

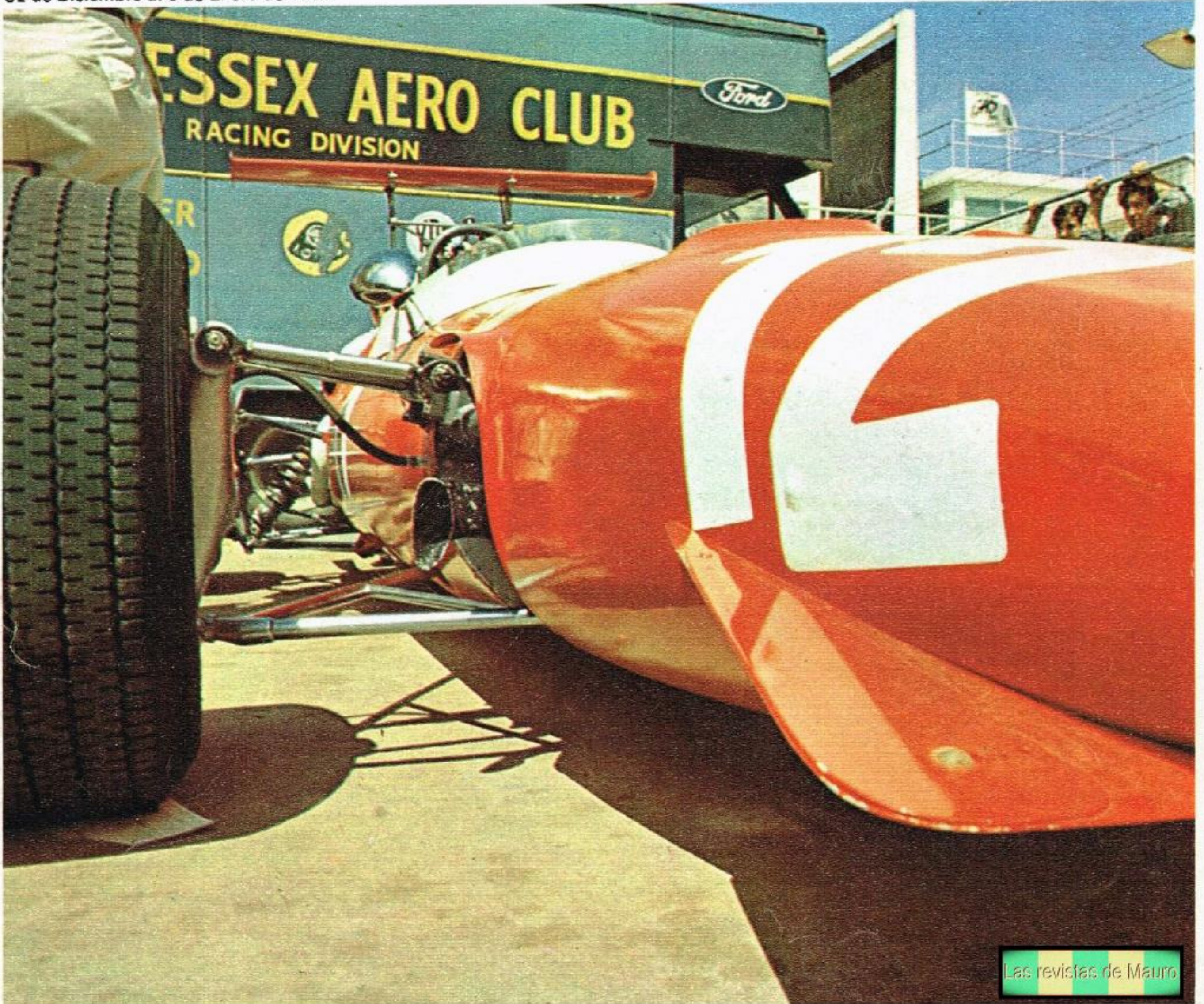
\$70

Parabrisas

Nº 141

CORSA

31 de Diciembre al 6 de Enero de 1969



Las revistas de Mauro

**BALANCE TECNICO DE
LA TEMPORADA DE F-2**

(pág.19)

***¡ FELICES FIESTAS !
¡ MEILLEUR VOEUX !
¡ SEASON'S GREETINGS !***

Ud. no tiene por qué creer todo lo que le dicen:

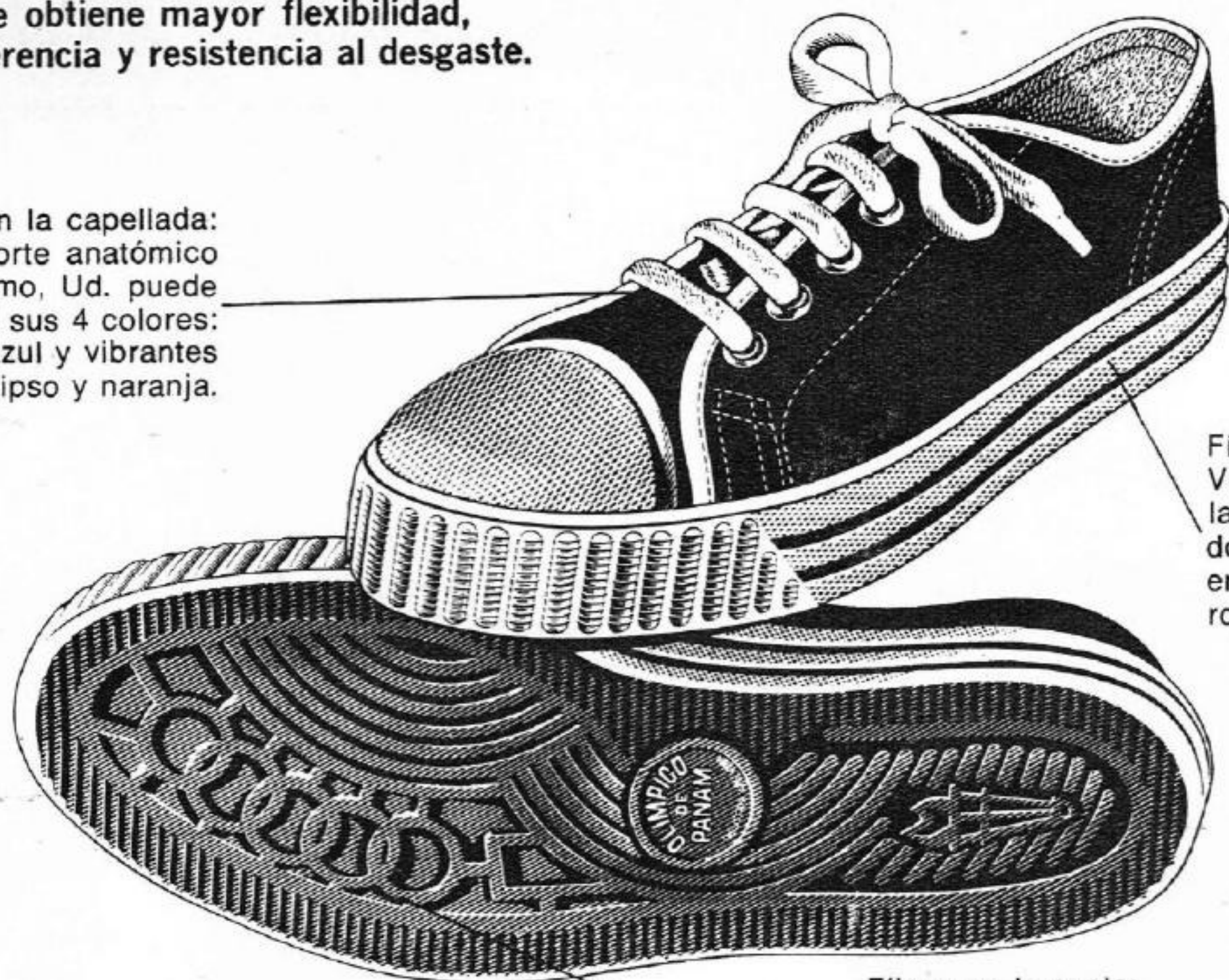
**es más seguro ver y comparar
personalmente.**

Buscamos la máxima calidad. Y la logramos!

Fijese:

Unico medio basquet cuya suela está hecha en dos colores
inalterables y en dos materiales distintos
con lo que se obtiene mayor flexibilidad,
máxima adherencia y resistencia al desgaste.

Fijese en la capellada:
De corte anatómico
y modernísimo, Ud. puede
elegir entre sus 4 colores:
blanco, azul y vibrantes
tonos calipso y naranja.



Fijese:
Vistosa vira
lateral con
doble banda
en color
rojo y azul.

Fijese en la suela:
Identifica al Olímpico de Panam:
Es el diseño olímpico original
con los 5 aros y la antorcha olímpica
exclusivos.
De total acción antideslizante.

Fijese y compare!!:

La doble suela y la capellada de lona forman una
sola pieza inseparable y prolongan indefinidamen-
te su vida útil.

Números del 32 al 44.

PANAM

Jerarquía y máxima calidad en calzado sport.



PANAMERICA
DE PLASTICOS S.A.I.C.

Mariano Pelliza 3750
Olivos
Tel. 740-9010
9018 - 9019 - 9080

Es una lata como todas. Irrompible, por supuesto:

-pero lo importante está adentro.

Muy fácil de llevar a todas partes:

-pero lo importante está adentro.

Y enfría mucho más rápido:

-pero lo importante está adentro.

Inviolable pero generosa, compartible pero personal:

-pero lo importante está adentro.

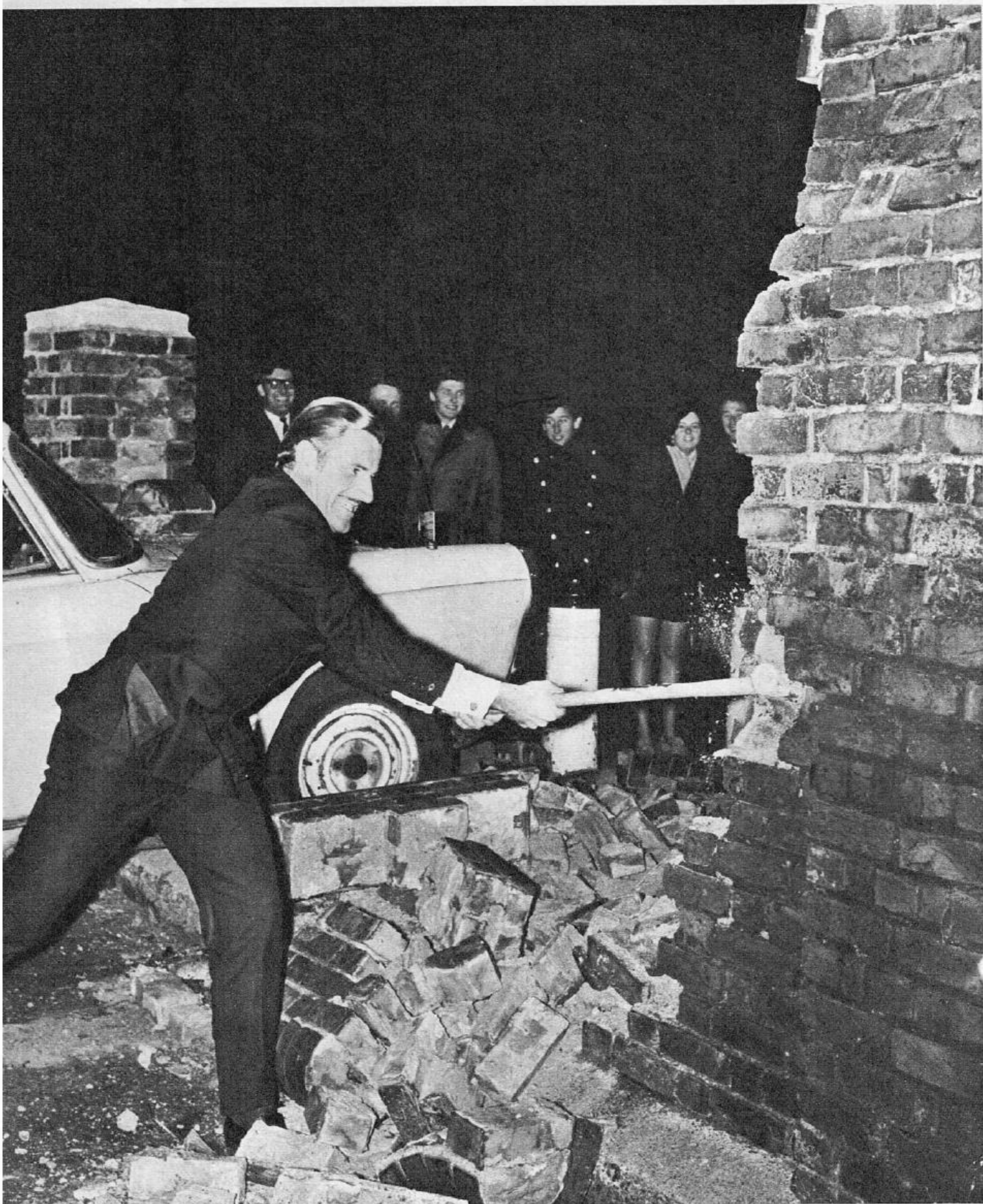
**EN REALIDAD
NO ES
PARA
ADOLESCENTES..!**



cerveza pura
para gente grande



LA foto



¡Qué bronca me da cuando Jackie Stewart me hace estas cosas!...
Está bien; le gané el campeonato en la última carrera... Pero eso no le
da derecho a taponarme la salida de casa con semejante muro...



EDITORIAL ABRIL

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Stročen

Jefe de Fotografía: Francisco Vera

Jefe de Archivo: César Freyer

Jefe de Correctores: Luis Canossa

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez



DIRECTOR

Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION

Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo,
Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez
Ortega y Germán Sopeña.

Gustavo Jorge Costas (Archivo)

COLABORADORES

Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué,
Julio Pérez Balbi, Nicolás Gelormini,
Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos,

Juan Marchetti,

César M. Sorkín y Rubén Torres.

CORRESPONSALES

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

DIAGRAMACION

Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C.
González y Carlos A. Romanó.

FOTOGRAFIA

Hugo Pérez Campos, Antonio Capria,
Carlos Dultzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Jefe de Publicidad: Jorge Arigós

Promotores: Nelba Ferrari,

Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas

ADHERIDA AL INSTITUTO

VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

Dentro de pocas horas, 1968 habrá dado sus hurras finales y será otro año más ingresado en la historia. Pero... ¡qué año! Fueron 366 días de excepción en todos los órdenes, desde el suceso Nº 1, es decir el viajecito —modestito no más— que hicieron los enloquecidos de la Apolo, hasta el sensacional anuncio, por parte del gobierno, de la fabulosa rebaja del 1 % que sufrirán las tarifas de electricidad para 1969.

En el particular que nos ocupa a los intelectuales de PARABRISAS CORSA, y que aunque lo disimulemos muy bien y para darles el mentís a los más reticentes e incrédulos digamos es... sí, sí, el automovilismo, debemos acotar que 1968 enmarcó una serie de hechos muy sugestivos.

En primer lugar, en nuestro país, numerosos bólidos de carrera, conducidos por esforzados volantes se lanzaron raudamente por las cintas asfálticas a vertiginosas velocidades, gestando verdaderas epopeyas de arrojo y temeridad en procura de la ansiada meta, sin darse descanso ni reparar en sacrificios en aras del ideal deportivo. En segundo lugar, y como fue usual a lo largo de 1968, se me están acabando las 24 líneas de 70 espacios que nuestros diagramadores me dan para escribir mi siempre sensato y meduloso "editorial". Para terminar, prometemos firmemente a nuestros lectores que en 1969 haremos, en lugar de la revista de cosas intrascendentes con algo de automovilismo que fue hasta ahora, una revista seria y muy trascendente. Si así no fuera, que Anubis y Automundo nos lo demanden. Feliz 1969.

G. M.

El año nuevo, Institución constantemente renovada, impone, para la celebración de su advenimiento, técnicas jamás renovadas. Desde la invención de la pólvora, desde que los alquimistas medievales intentaron proezas posibles sólo por la inclusión del azufre, anatémizado por su origen demoníaco, sucesivas generaciones, parte mínima de los ciclos teóricos del doctor Sopeña, manifestaron la alegría producida por el avance hacia la bóveda que significa un nuevo año (versión nihilista) produciendo estallidos, explosiones, luces y bengalas mil. La evolución, también cíclica, de las técnicas adoptadas por los organismos represivos, impidió que gran parte de los festejantes explosivos tuvieran la hermosa oportunidad, en las últimas festividades, de vaclarse un ojo o quemarse brazos, cara, manos y/o partes menos dignas. Es por eso que algunos, económicamente poderosos y políticamente yanquis, han decidido festejar el evento con algo no intentado hasta el momento: la súper-cañita. Siguiendo la tendencia de los súper-mercados, súper-autos, súper-carreteras, y dejando de lado la tendencia de las súper-sticiones, tres entusiastas festejantes norteamericanos decidieron interesar a la NASA con la idea de la súper-cañita. Y así, Borman, Lovell y Anders encargaron la construcción del "Gran Petardo", que pesó, finalmente, 14.366 Tons. Convenientemente envasados, despreciaron la popular botella de sidra como plataforma de lanzamiento, encargando en su lugar una estructura especial, y comenzaron la cuenta regresiva: ...3...2...1...0... Ignition! —a esta altura de las cosas, el encargado de encender la mecha se había quemado los dedos con el súper-fósforo, motivo que no impidió el feliz lanzamiento. Y aquí comienza lo más sorprendente del asunto: nuestros amigos, que preveían llegar lejos, registraron en sus cámaras fotográficas, y para la posteridad, imágenes del mundo, que enviaron al mundo. Quien no piense en la significación que tiene el hecho precedente, merece la oportunidad que tuvieron los astronautas: sólo que en lugar de la volátil súper-cañita, deben envasarse en un rastro súper-buscapié y enfilarse derecho hacia la muralla china. Feliz año nuevo.

COMPETENCIAS

NACIONALES

MOTONAUTICA:

100 MILLAS IDEM

En la provincia de Chubut, y en aguas del Golfo Nuevo, se realizará entre los días 4 y 5 de enero próximos la primera carrera "Las 100 Millas de Golfo Nuevo". Se dividirá en tres etapas: Puerto Madryn - Puerto Pirámides, con un recorrido de 75 km aprox. Puerto Pirámides - Bahía Craker, con un recorrido aproximado de 48 km y Bahía Craker - Puerto Madryn recorriendo 56 km. La primera etapa se largará el 4 de enero a las 8 horas frente a las instalaciones de la Subprefectura Marítima de Puerto Madryn. La segunda el 5 de enero a las 8 horas frente a Puerto Pirámides y la tercera desde Bahía Craker el mismo día. Previamente ha-

brá dos horas de neutralización.

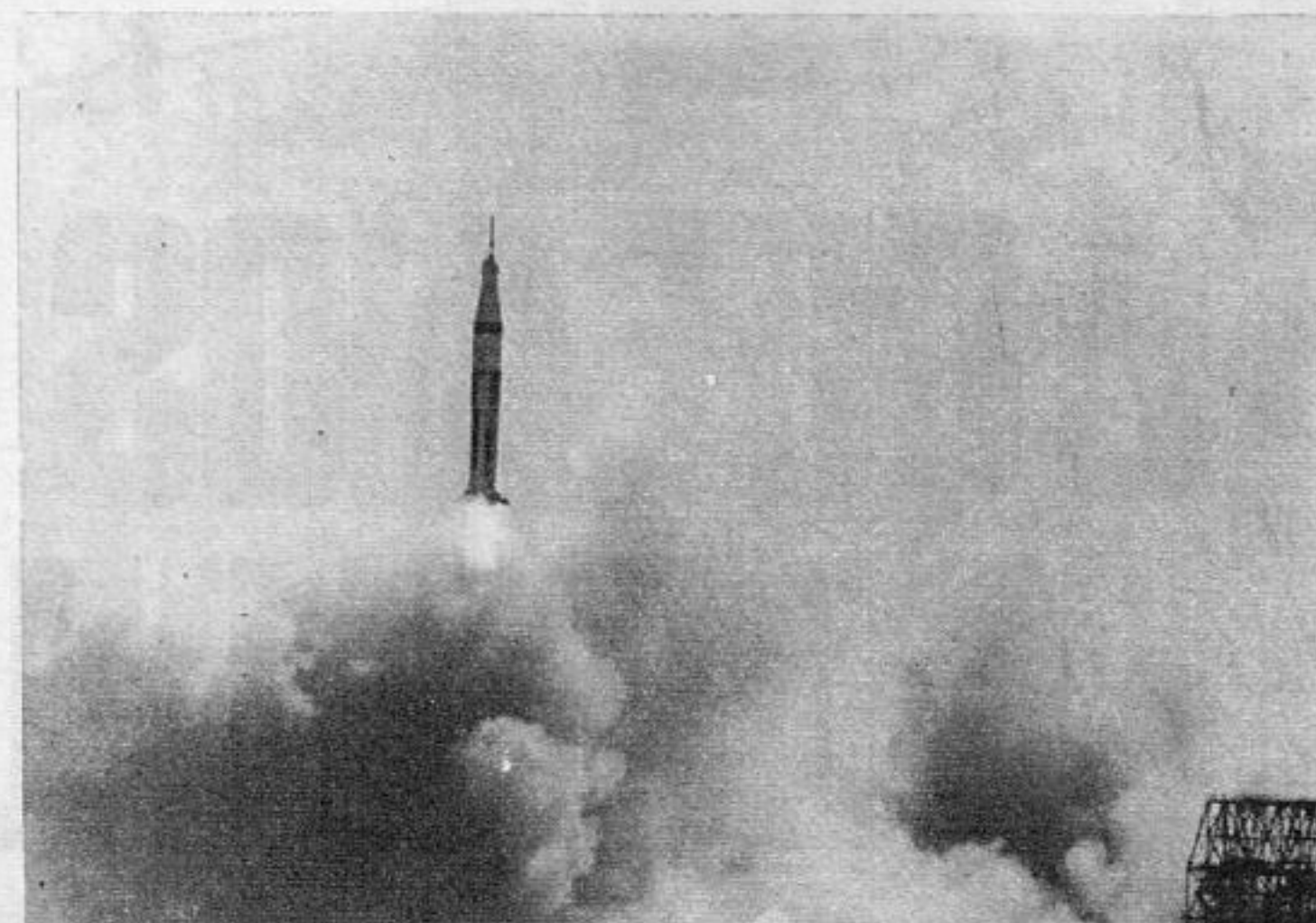
Podrán intervenir todas las embarcaciones de Turismo mayores de cuatro metros de eslora y con proa cubierta e impulsadas por motores fuera de borda. Se exige dos tripulantes como mínimo y obligación de embarcar equipo de seguridad.

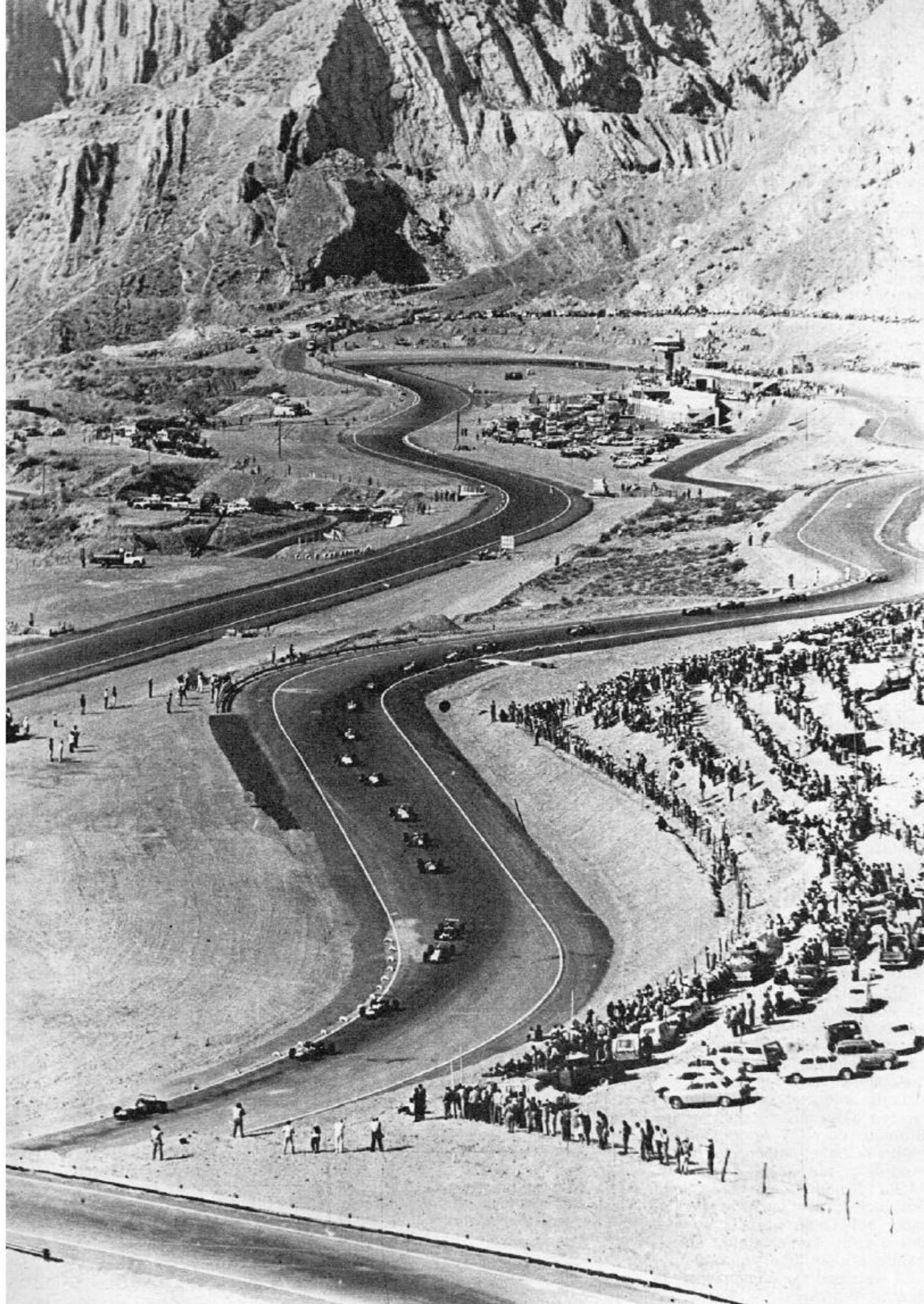
Organiza esta prueba el Comando en Jefe de la Armada, Prefectura Nacional Marítima, Subprefectura Puerto Madryn, y auspicia Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Dado que esta regata está reservada a la Clase Turismo, el ganador de la misma será aquella embarcación que obtenga el mejor índice de performance; que es demostrativo de la habilidad conductiva del timonel, el rendimiento de la embarcación y el aprovechamiento de su motor, como así de la adecuada elección de la derrota a seguir. Participarán las clases JT, CT, ET, AT, XT e YT, que se dividen así.

Clase	Cilindrada	Coefficiente mínimo esl. x manga	Puntal mínimo	Peso mín. casco	Capac. mínima pasa].
JT	hasta 380 cc . .	4,2	0,35	90	2
CT	381 a 500 cc . .	5,3	0,45	120	4
ET	501 a 850 cc . .	6,4	0,55	145	4
AT	851 a 1200 cc . .	6,8	0,55	165	4
XT	1201 a 1500 cc . .	7,3	0,60	185	4
YT	1500 a 3000 cc . .	9,3	0,70	300	6

Las inscripciones se reciben en Subprefectura - Puerto Madryn

Para festejar las fiestas de fin de año, los norteamericanos lanzaron esta súper-cañita. Pero se les fue la mano, y en lugar de hacer lo que hacen todas sus diminutas similares, llegó a la Luna, rebotó y volvió al barrio. Menos mal —eso sí— que no lastimó a nadie.





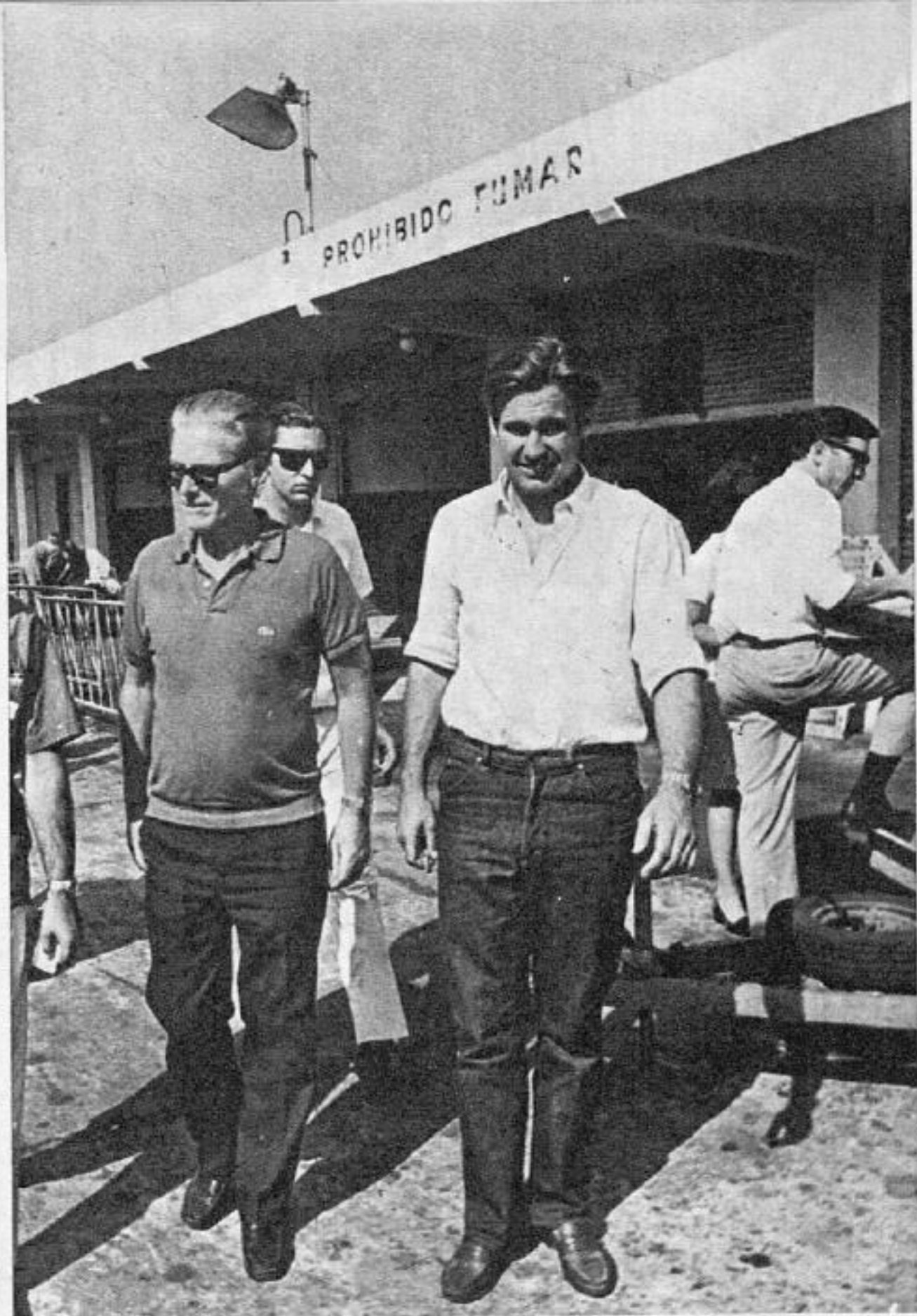
Los ecos finales de la temporada ya se confunden con las ideas para mandar alguien a Europa el año que viene. El balance general, a pesar de lo que indican los resultados no fue negativo para los argentinos. Los principales interesados toman también la palabra

De acuerdo con el tiempo enfriado que vivimos, la temporada ya sólo es un recuerdo que terminará de borrarse al comenzar el nuevo año. Quedan sí los elementos para un balance final de todo lo que vimos.

Una cosa hay que tomar en cuenta inmediatamente: que esta vez sí volvimos a tomar contacto con el alto nivel automovilístico internacional, cosa que no veíamos desde la última carrera de fórmula uno. Ahora, junto al "turista" Alan Rees (en realidad encargado del segundo auto de Rindt), al muy poco simpático Brambilla y al conocido Beltoise, llegaron individuos selectos de la fórmula uno como Rindt, Siffert o Jackie Oliver.

Frente a ellos un grupo de argentinos que para el gran público sólo hicieron un papelón y que en realidad produjeron una performance que no merece reparos. Es probable que no todos los argentinos que participaron podrían alcanzar el nivel de punta de F-2, pero decididamente el noventa por ciento de las posibilidades depende en forma exclusiva del entrenamiento. Es posible también que en la época de Fangio fuera más fácil lograr una adaptación mucho más rápida a los autos. Los fórmula de aquel tiempo no eran tan sensibles ni difíciles como los actuales (precisamente por menos evolucionados perdonaban más "gaffes") y en Argentina teníamos autos parecidos. Hoy no tenemos ni autos parecidos ni carreras parecidas, que es lo más lamentable. No existe ese ritmo infernal, sin pausas, que se aplica en Europa y que es lo que más cuesta lograr. Por eso creemos que no se con-

¿QUE NOS DEJO LA FORMULA 2?



CARLOS REUTEMANN

seguirá nada realizando únicamente una temporada anual de cuatro carreras. Los pilotos argentinos seguirán tan lejos como esta vez. Y si una temporada cuesta 150 millones, con mucho menos se puede solventar a un piloto en Europa durante un año. Y después sí como fin de fiesta realizar la temporada, donde por lo menos ese hombre estará prendido. Y entonces la temporada puede resultar un éxito popular, y consecuentemente económico y no sólo deportivo como lo fue en esta oportunidad. Gracias al club YPF tuvimos una temporada como la gente. Y una conclusión: hay que ir a Europa. Los errores pueden enmendarse.

