

\$70

Parabrisas

Nº 126

CORSA

17 al 23 de septiembre de 1968

UN DIA CON EL EQUIPO FERRARI

(pág.30)



**GRAHAM
HILL**



Todavía no vuela!

El **COUPE SPORT FIAT 1500** todavía no vuela. Anda ligero, pero por tierra.

Necesita las mejores cubiertas, las más deportivas, las que dan seguridad a los volantes exigentes.

Y las tiene. Desde el vamos!

Sí; el **COUPE SPORT FIAT 1500** ahora viene equipado de fábrica con neumáticos **FATE TM**

Los **TM** apoyan con firmeza su banda de rodamiento y se largan a devorar kilómetros. Como cumpliendo con una vocación; como festejando el encuentro.

Porque es Fiat, porque es Fate, las performances del **COUPE SPORT FIAT 1500** con **TM** darán que hablar.

Neumáticos **FATE TM**: diseño básicamente deportivo para el más deportivo de los modelos Fiat! Seguros a cualquier velocidad!

fate 
el neumático argentino



Parabrasas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION
Germán Sopena, Sergio Cornejo,
Enrique S. Sánchez Ortega,
Carlos Figueras, Héctor
Luis Bergandi y
Juan Carlos Gómez.

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

ARTE Y GRAFICA:
DIRECTOR

Stefan Strocen

JEFE DE TALLERES

Roberto Leone

JEFE DE DIAGRAMACION

Roberto Mergosa

DIAGRAMADORES

Eduardo C. González
y Carlos A. Romanó

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:
JEFE

Francisco Vera

REPORTEROS GRAFICOS

Pablo Alonso, Bernardo Acuña,
Carlos Abras, Isidoro Rubini, Oscar
Burriel, Osvaldo Dubini, Jorge
Díaz, Eduardo Frías,
Osvaldo Varone, Carlos Dulitzky,
Antonio Capria, Hugo Pérez Campos,
y Eduardo Comesaña.

DEPARTAMENTO COMERCIAL:
DIRECTOR

Joaquín Villegas González

JEFE DE PUBLICIDAD

Jorge Arigós.

PROMOTORES

Juan Carlos Hiquis
y Rodolfo H. Sabatini.

TRAFICO

René Luna.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A., Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor, impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 179. En Italia: via San Damiano 2, Milano. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características, consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 565. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 32-6010/29.

...Y volvieron las carreras de ruta. La competencia realizada el domingo en Justiniano Posse, fue un magnífico ejemplo de que cuando las cosas se organizan a plena conciencia, racionalmente y con voluntad, se pueden obtener resultados muy satisfactorios. La gente de la Asociación de Fomento de la Municipalidad de Justiniano Posse y de la Asociación Cordobesa de Volantes merecen en este sentido un voto de aplauso, porque hicieron las cosas como se debe, acondicionando un circuito realmente seguro, sin que por ello dejara de ser interesante desde el punto de vista puramente deportivo. Ahora bien... se rumorea insistentemente que se viene encima una ley nacional prohibiendo terminantemente todas las carreras en ruta. Ante un ejemplo como el de este domingo en Justiniano Posse, ¿no sería interesante que las autoridades nacionales pensarán un poco en que una medida tan radical sería demasiado drástica? Nosotros pensamos que trabajando previamente y a conciencia en la elección y preparación del trazado rutero, se pueden seguir haciendo algunas carreras de ruta con un coeficiente de seguridad para el público y para los pilotos. Todo es cuestión de racionalizar y dejar en manos de gente desinteresada, honesta y capaz la organización de esta clase de competencias, por lo menos en esta etapa de transición que nuestro automovilismo está viviendo en su camino al progreso.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES TC EN ALLEN

El domingo próximo el TC vuelve a las rutas. Aprobado el circuito de Allen, con un recorrido de 55 km, que incluye Cipolletti, por ruta 22 a Neuquen, por ruta 234 a Centenario, Vista Alegre y Dique Contraalmirante Cordero, Cinco Saltos y Cipolletti, esta primera carrera en ruta, luego de la prohibición se desarrollará toda sobre caminos pavimentados.

Se cumplirán diez vueltas al circuito para completar la prueba que se ha denominado Premio Alto Valle TC-2ª Edición. La largada y llegada estará colocada a la altura de la sidrera "Las Delicias" sobre la ruta 151.

Muchos debutés y muchas "reñtrés" darán vida a esta esperada vuelta a las rutas abiertas.

VARIAS DE TURISMO

Para automóviles Fiat 600 D y E, exclusivamente, modelo de 1960 en adelante, Fiat Frola Pilar ha preparado una divertida carrera para el domingo próximo. Se desarrollará en un circuito de tierra compactada de 1540 metros en la ruta 8 a la altura del kilómetro 57½.

Se permitirán modificaciones solo de escapes, llantas, cubiertas y amortiguadores. Obligatorio el uso de casco. Se harán dos series y una final. Importantes premios en efectivo a distribuirse. Las inscripciones se recibirán en Fiat Frola Pilar, ruta 8 e Ituzaingo, Pilar, y en el Club Atlético Pilar, los martes, jueves y sábados de 19 a 21. O sí no una hora antes de largarse la primera serie a las 10 de la mañana.

En Tucumán también habrá Turismo el domingo. En el circuito del Dique El Cadillal, con una extensión de 7.500 metros. Podrán participar autos de Turismo Mejorado de acuerdo al Anexo "J" y limitados hasta 1.150 cm³ y de 1.151 a 2.000 cm³.

Extraído de las "Poesías Mecánicas", escritas en Madrid por don Ignacio Ledesma Zuloaga, gran "amateur" del automovilismo, poeta y amigo.
"De qué te sirve, muchacho, llevar [la raya pintada, de que te sirve tu motorcito [trucado, ya que sin darle gas, mi coche ha [pasado a tu moderno chiquito en una sola [arrancada. De qué te sirve, muchacho, llevar [la raya pintada.

Tendrá puntos para el Zonal y comenzará a las 9.30. Las inscripciones se recibirán hasta el próximo 20 a las 20 en el local de la Asociación Tucumana Automóviles Standard, José Colombres 10, San Miguel de Tucumán. Se entregarán 655.000 pesos en premios. ¡Importante suma! En caso de haber más de cinco inscriptos con coches de hasta 700 cm³ se entregarán 60.000 pesos en premios especiales para ellos. El valor de las inscripciones se ha fijado en 1.000 pesos.

Por último, en Huinca Renancó, lugar de nacimiento (¿o es que nunca nació?) de Germán Sopena, la Peña "Fierro a Tabla" ha organizado una prueba de Turismo Mejorado por el Campeonato Interprovincial del Llano. El sábado 21 se cumplirán las pruebas de clasificación y el domingo 22 a las 8 horas comenzará la competencia. Fiscalizará la Asociación Automovilística del Llano. Se desarrollará en un circuito mixto de 6.500 metros de recorrido por rutas cordobesas. Premios por \$ 500.000.

MOTONAUTICA

Entre el 21 y el 22 venideros se cumplirá, con la organización del Yacht Club Argentino, una regata internacional para yachts a motor entre San Fernando y Nueva Palmira, en el Uruguay. Se aplicará el Reglamento especial de la prueba y el de la Unión Internacional Motonáutica.

Participarán embarcaciones de la clase cruceros con cabina, cocina y baño instalados fijos y dos cuquetas como mínimo. Velocidad exigida: 14 km horarios. Serie A: Cruceros de velocidad máxima hasta 25 km horarios. Serie B: Cruceros de velocidad mayor de 25 km horarios. La competencia será del tipo regularidad. La inscripción deberá presentarse en la Secretaría del Club, en Dársena Norte, o en la administración de la filial en San Fernando. Adjuntando la suma de 3.000 pesos.

REGULARIDAD

El sábado el Club Upjohn hará

disputar una prueba de esta especialidad entre San Miguel-Campagna y regreso para categoría reservada. Lugar y hora de largada: Ruta 202, km 15,200 a las 8.

El domingo, en cambio, se cumplirá la octava prueba puntuable para el Campeonato Porteño. Organiza el Club Atlético Defensores de Moreno. Participarán la 1ª, 2ª y 3ª categoría. El recorrido incluye Cañuelas, Monte, Gral. Belgrano, Pila y regreso. Lugar y hora de largada: Ruta 3, km 32 a las 7.

La Auto Peña Personal de DECA también organizó la suya para el domingo. Reservada para la 3ª categoría y recorriendo Haedo-Juñín. Lugar y hora de largada: V. Gómez y Tres Arroyos, Haedo, a las 7.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES GRAND PRIX

El sábado 21 se disputará el Grand Prix de Canadá de Fórmula Uno. Este año se correrá en el circuito de Mont Tremblant. Esta fecha puede definir el Campeonato, ya que en Monza, la última carrera, no ganó ninguno de los postulantes con posibilidades.

CAMPEONATO EUROPEO DE TURISMO

Para máquinas del Grupo 5 de la FIA, en el circuito de Jarama en Madrid se disputará la última fecha del torneo el próximo domingo.

La Asociación Ex Alumnos Colegio Nacional Mariano Moreno hará disputar también el domingo una prueba para las categorías 3ª y debutantes. Recorrerá Cañuelas, Lobos y regreso. Lugar y hora de largada: Hidalgo 196, Capital a las 8.

Fiscalizará las carreras el Club Argentino de Regularidad.



CUANDO SE QUIE



**Magnífica organización
en la carrera de T. M.
disputada en Córdoba.
Rentrée del automovilismo a
las rutas.
Carlos Reutemann
y Emilio Parisi
ganadores en Justiniano Posse**

*por CARLOS F. FIGUERAS
y JULIO F. PEREZ BALBI
fotos de NILO S. SILVESTRONE*



RE...



▲ Parisi se adelanta por la cuerda mientras Prono guía el grupo de tres Renault. Ruesch desde atrás espectante cumpliendo una buena performance.

◀ Carlos Reutemann resultó finalmente el mejor de todos. Fiel a su depurado estilo de manejo, aguantó la carrera desde atrás, aunque no mucho.

Dos ilustres abandonos: Castañón quien como siempre fue el Peugeot más veloz y "Bebe" Pedelaborde quien estuvo en la discusión por la punta, gran parte de la carrera.



Justiniano Posse ha marcado una nueva etapa del automovilismo. De una carrera intrascendente como muchos pensaban que era, pasó a ser "la vuelta a las rutas". El slogan promocionado por la gente de la localidad "VOLVAMOS A LAS RUTAS CON SEGURIDAD" fue mucho más que una linda y pintoresca frase. Todo el pueblo de Justiniano Posse trabajó para su día de fiesta, y decimos todos porque desde el obispo, el intendente y la familia Posse, hasta el banderillero de una de las horquillas, dieron todo de sí mismos para que la carrera fuese un éxito. Lo más importante de todo esto y que muchos, o mejor dicho todos los clubes del interior del país deben tomar como ejemplo, es que a las rutas se puede volver pero haciendo las cosas con honestidad, pero por sobre todas las cosas con responsabilidad. No debemos volver a las rutas por intereses creados o porque el señor fulano de tal nos había prometido un millón de pesos para organizar la Vuelta de... y si la carrera se hace en el autódromo no pone nada. Volver sí, pero con garantías como las diera el simpático pueblo de Justiniano Posse.

El circuito elegido era interesante. Una recta de más o menos tres kilómetros con una horquilla, una amplia curva de "mango", una recta de un kilómetro paralela a la principal y otra curva veloz y horquilla. Para ser más gráficos, el trazado formaba una galera perfecta. Cada curva, cada accidente del camino marcado convenientemente. El público colocado en lugares de extrema seguridad y los guard-rail que contuvieron en algunos casos los ímpetus de los muchachos. A esto, sumemos una zona de abastecimiento estratégicamente elegida y unos veinte baños improvisados a lo largo del circuito a disposición del público. Evidentemente, nunca visto. Por todo esto y por mucho más, Justiniano Posse estará orgulloso de su carrera y "no duda la menor quepe" que tiene sus poderosas razones.

La carrera dividida en dos series y una final, dieron suspenso a la esperada prueba final sobre quince vueltas para la clase hasta 1150 cm³, y a veinte para la clase hasta 2000 cm³. Como de costumbre, el número puesto entre los Renault era Angel Monguzzi, pero no se descartaba la posibilidad de que entraran en la conversación Parisi, Tosco, Prono y un nombre nuevo: Maccari,

que puede dar que hablar. La serie inicial se la disputaron entre Monguzzi y Maccari. Monguzzi salió adelante pero por un error de información por parte de los colaboradores del cordobés, éste se dejó estar y Maccari descontó hasta que lo alcanzó lo suficiente como para empatarle la primera posición. Maccari feliz y Monguzzi enojado con sus auxilios y consigo mismo. La segunda serie la ganó Parisi en lucha con Ruesch, Tosco y Prono. La final se presentaba excelente y no defraudó al más exquisito. Parisi tomó la punta, se "chupó" detrás suyo Prono y luego Ruesch. Pero a medida que la carrera avanzaba, Emilio Parisi se consolidaba como ganador pese a que Tosco lo aventajaba por tiempo. Tres vueltas para terminar y Ruesch, Tosco y Monguzzi miraban la carrera desde los improvisados boxes. Parisi con ritmo regular y muy veloz, se hizo acreedor al puesto que obtuvo, y los autos de Batelli reposaban heridos. Con esto no queda establecido que los autos de Batelli dejaron de ser los dueños de la verdad, ya que mientras estuvieron mostraron dientes y garras; pero Justiniano Posse fue un mal día para el preparador cordobés. Sólo Monguzzi rompió un elemento mecánico; a los otros dos les sucedió lo que a cualquiera. Por su parte, los DKW ya no están para la guerra. Ni siquiera el de "Transfer". Los Renault progresaron mucho porque posiblemente ya estén en el punto máximo. Los "Deka" volvieron a conformarse con posiciones de retaguardia.

La eterna pica Fiat-Peugeot tomó otra vez actualidad y para colmo con la presencia oficial de los dos representantes de cada una de las marcas. El sábado se habían establecido 2m 54s y Galuzzi estaba sonriente, el domingo, con ese tiempo, no le hubiese ganado a nadie. Reutemann estaba 2/10 por encima de Galluzzi y en la carrera clavó escalofriantes 2m 46s y 9/10. Los Peugeot no estaban en condiciones de marcar esos tiempos y solamente Castañón pudo aguantar parcialmente la arremetida de Bebe Pedelaborde. Migliore, Del Río y Bonamici en lo suyo. Los autos de la Comisión de Concesionarios, caminaron como hacía tiempo no se los vela. Los Peugeot no más de lo que acostumbran aunque con gran resistencia (largaron 4 y llegaron 4) y el equipo Guillermo Billy andaba mejor el sábado que el domingo.

Carlos Reutemann fue el ganador.



Se va a largar la serie final de la clase hasta 1.150 cm³. El lugar de privilegio le ha tocado a Parisi.

Pepe Migliore fue el mejor Peugeot clasificado. Entra a la curva precediendo a Di Nezio quien corrió con acompañante para no sentirse tan solo, y Reutemann.



Un ganador cerebral, un piloto como todos sabemos de grandes condiciones, tranquilo y estudioso. Cuando Pedelaborde entabló duelo con Galluzzi y Castañón, el Lolo Reutemann prefirió estar atrás, solito y mirando desde no muy lejos. Posiblemente, si la mentalidad de Galluzzi hubiese sido otra, tanto Pedelaborde como Galluzzi hubiesen ganado vueltas y distancia con respecto a la cupé número 1. Pedelaborde rompió un botador y allí se acabó su carrera. Reutemann fue adelantando de a poco, colado con Castañón, y como Galluzzi parecía empeñado en no chuparse con Pedelaborde, el que salió ganando, finalmente, fue Reutemann. Si Pedelaborde y Galluzzi se hubiesen puesto a viajar en tándem desde la primera vuelta, sobre el final habrían estado con bastante ventaja sobre Reuteman y Castañón; e inclusive con la posibilidad de que al faltar un par de giros la cupé de Galluzzi pasara al frente debido a que su motor empujaba una barbaridad. Sin embargo no fue así, porque Galluzzi quedó muy satisfecho con el segundo puesto.

El equipo Peugeot bastante bien ambientado. Del Río (algo alocado) besó el guard-rail y Bonamiol. Migliore y Castañón como siempre, con corrección y prolijidad, aunque el auto de Castañón sigue siendo el Peugeot más veloz, así como la cupé de Galluzzi el Fiat de mejor performance del momento. Di Nezio sin la velocidad a que está acostumbrado y los autos de Billy Idem. El resto con déficit de HU y km/h.

Resumiendo, la primera serie de los más chiquitos fue para el lógico Monguzzi, quien supo hacer el recorrido más rápido entre el resto de veinte máquinas que conformaron esta primera división. Las otras veinte menores de hasta 1150 cm³ formaron la segunda serie que tuvo a Emilio Parisi como ganador. El epílogo de la lucha dejó a

(Continúa en página 11)

a veces, a Gardel lo acompañan los Beatles

Sí. En algunos aparatos de radio, la sintonía perfecta es imposible. Muchas veces, dos o tres estaciones se superponen. Y entonces, puede pasar cualquier cosa: que a Gardel lo acompañen los Beatles o que un comunicado oficial tenga fondo de "shake". La solución? Bueno, hay dos.

Una Noblex Giulietta o una Noblex Carina, dos radios hechas -pieza por pieza- casi "a mano" con ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo, y a medida, para el lugar en que usted reside.

Noblex Carina

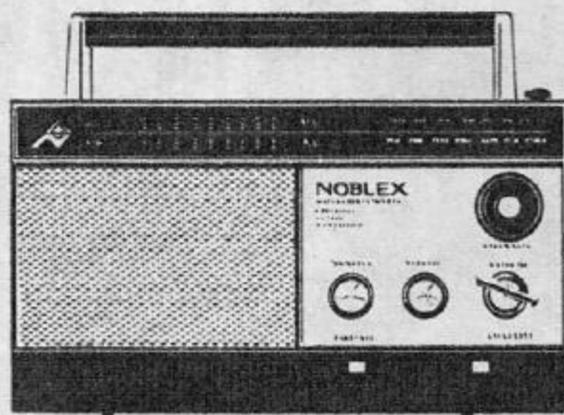
La portátil a transistores linda y sana "de cuero y alma". Capaz de aguantar cualquier trato y maltrato.

Noblex Giulietta

La portátil a transistores de mayor alcance y fidelidad. Tiene onda corta y onda larga. De alcance mundial.

radios - tocadiscos - televisores a transistores y valvulares. Hechos casi "a mano" con la ayuda del instrumental electrónico más avanzado del mundo.


NOBLEX



Noblex Giulietta



Noblex Carina

R. DE LUCA - PUBBLICITÀ





AUTODROMO, LLUVIA Y RUIDO:

A los muchachos que van al Autódromo Municipal a ver "TC" no les importa ni medio que llueva, truene o caigan enanos de punta sobre las tribunas. Sólo les hace falta una caja de cartón donde vienen los vasitos de papel de los "cocacoleros" y a otra cosa.

ESPERA:

Comprar un auto en este país no es tan difícil como parece, pero en cambio sí es difícil tenerlo pronto. Esta buena pareja de señores hace más o menos dos meses que están sentados a la puerta de una de las concesionarias de plaza. No importa, algún día lo van a tener.

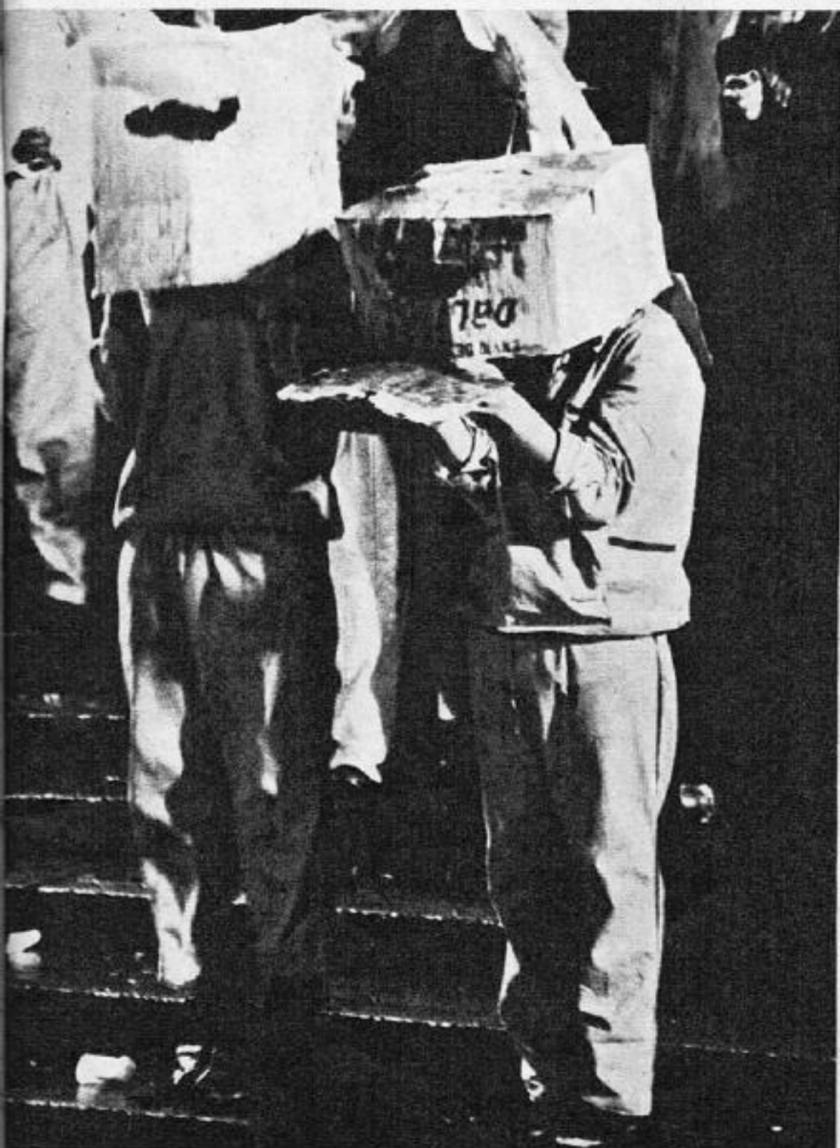
CLARENCE:

Ya no se puede vivir en paz, ni siquiera en las reservas especiales que existen en las cercanías de Berlín. Los pobres leones, hermanos de celuloide del famoso Clarence y del de la Metro Goldwin Mayer no pueden creer que hasta esos lugares los persiga la policía. Qué le van a hacer, chochamus!!

LA CHACOTA:

Marie Dubois, Mireille Darc y una amiga compraron recientemente en las cercanías de París un modelo "bebé" de la Peugeot del año 24 y se largaron a hacer un viaje a Montecarlo. Llegaron, pero lo más interesante son las cosas que tienen para contar... y no las quieren contar. Ah... pillinas, pillinas...





ITALIA. La Escuela de Conducción del Automóvil Club de Roma tiene entre las materias fundamentales que deben aprobarse para recibir el registro habilitante, la de primeros auxilios, aplicados a los accidentes más comunes de tránsito. Las lecciones serán dictadas por médicos especializados del Centro de Reanimación del Policlínico Umberto I. Se trata de un experimento piloto que el A.C. de Italia ha lanzado para mitigar un poco las terribles consecuencias de los accidentes. ♦ El presidente-consejero delegado de la Renault Italiana, M. Henri Moro, ha anunciado que el señor Jacques Wirz, director comercial de la empresa, ha sido designado director general, y el señor Françoise Barone ha sido promovido a director comercial de la central Roma. ¡Suerte, muchachos!

DETROIT. Se viene haciendo cada vez más insistente el rumor de que la Ford Motor Company tiene interés en realizar un auto chico, económico, pero a la vez potente, destinado al mercado inglés. Las últimas noticias indican que se trataría de un aparato muy parecido al Ford Falcon 1960 (el mismo que se produce en nuestro país), aunque un poco más chico. Está dotado (siempre manipulando versiones y trascendidos) de suspensiones y chasis convencional y tendrá en su vano un motor cuatro litros cien. Debido al convenio entre la Ford de Canadá y la de los Estados Unidos, esta máquina sería construida en Quebec. ¡Qué secreto!

INGLATERRA. Por perseguir a un Rolls-Royce Silver Cloud robado, cuatro automóviles de la policía londinense se embistieron mutuamente. Los cuatro "Bobbys" que manejaban (ojo, que no es cargada, en Londres los llaman así) se chuparon una semanita entre rejas... y otra en la escuela de manejo para patrulleros. ¡Y sí, señor! ♦ La reina de Inglaterra ha expuesto por primera vez su colección de viejos automóviles. Entre ellos sobresalta el Daimler Royal Phaeton construido en 1900 para el rey Eduardo VII, cuando todavía era Príncipe de Gales. ♦ El único conductor indio, Kinny Lal, que corrió en Fórmula Uno, se dedicará ahora a los monoplazas de Fórmula Tres. El propio Colin Chapman se interesó en las virtudes conductivas del buen indiecito. Parece que Colin le dijo "Conmigo vas a pegar el gran salto". No sabemos qué va a pasar.

AFRICA. La primera expedición motorizada que realizará la Vuelta al Africa sobre cuatro ruedas ha partido recientemente. Se trata de una caravana integrada por cuatro jeeps Land Rover sobre los cuales van a vivir un periodista francés, un fotógrafo milanés, un camarógrafo tailandés, un técnico publicitario yanqui, un médico biólogo inglés y un mecánico peruano. ¡Cuidado con los elefantes rosados!

FRANCIA. Un accidente de lo más extraño se produjo en la ruta a Marsella. Un automovilista volcó con su Renault R8 y fue a parar contra un árbol. En el árbol había un enorme clavo y el conductor del R8 no murió por el impacto sino por la herida causada por el clavo en su humanidad. Le dio de lleno en el "cuore". Eso se llama dar en el clavo.

BELGRADO. La agencia yugoslava Tanjug informa que otros dos mil ejemplares del Fiat "125 P" han sido construidos en los establecimientos que la firma posee en Varsovia. A fines del año '68 la producción de Fiat 125 habrá alcanzado la interesante cifra de siete mil.

SUECIA. Ha muerto recientemente el fundador de la casa automovilística Volvo, Gustaf Larsson, Larsson, que tenía 81 años, fundó la empresa en 1925 en sociedad con Assar Babriels-son. El primer Volvo que surgió de lo que hoy es un complejo industrial muy importante, lo hizo en 1927. Larsson, que era un técnico intuitivo y autodidacta, recibió en 1967 el título "honoris causa" de ingeniero.

MONACO. Un escandalete de serias proporciones se registró durante la carrera de velocidad por el Campeonato Francés de la Costa Azul disputada en las cercanías de Mónaco. El piloto francés Régis Dupont clasificó primero en la carrera a su Peugeot 404 y cuando llegó el momento de verificar el motor del auto se dio la verdad. El aparato tenía cuatro carburadores, un múltiple de escape prohibido, caja de quinta marcha y además un peso que difería en 97 kilos menos con respecto al modelo original. No, no era una carrera para Fórmula Uno. Era para Turismo Anexo J. Qué piola, ¿no?

DE TODAS PARTES. En Buenos Aires se ve cualquier cosa a cualquier hora del día, de la noche y de la madrugada. Entre las cosas extrañas en materia corsa que los muchachos de Parabrisas pispentan por ahí, han sido contadas las siguientes: Un Volvo 114S, dos puertos, rojo, en San Martín y Sarmiento, a mediodía, un Saab Sonnet V4 en la esquina de Santa Fe y Pueyrredón, un Toyota Corolla en Cabildo y Juramento, probablemente de propiedad de la embajada del Japón, y finalmente un Volkswagen Empl con motor Porsche, patonas muy patonas y caja Hurst larga. ♦ Día de lluvia en la General Paz y nueva reglamentación de obligatoriedad de circular con luces bajas: Puede llegar a pasar cualquier cosa, el encandilamiento producido por las luces y la lluvia es increíble. ♦ Por esta semana basta, pero recuerden todos que Parabrisas-CORSA camina, anda en auto, vive en la ciudad y, además, lo que es muy importante... ve y escucha.

Ya es hora de un Smuggler...



LOUZAN PUBLICIDAD - 1972

Dice Gastón Perkins: «Tomo *Smuggler* porque es el mejor, el unico whisky muy añejo del país, con mas de cuatro años de añejamiento. El día que salga otro whisky que pueda afirmar lo mismo, veremos.»

INDUSTRIA ARGENTINA

(Viene de página 6)

Emilio Parisi como el mejor de todos los participantes del domingo en la clase "A".

Fiat puso el acorde adecuado en la clase más grande. Reutemann se anotó su primera serie y Bebe Pedelaborde lo limitó en la segunda. En la final, como para que no fuera otra marca y para que se diera la redoblona, "Lole" Reutemann con su seriedad y responsabilidad, anotó esta reentrée a las rutas, para la marca Italoargentina.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

En uno de los flancos interiores de las puertas delanteras del coche de Midio Tosco, su acompañante, el publicista "Lippi" Fernández Berro, ideó un sistema para indicar a los p/te lo que sucede en el auto en carrera. Esta es la clave: Pulgar arriba, todo O.K. - Mano abajo y afuera, presión de aceite - Mano arriba del techo, temperatura de agua - Mano en el parante, encendido - Brazo extendido, carburación - Mano en el casco, paramos en la próxima vuelta.

El segundo puesto de Maccari en la clase menor, lo síndica como uno de los Renault que hay que tener muy en cuenta durante las carreras que vienen, que no serán muchas para la clase 1150. Prácticamente, de uno tener posiciones de vanguardia en su curriculum, logró una segunda posición en una competencia donde estaban todos los amos de la categoría. Una categoría que hace tiempos en cualquier lado, que los hace poner colorados a Fernández Aguirre y a Américo Grossi. José Mateo fue el tercero con un Auto Union. Es el preparador del auto de Transfer y uno de los pocos baluartes que le quedan a la marca de los cuatro anillos.

Carlos Menéndez Behety, lo más eficiente que tiene hasta el momento el equipo Billy, cortó una válvula el día sábado durante los entrenamientos. El motor quedó bastante destrozado. Pero Héctor Zampini, capo técnico del equipo Peugeot, le cedió un motor con 110 HP. Pero tampoco al día siguiente le fue muy bien que digamos, no tuvo la posición a que estamos acostumbrados a pesar de su entusiasmo y seguridad antes de largar. Mientras tanto la gente allegada al equipo sigue negando cualquier relación —aparte de las comerciales— con SAFRAR.



Perfecta organización. Entrada a boxes bien demarcada y al público alejado de los lugares que podrían resultar peligrosos.

ASOCIACION CORDOBESA DE VOLANTES

Justiniano Posse - 7.100 metros - 15/9/68

CLASIFICACION

CATEGORIA "A" (hasta 1.150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	2	Parisi, Emilio	Renault	46m06s4	15
2º	25	Maccari, Víctor	Renault	47m22s9	15
3º	41	Mateo, José M.	D. K. W.	47m37s6	15
4º	10	Tosco, Midio	Renault	47m46s2	15
5º	23	Menditto, Antonio	Renault	48m02s9	15
6º	30	Ansaldi, Roberto	Renault	48m18s8	15
7º	12	Stessel, Juan	Renault	45m37s2	14
8º	54	Chiaramello, J.	Renault	45m51s5	14
9º	45	Sánchez, Héctor	Fiat 600 E	46m02s6	14
10º	11	Roggero, Alberto	Renault	47m49s8	14
11º	17	"Ona"	Renault	48m53s3	14

Promedio del ganador: 138,591 km/h.

Record de vuelta: Para el Nº 10, de Midio Tosco, en la tercera vuelta, en 3 minutos 2 décimas, a 141,842 km/h.

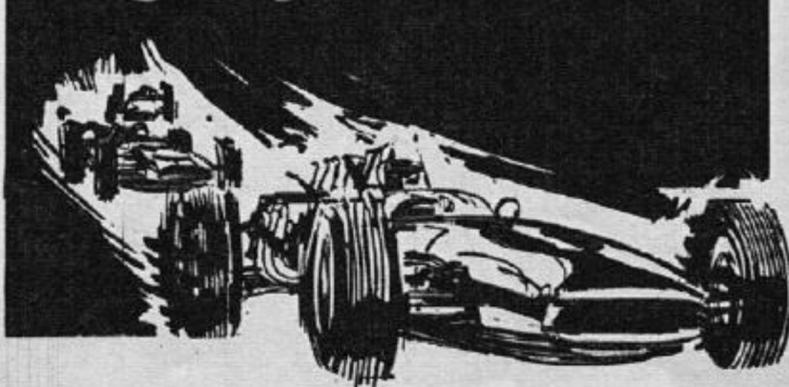
CATEGORIA "B" (desde 1.151 a 2.000 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	1	Reutemann, Carlos	Fiat 1500 Coupé	56m47s8	20
2º	12	Galluzzi, Roberto	Fiat 1500 Coupé	56m57s	20
3º	13	Trento, Jesús M.	Fiat 1500 C	57m38s6	20
4º	5	Di Nezio, Angel	Fiat 1500 Coupé	57m55s9	20
5º	3	Migliore, José	Peugeot 404	58m06s6	20
6º	21	Bonamicci, Danilo	Peugeot 404	58m07s4	20
7º	20	Blaquier, Juan	Peugeot 404	59m20s	20
8º	6	Alesina, Carlos	Fiat 1500 C	56m35s4	19
9º	24	Del Río, Jorge O.	Peugeot 404	56m38s5	19
10º	23	Alladio, Lavis	Fiat 1500	57m23s3	19

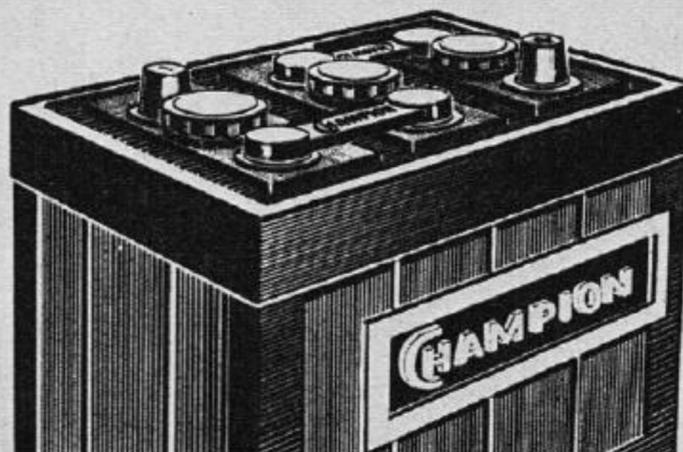
Promedio del ganador: 150,008 km/h.

Record de vuelta: Para el Nº 1, de Carlos Reutemann, en la 7ª, en 2 minutos 46 segundos 9 décimas, a 153,145 km/h.

**buena
marcha y
performance...**



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



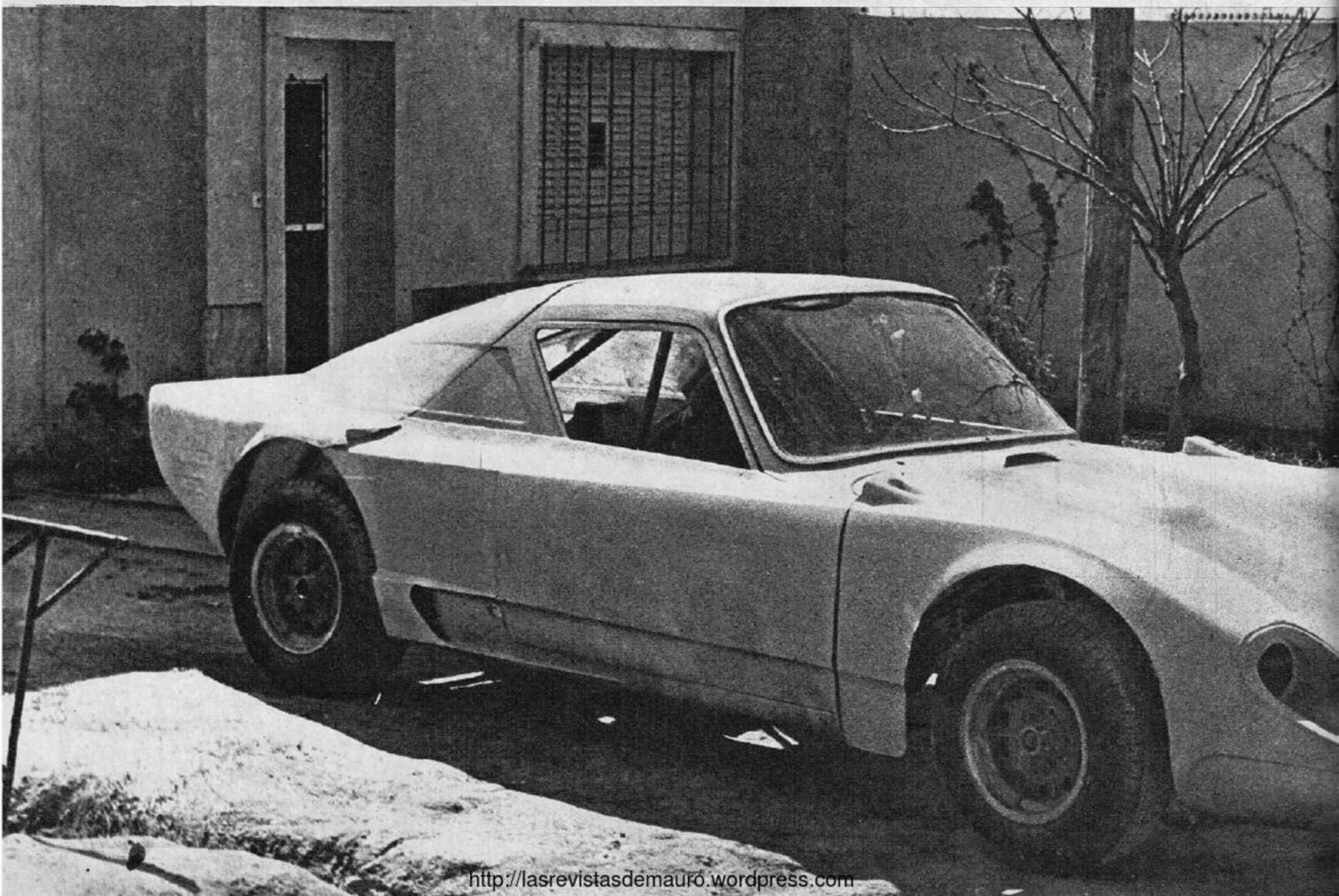
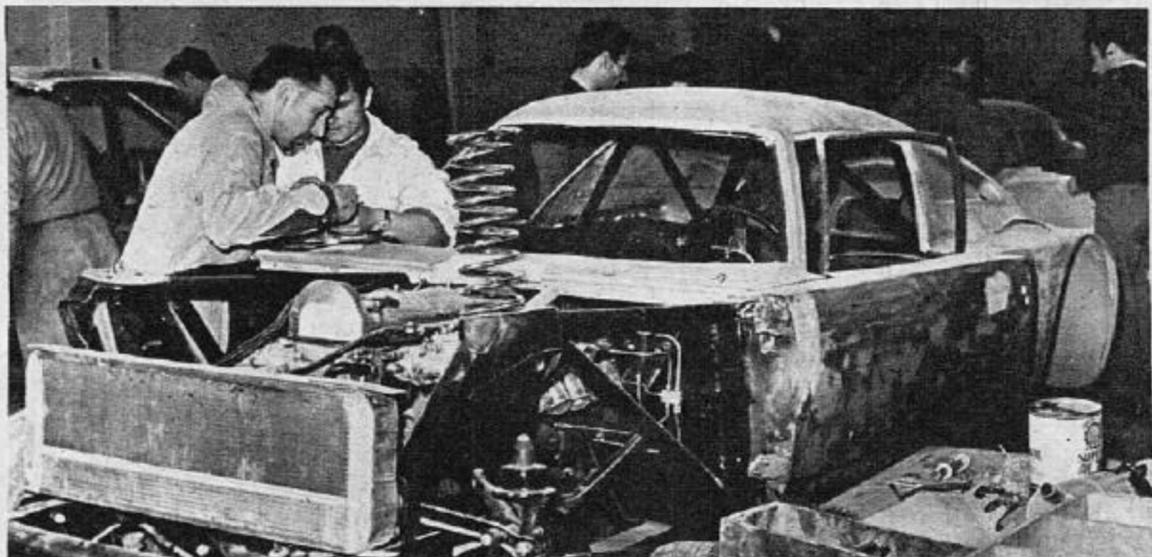
CHAMPION S. A. I. C. F. e. I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1811
BUENOS AIRES



CORDOBA

VILLA MARIA PRODUCE.

