larga, con la culata y el block fundidos en una sola pieza. El diámetro y carrera seguían fieles a los cánones ortodoxos de preguerra; una relación de 2:1 (80 mm x 149 mm respectivamente), 2.993 cm³ de capacidad. Las cuatro válvulas por cilindro eran movidas directamente a través de botadores por un árbol único de levas en la culata. El doble encendido lo otorgaban dos magnetos colocados atravesados en la parte delantera del motor, los que encendían independientemente dos grupos de cuatro bujías. Al principio la mezcla corría a cargo de un carburador Claudel-Hobson, pero luego fue reemplazado por una batería de dos S.U. El embrague y la caja de cambios estaban separados y en esta etapa sólo las ruedas de atrás llevaban frenos. El radiador recordaba al del DFP de preguerra, y, en las líneas básicas, fue el mismo dibujo que siempre utilizaron como rasgo característico todos los Bentley. Y es el mismo que aún hoy —evolución mediante— utilizan los Bentley producidos por la compañía Rolls-Royce.



En nuestro país Shepherd, Bell & Cía. representaban la marca. Este aviso está extraído de una revista del año 1928 y muestra la característica trompa frente a la costanera de Buenos Aires.

MENSAJE PARA LOS INVERSORES TUERCAS:

LOS INVITAMOS A DAR

"LA VUELTA DE LA MANZANA"

en una de las más extraordinarias trasmisiones de

LU18-RADIO EL VALLE

Que es vender en esta zona:



A cargo del Equipo Deportivo integrado por 25 personas bajo la direccion de Oscar González Cropi

24 horas de trasmisión total

Equipos que aseguran completa cobertura.

Emisiones desde el avión

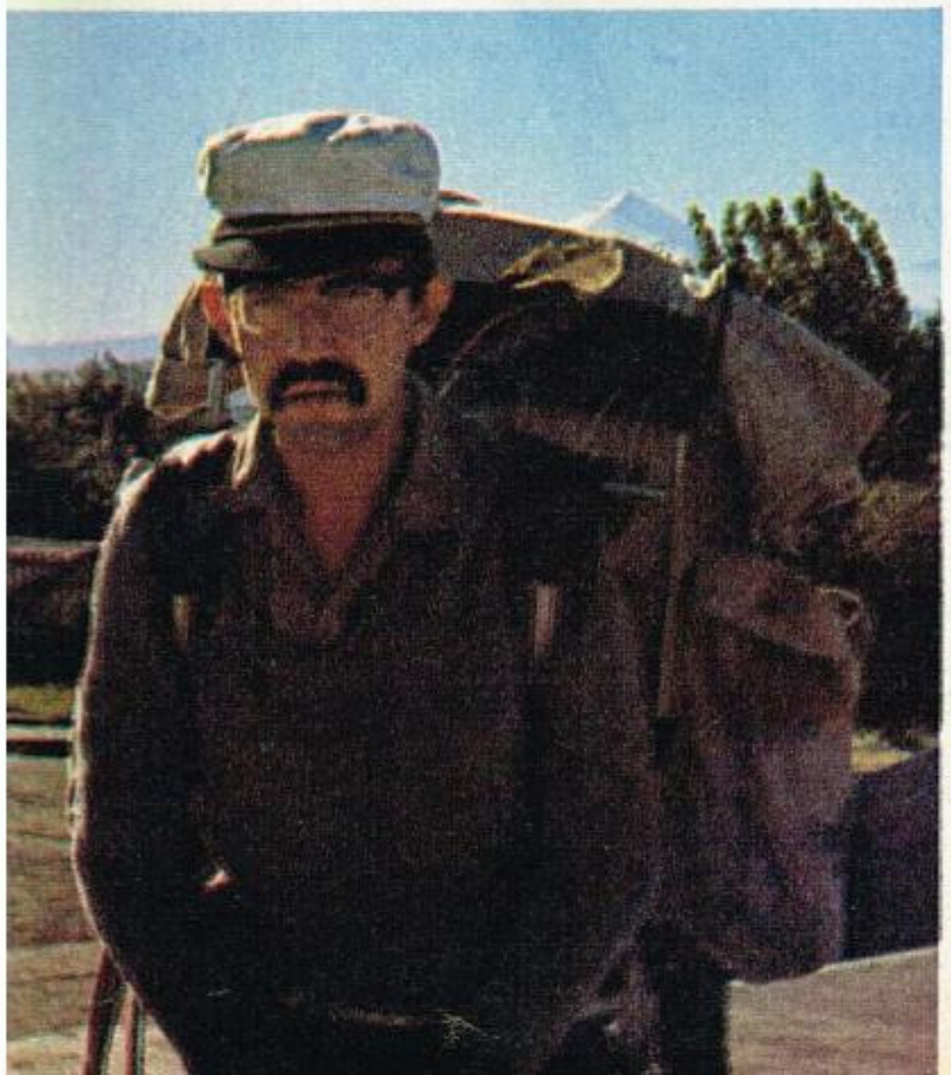
Trasmisiones diarias desde el comienzo al final de cada etapa. Todos los planes incluyen las "noches de gala" sin cargo Consulte costos en la emisora o, en Buenos Aires a Eduardo Morino S. C. A. Lavalle 1625 - T. E. 49-1313 46-6521 46-0051

Parabrisas
CORSA
turismo, camping y
deportes regionales

campamento

Autocamping en el sur de Chile, una positiva experiencia.







s trasandinos

Es esta la segunda entrega de nuestra experiencia campística en Chile. Como observará el lector, hemos sido bien recibidos en el país hermano "allende los Andes" y los acampantes no fuimos tratados como "bichos raros". En parte quizá todo ello se deba a una eficaz campaña para el fomento del autocamping que realizan las autoridades turísticas del vecino país y cuya prédica ha encontrado eco hasta en las jerarquías eclesiásticas, según informe de la revista chilena **Ercilia.**

En efecto, este popular semanario de la prestigiosa editorial Zig-Zag, de Chile, se hace eco de una "pastoral" en la cual los obispos trasandinos piden a los automovilistas y a las autoridades que ayuden a los acampantes, proporcionándoles lugares propicios para unas vacaciones en contacto con la naturaleza y trasportando a los que carezcan de medios de locomoción. Como dice el colega chileno, "una pastoral dedicada también a quienes hacen dedo". Este clima fue el que facilitó la labor de nuestros corresponsales.

"Cuando en la ciudad de Villarrica llueve, en Pucón (27 km, al otro extremo del lago) sale el sol", y viceversa. Así que usted, a medida que se acerque, mire el cielo. Si a su arribo a estas poblaciones la acuosa baja del cielo, tiene dos alternativas: acampar lo mismo, a pesar de la lluvia, en la orilla del lago (cualquier sitio, no hay impedimentos) y se las aguanta, o desensilla —como hacen los gauchos— hasta que aclare. Para esperar en lugar protegido debe llegarse hasta Villarrica. En la intersección de Catedral con Principal está el colegio San Carlos. Allí lo alojarán por el equivalente de $ 17 por día. Sí, diecisiete pesos moneda nacional (medio escudo). Resuelta esta cuestión, y suponiendo que usted es un corsa de suerte y el sol lo acompaña hasta de noche, acampe en la orilla del susodicho lago (gratuito) o se instala en el autocamping "Pucón", a mitad de camino entre ambas ciudades.

Luego de una buena noche aquí o allá, le tocará el turno a los remos (2 escudos la hora), bote, muelle, caña, por club Náutico de Villarrica o su similar de Pucón para recorrer el lago. Si se hace amigo, cosa probable, de algún acuanauta del lugar, tendrá para su regocijo esquí acuático. Si es valeroso, arrojado, fuerte e intrépido puede tentar (pero tóquese las piernas previamente y contéstese con sinceridad) la ascensión del volcán —siempre nevado— Villarrica (2.840 m). que ofrece, ya en sus faldas, el festín siempre impagable de la nieve.

Otras actividades por hacer: tenderse al sol, nadar (las aguas son bastante templadas), curiosear los diarios chilenos, comprar souvenirs, probar la chicha de manzana, castigarse hasta el delirio con el pisco. Un consejo: si anda escaso de cambio, en el banco del Estado (Sr. Belmes) encontrará el mejor de la zona: $ 38 = 1 escudo.

Por último, antes de zarpar para Valdivia, "el Gibraltar americano", dése una pasadita por el museo y otra (aunque no sea creyente) por la iglesia. La catedral es de una belleza deslumbrante, un regalo que sus ojos no olvidarán.

Muelle del lago Villarrica, paisaje y motonáutica en un ambiente acogedor.

Nuestro corresponsal viajero, Ramón Alcayaga, todo un mochilero cha'amigo.

Abajo, centro: Salto del Laja, un excepcional lugar para acampar; de su belleza ni hablar...

Abajo: Lago Panguipulli; en primer plano la iglesia y algunas casas de la población; al fondo las cumbres andinas.

VALDIVIA: UNA FIESTA

"La puerta del paraíso", así describió un vate chileno a Valdivia (cuyo nombre completo es "Valdivia, Santa María la blanca y del dulce nombre de María"; largo, ¿no?). La ciudad, con cuatro siglos de tradición, es la cuarta de Chile en antigüedad. La anticipan: Santiago, Valparaíso y Concepción. Fundada por el Adelantado don Pedro de Valvidia, quien ni corto ni perezoso —si de gloria se trataba— se apresuró a definirla con su nombre. Valdivia, como nuestra querida Santa María de los Buenos (y malos) Aires, fue fundada, refundada y vuelta a fundar. Los indios, que por aquellos siglos andaban belicosos y enojados, a punta de lanza y flecha la incendiaron, saquearon, se entretuvieron con las doncellas y otras menudencias que la (sublime) Enciclopedia Británica debe contar (seguramente) con más detalles y decoro. Pero lo cierto y definitivo es que la ciudad, ubicada frente y contra el Pacífico, se desarrolló, creció, multiplicó su comercio, su industria, sus caminos y es hoy (a pesar del maremoto y terremoto de mayo de 1960) "la perla del sur", como lo describió el Adelantado Pedro de Valdivia a su rey.

La ruta (pavimentada) que une Villarrica y Valdivia y el estado perfecto del coche permitirán hacer breves los

→



El mapa indica la región de nuestro relevamiento "campístico", que tiene como epicentro a Valdivia, sobre el Pacífico.



Armar la carpa requiere precisión y cierta maestría, pues el viento suele jugar malas pasadas.

136 km que separan una de otra. Siempre y cuando usted, que es gente como uno, no se detenga a juntar muticias (florcita amarilla, característica de la región, de intenso color naranja) o, como la gente práctica, se detenga en el río Calle Calle a pescar salmones o truchas, que para eso están en el agua, ¡vive Dios!. De todos modos, la distancia no es, para un corsa que se tenga respeto, un impedimento. Más si consideramos que usted ya se ha aprendido el chileno elemental: "Al tiro", "ese cabro y esa cabra", "oye tú" y otras escabrosas expresiones. Una vez llegado a la ciudad de Valdivia tiene ante sí dos alternativas: o acampar (como Valdivia, sin preguntar nada, no sea que le metan un flechazo minifaldero) en las orillas fraternas y azules del río Calle Calle o se corre hasta la Dirección de Turismo Municipal (Av. Prat esquina Maipú), T.E. 2351 (fono dicen ellos), y pregunta por un gomía sensacional: Jaime Matamala (Jaimote). Este esquelético longilíneo no sólo le ayudará y le presentará las más arrebatadoras "cabras" de la vecindad, sino que también lo acompañará hasta la laguna La Saval (isla Teja, diez minutos del centro, al lado de la universidad Austral) para que tienda su carpa. Atención, redoblan tambores: ¡todo gratuito!, duchas, baños. Si este bendito lugar no fuera todo lo agreste que se acostumbró a ver deberá tomar otro rumbo...

EL PACIFICO ES AZUL, AZUL

Sobre el andén fluvial, cada media hora, pasan las lanchas colectivos que lo dejarán en 50' (diez escudos) en Niebla, en el mismo sitio donde el Adelantado don Pedro V. fundó el fuerte Santa Elena. Pero tal determinación atraerá un inconveniente (niente de duchas, niente de baño, salvo el río que todo lo trae y lo lleva): deberá abandonar su cuarta mitad: el coche. No creo que valga la pena, sin tutú nada es posible, ni Corsa. Lo correcto: acampar en la isla Teja (con tutú por puente) y derivar a esos sitios agrestes a jornadas agobiadoras y extenuantes. La primera visita —un poco para descansar y otro poco para ubicarse donde está— hágala en la ciudad: la laguna de La Saval con sus millares de nenúfares y la universidad Austral, dentro de la isla Teja, lo dejarán bastante impresionado.

Si Jaimote Matamala no lo abandonó pídale que lo lleve a pasear por la ciudad. Dése un atracón (como si asaltara —Dios no lo permita— un banco) de mariscos. Son bárbaros, absolutamente sensacionales y baratísimos. En el mercado (don Livio), andén fluvial de Av. Prat, sirven esas delicias en cantidad y calidad inolvidables; erizos, congrios, caracoles, recórcholis, etc. a precios que sacuden de nostalgia: $ 50 a $ 250 el plato lleno hasta los bordes. Sin embargo, aconsejamos no agotar su capacidad degustatoria, hay sorpresas...

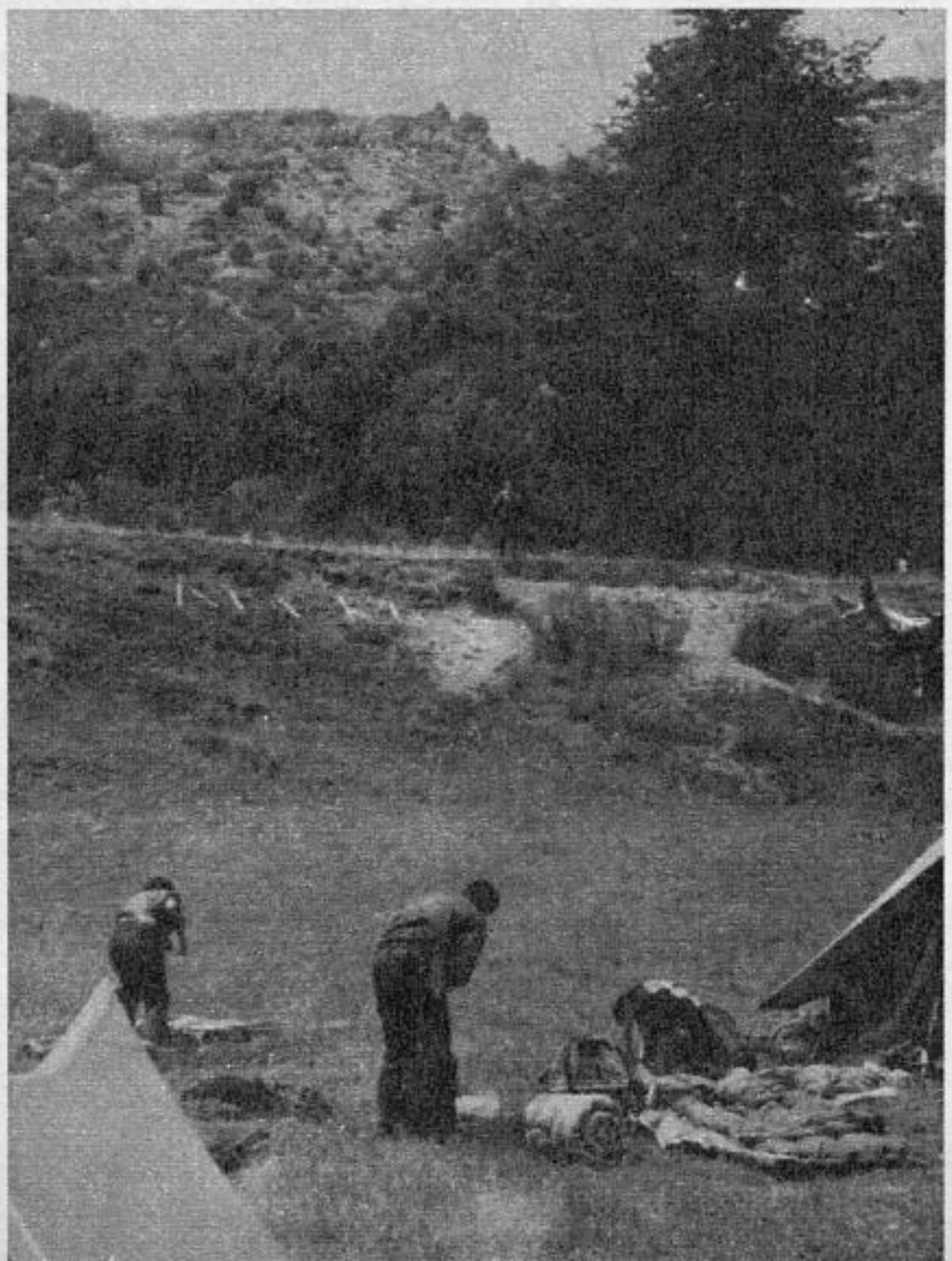
Si llegó hasta Valdivia (más, si viene del Atlántico) debe arribar ya al Pacífico. Así que le da descanso a su cuatro ruedas, se me levanta tempranito, ordena la carpa, habla con el cuidador, le informa que se raja durante todo el día y se las toma hacia la mar remota.