CARLOS REUTEMANN

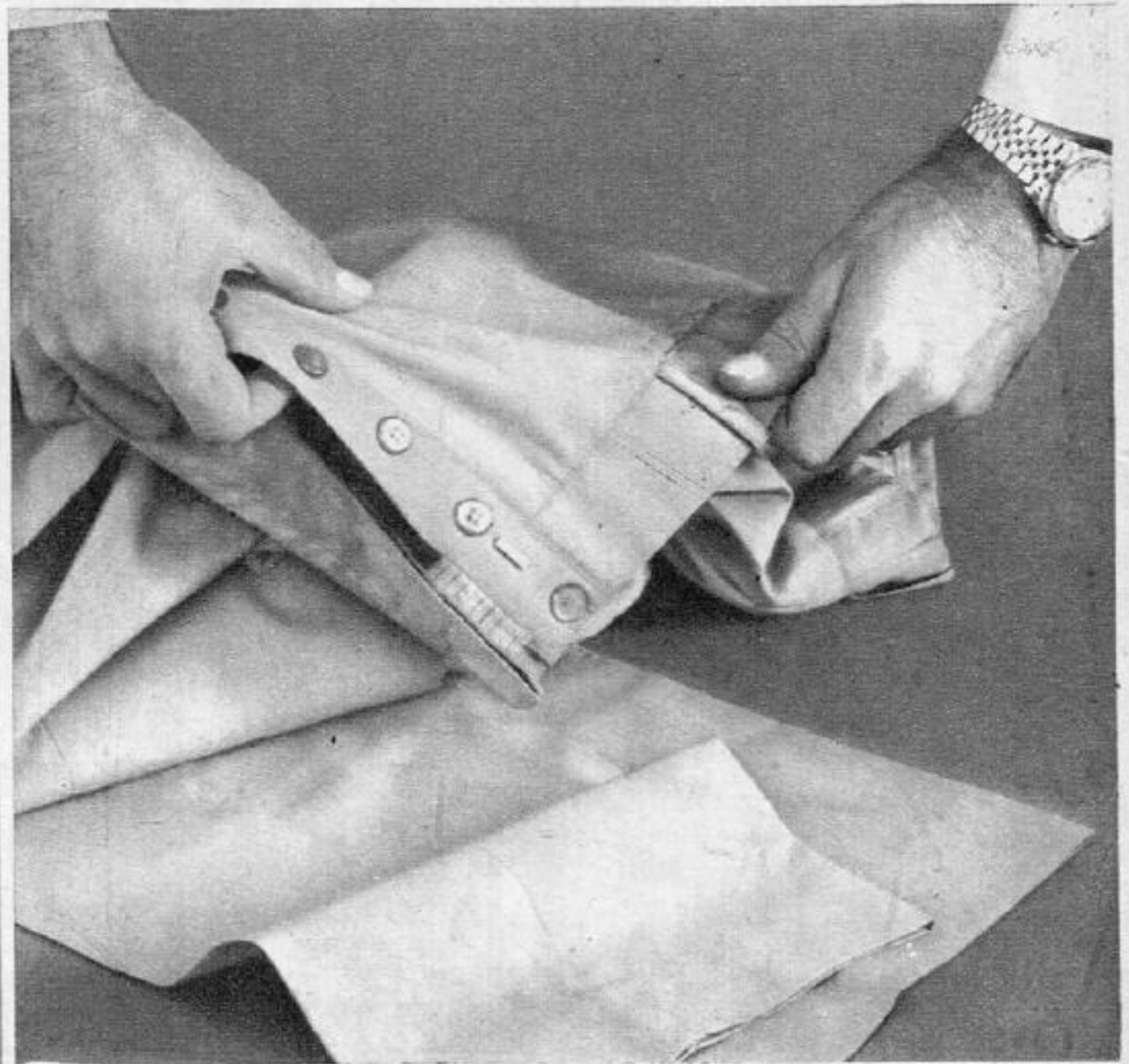
Ya se fue de vuelta para Santa Fe y de allá se irá a pasar el verano a Mar del Plata. Porque ahora que terminó la Temporada tiene que volver irremediablemente a lo suyo. ¿Qu es lo suyo? Bueno, un montón de cosas, el Fiat y el TC. Porque aunque resulte un poquito incongruente, este aperitivo de escalada ficticia para los pilotos argentinos jóvenes finalizó con la última carrera de la Temporada Internacional de Fórmula 2. Ahora, vuelta a ubicarse y a bajar escalones. Porque ésa es la verdadera verdad. En el caso de Reutemann, se traduce en el retorno a nuestras carreras 1969 en el habitáculo del Fiat y, un poco más alto en la escala tan particular de nuestro deporte automovilístico, al nuevo prototipo Pronello-Ford.

Para el caso particular de "Lo-

le", la "vuelta atrás" debe ser mucho más difícil. Lo vimos en su hotel poco antes de salir a su provincia. Llevábamos un par de preguntas claves similares a las que hicimos al resto de los pilotos argentinos participantes. Y quien sacó más por la forma en que transformó lo vivido en intensa experiencia fue justamente el santafesino. "La Temporada me dejó muchas cosas. Pero por sobre todo me permitió valorarme en mi verdadera magnitud. Hoy ya sé que puedo estar allí, en el pelotón, peleando un buen puesto entre los europeos." "Cuando en la segunda serie de la última carrera en el Autódromo —que fue mi mejor carrera ya que contaba con un coche mejor— miraba por el espejo retrovisor y veía a Beltoise apurando por pasarme y que no podía, me parecía mentira." "Para colmo veía que por apurar para adelantar su posición cometía errores, hasta inclusive perder el dominio del coche en alguna curva." "Recordaba continuamente lo que me había dicho un periodista argentino poco antes de largar: La medida de los argentinos la dará Regazzoni. Cualquiera de los nuestros que maneje en su nivel puede considerarse apto para competir con ellos." "Y cuando yo me veía detrás de Regazzoni pegado vuelta tras vuelta y que éste no podía alejarse, pensaba: Ya puedo considerarme en el mismo nivel que ellos."

Aún no sabe a qué vino Ron Harris (la misma pregunta que se hacen muchas personas) y sus relaciones con él fueron sumamente lacónicas. Hasta que Berta le ofreció el Brabham y nunca más habló con el inglés.


Tuvo a fresno® entre sus dedos?



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

Busque la etiqueta

fresno®

las telas para vestir
de poliéster y algodón que hizo 



CUBA:

de las maracas a la reforma agraria

En Enero de 1959, 2.000 guerrilleros barbudos entraban en La Habana. Así nació oficialmente la Revolución Cubana. Desde Fidel Castro, desde Ernesto "Ché" Guevara. Diez años después, se celebrará un nuevo aniversario con el desfile del ejército más poderoso de América Latina, cuyos hombres esgrimen armas chinas, rusas, checoslovacas. A pesar de todo, Cuba está viva, alentando el mayor fervor innovador de todo el bloque socialista. Un informe exclusivo de revista PANORAMA SEMANAL.

Análisis económico de la Argentina 1968

1968 se inició y finaliza con un mismo valor del dólar; 350 \$, lo que constituye un aparente éxito de la política monetaria oficial. Pero el Gobierno debió reducir las retenciones a los productos agropecuarios, la presión impositiva continúa en aumento y se abren dudas sobre la contención de gastos en la administración pública y las empresas estatales.

PANORAMA SEMANAL analiza todos los aspectos de la economía argentina en 1968.

La Navidad en la Luna

PANORAMA SEMANAL le brinda el más amplio informe sobre el viaje a la Luna de los astronautas de EE. UU. Una reseña en detalle, minuto a minuto, de la trascendental hazaña. Palabras, pensamientos y emociones de los tres astronautas que pusieron la Luna en el alicaído árbol de Navidad de la administración Johnson.

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

PANORAMA SEMAMAL

¡Cómprala para estar al día toda la semana!

SUPER-EXCLUSIVO
Parabrisas Corsa revela
otro TOP-SECRET

¿ SERA ESTE EL NUEVO "MEDIANO" DE IKA-RENAULT ?



No hay nada que hacer. No se nos escapa nada.
A pesar de los esfuerzos de IKA-Renault para mantenerlo en secreto,
tenemos la primicia para ustedes: el nuevo modelo
de Renault, que probablemente será aquí el Mediano Argentino

Indudablemente, nuestro servicio de espionaje funciona cada vez mejor. Hace poco les ofrecimos la primera y exclusiva información sobre los nuevos Dodge; luego nuestros agentes localizaron al Ford Fairlane en Rafaela, y también ustedes tuvieron la primicia. Y hoy, nuestro superespía, disfrazado de muñeco de nieve, persiguió a un auto raro por toda la región septentrional de Europa. Antes de morir congelado nos mandó alguna información escondida en un dátil paquistaní.


La cosa viene así: por todo el norte de Europa anduvo circulando subrepticamente el auto que ustedes ven en la ilustración de Toulouse-Bergandi. Estamos en condiciones de afirmar que

es un nuevo modelo de Renault, que se lanzará en Francia, y posiblemente aparecerá en forma simultánea en la Argentina. Allí, no sabemos cómo se llamará —R.10, R.12, R.½ o R. coquito—; acá, será el Mediano Argentino que próximamente IKA-Renault pondrá a disposición del público.

Las pruebas se realizaron en el mayor secreto: el auto anduvo circulando entre los fiordos noruegos, las confieras suecas, los polders holandeses, la torre Eiffel y el Coliseo romano, pasando totalmente inadvertido para todo el mundo, menos para nuestro hombre. En definitiva, este probable Mediano Argentino similar al misterioso Renault, traerá un venenoso motorcito de 1275

cm³, doble árbol de levas a la cabeza, block de aluminio, 4 cilindros, y erogará alrededor de los 80 HP. Las ruedas motrices serán las delanteras.

La carrocería, diferente a todas las que Renault produce actualmente, presenta, no obstante, la inspiración que caracteriza a los modelos de la línea "R". Anguloso, baúl corto y gran superficie vidriada.

Señores, ya están enterados. La célula humorístico-terrorista que compone CORSA está en todas partes. Donde ustedes menos se lo imaginan. Mucho cuidado, si tienen algo que ocultar... en sus propias casas, en los platos de sopa, o debajo de sus felpudos, puede estar cualquiera de nosotros. 

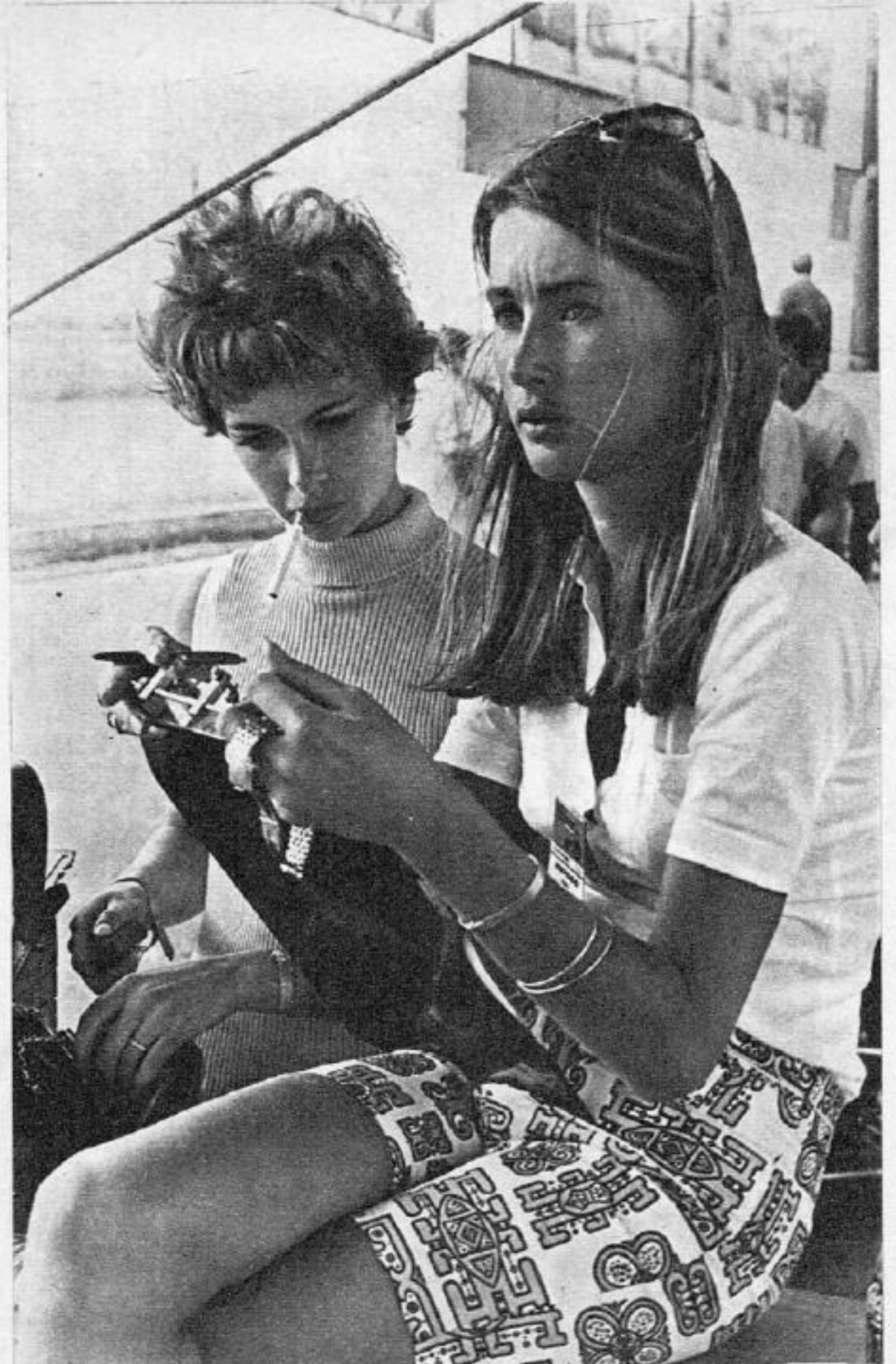
Parabrisas CORSA

en el mundo de la fórmula 2

1



2



4



5



3 ¡¡¡UFA!!!

Andrea de Adamich: "¡¡¡Ma terminala, Marelli!!!... si te digo que no te lo voy a romper... ¿no ves que lo cuido?... ¡¡Mirá cómo le hice lustrar los espejitos!!"

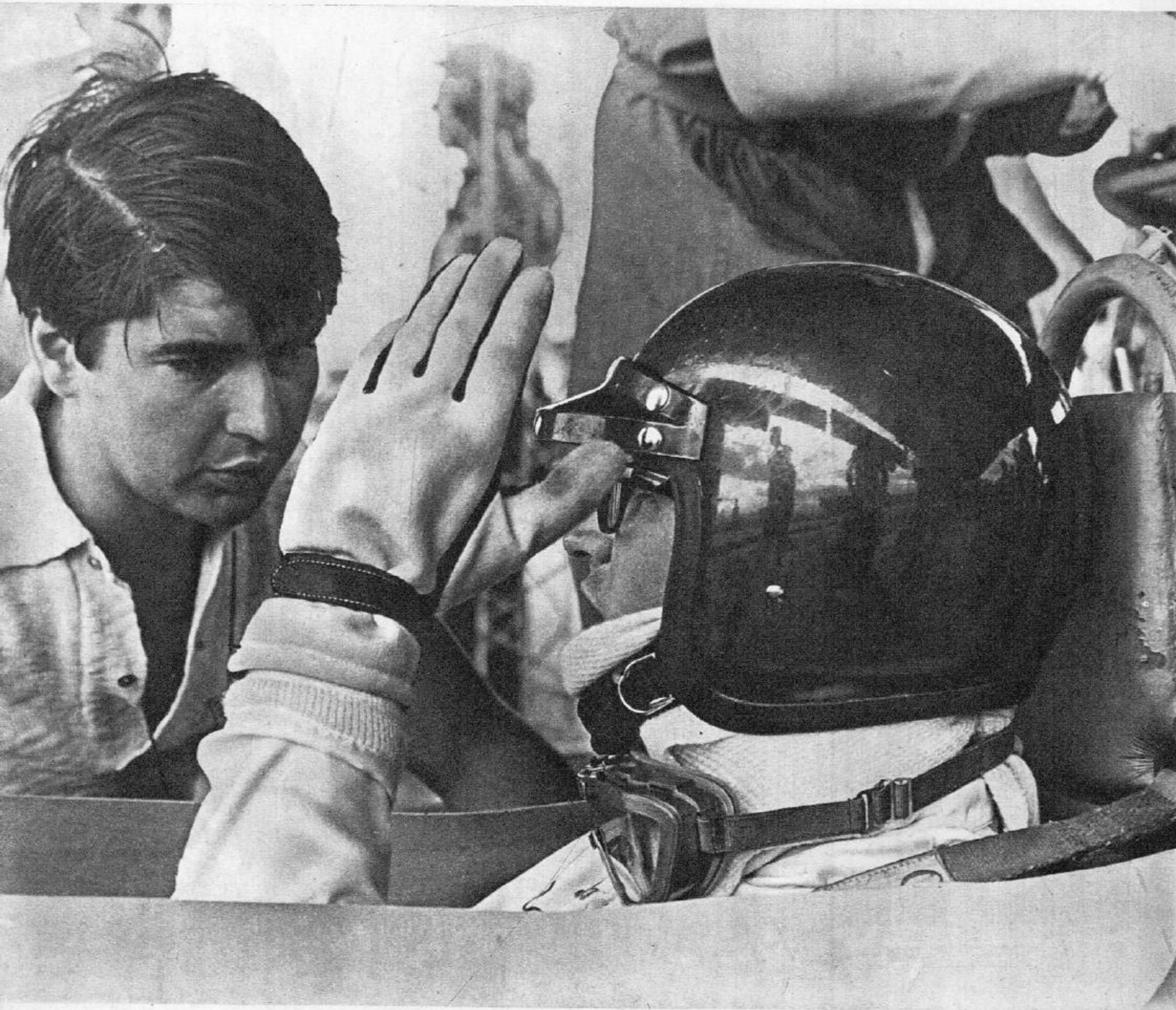
1 TE NOTO RARO, MANECO...

...le dijo Graciélita Borges a Juan Manuel Bordeu, antes de la largada. "Tenés un brillo extraño en la mirada..." Maneco le contestó: "Debe ser la emoción, aunque creo que lo que vos decís es el reflejo en la burbuja..."

2 QUE TENDRA EL...

Qué tendrá Jochen Rindt que no tengamos nosotros... Su señora, Nina, se pasa las carreras tomándole el tiempo a su marido... en cambio, a nosotros, no nos dio ni la hora. (Lo que Jochen tiene, y nosotros no, es un Brabham F. 2.)

3



4 SONATA

Pedro Rodríguez anduvo buscando desesperadamente esta pila de instrumentos musicales. "Ya hice sonar tres autos —dijo—; quiero ver si ahora puedo hacer sonar todas estas cornetas..."

5 METIENDO LA GAMBA...

Los muchachos de General Motors metieron la gamba... Al presentar los nuevos modelos de Super Sport para el '69, pusieron a estas chicas sobre los autos. De más está decir que la tribuna miró con atención, pero, al ser consultados después sobre los autos, dijeron: "¡¡¡Ma de qué autos me hablás, ma qué!!!"

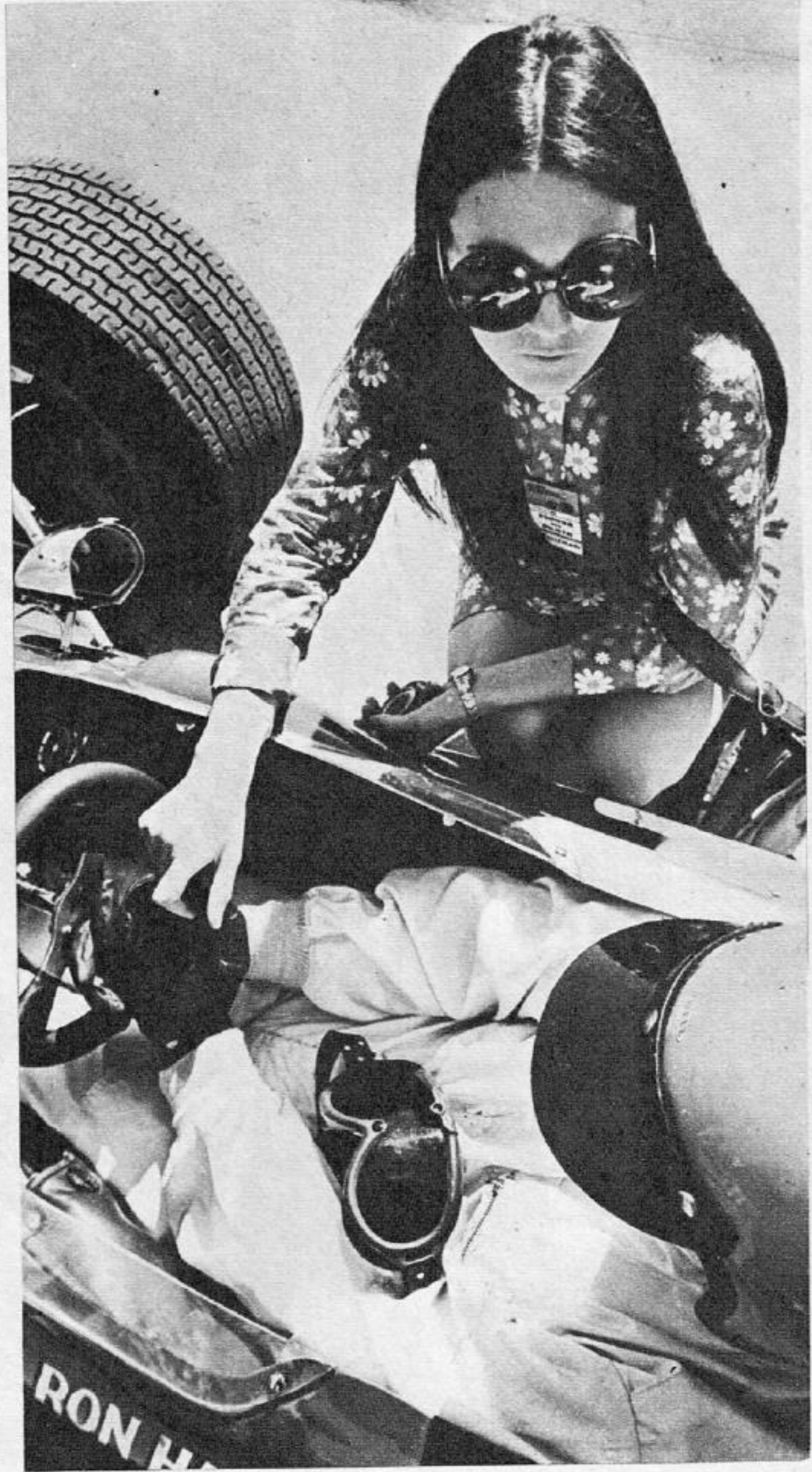
Parabrisas CORSA

en el mundo de la fórmula 2

6



7



6 FALTA DE COSTUMBRE...

Piers Courage, con el número puesto, espera que bajen la bandera. El pingüino de Austral terminó la carrera con cardiopatía aguda e infarto de miocardio. Después, ya repuesto, nos dijo: "Me asusto menos prendido a la cola de un BAC-One Eleven que al lado de estos piantados!!..."

7 ADIVINANDO...

Mimicha Reutemann a Lole: "¿De quién son estas manitas?" —"Mías"—... "¿Y esas antiparras?" —"Mías"—... "¿Y este volante?" —"Mío"—... "¿Y esa pasada de vueltas?" —"¡¡De Pedro Rodríguez!!"



8

8 SIMPATICONES...

Nutrido grupo de italianos residentes en nuestro país saludó con banderas, bombos y platillos el triunfo de los compatriotas Brambilla y De Adamich. "Siamo italiani, anche noi...!!!", gritaban, y de la forma en que lo hacían, se los podía haber oído aunque gritaran desde Reggio-Calabria...

9



9 INFRACTOR

Juan Manuel Fangio, dirigiéndose a los policías: "Alcancen a ése... alcancen a ése, que largó con la luz roja!!!" El que acompaña a Fangio lleva dos relojes: uno para saber la hora del día, y el otro para saber la del día siguiente...



JUAN MANUEL FANGIO

FORMULA 2

¿Cómo pensás que sería la mejor forma de no perder todo lo positivo que se ha obtenido de esta Temporada? "Mandando sin perder tiempo uno o dos pilotos argentinos a Europa. Claro que patrocinados directamente por el gobierno o algún ente estatal. Una especie de 'embajada' argentina. Así como se envían representaciones para un montón de cosas, también podría haber un grupo de argentinos que representen al país en el campo del automovilismo deportivo. Estos pilotos podrían pertenecer a algún equipo de carreras europeo, pero este equipo podría incluir mecánicos argentinos. Uno o dos pilotos argentinos que pasen allá un año corriendo intensamente podrían llegar a dar las satisfacciones a nivel internacional que desde hace mucho la Argentina deportiva espera."

JUAN MANUEL FANGIO

Entre toda la gente que tuvo que ver con la Temporada —excluyendo a los del Club YPF— sin duda Juan Manuel Fangio fue la figura más comprometida. Por su intermedio, y como llave maestra que es para cualquier cosa relacionada con el automovilismo europeo, los organizadores de estas cuatro carreras acudieron a él para el asesoramiento y dirección de toda la obra.

Ahora, con la luz que arrojan estos pocos días que han pasado, también fuimos a su opinión para poder enjuiciar el saldo en el balance de la Temporada.

"Efectivamente —dijo Fangio—, yo participé en el contrato de los hombres y equipos que vinieron. Se habló mucho del asunto de Ron Harris, sobre todo el periodismo se adelantó a enjuiciar. Después de la primera carrera llo-

vieron las críticas, pero todo hombre que se apura tiene que tragarse las palabras. Yo había pedido referencias de Ron Harris y las que me dieron me parecieron brillantes. Había dirigido a Jim Clark, a Jackie Stewart. ¿Para qué averiguar más? Pero el hombre vino falto de elementos. Trajo un ingeniero pero no pensó en las piezas de recambio. Hasta tuvo que comprarle bielas al equipo Matra. Pero gracias a estas circunstancias nuestros mecánicos tuvieron oportunidad de trabajar en los motores, que de otra forma nunca lo hubieran podido hacer. Así fué cómo indirectamente y de una desgracia, los nuestros (mecánicos) salieron favorecidos." (Opinión muy particular de Juan Manuel Fangio.)

"Hubo también comparsa. Pero eso pasa en todas partes del mundo. Hay un grupito de pilotos ganadores y otro que hace el número, la comparsa. Eso es inevitable y hasta lógico. En México —por ejemplo— se armó un escándalo a nivel nacional (vía el periodismo) por un Lotus que Colin Chapman llevó para que lo corriera un piloto mexicano. El coche resultó un desastre y todas las culpas se las llevó el constructor inglés."

Pero Juan Manuel no está de acuerdo en que ésta es la oportunidad de mandar un piloto argentino a Europa. Así, profetizó: "Tendrán que pasar tres temporadas todavía para que uno de los nuestros gane. Es elemental que se entrenen corriendo; tiene muy poco valor práctico comprar autos en Europa si aquí no hay carreras. Un piloto puede entrenarse solo todo el año y en el momento de la carrera se dará cuenta de que todo es distinto."

A su entender, ¿qué fue lo mejor de la Temporada?, preguntamos. "El retorno a las carre-

ras internacionales de fórmula, eso es lo más importante."

¿Y lo peor? "Habría realizado en diciembre. Como hombre de negocios me doy cuenta de que el mes de diciembre es negativo para muchas cosas. Por ejemplo las ventas de autos se elevan repentinamente en enero. En ese mes la gente tiene la perspectiva de todo un año por delante, mientras que en diciembre están terminando los problemas de un año entero. La gente no está muy dispuesta a gastar plata."

Supongamos que esta Temporada se hubiera trasladado a unos cuantos años atrás y usted hubiera corrido, ¿estaría satisfecho por lo que fue? —"Le diré, hubiera incluso pagado por correr. Como la primera carrera que corrí en Europa, que antes de la largada pregunté cuánto había que pagar para correr."

"Ahora enviaré cartas a Europa, a Ferrari y a toda la gente que envió coches o vino. En ellas haré el análisis de lo que he visto." "De los argentinos ninguno defraudó. A mi criterio anduvieron bien y dentro de su límite, y por sobre todo fue valiente al reconocer siempre la verdad y no tener problemas en decirla." "Pero como decía, ir a Europa es muy limitado. ¡Hay que hacer autos aquí y organizar carreras aquí! Un buen Campeonato argentino. Entonces de allí sí surgirá un hombre capaz de ir a Europa y hacer un buen papel. Saldrá un hombre hecho a esas carreras. No es cuestión de mandar a nadie para que se haga allá. Y ahora no es el momento, hay que saber hacer el gasto. En vez de mandar a nadie allá, sería más valedero que esa plata se utilizara en importar neumáticos y elementos."

"Al piloto hay que sacarlo de aquí una vez que esté hecho, porque las facilidades que ten-

drá aquí durante el proceso de desarrollo no las tendrá en ninguna otra parte del mundo. Claro que habría que dar buenos premios en las carreras, etc."

"Cuando dicen que el problema de los pilotos fue el entrenarse con coches de menor potencia o haber corrido con coches de menor potencia, no es verdad. Es mucho más fácil pasar de un coche de menor potencia a uno de mayor, que a la inversa."

"Ahora lo importante es seguir organizando la temporada. Y quien debe encargarse de ello es la gente que la ha organizado este año. Si no, vuelta a cortar la frecuencia y vuelta a partir de nuevo de cero para quien se interese en organizarla."

JORGE CUPEIRO

¿Cuál es tu impresión-balance de la temporada de F-2?

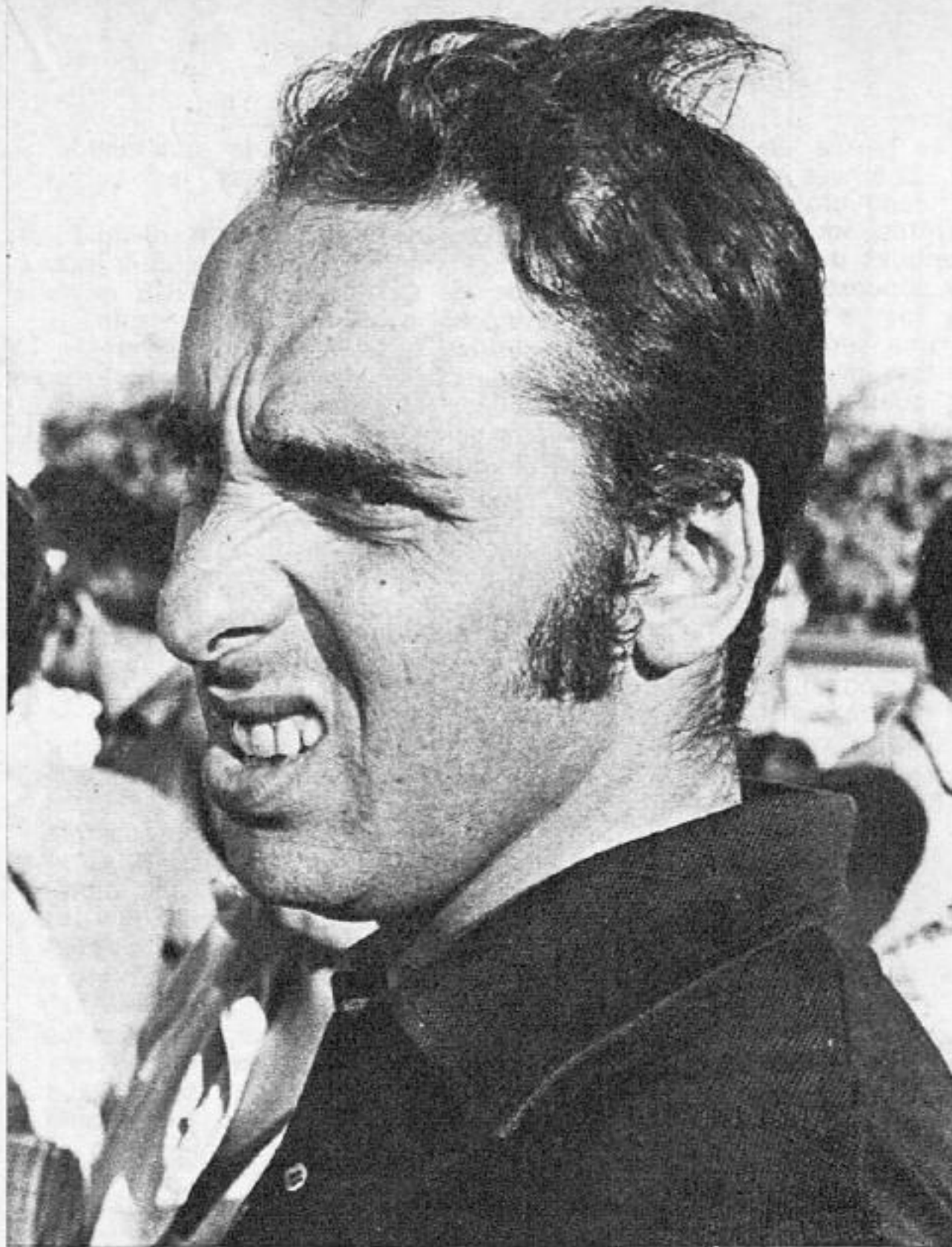
"Creo que por primera vez hemos dado una buena imagen a los extranjeros. Nos mostramos como somos y eso lo logramos en gran parte por la buena organización del Club YPF. ¿Enseñanza?... la obtuvieron los constructores... Martos, Crespi. Nosotros no. Sufrimos el manoseo de siempre porque la gente vuelve a poner en juicio a los pilotos argentinos por las performances obtenidas a través de la temporada. Ponen en duda nuestra capacidad y la explicación única es la falta de entrenamiento. Ahora en un Brabham de Fórmula Dos... mañana de vuelta en un TC. No tiene nada que ver."

¿Errores de la temporada y cómo mejorarlos?

"Errores grandes no hubo... hay poco que mejorar..."

¿Los mejores argentinos?

"Ninguno en especial. Todos anduvieron bien. Nunca los ar-



JORGE CUPEIRO

gentinos anduvieron mejor que en esta temporada. De eso estoy seguro."

¿Cómo considerás que se puede hacer para no perder contacto con lo iniciado? ¿Cómo mandar pilotos afuera? ¿Cuántos? ¿Quiénes?

"Se necesita un apoyo total con gente capacitada y que esté bien a tono. El número ideal son dos pilotos y que comenzaran en F-2, ya que en eso estamos. Pero además deben correr en GT y Sport Prototipos de alguna forma. Creo que es la mejor manera."

¿Qué opinás del Brabham-Cosworth de F-2, tu auto?

"Es un coche que se adapta bien a todos los circuitos. Si tuviésemos la posibilidad de andar seis meses todos los domingos llegaríamos a manejar. No pudimos conocer el límite de los autos. Así aprenderíamos a comprender y entender el comportamiento del coche."

¿Conforme con lo que hiciste?

"Bueno... sí. Me fui acostumbrando al auto y en San Juan y Buenos Aires anduve mucho mejor. Más cómodo. Es como te digo... seis meses todos los domingos."

¿El mejor europeo que nos visitó?

"En Fórmula Dos, Jochen Rindt, indudable... en F-1 no sé cómo andar."

¿Se puede llegar al nivel europeo?

"Seguro, no me cabe la menor duda. Insisto que en seis meses de andar todos los domingos andamos junto a ellos. Cuando fui a Europa en la F-3, los europeos nos pasaban por encima, al mes y medio peleábamos la punta sin problema. Lo más importante es conocer el auto al pelo, conociéndolo bien manejas en cualquier circuito. El trazado es lo de menos."

OSCAR MAURICIO FRANCO

En el momento en que Oscar Cacho Franco subió por primera vez al F-3 de entrenamiento del Club YPF evidenció una aclimatación casi instantánea y en el Tecno-Cosworth de F-2 refirmó una vez más que es capaz de manejar cualquier auto y conseguir tiempos aceptables sin dar más que una decena de vueltas. Dijimos en su oportunidad que Cacho Franco había sido la revelación con el simple hecho de terminar tercero entre pilotos que ya habían tenido contacto directo con autos monoplazas, a excepción de Reutemann, que en muy pocas oportunidades condujo el De Tomaso-Fiat de Grossi.

"El problema principal con que me encontré y creo que eso fue que les sucedió a todos, fue la falta de entrenamiento. Del Fórmula Tres que manejé antes de la temporada al Fórmula Dos hay una diferencia impresionante. Hay más de 100 HP de diferencia. Me faltó entrenamiento, horas arriba del auto. Pese a todo aunque no estoy conforme con lo que hice creo que tengo que darme por satisfecho aunque me hubiese gustado poder llegar. Lástima el embrague..."

¿Qué errores encontraste en esta temporada?

"Ninguno en especial... me parece que todo estuvo bien, ¿no?"

¿El mejor argentino?

"Es difícil dar un nombre... todos anduvieron bien".

¿Cuál es la mejor manera para que un piloto o varios corran en Europa?