Por HECTOR ACOSTA



Dos autos muy esperados debutarán probablemente en Allen. Los dos están siendo terminados en Villa María, nueva "patria" del plástico. Uno es la Liebre III, que conducirá Federico Urruti, y el otro, el prototipo sobre base Torino que construyó Mario Tarducci. Aquí están

Fotos de HECTOR BERNAUS



Villa María en los últimos años sólo era conocida —automovilísticamente hablando— porque había un corredor llamado Mario Tarducci. Luego iría creciendo el prestigio de la ciudad, hasta que hoy se ha convertido en uno de los centros productores de automóviles de competición más importantes del interior.

Heriberto Pronello fue el hombre que dio empuje a esta actividad cuando surgió como el carrocerero de las Liebres, trabajando para IKA. El año pasado inició una actividad, paralela a su trabajo en la fábrica, y así nacieron los Torino Liebre uno y medio. Este año, desvinculado de la parte competición oficial, Pronello asumió la responsabilidad de fabricar las Liebres Mark II. Pero su inquietud de progreso hizo que modificara casi totalmente el aspecto exterior de estas unidades que así pasaron a ser Torino Mark III. Pronello no quiere que a estos nuevos coches se los identifique como "Liebres" y prefiere la denominación apuntada anteriormente.

Tiene diez Torino Mark III en construcción y sus destinatarios son: Federico Urruti, que lo estrenará en Allen, "Larry" y el doctor Carlos Ballbé. También figuran entre la lista de pedidos dos para Germán Pesce, desconociéndose el destino de los mismos.

Otros candidatos para el modelo 3, son, Rodolfo de Alzaga, Luis Di Palma, la concesionaria Donati Hnos., para Hugo Gimeno, y el Automoto Club de Carlos Paz para una rifa.

Y en Villa María también, hay otro hombre que, como Pronello, gusta de los diseños y del trabajo en resina políéster. Se llama Odolfo Víctor Paniza, y es el autor de las modificaciones de las Liebres 2 del equipo de Berta. Paniza se contactó con Berta a través de su amigo Mario Tarducci, quien ahora le ha encomendado un trabajo distinto: la construcción de un auto totalmente nuevo en base a una plataforma Torino.

Todavía el nuevo prototipo no tiene una definición en cuanto al nombre. Algunos se inclinan en llamarlo "MATE AMARGO" (porque no lo pasa nadie), o "GALGO" (para correr las Liebres), pero su propietario no quiere pensar nada en esta materia y sólo espera ansioso poder subirse y rodarlo. La construcción está casi terminada, y se descuenta que antes de fin de mes el coche estará en condiciones de correr. Tarducci, en una entrevista con Parabrisas "Corsa", anticipó algo que para los cordobeses será muy importante. Luego del estreno, Tarducci confiará su flamante prototipo a otro cordobés al que quiere ver andar en TC: Angel Rubén Monguzzi, 7 triunfos en 9 presentaciones en lo que va de la temporada, será el piloto que asumirá la responsabilidad de buscar victorias con el Torino-Paniza made in Villa María. Y la ciudad centenaria seguirá produciendo nuevas máquinas. Podrán llevar el sello Pronello o Paniza, pero siempre tendrán la identificación de lo realizado con esmero, prolijidad y sapiencia.



¡Este es el auto de Mario Tarducci! Raro, personal, causará impacto cuando aparezca por primera vez en carrera. La trompa es lo más particular.

Arriba, izquierda: Utiliza la plataforma del Torino pero con cambios sensibles en las suspensiones. Atrás, sustituye el eje Torino por los semiejes oscilantes de fijación tipo Mercedes Benz.

Arriba, centro: Los Torino Mk III casi listos. Pronello no quiere que se los llame más Liebre. Respetemos entonces sus deseos. Aunque no creemos que cambie la denominación ya muy popular.

Arriba, derecha: Las mayores reformas en las Liebres, perdón... Torino Mk III se observan en la cola de formas más redondas, más semejantes, como dijo alguien, a las del Chevy III. Todo es cuestión de III, según se ve.

**CAMBIE
BUJIAS AC
POR
BUJIAS AC**



**...y arranque
al instante!**

Totalmente importadas.
Máximo rendimiento.
Garantizan
el más fácil arranque
y un pique ¡inmediato!

**Hay una Bujía AC para
cada marca de vehículo**



Asegura su calidad



**en todas partes, Shell es total superioridad
en combustibles y lubricantes!**

8 DE SEPTIEMBRE
MONZA
GRAN PREMIO DE ITALIA

1º DENIS HULME

CON COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES SHELL

... la misma calidad que está a su alcance
en todas las Estaciones de Servicio Shell.

**LA DINAMICA DE SHELL SE IMPONE CON LOS CAMPEONES!
PASE AL FRENTE, PASE POR SHELL!**



INTIMIDAD EN LOS BOXES



¡Ojo! ¡Mucho ojo! Porque pese a lo que el público escucha por los altoparlantes, la posición de la carrera es la que indican los boxes.

Nadie, ninguna de las sesenta o setenta mil personas que superpoblaron las gradas del Autódromo pudo escucharlo. Porque desde las tribunas, del otro lado del angosto desierto pavimentado que separa a los participantes y actores del público, son muchas las cosas que se ignoran. Por eso nadie escuchó a ese oficial de la carrera que bandera amarilla en mano ordenaba a grito pelado que los casi doscientos mecánicos que poblaron la playa esperaran la orden para abalanzarse sobre los autos. Ni tampoco escucharon unos segundos después el estridente silbato que puso en movimiento el momento de treinta minutos afiebrados permitidos para la reparación de los coches.

De esta forma quedaba ampliada la extensión de la "frontera desconocida". La última carrera en el Autódromo habilitó la playa de estacionamiento para efectuar las reparaciones entre serie y serie de carrera. Se amplió el terreno que habitan los que se mueven merced a un salvoconducto que dice "Libre Circulación". Los que semana tras semana dejan de este lado del circuito muchas más energías que las que cualquiera desde las tribunas pueda imaginar.

Pero, ¿quiénes son? ¿Qué es lo que hacen? ¿Para qué están allí? Veamos quiénes son y cómo se mueven.

Primero están los mecánicos. Los que si todo anda bien teóricamente no tendrían nada que hacer durante la carrera. Pero que trabajan antes de la largada y están a la espera de la detención de su piloto. Por lo general están al mando de un jefe de equipo, quien en la mayoría de los casos dirige desde su box el movimiento del coche en la carrera.

**Lo que siempre se ve es
un trajinar paranoico.**

**Coches que se detienen y pilotos
que gesticulan con énfasis.**

**Mientras los altoparlantes dan
precarias informaciones, el
habitante de las tribunas se pregunta:
¿Qué pasará en los boxes?**

Cuatro mecánicos que se convierten en doscientos a la hora de hacer una reparación veloz. Con la eficiencia y el desorden tan caro a nuestro espíritu latino.



El número de mecánicos por auto varía, pero un buen número promedio sería el de cuatro. Cuatro que se convierten en doscientos a la hora de hacer alguna reparación veloz. Por la eficiencia y por el desorden tan caro al espíritu latino que nos guía. Hasta hace muy poco tiempo este desorden era crítico, un verdadero caos de gente que no sabía para qué lado agarrar. Pero con el auge de las carreras de larga duración (LP) fue tomando importancia el trabajo de boxes ordenado y bien dirigido. Ya no es tan común ver un auto detenido para reabastecerse y una jauría de mecánicos luchando por hacer el mismo trabajo entre gritos ahogados por la histeria del compromiso y la pelea consecuente de las órdenes impartidas entre sí sin ton ni son, con la euforia de los segundos vitales que se van.

Entonces, cuando ya la carrera está en pleno desarrollo, los que están de este lado ven pasar un par de pantalones. Recién tuvieron tiempo de verlos cuando los minutos decantaron el apasionamiento de las primeras vueltas. Los lleva una mujer, y al lado de ella hay otra; y más adelante, comiendo un pancho, dos más. Está lleno de mujeres, ellas son todas el otro personaje que sigue en importancia a los mecánicos y en cantidad. Todas llevan credenciales, todas tienen la misión específica de ser mujeres, aunque colgando de su pecho, en el cartón impecable se lea "Coplioto" "Mecánico" o "Director de Equipo"...

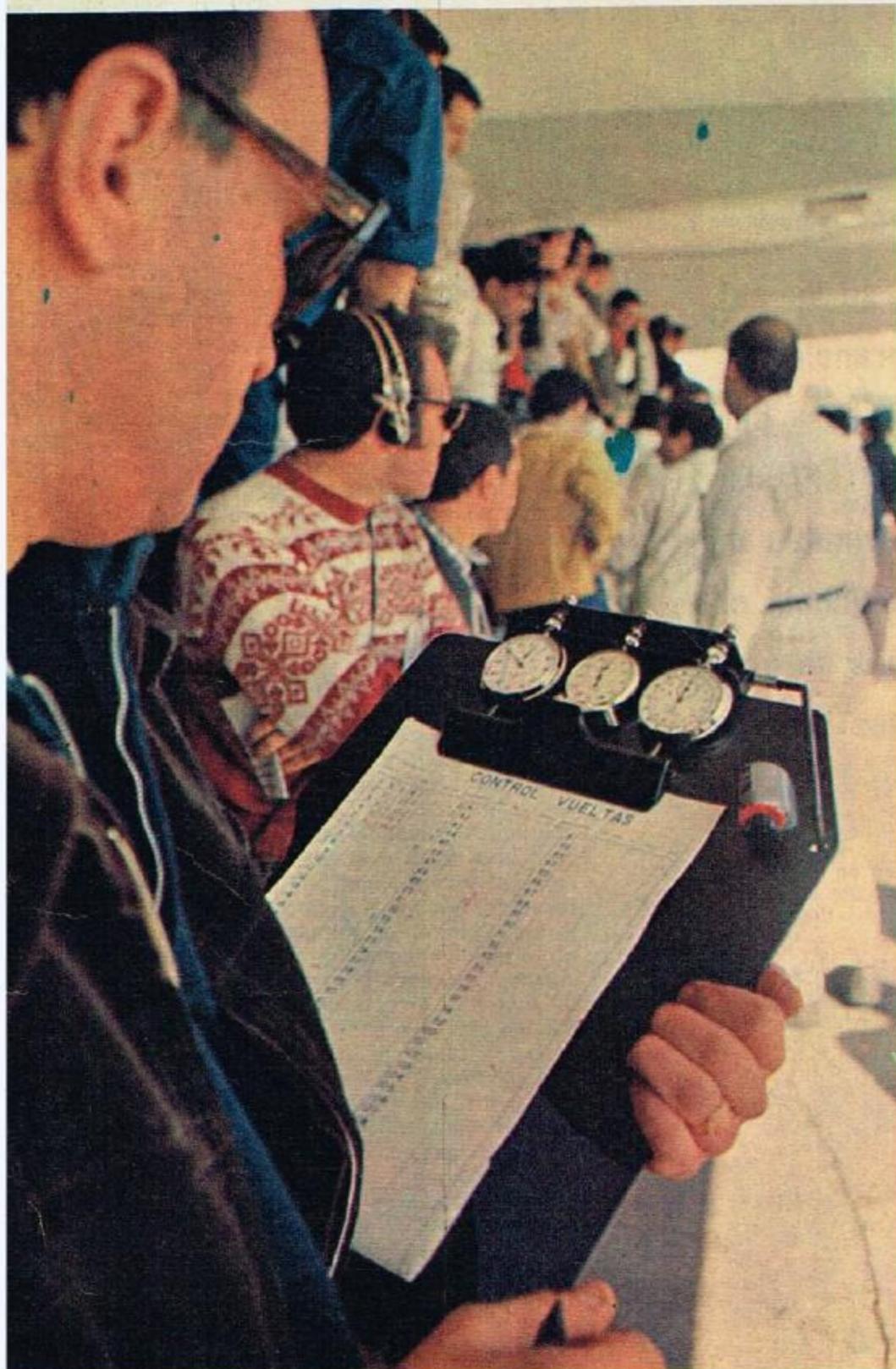
Lástima que aquí también pese nuestro espíritu latino y la regresión al medioevo haga que para algunos sectores del automovilismo, todo lo que sea "fierros" está reservado al sexo barbado. No obstante, cada vez son

INTIMIDAD DE LOS BOXES

Efectos multicolores produce en los boxes la heterogeneidad de quienes los habitan.

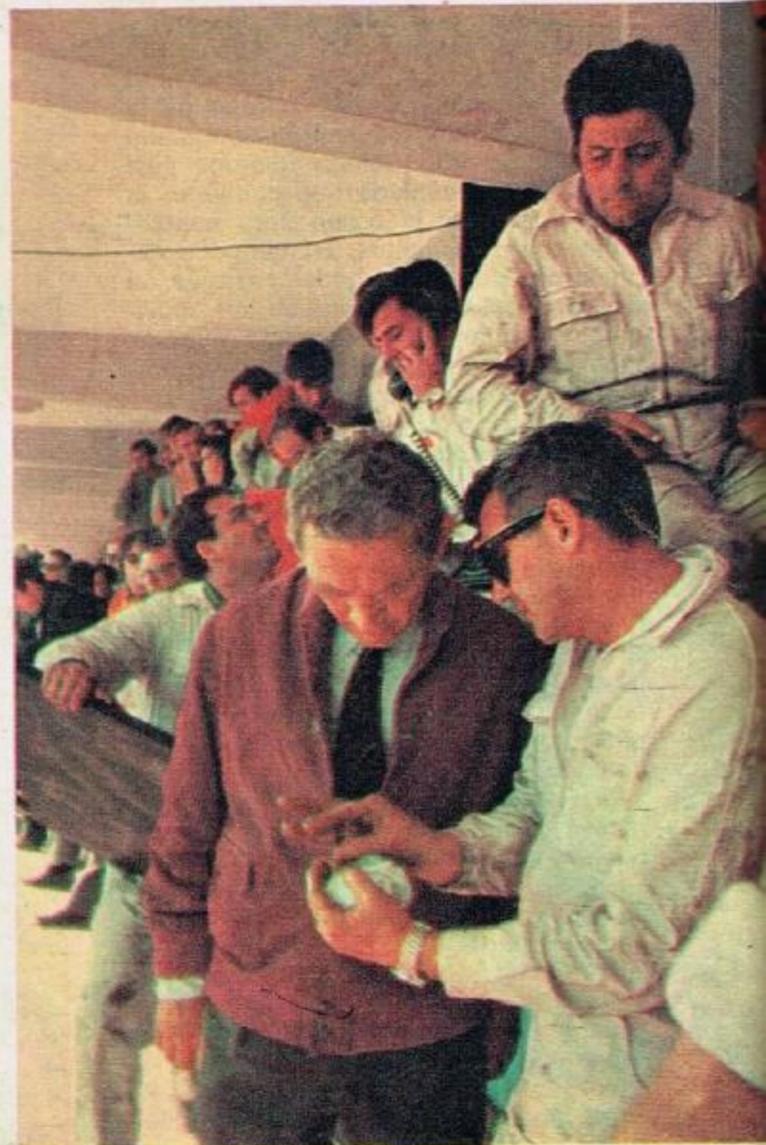
Equipos prolijamente uniformados, equipos desprolijamente desuniformados, mujeres en el "dernier cri" de la moda, fierros, bidones, planillas, pizarras y todo lo demás

La importancia de un buen planillaje es fundamental para regular desde el box la carrera del coche. Los tres relojes y el papel pueden determinar triunfos y derrotas.



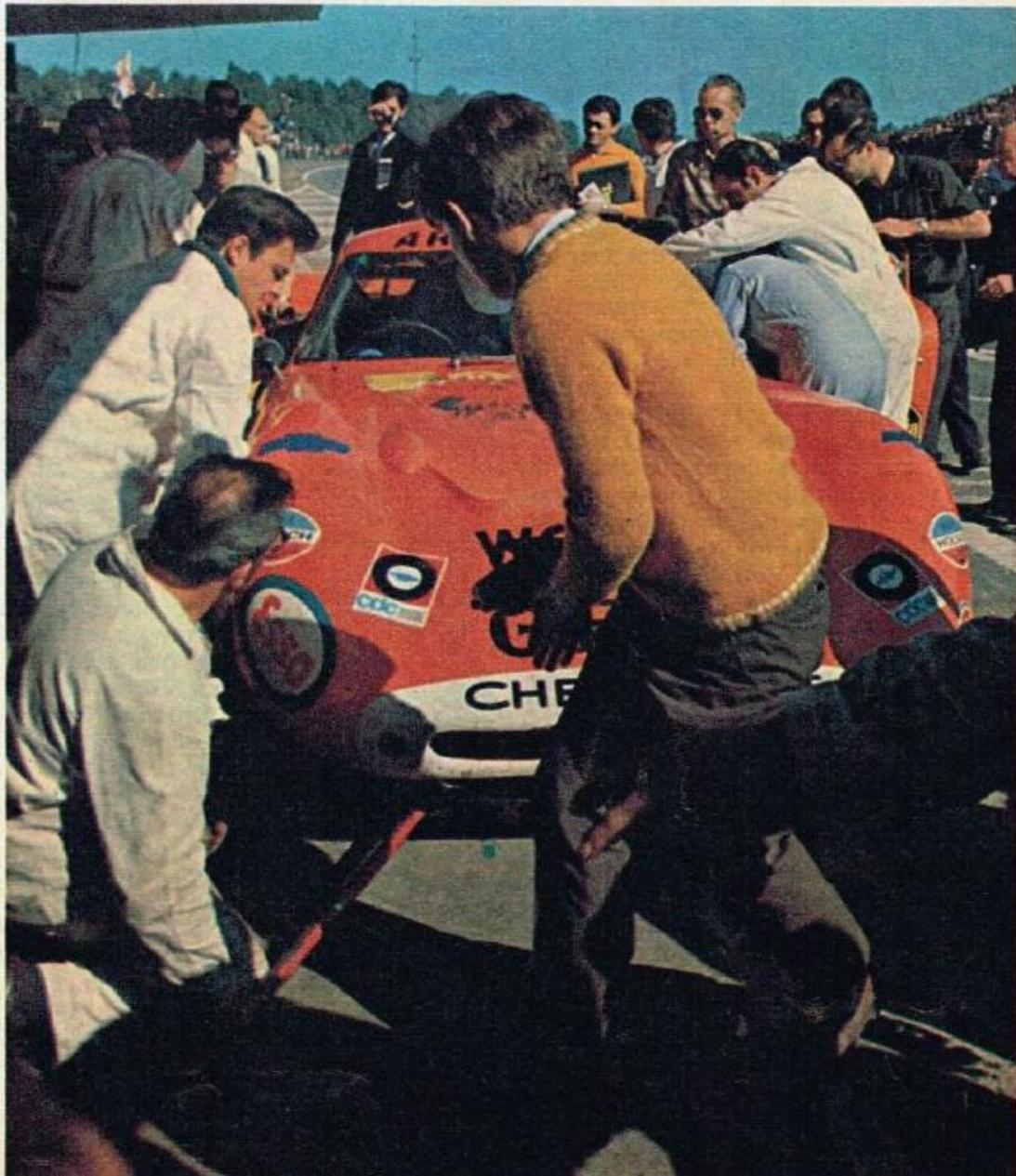
▲ También están allí los padres de las máquinas. José Froilán González y la mayoría de los constructores sufren desde los boxes el paso de sus creaciones.

▶ Horacio Steven, responsable del coche de Pairetti, dialoga durante la carrera con el ingeniero Tebodo, responsable del motor Chevrolet 250. Los dos configurarán la victoria de una marca.





▲
 "Baja mucho el pedal de freno",
 "Se queda un poco al salir de la horquilla", "Le cuesta levantar vueltas en la recta del fondo", "Zapatea en el frenaje" o "Todo está bien". Pero, ¿quién puede saber las confidencias del piloto con el jefe de su equipo cuando se detiene la máquina en el box?



Gente rigurosamente organizada. Se detiene el coche, alguien busca el críque, otro habla con el piloto, órdenes inevitables de cualquier boca, después una orden precisa, el grupo que se abre y las gomas que salen arrastradas para seguir en carrera.

más las reuniones automovilísticas que se ven adornadas por esos pantalones rellenos y cabellos muy largos.

Normalmente, los clubes organizadores se muestran recelosos de entregar credenciales a las Sras. y Srtas., aun en el caso de que las primeras sean las legítimas de corredores participantes. Quienes muchas veces se han visto detenidas en la puerta de ingreso a los boxes sin poder poner el piecito adentro. Volvemos —porque el tema es apasionante— a que esto es consecuente herencia de la división tan española de "actividades para hombres y actividades para mujeres". Incluso entre los mismos corredores hay quienes sostienen que a las mujeres hay que mantenerlas apartadas de los autos y de todo lo que esté relacionado con ellos. Sin recordar que las mujeres y los autos siempre han estado íntimamente relacionados dentro del hombre: "Donne e motori, gioie e dolori".

Pero allí están ellas. Con alguna función (existe la creencia de que son excelentes cronometristas porque al no interesarles mayormente el desarrollo de los autos en la carrera, sólo se interesan por su coche sin caer en la distracción). Luciendo atuendos de ultra avanzada deportiva, de gran refinamiento.

También pulula por allí un hombre muy chiquitito, que se llama Andolfato. Está siempre acompañado con la co-





horte de Pirelli y desde hace mucho tiempo atiende de puro corazón cualquier consulta técnica que trate sobre neumáticos, de la marca que sea. Suele suceder que cinco minutos antes de largar, dieciocho pilotos o jefes de equipo se acuerden de consultar sobre la presión exacta que deben usar en los neumáticos de acuerdo con las características del piso y con las condiciones climatológicas del día (datos que siempre son llevados y medidos con precisión por Andolfato). Allí es cuando la gente de Pirelli multiplica sus manos y atiende a todos. Durante la carrera, del otro lado del box, mirando hacia el circuito, se cansan de explicar ante la goma deshecha y una cara angustiada bajo un casco, que las pinchaduras y reventones obedecen, en la mayoría de los casos, a un error previo — mala elección de las cubiertas, inadecuada presión— o a errores del piloto — repetidas bloqueadas de freno— más que a causas fortuitas o a la mala pata de encontrarse con el único clavo de la pista.

Hay también un ejército de gente encargada de las planillas. Al frente de ellos están quienes llevan el trámite de la carrera desde las oficinas de la Deportiva. Detrás de ellos, en cada box, cada cual sigue la carrera por sus medios. Y resulta que en muchos casos, las planillas "extraoficiales" han servido (caso Rafaela TC meses atrás) para hacer la indicación correcta de posición al piloto, mientras la Deportiva estaba en duda sobre el liderazgo de la prueba.

Están los periodistas, abnegados hombres de trabajo que a la corta o a la larga, en cada carrera, resultarán incomprendidos por la policía o las autoridades organizadoras. Quienes siguen pensando que cada carrera es

para cada periodista un motivo de alegres vacaciones gratis y no un vulgar día de oficina como en realidad lo es.

Con cara de inocente, y muchas veces gesto agresivo, nos encontraremos ineludiblemente con la quinta columna de colados. Genios innotos que cultivan el sutil arte de la inventiva en pos de ese resto de paraíso terrenal que es "la parte de atrás" de la carrera. Consiguen cualquier credencial, y si no, la dibujan. Maestros en el arte de la oratoria, salen muy temprano de sus casas confiados en su gran capacidad de improvisación que se manifiesta ante los sucesivos controles en sus innumerables etapas. Nunca falta el corresponsal del diario La Hora de Quemú-Quemú, ni el "tengo que ver ineludiblemente a Berta por un árbol de levas que pidió y no tengo ni credencial porque no me encontré con él, porque, etc., etc., etc... Discipulos del gordo Villanueva, que para el caso ni siquiera tienen aquella todopoderosa medalla de "mãñmlamm de la Nación...", pero que al fin de cuentas estorban. Porque, naturalmente, agregan cantidad al número de personas que se mueven en el mismo espacio. Pero son una institución tan integrada al automovilismo, al Autódromo, que su presencia resulta simpática. Además, no olvidamos que cada espectador de la tribuna es un colado frustrado, un hombre que no está en los boxes porque no encontró la astucia adecuada a sus medios...

Los colados, a diferencia de las mujeres, se interesan activamente por las máquinas y los pilotos. Cada coche detenido adelante o atrás de los boxes reunirá una bandada de estos pajaritos que pugnarán por saber cualquier cosa. Están siempre allí, existen, hay que aceptarlos.

Arriba: A partir de la carrera de YPF, el año pasado, se amplió la zona de misterio para las tribunas: los coches se reparaban en la playa de estacionamiento de boxes.

Abajo: ¿Y las 24 Horas? ¡Ah, qué lindo... entonces sí que se vivió la actividad de los mecánicos durante toda la noche y el día!

Y para cerrar el círculo, volvemos nuevamente a los boxes habiendo dado toda la vuelta. Son algo así como la frontera geográfica, el principio y el fin de lo que está del otro lado. En la puerta delantera están todas esas figuras sin mucha forma al mirarlás de la tribuna, moviéndose con la incoherencia de la sinrazón. Estas figuras son capaces de manipular la victoria o el fracaso de su coche. Gastón Perkins ganó los 500 Kilómetros en el Autódromo de Buenos Aires gracias al excelente trabajo de pizarras efectuado desde su box. Dentro de su coche él desconocía la distancia que lo separaba de Copello, su perseguidor, que vuelta a vuelta acortaba distancias. Las indicaciones de quienes cronometraban el desarrollo de la carrera desde su box regularon la marcha de Perkins de forma tal que logró imponerse con una mínima diferencia a Copello.

Cuando un coche pasa a la veredita del frente del box a la cocina, significa en muchos casos que ya no va más. Claro, cuando la carrera es de corto aliento. Pero cuando la duración es tan extendida que permite dilatar el tiempo de reparación, la agilidad y habilidad de los ocupantes del box pueden hacer ganar una carrera. Así fue como Pedro Sancha, durante el desarrollo de las 24 Horas Shell, cortó el engranaje de distribución, reparación imposible de hacer en cualquier carrera de duración "normal". Pero en esta ocasión resolvieron sacar el motor y cambiar todo lo que se había dañado. Quitaron el árbol de levas y encontraron que era necesario cambiarlo. Se envió a alguien del box a la planta de San Martín de General Motors a buscar uno nuevo. Se lo colocó y el coche siguió en carrera luego de un arreglo "imposible".

Así llegó también un día la costumbre de uniformar a la gente de cada equipo. El primero en adoptar esa costumbre es muy posible que haya sido Luis Di Palma y sus Arrecifes Boys. Quienes un día aparecieron todos vestidos de amarillo.

Sin instrucciones previas, la gente del equipo que acompaña a Joseph y los ingenieros de GM siempre visten "overall" blanco. Desde el norteamericano Tebodo (ingeniero jefe de la planta de San Martín) hasta el último de los operarios encargado del abastecimiento.

Como el ingeniero Tebodo, una serie de preparadores con fundamentos teóricos superiores ha invadido los boxes del TC de dos años a esta parte. Oreste Berta, dueño de la verdad en Torino. Ricardo Joseph, Pochat y Tebodo, tres challenger para derribar el trono de don Oreste. No tan conocido, pero siempre allí, el ingeniero Mikulan viste de técnica y conocimientos detrás del F-100 a los boxes de cualquier carrera. Junto a ellos, preparadores de alto vuelo pueblan ese terreno compartido: los hermanos Bellavigna detrás de la Garrafa, Juan Carlos Zurita detrás del auto de Perkins, Bernardo Pérez detrás del coche de Froilán, Manolo Rodríguez esperando ver pasar al Tractor y ahora al Falcon de "Tuky" Casá, Pablo Macaño, Juan... todos ellos, ingenieros, mecánicos superiores, dirigirán la obra que otra especie, los constructores, han puesto allí. Pronello, Martos, Steven, Crespi, Formisano y tantos otros que estarán siempre allí, firmes al pie del cañón. O en el bar, atrás del Recinto Cerrado, ignorando por un sandwich de milanesa la monotonía de los records de vuelta o los abandonos sin remedio.

Parabrisas
CORSA
confidenciales
y de las otras

—“¿Vieron que Fiat se puso en onda con los pilotos particulares? Se confirmó ya que Fiat Argentina autorizó el 40 por ciento de descuento sobre precios de lista de los repuestos para todos los corredores particulares que corran con Fiat” El informe era de muy buena fuente porque recién terminaba de hablar con Antonio J. Sergi.

Este chimento muy fresco llegó a nosotros vía Córdoba lo cual demuestra que las noticias dan a veces vueltas insólitas. No habrá Valiant V. El próximo modelo de Chrysler Argentina se llamará Dodge y vendrá en tres versiones diferentes: Savoy, Polara y Valiant. Las tres incorporarán la caja ZF de cuatro marchas y saldrán a la venta alrededor de noviembre. Además otra confidencia asegura que en febrero próximo se importarán los primeros motores V-8 para una versión más deportiva. Las carrocerías serán distintas a las del Valiant actual y se pondrán a la par de los modelos homónimos norteamericanos.

—“Creo que muy pocos lo saben —nos reveló un conocido proveedor de elásticos y amortiguadores—; el hecho es que en Córdoba están haciendo dos monoplazas para Fórmula Dos nacional que son sensacionales. Son dos autos diferentes pero no puedo darles el nombre de los constructores todavía. Uno es un chasis tubular y el otro un monocasco para el que se preveía un destino muy ambicioso: ponerle un motor Alfa Romeo que traería Vianini para correr en la temporada Internacional. Pero luego se vio que el motor Alfa no estaba al nivel del especializado Cosworth y por su parte Andrea encaró la temporada por su cuenta en procura de un Tecno; pero los dos monoplazas que están en construcción son realmente algo serio.”

Desmentida. Guillermo Billy, personalmente, se encargó de desmentir algo que apareció en Confidenciales... de Parabrisas CORSA. “SAFRAR no me da ninguna clase de ayuda. Económi-

camente yo soporto en forma absoluta a mi equipo”. CORSA se limita a escuchar las dos versiones.

Ni Monguzzi ni Pascualini recibieron jamás alguna notificación oficial por parte de Peugeot sobre sus posibles incorporaciones al equipo. El rumor nunca pasó de tal.

A propósito de Peugeot. Está confirmada la aparición del Peugeot 504 en nuestro país para el año que viene. No interferirá para nada la fabricación del 404, porque el “5” será el auto de lujo de SAFRAR. Se estima que costará alrededor de los 2 millones 200.000 pesos, cifra bastante superior a lo que cuesta un 404, 0 kilómetro, y que evitará la posibilidad de cierta competencia entre ambos modelos.

—“¿Se acuerdan que siempre estuvo en danza un ignoto motor que Fangio había mandado a construir pero del cual nunca quería que se supiera nada? Bien, ese motor —creemos que es un cuatro cilindros en V de cuatro tiempos— equipará a un futuro auto argentino de nombre desconocido aún y que se fabricará en las instalaciones de DKW en Santa Fe. ¿Por qué allí? ¡Porque Fangio compró la fábrica, hombre! Pregúntenle cuando vuelva.” Esto nos lo dijeron la semana pasada. No creemos que Fangio haya comprado la fábrica. Aparentemente el gobierno de la provincia, que quiere seguir manteniéndola, habría encontrado en Fangio y otros capitalistas, gente que lo haga.

—“¿Y saben con quién competiría ese flamante auto «de Fangio»? Con el MA (siglas que denominan al *Mediano Argentino*), coche que fabricará IKA-Renault según parece. Tendrá un formato parecido al del R-16, pero más chico, y llevará un motor de 1.300 cm³, doble árbol de levas a la cabeza, motor que aparecería aquí al mismo tiempo que en Francia.” El mismo informante cerró por fin la boca después de su interesante charla.

JUDSON

El sobrealimentador aplicable en pocos minutos sin modificación de su motor standard



RINDE

50% **MÁS** POTENCIA
50% **MÁS** PIQUE
20% **MÁS** VELOCIDAD

Fabricado por JUDSON
Internacional S. A.
de la Argentina

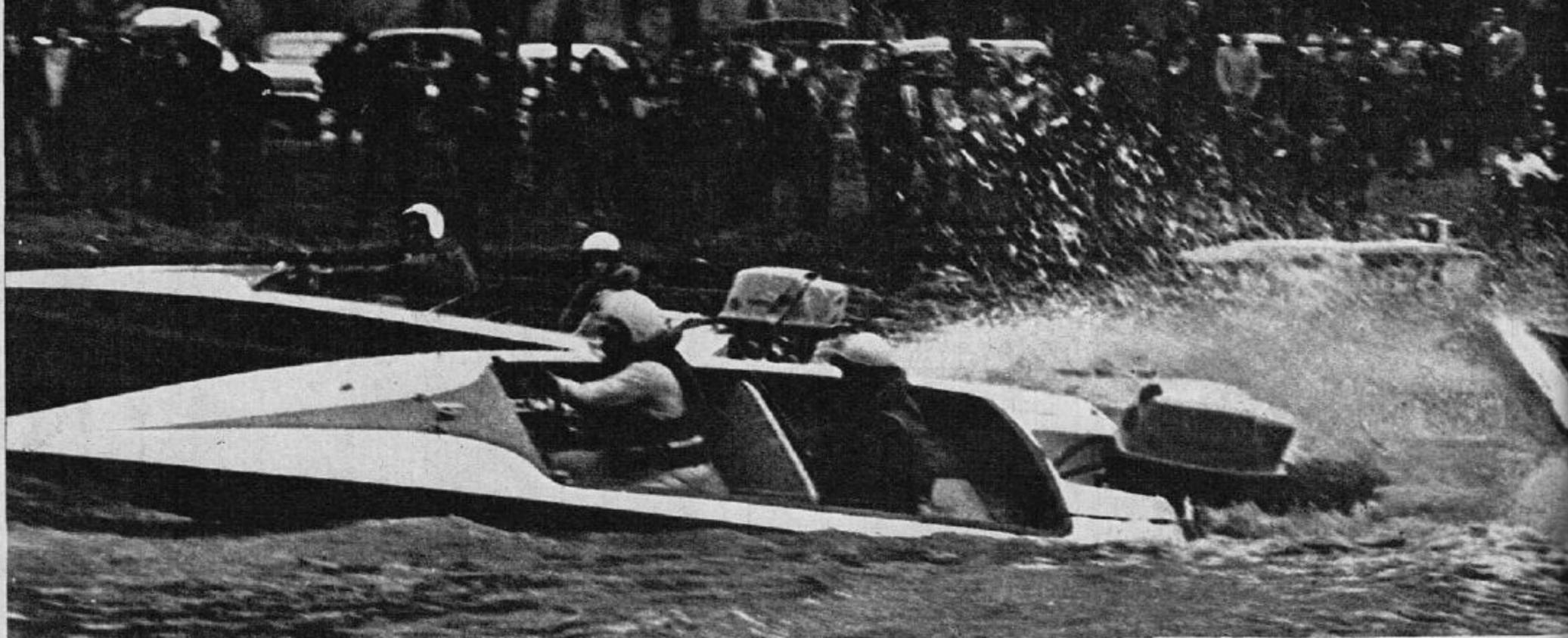
Sarmiento 1371, Capital

BAJO LICENCIA EXCLUSIVA DE JUDSON Res. & Mfg. Co.
CONSHOCKEN, PA, U.S.A.

VENTAS EXCLUSIVAMENTE A TRAVES
DE NUESTROS REPRESENTANTES AUTORIZADOS.

Zonas disponibles

COMO EN LA GUERRA



El Campeonato Metropolitano de Motonáutica es "ardorosamente" disputado. Embestidas, vuelcos, lesionados. Una reunión con características fuera de serie y un grupo de pilotos que en lucha por obtener el triunfo, levantaron mucho la temperatura de un domingo casi invernal

por *NICOLAS GELORMINI*

El formidable catamarán "de turismo" del excelente volante Jorge Regnicoli, ganador de la categoría JT. El acompañante viaja en tandem con el timonel.



4a. FECHA DEL CAMPEONATO MOTONAUTICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Asociación de Volantes Motonáuticos - Lago de Palermo - 15/IX/68
CLASIFICACION

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

1ª Manga: Ganador el 40, "Slow" de Adrián Jarast.
2ª Manga: Ganador el 17, "Dangre" de Héctor Boniface.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	17	Boniface, Héctor	Danger	Mercury 20	625
2º	27	Barceló Adrián	XX 57 Hat	Mercury 20	600
3º	6	Velázquez, Félix	El Fugitivo	Mercury 20	394

CLASE ET (Turismo fuera de borda desde 700 hasta 850 cm³)

1ª Manga: Ganador el 21, "A Papá" de José Canestrari.
2ª Manga: Ganador el 43, "Reventada" de Francisco Rovino.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	36	Iglesias, Héctor	Lobo III	Carniti 50	600
2º	43	Rovino, Francisco	Reventada	Carniti 55	569
3º	21	Canestrari, José	A Papá	Carniti 55	527
4º	25	Canestrari, Daniel	Toco Fondo	Carniti 50	296
5º	50	Sarhou, Néstor	Codinet	Mercury 50	225
6º	42	Anglada, Horacio	Pata Pata	Carniti 55	225

CLASE MOJARRA (Hidroplano de Carrera - motor Ford 60)

1ª Manga: Ganador el 6, "Estrellita III" de Alfredo Mathesius.
2ª Manga: Ganador el 6, "Estrellita III" de Alfredo Mathesius.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Pts.
1º	6	Mathesius, Alfredo	Estrellita III.	800
2º	9	Viotti, Ronaldo	Chichita	600
3º	7	Cancelo, Angel	Yulito	394
4º	5	González, José	Mojarra	296

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

1ª Manga: Ganador el 1, "Estela I" de Mario Armini.
2ª Manga: Ganador el 1, "Estela I" de Mairo Armini.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	1	Armini, Mario	Estela I	Konig Yumpa	800
2º	4	Morales, Horacio	Manique	Konig Yumpa	600

CLASE JT (Turismo fuera de borda desde 1.500 hasta 1.650 cm³)

1ª Manga: Ganador el 60, "Orca" de Jorge Regnicoli.
2ª Manga: Ganador el 12, "Comodín 231" de Néstor Sarhou.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	60	Regnicoli, Jorge	Orca	Johnson 115	700
2º	12	Sarhou, Néstor	Comodín 231	Mercury 125	700
3º	10	Labiola, Héctor	Fuerte I	Johnson 115	394
4º	7	Rivero, Norberto	Serranita	Johnson 115	352

Nota: Pese a tener el mismo puntaje, Regnicoli fue el ganador por haber empleado menor tiempo en el recorrido de las dos mangas.



Se está por producir una de las "piñas" de la reunión: Anglada entra en trompo y Pepe Canestrari lo embestirá serruchándole con la hélice de su lancha el casco.

