

\$70

Parabrisas Nº **137**

CORSA

3 al 9 de Diciembre de 1968

Las revistas de Mauro



F2: ¡COMENZO LA TEMPORADA!

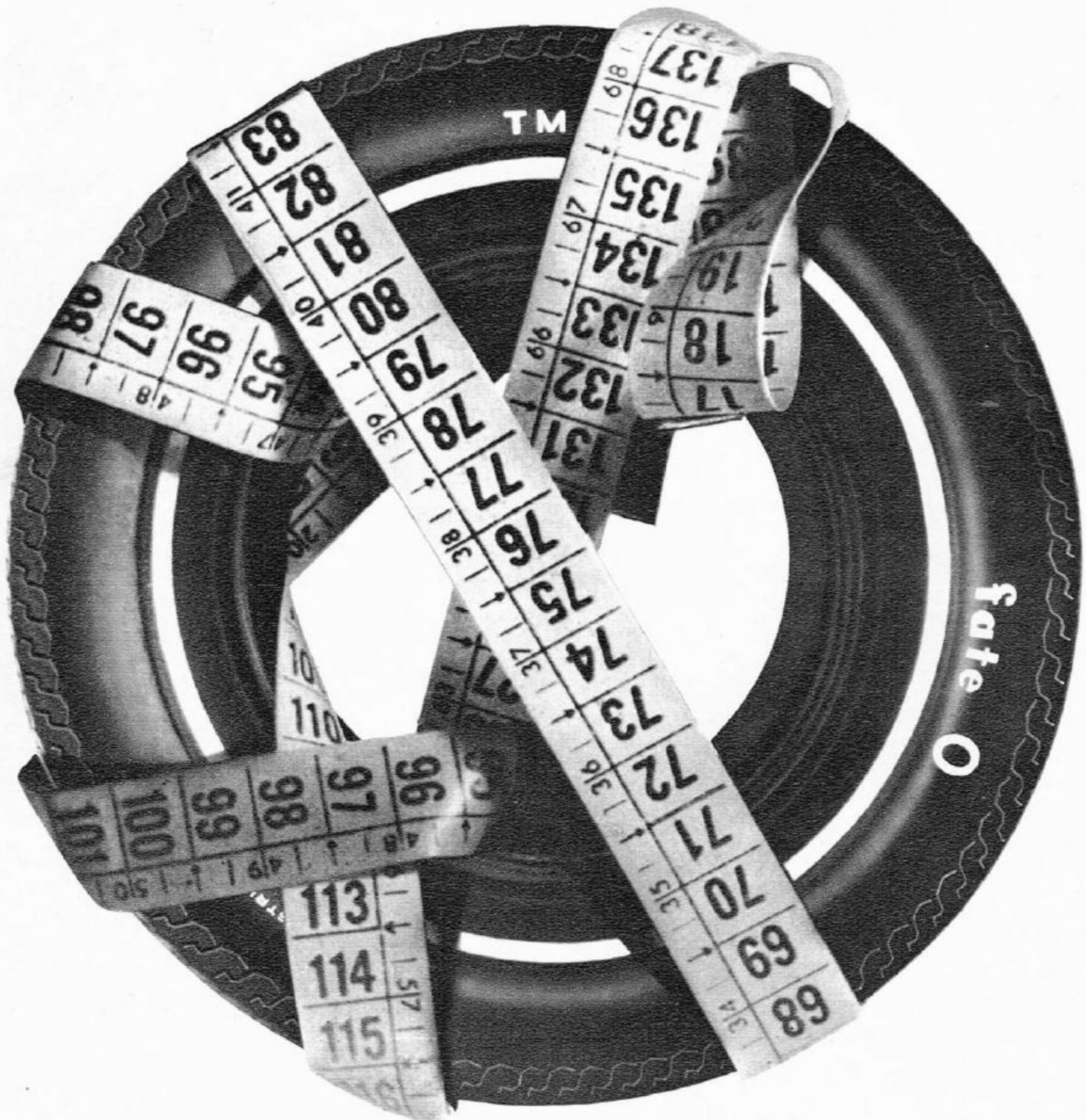
Fate TM en todas las medidas

Si su auto es: **FIAT 1500, FORD FALCON, TORINO, VALIANT I, II, III ó IV, CHEVROLET 400 SPECIAL, SUPER o SUPER DE LUJO, RILEY, RAMBLER o PEUGEOT 404...**

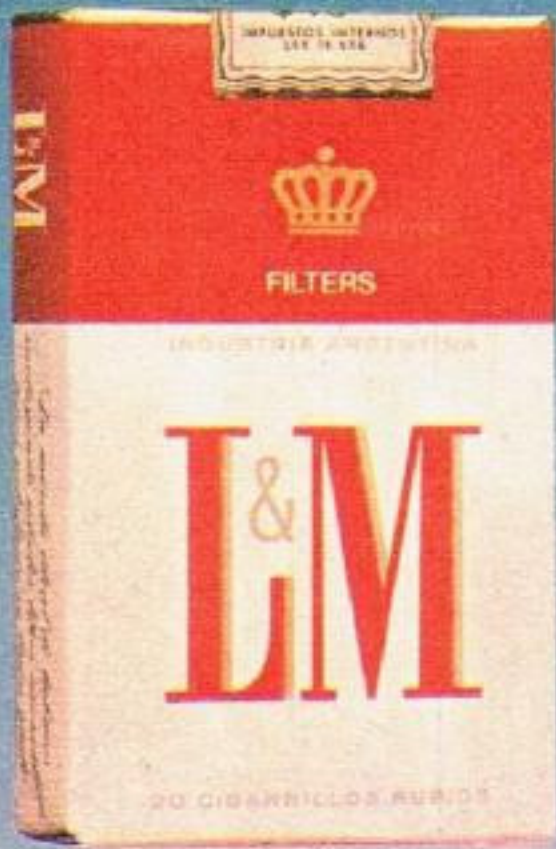
Y si Ud. quiere equiparlo con los mejores neumáticos para alta velocidad... Ya puede hacerlo!

Esos neumáticos se fabrican en el país: se llaman **FATE TM** y están ahora disponibles en medidas para su auto.

Recuerde que **FATE TM** ha sido probado a más de 200 km. por hora.
Consulte a su gomero amigo



circero publicidad



marca su nivel!
el cigarrillo de
los mejores momentos



LA foto



¿Y esto qué es, señor Berta? ¿Una maqueta que se le escapó del túnel de viento y se fue solita a correr en el Autódromo...?



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

SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION

Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo,
Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez
Ortega y Germán Sopena.
Gustavo Jorga Costas (Archivo)

COLABORADORES

Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué,
Julio Pérez Balbi, Nicolás Gelormini,
Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos,
César M. Sorkin y Rubén Torres.

CORRESPONSALES

Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor
Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich
(Entre Ríos) y Luis Ruelas (Tucumán).

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 Inter-
americana 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 Ar-
gentina (APTA); del Centro de Informa-
ciones de Publicidad (CIP) y del Inter-
national Press Institute (IPI). Todos los
derechos reservados. Se prohíbe la
reproducción y uso de todo y/o parte
del contenido de esta publicación tan-
to en español como en cualquier idio-
ma. Acogida a la protección de las
convenciones internacionales y paname-
ricanas sobre derechos de autor. Im-
preso en la Argentina. Registro de la
propiedad intelectual Nº 965.704. Circu-
la por el Correo Argentino en el
carácter de publicación de interés ge-
neral Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Re-
dacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos
Abril), Florida, Tel. 740-2587/0160. En
Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris
170. En Italia: via San Damiano 2, Mi-
lán. En los artículos no se hace publi-
cidad redaccional. Los productos o mar-
cas se mencionan al solo objeto de in-
formar sobre calidades, modalidades o
características consideradas ilustrati-
vas por nuestros redactores. DISTRIBU-
CION: Capital Federal, Vaccaro Hnos.
S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior,
Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Ca-
pital Federal, Tel. 32-6010/29.

Mucho tiempo hacía que en nuestros tímpanos no vibraba ese ruido diferente, esa sonoridad sensual emanada de rabiosos monopostos de fórmula. Nuevamente tuvimos ante nuestra vista el colorido y la dinámica insólita que sólo se puede vivir en una pista donde se reúnen los monstruos sagrados del gran automovilismo. La Argentina fue escenario de una gran carrera, del comienzo de una Temporada Internacional —esta vez de Fórmula Dos— pero que sin dudas será el comienzo del retorno de nuestro país a los primeros planos del gran ruido mundial. Donde debemos estar, porque nuestro pueblo siente y vive el automovilismo como pocos pueden sentirlo. Aquí tenemos el clima propicio, sólo nos falta adaptarnos al nuevo ritmo mundial, y no dudamos de que ya estamos en el camino.

Los que tuvimos la suerte de ver la primera prueba de esta Temporada de F. 2 que el Club YPF hizo factible, pudimos gozar de un espectáculo de gran jerarquía y lo que es más importante, dentro de un marco de excelente organización. Confiamos en que siga así durante las tres pruebas que todavía restan disputarse y que nuestros pilotos puedan seguir aprovechando esta "conferencia" que los europeos nos han venido a dictar, para, en un futuro muy cercano, pasar de alumnos a graduados.

G. M.

PRIMER CAMPEONATO INTERNACIONAL F-2 CLUB YPF

SIGUE LA TEMPORADA

Trasladándose a Córdoba todos los integrantes de este sensacional espectáculo, el próximo viernes, sábado y domingo nos brindarán la segunda fecha de este petit Campeonato. El éxito alcanzado en el Autódromo de Buenos Aires volverá a repetirse

en el circuito Oscar Cabalén, sobre todo por la tremenda afición "corsa" que existe en aquella provincia argentina. Conviene entonces recordar fechas y horarios en los que se desarrollará este segundo evento. Este "Gran Premio Líneas Marítimas Argentinas" (ELMA) comprende los entrenamientos oficiales del día 6, de 9.30 a 12.30 horas. El día 7

se cumplirán las pruebas de clasificación de 17 a 20 horas y por fin el domingo 8, a las 9.30 horas, comenzará la carrera que se desarrollará sobre 70 vueltas.

Estamos ya ante la segunda carrera y la mitad de la función. Lo visto habla por sí solo. Diez puntos —hasta ahora— al Club YPF a quien debemos cantar loas. ¿O no?

FIAT 600 EN PILAR

En un circuito de tierra compactada de 1.340 metros de recorrido se realizará el próximo domingo una carrera reservada a coches Fiat 600, modelos desde 1960 en adelante. El circuito se encuentra en el barrio Carabassa sobre la ruta 8, kilómetro 57 1/2 en Pilar. Quedarán excluidos los Fiat 600 E de 797 cm³ de cilindrada y las cupés 770 y 800 cm³ de cilindrada. Los coches deberán estar standard, permitiéndose sólo modificaciones en la suspensión, llantas, cubiertas, múltiple de escape, caño de ídem y leva de distribuidor. En caso de lluvia la prueba se postergará para el domingo siguiente. Se entregarán 77.000 pesos en premios. La competencia se iniciará a las 9.30. Organiza el Círculo de Amigos del Automovilismo Deportivo de Pilar.

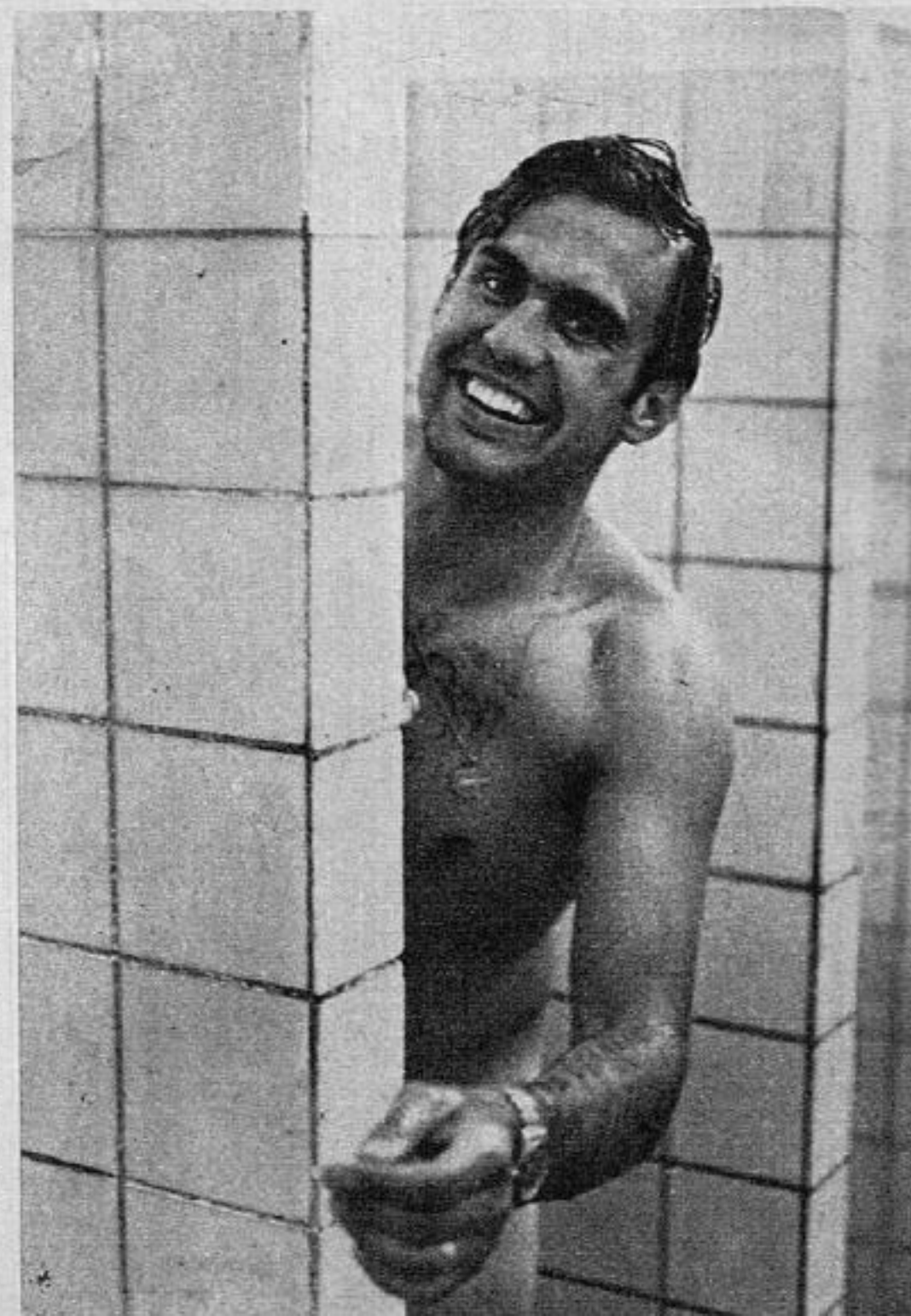
CAFETERAS Y TURISMO MEJORADO

El Club Atlético Independiente de Ayacucho, provincia de Buenos Aires, junto con el Automoto Club Ayacucho ha programado para el próximo 8 de diciembre a partir de las 8.30 (cuando comenzarán las pruebas de clasificación) la realización de una prueba reservada a Cafeteras y automóviles de Turismo Mejorado. Esta última estará dividida en las siguientes categorías: "A" standard hasta 800 cm³ - "B" standard hasta 1100 cm³. En las dos categorías se permitirá la preparación libre con la carburación original de fábr-

ca. Para las "Cafeteras" estará en vigencia el reglamento de la Asociación Corredores de Cafeteras. Se entregarán 403.000 pesos en calidad de premios. Para mayor información dirigirse a San Martín 1225, Ayacucho, sede del Club Atlético Independiente.

MAS CAFETERAS

El domingo 8 de diciembre la Peña El Pistón Roto, de Saladillo, Provincia de Buenos Aires, organiza una carrera de Cafeteras modelos hasta el año 1931, preparación libre. Quedarán exceptuados los monopostos. Se dividirán en dos categorías: "A" de cuatro cilindros y "B" de seis y ocho cilindros. Se correrá en un circuito de 1.400 metros y la primera serie dará comienzo a las 15.30 horas. Las inscripciones se reciben en Almafuerde 377 (Peña El Pistón Roto), Saladillo.

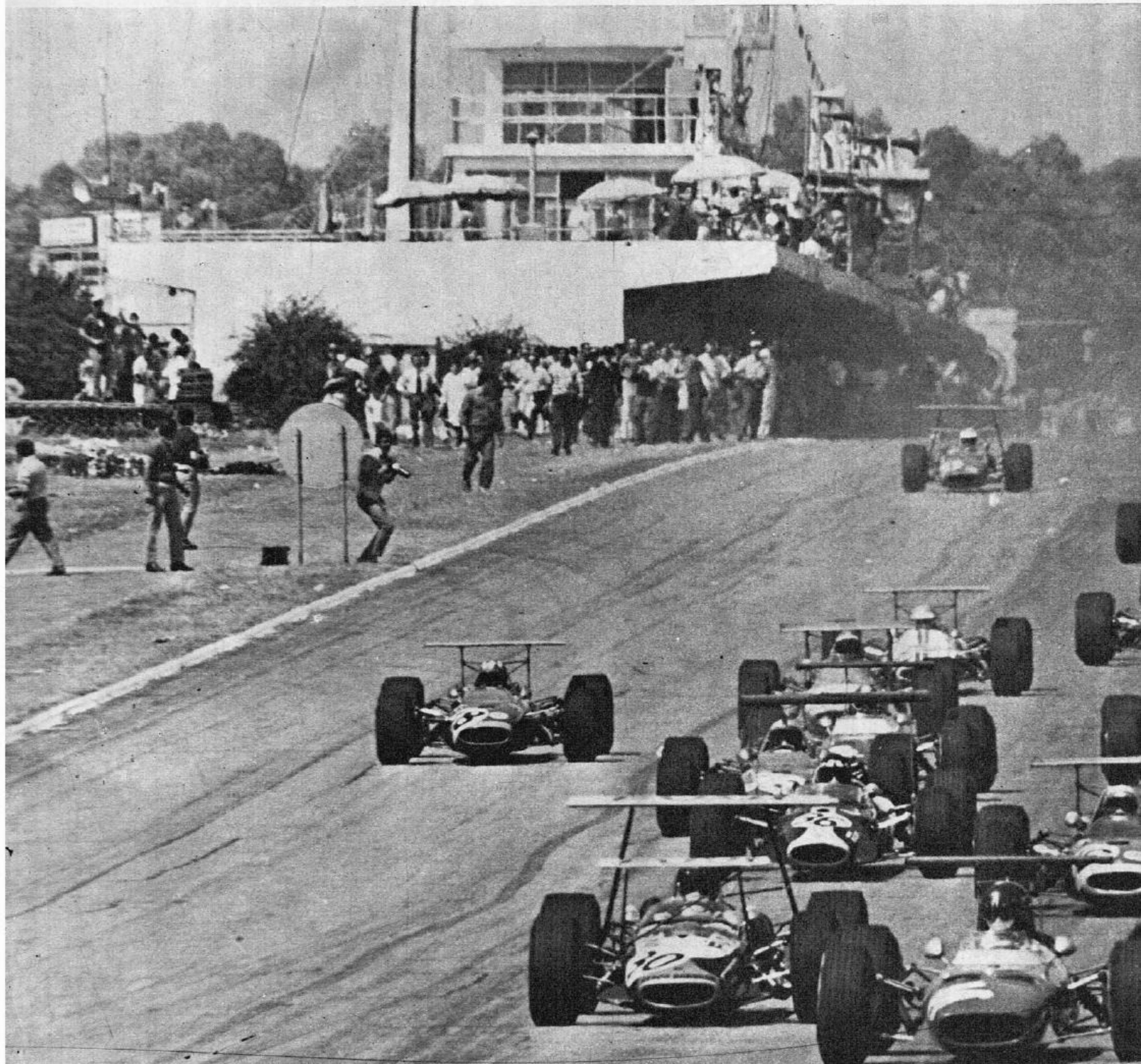


"No sabré improvisar...
tendré un estilo demasiado estudiado...
pero también soy limpio y prolijo.
¡Eso nadie me lo puede negar!
(Alcanzame el jabón que se me cayó al suelo...)"

temporada
internacional
F2

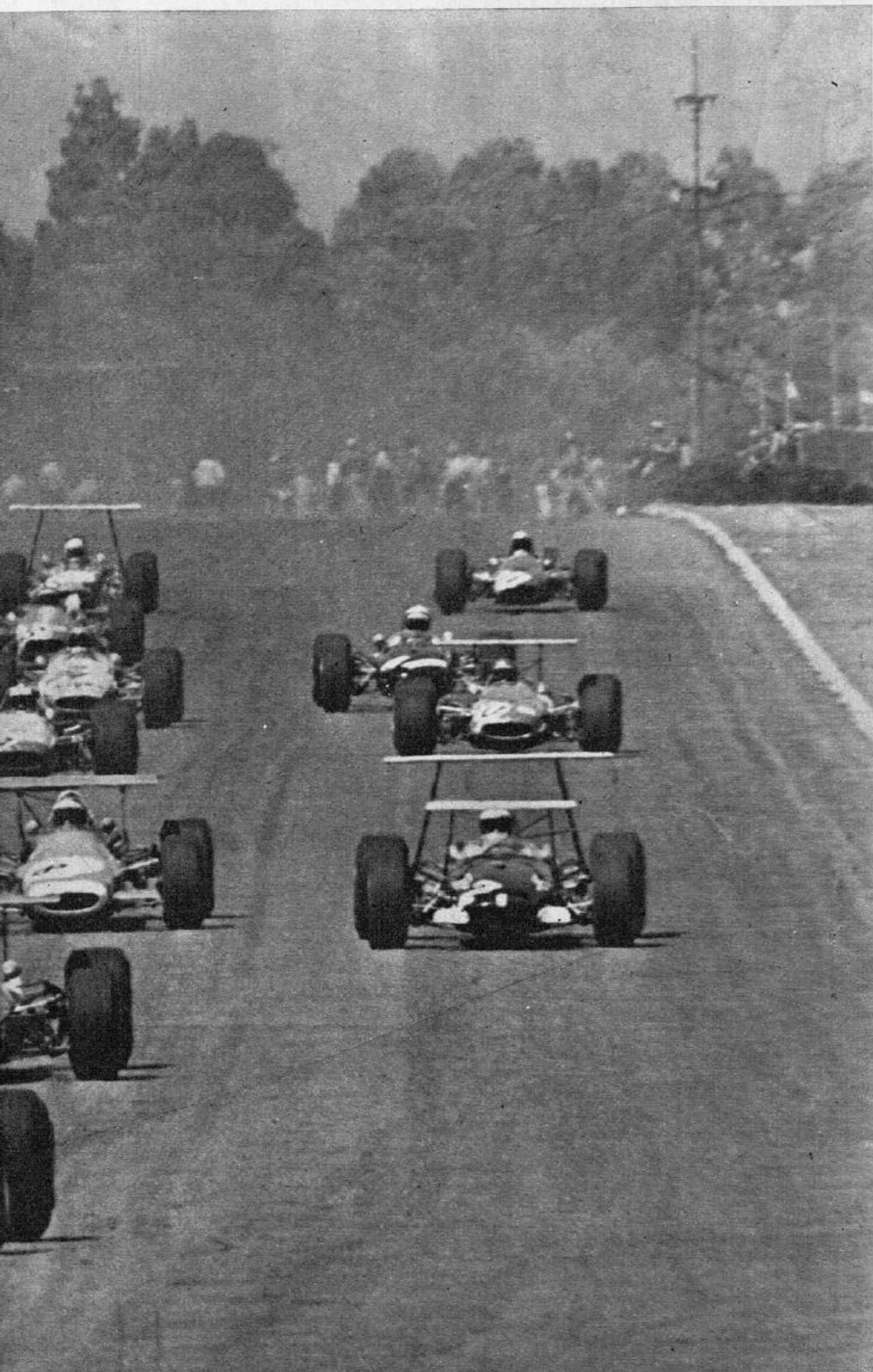
FERRARI vino

Textos de: CARLOS FIGUERAS, JULIO PEREZ BALBI, ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA y GERMAN R. SOPENA



a ganar

Fotos de: ANTONIO CAPRIA, JORGE DIAZ y HUGO PEREZ CAMPOS



Las dos Ferrari Dino demostraron la superioridad de sus motores y sólo encontraron resistencia en Jochen Rindt. El mejor argentino, Bordeu, alcanzó un meritorio y lógico séptimo puesto

Es indefinible la alegría interna que se siente al estar nuevamente en el clima internacional de varios idiomas, vestimentas diferentes, personas nuevas que no se conocen para nada y un sonido de motores completamente desacostumbrado al oído. Todos sentimos una curiosidad ansiosa por ver y apreciar con nuestros propios ojos, cosas de las cuales siempre oímos hablar desde lejos, a las que profesamos una admiración indiscutible y con las que de golpe nos encontramos al lado. A la vista, al tacto. La temporada de Fórmula dos, trajo autos, pilotos, técnicos, mecánicos, mujeres de todos ellos, para crear de inmediato el ambiente de una temporada internacional argentina. La fórmula tres estuvo muy bien, pero esto ya es una cosa muy superior. Hay una diferencia muy grande entre aquellos autos y éstos, que se parecen mucho más a un Fórmula uno. Pensemos nada más que son directamente algo similar a los fórmula uno de 1.500 cm³ que corrieron hasta 1965.

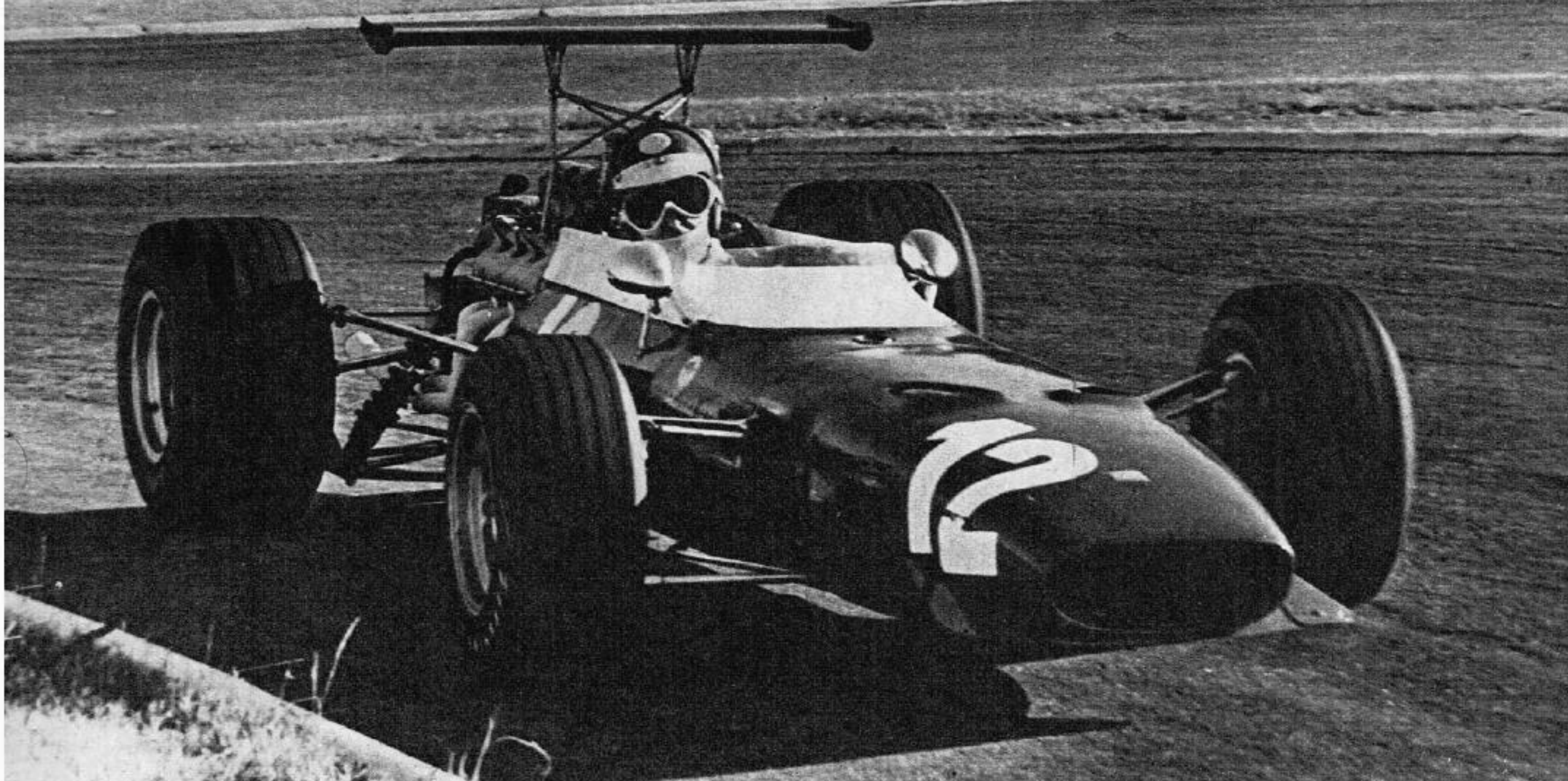
Por obra y gracia del club YPF, todo eso se comenzó a concretar la semana pasada, con la llegada de los primeros extranjeros y alcanzó el nivel máximo de expectación a las 10.30 del domingo, cuando el semáforo se puso verde y la primer carrera comenzó a despejar la curiosidad de todos.

Estando lejos de Europa como estamos, sabíamos por referencias que los Tecno son los autos más novedosos, que aparentemente las Ferrari tenían los motores más potentes o que Jochen Rindt era el monstruo sagrado que ganaba en todos lados. Pero basándonos en esos y otros conceptos, no podíamos adelantar de ninguna manera un pronóstico más o menos veraz sobre qué es lo que podía pasar en estas cuatro carreras. Por eso, la curiosidad obsesiva de ver a los autos en acción en nuestro autódromo, delante nuestro. Y los entrenamientos dieron la primera pauta: *que las Ferrari Dino eran una cosa para tener muy en cuenta como favoritas.*

El gran capo Rindt llegó por primera vez al autódromo el viernes al mediodía y en cuanto dio las primeras vueltas ante la expectación general, demostró de inmediato por qué es uno de los grandes del momento actual. Girando con una rapidez asombrosa y dando una constante sensación de que en cualquier momento se va de viaje. Hasta que uno se acostumbra y se da cuenta que no. Que andar así es lo más normal para Jochen Rindt. Como Rindt, lo mismo hay que decir de Siffert, Courage, Regazzoni y los dos italianos de Ferrari. Ahora, atención, que no todos están en ese nivel; Pedro Rodríguez, por ejemplo, no es nada del otro mundo; Silvio Moser, Jonathan Williams,

ELMA

una divisa que produce divisas!



Ernesto Brambilla confirmó el pálpito y completó el triplete, ya que Ferrari ganó las dos últimas carreras de Fórmula 2 en Europa.

temporada internacional F2

Carlo Facetti también están en el montón. Alan Rees es directamente malo, si bien en su descargo cabe consignar que sólo corre como pasatiempo.

Cuando llegó el momento de buscar el tiempo, fue cuestión de sacarle el sombrero a Rindt. Salíó a dar unas vueltas, paró, otras vueltas más para mejorar y en base a lo obtenido por las Ferrari obtuvo el mejor registro. Courage impresionó notablemente y Siffert sacó a relucir sus grandes virtudes para dirigir un Tecno medio ingobernable. Bastante flojos en cambio los Matra que en ningún momento anduvieron en forma eficaz por culpa de sendos motores no muy rendidores.

Dos opiniones muy importantes ayudaron también a plantear lo que podía suceder. Eran las de Rindt y el equipo Matra general, quienes coincidían en manifestar que las Ferrari no sólo disponían de algunos caballos más, sino que además tenían la gran ventaja de las gomas Firestone, al parecer superiores en terreno seco. Por eso tanto Le Guezec, el director de Matra, como el propio Jochen preferían la lluvia donde las Dunlop parecen desempeñarse mucho mejor. Pero el sol del domingo destruyó completamente esa esperanza.

Aferrado al clásico esquema que aplica todo piloto de punta actualmente en Fórmula uno, Rindt tomó la punta en la primera vuelta para mantener esa posición siempre, dentro de lo posible. Y desde luego que lo posible se llamaba Ferrari. Andrea de Adamich fue el que se coló detrás de él pero el que en forma imparable se acercó desde atrás fue Ernesto Brambilla (que ve-

nía de ganar las dos últimas carreras de F-2 europeas: Hockenheim y Roma), que inexorablemente descontó lo necesario hasta pasar al primer puesto. Rindt no dispuso de lo suficiente para pelear con Brambilla y prefirió otra táctica: quedarse a la cola de Andrea de Adamich para, supuestamente, tirarse como loco en las últimas cinco vueltas, tratando de ganar así la carrera. Pero se rompió el alerón y nos perdimos la posible definición de agonía. De cualquier manera, estaba librada exclusivamente a las superiores virtudes de Rindt, porque las Ferrari eran indiscutiblemente más rápidas. Sobre todo que disponen de más salida, ya que los motores Dino V6 alcanzan más de once mil vueltas en cambios, régimen sensiblemente superior al que admiten los motores Cosworth.

La primera carrera deja dos análisis fundamentales en los cuales se divide todo: el humano y el técnico. El humano revela que no todos los europeos son monstruos, pero como bien nos decía Vianini hace un tiempo y nosotros no le creíamos del todo, los cinco o seis mejores son algo verdaderamente impresionante, con los cuales los argentinos nunca pudieron tomar contacto ni en entrenamientos, ni en clasificación ni en carrera.

De todos, Rindt es sin duda el mejor. El más arriesgado, el que domina a su coche como algo propio y poseedor de un ritmo extraordinario. No es ni pretende ser un piloto prolijo de los que doblan con un movimiento de volante y enderezan el auto con otro. Generalmente Rindt viene agarrando con suce-

sivos golpes de volante a un auto que siempre quiere buscar el viaje inesperado pero que siempre va donde su dueño quiere. Ese andar que a la vista parece descontrolado es el resultado de una rapidez violentísima. Hay que señalar que es una característica general de todos estos pilotos esa aparente falta de "fineza". Es que los mejores buscan con pleno conocimiento el verdadero límite de adherencia y cuando éste llega y el auto levanta la rueda delantera izquierda el auto no se puede llevar siempre con el mismo ángulo de volante. Hay que ver también que son autos tan sensibles que cualquier rugosidad del piso se transmite a todo el chasis, ayudando al descontrol. El que observa el desplazamiento de los que verdaderamente andan rápido, no tiene que fijarse en que si volantea más o menos, sino en la trayectoria que va siguiendo el auto que es en definitiva la que va a marcar el tiempo de vuelta. Regazzoni, por ejemplo, fue uno de los que bajaban más fuerte en el tobogán y aunque uno veía que las ruedas se movían constantemente porque el piloto venía corrigiendo todo el tiempo, el auto seguía una perfecta línea de marcha.

Aparte de Rindt los que más impresionaron, sin duda, fueron Regazzoni, Brambilla, De Adamich, Courage y Siffert. Henri Pescarolo anduvo también en forma destacable, si bien su Matra no andaba del todo bien, mientras que Beltoise prácticamente giró sólo cuatro vueltas.

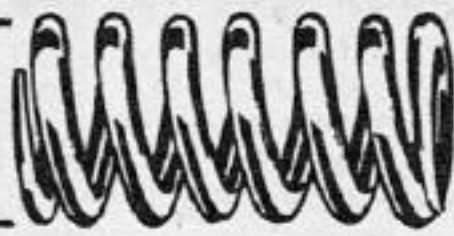
Humanamente además, asistimos a una manera absolutamente diferente a

(continúa en pág. 13)

sugerencias PARABRISAS CORSA



ALBARIÑO 627
Tel. 64-2907
Bs. As.



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. é I.

Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.



1966
1967
1968

una vez más...



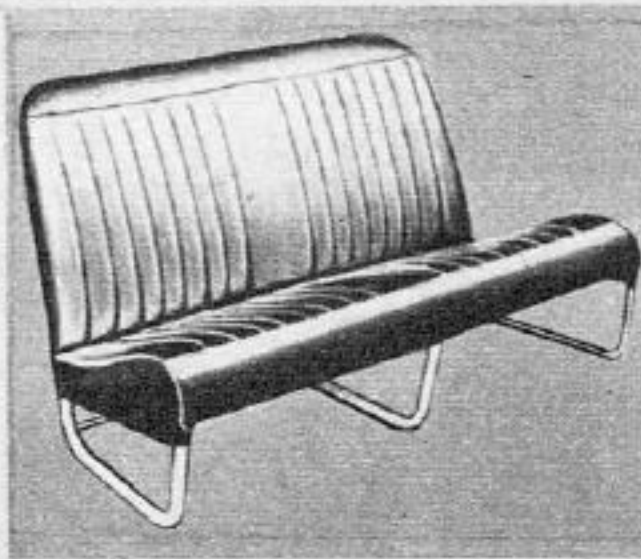
a nuestros clientes, al público consumidor y a los que de una forma u otra han colaborado para que nuestra marca haya sido distinguida por tercer año consecutivo con la CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD.

Esto se ha conseguido merced a la capacidad y trabajo de nuestros técnicos, empleados y obreros que en esfuerzo mancomunado y compenetrados del espíritu progresista de nuestra empresa, elaboran un producto de alta calidad capaz de enorgullecer a la Industria Argentina.

ALFOMBRAS ORIGINALES CUBRE ALFOMBRAS
EN: GOMA, GOMA-PVC Y TERMOPLASTICO
VINILICO PARA AUTOMOTORES



PEUMAN S. A. C. I. F. I. A.



ENRIQUE BRUNO E HIJOS

Donato Alvarez 186,
T. E. 63-6519, Bs. As.

Fabrica y distribuye el TAPIZADO DE LUJO "BRUMAR", para CITROEN y RENAULT 4L. También nos especializamos en la fabricación de TAPIZADOS y FUNDAS para todas las marcas y modelos de vehículos.

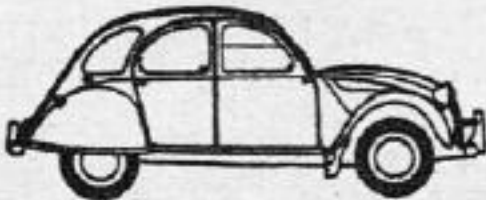
Línea completa de accesorios, standard y deportivos.

CREDITOS LIBERALES. ENVIOS AL INTERIOR CONTRA REEMBOLSO.

MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES EURO-REP

TIENE TODOS LOS REPUESTOS

CITROEN 2 cv
Y ALGO MAS...



Central: Dr. Luis Beláustegui 312, 55-0494
Sucursal: Av. Juan B. Justo 3719/21, Cap.

PEUGEOT Citroen



El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

IMPORTACION - FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952 y 72-3957

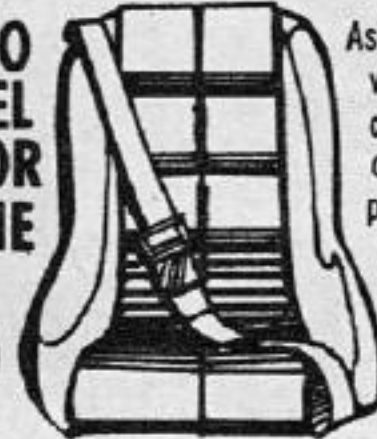
REALCE SU TORNO



Aplique las vistosas molduras PASARRUEDAS
Pídalas en agencias y casas de accesorios
MOBA FABRICANTES

SHORTLY

TODO PARA EL INTERIOR DEL COCHE



Asientos, instrumental, volantes, palancas, consolas especiales, apoyabrazos, paneles de seguridad y mil artículos más.
Oferta especial espejo autoadhesivo \$ 250.

AUTOPISTA S.C.A.

Pichincha y Cochabamba - Capital Colocación - Estacionamiento

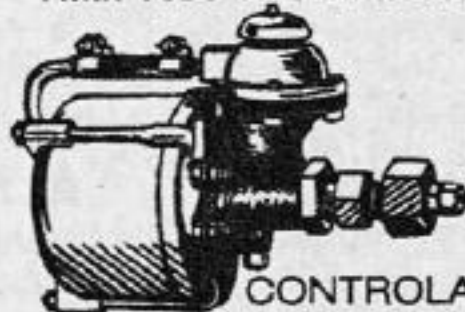


FRENE

CON 100% de SEGURIDAD
COLOQUE CINTAS
BINDING BRAKES
VULCANIZADAS AL PATIN

CASA CIVIL

REPARACION Y CANJE DE SERVO FRENO PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



CONTROLADOS CON BANCO DE PRUEBA

Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184, Tel. 54-5338

Señor propietario de Volkswagen

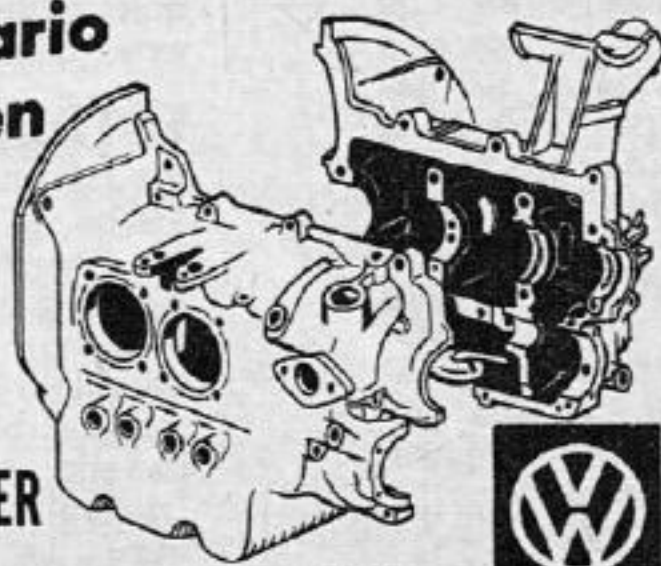
Rectificamos y alesamos el Block de su auto dejándolo a 0 KM.

Repuestos - Accesorios y Service



KNOPF & WAGNER
S.R.L.

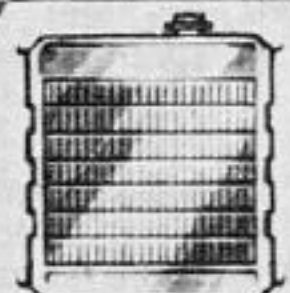
ARRIBEÑOS 2633 - CAP. - T. E. 76-4141



CONCESIONARIOS

Coverfluido

para su



REFRIGERANTE ANTICONGELANTE. Protege tapa de cilindros y radiador. Es antigomosa y antiácido. Con su uso actúa como desincrustante.

COMPRE SEGURIDAD

Es un producto de **Laboratorio COVER**

AVENIDA MARQUEZ 655, S. ISIDRO.



SOLICITELOS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

DISTRIBUIDORES:

FIATODO S. R. L., Sarmiento 3899, Capital
FIREP S. A. C. I., J. B. Justo 6199, Capital
J. C. ZUPPIROLI, Guatemala 4416, Capital

Parabrisas
CORSA
en el mundo

NUEVA PELICULA:

El que está sentado en el aparato veloz no es Carlitos Pairetti, aunque así lo parezca. Es un actor que está rodando una nueva película corsa tomando como tema argumental los autos de la copa Can-Am: Paul Newman.



INGLATERRA - En el pasado mes de septiembre las matriculaciones de automóviles en el Reino Unido han aumentado nada más ni nada menos que en 100.000 unidades con respecto al mismo mes del año anterior. Parece ser, que pese a los problemas económicos de los ingleses, los líos de Rhodesia, "e tutti gli fiochi", los británicos compran cada día más cosas.

SUIZA - Diversas compañías petroleras han bajado el precio de la gasolina en el mercado suizo. La disminución varía según la zona y va desde 4 a 6 liras por litro, y la súper entre 67 y 68 centésimos de franco.

ITALIA - Una Rolls Royce fue adquirida en Inglaterra en catorce millones de liras. El comprador, un inglés, ha declarado que el automóvil estará destinado al Museo del Automóvil de Turín. Dentro de muy poco, el propio comprador la conducirá des-

de Londres hasta Turín. La esposa de este señor inglés (se llama Grant) es una italiana que fue secretaria del conde Carlo Biscaretti, fundador del museo. En el mismo lugar donde el señor Grant compró el Rolls, otro inglés, mister Allan Rostak, compró un Alfa Romeo 1927 en un millón ochocientos mil liras. ♦ La "Esquadra Móvil" de la policía de Turín ha recuperado un cuadro adjudicado a El Greco que había sido robado un mes atrás. Los policías, guiándose por los rastros que fueron dejando los ladrones en las galerías y comercios de arte, llegaron a interceptar el automóvil de los "scruchantes" en una callejuela de Turín. El vehículo, un Lancia Fulvia HF, tenía en su interior todo un arsenal para asaltar galerías de arte, amén de instrumentos varios para falsificar cuadros. El Greco buscado, estaba escondido nada menos que en la parte interna de la tapa del motor.

ESPAÑA - La autoestrada que atraviesa la Sierra Nevada en España será

la más alta de Europa, pues en algunos tramos supera los 3.000 metros de altura sobre el nivel del mar.

ALEMANIA - En Hamburgo se iniciará dentro de dos meses la construcción de un puente de nada menos que dos kilómetros y medio, incluidas las dos rampas de ascenso y descenso. Este puente será finalizado en 1972 y empalmará con la autoestrada que circunda la ciudad de oeste a este.