"Creo que mandar pilotos a Europa es una cosa muy problemática. Hay que hacer las cosas muy bien. El número de pilotos



OSCAR MAURICIO FRANCO

tendría que ser cuatro y ya que se probaron estos autos comenzai directamente en Fórmula Dos.

Cacho Franco se subió a un Tecno-Cosworth por primera vez el día sábado de clasificación. Obtuvo un tiempo bueno teniendo en cuenta su falta total de entrenamiento. "El auto me encantó. Pero corrí en condiciones de emergencia. Estaba incómodo en el auto, tuvieron que hacer un arreglo en la carrocería para que entraran los hombros. De cualquier manera era corta la pedalera. Encontré algo dura la dirección y el coche se iba demasiado de trompa. Me gustan los autos que se van de cola, pero no tuve tiempo de mejorarlo, de entenderlo. Lo que te dije antes... la falta de entrenamiento."

¿El mejor europeo, o el que más te impresionó?

"Piers Courage, me impresionó mucho. Anda siempre con la cola afuera. Vive corrigiendo y dobla muy fuerte. Me gustó."

¿Creés que podés llegar a andar a la altura de ellos?

"Sí, por supuesto."

¿Conforme con lo hecho?

"Fue positivo, no sé si estoy conforme. Tendría que haber corrido por lo menos dos carreras más."

GOMEZ: UNA EXPERIENCIA TECNICA

"Sííííí, para mí la temporada fue positiva ciento por ciento. El motor Cosworth me trajo a la cabeza una serie de ideas y me sacó los tabúes que todavía tenía encima... Ahora me voy a abocar con todo a desarrollar un motor con doble árbol, pistón y cigüeñal forjado, un motor con todo, de 170 CV para nuestra F2", musitó el peugeotista Alberto Gómez,

el especialista de la calle Ugarteche que tuvo la suerte de tener durante muchos días varios motores Cosworth haciendo ruido sobre los dos bancos de pruebas que están en una sala, al fondo de su taller. A "lo de Gómez" fueron a parar el motor que se quemó en el Brabham de Pairetti, uno de los de Ron Harris que se fundía como manteca en el horno y el de Copello, que después de las tres primeras carreras fue revisado de punta a punta para que el santafesino Reutemann lo corriese en la última en el promocionado autódromo porteño.

"Mirá, el Cosworth tiene unas soluciones técnicas sencillísimas, el árbol de levas y la válvula trabaja casi directamente. Tienen solamente una chapita entre la leva y el vástago de la válvula, ¿sabés cómo se hace para darle luz? Se lima la chapita, y si está muy gastada se pone otra que tiene la luz exacta y listo, chau pinela".

Evidentemente ésa era una de las razones por la cual causó admiración entre todos los que estuvieron alrededor y cerca de todos los secretos de la temporada. Los mecánicos ni trabajaban en los motores, jamás se los veía cambiar una bujía, ni ponerlos a punto ni regularles una simple válvula. La simpleza de los motores es lo que, evidentemente, lo hacen tan nobles. "Las bujías han progresado mucho, los rangos térmicos son muy amplios y por eso vos no los veas cambiar una ni por asomo. Además la mayoría de los mecánicos que vinieron no están capacitados para hacer nada, salvo todo lo que sea chasis y suspensiones, pero motor nones. Cosworth los garantiza para 600 millas y solamente gente de su empresa puede hacer cosas que no sean propias del man-



ALBERTO GOMEZ

tenimiento. Excepto Bill Leasey, ese viejito canoso que trabajaba en el equipo de Ron Harris, nadie se animaba a meter mano en el motor. Bill Leasey es ingeniero y de Cosworth; él fue el que me dio los datos... un tipo macanudo."

A Alberto Gómez lo que realmente lo maravilló fue la simpleza de construcción del Cosworth. "Vos acá te ponés a pensar en los pajaritos mientras allá van a lo comprobado, lo simple y que al final resulta lo más efectivo. Por ejemplo con las cuatro válvulas por cilindro sucede algo muy curioso. Vos lo primero que te imaginás es que las tiene para aumentar la superficie de admisión de mezcla, ¿no es cierto? Pues no es así, sino que se dieron cuenta de que a medida que se agrandaban los pasajes de ad-

misión se perdía energía cinética del gas. Entonces en vez de hacer un conducto ancho hicieron dos y finitos, además de tener las otras ventajas de las cuatro válvulas, por supuesto, pero la energía cinética fue la razón primordial".

Hubo una serie de detalles que tenían los motores Cosworth y por los cuales nuestros preparadores por poco no gritaban a los cuatro vientos ¡¡¡¡Oh, Panacea!!! Por ejemplo las bujías, de rosca de 10 mm parecían aparatitos archiespeciales que los entenderían solamente ellos y nada más que ellos. Nada de eso, nuestros nunca bien ponderados lectores, nada de eso. Sino que las válvulas, por su disposición, conformaban un espesor de tapa en la zona de inserción de la bujía demasiado grueso, por lo tanto el recorrido de la rosca era largo para lle-

gar a la cámara de combustión. Simplemente por eso las bujías eran largas.

Los motores Cosworth, como todo el mundo sabe, son derivados de los Cortina. Ford de GB envía blocks a Cosworth, solamente se utiliza un 30% de la remesa, el resto se desecha. Para llevarlos a los 59,9 mm de diámetro se trabajan las paredes de los cilindros mientras se controla electrónicamente el espesor de las paredes; después de armados los motores van a los bancos de pruebas y de ahí a los monopostos. "Pero algo es seguro, los motores que tienen más CV van a parar a los autos de los mejores, Rindt, Courage, por ejemplo", aseguró Gómez.

El cigüeñal, bielas son de acero forjado, de cromo-níquel-molibdeno, precisamente parte de estos implementos son los que cambia Matra en busca de más HP. Ya lo había visto en Europa, los motores de Matra se rompían y el resto no. Los franceses quieren más CV pero pierden confiabilidad".

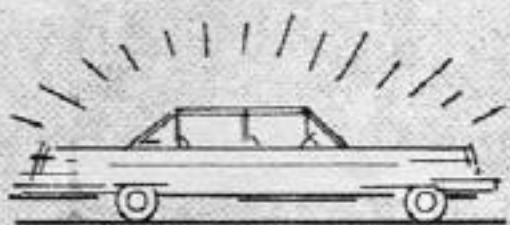
Los motores están garantizados por 600 millas. Después se cambian los aros, juntas, cojinetes y bulones de biela y ocasionalmente el block, si el propietario lo desea. Las paredes de los cilindros quedan tan finas que la única solución posible es cambiar el block entero. Con los motores de Ron Harris sucedió esto seguramente: cuando los blocks debían ser cambiados, por razones económicas o lo que sea, no se hizo y vinieron a la Argentina con cilindros que ya estaban vapuleados a través de toda la temporada europea. Entonces a Reutemann se le rajaron los cilindros, por ejemplo.

"Cada motor cuesta aproximadamente 2.500.000 argentinos. Pero te aseguro que es barato, hay solamente 170 motores hechos, pensá que todo es especial... Yo calculo que cuando termine (N. de la R.: todavía no empezó el desarrollo) mi motor de F2 de 170 CV para empezar, costará alrededor del millón y medio. Tengo todo, pero hacerlo me cuesta mucho dinero..., es proporcional; más CV, más pesos..., tengo que hacer tapas especiales, bielas y pistones forjados; todo ese trabajo implica una inversión muy grande que hay que recuperar de alguna manera, la F2 argentina va a resultar una categoría muy cara". Nosotros creemos que recién lo será en el 70.

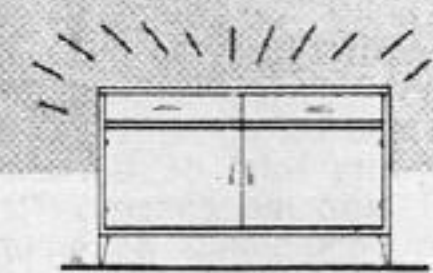
El motor de Marincovich arrojó 205 CV a 8.500 rpm (de fábrica tienen 210 garantizados) y el de Rodríguez 201 CV a 8.500 rpm. "A 6.500 rpm tienen 60 CV nada más y después de los 9.000 la potencia empieza a caer; poco, pero cae".

Alberto Gómez tuvo la gran oportunidad de su vida. Gracias a un golpe de suerte ("Casi me quedo sin credencial"), tuvo la oportunidad de armar y desarmar varios Cosworth F2, ver cómo eran, cómo el mm era la cifra unitaria en cualquier detalle y sacarse todos los tabúes de encima, por la simpleza de su construcción. Lo mejor del caso es que trabajó siempre pensando en el posterior desarrollo de Peugeot aquí para nuestra F2, que reglamentariamente es idéntica.

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

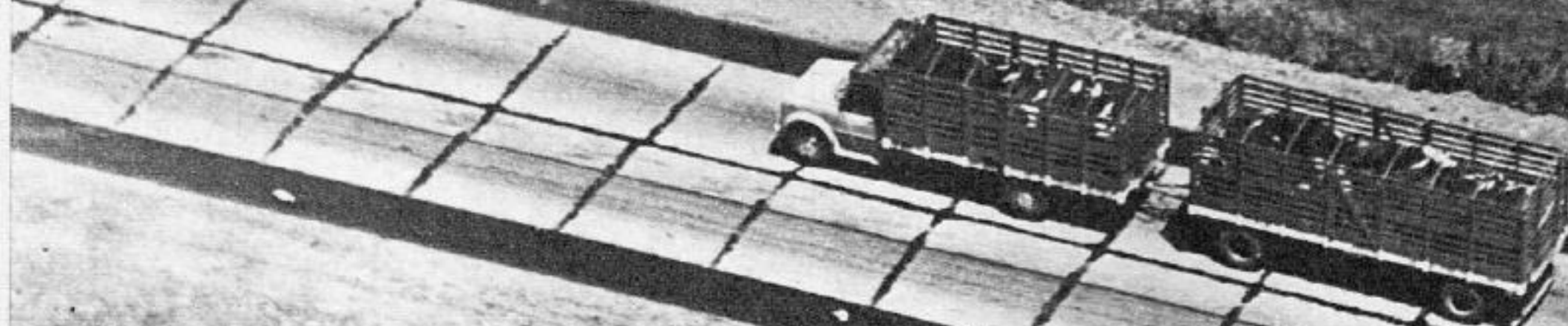
GRUMETE 13
LUSTRE LIQUIDO CON SILICONES

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.
VIA MONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

UN CAMINO MAS SEGURO



La cinta oscura marca el llamado ensanche de este concurrido camino a la ciudad balnearia.

Todo está listo para que los felices veraneantes circulen por las principales rutas del país con mayor celeridad y un mínimo de riesgos. Banquinas afirmadas, marcación horizontal adecuada, visibles indicaciones verticales y una atenta vigilancia componen un marco ideal para la creciente circulación en la época estival

Nuestra raíz hispánica, el sentido autonomista o localista, esa especie de isla que es cada uno de nosotros, hace que cada entendido dé su opinión sobre las ventajas o inconvenientes que representa un plan. Es así que la especial situación anímica y real que ha suscitado la pavimentación o reparación de caminos, en distintos puntos de la República, ha originado expresiones de lo más diversas. Desde la euforia justificada del ingeniero Bernardo Loitegui, cuando se refiere a la concreción de obras como las de la ruta 9, dignas de ser observadas y aplaudidas, por los beneficios que otorga a los automovilistas y la celeridad de su construcción, hasta las quejas de ingenieros participantes en el reciente Congreso Panamericano de Ferrocarriles (argentinos) que tratan al plan de caminos como inorgánico, descoordinado respecto de los restantes medios de transporte y hasta atentatorio del resurgimiento de las ferrovías, hemos escuchado una serie de opiniones. Pero, finalmente, podemos adelantar que la población ha de ser, en definitiva, el ajustado censor a esta acción de gobierno que crea trabajo, genera una

mayor comercialización en zonas alejadas o alejadas de los centros urbanos, facilita la traslación de personas y de cargas, da mayores seguridades a los automovilistas y otorga posibilidades turísticas a regiones de belleza incalculable pero de inhóspito recorrido, hasta ahora, como el tramo de la ruta 237, desde Arroyo Carbón a Bariloche.

Otra de las críticas que hemos oído, partió de las autoridades policiales de la provincia de Buenos Aires, referidas al remodelado de las banquetas del camino a Mar del Plata. Sostienen que su aprovechamiento por parte de los apresurados turistas (esos que no saben que no se debe pasar a ningún coche por la derecha) puede originar serios accidentes. A esto se puede responder que la acción vigilante del Cuerpo de Camineros puede impedir las locuras de los inconscientes de siempre y que el aumento de la capacidad de la calzada ha de brindar mayores seguridades a los felices volantes de la ruta al sol.

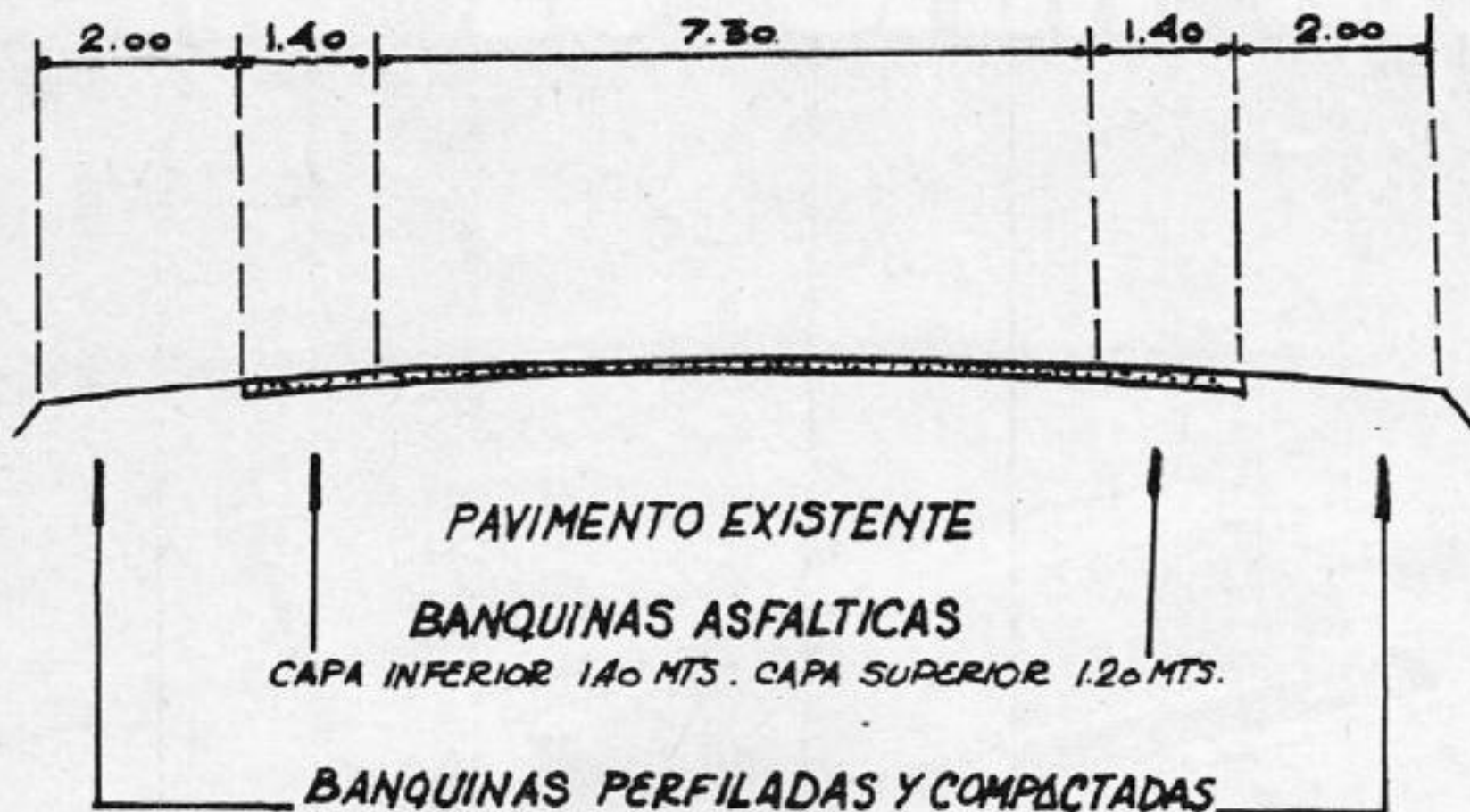
El plano detalla la índole de esta obra, de plazo acelerado, parte de un programa más amplio que abarca im-

portantes trabajos en plena ejecución en las rutas 3, 7, 8 y 237 (ya mencionados), en etapas que varían de 10 a 12 meses, obras viales que llegan a totalizar un valor superior a los 10.721 millones de pesos.

El incremento anual del 10% en el volumen del tránsito anotado en los 5 últimos años por la ruta N° 2 ha movido a las autoridades a considerar la remodelación de las banquetas, poniendo como objetivos de las obras la disminución del número de accidentes de tránsito, al reducirse sustancialmente los riesgos que se originan por el desplazamiento de los vehículos fuera de la calzada, en especial cuando las banquetas se encuentran blandas y resbaladizas, por efecto de las lluvias; evitar la progresiva degradación de los bordes del pavimento actual propia de la acción destructora de los automotores; proteger las capas de ese pavimento, ya que al impermeabilizar las banquetas se impide la filtración del agua a las capas inferiores, con lo que se evitará la pérdida de capacidad portante.

La ruta 2 ha sido asimismo señalada horizontalmente, o sea el pintado

RUTA NACIONAL Nº 2. REMODELACION DE BANQUINAS.-



Un perfil del camino da idea de los trabajos realizados.

De nuevo en acción para mal de algunos y bien de todos...



de los bordes y centro de la calzada con material termoplástico reflectante, (ver Nº 140 de P. CORSA) así como la señalización vertical, con métodos modernos, adecuados a las velocidades que pueden alcanzar los nuevos "racers", tareas que demandaron una suma aproximada a los 250 millones de pesos.

Los eternos indisciplinados han de provocar quizá la justa intervención policial, más si se tiene en cuenta el denominado OPERATIVO SOL, que ha puesto en marcha la policía de la provincia de Buenos Aires.

OPERATIVO SOL

Garantizar la seguridad y el libre tránsito, preceptos constitucionales que deben hacerse respetar, son los motivos esenciales de la implantación de este operativo que, como en años anteriores, busca eliminar la mayor incidencia de accidentes o infracciones, en beneficio de los veraneantes que ocupen esa transitada ruta, en defensa de la integridad física de los transeúntes,

de los afincados a la vera de ese camino, de quienes tienen que utilizarlo para trasladar mercaderías hacia la ciudad balnearia. La policía de ha actuar primero en forma preventiva y ha de ser inflexible con el exceso de velocidad en la represión. Cabe destacar que la velocidad máxima ha sido llevada a 100 km/h en lugar de los 80 km/h que regían anteriormente. Como anteriormente lo hizo ha de colocar radares en la ruta para detectar esa infracción —y esta vez sí han de funcionar 15 o más aparatos, no como el año pasado que fueron sólo dos— y los que trasgredan la norma habrán de ser demorados desde una a más horas en los puestos camineros de control. Algunos quizá, además de pagar por su infracción, "han de tardar años en llegar a Mar del Plata" —como dijo el subjefe de policía provincial, teniente coronel Juan José Claise.

Entre los elementos con que cuenta el Cuerpo de Camineros se encuentran 4 unidades móviles, que además de la tarea de control, prestarán auxilio a los automovilistas que lo reclamen. Han de actuar sincronizadas desde un comando de operaciones, junto con

motociclistas y coches en apariencia particulares que han de sorprender al infractor, en plena ruta.

El operativo SOL ha de abarcar las rutas 2, 3, 226 nacionales y la provincial 88, las que serán permanentemente recorridas también por helicópteros.

Y una cosa más. Habrá represión también en las playas y lugares públicos de concentración de cantidades importantes de veraneantes para evitar la actividad irresponsable de los iracundos, de los "hippies" y de las bandas de muchachones delincuentes o desordenados mentalmente. Se han implantado, por otra parte, 10 puestos sanitarios en Etcheverry, Chascomús, Dolores, Las Armas, Coronel Vidal, Mar del Plata, Cañuelas, Las Flores, Azul, Chapadmalal y las comisarías de Tandil, General Madariaga y Balcarce.

Intervendrán en el operativo 2403 hombres, con un total de 277 vehículos. Alegre veraneante, cuidese porque el lobo anda suelto y pase contento su descanso estival, en lugar de hacerlo en una comisaría, unidad regional o algún establecimiento asistencial. La policía se ha de encargar de corregir sus actitudes antisociales.

LOTUS 14



BALANCE TECNICO

temporada
internacional
F2

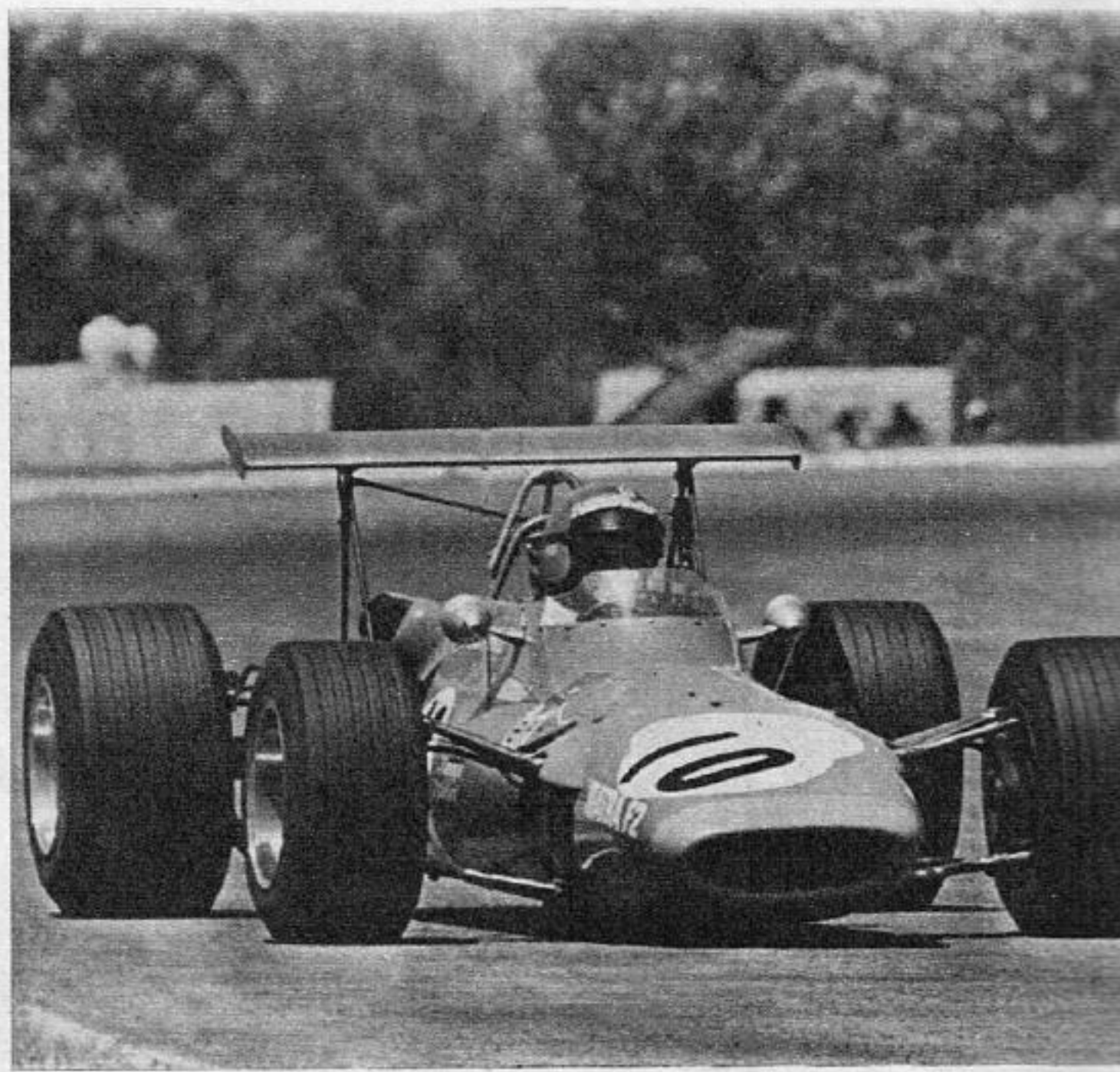
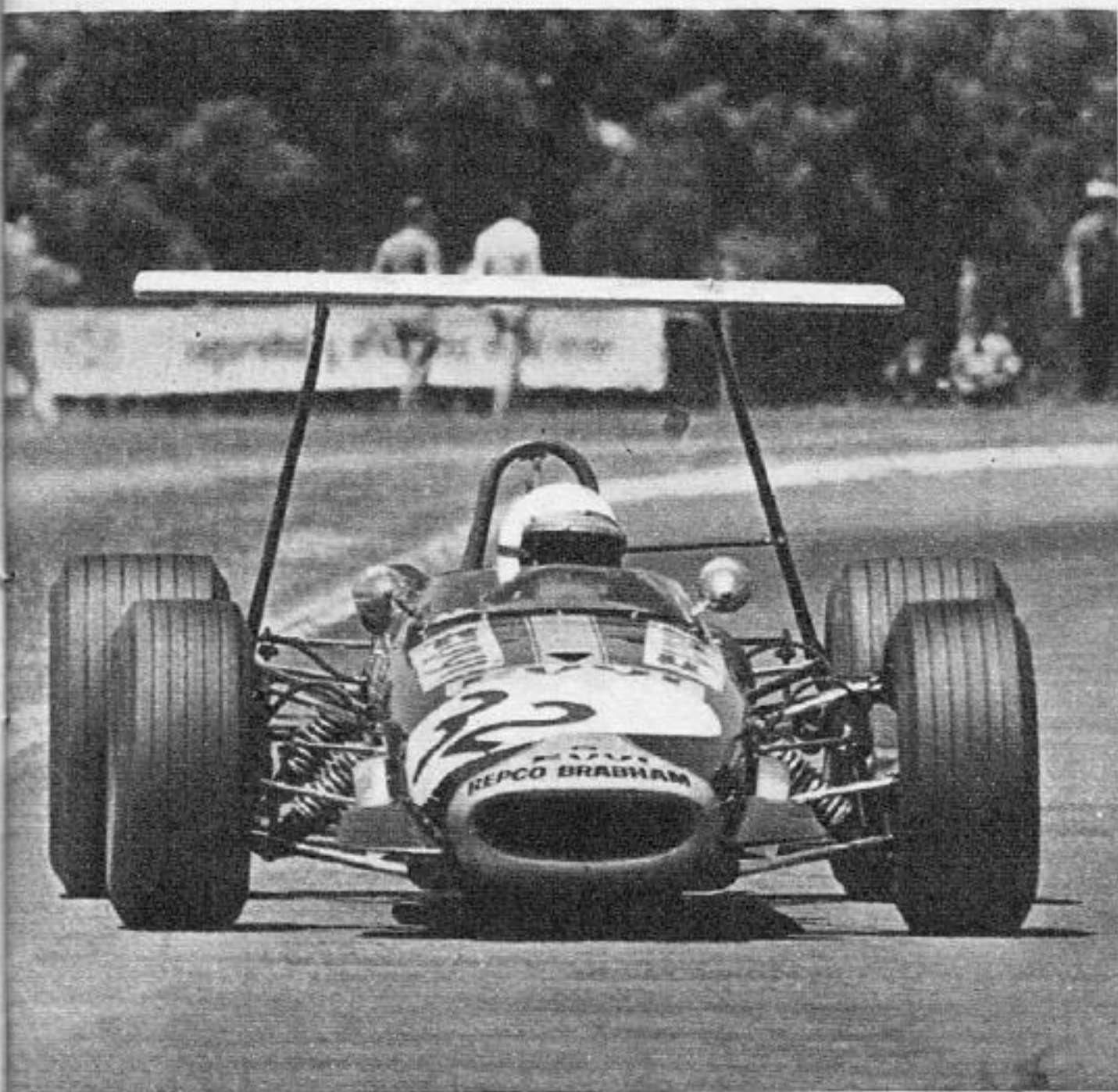
temporada internacional F2

Seis marcas intervinieron en la Temporada Internacional de Fórmula Dos que acaba de finalizar. Lineamientos técnicos bastante similares fueron común denominador del grupo de máquinas, entre las cuales se destacó por su contundente eficiencia la Dino-Ferrari



FERRARI DINO - BRABHAM - MAT





TRA - TECNO - LOTUS - DE TOMASO

por GERMAN R. SOPERA

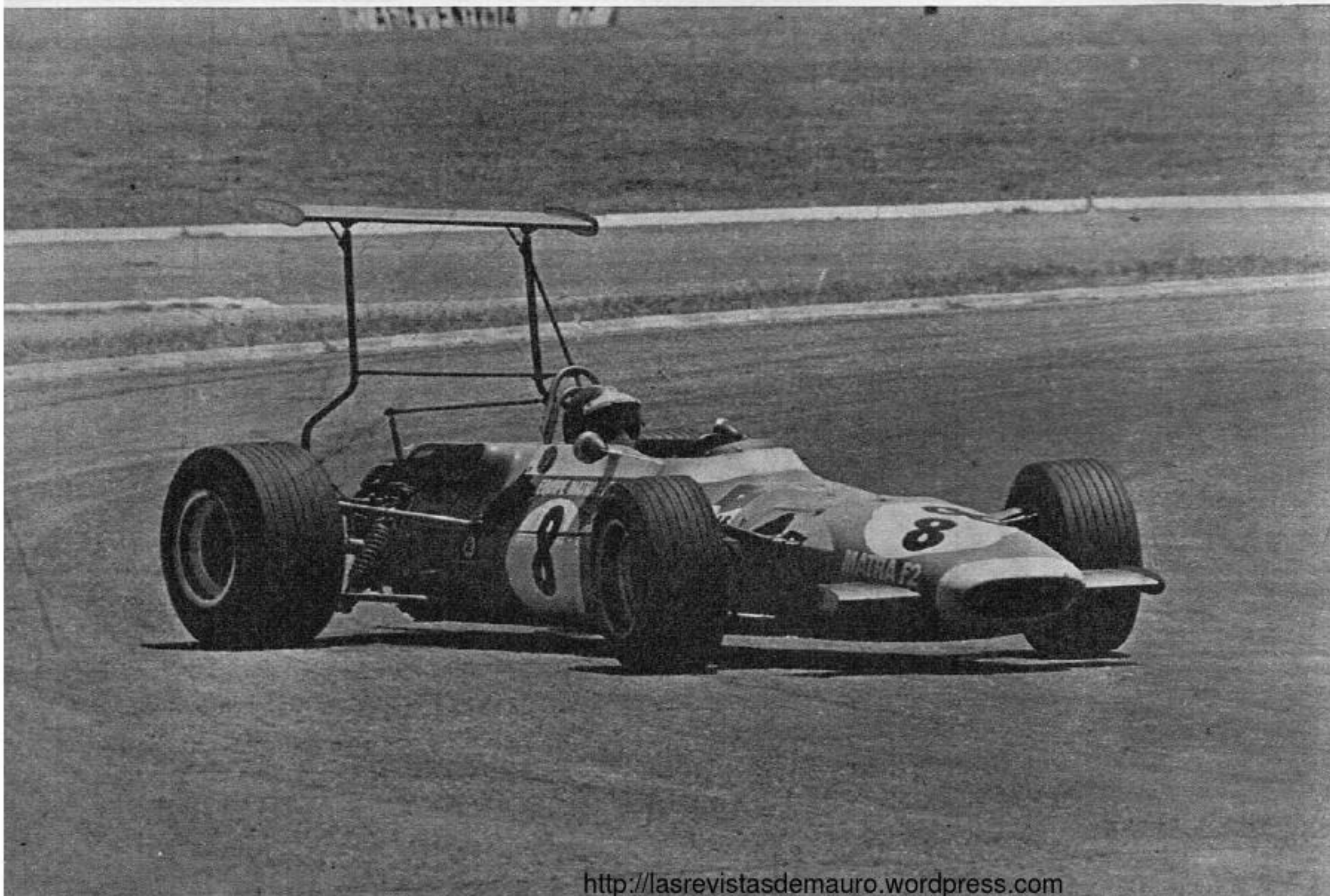
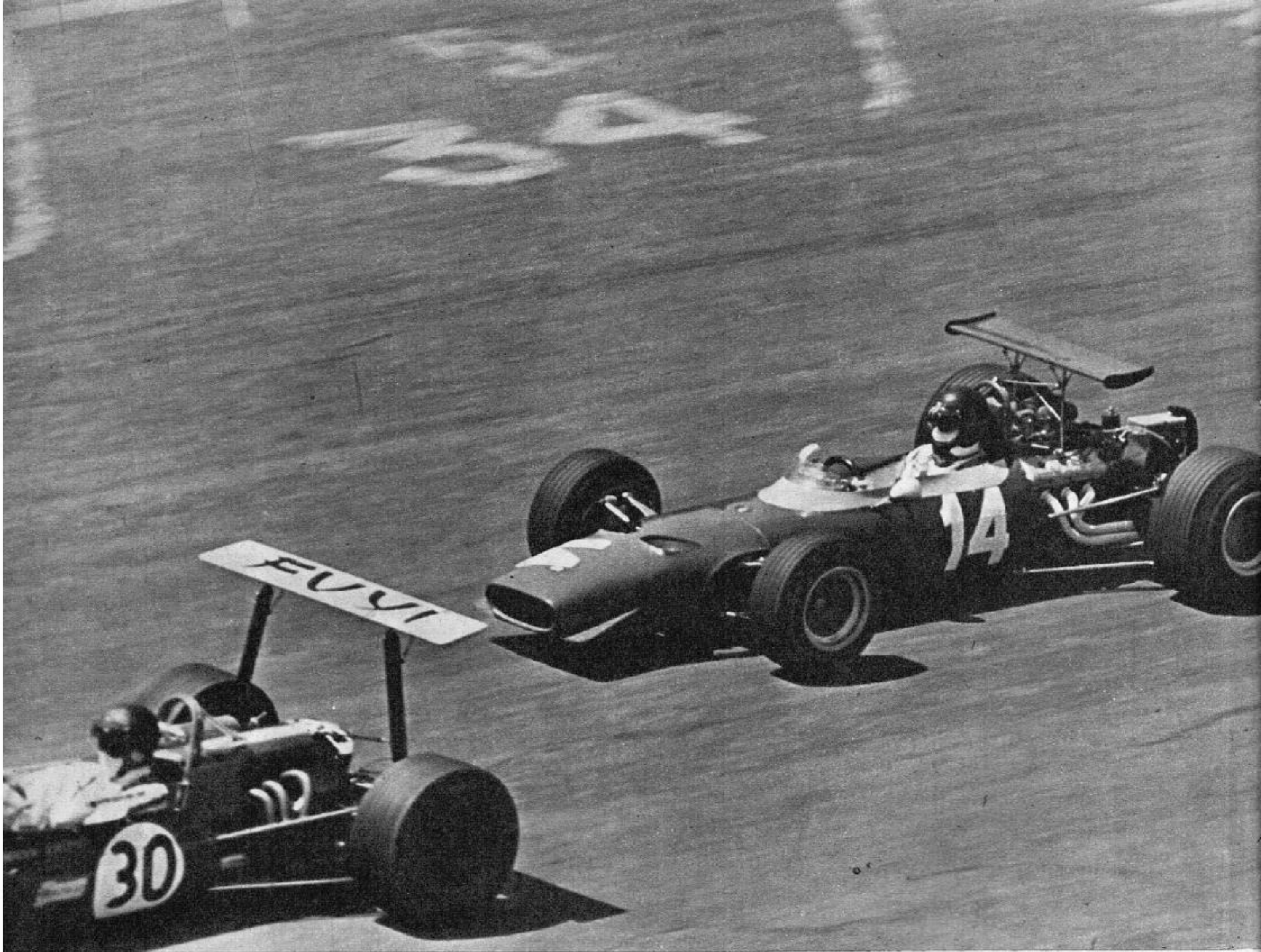


Los fanáticos de cualquier cosa son una raza de las más especiales dentro del variado género humano. Son los que hacen cola durante quince horas en la puerta del Colón con el paquete de sandwichs en la mano para oír "al mejor tenor del mundo desde la época de Caruso". O están los que no se pierden ningún remate de cosas antiguas para ver si encuentran algo o los que van a una exposición los quince días que dura con el fin de no perderse nada.