Sobre el andén fluvial (frente a la Dirección de Turismo) salen las lanchas que lo llevarán de excursión durante todo el día (50 escudos p/p, incluyendo almuerzo en genial hostería y once (?) (once le dicen ellos al "five o' clock"); se sale a las nueve en punto de la mañana y se regresa a las 20 horas. Se sentirá en el medio del paraíso y la historia. El viaje incluye una orgánica visita a los fuertes San Sebastián de la Cruz, Santa Elena y Mancera. Mientras apoyaba mi mano sobre un cañón (400 años) vi (le juro que las vi) las naos que trajeron a los cañones y al Adelantado de marras.

Pero dejémonos de ensoñaciones, el paseo ha terminado. La carpa exige un "tempo" que es imprescindible respetar. El acopio de agua, el controlar las pilas de la linterna, darse una vueltita para observar cómo están los tiros del sobretecho, etc., son tareas propias e intrasferibles del tipo de vacación elegido.

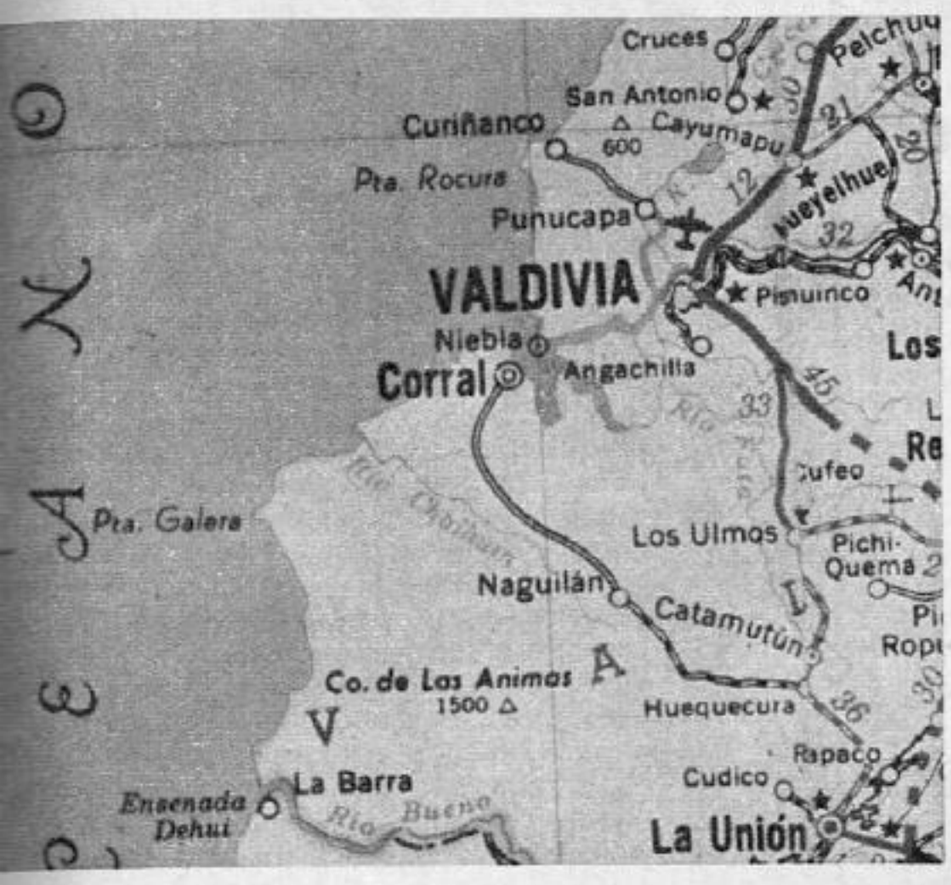
Como allá anochece muy, pero muy tarde, a pesar de la lacustre excursión, podrá preparar la cena. En camping, usted ya lo sabe pero conviene recordarlo, vale siempre lo más sencillo. Si trasladó (como hace la mayoría) vituallas, mechero de gas, cocine algo liviano: un caldo o, cuantimás, un arrocito no muy espeso. Aproveche la baratura de los frutos de la zona (manzana, murra, chupones), y si llevó la caña durante la excursión que efectuó en el día (se agarran con la mano, se agarran...) es posible que alguna trucha, lisa, carpa o pejerrey haya tenido la gentileza de ofrecer (para usted solamente) su delicada boca. Como en todo Chile, la noche es negra. Vale decir: salvo los cines (estrenaron "El diablo andaba en los choclos"), algunas boîtes non sanctas y un lugar llamado Discotheque, no pasa nada. Además, usted está en carpa, así que niente de vida nocturna; se mete en la bolsa de dormir, levanta el cierre hasta la altura del cuello (sin ahorcarse) y noni noni hasta que píen los pajaritos.

Los árboles protegen el campamento de las inclemencias del tiempo, pero mucho cuidado con el fuego...



CON ASADO ES OTRA COSA

Mientras desayuna (lleve leche condensada) o matea con el mapa de Valdivia en sus rodillas (el mapa se lo puede pedir a Jaimote), puede planificar la jornada. Un largo paseo en bote (3 escudos la hora) por la ribera de los ríos Calle Calle, Pedro de Valdivia o Tornagaleones, es lo mejor. No olvide su caña: tendrá seguro almuerzo, y mientras rema por esta mini-Venecia que es Valdivia puede reflexionar sobre un tema de fundamental importancia: el almuerzo. En caso de que esté harto de alimento enlatado, polenta, fideos, arroces y flotantes peces, en el mercado, donde se atracó con la mariscada, venden carne de VACA. Aunque su corte es diferente.



VALDIVIA: ALREDEDORES, PASEOS, EXCURSIONES

CAZA. — Zorzal (paloma), liebres, patos (en todas sus variedades).

PESCA. — De río: salmón, lisa, carpa, trucha, De mar: corvina, congrio, pejerrey, sierra, mariscos.

DEPORTE. — Esquí acuático, remo, motonáutica, golf, alpinismo.

EXCURSIONES. — Mehuin (balneario sobre el Pacífico), Niebla-Corral-Mancera (zona lacustre sobre el Pacífico), Osorno (ciudad). Lagos: Ranco, Calafquen, Pirihueico, Panguipulli, Llanquihue.

PASEOS. — Laguna La Saval (Is. Teja), Universidad Austral que posee un museo histórico, indígena y español (Is. Teja), auditorio municipal, casa histórica "Fray Camilo Henríquez", convento San Francisco, museo mineral, cementerio abandonado al lado del parque, quinta las palomas (guata amarilla). 5 kms barrio "Las Animas", comidas y bebidas típicas, juego de naipes, de tejo, dominó, etc. NO DEJAR DE VISITAR.

VIDA NOCTURNA. — Boite, discoteque, cines, Teatro Municipal.

RESTAURANTES. — Protectora Empleados de Comercio, Café Palace, Centro Español, Paula, Don Livio (Mercado Valdivia, cocinería en el segundo piso).

COMIDAS Y BEBIDAS. — Guiso valdiviano, curantos, empanadas, cazuelas de ave, caldillos de mariscos asados. Chicha de manzana.

FRUTAS Y BEBIDAS TIPICAS — Manzana, murra (mora), chupones (palillos silvestres agridulches). Chicha de manzana.

VIAJE, NO DEJE DE VIAJAR

Ya va llegando la hora de escaparse de Valdivia (la ciudad). Al otro día a la mañana (ver mapa) se corre a ver qué es el lago Panguipulli (38 km²); ubicado a 60 km de Valdivia, es una continuación de nuestro Lacar (52 km²) que desagua en el Pirihueico y éste, a su vez, en el Panguipulli. Lago que registra una conformación similar al Lacar: el paisaje entretejido por ese festín verde que es la botánica por esos lados. Al margen, en Panguipulli (si quiere acampar) debe pedir autorización en el puesto de aduana; los carabineros le indicarán dónde, cómo y cuándo. Es gente amable y siente real interés y hasta un poco de envidia por aquellos que tienen como emblema la carpa. Si usted le dice que es argentino (por la gracia de Dios) y de Bs. As., es probable que musiten: "Al tiro, cabro, véngase a mi casa", porque en Chile la gente es increíblemente atenta. Y a veces, la más tonta pregunta culmina en la amistad más entrañable. Pero sigamos investigando el laguito; a 200 m del puesto de aduana se halla el "Club de pesca y náutica". Allí, si quiere navegar, le alquilarán botes y le prestarán (para ducha y otras yerbas) el baño. Si se hace amigo del dueño podrá acampar dentro del perímetro del club.

Hacia la cordillera se halla el lago Pirihueico. Pero llegar hasta allí es bastante dificultoso: el lugar, es similar al Lacar y a otros lagos que ha visto y conviene (porque el tiempo, a medida que pasa, se achica) intentar otros: el lago Ranco, por ejemplo. El pueblo que se tiende a su vera es minúsculo, particular (invadido de chilenos rubios, hijos de alemanes), pero carece de un sitio preparado para camping.

Nuestra estadía en el lago Ranco fue muy breve (lluvia, lluvia, lluvia, lluvia, etc.), pero el sitio es —sin lugar a dudas— uno de los más hermosos del sur chileno.

EL FIN DE LA LLUVIA

Chile continúa más abajo, hacia el sur trascurre "el archipiélago herido", según famosa definición. Pero el tiempo (y la lluvia) nos deciden por la última parte de nuestro viaje. Trepar los 900 km que nos separan de la ciudad de Santiago para de allí saltar a dos bocados de inolvidable sabor: Valparaíso y Viña del Mar.



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.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

Para su automotor compre Ud. lo mejor

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

RECTIFICACION MOTORCAR

Thames 1252
Tel. 773-1130, Capital

Rectificación de cilindros, reparaciones de cigueñales, motos y microcoupé, válvulas y guías, casquillos, bielas y muñones, y la atención de su De Carlo, Citroen, Heinkel, NSU Prinz, Auto Unión, Isard, Isetta, Peugeot, Fiat, Falcon, Valiant, etc., **con equipo BERCO.**

SUPRALOCK
SELLAJUNTAS SINTETICO

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



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

En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



Adquiriendo su auto-radio Autovox, Motorola, Transyca, Sonders o la de su preferencia.

LA TOUR,

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

---



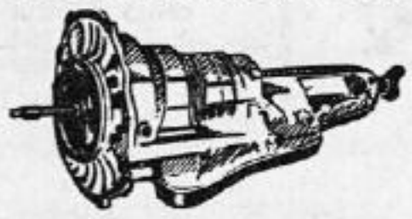
El cristal curvo de su automóvil está en

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

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

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS DE SU

CAJA AUTOMATICA



HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS

VENTA DE REPUESTOS

CAJAS DE RECAMBIO

DE MARCO Hnos. S. R. L.

24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

LA NOTA MAS ALTA...

BLAUPUNKT VOZ

AUTO RADIO



10 sobresaliente

TECNICA EUROPEA CON TRANSISTORES

FAPESA

¡EXIJALA EN SU NUEVA UNIDAD!
¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!
ES UN PRODUCTO

MOTORVOX
GARANTIZA

DIALTECNIA S. C. A.
VIEYTES 1433, T. E. 21-6878/2932,
Buenos Aires

PALANCA AL PISO VT

PAT. EN TRAM.

PARA: **FALCON • FAIRLANE • CHEVROLET • VALIANT • DODGE • PEUGEOT y PICK-UPS.**

Y COMO NOVEDAD

DI TELLA

MAGNETTE - RILEY - MG. - MORRIS

GARANTIA UN AÑO - SERVICE
COLOCACION EN EL ACTO
DISTRIBUYE

ESTAMPA S.R.L.
CARRASCO 267 • T.E. 67-8106
BUENOS AIRES

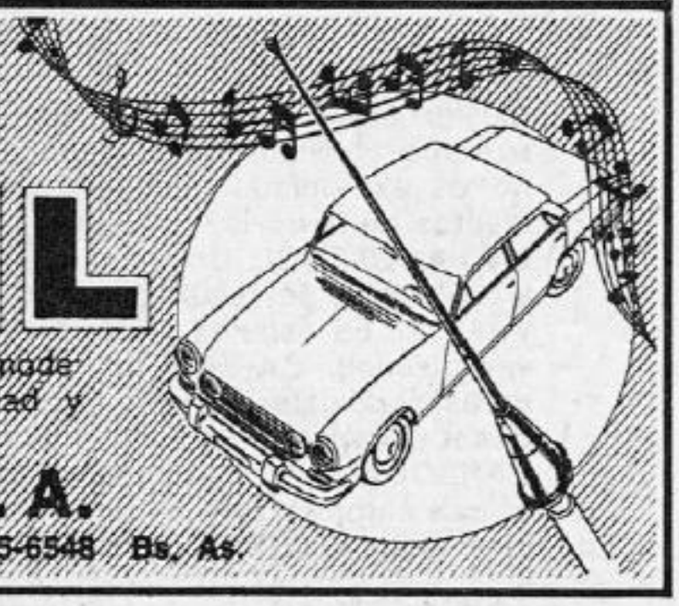
CENTROS DE COLOCACION:
En Capital:
- AL-RONCE, Jujuy 332.
- Talleres VIDELA, Av. Del Trabajo 2018.
- Talleres SAFRA, Rojas 2294 esq. Warnes.
- Talleres GRAND PRIX, Núñez 6231.
- Taller CARMELO GALBATO, J. B. Justo y Castillo.

En Rosario:
- Talleres GIGLI, Avda. Caseros 5931.

ENVIOS AL INTERIOR • ZONAS DISPONIBLES.
PRECIOS ESPECIALES PARA REVENDEDORES

ANTENAS AUTO-RADIO

MAREL



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

MAREL S. C. A.
NUEVA DIRECCION DARWIN 279 T. E. 55-6548 Bs. As.

AVISOS corsificados

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

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

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

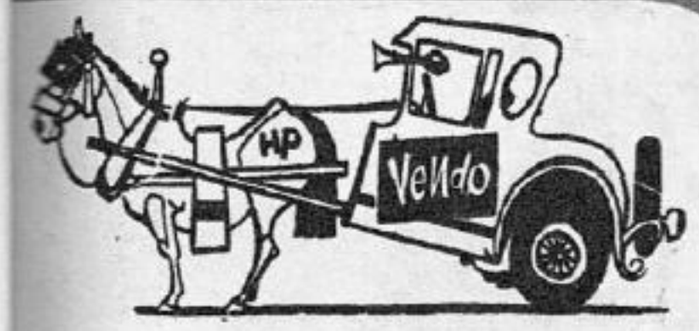
Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....
.....
.....
.....
.....

Nombre y apellido .....
Dirección y localidad .....
Teléfono .....
Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....



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.

CASCOS PROTECTORES al mejor precio de plaza. Sin intermediarios. BEA modelo Deluxe, $ 3.800; BEA modelo 500, $ 6.900; Viseras BEA, $ 700; Burbujas BEA, $ 950. También cascos para competición (de los verdaderos para correr), varios modelos, consultar precios. Envíos al interior contra reembolso. PROPLAST, Mozart 1095, Capital Federal.

COMPRO CUPE FIAT T. M. Anexo J. Entrego Fiat 1500 y diferencia. Dirigirse por escrito detallando preparación a: Titino, Moreno 1550, Tandil.

FORMULA 1. Extraordinario coche. Corrió A. Vianini en el Autódromo. Caja Porsche s/motor. Santiago del Estero 1441, tel. 23-6093 (Horacio).

SIAM DI TELLA 62. Color negro, particular, primera mano. Impecable. RENAULT 65 blanco, buen estado. $ 520 mil. Av. Pavón 2299, Avellaneda, de 8 a 12 y de 14 a 20,30.