ESTADOS UNIDOS - La Ford Motor ha anunciado que durante los primeros 9 meses de 1968 ha recibido un beneficio neto de 150 millones de pesos argentinos en el negocio de fabricación y venta de automóviles. Este beneficio ha sido mucho mayor que el logrado en el mismo período del año pasado. ♦ Dan Blocker, el popular "gordo" de la serie de TV Bonanza, tiene un Gennie-Oldsmobile que interviene en la Can-Am. John Cannon, el ganador del Monterrey Grand Prix,



ACUAWAGEN:

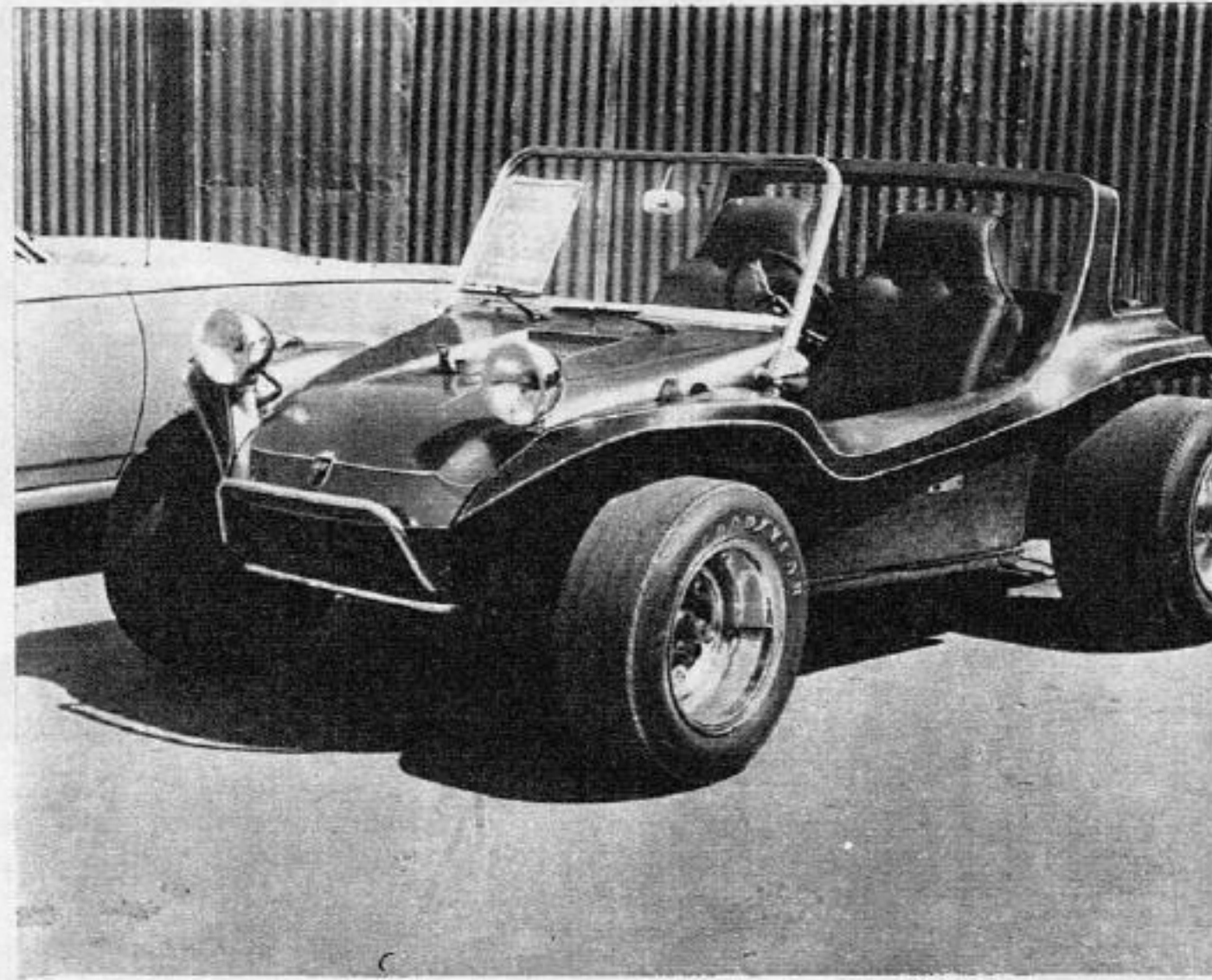
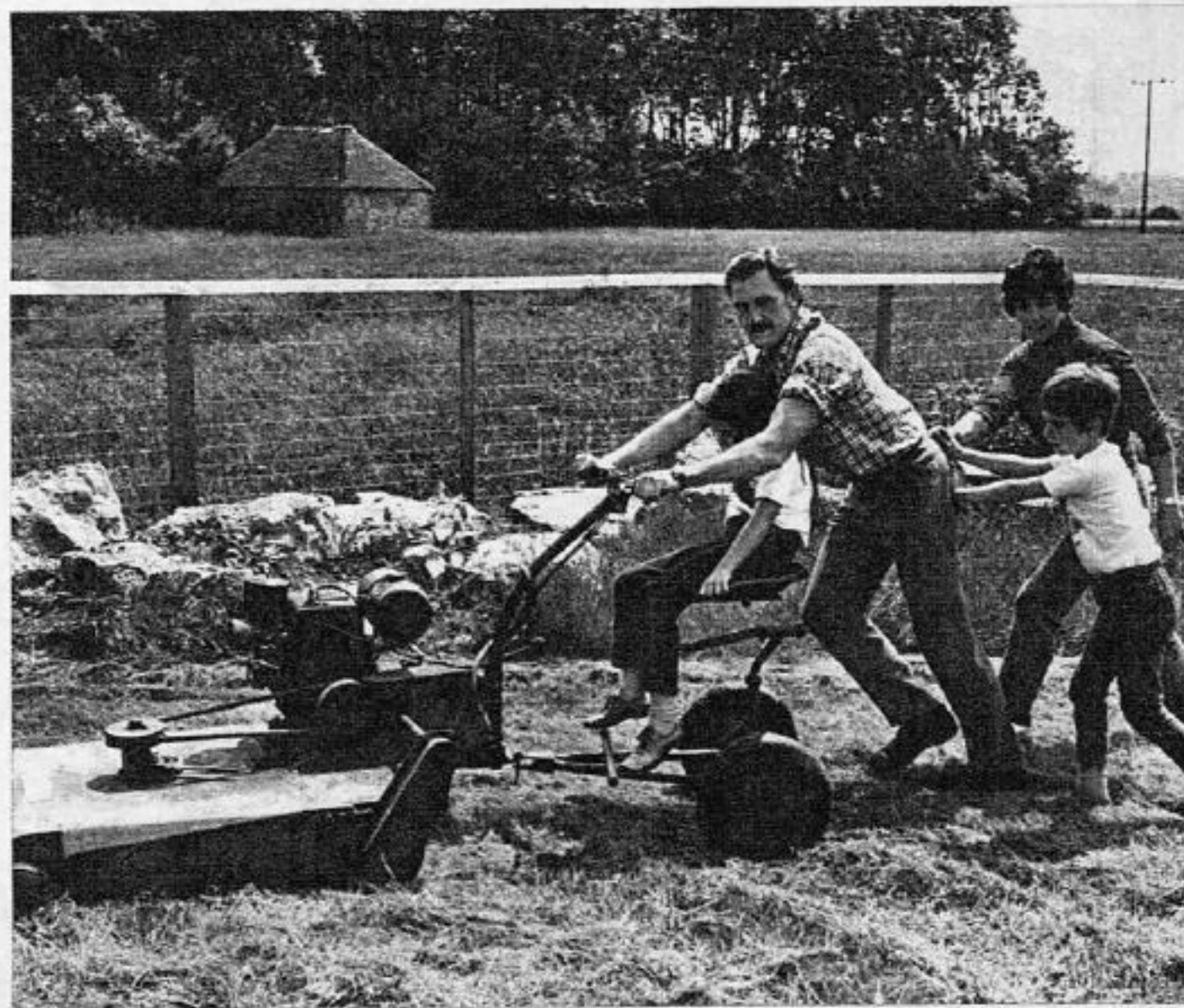
Este "folqui" que anda por la bahía de Hong Kong sin ningún problema no tiene nada de raro. Solamente está provisto de una transmisión especial que mueve una hélice y un sellado de puertas y juntas que impide el ingreso del líquido elemento en el habitáculo. Inquietos redactores de inquieta revista de autos han adquirido un Acuawagen para utilizar esta temporada en Mar del Plata y Punta.

¡QUE CAMPEON!:

Parece ser que a Graham Hill no se le han subido aún los humos del campeonato mundial a la cabeza. Durante sus horas libres se dedica a peinarse los bigotes y también a cortar el césped de su casa de Surrey, cerca de Londres. Parabrisas Corsa estuvo con él y recién nos atendió cuando hubo terminado sus 32 hectáreas de jardín.

MEYER-MANX FOR EXPORT:

En México se puede ver cualquier cosa. En el patio de boxes del autódromo de Magdalena Mixhuca encontramos este Meyer Manx con motor Volkswagen 1500 preparado. Características: carrocería plástica, colores metalizados, neumáticos Indy, llantas de magnesio y cualquier cosa más. Estaba parado junto a una Ferrari GT, una Maserati Bertone y un Lamborghini Miura. Como para ir tirando...



en California, compitió durante dos años con el Vinegaroom Special, de propiedad de Blocker, ganando varias carreras en el Campeonato de la SCCA.

◆ En una carrera de autos europeos de turismo en el circuito de War Bonnet aparecieron también los alerones. Un Cortina Lotus y un Mini Cooper (Grupo 5) estrenaron sendos alerones estabilizadores. Dentro de poco hasta las bicicletas van a tener "spoilers".

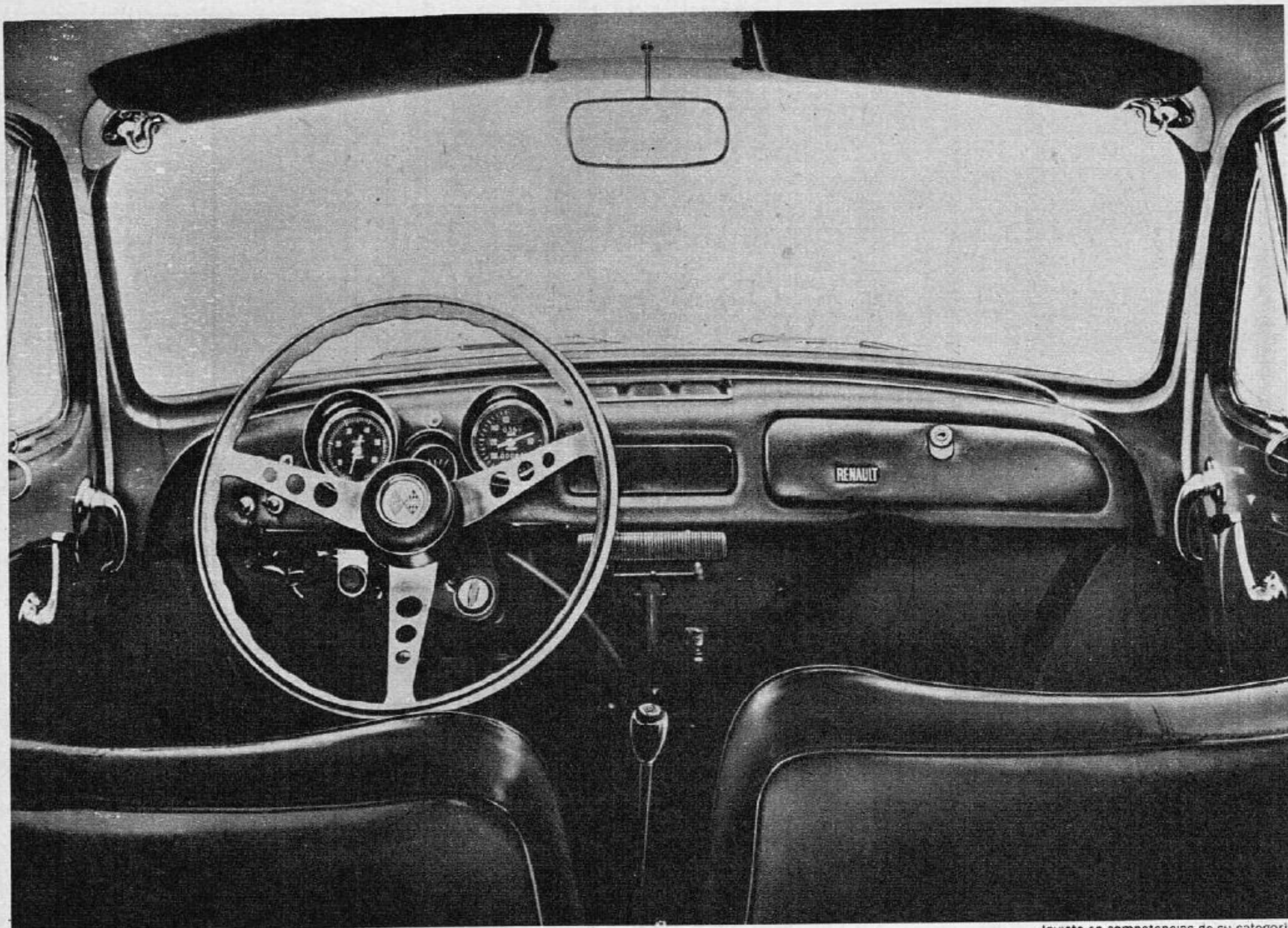
SUECIA - El ex corredor y barón, sir John Whitmore que se encuentra radicado en Suecia "por razones fiscales", ha declarado que se divorciará de su mujer, la sueca Gunilla, por incompatibilidad de caracteres.

BELGICA - Aún se sigue discutiendo sobre qué color de automóvil produce menores problemas a la visual. Por ahora no se ha estudiado, o mejor dicho no se ha llegado a una conclusión formal sobre cuál es el mejor color, pero sí sobre cuál es el que más problemas causa: el celeste se ve in-

volucrado en el 25 por ciento de todos los accidentes. ◆ La policía belga no entregará más registros de conductor de acuerdo a la clásica forma de examen. A partir de ahora, los aspirantes a manejar, deberán soportar pruebas tales como virajes en asfalto mojado, trepadas en montes escarpados y maniobras bruscas de emergencia. De esta manera los conductores noveles tendrán, a partir de ahora, una nueva concepción en el manejo de automóviles y podrán así, adaptarse a todas las emergencias que se le presenten durante la conducción normal.

CANADA - Se ha formado una sociedad en Toronto por la cual se construirá un circuito semi permanente sobre los terrenos de la Expo '68. Tanto los boxes como las tribunas principales estarán ubicados dentro de un estadio por cuyo centro pasará la pista. Cuando la pista no sea utilizada para carreras de autos, esta será cubierta por una capa de césped y se usará para partidos de fútbol y/o rugby.

DE TODAS PARTES - En la esquina de Paraguay y Alem en Buenos Aires, se producen habitualmente choques y encontronazos bastante interesantes, pero nunca como el que protagonizaron hace unos días un Chevrolet 400 y un... Porsche 911-R!!! Como correspondía a tan magno auto, el señor del Porsche demostró en todo momento del episodio ser un "duque". Total, seguramente se debe poder comprar quince Porsche 911-R iguales a ése. ¡Qué mal vivimos los pobres!, ¿no? ◆ Hemos estado en Mendoza y Santa Fe y en el viaje en auto nos quedamos con la boca abierta viendo a los motociclistas y ciclistas que circulan por las rutas sin luces y por el medio de la mano. ◆ Señor Intendente: ¿Está permitido bajar de los autos en movimiento? Preguntamos eso porque cuando uno se para, para que descienda alguna persona en alguna avenida, en seguida se abalanzan los policías de guardia a hacer la boleta. ¡Nos parece demasiado!



Invicto en competencias de su categoría

Este es el Renault Gordini '69.

N-15-68-1

Al Gordini '69 lo pensamos así, muy deportivo, hecho para disfrutarlo intensamente (solo o con la familia).

Con tablero acolchado e instrumental individual: cuentavueeltas, velocímetro, luces espías, indicador de combustible... todos de fácil y rápida lectura.

Volante de madera*.

Palanca de cambios de recorrido corto.

Nuevas butacas anatómicas (muy sport), nuevo tapi-

zado negro (muy elegante).

Además, circuito eléctrico de 12 voltios.

En fin, nos dimos el gusto de crear el GORDINI '69 aprovechando al máximo las ventajas excepcionales de los Renault, que usted ya conoce: cuatro puertas, cómodo baúl, incansable mecánica, seguro de puertas traseras guarda-niños... (digamos, todos esos detalles que hacen al GORDINI '69 tan deportivamente fa-

miliar). Nuevos planes de financiación hasta 36 meses con 1,5% mensual de diferencia por venta a plazos y 35% contado mínimo.



(*) opcional.

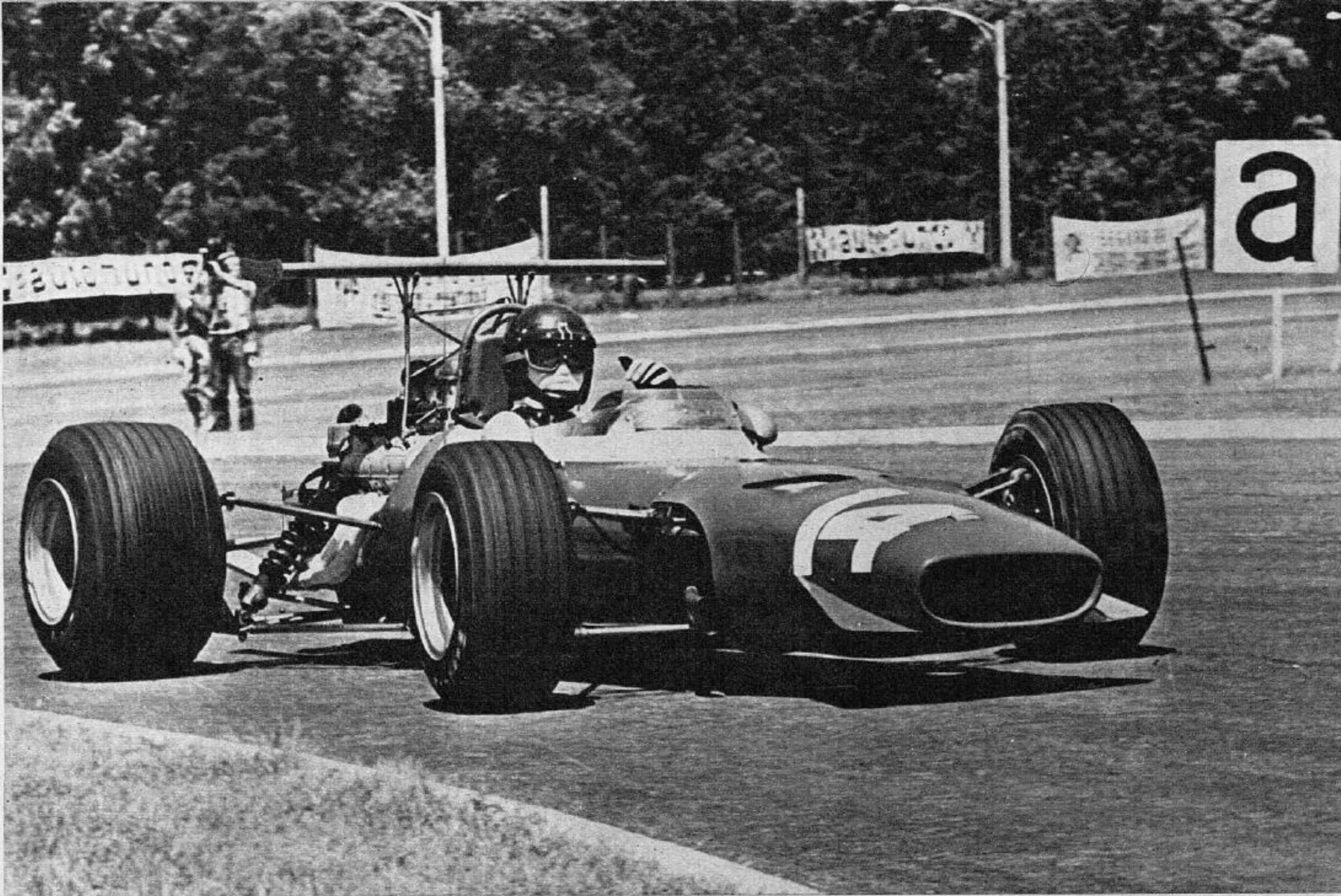
Los vehículos Renault, así como los Torino, Jeep y Rambler, son productos IKA-RENAULT.



Colores a su elección: Verde Champs, Gris Castillo y Blanco Los Andes



DISTINTO. UNICO, Azul Francia con una franja blanca longitudinal



Digna escolta del ganador fue Andea De Adamich quien supo demostrar que es uno de los grandes pilotos de la actualidad. Negoció ciertos tramos del Autódromo con maestría.

(viene de pág. 8)

la nuestra de encarar las cosas. Tanto por parte de los pilotos como los mecánicos. Todos sabemos que el profesionalismo europeo está en la búsqueda casi única de los dólares. Y si bien todos estamos de acuerdo en que nosotros también nos encaminamos al profesionalismo, hay una diferencia absoluta en el entusiasmo, el amor que cada uno pone en la tarea que desarrolla. Así como aquí los mecánicos son capaces de no dormir tres días para terminar un auto, y un piloto hace lo imposible por correr aunque sea en inferioridad de condiciones, los europeos actúan de una manera increíblemente distinta. Citemos ejemplos. Cuando se resintió el alerón del auto de Rindt, éste paró y abandonó en la más absoluta de la tesitura "non calentarum, largum vivum". Si quitaban el alerón, el auto podía seguir en carrera, pero a Rindt le importa tres cuernos salir quinto. Se fue a cambiar y a otra cosa. Otro: Jean Pierre Beltoise tuvo desde el sábado problemas de distribución que siguleron el domingo y ya en las primeras vueltas paraba en los boxes. Con absoluta parsimonia, los mecánicos comenzaron a trabajar en la bomba presurizadora de nafta y lo hicieron salir de nuevo. A lo largo de la carrera, pararía infinidad de veces y siempre con la misma pachorra, los mecánicos tocaban lo mismo y luego cambiaron la bomba mientras Beltoise se bajaba del auto y con toda tranquilidad esperaba en el box. Incluso, mientras tanto, otro mecánico le daba un poco más de comba a las ruedas traseras. Todo esto contrasta con esa angustia febril que

solemos ver en cualquier carrera nuestra, donde por sobre todo, priva el entusiasmo de quienes están allí.

El análisis técnico es sencillo por ahora. Las Ferrari indiscutiblemente superiores. Más potencia, un chasis muy eficiente y aparentemente neumáticos que funcionan mejor en lo seco. Todos los demás usan motores Cosworth y teóricamente las diferencias sólo pueden ser de chasis. Pero según parece —nadie lo asegura— los motores del team Winkelmann (el de Rindt) tienen algunos HP más que los demás Cosworth, por trabajo exclusivo de los mecánicos del equipo. De cualquier manera iguales o no iguales, los Brabham parecen ser más eficaces que los Tecno, los cuales quizá están pasando aún el período experimental (aunque han ganado en Europa). Los Matra son chasis reconocidamente buenos, pero en esta primera carrera ninguno de los dos motores les permitieron lucirse. Del De Tomaso-Tecno poco se puede hablar porque es un Tecno modificado. Y queda entonces el Lotus —el coche más lindo de todos los que han venido— pero que de todas maneras no manifiesta la superioridad que la marca tiene en Fórmula uno.

Para el final el vistazo a los argentinos. Lámentables las causas fortuitas que dejaron afuera a Copello y a Reutemann, pero en base a lo que habían hecho, es poco probable que pudieran haber andado mucho mejor que Bordeu quien resultó al final el mejor y que sin descollar como espectacular, mantuvo un ritmo elogiado. Muy cansados quedaron Vianini y Cupeiro que paga-

ron en extremo la falta de entrenamiento. Y esto es una muestra más de lo fuerte que hay que andar en estos autos para poder ubicarse más o menos. Con autos más pesados, mucho menos sensibles como son los TC Vianini y Cupeiro han aguantado carreras de TC mucho más largas. Pero aquí, obligados a andar constantemente dando lo mejor de sí, quedaron extenuados. Es que llevando la comparación a otro terreno deportivo, es como sin entrenarse ni correr a menudo, Osvaldo Suárez quisiera correr una maratón y estar todo el tiempo entre los punteros. Pero se supone a veces que los autos son otra cosa y no exigen tal esfuerzo. El resultado es claro.

La primera carrera de esta temporada parece insinuar que Ferrari se apresta a un dominio ininterrumpido. Falta ver qué pasa en el circuito cordobés, de características mucho más veloces, precisamente donde más se manifiestan las virtudes del piloto. Para eso faltan nada más que cinco días.

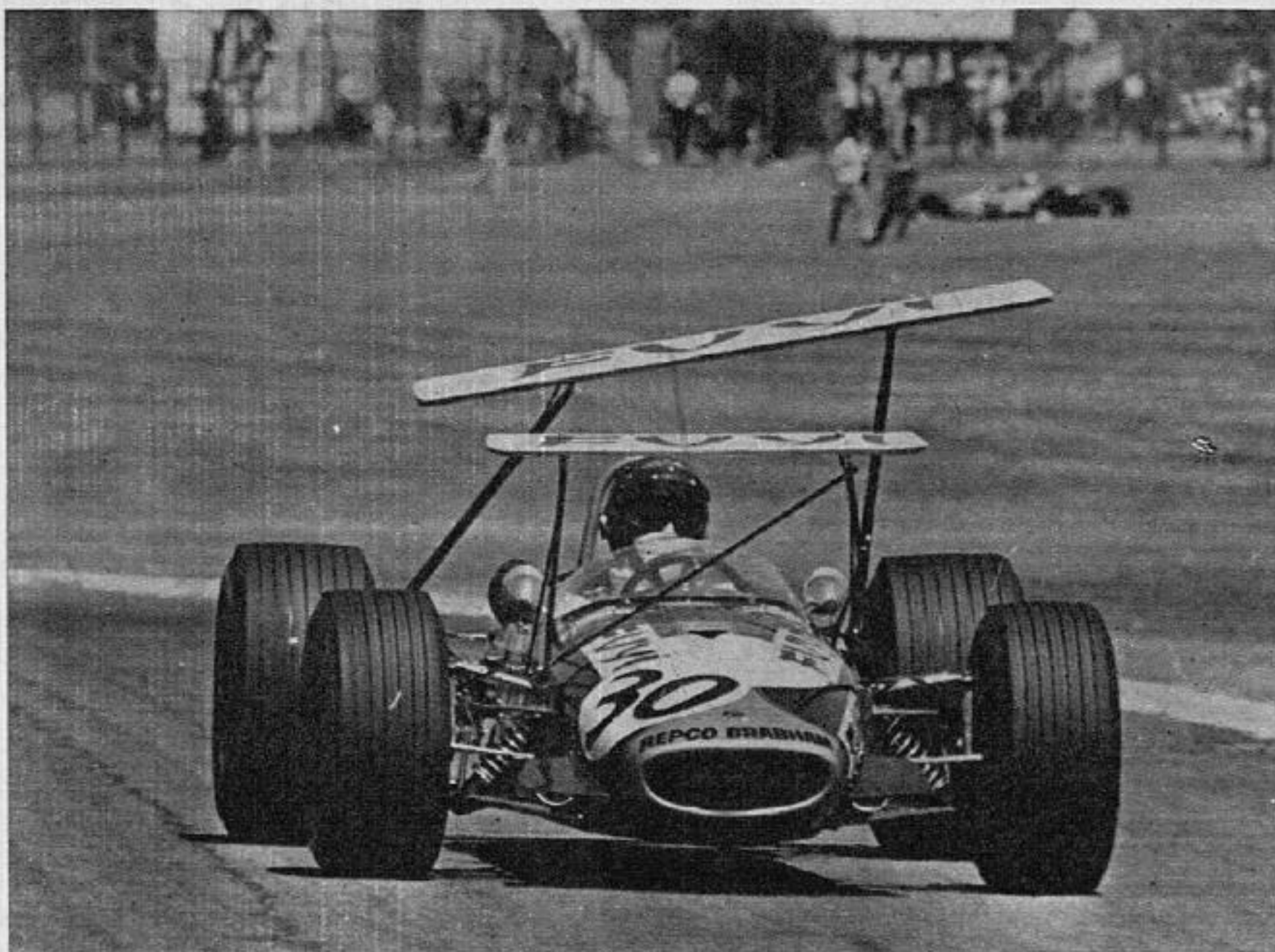
VIERNES 29:

ENTRENAMIENTO OFICIAL

El viernes Cupeiro comenzó a entrenarse. Durante la noche previa en el taller de Paco Martos se armó todo excepto el equipo de inyección, cosa que al día siguiente hicieron con la ayuda del Capo Técnico de la Winkelmann.

Reuteman esperaba y esperaba un motor que venía del aeropuerto y había

RINDT: EL INDOMABLE



Luego de sus 1m18s9 y su sobrada demostración de solvencia conductiva, Jochen Rindt, sentado en el muro del box junto a su esposa Nina, controlaba el andar de Brambilla y de Adamich en los últimos minutos de las pruebas de clasificación. Sin decir nada, mirando fijo a la tribuna, al piso o a ninguna parte estaba atento al ruido de las máquinas que pasaban a sus espaldas por el Tobogán. Recién levantaba la vista cuando escuchaba el clásico ruido zumbón del Ferrari V-6. Un vistazo al cro-

nómetro que manejaba Nina y otra vez a esperar, sin hablar, con el ceño fruncido indicando su preocupación. Una mano, la de su esposa, se puso a jugar con los rebeldes cabellos rojizos sin que él pareciera darse cuenta.

Recién cambió la cara cuando Brambilla entró al box faltando tres minutos para el cierre de las pruebas. Ya podía quedarse tranquilo: el mejor tiempo era suyo. Su cara había cambiado, una mirada cruzada con Nina, una sonrisa y el relax. Ahí fue cuan-

do aprovechamos para conversar con Jochen, ese austríaco endiabrado del que teníamos referencias pero nunca habíamos visto. "Es muy duro luchar contra los equipos oficiales. Con Matra más o menos se podía hacer algo, pelear mano a mano. Ferrari es otra cosa. Quieren ganar a toda costa y para eso presionan muy fuerte hasta que sus pilotos consiguen los tiempos deseados. Es muy bravo hacerles frente con un auto particular. Mañana me van a hacer la vida imposible". Esta era la preocupación de Rindt. Ferrari es otra cosa y Rindt lo sabe.

Ese mismo día, el de la clasificación habían tratado de hacerle la vida imposible. Salía Rindt y las Ferrari estaban atrás. Hasta llegó a detenerse totalmente en la entrada al mixto para que lo pasaran y los dos Ferrari hicieron lo mismo dejándolo siempre en el medio. Arrancaba y los rojos aparatos, otra vez uno atrás, otro adelante. Juego de equipo infernal.

El domingo se cumplió el presagio de Rindt. Le hicieron la vida imposible. "Yo no podía luchar contra las Ferrari. No podía hacerles frente ante semejante superioridad. Anduve tan bien como pude y el auto no daba para más, lo exigí al máximo. Eso sí... los de Cosworth que se van preparando para sacar más HP de sus motores porque si no, no tenemos nada que hacer. En Córdoba puede ser que las cosas mejoren, ya que tengo entendido que el trazado es mucho más veloz y eso me favorece a mí y al auto." Pese a que trataba de no demostrarlo Rindt estaba mufado. El motor estaba entero y el alerón lo relegó totalmente. "Lo que se me rompió fue la bieleta que evita el movimiento transversal del alerón. Sin el alerón trasero no se puede seguir... cambia la tenida en las curvas totalmente... es lo mismo que correr con gomas lisas. La única posibilidad de ganarle a las Ferrari que hubiese tenido, era la lluvia. Si llueve les ganó porque las Dunlop para agua son sensacionales y además adoro el agua en los circuitos...". En Córdoba volveremos a verlo en acción y eso siempre es un "relax" para la vista.

temporada
internacional
F2

pasado por el banco de pruebas de la Ron Harris. El santafesino caminaba intranquilo sin poder entrenarse como para dejar conforme a su profesional responsabilidad. Cuando CORSA se arrió al box de Ron Harris y preguntó si la rotura del motor de Reutemann había sido por culpa del piloto, un canoso técnico nos respondió: "No, el piloto no tiene la culpa. Se rajó una camisa, son muy delgadas, suele suceder". Reutemann había dado solamente cinco vueltas sin pasarlo de las 8.000 rpm.

El equipo Ferrari comenzó su serie de pruebas consistentes en unas decenas de giros al circuito para constatar el funcionamiento general de las Dino. Tuvieron que cambiar las relaciones de segunda y tercera velocidad que estaban un poco largas, con miras a la perfecta adaptación al circuito N° 9.

Copello rompió el alerón trasero, y el alerón metálico del Lotus de Oliver mostraba un detalle increíble: una cinta plástica negra carenaba los remaches. Para Vianini fue un día trabajoso porque tuvo que entrenarse a fondo para recuperar el tiempo perdido por lo tarde que llegó el auto.

SABADO 30:

LA CLASIFICACION

Fue —como correspondía— el aperitivo del domingo. La puesta en escena

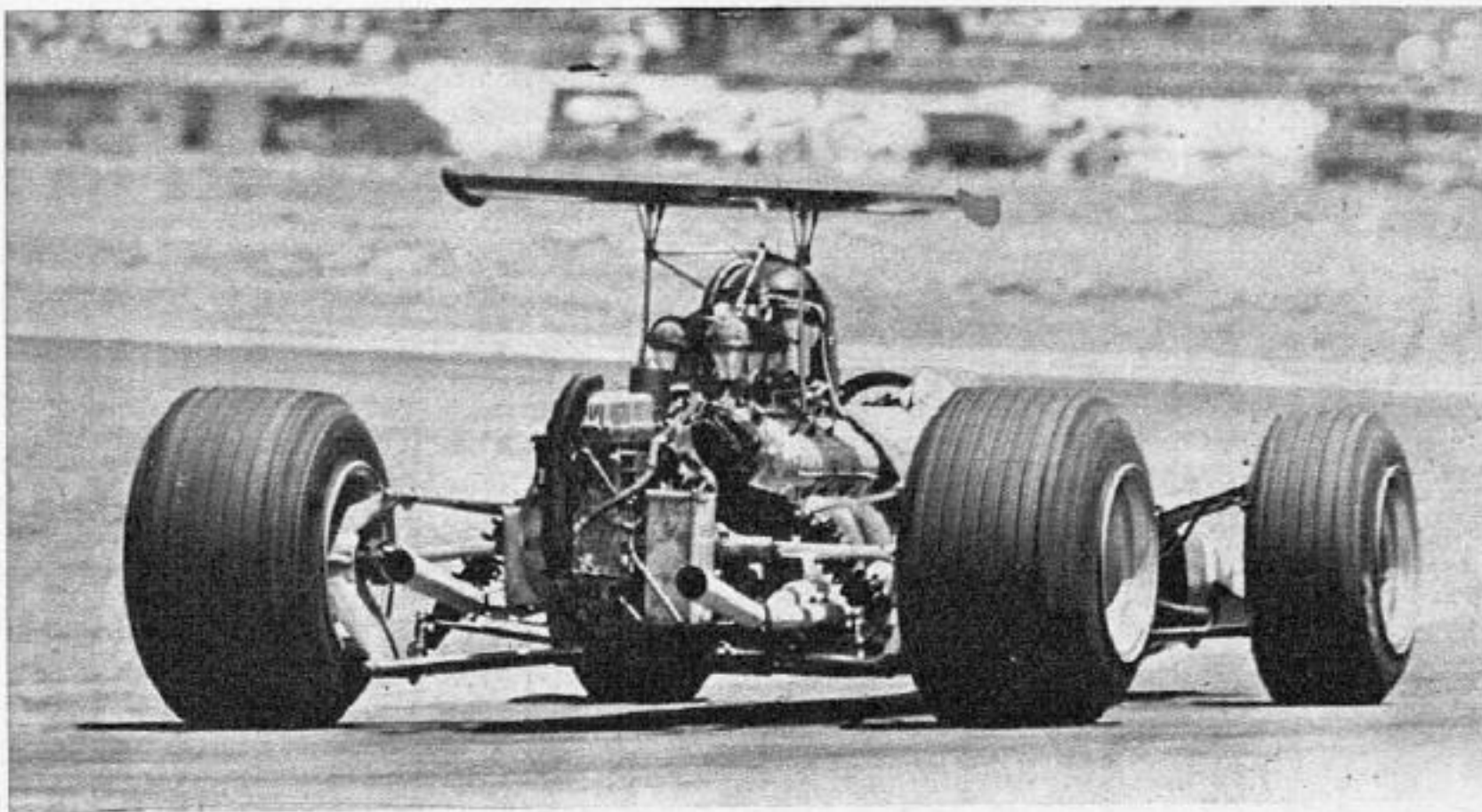
para la gran función del domingo. Anticipo de lo que ya era pálido: "Al austríaco Jochen Rindt va a ser demasiado difícil ganarle". Cumplida la primera parte de sus giros clasificatorios —que para él pensaba serían definitivos— había establecido un tiempo récord de 1m 19s 7/10, lo que lo colocaba en el mejor lugar de la línea de largada para el domingo. Pero he aquí que los dos italianos que vienen representando la marca del Cavallino Rampante, enterados del tiempo establecido por Rindt, salieron a la pista en busca de un tiempo menor y consiguientemente un nuevo récord. Y lo lograron al girar De Adamich en 1m 19s 1/10. Para entonces el austríaco creyendo cumplida su cuota de vueltas, disfrutaba de la sombra de su garaje. Enterado ahora él de la marca italiana, volvió a salir y a buscar algo mejor con pocos litros de combustible en el tanque. En la primera de las dos vueltas ya estableció el que sería su tiempo definitivo: 1m 18s 9/10. Vuelta a salir los italianos al pavimento y también para quedar en los tiempos finales: De Adamich 1m 19s y Brambilla 1m 19s 4/10. Desde éste hasta el octavo clasificado —que resultó el Lotus de Jackie Oliver—, había escasas 9/10 (no llegaba al segundo), y el orden hasta él llegaba con Regazzoni cuarto, Beltoise, Courage y Siffert. Parecía ser que ya

estaba todo dicho: Rindt, como pez en el agua que se siente en la Fórmula 2, y las poderosas —en muchos sentidos— Ferrari escoltándolo... y ahora un pronóstico algo diferente: las Ferrari favoritas y Rindt en el asunto.

Courage, a pesar de su ubicación en la largada, impresionó por su forma de manejo. Los Matra, de quienes se esperaba tanto por la experiencia vivida que nos depararon dos años atrás, estaban por debajo del potencial de sus pilotos. Estos, a la mejor usanza europea, demostraron no tener empacho en buscar el límite de las curvas desde mayores velocidades hacia atrás, hasta encontrar el límite exacto. Así fue como en la curva de Ascari, Jean Pierre Beltoise se fue de viaje. Y cuando todos abrieron la boca esperando el desenlace, ya el francés, y en el tiempo que tardaba en salir por el pasto a 180 km/h, recorrer esos metros hasta llegar casi junto al alambrado, había enganchado todos los cambios descendiendo por la caja con sutil maestría.

Fue —bien vale decirlo— el primer día en que se los vio a todos ellos actuar "en su salsa". Utilizando trucos y estrategias desusuales en nuestra gente. Como aquello de esperar con el coche detenido en el circuito y sin ningún miramiento a un contrincante, para salir pegado a la cola a buscar su propio tiempo de clasificación. Artí-

LA ESCUDERIA TRIUNFADORA



La escudería que Don Enzo Ferrari envió a la Temporada of the Wild Pampas, es realmente una "squadra ridotta", es decir bastante reducida en lo que a personal se refiere. Solamente cinco personas —aparte de los dos pilotos— forman parte de la alineación ferrarista.

El mando está ejercido por el ingeniero Giovanni Marelli, un diplomado en ingeniería mecánica de la Universidad de Padua, de sólo 27 años. El Ing. Morelli ha resumido la doble función de director deportivo y director técnico del equipo, función que desempeña con mesura y precisión. Todas sus actitudes reflejaron honda preocupación, como si en cada cosa que ordenaba o ejecutaba pusiera una concentración intensa, derivada de la enorme responsabilidad que pesaba sobre sus juveniles espaldas.

El reducido staff técnico de la squa-

dra del cavallino se completa con: Ener Vecchi el más veterano, de 48 años de edad, toda una vida con Ferrari. Es mecánico general y ya nos visitó en todas las oportunidades en que la escudería italiana vino a estas playas.

Deo Seligardi, 36 años, quince al servicio de Ferrari, es también mecánico general y vino a la Argentina para las Temporadas del '58 y del '60. Mario Chilletti, también de 36 años, con ocho en Ferrari, es el "motorista" del team y es la primera vez que nos visita.

Roger Bailey, inglés de 27 años, es el mecánico personal de Chris Amon y está adscrito al equipo Ferrari en esta Temporada para hacer experiencia y práctica en los fierros ferraristas para la próxima disputa de la Copa Tasmania (a la cual irá como mecánico de la escudería. E nessuno piú.

maña de múltiples recursos, ya que no vale tanto por la ventaja que otorga el viajar en tandem, sino que el coche que va adelante sirve al "arrastrado" como referencia de tiempo y desarrollo del diagrama de recorrido. Si el de adelante corta a los cien y el de atrás a los setenta metros antes de entrar en una curva, éste ya sabe que allí ha descontado metros; significa que también ha robado décimas de segundo.

Los Tecno no alcanzaban el nivel esperado, no serían los "terribles andadores" que se esperaba. Los argentinos —¿ingenuos al fin?— sufrieron las consecuencias de no pasar el año allí, en el ruido. Molesto quizá por alguna maniobra que puede no haber sido del todo ortodoxa por parte de Cupeiro, Jochen Rindt en una de sus vueltas clasificatorias le tiró tan violento autazo que fue el comentario de quienes juzgábamos desde la curva del cajón. Pero entre sí, los argentinos, sin distinción de ninguna especie, se ayudaron. Ya llevando a la rastra alguno a Reutemann en su búsqueda de un tiempo, ya uniéndose anímicamente como por instinto de conservación... Y de ellos, el "Nonno" Copello fue dos décimas más lento que Andrea Vianini, el gran dotado, quien sería (a guiarse por el sábado) el más brillante de los argentinos. Desconociendo su máquina, clavó el cronómetro en 1m 21s 5/10.

DOMINGO 1º: LA CARRERA

VUELTAS 1 A 10: Luz verde en el semáforo... y Andrea de Adamich en gran demostración de largada con partida detenida, asomó la trompa de la roja Ferrari con Rindt a sus talones perseguido por Regazzoni. Una sinfonía de motores muy "alegres" se perdió cuando el último entró al curvón, pero los punteros ya entraban al mixto y otra vez la música... La fila india en la primera vuelta era ésta: *de Adamich, Rindt, Regazzoni, Oliver, Rodríguez, Brambilla* que sufrió las consecuencias de una mala partida, *Courage, Beltoise, Siffert y Pescarolo*. Todos pegados, todos pisando a fondo para salir de la curva "del ombú" con la mayor cantidad de HP de que disponían. En la segunda las posiciones se mantuvieron a excepción de Brambilla que lo pasó a Rodríguez y Jo Siffert a Beltoise que comenzaba con sus problemas de encendido. Mientras tanto los argentinos Reutemann y Cupeiro se tocaban debido a un trompo en el Curvón protagonizado por Silvio Moser. Los dos últimos siguieron, Reutemann quedaba fuera de carrera, al igual que el Brabham de Copello que rompió rulemán de empuje.

En la tercera vuelta, Rindt lo pasó a de Adamich en la entrada al mixto y

Brambilla seguía apurando de atrás con Regazzoni y Oliver adelante. En la cuarta, el que sería finalmente el ganador lo pasó a Jackie Oliver y se coló tras Regazzoni, hasta que en giro sexto se puso adelante y quedó tercero cerca de su compañero de Adamich. Rindt seguía demostrando por qué es uno de los mejores pilotos de la Fórmula uno y Brambilla y de Adamich trataban de juntarse para hacerle juego de equipo al Brabham de la Winkelmann. Por fin en el décimo circuito Brambilla pasó a ser segundo y las distancias respecto a Rindt se estaban acortando. *Rindt, Brambilla, de Adamich, Oliver, Regazzoni, Courage, Rodríguez, Siffert, Pescarolo y Facetti* eran las posiciones en la décima vuelta. Beltoise seguía detenido en los boxes desde la cuarta vuelta.

VUELTAS 11 A 20: Brambilla inició la persecución alocada del Brabham de Jochen y en el giro quince logró pasarlo, entre tanto de Adamich se acercaba a Rindt hasta pasarlo también tres vueltas más tarde. Siffert iba a la caza de Pedro Rodríguez que seguía girando en tiempos mediocres y sin conformar a nadie. Los Tecno, salvo el de Regazzoni, no estaban rindiendo lo esperado. Desde el momento en que Rindt quedó tercero, la inspiración tuvo lugar en el austriaco. Con verdadero *powerslide* sorteó vuelta tras vuelta la curva del ombú. Trabando el auto y corrigiendo a la salida para evitar la ida al pasto. Henri Pescarolo logró superar a Sepi Siffert en la vuelta 18ª. Moser en esa misma vuelta perdió la rueda delantera derecha y Regazzoni comenzaba a "darse parejo" con Piers Courage. Brambilla cada vez estaba más cortado. Las posiciones: *Brambilla, de Adamich, Rindt, Oliver, Regazzoni, Courage, Rodríguez, Pescarolo, Siffert y Facetti*. Bordeu era hasta ese momento el mejor argentino, en duelo personal con Carlo Facetti.

VUELTAS 21 A 30: Brambilla apoyado por su coequiper de Adamich, se fue cortando de su perseguidor poco a poco, en tanto Rindt se mantenía a la cola de de Adamich. 4 segundos 4 décimos a favor de Brambilla sobre su compañero y 4 segundos 5 décimos sobre el Brabham de Rindt. En la 22ª Pescarolo lo pasó a Rodríguez y subió un puesto más. En la vuelta siguiente Rindt pasó, mostrando el alerón con la bieleta cortada y por consiguiente totalmente inclinado sobre el lado derecho. Siffert con un mediocre Tecno oficial con fallas en el motor y perdiendo posiciones. Cupeiro hermoso trompo en la curva del ombú. En la 25ª Rindt para en boxes por el alerón mencionado y nunca más retorna a la pista. Desde ese momento, la carrera se llamó *Ferrari*. Brambilla le llevaba a de Adamich 6 segundos 5 décimos y continuaba tirando constantes 1m 21s. Las posiciones eran: *Brambilla, de Adamich, Oliver, Courage, Regazzoni, Pescarolo, Rodríguez, Facetti, Bordeu, Vianini*. El abandono más importante de las últimas vueltas: Joseph Siffert.

VUELTAS 31 A 40: Oliver con su Lotus-Cosworth seguía su tren regular marcando continuos 1m 21s 5 / 1m 21s 6. En la vuelta 37ª a Courage le sucedió lo mismo que a Rindt: alerón roto en su Brabham. Paró en boxes y

¿QUE PASA EN EL EQUIPO DE RON HARRIS?



Vestido con una remera polera, un pantalón tipo Ombú y guantes calados, Carlos Marincovich obtenía el viernes a la tarde el permiso para subir por primera vez a uno de los Tecno del equipo argentino. Para que el piloto número uno de la selección pudiera salir a conocer un poco los medios que determinarían su papel en la Temporada, tuvo que mediar el mismo Fangio y una cantidad de diálogos fronterizos con la súplica. Tuvo Marincovich que acercarse al "Quintuple" para decirle algo así como "Dí-

gales que me lo presten una vueltita". Fangio se dirigió a Harris para transmitirle el humilde deseo del arrecifeño y en ese momento terció Pedro Rodríguez, quien se negó, debido a que él debía seguir probando las tres máquinas. Tuvo entonces Fangio que agregar que era sólo unas vueltitas como para ir conociendo el auto (horas antes de la clasificación) y que el muchacho se portaría bien y no lo pasaría de las ocho mil vueltas. Finalmente el mexicano accedió y pudo Marincovich aprender entre otras cosas a poner en marcha el aparato. Con una lapicera, mecánico y Rodríguez le indicaron las marcas a las que debía ajustarse en cada instrumento. Cuando luego el argentino giraba en 1m23s y fracción, la cara de Pedro Rodríguez no era precisamente de consentimiento.

Este trámite en particular fue fiel reflejo de toda la política en general que se digita en el equipo importado y formado por el Club YPF. (Aunque el Club esté libre de culpa y cargo). Porque si ayer lo sospechábamos, hoy casi estamos en la certeza de que una vez más, y como es ya habitual en nuestra más pura tradición popular, los ingleses nos han vuelto a vender un lindo buzón.

Pedro Ramírez es la figura del Ron Harris etcétera etcétera, y es quien mueve poco sociablemente los hilos a nivel intermedio entre el señor Harris y nuestros dos pilotos.

Durante las pruebas de clasificación, Ron Harris designó cuál sería la máquina con la que correría Marincovich (la misma que había probado por la mañana). Pero du-

rante los giros oficiales, como el coche de Pedro Rodríguez no alcanzaba el nivel que su director esperaba, sencillamente la cambió por la de Marincovich. ¡Digno gesto! Sobre todo teniendo en cuenta que al piloto argentino ni siquiera se lo comunicaron y lo largaron a correr con el Tecno que no andaba.