Todo empezó con la categoría ET. Hasta ese momento sólo se había disputado la primera manga de la C.I.U. que se adjudicara Adrián Jarast. Pero al terminar la primera manga de la ET, hubo caras muy serias por parte de Néstor Sarthou que mostraba a quien quisiera ver, la marca que la proa de otra lancha había dejado sobre la cubierta delantera de su "Codinet". Cómo pudo otra embarcación "montar" así sin lesionar al piloto es algo que no nos explicamos, pero de la que se alegraron todos. En la segunda manga, en la curva de la isla, se armó un entrevero impresionante del que participaron José y Daniel Canestrari y Horacio Anglada. Nadie tuvo la culpa, pero Canestrari con la "21" le abrió un regio boquete a la lancha de Anglada al embestirlo con la hélice. Huelga decir que la hélice de "A Papá" quedó retorcida y con dos palas, cuando originalmente era bien derecha y tenía tres. Era una Radice legítima de carrera, pero ni aun así pudo soportar el impacto. El más perjudicado fue el propio Canestrari que vio postergadas sus aspiraciones a un primer puesto que ya casi tenía en la mano. Una mención especial para Francisco Rovino por la maestría con que ganó la segunda manga después de una largada que todos la vieron como mala, pero que estuvo reglamentada premeditada. Evitó "sabiamente" el entrevero de la largada y confiado en su capacidad conductiva fue descontando poco a poco la ventaja hasta ganar en 6 m 26 seg, es de-

cir 4 segundos menos de lo que había empleado el triunfador de la primera manga.

En la categoría OD siempre hay al frente un Armini, hoy le tocó a Mario, pero segundo se coló un "extraño" ya que, ante la sorpresa general, hubo tres inscriptos! Cuando se largó la categoría Mojarra todos pensaron que como siempre se legaba al plato fuerte de la tarde, pero nadie pensó que la tragedia iba a pasarle muy cerquita a algunos. De entrada no más José Pacheco Alvear se remontó en el aire a unos tres metros de altura y en la segunda manga rompió el espejo de popa, quizá como consecuencia de aquel golpe, y su lancha se fue hundiendo lentamente. Para el piloto un buen susto y un frío de novela. Lo más lamentable estuvo en el accidente que sufrió el Dr. Juan Viaggio, en la primera tomada de boya de la segunda manga. Su Mojarra dio una vuelta de campana y el piloto fue trasladado a

la ambulancia, donde permaneció en observación ya que presentaba un fuerte golpe en el tórax.

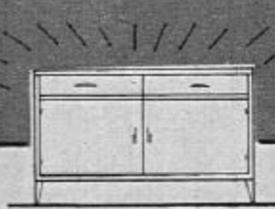
En la JT se presentó Jorge Regnicoli con su nuevo aparato por él mismo diseñado. Las mentas lo daban por arriba de los 100 Km/hora y nosotros aseguramos que giró en 52 m. 5 en el mismo recorrido en que las Mojarra están en 50 ó 51 seg. La primera manga fue de él y la segunda de Sarthou, pero por tiempo ganó Regnicoli. En resumen, ya pasado el nerviosismo que crearon los accidentes producidos, podemos asegurar que la jornada del domingo fue lo mejor que se ha visto en motonáutica en todo lo que va del año. Abundancia de inscriptos, altas velocidades y excelentes performances de lanchas y pilotos. Así lo entendió el público que en buena cantidad alentó con su presencia y premió con su aplauso en una tarde meteorológicamente fría pero motonáuticamente bien caliente.



para automóviles...



para muebles...



...EL RESULTADO ES ASOMBROSO!

Grumete deja una película brillante sobre la pintura de los automóviles y la superficie de los muebles. Grumete por su doble utilidad no tiene competencia. Realce la pintura o lustre con el

GRUMETE 13
LUSTRE LIQUIDO CON SILICONES

Repele el polvo y la suciedad, no se pega, AHORRA LAVADOS.

Toda la línea Grumete es irremplazable por su brillante calidad.
GRUMETE 16 - GRUMETE 18 - GRUMETE 14 - GRUMETE LIMPIAMANOS.

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

sugerencias PARABRISAS CORSA

PANORAMA EUROPEO

VENTA DE
PATINES Y
PASTILLAS
PARA
FRENOS
CEMENTO PARA
VULCANIZAR
CINTAS



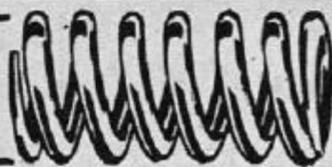
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

CASA CIVIL

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



UNICOS CON
GARANTIA
ESCRITA



**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

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

**OSVALDO ANTELO
AUTOMOTORES**



**SERVICE
RENAULT**
REPUESTOS Y
ACCESORIOS
ESPECIALES
PARA
COMPETICION

Piñones y coronas para circuitos - Di-
recciones rápidas - Equipos de radiado-
res de aceite completos y su aplicación
Arboles de lavas (B) - Resortes de
válvulas, etc.

Pistones - Múltiples y Carburadores.
BONPLAND 2052/56 - 771-4616



FAROS DAVID

777 HALOGENO
"GAS DE IODO"
EXTRACHATO "35 mm."

Fabrica y distribuye

CASA DAVID S.A.

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

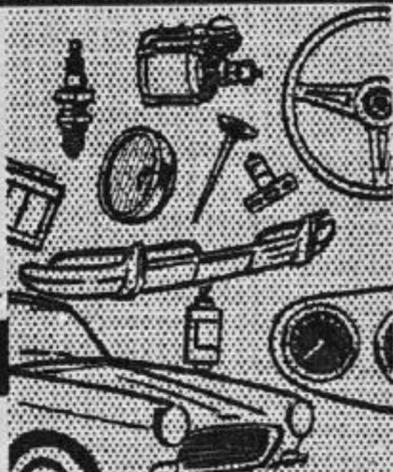


TENEMOS **de TODO**
Para su
PEUGEOT

en materia de
ACCESORIOS LEGITIMOS
NACIONALES e IMPORTADOS
CONOZCA NUESTRO NUEVO LOCAL

CRYPSTA

MARIO BRAVO 271/79 - Capital
Tel. 88-5368 y 88-7585



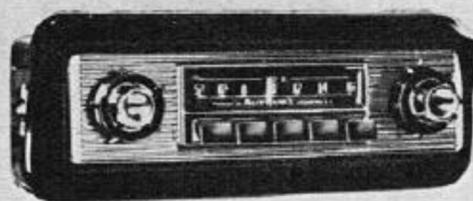
**A CREDITO
RECTIFICACION**



SU
MOTOR
SIEMPRE
O. K.

rectificándolo en
LERDA & ENSUNZA

Distribuidores Aros "Arosa" y Juntas "Pampa"
Equipos especiales para FIAT y PEUGEOT.
Av. Maipú 3546, OLIVOS, T. E. 795-4969



**SIEMPRE
A MANO
la buena
música...**

...adquiriendo su auto-radio Autovox, Blaupunkt, Transyca,
Sonders, o la de su preferencia
LA TOUR, J. P. Melo 2193 (casí esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Cap.
en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service
garantizado.

SEÑOR...

NO OLVIDE QUE LA SEGURIDAD PARA REFRIGE-
RACION FIAT SE LLAMA "COVERFLUIDO"
CON CALIDAD CERTIFICADA PUES REUNE LOS
COMPONENTES ESPECIFICADOS POR FABRICA.
NO FABRICAMOS PARA TERCEROS
NO SE DEJE CONFUNDIR CON AGUAS COLOREADAS
QUE A CORTO PLAZO DESTRUYEN SU MOTOR.

"ES UN PRODUCTO DE

LABORATORIO "COVER"

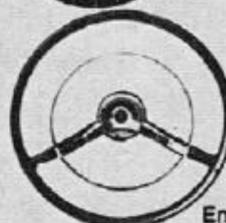
AVDA. MARQUEZ 656, SAN ISIDRO, T. E. 743-7557
SOLICITELOS EN LAS BUENA CASAS DEL RAMO
O ESTACIONES DE SERVICIO

DISTRIBUIDORES:

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



**VOLANTES DEPORTIVOS
Y DE LINEA**



Y ESPECIALES PARA
KARTING Y NAUTICA

Importados
y nacionales
Para toda
Marca y
Modelo

COLOCACION
EN EL AUTO

Reparación,
Nacarados y
Plastificados.

Envíos al Interior.

LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308, T. E. 58-8694,
BUENOS AIRES

Los ingleses ya pueden comprar su propio auto Grand Prix sin ningún problema. La casa BRM (British Racing Motor) ha puesto en venta autos de Fórmula Uno Tipo 133 con motor V-12. Se han fabricado varios para ofrecer en venta a los interesados. También tienen modelos Tasman V-8 que eran los antiguos motores de 2 litros llevados a 2.600 cm³ para participar en la Copa Tasmania. Su potencia es del orden de los 250 HP.

La pareja Pauli Toivonen y Mauri Tinkkanen al comando de un Porsche 911-T ganaron el Rally de Rumania, denominado Castrol Danube Rally. El segundo lugar fue ocupado por Piihas-tsch con BMW 2.002, tercero Gilbert Staepelaere con Ford Lotus Cortina. Detrás entraron Rosler (Renault Gordini R-8) y Pottinger (Volvo 142 S). Los británicos Friswell-Woods venían punteando durante la mayor parte de la prueba pero se quedaron a pocos kilómetros de la llegada con la suspensión trasera rota.

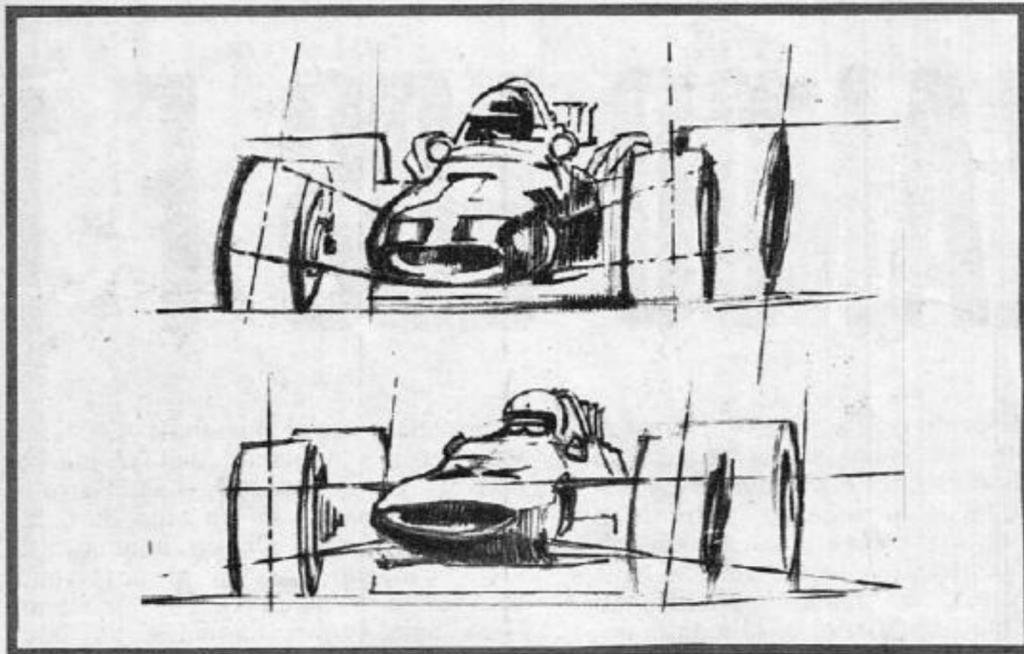
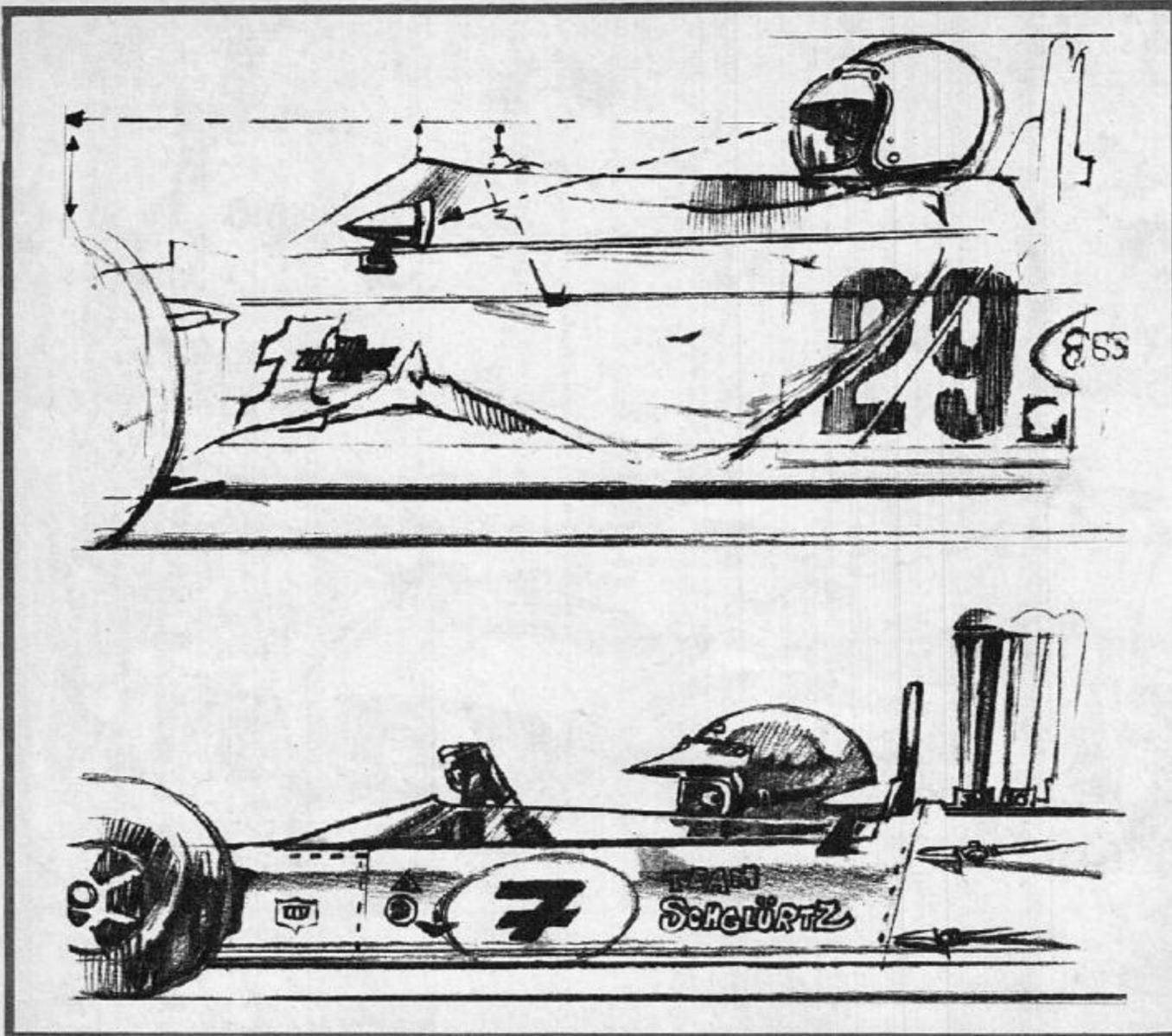
David Hobbs habría firmado contrato "for ever" con la casa Honda Motor. John Surtees lo había invitado por intermedio de la Casa Honda a correr el GP de Italla y parece que los japoneses han quedado conformes con el rendimiento de Davie.

Una solución técnica brillante es la que presenta el nuevo prototipo Abarth de Fórmula Uno. Utiliza el radiador de agua —colocado atrás— con una inclinación de 45 grados y sobre el motor V-8, de tal manera que recibe el aire que refrigera así el agua y sirve a la vez de spoiler trasero para el auto. Se dice que también Lotus piensa apelar a la misma solución. Por una vez le ganaron de mano a Colin Chapman.

Dan Gurney le brindaría una oportunidad en su equipo de Eagles de F. 1 a Roy Pike, joven piloto inglés que ha participado hasta ahora en F. 3 y F. 2. De todas maneras aún no está decidido porque Gurney piensa también en Swede Savage, ex campeón motociclístico californiano.

Jackie Ickx, Dick Attwood, Robin Widdows, Johnny Servoz-Gavin y Jackie Oliver son los pocos corredores actuales de Fórmula Uno que pertenecen al equipo de solteros. El resto están todos del otro lado.

Sobieslaw Zasada, nuestro conocido polaco, resultó gravemente herido en un accidente que sufrió practicando ski acuático. Días después del golpe, en el hospital, declaró que esperaba estar repuesto para el Gran Premio de Turismo de la Argentina. Todavía no sabía que aquí el estado de cosas era lamentable.



Trate de respetar siempre las medidas antropométricas del piloto al marcar las dimensiones del cockpit.

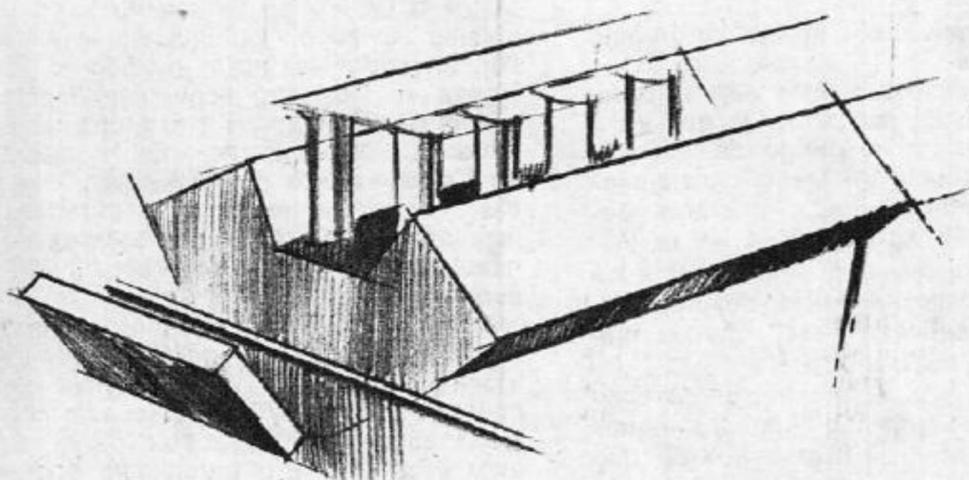
La posición de las ruedas y el ángulo de los brazos de suspensión de las ruedas indican la actitud del vehículo.

lificación, "junación" de autos de carrera, no sólo en sus formas sino también en su carácter. Esto es, las características definitorias de un modelo, lo que permitirá que cuando tenga que dibujar un auto de carrera —o cualquier coche— no sólo reproduzca sus formas como lo haría cualquier cámara fotográfica, sino que le dé más fuerza, más vida a su dibujo, haciendo resaltar las cosas que no están expuestas sino sugeridas a la vista. Por otra parte, es una advertencia. No sería nada raro que si a usted le gustan los monopostos, se la pase dibujando un tipo determinado de autos porque le gustan más que otros. Eso nos pasa a todos en nuestros principios, cuando hacemos lo que nos gusta y nada más. Pero cuando nos profesionalizamos —esto quiere decir "cuando nos ganamos el puchero haciendo dibujitos"— y tenemos que hacer toda clase de autos, es cuando se nos aguza el ingenio para elegir las poses, los escenarios y las actitudes en que vamos a presentar al "occiso" para que, si es una Ferrari, sea más Ferrari que la mismísima Ferrari.

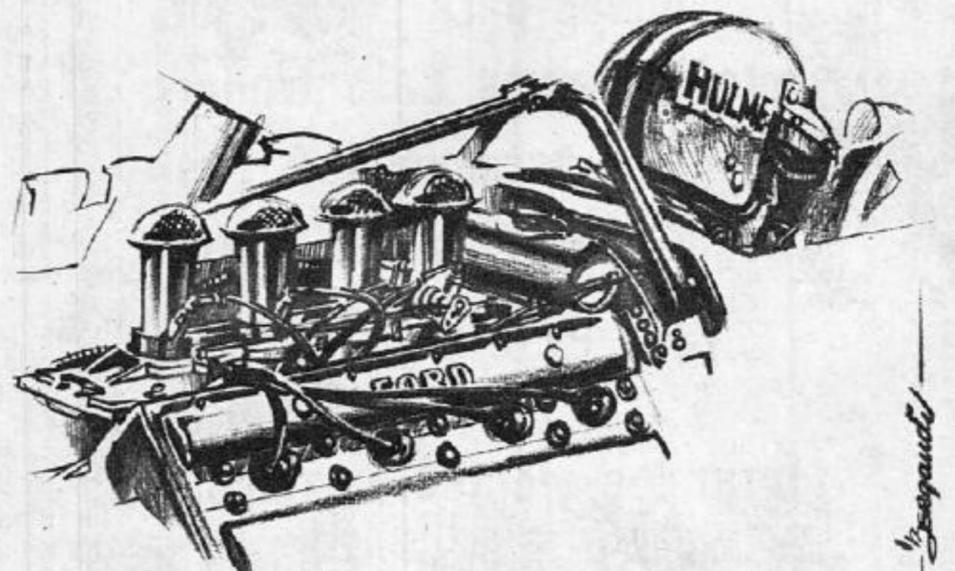
Así que no se haga problemas si descubre que a usted le gusta el Lotus siendo que tiene características femeninas. Eso no quiere decir que usted o el Lotus sean desviados sexuales sino que está aprendiendo a analizar estéticamente a los autos. Además el Lotus, aunque femenino, es uno de los autos más lindos del mundo.

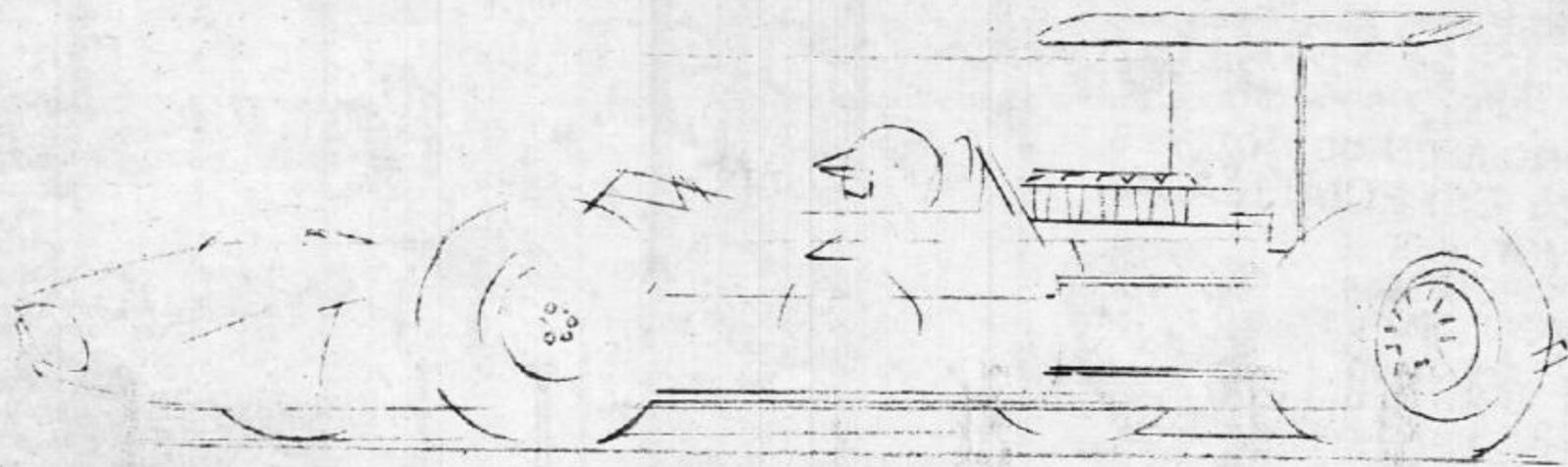
Como todas las cosas, también en dibujo lo más sencillo es lo más difícil de realizar. No crea que porque sabe dibujar ruedas, y porque plantar el cuerpo del auto se logra con un cilindro medio achatado, ya tiene cocinado el monoposto. Por ser el tipo de auto que más partes mecánicas tiene al descubierto, el auto de carrera evidencia la capacidad de observación y los conocimientos que pueda tener el dibujante sobre el tema.

Los autos parados tienen las suspensiones en posición normal y las cuatro ruedas en cámara O (perpendiculares al suelo). En los coches de la actualidad, en que las gomas parecen barriles acostados, es casi imposible notar el cámara, porque éste en realidad no existe, permanece neutro. Pero en el dibujo es conveniente dar cierta inclinación a los bordes de las ruedas para acentuar la actitud del coche, dándoles —principalmente a las ruedas delanteras— cámara positivo cuando se quiere representar pique, aceleración, despegue del piso —hacer las ruedas así: ()—, o cámara

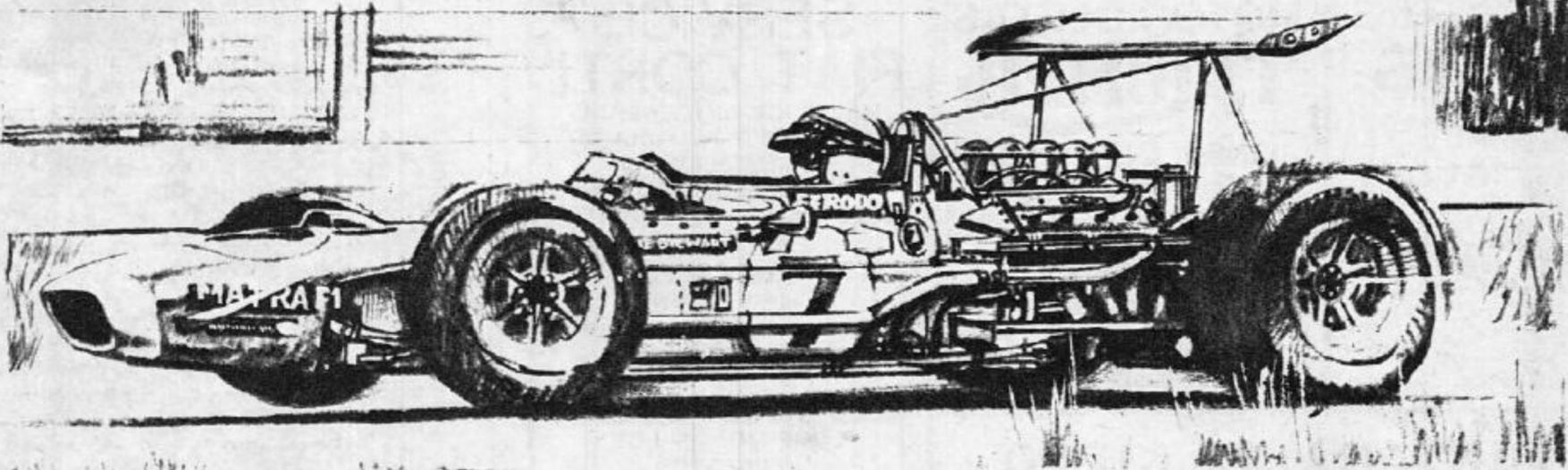


Por complicado que parezca, el dibujo de las partes mecánicas tiene una base muy simple.





Barquero



Para dibujar este Matra, con Jackie Stewart y todo, se comienza por trazar líneas auxiliares que definan las formas.

negativo en las frenadas, entradas a las curvas o aceleraciones violentas vistas de atrás. Hacer las ruedas así:) (.

En uno de los dibujos de esta nota se aprecian, además, las diferencias de inclinación de las parrillas de suspensión delanteras en las distintas actitudes del coche. Cuanto más acertada sea la elección de estos ángulos más fuerza o expresividad se logrará en el dibujo, cuya dirección, al igual a la de los autos de verdad, será hacia el éxito o "a los almacigos", según como se manejen las ruedas.

El tren trasero casi nunca resulta expresivo, y si se trata de hacerlo en un auto actual lo único que puede pasar es que el aparato parezca "tortea-do"; la única manera realmente eficaz que existe para dibujar el tren trasero con "acción" es aprendiendo las posiciones de los elásticos, reactores y demás componentes del grupo de suspensiones y transmisión. En esto nunca invente, porque usted va a ser el primer decepcionado con los resultados. Otra dificultad que presenta el dibujo de monopostos actuales es la característica de los mismos de no tener ningún tipo de carenado trasero —por lo menos en el caso de los Fórmula 1 Internacional— lo que, por supuesto, requiere de usted la "changa" de tener que dibujar el motor, y ya sabemos cómo son los motores de hoy en día, que más cachivachitos no podrían tener. Sin embargo, vamos a tener el coraje de decir que las formas básicas de un motor son de lo más sencillas y fáciles de reproducir con líneas de perspectiva como el resto del auto. Que después se tenga que arremangar para dibujar con mucha paciencia hasta el último cablecito, ya depende del entusiasmo que usted tenga; pero convéncase desde ahora que lo único de difícil que tiene un motor es la base: los detalles son lo más fáciles, y cuan-

tos más detalles hay, menos se notan las pifladas.

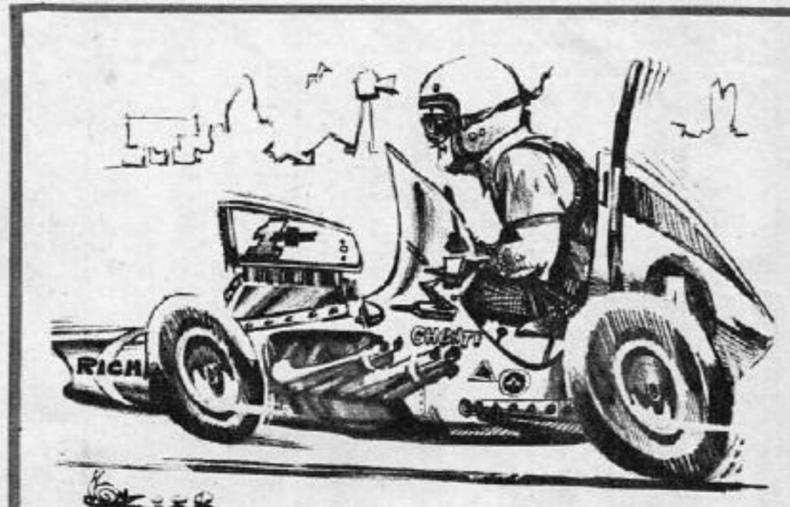
Por último, la misma recomendación de la clase anterior. No se olvide que el conductor no es de goma, y debe entrar en una cabina que lo albergue sin comprimirlo como a un bacalao; los espejitos deben estar racionalmente ubicados, el volante y el parabrisa deben estar algo por debajo de la línea de visibilidad normal del piloto y la barra protectora un poco por encima del casco —lo que no quiere decir que en la realidad este requisito de seguridad se cumpla en la totalidad de los casos—.

El dibujo de monopostos es bastante más difícil de lo imaginable, y aunque parezca mentira, cuanto más modernos, sencillos y perfilados son, mucho más difícil resulta encontrarles el carácter y, lo que es más, plasmarlo en el papel.

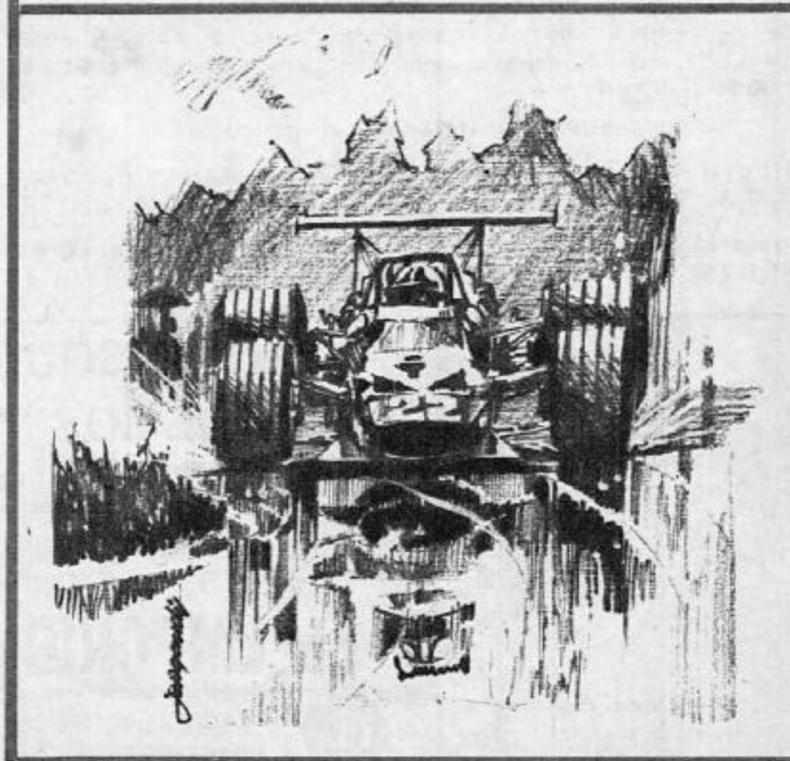
Mucho más fácil resultaba en otros tiempos dibujar con éxito los carricoches que corrían en los campeonatos europeos de "los buenos tiempos", en que el radiador, los capots aleteados y las ruedas de auxilio, y los tanques, y todo el cachivacherío, complicaban la imagen de manera que un auto no tenía necesidad de ser psicoanalizado por el dibujante, como sucede ahora, para lograr captarlos en forma y esencia. En fin, lo pasado ya pasó...

LEA EN EL PROXIMO NUMERO LA 12ª NOTA DE ESTA SERIE:

El reencuentro con el pasado: los autos Vintage.



En dibujo de humor hay que hacer resaltar las características no sólo del coche sino del conductor.



sugerencias PARABRISAS CORSA



RECTIFICACION DE MOTORES
LINEA ESPECIALIZADA

MOTORES
COMPETENCIA
ANEXO J - F2 y F4

MARATEA Y CIA. S. R. L.
BUCARELLI 1653/57 T. E. 52-2595



EL repuesto ideal para su
automotor (Ind. Arg.)

REPUESTOS
TAUNUS

Línea
completa



Av. Santa Fe 3002
T. E. 83-3281

MOTOCICLETAS
TRIUMPH

LINEA COMPLETA
DE REPUESTOS
TALLERES PROPIOS
IMPORTADOR Y
REPRESENTANTE
EXCLUSIVO

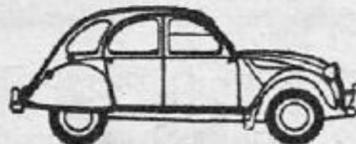
SALATINO Y Cia. S. R. L.
Av. J. B. Justo 7747, Cap.

**SERVICE
FIAT CORTI**

MECANICA EN GENERAL
CHAPA Y PINTURA
ESPECIALIDAD
EN TOQUES TUERCA
PREPARACION DE MOTORES
Y ASESORAMIENTO
San Blas 2162 - T. E. 58-7367
(frente cancha ARGENTINO JRS.)

MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES
EURO-REP

TIENE TODOS LOS
REPUESTOS
CITROEN 2 CV
Y ALGO MAS...



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

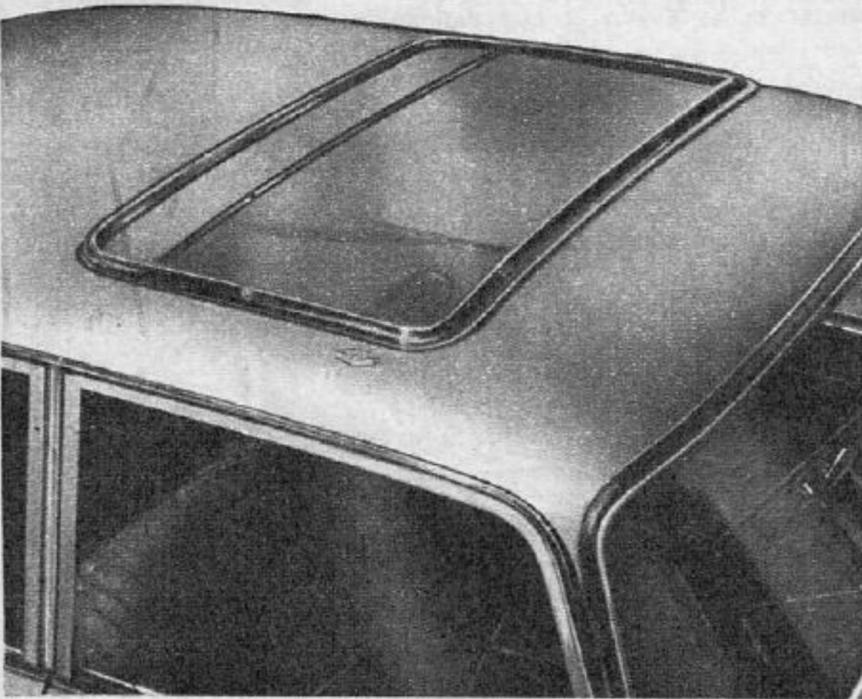
SUPRALOCK
SELLAJUNTAS SINTETICO

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



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

UNA VENTANA AL CIELO...

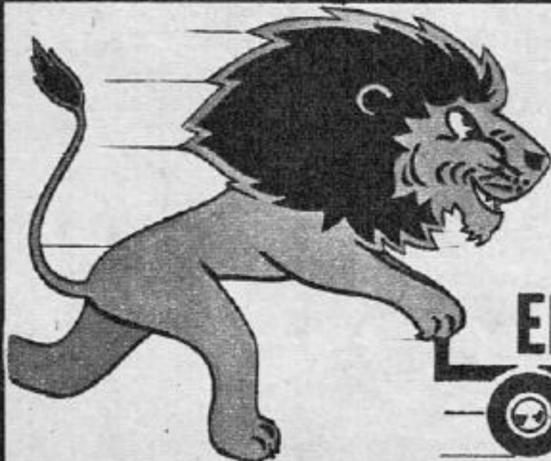


Sobretecho Transparente Polarizado **SUN VALLEY**, se coloca en 5 minutos, sin agujerear ni bloquear la tapa corrediza original. Es inalterable, de perfecto ajuste y hermetismo, a polvo, viento y agua. **SUN VALLEY...** una ventana al cielo, que convertirá su Peugeot en un verdadero valle de sol.

INDUSTRIA ARGENTINA - PAT. No. 157.470

Distribuye Para Toda La Red De Concesionarios Peugeot:
S.A.I.C.A. S.R.L. Entre Ríos 1231 - Tel. 23-1075-23-7998

A Comercios Del Ramo Accesorios Para Automotores:
ROBERTO S. TORTORELLI Rivadavia 8091 - 59-8760



**NO BUSQUE MAS...
TENEMOS TODO LO QUE SU
PEUGEOT NECESITA**

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

AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

**Parabrisas
CORSA**

CUPON

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

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



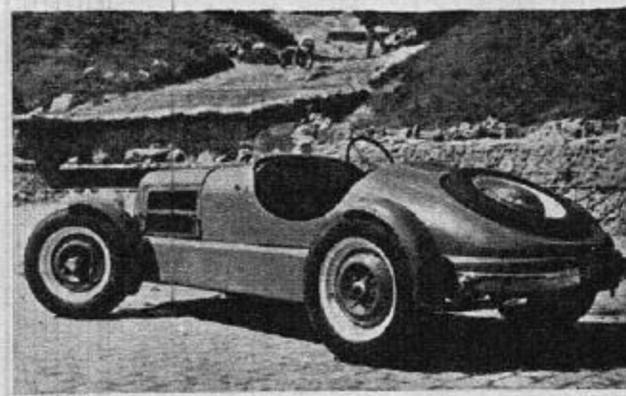
en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía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

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

TORINO 380-W TURISMO CARRETERA. Ex Eduardo Rodríguez Canedo en GP de TC '67. Gomas ruta y circuito Cinturato y Dunlop. Block nuevo y repuestos en general. Llantas de magnesio. Ruedas Argentinas. Tres relaciones de diferencial: 2,87 - 3,07 y 3,31. Listo para largar. Precio total con repuestos: \$ 2.800.000. Tratar: Rivadavia 5481.



FIAT 1923 - Modelo 501 - Baquet Sport - Optimo estado - Manual mecánico de fábrica. Tratar: Rolando Caporosso, Brown 1785. Tel. 44282 - Rosario.