Y están también los que enloquecen cuando llegan las temporadas internacionales de fórmula. Son los que desesperan por conseguir una credencial porque para ellos no les sirve de nada ver la carrera desde la tribuna. Tienen que acercarse al auto para observarlo con lupa si es posible

y no perdonar así ningún detalle de los que siempre se miran en las revistas europeas y que ahora están ahí, al alcance de la mano, del ojo. Durante todo el mes de la temporada, sus temas preferidos giran inevitablemente en largas disquisiciones sobre los frenos internos de las Ferrari o las bieletas que sostienen el alerón en los Matra, los tubos del chasis Brabham, la graduación de las barras antirrol o la "exquisita" pedalera del Lotus. Sin olvidar jamás, por supuesto, de señalar las excelsas virtudes de las juntas Heims.

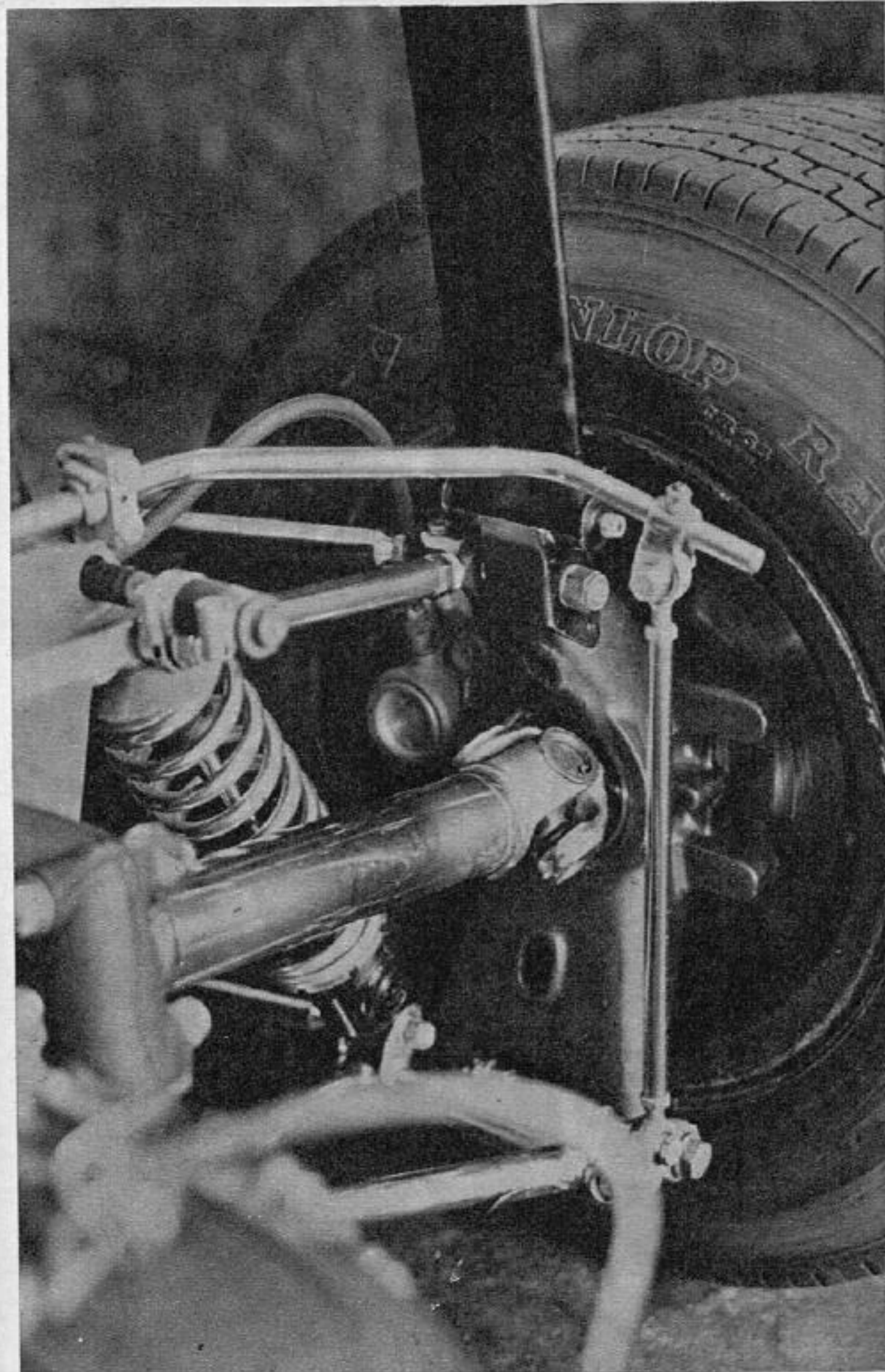
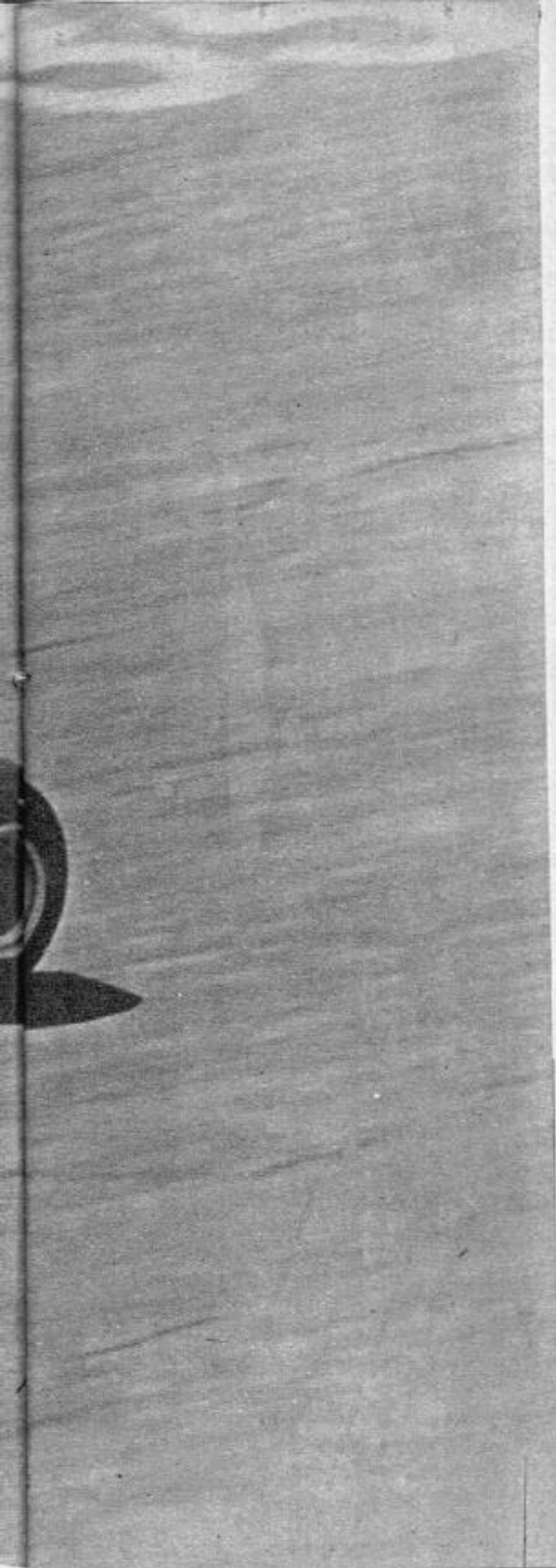
Son los fanáticos de la técnica a quienes más que el triunfo de De Adamich o las condiciones de Rindt les interesa el balance técnico de una temporada rica en variedades aunque no en grandes novedades a excepción de los ale-



▲
 Técnicamente el auto más eficiente. La Ferrari campeona. La mayor potencia del motor fue fundamental pero también hubo otros detalles.

Alerón de un Brabham colocado sobre el portamazas de la suspensión trasera.

◀ El Matra de Beltoise con el alerón que usó en la última carrera, fijado en las suspensiones. Absorbiendo las diferencias de la suspensión independiente el alerón se inclina al doblar el auto.



rones que fueron vistos por primera vez en nuestro país, montados en los pur-sang europeos.

¿Qué hemos visto desde el punto de vista técnico en esta temporada? ¿Qué cosas llamaban la atención de esos fanáticos y también de la nuestra que al fin y al cabo estábamos en lo mismo? Vamos a contarlo en esta evaluación técnica final de las cuatro carreras y de los autos que llegaron a nuestro país, que ya volvieron a su lugar de origen.

Punto primero. Para los europeos la temporada argentina fue ideal para medir fuerzas con respecto al año que viene. Vale decir que el resultado de las cuatro carreras en nuestro país no son un reflejo de lo que fue el año 1968 en fórmula dos, sino que más bien representan lo que va a pasar en rasgos generales el año que viene.

Ferrari venía de ganar las dos últimas carreras de fórmula dos en Europa pero sin competir directamente con los mejores de la categoría. Aquí sí tendrían oportunidad de medir su potencialidad con una gran ventaja: si las cosas no iban del todo bien el asunto no sería tan trascendente como si fuera una carrera en Europa. Y en base a los resultados en Argentina yo podría saber perfectamente cómo estaban ubicados respecto al gran cuco de la cate-

goría, Jochen Rindt, con su Brabham Cosworth.

Ferrari fue indiscutiblemente el mejor auto de la temporada. Pero, ¿qué es lo que lo hacía el mejor? ¿El chasis, el motor, los neumáticos? Precisamente un poco de cada cosa. El chasis Ferrari es una excelente solución mixta —con parte monocasco y parte tubular— que aprovecha ventajas de las dos opciones. Es un monocasco hasta detrás del asiento del piloto y allí comienza un subchasis de tubos que soporta al motor. La estructura autoportante conserva la mayor virtud que posee, la rigidez torsional. Precisamente las tubulares son menos resistente a los esfuerzos de torsión aunque son más fáciles de construir y reparar. Pero aquí el subchasis trasero no soporta tantos esfuerzos y es sumamente corto. Incluso la suspensión trasera descarga parte de sus esfuerzos en los tubos (por medio de los brazos superior e inferior) mientras que los dos reactores de cada lado descargan en el monocasco.

Probablemente el chasis del Matra es teóricamente superior al Ferrari; es el mejor de todos los autos actuales en F. 2. Pero les faltó lo fundamental, el arma que le permitió a los autos italianos de Maranello circular con ventajas sobre los demás: el motor. El Dino

V-6 fue la pesita que faltaba para desnivelar la balanza donde el resto de las cosas de cada auto forman pesos muy parejos. Como los motores de F. 2 deben ser originalmente blocks de fabricación seriada con no menos de 500 unidades anuales Ferrari llegó a un conveniente acuerdo con Fiat que produce un motor de casi 2.000 cm³, en "V" a 60 grados con doble árbol a la cabeza en cada fila de cilindros. En realidad es prácticamente una variante del motor Dino del '61 producido por Enzo Ferrari, sólo que producido por Fiat equipa al coche de serie Fiat Dino, un Gran Turismo de precio medio en Europa. Bajado a 1.600 cm³, con cuatro válvulas por cilindro, inyección en vez de carburadores y toda la preparación de carrera, el motor Dino se transforma en una rugiente "cosa" que eroga alrededor de 230 HP —nadie sabe en realidad la cantidad exacta— a unas once mil vueltas. Gira ostensiblemente más rápido que el Ford Cosworth a pesar del único detalle que puede objetarse del motor Dino: que sólo tiene cuatro apoyos de cigüeñal. Pero el cigüeñal es tan corto que de cualquier manera no presenta dificultades al elevado régimen. Eso sí. Si se pasan un poco los muchachos, entonces puede pasar cualquier cosa. Como le pasó a Ernes-

to Brambilla en San Juan y Buenos Aires donde hizo explotar literalmente su planta motriz. El motor Cosworth en cambio, con cuatro cilindros, gira sobre cinco bancadas y es muy irrompible. El único que tuvo una rotura importante (biela afuera) fue el de Carlos Reutemann en Córdoba pero por un inconveniente de lubricación. Además aguantan con gran estoicismo las pasadas de vueltas eventuales. Claro que también hay que señalar que giran a 9.200 revoluciones como máximo, casi dos mil menos que los Dino.

Sucede que hasta hace poco, dos meses más o menos, los Ferrari Dino no estaban tan exprimidos y el número de caballos de fuerza era casi similar al del Ford Cosworth. Sobre el fin de la temporada "apretaron" y pasaron a dominar decididamente concretando en nuestro país lo que anticiparon tímidamente en Europa. Las cuatro carreras de la temporada plantean un panorama bastante claro para lo que puede pasar el año que viene en F. 2 en Europa. Aquí la única carrera que ganó un Brabham (Piers Courage) la ganó porque se quedaron las dos Ferrari y una de ellas solamente por mala fortuna. El problema no está en los chasis. Reside casi únicamente en los motores. Desde luego que el Matra es levemente superior a un Brabham pero la diferencia en performance es ínfima y puede salvarse con una correcta puesta a punto de las suspensiones, detalle fundamental en estos autos tan sensibles.

A través de los resultados y no bien Rindt, Courage, Oliver, Siffert, etcétera se lleguen por la fábrica, Mike Costin y Keith Duckworth tendrán una sola posibilidad inmediata: buscar rápidamente cómo extraer más caballos, porque con los actuales se acabó la lucha frente a Ferrari.

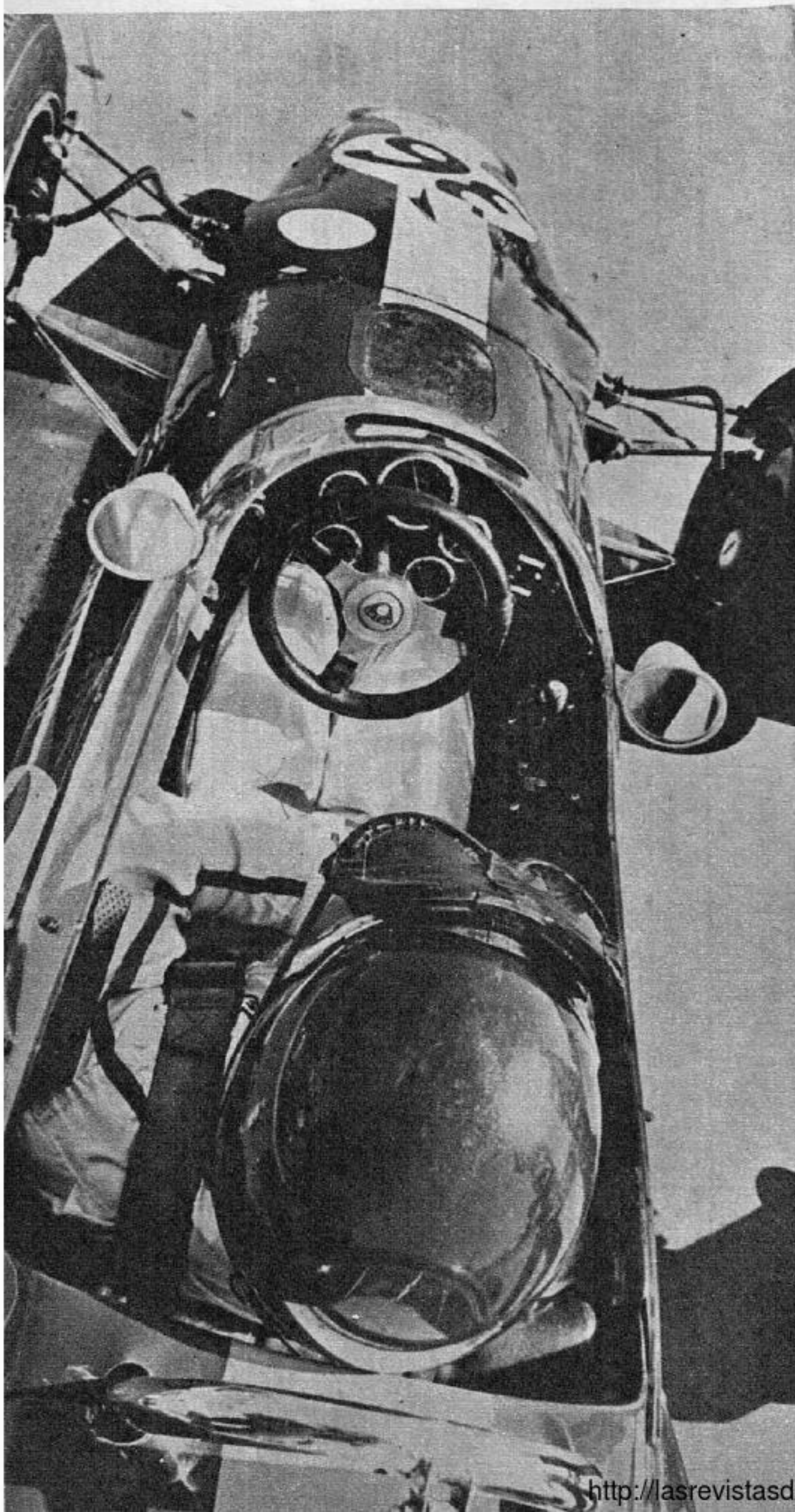
Una marca decepcionó más que las otras. Fueron los Matra, de los cuales guardábamos la imagen arrolladora de la temporada de F. 3. No estaban obligados a repetir lo mismo porque esta vez sí tenían competencia muy calificada, pero sólo en San Juan, Beltoise luchó por el primer puesto al nivel de los mejores. En las restantes carreras cumplieron un papel bastante irregular que terminó con una actuación casi pobre en la carrera final. Vale la pena aclarar que eran chasis que llevaban sobre sí mismos toda la temporada europea de F. 2 pero con elementos nuevos y bien puestos a punto tenían el deber de ser los segundos casi obligados de las Ferrari. De todos los autos que usan motores Cosworth el chasis Matra es el más perfecto; una estructura autoportante de punta a punta construida con el criterio aeronáutico que caracteriza a la fábrica oficial francesa y que, como ya dijimos antes, hace empalidecer a la misma Ferrari, no tan refinada en su construcción. Pero los resultados dijeron una cosa distinta.

En un plano intermedio quedaron los Tecno. Alcanzaron performances interesantes, debido mucho más a la capacidad de sus pilotos que a sus condiciones técnicas. El auto de los hermanos Pederzani es interesante porque sin apartarse de lo conocido y aceptado en autos de fórmula busca ser original. Es por lejos el auto



Tecno, en cambio, usó un alerón fijado al chasis y al motor. Nótese los tensores mediante los que se regula la inclinación del alerón.

Jackie Oliver envuelto con su Lotus. Los cockpit son a medida, terriblemente incómodos para entrar y salir pero... se gana aerodinámica.



de menor distancia entre ejes de todos los F. 2. Pensado como un factor a favor de la maniobrabilidad en circuitos trabados se transformó en un boomerang que dio la vuelta exactamente en el sentido contrario. Siendo tan corto y con la mayor parte del peso atrás, el Tecno reveló siempre condiciones tan netamente sobrevirantes que en circuitos lentos, de curvas poco veloces provocaba un trabajo terrible al piloto quien tenía que volar constantemente para evitar el viaje sin retorno de la cola. Otra cosa era en circuitos con curvas rápidas. Allí los esfuerzos torsionales eran aguantados a la perfección por un chasis tubular bien hecho y no había que estar luchando con el volante para tenerlo bajo control. El chasis Tecno aún no está tan perfeccionado como un Brabham y hay que esperar un lógico tiempo de desarrollo y experimentación.

No hace falta hablar mucho del Brabham. Es el chasis con mayor cantidad de unidades construidas, con mayor cantidad de carreras corridas y con mayor cantidad de carreras ganadas. Es el auto ideal para los particulares o escuderías no oficiales porque Brabham no oculta ningún secreto y entrega sus autos con todo lo que tendría su propio Fórmula dos. Fue el mejor auto detrás de las Ferrari y de todos los chasis parece ser el más sencillo para manejar y poner a punto.

Finalmente, Lotus. La refinada técnica de Mr. Chapman envió otro de sus hijos dilectos, uno de los únicos tres F. 2 Tipo 48 construidos. Es un monocasco sin imperfecciones de ningún tipo donde cada detalle es un gusto y con el sistema de fijación de alerón más elegante de todos los que vinieron. Dos simples perfiles alares que ofrecen la mínima resistencia aerodinámica, que se apoyan en las suspensiones y que merced al cálculo exacto de esfuerzos no necesitan bieletas adicionales.

El De Tomaso es prácticamente lo mismo que el Tecno así que no vale la pena perder tiempo con él. De todas maneras el análisis técnico de cada auto en particular se completa por separado, uno por uno.

LA COSA NUEVA: LOS ALERONES

Ningún auto trajo novedades extrañas. Hace ya varios años que los autos de fórmula han llegado a una estabilización bastante convencional en chasis y suspensiones. Lo único diferente que traían eran los alerones. Muchos tipos de alerones. Altos, bajos, más chicos, más grandes, fijados en las suspensiones o bien en el chasis. La variedad es bastante grande y confirma que aún no se ha llegado a una unificación de criterios. La adopción del alerón-spoiler como elemento de ayuda a la tenida del auto es puramente empírica. Por eso, aunque el resultado es positivo, la experiencia aconseja constantes cambios.

Los más variables fueron los de Matra, que cambiaron tres veces de sistema. En la primera carrera presentaron una fijación sobre el chasis y el motor con variación del ángulo de ataque variable. El de Beltoise se comandaba con un botón en el volante que acciona-

ba un solenoide (vale decir un mecanismo eléctrico) por el cual el alerón variaba su ángulo de inclinación. El sistema eléctrico desconectaba automáticamente cuando el corredor volvía a enganchar tercera velocidad en sentido ascendente. Pescarolo, en cambio, llevaba un sistema manual comandable con una palanquita. En Córdoba, en cambio, los colocaron fijos actuando siempre sobre el chasis y el motor. Mientras que en San Juan no usaron alerón. Por último llegó la carrera final en Buenos Aires donde los dos Matra presentaron otro sistema de fijación que se coloca sobre las suspensiones y con el cual el alerón queda ubicado mucho más arriba que en el sistema anterior, pero fijo, es decir, con ángulo de ataque inmóvil.

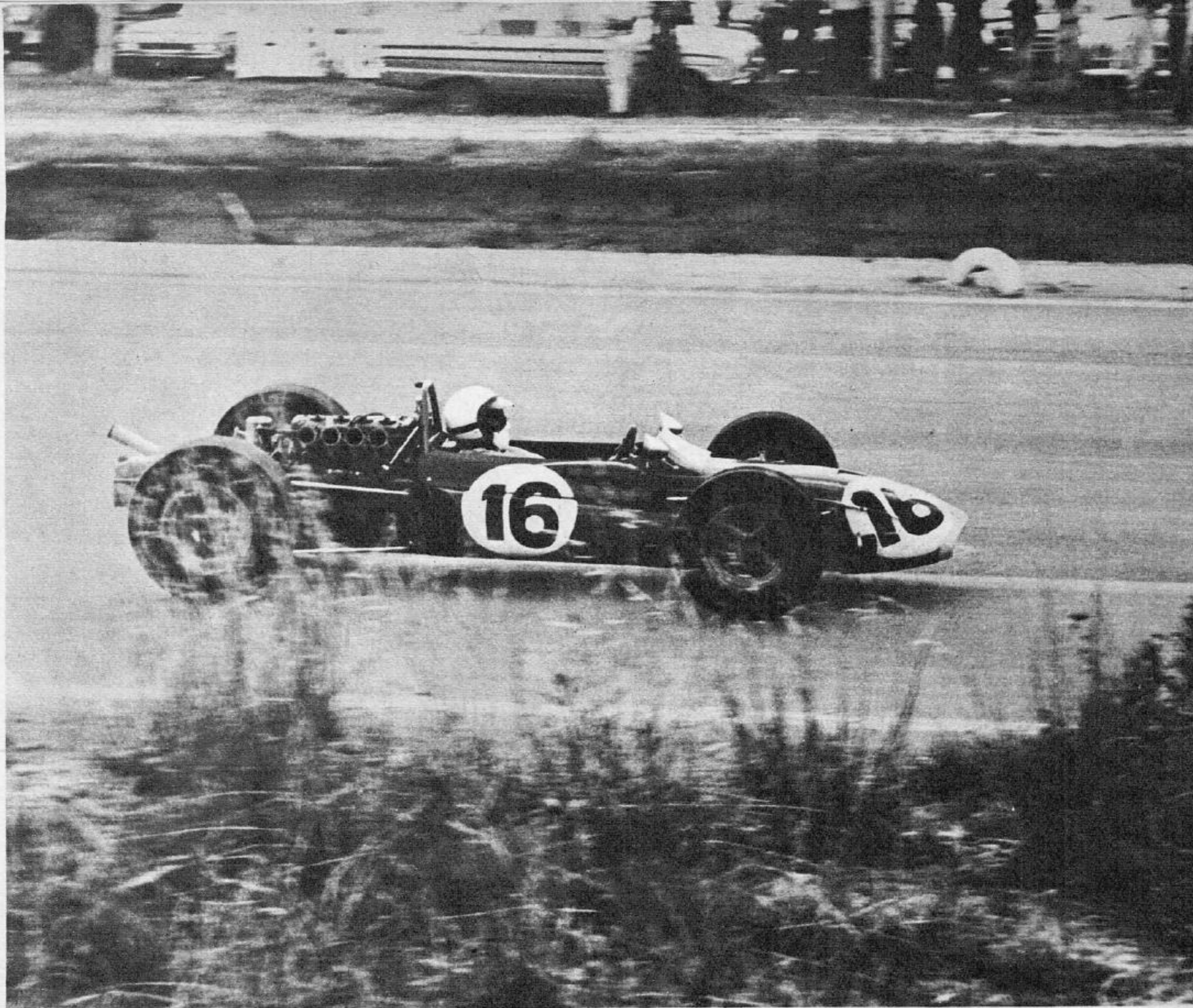
Brabham vino de Europa con alerones delanteros y traseros otorgando así una imagen bastante horrible de lo que es un auto de carrera. El trasero también va fijado a la suspensión y en la primera carrera pareció bastante flojo cuando los autos de Rindt y Courage perdieron toda posibilidad al romperse la fijación. Ferrari usó siempre los mismos, chicos y sobre el motor y Tecno fijados en el mismo lugar aunque un poco más grandes. También varían los perfiles. Ferrari usaba un perfil tipo Goettingen (cóncavo-convexo). Matra y Lotus perfiles simétricos rectos arriba y convexos abajo.

Lógicamente con los alerones se pierde velocidad en las rectas por la resistencia que ofrecen al aire, pero con lo que ganan en tenida en cuarta el balance es francamente positivo para el uso del antiestético alerón.

Con alerón o sin alerón todos los autos de F. 2 son muy parecidos entre sí en el aspecto exterior. Pero ojo: sólo en el aspecto exterior. Con infinitas relaciones de cajas y diferenciales, con gomas Dunlop o gomas Firestone y con las diferentes puestas a punto de las suspensiones los F. 2 pueden ser los autos más diferentes entre sí. Prácticamente todo es corregible para dejarlo a gusto del piloto. Son similares en cambio en otras características. Frenan en una forma increíble; doblan muy, muy rápido; abandonan poco porque no se rompen; son difíciles de manejar por las gomas muy anchas y la baja relación peso-potencia que obliga a emplear una sensibilidad poco común para evitar el continuo descontrol al que tiende un auto de carrera.

Finalmente, un párrafo para las gomas. Todos hablaban antes de la primera carrera de la manifiesta superioridad de los neumáticos Firestone. Teóricamente las Dunlop estaban más en su elemento si llovía. Pero... no llovió. Sólo las Ferrari y el Lotus de Oliver calzaban Firestone pero prevalecieron ampliamente, gracias sí a las Ferrari pero también por méritos propios. Según los europeos tener las Firestone significaba en cada carrera un segundo por vuelta. ¿Por qué los demás no tienen Firestone? Simplemente por inflexibles contratos publicitarios.

Más o menos así son los F. 2 que nos visitaron. Lograron enloquecer a muchos. Casi también a nosotros. Guardamos el delirio total para el día que lleguen los F. 1 y también, por qué no, los Sport prototipos. ¿Será?



TECNO

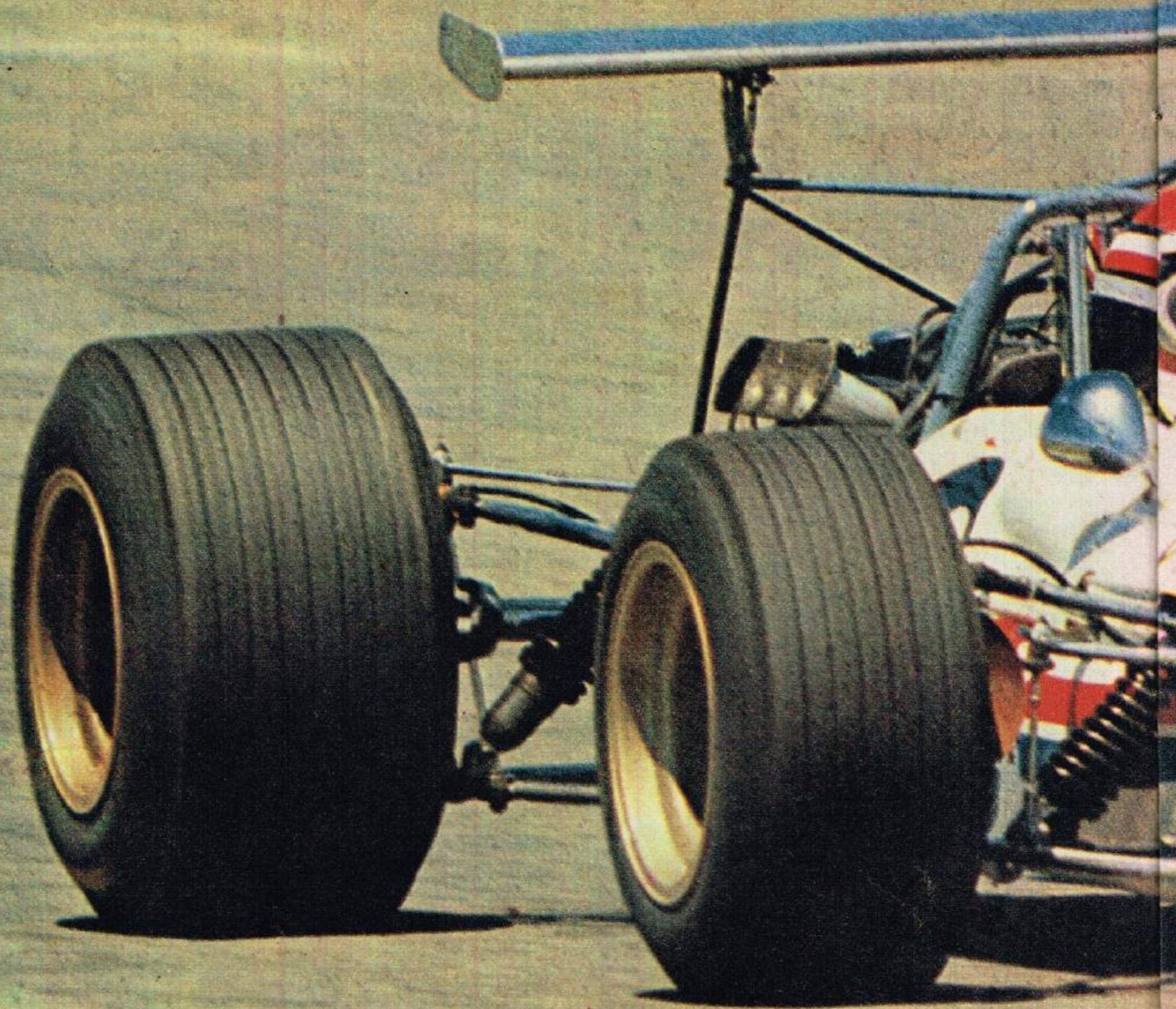
El Tecno no es nada nuevo bajo el sol. Es tubular como el Brabham, pero con muchos detalles muy personales que evidenciaron en las cuatro carreras una efectividad muy encomiable

Italia, siempre se caracterizó por unas italianas de la marosca, y por tener encerrados dentro de la península a una infinidad infinita de constructores, unos de chasis, unos de carrocerías y otros de cualquier cosa, que generalmente terminan por ganarse el apodo de Loco del Pueblo o en contados casos el del Mago de Castrovillari, si es que vive en Castrovillari, claro está.