Ron Harris en su defensa alegó que Rodríguez es piloto de su equipo en Europa, no sólo de este equipo circunstancial. Como tal está capacitado para conducir los tres autos y ser él el encargado de la puesta a punto y de más.

A raíz de la rotura del motor de Marincovich (pistón y válvulas atribuidos a una pasada de vueltas por un mal cambio; él había pedido que se le pusiera una relación de multiplicación más larga, lo mismo que Reutemann) alegó que no se pudo cambiar a la noche del sábado, porque era imposible el trabajo de poner luego a punto la mecánica y el chasis en tan poco tiempo.

La clasificación terminaba a las 19.30 horas, y Reutemann recién pudo salir a las 18.41. Suena un poquito a injusticia. No obstante, "Lole" supo bajar del 1m24s5 que estableció en la 3a. vuelta, al 1m21s9 definitivo. Luego, el domingo, sólo pudo dar una vuelta por el trompo de Moser y una brusca maniobra de Cupeiro que causó su accidente y la rotura de suspensión. Ron Harris tiene cinco motores y muchas piezas de recambio. Si el bastidor de Reutemann no está torcido, en un par de días estará nuevamente el coche en orden de marcha ("Pero es un trabajo extra" agregó Harris). También estará el de Marincovich y con ellos, esa fracción de nuestra esperanza vibrará de nuevo.

temporada
internacional
F2

los mecánicos lo quitaron. Reanudó la marcha y como no pudo mantener el ritmo de carrera anterior por falta de tenuta en las curvas veloces, prefirió ingresar a los garajes. Henri Pescarolo con su tiempo ideal de 1m 21s 6/7 fue adelantando posiciones en forma notable. Beltoise, su compañero, seguía girando en pista con problemas de encendido luego de mil detenciones en boxes. Rodríguez sin poder bajar los 22s 5 en carrera y seguía decepcionando.

VUELTAS 41 A 50: Ya no pasaba nada importante. Sólo en la vuelta 44ª, Facetti hizo un trompo que fue aprovechado por Maneco Bordeu para colarse adelante y subir un puesto. El resto igual y sin novedad. Los punteros seguían cortados con toda tranquilidad. Tercero Oliver, cuarto Regazzoni, quinto Pescarolo, sexto Rodríguez.

VUELTAS 51 A 60: Sin novedades. Cada uno en su posición y ya no podía haber sorpresas ante la marcha tranquila de las rojas máquinas italianas. Oliver con su verde Lotus-Cosworth marchaba tercero pero muy, muy lejos con un auto que no es apto para pelear con las Ferraris. Regazzoni cuarto y con el título de *Dueño del Tobogán*.

ULTIMAS DIEZ VUELTAS: Banderazo final para Ferrari. Brambilla y de Adamich juntos, separados por dos décimas de segundo. La tribuna de pie. El aplauso para los italianos y sus autos. Final feliz para los de Maranello.

PATIO DE BOXES

"Es probable que Nasif Estéfano tenga auto para la última carrera aquí en Buenos Aires, el día 22 de este mes. Parecería que alguien habló con Luciano Pederzani (capo del equipo Tecno) y si llegan a la carrera del 22 con todos los autos enteros, le darían el que trajeron de repuesto al tucumano. Ahora si Siffert o Regazzoni se dan la piña o rompen dos motores se quedaría sin correr... ¡vamos a ver qué pasa", nos dijo un ilustre informante en el Autódromo bajo la sombra de los árboles en la curva del Ombú. Veremos qué pasa en Córdoba y San Juan. Esperemos que los suizos Siffert, Regazzoni y el italiano Facetti traten bien sus respectivos Tecno.

Henri Pescarolo mostró en esta primera carrera un estilo muy personal para conducir su Matra. Traba el auto y a medida que va describiendo la trayectoria de cada curva va dejando escapar el volante de sus manos. Perfecto y muy pulido.

La curva Ascari fue estrenada el sábado de clasifica por el mexicano de la decepción: Pedro Rodríguez. Se le trabó el acelerador y tuvo que seguir derecho. Frenó y metió cuatro cambios en cincuenta metros. Fue lo mejor que hizo hasta ahora. El otro fue Jean Pierre Beltoise mientras buscaba el límite de esa curva.

El sábado durante la clasificación el austríaco Jochen Rindt dio un espectáculo nada agradable, por lo menos para nosotros que no estamos acostumbra-

dos a esas cosas. En la curva del Ombú se encontró con Cupeiro y como Rindt viajaba mucho más fuerte, lo alcanzó en plena curva y hasta el momento de encarar la recta tuvo que levantar el acelerador para no tocar el Brabham amarillo del "Gallego". Se chupó atrás y cuando tiraba en tercera lo pasó de una acelerada por la izquierda y le tiró muy amigablemente el auto encima como una advertencia de "tené cuidado con lo que hacés, acá vengo yo". Cupeiro terminó en el pasto y mientras Rindt ya embocaba la entrada al tobogán. Allí, en Europa es cosa de todos los días, porque se corre así. Aquí no estamos acostumbrados. No emitimos ni críticas, ni juicio, simplemente decimos que nosotros... somos diferentes y vivimos felices.

Joseph Siffert no pudo demostrar mucho de todo lo que sabe, porque su Tecno no es de los mejores. El sábado y domingo se pasó mordiendo el cordón interno y el externo, a la salida del Ombú. El mismo día dio la explicación. "Este auto es muy sobrevirante (oversteer) y si uno lo deja ir aparece en el medio del campo... es demasiado liviano y no es muy doblador". De todos modos el pelirrojo suizo no se hace problemas. Vino para cumplir el contrato y no le importa ganar o abandonar.

Luego de los tiempos establecidos el sábado nos encontramos con Pepe Froilán González en los garajes. Comentábamos acerca de los Ferrari y la calidad indiscutible de Jochen Rindt. "Estos autos son sensacionales, pero estos dos que van encima no creas que son unos genios... si la Dino la manejara Rindt seguro que hace 1m18s abajo". Jochen

(continúa en pág. 22)



EXCLUSIVO

ESTUVO MONSIEUR ALPINE

Jean Redelé es una de las personas más importantes del mundo en este asunto de los autos de carrera y Parabrisas Corsa lo entrevistó en su corta estadía en Bs. Aires

Por GERMAN R. SOPEÑA y JORGE A. AUGE BACQUE



¿Sabe Ud. quién es Jean Redelé? Su nombre suena poco a los oídos argentinos, pero sin embargo, Jean Redelé es uno de los hombres más importantes de Europa en materia automovilística deportiva. Propietario de tres concesionarias Renault en París y Dieppe, presidente de la Société Alpine y director de carreras de la Régie Renault, mon-

De derecha a izquierda: Germán R. Sopeña, Jean Redelé y Jorge Augé Bacqué. Redelé sorprendió con sus declaraciones.

Pocos minutos antes de su partida hacia Ezeiza.

siur Alpine (né Jean Redelé) estuvo en la Argentina, estuvo en IKA-Renault, estuvo con Coppello y Berta y también estuvo durante cuatro horas con PARABRISAS CORSA, que lo acompañó hasta que los últimos vestigios del avión de Air France se borraron del cielo brumoso de Ezeiza.

Todo comenzó cuando nos enteramos de que Jean Redelé estaba en Buenos Aires. La primera pregunta que nos hicimos fue: ¿Qué habrá venido a hacer? Nadie parecía saber nada sobre el viajero e incluso en IKA-Renault se ocupaban muy bien de evitar todo contacto de la prensa con el caballero francés. Pero buscando y buscando se llegó a encontrar el hilo de la madeja en el restaurante del Ho-



Contra todo lo que se pensaba, Jean Redelé es el auténtico "gran tipo", simpático, inteligente, rápido y sobre todo conocedor del tema automovilismo deportivo. Habla con facilidad el inglés (un impecable Oxford) y muy poco el castellano ("¡Qué barbaridad! Tendremos que hablar en tres idiomas").

COPELLO-PERKINS

Como correspondía, se imponía una pregunta que hacía mucho tiempo nos hacíamos: ¿qué pasaba con Copello y Perkins en su relación con planes europeos de IKA-Renault? "Evidentemente —dice Redelé— no puedo contestar nada sobre ese asunto. Pero se dan cuenta que si no puedo hablar (sonrisas varias) es porque algo pasa o va a pasar". Copello y Perkins, según los informes más recientes, estarían en condiciones de ser enviados por IKA-Renault a Europa a participar con "algún" auto en la Temporada de Sport Prototipos y/o con el Torino en las 84 Horas de Nurburgring del '69. "Los Renault 1093 que corrían Copello y Perkins asombraron en Europa a todo el mundo por el desarrollo que habían logrado en cuanto a velocidad final. Caminaban muchísimo más que los similares franceses. Con Copello tuve relaciones directas y he sentido hablar mucho de él. Me pareció una gran persona. En Francia tengo su historial completo y conozco su estilo. Con Perkins lamentablemente no he podido hablar."

Pasando a otro tema nos comentó sobre su fábrica, sus desvelos, sus carreras y sobre sus proyectos: "El apoyo oficial a Matra no lo puedo analizar porque yo soy constructor de automóviles de carrera y no político. Nuestro gran secreto es ganar en las carreras con los mismos autos deportivos que producimos diariamente. Nuestro modelo 1300 ha sido ganador reiteradas veces y el cliente sabe que ese auto es el mismo que él maneja por las calles de París. Con respecto a los monoplazas, nosotros sólo corremos con ellos porque nos aportan soluciones muy importantes en materia de suspensiones y además mantiene entrenados a nuestros pilotos".

UN ALPINE

"En la Argentina surgió la idea de traer un Alpine para probar. Lo que pasa no es nada raro. Aclaro que no lo traeremos porque haya posibilidades de producirlo aquí, sino porque aunque ustedes no lo puedan crear en Francia la mayoría de los autódromos están cerrados y no hay posibilidad alguna de realizar pruebas más o menos lógicas. Acá en la Argentina he visto el Autódromo de Córdoba y me pareció excelente. Además



JEAN REDELE

tel Presidente. Junto a Yvond Lavaud (presidente de IKA-Renault) y otros ejecutivos de la firma francesa, estaba nuestra meta, el hombre que conduce los destinos de la Alpine y cuyos proyectos para la Argentina se nos presentaban interesantes e importantes.

Sin embargo, cuando tomamos contacto con él, entre saludos en francés y cumplidos en inglés, se nos vino toda la estructura misteriosa al suelo: "Estoy en la Argentina en viaje de bodas". La respuesta fue cortante. Durante unos segundos comenzamos a pensar si no sería verdad, pero ante la risa velada de Redelé se inició la conversación en sí, en serio, entre fierros y aroma a Europa.



"Como Uds. son los únicos periodistas que he visto en estos tres días que pasé en Buenos Aires, les quiero hacer llegar mi felicitación, porque por lo que he leído en Francia y por lo poco que he visto acá, la prensa especializada es la 'culpable' de que el automovilismo argentino haya logrado la evolución que sufrió".

Los Alpine 1300 "made by Redelé" durante la disputa de las 24 Horas de Le Mans de 1967.

He venido en viaje de bodas y no tengo nada que ver con los autos de carrera.

*hágase
de*

RANKING

...y que lo miren!



PLUSFERRI

*¡audaz tiempo de
futuro en prendas sport!*

RANKING

OTRO IMPACTO
induswheel S.A.I.C.

Pantalones... camperas... pantalones americanos...
conjunto "tuerca",... todo,... masculinamente elegantes...!!!

Y para una femenina y firme presencia... polleras...
camperas y pantalones con vertiginosos ritmos y colores!!

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

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

AUTOMOVILES RENAULT

SISTEMA UNICO EN EL PAIS PARA SU ATENCION
MECANICA INTEGRAL:

- Horario continuo de 7 a 19.30 horas.
- Sin turnos, atención inmediata.
- Reparaciones ultra rápidas y puntual entrega.
- Garantía por 90 días en todas las reparaciones.
- Chapa y pintura, también por Cías. de Seguros.
- Repuestos legítimos con 20% de descuento.
- Tarifa fija de mano de obra, a la vista.
- Ofertas en accesorios defensas y repuestos y otras ventajas que Ud. sabrá apreciar. ESPERAMOS SU VISITA

RENAULT SERVICE: Tel. 23-8913 y 5673
Salta 1160/64 y 1325 - Bs. As.

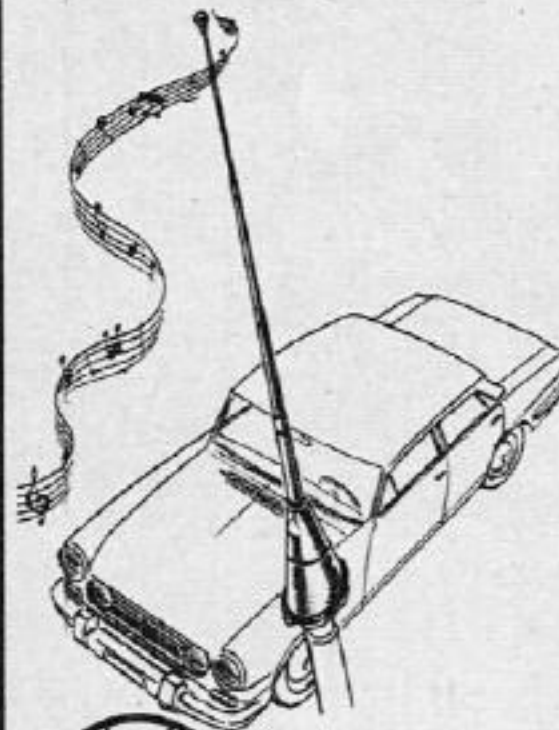


NO VIAJE...
sin antes poner su coche en
las **BUENAS MANOS**
de

ALFONSO VEGA

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
Bobinas, Distribuidor y Levas Especiales
para Competición y Standard. Más pique,
más velocidad, mayor rendimiento, los
Campeones también lo usan.

Teodoro Garcia 2378/82 (casi esq. Cabildo al 900) Tel. 772-0605/7138, Bs. As.

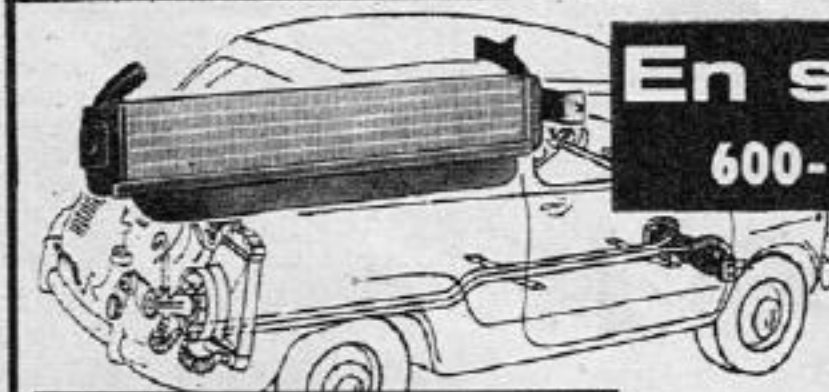


MAREL ANTENAS AUTO-RADIO

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

MAREL S.C.A.

Dr. Beláustegui 590
T. E. 59-7819, Capital



En su FIAT 600-600D-600E

COLOQUE EL
RADIADOR
ESPECIAL

"EL PEONCITO"

Equipo refrigerador que regula
la temperatura del agua a niveles
normales (fácil colocación)

Pídale en las casas de ramo
Hay zonas disponibles para revendedores

Fabricantes
RADIADORES PRON S.R.L.
Av. MTRÉ 519 C.C. Nº 15
Rafaela - Sta. Fe - T. E. 1932
En Córdoba: G. L. de
CABRERA esq. D. LUQUE

El cristal
curvo
de su
automóvil
está en

FRUMENTO Hnos.

S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.
RIVADAVIA 14782
Ramos Mejía

PARA LA LINEA FIAT SIEMPRE LO MEJOR...

Repuestos y Accesorios.

Especialistas en stock completo para casas a instalarse.

GRUPOS DE LIMPIA PARABRISAS CON SUS ACCESORIOS.

Solicite listas de precios.
Ventas por Mayor y Menor.
Envíos al Interior.

J. C. ZUPPIROLI S. R. L.

Guatemala 4416 - T. E. 71-5862 - Cap.



NO REGALAMOS!

PERO VENDEMOS TAN BARATO
QUE RESULTA UN REGALO

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y
REVENDEDORES. ENVIOS AL INTERIOR

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

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

JEAN REDELE

me han dicho que en todo el país se están construyendo y ya hay muchos, una cantidad bastante apreciable de trazados y que éstos están abiertos a cualquier prueba y requerimiento." Fuera de esta declaración, PARABRISAS CORSA pudo interpretar (oyendo entre palabras) que la visita de Redelé estaría íntimamente ligada a la próxima presentación del nuevo auto de IKA-Renault equipado con motor Renault 1300. Este motor será presentado simultáneamente en la Argentina y en Francia y es un desarrollo del que usaran los Alpine 1300

Lo que induce a pensar en la posibilidad técnica de la visita de Redelé a la Argentina es también la compañía que trajo desde Francia, ida y vuelta, además de su esposa; altos ejecutivos de Renault en Francia.

Juan Redelé estuvo tres días en Córdoba y seguramente la supervisión de "su" motor ha sido efectiva. Pero una duda carcomerá a partir de esta entrevista a periodistas, corredores y aficionados: ¿Tendrá algo que ver la presencia de ese Alpine con la categoría Gran Turismo Argentino o con la Sport Prototipos? El motor 1300 es un gran motor, rendidor y muy potente, así que no nos extrañaría nada que esta suposición se hiciera realidad dentro de poco.

Juan Redelé, su luna de miel luego de quince años de casados ("Con este asunto de las carreras, nunca tengo una semana para dedicarle a mi mujer"), sus autos de carrera, su viaje a la Argentina, el motor 1300... son todos hitos importantes en la vida de un ejecutivo, joven y audaz, que no hesita en confesarse o en cuidarse cuando las circunstancias así lo exigen.

PARABRISAS CORSA y Redelé intimaron, lo acompañamos hasta Ezeiza y en el Salón Vip (Very Important Persons) nos dio un fuerte apretón de manos y "muchas gracias por haber venido a despedirme". Cuando el avión levantó vuelo y se perdió en el cielo, no pudimos más que pensar: "Ahí se fue un amigo".

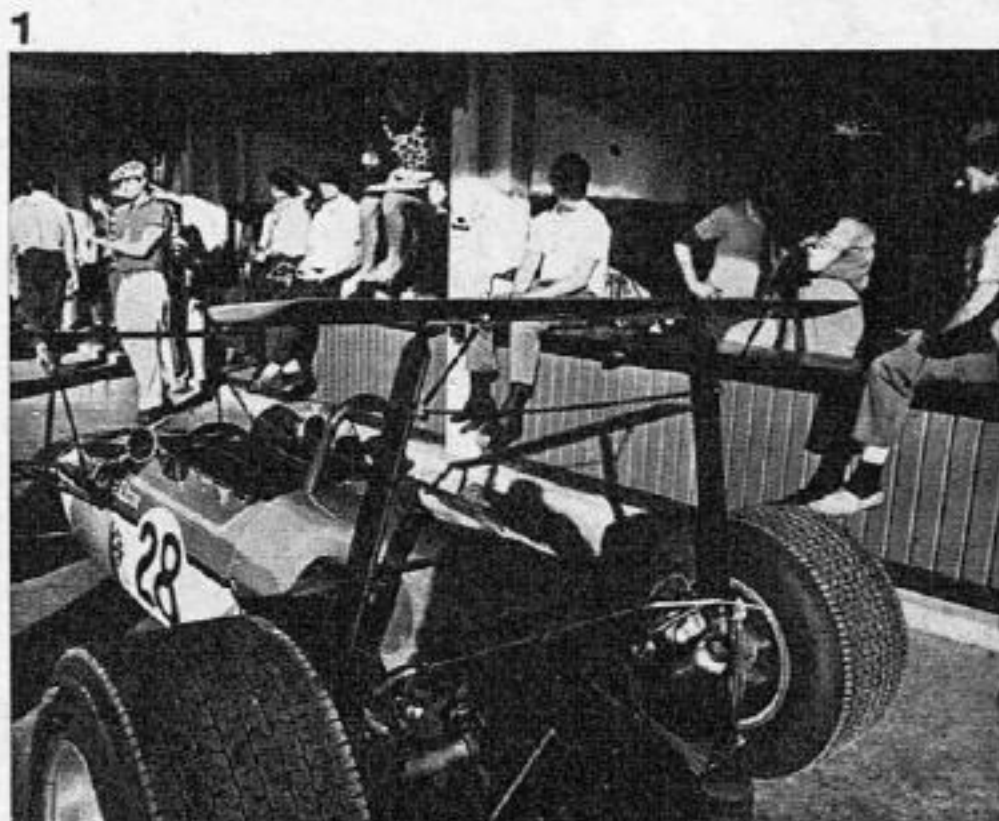
¿Sabe Ud. ahora quién es Jean Redelé?



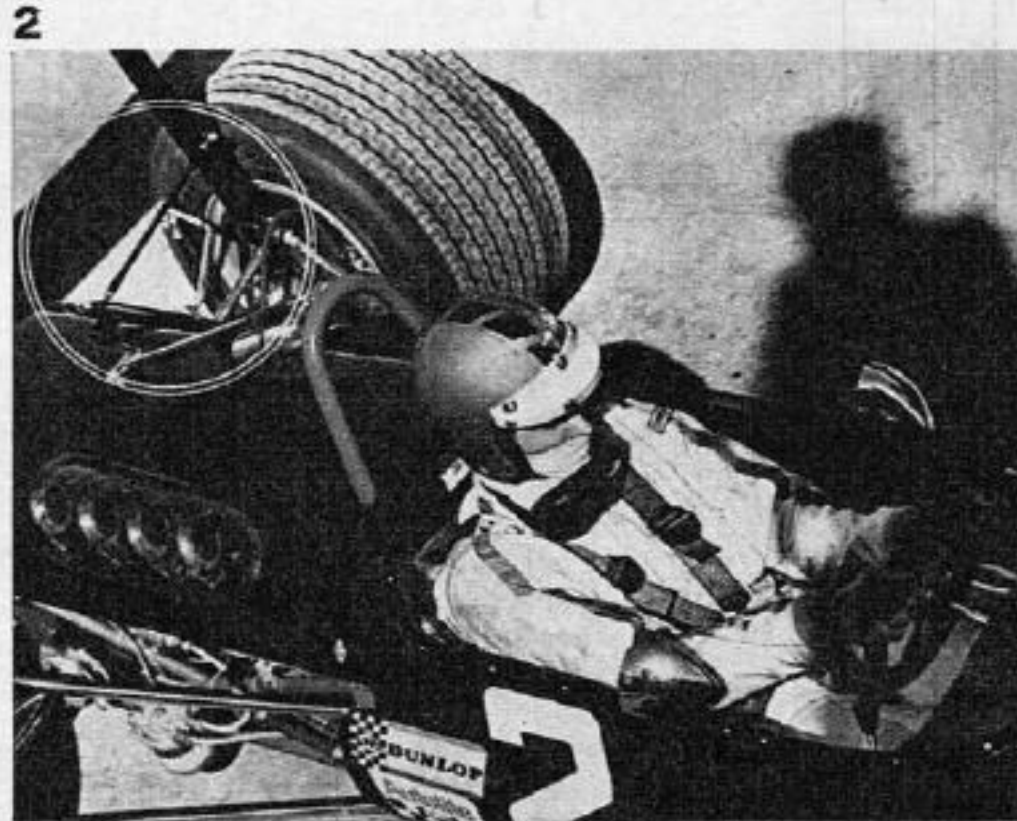
LA TECNICA DE LOS SPOILERS

De las seis marcas que intervinieron en la primera carrera de la Temporada de F-2, cinco de ellas presentaron coches con spoilers de perfil alar (solamente el Tecno-De Tomaso no utilizó estos adminículos), y además, algunos de los coches llevaron spoilers delanteros tipo placa ubicados en sus trompas.

1 Los Brabham utilizaron spoilers traseros de perfil asimétrico con la cara superior plana. Estaban contruidos de plástico reforzado (poliester con fibra de vidrio) y actuaban mediante dos puntales sobre los portamazas de la suspensión trasera.



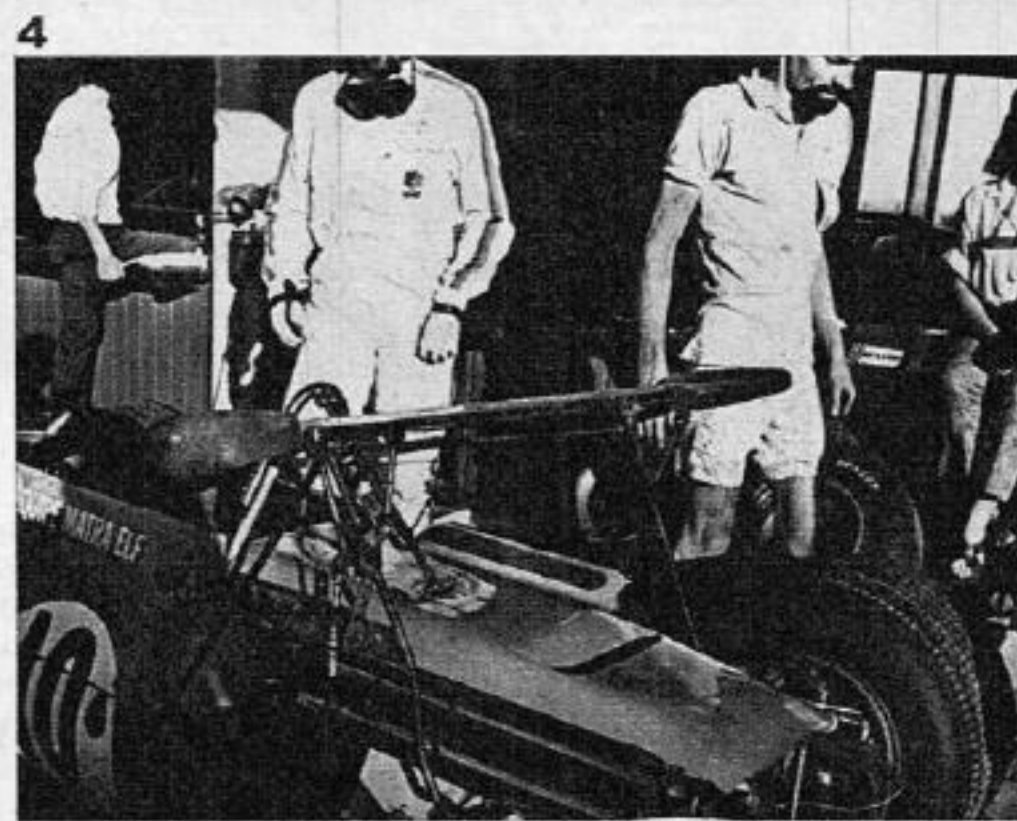
2 Los spoilers de los Brabham tenían en el puntal del lado izquierdo (hechos de aleación liviana), una biellita articulada mediante rótulas pequeñas, que los vinculaban con el chasis (para restringir sus oscilaciones laterales). Este elemento al romperse fue lo que causó los abandonos de Rindt y de Courage.



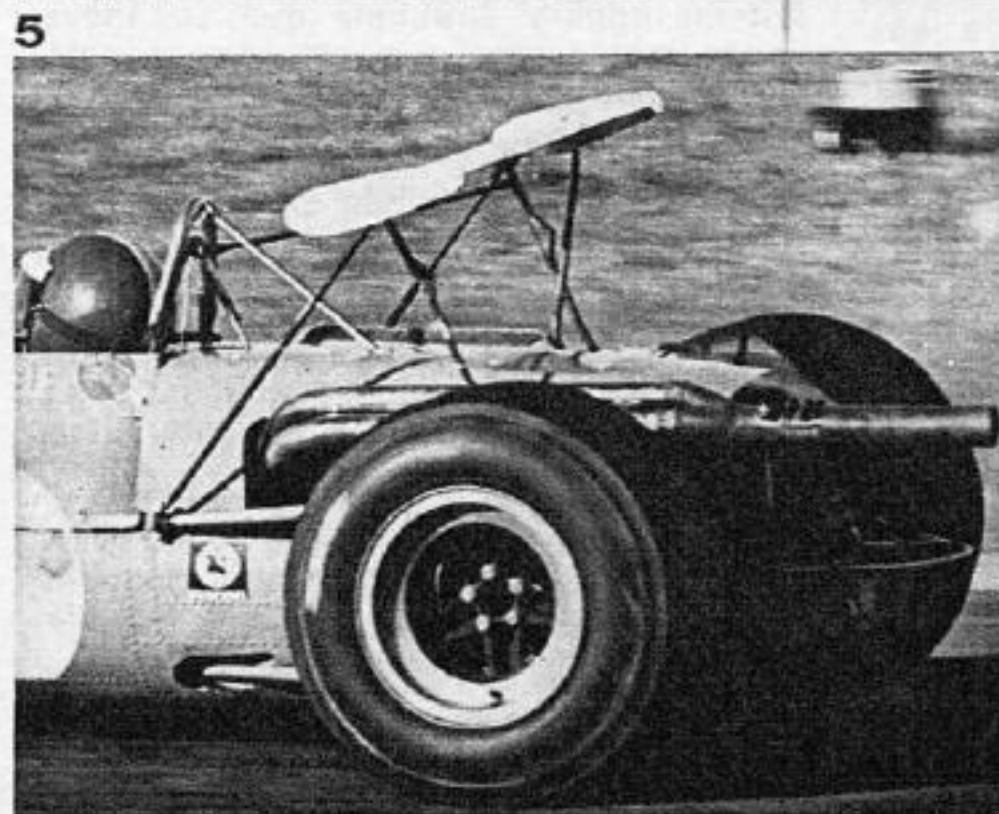
3 También los Brabham (algunos) utilizaron spoilers de perfil alar actuando sobre el tren delantero. Este es el coche de Coppello. En el caso de los coches de Courage y de Rindt, los puntales verticales se vinculaban entre sí, mediante una riostra oblicua.



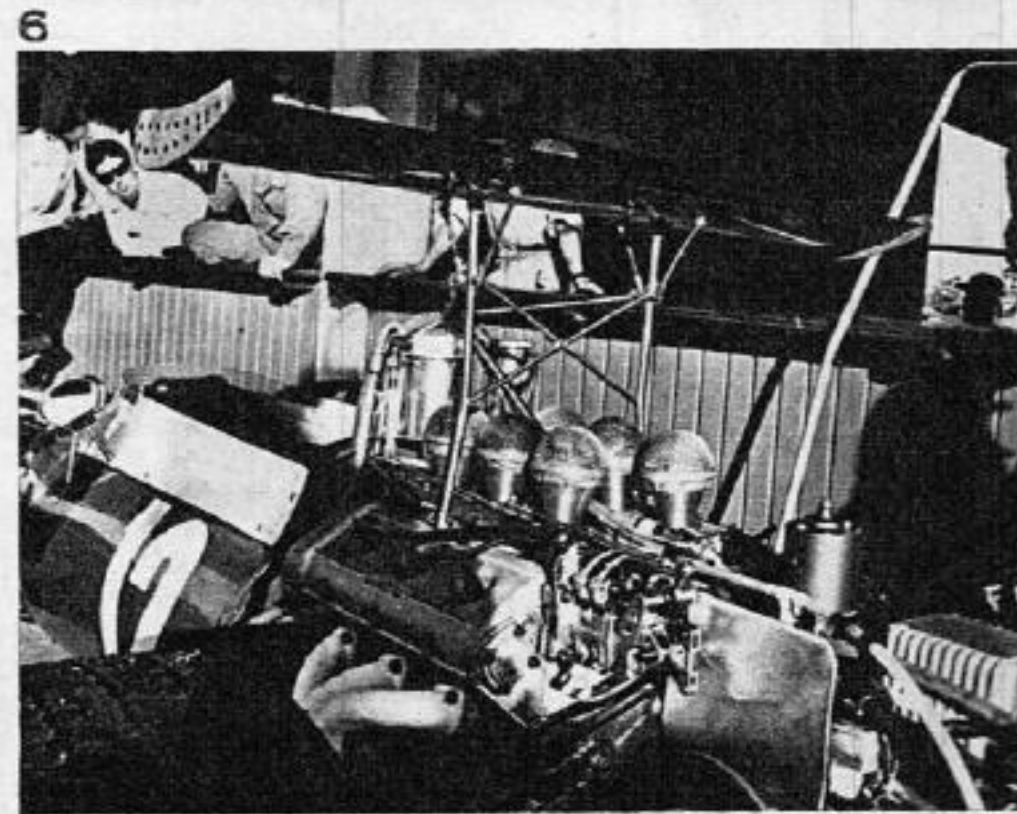
4 Los Matra fueron los únicos que utilizaron spoilers movibles, comandados por el piloto. En ambos casos (Matra N° 8 y N° 10) se trató de spoilers de perfil simétrico hechos de aluminio, con deflectores en los extremos para disminuir la resistencia parásita que allí se produce. El Matra de Pescarolo tenía accionamiento mecánico comandado mediante una palanca situada en el cockpit sobre el lado izquierdo y cable flexible que movía un balancín que a su vez actuaba sobre el perfil alar.



5 El Matra de Boltoise tenía accionamiento eléctrico, mediante un solenoide comandado por un botón situado en uno de los rayos del volante. En ambos casos (coches de Pescarolo y Boltoise) el spoiler actúa sobre el chasis mediante dos barras por lado que descargan en el ataque anterior del reactor superior de la suspensión trasera, y sobre el ataque del brazo superior de dicha suspensión.



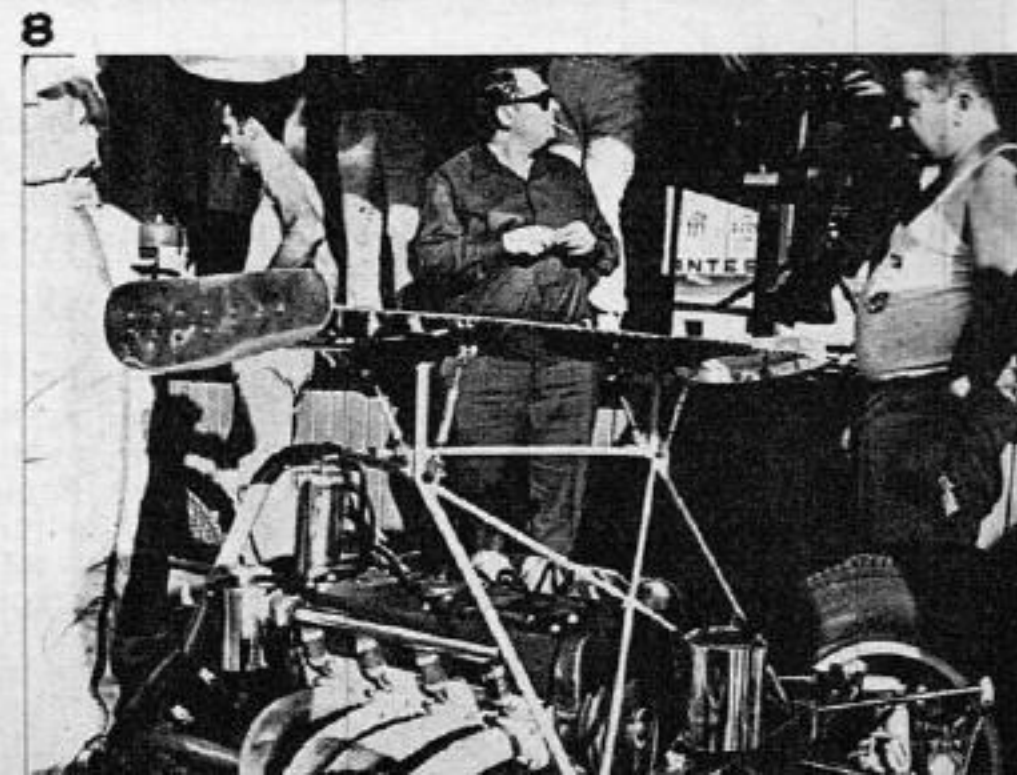
6 Los spoilers de las Dino-Ferrari son de perfil tipo Goettingen, es decir cóncavo-convexo. Actúan sobre el chasis (mediante dos puntales que descargan sobre las tapas del motor) y están asegurados por un par de riostras a la roll-bar.

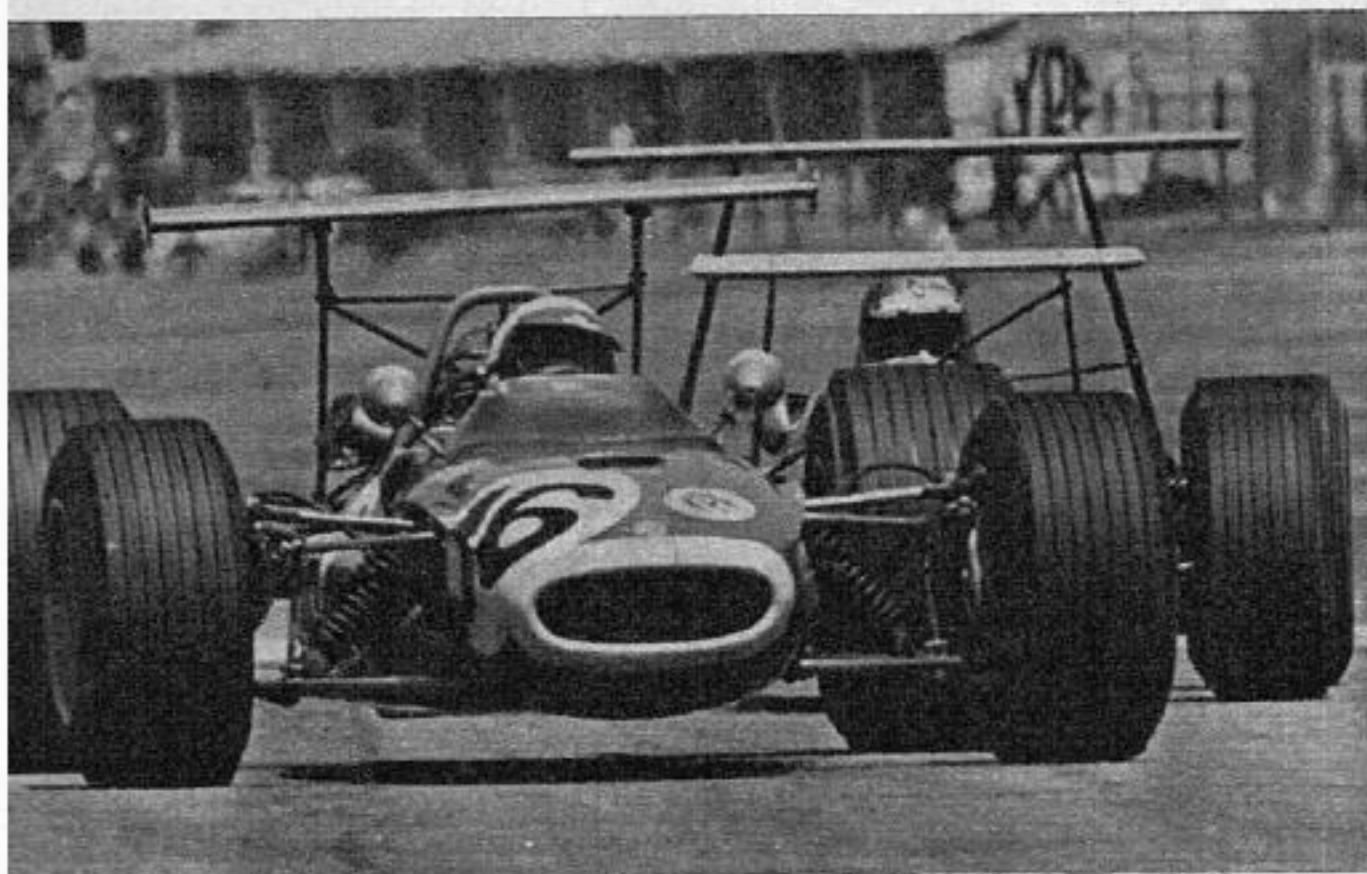


7 El spoiler mejor logrado: El del Lotus. Es de perfil simétrico construido en aluminio con deflectores en los extremos. Actúa sobre la suspensión trasera mediante dos esbeltos puntales de aleación liviana que descargan su esfuerzo sobre los portamazas traseros.



8 Los Tecno tienen spoilers de aluminio de perfil asimétrico (plano arriba) con deflectores en los extremos. Actúan sobre el chasis mediante dos puntales —uno por lado— que descargan sobre el ataque del brazo superior de la suspensión trasera. Un par de riostras colaboran con la fijación de los puntales vinculándolos con la roll-bar.





temporada internacional 2

(viene de pág. 16)

Rindt era uno de los que pensaba que el domingo en carrera se bajaría su marca de clasificación. El minuto, 19s5 de Brambilla indica lo contrario. Posiblemente si hubiesen llegado los tres a cumplir las 70 vueltas, se hubiera logrado.

Escuchado el sábado cuando ya había caído el sol. "Por qué no vamos al box de los ingleses y les cantamos la Zamba de Las Malvinas...". No se hizo.

Muchos fueron los pilotos de TC y TM que estuvieron en el Autódromo. Entre ellos el "Nene" Ternengo que a las seis de la mañana del día domingo fue padre de un hermoso varón. Felicitaciones.

IMPORTANTE: Parecería ser que en la carrera del 22 de diciembre de "vermouth" se haría una competencia para Turismo de Carretera. Participarían sólo 16 autos de los mejores y se distribuirían cuatro millones de pesos en premios. Todo a confirmarse aunque muchos lo dan por "hecho". Excelente idea.

Jo Siffert mostraba un mameluco de "Firestone" con cinta plástica adhesiva negra que tapaba la inscripción de la espalda y el pecho. Causa: corrió para Dunlop.

El "Gallego" Jorge Cupeiro llegó con el talón del pie derecho quemado, posiblemente a causa de alguna cañería de agua o aceite que había tomado demasiada temperatura. "Te juro que esta fue la peor carrera de mi vida...; recién al final le empecé a tomar la ma-

no... ¡Ahhhh! vos no te imaginás cómo me duelen los pies" nos dijo mientras se sacaba las botitas. Estaba muy cansado debido a la falta de entrenamiento.

Los alerones de los Babham se fijan en las suspensiones pero ése no es el sistema original Brabham que se apoya en el motor sino que es una variante desarrollada por Peter Kerr, jefe de mecánicos del equipo Winkelmann. Sin embargo, el sábado, el propio Kerr optó por reforzar con soldadura los puntos más débiles de la estructura del alerón. Así y todo al día siguiente Rindt abandonó precisamente por esa rotura. Y lo mismo le sucedió a Courage en cuyo Brabham se montó un sistema similar. Cabe pensar que la estructura no estará tan bien hecha porque el Lotus 48 de Oliver también tiene un alerón montado sobre las suspensiones y no sufrió ningún inconveniente. Tanto Rindt como Courage atribuyeron a la rugosidad del piso la causa de las roturas.

Después del trompo y el posterior desparramo que armó a la salida del curvón en la segunda vuelta, Moser continuó en carrera. Aparentemente, todos los fierros estaban en orden, pero vueltas más tarde la punta de eje delantero derecha se rompió antes de entrar a la curva de Ascari. No sería de extrañar que haya quedado resentida por el trompo o por algún golpe. Moser aclaró después del trompo que nadie lo tocó a él, ni él a nadie.

Tulio Crespi el viernes: "Anoten periodistas, van a ver el domingo cómo se rompen portamazas, parrillas y alerones, van a ver los alerones". Jonathan Wi-

lliams rompió parrilla y los alerones perfeccionaron casi todos.

Jackie Oliver estaba satisfecho con su desempeño. "Ni yo ni el auto dábamos para más". Lo vimos extremadamente prolijo y es practicante de la teoría de entrar despacio para salir más rápido. Se asombró en el parque cerrado cuando vio la lucha entre los relatores radiales por obtener la primicia del reportaje a Fulano o Mengano. Para colmo de males se prestó a un reportaje radial pero el encargado de hacerlo no tenía mucha idea del inglés, o lo que es peor una pronunciación bastante defectuosa que Jackie no comprendía. Hubo preguntas que no obtuvieron respuestas y un remate al reportaje que no existió, un tanto brusco. Oliver se retiró a su box haciendo la típica seña de "éste está loco". Al igual que Rindt vio el circuito de Córdoba (en plano por supuesto) y piensa que su Lotus tiene más posibilidades que aquí en Buenos Aires.

Otra de Joseph "Sepi" Siffert. En 1969 seguirá corriendo para Rob Walker con máquinas Lotus; por lo tanto queda desmentida la noticia de su ingreso a Ferrari. En cuanto a Sport Prototipos firme con Porsche. Esto nos lo dijo el propio Jo, mientras explicaba las causas de abandono: rompió pistón y aros, subió el aceite y... bueno el resto es imaginable.

LOS DUEÑOS DE CADA UNA DE CURVAS

TOBOGAN: Regazzoni, De Adamich, Brambilla, Courage.
HORQUILLA: Brambilla, Rindt, Pescarolo.
CURVON: Rindt, Brambilla.
ASCARI: Siffert, Rindt, Courage, Oliver.

ABANDONOS Y SUS CAUSAS

JOCHEN RINDT: Rotura de la bieleta que controla el juego lateral del alerón trasero.

EDUARDO COPELLO: Rulemán de empuje.

PIERS COURAGE: También rompió la bieleta del alerón trasero, pero lo desarmó y continuó en carrera hasta que decidió desertar por falta de posibilidades.

JEAN PIERRE BELTOISE: Paró infinidad de veces en los boxes por un rateo que probablemente estaba radicado en el encendido.

JOSEPH SIFFERT: Rompió un aro de pistón, subía aceite y empastaba.

JONATHAN WILLIAMS: En el curvón se le rompió un brazo de la suspensión delantera derecha.

CARLOS REUTEMANN: Roturas varias después de un encontronazo con Moser en el trompo múltiple a la salida del curvón (2a. vuelta).

JORGE CUPEIRO: Realmente no abandonó, sino que no se clasificó. Dos trompos, el calor y un reaprovisionamiento de aceite lo atrasaron y no lo dejaron clasificarse.

Brambilla: —Opino que los cordones que tiene esta pista son muy buenos, porque de esa manera se evita que algunos vivos corten por arriba del pasto... como sucede en algunos circuitos de Europa donde en lugar del cordón hay una franja blanca. Y además te obliga a viajar dentro de la cinta de asfalto...

Lini: —Estoy de cuerdo contigo en algo: algunos son demasiado avivados y nosotros los conocemos muy bien, pero esos cordones no me gustan.

Facetti: —A mí no me gustan nada. Si uno se va afuera, como suele suceder a veces, las suspensiones del auto sufren mucho. Esos cordones rompen los autos.

Las setenta vueltas de carrera sumadas al calor y el esfuerzo físico extenuaron completamente a **Andrea Vianini**. Al llegar al parque cerrado prácticamente tuvo que ser sacado del auto. Luego permaneció recostado en el suelo por unos instantes dando señas de una extrema extenuación. También se quejaba de dolores en sus manos, producto de ampollas impresionantes causadas por el volante y la palanca de cambios.