DALLOCK COMPETICION. Accesorios Tuercas. Alfombras, encendido, cubrevolantes GENTE A para todos los modelos y en colores surtidos. VENTAS POR MAYOR Y MENOR. J. B. Alberdi 4622, Capital Federal.

VELEROS Y LANCHAS VENDE "ORGANIZACION GASIPI", Lima 131, 1er. piso, "J", tel. 69-1765 y 37-7743.

VENDO FRENOS DELANTEROS completos de Porsche, con puntas de eje, pernos y brazos de suspensión, todo 0 Km armado de fábrica. Se puede colocar sin modificaciones en el Volkswagen. Total $ 56.000,oo. Un silenciador nuevo "Bala" de acero inoxidable, $ 4.000,oo. WITTE HNOS. Taller Especializado. Peugeot - Volkswagen - Fiat - Torino. OLAZABAL 1645, tel. 78-4618.

¡¡¡EXPERTOS AUTOMOVILISTAS!!! DAYTONA INTERNATIONAL (U.S.A.) produce ADITIVO CONCENTRADO GRAFITO-MOLIBDENO "DAYTONA", único SUDAMERICANO (equivalente: SUPER 4K norteamericano). Precio presentación $ 295,oo (botella 60 c.c.). Evita elevadas temperaturas y presiones sobre lubricantes de Cajas de Velocidades y Diferenciales, reduciendo zumbidos y asentando engranajes y piñones. Pedidos contra reembolso (mínimo 12 botellas): PROMOCION - Mendoza 4803 - ROSARIO.

AUTOS VARIOS. ¡OPORTUNIDAD! Ford Falcon, Valiant IV 66, RAMBLER Ambassador 65, Peugeot 403, 62; Estanciera 60; Renault 62; De Carlo 700. ACEPTAMOS PERMUTAS. Facilidades a su comodidad. LUIS MARIA CAMPOS 280, tel. 77-8228.

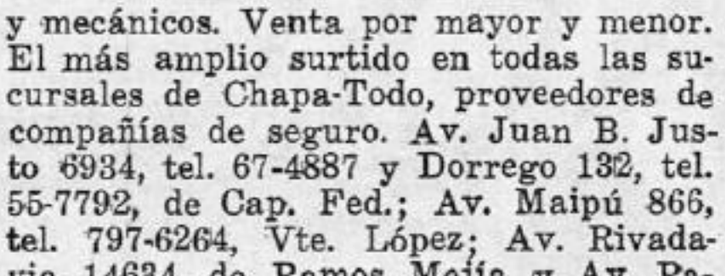
PARTES ESTAMPADAS para carrocerías de Peugeot, Fiat 600, 600 D y E, 700, 1.500, 1500 coupé, 1500 familiar, Torino, Rambler, Estanciera, Renault Dauphine, Ford, Chevrolet, D K W, Dodge, Valiant, etc. Techos, puertas, paneles, capots, guardabarros, zócalos, bajo puertas, tapas de baúl, tapas de motor, etcétera. Precios especiales a talleristas



y mecánicos. Venta por mayor y menor. El más amplio surtido en todas las sucursales de Chapa-Todo, proveedores de compañías de seguro. Av. Juan B. Justo 6934, tel. 67-4887 y Dorrego 132, tel. 55-7792, de Cap. Fed.; Av. Maipú 866, tel. 797-6264, Vte. López; Av. Rivadavia 14634, de Ramos Mejía y Av. Pavón 1265, tel. 208-3875, Avellaneda (Pcia. de Bs. As.).

AUTOMOTORES-LEGALES. Todo trámite legal relacionado con el automóvil. Ejecución de prendas. Cobro de pagarés. Protestos. Contratos. Asuntos civiles y comerciales. ABOGADO ESPECIALIZADO: Dra. María Martha Antúnez. Uruguay 435, 3º "F", Tel. 40-1017.

CUPE PLYMOUTH CONVERTIBLE 33, ORIGINAL, 6 cilindros, freno hidráulico de fábrica, parabrisas volcable, armazón

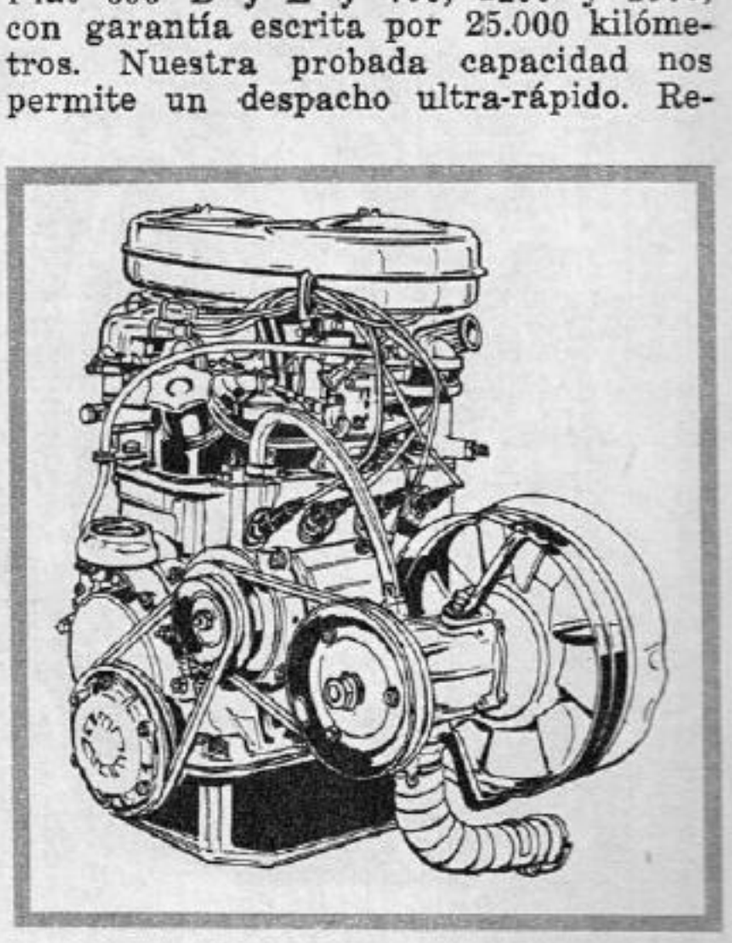


de carrocería metálica, color rojo y negro. VENDO CON FACILIDADES. Tratar: Tel. 42-7020 ó 41-4800.

PROYECTOS Y DISEÑOS DE AUTOS PARA COMPETICION. Fórmulas 1, 2 y 4, SP, TC, GTA. Preparación de motores para las categorías: Turismo Anexo "J" (Renault, De Carlo, Fiat, Peugeot) y monopostos, Fórmulas 2 y 4. También preparamos su motor o Go-Kart. Experiencia - Cálculo científico - Trabajos Garantidos. Tratar: ISIDRO JUSTO FERNANDEZ, de la Facultad de Ingeniería de la Ciudad de Buenos Aires, calle Andrea de Duggan s/número, ROBERTS, FCN D. F. Sarmiento.

CORSAS DEL INTERIOR. Renovamos nuestro stock con SENSACIONALES OFERTAS DEPORTIVAS. Volantes Fórmula 1, 42 centímetros (profundos) $ 13.900; planos $ 11.500; 38 centímetros $ 10.200. TAZONES DE RAYOS CROMADOS 13", 14" y 15" c/u. $ 3.100. Cubremazas deportivos cromados $ 4.600 el juego, tuercas $ 160 c/u. Para el TORINO con mariposa y tuerca $ 8.500. LLANTAS CROMADAS, super-oportunidad; para Chevrolet $ 8.500; para TORINO $ 8.900. CASCOS DE LAS MEJORES MARCAS HOMOLOGADAS. Bocinas musicales con garantía. Escribir a: CENTRAL-POSTAL-CAR, Viamonte 1604, Buenos Aires, tel. 40-9253 y 40-8190. ENVIOS DE INMEDIATO CONTRA REEMBOLSO VIA AEREA O TERRESTRE. También pagos mediante giro al hacer el pedido. *Su casa corsa en Baires* (en pleno barrio del automóvil).

RECTIFICACION DE MOTORES. Rectificamos y ajustamos motores FIAT 600, Fiat 600 D y E y 750, 1100 y 1500, con garantía escrita por 25.000 kilómetros. Nuestra probada capacidad nos permite un despacho ultra-rápido. Re-



mitimos pedidos al interior del país. Precios fijos, Fiat 600, 600 D y E y 750, $ 69.000; Fiat 1100, $ 72.000; y Fiat 1500, $ 75.000. Rectificadora RICARDO S. CAÑAZ y Cía. S.C.A., Alvear 1892, Banfield (altura Av. H. Yrigoyen, continuación de Pavón, 7200).

BANCO DE PRUEBA HIDRAULICO, vende Horacio Gastien, para motores hasta 300 HP, marca "Tomasi". Tratar: tel. 750-2847.

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
CORSA
motociclismo

Volvemos a Honda. Esta vez las razones son diametralmente opuestas: les presentaremos lo más grande y lo más chico que produce esta fábrica japonesa. De la minimoto de 50 cm³ hasta la fabulosa 750 cm³ recientemente presentada en el Salón de Tokio. De una a la otra hay más de 60 CV de diferencia y las velocidades topes difieren en más de 150 km/h. Por supuesto que para lo que sirve una, la otra no puede, y viceversa.

Empecemos por lo mayorcito. La Honda 750 fue una respuesta directa a las grandes motocicletas que en los últimos años presentaron varias fábricas inglesas. Entiéndase BSA y Norton especialmente.

El mercado de las motos pesadas cada año pide más y más modelos, especialmente en los EE.UU., y Japón no tenía nada de nada para satisfacer esos requerimientos. Honda fue la primera en presentar algo, que en este caso es la 750, para ese poder adquisitivo.

La 750 es una cuatro cilindros, sistematización no muy convencional en estos tiempos. Cilindros que están inclinados unos 15° hacia adelante, con las siguientes medidas: 64 mm de diámetro por 58 de carrera y que multiplicado por los cuatro cilindros (no olvidarse de pi) hacen un total de 746 cm³, con una cilindrada unitaria de 186 cm³.

La potencia máxima de este aparato es de 67 CV que se obtienen a 8.500 rpm. No obstante se pueden "tirar" unas 9300 rpm sin que la caída de potencia sea ostensible. Los carburadores son cuatro Keihin, de tiro horizontal de 26 mm de garganta.

Es decir que todo este rendimiento, sumado a una caja de cinco marchas capaz de trasmitir la potencia necesaria al piso en los requerimientos equis, hacen que llegar a los 200 por hora, capaz de lograr la Honda 750, no tarde en ser alcanzado tras muchos, muchos segundos. Sino que pasarle el trapo a algún Torino payaseado en plena General Paz no es nada difícil y viene como quien no quiere la cosa. Pero si por buenaventura usted puede llegar a poseer una Honda 750 en nuestro país le aconsejamos que no intente esa tiradita en la General Paz. Puede resultarle muy peligroso; no sea que termine enroscado en alguna columna. Por eso, mejor no se la compre y olvídese, es un consuelo.

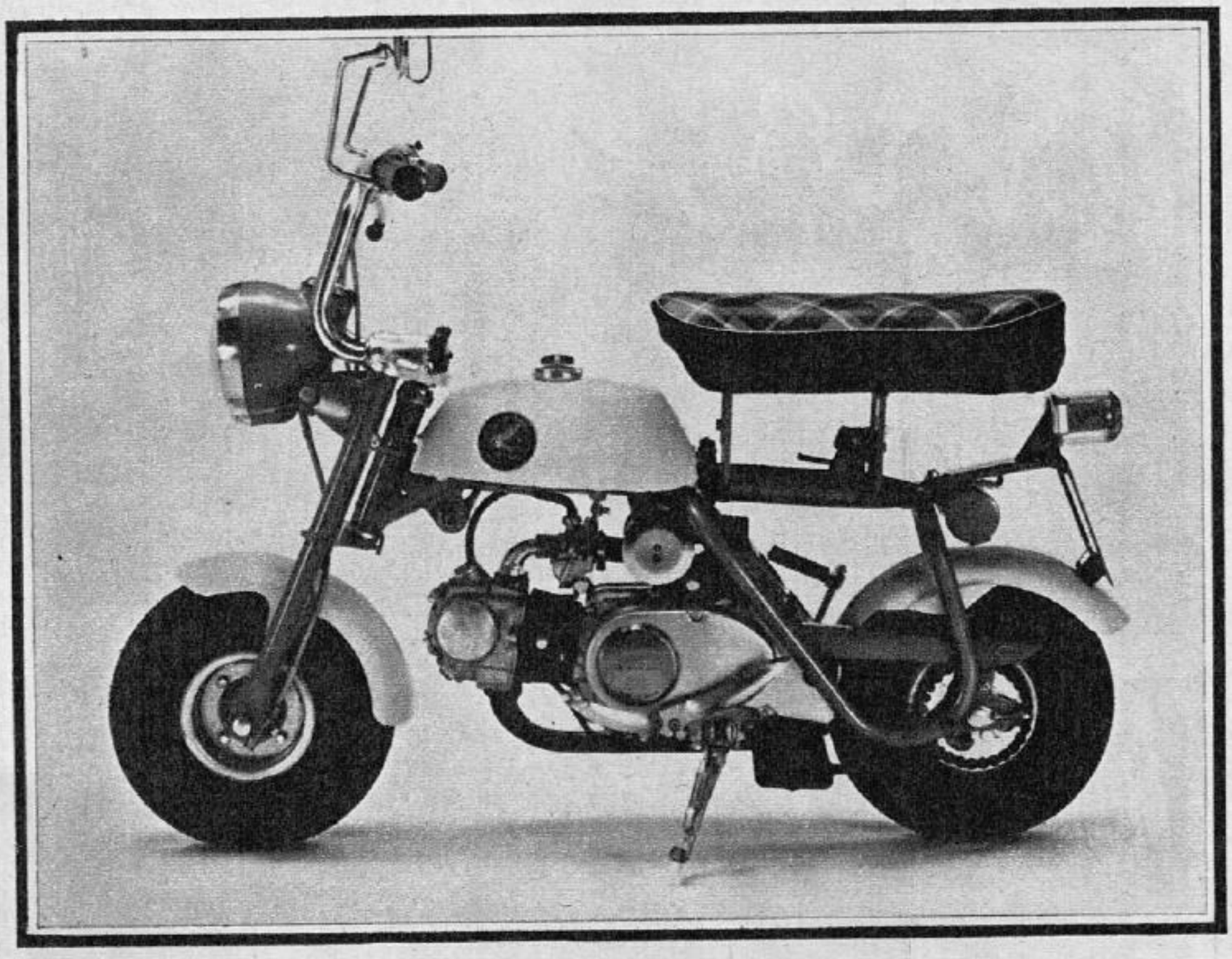
La 750 es una motocicleta que si bien tiene performances estratosféricas tiene frenos a disco lo suficientemente capaces como para detener bien rápido esa masa de 200 kilos. Es la primera moto japonesa que tiene ese sistema frenante; el diámetro útil del disco es de 300 mm y el comando es totalmente hidráulico.

La estética no es el fuerte ni lo fue nunca en las motos japonesas, y menos que menos de Honda. Para no desmentir esto, la 750 no nos muestra grandes conjuntos armónicamente balansino que tiene un aspecto extreceados ni líneas muy suaves, madamente agresivo, aspecto que por los caños de escape, muy Gran Prix ellos, el asiento y los instrumentos se ve aún más reforzado.

El otro aparatito que ilustra estas incomparables páginas es el Z-50 M, una minimotocicleta que se pliega por los cuatro costados, entra en el baúl de un auto mediano y puede ser trasportada de un lado a otro y usarla cuando las condiciones del tránsito o el camino así lo exijan.