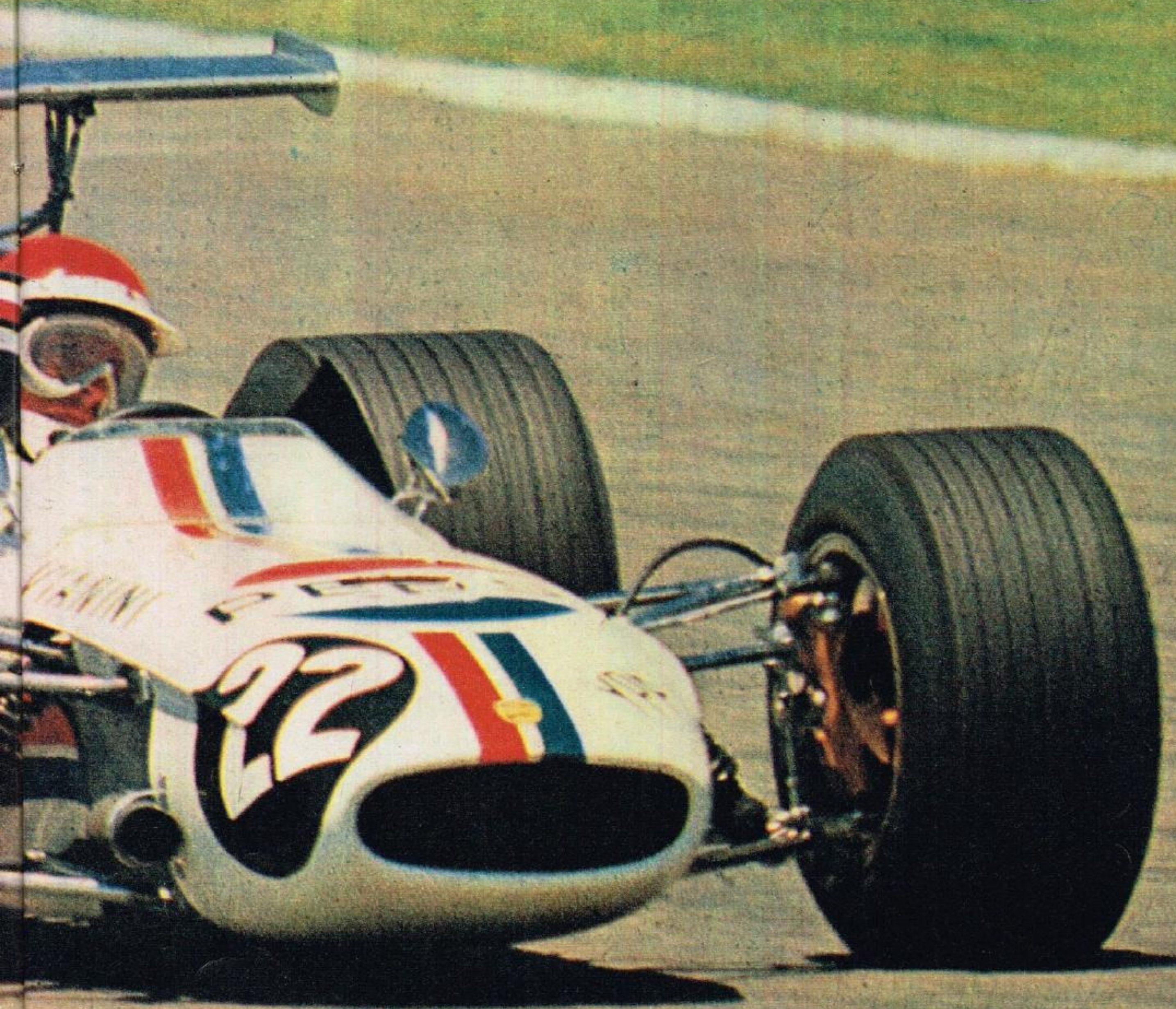
El origen de Tecno fue más o menos parecido. A diferencia de que existió

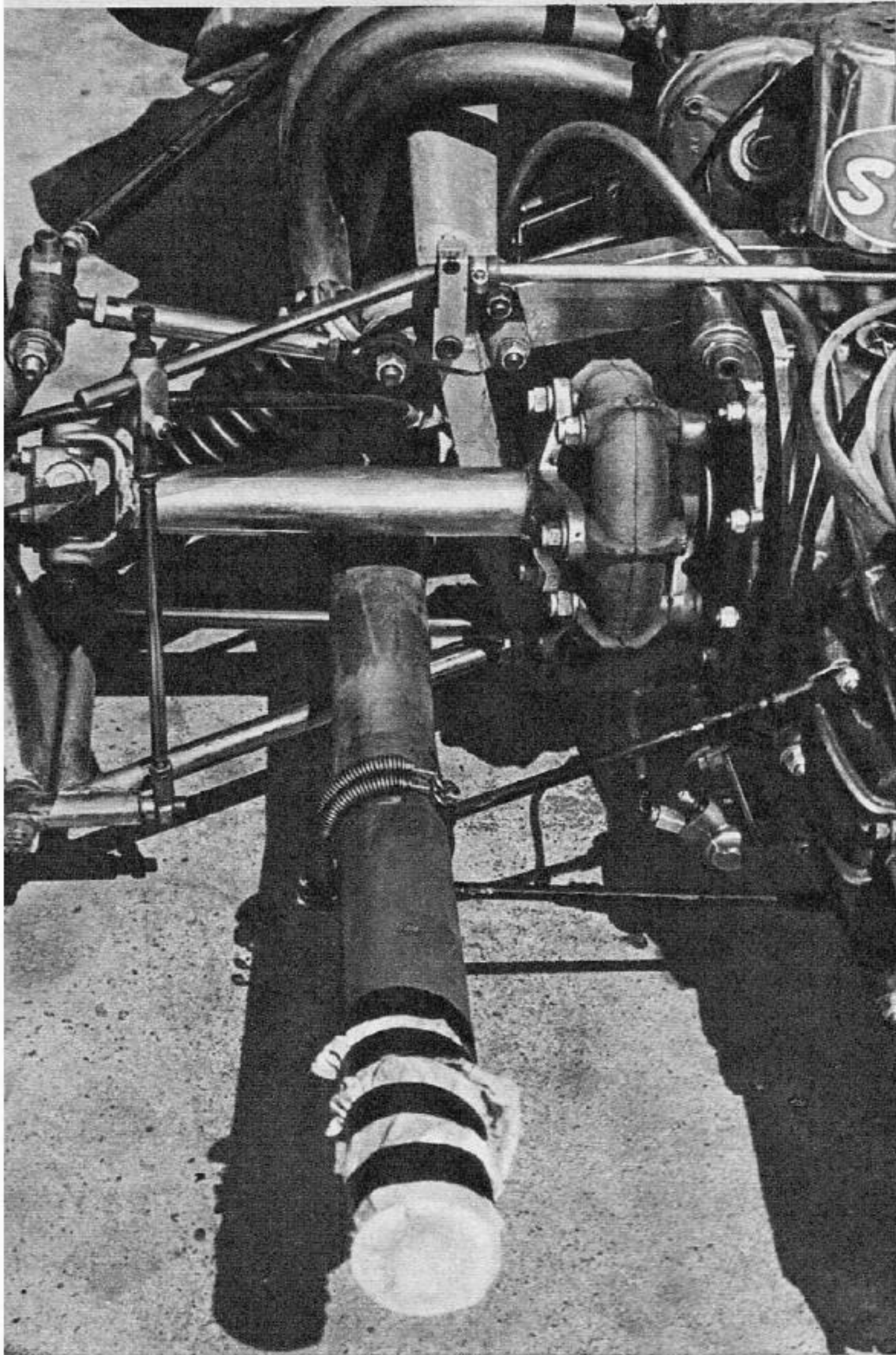
un mayor sentido de empresa y una producción en serie y en serio. Llegando a lo que es hoy en día. Lo que sí nos interesa, aquí y ahora es uno de sus productos: los F2 que anduvieron circulando en nuestro país.

El chasis de este monoposto es tubular, sistematización de la cual sus constructores, los hermanos Pederzani, son acalorados defensores. Esencialmente, no tiene nada de nuevo, pero la concepción se diferencia mucho del Brabham, es el de menor dis-



TECNO





◀ La suspensión trasera es sumamente convencional. El palier es hueco y una junta Rotoflex (¡Bah!, un poco más grande, pero como la del De Carlo) absorbe las diferencias axiales.

A la derecha: La suspensión delantera semiarmada. Falta la barra de dirección, después está todo. Los frenos (no son ventilados, los 420 kg de peso no los hacen sumamente necesarios) tienen unos deflectores de plástico incombustible tipo "micarta" que envían un caudal mayor de aire hacia los discos. A la altura de la suspensión, la chapa que une el larguero inferior y el superior está soldada a los mismos, pero sin tener muchas pretensiones de refuerzo.

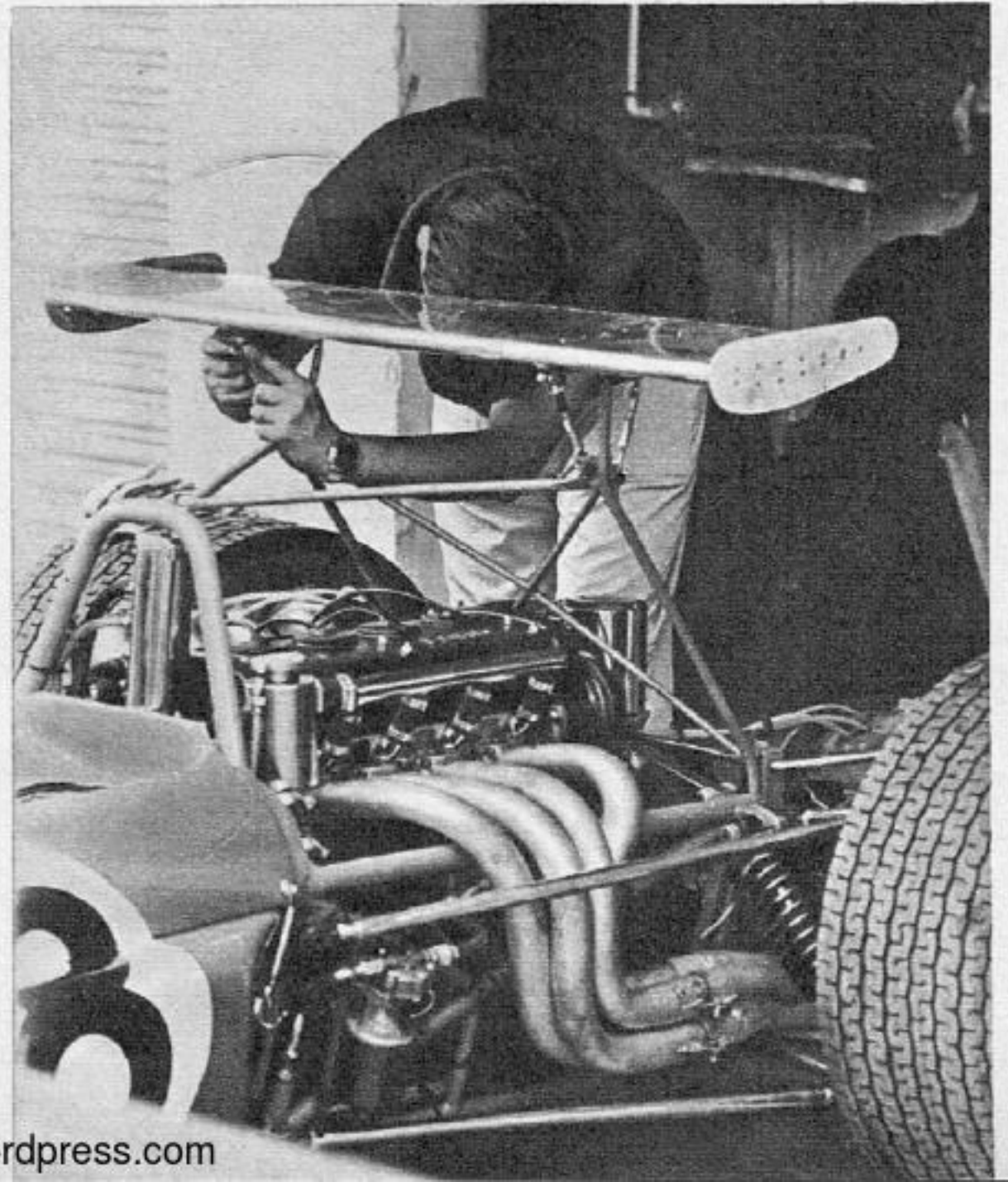
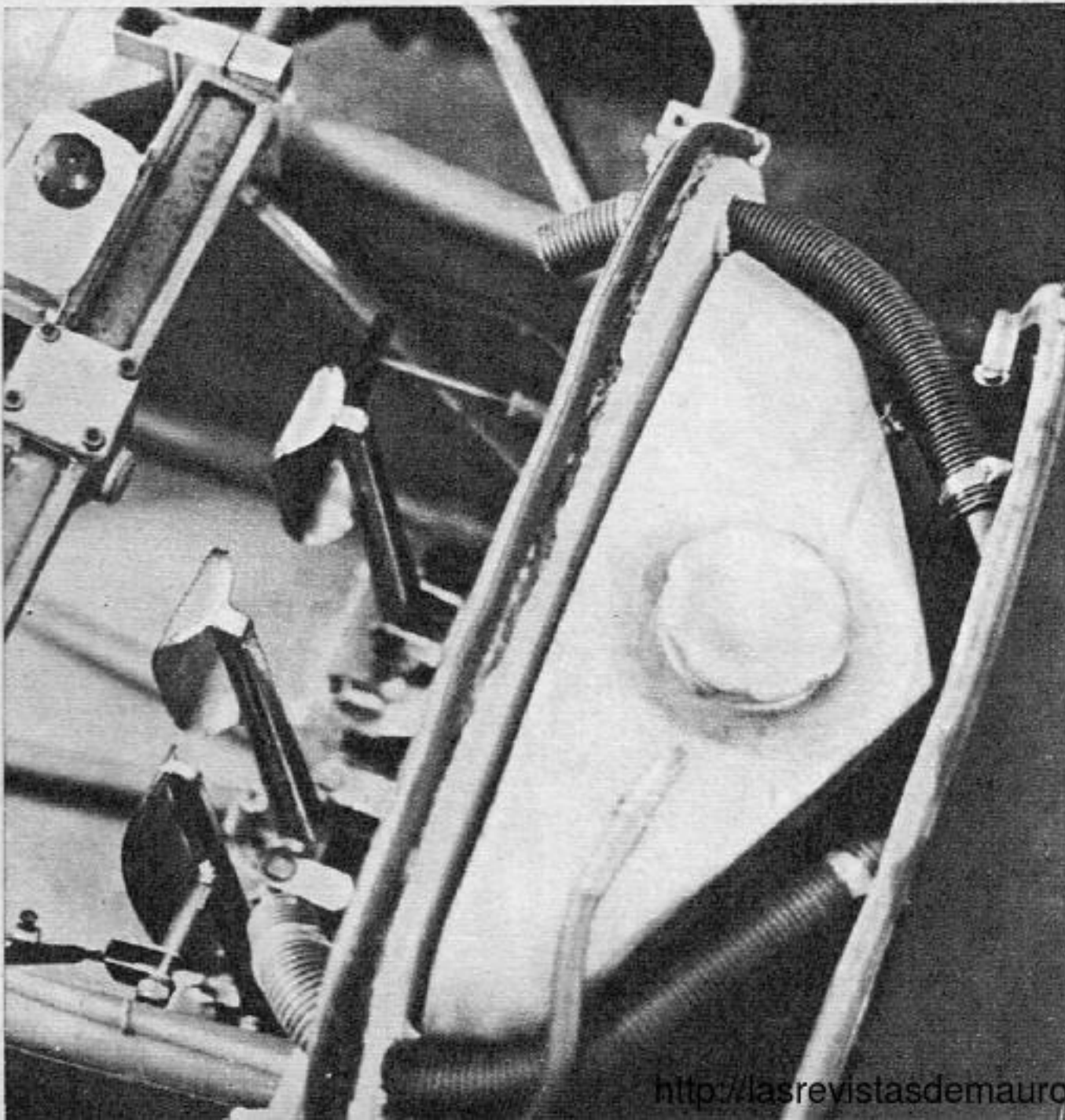


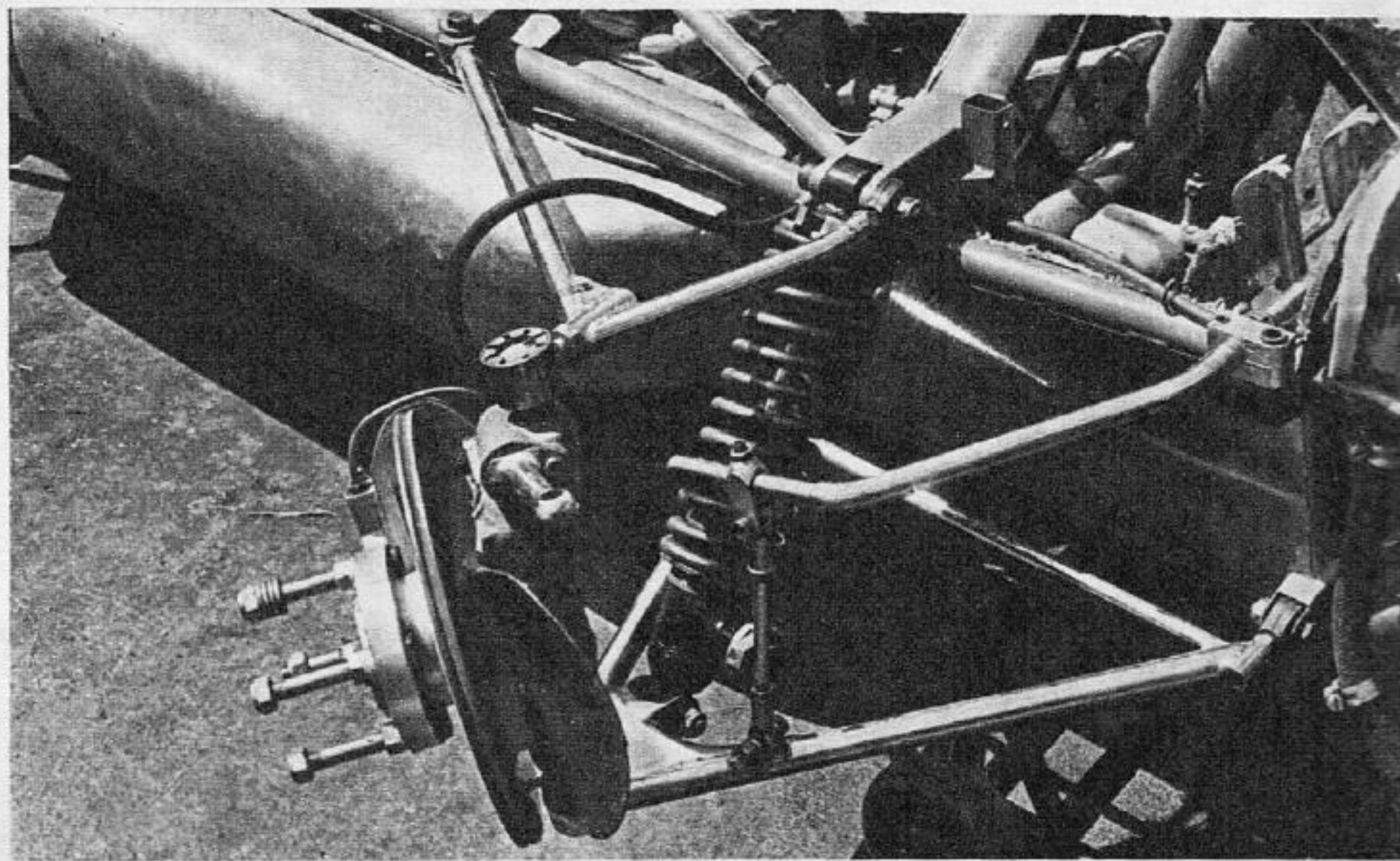
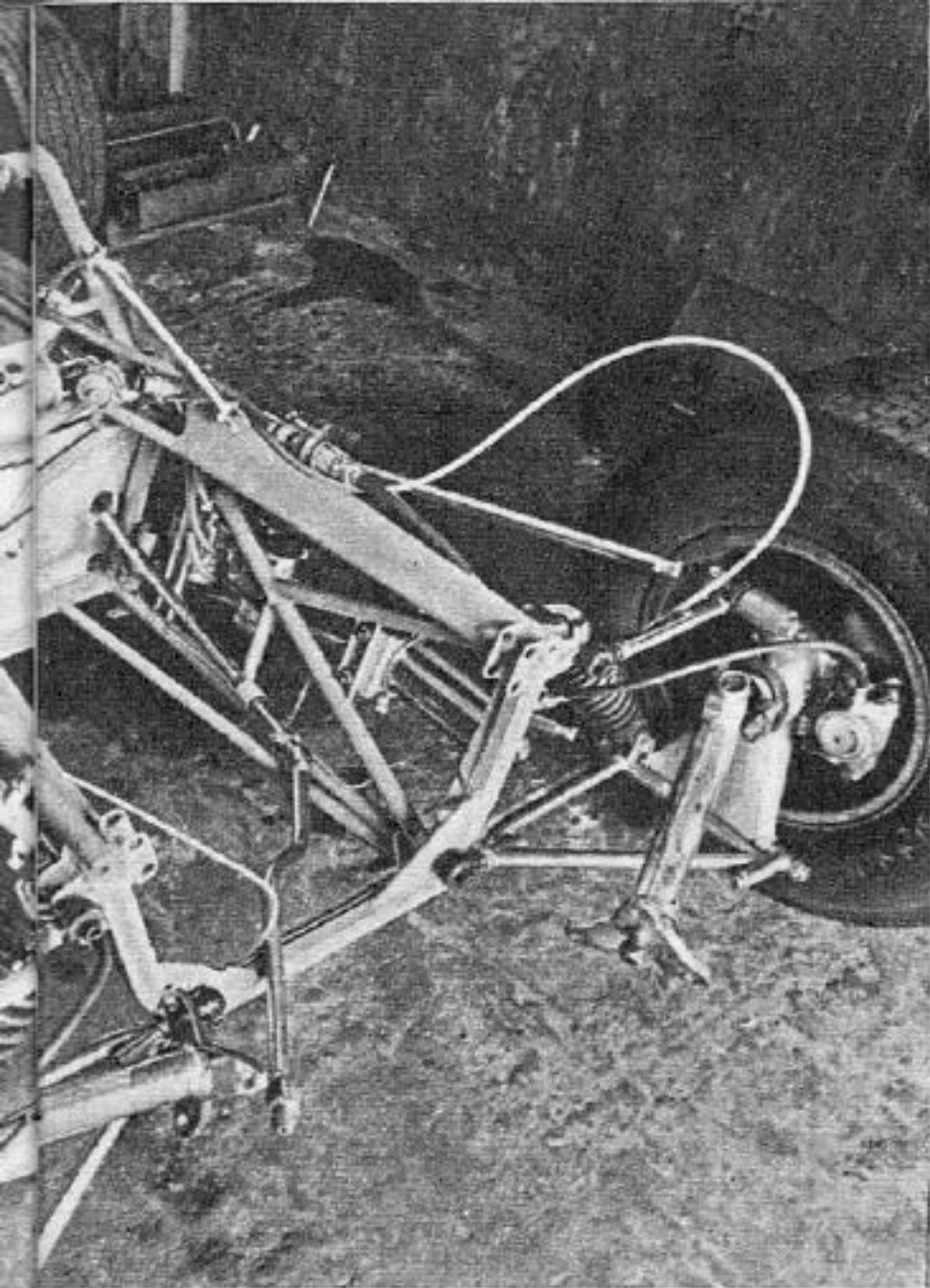
▲ Sin el Cosworth, un Tecno se muestra tal cual Pederzani lo trajo al mundo. Las chapas que están sobre largueros superiores tienen por objeto reforzar la triangulación que conforma dicho larguero, con un caño que refuerza también la zona del vano motor.

La parte superior de la última cuaderna es de quita y pon, para permitir montar el motor con caja y todo. Obsérvese el diámetro de la barra antivuelco y el soporte superior del alerón en el medio de la misma.

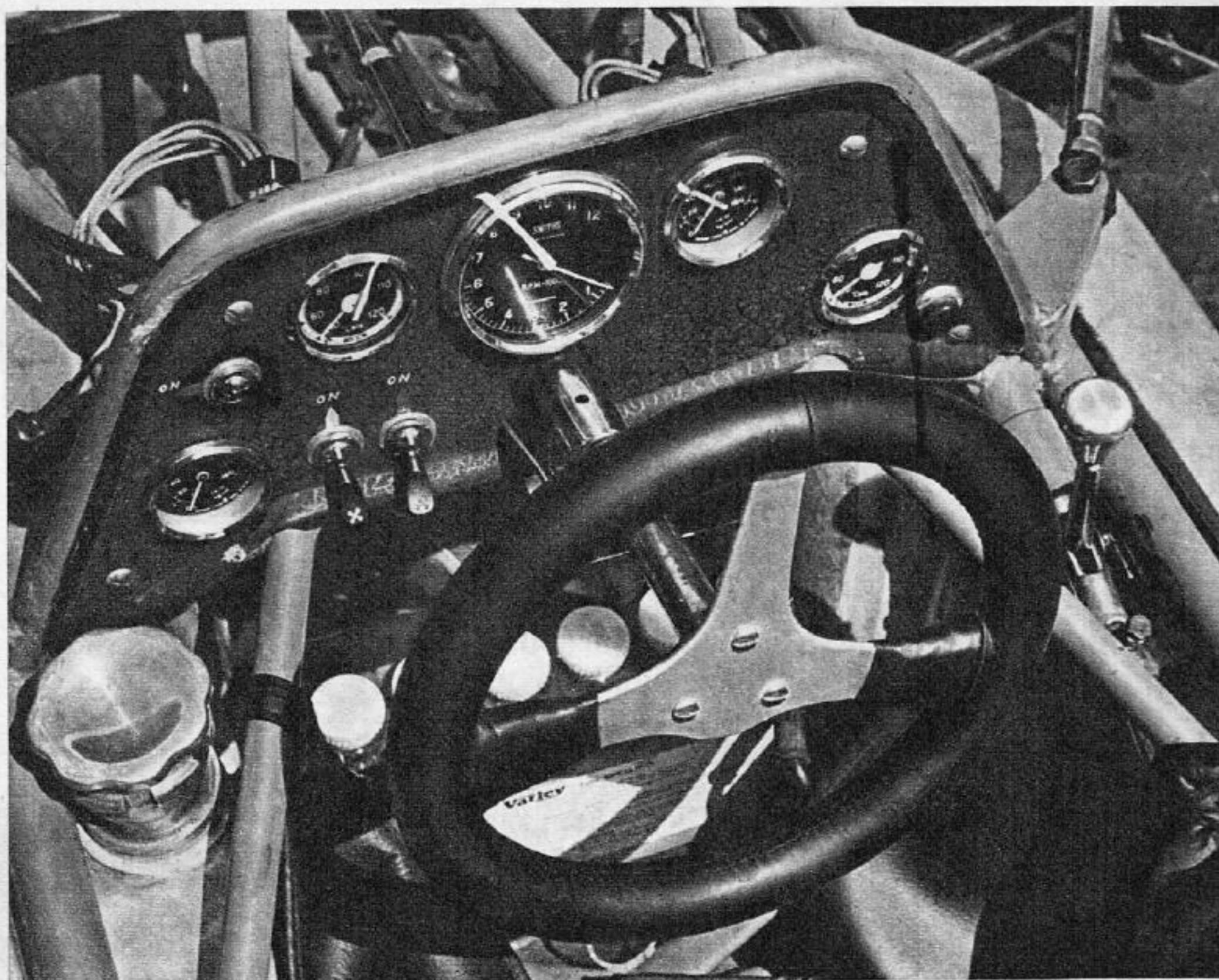
La pedalera. Un poco fuera de foco y entre penumbras, se puede ver un pedal fijo que sirve como descansa pie. Arriba de la pedalera está la caja de dirección, muy sutil, construida en aleación liviana. Los caños circulares de plástico tienen una toma sobre el radiador de agua y envían aire hacia los pies del piloto. El tanque de aceite es triangular para permitir la salida lateral del aire que pasó a través del radiador.

TECNO





El tablero. Los instrumentos de izquierda a derecha: presión de bomba de nafta, temperatura de aceite, cuentavueltas (con marca exterior en 8.800 rpm), presión de aceite y temperatura de agua. El volante todavía no había sido conectado y está muy desplazado hacia atrás en la foto. A la derecha del mismo está la palanca de cambios y a la izquierda una boca de entrada de combustible.



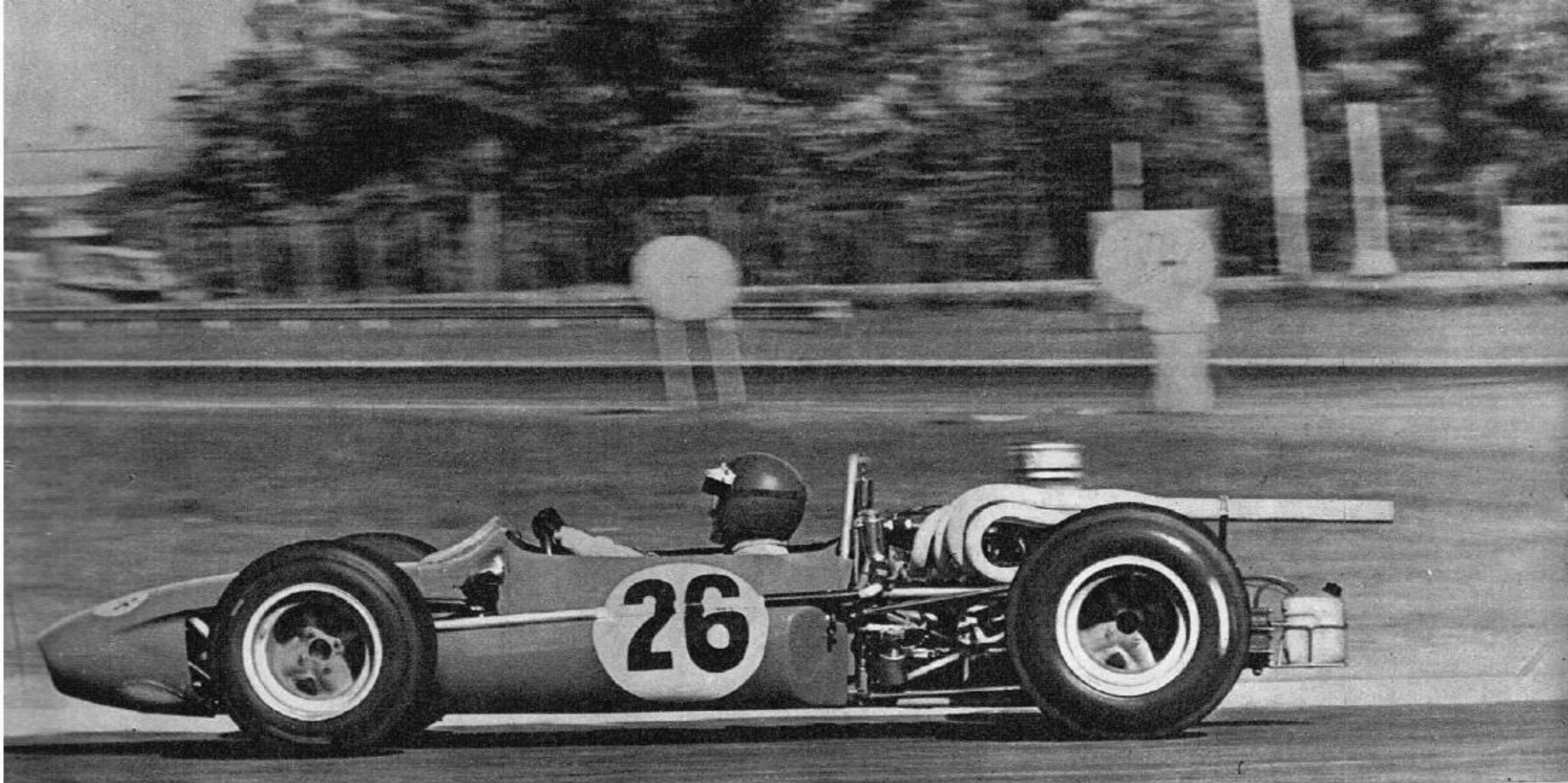
El alerón es fijo, de perfil asimétrico y construido en aluminio remachado. Tiene un puntal por lado que descarga sobre el punto de ataque del brazo único de la suspensión trasera. Dos riostras lo fijan en sentido longitudinal. En la foto, un mecánico está variando la inclinación del alerón por medio de las bielitas del lado derecho.

tancia entre ejes, porque la pedatera está situada delante de la primera cuaderna, reduciendo así la distancia que existe entre los puntos de ataque de ambas suspensiones. El piloto está sentado muy bajo, más cerca del piso que en los restantes monopostos que nos visitan.

Las suspensiones también se rigen por cánones convencionales, aunque en la suspensión delantera, el brazo inferior está desplazado hacia atrás con respecto al superior, para absorber mejor aún las cuplas de aceleración y

frenaje. La trasera es totalmente convencional, brazo único arriba, triangular invertido abajo, ambos con sus respectivos reactores que descargan en la cuaderna de la barra antivuelco.

El Tecno no es del todo convencional. El chasis tiene una serie de refuerzos muy presonales pero que, teoría en mano, tiene que ser forzosamente efectivos. Lo beneficiar en cierta medida los circuitos trabados por la menor distancia entre ejes que el resto de los chasis visitantes. El Tecno es convencional, pero no fanático.




A simple vista se aprecia la corta distancia entre ejes del Tecno-De Tomaso.

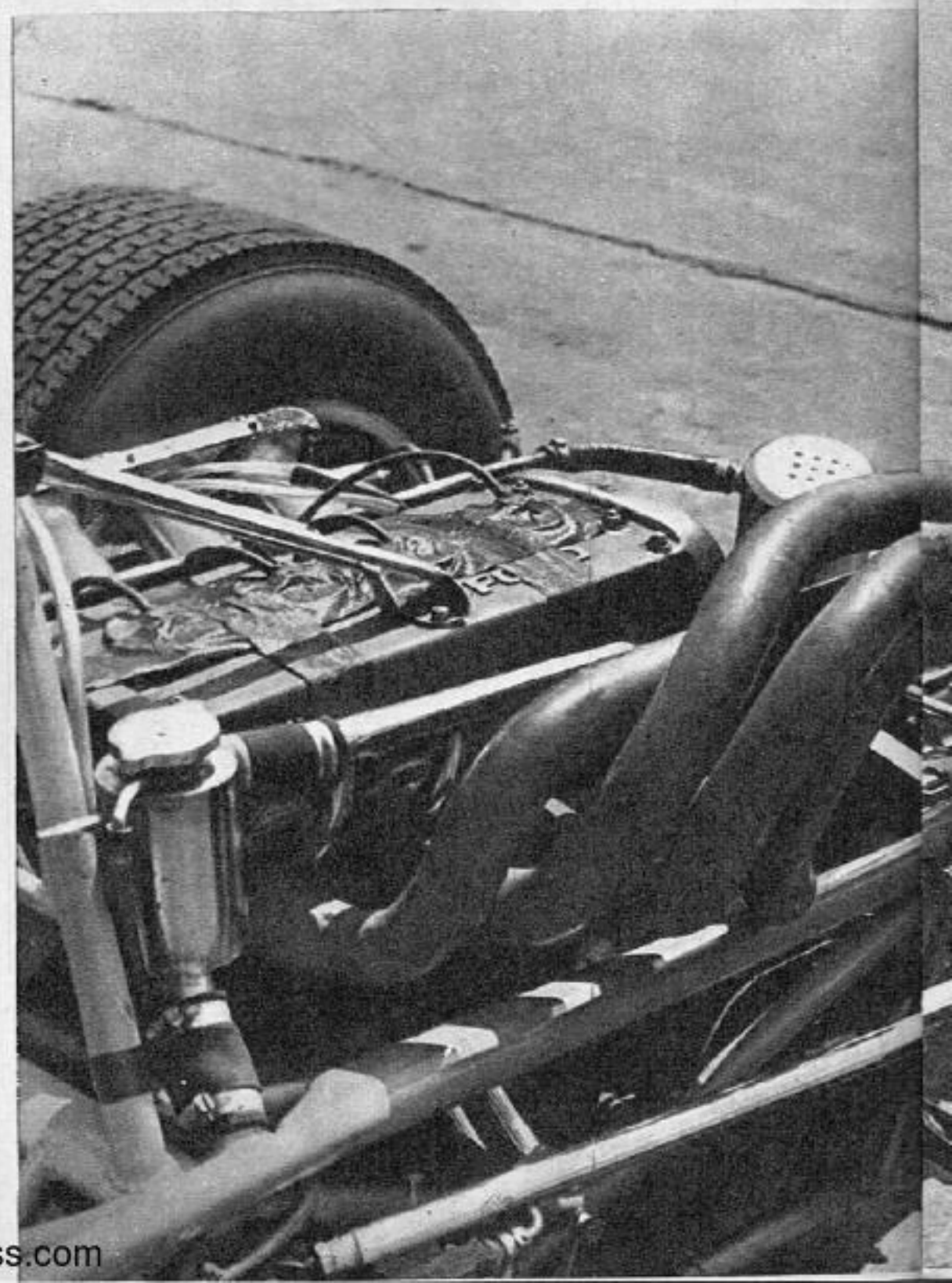
TECNO-DE TOMASO

Jonathan Williams fue el encargado de pasear por la Temporada el Tecno modificado por nuestro compatriota Alejandro De Tomaso en Módena. Pocos cambios y pocas alegrías en este predecesor de un Fórmula 2 íntegramente De Tomaso

Debido en parte al hermetismo de su director técnico-deportivo, el experto Nello Ugolini, y debido en parte a lo que mostró el único Tecno-De Tomaso, que nos visitó, nadie sabe con certeza las intenciones que movieron a nuestro compatriota Alejandro De Tomaso. Evidentemente la De Tomaso Automobili usó como experiencia esta incursión a las Pampas, para encarar inmediatamente la construcción de su propio chasis de Fórmula 2. Y consecuentemente la mediata puesta en circulación de un F. 1 "full" De Tomaso.