Es evidente que para soportar tantos minutos de carrera al ritmo en que se corre en esta fórmula, es necesario contar con una preparación física adecuada, que tiene que ser producto de un concienzudo entrenamiento.

Hay que tener en cuenta que la temperatura a esta altura del año es demasiado elevada y hasta los mismos corredores extranjeros que están habituados y perfectamente entrenados sufren terribles "palmas".

Jackie Oliver se mostraba muy satisfecho con su tercer puesto. "La máquina no daba para más, posiblemente por lo que he podido observar analizando el mapa del circuito de Córdoba allá tendré más posibilidades de poder pelear la punta".

También se quejó de la elevada temperatura, que lo perjudicó mucho físicamente. "En las últimas veinte vueltas tuve principios de desvanecimiento a causa del calor".

ENTRADA MIXTA: Courage, Rindt, Siffert.

OMBU: Rindt, Brambilla.

En un rincón del patio de boxes conversaban Brambilla, Franco Lini (periodista de Autosprint y ex director deportivo de Ferrari) y Carlo Facetti.

Arriba, izquierda: El mejor motor Cosworth clasificado y el único Lotus en carrera fue el de Jackie Oliver. Logró un tercer puesto que muchos no esperaban. Indudablemente, Chapman sabe elegir.

Izquierda, abajo: Gianclaudio Regazzoni, se consagró como dueño absoluto del "tobogán". Su Tecno del equipo oficial fue el mejor de la marca. Cuarto.

Derecha: Y el mejor de los argentinos resultó Juan Manuel Bordeu. Su séptima colocación no sólo lo destacó entre los nuestros, sino que lo convirtió en el mejor Brabham de la clasificación.

CLASIFICACION

PRIMER CAMPEONATO INTERNACIONAL FORMULA 2 "YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES"

GRAN PREMIO INTERNACIONAL "GAS DEL ESTADO" Club YPF - Autódromo Ciudad de Bs. As. - Circuito N° 9

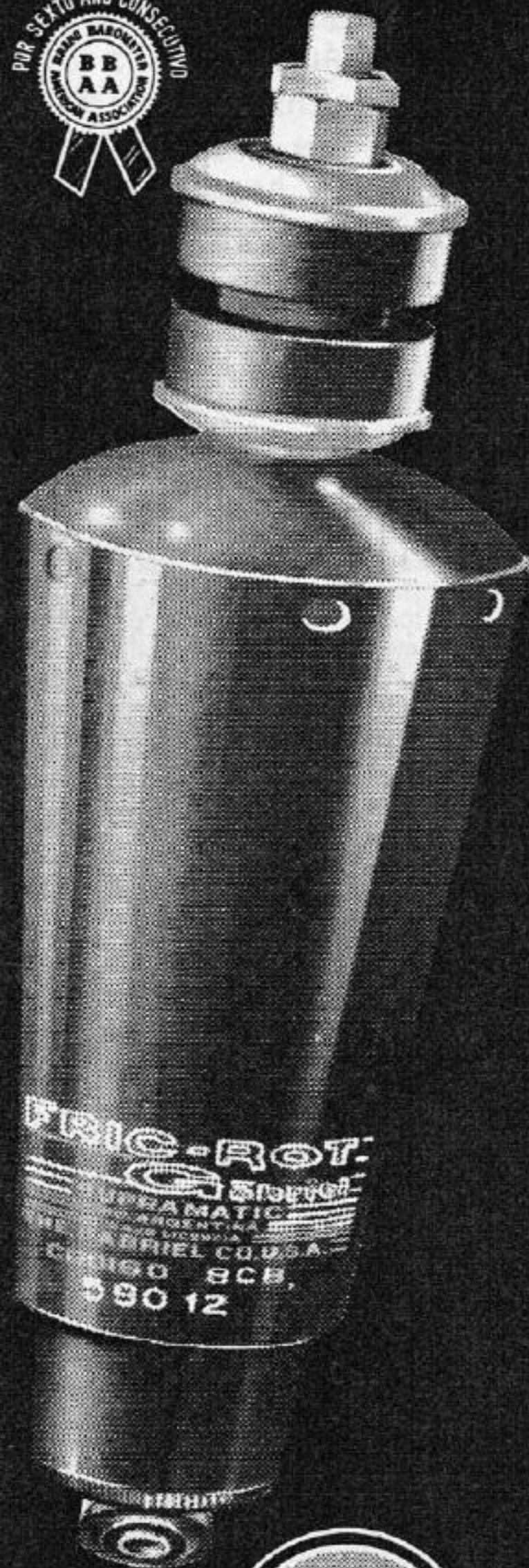
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	12	Ernesto Brambilla	Ferrari Dino	1h35m20s6	70
2º	14	Andrea De Adamich	Ferrari Dino	1h35m20s8	70
3º	36	Jackie Oliver	Lotus T-48	1h36m30s	70
4º	16	Gianclaudio Regazzoni	Tecno	1h36m39s1	70
5º	10	Henri Pescarolo	Matra	1h35m44s4	69
6º	38	Pedro Rodríguez	Tecno	1h36m17s1	69
7º	4	Juan Manuel Bordeu	Brabham BT23	1h35m29s5	68
8º	20	Carlo Facetti	Tecno	1h35m49s5	68
9º	22	Andrea Vianini	Tecno	1h36m12s8	68
10º	32	Alan Rees	Brabham BT23	1h36m42s4	66

PROMEDIO DEL GANADOR: 152,304 kph.

RECORD DE VUELTA: Coche N° 12 de Ernesto Brambilla en la 7a. vuelta con 1m19s5 a un promedio de 154,580 kph.

ABANDONARON: Coche N° 2, Piers Courage en la 39ª vta.; N° 8, Jean P. Beltoise en la 15ª vta.; N° 18, Joseph Siffert en la 25ª vta.; N° 24, Silvio Moser en la 16ª vta.; N° 26, Jonathan Williams en la 53ª vta.; N° 30, Jochent Rindt en la 24ª vta.; N° 34, Jorge Cupeiro en la 62ª vta.; N° 40, Carlos Reutemann en la 2ª vta. y N° 28, Eduardo Copello no registró paso.

FUERTE EN CALIDAD !!!



FABRICADO POR

FRIC ROT S.A.I.C.

CON LICENCIA GABRIEL U.S.A. ASOCIADA
MAREMONT C° DE CHICAGO U.S.A.

SIETE CAMPEONES

Finalizó el Campeonato Motonáutico de la Ciudad de Buenos Aires. No todo fue alegría. Algunas actitudes produjeron caras serias pero no consiguieron empañar el brillo de la jornada

No queremos empañar, hablando de una jornada final plagada de enojos y protestas, el brillo que tuvo este Campeonato. Las cosas que lo afearon no tuvieron nada que ver con el desarrollo de las carreras en sí, pero se puso de manifiesto la necesidad imperiosa de que los campeonatos se organicen con reglamentos que sean malos o buenos,

pero que se apliquen a lo largo de todo el campeonato y no que se modifiquen intempestivamente. Los primeros puestos quedan en buenas manos, pero pudieron ir a parar a esas mismas manos en forma un poco más "deportiva". Capítulo aparte es la constancia y el ánimo de los Armini y su eterno acompañante Horacio Morales. Estuvieron en un tris de no correr, bastante molestos por ciertas actitudes, pero pudo más su hidalguía y dieron el presente en la largada. Lameiro y Canestrari recibieron la satisfacción de obtener el campeonato premiando una labor tenaz, y Enrique Jornet Rojo se llevó la HT sin correr. Boniface dio espectáculo y a pesar de entrar segundo de Velázquez se quedó con el primer puesto. Juan Carlos Sarthou no anduvo con suerte pero igual se queda con el premio. Mathesius por su parte ganó su clase en una forma que él mismo y todos queremos

dividir bien pronto. No fue él el culpable, pero la actitud de Viotti al esperarlo casi un minuto con el motor detenido para que llegara antes que él, merece pasar al olvido. Como puede deducirse, hubo mucho y desgraciadamente no de lo bueno. Repetimos que no deseamos comentarlo ahora. Una vez calmados los ánimos dejaremos que los propios actores opinen. Lo que sí corresponde es elogiar sin reparos el afán que llevó a cabo este campeonato.

La Municipalidad de Buenos Aires (léase coronel Plinio Isola), la Asociación de Volantes Motonáuticos, Y.P.F., etc., todos contribuyeron a este evento deportivo. La presencia de 23 lanchas en la última fecha, es prueba elocuente del interés que despertó. Lástima que también sirviera para poner a prueba la entereza y el carácter de todos y algunos no supieran estar a la altura de las circunstancias.

CAMPEONATO MOTONAUTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES CLASIFICACION FINAL

CLASE C.I.U.	Posición	Piloto	Puntos
	1º	Héctor Boniface	2025
	2º	Félix Velázquez	1196
	3º	Adrián Jarast	1100
	4º	Adrián Barceló	825
	5º	Alberto Reverdito	625
CLASE DT			
	1º	Feliú-Lameiro	1000
	2º	Daniel Canestrari	925
	3º	Alberto Paladini	400
	4º	Gastón Bretón	394
CLASE ET			
	1º	José Canestrari	1850
	2º	Héctor Iglesias	1400
	3º	Horacio Anglada	1202
	4º	Francisco Robino	1169
	5º	Juan Carlos Sarthou	525
	6º	Carlos Zucati	400
	7º	Daniel Canestrari	169
CLASE MOJARRA			
	1º	Alfredo Mathesius	2125
	2º	Rinaldo Viotti	1869
	3º	Juan Viaggio	925
	4º	Ramón Traba	768
	5º	José González	521
	6º	José Pacheco Alvear	300
CLASE HT			
	1º	Enrique Jornet Rojo	1104
	2º	Angel Invernizi	525
	3º	Rodolfo Lanfranchi	469
	4º	Alberto Reverdito	400
CLASE OD			
	1º	Mario Armini	1400
	2º	Freddy Armini	1100
	3º	Horacio Morales	925
CLASE JT e IT			
	1º	Juan Carlos Sarthou	1425
	2º	Héctor Labriola	1144
	3º	José Fernández	700
	4º	Norberto Rivero	459
	5º	Jorge Regnicoli	400
	6º	Néstor Sarthou	300

PREMIO PARABRISAS CORSA - TELEVISORES ADMIRAL

La pareja Feliú-Lameiro, campeones de la clase DT se hicieron acreedores al premio PARABRISAS CORSA - TELEVISORES ADMIRAL, consistente en un televisor ADMIRAL por haber resultado a su vez ganadores del sorteo realizado entre los siete campeones del torneo metropolitano.

PREMIO PARABRISAS CORSA-BAHCO

Ezio Sevegnani, preparador de la lancha Estrellita III del campeón Alfredo Mathesius, ganó la caja de herramientas BAHCO, por haber sido agraciado en el sorteo que se realizó durante la cena de campeones.

ULTIMA FECHA DEL CAMPEONATO MOTONAUTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Asociación de Volantes Motonáuticos - Lago de Palermo - 30/XI/68

CLASIFICACION

CLASE C.I.U. (Utilitaria fuera de borda hasta 500 cm³)

1a. y 2a. Manga: Ganador el 40, SLOW de Adrián Jarast.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	40	Jarast, Adrián	Slow	Mercury 20	800
2º	17	Boniface, Héctor	Danger	Mercury 20	600
3º	14	Velázquez, Félix	Rebelde	Mercury 20	450

CLASE DT (Turismo fuera de borda desde 550 hasta 700 cm³)

1a. y 2a. Manga: Ganador el 23, POFA III de Feliú-Lameiro.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	23	Feliú-Lameiro	Pofa III	Carniti 45	800
2º	25	Canestrari, Daniel	Toco Fondo	Carniti 45	600
3º	26	Arizu, Juan Carlos	Mr. Seco	Carniti 45	450
4º	3	Bretón, Santiago	Elliot Ness	Chrysler 45	338

CLASE ET (Turismo fuera de borda desde 701 hasta 850 cm³)

1a. y 2a. Manga: Ganador el 33, GALLETA de Alberto Zucati.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	33	Zucati, Alberto	Galleta	Carniti 55	800
2º	43	Robino, Francisco	Reventada	Carniti 55	600
3º	21	Canestrari, José	A Papá	Carniti 55	450

CLASE MOJARRA (Hidroplano de carrera - Motor Ford 60)

1a. y 2a. Manga: Ganador el 2, LAURA de Juan Viaggio.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Pts.
1º	2	Viaggio, Juan	Laura	800
2º	6	Mathesius, Alfredo	Estrellita III	525
3º	4	Traba, Ramón	Ray	469
4º	9	Viotti, Rinaldo	Chichita	394

CLASE OD (Hidroplano de carrera - Fuera de borda hasta 700 cm³)

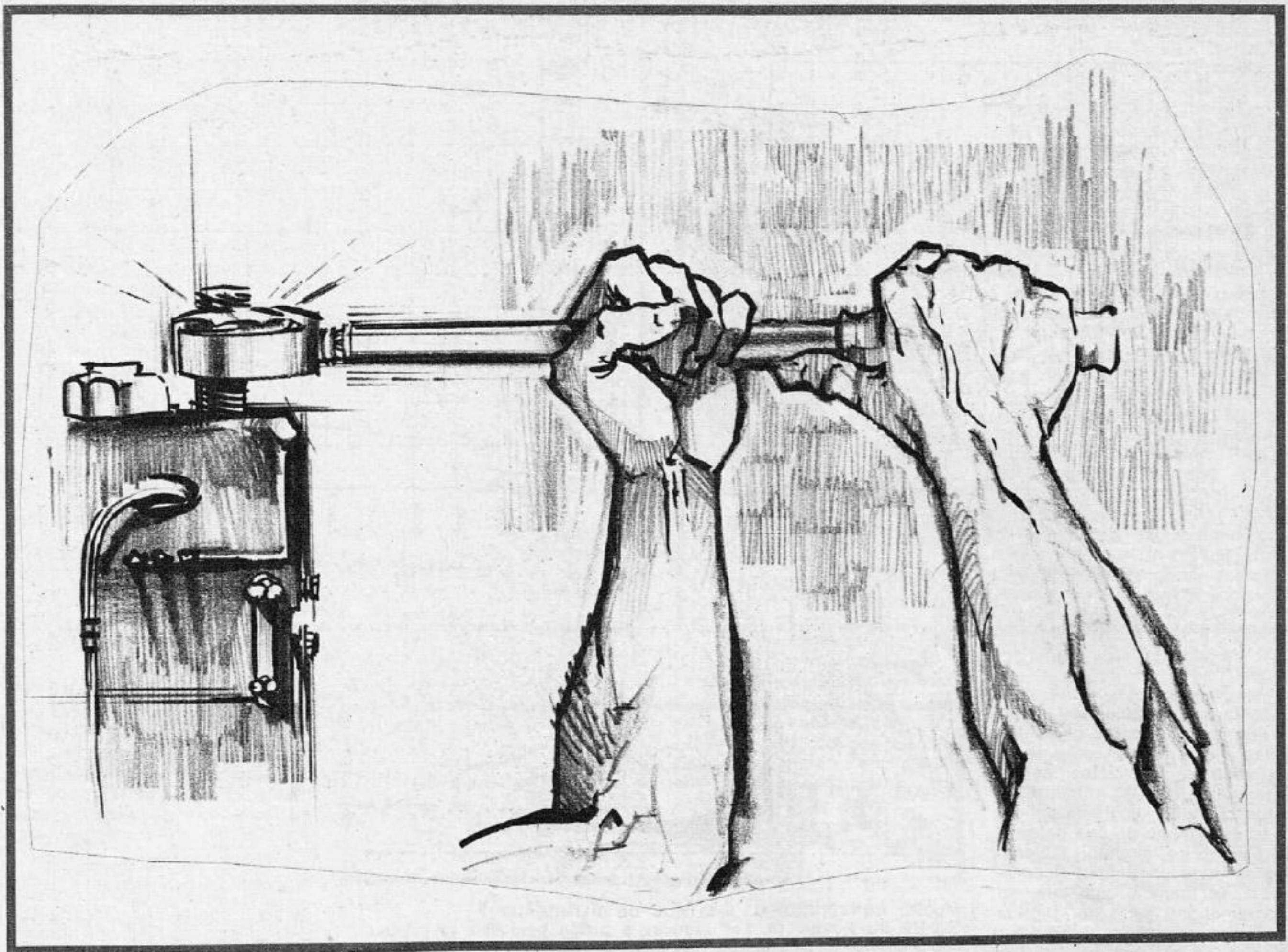
1a. y 2a. manga: Ganador el 2, FLINT de Freddy Armini.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	2	Armini, Freddy	Flint	Konig Yumpa	800
2º	1	Armini, Mario	Estela I	Konig Yumpa	600
3º	4	Morales, Horacio	Monique	Konig Yumpa	450

CLASE JT (Turismo fuera de borda desde 1.000 hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	60	Fernández, José Luis	Orca	Johnson 115	800
2º	39	Barbot, Germán	Chita XXI	Evinrude 115	525
3º	19	Labriola, Héctor	Liebre	Mercury 100	469
4º	12	Sarthou, Juan Carlos	Comodín 231	Mercury 125	394
5º	13	Simons, Alfredo	Claudia	Mercury 100	225



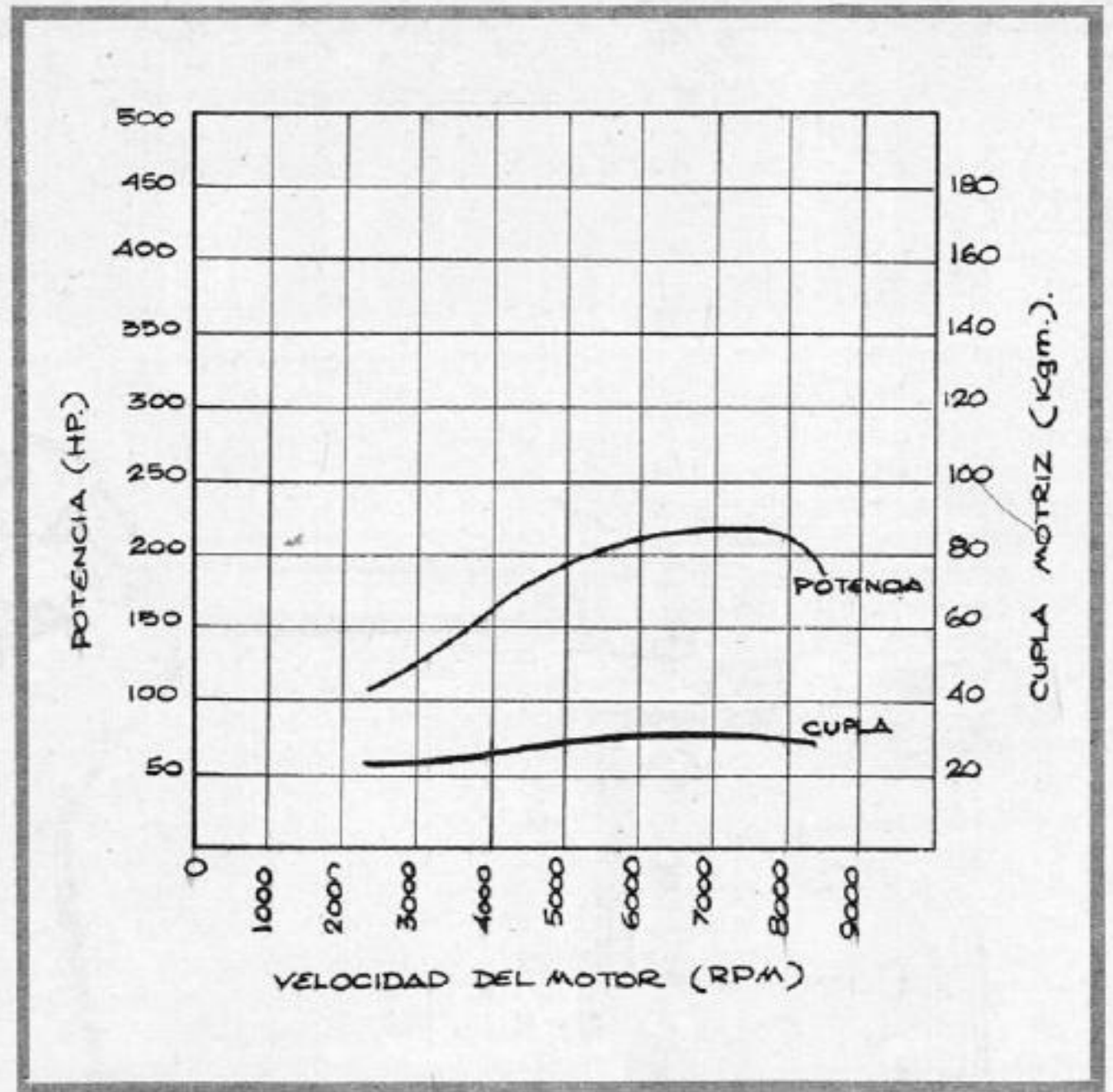
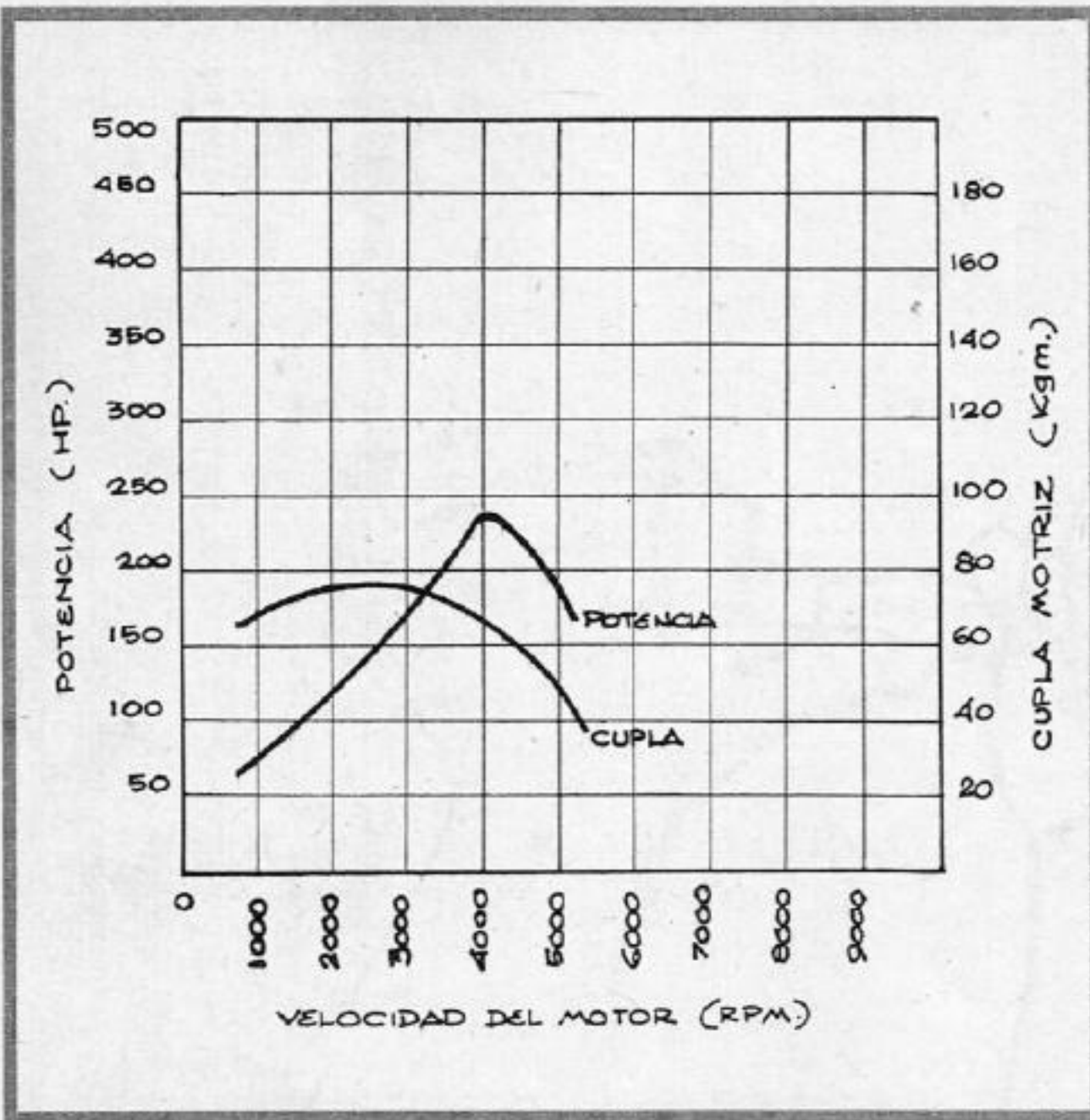
CUPLA MOTRIZ Y POTENCIA

¿Qué son y cómo se cocinan? Es realmente importante conocer el alcance de cada uno de estos términos y especificar con claridad hasta qué punto se relacionan con la performance de un motor

Torque y HP. En estos términos se expresan, con cierta y relativa liberalidad, quienes se interesan en esa brava cuestión de los autos. Un auto necesita para recorrer un kilómetro, rodando a 100 km/h alrededor de 28 segundos, dado que arrastra 7 kg por HP (relación peso-potencia), se suele decir, en la convicción implícita que la performance del auto es directamente proporcional a los HP del motor y al peso del auto. La performance, sin duda, está relacionada a esos valores, pero depende de muchos otros factores también. Pongámonos a examinar todos los posibles factores que pueden afectar la performance y rendimiento del auto, especialmente el fenómeno físico de la cupla motriz (torque) y potencia.

CUPLA MOTRIZ

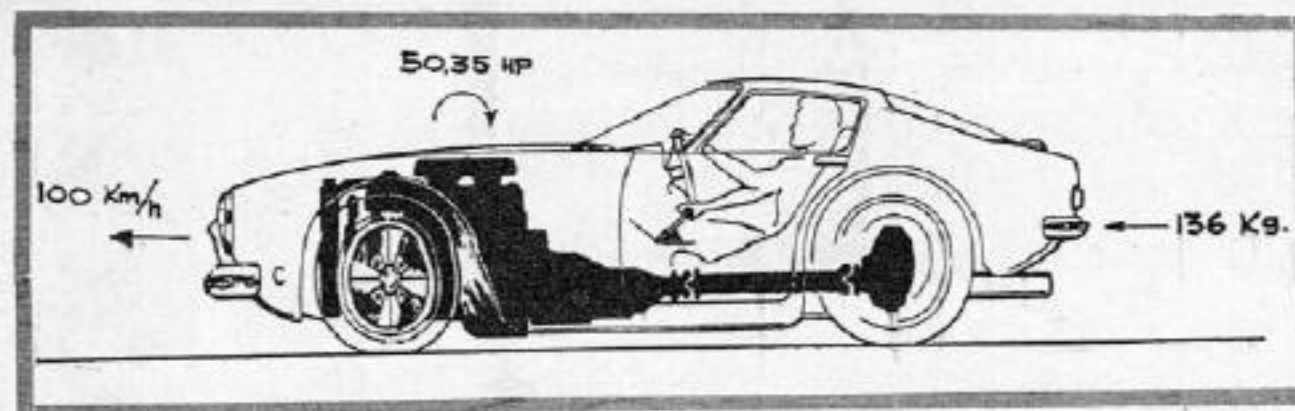
La cupla motriz produce o tiende a producir rotación o torsión; un momento de fuerza; específicamente, el producto de la intensidad de una fuerza aplicada tangencialmente, multiplicada por el radio de la parte en rotación, o sea el momento de giro de un



1

2

esfuerzo tangencial. Debe notarse que la cupla motriz no es una fuerza —una fuerza actúa en línea recta—. Podríamos definir como cupla motriz, entonces, a la fuerza de un kilogramo aplicada en el extremo de una palanca de 1 metro de longitud; esfuerzo que se mide en unidad *Kilogrametro*. Tendremos, entonces, un kilogramo por metro de longitud del brazo destinado a producir un giro en el extremo opuesto al de aplicación de la fuerza.



3

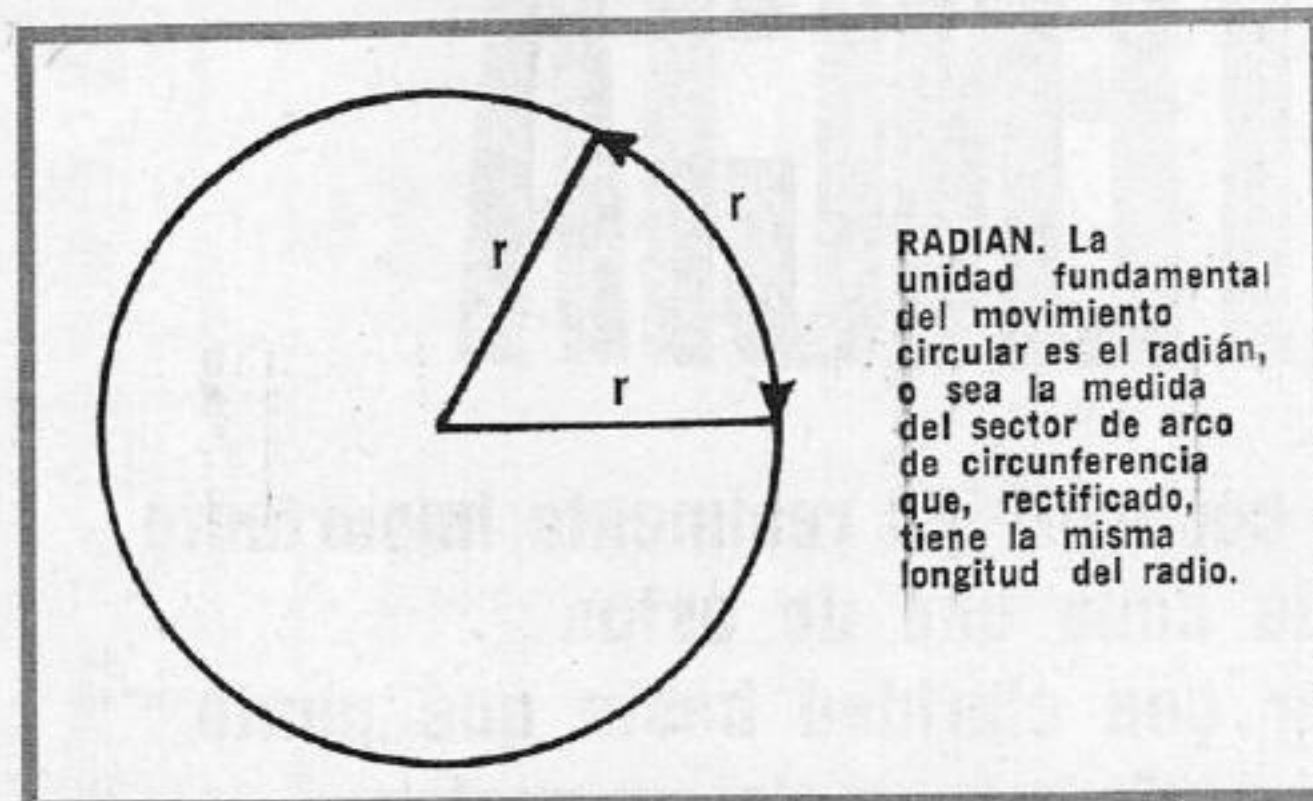
1 MOTOR CONVENCIONAL. 6 LITROS DE CILINDRADA Y 250 HP DE POTENCIA. Los motores a pistón producen su máxima cupla motriz a determinado régimen de revoluciones. El gran desplazamiento cúbico de este motor produce 95 Kgm de cupla a 2.600 rpm y alrededor de 250 HP a 4.100 rpm.

2 MOTOR CONVENCIONAL. 2 LITROS DE CILINDRADA Y 210 HP DE POTENCIA. En contraste con el anterior, este motor, de menor capacidad cúbica, a pesar de ganar muchos HP aun a alto régimen de rpm, mantiene una curva de cupla motriz que se mantiene más constante que en el caso del motor de 6 litros.

3 TURBINA DE GAS. La turbina de gas desarrolla su máxima cupla motriz en el momento en que la turbina que trasmite la potencia a las ruedas se encuentra detenida.

POTENCIA

Consideremos ahora la potencia. Potencia es la resultante de una virtud generativa; los caballos de fuerza, o HP, son solamente una unidad de potencia, así como el kilogrametro es una unidad de cupla motriz. Es muy importante recordar esto, ya que las unidades en sí mismas no son fundamentales. Potencia es la relación entre el trabajo efectuado y el efecto deseado. Para comprender claramente la frase precedente aclararemos en mayor medida el significado del término trabajo; trabajo es el producto de la aplicación de una fuerza sobre determinada distancia. Por ejemplo, si aplicamos una fuerza de 1 kg sobre un block de madera para desplazarlo 1 metro sobre una superficie horizontal, el producto de la intensidad de la fuerza aplicada por la distancia recorrida es la unidad de trabajo. Aclaremos: se dice o escribe que el mkg es la unidad de cupla motriz, y Kgm la unidad de trabajo. Esto es meramente convencional, pero se altera el orden de la nomenclatura para que se diferencien entre ellas.



¿Estamos en claro? Macanudo. Adelante. Caballo de fuerza, o mejor dicho HP, es la relación de trabajo efectuado para desplazar 75 kg, a lo largo de un metro, en un segundo. O sea:

$$1 \text{ HP} = 75 \frac{\text{kg} \times \text{m}}{\text{s}}$$

es decir, fuerza por distancia sobre unidad de tiempo. Recién ahora, aclarados los puntos precedentes, podremos relacionar cupla motriz a potencia, hablando siempre en términos estrictamente ligados al automóvil. Supongamos, por ejemplo, que un automóvil viaja a 100 km/h. Calculando la fricción de las cubiertas y el "drag" (resistencia aerodinámica), el móvil requiere un empuje de 136 kg para alcanzar la velocidad de 100 km/h. Una vez que sobre el automóvil se ha ejercido ese empuje (136 kg), éste viaja a 27,77 m/seg (o sea: 100 km/h, expresado en metros por segundo), es decir que la potencia que se está usando se expresa:

$$P = 136 \text{ kg} \times 27,77 \frac{\text{m}}{\text{seg}} = 3.776,72 \text{ Kg} \frac{\text{m}}{\text{seg}}$$

Conociendo que 1 HP = $75 \frac{\text{Kg} \times \text{m}}{\text{seg}}$; para calcular la cantidad de HP desarrollados aplicaremos la siguiente fórmula:

$$\text{HP} = \frac{3.776,72}{75} = 50,35 \text{ HP.}$$

En los automóviles convencionales, la potencia necesaria pa-

ra la propulsión se origina en una máquina que transforma el movimiento alternativo en un movimiento rotativo. Supongamos que un auto tiene implantado un

motor que gira a $3,000 \frac{\text{rev}}{\text{min}}$,

expresado de la forma más corriente, rpm, que hace rodar al auto a 100 km/h, en virtud del diámetro de sus cubiertas, de las relaciones de caja y de la relación final de puente. Esa máquina debe, mediante el movimiento rotativo, desarrollar los necesarios 50,35 HP para alcanzar 100 km/h. ¿Cómo se relaciona todo esto a la cupla motriz? Nosotros sabemos que el motor está desarrollando 3.776,72 m-Kg

Dado que el torque, o cupla motriz, puede ser expresado en Kgm y nosotros tenemos mkg como numerador en nuestro ejemplo (los términos de trabajo y cupla son matemáticamente intercambiables), eliminando el tiempo (segundos) de la fórmula, llegaremos a la figura de cupla motriz. Continuemos con nuestro ejemplo: el motor

está girando a $3.000 \frac{\text{rev}}{\text{min}}$, o sea $50 \frac{\text{rev}}{\text{seg}}$. Si dividimos 3.776,72 por 50, nos encontraremos con una cifra poco conveniente (a efectos de cálculo) de revoluciones. La unidad fundamental de movimiento circular es el *radián*. Aclararemos que un *radián* es la medida del sector de arco de circunferencia que, rectificado, tiene la misma dimensión del radio. La longitud de la circunferencia es de 6,2832 radianes (recordar que la fórmula para hallar la longitud de la circunferencia es $2\pi r$, siendo $\pi = 3,1416$). Así, 1 revolución = 6,2832 radianes. Luego, para conocer la fórmula de cupla motriz,

ordenaremos los datos que tenemos, o sea:

$$\text{Cupla} = \frac{3.776,72 \frac{\text{Kgm}}{\text{seg}}}{50 \frac{\text{rev}}{\text{seg}} \times 6,2832 \frac{\text{rad}}{\text{rev}}} = 11,7 \text{ Kgm}$$

Ahora sabemos que se necesitan 11,7 Kgm de cupla motriz para producir 50,35 HP.

DE CUPLA A POTENCIA

Es perfectamente posible convertir cupla a potencia, y viceversa. La única diferencia entre las fórmulas es que la potencia se expresa en HP, en lugar de Kgm

y la velocidad de la máquina en rpm, dado que son éstas las unidades convencionales. Reemplazando en la fórmula de cupla, la figura se lee:

$$\frac{50,35 \text{ HP}}{3.000 \text{ rpm} \times K} = 11,7 \text{ Kgm}$$

"K" es un factor de conversión, una constante que se obtiene de la siguiente manera:

$$K = \frac{50,35}{3.000 \times 11,7} = 0,00143$$

Trasfiriendo 0,00143 al numerador, o sea $\frac{1}{0,00143}$ tendremos como valor para la constante

$\frac{1}{0,00143} = 699,3$. La misma ecuación puede ser expresada así:

$$\text{potencia} \times \frac{1}{K} = \text{velocidad del motor} = \text{Cupla motriz}$$

o, reordenado:

$$P = \frac{C \cdot N}{699,3}$$

donde:

P = potencia expresada en HP

C = Cupla motriz, expresada en Kgm.

N = Velocidad del motor en rpm.

Consideramos que con los datos y fórmulas precedentes podrá usted determinar con exactitud los valores correspondientes a HP y cupla motriz de cualquier automóvil. Para hacer esta apreciación, desecharemos la opinión del limpiavidrios de nuestro edificio: "Está tan claro como una pelea de negros en un túnel...". Cuando dijo tal cosa, estaba lavando los vidrios correspondientes a nuestro piso (3º). Fue su última frase...

DIFERENCIAS

Es evidente que, de acuerdo con lo anteriormente enunciado, la cupla motriz, la potencia y la velocidad de la máquina están en relación directa. Pero actualmente existen diferentes tipos de motores produciendo cupla (turbina, motores rotativos, etcétera), existiendo, recíprocamente, las correspondientes subdivisiones. La turbina, sea de vapor o de gas, obtiene su capacidad de cupla por la acción dinámica de una fuerza contra ruedas aleteadas (hélices o álabes), así como un molino obtiene de la fuerza del viento contra sus aspas la potencia necesaria para accionar una bomba. La turbina de vapor mantiene un flujo calmo y estable de vapor accionando contra sus álabes; la turbina de gas, un flujo de gases calientes que se expanden y que han sido previamente inflamados; el motor rotativo utiliza una mezcla explosiva de combustible y aire para desplazar el pistón en movimiento rotativo, siendo la fuerza de explosión intermitente, en lugar de constante, como en la turbina.

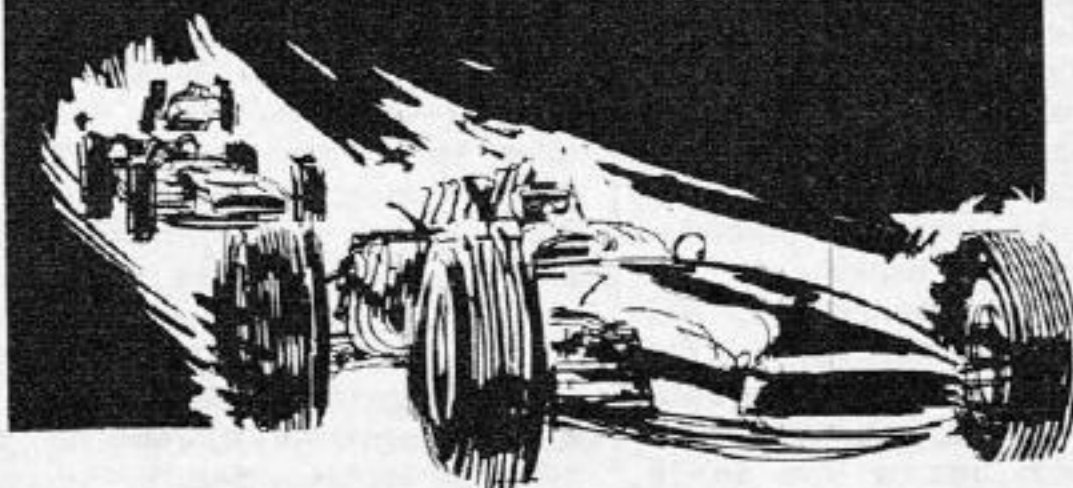
Pero lo que fundamentalmente nos debe preocupar son los convencionales motores a pistón que impulsan a la gran mayoría de

los autos de la actualidad. En este tipo de motor, la mezcla explosiva aire-combustible se introduce en la cámara de combustión (cilindro), mediante la acción aspirante de un pistón. El mismo pistón comprime la mezcla; una bujía, o simplemente la temperatura generada durante el proceso la inflama, ésta explota, comunicándole al pistón un movimiento que, transmitido al cigüeñal mediante una biela, se convierte en cupla motriz y potencia. Las turbinas, aunque parezca paradójico, producen su mayor momento (cupla) cuando están detenidas; esto se debe a que en el momento de la ignición, existe la mayor diferencia entre la velocidad de la carga expansiva, y la velocidad del rotor; al estar este último detenido, cada uno de los álabes que forman la turbina transmite la mayor potencia al eje, dado que la fuerza que reciben se descompone en menor grado, al no tenerse en cuenta la velocidad de la turbina. Difiere entonces del motor convencional, de combustión interna, o el motor rotativo, que necesitan alcanzar determinado régimen de rpm para producir un movimiento de torsión, o sea cupla motriz.

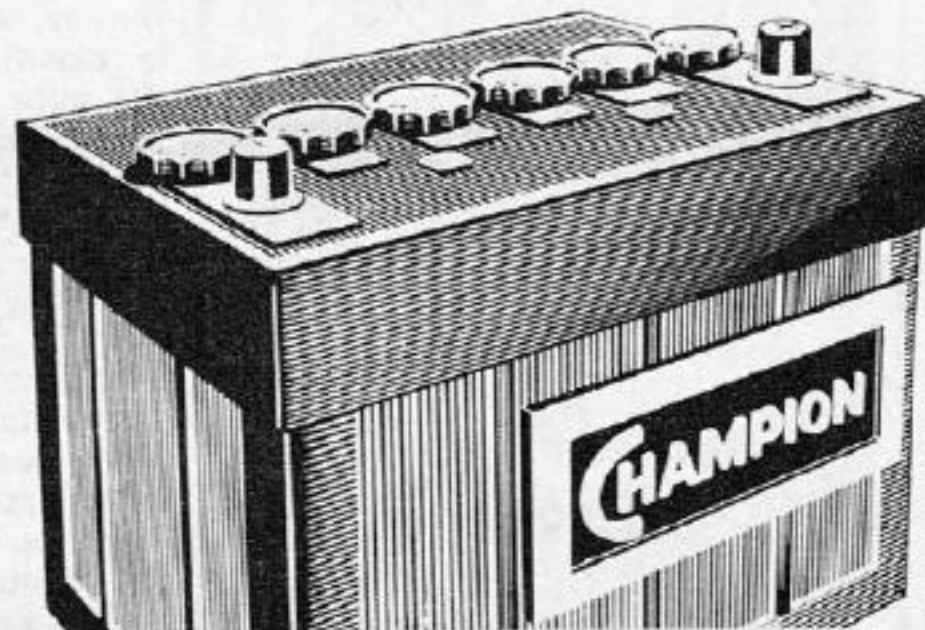
DINAMOMETRO

Para determinar el valor de la cupla de un motor se utiliza un aparato que los versados denominan dinamómetro, y los legos, cuploscopio. Muy mal por los legos. Se comprueba el momento de cupla del motor a diferentes regímenes (1.000, 2.000, 3.000 rpm, etcétera). Efectuada esta operación, se puede comprobar en qué régimen de rpm se ubica el par motor máximo, o sea el momento en que la máquina eroga su mayor poder acelerante. ¿Estamos en claro con respecto de lo que es cupla motriz, potencia y demás deudos? ¿Sí? ¡Macanudo! Será entonces hasta la próxima, mis queridos amigos...

**buena
marcha y
performance...**



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



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



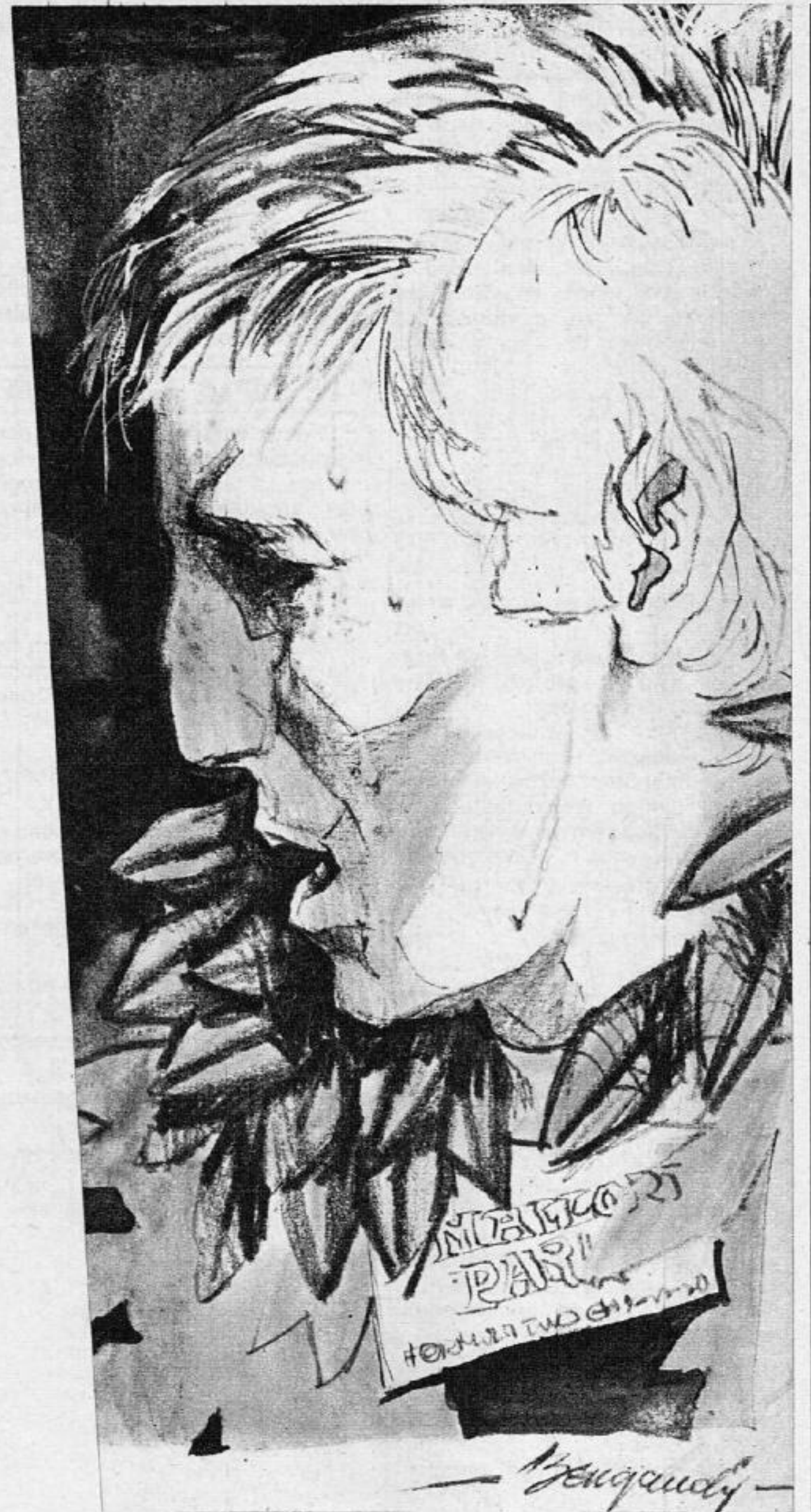
NUESTROS VISITANTES

JOCHEN RINDT

con sed de ganar

por HECTOR LUIS BERGANDI

Con un Cooper bajo la lluvia de Spa, una Ferrari en la noche de Le Mans, un Eagle en Indianápolis o un Brabham en la lucha constante de la Fórmula Dos, Jochen Rindt se proyecta como el piloto más promisorio de su generación



El viento silbaba una introducción a la lluvia, entre las estructuras metálicas de las tribunas vacías, mientras esperábamos el aterrizaje de las primeras gotas sentados en el paredón que separa la pista de los pits, en Indianápolis.