LAS CHICAS Y LAS GRANDES

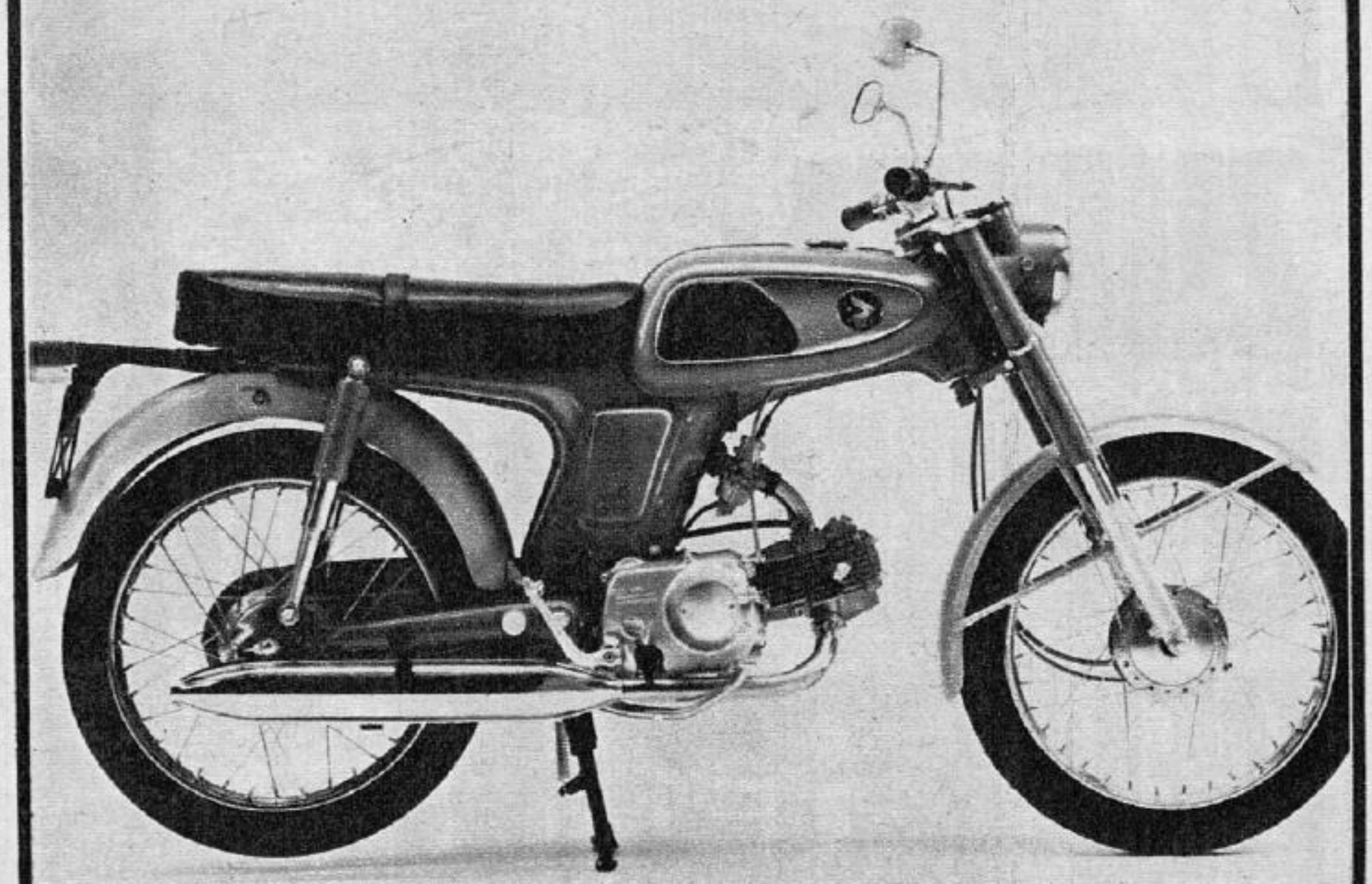
Honda produce infinidad de modelos de motocicletas y surte todas las gamas imaginables. Pero aquí les presentamos la más grande y la más chica: La 750, recientemente presentada, y la 50, Foldup, plegable ella.



La Honda 50 Foldup. La minimoto japonesa que más se vende en todo el mundo, ideal para llevarla plegada dentro del baúl del auto.

Jean Pierre Beltoise y Guy Marchant montados sobre una Honda 750 durante la presentación en sociedad en Francia.

La SS 50 es un aparatito sport que usa el confiable motor de 50 cm³ con embrague automático.



El motor es el cuatro tiempos monocilíndrico que conocemos en nuestro país, el mismo que equipa a las C-50 M que se vendieron hace unos cinco años. La caja es de tres marchas con embrague centrífugo y encendido a magneto.

Pesa solamente 50 kilogramos, plegada tiene unos 80 cm de alto y poco más de un metro de largo. La potencia es de 2½ HP, los suficientes como para impulsar la mini bike a 60 km/h.

Actualmente Honda es la fábrica de línea más diversificada en el ramo de motocicletas. Ni hablar del resto de productos que salen de las líneas de don Soichiro, como ser los automóviles y grupos electrógenos portátiles, porque entonces la línea de productos completos que se venden rayaría en una centena seguramente. No más que con las motocicletas, hay treinta variantes para ir eligiendo.



ZURITA: EL PREPARADOR DEL RECORD

Así trabaja Zurita de lunes a domingo. Así se mueve el equipo de Gastón, el mismo que arrasó con todos los records de Turismo Carretera. Qué hacen y cómo lo hacen. He aquí la razón del éxito.

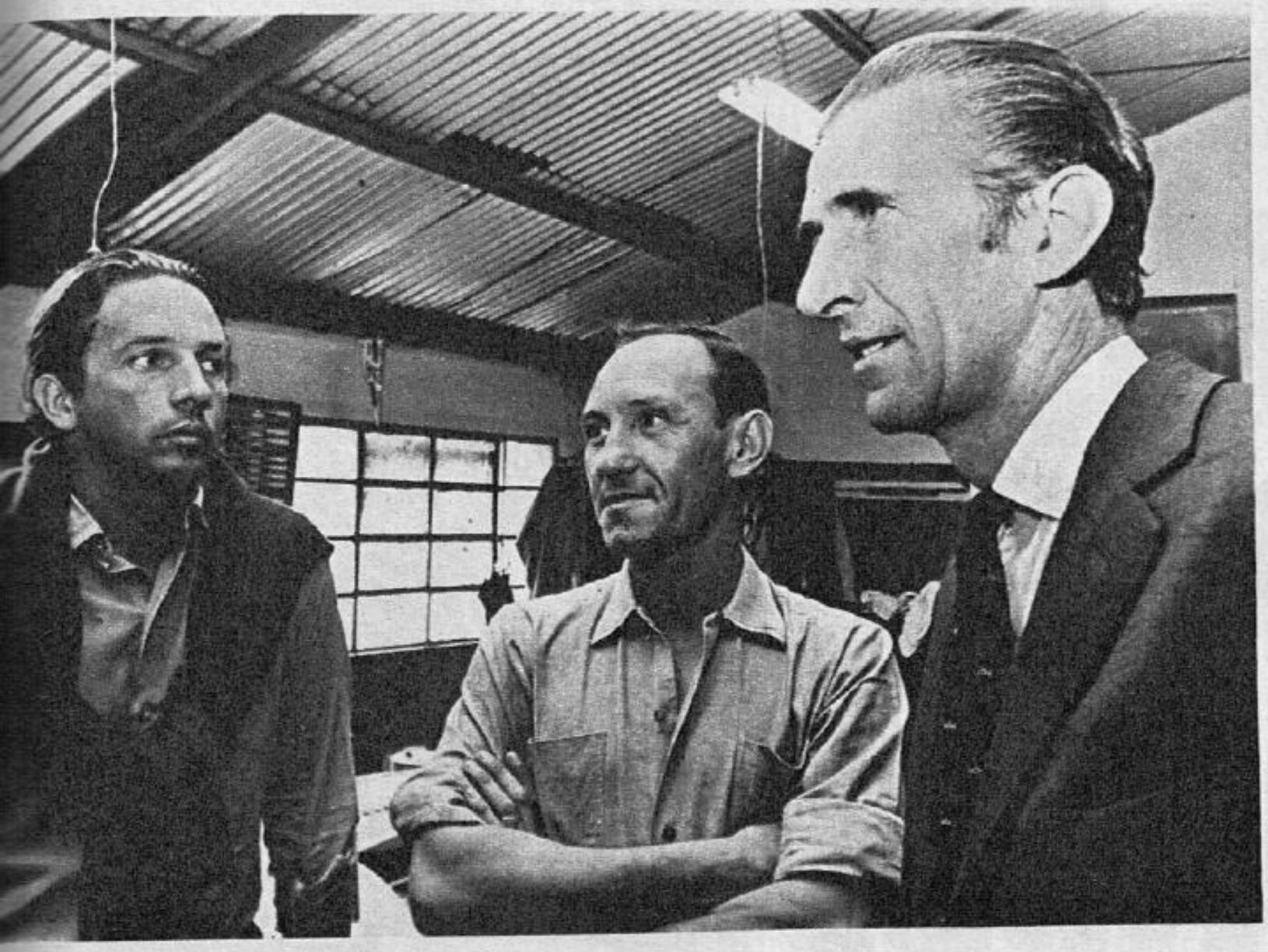
Por CARLOS F. FIGUERAS

Fotos: HUGO PEREZ CAMPOS

"Zurita es un capo"... "Gastón sí que sabe lo que hace"... "Los motores de Zurita son indestructibles." Todas frases escuchadas durante el año pasado y repetidas el domingo último en la Vuelta de Santa Fe, que no por haber pasado un año dejan de ser verdad. Si Zurita es un genio es cosa que se podría poner en duda —perdoná, Zurita—, porque si bien lo consideramos un excelente mecánico y preparador no podemos llegar a llamarlo genio, pero que Gastón sabe lo que hace y que los motores no se rompen no son más que puras verdades.

Desde sus comienzos en un taller en La Plata hasta su pase al equipo IKA junto a Horacio Steven para terminar en una fusión indisoluble al lado del flaco Gastón, Juan Carlos Zurita (32 años y a punto de casarse, porque parece que tiene novia) evidenció gran habilidad para manejar los fierros y conocer muy bien sus entrañas. Su principal virtud es la prolijidad y una gran responsabilidad que queda demostrada en todo el historial de los autos de Gastón.

La semana pasada fuimos al taller donde todos los días los muchachos de Gastón dejan doce horas de sus vidas tratando de solucionar problemas o encontrar alguna manera de sacar unas 100 vueltas más. Estaban todos y por supuesto Gastón, Johnny Perkins, los muchachos y poco más tarde llegó "Cachito" Franco. Pero antes de entablar conversación le acla-



Los hermanos Perkins. El "Grande" Gastón y Johnny junto al realizador de muchos sueños: Juan Carlos Zurita.

Una vista al taller de Donati. "Cacho" Franco ya recuperado y a la espera de una Liebre para dentro de un mes. Zurita escucha a Gastón y Kacic a Franco.



ramos a Gastón: **"Esta vez no venimos a verte a vos..., venimos a verlo a Zurita"**. Gastón sonrió y se limitó a decirnos: **"Hacen bien..., se lo merece, si no fuese por Juan Carlos..."**. Y la frase queda en el aire, pero todos conocen el final.

¿Qué hace Zurita durante la semana? Supongamos que hay dos carreras seguidas relativamente cerca. Ejemplo, Santa Fe y Rafaela. Así funcionan las cosas.

LUNES: "El domingo nos volvemos por la tardecita o a la noche, depende de lo que hayamos trabajado y cómo estemos de cansados; pero generalmente el domingo a la noche, a eso de las nueve a más tardar, cargamos todo y nos volvemos a Buenos Aires. El lunes tenemos franco hasta las doce del mediodía. A eso de las dos de la tarde venimos acá al taller y empezamos a trabajar. Lo primero que se hace es bajar los motores de los autos y desarmarlos. Eso lo hace cualquiera de los muchachos; si encuentran algo raro me avisan y vemos de qué se trata. Siempre hablando de tres autos. Si no hay nada extraño, a eso de las ocho o nueve nos vamos; si aparece alguna rareza nos quedamos hasta más tarde. Demarco me pide la lista de cosas que necesitamos para armar los motores otra vez y si las cosas andan bien la lista completa de repuestos queda lista el lunes; de lo contrario, se termina el martes."

MARTES: "Como te dije antes..., si no terminamos de desarmar, desmembramos lo que quede y a más tardar a mediodía ya están todos los motores desarmados y sabemos qué es lo que hace falta cambiar en cada uno. Los aros, como término medio, duran hasta dos carreras y el cigüeñal hasta cinco y no menos de tres en condiciones normales. Claro que los cigüeñales se mandan después de cada carrera a Ernesto De Milo, que se encarga de pasarlo por magnaflux y balancear el conjunto. Nunca los mandamos a rectificar porque trabajamos sobre medidas standard. Demarco ya tiene todo lo que necesito para empezar a armar otra vez y mientras tanto los muchachos revisan las suspensiones, cambian los amortiguadores, revisan el embrague y la trasmisión en general. Si la carrear es de Autódromo, donde la suspensión no trabaja mucho, se deja todo como está; si la carrera anterior fue de ruta las suspensiones se cambian íntegras. El mismo martes por la tarde comenzamos el armado entre Peretti, Vigliero, Kacic y yo. Revisándolo todo y siendo si todo encaja como debe. Si el trabajo está adelantado y no tropezamos con sorpresas, nos vamos a eso de las ocho; de lo contrario, estamos hasta más tarde."

MIERCOLES: "El miércoles seguimos el armado de los tres motores. Vigliero y Peretti se dedican a revisar todo el auto en general. Instrumental si funciona, puntas de eje, frenos, pastillas, luces, limpiaparabrisas. Los autos generalmente quedan listos. Si ya no hay nada por hacer nos dedicamos a chequear todo, cuantas más veces se chequeen las cosas, mucho mejor, mayor seguridad y tranquilidad. Organizamos los auxilios con las dos pick-ups que tenemos, una T-80 y una Gladiator, que son las que llevan a remolque las Liebres de Gastón y Canedo o Franco, en tanto la de Federico se la lleva él a remolque de su Torino. Planeamos todo y el jueves a la mañana salimos para el lugar de la carrera."

JUEVES: "Generalmente estamos viajando. Llegamos al lugar; Demarco se encargó previamente de hacer las reservas en el hotel y además ya contactó a alguien para tener un taller donde trabajar. Apenas llegamos, desenganchamos los coches y descansamos hasta el viernes. Tenemos piedra libre y la aprovechamos tomando algo en algún boliche con Gastón y los demás o directamente nos vamos a dormir, después de haber comido todos juntos."

VIERNES: "Nos levantamos más o menos temprano y revisamos y chequeamos todo nuevamente. Lo que más me interesa y por lo que más nos preocupamos es por chequear todas las veces que podamos..., si no tenemos nada que hacer... chequeamos."

SABADO: "Lo único que queda por hacer es darle los últimos toquecitos e ir a sellar y últimamente pelear con el peso y el reglamento; pero nos tiene sin cuidado, mientras estemos dentro de él. Por la tarde carburamos, si hace falta, y ya queda todo listo para el domingo. Demarco nos indica dónde están los auxilios. Comemos todos en alegre montón y nos vamos a dormir temprano. El domingo la carrera y a esperar qué pasa."

Así se planifican y se hacen las cosas en el equipo de Gastón. Así trabaja Zurita, el preparador del auto record de Turismo Carretera, aunque a muchos no les cause gracia.