Si allá en Italia ya está a punto de sacarse del horno el Fórmula 2 del argentino, los porqués del Tecno "modificado" a cargo de Jonathan Williams quedarán sin respuesta. Prácticamente y ante los ojos, nada se ha transformado. Los escapes se sacaron para arriba —diferencia de los Tecno-Tecno

que salen para abajo— y durante las prácticas para la primera carrera de esta Temporada ensayó una trompa aerodinámica que no dio ningún resultado efectivo. No utilizaron spoilers en ninguna carrera y la actuación del coche número 26 estuvo bastante lejos de ser destacada. Está en nosotros sacar conclusiones y barajar intenciones. Puede que se trate nada más que de una salida a escena del equipo. Que De Tomaso pruebe en esta primera salida a la gente que quiere probar. Que el Tecno tan poco modificado tenga su razón en el hecho de que el mismo chasis De Tomaso tenga soluciones similares al Tecno y sea necesaria la aprobación de la propia experiencia. En cualquier caso, nuestro agraciado compatriota, finalizada la Temporada, seguirá siendo la misma figura discutida que siempre fue. 





Detrás de la cabeza del piloto, la plaquita que identifica la procedencia del auto. Escudo De Tomaso, números de identidad propios y recomendación a favor de Shell. Detrás de la barra antivuelco, ese recipiente tan cromado es el tanque compensador del circuito de refrigeración. Está allí por el distinto nivel del radiador con las partes refrigeradas; en esta forma la bomba trabaja con garantías, y jamás se puede quedar "pagando".

Las salidas de escape en detalle. Los cuatro fideos van a un colector y a un tubo final.



sugerencias PARABRISAS CORSA

RESORTES DE SUSPENSION
 UNICOS CON GARANTIA ESCRITA 

CONSAGRADOSI... FAROS DAVID
 **"777" HALOGENO**
 "GAS DE IODO"
 EXTRA CHATO "35 mm."
 Fabrica y Distribuye:
CASA DAVID S.A.
 Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
 Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap. 

FIAT 600

NO SE COCINE
 COLOQUE
CIELORRASO BASTONADO LIN-TAP
 PARA INTERIOR
 PRACTICO Y DECORATIVO
CONCORDIA 1410
 (ALT. JUAN B. JUSTO 6200)

El cristal curvo de su automóvil
 está en
FRUMENTO Hnos.
 S. A. C. I. F. I. IMPORTADORES
 ALVAREZ THOMAS 928/42
 Tel. 54-1880 y 55-0446, Bs. As.
 RIVADAVIA 14782 - Ramos Mejía

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

PEUGEOT Citroen

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

PARA LA LINEA FIAT SIEMPRE LO MEJOR...
 Repuestos y Accesorios.
 Especialistas en stock completos para casas a instalarse.
GRUPOS DE LIMPIA PARABRISAS CON SUS ACCESORIOS.
 Solicite listas de precios. Ventas por Mayor y Menor. Envios al Interior.
J. C. ZUPPIROLI S. R. L.
 Guatemala 4416 - T. E. 71-5862 - Cap. 

EXIJA CALIDAD

LINEA COMPLETA EN INSTRUMENTAL DE PRECISION PARA AUTOMOVILES Y TRACTORES
 Fabricante:
INSTRUMENTAL GMG S. A. I. C.
 LAPRIDA 4149, VILLA MARTELLI
 DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS POR LOS MAS IMPORTANTES MAYORISTAS DEL REPUESTO AUTOMOTOR



ABSOLUTAMENTE NUEVO!...
CUBREVOLANTE CON BROCHES A PRESION SE COLOCA EN UN MINUTO
Gente a COMPETICION
 SOLICITELO EN LAS CASAS DEL RAMO

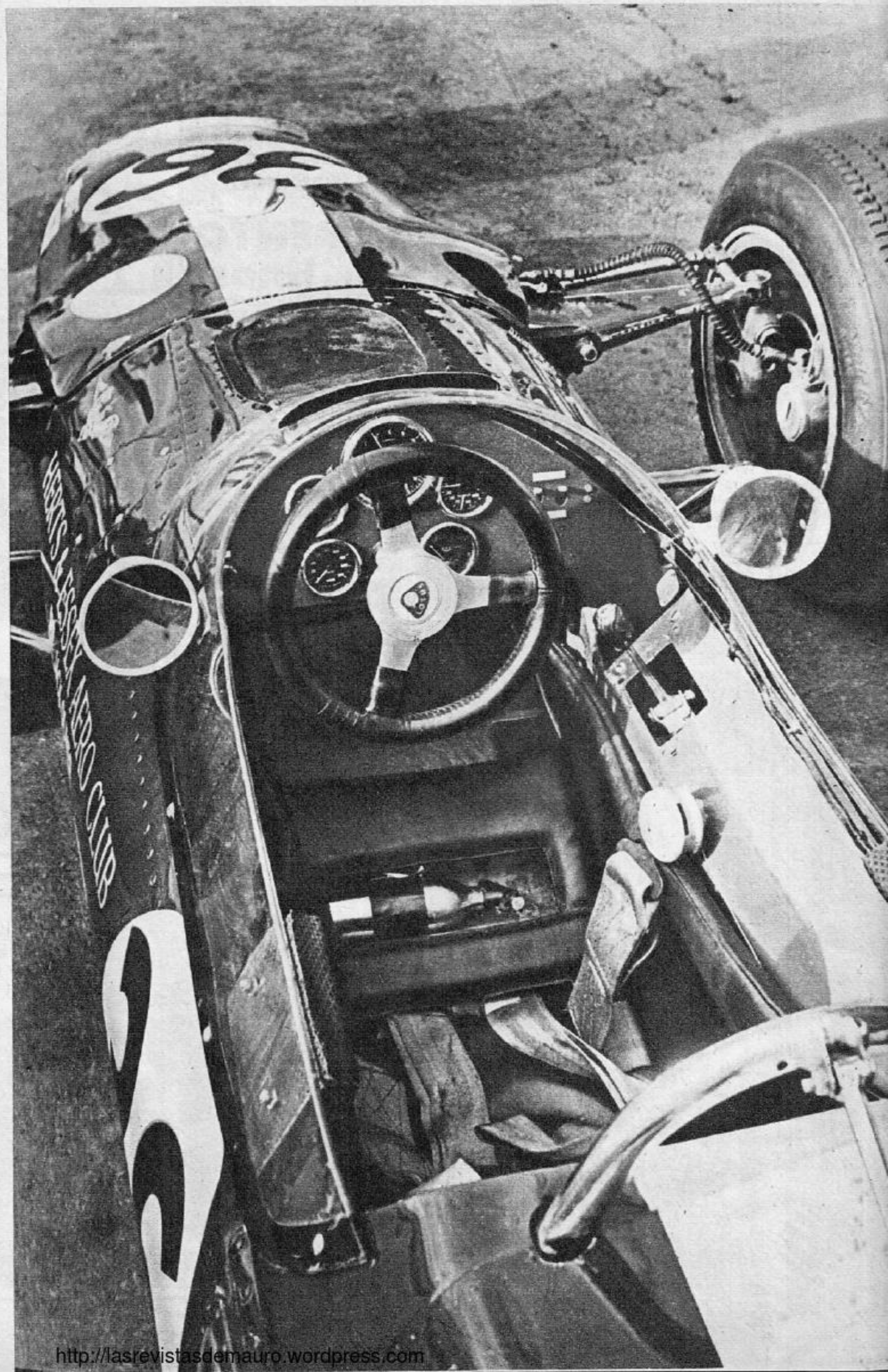

ACCESORIOS DEPORTIVOS

 Palancas al piso - Volante F. 1 - Instrumental Jaeger - BRD - Orian Rober Faros Carello y Hella - Llantas de Magnesio - Cascos de Competición Butacas Especiales.
ESUSEN ARGENTINA S. A. C. é I.
 Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178
 Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

LOTUS

El cockpit del Lotus de Jackie Oliver. Detrás del típico volantito con el escudo de la casa de Cheshunt se ve el cuentavueltas ubicado al revés, girando en 180 grados para facilitar su lectura en la gama de revoluciones útiles que van de las 7.000 a las 9.000 rpm. A su derecha un medidor combinado de temperatura de aceite y agua. A la izquierda, arriba, un manómetro para controlar la presión de aceite, y abajo otro que indica la presión de combustible. El cuadrante de la derecha, abajo, sirve para verificar que la rueda delantera derecha cumpla con la función "pi" por radio al completar un giro...

Jackie Oliver nos trajo un Lotus de regalo y podemos asegurar que lo disfrutamos plenamente, ora estudiándolo minuciosamente en el box, ora observando su comportamiento en la pista, siempre prendados por ese magnetismo especial que caracteriza a las creaciones de Chapman. Esto es lo que vimos





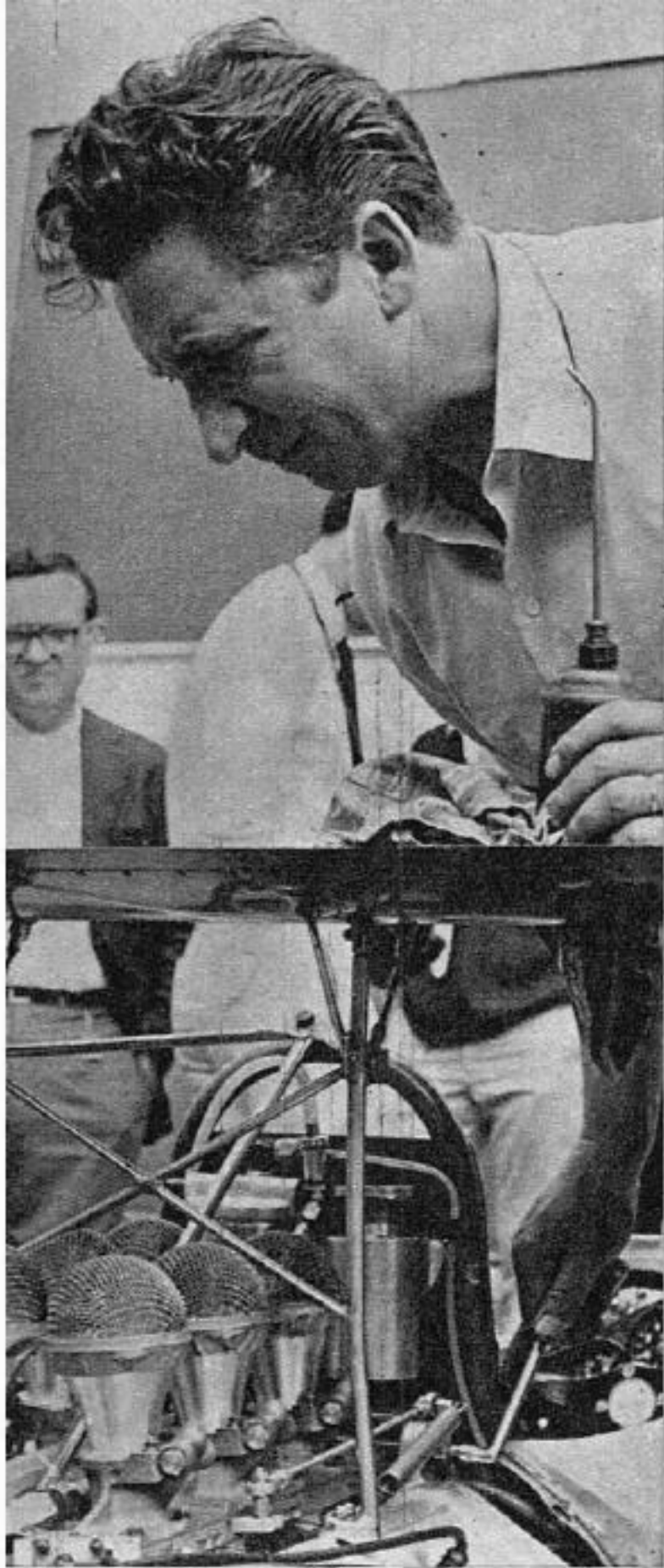
Las Ferrari-Dino 166 fueron, juntamente con el Lotus 48, los Fórmula Dos de menor sección maestra que nos visitaron. Si bien en lo referente a trochas las Ferraris con sus 1550 mm no diferían en nada de sus oponentes, la sección maestra del chasis es —como bien se puede apreciar en la fotografía— muy reducida. Tan reducida respecto del ancho, que los hombros del piloto apenas quedan comprendidos dentro de sus dimensiones. En la foto también se pueden apreciar los "baffi" —spoilers de tipo placa— que la Dino llevaba en su trompa. Estos "baffi" se podían abrir en abanico hacia afuera, para presentar mayor superficie de trabajo, ya que estaban articulados en sus extremos posteriores y regulada su abertura mediante varios orificios de "registro".

El éxito contundente alcanzado por los monopostos de Maranello en la Temporada tiene una simple explicación: eran técnicamente los más avanzados

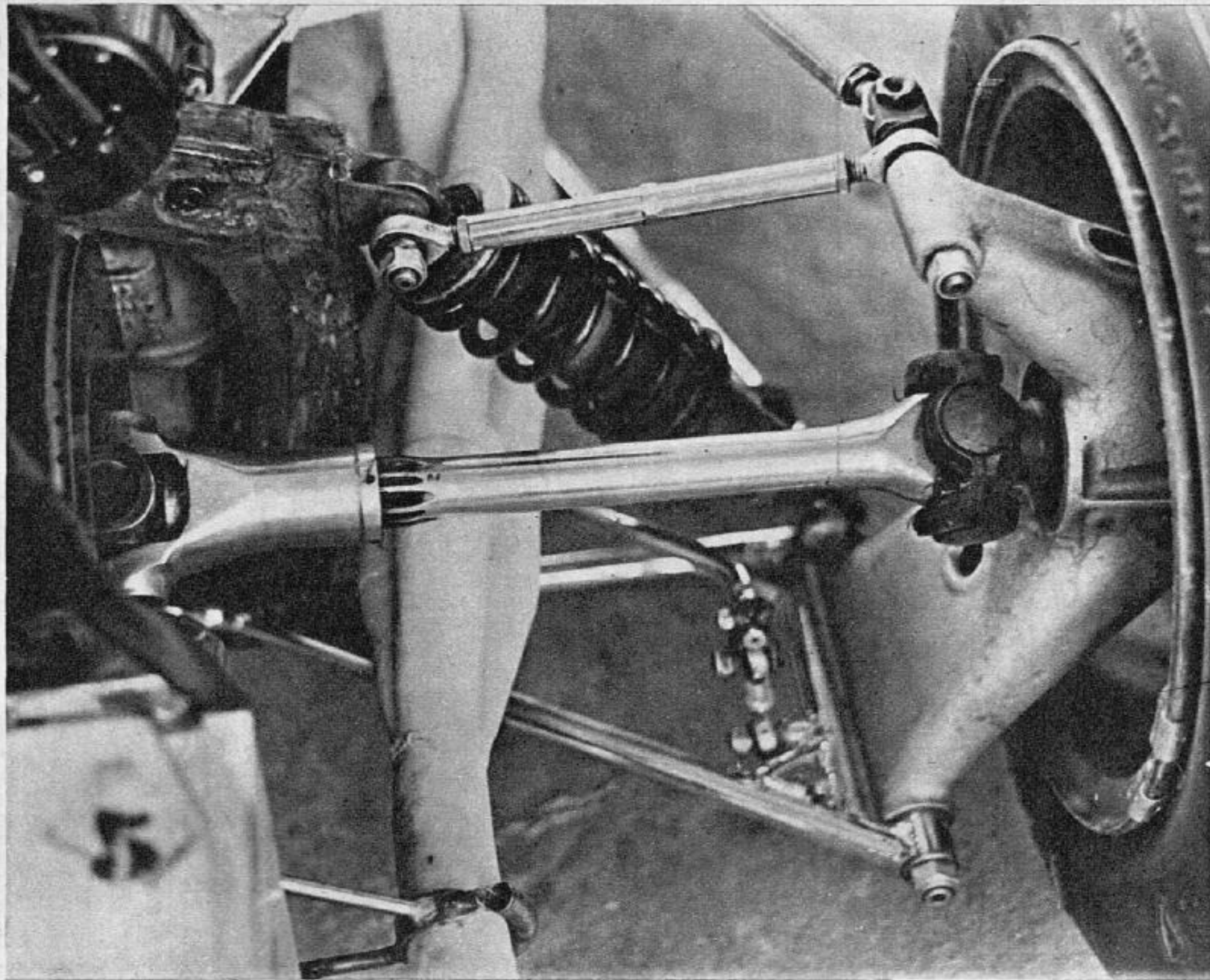
Gracias a su brillante desempeño en nuestra Temporada, a las Ferrari-Dino 166 F-2 se les puede aplicar el rótulo latino "Omne tulit punctum" (se ganó todos los puntos), porque si bien la última de las carreras no fue precisamente un triunfo ferrarista, esto fue debido solamente a la fortuna esquivada. El accidente

que sufrió De Adamich en la largada imposibilitó un triunfo seguro, eso nadie lo duda.

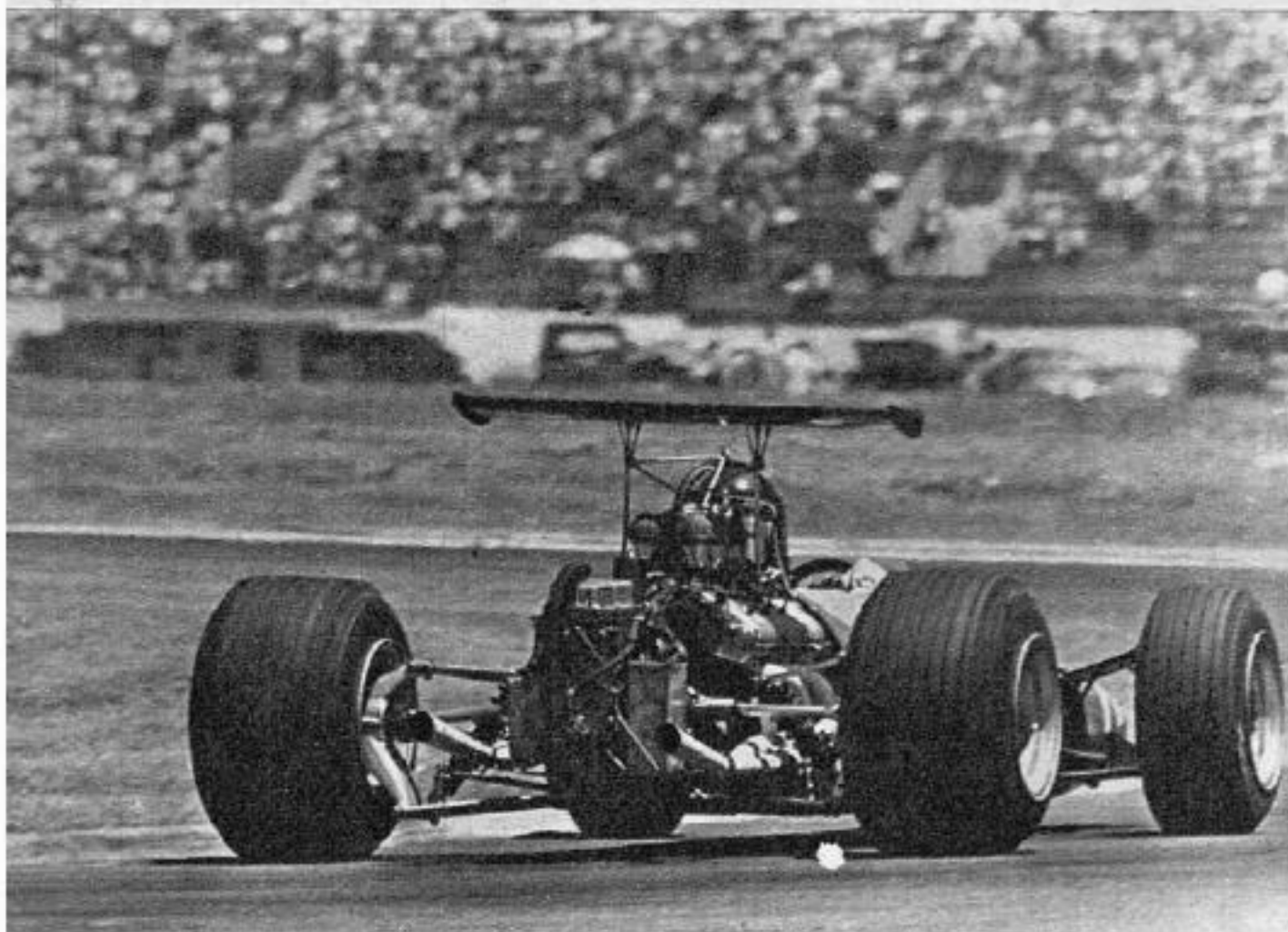
Las Dino hicieron tabla rasa con la Temporada. Lo hicieron porque técnicamente eran las más fuertes. Ya lo dijimos en nuestro número anterior en la nota técnica sobre este coche ("Todo a su tiempo"): el triunfo



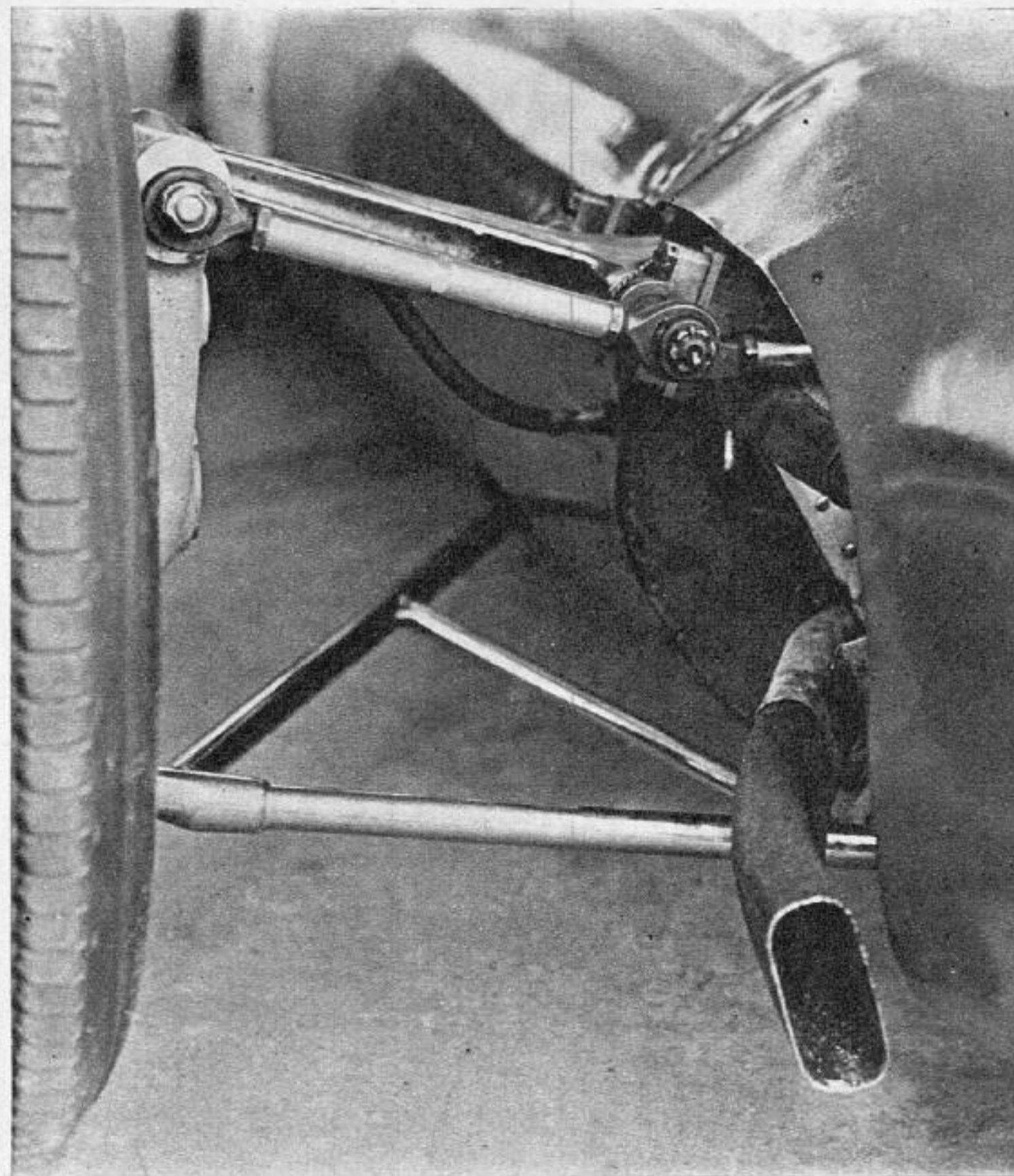
1



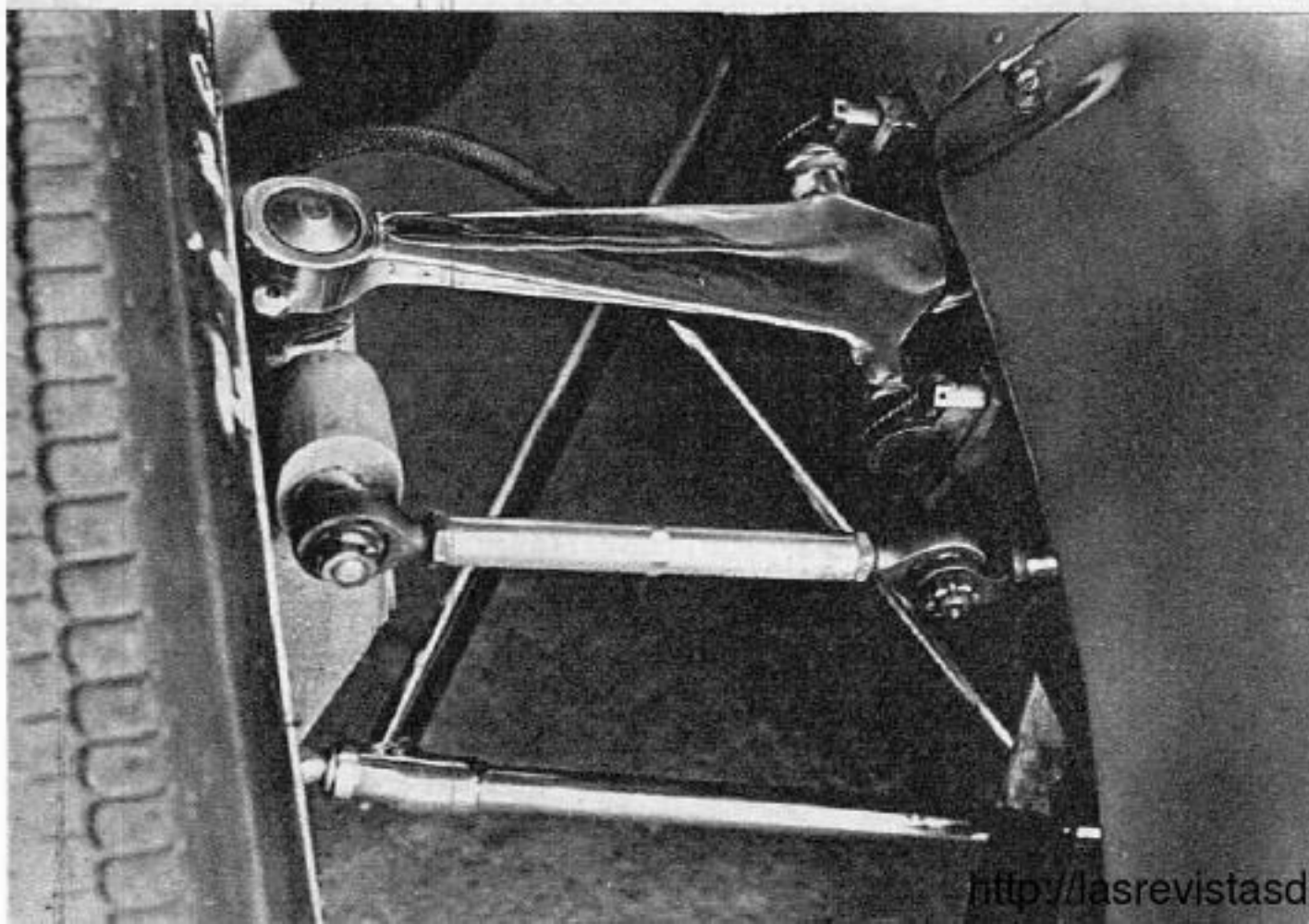
4



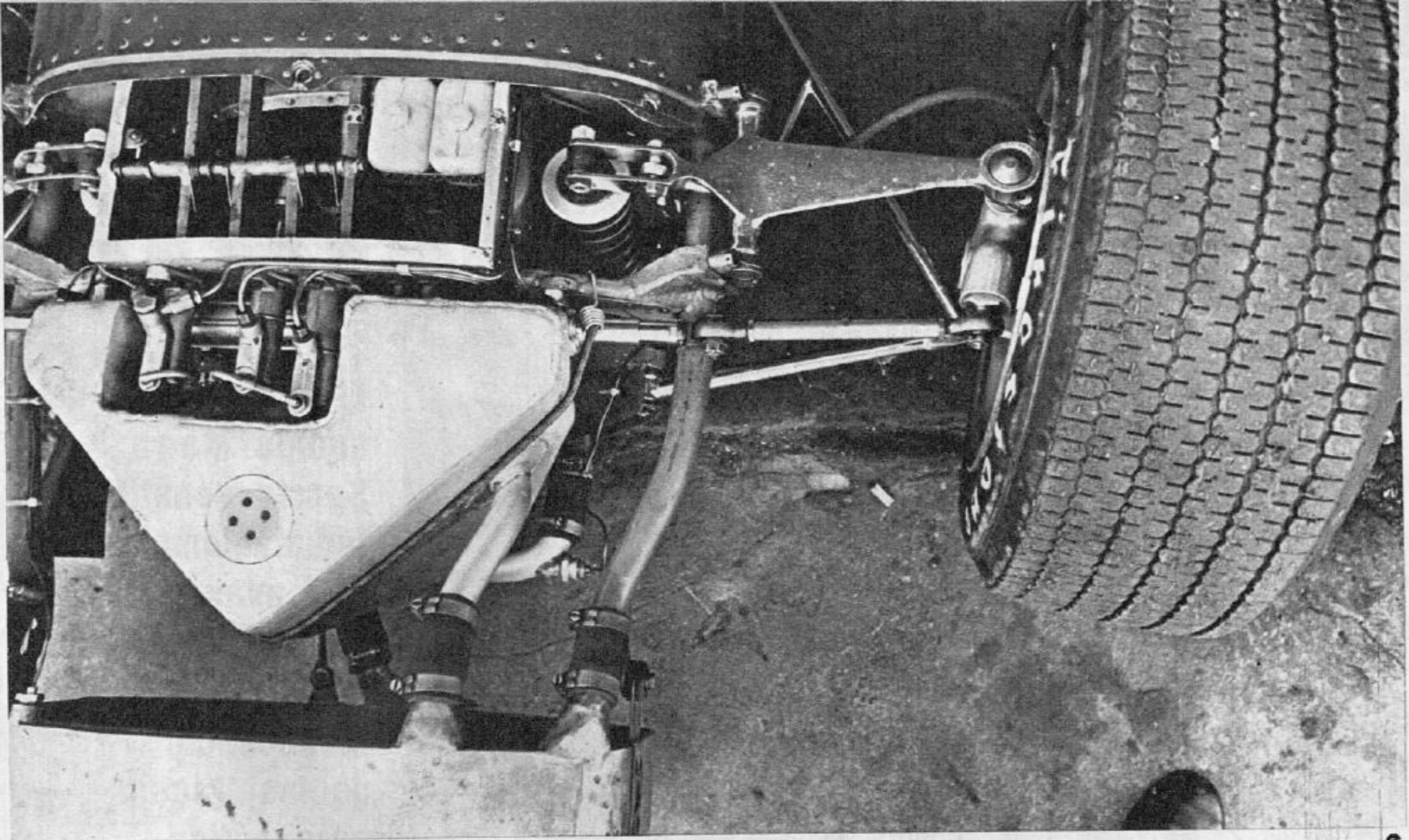
2



5



3



6

- 1 Acelera en mano, vemos al veterano Ener Vecchi —mecánico motorista de la Squadra— mientras observa la puesta en marcha del Dino V-6. Con su mano derecha acelera el mando de inyección del motor, mediante una elegante y práctica palanquita que se enchufa en uno de los ejes del varillaje, para evitar el manoseo perjudicial sobre éste. Una vez en marcha y cuando ya el piloto se instaló en el cockpit y puede acelerar desde su puesto, la palanquita se retira. Detalles, que le dicen. En la foto se puede ver claramente la regulación del spoiler mediante dos bracetos a rosca tipo tensor de obanque de velero. Como el spoiler es de perfil doble curvatura la modificación del ángulo de ataque se realizaba midiendo con un calibre la extensión de los tensores delanteros, ya que tienen tabulado cuántos grados de incidencia varía por milímetros de alargamiento o acortamiento de dichos tensores. En los spoiler de perfil recto-convexo la medición se puede hacer directamente con auxilio de un nivel.
- 2 La vista más usual de las Ferrari-Dino para sus rivales: la cola. Las enormes Firestone traseras de 6.25/12.50-13 fueron también factor coadyuvante para las victorias ferraristas. Claro está que el tiempo ayudó a los Italianos, porque todo el mundo afirmaba que si en alguna carrera llovía, las Dunlop tenían que ganar. En la foto se ve una especie de caja vertical sobre la derecha: no es sino la batería seca del sistema eléctrico. Los caños de escape estaban pintados con una pintura blanca especial para alta temperatura que impide además la corrosión; esta pintura es tan eficiente que los coches pueden usar los mismos caños así protegidos durante toda una temporada sin mosquearse.
- 3 Che bella meccanica! Un detalle de la suspensión delantera de la Dino 166 F-2. A simple vista, una sencillez y pureza constructiva relevantes. El brazo superior de acero forjado es de sección doble "T" con el flange de arriba mucho más grande que el de abajo. Como el sistema tiene resortes interiores, los brazos superiores de la suspensión se prolongan hacia adentro y por detrás del pivote, en una especie de horquilla que es la que comprime el resorte y además empuja hacia abajo la barra antirrol que es interna también. Como bien se puede ver, el brazo inferior de la suspensión es un triángulo muy abierto con una barra de refuerzo inclinada, este brazo o parrilla inferior está construido con tubos de pequeño diámetro. El portamazas delantero está hecho en una aleación especial llamada "Z5Z" a base de circonio, aluminio, magnesio y un poco de pimienta.
- 4 Sólo dos coches de los que nos visitaron en esta Temporada Internacional de F-2 tenían semiejes telescópicos: el Lotus y la Ferrari-Dino. En la foto se puede apreciar bien en detalle todo el puente posterior de la Dino y en particular un palier o semieje. Este consta de tres partes: la exterior que "corre" dentro del portamazas y conduce la rueda; la central, maciza y articulada a la porción exterior mediante una junta universal made in Ferrari, y la interior (hueca y estriada interiormente) que se enchufa en el estriado de la porción interna del semieje. La parte interior se articula mediante otra junta universal a la salida de mando de la caja- puente. De más está decir que siendo el freno interno (para reducir la masa no suspendida), el disco es solidario a esta "salida". En la foto se ve la barra antirrol que corre por debajo del conjunto y está articulada mediante una biela muy corta al brazo interior de la suspensión.
- 5 Los coches con motor trasero siguen teniendo para los pilotos los mismos problemas vivenciales que tenían sus ilustres antepasados con motor delantero. El calor que llega a transmitirse hacia el lado de los pedales es bastante molesto, y en algunos casos peligroso. Por esta razón casi todos los monoplazas de F-2 tenían deflectores de aire que llevaban aire (lógicamente) para ventilarle las extremidades más australes a los sacrificados drivers. En el caso de la Dino este "convogliatore" era un elegante conducto achatado ubicado sobre la derecha de la trompa del coche.
- 6 Con la trompa al aire. Adelante de todo, el radiador (formando un mismo block) de agua y de aceite. Más atrás, el tanque de aceite (del sistema de lubricación a cárter seco), este tanque tiene recabada una cavidad para alojar las dos bombas maestras de freno —una para las ruedas delanteras y otra para las traseras— y la restante para el mando hidráulico del embrague. Detrás del primer mamparo estructural e inmediatamente detrás de las bombas se puede ver el eje de la pedalera y los dos depósitos plásticos de fluido hidráulico de freno y embrague. Un detalle interesante de destacar, es el montaje elástico del depósito de lubricante y su sujeción mediante una democrático sandow. Otro detalle que se puede ver muy bien en la foto, es la horquilla interior en la que termina el brazo superior de la suspensión y la conexión casi oculta de la junta Helms de la barra antirrol delantera. Los dos caños que se ven a la derecha saliendo del radiador son: el de más a la izquierda, retorno al depósito del aceite enfriado, y el de la derecha, llegada al radiador del agua proveniente del motor.

contundente de este monoplaza fue logrado mediante dos años de luchas, desarrollos técnicos, modificaciones y sacrificios. Pero finalmente en Maranello se llegó al resultado esperado, un coche ganador. En efecto, la Dino 166 F-2 tuvo sobre sus ocasionales rivales una ventaja neta en lo referente a chasis, suspen-

siones y sobre todo a potencia motriz. A simple vista los 225 plus CV de que disponía el V-6 italiano empujaban no sólo cuando se llegaba a las 11000 rpm, sino bastante más desde abajo. La cupla motriz del Dino era tan contundente que le aseguraba a los pequeños monoplazas rojos una aceleración nota-

blemente superior a la de sus oponentes, de ahí que en los circuitos tipo "trabado" la ventaja era neta. La salida de las Dino después de describir un viraje cerrado simplemente mataba. Esto no fue en desmedro de su velocidad pura, ya que también en este aspecto sobresalieron. Un detalle también des-

tacable fue la caja de cambios (la única no Hewland que vimos), factura Ferrari, que descolló por su eficiencia y posibilidades de rápidos cambios sin "tiempos muertos", lo que permitió a los pilotos Brambilla y De Adamich usufructuar aún mejor la cupla motriz y la potencia de sus motores.