El cabello, bastante largo para nuestro gusto, le jugaba desenfadadamente en la frente o daba pinceladas al cuello levantado de la campera, mientras los ojos se escondían tras los párpados pesados, como para mirar más bien adentro, hurgando recuerdos más lejanos que la pared que enfocaban sus pupilas.

No sé si tuve suerte, pero siempre me imaginé que planeando las cosas de antemano uno termina por hacer automáticamente lo que pensó en el momento en que las

...cuando vencimos en las 24 Horas con Masten Gregory...



circunstancias se lo exijan. Con referencia a esta pista y su famoso paredón, sostengo que lo mejor es, si no hay más remedio que tragárselo, hacerlo cuanto antes y no cuando el auto se halla en el ángulo más desfavorable. No sé si me explico. El año pasado, por ejemplo, a mí me pasó, manejando uno de los Eagle de Dan Gurney, en las prácticas previas a la clasificación. Perdí el dominio del auto y tomé contacto con la pared en un ángulo de unos veinte grados, lo que sin duda amortiguó considerablemente los efectos del choque, pero seguí arrastrándome pegado al muro por casi 500 metros antes de que el coche se detuviera por completo. Un destello en el espejito me indicó que, para completarla, del motor se desprendían largas llamaradas, cuyo calor sentí pronto en mi nuca. Como es de imaginarse, lo primero que a uno se le

ocurre en ese momento es pegar un buen salto y desentenderse de todo el lío, pero me di cuenta de lo poco que iba a quedar de mis huesos si me tiraba a esa velocidad, mientras que hasta el momento no tenía un solo rasguño. Entonces preferí desprenderme de los arneses, esperar parado en el cockpit que el coche se detuviera y salir de él tranquilamente y sin poner en juego el pellejo. A esa altura de las cosas el camión de los bomberos ya estaba al lado mío, y si me tuve que apurar no fue por evitar el fuego sino la espuma ignífuga. Claro, hay que tener suerte para hacer cosas así, y sin consecuencias, andando a todo régimen, pero también ayuda mucho calcular todas las posibilidades de riesgo que le esperan a uno allá afuera y condicionar previamente los reflejos para actuar eficazmente cuando se presente la oportunidad."

Recién al callarse, Jochen Rindt deja de mirar hacia ese punto invisible para nosotros y nos mira con una sonrisa endeble, que quiere decir "Terminé" o "Está empezando a gotear". Hablamos de cerveza, buscando el motivo para levantarnos.

Bueno, pero mejor estaría un café en el garaje. No me gusta el restaurante."

Legamos esquivando charquitos al garaje de Brabham Cars Co. No hay nadie. Sólo uno de los mecánicos pegando una lámina de "Playboy" en el banco de trabajo y los dos autos a medio destripar, un poco ridículos entre cuatro paredes. Ponemos el agua a calentar...

Un montón de gente cree que porque me pasan ciertas cosas... como como esa que te conté, ¿no?... bueno, que soy un arriesgado, un temerario, que me importa poco mi cabeza o la de los demás. Y no es así. Yo puedo tener miedo como cualquier otro... Sé perfectamente que puedo manejar tan rápido como los mejores de la actualidad, pero no soy un salvaje. Tengo un instinto de conservación tan desarrollado como el de todos los demás y me cuido muy bien de no hacer idioteces cuando estoy ahí afuera..."

El vasito de café sirve para señalar hacia la laguna que momentos antes era todavía una pista. Nuevamente su mirada persigue recuerdos... Y los alcanza...

Cuando empecé a correr en Fórmula Uno me di cuenta que las velocidades que se alcanzan en algunos de esos circuitos son mucho más elevadas de lo que uno está acostumbrado, por lo que lo mejor es encarar los comienzos con mucha tranquilidad, sin hacerse el niño prodigio. Ahora ya estoy acostumbrado, pero sigo notando la diferencia entre los F-1 y cualquier otra categoría inferior."

De las categorías inferiores, Jochen Rindt puede conversar un rato largo, ya que durante la mayor parte de su vida pudo dedicarse a lo que hoy es su ocupación "full-time".

No se puede decir que haya tenido una niñez como la que hemos conocido nosotros. Sus padres murieron cuando él contaba con apenas un año de vida, durante un bombardeo en Hamburgo. Afortunadamente, sus abuelos se hicieron cargo de su crianza y educación, llevándolo a vivir con ellos a Austria, y nunca sufrió privaciones, puesto que es el único heredero de la empresa de importación de especies que dejó su padre al morir.

Siempre, desde chico, se destacó en todo tipo de deportes. Si era por esquiar, no había nadie

que mejorara sus tiempos. Para jugar al tenis era el mejor de todo el colegio. Básquet, rugby, fútbol, todo era bueno para él y en todos se destacaba, desarrollando desde su adolescencia el espíritu competitivo que caracteriza a todo aquel que logra destacarse en cualquier actividad deportiva.

Como es lógicamente imaginable, las cosas no iban tan bien en el renglón estudios, ya que su dedicación a la vida de acción iba en relación inversa a sus deseos de rabajar en el pupitre. Quizá podría haberse destacado en ciencias exactas, pero como todo muchacho rebelde no se dedicaba ni a lo que no le costaba esfuerzo, consiguiendo muy pronto lo que parecía ser su mayor anhelo la expulsión del colegio. Los pobres abuelos decidieron inscribir al muy "semilla de maldad" en un instituto educacional inglés, rogando por un cambio de carácter que nunca llegó a producirse: a un par de semanas de estadía en Gran Bretaña ya se hacía "la rata" para pasarse tardes enteras andando de un club a otro.

Yo vivía cerca de Goodwood, y en uno de esos sábados en que uno no sabe qué hacer de su cuerpo, el aburrimiento me llevó hasta la pista a presenciar una carrera de tercer orden. No había nada del otro mundo para ver allí, pero sin embargo fue ese día el que recuerdo como el del comienzo de mi entusiasmo por las carreras. Imagínate. Al día siguiente me estaba inscribiendo en una academia para aprender a manejar, pero me desilusioné bastante con todo el asunto cuando me dijeron que no tenía edad para andar por ahí corriendo carreras. En las vacaciones me volví a la casa de mis abuelos, y cuando ya me estaba olvidando del automovilismo me quebré esta pierna esquiando durante un "slalom", por lo que no pude volver

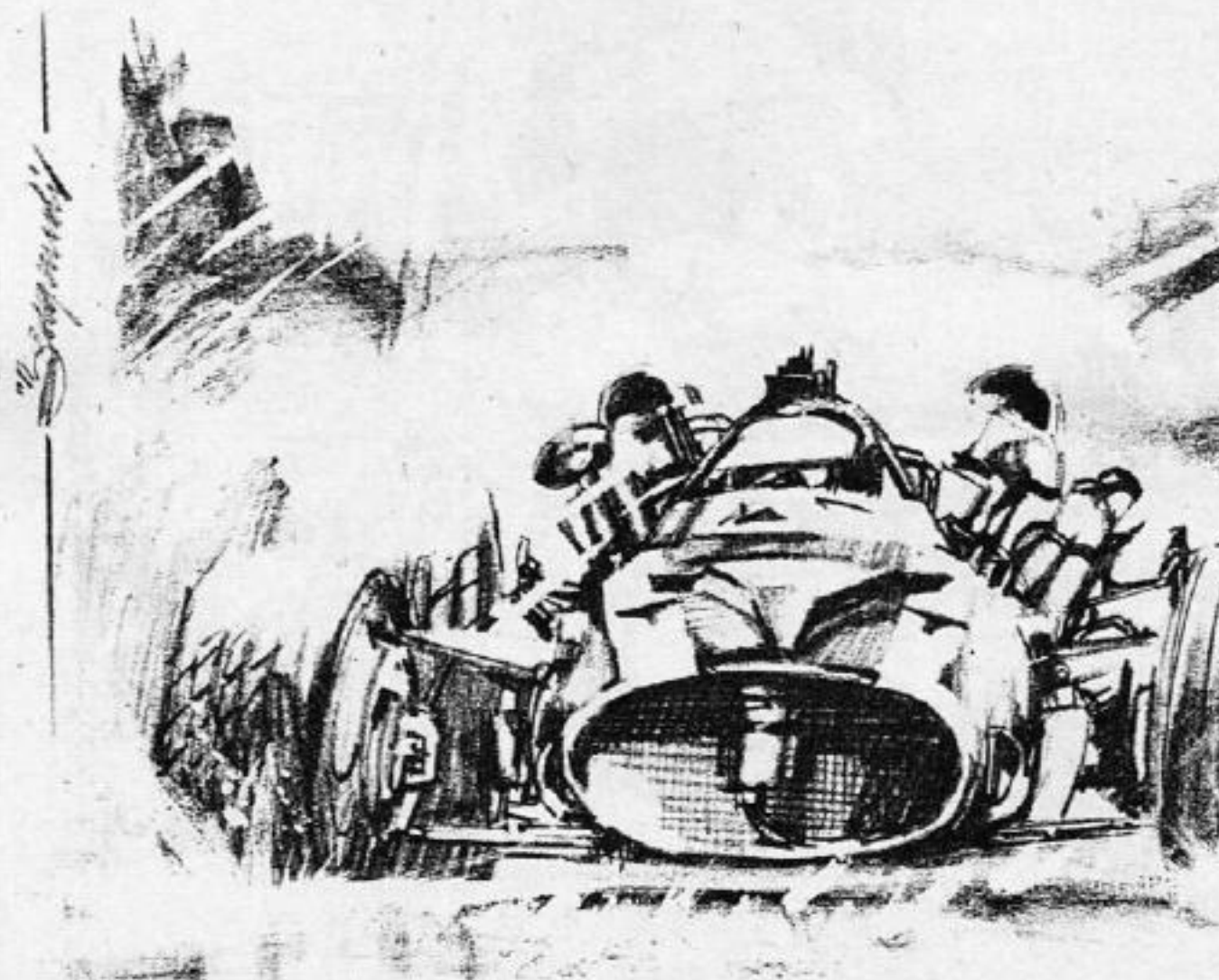


... Dan Gurney me convenció de manejar uno de sus Eagle en Indianápolis...

a Goodwood al iniciarse las clases, reincorporándome al colegio de Viena.

El abuelo, creyendo que eso me calmaría los ímpetus, decidió comprarme un Simca Montlhéry, con la condición de que me lo manejara un muchacho amigo que estudiaba conmigo. Ya sabes a dónde lo habré mandado al muchacho amigo. Con la pierna completamente enyesada y sin registro, me convertí en el nuevo terror del vecindario en menos que canta un gallo. Claro. Alguna vez tenía que llegar el día en que pudiera sacar mi licencia de conductor. Eso y ponerme a preparar el Simca para "empresas mayores" fue una sola cosa. De más está decir que me anoté en todos los rallies que tuve a tiro, y como buen principian-

... con el Cooper punteó toda la carrera, bajo un diluvio increíble...



te que no sabe nada y cree saberlo todo, me fue como la mona. Después las cosas cambiaron mucho. Uno aprende mucho y rápido por el camino de la equivocación. Al morir mi abuelo, mi abuela me permitió comprarme un Alfa Romeo GTA preparado y atendido por Conrero. Con el Alfa sí que me desquité a gusto. No quedó carrera de la categoría que no ganara, y no me costaba mucho, ya que lo hacía con soltura, sin nervios, por el solo placer del deporte en sí.

Yo pensaba que algún día me iba a aburrir del juguete y me iba a meter de cabeza a estudiar ciencias económicas, como me inculcó mi abuelo hasta el día de su muerte, pero cuando cumplí los veintiuno me hice cargo de la herencia que había quedado de mi papá, y con la plata en la mano, el precio de un buen Fórmula Junior me parecía una bagatela. Me compré un Cooper. Así de simple, dejé el juguete viejo por otro más excitante, y de vuelta a las andadas, para amargura de mi abuela..."

El debut de Rindt se produjo en Vallengunga, donde consiguió un segundo puesto en la clasificación, pero se le quedó el Cooper en la misma largada al rompersele el arranque. En su segunda presentación en la categoría ganó en Cesenatico, aunque no recuerda los nombres de sus vencidos, seguramente tan "verdes" como él. Luego, en Mónaco, las cosas no fueron tan fáciles, pero se las arregló para andar quinto hasta que abandonó.

En su cuarta carrera, en Nürburgring, tuvo su primer accidente, al salirse de la pista en una curva por esquivar un coche cruzado delante de sus propias narices. No se lastimó, pero aún hoy recuerda lo desagradable que le resultó el debut en este tipo de experiencias.

En 1964 se operó el gran cambio. Martin Pfundner, "motorsportman" austriaco, con olfato para descubrir talentos ocultos, lo convenció para que vendiera el viejo Cooper, entregándole a cambio un brillante chasis Brabham recién salido del horno, con uno de los pocos Cosworth SCA disponibles para Fórmula Dos, con el que Jochen quedaba inmediatamente habilitado para medirse con "los tipos de arriba".

Debutó en Austria con bastante mala fortuna. Problemas de carburación lo alejaron de los puestos de vanguardia en el Gran Premio de Aspern para F-2, pero un poco por su empeño y otro poco por descarte, consiguió un buen cuarto puesto detrás de Clark, Spence y Gardner.

Quedó con la sangre en el ojo, de modo que en la semana siguiente me anoté en Mallory Park, con hambre de revancha. Para esa época Denny Hulme no era ni la sombra de lo que es ahora. Sólo lo conocían los que estaban en la cosa como un excelente tester que pagaba Jack Brabham para probar sus autos. Cuando me lo presentaron le pedí permiso para seguirlo durante la clasificación, a fin de conocer el circuito que él recorría todos los días. A las pocas vueltas Pfundner me para en el box para decirme que había si-

do el clasificado más veloz. La carrera no fue tan fácil. Yo estaba muy tierno todavía, así que me tuve que conformar con un tercer puesto detrás del equipo oficial Lotus. Al día siguiente había otra carrera en Crystal Palace. Estaba tan embaldado que nos fuimos todos para allá por la noche. Y por fin me saqué todas las inhibiciones de encima, robándole por media rueda al mismísimo Graham Hill la que sería mi primera carrera ganada en Fórmula Dos. Con ella llegó una oferta inmediata de la BP —British Petroleum— para solventar parte de nuestros gastos. Poco tiempo después, y ante mi misma sorpresa, firmaba un contrato con Roy Winkelman para Fórmula Dos y otro por tres años para John Cooper, que quería probarme en F-1. En ese entonces la fórmula era de un litro y medio, y el principal piloto de Cooper era Bruce McLaren. La escasez de autos en el equipo y la poca calidad de los mismos no me dieron mucha oportunidad que digamos, pero pude correr tres carreras en mi primer año. Una en Sudáfrica, donde abandoné, otra en Nürburgring, donde me las arreglé para salir cuarto, y la última en Watkins Glen, donde salí séptimo bastante atrás. Ese año, en realidad, sólo gané en paciencia y experiencia. Si en algo compensé los deseos de ganar durante el '65, fue cuando vencimos en las 24 Horas de Le Mans con Masten Gregory, con una Ferrari 250 LM. Nadie le resta mérito, pero a mí no me conformó ese triunfo, ni le di nunca mucha importancia. No le ganamos a nadie; lo único que hicimos fue durar, en un año en que se rompieron todos los autos de equipo. Claro que las 24 Horas son las 24 Horas..."

Al cambiar de cilindrada la F-1, Cooper firmó un contrato con Maserati para equipar sus coches con motores italianos. Ahora Rindt tenía tres litros para demostrar que no había

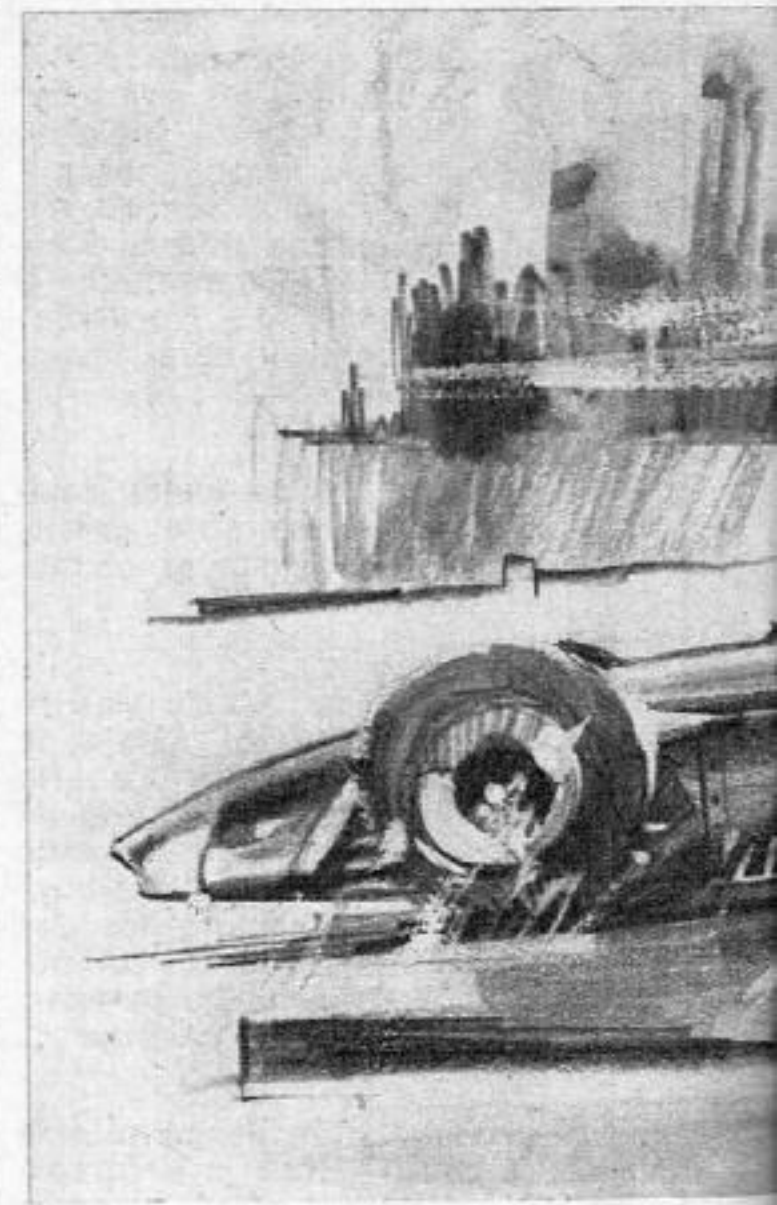
llegado a la categoría mayor por casualidad. Mónaco no le dio mucha oportunidad de lucimiento debido al tamaño de su auto, muy pesado en comparación al BRM tipo Tasmania del ganador, Jackie Stewart. Pero en Francorchamps volvió a salir a luz la fibra, "el salvaje" que Jochen tiene en su interior. Punteó durante toda la carrera bajo un diluvio increíble, delante de la Ferrari de John Surtees, cuyo incesante asedio terminó por hacerlo vacilar hasta el punto de hacer un trompo bajo la lluvia a más de 250 km/h. Surtees es mandado a hacer para estos menesteres y hasta el mismo Moss temía tenerlo a su cola, así que cuánto más duro pudo haber sido contenerlo para el joven principiante. Rindt perdió esa carrera —salió segundo— pero ganó un maestro. Surtees abandonaba el equipo Ferrari al mes siguiente, integrándose a Cooper en forma provisoria, a fin de terminar la temporada conduciendo "algo". Hasta el Gran Premio de México, que hizo suyo, tuvo seis meses a su lado al joven Rindt, que aprendió todo cuanto "Big John" quiso aconsejarle, haciéndose fuerte en la lucha a alta presión, evolucionando como conductor veloz y ganando en conocimientos técnicos.

Durante el '66 Rindt terminó bien la mayoría de las carreras en que participó. Segundo otra vez en Watkins Glen detrás de Clark, tercero en Nürburgring, cuarto en Reims y Monza, quinto en Brands Hatch, abandonando en las demás y obteniendo el tercer puesto en el Campeonato Mundial de Conductores. 1967, en cambio, fue un año perdido. Debido a su contrato con Cooper debió correr todo el año sin chance alguna de triunfo debido a la inferioridad mecánica, que lo hundió en un inmerecido segundo plano en la categoría mayor. No sucedió lo mismo en Fórmula Dos. Como para demostrar que con máquina adecuada él era el hombre a quien había que vencer, Jochen ganó nueve carreras de la categoría con el Brabham-

Cosworth de Winkelman Racing, estableciendo un record hasta entonces no imaginado en una división tan reñida —como que es la mesa de examen para todo piloto interesado en ingresar al "círculo privilegiado".

Con respecto a la F-1, sólo cabe el silencio. Este año, libre de compromiso con Cooper, aceptó conducir para el equipo oficial Brabham, con resultados tan pobres en la temporada recién terminada que nos hacen pensar que para el '69 Rindt volverá a cambiar de marca, en busca del éxito que hasta hoy se le viene negando injustamente.

Esta es la segunda vez que vengo a Indianápolis. La primera fue el año pasado, cuando Dan me convenció de manejar uno de sus Eagle, pero no disfruté mucho el asunto, salvo por el dinero que se gana con sólo venir aquí. De todos modos el dinero no es el motivo por el que corro. Bastante dinero me dejan los negocios que recibí de mis padres como para dejar que por cuatro monedas me hagan la vida imposible como me la han hecho aquí hace un año. En Europa las cosas son mucho más naturales y cuando alguien quiere que se cumpla cierto inserto del reglamento te lo dicen de buenas maneras y se acabó. Aquí no. Basta que te pongas un mameluco de dos piezas para que te caiga medio comité encima a gritarte "o se lo saca o se lo saca", tratándote como si fueras un escolar en falta antes de que amagues desprenderte un botón. Las amenazas de descalificación y multas son gratuitas y están a la orden del día. Y las reglas, aunque muchas de ellas son mejores que en Europa, se multiplican y enmarañan hasta que uno se aburre de ellas y de las caras de quienes las hacen cumplir. Con referencia a estos "quienes", se trata de gente con poca experien-

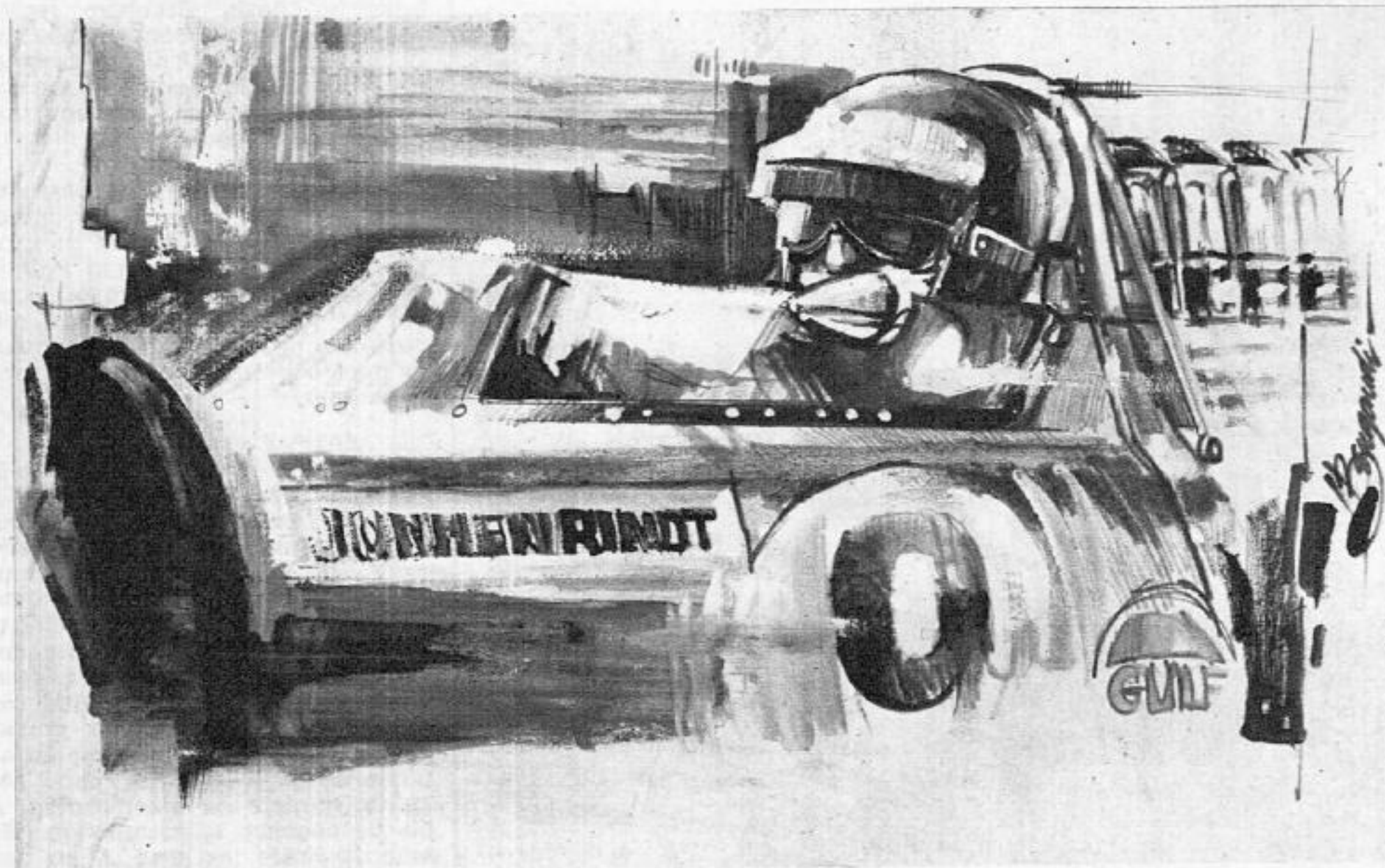


... Jochen ganó nueve carreras

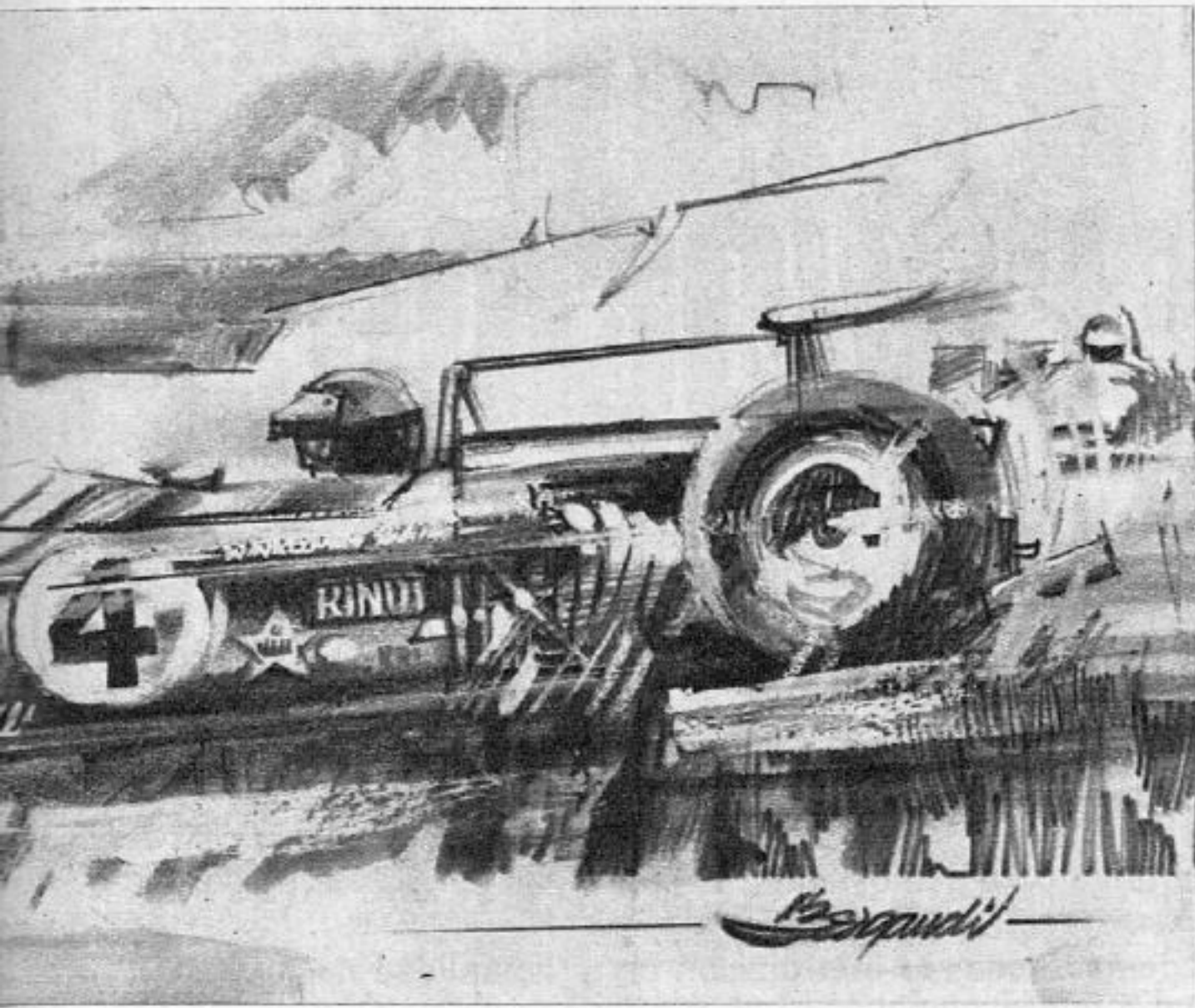
cia internacional, que creen que porque manejan la carrera mejor pagada del mundo no hay otra cosa en el mundo que las 500 Millas. Hay, desde luego, gente muy capacitada, pero yo me refiero a ciertos viejos carcamanes que se endiosan bajo su investidura sin conocer otra pista que ésta y dos o tres más de los alrededores. Ellos tratan de crear reglas, reglas y más reglas, cosa de cubrir de antemano todas las eventualidades que se les puedan presentar de improviso, y complican tanto las cosas para el corredor y su gente, que no hay quien duerma tranquilo pensando que puede estar incurriendo, sin saberlo, en algunas de las infracciones de su invención. Y el lío que arman alrededor de la carrera ya es cosa de no creer. Todo un mes de prácticas, clasificaciones y aprontes, desfiles, concursos; un aparato publicitario inconcebible, en el que se llega a fomentar hasta la caza de autógrafos, que es lo que más nervioso pone a uno que está con la cabeza en otra cosa.

Esto no me gusta, y si estoy aquí es un poco por la carrera en sí, que sí vale la pena, y otro poco por Jack Brabham, que me pidió aceptara la invitación del USAC conduciendo uno de sus autos. Además, la fórmula es distinta a lo que yo manejo durante el resto del año y a mí me gusta andar a estas velocidades con máquinas que conozco y no con autos a los que me tengo que acostumbrar. Para eso he decidido dedicarme únicamente a F-1 y F-2, así que si esperas volver a verme creo que tendrás que viajar la próxima vez a Europa."

Jochen Rindt no es de la clase de tipos superespecializados. Prefiere alternar F-1 y F-2, y en esta última es un verdadero león. Nadie puede vencerlo en igualdad de condiciones, y no por superioridad mecánica sino por sus características conductivas. Es vigoroso, pero calculador. Arriesgado, pero no inconsciente. Temperamental, pero inteligente. Volanteador, pero no al punto de excluirse por ese "título" del reducido grupo de los virtuosos.



...en F-1, donde el éxito se le viene negando tan injustamente...



de F-2, con el Brabham de Winkelman Racing...

Me gusta especialmente la Fórmula Dos porque en ella se compite exclusivamente con manejo. Los coches no se llevan ventaja y muchas veces hay cinco o seis conductores —de los buenos— marchando en un mismo segundo a través de curvas, horquillas y eses a derecha e iz-

quierda. En esta categoría se choca a veces con el problema de que algunos organizadores contratan a cualquiera para llenar las plazas con tal de abaratar los costos de primas de partenza, fomentando nombres de tipos mediocres con tal de llenar las tribunas y hacer buen dinero a costa de la confianza del público.

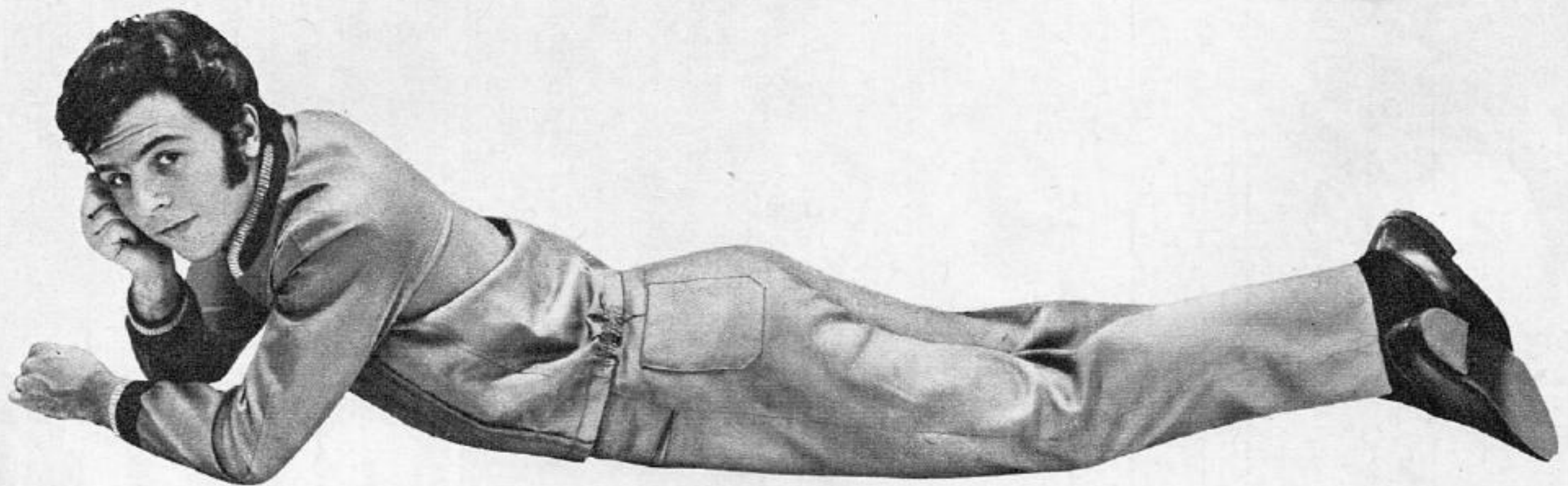
Yo, en función de público, ni me arrimaría a una pista en que no corran los mejores conductores, porque ver a los regulares deforma el criterio del espectador, que termina aplaudiendo a cualquiera porque rasguña un quinto puesto más o menos discutido. Como corredor, quiero correr y no tengo más remedio que hacerlo con tales "competidores" en la pista, pero me cuido muy bien de lo que hago cuando estoy cerca de uno de ellos, y trato de mantenerme lo menos posible dentro de su "radio de acción". En el continente no sucede lo mismo que en Inglaterra. Hay clubes muy responsables, como el ACF —de Francia—, que permite participar a no mucho más de una docena de pilotos, pero vieras qué corredores... Todos tienen chance, no hay ninguno de relleno...

Me gusta correr, y me gusta saber que lo hago por eso. Me da más confianza y me ayuda a desentenderme rápidamente del asunto cuando algo no sale bien. Tengo dinero. No necesito correr una carrera más de la que haga falta para acumular dinero por miedo a un futuro incierto. No entro en negocios ni quiero complicar mi nombre en nada que no sea conducir un auto lo más rápido posible y, si se puede, ganar. Mi esposa Nina espera un bebé para dentro de poco, y se retiró de su profesión de modelo para vivir sólo conmigo y nuestro hijo. No voy a arriesgar más allá de lo que mi sentido común me lo indique. Cuando note que no me gustan más las carreras, o que

no estoy más en óptimo estado para competir con posibilidades, no habrá contrato, ni palabra ni dinero que evite que este casco se convierta en una vistosa maceta repleta de tulipanes. Si algo me pasara antes de ese día, no me aflijo por Nina y mis hijos. Tienen una casa instalada en Suiza y todo lo mío quedará a nombre de ellos. Si, en cambio, todo sale como yo creo, cuando termine mi vida de salvajadas nos iremos a vivir a Viena, y allí es posible que me olvide del deporte y sólo lea las crónicas de las carreras en los diarios del lunes."

Los ruidos del Offenhauser no se describen con palabras, a menos que se usen malas palabras. Un ruido de esos nos interrumpe, indicando que se puede salir a la pista. Los que aún no se clasificaron salen apurados, caminando a la par de los coches aún semicubiertos por los "impermeables a medida". Rindt se interrumpe, sale, mira, comenta en voz baja, mira hacia el surtidor de la Gulf. Allí está Jack Brabham mirando hacia el cielo con cara de no creer que dure el intervalo.

Jochen nos mira la mano, como esperando que nos demos por satisfechos. Un apretón, un saludo en inglés "non sancto" por ambas partes y luego se aleja, encogido, protestando contra el viento...

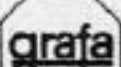


Para usar TEXAS...

Para usar pantalones tejanos, polleras, camperas de telas TEXAS, hace falta ser joven, amar el sol, el viento, el aire libre.

Busque la etiqueta



las telas deportivas de 

PERON: ESE DESCONOCIDO...

SIETE DIAS ILUSTRADOS imprime una radiografía doméstica del ex presidente argentino. Un Perón diferente: bromista, irónico, filósofo. Cómo vive y espera la muerte. "Yo soy como Dios", dice. Sepa qué opina Perón de los sindicatos, de las FF. AA. y de los norteamericanos. Sus contactos con el gobierno de Onganía. SIETE DIAS ILUSTRADOS descubre para usted la imagen desconocida de Juan Perón.

SANTA FE: LOS BOSTEZOS DE LA PROSPERIDAD

¿Por qué uno de los estados más prósperos del país, es acechado por el fantasma de la recesión económica?

ca? SIETE DIAS ILUSTRADOS le brinda un informe completo sobre los problemas que agobian a Santa Fe. ¿Es Rosario una provincia dentro de otra? Reportajes exclusivos al contralmirante Eladio Modesto Vázquez —actual gobernador— y a dos ex gobernadores: Carlos Sylvestre Begnis y Aldo Tessio.

Siga deduciendo: ¿quién mató a la princesa Alexandra? SIETE DIAS ILUSTRADOS le ofrece su tercera entrega para que usted investigue y gane.

Además, todas la información de la actualidad nacional o internacional.



revista

**SIETE
DIAS
ILUSTRADOS**

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

SIN MUCHA NOVEDAD

Por un lado la CADAD se hizo cargo del poder deportivo. Por el otro la ACTC reeligió a sus autoridades. La cuestión sigue igual



En el primer piso del ACA, César Carman entrega el poder deportivo.

En una ceremonia en la que menudearon los bostezos y en la que varias mentes perversas en el salón se entretenían en sumar la edad de los que presidían la mesa en el ACA, la entidad "madre" del automovilismo argentino hizo formal entrega del poder deportivo automovilístico a la flamante CADAD (Confederación Argentina De Automovilismo Deportivo) encarnada por su presidente Roberto A. Chessel, de quien se espera el golpe de timón salvador para salir de la terrible crisis de dirigentes de automovilismo. Una vez que terminaron las palabras formales, que todos se levantaron y fueron rumbo a las copas y a las conversaciones más informales, el propio Chessel nos informó que esperaba poder dialogar con los disidentes y que desde ya descartáramos la posibilidad de que se aprobase el absurdo proyecto de una carrera de cada categoría por mes. Se estudiará otro calendario.

A su vez, pocos días después, hubo elecciones en la ACTC. En los días previos se produjeron lamentables discusiones e incluso escenas de pugilato entre fracciones diferentes. Finalmente dos agrupaciones se reunieron en una (la que encabezaba Menditeguy —oficialista— y la que presidía Spada, en la cual nos encontramos con muchos de los hombres que ya no corren pero pretenden seguir manejando intereses de los cuales no participan directamente) y sólo se presentaron a los comicios dos grupos, el ya comentado de Menditeguy y el encabezado por Rubén Roux, a quien secundaba Gastón Perkins como candidato a vice.

Llegado el día de las elecciones, de los 814 empadronados sólo votaron 203, con una abrumadora mayoría para la troupe de Don Charlie que se llevó el triunfo por 175 votos contra 97. En la comisión ganadora nos encontramos con los amigos Menditeguy, Spada, Druetta, Galluzzo, Bonanno, Martín, Bordeu, Scally, Travers, Sogoló, Galbato, Gamalero, Casá, Pourciel, Faccini y Castello. Como se puede desprender de la lectura de los nombres la tesitura de esta comisión es seguir en la disidencia y abogar por las carreras en ruta. ¡Qué le vamos a hacer!

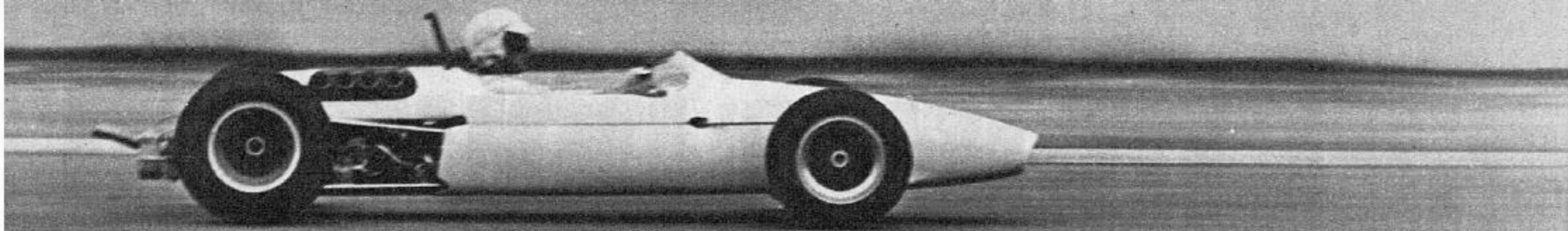
AROS PARA PISTON RAMCO: 1º EN CALIDAD Y POTENCIA

RAMCO
GANAN en
TODAS!



AGENTES EN TODO EL PAIS

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



F2: EL REGLAMENTO

Usted deliró en la tribuna. Gritó como un condenado aunque sin saber a lo mejor a quién le gritaba. Para Ud. la temporada comienza trayendo una cosa completamente diferente, con los alerones y todo, que nos saca de las autóctonas y a su vez inolvidables carreras de TC.

¿Pero sabe usted algo de la F2? ¿Tiene, por lo menos, la elemental idea de cómo está reglamentada? Si no lo sabe siga leyendo. Y si lo sabe también, en el colegio nos enseñaron que nunca es tarde para aprender. Por eso Germán Sopena siempre se quedaba después de hora.

La actual F-2, llamada "la de 1.600", entró en vigor, con poco vigor, a comienzos del '67. Reemplazaba a la anterior del mismo peso mínimo, pero con sólo 1.000 cm³ de cilindrada, extraídos de motores casi especiales. Ese fue el reinado de Honda, motor que impulsaba los chasis oficiales de Brabham y Hulme. La "de 1.600" trajo un panorama económicamente más aceptable que la anterior. Los motores tenían que ser derivados de series no inferiores a 500 unidades anuales.

EL SI Y EL NO DEL REGLAMENTO

Los motores deberán ser de un GT o un automóvil de Turismo. El GT a elegir tiene que estar dentro de la variante comercial (los GT están divididos en dos categorías: la competición de 50 ejemplares y la comercial de

500); mientras que el Turismo puede pertenecer a dos tipos: 1.000 ó 2.000 automóviles producidos al año.

El motor usado en la mayoría de los casos es el Ford-Cosworth. Derivado del motor del Ford Cortina, con tapas y demás implementos desarrollados por Mike Costin y Keith Duckworth para aprovechar al máximo el reglamento. Por supuesto que de Ford ya no le quedan ni los dientes, aunque la fábrica bien se encarga de difundir los triunfos del producto inglés en F3, F2 y ahora también en F1.

En lo que incumbe a alimentación, la inyección indirecta Lucas usada en los Cosworth también es mayoría. Pero el que quiera usar carburadores puede hacerlo y si el sistema de inyección es directo también está permitido. Ahora si se usa un sistema sobrealimentador de cualquier tipo, a ése sí que le bajan la cañota. Eso no.

Un tema que de vez en cuando trae discusiones es el de peso mínimo. 420 kilogramos con carburante, aceite y agua. Pero no especifica la cantidad de combustible que tiene que haber en los tanques. Entonces surge la duda: ¿qué pasa si se pesa un auto con los tanques llenos y la balanza clava el fiel justo en los 420?

Otro punto clave es la cantidad de cilindros. No pueden ser más de seis (seis cilindros, seis), excepto que: La RIA homologue durante el período de vigor de la F2, por lo menos tres motores de más de 6 cilindros para cualquiera de los tres primeros grupos del Anexo "J".

Esos motores nunca podrán tener más de 2.000 cm³ de cilindrada original.

El sistema de refrigeración no tiene puntos negros. Tiene que ser del mismo sistema que el original del motor y listo. Es decir, usar agua o aire pero siempre el sistema que sea de origen en el motor cuando salga de la fábrica. Y la caja de cinco velocidades hacia adelante y marcha atrás de la marca que se le ocurra.

En diciembre del 71 probablemente la fórmula dos se lleve a dos litros de cilindrada y la tres a los actuales 1.600 cm³ de la dos. Mientras que la F1 permanecerá impasible en los tres litros, hasta 1975, ¡vive Dios!

REGLAMENTO INTERNACIONAL F-2

Validez: Desde el 1º de enero de 1967 hasta diciembre de 1971.

Motores de pistón de movimiento alternativo: Deberán tener una cilindrada superior a 1300 cm³ e inferior o igual a 1600 cm³.

Peso Mínimo: Sin lastres, y reabastecido de aceite, agua y combustible: 420 kg.

BLOCK MOTOR: Deberá, obligatoriamente, pertenecer a un automóvil de producción no inferior a 500 ejemplares en doce meses consecutivos. La cilindrada permitida puede ser obtenida por modificación del diámetro y/o carrera.