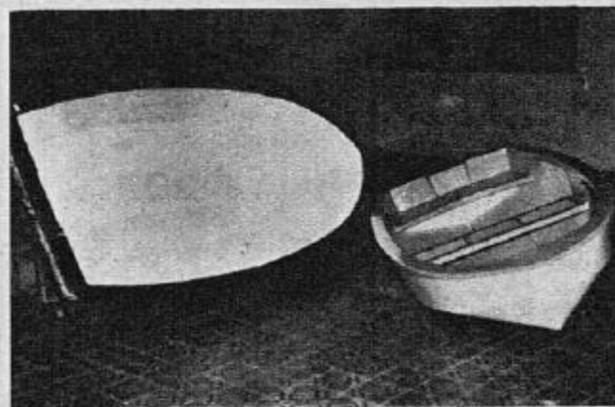
CORSAS DEL INTERIOR. Todo tipo de accesorios para competición TM y TC y autos Sport. Se remiten en las 48 horas por vía aérea contra reembolso. CENTRAL-POSTAL-CAR (CPC). Pedidos a: Montevideo 484 - 7º piso - Oficina 8 - Buenos Aires.

PERA "EL VOLANTE" vende o permuta lista para largar TC CHEVROLET 4 bancadas. Estado impecable. Tratar en: GAONA 1500 - CIUDADELA.

BERLINAS "FIAT 1500" TM. Tres Berlinas Fiat 1500 "C" con caja de quinta, instrumental completo, isotorque, gomas de competición. Listas para largar. Pertenecientes a la Comisión de Concesionarios FIAT. Tres unidades puestas a nuevo. Color rojo. Venta con sentido promocional \$ 1.400.000 cada una. Puestas a 0 KM. 110 HP garantidos. Tratar: GODOY CRUZ 8056 - Buenos Aires.



APRENDA A HACER CARROCERIAS y embarcaciones con fibra de vidrio. Hugo H. Hasenbalg y Asociados organiza un curso teórico práctico sobre poliéster reforzado con fibra de vidrio. Los asistentes al curso trabajarán en la construcción de una lancha para fuera de borda. Y la sortearemos entre los alumnos del curso. Calcularemos una "Zagato GT" en fibra de vidrio. EL CURSO COMIENZA HOY 17 EN: Dorrego 2124 - Capital. A las 18 horas. Tel. 88-1485.



ULTIMA NOVEDAD. Vendo TV-700U, SONY portátil para automóvil o crucero. Alimentación 12/110 V. Antena especial con orientación eléctrica. Fuente de alimentación lista para conectar en el encendedor. Batería portátil especial (opcional), recargable directamente del televisor. Tel. 792-0131.

PERMUTO RAMBLER 63, perfecto estado, gomas nuevas, por TORINO 300S ó 380, año 67, máximo 40.000 kilómetros. Diferencia a convenir: parte al contado y resto facilidades. Llamar a tel. 88-8687, de 8 a 9 y después de las 22.

VENDO MONOPOSTO Rafaela para Fórmula 2. 0 Km. a estrenar. Completo, con motor y caja. Armado y puesto a punto de chasis y suspensiones. Listo para largar. Acassuso 1898, Olivos (altura Av. Maipú 3200). Sin cubiertas. O permuta por auto de serie.

MOTO NORTON INTERNACIONAL, 500 cc. Modelo 49. Buen estado. Particular. Tratar: Tel. 88-7816.



VENDO NORTON DOMINATOR 650. Reacondicionada a 0 km. Modelo 63, estado impecable. Doy facilidades y acepto permuta. Un modelo extraordinario y único en el país. Tanque pintado de color verde original y gomas flamantes. CRISTIAN MOTOS. Av. S. Martín 7878, San Martín. 755-1706.

COMPRO Y VENDO autos sport. Facilidades y garantías de funcionamiento. Tratar: 47-8448.

VENDO MOTO HRD 1000 por no saber armarla. O permuta por Motoneta. Tratar: Sr. Torres, 32-6010/29, int. 227.

ATENCION COLECCIONISTAS: vendo "Cadillac año 1918" equipado de fábrica, perfecto estado de funcionamiento, bien de pintura y de tapizado. Tratar: Av. Libertador 18131 (Martínez). Estación de Servicio ISAURA. Preguntar por el Sr. Semperena.

CRESPI - FIAT, llantas de magnesio, ruedas 5,20x12 (adelante) y 5,60x13 (atras) - Motor FIAT (ex Carró), Caja Fiat (con relaciones Granzella). Con trailer. Todo en perfecto estado. Tratar: Sr. Víctor Belleto. Tel. 61-9000.

VENDO Lincoln Continental, modelo 1947, Motor Overdrive y diferencial originales. Tapizado nuevo. Chapa regular. Precio interesante. Tel. 22-8884.

CHEVROLET 1951, 4 puertas, gomas nuevas. Oportunidad. Tratar en: CABRERA 5045 de 7 a 19.

TC y TM. Válvulas de competición diseño BERTA. Infladores ultra-rápidos. Cojinetes de biela y bancada. Bujías especiales. Precios especiales: Viamonte 1604, T. 40-9253.

COMPRO barco tipo pescador, motor económico. Eslora de 8 a 10 metros, manga de 2 a 2,40. Con facilidades. Tel. 80-2698.

VENDO M. G. 1947. Gomas nuevas. Buen estado de pintura. Dos ruedas armadas y 8 gomas. Accesorios Corsa. Tratar: 88-1217, de 22 a 23 y de 8 a 10 horas.

La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra \$ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. La dirección y/o teléfonos que deban consignarse en el aviso se contarán como palabras.



...Y LLEGÓ PRIMERO!

FRAM

COMPETICION
PARA ALTA PERFORMANCE



DISTRIBUIDORES

BEAUDEAN, DO PORTO & CIA.
Córdoba 1532, Buenos Aires

CADMA S.A.
Viamonte 1430, Buenos Aires

CIRA S. A. C. I.
Viamonte 1516, Buenos Aires

DE ANGELIS S.A.
Córdoba 1865, Buenos Aires

DITLEVSEN & CIA. LTDA.
Av. Ing. Huergo 1335, Buenos Aires

FEINSTEIN S.A.C.I.
Paraná 555, Buenos Aires

GALVE HNOS S.A.
Caseros 832, Buenos Aires

GOFFRE CARBONE & CIA. S.A.C.I.
Viamonte 1549, Buenos Aires

RONCHETTI, RAZZETTI & CIA. S.A.
Viamonte 1574, Bs Aires - Av. Corrientes 366, Rosario

WILL L. SMITH S.A.C.I.
Pte. Luis Sáenz Peña 443, Buenos Aires

EL FILTRO DE ACEITE DE LOS VENCEDORES!

TRACTORES:



Garcia Veiga - Bahillo Ganadores

En el Estadio Municipal de San Pedro y a beneficio del Hospital Municipal de esa ciudad se realizó una carrera de tractores ganada por el binomio Garcia Veiga - Bahillo conduciendo un Fiat 650 Standard. Por la mañana, en el partido Periodistas vs. Corredores, los primeros se impusieron por 2 a 1. Entre el partido y la carrera, un succulento asado dio nuevas fuerzas a pilotos y periodistas para disputar las seis series y final en el tractódromo local. Corrieron Rienzi, Caldarella, Urruti, Nasif, Galluzzi, Pedelaborde, Najurieta y algunos "respetados" periodistas

Miguel Angel Galluzzi responsable, organizador y director de la prueba, coteja el instrumental del Fiat 650 Standard. Al Nº 5 le fue incorporado un alerón porque Angel Rienzi se había quejado de problemas de frenaje en la curva del fondo. A la izquierda, "Fede" Urruti que era una fija para pruebas observa su máquina. Igual no pasó nada; "Fede" entró último solito y cortado.

sugerencias PARABRISAS CORSA



SIAM DI TELLA
 REPUESTOS LEGITIMOS
A. MARTINEZ y CIA. S. R. L.

DESCUENTO A SOCIOS DEL A.C.A.
 MONROE 2794 - T. E. 73 - 2401



AROS ★ BOTADORES ★ BUJES ★ COJINETES
 CAMISAS Y CONJUNTOS - PISTONES - PERNOS - VALVULAS

PRADDAUD S. R. L.
 TUCUMAN 1685 ★ T. E. 40-0512-8194



REPUESTOS Y
 ACCESORIOS
 DEPORTIVOS **A CREDITO**

- PALANCA AL PISO
- VOLANTES DEPORTIVOS
- RUEDAS DE MAGNESIO
- BUTACAS ■ JAULA ANTIVUELCO
- AJUSTE DE MOTORES
- CONJUNTOS ARMADOS DE TODAS LAS MARCAS

JUAN CARLOS MARCOS S.C.A.
 MONROE 2716 - T. E. 73-8476

**ESPECIALISTAS EN ARMADO Y
 BALANCEO DE RUEDAS PARA
 AUTOMOVILES DE COMPETICION**

Máquinas especiales que son la última palabra en armado, desarmado y balanceo de llantas de cualquier tipo.



MAXIMA SEGURIDAD Y PRECISION
 Godoy Cruz 1201, esq. J. B. Justo,
 (alt. 2000), Capital.

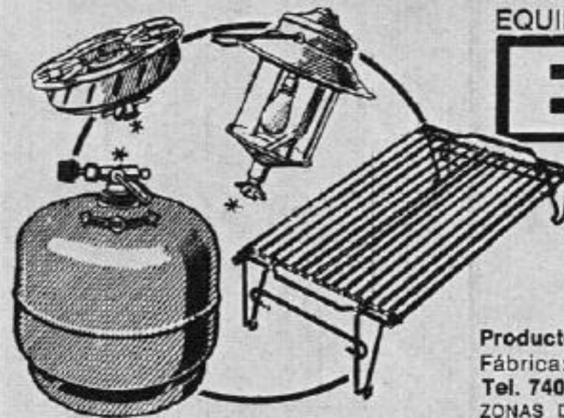
**STUDEBAKER
 CITROEN**

REPUESTOS
 LEGITIMOS
 CHARCAS AUTOMOVILES
S. R. L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399
 ex CHARCAS 32-9179 - Bs. As.

INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...
 EQUIPO CAMPING

ECO



CALENTADOR: c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas.
 FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.
 PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO
 Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli
 Tel. 740-3862.
 ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

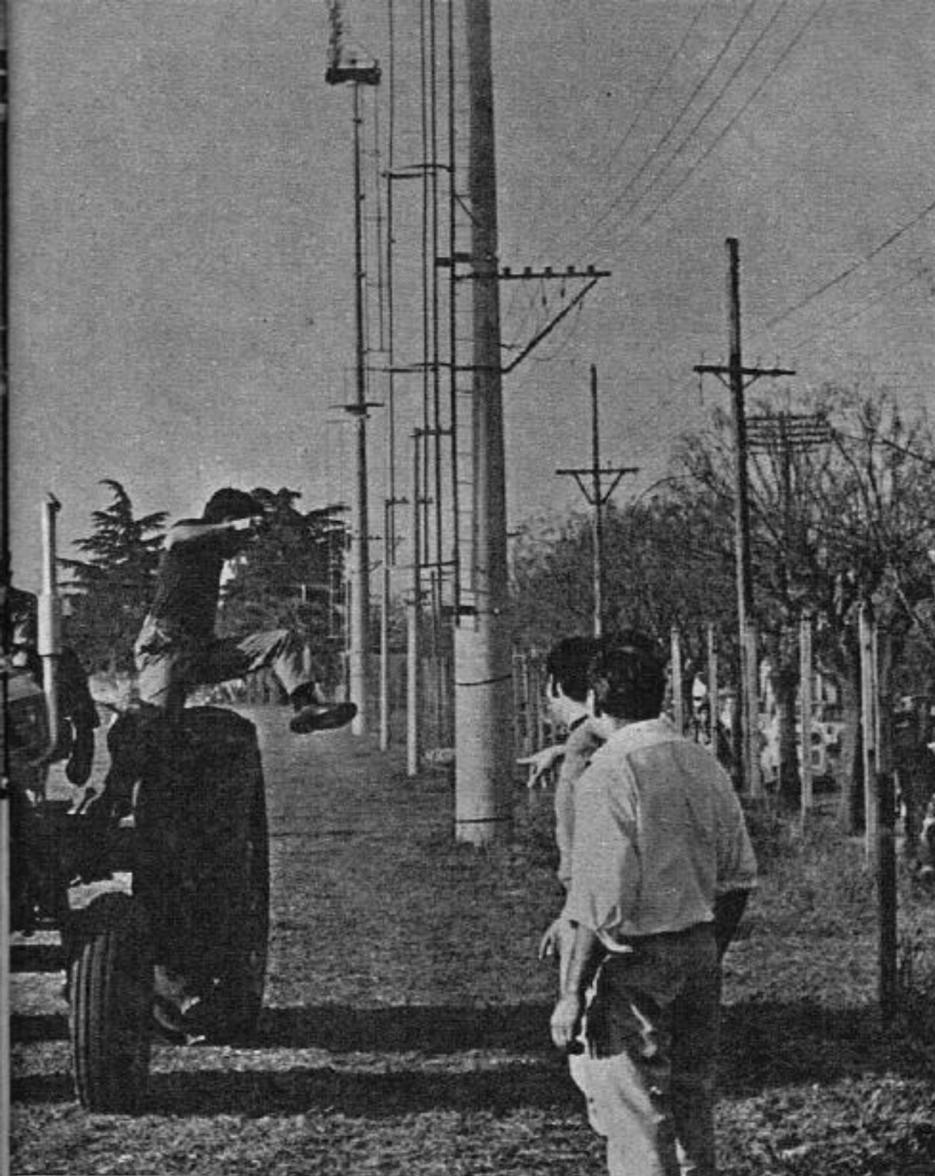


**FUNDA
 CUBRE-COCHÉ**

SU GARAJE PORTATIL
 PARA EL INVIERNO
 LA FUNDA CUBRE-COCHÉ
 MAS RESISTENTE
 A LA INTEMPERIE

Total protección contra el granizo, lluvias, heladas, rocío, etc. IMPERMEABLE 100x100, COSIDA Y SOLDADA, confeccionada en telas especiales atelpadas por dentro - no rayan no se pegan - 2 ventilaciones. TAMBIEN el mayor surtido en artículos para camping. ENVIOS AL INTERIOR - Ventas por mayor y menor.

PEDRO V. CAFFARENA, Av. Juan B. Justo 6801, Tel. 69-6065, Bs. As.

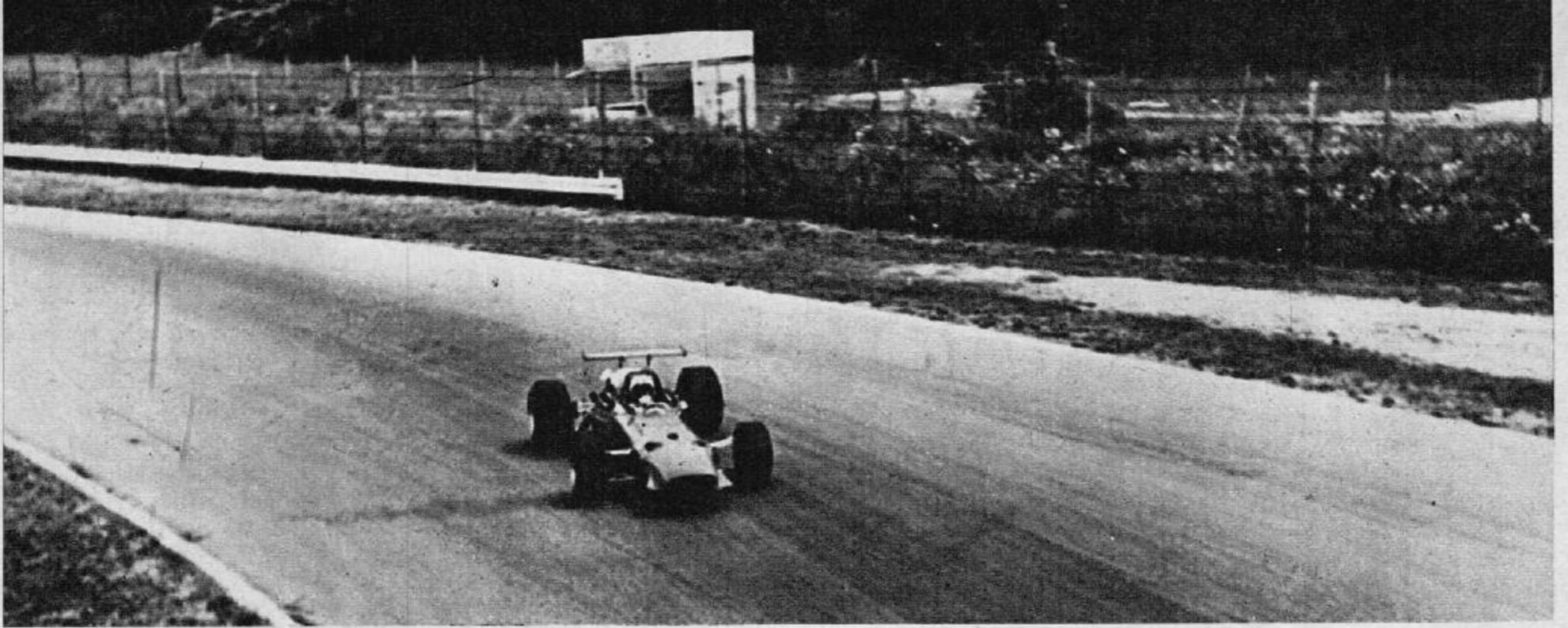


Cambio de piloto en la recta del fondo. Salta García Veiga y Miguel Bahillo ya ha tomado el volante del tractor Nº 11. Fueron los ganadores de la final. Por la izquierda y bien pegaditos a la cuerda vienen chupaditos Najurieta Nº 7 y Vázquez (a) "Cuchu".

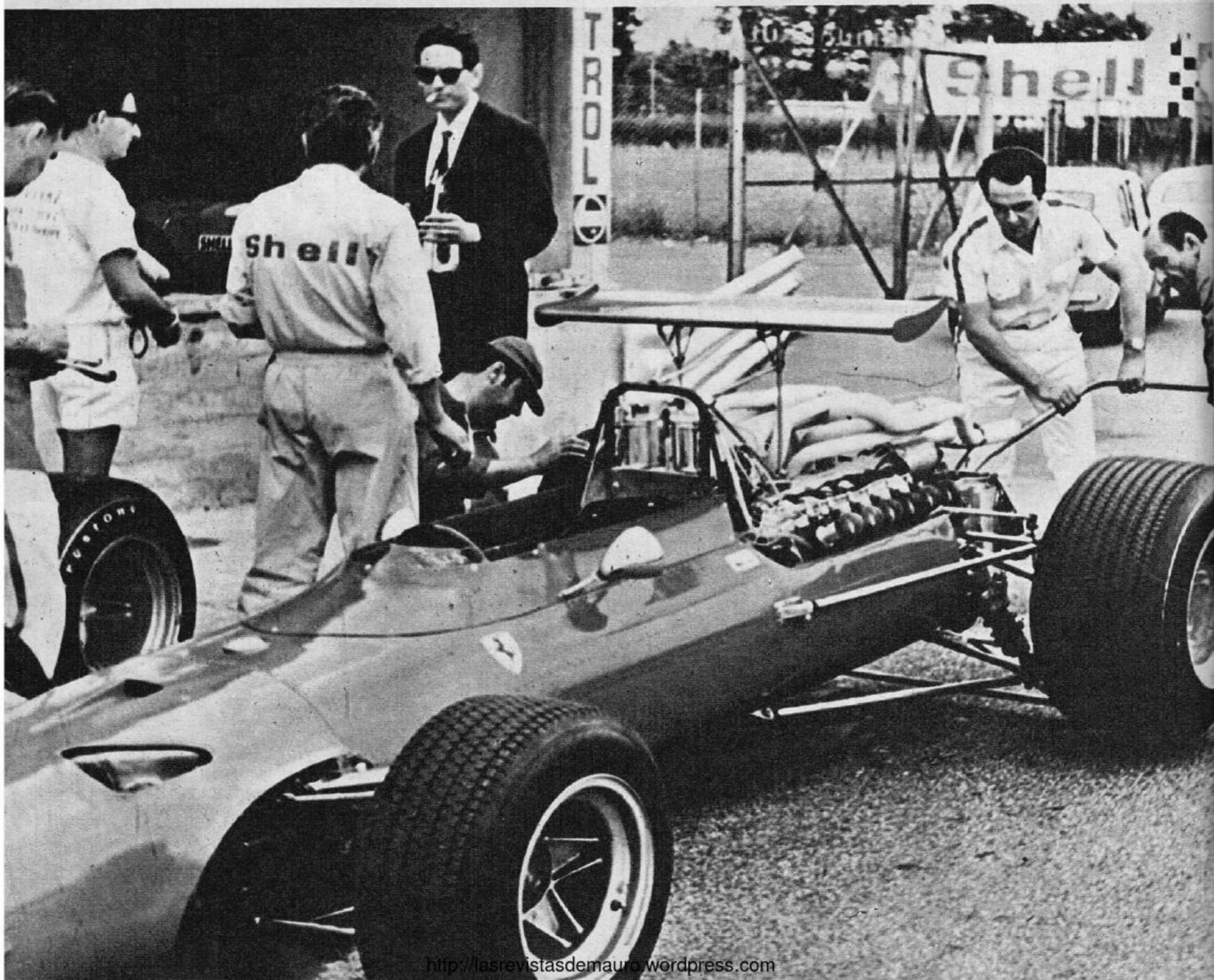


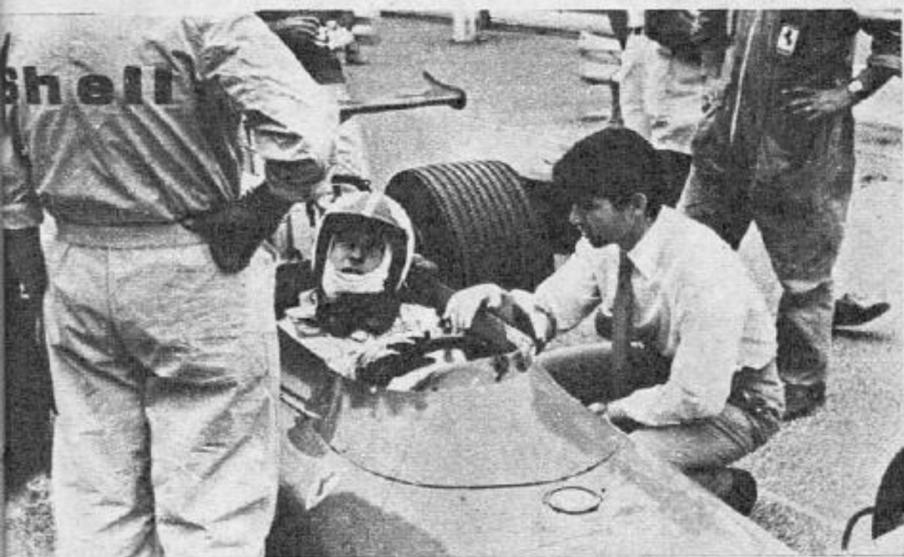
El ganador de la competencia por la recta principal del Tractódromo de San Pedro. El "Nene" García Veiga hace rostro mientras pasa raudo y "veloz" con varios metros de luz sobre el segundo. Ganó su serie y la final con record de vuelta a 26,867 km/h. de promedio





UN DIA CON EL





La puesta a punto de un coche de Fórmula Uno es una tarea compleja y agotadora. Pruebas, pruebas y más pruebas. Controles, modificaciones, consultas y nuevamente a seguir girando. PARABRISAS CORSA tuvo oportunidad de presenciar un "collaudo" muy importante en Monza y pasar...

EQUIPO

FERRARI



Arriba, izquierda: Una curva en Monza y Chris Amon entrando con todo. Nótese la forma de encarar la curva, que no es la misma que en carrera.

Arriba, derecha: Luigi Traneri, especialista en Fórmula Uno de la Firestone, conversa con Amon antes de que éste salga a dar vueltas. A partir de ese momento todo quedará en manos del piloto y de su habilidad.

Una detención y un cambio de "rodillos" para la Ferrari. Durante el "collaudo" (prueba) se probaron cerca de diez juegos distintos de gomas. Luego de cada prueba el auto era elevado y se analizaba la temperatura de la cubierta en todo su recorrido y su desgaste.

Ir a Italia y no correrse hasta Monza para dar un par de vueltas, es más o menos lo mismo que estar en París y no subir a la Torre Eiffel. Claro que en Italia hay cosas más lindas y más importantes como el Coliseo o la Fontana de Trevi, en Roma, el Duomo en Milán, los canales de Venecia o las playas de Capri, Costa Smeralda o Ischia, pero Monza y su autódromo tienen ese encanto especial, ese clima tan corsa que a nosotros —y a muchos más— nos gusta tanto. Y como Parabrisas-CORSA estuvo en Italia y pasó, por una casualidad (¿o no?), muy cerca de Monza, nos vimos ante la necesidad imperiosa (¿o no?) de entrar al circuito, estudiarlo, conocerlo y también probarlo.

Nuestro Fiat 750 giraba y giraba en Monza. Por sólo 1.000 liras uno puede dar tantas vueltas como sea capaz en media hora. El precio del autódromo incluye, en préstamo, un casco muy, muy, pero muy "pintón" que además es muy, muy, pero muy seguro.

Contar nuestra experiencia en la pista nos da vergüenza. Con el 750 dentro del autódromo y andando a "full", parecía lo mismo que andar en una autopista italiana, con alguna que otra curvita más o menos suave. Pero lo más importante que nos ocurrió en el autódromo fue cuando empezamos a conversar con el portero y a éste se le escapó una frase, para nosotros clave: "Sí, mañana vienen los de Ferrari a probar no sé qué cosa, si neumáticos, caja... no sé bien qué, pero tienen pedida la pista". Sí, sí, imagínese una cara mezcla de alegría y estupor. Teníamos la oportunidad de enfrentarnos al equipo Ferrari en su vera salsa, de conversar con la gente que trabaja en Fórmula Uno, con los pilotos en el escenario habitual de su trabajo cotidiano y durante el trascurso de ese trabajo de "collaudo" tan poco conocido por la gente, pero que es esencial para la puesta a punto de los coches. Ni bien el portero nos dijo lo de Ferrari, partimos nuevamente con nuestra "bolita" Fiat rumbo a la administración del autódromo a tratar de averiguar más... mucho más.

El señor que estaba detrás del escritorio de administrador, nos hizo acordar a nuestro amigo Barbieri, el

"dueño" del Autódromo Municipal de Buenos Aires. Nos enfrentamos con él y le preguntamos si conocía más detalles de la venida del equipo Ferrari. Por supuesto, antes de que nosotros pudiéramos seguir hablando, nos dijo: "Mire, por mí no hay ningún problema en que usted venga a ver todo lo que quiera, pero Ferrari pidió el autódromo para una prueba de neumáticos y con la especial condición de que sea a «puertas cerradas», vale decir, con absoluta prohibición de entrada a cualquier persona que no sea del equipo Ferrari o de la Firestone. Si usted puede entrar por sus propios medios, adelante... y le aclaro que si lo logra, lo felicito". La aclaración era como para desanimar al más pintado. Con nuestro Fiat dimos media vuelta y decidimos que al otro día los técnicos de la Ferrari nos tendrían que dejar entrar, sí o sí.

AL OTRO DIA, FERRARI

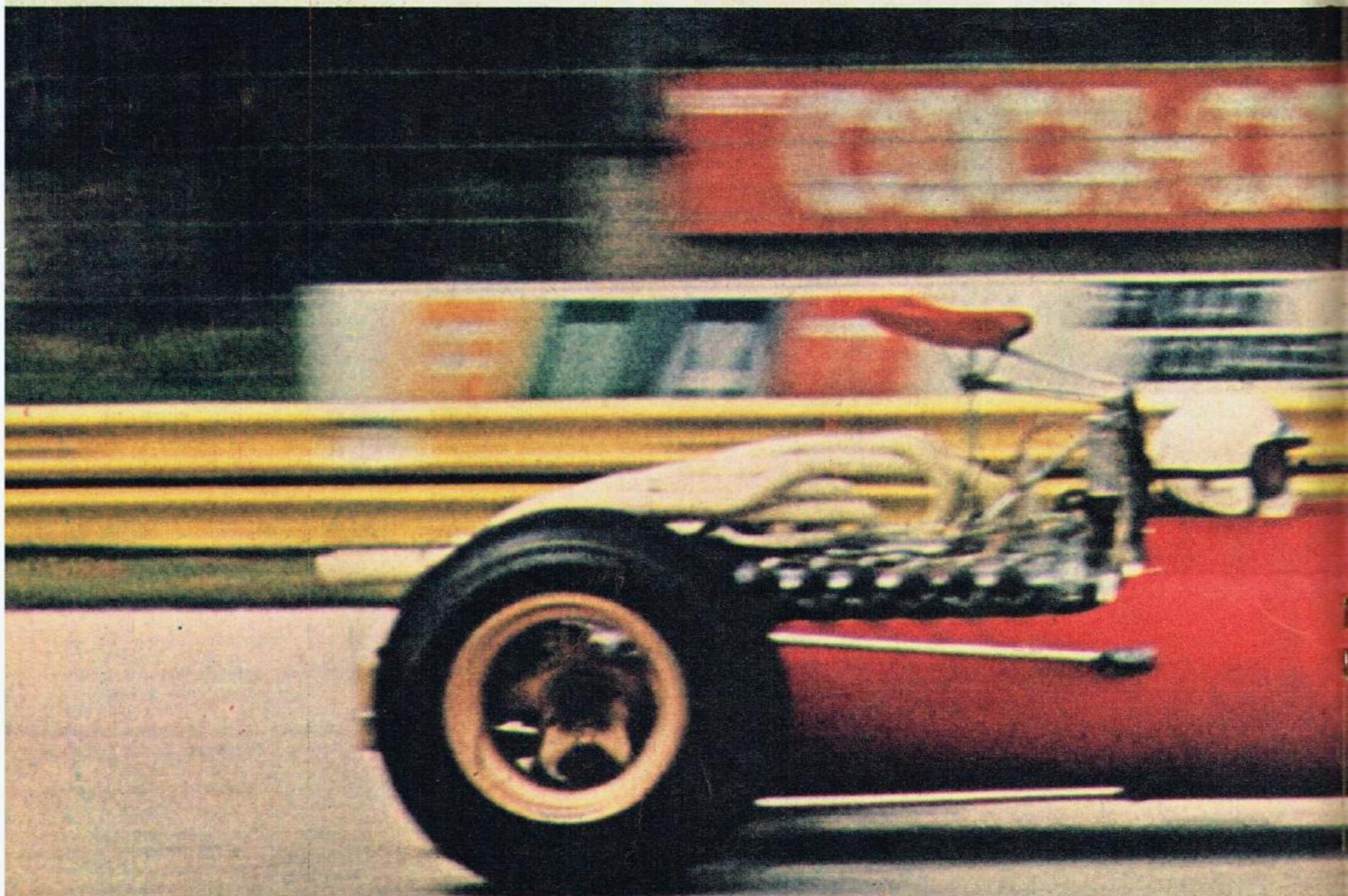
Ya cuando nos levantamos, en el hotel, nos empezó esa excitación típica de cuando se está por verificar un encuentro muy ansiado. En este caso no era una señorita, nuestro encuentro, era con un poderoso motor de 12 cilindros en V y tres litros de cilindrada... con alerón.

Estacionamos nuestro "racer" frente a los boxes y luego de echar llave al auto y correr hacia donde se escuchaba un ronco ulular de muchos cilindros y litros, todos juntos y sonando al mismo tiempo, nos tropezamos con un hombre de mameluco, sentado como a quien no le importa la cosa, sobre una cubierta asíííí... de ancha. Le preguntamos quién estaba encima del monoposto y nos contestó, muy al pasar, que era Chris Amon.

Nos acercamos a un mecánico y le preguntamos si nos dejaba entrar: ¡NO! Se alejó sin dejarnos explicar nada. Sin darnos por vencidos llamamos al jefe de mecánicos y luego de explicarle durante un buen rato que veníamos desde las lejanas y salvajes pampas, nos dejó entrar.

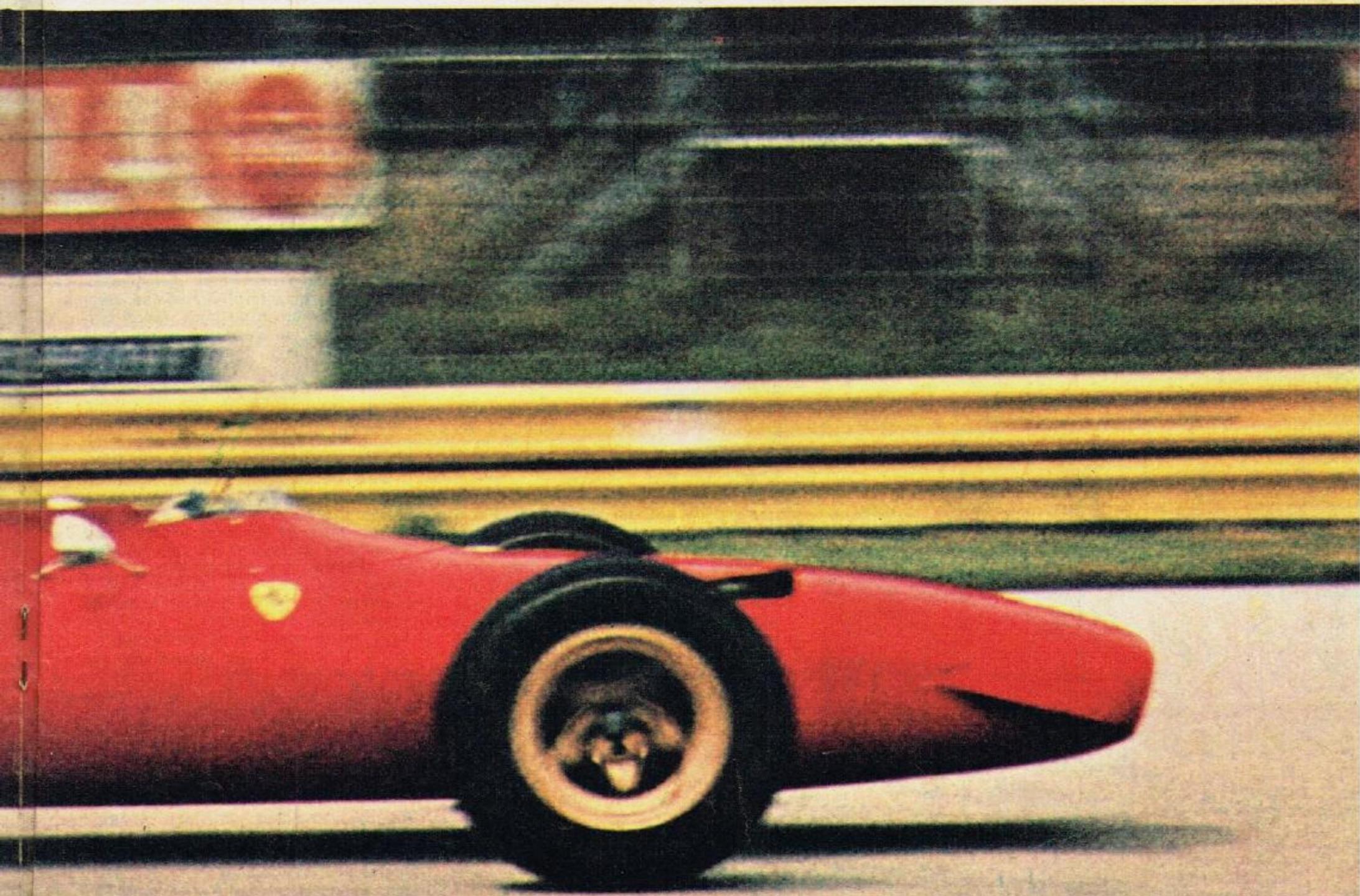
Ahora sí, ante nuestros saltones ojos, la última palabra en Fórmula Uno, la Ferrari 3 litros con alerón del propio

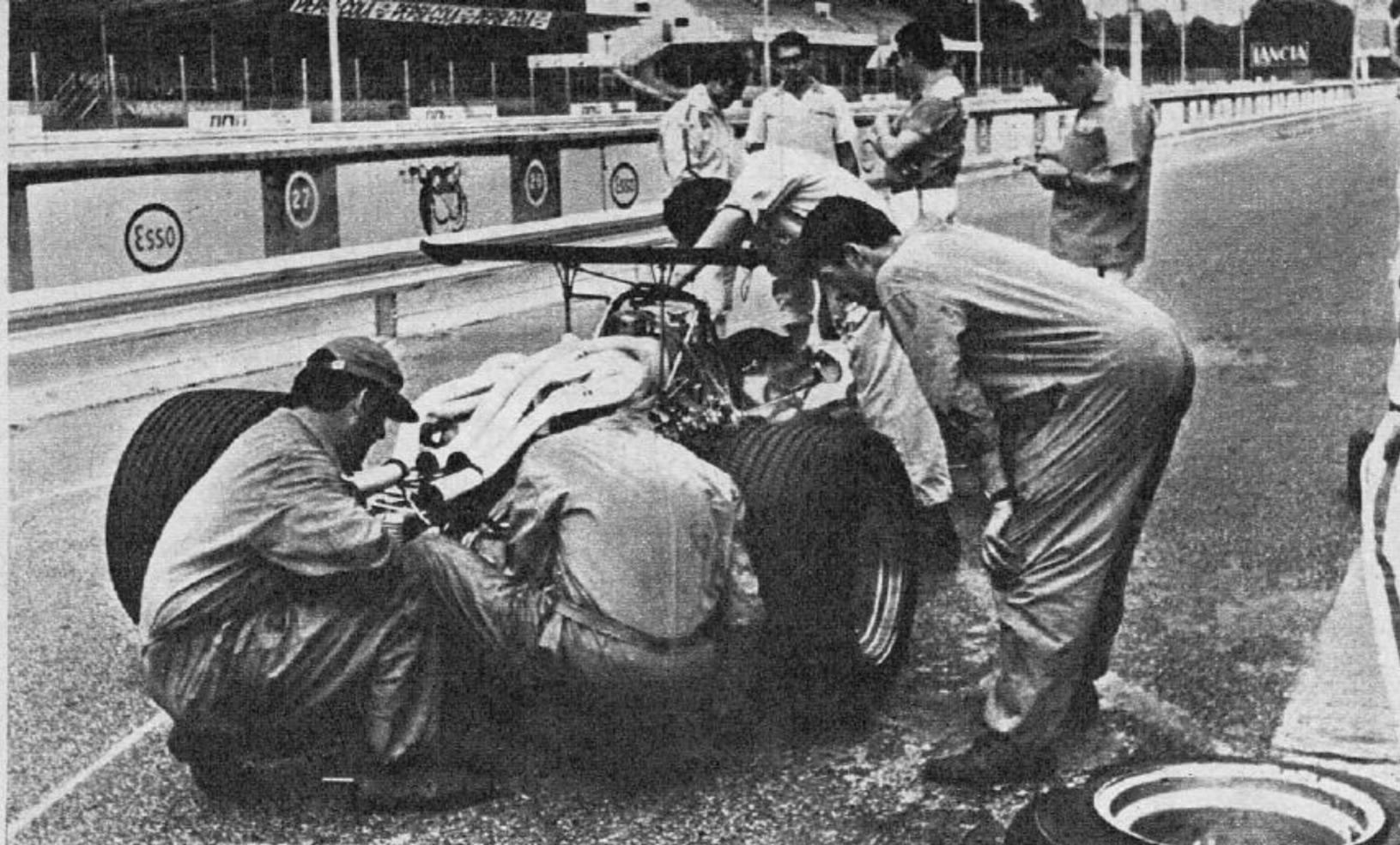
**Un auto rojo y
un piloto embozado
tras un casco
y un pañuelo tipo
"cowboy". Muchos
técnicos y más
de 100 gomas listas
para ser probadas.
¿Qué es esto?
Nada menos que una
prueba que Ferrari
y Firestone realizaron
en Monza**





No cualquiera maneja un Fórmula Uno y no cualquiera también puede decir qué cubiertas van o qué cubiertas no van. Chris Amon sí puede decirlo; para eso es el "collaudatore" del equipo y a fe que don Enzo lo hace trabajar de sol a sol. Para eso le paga.





Los trabajos en la caja no demoraron más de una hora. Todo ocurrió mientras el equipo de "ejecutivos" almorzaba.