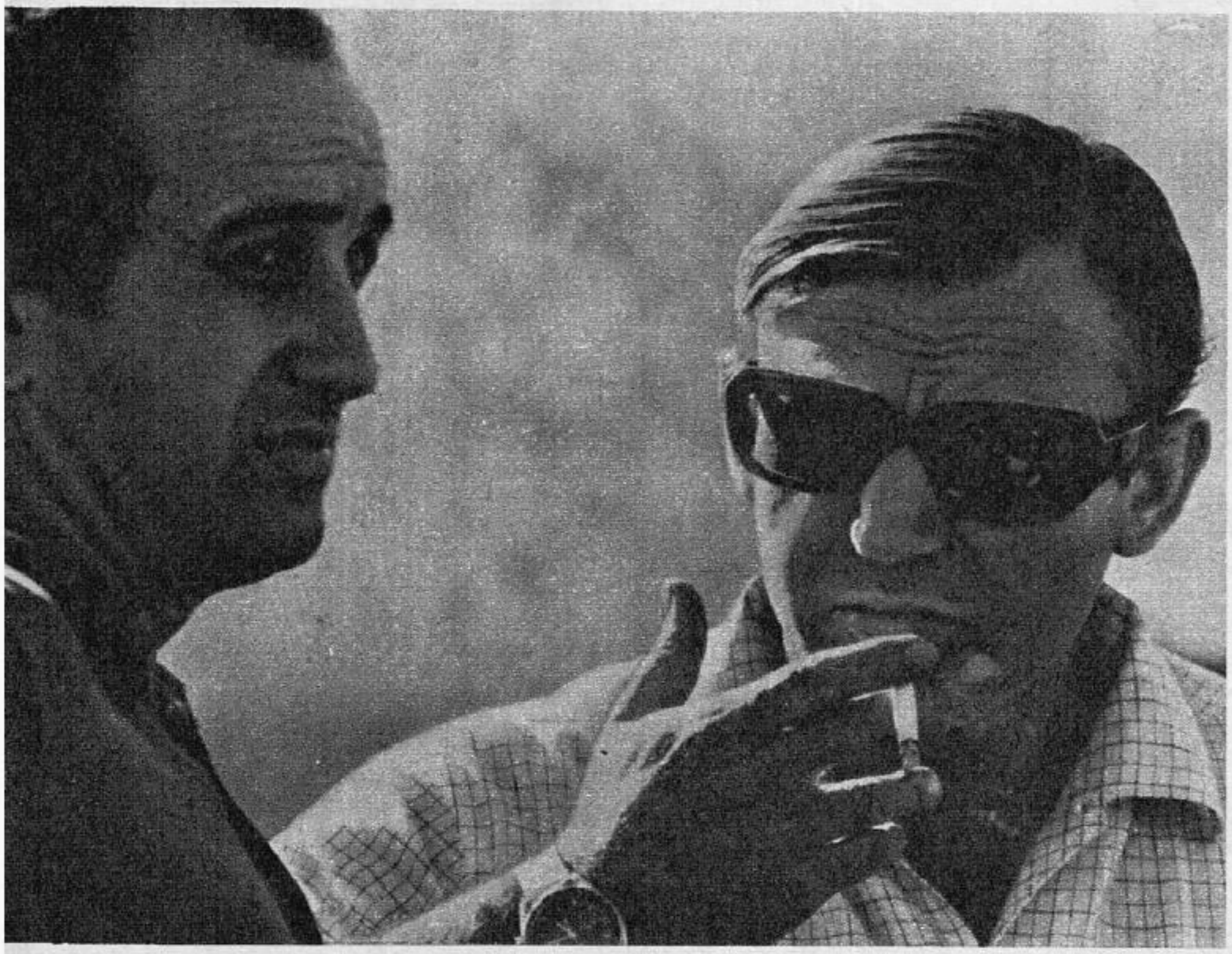
UN TIBURON PARA GRADASSI

Un interesante grupo cordobés está terminando un fórmula uno para Gradassi. Todavía no se sabe qué motor llevará.

Por HECTOR ACOSTA. Fotos: NILO SILVESTRONE



1 2



Tienen la seriedad indispensable como para trabajar en serio, nada más. Después todo lo hacen con una tonelada de humor. No pueden estar callados o quietos. Y para colmo son cinco. Cinco nombres diferentes y cinco especialidades distintas. Eso sí, tienen un solo apellido porque son hermanos: Domingo, Samuel, Serafín, Daniel y José Perugini.

Domingo, "El Cacique", se encarga de los motores; Samuel, el ejecutivo, de suspensión y frenos; Daniel, el más serio, de trasmisión; Serafín, el más alto, del alineado y balanceado, y José, el más bajo, atiende todo lo que sea trasporte pesado. Así trabajan todos los días en el taller de Sor Ana María Yaner 943 de Barrio Pueyrredón, en Córdoba. Sin inhibiciones ni problemas. O mejor dicho, casi sin problemas. El único que tienen es el hobby de hacer autos de carrera. Ternengo nos decía que nunca había manejado un auto que doblara tanto como la Liebre-Prats que antes condujo Pascualini. La habían atendido los Hnos. Perugini, y con una devoción especial porque son los hinchas más fanáticos de Carlitos, el joven piloto Ford.

La cuestión es que allá por agosto del año pasado se decidieron a construir un fórmula uno para que corriera Gradassi en Rafaela. Utilizando los planos del Ing. Horacio Antonio Peiretti, hechos en colaboración con los inge-

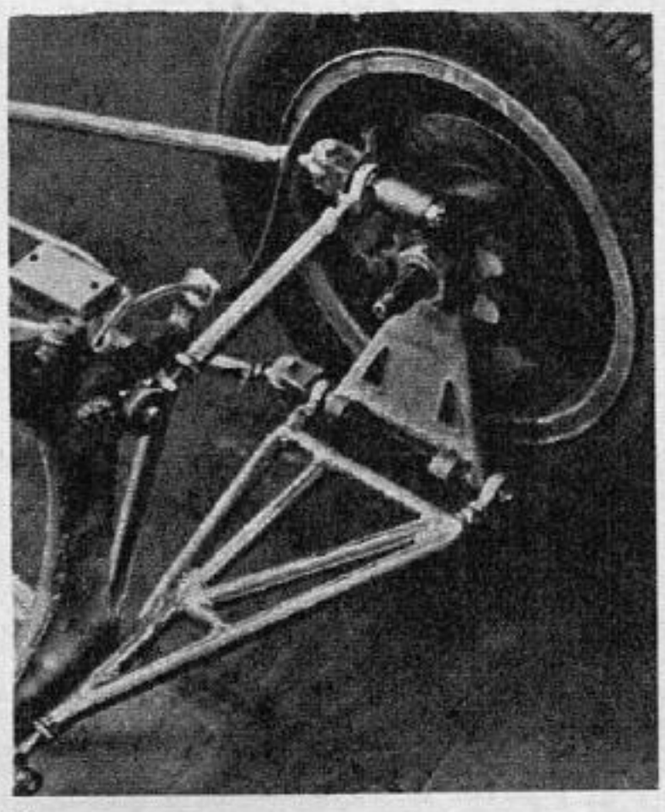


1 Eran cinco hermanos... los Perugini, que un día se decidieron a construir este monoplaza para que Héctor Gradassi lo corriera en Rafaela. Las 500 Millas ya pasaron pero se acercan las próximas.

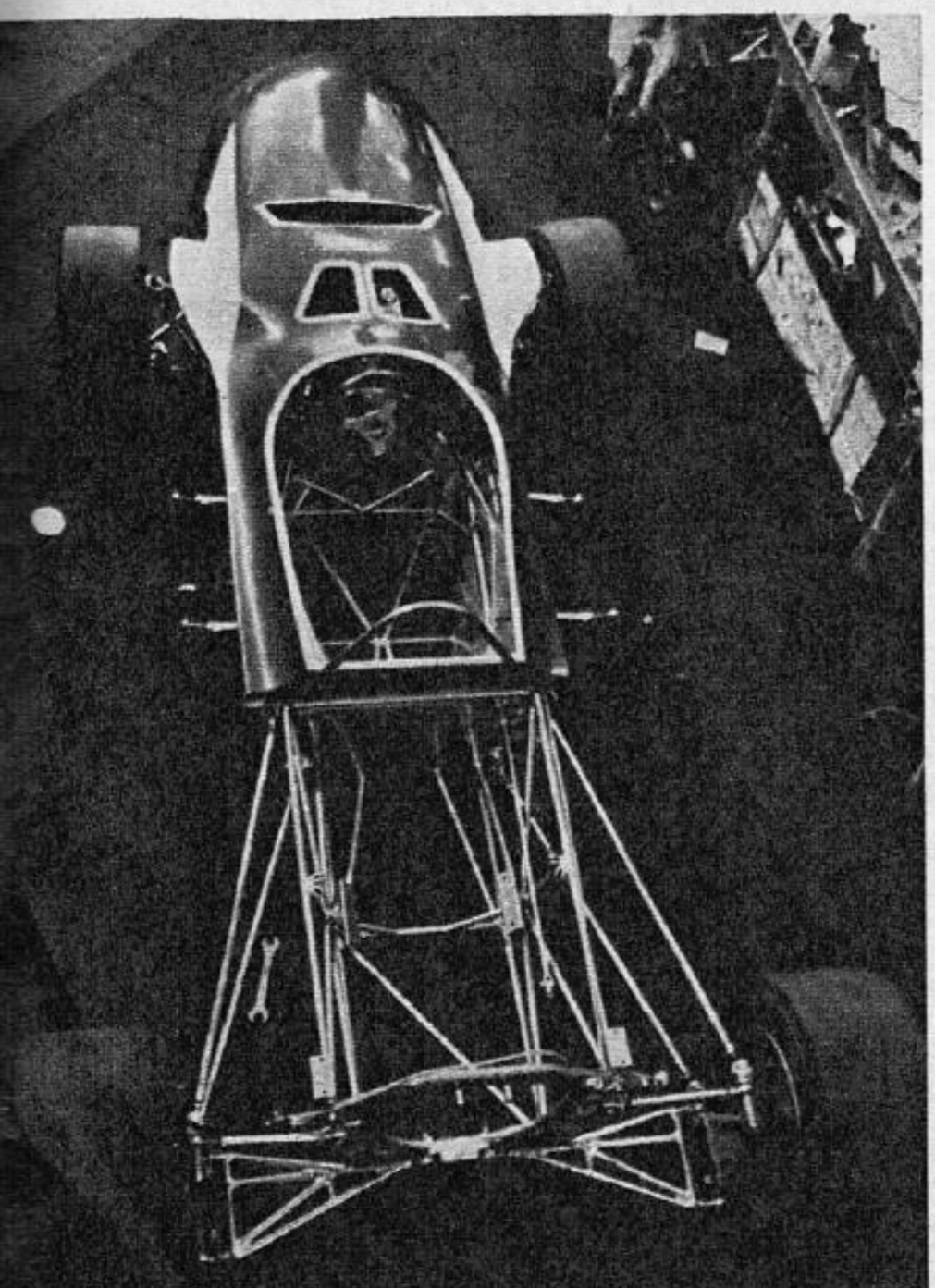
2 Formisano-Gradassi. Ahora socios. La gran duda es, ¿podrá llevar motor Dodge el "Tiburón"? Formisano no cree, Gradassi lo siente.

3 El "Tiburón" muestra sus aletas. Debe ser que cortan el aire como nadie. ¿Y la boca de adelante? ¡Para comerlos mejor!

4 He aquí la suspensión trasera. El sistema es común: un brazo único superior y una parrilla inferior triangular. Lo que llama la atención es la complejidad de esa parrilla inferior. Demasiados caños y demasiadas soldaduras. El portamazas, en cambio, es elegante.



4



3

nieros Dreidemie y Gorostegui, comenzaron a trabajar, de noche fundamentalmente y de día subrepticiamente, para terminar el auto a tiempo. Problemas con una caja ZF que se le iba a prestar a Gradassi impidieron que la máquina se completara en término, iniciándose entonces un período de desazón y relax que mantuvo la construcción largo tiempo detenida. Hasta ahora, que decidieron fomentarla nuevamente.

El "Tiburón", como lo hemos bautizado en conjunto por su tremendo aspecto frontal, es una estructura reticulada confeccionada con caños de cromo molibdeno y con mucha inspiración aeronáutica.

Tiene suspensión delantera independiente en las cuatro ruedas, destacándose el inspirado sistema de palier flotante para el conjunto trasero. Los portamazas son de una secreta aleación desarrollada por el Ing. Gorostegui que les da una dureza total con bajo peso.

Los frenos son a disco en las cuatro ruedas con bomba compensadora y para doblar se utiliza una dirección a cremallera de Peugeot.

Los amortiguadores hechos por "Escal" son especiales, igual que la barra estabilizadora y los espirales, producto de Industrias De Miguel. La trocha delantera es de 1.520 mm, siendo la trasera 20 mm más ancha. La distancia entre ejes es de 2.460 mm, y el auto con estas medidas impresiona por su tamaño.

Por el momento y con el propósito de utilizarla como matriz para hacerla en plástico, la trompa es de aluminio. Su realizador, Pepe Di Giuli, gran amigo de Gradassi, dejó contentos a todos por el trabajo. Demostró haber puesto un cariño especial en la confección. Los tanques, en cambio, son de chapa galvanizada con una capacidad de 80 litros cada uno, y estarán adosados en los flancos del auto.

Falta decidir qué motor ha de impulsar al "Tiburón". Todo fue diseñado para utilizar un Tornado y ahora se precisarían dos meses para variar los soportes y hacer la adaptación a la caja, que será una ZF. Los Hnos. Perugini opinan que si el auto no lleva motor Tornado deberán terminar un segundo chasis que tienen casi concluido y adaptar en ése el posible motor Dodge que proporcionaría Formisano a Gradassi.

Todos afirman que dejar pasar más tiempo es permitir un envejecimiento prematuro del coche. El trabajo concretado supera el 70 por ciento y, salvo el aspecto motor-caja, lo demás es rápido para finiquitar. Sólo falta el corazón del "Tiburón" para que el imponente escualo tome vida. Ese día, seguramente, será el menos serio del clan Perugini porque verán como algo real este sueño de mecánicos o juguete de chicos grandes.

1 DE ENGLAND CON AMOUR...

...nos llega esta versión para exportación del Trident V-8 Clipper II. Tiene de todo: desde los mejores dispositivos para seguridad hasta vidrios exteriores coloreados antirreflectantes. Repetimos: se llama Trident V-8 Clipper II, y lo produce Trident Cars Limited, Grove Road 54-7, Woodbridge, Suffolk, Inglaterra. ¡¿Qué tal?!



1

ESTADOS UNIDOS. En USA se ha desarrollado un programa vastísimo tendiente a determinar el porqué, las causales de los accidentes automovilísticos que año a año aumentan alarmantemente. Dentro de las exigencias de la investigación, una de las pautas a seguir intentaba determinar qué color es el menos peligroso, es decir el más visible a mayor distancia. Los resultados fueron bastante contradictorios; en California, la mayoría de la opinión se inclinó por el naranja, mientras en Indiana se votó por el blanco. De lo que resulta que todo es según el color del cristal con que se mira... ♦ En el punto culminante de una "Turnpike Highway" —en cristiano, carretera de peaje— ubicada en el estado de Florida, una máquina automática lava, gratuitamente, todos los automóviles que han finalizado el recorrido, hasta que quedan totalmente limpios. De lo que resulta que todo es según el color de la mugre que se trae. ♦ En Estados Unidos se abandona un auto cada media hora. El año pasado, la policía de Chicago "recolectó" 34.500 unidades abandonadas. De lo que resulta que todo es según el color de la guita que se tiene...

FRANCIA. Desde el próximo 30 de septiembre será condición *sine qua non* que todos los automóviles tengan equipo antirrobo antes de ser patentados. De esta manera, la policía francesa cree poder disminuir, en alguna medida, la cantidad de autos que van a parar a los cementerios, después de ser prolijamente saqueados. ♦ Siguiendo en el tema de la seguridad de bienes y personas, los participantes de todas las carreras que se disputen en territorio francés deberán poseer equipo ignífugo completo. Están actualmente en curso las investigaciones y experimentos para determinar cuáles serán los materiales ad hoc que la Comisión de Seguridad aceptará. ♦ Aumenta en Francia la proporción de automóviles extranjeros; el índice del 15 % del '67, se elevó al 22 % para el '68. ♦ El Ministerio de Interior francés ha autorizado a la Sûreté, cuerpo de policía de la República, a requerir la colaboración de Interpol para lograr la extradición del fugitivo Jorge A. Augé Bacqué, escapado hace unos años de la prisión de Cayena, Guayana Francesa, y refugiado, al parecer, en Sudamérica. La última información recibida sobre el sujeto lo ubicó en La Serena, Chile, de donde desapareció, ignorándose su actual paradero. Así que a cuidarse, que anda suelto...