Sobre el block motor se permitirán las modificaciones tendientes a asegurar la fija-

FICHA TECNICA DE TODOS LOS FORMULA 2 ACTUALES

Marca	Estructura	Suspensión anterior	Suspensión posterior	Cilindros	Cilindrada
BRABHAM-COSWORTH	Tubular	Cuadrilátero deformable con elásticos externos	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³
MATRA-FORD	Monocasco	Cuadrilátero deformable, amortiguación interna	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³
LOTUS-COSWORTH	Monocasco	Cuadrilátero deformable, amortiguación externa	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³
LOLA-COSWORTH	Monocasco a dos pontones con un subchasis para soporte del motor	Cuadrilátero deformable, amortiguación externa	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³
LOLA-BMW	Monocasco a dos pontones con un subchasis para soporte del motor	Cuadrilátero deformable, amortiguación externa	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³
MO LAREN-COSWORTH	Monocasco en aluminio y acero	Cuadrilátero deformable, amortiguación externa	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³
TECNO-COSWORTH	Tubular		Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³
FERRARI DINO	Tubular, recubierto de chapas de aluminio remachadas	Cuadrilátero deformable, amortiguación interna	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	6 24 válvulas	1596 cm ³
MERLYN COSWORTH	Tubular	Cuadrilátero deformable, amortiguación externa	Brazo único superior y triángulo inferior invertido	4 16 válvulas	1599 cm ³

Cilindrada máxima: 1.600 cm³.
Peso mínimo: 420 kg.

Para que ustedes comprendan y puedan seguir "más de cerca" esta temporada de Fórmula 2, creemos que es necesario echarle una ojeada a la faz reglamentaria de la categoría. Además, como yapa, les damos un cuadro de características técnicas de todos los aparatos de F-2 que circulan por el mundo

ción y/o estanqueidad de la culata, de los comandos del árbol de levas, del encendido, de las bombas (de agua, de combustible, de inyección) y otros accesorios sin que la posición o la forma original sean modificadas. El tipo de cilindros (camisas secas o camisas móviles) deberá pertenecer al motor de origen, lo mismo que el principio de fricción de bielas y del cigüeñal.


NUMERO DE ARBOLES DE LEVAS: Es libre.

ALIMENTACION: El sistema de alimentación del motor es libre (por carburador, por inyección indirecta o directa) pero sin adoptar ningún aparato o sistema que implique una sobrealimentación.

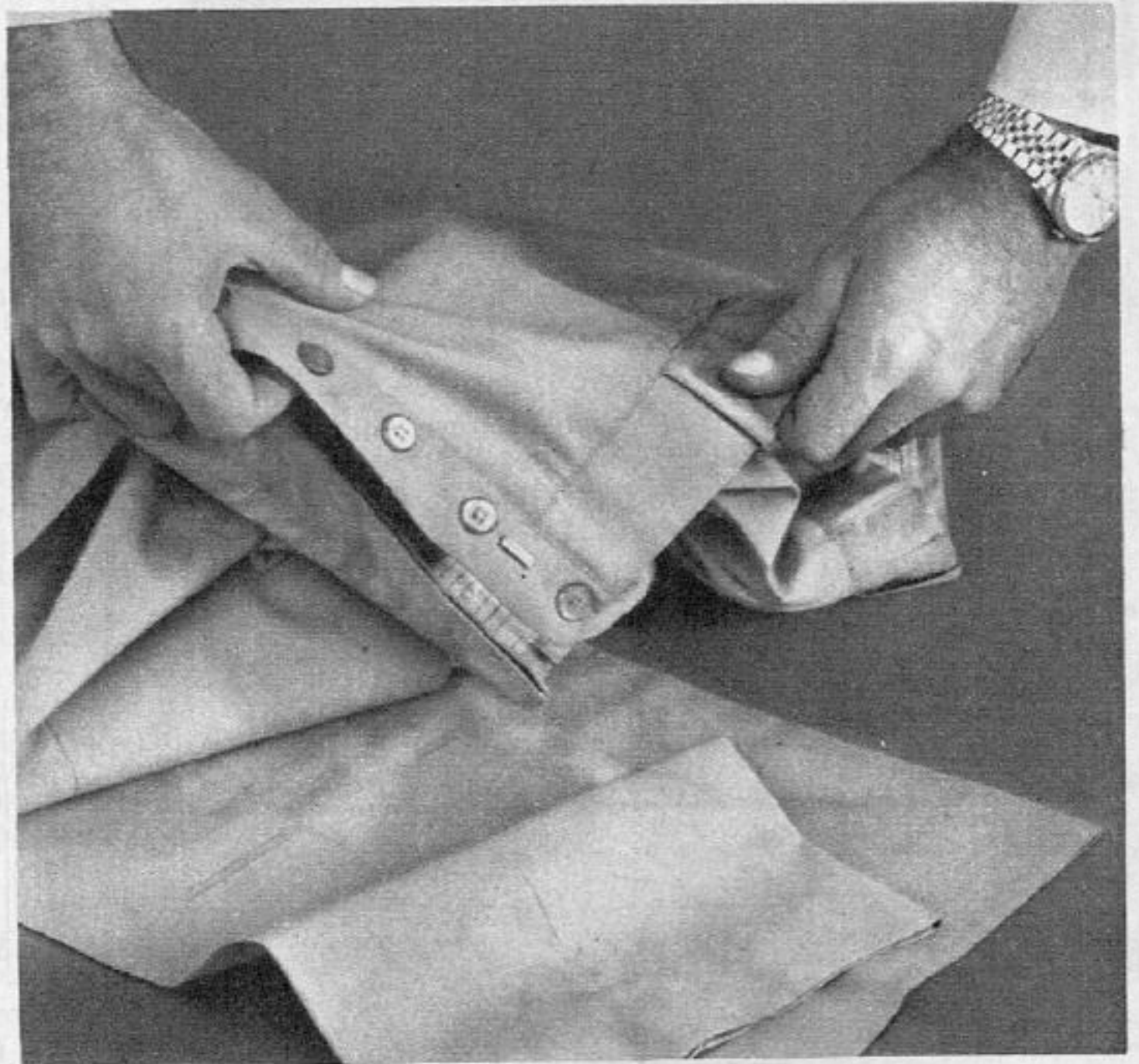
EL MOTOR: No deberá tener más de seis cilindros. Pero la Comisión Deportiva Internacional se reserva el derecho de rever esta especificación, a partir del momento en que la F.I.A. pueda llegar a homologar por lo menos tres modelos con motores de más de seis cilindros para cualquiera de los tres primeros grupos del Anexo "J", que además serán de marca diferente y no podrán exceder los 2.000 cm³ de cubaje original.

SISTEMA DE REFRIGERACION: El de origen (por aire o agua) debe ser conservado.

LA PROPULSION: Podrá ser transmitida a dos ruedas como máximo.

CAJA DE VELOCIDADES: De cinco marchas como máximo, sin tener en cuenta la marcha atrás, que deberá ser obligatoria. 


Tuvo a fresno® entre sus dedos?



Cuando necesite un pantalón, una camisa, una pollera, un vestido con buena caída, elegante; confíe en su tacto: tome a FRESNO entre sus dedos. Y confíe en FRESNO porque su equilibrada mezcla de poliéster y algodón vence al roce, vence a las arrugas.

Busque la etiqueta

fresno®

las telas para vestir de poliéster y algodón que hizo 

Potencia	Peso del motor	Distribución	Caja de cambios	Peso
220 HP a 9.000 rev.	120 kg	dos árboles a la cabeza	Hewland	419 kg
225 HP a 9.500 rev.	120 kg	dos árboles a la cabeza	Hewland	422 kg
220 HP a 9.000 rev.	120 kg	dos árboles a la cabeza	ZF	419 kg
220 HP a 9.000 rev.	120 kg	dos árboles a la cabeza	Hewland	415 kg
230 HP a 10.000 rev.	170 kg	dos árboles a la cabeza	Hewland	470 kg
220 HP a 9.000 rev.	120 kg	dos árboles a la cabeza	Hewland	420 kg
220 HP a 9.000 rev.	120 kg	dos árboles a la cabeza	Hewland	420 kg
230 HP a 11.000 rev.	—	cuatro árboles a la cabeza	Ferrari	420 kg
220 HP a 9.000 rev.	120 kg	dos árboles a la cabeza	Hewland	425 kg

MOTORES

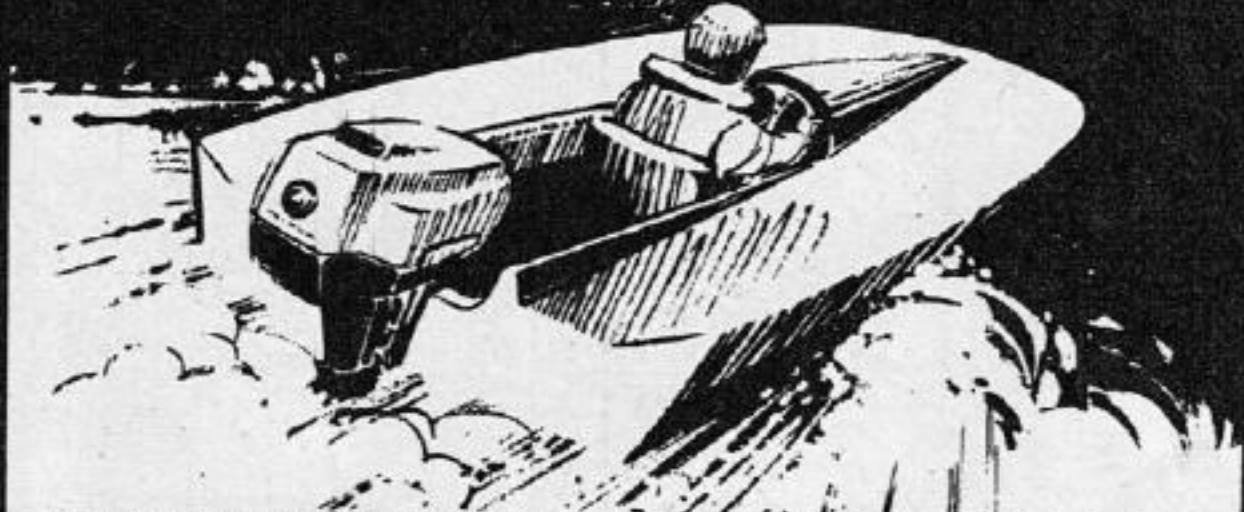
Johnson

Supremacía mundial en fuera de borda

1^o

mundialmente en ventas.
en Confiabilidad
en Competición

UN TRIUNFADOR JOHNSON



17 de Noviembre de 1968 Lagos de Palermo, Parque 3 de Febrero
CATEGORIA FUERZA LIBRE 19 Jorge Regnicoli con "Orca"
casco Astillero Regnicoli con motor JOHNSON 115 HP.
superando a embarcaciones de mayor cilindrada

... QUE MAS LE PUEDE PEDIR A JOHNSON?

Sea Ud. tambien un triunfador adquiriendo un "confiable" Johnson

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

CASA STEWART S.A.

Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 - Tel. 89-3145

Usted, que anda FUERTE...

equipe su auto ó
pick-up con

El amortiguador

de los que andan

MUY FUERTE...

Equipo original de producción, competición y equipos oficiales de
Porsche, Ferrari, Mc Laren, Alfa Romeo, Brabham, Ford-cobra,
Ford MK IV, G.T. 40 y Mustang G.T., Lola, Volvo, etc.-



- Tenida perfecta.
- Realmente regulables.
- Duración extraordinaria!

Disponibles para todas las marcas nacionales de autos y pick-ups.

ANDREWS RACING PARTS; Av. Libertador 1746 Cap.

adquiéralos en: COLOMBO, CACHEDA, BALZANO; Hon. Pueyrredón (ex-Parral) 1506. Cap.

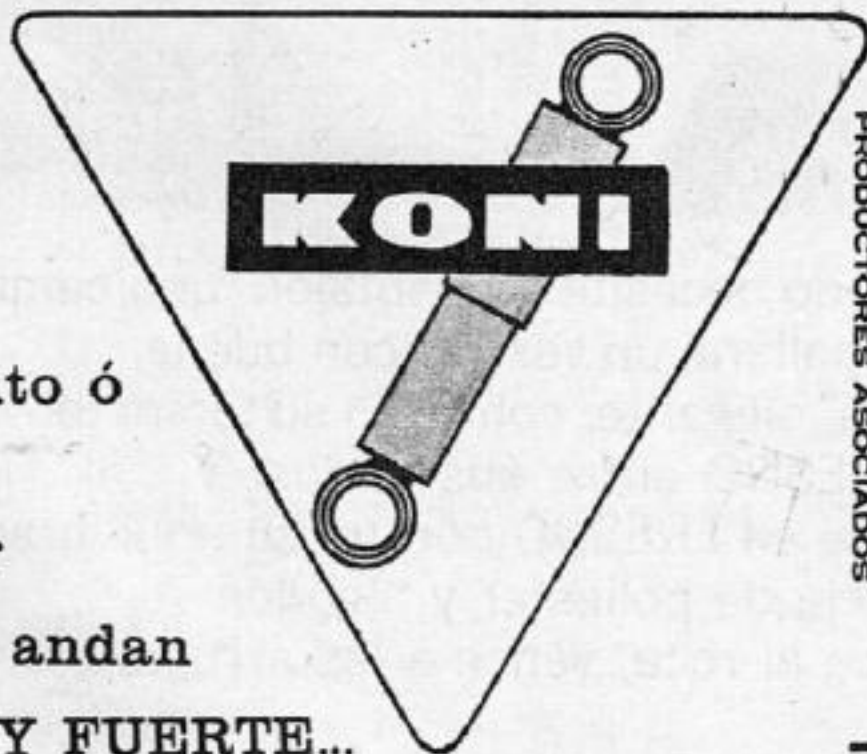
AUTONAUTICA SUR; Corrientes y Lavalle, Bahía Blanca.

importados de HOLANDA y distribuidos por:

T. H. JEFFREY é HIJOS S.C.A.

Tacuari 355

TE. 38-2864/3136



PRODUCTORES ASOCIADOS

Parabrisas CORSA confidencial

Estaría prácticamente confirmado uno de los primeros equipos de TC para el año que viene. Es el de Berta con Copello, Estéfano y Di Palma con el apoyo financiero de Shell que ya había insinuado su decisión de mantener un equipo de TC. Pero además de Berta y sus tres pilotos también se comentó la posibilidad que Shell patrocine otros autos a construirse de Fórmula 1 y Fórmula dos que se agruparían bajo la dirección de Horacio Steven.

La semana pasada cayeron al taller de Orlando, acompañante de Federico Urruti, el propio Federico acompañado por el "gordo" Sauze. Ambos engancharon la Liebre III para que Sauze diera unas vueltas en el Autódromo y aunque posteriormente no pudieron girar en la pista del Autódromo, prácticamente estaría arreglada la venta de la Liebre III a Ricardo Sauze. Por su parte Urruti, que casi había pensado en no correr más, formaría equipo a lo mejor con Rolo Alzaga para 1969. Con dos Liebres III.

—“¿Adiviná por qué llegó tarde mi Brabham F. 2 que tenía que arribar el domingo 24 y recién se desembarcó el jueves? Resulta que cuando lo fueron a embarcar en Inglaterra, uno de los cuatro cajones en que venía desarmado el coche medía dos pulgadas más de ancho que la puerta de carga del avión. Así que descargaron todo de nuevo, desarmaron los cajones, volvieron a empaquetar todo, esta vez en seis bultos, y recién salió el jueves. ¡Qué le vas a hacer!” —¿Y mientras no te entrenaste con los F. 3? —“No creo que fuera imprescindible. Lo que sí, estuve haciendo mucha gimnasia. Tengo los músculos molidos y ya perdí dos kilos”. —¿Quién lo contaba? Jorge Cupeiro.

Ron Harris, el director del equipo en el cual están Reutemann y Marincovich comentó que “honestamente si cualquiera de los dos argentinos se coloca en cualquier carrera delante del sexto puesto es para ponerse borracho de alegría”. Mientras que un periodista suizo de *Revue Automobile* expresó que no creía que ningún argentino pudiera clasificarse mejor que décimo.

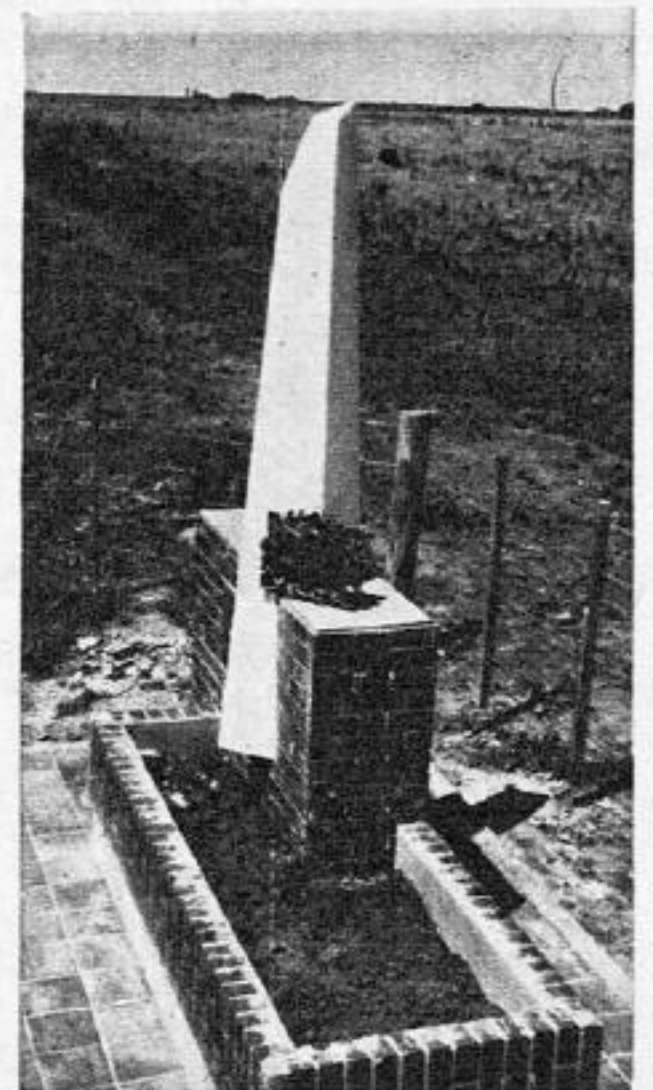
La dupla de siempre —Eduardo Boyadjian y Mario Vessuri— partió rumbo a Chile para com-

petir en el Gran Premio chileno que finalmente se hace con cierto atraso. No es en realidad el Gran Premio tradicional sino una carrera de tres etapas organizada por el diario *El Mercurio* de Santiago de Chile. La “pareja Ripon” son prácticamente los únicos argentinos en esta carrera.

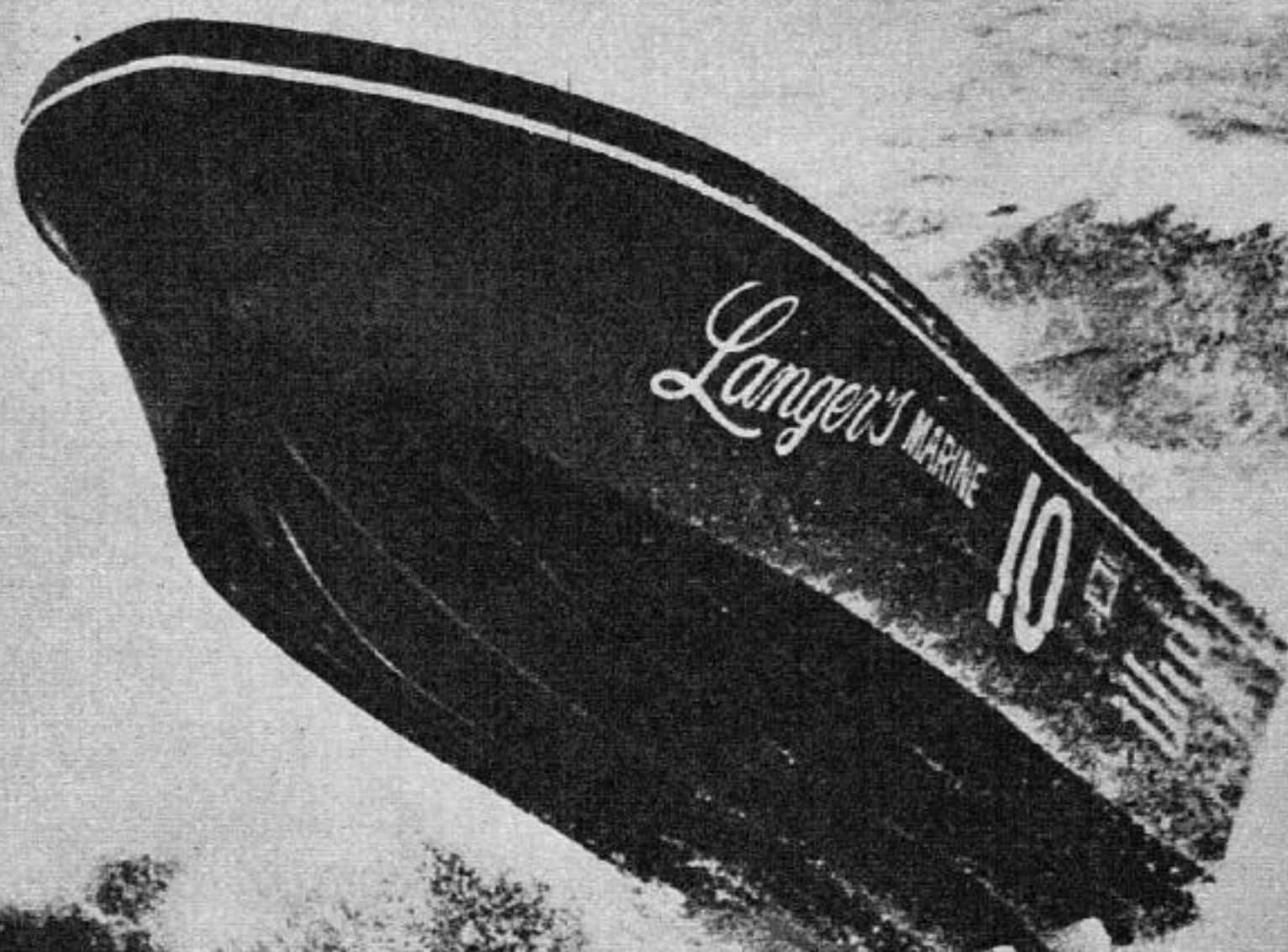
Aunque “Tuqui” finalmente arregló con Ford, Gastón Perkins mantendría su idea de un equipo de tres autos para el año que viene. Lo que pasa es que ya no podrá llevarse a “Manolo” Rodríguez como era su intención. De cualquier manera Pronello tiene encargadas dos Liebres más por Gastón Perkins. ¿Quién sustituirá a Casá? Aún no se sabe.

“Jochen Rindt es el gran dueño de la Fórmula dos en Europa pero no hay que olvidar que su auto tiene un poco más de potencia que los demás. Brabham entrega los autos con el mismo motor Cosworth pero cada escudería tiene el derecho de meter las manos como quiera en sus motores y el equipo Winkelmann es el que más HP ha conseguido”, según un europeo de los que nos visitan.

A un año de la trágica muerte de Polinori, en la terrible carrera de Rufino, el Auto Moto Club Rufino erigió un monolito recordativo en el lugar del accidente. Una manera de acordarse del “negro” Polinori.



Parabrisas
CORSA
náutica



No siempre el que posee una lancha sale de una guardería o llega a una costa donde lo espera un trailer. Muchas veces, por necesidad o placer, ocurre que las lanchas llegan a una playa y luego parten de ella. Si el agua está tranquila no hay ningún problema, pero, si las olas, por la presencia del bajo fondo, rompen en las cercanías de la playa, es necesario tomar una serie de precauciones que evitarán dolores de cabeza bastante grandes. Por ello, aun con olas que sean de apenas 50 centímetros o un poco más de altura, es conveniente operar correctamente en el arribo y partida de la playa, desde el momento que la acción combinada de ola y viento pueden dificultar la operación.

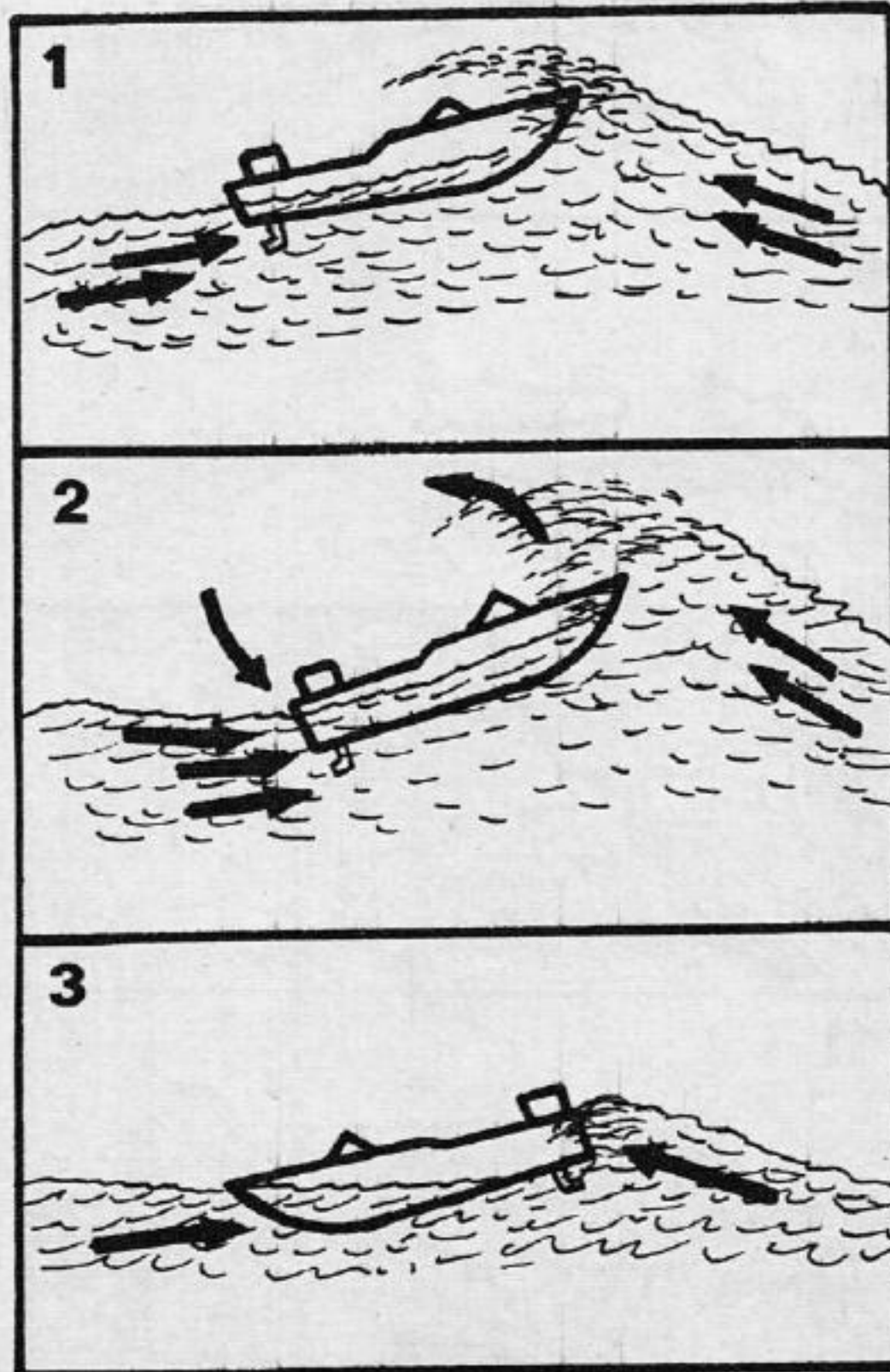
PARTIENDO DE UNA PLAYA

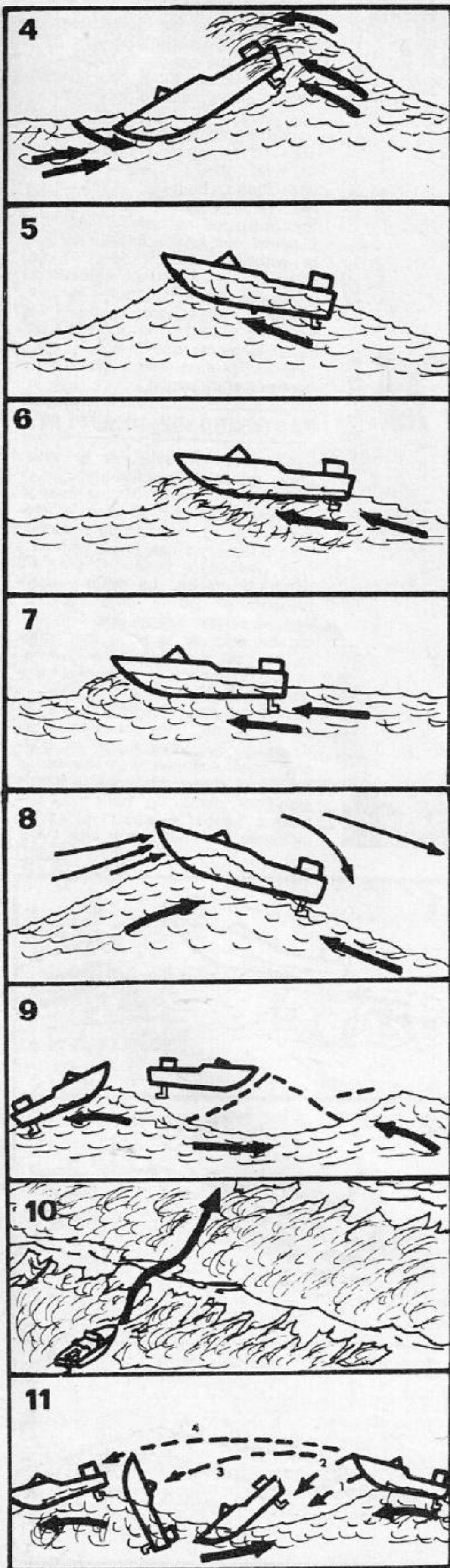
Colocado el casco en el agua, debe prestarse mucha atención a la corriente que se origina cuando las aguas retornan al mar; el motor todavía no tiene la pata sumergida porque no hay fondo suficiente y permanece levantado para no dañar la hélice. La lancha debe presentarse con la proa hacia el mar, si se procede al revés, es decir, enfrentando la popa mar afuera, es casi seguro que se dominará mucho menos la embarcación y que los efectos de las olas sobre el espejo de popa han de provocar el embarque de unos cuantos litros de agua. Puesto el motor en marcha debe seguirse manteniendo la proa mar afuera; atravesarse puede significar darse un baño involuntario o tumbar el casco. Llega un momento en que entre una ola y

FRENTE AL MAR

Por NICOLAS GELORMINI

Se viene el tiempo lindo para llevar la lancha al mar. Pero... ¡atenti! hay que conocer algunos secretitos para operar con la lancha al llegar o salir de la playa. La marejada, sus efectos sobre los cascos y formas de enfrentarla





otra se "siente" algo de mar tranquilo, ya se ha salido de la zona neta de rompientes y es el momento de ir corrigiendo, entre ola y ola, la ruta que se desea tomar. También es el momento de aumentar o disminuir la velocidad a fin de disponer de buen margen entre las olas. El momento más dificultoso, sin lugar a dudas, aparece cuando se encuentra una ola que empieza a romper. El movimiento vertical de las partículas de agua toma su mayor fuerza y la lancha, en el mejor de los casos, sólo embarca un poco de agua. Si (Figura 1 y 2) se tiene en cuenta los empujes a que está sometida la lancha, surge claramente que la cupla tiende a volcarla en forma longitudinal, y no debe olvidarse que el agua embarcada contribuye a hacer más pesada la popa.

LLEGANDO A UNA PLAYA

En la proximidad de la zona de las rompientes, cuando las olas comienzan a romper por efectos del bajo fondo y las crestas empiezan a echar espuma, debe procederse con mucho cuidado. Puede suceder que el empuje del mar sobre la popa de la lancha someta a esfuerzos grandes al casco (Figura a) y producir trastornos en el equipaje que se lleva. Ese empuje, con la corriente de retorno de la playa, forma también una cupla que trabaja sobre la embarcación. La Figura 4 muestra un caso extremo donde la proa "enterrada" hace más peligrosa la situación.

Dicen los entendidos que a una serie de olas pequeñas, le sigue una serie de olas grandes. Cuando una de éstas pasa bajo nuestra lancha, operamos en el seno que forma con la siguiente y montamos sobre su cresta. El ideal de ubicación lo muestra la Figura 5, en que la lancha aparece como practicando "surf". Debe pues igualarse la velocidad de la lancha con la de la ola misma. Cuando ésta comienza a romper, lo hace debajo de la lancha, sin producir en ésta acciones molestas (Figura 6), y se llega finalmente a la zona de agua calma sin ningún daño. Y ahora puede hacer dos cosas. O dar por terminada la "aproximación" a la costa, fondear y desembarcar, o sino llevar su lancha a la playa. En cualquier caso debe tener presente que por debajo de su casco sobresale bastante la pata del motor con la hélice en su extremo. Los daños que puede recibir por golpes con el suelo son serios. Por eso no es mala política (que en caso de llevar la lancha a la playa es necesidad) levantar el motor y tenerlo así mientras dure la permanencia en el fondeadero.

COMPORTAMIENTO CON MAREJADA

Antes o después, todo el que anda en lancha se encuentra metido en aguas bien movidas. Nuestro Delta es un buen ejemplo de cambios rápidos y la nunca bien ponderada sudestada es clásica por lo veloz

de su aparición. Surge la necesidad de saber enfrentar ciertas condiciones de río, aunque ello dependerá principalmente del tipo de embarcación que se posea. Piénsese que el concepto de "movido" varía según el tipo de embarcación que se posea. Por ejemplo, para una lancha pequeña el agua puede considerarse bien movida cuando todavía un crucero grande navega tranquilamente sobre las olas. Aun dentro del mismo tamaño hay distintos comportamientos. Una lancha de alta proa y baja popa enfrenta obviamente con tranquilidad la marejada de proa. Un casco del tipo trimarán es especialmente apto para la marejada de través, los cascos en V caminan muy bien con marejada de proa, etcétera.

Navegando con mar de proa no siempre puede marcharse a velocidad máxima, pues evidentemente el efecto de choque de la lancha con las olas crece al aumentar la velocidad. Lo que sí conviene a veces hacer es dar toda la potencia para "cortar" una cresta (Figura 8). Esa maniobra sirve también para no perder eficacia en el gobierno de la lancha y conseguir que, por efectos del agua, no se atraviese a la ola. Claro que en cuanto se sobrepase la cresta debe disminuirse, evitando así que la proa se meta dentro del agua. Si la marejada es de través, puede, en líneas generales, mantenerse una velocidad mayor que en el caso anterior. El casco lo que hace es rolar, más o menos suave o violentamente, montando las crestas y descendiendo en los senos de las olas. En estos casos resulta muy importante el efecto del timón, porque en él incide el mar perpendicularmente, tendiendo a rotar la embarcación.

Siguiendo con marejada de proa, una vez sobrepasada la cresta de la Figura 8, si no se disminuye la velocidad, la lancha se ve literalmente "empujada" al seno siguiente y antes de estar en pleno contacto con el agua nuevamente, el peso del motor puede hacerla sentar bruscamente de popa. Una forma salomónica de proceder es cortar diagonalmente el mar, ya sea por la amura o por la aleta, como muestra la Figura 10. En la Figura 11 se ilustran diferentes posibilidades que pueden presentarse a una lancha después de haber pasado una cresta. El número 1 indica una marcha correcta lenta, que permite al casco seguir el movimiento del agua sin perder contacto con ella en ningún momento. El número 2 es para una lancha con velocidad discreta pero que no le permite alcanzar la cresta siguiente; la proa puede clavarse. El número 3 muestra más velocidad pero el peso del motor ha provocado un fuerte asiento peligroso. El número 4 indica un casco que por la velocidad que posee ha alcanzado la cresta sucesiva.

Para terminar, digamos que con mar de popa, la velocidad de la lancha aumenta en la cresta por efecto del movimiento del agua. Allí debe operarse correctamente con el timón para evitar la riesgosa situación que representa quedar atravesado.

Es una lata como todas. Irrompible, por supuesto:
-pero lo importante está adentro.

Muy fácil de llevar a todas partes:
-pero lo importante está adentro.

Y enfría mucho más rápido:
-pero lo importante está adentro.

Inviolable pero generosa, compartible pero personal:
-pero lo importante está adentro.

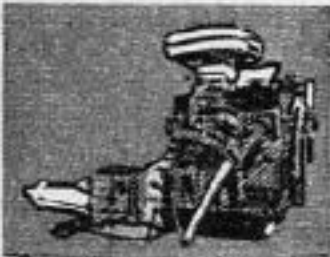
**EN REALIDAD
NO ES
PARA
ADOLESCENTES..!**



cerveza pura
para gente grande

sugerencias PARABRISAS CORSA

RECTIFICACION de MOTORES



DE BAJA CILINDRADA

Motocicletas, motonetas, microcoupes.

De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas

FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S.C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.



Sr. Comerciante:

Ud. que se especializa en la Venta de Repuestos Fiat, o si piensa instalarse en cualquier punto del país, consulte sin compromiso a: Franceschini Hnos. Ind. y Com. de la Av. Rivadavia 8643, con T. E. 69-6738, Capital. Ponemos a su disposición el más variado stock de Repuestos Fiat, Importados y Nacionales. Nota importante: Vendemos al por mayor únicamente. Importación directa, Fabricantes. Entrega inmediata al interior.

mar-sol FABRICA DE PILETAS DESARMABLES DE LONA LES OFRECE LA LISTA COMPLETA

DE MEDIDAS DE LAS FAMOSAS PILETAS DE LONA MAR-SOL.

1 x 1 x 0,37	2 x 1,40 x 0,50
1,40 x 1 x 0,37	2,50 x 1,40 x 0,50
2 x 1,40 x 0,37	2 x 2 x 0,65
	2 x 2,50 x 0,65
	2 x 3 x 0,65
	2 x 4 x 0,65
	4 x 3 x 1



mar-sol Avda. JUAN B. JUSTO 2075 - Bs. As. - Tel. 55-7190
ENVIOS AL INTERIOR - DESCUENTOS A MAYORISTAS Y REVENDADORES

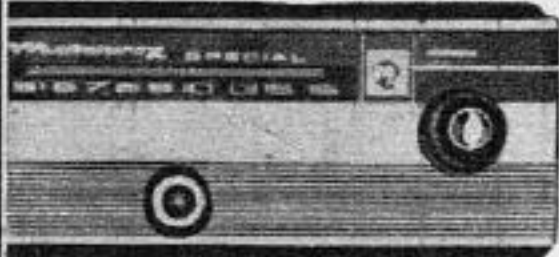
COLOCAMOS EN EL ACTO

INSTRUMENTAL DEFENSAS
CAR-STEREOS
Y TODO TIPO DE ACCESORIOS PARA SU AUTOMOVIL

Atendido por "TITO"

Yucón S.A.
AV. CABILDO 4200
TEL. 701-3656 - BS. AS.
CREDITOS

...y la música que sea de **MOTORVOX** AUTO RADIO



MODERNA DE LINEA FUNCIONAL Y ELEGANTE DISEÑO
POSEE COMO NOVEDOSO DETALLE RUBI ILUMINADO

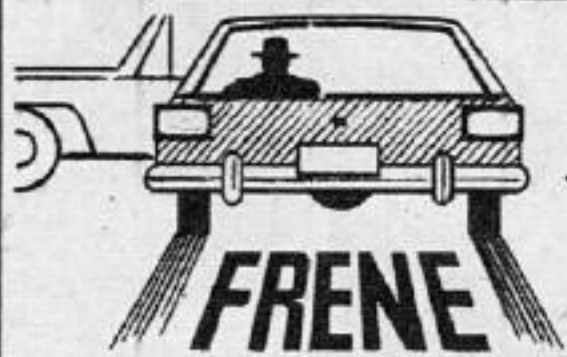
También ofrece sus modelos **BLACVOZ** a permeabilidad manual y botonera con etapa de alta, doble sintonizada

DIALTECNIA S.C.A.
Vieytes 1433/37
Tel. 21-6878/2932
Cap. Fed.

repuestos legítimos



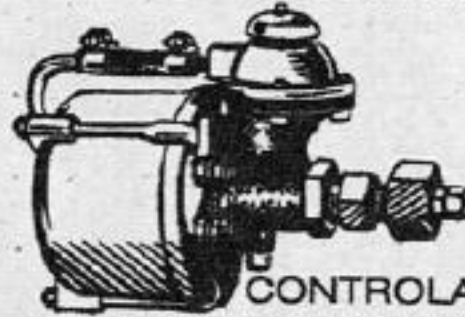
FABRICACION PROPIA
GRACIELA - GW - INSTITEC
Rectificación de motores - Recambio de cigueñales
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ **CASA AMBROSINO**
UGARTECHE 3019
72-3264 Bs. As.



CON 100% de SEGURIDAD
COLOQUE CINTAS
BINDING BRAKES
VULCANIZADAS AL PATIN

CASA CIVIL

REPARACION Y CANJE DE SERVO FRENO PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



CONTROLADOS CON BANCO DE PRUEBA

Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184, Tel. 54-5338

NO VAYA A MAR DEL PLATA!

ni a ninguna playa de mar sin llevar su **TAPAUTO**
Bruno

Proteja su automóvil del aire de mar, del sol del polvo, de la lluvia.

Confeccionado en telas con proceso MULTIFLEX y H. D. 405 Aluminizado.

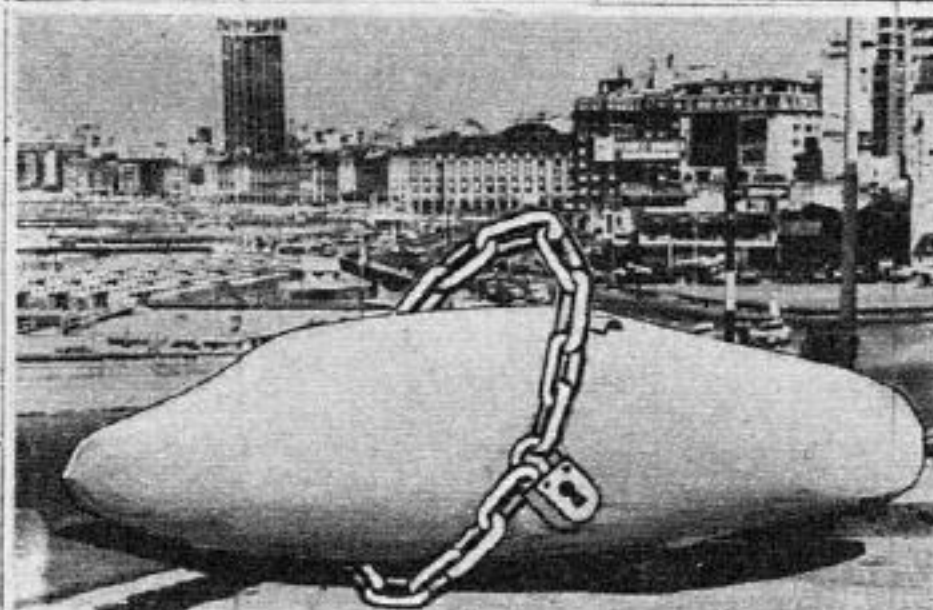
La única funda para cubrir automóviles con seguro anti-robo y ventilación integral.

(Mod. reg. N° 3004) y patente otorgada N° 161.655.

CENTRAL LONERA

Bmé. Mitre 2771, T. E. 87-8481 / 9666

(Estac. gratuito Castelli 150 y Castelli y Cangallo).



Distribuidores en: Zona OESTE: SHELL HAEDO, Rivadavia 16028, T. E. 658-1335. ROSARIO: LONERA EL INDI, San Luis 1559, T. E. 68076. CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, Rivadavia 265, T. E. 5212.

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

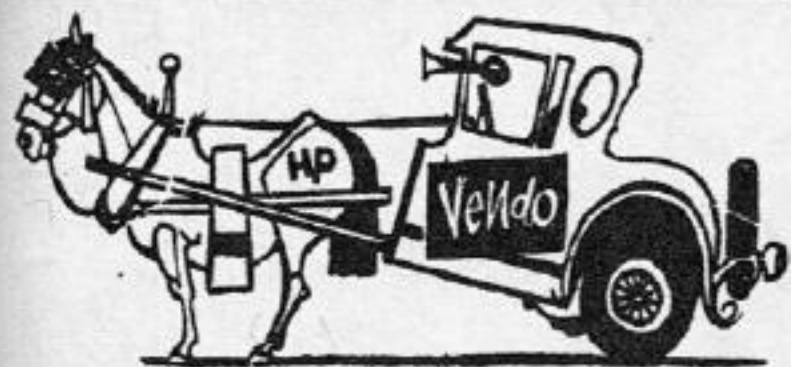
Solicito que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

Nombre y apellido

Dirección y localidad

Teléfono

Añunto Giro Postal - Bancario N°



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

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

BUSCO PICK-UP, FORD 1934-35-36 en buen estado. Muy importante que esté original de fábrica. **PAGO AL CONTADO.** Olazábal 1645. Tel. 78-8703.

CORSAS! CAPOTS MARSUPIAL. Ofrece a su clientela amiga, su nuevo modelo; que dará a su FIAT 600 el toque deportivo que usted espera. Colocaciones y ventas: **BILLINGHURST 2255.** Envíos al interior.

COMPRO MOTONETA SIAMBRETTA 175-150. Con facilidades de 5.000 pesos por mes. Tel. 32-1105.

FORD F-100 TURISMO CARRETERA. Moderno a estrenar. *Gran oportunidad para debutantes.* **VENDO** 1ra. oferta razonable o permuta. Ver toda la semana por la mañana en *Fragata Pte.* Sarmiento 429 - Capital Federal.

OPORTUNIDAD UNICA! RENAULT 1093. - Competición, casco Octubre 66, Motor a 0 Km. Dos tapas de cilindros. Dos cigüeñales, dos juegos camisa, pistón y biela, 2 relaciones de diferencial, corta y larga, instalación completa de 12 V., ocho ruedas armadas con Michelin X, 4 flamanetes. Precio contado, \$ 950.000. Llamar Tel. 41-8933, de 12 a 14.30.

"ALCAPONE" VENDE SU HUDSON 1929. "Super Six" 7 asientos 100 % original,



único en el país. Precio total: \$ 220.000. Llamar a Tel. 66-5115 o personalmente a Lautaro 221 - Capital Federal.

REPUESTOS VOLKSWAGEN - PORSCHE. Usados, reacondicionados y nuevos. **VEN-DO.** Tratar: Sr. Carlos. Tel. 78-4618.

FIAT 600, Modelo 68. Buen estado. Facilidades a convenir. Tel. 63-9702. A partir de las 20.30.



NSU QUICKLY vendo. Motor a nuevo, muy buen estado general. Tratar: Quintana 667, Adrogué. Precio total; 20.000 pesos, al contado.

PICK-UP VALIANT I, modelo 1962. Volante deportivo, palanca al piso, dos carburadores, facilidades o permuta. Gallo 1359 - Capital Federal.