Izquierda, centro: Chris Amon se "prueba" el Ferrari antes de lanzarse a la pista de Monza. El hombre que está parado al costado del F-1 es el ingeniero Marelli, delegado de Enzo Ferrari durante las pruebas.

Abajo, izquierda: Amon pasa frente a los boxes marcando 1m 28s 4/10. Con los cronómetros estaba la esposa de Amon y los técnicos del equipo Ferrari.



equipo de Maranello, era atendida con esmero por artesanales manos.

Comenzamos nuestra tarea de periodistas, con papel, lápiz y máquina fotográfica. Poco a poco nos fuimos compenetrando de todo, del porqué de esas pruebas, de porqué allí en Monza y no en Módena. Comenzamos con una entrevista con el ingeniero Marelli, "il capo" delegado del mago de Maranello. Nos explicó que estaban probando neumáticos, pues a raíz de fallas en los mismos las Ferrari tuvieron problemas en Brands Hatch (Inglaterra) y en Nürburgring, cuando tenían muchas posibilidades de ganar. A consecuencia de ello, Ferrari y Firestone acordaron esa cita en Monza. Unos fueron con el taller rodante, dos "muletos" encima y el camión con los dos autos, y los otros con el taller rodante, laboratorio y nada menos que 130 neumáticos Firestone-Indy para quemar, nuevas, usadas, grandes y chicas. Las que pisaban en ese momento sobre el auto de Amon apoyaban 36 cm, más sus dos "pancitas" laterales, lo que hacían un total de 42 cm.

En un momento dado, mientras conversábamos con un técnico de Firestone, nos sorprendió de espaldas un estruendo infernal. Nos dimos vuelta y lo vimos al bueno de don Chris, con sus guantes calzados, su casquito puesto, su enmascaradito tipo buzo submarino y su mameluco blanco. El box que estaban utilizando en ese momento era el mismo donde se filmó una de las partes de "Grand Prix".

El pulido manejo de Chris se empezó a ver en los cronómetros comandados por los mecánicos y por su señora. Registró tiempos oscilantes entre el 1m 29s 5/10 y el 1m 28s 8/10. El mejor tiempo del día fue 1m 28s 4/10. Esto dice a las claras que los motores caminan fuerte y que el señor Ferrari cuenta, además, con dos señores conductores, Chris Amon y Jacky Ickx.

Amon, luego de dar algunas vueltas, se detuvo en los boxes. Un pequeño ejército de 10 hombres se abalanzó sobre la máquina roja. Cada cual en lo suyo, sabiendo lo que tienen que hacer y sin estorbarse. Amon conversó entonces con el ingeniero Marelli y pudimos captar que había problemas

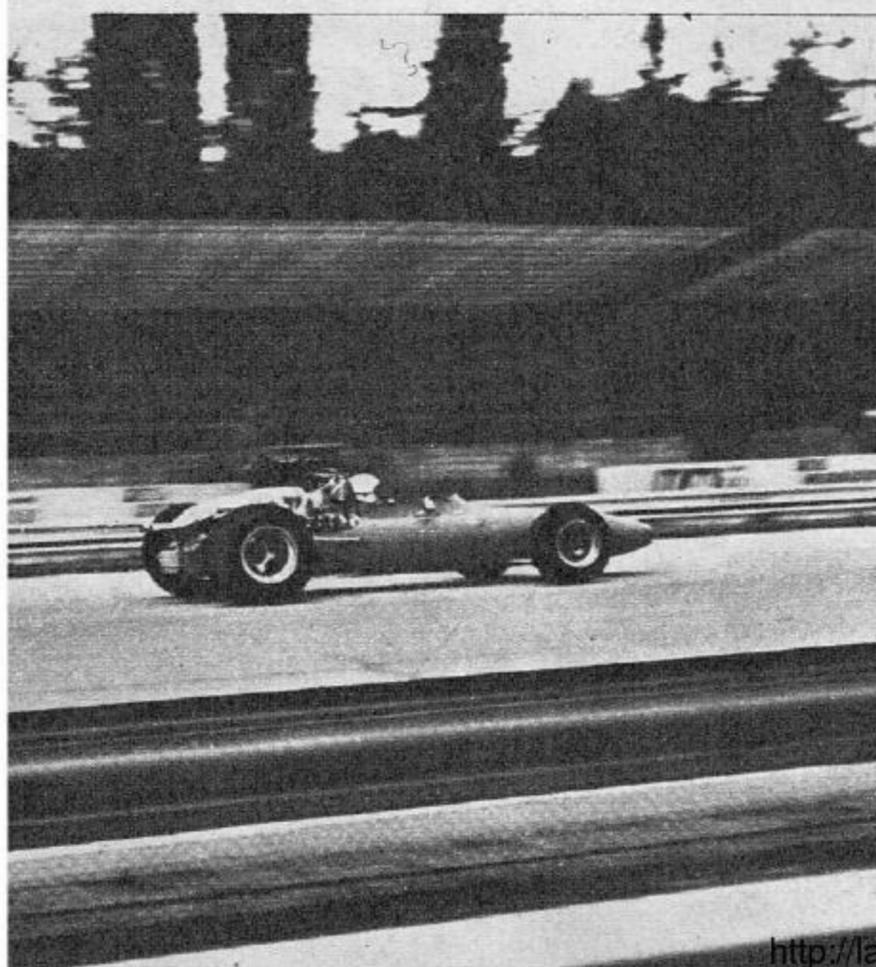
con la caja de velocidades. A las órdenes de Marelli, los mecánicos se dedicaron a desmontar la caja y a poner en condiciones la regulación del varillaje de la caja. Luego Amon se dirigió al box contiguo, donde estaba ubicada la gente de Firestone, y se grabaron en cinta magnetofónica las palabras del piloto sobre el juego de cubiertas utilizado, hecho este que se repite luego de cada prueba.

Al mismo tiempo, prácticamente el auto era levantado por críques (esos de palanca) y era descalzado de sus enormes "rodillos traseros", los que fueron reemplazados por otros de distintos dibujos y más angostos, operación que tuvo lugar momentos después sobre el tren delantero. Aproximadamente veinte minutos después, Amon partió una vez más desde boxes bajo los acordes de la sinfónica de Maranello. Giró un rato y otra vez a boxes. Dos técnicos de Firestone tomaron, entonces, profundidad de dibujo y temperatura en todo el recorrido del neumático, al mismo tiempo que eran nuevamente reemplazadas las cubiertas.

Eran ya las 13,30 horas y Amon giró un par de vueltas para detenerse en los boxes con problemas en la caja. En un todo de acuerdo decidimos ir a almorzar al restaurante del autódromo. Mientras nosotros decidíamos ir a comer, dos mecánicos se dedicaron a desarmar y reparar la caja. Antes de que nuestros compañeros se levantaran de la mesa nosotros ya estábamos en el box espiando lo que pasaba. No nos podíamos perder detalle.

Miramos el reloj. Hacía sólo quince minutos que los mecánicos habían tomado contacto con la caja y ésta ya estaba sobre un paño en el mostrador del box, totalmente desarmada. El ingeniero del taller rodante nos pidió que no fotografiáramos los mecanismos internos y como "nobleza obliga", obedecimos. La verdad era que si llegamos a sacar una sola foto de los engranajes, no íbamos a poder estar escribiendo esto... al menos sentados. Llevaron toda la caja desarmada al "laboratorio rodante", se limpió el lubricante adherido con solvente y pudimos observar un cojinete deteriorado.

Por supuesto, se cambió, y en otros 25 minutos la caja estaba lista para



ser colocada y recibir la paliza correspondiente. Se comenzó el montaje sobre el auto, en instantes en que Amon y señora arribaban del restaurante (muy bonito y moderno, por cierto, ojalá en Buenos Aires tuviéramos las comodidades y los precios que en el restaurante de Monza). Amon se dedicó a pasear un rato, a relajarse y a descansar. La caja estaba colocada y Firestone había cambiado ya las cuatro cubiertas.

Se llenaron los tanques de nafta y la saeta roja salió rugiendo otra vez rumbo a la pista. Las vueltas se sucedieron, una a una. Los tiempos oscilaron en 1m 28s 8/10 y 1m 28s 7/10, pero luego fueron bajando y alrededor de las 16,30 horas se le cronometró 1m 28s 4/10.

Minutos después conocimos a un señor de barbita y al que todos allí conocen por el "barba Gianni", quien se acercó preguntándonos de dónde éramos. Le explicamos que de la Argentina, y de la revista Parabrissas-CORSA más exactamente, y muy amablemente nos invitó a llevarnos en su automóvil particular hasta la primera curva de Lesmo, proposición honesta por cierto, que no tardamos en aceptar. Este buen señor tenía un Alfa Romeo Giulietta Zagato que había pertenecido a Bandini.

Nos dirigimos hacia allí por medio de unos sensacionales caminos arbolados exteriores al circuito y llegamos a Lesmo. Había un puesto de seguridad formado por dos médicos, un banderillero, un bombero y una ambulancia, contando además con un servicio de comunicación telefónica con otras zonas de la pista. Este servicio, según nos contó el "barba Gianni", es parte de lo que Monza ofrece por el precio del alquiler. Sacamos las fotos correspondientes y le preguntamos al "barba" si podíamos ir a otro lado: "Usted manda, amigo, lo llevaré a la segunda curva de Lesmo"... Y hacia allá fulmos.

Y así sucesivamente anduvimos estudiando todas las curvas del circuito, hasta llegar a la parabólica. Regresamos a boxes y aún Amon seguía tirando cambios por esas curvas de Dios.

El zumbido del auto en plena recta, a 280 km/h "plus", era extraordinario, jamás oímos nada parecido.

Eran las 17,40 horas. De pronto, ese ruido extraordinario que veníamos sintiendo vuelta por vuelta dejó de percibirse en una de las rectas del fondo. Le miramos la cara a la señora de Amon y la vimos nerviosa. Luego miramos a los ingenieros de Ferrari y a los técnicos de Firestone. Todos se miraban, porque cuando un auto se deja de oír puede pasar cualquier cosa. Esperaron unos minutos y salió el auxilio a buscarlo. A los pocos minutos llegó el auxilio con el Fórmula Uno a remolque. Rodeamos inmediatamente la máquina y pudimos colegir de que se había roto un caño de aceite. El auto estaba vencido. Fue abandonado por todos y se quedó allí, solo, mudo... La tarea se daba así por finalizada. El problema del caño de aceite sería motivo de un nuevo "collaudo" al día siguiente.

Y nos fuimos de Monza, con Amon, su mujer, el "barba Gianni", el ingeniero Marelli y el "commendatore" Rossi, de la Firestone italiana. El camino de vuelta se nos hizo más corto. ¿La razón? Muy simple: Habíamos pasado un día con el equipo Ferrari...

sugerencias PARABRISAS CORSA

PEUGEOT



Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.

CABELLO 3363/65

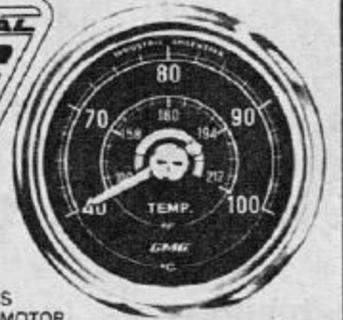
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957



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.

EXIJA CALIDAD



LINEA COMPLETA EN INSTRUMENTAL DE PRECISION PARA AUTOMOVILES Y TRACTORES

Fabricante: INSTRUMENTAL GMG S. A. I. C. LAPRIDA 4149, VILLA MARTELLI

SE DISTRIBUYEN EN TODO EL PAIS POR LOS MAS IMPORTANTES MAYORISTAS DEL REPUESTO AUTOMOTOR

Nuevo!
CINTURON de SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISTAS

AL-RO SINONIMO DE CALIDAD

ASEGURAN SU VIDA A BAJO PRECIO

CONSULTE A SU PROVEEDOR HABITUAL

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
AL-RO S. R. L.
Pasaje Luis Braille 5620
Tel. 64-6006 Bs. As.

REALCE SU TORNO



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



En REPUESTOS Y ACCESORIOS para su FIAT 750, 770, 1100 y 1500. Recuerde que la línea más completa, a precios sin competencia la hallará en:

FIREP S. A. C. I. y F.

Av. J. B. Justo 6199, Cap., Tel. 611-5581



PONGALE

BUENA LUZ

A SU

DKW

Instale el equipo eléctrico asimétrico garantido, creado especialmente para ver más lejos en ruta.

ASEGURE SUS VIAJES y CONSULTE NOS sin compromiso

Fehling

106 años de Prestigio
Díaz Vélez 4335 - T. E. 88-9101

EMACA

PIEZAS ESTAMPADAS

LISTAS PARA COLOCAR

M. R.

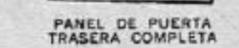
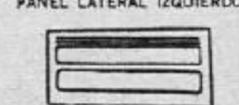
LINEA RENAULT
TODOS LOS MODELOS



DI TELLA 1500



ESTANCIERA



MERCEDES BENZ

L 312-3500 PARAGOLPES



BEDFORD

PARAGOLPES



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

ENSAYO GENERAL

por ENRIQUE
SANCHEZ ORTEGA

Estuvimos en la prueba del nuevo Ford a inyección que conducirá Carlos Destéfano en las próximas carreras. La mecánica Bamse puso resortes en la aguja cuentavueltas. El buen trabajo de construcción por Galizio y cómo lo vivimos

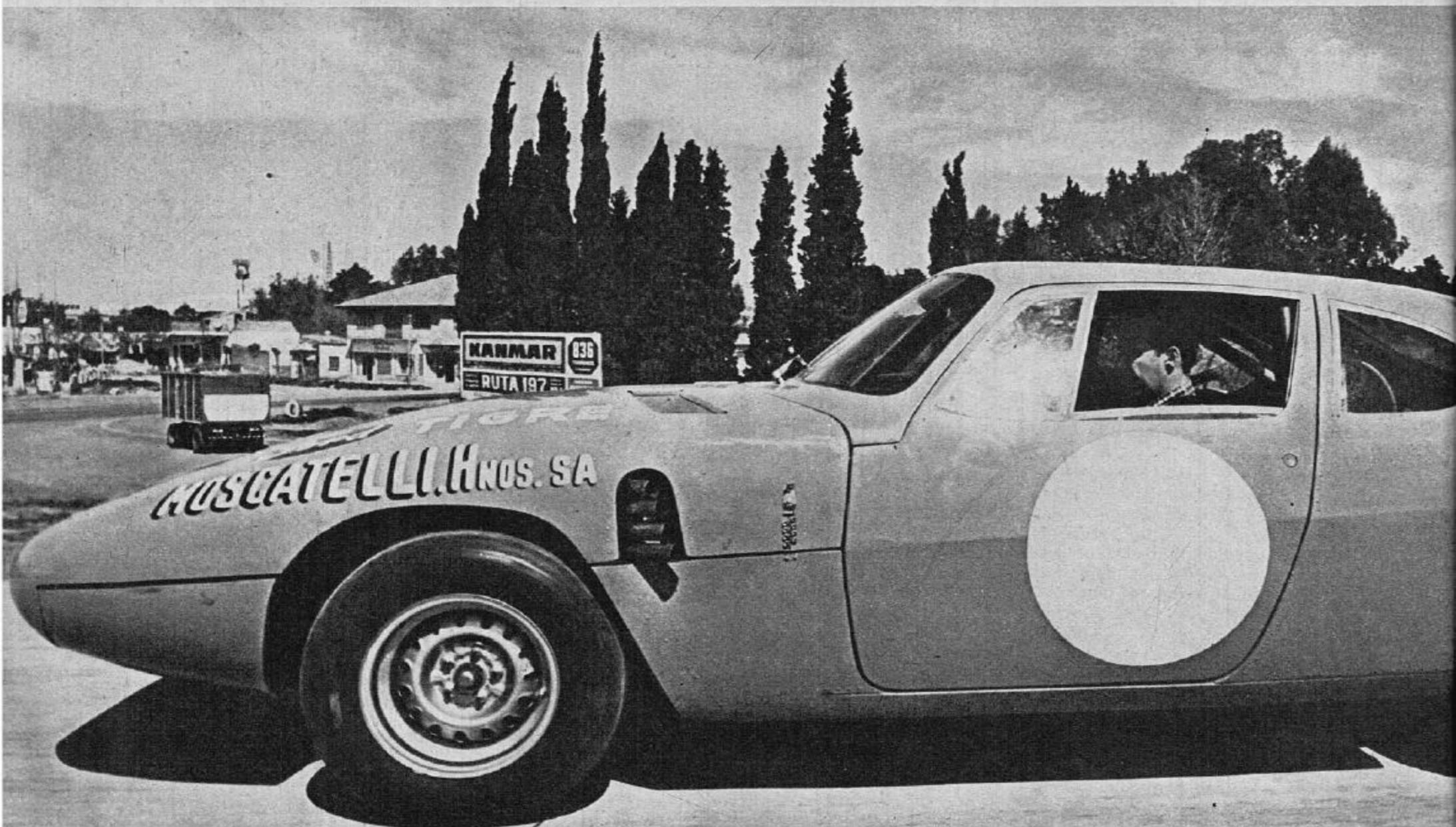
En esto de los autos nacidos para ser ganadores —o supuestamente ganadores— siempre deben darse dos circunstancias lógicas para que sean así considerados subjetivamente: 1) Que en su proyecto y desarrollo se encuentre comprometida una fábrica con todo su equipo de billetes, ingenieros y posibilidades técnicas a disposición. 2) Que para llegar al feliz parto hayan trabajado (y sin grupo) un núcleo con muchos menos cheques firmables, quizá ingenieros, constructores o mecánicos de gran sapiencia, quienes compensen la falta de "todas las facilidades técnicas para el desarrollo y construcción", con muchas horas plus de trabajo. 3) En todos los casos, que el nuevo vehículo esté actualizado con un margen admitido de pocos meses y sea el hijo de una verdadera

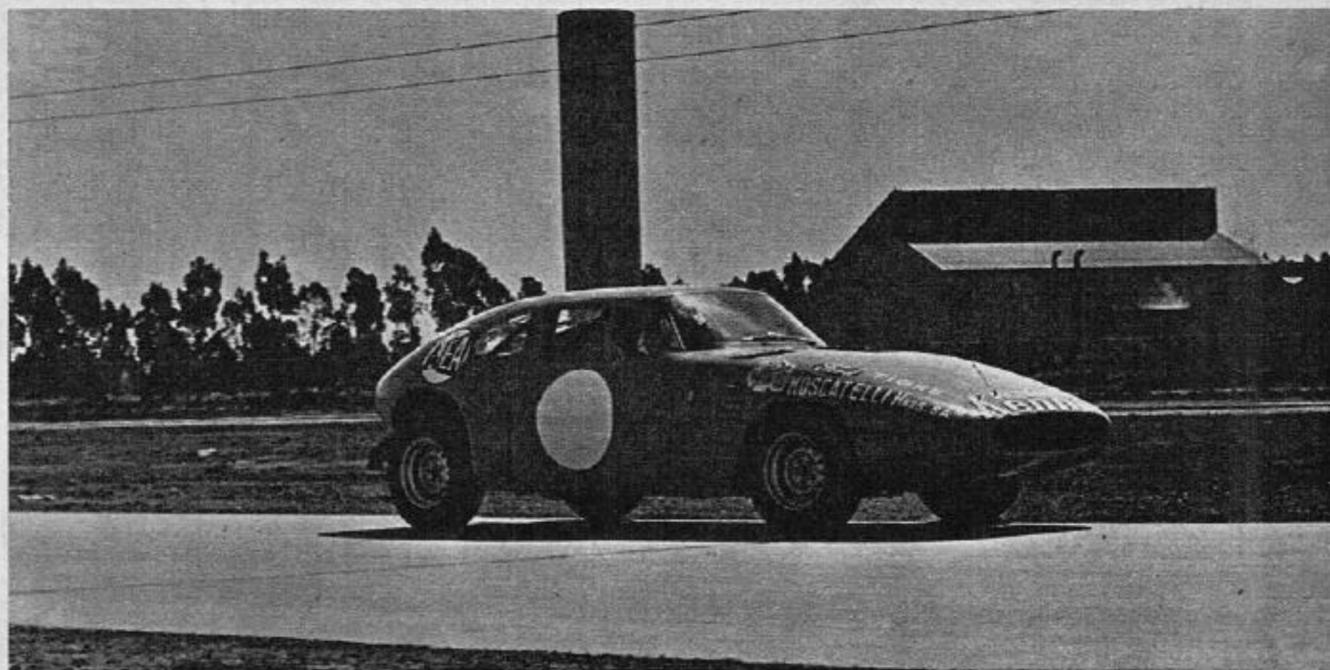
seriedad y responsabilidad individual.

El miércoles pasado probamos el coche que conducirá, a partir de la carrera de Allen, Carlos Destéfano. (Ver Corsa N° 117). Este coche ha unido su origen de "compromiso de una marca", con la gestación y alumbramiento en manos de propietarios particulares.

Cuando llegamos a las diez de la mañana al taller de Carlos Destéfano en San Fernando, ya estaba todo preparado. Su futuro piloto sopló por un tubo de plástico que salía del parallamas y así cebó la bomba inyectora. Con un destello de lenguas de fuego desde la trompeta de un carburador y por un par de caños de escape a ambos flancos del torpedo, la estrepitosa armonía del ocho en "V" logró ponernos la "piel de gallina". Y salimos a la calle.

A buscar la ruta para hacer las primeras "tiraditas" de rigor. Elegido el lugar, Basse Knudsen ("Bamse") subió al asiento derecho a escuchar y sentir las primeras manifestaciones dinámicas fuera del banco de prueba. "Agua" —echamos en el taller antes de salir—; "aceite" —pusimos dos latas—; "nafta O. K." (unas migajas en el tanque de 240 litros de capacidad). Mientras tanto se lo mantenía regulando con la aguja del cuentavueltas mecánico Jaeger clavada en el 800. Después se fue un poco más arriba. No estaba el motor al punto deseado, "Bamse" estroboscopio en mano, se hundió en las tinieblas vecinas al cárter para pedir desde las profundidades que se le diera más, todavía un poquito más, de avance. Después se cerraron las puertas y se bajó la enorme luneta





que es cola. Al cerrarse tapó la escritura con lápiz que decía "186 kg de lastre".

Bajó "Bamse" del coche cumplida la primera corrida. Nos acercamos cuando decía... "trabajar de noche. Uno de día tiene que ganar la plata con otros trabajos. A la noche, cuando el tiempo es tan corto y de uno, hay que trabajar y trabajar para poder realizar un motor de carrera. Pero, ¿cuánto tiempo se puede aguantar así? Estoy cansado". ¿Cuántos caballos? —preguntamos—. "290 reales en nuestro banco y con escape cerrado." Había llegado el momento de la oportunidad.

La primera corrida la hicimos casi sin saberlo. Una larga recta adelante y el sonido estereofónico de cuatro escapes en cada oído... como si estuvieran adentro, pegados al tímpano. Pensába-

mos a la misma velocidad del coche: El pedal del acelerador con una ruedita, como los Bugatti... ¡qué bien suena el motor y la caja, es una música celestial!... Trabajar de noche para lograr eso, vale la pena..., estamos en seis mil vueltas...

Destéfano: ¿Cuánto es en km/h seis mil vueltas? —Bueno, estamos con la relación 3,37 de diferencial y rodado 205x15; lo que en 4ª velocidad significa 240 km/hora. Hay que calcular unos 40 km/h cada 1.000 vueltas.

Aerodinámicamente está logrado. Las líneas no se interrumpen por ninguna protuberancia. Lanzado a velocidad pasó sobre una bolsa de papel en el suelo y la poca turbulencia ni siquiera la movió. Está construido con una seriedad y responsabilidad pocas veces vista. Hugo Galizio debe ser —con

muy poco riesgo a equivocarnos— el mejor chapista-artesano de estos alrededores. Mirando la obra no puede dejar de recordarse que incursionó en la reparación aeronáutica, lo que dejó su huella: empleo del material necesario y nada más, soluciones de poco peso, soldadura perfecta y remaches exactos.

La suspensión delantera estaba un poco blanda. Las bujías calientes utilizadas en la prueba están muy lejos de ser las que se llevarán en carrera. La relación de compresión, casi 9:1 aún debe aumentarse un par de puntos más. La dirección necesita alinearse. Estos elementos atenuantes para el juicio no son necesarios. El coche es liviano —tanto por su peso total como para su manejo—. Carlos Destéfano pudo llevarlo hasta el máximo de revoluciones con

soltura y confiabilidad.

En Allen, Carlos Destéfano hará pareja con el coche en el debut en TC. A ninguno de los dos le falta nada: excelente punta y taco el piloto, excelente posición de los pedales en el coche, cambios justos sin errores de Destéfano sobre la probada caja de "Bamse", tranquilidad a 6.000 r.p.m.; máquina y volante, prolijidad absoluta los dos en cualquier aspecto.

Para un día fue suficiente. Y para una sola mañana aun más. Nosotros también necesitábamos combustible: "Vamos a almorzar". Con prototipo y todo. Como sólo pasa en este país maravilloso: "Estacionados en la puerta de un restaurante cualquiera se veía un 1500, un Deka y un prototipo de carrera debutante y candidato en unos pocos días. Eso, créanlo, en Le Mans no se ve."



Arriba, izquierda: Cuentavueltas mecánico Jaeger, amperímetro, presión de aceite, temperatura de aceite, dos de temperatura de agua e interruptores varios Caja "Bamse" y perfecto manejo de Destéfano.

Arriba, derecha: La prueba en ruta; PARABRISAS CORSA registra a 6.000 r.p.m. el comportamiento.

Salimos a la ruta. Calzados con el rodado ad hoc y todas las ganas de sentir la máquina.

Polémico pero logrado. Influencia aeronáutica en su terminación. Aplausos para Destéfano, "Bamse", Carril, Marques, Galizio. ¡Saravahl!

En cuarta y levantando. La aguja del Jaeger marca 4.500 r.p.m. que son 180 km/h. El torque máximo se alcanzaba en ese momento. Observar la terminación aeronáutica del prolijo interior.



Dos candentes temas para la juventud.
EL GURU
DE LOS BEATLES Y LA
MEDITACION
TRASCENDENTAL

El Maharashi nos visita. Conozca qué piensa el ex guía espiritual de los ruidosos Beatles y cuál es el principio de su filosofía.

MARCUSE:
EL NUEVO PROFETA DE LAS
IZQUIERDAS ARGENTINAS

Un ideólogo europeo se convierte en líder de los jóvenes izquierdistas de nuestro país. Sepa cuáles son sus pensamientos y ambiciones.

Además
ENFRENTAMIENTO EN EL
PLANTEL ECONOMICO

Krieger Vasena, Director del Equipo Económico Nacional, tiene frecuentes planteos con César Bunge y Conrado Bauer. Entérese las causas de los mismos y qué puede suceder.

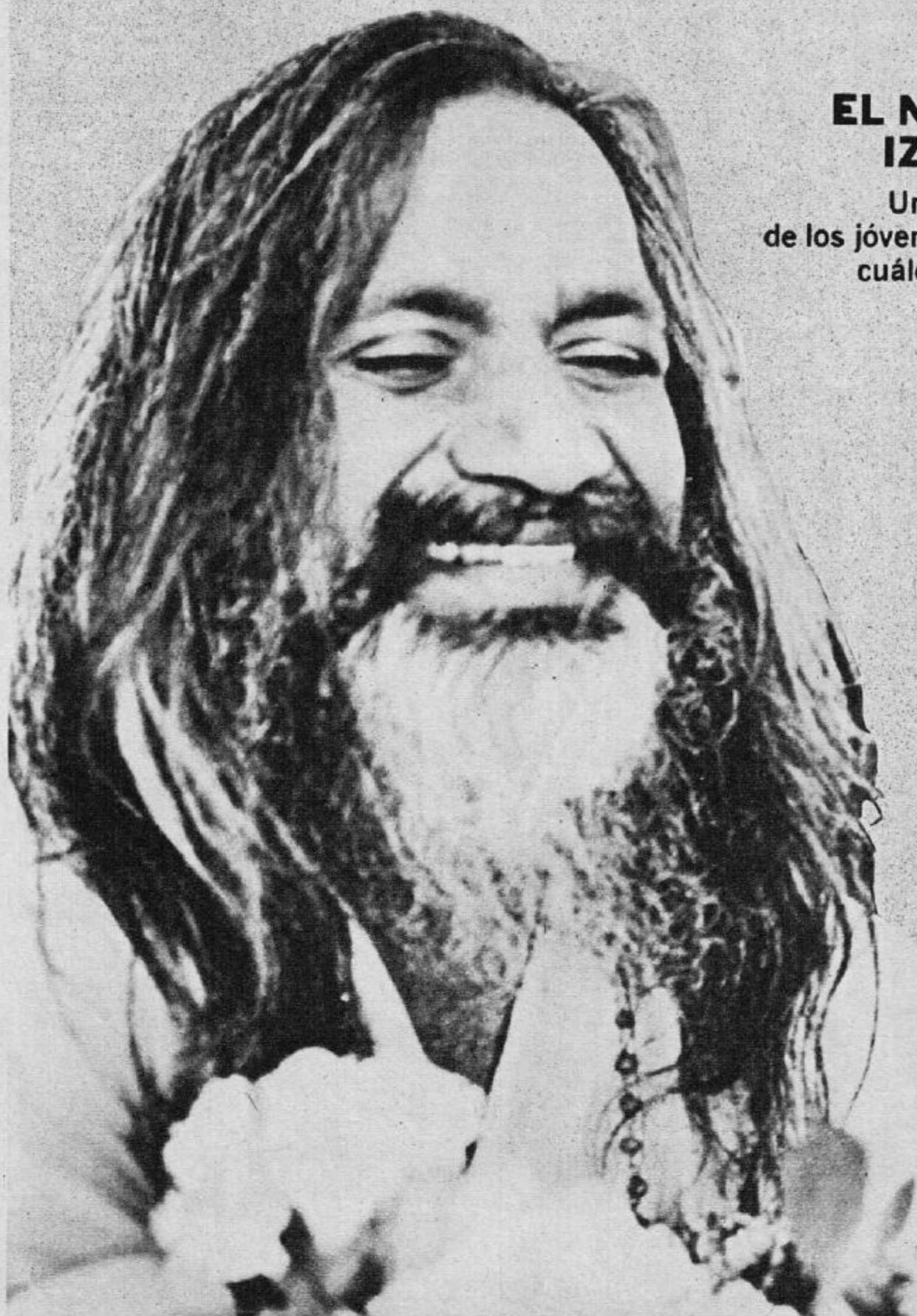
PUBLICIDAD &
SEXY BOM!

Los avisos de publicidad son censurados en la Argentina. ¿Es cierto que las nuevas teorías publicitarias necesitan de una dosis de erotismo? ¿Hacia dónde va y adónde quiere llegar lo sexy en publicidad? Revista Panorama Semanal analiza e informa ampliamente sobre el tema . . .

Todo esto y mucho más de la actualidad nacional y extranjera lo encontrará en

Revista
PANORAMA
SEMANAL

Cómprela hoy . . .
para estar al día toda la semana.

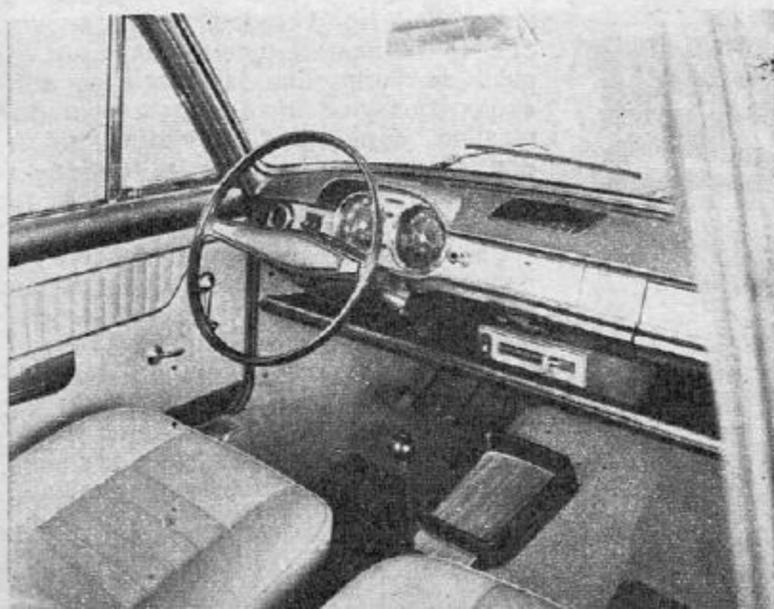


FIAT 125:



diversifica y moderniza

A través de los años los productos Fiat fueron marcando hitos en la historia del automóvil europeo. Hoy el Fiat 125 es un nuevo caballito de batalla de la firma de Turín



Con este modelo, presentado en el Salón de Turín del año pasado, Fiat plantó en el mercado europeo la bolla que le faltaba. Algo que representará a la marca en el escalón de automóviles utilitarios medianos de cuatro puertas y alto rendimiento. Porque si bien el 1500 Gran Clase para nosotros es un coche de muy buena performance, a los Italianos ya les parecía bastante poco. Sels años es un buen período de vida para un determinado modelo, por lo general después de ellos llega la hora de archivar.

A pesar del cambio radical de modelo (otra línea, motor completamente diferente), la FIAT pudo contener el

precio dentro de márgenes interesantes y competitivos que pueden soportar los embates de los productos americanos. El precio de lista es de 1.300.000 liras, algo así como unos 650.000 pesos argentinos.

Estéticamente es similar al Fiat 124, su hermano menor; de mayor distancia entre ejes, 2,50 m contra 2,42 m, y detalles menores como faroles y parrilla. Es decir, el 124 es el modelo de bajo precio y el coche problema de esta nota es el de prestaciones mayores y que duele más al bolsillo.

Técnicamente tiene una serie de soluciones propias de la marca, aunque el hecho de tener doble árbol arriba



¿EL 125 EN LA ARGENTINA?

Ultimamente circulan varias versiones, como siempre se tejen alrededor de los nuevos modelos que las fábricas argentinas lanzarían al mercado. Unos dicen que se producirá el Fiat 125 pero con el motor que equipa al 1500. Otros aseguran que saldría tal cual como en Italia, vale decir, con el motor "doppio albero".

Pero hete aquí que aparecen los terceros en discordia afirmando que el nuevo modelo de Fiat argentino sería el "124". Nosotros nos arriesgamos a pronosticar que será el "125" con el motor del 1500 pero llevado a mayor cilindrada y lógicamente a unos 85 HP. ¿Usted tiene alguna otra versión?



no caracterizó a todos los productos que se fabricaron anteriormente en la casa de Turín. Esos dos árboles son accionados por una cadena dentada, plástica, con armadura interna de fibra de vidrio. El motor es cuadrado como nuestro cadete Manolo, y entrega 90 CV a 5.600 vueltas.

Las suspensiones anteriores son independientes, siguiendo el esquema de la línea 1300/1500. A brazos triangulares, el superior sostiene el resorte helicoidal y el amortiguador, el inferior (o pobre) está compuesto de un brazo transversal, con respecto al eje de marcha del automóvil.

La fibra de vidrio, como aislante

El Fiat 125 es, quizá, la última palabra dentro de los automóviles utilitarios de tamaño medio. Realmente moderno: motor de doble árbol a la cabeza y cuatro faros rectangulares que son signos propios de esta época. Versiones sobre un posible "125" argentino



acústico no está solamente en la tapa del capot, como solían poseerlo una serie de automóviles de fabricación nacional hasta hace poco tiempo (¡oh, la reducción de costos!), sino que el techo del habitáculo también tiene una cantidad considerable de este aislante. Tiene por objeto reducir las ondas transmitidas desde las ruedas y todos los intrínsecos propios de los movimientos torsionales de la estructura.

A la hora de la verdad el Fiat 125 regala unos 160 km/h; acelera de 0 a 100 en 12 segundos; gracias a los cuatro discos y al servo, frena como los mejores y consume casi 10 litros cada 100 km, según los constructores,

En la campiña como en la montaña destaca su personalidad a través de las líneas un tanto clásicas.

a condiciones ideales de presión y temperatura.

Los árboles de levas tienen los cinco lógicos soportes. Una tercera ideal para corredores de semáforos con 125 de máxima, casi quince más de los que puede tener una cupé Fiat de las nuestras.

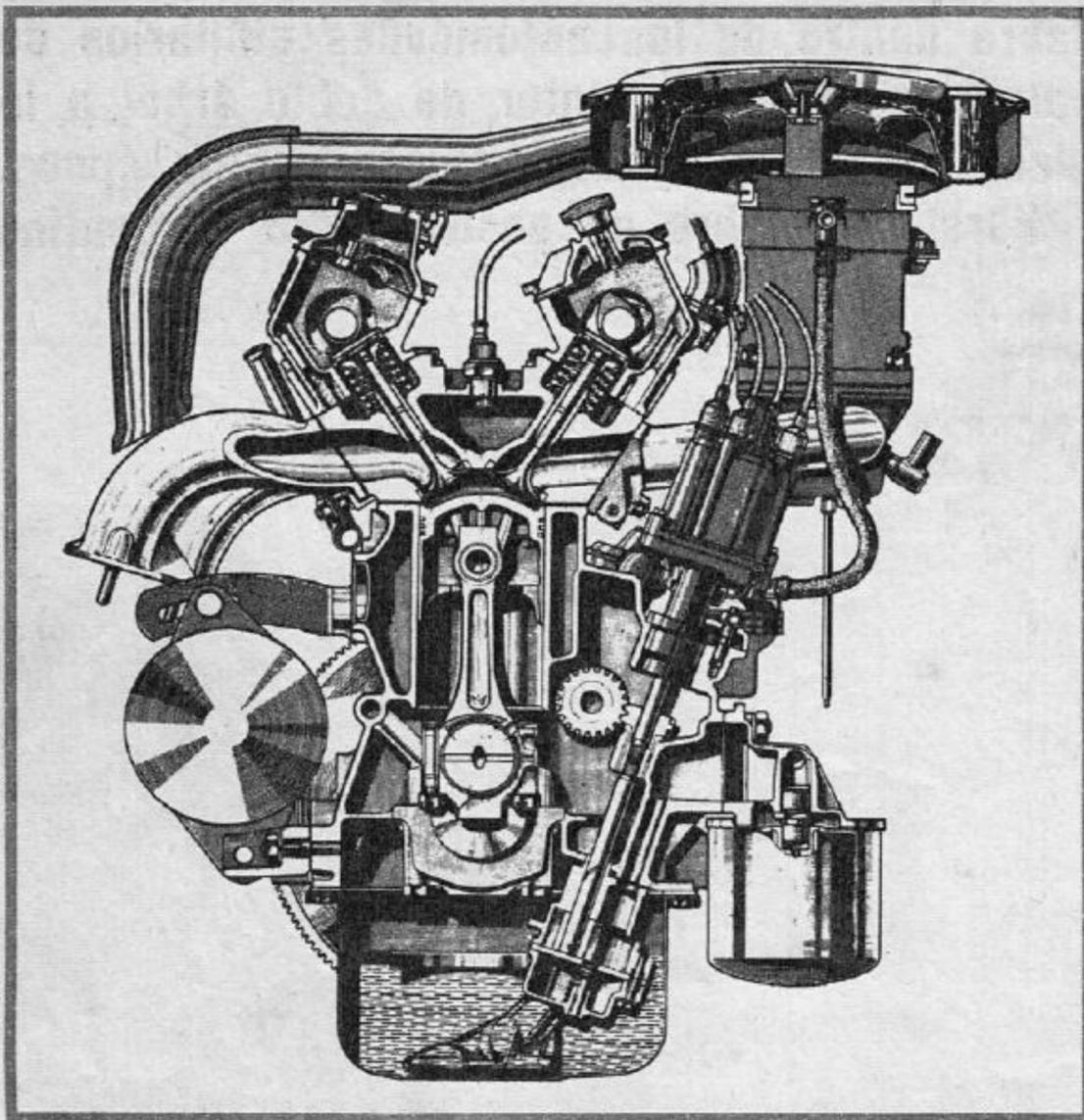
Por el momento, el 1500 Gran Clase continúa su fabricación (estamos hablando de Fiat Turín), aunque creemos que no dure más de un año, de aquí en adelante. El reemplazo por el 125 es el lógico paso que puede dar ese emporio del automóvil, una vez que el nuevo modelo haya entrado en el consenso general. El tablero es de dos

instrumentos circulares, el de la izquierda el velocímetro y sus afines, como el cuentakilómetros parcial y total. El de la derecha con el termómetro para agua y el nivel de nafta, luces de idiota surtidas y un reloj circular. Contagiri nones.