INGLATERRA. Se incorporará al mercado consumidor británico una nueva nafta anticorrosiva; la composición química del nuevo combustible incorpora sustancias que evitan la corrosión de todas las partes que están en permanente contacto con la nafta. En los primeros días de abril se pondrá en venta el nuevo producto. ♦ Este año se celebra el cincuentenario de Bentley, motivo por el cual se ha organizado una serie de festejos. Se editará el "Bentley Golden Jubilee Book", libro en el que la firma recolectará las firmas de los ex y actuales poseedores de autos Bentley; se presentará una película que ilustrará sobre las actividades de la casa en sus años de oro —1926-1930—, sobre las cinco victorias en Le Mans y un racconto general sobre quién fue y es Bentley. Se ha previsto invitar a Enrique Sán-

2 LA PILDORITA...

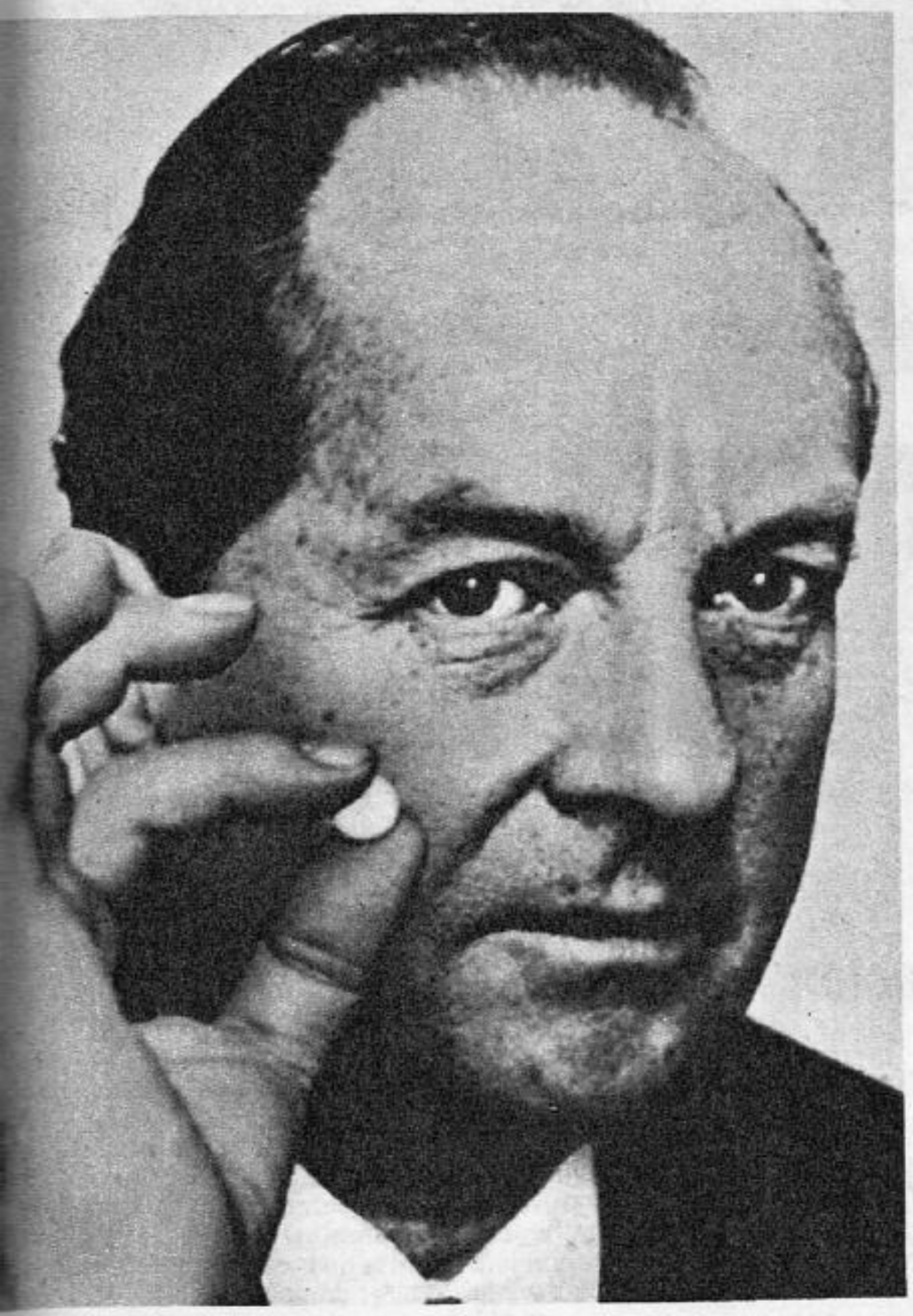
A pesar de ser muy parecida a la que todos piensan, esta pildorita es fruto de investigaciones llevadas a cabo en Suiza. Su acción sobre el organismo es atenuar y hasta anular los efectos del alcohol. Es decir que ahora algunos podrán inundarse como locos y salir a manejar de lo más frescos. No hay nada que hacer: las pildoritas nos están salvando...

3 TOP SECRET

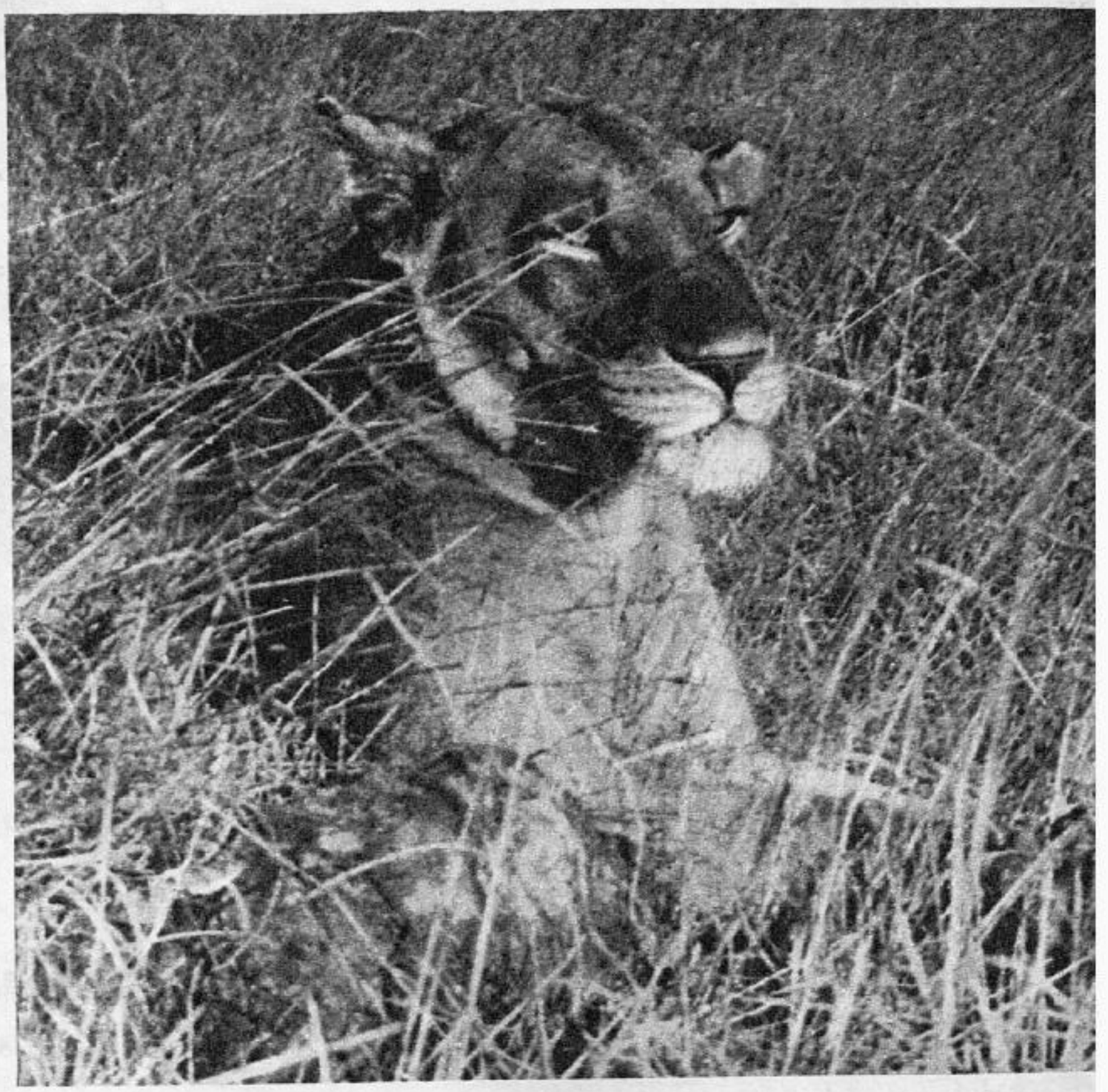
Siguiendo con nuestra graciosísima costumbre de levantarle la perdiz a medio mundo, hemos fotografiado, exclusivamente para ustedes, al legítimo león de Peugeot, en su lugar natal. Se trata de una educadísima fiera, que habla francés correctamente y domina el arte de hacer vol-au-vent de langostinos o doppietta, indistintamente.

4 ELECCIONES

Vista la necesidad de imponer un poco de seriedad en la redacción de CORSA, las autoridades máximas de Editorial Abril han decidido reemplazar al desvanecido Carlitos "Talicho" Fresco por esta figura señera del arte y las letras argentinas. Todos sabemos quién es, ¿no? ¡¡¡RRRRRUUUPPETEE!!!



2



3



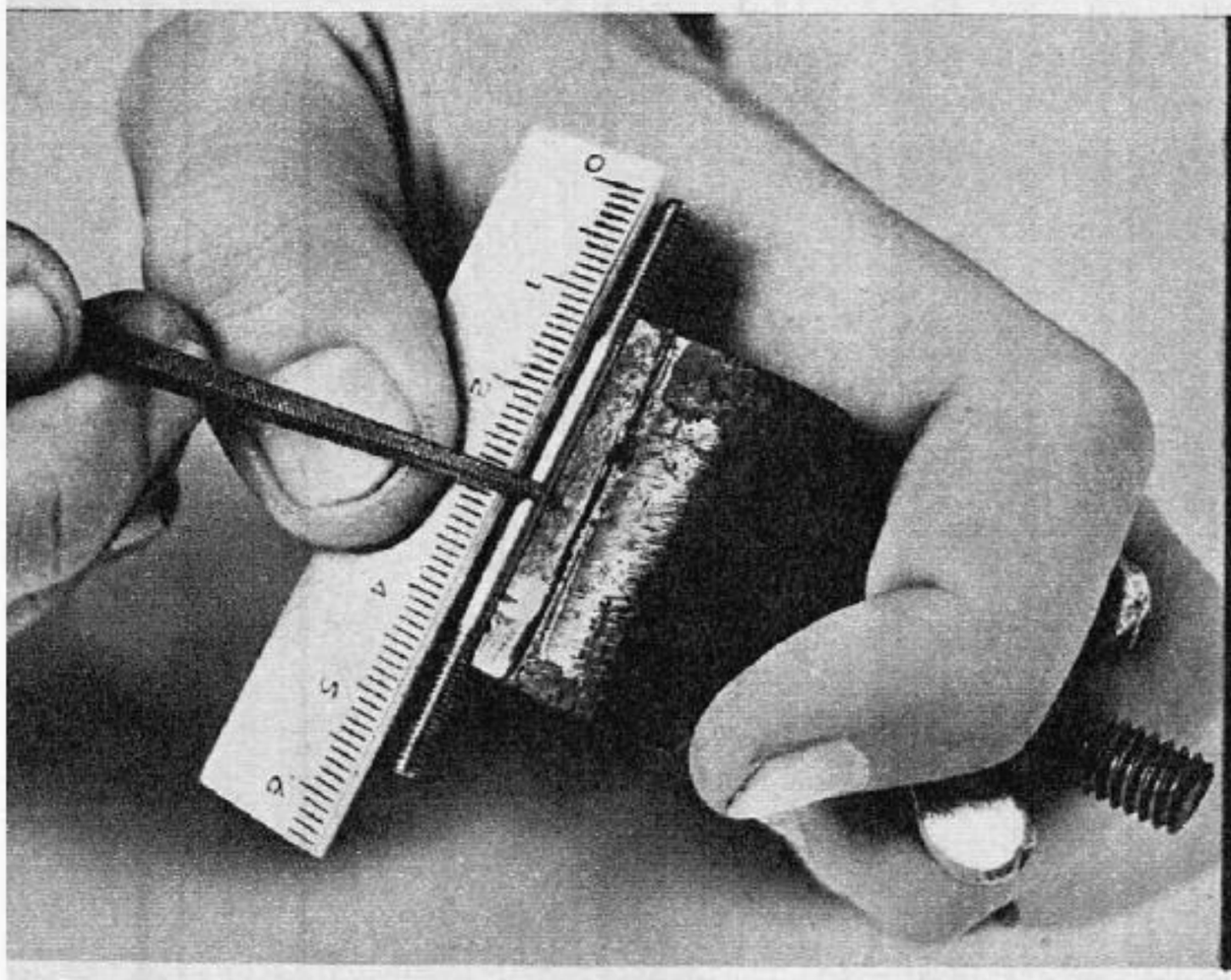
chez Ortega, a quien se coronará como "El coleccionista frustrado del año".

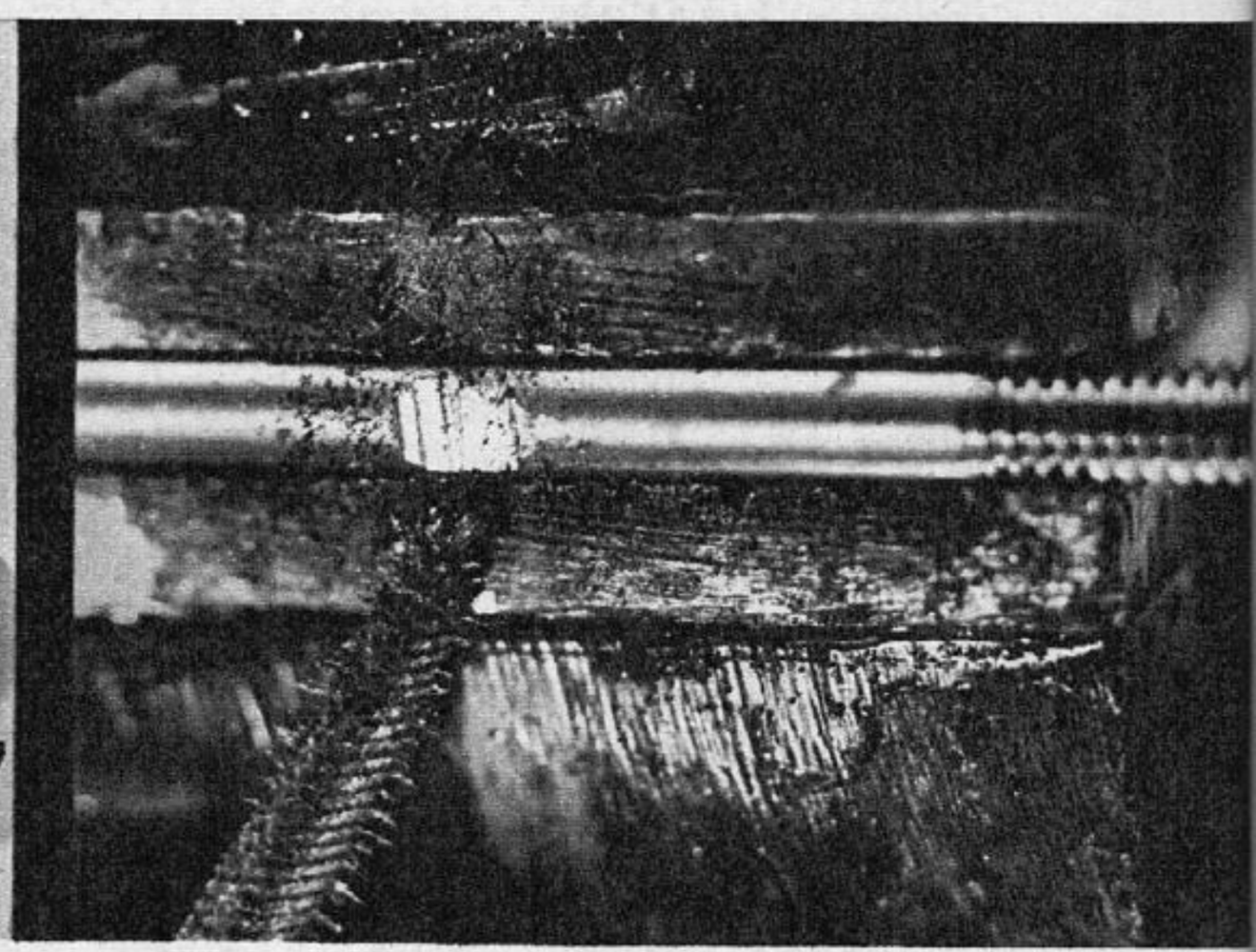
ITALIA. A fines del próximo decenio —1980— Italia se trasformará en un gigantesco enbotellamiento. Tal afirmación está avalada por la cifra estimativa de automóviles que se hallarán en circulación: 16.000.000. Dieciséis millones de autos..., son muchos autos... ¿no? ♦ Las minifaldas se utilizarán en Italia para solucionar problemas de tránsito. Estudiantes luciendo la bella prenda señalarán a los automovilistas las infracciones cometidas; oficiarán de guías para grupos escolares que deban transitar por cruces peligrosos, y señalarán, con la debida anticipación, los accidentes y trabas al tránsito. Se descuenta la especial atención que dispensarán los automovilistas italianos a las estudiantes en minifalda. Y nos hacemos la siguiente pregunta: ¿Cómo estarán vestidas cuando haya dieciséis millones de autos en Italia?... ¡¡Atrás, Lobos...!!! ♦ Una sociedad italiana ha patentado recientemente un nuevo sistema de servofreno. La novedad estriba en que este servofreno es accionado eléctricamente. A juicio de los constructores, ofrece mayor seguridad que los sistemas hoy en vigor.