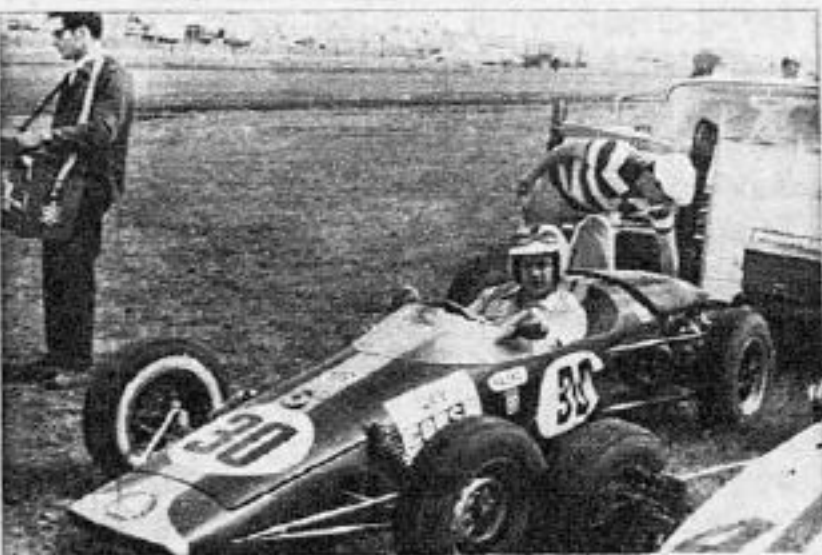
VENDO FIAT 1500. Casi 0 Km. Dueño vende únicamente a particular por ausentarse del país. Documentación al día y en regla. Se trata de un auto en per-



fecto estado, tapizado, cubiertas, carrocería, pintura, motor a revisar. Con patente de la Capital. Tratar con el Sr. Alberto, de 13 a 15 horas. Tel. 87-4838.

MERCEDES BENZ NURBURG 500, 1938. Limousine 7 asientos. Raro ejemplar de colección, único en el país. Perteneció a la Embajada Alemana. Todo original, muy buen estado. Vendo o permuta por automóvil moderno grande. T. 797-6016.

VENDO FORMULA 4, Motor BMW, auto campeón en la temporada 67. Dos ruedas de repuesto armadas, diferentes re-



laciones de caja, repuestos varios. Auto perfectamente ganador. Tratar: Carlos Ragno, Emilio Lamarca 1863, Cap. Fed.

CAZA SUBMARINA, buceo. Clases de natación para exámenes de motonáutica. Roberto Varela. Tel. 72-0012, de 12 a 18. Clases a domicilio.

RENAULT 4L, modelo 1966. Caja de 4 velocidades, una sola mano (femenina) y muy pocos kilómetros recorridos (32.000), equipado con radio y 2 ruedas completas de auxilio, \$ 700.000. Llamar Tel. 32-1105.

COMPRO PARRILLA original VOLVO PD 544, modelo 1960. Solamente en buen estado. Tratar: 32-1105.

COMPRO VOLVO PV-544, Modelo 1960, uno o dos carburadores. Pago al contado. Llamar a 41-8937, de las 18 en adelante.

CORSAS DEL INTERIOR. En una sola dirección en Buenos Aires y *exclusivamente* para lectores del interior. Todo para TM, TC, GTA, F.2 y F.4. Accesorios para competición de marcas homologadas por la CDA. *Los mejores cascos.* Manuales del dueño y del taller para todas las marcas. Envíos contrarreembolso por vía aérea o por micro dentro de las 48 horas. Pagos también con cheque o giro al hacer el pedido. Amplios detalles y listas de precios. Escribir a: **CENTRAL-POSTAL-CAR (CPC)** o/N. E. Santos. Montevideo 434, 7º piso. Of. 3. Los lectores de la Capital Federal dirigirse personalmente o por teléfono a: **Viamonte 1604,** Tel. 40-9253 y 40-8190.

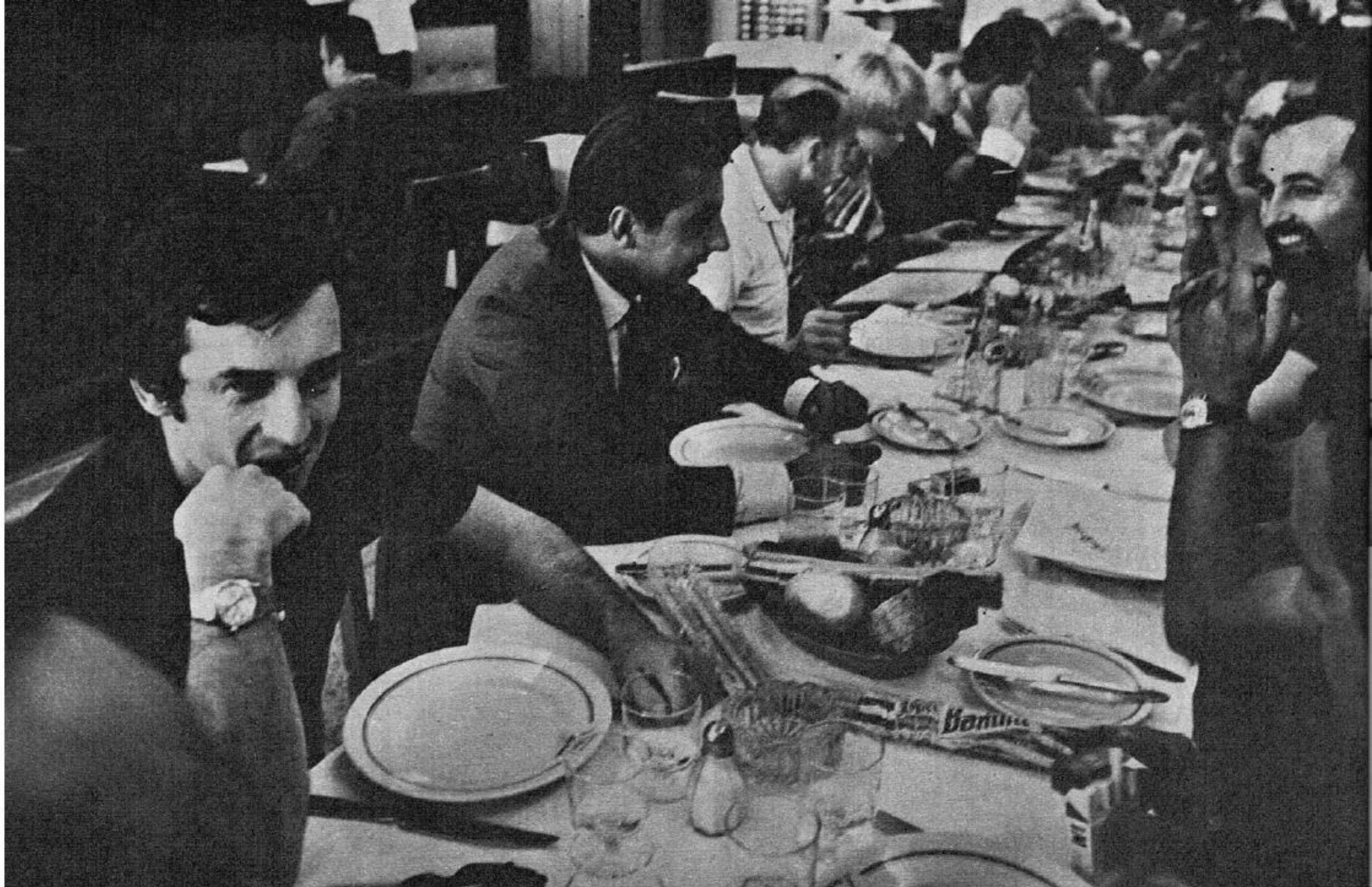
EQUIPO AGA, para 404, tapa modificada, carburador 2 bocas, prolongador de distribuidor, múltiple de admisión, bobina y resortes, de competición. Total, 85.000 pesos. Tel. 70-5351, de mañana.

FLEETLINE CHEVROLET 1947, BICOLOR, IMPECABLE. Se trata de un auto único. Digno de verse por su estado "0 Km.". Gomas nuevas. Patente de la Capital. Documentación en regla. De particular a particular. Tratar: Sr. Navarro, Sarmiento 3301, Estación "SHELL", Capital Federal.

CONJUNTO ARMADOS FILADELFIA Y CAS- COS DE COMPETICION. Los conjuntos se entregan con *caja metálica* para BED-FORD, CITROEN, ACV, PEUGEOT 403 y 404, y RENAULT. Los "cascos de competición" son de la marca "NA", los mejores. Se fabrican según normas IRAM 3621. Tratar en: **Viamonte 1604.** Tel. 40-9253 y 40-8190. Su casa "corsa" en Buenos Aires.

CASA RODANTE COMMER, motor 1500 cc. 4 velocidades, techo extensible, cocina, cocina y luz interior a garrafa, piletta, wc, asientos convertibles. Ideal para turismo, campamentos, etc. **PARTICULAR VENDE** con facilidades. En exhibición: Av. Las Heras 1185, Tel. 791-0684 y 88-5221.

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.



OTRA VEZ EN

**El equipo Matra, sus
pilotos, su
gente, sus técnicos,
otra vez
en Buenos Aires.
Nuevamente
traen ganas de ganar.
CORSA compartió
la mesa con ellos**

Por JORGE A. AUGÉ BACQUE

Fotos PABLO ALONSO

46 — PARABRISAS CORSA

Fue quizás uno de los equipos más esperados. El Matra estuvo durante mucho tiempo en la boca de todos los argentinos, corsas o no, luego de que arrasara con la Temporada 67. Hoy el equipo está otra vez en Buenos Aires con su gente, sus pilotos, sus técnicos y también sus mujeres. Jean Claude Le Guezec nos recibió en Ezeiza y a partir de ese momento la amistad entre CORSA y el equipo todo, fue un hecho. Nuestro primer contacto con Le Guezec fue en la Aduana de Ezeiza donde nos hizo saber los planes del equipo, sus temores, sus aspiraciones. Luego fue nuestra conversación con Johnny Rives y "Manu", periodista de *L'Equipe* de París y fotógrafo. Finalmente nos encontramos con las estrellas de la troupe: Jean Pierre Beltoise y Henry Pescarolo. De Beltoise nos llegaba el excelente recuerdo de la temporada pasada, de Pescarolo y su barba tan sólo un leve conocimiento a través de las revistas y diarios europeos.

Pero como entre gente del ambiente, que pese a las distancias geográficas hablan todos el mismo idioma, siempre hay una relación aunque tan sólo sea afectiva, intimamos muy estrechamente con los dos pilotos del equipo.

Beltoise y su mujer Jacqueline forman una pareja que más "corsa" hubiera sido imposible. Jean Pierre recuerda mucho la Argentina. De su paso por nuestro país se llevó un poncho y un quillango comprado en Carlos Paz. Pescarolo tan sólo preguntaba. Se alarmaba por el calor de San Juan, pedía informes sobre sus autos, en fin, todo lo que podía hacer un piloto de primera línea. Preocuparse por sus fierros.

La comitiva recaló finalmente en el Alvear Palace Hotel y luego de una hora de duchas y cambios de ropaje, se dirigieron a almorzar en La Biela. Allí se alineaban frente a una larga mesa, Pescarolo, Le Guezec, Pepe Migliore, Paco Mayorga, Beltoise, su mujer, Fernández Aguirre y Guillermo Condomí Alcorta.

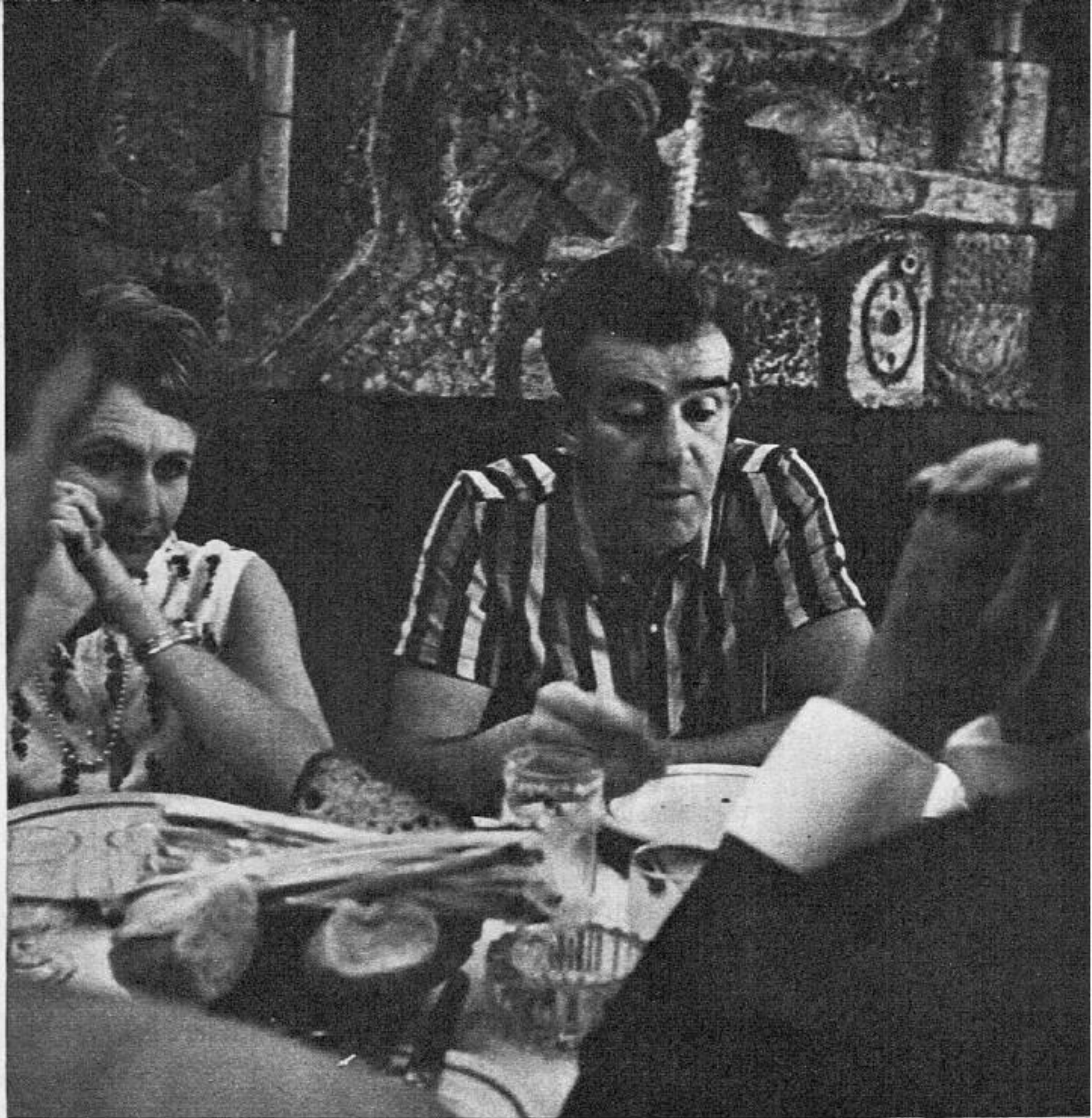
"Yo pienso que no soy el segundo Jim Clark —dijo Beltoise contestando entre sonrisas a una afirmación de Migliore— pero sí me gusta en cambio manejar los Fórmula Dos. Mi Fórmula Uno en cambio aún no está lo todo a punto que yo quisiera. Le falta bastante para ser un auto ganador. Con Henry andamos muy prendidos en el Campeonato Francés de la Fórmula Dos y tal es así que en estas cuatro



■ Henri Pescarolo, el piloto número dos del equipo, de impecable barbita y modos muy serenos. Viene por primera vez a nuestro país.

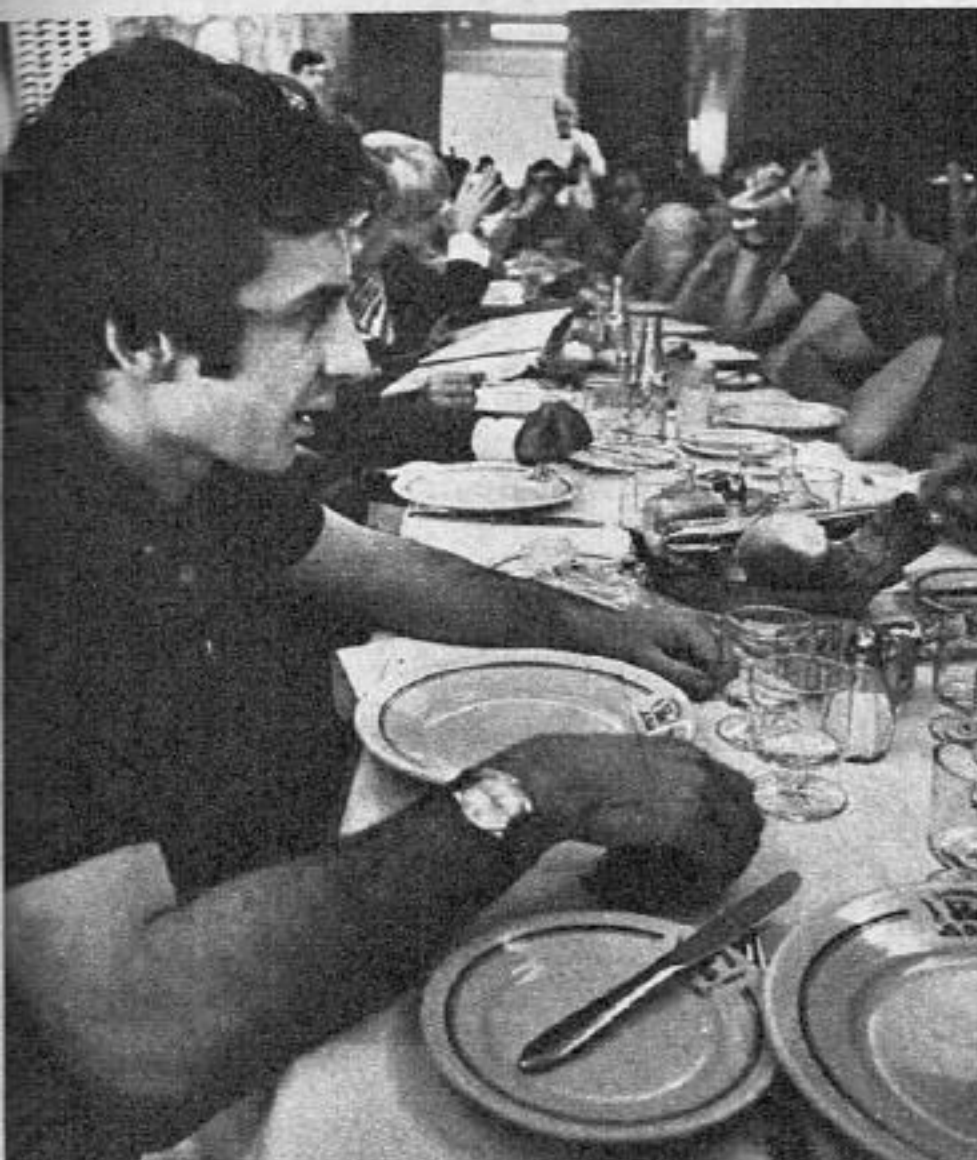
■ Jean Claude Le Guezec vino hace dos años a la Argentina y se llevó los cuatro triunfos en el bolsillo. Esta vez reconoce que la situación es mucho más difícil y espera, confiado, que llueva en todas.

■ Larga mesa en La Biela y mezcla de castellano y francés. Gente de Matra, gente de Peugeot y gente también (aunque suene raro) de Parabrisas CORSA.



BUENOS AIRES

—“¿Ese es el Citroën que tenía el alerón? Vi la foto en una revista europea.” E inmediatamente Jean Pierre Beltoise insistió en viajar en el Citroën de Parabrisas CORSA. Después invitó a comer.



carreras se puede definir esa situación”. Ante esta afirmación preguntamos a Le Guezec qué habla de cierto en esto de que la Temporada Argentina de F. 2 contaba para el Campeonato de Francia de la categoría: “Bien, es verdad. Estas cuatro carreras tienen puntaje para el Campeonato Francés de Fórmula Dos. Actualmente va primero Beltoise y segundo Pescarolo, pero si este último llega a ganar dos carreras de esta serie de cuatro se lleva el Campeonato de Francia”. La conversación surgió casi de inmediato: “No, cuando estamos por definir un Campeonato, y en cualquier otra ocasión no nos damos ningún autazo. Es todo honesto y a cara limpia. ¿Por qué? —nos preguntó Beltoise—. ¿Acá pasa eso?”.

Para Beltoise el mejor piloto de la Fórmula Uno es sin duda Jochen Rindt y también le gustan Joseph Siffert y Jackie Stewart (“aunque este último es demasiado cerebral y piensa mucho la cosa antes de hacerla”).

La conversación tomó entonces un vuelo gracioso y alegre donde intervinieron Beltoise, Mayorga, Migliore, Pescarolo y el fotógrafo “Manu”. Preguntaban sobre la Argentina, sobre las

chicas (Todos se dieron vuelta cuando dos minifalderas surgieron de la barra de La Biela). Migliore contestaba haciendo de anfitrión. Beltoise preguntaba a cada momento cuándo saldrían para el Autódromo, que quería verlo, probar los autos, las relaciones de caja, los neumáticos, todo...

Luego del cóctel de langostinos, de los “baby beef” y los postres helados, todo regado con litros de cerveza y Coca-Cola, se levantó la mesa y el mismo equipo Matra, que el año pasado ganara las carreras de la Temporada sin ningún problema se dirigió hacia su escenario habitual: la pista.

Pero Le Guezec dejó sus últimas palabras: “Le tenemos miedo a las Ferrari y a Jochen Rindt. La Ferrari trajo un nuevo tipo de neumáticos que son sensacionales, son Firestone. Mientras que nosotros tenemos todas Dunlop pero que también son muy buenas. Si en alguna carrera llega a llover, tenemos la seguridad de ganar. Nuestros autos y esas gomas que tenemos son imbatibles en lluvia o en terreno desparejo”.

Y se fueron. Beltoise antes de subir al Peugeot con el escudo Matra Sport nos dijo: “Ustedes tienen dos orgullos: el Torino y las chicas”.

PRIMER PUESTO EN CALIDAD

DGI

Repuestos Legítimos

Delco 
General

Garantizados por el control de calidad de General Motors Argentina S.A. Por su eficacia y rendimiento, son símbolo de confiabilidad a lo largo y ancho del país.

PARA TODA LA LINEA



Bloquea las cuatro ruedas e interrumpe la corriente de encendido. Es freno de mano hidráulico.

Solicite demostración en **Taller Méndez**, Rodríguez Peña 2027, T. E. 41-2534.

Otorgo concesión por zona.

Distribuye: **OSVALDO CARRICA**, Rodríguez Peña 2048, P. 10 - Dto. "D".

¡LLAVE!
SECRETA

anti-robos 

CASA POR SIEMPRE FORD

En la reunión del lunes pasado en la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios FORD, luego de muchos rumores y cabildeos, se le dio a "Tuqui" Casá el apoyo que necesitaba y por otra parte merecía.



"Si no hay apoyo, no puedo seguir corriendo..." Esas fueron las palabras de "Tuqui" Casá el domingo pasado en el Autódromo Municipal. Eduardo Casá había defendido durante años los prestigios de Ford en carreras de Turismo Carretera y llegado el momento de construir prototipos y conseguir pilotos, Casá quedó afuera. Además de eso, el apoyo que la fábrica le brindaba era casi inexistente y de esa forma no se podía seguir corriendo, mucho menos con un Falcon angostado que es un auto totalmente inferior con respecto a las performances de los autos de Pairetti, Marincovich, Liebre II y III construidos especialmente para correr (por nombrar los más importantes). Esto no es ninguna novedad, ni nos consideramos inventores de la pólvora.

Cuando "Tuqui" nos dijo que el lunes tendría una reunión con la gente de Ford, las esperanzas de conseguir algo eran muy pocas. Gastón Perkins ya lo había apalabrado y su Liebre III estaba en marcha. Pero, llegado el momento de la verdad, hubo una reunión con directivos de la Comisión de Concesionarios Ford y Heriberto Pronello; entonces la cosa para bien de ambos, quedó arreglada. **CASA QUEDA EN FORD, PORQUE FORD NO QUISO PERDERLO.** Y eso era lo lógico. Logró el apoyo pedido y con eso es suficiente.

"Voy a hacer un prototipo, pero que me sirva para las dos categorías porque si no tengo que construir dos autos. No estoy seguro qué voy a hacer, pero lo que te anticipo es que será un auto nuevo." ¿Liebre III con motor F-100? Puede ser. ¿Un auto construido en lo de Martos, o en lo de Crespi, o en lo de Cabanas o en Competición? Casá es el que tiene que decidir cuál será la "cáscara". La unidad que lo impulsará está decidida. **CASA, seguirá con FORD F-100.**



TOYOTA MOTOR SHOW '68

La 15ª exposición
automovilística
japonesa acaba de
realizarse
en Harumi, Tokio.
Demostración
del creciente
potencial industrial
nipón



FOKMO MOHOR SHOW '68



1

1 Desde el 6 de octubre hasta el 11 de noviembre el Salón de Tokio volvió nuevamente a poner en el tapete a todos los productos de dos y cuatro ruedas de fabricación nipona. La foto ilustra el primer automóvil que usó y usa un motor rotativo del tipo Wankel 1000 cm³, 112 CV y 185 km/h de velocidad máxima. Desde hace más de cuatro años la Toyo Kogyo Co. tiene la licencia NSU-Wankel para producir ese motor en Japón.

2 Esta es una versión para rally del Bluebird de Datsun. Tiene un motor de 1600 cm³ que entrega 96 CV y que lo empuja a 160 km/h. Es decir, con una performance similar a la de un Fiat 1500 berlina de los fabricados en nuestro país, tanto como para comparar con lo que tenemos en casa. Tiene una caja de tres velocidades, pero opcionalmente se puede adquirir la de cuatro, que es equipo de norma en los de exposición.

3 Evidentemente, los japoneses saben mostrar bien sus productos. Las dos niñas que están debajo de sendos sombreritos escoceses explican el funcionamiento de un motor Suzuki, de dos tiempos, por supuesto, que tiene un sistema de lubricación forzada que evita la consabida mezcla de nafta y aceite en el tanque de combustible. En motores de dos tiempos no hay empresas que sepan más que las japonesas.

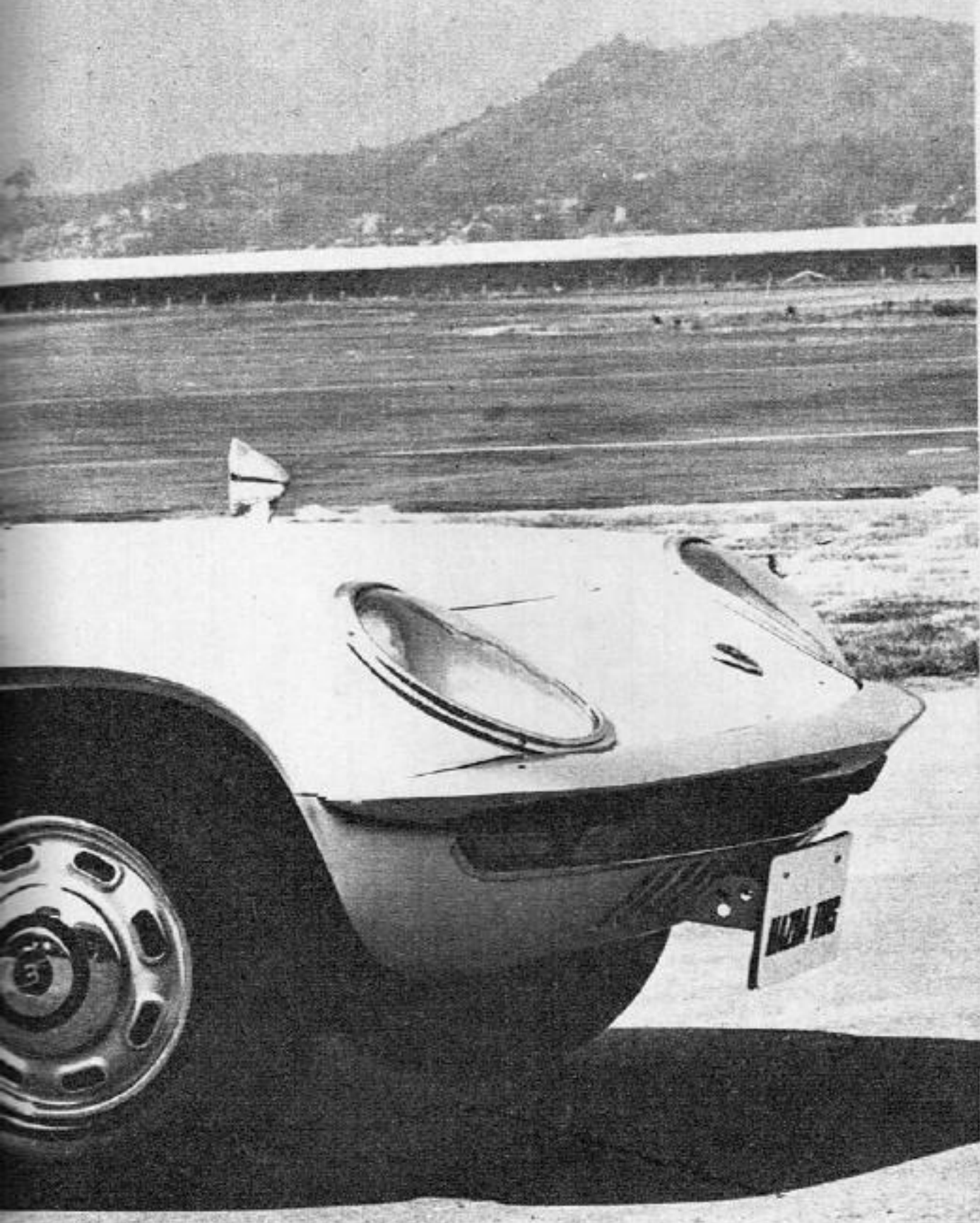
4 El Toyota Corona Mark II. Este es un modelo cupé de cuatro plazas. El motor que equipa a esta cupé es el mismo para una serie de modelos siempre con la misma cilindrada. Cuatro puertas, rurales y la cupé que ilustra esta nota son algunos de los ejemplos. Desde 1937 Toyota produce vehículos automotores. En nuestro país los más conocidos son los Bandeirante, un jeep de agradables líneas y resultados macanudos.

2



3





2座席レーシングカー **TOYOTA 7**

7



6

5



5 El Datsun Fair Lady gana casi todos los domingos en las carreras de Japón. Es un sport de 2000 cm³, de 150 CV y 205 km/h de velocidad máxima. Ahora, el que está en la foto es uno que fue desarrollado por Sikinoto para todo tipo de corsas y tiene 25 km/h más que el de fábrica. Tiene caja de cinco marchas, frenos a disco adelante y tambor atrás, el chasis es el típico de largueros con una "equis" central.

6 Isuzu 117 coupe. Este es un nuevo modelo de esta fábrica japonesa. El motor es de 1600 también (es una cilindrada muy popular en el Japón) y tiene 200 km/h de velocidad máxima.

7 Toyota, construido para competir en el Grupo Siete. El motor es un V8 de aluminio que empuja que da calambre. La carrocería es de plástico reforzado y los escapes están en el centro de la "V"

4

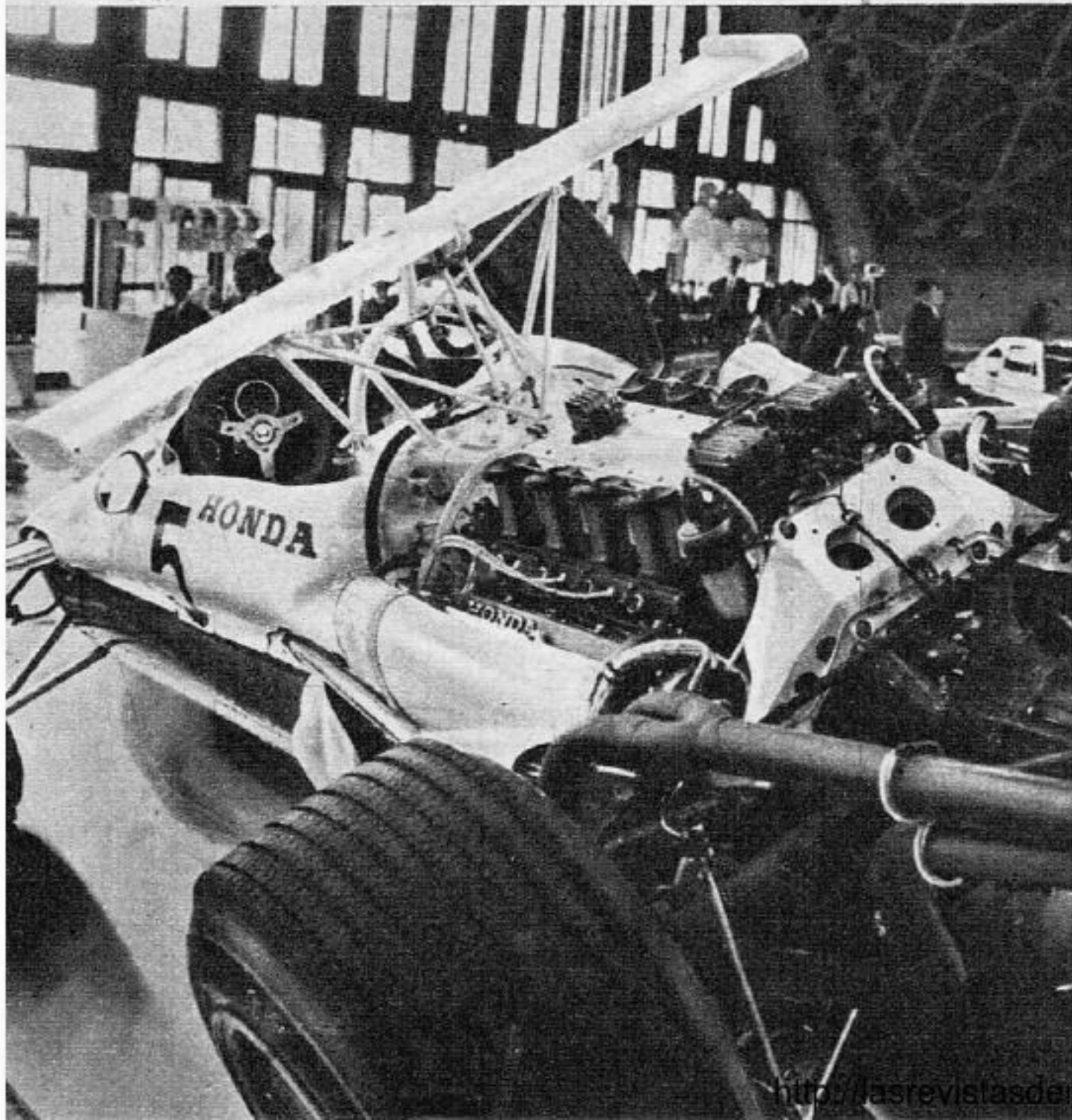


HONDA MOTOR SHOW '68



8

10



8 Otro Toyota más. El 2000 GT. 220 kilómetros por hora en quinta velocidad. Evidentemente, los japoneses entraron por la variante italiana de construir autos veloces con bajas cilindradas.

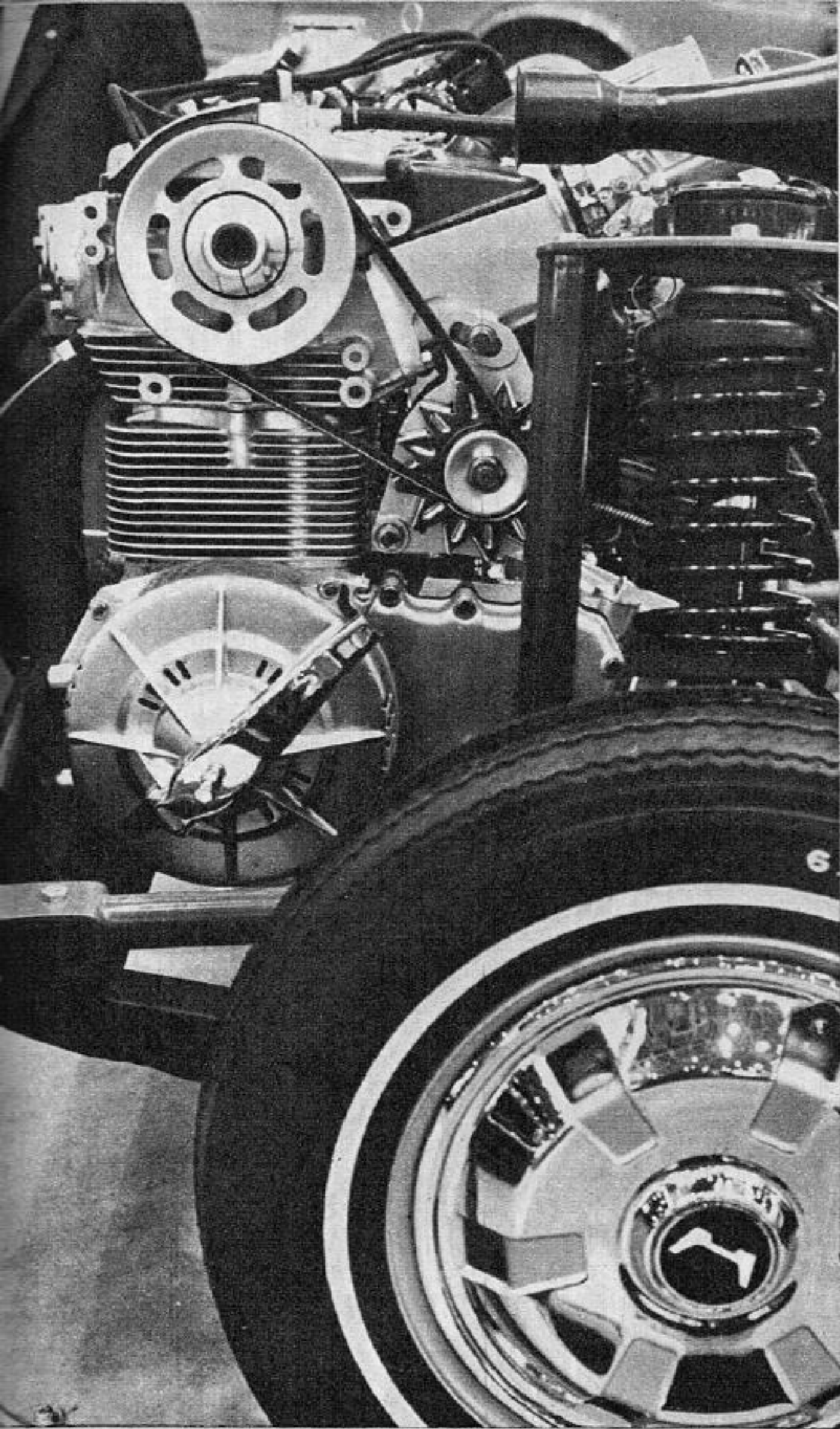
9 El motor de la verdad. Es el Honda que equipa al 1300 de esa marca; refrigeración a aire y, bueno... ¡95 CV! El motor está ubicado delante del eje delantero y la tracción también.

10 Honda también presentó el RA 302, el nuevo Fórmula Uno de refrigeración a aire y con el motor V8 colgante en popa. Gracias a un chasis monocoque que extiende su estructura hacia arriba.

11 Aquí está, es él. El Honda 1300 que tiene ese motor del que hablamos en el otro epígrafe. Tracción delantera, 95 CV, hummm, muy bonito para correr en Turismo Anexo J, ¿eh?

11





9



15



14

12 El Suzuki 360, otro de los ejemplos de lo que son los autos utilitarísimos del Japón. Por razones fiscales adoptan ese cubicaje tan peculiar. Casi todas las fábricas niponas tienen por lo menos un modelo con esa cilindrada. El que está en la foto hizo un raid entre Milán-Roma-Nápoles a 122 km/h de promedio. El tramo más veloz fue de 125 km/h, que es su velocidad máxima.

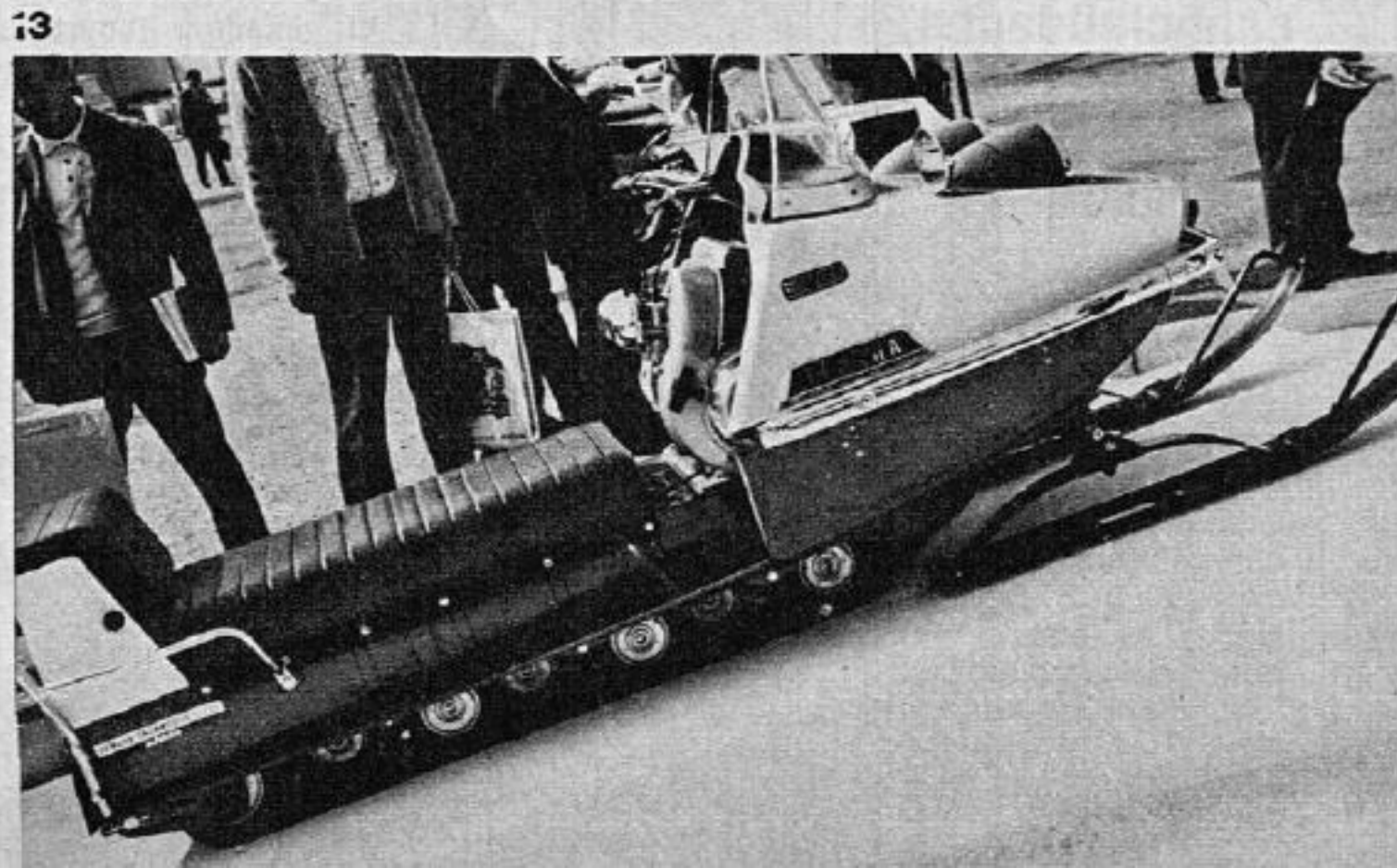
13 El Yamaha Snowmobile es un aparato diseñado para andar por la nieve, como bien se imaginaban. Es la primera vez que un automóvil de este tipo se vende en Japón. El motor es el mismo que el de las motocicletas de la marca de 350 cm³. La lubricación (es un motor de dos tiempos) es forzada por medio de una bomba mecánica como en los motores de cuatro tiempos.

14 Mazda presentó el Familia Rotary cupé, un sedán dos puertas que tiene también el motor rotativo Wankel construido en Japón bajo licencia NSU-Wankel. En realidad, Mazda no presentó nada, porque la fábrica se llama Toyo Kogyo; Mazda es solamente el nombre o marca de sus automóviles, y nada más. Tiene 100 CV y 180 de máxima (no todo es velocidad en la vida).

15 Papito!, ¿qué estás vendiendo? Un Nissan de seis cilindros y 2000 cm³ que entregan 127 CV. Es el auto de lujo por excelencia para los japoneses, ya que sus cilindradas rara vez suelen pasar los 2000. Tiene un poco menos de CV que los autos americanos que se fabrican en nuestro país con la mitad de su cilindrada y con tamaño y peso más o menos similares.



12



13



Fotografía en profundidad, que da la sensación de la magnitud de la enorme pista del Ateneo Juventus.

Parabrisas
CORSA
hobbies

LAS PENULTIMAS

TC 1/32 y GT 1/24,
las dos penúltimas
carreras del campeonato
de las respectivas
especialidades.
A un paso de la
definición del campeonato

En el Temperley Automodel Club, se corrió la penúltima fecha de la Categoría Turismo de Carretera en escala 1/32. El que iba primero en el campeonato Metropolitano en esa especialidad, Héctor Albert, debió resignar su puesto ante una mala tarde para sus ambiciones.

Las series, que se realizaron a 20

vueltas, tuvieron como ganadores, en la primera el N° 140 de Anessi, escoltado por el N° 101 de Cherin. La segunda, el N° 170 de Piza Amadeo, seguido por el N° 41 de BIASON. En la tercera se impuso el N° 9 de Robert seguido por el N° 27 de Moretti. Fue precisamente en esta serie que Albert

El ganador, Roberto García, recibe el primer premio de manos del señor Horacio Milou.



resultó tercero, debiendo ir al repechaje. chaje.

En la cuarta serie ganó el N° 275 de Durante, escoltado por el N° 15 de María B. Lomba.

En el primer cuarto de final, se impusieron el N° 275 de Durante seguido por el N° 140 de Anessi. En el segundo el N° 9 de Robert, y segundo el N° 41 de BIASON.

El primer repechaje fue ganado por el N° 170 de P. Amadeo y segundo el N° 26 de Ghirardi. Albert que salió tercero perdió su chance. En el segundo, se clasificó primero el N° 170 de P. Amadeo y segundo el N° 101 de Cherin.

En la primera semifinal ganó el N° 9, de Robert, seguido por el N° 140 de J. L. Anessi. En la segunda se impuso el N° 170, de C. P. Amadeo, escoltado por el N° 101 de F. Cherin.

La final, arrojó los siguientes resultados: primero el N° 140 de J. L. Anessi; segundo el N° 9 de Carlos Robert; tercero el N° 170 de C. P. Amadeo y cuarto el N° 101 de F. Cherin.