El motor es una evolución del motor del 1400 del Dino Sport. La caja también es la misma que la usada en el Gran Clase.

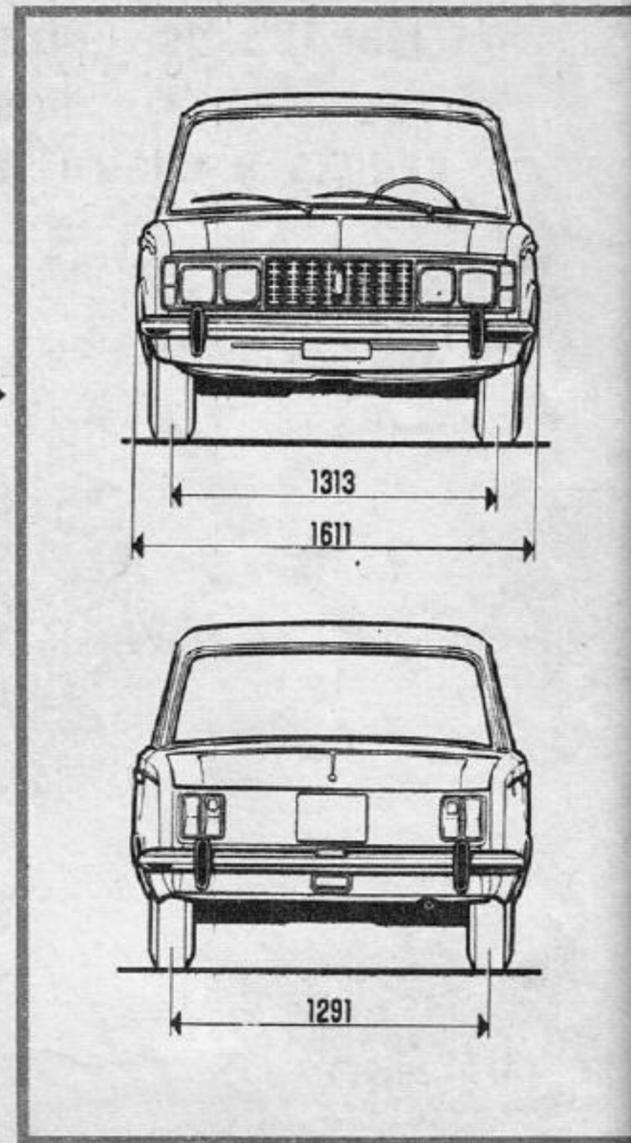
La suspensión trasera, por si no lo dijimos, tiene un detalle muy interesante: un elástico, compuesto por una hoja maestra y una sola suplementaria debajo. Además de esta ballesta, se encuentra como elemento de fijación



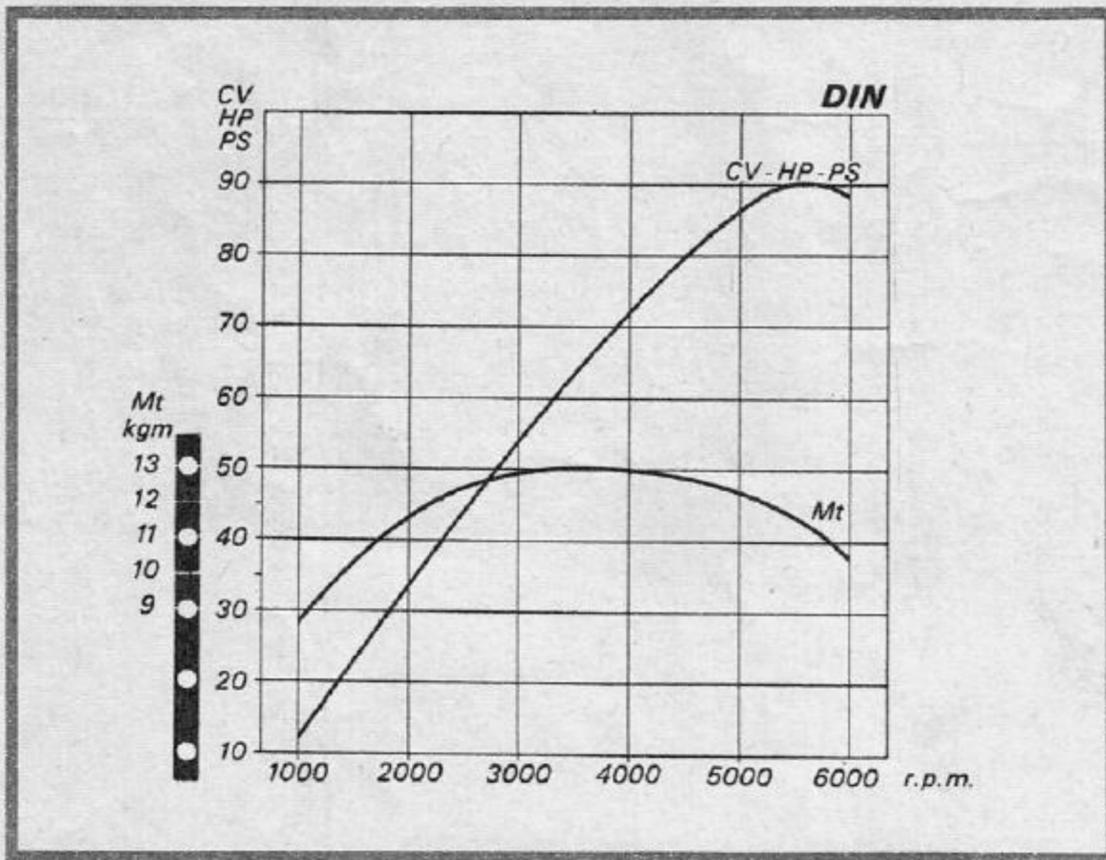


◀ Corte trasversal del motor. Doppio albero, cámara de combustión hemisférica son las características más destacables.

▶ Perfil, planta, frente y cola, todo acotado. Nótese cómo la elección del formato de los faros responde a los lineamientos generales del diseño formal.



▶ Gráfico de potencia y par motor. A 5600 r.p.m. entrega su potencia máxima y a 3400 r.p.m. está el máximo par.



▶ Un ¾ posterior. Toda la línea responde a un esquema anguloso con aristas suavemente curvadas.

▶ Antes era freno de disco solamente para las ruedas delanteras, ahora ya se utilizan como equipo de norma los discos en las cuatro ruedas.



LAS CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES

Relación de Carrera y diámetro: 1. Los 80 mm de diámetro y el otro tanto de la carrera, permiten definir al motor como uno del tipo cuadrado.

Velocidad media del pistón: 14,9 m/seg.

La velocidad media del pistón sirve como referencia para apreciar o dar una idea de las sollicitaciones a que se ven sometidos

los pistones, bielas, cigüeñal, etc. Presión media efectiva: 9,0 kg/cm².

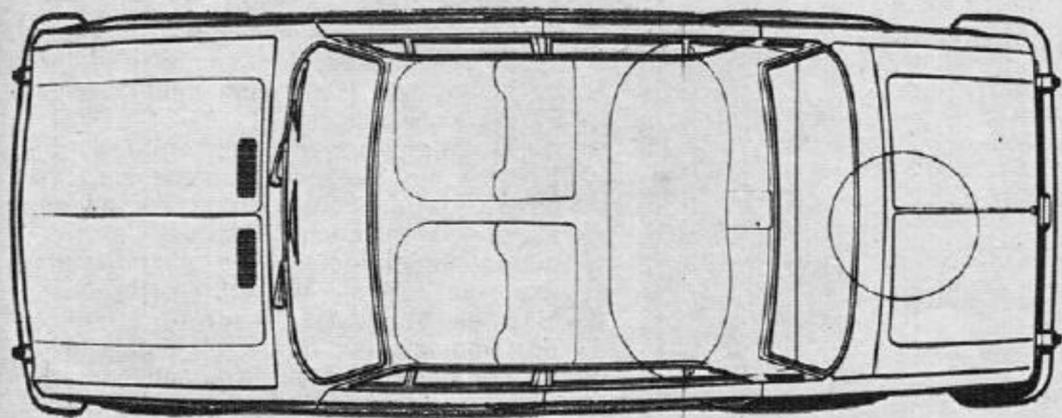
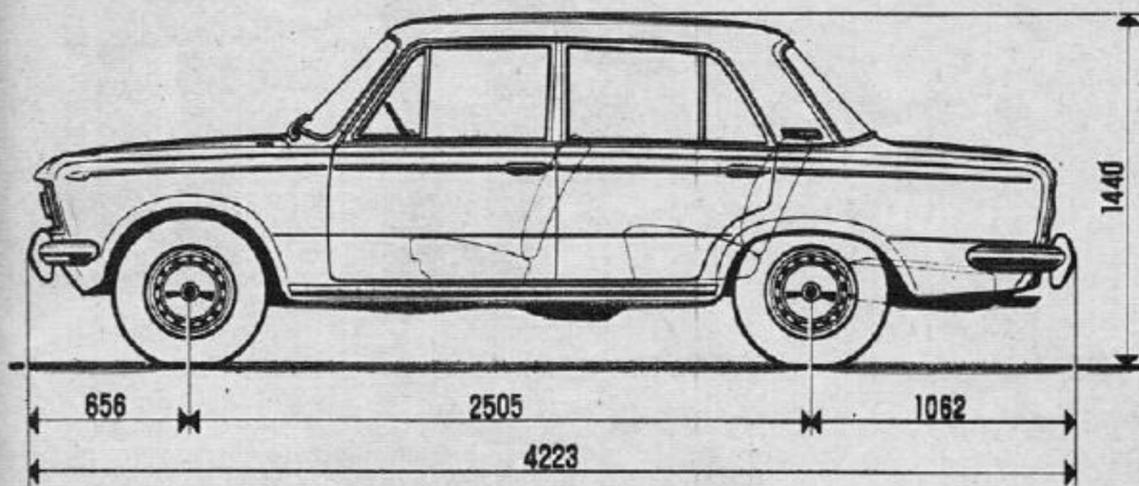
Relación Peso potencia: 11,1 kg. Indica a grosso modo las posibilidades de aceleración del vehículo.

Índice de elasticidad: 1,809 (DIN) Mientras más elevado es este índice, más elasticidad tiene el motor.



del diferencial un reactor superior longitudinal. El ingeniero Montaloni, creador del 125, afirma que suspensión es una cosa y amortiguación otra, por lo que renunció al efecto amortiguante que tienen las hojas adyacentes "de un paquete de elásticos", dejando esa función solamente a cargo de los cada vez superiores amortiguadores tubulares.

El Fiat 125 diversifica aún más la prolífica familia Fiat, una de las más variadas del mundo en el ámbito automovilista. Se juega una carta con el motor de doble árbol, que ya demostró que es un as de bastos.



CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR:

Delantero, ciclo Otto de cuatro tiempos de cuatro cilindros en línea.
 Diámetro: 80 mm.
 Carrera: 80 mm.
 Cilindrada total: 1608 cm³.
 Compresión: 8,8 : 1.
 Potencia máxima: 90 CV.
 Par motor máximo: 13 kgm.

DISTRIBUCION:

Válvulas a la cabeza, comandadas por dos árboles de levas también en la culata accionados por una correa dentada.

ADMISION:

Abre: 26° antes P.M.S.
 Cierra: 66° después P.M.I.
 ESCAPE:
 Abre: 66° antes P.M.I.
 Cierra: 26° después P.M.S.

ENCENDIDO:

Clásico con distribuidor.
 Orden de encendido: 1-3-4-2.
 Avance de encendido: 10°.
 Avance automático: 24°.

ALIMENTACION:

Con bomba a membrana y un solo carburador marca Weber 34DCH.

LUBRICACION:

Tipo forzada con bombas a engranajes.

TRASMISION:

Embrague monodisco seco y comando mecánico.
 Caja de cambios de cuatro velocidades sincronizadas hacia adelante y una hacia atrás.

Relaciones:

1ª: 3,422.
 2ª: 2,1.
 3ª: 1,361.
 4ª: 1.
 MA: 3,526.

FRENOS:

Cuatro de disco con servofreno. Son del tipo de pinzas oscilantes.
 Diámetro de los discos: 227 mm.
 Número de patines por disco: 2.
 Área de frenaje total: 248 cm².

SUSPENSIONES:

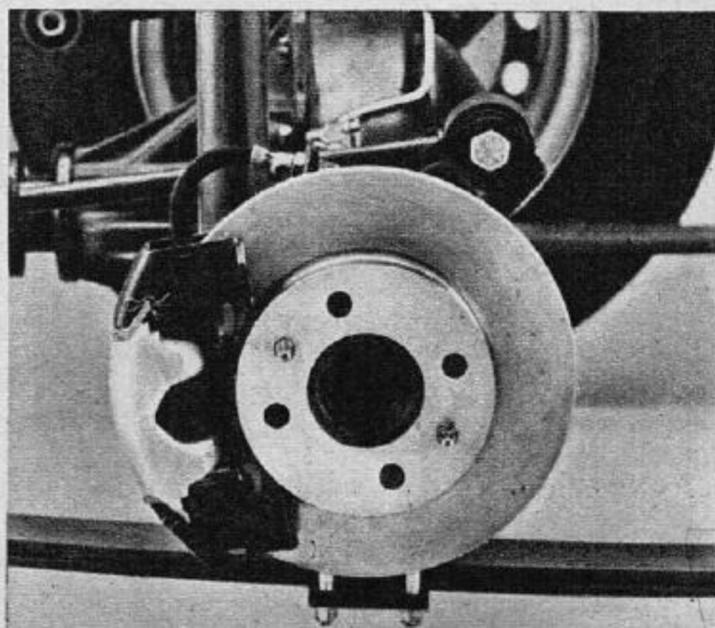
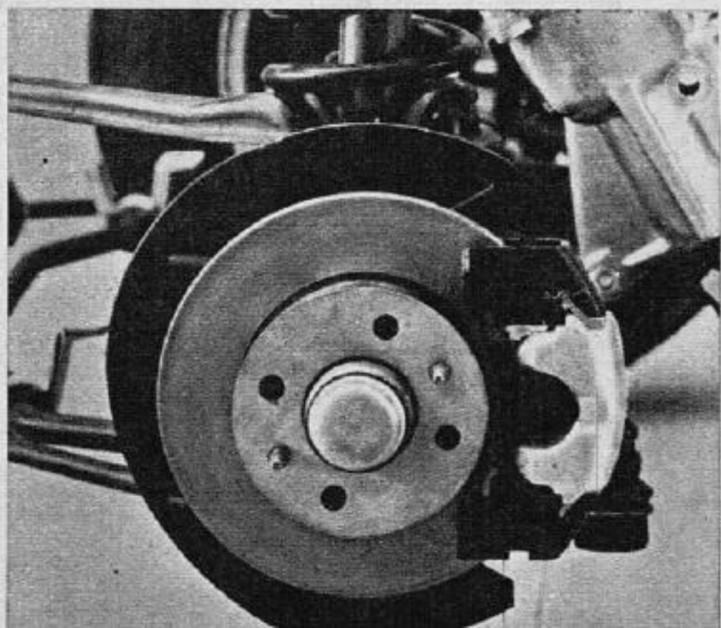
Delantera: a ruedas independientes con espiral y amortiguador hidráulico telescópico.
 Trasera: Eje rígido con dos tensores longitudinales de anclaje. Con ballestas y amortiguador hidráulico telescópico.

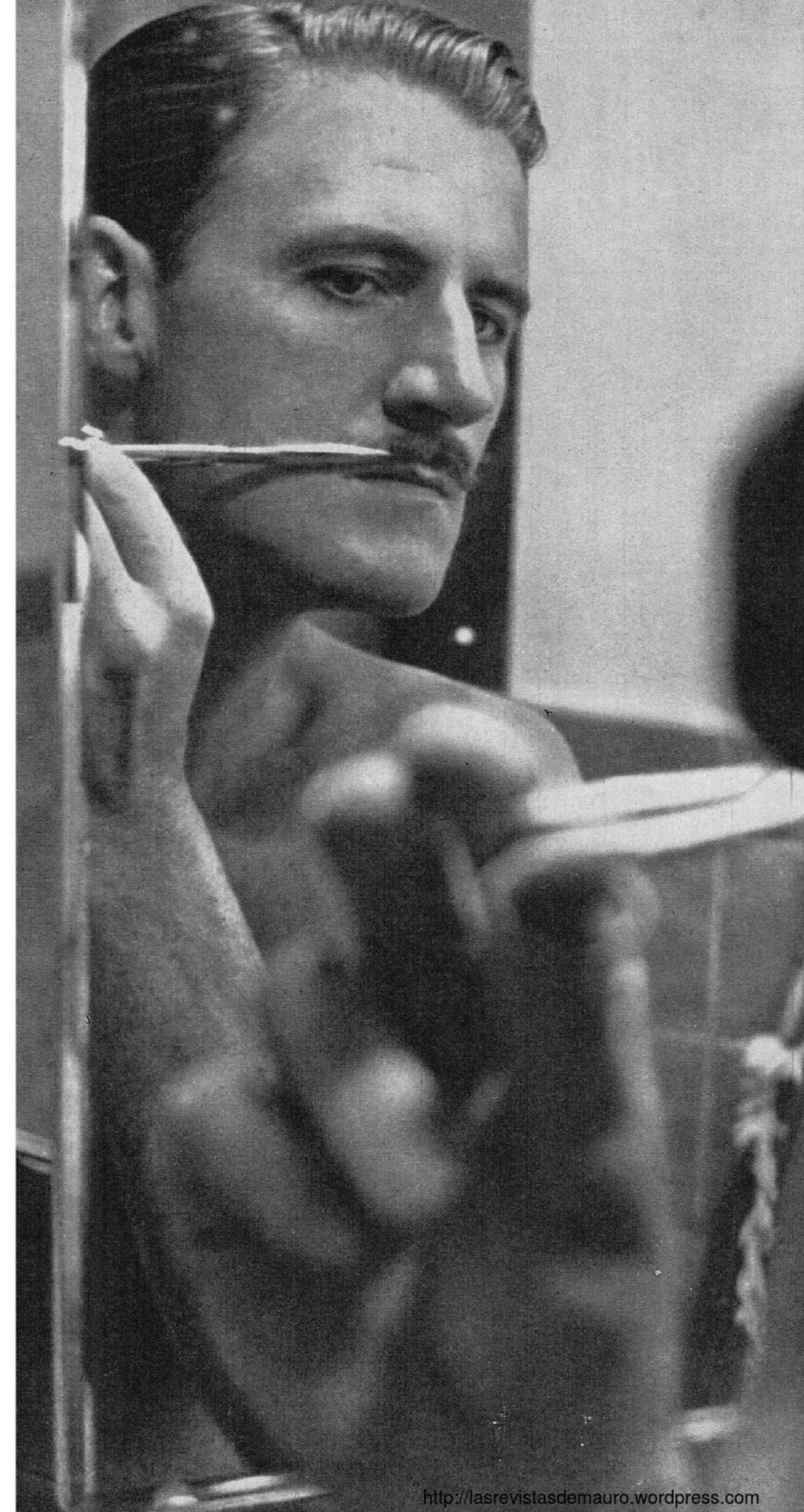
PERFORMANCES:

Peso: 960 kg.
 Peso del vehículo a plena carga: 1.400 kg.

DISTRIBUCION DE PESO:

Adelante: 645 kg.
 Atrás: 755 kg.
 Velocidad máxima: 160 km/h.





EL DO

Atrás habían quedado los bunkers que la errada estrategia nazi plantó a lo largo de la costa atlántica. También quedaron atrás las horas incómodas y compartidas con el estudiante parisien- se en vacaciones, circunstancial vecino de asiento en el expreso internacional París-Calais-Dover.

Paisajes normandos; nombres de pueblos tan distintos; la necesidad ya crítica de escuchar un "che" a esa altura de ausencia europea; la búsqueda intermitente —de ciclos cada vez más cortos— de una mejor posición en el asiento y de una mejor posición mental frente al bombardeo de preguntas que sufría el latinoamericano ante la insaciable curiosidad del alumno de La Sorbona.

Después, una noche más para agregar a la lista de las mal dormidas. Una reposera de lona, el céfiro del canal, el cartón de Player's comprado a bordo de ese ferry, los primeros diálogos en un inglés rescatado del bachillerato Cambridge en Belgrano y muchas horas para pensar. Londres estaba ya casi encima y los nombres surgían apretados, desordenados y empujando, como de un subterráneo sin molinete a la hora de salida de las oficinas: Brands Hatch, Jim Clark, Coventry, Silverstone, Bentley, Vintage Sports Car Club, Stirling Moss, Colin Chapman, Bugatti, Owners Club, Lola, Cosworth, Broadley, Surtees... Nombres que desde Buenos Aires suenan siempre un poquito a otro planeta. Nombres para ordenar con algún método y mandar notas a la revista. Había que emplear esa noche sin sueño para planear las cosas con frialdad, desde el zaguán y no cuando ya la puerta está abierta. Como quien se arregla la corbata en el ascensor, nervioso y sin pensar, antes de tocar el timbre.

En la libreta de apuntes, una dirección anotada con apuro seis meses antes, cuando la carrera de Fórmula 2 en Barcelona, podía ser un comienzo: "Ver a Graham Hill en octubre en Londres (una calle cuyo nombre era un garabato incomprensible desde el momento que él lo dictó), Mill Hill".

Victoria Station, viernes, un taxi de los que se puede entrar con galera puesta, suspirar por cinco pares de ojos más para poder ver todo, todo y pensar: "Mañana verlo a Hill at home".

Esa noche, las primeras tecladas en el cuarto, la Lettera Indústria Brasileira —ahora mucho más extranjera— golpeaba: "Queridos mersas, va nota de Graham Hill en Londres y negativos que se sacarán mañana junto con algunas fotos que quedaron sin mandar del piloto en carreras..." Graham Hill nació en 1929 y no fue sino hasta el final de la década del 50 que sintió la súbita necesidad de convertirse en corredor. Después de tomar algunas lecciones en Brands Hatch y trabajar como mecánico para Lotus, se inició en la Fórmula 2 de aquel tiempo para

MESTICO GRAHAM

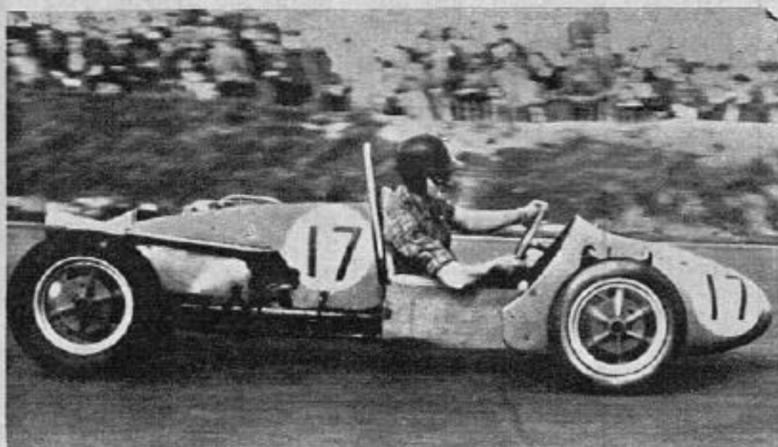
Un solo mes al año, noviembre, el piloto Nro. 1 de Lotus deja de correr para refugiarse en su casa de Londres. Allí en su estudio, su jardín, sus fotos, su mujer y sus hijos están la vida y los recuerdos del ex campeón mundial. Esa es la razón por la que no vendrá a nuestra Temporada Internacional



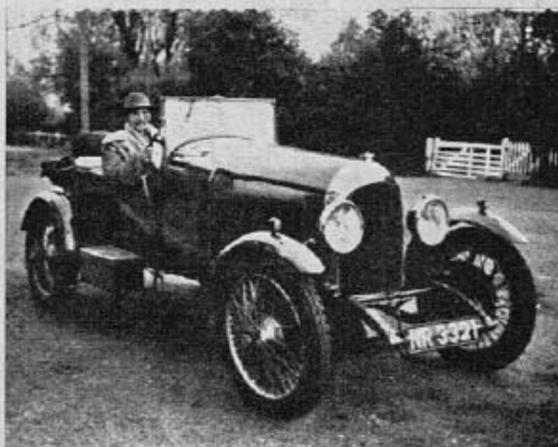
Recuerdos en su estudio: el primer auto...



Los comienzos con Lotus en Fórmula 2.



Antes había corrido, como muchos, con el Kieft F-3.



Pasión por la mecánica y amor al Bentley.

Graham Hill 1968, retorno a Lotus y a los triunfos.



pasar luego al equipo BRM en 1960. Fue tercero en el Grand Prix de Holanda y el año siguiente le resultó tan adverso que sólo consiguió un quinto puesto en el American Grand Prix.

Como resultado de la reorganización de la BRM, los coches para la temporada 1962 no sólo eran los más veloces sino que se adaptaron al piloto y el piloto a ellas de tal manera que arrasaron con los grandes premios de Alemania, Holanda, Italia y Sudáfrica. Segundos en Bélgica y América, lo que finalizó en el Campeonato Mundial para la marca y para Graham Hill.

En 1963, Hill tuvo que enfrentarse con el Lotus-Chapman-Clark 25, no obstante ganó en Mónaco y América. Resultando tercero en Brands Hatch y Sudáfrica.

En 1965 siguió corriendo para BRM sin ninguna performance destacada, pero siempre constante con su seriedad profesional. En 1966 logra ganar en la difícil y publicitada Indianápolis, lo que además de una punta de dólares le dio la confirmación que no le faltaba. En 1967 pasa definitivamente a Lotus y vuelve a sus comienzos, cuando su amistad con Colin Chapman fue determinante de su entrada al automovilismo en serio. El cambio de marca no lo favoreció, por lo menos en esta Temporada.

El gran valor de Graham Hill es su seriedad poco común para con su profesión. A la par que sus conocimientos mecánicos y su conducción depurada y prolija. Su rápida escalada en el automovilismo deportivo, con una experiencia casi nula en su curriculum, es la mejor demostración de la capacidad del piloto de casco estriado." (Sigo mañana.)

Dicen que el otoño es la mejor época para estar en Europa. Y la mañana de aquel sábado de octubre lo demostró sin posibilidad de dudas. Mill Hill es el clásico barrio aristocrático inglés, la casa de Graham Hill es la clásica casa de Inglés rico: iluminada, ladrillos a la vista por los cuatro costados, ventanas blancas y jardín todo alrededor. En el garaje abierto, un Austin 1100 y por todos lados Damon Graham Devereux Hill (seis años y medio) y Brigitte (8 años), los hijos de Graham Hill. En la cocina —parece ser una costumbre bastante difundida en Inglaterra—, la señora de Hill se adapta nuevamente a las costumbres domésticas después de unas vacaciones en Nueva Zelanda que habían finalizado el día anterior. Su marido estaba en el primer piso.

Entramos al estudio y luego pasamos al cuarto de juegos de los chicos. Allí surgió el tema obligado de los colegios, las facilidades para los estudios de los hijos de una familia "tipo"; las cámaras de fotos y los resfríos... Entonces se abrió la puerta y entró Graham Hill "himself". Tiene una altura mediana, no es tan alto como lo ima-

ginamos, el pelo tampoco es tan oscuro como aparece en las fotos y el famoso bigote tampoco es tan "british" como lo caricaturizan, sino que tiende al par de anchoas... Un aire de prolijidad rodea toda su personalidad, tanto a través de su ropa como de todo lo que es su vida: su estilo de conducción, su mesa de trabajo en el estudio con grandes ventanales al jardín que él mismo arregla, por supuesto, con infinito perfeccionismo. El reloj de cu-cu marcaba las once de la mañana de un sábado y en un suburbio barrio-parque de Londres, no obstante Hill apareció impecable con cárdigan y corbata. Sacó una manzana de una frutera sobre la mesa, se sentó en un sillón del living, y sonriendo dijo: "Abran fuego".

La primera pregunta —titubeante— fue: *¿Te preocupa pasar tantos días de tu vida fuera de tu casa?* Mordió el otro lado de la manzana y respondió: "¿Cómo me va a preocupar? Es mi vida. Yo no quiero ser ninguna otra cosa. Uno tiene siempre que tomarse las cosas con soda. Es malo hacerse problemas y convertirse en un rezongón".

Hay un solo mes en la vida de Hill en el que no tiene que participar —generalmente— en ninguna carrera. Ese mes es noviembre. No obstante, este ritmo de vida parece afectarlo muy poco. "Deseo que de una vez se ponga en servicio el Concord. Entonces uno podrá trasladarse de un lugar a otro en un santiamén, sin necesidad de perder 36 horas en un vuelo." En esos viajes lee mucho y duerme. Dormir es uno de sus pasatiempos predilectos. Para leer prefiere las "novelitas", Perry Mason y todas las de James Bond. Con uno de estos libros se entretuvo a lo alto y largo de 88 mil kilómetros (lo compró en Nueva York y terminó de leerlo regresando de Nueva Zelanda).

Nunca fumó y solamente toma cerveza, vino o coñac en cantidades normales. Es socio de un par de clubes de golf, pero no tiene tiempo para jugar al golf. Hace ejercicio cada vez que puede y ocasionalmente frecuenta un gimnasio en Londres. "El deporte automovilístico —dijo— es algo muy arduo. Requiere un esfuerzo mental muy grande. Si el piloto se encuentra físicamente cansado, entonces el trabajo mental fallará. Este deporte —continuó— se ha convertido, como el resto de los deportes, en una tarea sumamente competitiva. El secreto es el deseo de ganar. Esa es la razón por la cual hoy los escalones altos están reservados exclusivamente a profesionales."

Pasamos a las máquinas. Habló de la importancia de que un piloto tenga conocimientos de ingeniería, y del BRM: "Uno se viste el auto encima. Uno busca encontrar un perfecto entendimiento con el auto. Es en esta relación entre el hombre y su máquina —que parece como si pasara a formar parte del hombre— que los conocimientos de ingeniería tienen valor. Un pianista debe entender a su piano, conocerlo. Un pintor debe, sobre todo, entender lo que pinta, y un piloto tiene que entender a su auto".

Las paredes de la casa de Hill están tapizadas con fotos y pinturas. Muchas de esas fotos fueron tomadas por él mismo. "Un piloto de carrera —indicó— es un poco artista. Correr en auto



Un aspecto poco conocido. En 1959 corriendo con Porsche en Buenos Aires.



Mucho antes fueron las motos. Con ellas se inició en las carreras de velocidad, aunque también en moto-cross.



Qualquier actividad relacionada con la mecánica y los automóviles lo cuenta a Graham Hill entre sus adherentes incondicionales.

Durante la última carrera de la actual temporada con el Lotus Ford del Team Gold Leaf. El zorro sabe p



es una forma de expresión. Uno trata de decir algo, y lo que el piloto trata de decir es algo así como «Yo soy el mejor». Uno expresa su carácter en la forma en que maneja. Por ejemplo, uno sabe qué clase de conducción hay que esperar de un muchacho estudiando su personalidad. Y, de la misma manera, la forma que un hombre maneja dirá cómo es su personalidad." Los franceses, piensa Hill, tienen una actitud natural, sin guardar formas, señorial de conducir. Los alemanes son arrogantes, los italianos son emocionales y muy capacitados, los ingleses son tan flemáticos... Su propia personalidad se vivencia a través de su estilo. Controlado, educado, pero extremadamente motivado por sus propósitos. A veces puede dar concesiones a su deseo de ganar, pero nadie deja de entrever que está allí. Pocos pilotos tuvieron tanta mala suerte como la que le tocó a Hill en el Grand Prix de México, cuando por esa carrera perdió el Campeonato Mundial de 1964. ¿El automovilismo requiere muchas veces una buena dosis de resignación? "No —contestó—, no sirve para nada resignarse. Si uno cae en eso, entonces se resignará a ser un mal piloto. Por otra parte, uno tiene que ser capaz de no dejarse vencer por la decepción. Es un juego muy difícil. Uno no debe permitirle que lo tire para abajo."

¿Cómo defines el peligro? Intentó contestar, inició una frase y se calló para comenzar de nuevo. "Los coches, cuanto más potentes, más peligro ofrecen a su conductor. Pero lo que quiero decir es que, al mismo tiempo, otorga mayores posibilidades al piloto." La pregunta funcionó en su mente en otra frecuencia distinta a la que había sido emitida. Está "en otra cosa". El peligro no lo preocupa mucho, le es indiferente.

En compañía de las señoras de Surtees, de Brabham, de Bonnier y de alguna otra adherida circunstancial, la mujer de Hill viaja junto a su marido a la mayoría de las carreras europeas en las que él compete. Colabora desde los boxes cronometrando el desenvolvimiento de su marido en el circuito. "Eso me entretiene —dijo ella— y no soy una de esas mujeres que andan por allí molestando. Yo soy parte del Team."

El almuerzo estaba listo. La mañana dedicada a Graham Hill se había terminado. En el jardín, caminando hacia la puerta, dos periodistas de la BBC retomarían el diálogo que para el piloto se interrumpía muy pocas veces.

Sobre el pasto y de la mano de su hijo, contestó la última pregunta. "¿Qué cuándo me voy a retirar?" Nombró a Fangio, el compatriota, "quien fue Campeón del Mundo a los 46 años. Salvadori se retiró a los 41, Brabham sigue firme a los 40". Hill, entonces tenía 38 años, concluyó: "Me retiraré cuando no disfrute más el automovilismo...".

"... Espero que la nota haya quedado armada. Mañana mismo la enviaré en algún avión de Aerolíneas si hay vuelo. Saludos a todos, y supongo que ya se estarán dando violentamente en la playita. El lunes me toca visitar a Rolls-Royce y British Museum, por lo que recibirán información de Silver Shadow y de la porcelana de Cantón de la V dinastía (?).

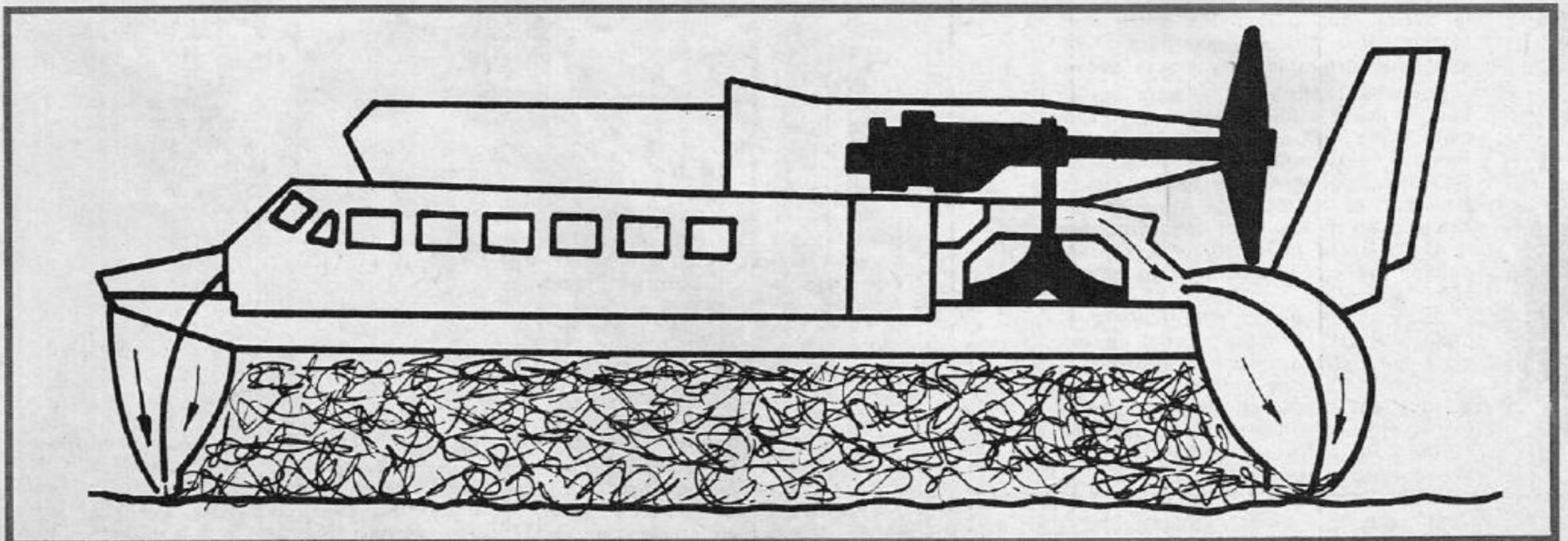
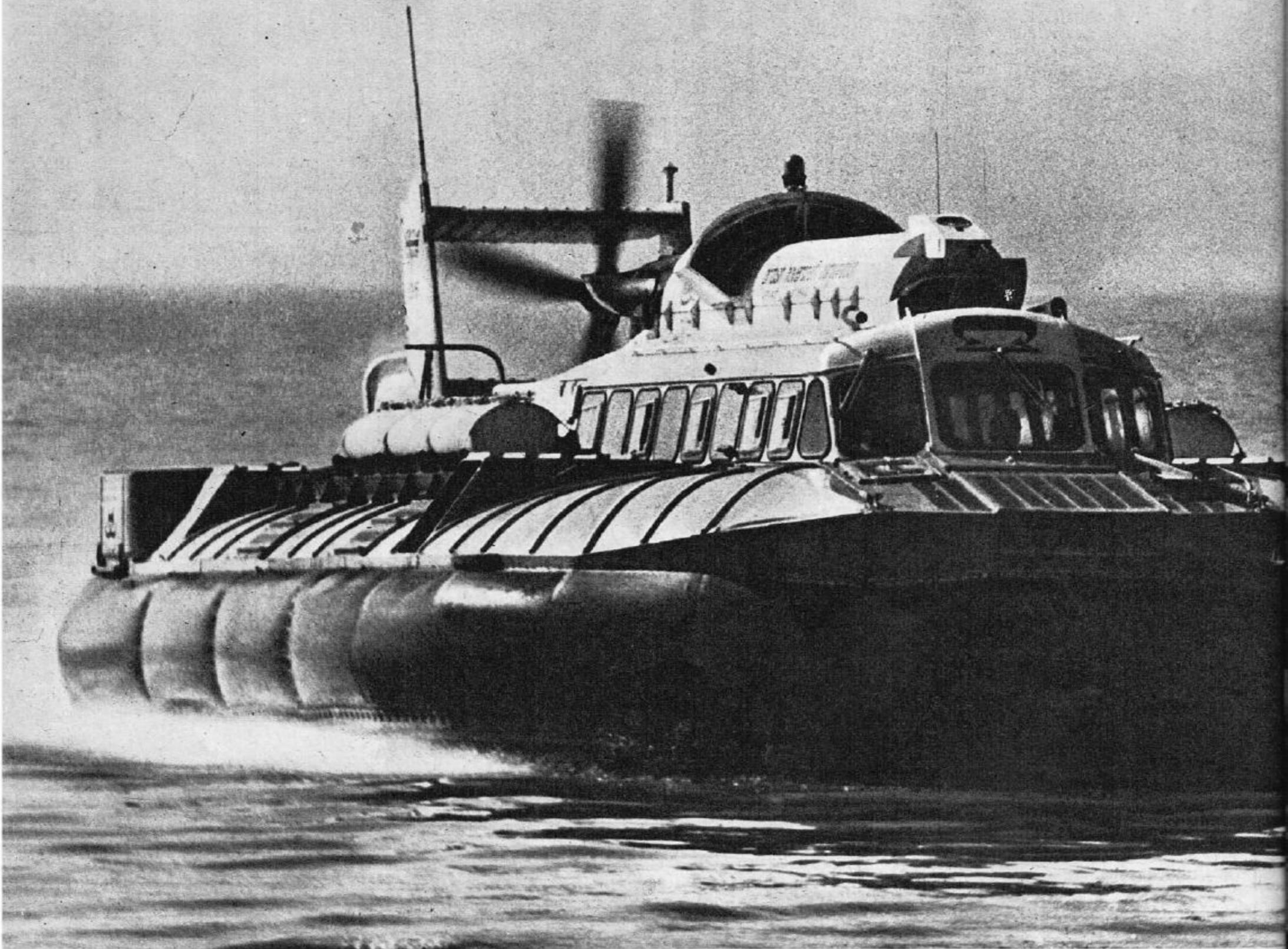
Un abrazo."