DE LO NUESTRO... Algunas ordenazas resultan ridículas. Tal el caso de la que obliga a los conductores de taxis a trabajar en pleno verano enfundados en camisas de un solo color, con mangas largas abrochadas *y corbata*. Evidentemente, quien puso en vigencia la disposición no tiene necesidad de trabajar 12 horas diarias, o más, bajo el sol y con la temperatura que desprende el motor a lo largo de la jornada. Se puede alegar que solamente es una ordenanza antigua, cuyo cumplimiento se dispuso recientemente. Mucho más ridículo aún. En muchísimos lugares públicos se atiende al público en mangas cortas y sin corbata, pues tienen equipos de aire acondicionado. Mientras numerosas patrullas controlan si el nudo de la corbata de los choferes de taxis es "filipino" o "corazón", centenares de colectivos desprenden humaredas pavorosas, circulan por donde no deben, o arrullan los oídos con escapes estruendosos. Hay que ubicarse, "ordenadores"..., éste es el siglo XX, ¿eh?

Parabrisas CORSA hobbies

SEA UN LLEGADOR





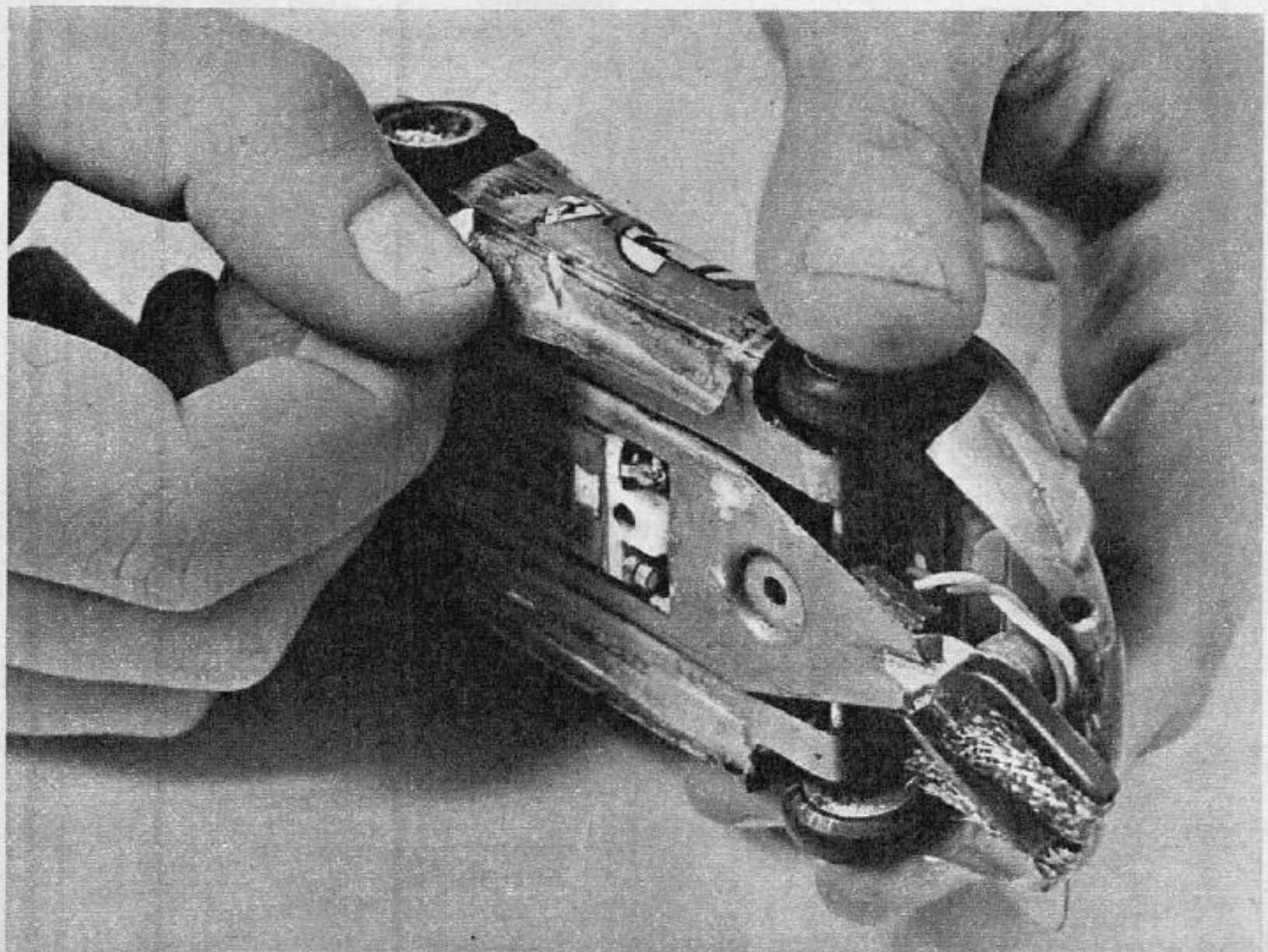
A la izquierda, tratamos de ubicar el medio del eje, donde luego haremos el rebaje, donde morderá el prisionero de la corona (derecha).

Todo lo que hay que saber como para poder ganar una carrera de larga duración.

La preparación del modelo, los repuestos, las herramientas y los entrenamientos

por JUAN CARLOS LLANOS

Este es nuestro sistema preferido de sujetar la carrocería, lo que permite luego volcarla hacia un costado.



¿Cómo se corre una carrera de larga duración? Es una pregunta interesante, pero más interesante aún es intervenir en una de esas competencias, y lograr una buena clasificación.

Antes que nada, analicemos qué es una carrera de varias horas (ya que se prepara una para el mes que viene); estos eventos se han corrido, en general, para categorías de preparación libre, aunque en algunas oportunidades se las hizo para Turismo de Carretera, con todas las limitaciones inherentes al caso.

Lo más importante que se debe tener en cuenta para lograr buenos resultados es preparar bien el modelo que vamos a utilizar, con prolijidad y esmero, y sobre todo adoptar soluciones prácticas para los problemas que se nos pudieran presentar durante el trascurso de la prueba. ¿Cuáles son los problemas que se presentan en general? Esa es otra buena pregunta; uno de ellos, y el más común, es que se afloje la corona; otro, que se rompa la carrocería o se suelte de sus puntos de sujeción al chasis; también puede suceder que se nos queme la bobina; y por último que se tuerza el chasis.

Hay muchos corredores que todavía piensan que poniéndole dos prisioneros a la corona, ésta queda más firmemente sujeta, lo cual es un error, ya que si ajustamos uno de ellos éste hace presión contra el eje, el que queda apretado entre el prisionero y un sector del orificio, quedando asido por la superficie del prisionero en contacto con el eje, por un lado, y una superficie curva en la parte opuesta. Si agregamos otro prisionero de este lado, lo que conseguiremos es que de ambos lados quede apretado sólo por la superficie de los prisioneros en contacto con el eje; y por otra parte podremos notar que al aflojarse uno de ellos, el otro también queda suelto. Por lo tanto (ésa es nuestra opinión al menos), lo mejor es colocar uno solo, de manera bien firme, lo que se logra haciéndole un rebaje plano al eje, en el lugar en el que

→



Perón escribe para PANORAMA

Hace quince días, en Madrid, Juan Perón entregó personalmente a PANORAMA un análisis de la actual coyuntura Argentina: la caída de Illia; quién manda hoy en el país; Perú, Uruguay y las relaciones internacionales; ¿Guerra civil, elecciones o más revolución?

PASCUAS: EL SOL SALE PARA TODOS

La celebración jubilosa de la Pascua —que por sobre diferencias vincula a judíos y cristianos— coincide en el hemisferio norte con el equinoccio de la primavera. Distintos ritos celebran el triunfo de la vida sobre la muerte.

CHINOS Y RUSOS VUELVEN CON HISTORIAS

Con comunismo o sin él, las viejas rencillas fronterizas vuelven a ser tema y convulsiona a dos gigantes. Antecedentes y proyecciones de un enfrentamiento.

Todo esto y mucho más de la actividad nacional y extranjera
Léalo en revista

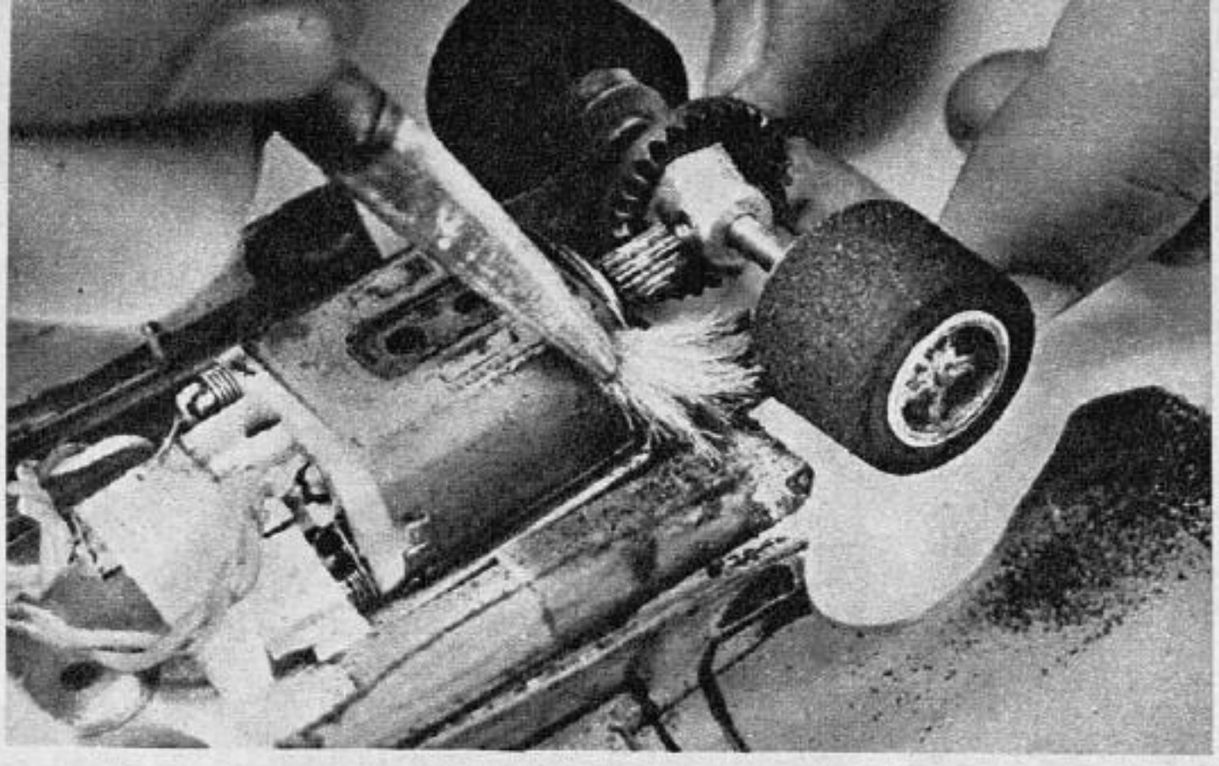
PANORAMA SEMANAL

¡Cómprela para estar al día toda la semana!

En el próximo número,

FRONDIZI escribe para PANORAMA

Otro derrocado presidente argentino continúa la serie de notas sobre tan candente tema: "¿Cuál es la salida de la actual situación nacional?"



Aquí podemos apreciar parte de la suciedad que se había acumulado luego de seis horas de carrera. Nótese lo gastado que está el piñón.

el prisionero ha de sujetarlo, que es en el medio del mismo. De esta forma lograremos que el prisionero se ajuste sobre una superficie plana y un poco rugosa, que además le impedirá desplazamientos laterales (factor sumamente importante) que desajusten la corona del lugar correcto. Una vez así colocada la corona, su calibración ha de realizarse ajustando las contratuercas de la rueda, para lograr el rendimiento óptimo de la misma. Es fundamental obtener una corona bien centrada.

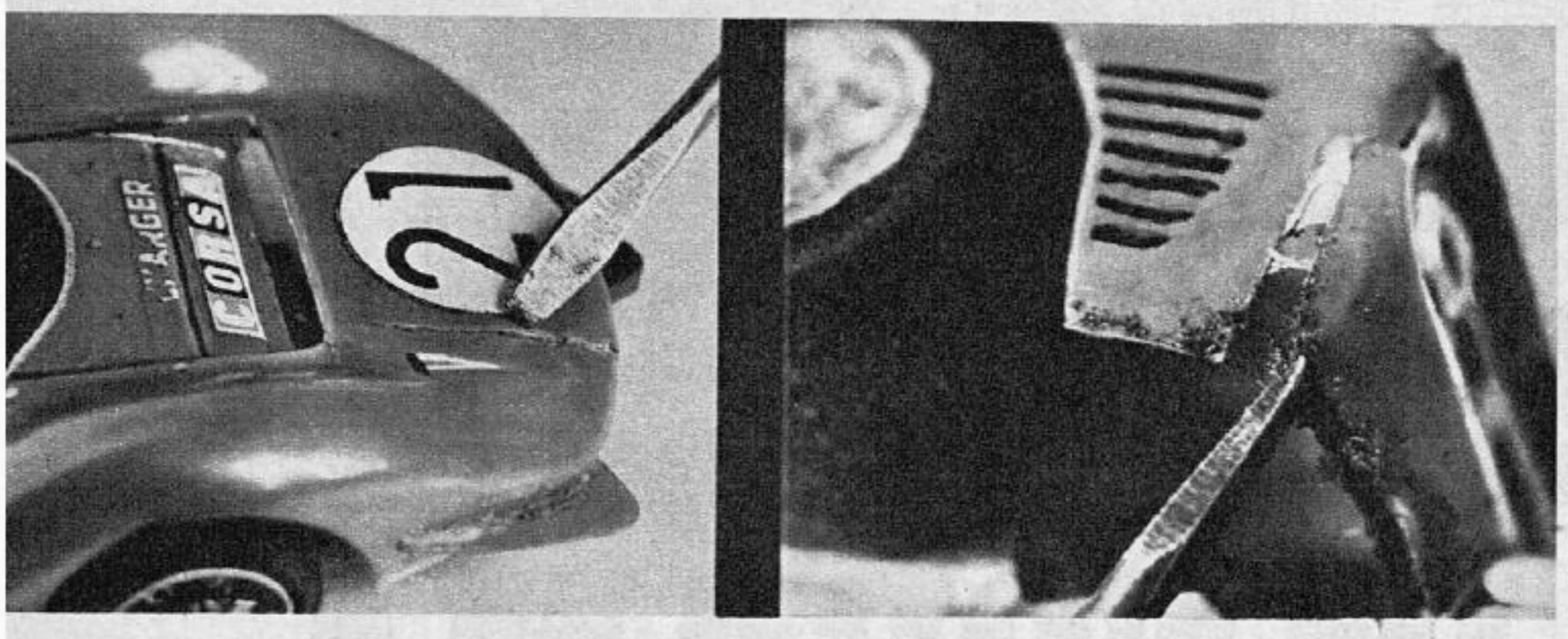
El segundo problema que más a menudo ocurre, es que se rompe la carrocería en los puntos de sujeción al chasis. Nosotros hemos utilizado el celofán engomado para evitar esto, y a pesar de que es un poco engorroso en momentos de apuro centrarla bien, sin embargo hemos evitado tener que recurrir a reparaciones en general más largas.

En cuanto a que se nos queme la bobina, nosotros siempre hemos llevado una de repuesto, aunque no hemos tenido necesidad de utilizarla (¡por suerte!), y con el cabezal, con sus cables correspondientes, carbones y resortes, a fin de cambiarla con la mayor presteza. En general en los reglamentos de estas pruebas no se puede cambiar chasis ni carcaza de motor, pero no se prohíbe el cambio de cabezal, que por otra parte en algunas oportunidades se han fundido.