MAT

El Matra MS 7 del equipo Matra Sports constituye indudablemente una avanzada técnica dentro de la Fórmula Dos. Monocasco de inspiración aeronáutica y soluciones de avanzada

Matra Sport constituye una empresa de real avanzada en la construcción de autos de carrera. Sus autos son construidos para ganar y se aplican todas las soluciones que arrojan las investigaciones de sus técnicos.

Spoiler delantero, construido también en aluminio, su perfil es alar y posee deflector. Se coloca a los efectos de afirmar la suspensión delantera al piso.

Suspensión trasera, donde se ve el palier en cuyos extremos se ubican dos juntas cardánicas. Junto a la junta interna, puede notarse el "manchón" de tipo Rotoflex, marca Metalastic.

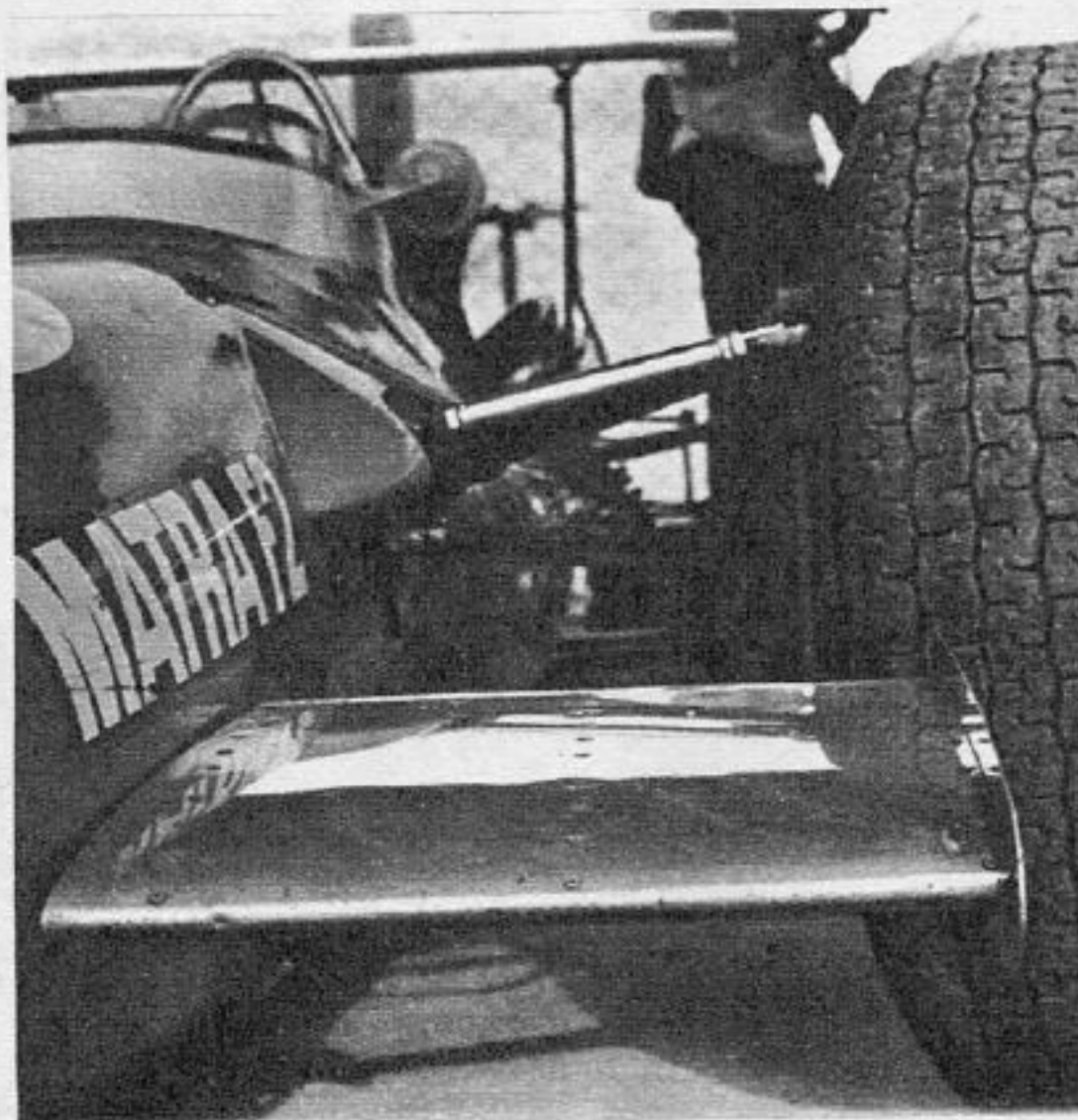
MATRA MS-7

por JORGE A. AUGÉ BACQUE

El Matra MS 7 causó relativo impacto en los medios técnicos argentinos, en razón del conocimiento que se tenía ya en nuestro país de su estructura, gracias a la triunfal visita que realizara el equipo en 1966 con los Fórmula Tres. Básicamente la idea del F. 2 del Equipe Matra Elf es similar a la utilizada para la construcción de los F. 3: concepción rigurosamente aeronáutica. Hay que recordar además que la fábrica Matra también fabrica cohetes y algo debe saber de este tipo de facturas. Analicémoslo, pues, en sus diferentes partes:

CHASIS

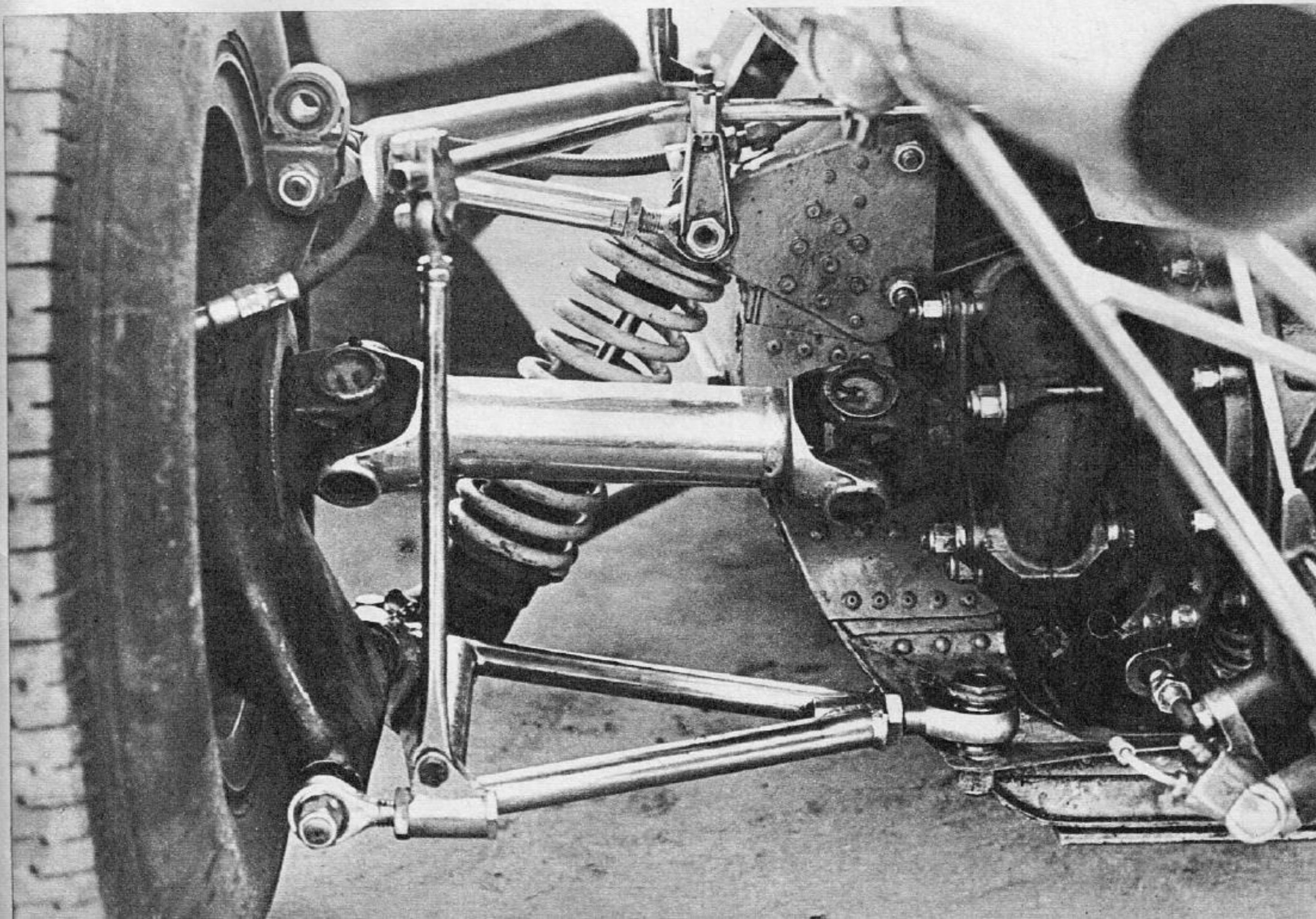
La estructura está construida en base a la idea del monocasco. El material que se empleó es aluminio y toda la "cáscara" está unida en sus diferentes partes por medio de remaches de tipo aeronáutico. La estructura está formada por cuatro cajones independientes unidos entre sí por mamparas. La mampara delantera del monocasco soporta la suspensión delantera, y para que este sostén tenga la rigidez necesaria ante los



requerimientos que soporta, se la ha construido doble con una luz entre mampara y mampara de 15 cm aproximadamente. En medio de esta doble mampara van ubicados los resortes y amortiguadores. El panel de instrumentos y el marco de la butaca forman parte integrante de la estructura.

SUSPENSIONES

Siguiendo el padrínazgo de Chapman y de la Lotus Cars, en consecuencia, el Matra presenta adelante un resorte con el amortiguador Armstrong dentro de él. Todo el grupo, a su vez, está integrado dentro de la estructura. El agarre inferior del amortiguador se verifica entre los dos dobles brazos. El triángulo delantero es de base muy ancha. Los puntos de fijación están muy separados, lo cual contribuye a absorber mejor la reacción del frenaje. En la parte trasera, la suspensión está formada por un triángulo invertido abajo y un brazo único arriba. Además posee dos reactores longitudinales que toman en el portamazas y en la estructura. →





MATRA MS-7



MATRA MS 7

TANQUES DE NAFTA

Dos laterales y uno pequeño bajo el asiento del piloto. Cada tanque tiene 40 litros de combustible y las juntas de los mismos están selladas con plástico. La nafta pasa de esos tanques a dos bombas eléctricas ubicadas a espaldas del piloto (esas que hacen "tic, tic, tic" antes de que se ponga en marcha el auto) para luego seguir camino rumbo a un filtro, después a otra bomba eléctrica y finalmente a la mecánica del motor. Finalmente, el combustible es recibido a gran presión por el sistema de inyección.

TANQUE DE ACEITE

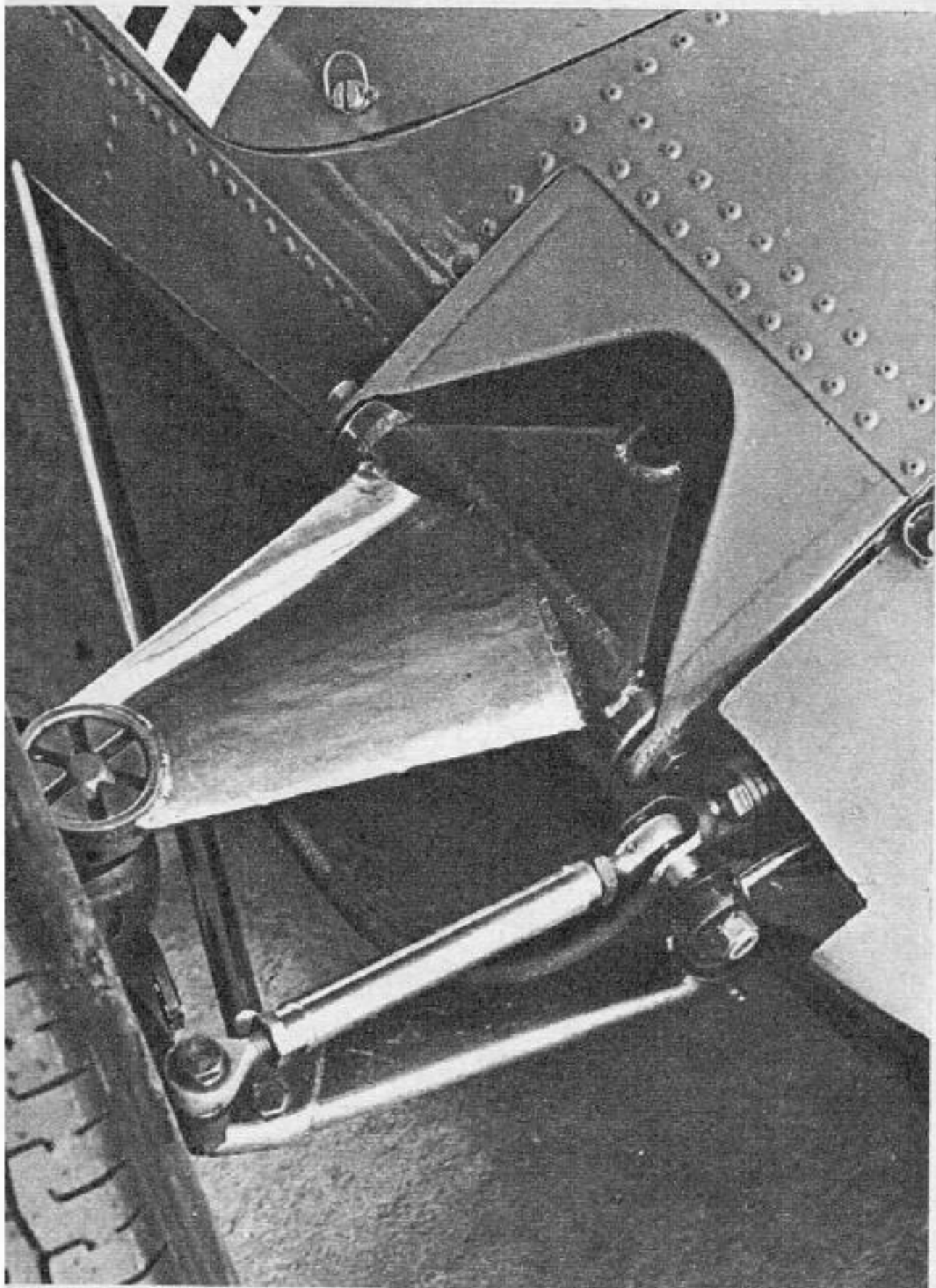
Es de aleación liviana y está soldado a la estructura. Actúa como soporte tipo cantilever, formando parte del monocasco. Sirve asimismo de soporte para el radiador de aceite.

MOTOR - CAJA - TRASMISION

Básicamente, el motor es el mismo que utilizan todos los autos de F-2, salvo el Ferrari Dino, vale decir, un Ford Cosworth. Sin embargo la diferencia reside en el hecho de que no es preparado por Cosworth, sino por la misma Matra Sports. La caja es la misma que utilizan todos los autos de F-2, o sea, una Hewland de cinco marchas.

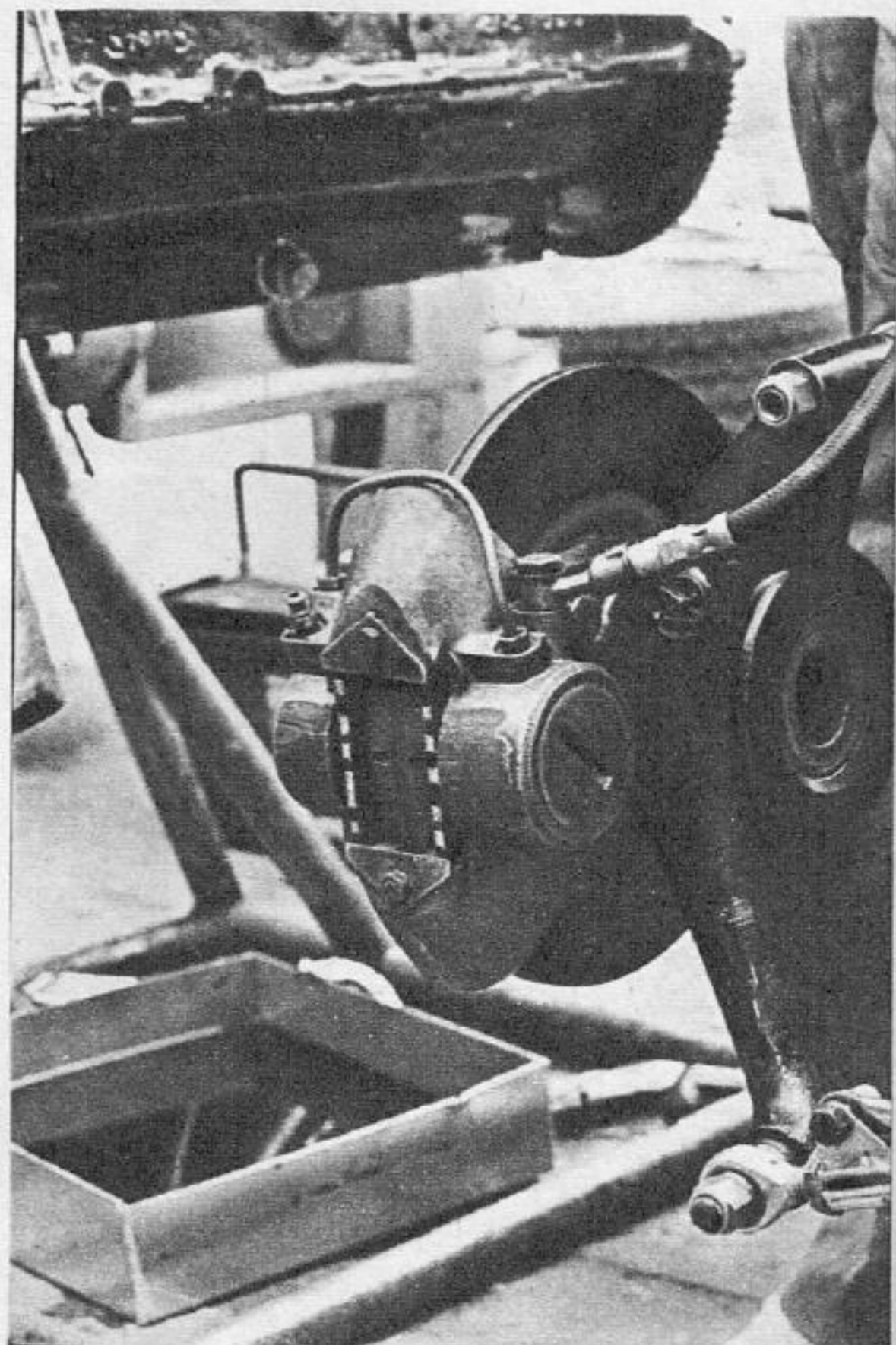
La potencia es transmitida a las ruedas traseras mediante un palier (por lado, lógicamente) con dos juntas universales (una en cada extremo, junto al portamazas y junto al manchón) y un manchón de tipo Rotoflex, marca Metalastic. El palier es hueco y de una sola pieza. La variación de la longitud del palier en el movimiento de la suspensión es absorbida por el manchón premencionado que neutraliza estas variaciones.

En todo el conjunto se destaca, sin duda alguna, la excelente terminación del auto y de sus diferentes componentes. Todas las soluciones aplicadas han sido el producto de una paulatina incursión en categorías cada vez más importantes y veloces. Al principio fue simplemente la Fórmula 3 con sus 1.000 cm³ y 110 HP, luego la Fórmula 2 con 1.600 cm³ y 210/220 HP, y más tarde, aunque coincidentemente con la F. 2, la super especializada F. 1. La evolución de las categorías dentro del ámbito de Matra Sport, ha llevado a los técnicos de la planta a desarrollar su propio motor para correr en F. 1, sin recurrir a los constructores conocidos. Sin embargo, mientras ese motor "francés-francés" sale del embrión en que está recluido, Matra utiliza el común Ford-Cosworth. En Fórmula Dos, sin embargo, no existe un interés creciente en la creación de un motor, ya que para Matra esta categoría es una escala importante para la prueba de estructuras y partes. El auto azul está en marcha, reeditando las actuaciones habidas hace años por los Gordini, Talbot y Bugatti representando a Francia. Habrá que esperar a ver si reedita las actuaciones de esas marcas. Que así sea.

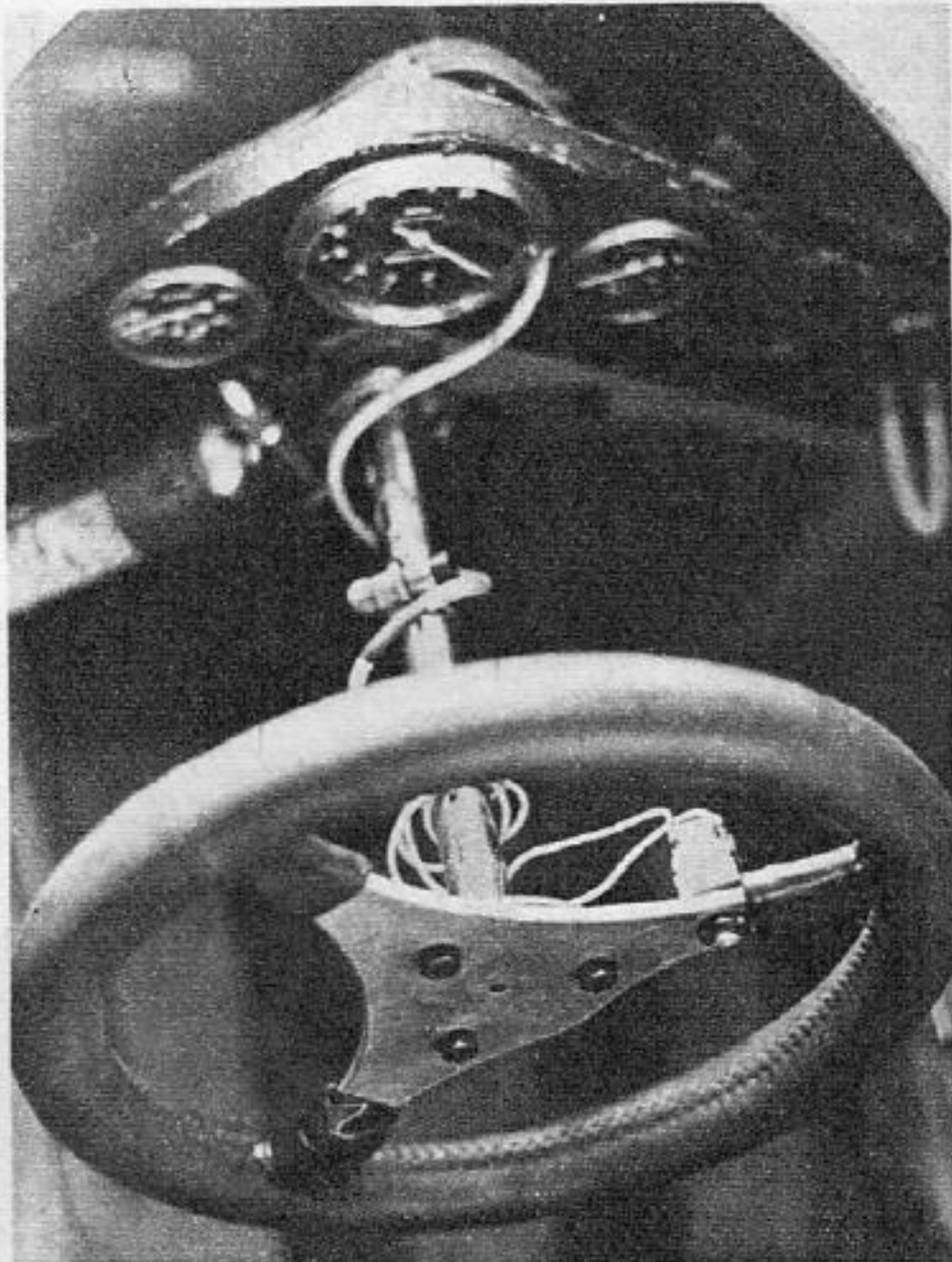
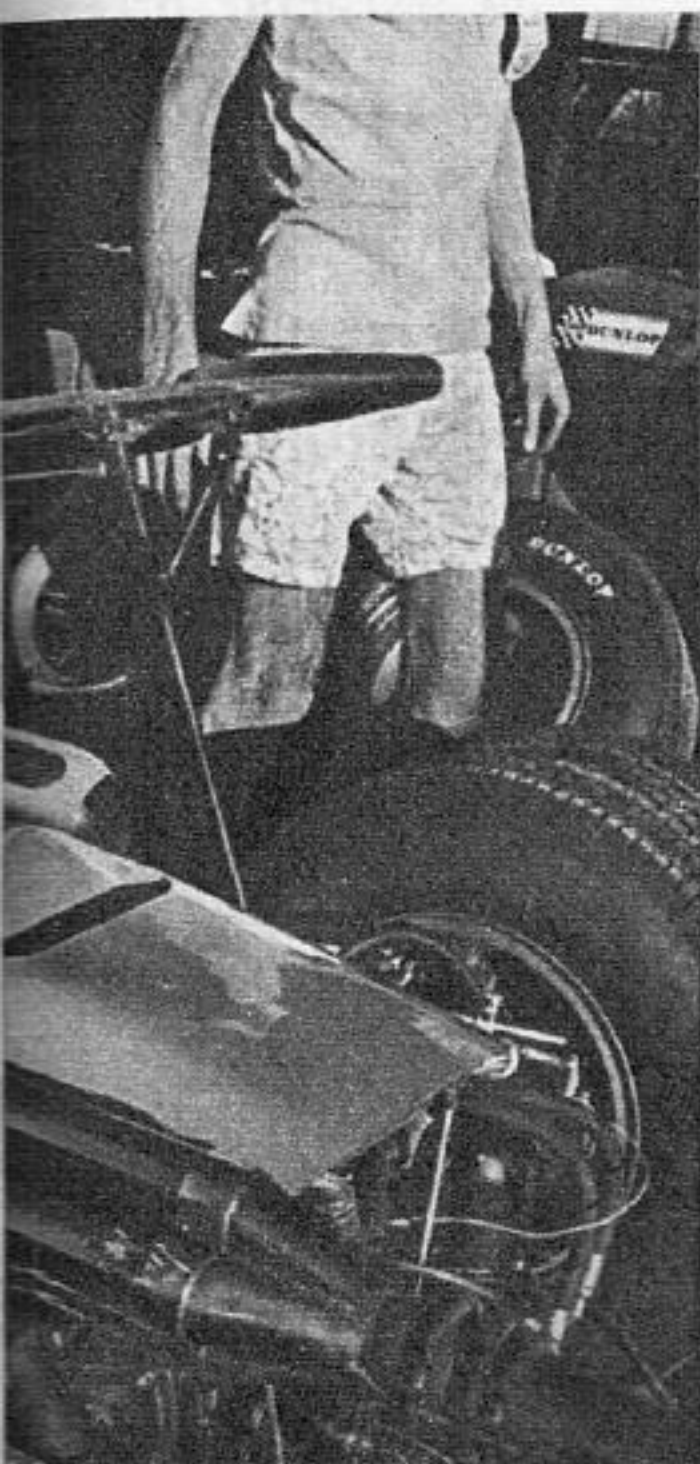


Detalle de la suspensión delantera del Matra MS 7. Nótese la parrilla superior, que en lugar de ser de caños está realizada en chapa para aumentar la aerodinámica. Posee perfil alar.

De izquierda a derecha: Frenos Girgling, portamazas fundido, amortiguador integrado dentro del resorte y detalle del monocasco realizado en aluminio, donde se pueden ver los remaches de aluminio de tipo aeronáutico.



DE ALAS Y ALITAS



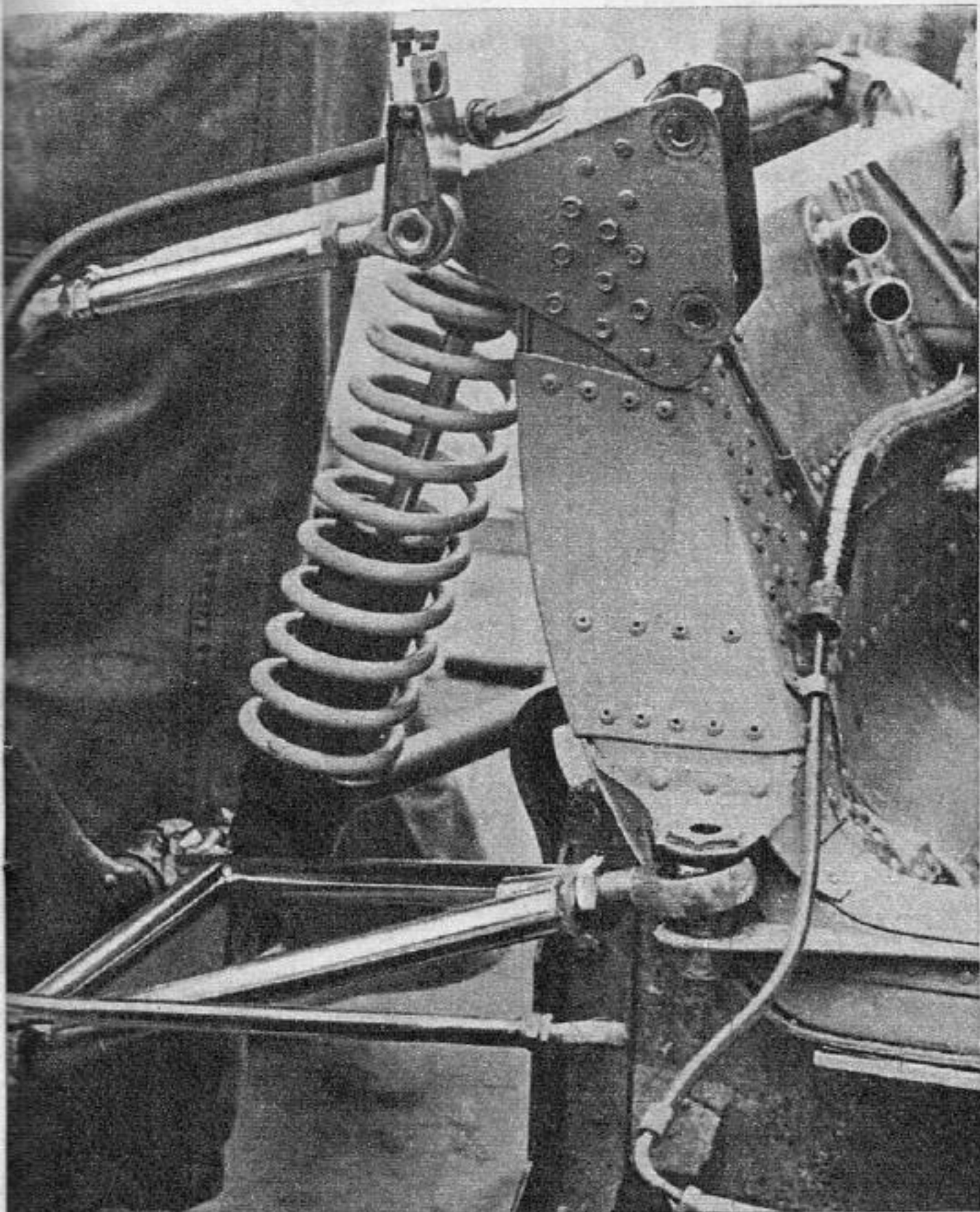
Volante del Matra MS 7 de Beltoise. En uno de los rayos del volante se aloja el comando (a botón) del spoiler trasero. Acciona mediante un solenoide.

Hasta hace pocos años las alas eran la relación obligada entre un objeto que las poseyera y el vuelo. Hoy día el asunto viene a ser completamente al revés, es decir que en los autos de carrera las alas (o alerones) sirven exactamente para fines totalmente diferentes, es decir, para que "aplaste" al auto durante su marcha.