En Australia con Pedro Rodríguez. Después será Mónaco o Sudáfrica o México. "Me retiraré el día que no disfrute más el automovilismo".

Con su coequiper Jim Clark al principio de la Temporada 1968. Durante los años de B.R.M. el genial escocés fue su más peligroso rival.





EL AIRE

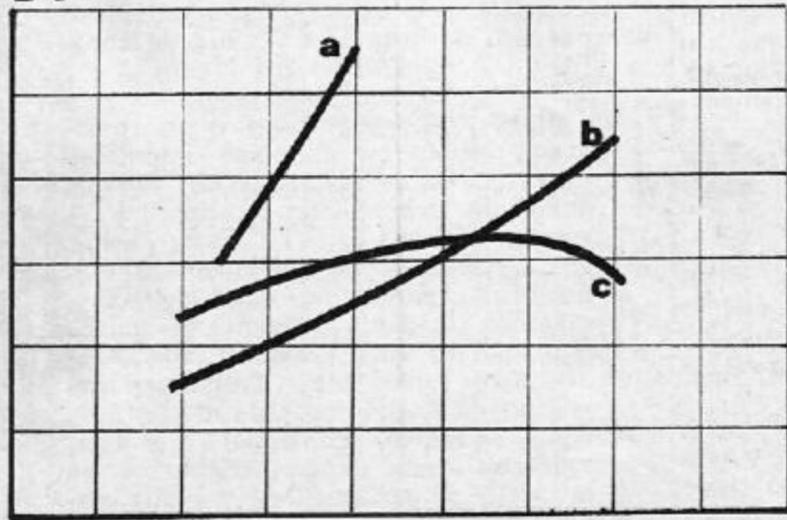
El sistema de sustentación por colchón de aire recientemente presentado en nuestro país puede ser el medio del futuro. Los distintos modos de obtenerlo, su propulsión y aplicaciones

por NICOLAS GELORMINI

Abajo, izquierda: Un esquema bien esquemático demostrando cómo se aplica el mismo motor principal tanto para la propulsión como para la sustentación sobre el agua. El diámetro de las paletas de los ventiladores puede llegar a tener hasta 4 metros.

Variación del coeficiente de "eficiencia" en función de la velocidad desarrollada. La curva "a" representa un barco veloz del tipo convencional, la curva "b" un alicasco y la curva "c" un casco con sustentación a colchón de aire.

$\frac{PT}{DV}$



No hace mucho visitó Buenos Aires, donde efectuó numerosas demostraciones, un "hovercraft", o si se prefiere decirlo en idioma castellano, un casco que se desliza sobre el agua interponiendo entre él y el medio líquido un colchón de aire. En Inglaterra ya ha sido construido uno de 165 toneladas, que podrá llevar 250 pasajeros y alrededor de 30 automóviles a través del canal de la Mancha. Creemos, pues, interesante dar una idea general sobre el funcionamiento de estos aparatos, que evidentemente están llamados a tener una gran difusión en un futuro no muy lejano. Resulta intuitivo cómo la existencia de un medio elástico de baja densidad, que impida el contacto directo con la superficie del agua o de la tierra, pueda permitir a un vehículo cualquiera desplazarse a elevada velocidad y con una relación peso/potencia muy favorable.

En los cascos a colchón de aire se aplica dicho principio, creando debajo de la carena una capa de aire (el "colchón") a una presión mayor que la exterior. La diferencia de presión mencionada oscila alrededor de 50 a 250 mm de agua, y se obtiene mediante diversos medios que utilizan la acción constante de elementos ventiladores. Este colchón equilibra el peso y sostiene a la embarcación a una cierta y determinada altura, tal que le permite sobrepasar, sin ningún "sobresalto", tanto las olas como cualquier obstáculo sólido.

Tales vehículos se designan usualmente con diversas siglas, por ejemplo G.E.M.s (Ground Effect Machines, es decir, vehículos terrestres), A.C.V.s (Air Cushion Vehicles, es decir, utilizando colchón de aire); también se les llama Hovercraft, Air Riders, etc. En general, podemos clasificarlos en dos grandes grupos: 1) aquellos en que las condiciones de sustentación hacen que no tengan ningún contacto con el agua o el suelo y en los cuales el aire escurre hacia afuera a lo largo de la totalidad de la periferia del colchón de aire. Ello hace que deba ser controlada al máximo y requiere una continua alimentación de "aire nuevo"; 2) aquellos en que el colchón de aire queda contenido entre paredes rígidas, patines oscilantes, u otros dispositivos que están en contacto permanente con el agua. En tales casos la pérdida de aire es muchísimo menor, por lo que su reposición se reduce a valores mínimos.

Son muy variados los métodos empleados para mantener el colchón de aire debajo del casco. Vamos a esquematizar algunos de ellos:

a) La figura 1 muestra el tipo conocido como "plenum chamber" o "a campana". En este sistema el aire es constantemente bombeado y fluye libremente todo a lo largo de la sección formada por una base igual a la per-

feria y una altura igual a la sobre-elevación que se obtiene sobre el agua. Para que la eficiencia sea la máxima, resulta evidente que la altura debe ser la mínima posible, aunque por otra parte a mayor altura corresponderá la posibilidad de salvar mayores obstáculos. Por ello se encuentra siempre dicha situación de compromiso, y determinar la altura deseada para poder establecer la potencia necesaria para obtenerla.

b) La figura 2 muestra el sistema de chorro periférico. En este caso el chorro, de elevada velocidad y cambiando de dirección al chocar con la superficie del agua, crea una fuerza de reacción que mantiene el colchón de aire interior a una presión mayor que la externa y dificultando su pérdida. Se tiene así la posibilidad de tener una altura notablemente mayor que la del caso anterior y la potencia requerida es usualmente algo menor.

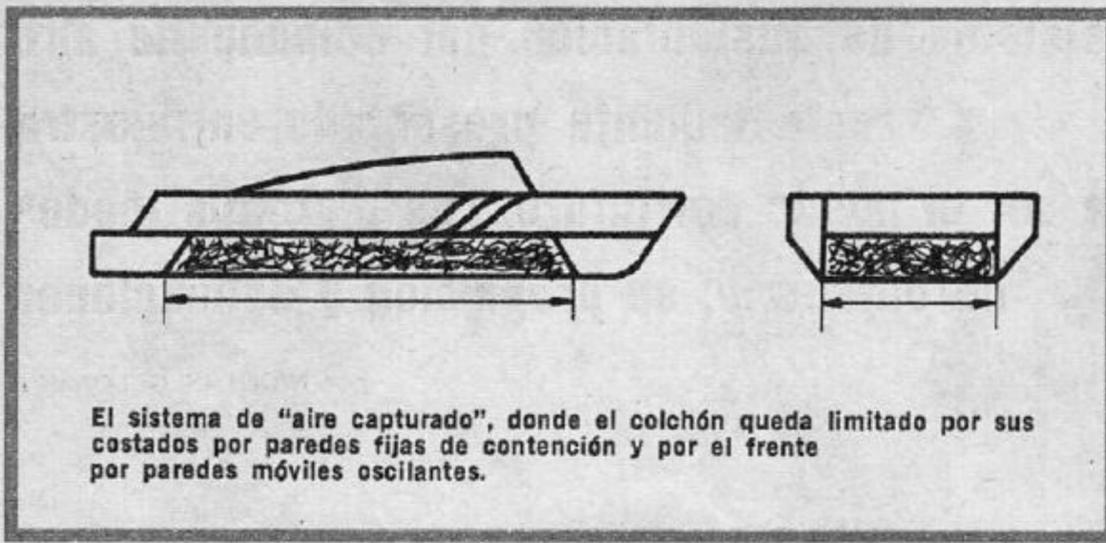
c) La figura 3 representa el sistema de recirculación, que permite reducir la potencia necesaria. Puede estimarse que del aire que emerge del orificio principal, puede conseguirse la recirculación de aproximadamente el 80 por ciento que vuelve a salir por el conducto más lateral. Se calcula que, para condiciones de igual velocidad y porte, la potencia puede reducirse en un 20 por ciento.

d) La figura 4 indica el sistema de capa periférica, que es totalmente similar al del chorro periférico, con el agregado de unas "solapas" de material flexible, que constituyen una prolongación del conducto del chorro. Mediante este artificio, mientras la estructura rígida permanece elevada, es decir, sin contacto con la superficie del agua, la altura a través de la cual puede escaparse el aire es mucho menor. La potencia, pues, para el sostenimiento disminuye notablemente, aumentando las posibilidades de sobrepasar las olas u obstáculos.

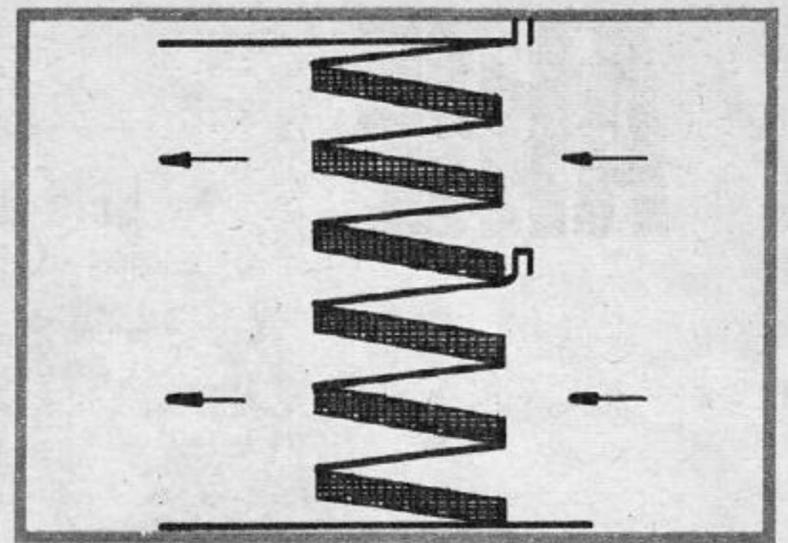
Estos sistemas vistos hasta ahora pueden, indistintamente, operar sobre agua o tierra, y son cómodamente aplicados a vehículos tipo anfibio. Los que veremos a continuación pueden moverse solamente sobre el agua.

e) La figura 5 muestra el sistema "water curtain" (cortina de agua). En este caso el colchón queda restringido y limitado por chorros periféricos de agua. Tiene una gran eficiencia teórica, pero aquella potencia que se ahorra para la sustentación debe usarse para aspirar y expeler el agua a gran velocidad. El peso total es superior al de otros sistemas, por lo que, a igualdad de condiciones, reduce la carga útil.

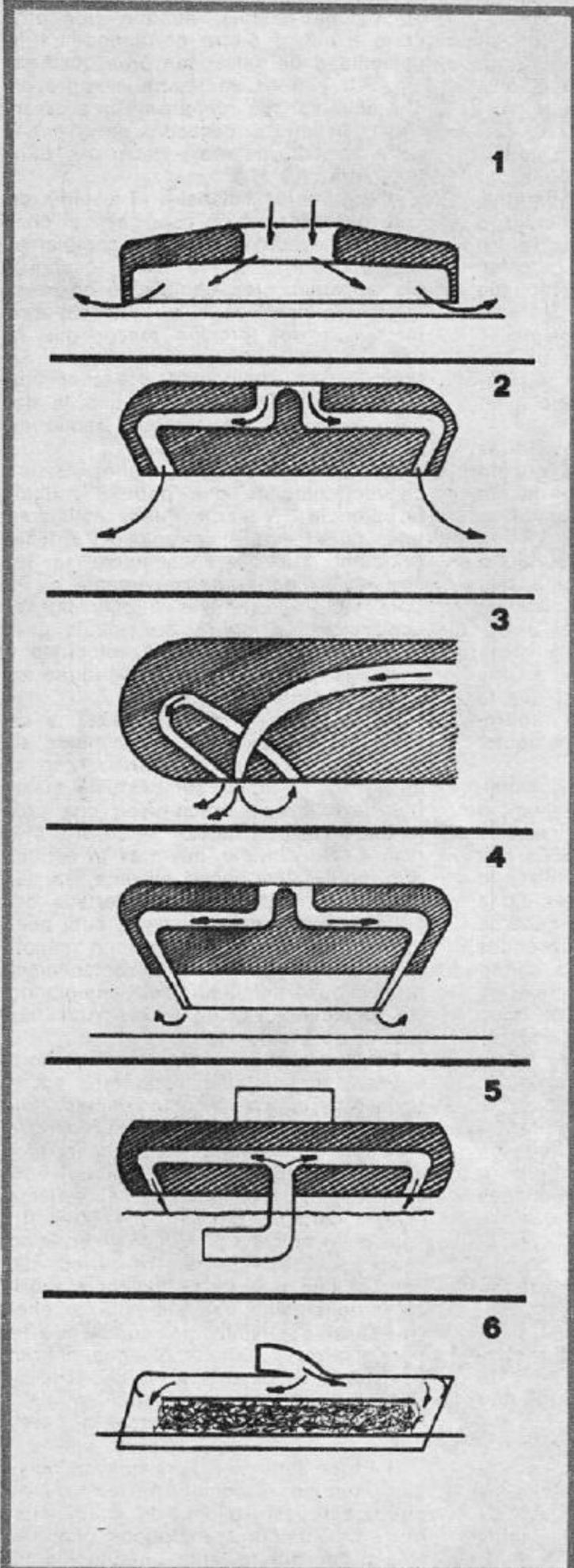
f) En la figura 6, el sistema de paredes laterales. El colchón de aire queda entre paredes sólidas de contención que van sumergidas algunos centímetros y que por lo tanto ofrecen alguna



El sistema de "aire capturado", donde el colchón queda limitado por sus costados por paredes fijas de contención y por el frente por paredes móviles oscilantes.



El separador de agua destinado a evitar los problemas de corrosión en las paletas. Piénsese que el sistema de colchón de aire produce una nube de agua mezclada con aire que puede ser el mayor peligro para el ataque de los metales.



Los distintos medios de obtener el colchón de aire. Los cuatro primeros pueden aplicarse para terrestres, marinos o anfibios; los dos últimos solamente para aplicaciones navales.

resistencia al avance. Las paredes frontales pueden a veces estar formadas por chorros de aire periféricos.

g) La figura 7 es el sistema "captured air bubble", es decir, "burbuja de aire capturada". El colchón de aire queda limitado lateralmente por paredes de contención y frontalmente por paneles móviles oscilantes o superficies móviles planeantes. Las pérdidas de aire se limitan con el método del chorro periférico.

Las ventajas y particularidades de uso de tal tipo son, principalmente: posibilidad, en algunos casos, de funcionamiento anfibio en playas, bajos fondos, etc. Gran seguridad, desde el punto de vista militar, para el ataque submarino y minas subacuáticas, todo ello unido a una buena capacidad ofensiva. Relativa insensibilidad al mar con olas, con la consiguiente ventaja para los pasajeros. Posibilidad de alcanzar velocidades bastante elevadas, factor comercial muy importante: cerca de 70 a 80 nudos.

Suele darse como parámetro para caracterizar la eficiencia de estos cascos la fórmula:

$$\frac{P_t}{D \cdot V}$$

donde P_t es la potencia total utilizada para la propulsión y sustentación expresada en CV. D es el desplazamiento total en toneladas y V la velocidad en nudos.

El mismo coeficiente puede ser usado evidentemente en aliscafos, cascos planeadores o convencionales. La figura 8 representa las variaciones del coeficiente en función de la velocidad. Resulta de su observación claramente el empleo útil del colchón de aire. Tan amplia es la variación de los desplazamientos aplicados a estos cascos que puede decirse que van desde 1,5 toneladas hasta 160 toneladas, y las velocidades varían de 40 a 80 nudos.

De uno de ellos, con desplazamiento entre 150 a 165 toneladas, se dan las siguientes variaciones de velocidad según el estado del mar:

Con mar calmo	77 nudos
Con olas hasta 1,5 m	65 a 70 nudos
Con olas hasta 2,4 m	45 a 50 nudos
Con olas hasta 4 m	15 a 20 nudos

La carga útil la constituyen 150 a 200 pasajeros y 25 a 35 automóviles.

La autonomía se estima en 190 millas a una velocidad de 73 nudos.

La potencia total a instalar en un vehículo a colchón de aire tiene dos componentes: la necesaria para generación y mantenimiento del colchón y la necesaria para el avance del vehículo. El motor que mejor se aplica por su bajo peso por unidad de potencia es la turbina de gas de tipo aéreo marinizada. En unidades pequeñas se montan también motores diesel veloces, con más de 1.000 rpm. Las turbinas pueden llegar, por su parte, a potencias de 25.000 CV.

La existencia, durante la marcha, de una nube y chorros de agua de mar, crea numerosos problemas para evitar el depósito salino sobre las paletas de los compresores y la corrosión sobre las paletas de la turbina.

La figura 9 representa el separador de agua Kni-Hed-mesh, colocado en la aspiración de la turbina.

La transformación de la potencia en empuje, en general se obtiene por hélices aéreas, casi siempre con palas regulables. También se usan hélices marinas supercavitantes y propulsión a chorro de agua, esta última especialmente prevista para los mayores tamaños. El aire, aspirado del exterior, es impulsado en el colchón por medio de ventiladores axiales o centrífugos cuyos diámetros pueden llegar a cuatro metros. El motor que acciona el ventilador puede ser el mismo que mueve la hélice, lo que se ha pretendido representar en la figura 10.

El sistema de sustentación por colchón de aire está sin duda en pleno proceso de evolución y quizá se constituya en el vehículo del futuro.

Superando las dificultades de proyecto de los grandes cascos no es ilusorio pensar en travesías intercontinentales. Es evidente que no hay aún suficiente experiencia, ni práctica ni de laboratorio, para enfrentar estas embarcaciones con las inmensas olas oceánicas, por lo que quizá deba modificarse fundamentalmente el diseño actual. Pero está fuera de toda duda el interés que debe despertar este procedimiento, tanto desde el punto de vista deportivo, comercial o militar. Por otra parte puede constituirse en el punto de contacto de los dos medios más importantes de comunicación actuales, ya que reúne condiciones tanto navales como aeronáuticas.

LOS MUERTOS QUE VOS MATAIS GOZAN DE BUENA SALUD...

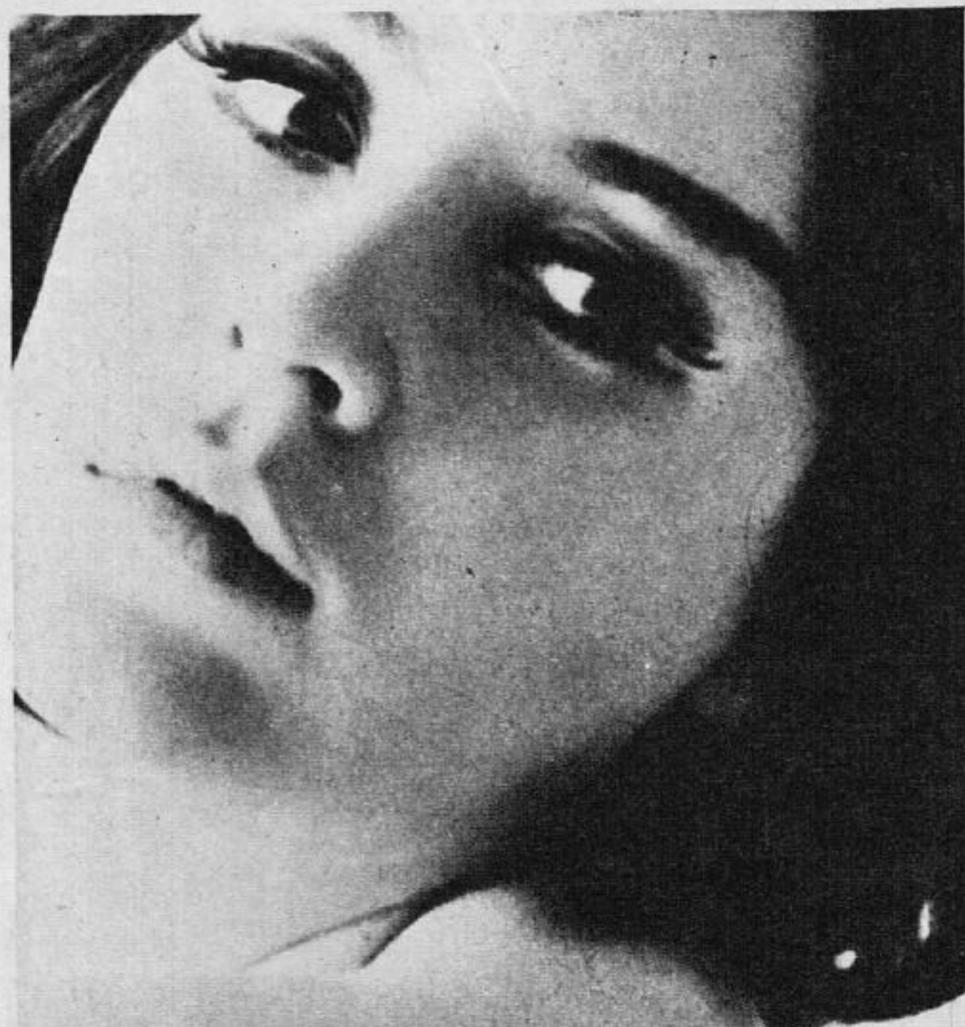
Sois homicidas culposos, señores europeos. Ese desconocimiento hacia nosotros que compartís con los americanos del norte os lleva muchas veces al exterminio de nuestras más caras figuras. Si pensáis que habitamos en chozas en una extensa y desértica llanura llamada "pampa"; que nos alimentamos pura y exclusivamente de la carne cruda que extraemos de los animales vivos que vagan errantes por nuestras puertas, bien. Si entendéis que entre chacha-chacha y tango —nuestras dos únicas músicas folklóricas— nos echamos a dormir la siesta guitarra en mano, enhorabuena. Pero lo que jamás aceptaremos, hijos de Europa, nietos de Fénix, es que así, con una crueldad y sangre fría espeluznante, nos hayáis matado al presidente de la A.C.T.C.

Así lo difundisteis este año en Motor Revue, publicación bimensual. Así ha quedado asentado, tal como se puede ver en la reproducción de esta página de esa revista que publicamos más abajo: "En 1957 todavía estaban todos, en las dos secuencias superiores los pilotos de Ferrari, Collins, Musso, Castellotti, Von Trips, Hawthorn, marqués de Portago. En la 3ª secuencia Flockhart, Behra, Schell. Debajo Lewis-Evans, Bueb, MENDITEGUY". ¡Requiescat in pace!



1957 waren sie noch alle dabei: in den beiden oberen Reihen die Ferrari-Fahrer Collins, Musso, Castellotti, Graf Trips, Hawthorn, Marquis Portago, in der dritten Reihe Flockhart, Behra, Schell, darunter Lewis-Evans, Bueb, Menditeguy. Keiner von ihnen ist geblieben. Rechts: Das Feld der Grand Prix-Wägen in der Startreihe beim Großen Preis von Deutschland 1957. Die beiden Ferrari von Castellotti und Collins liegen ganz knapp vor den Maserati von Fangio und Behra. Dahinter der Vanwall von Moss, der Ferrari von Musso, der Maserati von Schell und der Vanwall von Lewis-Evans.

FOTOS. WEIMANN, DE. MÜLLER



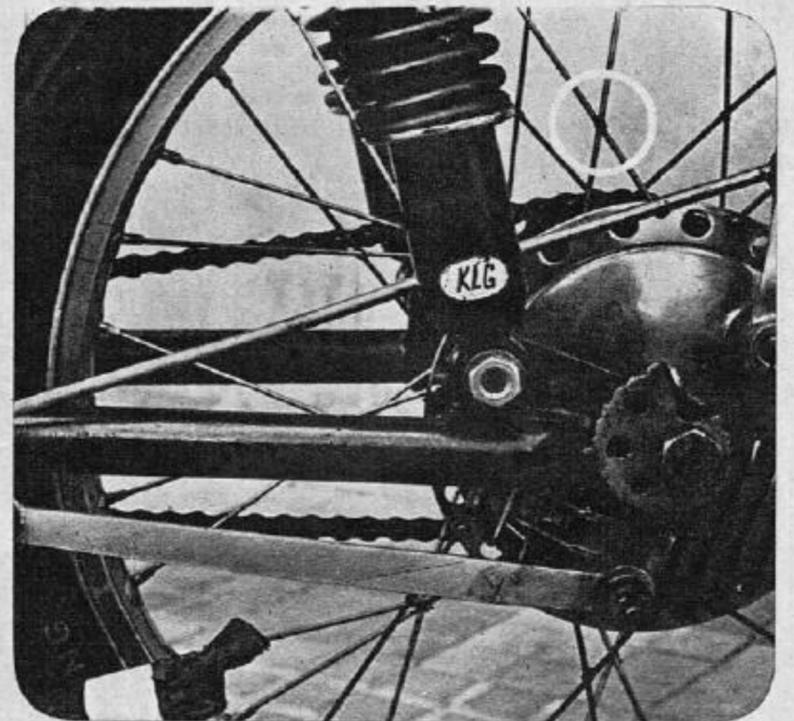
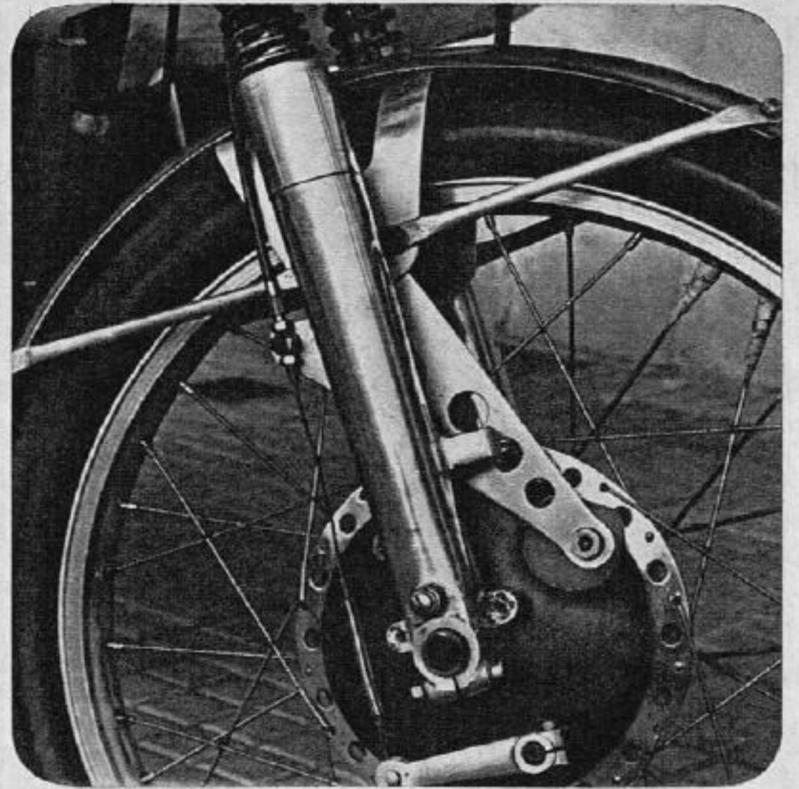
NO SE DEJE ENGAÑAR

Siga usando como hasta ahora el desodorante que "USTED" impuso.

DOLLY PEN
*garantiza
 más cantidad •
 más calidad •
 más economía •*

DOLLY PEN *el
 primer desodorante
 en barra con control
 de CALIDAD.*

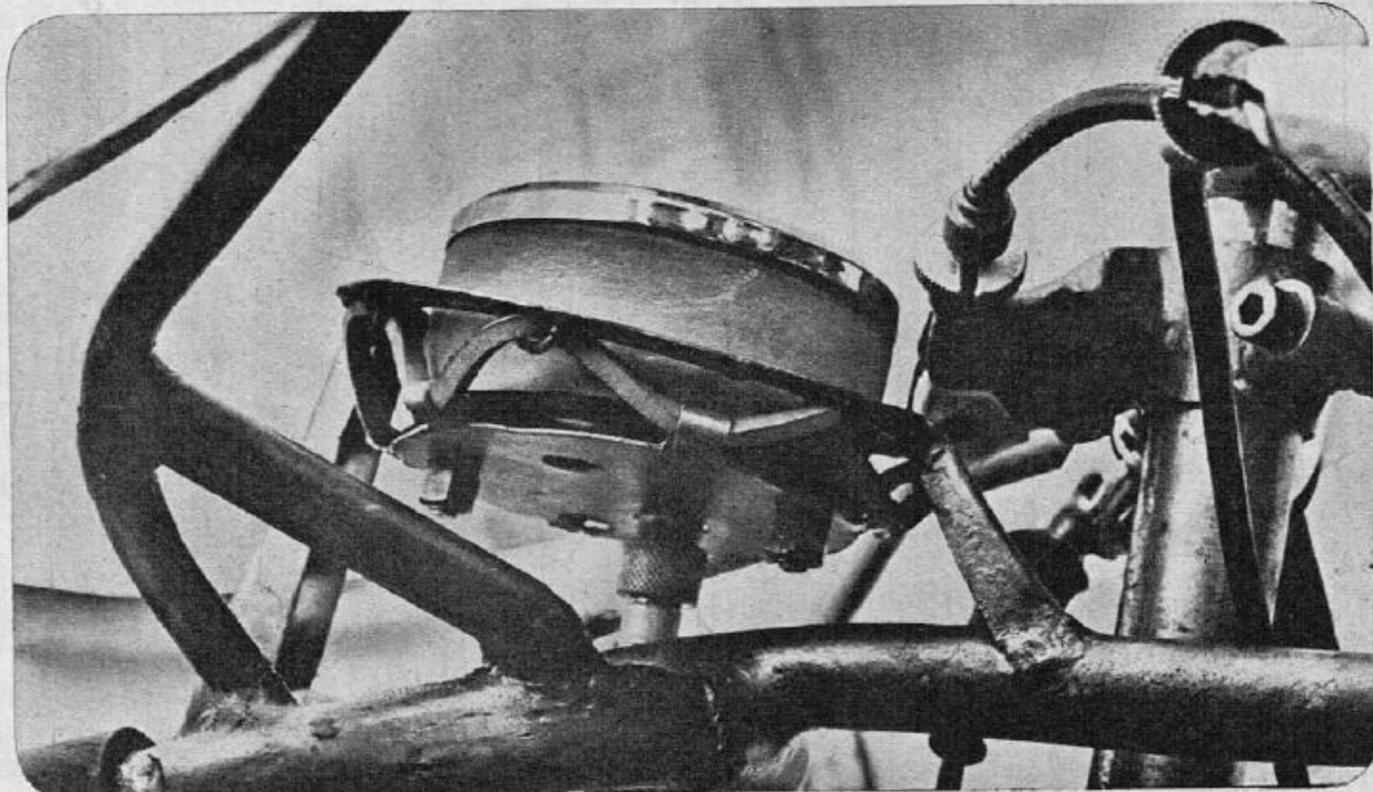
0 516



SECRETOS DE UNA MOTO DE CARRERA

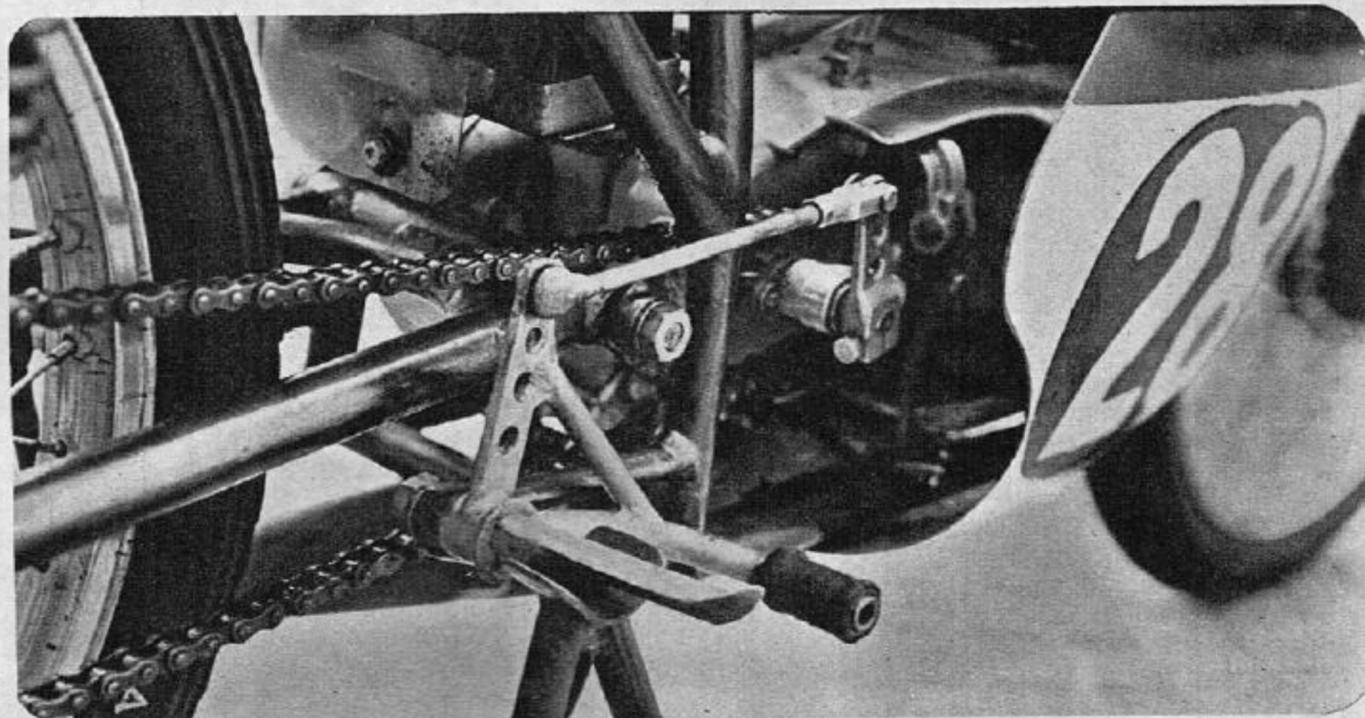
Hay infinidad de pequeños detalles que conforman a una máquina de competición y que son desconocidos para la mayoría de los adeptos a este deporte. Aquí van algunos

◀ La rueda delantera y sus detalles. Ese reactor de frenaje o amarre es de dural, el calado del eje es para disminuir el peso no suspendido. Ese guardabarro que parece absurdo, lo es como tal. Pero en este caso se comprobó que sin él ¡¡¡la horquilla flexionaba!!! Aunque parezca mentira, entonces, esa chapita con sus cuatro amarres tiene solicitaciones tensionales. A veces las campanas de freno tienen entradas y salidas de aire. En este caso, están del otro lado.



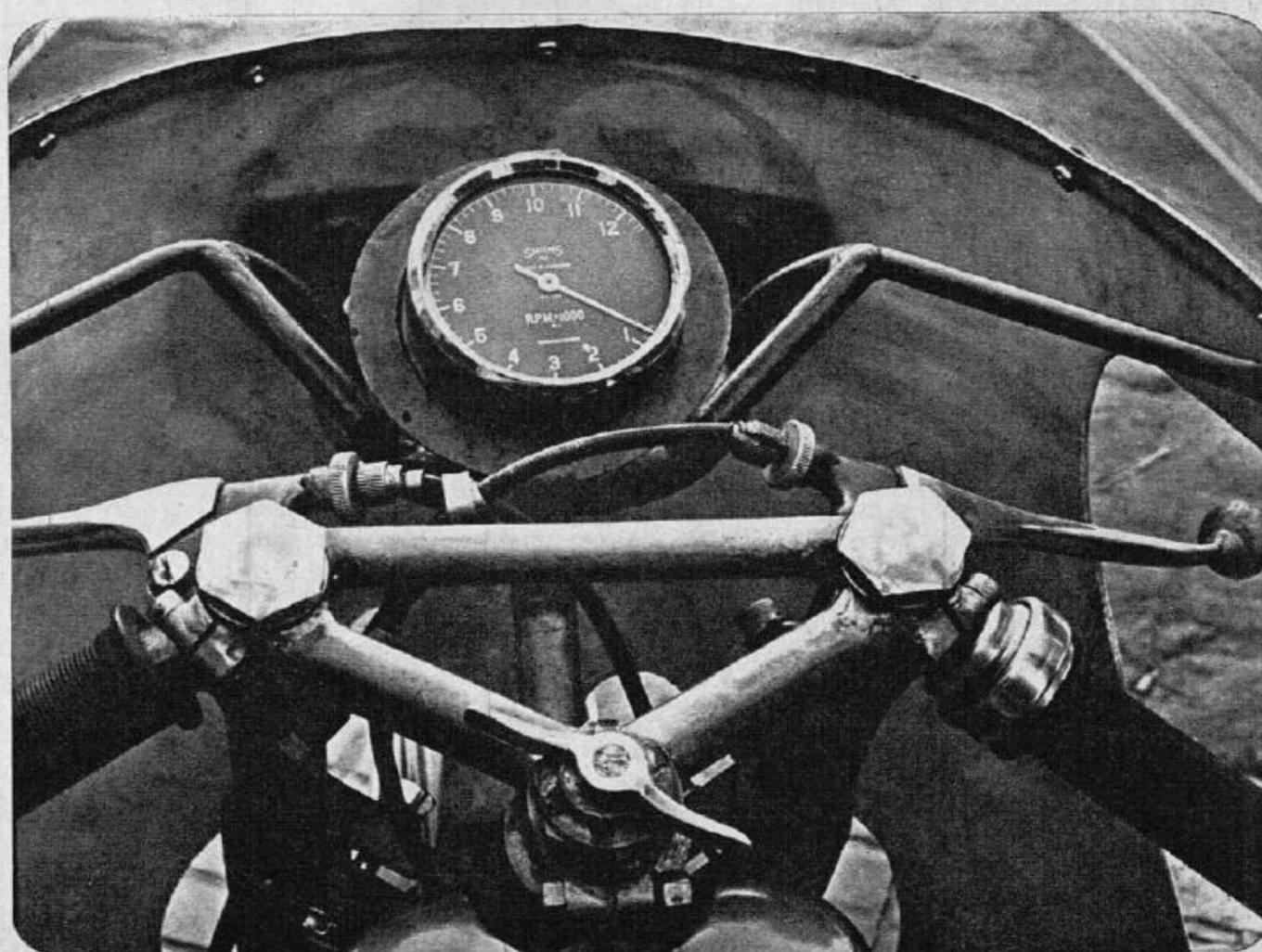
▶ El montaje del cuentavueltas es flotante para reducir las vibraciones, que desde el motor se transmiten a través de todo el cuadro. Generalmente son de accionamiento mecánico.

◀ Este es el freno trasero. El reactor, en este caso, es ese fierrito que nace a la altura del neumático y se remata lógicamente debajo del eje. Acciona sobre dos bujes flotantes. La leva dentada es un ingenioso sistema estira-cadena; también aquí la masa está agujereada para disminuir el peso. El círculo encierra dos rayos trabados entre sí para dar mayor rigidez a toda la rueda. Este es un secreto (no muy fanático) que se usa desde hace muchos años.



▶ A la leva de cambios se le hace una prolongación para que se pueda cambiar de marcha de acuerdo a la posición de piloto "apilado". Delante de la rueda está el guardabarro de plexiglas que tiene como fin primordial proteger la batería. El pedalín tiene una especie de "cola de pato" en su extremo, para evitar herir al piloto en alguna rodada.