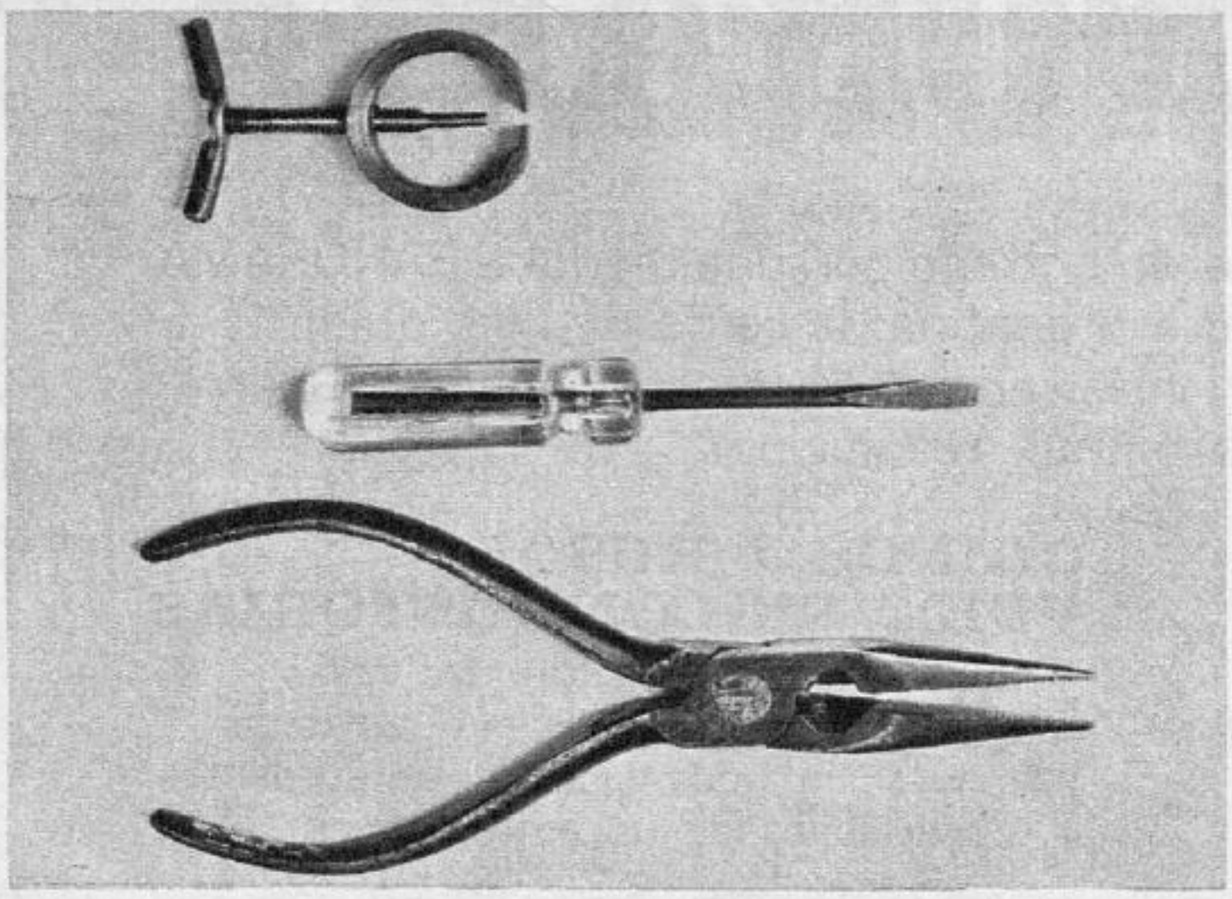
La solución para el problema de las torceduras de chasis es sólo manejar tranquilos y evitar el mayor número posible de "piñas", ya que son éstas las causantes de dichas torceduras, como así también de ejes. Cuando intervenimos en una carrera de varias horas, debemos pensar que gran parte de los problemas se producen por los golpes (se desajusta el motor, se resiente la estructura general, se despegan los contrapesos, etc.) los que al fin pueden hacernos perder. Tenemos que pensar que hay que andar rápido, pero no tanto que luego debamos parar para hacer reparaciones que nos van a hacer perder muchas vueltas, y no pueden imaginar cuántas.

Los minutos que permanece parada nuestra máquina parecen horas, mientras uno ve pasar una y otra vez los coches de los adversarios. Además casi siempre los nervios nos traicionan y hacen que nuestras manos sean torpes y lo que generalmente tardamos dos o tres minutos en ajustar o reparar en condiciones normales, nos lleva en estos casos cuatro o cinco.

Es de vital importancia conocer la pista, probar el chasis en la misma, buscar la relación más adecuada para ella, y llevar como repuestos, además de los que mencionamos: ejes (dos o tres), carbones, escobillas (varios pares), neumáticos traseros, tuercas y tornillos y, sobre todo. herramientas.



Algunos de los destrozos que sufriera la carrocería de nuestra Ferrari Can-Am, en la trompa y en la cola, luego de ganar el concurso de elegancia.



Estas son las herramientas imprescindibles para efectuar las reparaciones necesarias. A ellas podemos agregar alguna llavecita de tuercas.

COMUNICADO

AUTOZOOM S. R. L. agradece a **TUFFY HOBBIES** y **ORBITAL S. A.** los servicios prestados en la distribución de sus artículos, y a la vez comunica al público y al comercio en general, su desvinculación comercial con estas firmas, a raíz de su nueva política de ventas al distribuir directamente de fábrica al comercio

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.

UTOS USADOS

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

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	330.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000
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		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
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.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero ...	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel ..	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
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		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv. ...	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p. .	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
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		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p. ...	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p. ...	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1951	350.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Cross-Country .	1962	720.000
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	1960/1	320.000
Dauphine	1962	380.000
Gordini	1962	450.000
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	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
SINGER		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural ...	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544 ...	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1962	580.000
Pick-up		1963	600.000
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROEN			
AZU Furg. ...		1963	320.000
AZU Furg. ...		1964	380.000
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	„	1962	800.000
10	„	1963	850.000
10	„	1964	900.000
10	„	1965	950.000
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

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

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	„	1962	800.000
F-100	„	1963	850.000
F-100	„	1964	900.000
F-100	„	1965	950.000
F-100	„	1966	1.000.000
F-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.800.000
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

MARCA	PRECIO
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
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
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

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

que es
ESTA NOCHE?

Es un programa donde se entrevista a todo tipo de gente: Científicos, domadores de leones, políticos, buscadores de tesoros hundidos, bailarinas, oficinistas, pintores, rabdomantes, espeleólogos, contemplativos, boxeadores, catadores de vino, escritores, mediums, sociólogos, criadores de nutrias, escultores; en fin, gente que hace cosas.

ESTA NOCHE

es un programa para aflojarse el nudo de la corbata y desatarse los cordones de los zapatos!

CONDUCCION
PEPE PEÑA

11
MARTES 23.15
TELEONCE



30 AÑOS BAJO UN CAUDILLO:

ESPAÑA POR LA GRACIA DE FRANCO

Durante un mes y medio, SIETE DIAS recorrió la España de Franco. Imágenes y testimonios de un debatido régimen que busca su heredero.

Hacia un nuevo cristianismo

El teólogo Miguel Mascialino analiza críticamente —en un suplemento especial de SIETE DIAS— dos mil años de cristianismo, exponiendo las perspectivas de un nuevo espíritu cristiano.

Y además: Opiniones de un yanqui en la Argentina; De Sica, Rosellini y Visconti, y las motivaciones del cine erótico; La Vanguardia: 35 años de periodismo socialista.

NUMERO ESPECIAL DE

REVISTA
SIETE DIAS
ILUSTRADOS

El semanario de información que más circula en el país. Adherido al I.V.C.



Los más apasionantes casos judiciales de nuestro país. Historias palpitantes, extraídas de los archivos de la justicia.

Un ciclo excepcional escrito por **Juan Carlos Gené** y **Martha Mercader.**

NORMA ALEANDRO
BARBARA MUJICA
MARILINA ROSS
EMILIO ALFARO

Dirección:
DAVID STIVEL

CARLOS CARELLA
JUAN CARLOS GENE
FEDERICO LUPPI

Y un elenco de primeras figuras invitadas

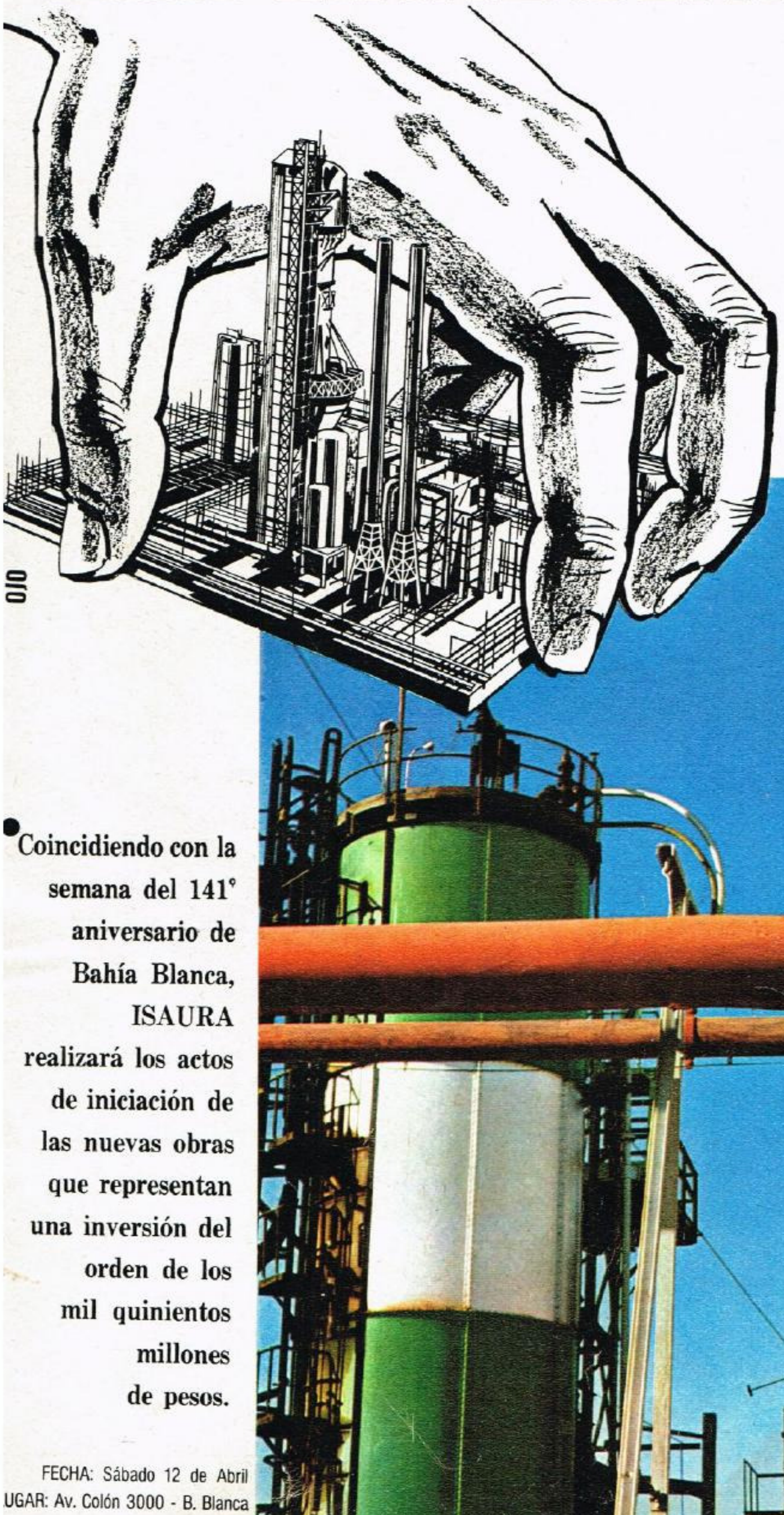
MARTES 22.00

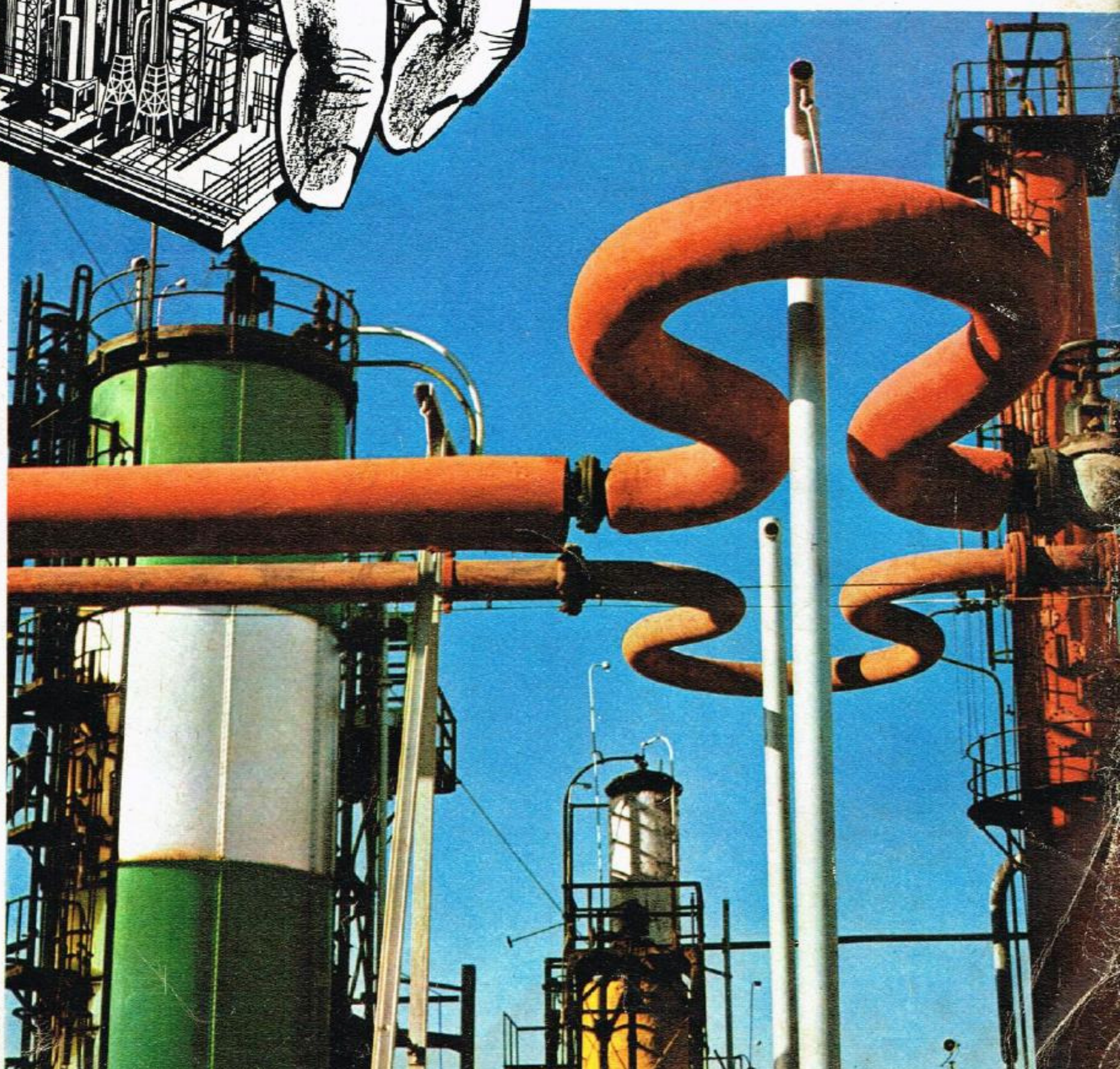
TELEONCE

•YA ESTAMOS AMPLIANDOLA!

ISAURA

Estamos orgullosos de nuestra veterana Refinería, que desde 1925 ha sabido elaborar la mejor calidad en combustibles. Tanto, que el constante incremento en la demanda nos obligó a encarar la gran ampliación y modernización de nuestra Refinería en Bahía Blanca.





•Coincidiendo con la semana del 141° aniversario de Bahía Blanca, ISAURA realizará los actos de iniciación de las nuevas obras que representan una inversión del orden de los mil quinientos millones de pesos.

FECHA: Sábado 12 de Abril
LUGAR: Av. Colón 3000 - B. Blanca