MINI MODELS

AUTOMODELISMO

FAMILIAR, PROFESIONAL, COMERCIAL

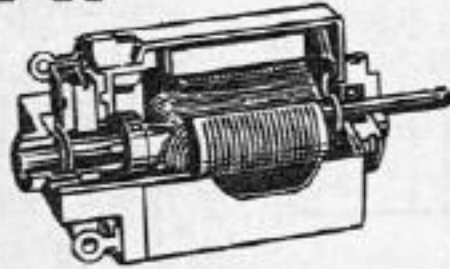
El surtido más completo de artículos nacionales e importados.

TRENES ELECTRICOS MARKLIN

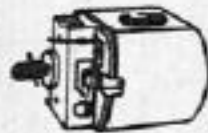
MABUCHI

Nuevo 16 D Super

\$ 1.290



FT 16 D \$ 990



FT 26 D \$ 1.290

CORONAS COXALLOY

25, 27, 29, 31 33 dientes

\$ 180



WELDUM

Importado

\$ 350

GUIAS PROFESIONALES

Poste corto y largo. Con escobillas y seguros, arandela y tornillo

MINIMODELS \$ 195



GOMAS RUEDAS SUPER SPONGE RIGGEN IMPORTADAS

22 m.m. x 16 m.m. 23 m.m. x 16 m.m. 25 m.m. x 16 m.m.

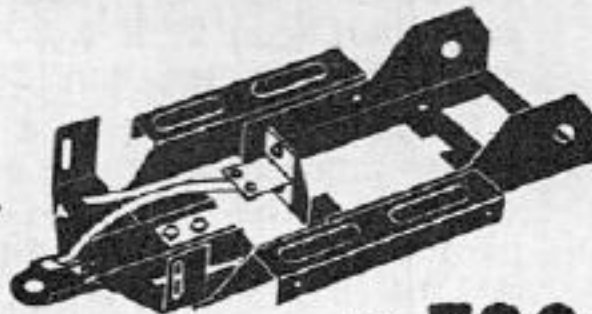
\$ 490.- \$ 590.- \$ 690.-

Delanteras antifricción \$ 690

MOTORES ESPECIALES

MURA 1000	\$ 6.990
CHAMPION 617	\$ 5.990
CHAMPION 617 p/armar	\$ 3.990
CHAMPION 517 B	\$ 6.990
LENZ 600	\$ 5.990
DYNA 14	\$ 4.990
DYNA 15	\$ 5.990
DYNA 16	\$ 4.990
DYNA 20	\$ 5.990
DYNA 22	\$ 5.990
DYNA 23	\$ 5.990
TAPAS - COLECTORES - BUJES	
CARBONES - ROTORES - ETC.	

NUEVO
SENSACIONAL - CHASIS
ELASTICO ARTICULADO



\$ 790

CHASIS

OTRA VEZ GANARON!!

...y ya van muchas...

ATENEO JUVENTUS 9-11-68

1º ROBERTO GARCIA
2º CARLOS ROBERT

CAMPEONATO METROPOLITANO

1º CARLOS ROBERT
con autos de la línea
MINIMODELS

FELICITACIONES!!

INDUCTORES

SAN IMPORTADO
\$ 1.990



MRC IMPORTADO
\$ 4.990



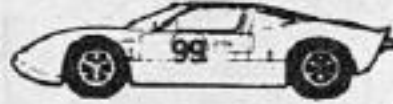
MINIMODELS II
\$ 1.690



AUTOS LISTOS PARA LARGAR! MINIMODELS 1/32

Garrafa TC, Ferrari P4, Lola 70
Chaparral 2F, Ford Mark IV, Porsche, c/u

\$ 1.990



MINIMODELS 1/24

Completo con motor Mabuchi 26 D, gomas Rigen y carrocería NUT.

Mc Laren
Iso grifo
Porsche Carrera 6
Lotus 40
Ferrari 330 P-3

\$ 4.500

COXALLOY CLEAR

Pintadas con interior

Nut 1/32
Batigabato - Porsche carrera 6 - Ford Mark II - Mustang Shelby - Torino Crespi y 20 modelos a elección \$ 595

Anexo "J" 1/32
Prototipo Steven - Numa I - Garrafa Ford Murage y 20 modelos más \$ 499

Rodage 1/32
Porsche 907 - Chaparral - Ferrari P4 y 10 modelos más \$ 299

Nut 1/24
Porsche carrera 6 - Iso Grifo - Ferrari P3 P4 Chaparral 2E - Lola - Mustang Gord Cobra \$ 795

Minimodels 1/32
Martin Fierro - Liebre II
Falcon TC - Garrafa \$ 595

Nova 1/32
Mc Laren M7 - Ford 32 Coepe
Chaparral 2F etc. \$ 560

Batigabato - Martin Fierro, Numa I y 20 modelos más



PISTAS PROFESIONALES BAY

de 2-3-4 y 6 carriles.
12 modelos diferentes para
para cada presupuesto.

CONSULTE PRECIOS!!!



LIQUIDO
ANTIDERRAPANTE
RIGGEN \$ 790

DESCUENTOS ESPECIALES PARA CLUBES
Y CENTROS AUTOMODELISTICOS

Ventas por mayor:

oficinas: Córdoba 868 y depósitos: Sentillosa 1229

JUGUETERIA 1810
Rivadavia 5234 CAPITAL

JUGUETERIA DIPPY Gal. Boedo
Local 8 y 9
San Juan y Boedo - CAPITAL

RAWSON S.C.
Av. 9 de Julio 1269 - LANUS

MARCON HOBBIES
Charcas 1501 - CAPITAL

JUGUETERIA JOY'S
Santa Fe 1660 - Locales 68 y 72

JUGUETERIA LOS REYES MAGOS
San Martín 165
Pasaje Muñoz - Local 8 - CORDOBA

HOBBIES GENERAL
Chacabuco 69 - San Nicolás

DANY CARL
Rivadavia 2710 - CAPITAL

OKLAOMA HOBBIES
Gal. Flores - Rivadavia 6836 - CAPITAL

BICHITO BUKY Galería Rivadavia
Local 35 - Rivadavia 4963 - CAPITAL

EL EMPORIO PLASTICO
Alvear 215 - Villa Ballester

DEVOTO HOBBIES G. Devoto L-21
Fernández de Enciso 3918 - CAPITAL

JUGUETERIA NEWS
Av. San Juan 4073 - CAPITAL

MODEL BUILDERS HOBBIES
Rivadavia 6433 - Capital

HOBBYLANDIA
Córdoba 868 - CAPITAL

D'DOSS HOBBIES
Cabildo 2280 Local 92 - CAPITAL

**CLASIFICACION FINAL DE LA CARRERA DE TURISMO DE CARRETERA, ESCALA 1/32.
TEMPERLEY AUTOMODEL CLUB, ALMIRANTE BROWN 3730, TEMPERLEY**

Pos.	Nº	Piloto	Escudería	Coche	Chasis	Motor
1º	140	José Luis Anessi	Colón	NUMA I	AutoZoom	16D
2º	9	Carlos Robert	Minimodels	LIEBRE II	Minimodels	16D
3º	170	Carlos Piza Amadeo	Quick-M. de Leo	GARRAFA	Sipper	16D
4º	101	Fulvio Cherin	Rawson	LIEBRE 1½	AutoZoom	16D
5º	275	Daniel Durante	C. C. O.	NUMA I	Sipper	16D
6º	26	Ricardo Ghirardi	Sipper	LIEBRE III	Sipper	16D
7º	18	Rubén Rosende	L. M. R. C.	LIEBRE II	AutoZoom	16D
8º	41	Eduardo Blason	Quick-M. de Leo	GARRAFA	AutoZoom	16D

**CLASIFICACION FINAL DE LA CARRERA DE G. T., ESCALA 1/24.
CLUB ATENEO JUVENTUS, AV. MAIPU 3340, OLIVOS**

Pos.	Nº	Piloto	Escudería	Chasis	Motor	Coche	Vts.
1º	130	Roberto García	Minimodels	Minimodels	MURA 1000	McLaren	18
2º	9	Carlos Robert	Minimodels	Minimodels	MURA 1000	McLaren	18
3º	5	Rubén Oscar Miramontes	Sipper	O. S.	Cuckras	Lola T70	16
4º	27	César Roberto Moretti	Sipper	Sipper	Champion	Mattisch	16
5º	116	Luis Pavese	Sipper	Sipper	MURA	Chaparral	
6º	1	Enrique Escudero	AutoZoom	AutoZoom	MURA Z.	Chaparral 2G	
7º	140	José Luis Anessi	Colón	Cucaracha	16D Super	Lola E70	
8º	223	Héctor Alonso	Algar	Algar Mach 5	MURA 1000	McLaren	



Se hace entrega del primer premio al ganador de la competencia, José Luis Anessi.

Tal como ya nos tiene acostumbrados el TAC, por la organización, 10 puntos. Lamentablemente en otros clubes se ocupan más de la parte material.

Penúltima también la fecha de Gran Turismo en escala 1/24, cuya inscripción se cerró con treinta y cinco inscriptos.

Ya en las pruebas de clasificación se notó una neta superioridad en los integrantes del equipo Minimodels. El mejor tiempo lo obtuvo Roberto García con 27"1 y 27"3. El segundo fue de Robert, con 27"2 y 30"1; el tercero, R. Miramontes con 29"1 y 29"4.

En la primera serie se impuso por amplio margen el Nº 130 de R. García; segundo el Nº 226 de O. Brolli; tercero el Nº 3 de H. Albert y cuarto el Nº 198 de O. Peón.

En la segunda serie resultó primero el Nº 9 de C. Robert; segundo el número 223 de H. Alonso; tercero el número 247 de M. A. Cichetti y cuarto el Nº 200 de Alberto Albert (que no es pariente del "famoso" Héctor Albert).

La tercera serie la ganó el Nº 5 de R. Miramontes seguido por el Nº 116 de L. Pavese; tercero el Nº 45 de Riera Sala y cuarto el Nº 101 de F. Cherin.

En la cuarta serie ganó el Nº 27 de C. Moretti; segundo el Nº 140 de J. L. Anessi; tercero el Nº 1 de E. Escudero y cuarto el Nº 124 de Watson.

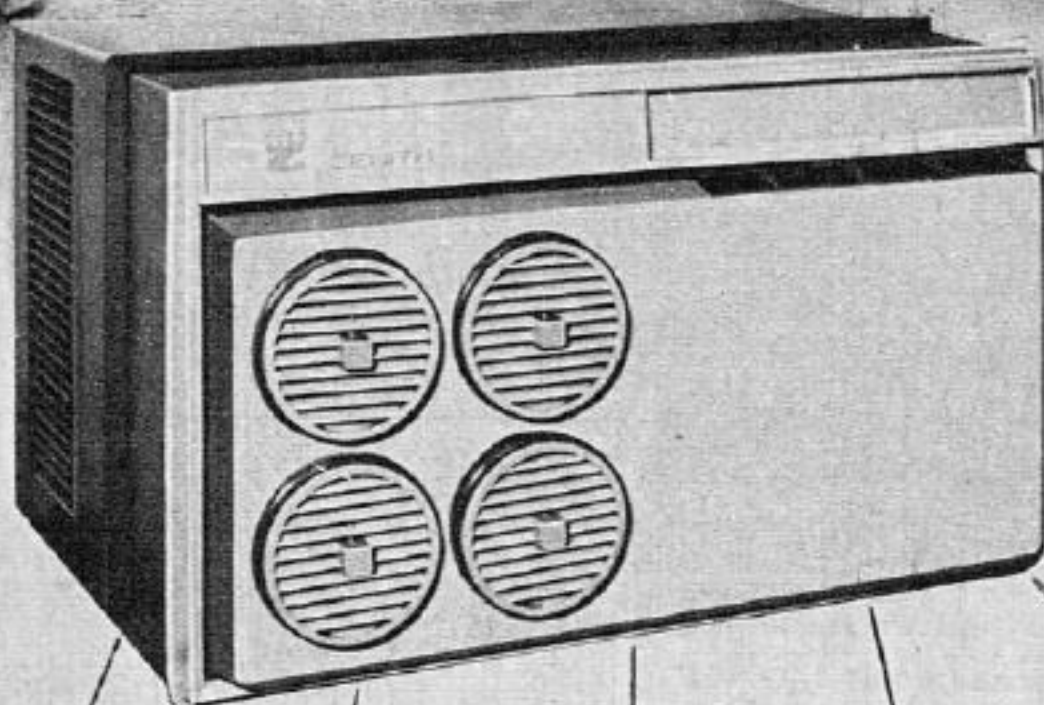
En el primer cuarto de final, se impuso el Nº 140 de Anessi, seguido de cerca por el Nº 130 de R. García. En el segundo, resultó primero el Nº 9 (el silencioso) de C. Robert, y segundo el Nº 27 de C. Moretti.

En los repechajes, lograron clasificarse para las semifinales, el Nº 5 de R. Miramontes; tercero el Nº 1 de E. Escudero y cuarto el Nº 140 de J. L. Anessi.

En la segunda, resultó primero el Nº 9 de C. Robert; segundo el Nº 130 de R. García; tercero el Nº 116 de L. Pavese y cuarto el Nº 223 de H. Alonso.

La final, que se corrió a 18 vueltas, la ganó el Nº 130 de R. García, seguido a pocos centímetros por el Nº 9 de C. Robert; tercero el Nº 5 de R. Miramontes y cuarto el Nº 27 de C. Moretti.

Ahora lo más avanzado en acondicionadores de aire



FERNANDEZ • BALZA

Termostato automático que regula las condiciones ambientales, en el grado de confort deseado.



Exclusiva "Zona de silencio", creada para aislar acústicamente al equipo, permitiendo su funcionamiento silencioso.

Capacidad de deshumectación, que absorbe la humedad ambiente, proporcionando gran caudal de aire seco y fresco.

Sistema único de cuatro deflectores cardinales, que permiten orientar el aire a voluntad, con una distribución de frío o calor directa o indirecta.

Bomba de calor, válvula inversora importada de USA, que suministra calefacción en el grado deseado sin aumentar el consumo de corriente eléctrica.

ZENITH

ZENITH S.A., empresa de consolidado prestigio en el ramo de la refrigeración familiar —productora de las afamadas Heladeras ZENITH— presenta ahora el Acondicionador de Aire ZENITH, de moderno y decorativo diseño, que armoniza con los más elegantes ambientes y construido de acuerdo a las más avanzadas técnicas.

Un Acondicionador de Aire de gran jerarquía, ajustado a las más estrictas normas de fabricación y sometido a severas pruebas para asegurar la mayor eficiencia de funcionamiento y durabilidad.

En venta únicamente en los agentes autorizados ZENITH
Oficinas: Montevideo 434. - Tel. 46-7784 - 40-5725 - Buenos Aires.

Confort rodeado de silencio

Parabrisas
CORSA

noticias

**SE RENUEVA EL
DIRECTORIO DE SHELL**

Ha sido designado Vicepresidente Ejecutivo de Shell Compañía Argentina de Petróleo S. A. el señor Jan E. G. Smit, quien inició su gestión el 1º de noviembre último. Reemplaza en el



cargo al señor Desmond C. Rice, quien en la misma fecha asumió las funciones de presidente de la empresa.

El nuevo Vicepresidente Ejecutivo nació en La Haya, Holanda, en agosto de 1924 y se graduó en Derecho en la Universidad de Leiden en 1949. Más tarde realizó estudios de posgraduados en la Universidad de Pennsylvania, obteniendo el título de Master of Arts en 1950.

En este mismo año ingresó al grupo Royal Dutch Shell, oportunidad en que realizó un entrenamiento en producción y refinación. Luego pasó al Departamento Legal de Rataafse Internationale Petroleum, Maatschappij (B. I.P.M.) en La Haya, y a partir de 1954 y hasta 1957 se desempeñó en nuestro país en el sector de Estaciones de Servicio y luego en estudios sobre Organización y Productividad.

En 1958 se lo destinó a las Oficinas Centrales de Shell Internacional Petroleum Co. en Londres y al año siguiente fue nombrado Gerente de Ventas de Shell Colombia S. A. Entre 1961 y 1963 ocupó el cargo de Gerente Comercial en esa misma Compañía pasando luego a Panamá como Gerente General de Shell Co. (W. I.) Ltd.

Finalmente en 1965, se lo designó Gerente Comercial de Shell Nederland, cargo que ocupaba hasta su nombramiento en Shell C.A.P.S.A.

¡A FUMAR CON FILTRO... BOCO!
UNA VISITA DE AMIGOS CORSA



Como los cigarrillos, las noticias también se filtran. Al menos, lo demuestran los corredores Carlos Travers, Juan M. Bordeu, Hernán Dubourg, Eduardo Casá y López Oribe. Los tres primeros visitaron la planta de ACOMA S.A.C. y F., una firma muy CORSA que elabora íntegramente, con celulosa impor-

tada y bajo licencia de Lee Filter Corporation N. Y. USA, los filtros BOCO. Excuyendo a Dubourg todos integran el equipo de competición que esta empresa formó.

En la foto, Travers, Bordeu, Dubourg y Tabera (de Liboco, la distribuidora de los filtros), hablan un "boco" de los filtros.



si yo fuera hombre...



... usaría todos los productos

MORWIN

SUCURSALES:

ROSARIO
Córdoba 836 - T. E. 43427/44198

CORDOBA
Riviera Indarte 428 - T. E. 20871

MENDOZA Luzuriaga 414 - T. E. 47068
y CONCESIONARIOS

...porque con UNA LLAVE Y UN DESTORNILLADOR, es tan fácil armar la línea de estanterías de acero y muebles MODULARES, que se combinan a voluntad.

Y para mi automóvil y lancha, cajas para herramientas MORWIN y bidones herméticos SEGURIT.

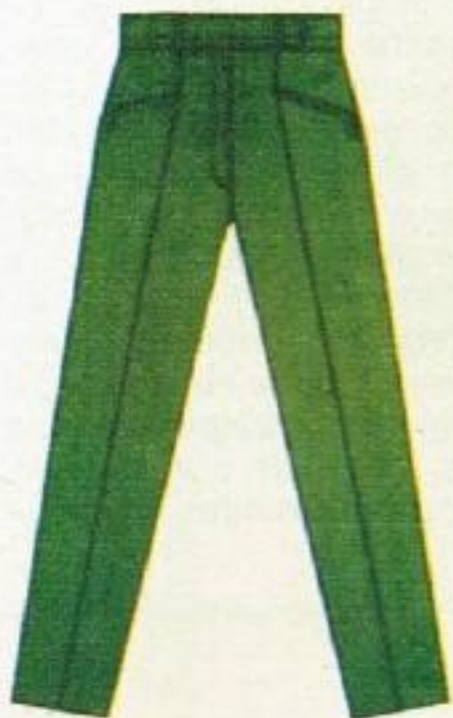
TALLERES METALURGICOS MORWIN S.A. VIAMONTE 1546 • T. E. 46-1027/7582/9061 • BUENOS AIRES

VIOLENTAMENTE

LICENCIA EXCLUSIVA **Coppa y Chego** S.A.

53 SUCURSALES EN TODO EL PAIS

CAPITAL Y SUBURBIOS: 1. L. N. Alem 548/554 • 4. SAN FERNANDO: Colón 1064 • 5. BOCA: Alm. Brown 1468 • 7. CONSTITUCION: B. de Irigoyen 1571 • 12. LINIERS: Carhué 30 • 13. ONCE: Rivadavia 2740 • 14. POMPEYA: Av. Sáenz 1099 • 16. VTE. LOPEZ: Av. Maipú 400 • 20. AVELLANEDA: Av. Mitre 539 • 22. MATADEROS: J. B. Alberdi 5719 • 23. LANUS: Hipólito Yrigoyen 4587 • 25. BELGRANO: Cabildo 2041 • 28. SAN TELMO: Estados Unidos 501 • 29. PALERMO: Santa Fe 4854 • 30. LOMAS DE ZAMORA: Laprida 292 • 31. PATERNAL: Av. San Martín 2348 • 32. CHACARITA: Córdoba 6300 • 33. FLORES: Rivadavia 7376 • 34. VILLA UROQUIZA: Triunvirato 4801 • 35. FLORESTA: Rivadavia 8356 • 36. VILLA DEVOTO: Lope de Vega 3302 • 37. BARRIACAS: Vieytes 1299 • 39. BOEDO: Boedo 833 • 52. MORON: 25 de Mayo 75 • **INTERIOR:** 2 - 3 - 21 ROSARIO (Santa Fe) • 8. SANTA FE (Santa Fe) • 9. CORDOBA (Córdoba) • 40. RIO CUARTO (Córdoba) • 24. BAHIA BLANCA (Bs. As.) • 17. MAR DEL PLATA (Bs. As.) • 18. TRES ARROYOS (Bs. As.) • 26. TUCUMAN (Tucumán) • 38. MENDOZA (Mendoza) • 51. SAN RAFAEL (Mendoza) • 41. SAN JUAN (San Juan) • 42. COMODORO RIVADAVIA (Chubut) • 44. RESISTENCIA (Chaco) • 49. ROQUE SAENZ PEÑA (Chaco) • 46. SANTIAGO DEL ESTERO (Sgo. del Estero) • 47. OLAVARRIA (Bs. As.) • 10. NEUQUEN (Neuquen) • 53. SALTA (Salta).



DEPORTIVA

NUEVA LINEA SPORT
de exclusivo corte europeo

rustikane®



Tan violenta como un salto en paracaídas, un concurso de skis, una carrera de automóviles o una cacería; así es RUSTIKANE, la nueva línea sport que hace furor en Europa.

Una nueva línea sport para los hombres de acción; una línea cómoda, elegante y fuerte, tan fuerte como las emociones que vivirá con RUSTIKANE.

EN LAS CERCANIAS

De Héctor O. Vicente, de Capital

1) Quisiera saber si se encuentra alguna pista para automodelos cerca de Vila Lugano. También, si no la hubiese, las más cercanas.

R.: CLARIDAD, Baltar 250 (altura Rivadavia 12300), Ciudadela; CLUB 9 DE JULIO, Fco. Bilbao 1795, Capital.

2) También la dirección donde conseguir números atrasados de Parabrisas Corsa.

R.: Los números atrasados de la revista Parabrisas Corsa puede conseguirlos en la calle Paraguay 340, Capital Federal.

RECORDANDO A
JIMMY CLARK

De Jorge D. Martínez, Capital

Primeramente debo felicitarlos por la revista; luego, solicitarles tengan a bien responderme lo siguiente:

1) Historial deportivo de Jim Clark.

R.: Jim Clark, campeón mundial de los años '63 y '65, fue reconocido como uno de los más brillantes pilotos de los últimos tiempos. Desde 1962, año en que llegó a ser el "number one" del Lotus Team, en adelante, Jimmy resultó ganador en la mayor parte de las carreras en las que participó. De no haberse producido las fallas mecánicas que lo relegaron en las últimas carreras de los años '62 y '64, hubiera resultado, seguramente, campeón de F. 1 por tres años consecutivos. Nació en Escocia, en 1937, en Duns (Berwickshire). A los 15 años ya demostraba interés por los autos rápidos; fue en aquella época cuando ayudó a equipar para un cuñado suyo un Riley Nine. A los 19 años participó en su primera carrera, en un aeropuerto cercano a Aberdeen, con un DKW sedan, cuyo propietario era Scott Watson. Quizás nunca se le haya prestado suficiente atención al papel preponderante que jugó Scott Watson en los comienzos de la carrera deportiva de Clark. De hecho, fue quien lo proveyó de autos competitivos y lo alentó en sus primeros pasos. Después del DKW, Jim manejó diversos autos, en carreras locales en Escocia, incluyendo su propio Porsche 356, con el que ganó su primera carrera de alguna importancia (Charterhall, 1957). Al año siguiente sorprendió bas-

tante la calidad conductiva demostrada a bordo del Lotus Elite de Scott Watson y de un Lister Jaguar, acompañado de los Border Relvers de Escocia. Su primer paso en el automovilismo profesional fue en 1960, cuando firmó contrato con el Lotus Team. Contratado como miembro de los equipos de F-II y F Jr., ascendió muy pronto al de F. 1, conquistando, para esa temporada, un 3er. puesto en el Gran Premio de Portugal y un

5º puesto en los Grandes Premios de Bélgica y Francia. En 1960 cimentó su fama, al competir el campeonato de F. Jr. con su coequiper Trevor Taylor. Conquistó el 3er. puesto en Le Mans, en el mismo año, pilotando un Aston Martin junto a Roy Salvadori. 1961 marcó su ingreso definitivo en F. 1. Como piloto número dos del equipo Lotus, terminó la temporada con 11 puntos, ganados con un 3er. puesto en los Grandes Premios

de Holanda y Francia, y un 4º puesto en Nürburgring. En la temporada siguiente reemplazó en el liderazgo del equipo a Innes Ireland. El talento de Jim Clark se hizo evidente; ganó tres Grandes Premios en 1962: Bélgica, Inglaterra y Estados Unidos, resultando eliminado del campeonato cuando una pérdida de aceite relegó a su Lotus, mientras iba puntero en el Gran Premio de Sudáfrica. En 1963 conquistó su primer campeonato



sugerencias PARABRISAS CORSA

mundial, a bordo del Lotus semi-monocoque y el Coventry Climax que lo propulsaba, ganando 7 de las 10 carreras disputadas esa temporada. En el mismo año, corrió por primera vez las 500 Millas de Indianápolis, carrera que terminó segundo de Parnelli Jones, luego de grandes controversias sobre la discutida mancha de aceite. En 1964 fue mezclado siempre entre los punteros de 8 de las 10 carreras del campeonato; ganó tres (Holanda, Bélgica e Inglaterra), y perdió el campeonato al fallarle el auto en la penúltima vuelta de la última carrera disputada. 1965 lo consagró campeón mundial, luego de haber ganado 6 de los Grandes Premios de la temporada. En 1967, sus posibilidades se vieron truncadas debido a la perforación de las cañerías de agua en Brands Hatch y Zandvoort; rotura de diferencial en Montecarlo, y rotura de motor en Spa-Francorchamps. En Monza, con el nuevo motor H-16 instalado en su Lotus, completó casi el recorrido de la carrera. 1967 lo ubica tercero en el campeonato de conductores de F. 1, luego de cuatro primeros puestos (Zandvoort, Brands Hatch, Watkins Glen y México) y un 3er. puesto en Monza.

2) ¿Quién ganó la carrera en la cual murió Jimmy Clark?

R.: Jean Pierre Beltoise.

3) He oído muchas versiones sobre la muerte de Jim Clark. ¿Cuál de ellas es la definitiva?

R.: Se ha dicho mucho sobre los motivos del accidente; un mareo, un tensor de la suspensión posterior que se rompió, el traicionero portamaza trasero del Lotus, un error del piloto luego de patinar en un charco de agua, una liebre que se cruzó... y la última versión, narrada por el hijo de un militar norteamericano, que aseguró que el accidente se produjo al tratar de evitar Clark embestir a tres chicos que cruzaron la pista en ese momento. Nunca se puede determinar con exactitud el origen de estas desgracias.

4) ¿Cuál fue la vuelta más lenta de las 500 de Rafaela 1968?

R.: Los cronometristas estuvieron constantemente tratando de determinar cuál fue la vuelta más rápida, así que tendrá que quedarse con el Intrínquis. El Citroën de CORSA tardó 4m 15s. ¡Qué tal!

5) ¿Cuál es la dirección de Lotus en Inglaterra?

R.: Lotus Cars (Sales) Ltd., Norwich, Norfolk (NOR 92 W), England.



ABSOLUTAMENTE NUEVO!...

Gente a
COMPETICION

CUBREVOLANTE CON
BROCHES A PRESION

SE COLOCA EN
UN MINUTO

SOLICITELO EN LAS CASAS DEL RAMO

FAIO
CITROEN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

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

J. B. Justo 6197 - CAP.
TEL. 611-5581

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 Rios 1027/29
Tel. 23-5877 - 26-2203 - 27-6211
Buenos Aires

**CARROCERIAS
SIEMPRE
"0" KILOMETRO**

Con PIEZAS
ESTAMPADAS

EMACA

CALIDAD QUE SE DESTACA

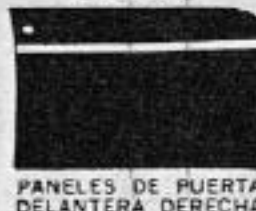
LINEA RENAULT
TODOS LOS MODELOS

PANELES DE
PUERTA
TRASERA
DERECHA E
IZQUIERDA



PANELES DE PUERTA DELANTERA
DERECHA E IZQUIERDA

**DI TELLA
1500**



PANELES DE PUERTA
DELANTERA DERECHA
E IZQUIERDA

PANELES DE PUERTA
TRASERA DERECHA
E IZQUIERDA

ESTANCIERA



CUBRE PIEDRAS
PANEL LATERAL DERECHO



PANEL LATERAL IZQUIERDO
PANEL DE PUERTA
TRASERA COMPLETA

MERCEDES BENZ

L 312-3500
PARAGOLPES



BEDFORD

PARAGOLPES



FIAT



600 E

FRENTE COMPLETO



FRENTE REJILLA
EXTERIOR

REJILLA INTERIOR



INDUSTRIAS METALURGICAS

EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES
DISTRIBUIDORES

GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175

FRENTE A LAS ANTENAS - PCIA. BUENOS AIRES

STOCK COMPLETO DE TODAS LAS MARCAS.

PIDANOS INFORMES POR CORREO. ENVIOS AL INTERIOR



MARLIT, (R)
Distinguida por 4º
vez consecutiva con
la Cinta Azul de la
Popularidad.

PARA SU **FORD FALCON**
EQUIPO TRONADOR

MARLIT (R)
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO EN:

BATALLA DEL PARI 436, TEL. 54-0303
(EX PALIQUE)
CERVIÑO 3767, TEL. 72-9515
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES



La Biblia y el Calefón

O EL BOOM DE LOS SUPERMERCADOS

El cada día más sobrio consumidor argentino asiste al creciente boom de los supermercados. Ubicados en barrios estratégicos, apoyados en los más contundentes aparatos publicitarios y jactándose de sus "precios-imposibles", estos monumentales "cambalaches" modernos venden por igual cachorros de león y ballenitas, tractores y kinotos. Lo cierto es que los supermercados han transformado el ritual de la compra y evitan al público los caros riesgos de la comercialización. Viva este boom de hoy leyendo revista PANORAMA SEMANAL.

CUANDO PERON GRITO: ¡BASTA!

Angustiado, Lonardi exige refuerzos para enfrentar el cerco de Córdoba. Aunque responde a medias al llamado, Lagos intenta formar un gobierno nacional desde Cuyo. La lucha crece en todo el país. El mítico Dock Sur se salva azarosamente de caer bajo un bombardeo naval. Perón busca una utópica solución para evitar

pérdidas de vidas y bienes materiales. Entonces es cuando los generales peronistas reciben una ambigua carta del presidente y develan el enigma: Perón grita ¡basta! Revise Ud. también, a través de la exhaustiva investigación histórica "De Perón a Onganía" que publica PANORAMA SEMANAL, los hechos y la significación de aquel setiembre de 1955.

DE GAULLE: ¿QUIEN LE PONE EL CASCABEL AL FRANCO?

Media Europa reclamó la devaluación del franco. Pero el eterno De Gaulle volvió a decir: NO. Algunos franceses tradicionalistas lo llamaron héroe. Otros le adjudicaron apelativos menos románticos y hasta hablaron de locura e inconciencia. ¿Resistirán los franceses el riguroso plan económico necesario para sostener su orgullosa iniciativa? ¿O será éste el no de las niñas? Sépalo leyendo un informe exclusivo de PANORAMA SEMANAL.

Todo esto y mucho más de la actualidad nacional y extranjera léalo en revista

PANORAMA SEMAMAL

¡Cómprala para estar al día toda la semana!

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil. lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/7	270.000
11 ligero	1948	280.000
11 ligero	1949	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	650.000
2 CV lujo	1967	680.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Coupé	1948	420.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
Coupé	1951	500.000
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	1.550.000
Special	1967	1.350.000
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	350.000
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1956	350.000
Sedan	1957	370.000
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
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		
4 p. 1100	1947	160.000
4 p. 1400	1950	200.000
1400	1951	220.000
1400	1954	290.000
1100	1956	290.000
500	1958	220.000
600	1958	280.000
1100	1958	430.000
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ...	1946	360.000
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
Prefect	1956	250.000
Fairl. 500 6 mc. ..	1957	520.000
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
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</

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960	680.000
403	1961	720.000
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
PLYMOUTH		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1946	370.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
RAMBLER		
Cross-Country	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom	1963	750.000
660, 1ª serie	1963	780.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country	1963	780.000
660, 1ª serie	1963	780.000
Ambassador 990	1963	820.000
1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassador. 990.	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassador. 990.	1964	1.000.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambasad. 990.	1965	1.150.000
Ambasad. 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
Ambasad. 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	1958	300.000
Dauphine	1960	320.000
Dauphine	1961	350.000
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
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
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	1.500.000
Coronado	1967	1.550.000
Gran Turismo	1967	1.580.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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
WOLSELEY		
4 p.	1947	140.000
1500	1960	500.000
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
CITROËN		
Furg. s/crist.	1963	300.000
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
Furg. c/crist.	1963	380.000
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960	700.000
10	1961	750.000
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
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
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
DODGE		
D-100 Pick-up	1961	750.000
D-100	1962	800.000
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
FARGO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
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

MARCA	PRECIO
FIAT	
Multicarga 1500 1964	770.000
Multicarga 1500 1965	800.000
Multicarga 1500 1966	850.000
Multicarga 1500 1967	900.000
Multicarga 1500 1967	900.000
FORD	
F-10 Pick-up 1960	700.000
F-100 " 1961	750.000
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-100 " 1967	1.150.000
JEEP	
IKA Pick-up 1961	470.000
IKA " 1962	500.000
IKA " 1963	530.000
IKA " 1964	560.000
Glad. V " 1964	580.000
Glad. X " 1964	600.000
Glad. V " 1965	620.000
Glad. X " 1965	650.000
Glad. V " 1966	680.000
Glad. X " 1966	720.000
MERCEDES BENZ	
170 Pick-up 1951	270.000
RASTROJERO	
Pick-Up 1961	390.000
" 1962	420.000
" 1964	490.000
" 1965	520.000
" 1966	560.000
" 1967	620.000
STUDEBAKER	
Champ. 1963	550.000
Champ. 1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	859.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.761.000
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 ..	1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000
1500 Coupé	1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000

PRECIO	MARCA
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300

PICK-UPS 0 km

D.I.N.F.I.A.	
Rastrojero (diesel) ..	1.325.000
Doble Cabina	1.490.000
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet 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
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
S.A.F.R.A.R.	
Peugeot T4 B	1.255.000

LE PUEDE PASAR A CUALQUIERA

Murió una Familia Entera

SANTA ROSA, La Pampa — Una instantánea, victoriosa, que muestra a un matrimonio y sus tres hijos menores de edad, se produjo a las 16.30 de ayer en el cruce del ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento con las rutas 35 y 9, en jurisdicción de la localidad de Tanciel. Un camión circulaba a gran velocidad por la primera de dichas carreteras, cuando por fallas en los frenos, continuó su recorrido y fue a estrellarse violentamente contra uno de los autos que viajaban en fila india. El choque fue tan fuerte que provocó la muerte instantánea, victoriosa, de los tres hijos y sus acompañantes. El conductor del camión, tras de haber contra varios árboles describiendo una rara trayectoria, se detuvo nuevamente. Otro automóvil se detuvo al momento de recibir el golpe.

NOTE A SU VEHICULO DE UN DOBLE CIRCUITO DE FRENO

No introduce modificaciones al sistema original de fábrica.

FRENO-FE es una válvula que establece un sistema dual, y asume específicamente la función de frenado en caso de avería súbita.

CIERRA EN TAL CASO, EL SISTEMA HIDRAULICO DE LA SECCION AFECTADA - DELANTERA O TRASERA, PERMITIENDOLE CIRCULAR HASTA SU ARREGLO. FRENO-FE

FRENO - FE

VALVULA AUTOMATICA DE SEGURIDAD PARA FRENOS HIDRAULICOS

Para toda marca y modelo de auto, ómnibus o camión, con y sin freno de potencia.

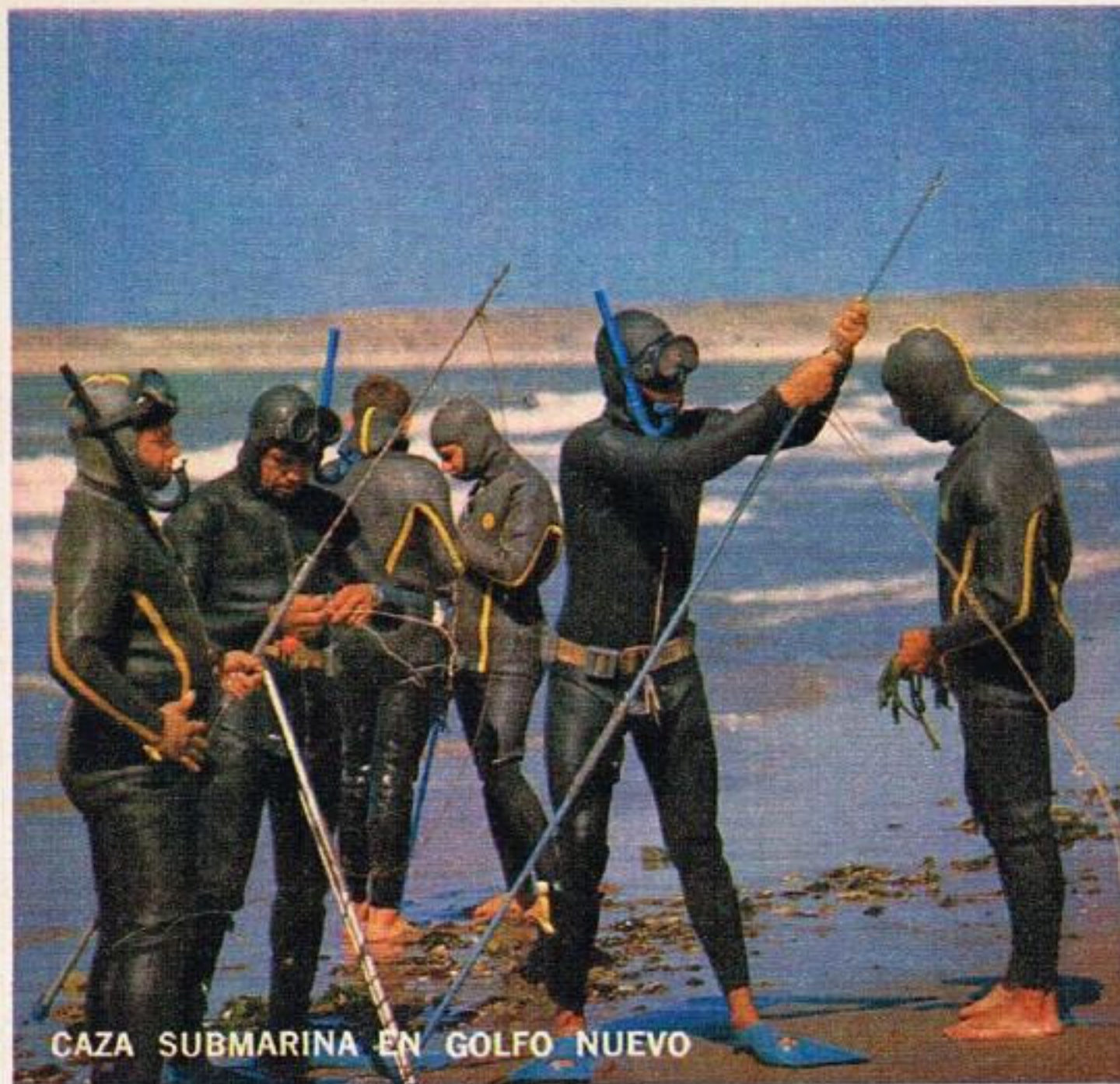
APROBADO POR FIAT ARGENTINA, I.M.E., SEC. DE TRANSPORTES (D. N. de Autotransportes) En uso en la Pol. Federal, Mun. de Bs. As., Y. P. F., ENTEL, etc.

IMPORTANTE: No por adoptar FRENO-FE, debe descuidar la reparación de la avería, ni las inspecciones de mantenimiento.



Distribuidores en toda la República
BLACK PROMOCIONES S.R.L.
Lavalle 1125, 3º p. Of. 8 bis - Bs. As. - Tel. 35-8565
Talleres Autorizados

CESAR FERRERO S.A. Rivadavia 3379 T. E. 87.0011/14	SETTIMI Y CIA. Balcarce 359 - San Martín T. E. 755.1383
PERDRIEL S.C.A. Perdriél 301 - San Martín - T. E. 755.0052	AUTOMOVILES ALVEAR S.A. Díaz Vélez 4244 T. E. 86.0094
TALLERES LAPRIDA S.A. Agüero 2365 T. E. 83.6283	PEDRO ANTONIO LAZZARI Rivadavia 12.402 T. E. 653.0630
TALLERES CONDE Conde 2174 T. E. 73.9455	TALLERES SAN MIGUEL San José 1742 T. E. 23.1363
ZIELLI NORTE S.A. Cabildo 360 T. E. 771.1761 - 77.9815	HECTOR A. PITA Francisco Beiró 3262 T. E. 53.0994
FIAT ADEVA S.A. Triunvirato y Chorroarín T. E. 52.0051	FRENOS HUICI Avda. Colón 5144 Mar del Plata T. E. 24.572
BORGONOVO S.A.I. Y C. Uruguay 83 - San Martín T. E. 755.2299	Chaco (Representante) C. LOREDO JURADO Monteagudo 89 Resistencia
PERFECTO LOPEZ Y CIA. GURRUCHAGA 2254 - Tel. 72-7011	TALLERES MONSERRAT Av. Belgrano 1231

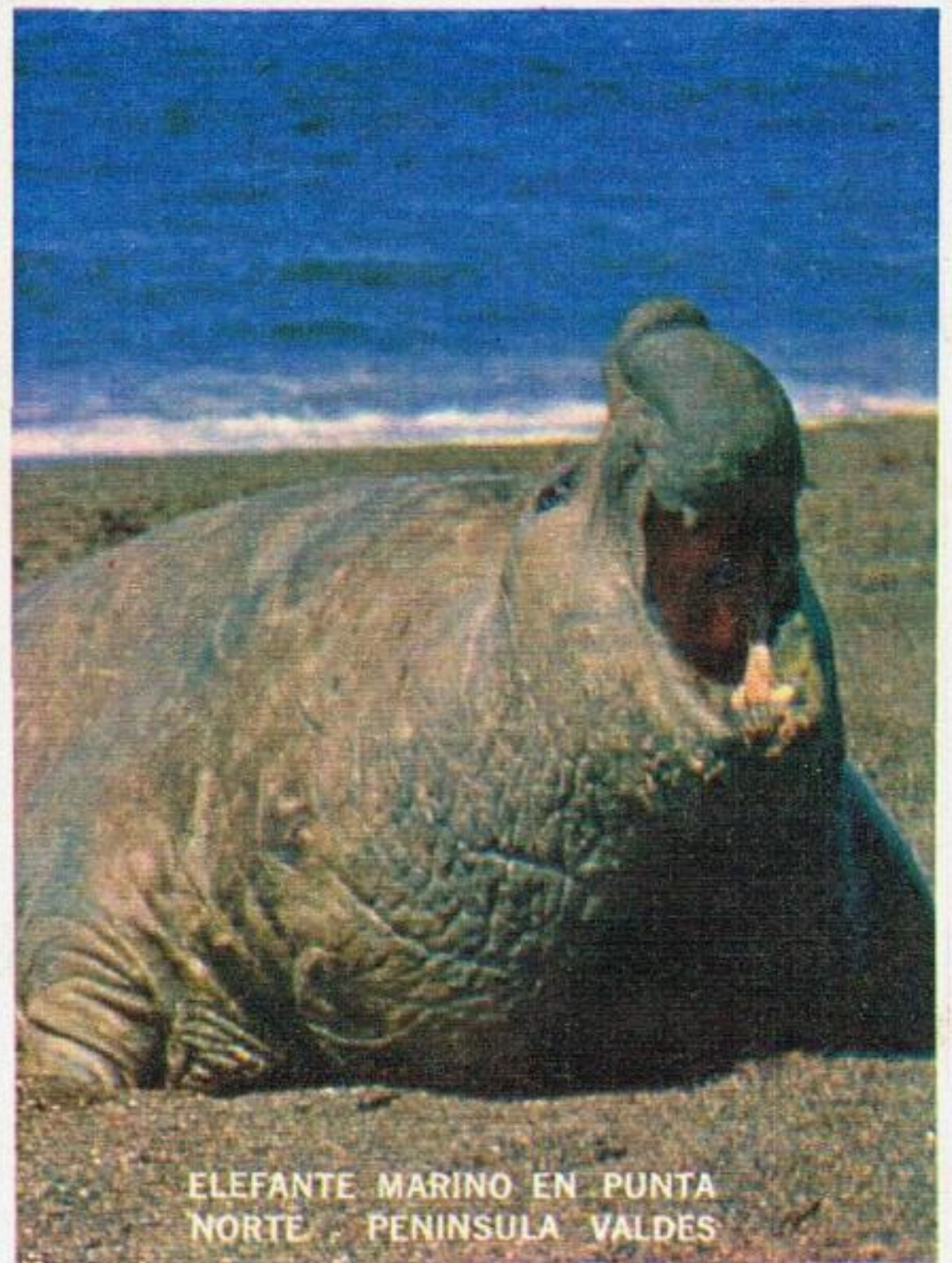


CAZA SUBMARINA EN GOLFO NUEVO

CHUBUT PARAISO DEL "CAMPING"
CHUBUT OFRECE SUS MULTIPLES
ATRACTIVOS

- Lagos
- Ríos
- Mar
- Montañas
- Andinismo
- Caza
- Pesca
- Motonáutica
- Sky
- Fauna Exótica

CHUBUT ES DIFERENTE...



ELEFANTE MARINO EN PUNTA
NORTE - PENINSULA VALDES

SOLICITE INFORMES A:

Dirección Provincial de Turismo
Casilla de Correo 14 - Rawson - Chubut

Casa de la Provincia del Chubut
Paraguay 876 (de 8 a 20 hs.) - Bs. Aires



DISFRUTE...

con la práctica de
su deporte favorito
y paseos al aire libre

PROVEEDURIA DEPORTIVA



DISTINGUIDA CON
LA CINTA AZUL
DE LA POPULARIDAD

CAMPING - ROPERIA - PESCA - CAZA - MOTONAUTICA - BASQUET
ARMERIA - FUTBOL - RUGBY - TENIS - BICICLETAS

TODOS LOS DEPORTES

...en CAPITAL - LIMA 363 ...en LANUS ESTE - O'HIGGINS 1960
...en MORON - AV. RIVADAVIA 18256 ...en QUILMES - RIVADAVIA 49

LUNES / 19.00

★ ESTRENO ★

PUERTOS DE INTRIGA

Algún barco. Un puerto.

Una historia.

Las barracas. Las cargas.

La vida de a bordo.

La serie de mayor éxito en su tipo en
Canadá y Estados Unidos.



**PUERTOS
DE INTRIGA** **B**
CANAL

EL CANAL DE LOS GRANDES ESPECTACULOS

en "cien" encienda un Shelton

Shelton es mucho cigarrillo. Son 100 mm de nobles tabacos en rica mezcla, finísimo papel y filtro justo, para que usted no pierda ni un milímetro de sabor. La marquilla lo sorprenderá: es color "deseo", También cuestan \$100 (para facilitar el cambio...)

Shelton, para entendidos