◀ El cañito de plástico que sale del asiento es el respiradero del cárter-caja, en este caso. El círculo encierra, en este caso, los contrapesos (alambrecitos que rodean al rayo en la cantidad necesaria) cubiertos con cinta adhesiva. El asiento también es de plástico, en este caso reforzado con fibra de vidrio. La cola mocha tiene su razón de ser: el reglamento especifica que el largo del asiento nunca podrá sobrepasar la rueda trasera en su extremo. Con el piloto actual (el corto Ubieta) es innecesario correr el asiento hacia atrás, cosa que sucedería con un piloto "king size"; de allí el corte.



▶ Puesto de mando y su majestad, un Smiths mecánico graduado hasta 12.000 rpm. El cabezal de la horquilla totalmente hecho a mano y la punta redondeada de las palancas de freno y embrague por razones de seguridad. Los dos brazos que nacen debajo del cuentavueltas son los soportes del carenado.

12 QUE FUERON 6

Eran 12 horas de carrera que ante el escaso número de inscriptos se acortaron a 6. Una prueba que alternó la elegancia con la velocidad

por JUAN CARLOS LLANOS

La carrera de las Doce Horas Bar-dahl, que se debía realizar en el Ate-neo Parroquial San Pedro, Lazcano 4989, Capital, fue acortada a 6 horas, en un acuerdo entre los pilotos con los organizadores de la prueba, debido a la poca cantidad de inscriptos. En efecto, sólo seis fueron los equipos que se hicieron presentes para la clasificación, en la que debían precisamente clasificarse seis, por lo que no hizo falta realizar la prueba de cotejar tiempos. Uno de los equipos inscriptos era el de Tuffy-Corsa, cuyo coche estaba preparado desde hace casi cuatro meses.

El día de la carrera se presentaron sólo cinco equipos: el N° 3, que resultó ganador, integrado por Daniel Chlurazzi, Carlos Gago y Alejandro Galucci, escudería Minimodels N° 2, Chaparral 2F, chasis BART, motor Dyna 26D, con un total de 2.792 vueltas. Segundo resultó el equipo N° 5, integrado por Emilio López, Enrique Favelukis y Antonio Watson, escudería AutoZoom, Chaparral 2F, chasis AutoZoom-López, motor Mura 44, con un total de 2.803 vueltas. Tercero resultó nuestro equipo, el N° 21, integrado por J. C. Llanos, Carlos y Jorge Cevasco, escudería Tuffy-Corsa, Ferrari Can-Am, chasis AutoZoom-Llanos (Cocodri-Corsa), motor Mabuchi 16D rebobinado, con imanes Lenz, con un total de 2.521 vueltas. Cuarto resultó el equipo N° 75, integrado por Carlos A. Vayman, César Gaballo y Osvaldo Scappati, escudería San Pedro, Ford Mk IV, chasis AutoZoom, motor Champion 607, que completó un total de 2.385 vueltas. Quinto y último entró el equipo N° 4, integrado por Miguel Angel D'Angelo, Miguel Angel Rojas y Anibal Sasselli, escudería AutoZoom (reserva), Lola T-70 Mk III, chasis AutoZoom-Cichetti y motor 26D rebobinado, completando 1.774 vueltas, habiendo hecho abandono de la competencia en la quinta hora de carrera, cuando iba clasificado cuarto, por haber quemado bobina, a raíz de sucesivos desperfectos.

En la primera hora de carrera iba primero el equipo N° 5 con 515 vueltas, segundo el equipo N° 3 con 486 vueltas, tercero el equipo N° 21 con 467



vueltas, cuarto el equipo N° 4 con 427 y quinto el N° 75 con 317 vueltas.

En la segunda hora, el equipo N° 5 realizó 499 vueltas; el equipo N° 3, 479; el N° 21, 461; el N° 4, 394, y el N° 75, 330. Los totales en este momento eran los siguientes: primero el equipo N° 5 con 1.014 vueltas; segundo el equipo N° 3 con 965 vueltas; tercero el equipo N° 21 con 928 vueltas; cuarto el equipo N° 4 con 821 vueltas y quinto el equipo N° 75 con 647.

En la tercera hora el equipo N° 3 completó 489 vueltas; el equipo N° 21, 441; el N° 5, 431; el N° 75, 416 y el N° 4, 364 vueltas. Los totales eran en ese momento los siguientes: primero el equipo N° 3 con 1.454 vueltas; segundo el equipo N° 5 con 1.445 vueltas; tercero el N° 21 con 1.369 vueltas; cuarto el N° 4 con 1.185 vueltas y quinto el N° 75 con 1.063 vueltas. Durante esta hora sufrió la primera detención el equipo N° 5 por fallas en los contactos de la guía.

La cuarta hora arrojó los siguientes resultados: el equipo N° 4 completó 478 vueltas; el N° 75, 441 vueltas; el N° 3, 426 vueltas; el N° 21, 354 vueltas,

y el N° 5, 238 vueltas. Durante esta hora hubo accidentes y fallas de importancia: el coche N° 5 debió cambiar tres ejes y enderezar chasis a raíz de choques sufridos. El coche N° 3 paró a cambiar escobillas y neumáticos. El coche N° 21 sufrió la consecuencia de cuatro violentos choques contra un parante de la pista, además de dos caídas al suelo, lo que lo relegó mucho. A esta altura, los totales eran los siguientes: primero el equipo N° 3, con 1.880 vueltas; segundo el equipo N° 21 con 1.723 vueltas; tercero el equipo N° 5 con 1.683 vueltas; cuarto el N° 4 con 1.663, y quinto el equipo N° 75 con 1.504 vueltas.

En la quinta hora se produjeron las siguientes alternativas: el coche N° 75 cumplió 445 vueltas; el N° 5, 444 vueltas; el N° 3, 437 vueltas; el N° 21, 410 vueltas, y el N° 4, 111 vueltas, haciendo al cumplir las, abandono de la prueba.

La sexta hora no produjo cambios fundamentales en la clasificación general, pero en los parciales se dieron el gusto los del equipo N° 5, que completó 476 vueltas; el N° 3 con 475; el N° 75 con 406 vueltas y el N° 21 con 388 vueltas. Debemos acotar que el coche N° 21 completó 163 vueltas en la primera media hora, debido a detenciones para reparar carrocería, y en cambio, en nuestras propias manos, 235 vueltas, gracias a un manejo pulido y sin accidentes.

Además de los premios a los tres primeros puestos, se otorgó la placa Milou a la mejor conducta deportiva, que ganara el equipo N° 5; la firma NUT instituyó un premio al coche mejor presentado, el que tuvimos el honor de ganar nosotros.

La competencia se realizó en un ambiente muy grato, casi podríamos decir que "en familia", y resultó, por lo menos para nuestro gusto, una de las mejores competencias realizadas en los últimos tiempos. Los directivos de este club nos han hecho conocer sus inquietudes, y proyectan organizar otra gran competencia, la que no dejaremos de advertirles con la suficiente antelación, a fin de que tengan tiempo de inscribirse.

Arriba
R. Galeppi, estrecha la mano del sonriente H. Albert. A la derecha F. Cherin, que resulta 2º y más atrás C. Moretti, 3º

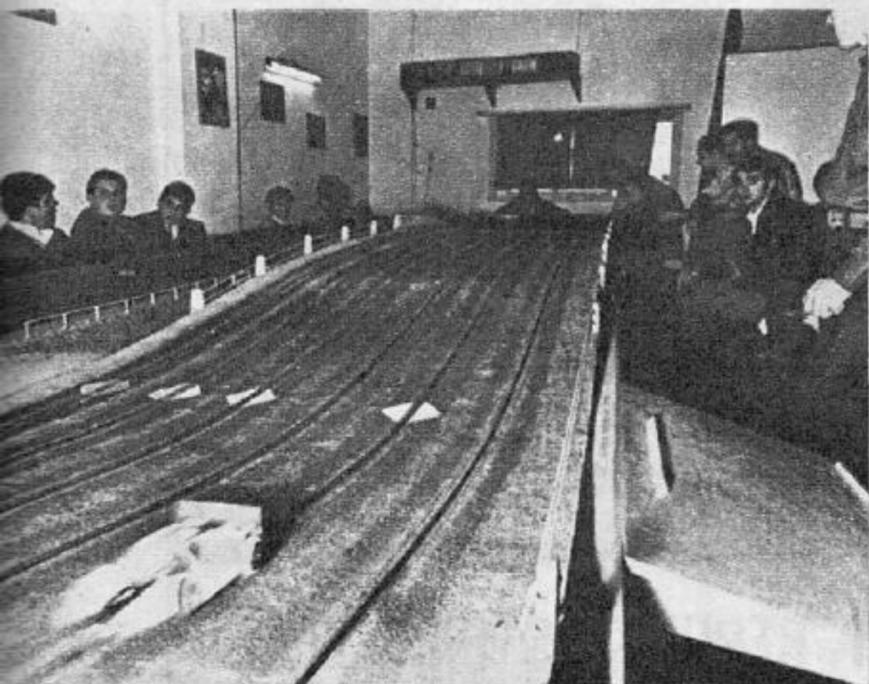
Abajo
Los coches ganadores, en orden decreciente, de izquierda a derecha: 1º, 2º, 3º y 4º, con los trofeos ganados.

Albert en la segunda

Un circuito veloz, con mixtos trabados fue el escenario de la segunda fecha de TC del Campeonato Metropolitano



Así presentamos nuestro coche, que es el que está sobre el trailer, y que ganara el concurso de la elegancia, Trofeo NUT.



Aquí pasa raudamente el que finalmente se clasificara ganador de la carrera. Al fondo puede verse el eficiente cuentavueltas, que funciona con células fotoeléctricas.



En plena reparación, uno de los integrantes del equipo N° 75, tratando de enfriar el motor. Los aficionados lo rodean.

El sábado 24 de agosto tuvo lugar la segunda fecha de Turismo de Carretera del Campeonato Metropolitano de F.A.D.A.

La carrera se realizó en una pista veloz pero con mixtos bastante difíciles de superar.

Tal como se esperaba, desde que se hicieron las pruebas de clasificación, cuyo mejor tiempo fue obtenido por Héctor Albert, con 23 segundos en los dos intentos. El segundo mejor tiempo fue obtenido por Fulvio Cherin, de la escudería local Círculo Católico de Obreros, con 23 segundos y 25s 2/5; el tercer mejor tiempo fue obtenido por Antonio Watson, escudería AutoZoom, con 23s 2/5 y 24s 4/5.

Los inscriptos fueron veinticinco, descalificado sólo 1, Emilio López, por diámetro de una de las ruedas delanteras.

Es digno destacar el extraordinario cuentavueltas que tiene este club, el que es controlado por el juez de la competencia, y que no falló en ninguna oportunidad. Además puede contar hasta 99.999 vueltas.

En la primera serie se impuso el coche N° 3, Héctor Albert, resultando segundo el N° 116, Pavese, tercero el N° 20, Galeppi, y cuarto el N° 96, A. Tassara.

En la segunda serie ganó el coche N° 27 de César Moretti, segundo el N° 101 de Fulvio Cherin, tercero el coche N° 128 de E. Favelukis y 4º el N° 141.

La tercera serie fue ganada por el coche N° 100 de J. Margueri, segundo el N° 122 de A. Watson, tercero el 18 de R. D. Rosende y cuarto el N° 35 de J. E. Silvestre.

La cuarta serie fue para el coche N° 24, R. Galeppi, segundo el N° 16, tercero J. L. Anessi, con el N° 129 y mucha suerte, y cuarto el N° 14 de O. Viglino.

El primer cuarto de final arrojó los siguientes resultados: primero el coche N° 101 de F. Cherin, segundo el N° 3 de H. Albert, tercero el N° 100 de J. Marguery y cuarto el N° 35 de J. E. Silvestre.

El segundo cuarto de final resultó así: primero el N° 24 de R. Galeppi, segundo el N° 122 de A. Watson, tercero el N° 116 de L. Pavese y cuarto el N° 27 de C. Moretti.

En los repechajes, que como las series y los cuartos de final se realizaron a diez vueltas, se impusieron: en el primero, ganó el N° 35 de J. E. Silvestre; 2º el N° 128 de E. Favelukis, 3º el N° 10 de Marguery y 4º el N° 20 de A. C. Galeppi. El segundo lo ganó el N° 129 de J. L. Anessi, 2º el N° 27 de C. Moretti, 3º el N° 116 de L. Pavese y 4º el N° 18 de R. D. Rosende.

Las semifinales se corrieron a 20 vueltas, resultando así:

Primera semifinal: Primero el N° 3, H. Albert; segundo el N° 101, F. Cherin; tercero el N° 35, J. E. Silvestre, y cuarto el N° 128, E. Favelukis.

Segunda semifinal: Primero el N° 24, R. Galeppi; segundo el N° 27, C. Moretti; tercero el N° 129, J. L. Anessi, y cuarto el N° 122, A. Watson.

En la final, a treinta vueltas, se enfrentaron los que mejor corrieron durante la tarde. Ganó el N° 3, Héctor L. Albert, resultando segundo el N° 101 de F. Cherin, tercero el N° 27 de C. Moretti y 4º el 24 de R. Galeppi.

CLASIFICACION FINAL DE LA CARRERA DE TURISMO DE CARRETERA CLUB Círculo Católico de Obreros de Lomas de Zamora Avda. Pavón 8428, Lomas de Zamora

Pos.	Nº	Piloto	Escudería	Coche	Chasis	Motor	Vueltas
1º	3	Héctor L. Albert	Milou	Numa 1º	AutoZoom	16D rebob.	30
2º	101	Fulvio Cherin	C.C.O.	Torino 380	AutoZoom	16D rebob.	29
3º	27	César Moretti	AutoZoom	Garrafa V2	AutoZoom	16D rebob.	27
4º	24	Roberto Galeppi	L.M.R.C.	Torino 380	AutoZoom	16D rebob.	22
5º	35	Jorge E. Silvestre	C.C.O.	Numa 1º	AutoZoom	16D rebob.	
6º	129	José L. Anessi	Colón	Garrafa V2	AutoZoom	Anessi 16D	
7º	122	Antonio Watson	AutoZoom	Garrafa V2	AutoZoom	Nascar	
8º	128	Enrique Favelukis	AutoZoom	Garrafa V2	AutoZoom	16D rebob.	

i Sensación 1968!

como siempre
AUTOZOOM a la
vanguardia

EQUIPOS COMPLETOS F-1 ESC. 1/24

HONDA V-12, Mc LAREN FORD

B. R. M. H-16, BRABHAM REPCO

EAGLE WESLAKE, FERRARI 3000 cc

COOPER MASERATI y también

EL KIT CHASIS COMPLETO

"JIM 1º EL VOLADOR"

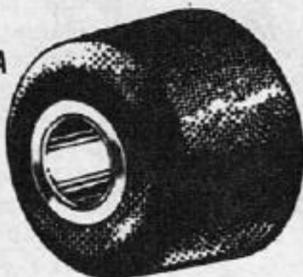


ACCESORIOS Y REPUESTOS PARA 1/24



**RUEDA DELANTERA
ANGOSTA**
Buje de bronce
antifricción Para ejes
de 1,8 y 1,5 mm

RUEDA TRASERA
Neumáticos
goma-esponja
Llantas de
nuevo diseño

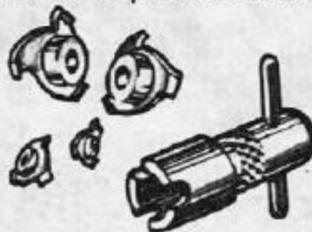


EJE TRASERO Acero rectificado



TREN DELANTERO LIBRE
Neumáticos cuchilla
Eje de acero con tuercas ciegas
de bronce cromado

TUERCAS MARIPOSA
Cuatro tuercas de bronce cromadas
con su correspondiente llave de tubo



Distribuidores exclusivos **TUFFY HOBBIES S. R. L.** Montevideo 947 Cap. Tel. 41-3359

Parabrisas **CORSA** correo

BUSCO HANSA BUENA PRESENCIA

De Luis A. Galarza, Pehuajó

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes para que me informen lo siguiente respecto al automóvil Hansa 1100 modelo '61, tanto la rural como la cupé.

1) ¿Se sigue fabricando?

R.: No, señor.

2) El auto, ¿es bueno o tiene problemas?

R.: Vea, malo no es (a nosotros nunca nos pegó), y por otra parte, ningún auto tiene problemas. Los que tienen problemas son los dueños. Y, por supuesto, los problemas son directamente proporcionales al buen o mal trato que se dé al auto.

3) ¿Por qué siendo un modelo relativamente nuevo, está tan barato (\$ 330.000 la cupé y \$ 310.000 la rural, del '61)?

R.: Debido a que, generalmente, el precio de los autos depende de la oferta y demanda que se ejerce en el mercado.

4) ¿Se fabrican repuestos?

R.: No se fabrican, pero se pueden conseguir.

5) ¿Quiénes venden estas unidades? ¿Se financian?

R.: Para encontrar un Hansa tendrá que recorrer agencias, que ubicará tras leer los avisos aparecidos en los diarios. Por supuesto que lo podrá comprar financiado.

RECUERDOS DEL PASADO

De Vicente X, San Isidro

Me dirijo a ustedes con el objeto de solicitarles la información que pudieran tener respecto a la camioneta INSTITEC. Deseo saber, ya que pienso comprar una, los siguientes datos:

1) Tipo de motor.

R.: 2 tiempos, 700 cm³, relación de compresión: 6,3:1, potencia máxima: 24 HP a 4.500 rpm, velocidad máxima: 75 km/h.

2) Rendimiento.

R.: 14 km por litro.

3) ¿Hay repuestos?

R.: Sí, señor. Diríjase a los concesionarios D.I.N.F.I.A. y encontrará los repuestos necesarios. También hay repuestos Rivadavia, pero no le van a servir, como no sea para hacer los deberes.

4) Otros datos de interés.

R.: Peso: 900 kg (vacío). Medida de neumáticos: 550x16. Capacidad del tanque de nafta: 35 litros. Capacidad del radiador: 8,5 litros. Carga: 650 kg (con dos

personas). Presión de inflado de neumáticos: 19 a 22 libras. Por cada 25 litros de nafta, uno de aceite SAE 50. Otro dato de interés: el domingo póngale unos mangos a Lunático. Es fija.

5) Costo aproximado.

R.: En buen estado, alrededor de \$ 250.000.

DE INYECCIONES Y ALGO MAS

De F. R. Bergagna, Bahía Blanca

Me dirijo a ustedes, primero para felicitarlos por la extraordinaria labor que realizan y, segundo, para que me respondan las siguientes preguntas:

1) ¿Qué es el sistema de inyección?

R.: Es un sistema que reemplaza al carburador en la alimentación de combustible, de la siguiente manera: inyectando combustible en el conducto de admisión, donde éste se vaporiza, formándose así la mezcla detonante, siendo en este caso un sistema de inyección indirecta, o bien llevando combustible directamente al cilindro, en cuyo caso es inyección directa. Hay otro sistema de inyección que va directamente de la jeringa a la "colita", pero duele mucho.

2) ¿Cuántos HP tiene el Falcon '67 y qué velocidad máxima?

R.: HP: 101; velocidad máxima: 145 km/h.

3) ¿Hay alguna diferencia de motor entre el Falcon Standard y el Futura '67?

R.: Ambos motores tienen casi las mismas características, presentando las siguientes diferencias: diámetro de cilindros del Standard: 88,9 mm; del Futura: 90,62 mm. Carrera de pistón del Standard: 74,7 mm; del Futura: 79,40 mm. Capacidad cúbica, aumentada en el Futura de 2786 cm³ a 3064 cm³. Potencia del Standard: 101 HP; del Futura: 116 HP.

4) ¿Qué caja de cambios posee el Futura?

R.: Está provisto de una caja manual Ford, de tres marchas, con engranajes deslizables, siendo la 2ª y la 3ª sincronizadas.

5) ¿Ganó alguna carrera el Lola T-70 Mk III?

R.: Ganó varias, siendo las más importantes la última Can-Am del año '67 y las suficientes carreras como para asegurarse el SCCA (campeonato Sport de los EE. UU.). En esa oportunidad conducía Mark Donohue, siendo el "trompa" del aparato nuestro gran amigo Roger Penske. (¿Qué... no podemos ser "gomlas" de Rogelio, acaso...?)

ENTRE CABALLEROS

De Renato Favaso, Avellaneda.

Estimados y nunca bien ponderados "escribas" de CORSA: ésta es la segunda vez que les escribo, y espero que esta segunda oportunidad que les brindo de contestarme no la des-

los domingos son de tato!!!

con la revelación del año!
el Martín Fierro audiovisual!
la máquina de atrapar audiencia
y la importancia del queso
en las comidas frugales!

TATO SIEMPRE EN DOMINGO!!!

Con libretos del mismo Bruto
de siempre: César!!!

Domingos 21.00 TELEONCE



aprovechen. Voy directamente al cuestionario:

1) ¿Pueden los Fiat 1500 GC llegar a las 6.000 rpm sin preparación?

R.: ¡Gracias, Renato! Es usted muy magnánimo y condescendiente al darnos otra oportunidad. No sabe usted lo agradecidos que estamos. No sabemos qué puede haber pasado con su carta anterior. Posiblemente se la hayan comido los albatros. De todos modos, estamos entre caballeros, ¿no es así? Yendo al cuestionario, le diremos que el Fiat 1500 GC alcanza las 5.200 rpm, y no más.

2) Al ensanchar las llantas, ¿se perjudica la suspensión?

R.: Dadas las tolerancias con que trabajan las fábricas, al ensanchar una o dos pulgadas la

llanta no se perjudica la suspensión. De todos modos, la llanta está diseñada para que el peso actúe sobre una recta de acción situada a cierta distancia de los rulemanes de la punta de eje. Al modificar la distancia por ensanche de la llanta, y en general el conjunto "punta de eje", no trabaja correctamente.

3) ¿Me pueden informar en qué números aparecieron los test del Fiat 1500 y del Torino 380, y dónde puedo conseguirlos? ..

R.: Del Fiat 1500 se hizo en el año '64, N° 42. Del 380 no se hizo, pero sí del 380 W, en el N° 80 de Parabrísas Mensual, y del 300 S en el N° 109 de Parabrísas Corsa. Los números atrasados, en RYELA, Paraguay 340, Capital.

4) Los caños de escape

Abarth, ¿le quitan potencia o no a los Fiat 1500?

R.: No sólo que no le quitan, sino que le dan más potencia.

5) Datos del Fiat 125.

R.: En las páginas 39, 40, 41, 42 y 43 del número que tiene en sus manos encontrará algunos datitos.

6) Leí en algún lado que en el accidente de Jo Schlessler, el fuego se vio favorecido por estar construido el auto en aleación de magnesio; quiero saber en qué forma puede el magnesio ayudar al fuego.

R.: El magnesio ayuda al fuego dado que es altamente combustible, debido a la facilidad que tiene para combinarse con el oxígeno. Recuerde que los fotógrafos "de pajarito" utiliza-

ban magnesio en polvo a efectos de flash. En el terreno automovilístico, Ferrari realizó experiencias con carrocerías de magnesio, abandonándolas por considerar peligroso el material. En Indianápolis está prohibido su uso como componente de carrocerías.

7) ... El agradecimiento lo mandaré en otra carta, después que me contesten ésta...

R.: Vaya mandando un cajón lleno de "muchas gracias". De nada.

CUESTIONES DE BOLICHE

De Gabriel A. Calderaro, Bs. As.

Ruego a Uds. satisfagan mi curiosidad con respecto a los siguientes puntos:

1) ¿Cuánto desarrollan en 1ª y 2ª el Torino 380 y el 380W, así como se venden en el boliche de la esquina?

R.: Aclaremos. Será en el boliche de la esquina de su casa, porque en el boliche de la esquina de mi casa, Billinghamurst 993, venden hortalizas, fruta, legumbres y demás yerbas. (Si va, pregunte por "Gonzalito", el verdulero Pop, que le hará un buen descuento.) Volvamos al tema. El Torino 380 llega en 1ª a los 50 km/h, y en 2ª a 100/105 km/h. El 380W, 60 y 115 km/h, respectivamente.

2) Los motores del Fiat 1500 y de la coupé 1500, ¿son los mismos?

R.: No señor. Hay diferencias. A pesar de ser básicamente la misma planta motriz, ciertas modificaciones le otorgan a la coupé mayor potencia, aceleración y velocidad máxima. La potencia máxima de la berlina, 80 HP a 5200 rpm; la de la coupé, 83 HP a 5.200 rpm. Las velocidades, 150 y 160 km/h.

3) "La Razón" publicó que traerían un F2 para que lo corra Copello. ¿Es cierto? ¿Cuándo lo correría?

R.: Si "La Razón" lo dice, es porque tiene una razón. Lo correría en la próxima temporada Internacional F2, a disputarse en nuestro país a principios del año próximo. Dígame... ¿Ud. no lee CORSA?

4) El Chevrolet Súper Sport, ¿tiene más pique que el Torino 380?

R.: Sí, señor. Alcanza 60 km/h en 1ª y 110 en 2ª.

5) ¿Qué velocidad máxima desarrolla el Camaro, y cuánto costaría importar uno?

R.: El modelo más veloz, el Z-28 (hay varios modelos de Camaro), anda alrededor de los 220 km/h. En cuanto a importar uno, saldría más o menos... Vea, no se preocupe y siga tomando el colectivo.

6) Agradezco la tolerancia recibida. Son muy amables.

R.: Gracias. Todos somos muy amables y simpáticos. Hasta Enrique Sánchez Ortega, a pesar de su manía de amarrar fierros viejos bajo la almohada.

USADOS QUE NO HAN SIDO ABUSADOS PARA QUE USTED LOS COMPRE... CON LOS OJOS CERRADOS!

Así son los usados de Berlingieri. Automóviles que conocemos. Revisados y controlados en nuestros talleres de reparación, los más grandes de Latinoamérica. Automóviles que se venden con garantía de origen. Y con garantía escrita de funcionamiento. Actualícese! Cambie su viejo coche, cualquiera sea su marca, por un modelo más joven. En ningún otro lado encontrará precios y facilidades como los nuestros.



MERCADO DEL USADO

Avda. Maipú 1232 - Vicente López

Bulnes 2730 - Capital Federal • Hipólito Yrigoyen 1620 - Capital Federal

ROBERTO BERLINGIERI S.A.

Concesionario **IKA-RENAULT**

Jeep - Rambler - Torino - Renault

Estacionamiento propio.

Parabrisas CORSA

mercado

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.	1947	220.000
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.	1940	170.000
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROËN		
11 ligero	1946/7	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
CHEVROLET		
4 p.	1940	230.000
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	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chica	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		
lka	1957	350.000
lka	1958	400.000
lka	1959	450.000
lka	1960	500.000
lka	1961	550.000
lka	1962	600.000
lka	1963	650.000
lka	1964	700.000
lka doble tracc. ..	1964	750.000
lka	1965	750.000
lka doble tracc. ..	1965	750.000
lka	1966	780.000
lka	1967	820.000
lka 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
150 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
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
400	1960/1	200.000
700		

Parabrisas CORSA

mercado

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	320.000
Coupé conv.	1940	300.000
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.	1962	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
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.	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 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1ª serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambasad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambasad. 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

En la ruta de su seguridad.

La luz que su seguridad necesita y que las reglamentaciones exigen!



MARCA AÑO ESTIMAC.

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

LINEA 380 IKA-RENAULT		
Clas. Custom 380, 4 p.		1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.		1.780.900
C-Country 380, 4 p.		2.020.100
Ambassador 380, 4 p.		2.490.100

JEEP		
JA-3UB, t/simple ..		869.100
JA-3UA, t/doble		1.041.000

RENAULT		
R-4, 4 puertas		948.000
Gordini, 4 p.		1.017.400
850, 4 puertas		873.000

TORINO		
300, 4 puertas		1.741.200
380W, 2 puertas		2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..		2.416.000
300S, 4 puertas		1.920.600
380, 2 puertas		2.245.300

VALIANT		
IV, 4 puertas		1.979.000
Coronado, 4 p.		2.163.000
Gran Turismo, 4 p. ..		2.193.000
Standard, 4 p.		1.759.000

PICK-UP 0 km.

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

MARCA PRECIO

UTOMOVILES 0 Km.

AUTO UNION		
1000 S. 4 p.		1.249.000
Rural Universal		1.264.000

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		2.174.150
Special, 4 p.		1.771.000
Súper, 4 p.		1.957.350
Súper De Luxe, 4 p. ..		2.103.000

ESTANCIERA		
UA-5RB t/simple		1.526.700
UA-5RA t/doble		1.693.200

FIAT		
600 E, 2 p.		878.000
800 Coupé		1.085.000
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
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

De Lujo		
D-100E/ejes, ch. s/caj.		1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.		1.661.000

Standard		
D-200E/ejes, ch. s/caj.		1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.		1.751.000

De Lujo		
D-200E/ejes, ch. s/caj.		1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.		1.794.000

CITROËN		
Furgoneta AZU		805.000
AZU B		817.000

FIAT ARGENTINA S. A.		
Multicarga 1500		1.191.000

FORD MOTOR ARGENTINA S. A.		
F-100 chasis s/caja .		1.655.000
F-100 chasis c/caja .		1.720.000

GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.		
Chevrolet-C10703 s/c		1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.		1.557.200
Chev. C-10734 c/ancho		1.562.000

IKA-RENAULT		
Jeep T-80 t/simple ..		1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...		1.782.000
Jeep Frontal, naftero .		1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..		1.914.600
Jeep Furgón Utilitario		1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...		1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..		934.800
Renault 4-F (Furgon.)		812.500

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE		
D.K.W., pick-up frontal		1.275.000

S.A.F.R.A.R.		
Peugeot T4 B		1.255.000

BALIZAS RASTREADOR® REGLAMENTARIAS

• A COMBUSTIBLE
• TOTALMENTE INVOLCABLES EN EL VEHICULO Y EN EL CAMINO. HERMETICAS

Dos balizas Rastreador en su práctica caja de metal esmaltado, muy apta para llevar las herramientas de su automóvil.

Fabricadas por **LUX S.R.L.**
Aldecoa 1154, Avellaneda - Prov. Bs. As. - 208-1489

SIEMPRE EN PUNTA...



DEPORTE MOTOR

LUNES a SABADO - 12,15 - 19,05
DOMINGO - 19,30

LW 1
RADIO UNIVERSIDAD
580 kilociclos

CORDOBA

ANEXO J PUBLICIDAD

**YPF EN EL
DEPORTE MOTORIZADO**

El Ing. Daniel Alberto Brunella, administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ha decidido crear la Comisión "YPF EN EL DEPORTE MOTORIZA-



DO", y su principal fin ha de ser el asesoramiento a la empresa en todo lo referente a competencias automovilísticas, desde el uso de combustibles y lubricantes de YPF y su comportamiento en los distintos tipos de motores, hasta la colaboración en ese tipo de competencias.

Esta comisión estaría integrada por representantes de la empresa, de la Cámara de Agentes Consignatarios de YPF y del Club YPF. Asimismo se ha aceptado la asesoría técnica honoraria para esa comisión del señor Juan Manuel Fangio.

**LA CIBERNETICA
Y LOS HOMBRES**

Se realizó el martes 27 de agosto último una conferencia de prensa, en la que la empresa Sociología Electrónica S.C.A. presentó un novedoso sistema destinado a concertar encuentros entre personas de caracteres compatibles por medio del empleo de computadoras electrónicas.

Este sistema, que se implanta por primera vez en Sudamérica, ha alcanzado un notable éxito en importantes países del mundo, entre ellos, Estados Unidos.

CAMION PARA FINES DIDACTICOS



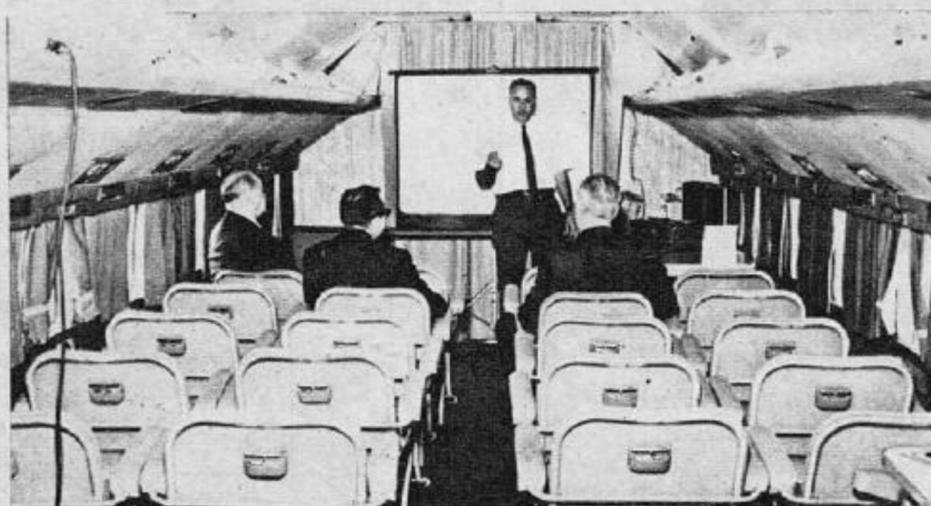
GM ha entregado al Consejo Nacional de Educación Técnica un camión Bedford semirremolque. Este vehículo está especialmente diseñado para realizar demostraciones didácticas, y será utilizado por el CONET para sus cursos de formación acelerada.

Asistieron a la ceremonia de entrega, realizada en la planta de San Martín, una delegación de altas autoridades del Conse-

jo, encabezada por su presidente general (R) Ovidio Solarí.

Hizo entrega de las llaves del vehículo el gerente de Relaciones Industriales de General Motors, señor Carlos D. Rojo, a quien acompañaban los señores Alberto E. Linares y Miguel Angel Nogue, Gerente de Relaciones Públicas y Administrador de Desarrollo y Personal, respectivamente.

ESCUELA VOLANTE CHRYSLER



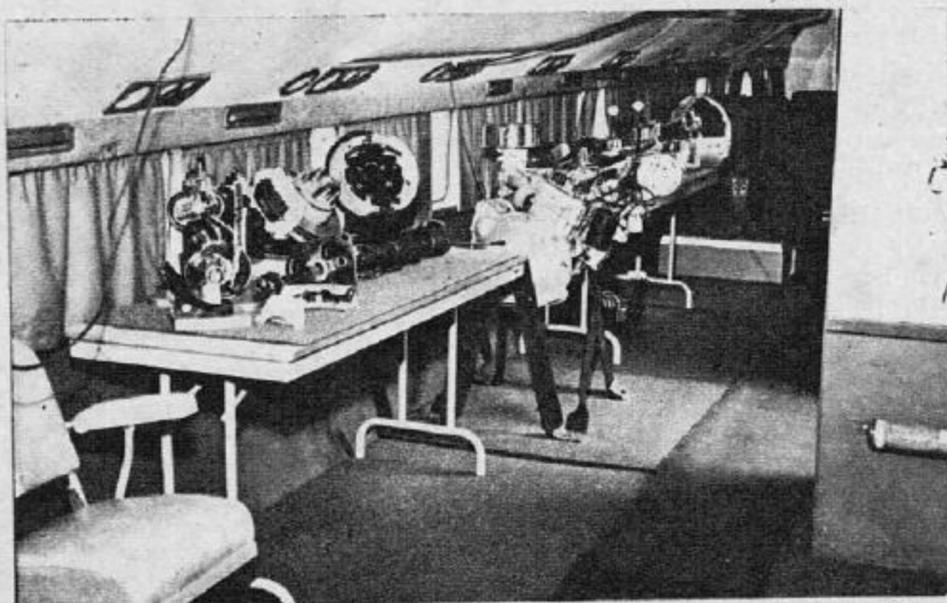
En gira por América latina llegó al Aeroparque de Buenos Aires la Escuela Volante de Entrenamiento montada por Chrysler Internacional en un avión DC 6 B.

El cuerpo de instructores lo integran cuatro técnicos de Detroit, bajo la jefatura del Ingeniero Magnus von Braun. Fueron recibidos en el Aeroparque por el señor Paul Archer, director general de Chrysler Fevre Argentina, los señores Robert H. Fie-

cher y Aarón Menzies, gerente de ventas y de servicios, respectivamente.

El avión está equipado con aula, equipos de enseñanza audiovisual y cuenta con el más moderno instrumental y material didáctico especializado.

Debemos destacar que la Aeronáutica Argentina autorizó la estadía del aparato en la zona militar del Aeroparque, dado los altos fines técnicos de la Escuela Volante.



VISITA A SAFRAR

En fecha reciente visitaron la planta industrial de Safrar altos funcionarios del Ministerio del Interior, entre ellos el Dr. Carlos J. Placentini, director del Departamento Administrativo; el doctor Carlos Alonso, jefe del Despacho del ministro y el señor Carlos Solarí, asesor de Defensa Nacional. Finalizada la recorrida, fueron agasajados por directivos de la empresa.

GIRA POR EUROPA



El señor Pablo Kemenly, presidente del directorio de FITAM S. A. I. C. F., Fundiciones a Inyección, Talleres Metalúrgicos y Plásticos, ha regresado de Europa tras realizar una gira por los principales centros automovilísticos. Los motivos del viaje fueron, entre otros, el estudio y la evaluación de las más recientes concreciones de la tecnología y la industria europeas, especialmente en lo que se refiere a la iluminación en automóviles, recogiendo asimismo valiosos informes sobre el problema de la ordenación del tránsito, de la seguridad en rutas, de las normas y códigos europeos y de importantes medidas adoptadas en dicho continente para la racionalización de la circulación de automotores en caminos y centros poblados.

El diseño Valiant no es casualidad.

En 1934 Ingeniería Chrysler ya experimentaba en túnel de viento.

En 1934 Ingeniería Chrysler diseñó el primer auto experimentado por un programa completo de túnel de viento.

Fue una revolución.

Un vehículo adelantado a su época.

A partir de entonces el diseño Chrysler estuvo a la vanguardia.

Sus pautas fueron adoptadas por otras marcas de automóviles.

Pero siempre tiempo después.

Por eso la diferencia de los productos Chrysler con el resto de las marcas.

Por eso Valiant 1 y 2 revolucionaron el mercado.

Valiant 3 con su diseño lanzado a la

velocidad, fue un coche de avanzada, hoy todavía lo es.

Valiant 4 fue concebido con diseño atlético.

Diseño de Ingeniería Chrysler.

Adelanto.

Uno más de los avances que llegan a Ud. a través de sus vehículos.

Como el experimentar en túnel de viento llegó a las otras marcas de automóviles.



CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

14 mm. más largo
que los largos

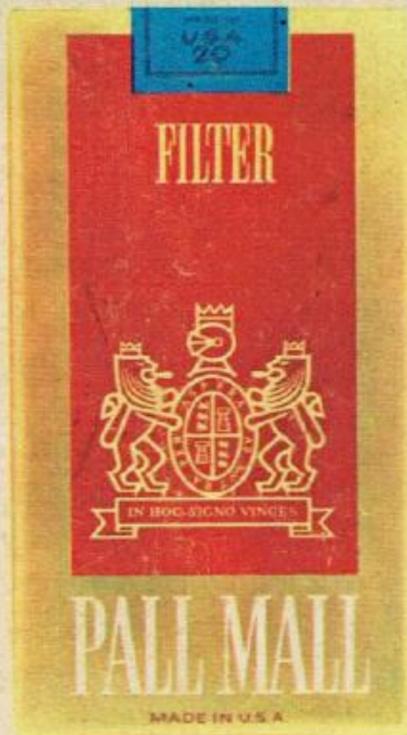


Entre al mundo de **Superlujo**



Lo último de los EE. UU... Superlargo Pall Mall con Filtro. Un nuevo tamaño, que al fumar, le da una sensación de Superlujo.

TAMAÑO DE SUPERLUJO



Conozca la satisfacción de saborear ricos tabacos americanos, la lujosa elegancia de su nuevo tamaño y su fino filtro blanco. Qué sensación de Superlujo!

SATISFACCION DE SUPERLUJO

NUEVO SUPERLARGO PALL MALL CON FILTRO