Como no podían ser menos, los Matra MS7 también tienen alerones, tanto en la parte trasera como deflectores junto a la trompa. Los Matra tienen alerones de aluminio con perfiles alares de sección simétrica y que en ambos casos (Beltoise y Pescarolo) actúan sobre el chasis mediante dos barras por lado que descargan, una sobre el ataque anterior del reactor superior y la otra sobre el ataque del brazo único superior de la suspensión trasera. Los dos spoilers tienen deflectores laterales para disminuir la resistencia parásita de los extremos. Aunque los dos autos tenían posibilidades de utilizar los spoilers móviles, en la Temporada los usaron fijos. El auto de Pescarolo poseía un dispositivo mecánico mediante una palanca situada a izquierda del cockpit y cable flexible que movía un pequeño balancín situado sobre el soporte izquierdo del alerón.

Jean Pierre Beltoise, en cambio, tenía un accionamiento especial eléctrico mediante solenoide (ubicado en la parte trasera, dentro del vano-motor) y comandado por un interruptor a botón ubicado en uno de los rayos del volante.

Como en suspensiones hubo un "inventor" que fue Colin Chapman, en alerones también hubo un precursor: (cosa rara) también el bueno de Colin, que fue el primer equipo que utilizó este implemento aéreo en los automóviles monoplazas, ya que en materia de autos de la categoría Prototipos, Jim Hall y Harp Sharp en su Chaparral lo habían utilizado con apreciable éxito.

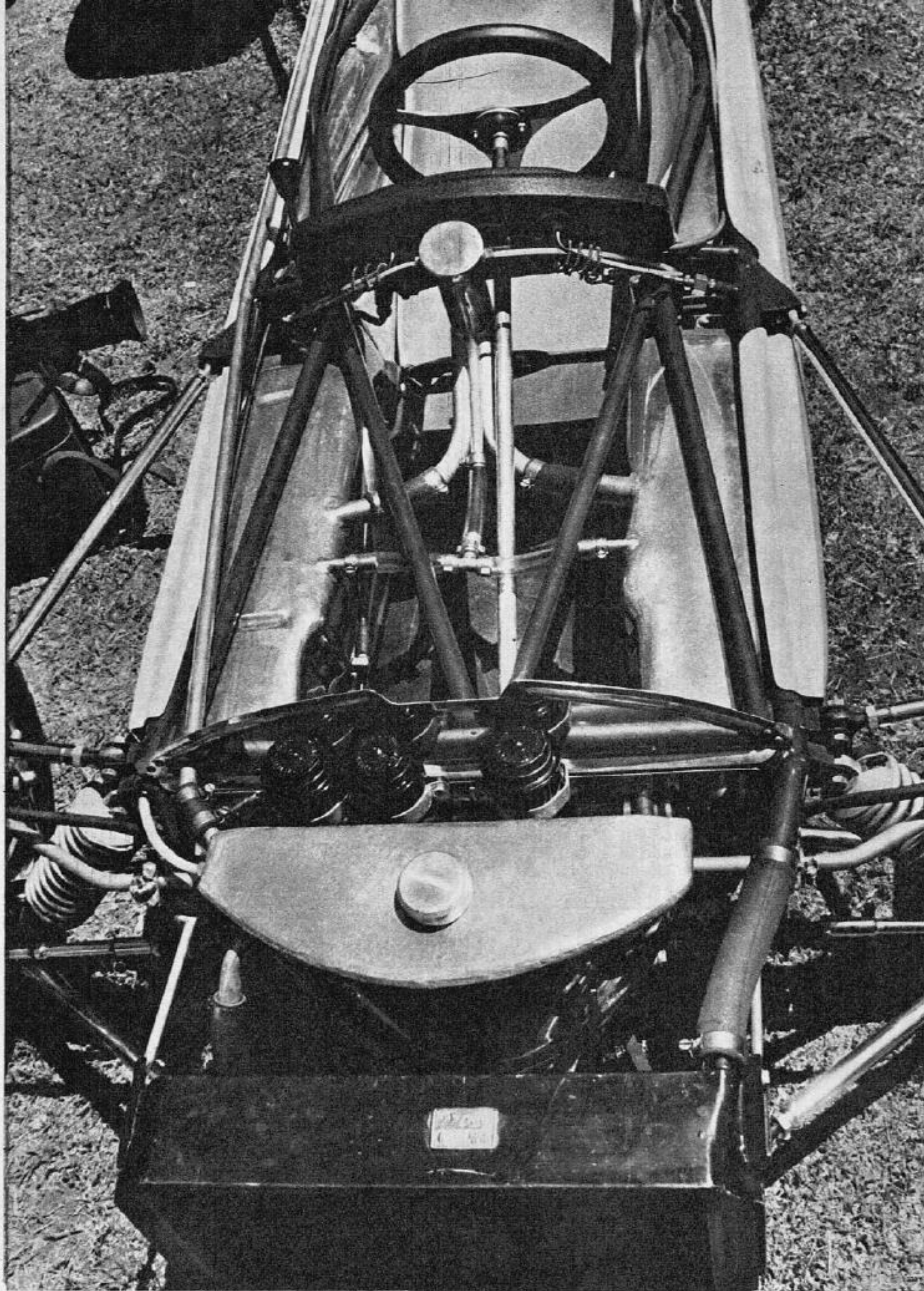


No detenga el país!...

Dijimos: El país está en marcha!... Eso queremos. Que no detenga la marcha hacia el futuro... Podemos contribuir positivamente. La Publicidad es importante factor económico moderno de promoción para los 12 meses del año. Realizando más ventas -también en verano- estimulamos con mayor fuerza las industrias y todas las actividades vitales de la Nación.

Haga publicidad... también en verano.





De todos los autos
que tuvimos oportunidad
de apreciar en
nuestra Temporada
Internacional, el
Brabham es el que
plantea la relación
sencillez de
construcción - eficiencia
en mayor grado

2



BRABHAM BT 23

El Brabham B-T 23 es hijo de Jack Brabham, habiendo heredado todas las virtudes que su padre le inculcó: sencillez mecánica, facilidad de reparación, confiable, pocas pretensiones de innovar, presentando, en cambio, lo ya conocido y experimentado, perfectamente acomodado y ordenado dentro del formato de un F.2.

A Jack Brabham, la construcción de cada auto le demanda alrededor de 25 días; atención a la cifra, que son pocos días para entregar un auto en orden de largada. Cada chasis tiene una vigencia de un año (promedio); y el costo es de 12/13.000 u\$s dólares. Claro que al requerir las necesarias e indispensables piezas de recambio, motores, gomas, y demás deudos, la deuda con el viejo Jack asciende a los 45.000 dólares.

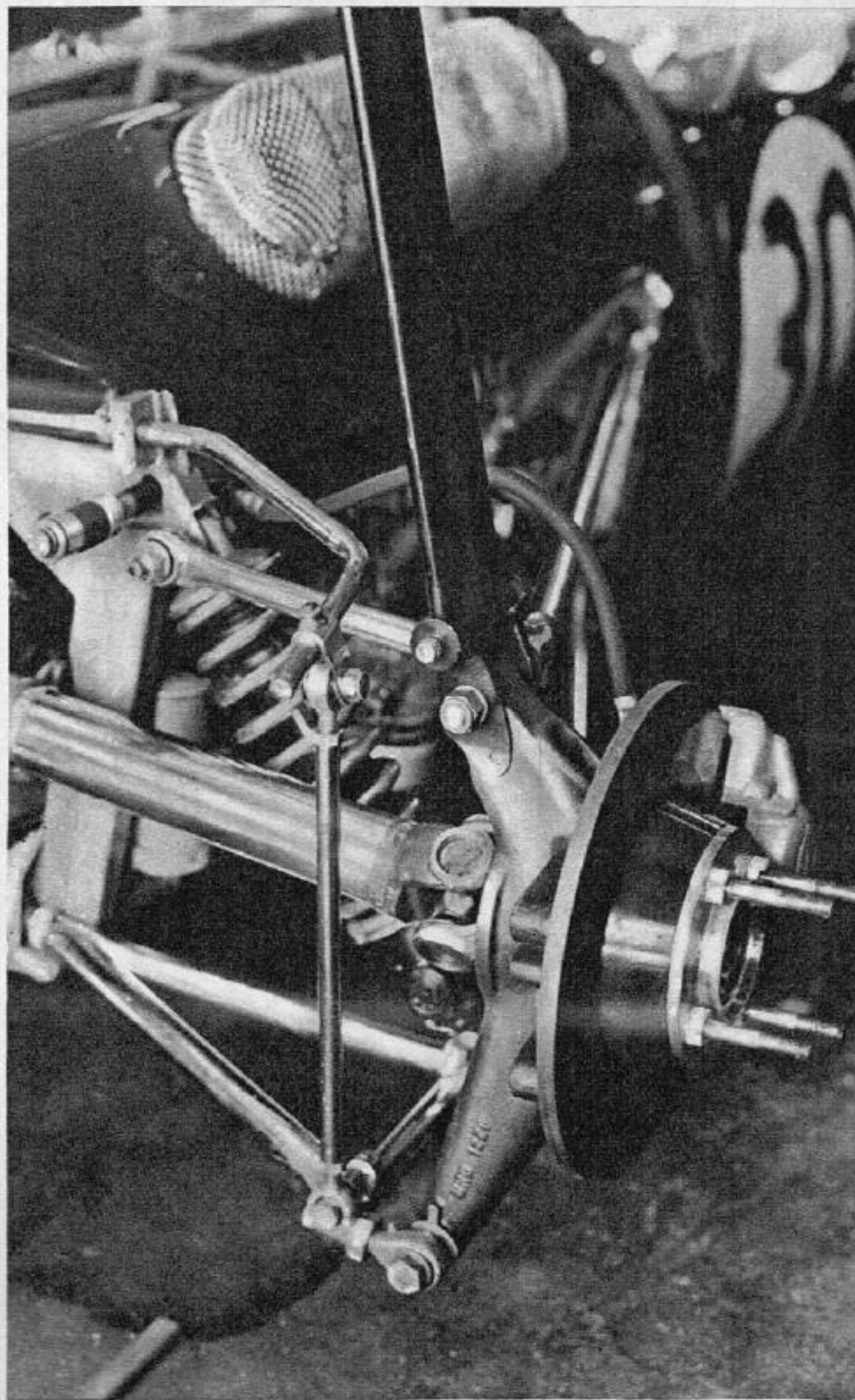
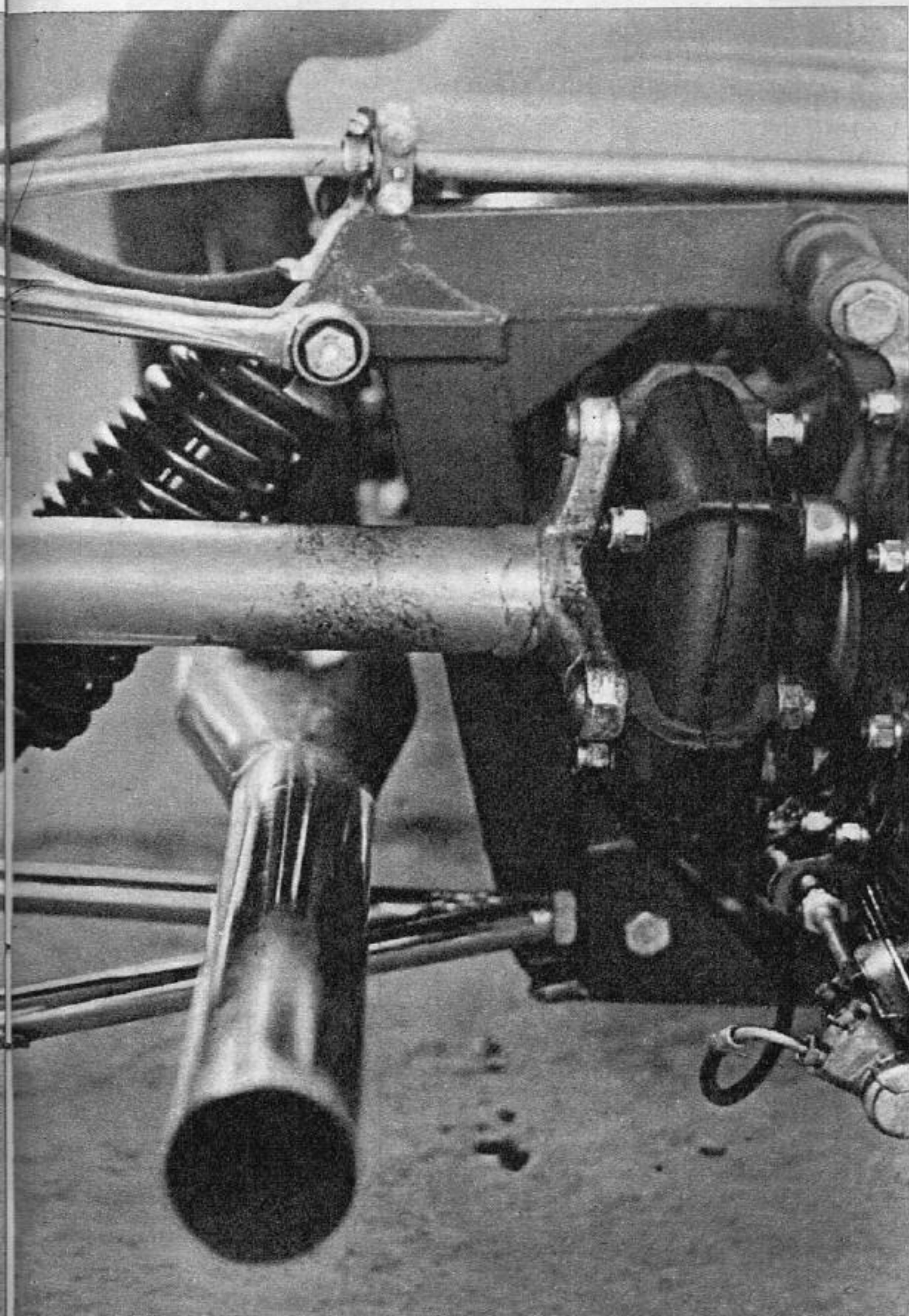
EL CHASIS

Brabham ha optado por mantener la estructura tubular en lugar del monocoque. Si bien el monocoque tiene

la ventaja de mayor rigidez, presenta el defecto de una construcción más complicada, con la consiguiente dificultad de reparación eventual. Con el chasis tubular, gran parte de las dificultades se subsanan con mayor eficacia en menos tiempo. Para construir este chasis, se han utilizado tubos de 1"1/8, salvo para los tubos de conducción de fluidos, en cuyo caso se utilizaron tubos de 1"1/4; el gran diámetro de estos tubos obedece a que también cumplen función estructural, además de asegurar un flujo libre para los líquidos. Dos cuadernas rigidizan el conjunto; una situada inmediatamente detrás de los radiadores de aceite y agua, y la otra, entre el motor y la butaca. El calor desprendido por los radiadores se deflecta por medio de una pantalla de fibra de vidrio, situada a través del reticulado delantero.

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

El combustible depositado en los tanques situados adyacentes al asiento,



3

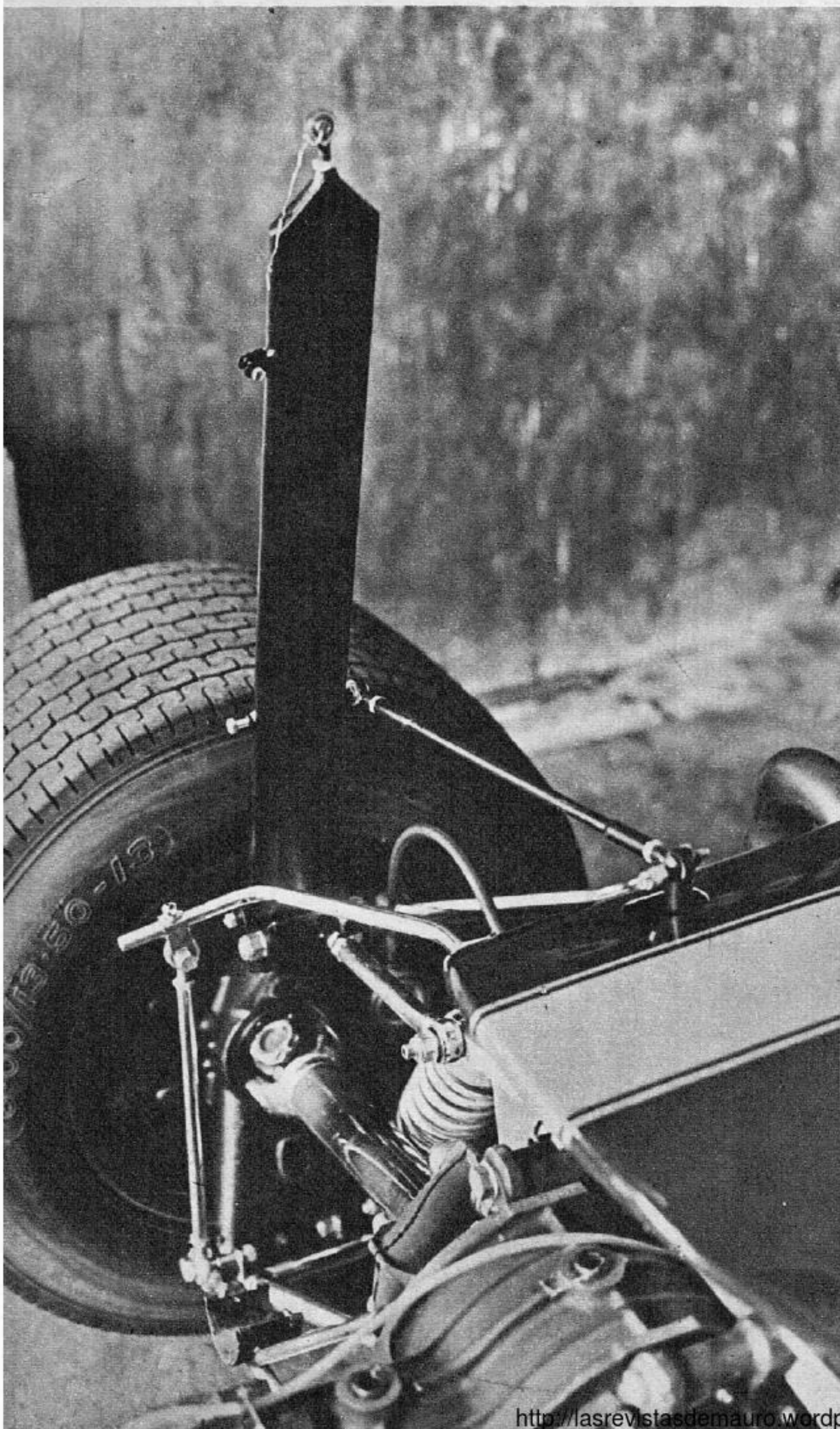
- 1 En primer plano se puede ver el radiador combinado agua-aceite. Inmediatamente detrás, el cárter seco; los tres pequeños depósitos que se ubican entre el cárter y la cuaderna almacenan el líquido de frenos (los dos de la izquierda), y el de la derecha el fluido de accionamiento del embrague. Tras la cuaderna, los tanques de combustible gemelos, unidos entre sí, y con boca de carga común.
- 2 Un semieje tubular, tomado por dentro por medio de una junta Rotoflex, y por fuera una junta universal. Se puede ver también la bieleta que conecta la parrilla inferior de la suspensión con la barra antirroll.
- 3 Detalle de la suspensión trasera. La parte superior del portamaza muestra el gemelo, que sirve de fijación para uno de los puntales del spoiler. Se ve también el disco de freno Girling, desnudito como cuando vino al mundo.

y en los laterales, es trasladado, cuando el auto acelera, hacia un tanque triangular intermediario, con válvula de no retorno. Desde aquí es trasladado por medio de una bomba eléctrica Bendix, a alta presión, hacia una bomba mecánica situada próxima al motor (vía filtro de baja presión y desaerador, sistema que impide la presencia de aire en el combustible, mientras no es necesario).

SUSPENSION

La suspensión delantera es ortodoxa a trapecio deformable y está formada por resortes y amortiguadores incorporados dentro de ellos, quedando todo el conjunto fuera de la estructura.

4

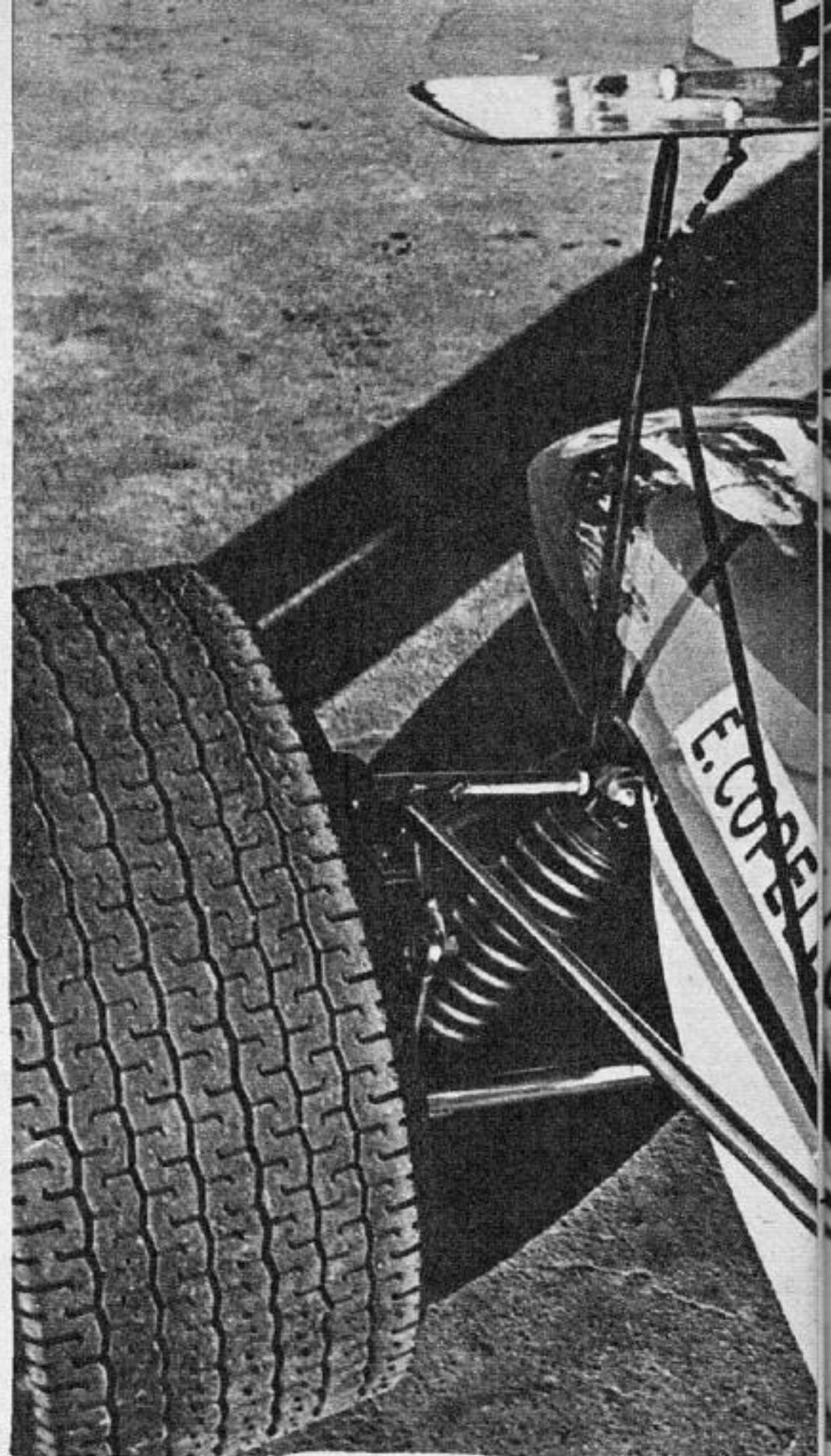


Los portamazas delanteros están realizados en magnesio, y son similares a los utilizados en los Brabham F.1 y fórmula Tasmania. Los frenos son Girling, con disco de 10"5/8. Las ruedas son también de magnesio, de 13 pulgadas de diámetro, como todos los F.2 que nos visitaron.

TRASMISION

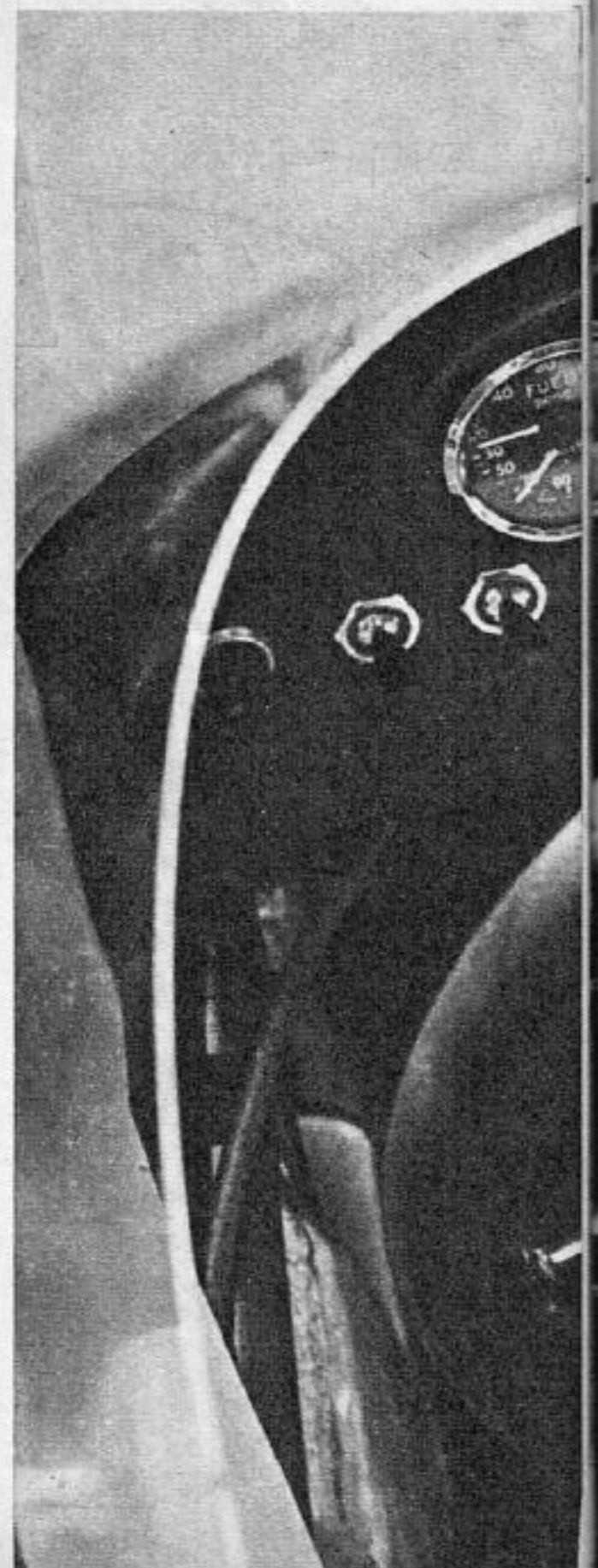
De la caja de velocidades de 5 marchas Hewland FT 200, tomada a uno de los miembros trasversales de la estructura, los palieres se toman en la salida de caja por medio de juntas Rotoflex, llevando además una Junta universal en cada extremo.

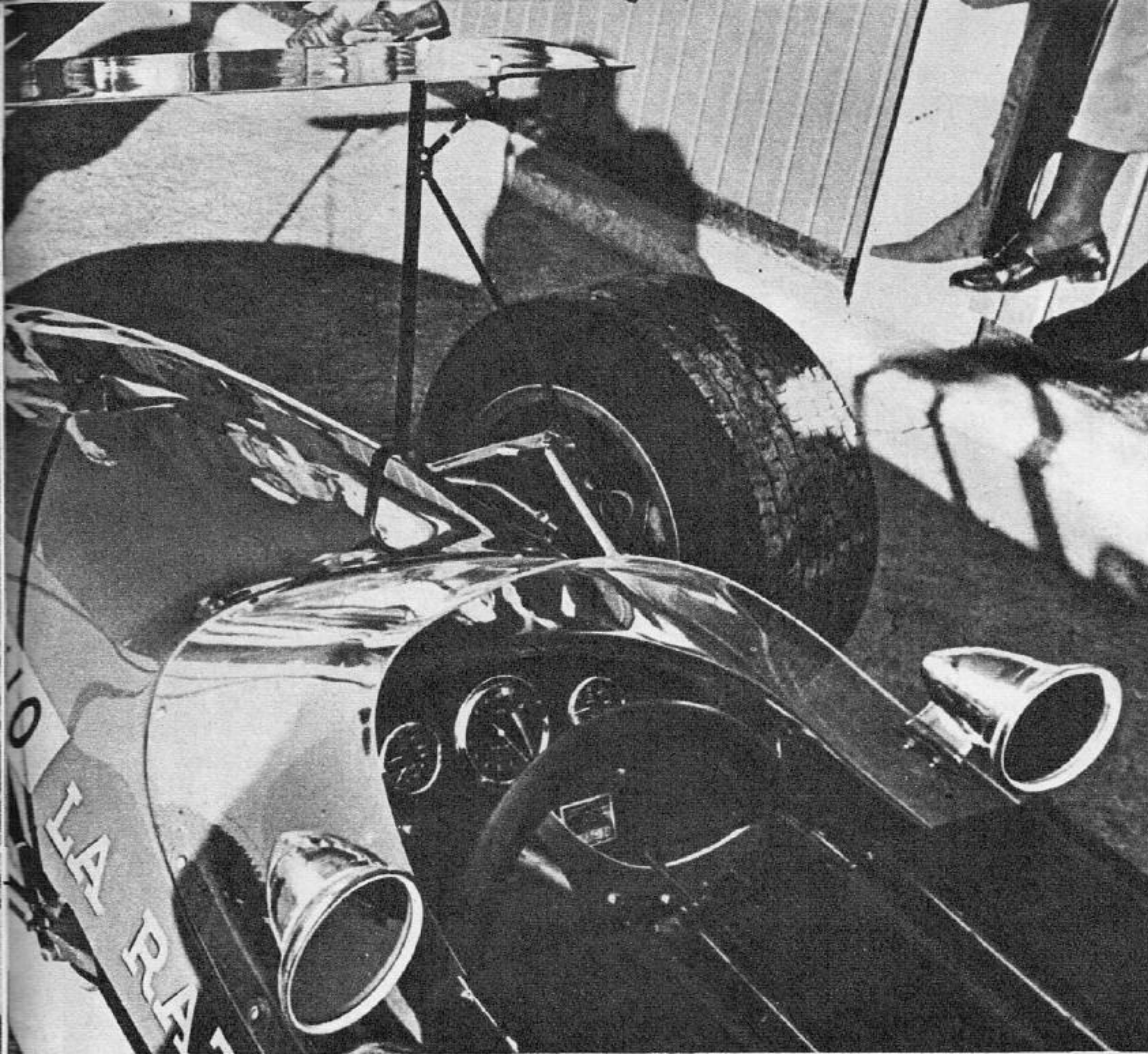
E



4 Detalle del "vía crucis" del Brabham: la célebre bielita de fijación transversal del puntal que se rompía a cada rato. Se puede ver uno de los puntales del spoiler, sin spoiler.

6 El tablero, bastante espartano, compuesto de instrumental Smiths: a la izquierda, termómetro combinado para el agua y combustible; al centro, el cuentavueltas, levemente girado para facilitar la lectura en el régimen útil de vueltas, y a la derecha, presión de aceite y combustible. La cosa grande del medio es el volante.

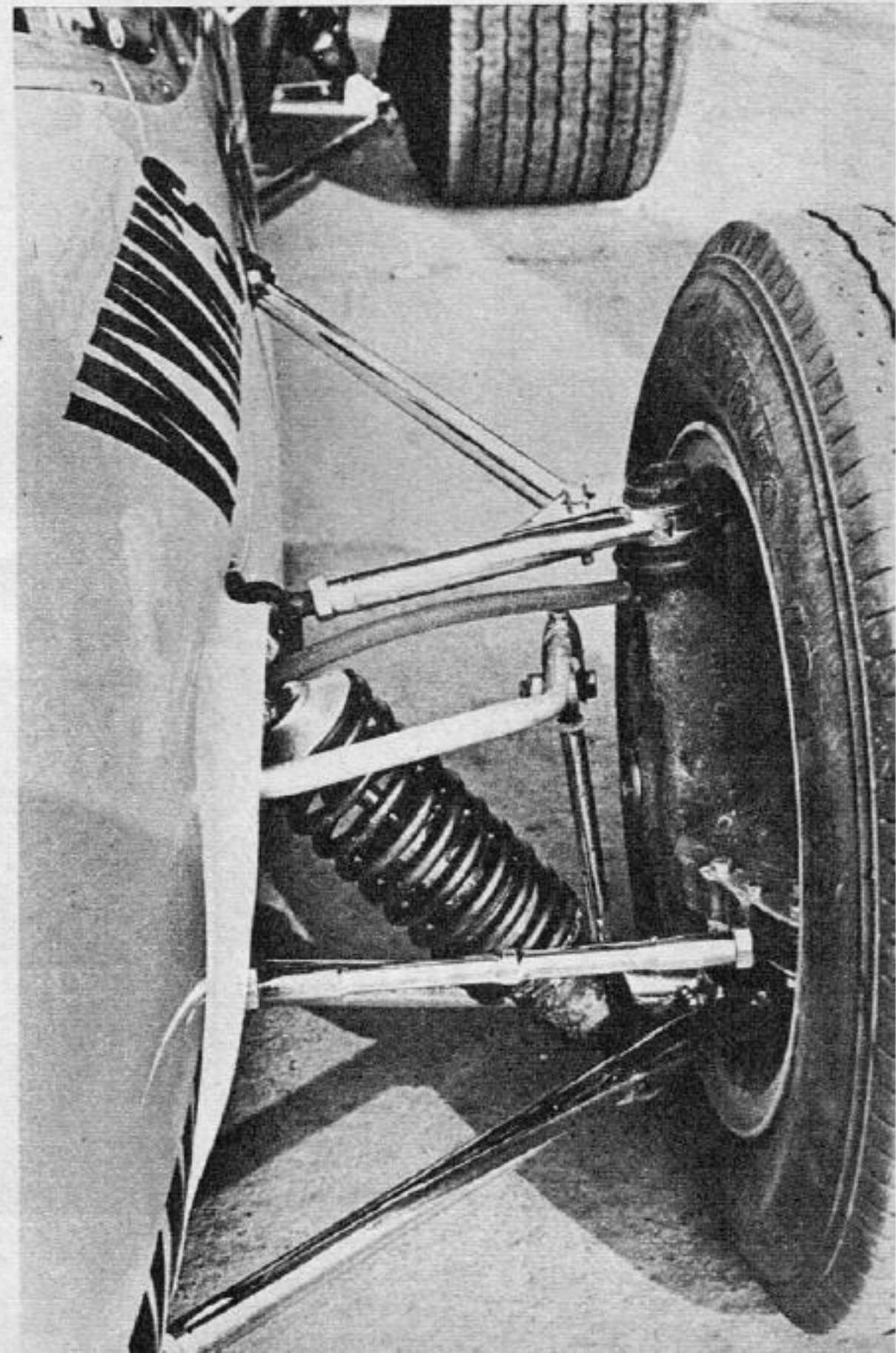




5 Detalle de la fijación del spoiler delantero. Dos soportes por lado, que descargan en los anclajes de los extremos de la parrilla de suspensión.

7 Ortodoxa suspensión delantera del Brabham. Evidentemente, no se preocuparon en carenar nada. Menos mal que tiene sólo dos suspensiones... A las tres, corresponde expulsión.

6 7



La mejor
imagen
de la
realidad




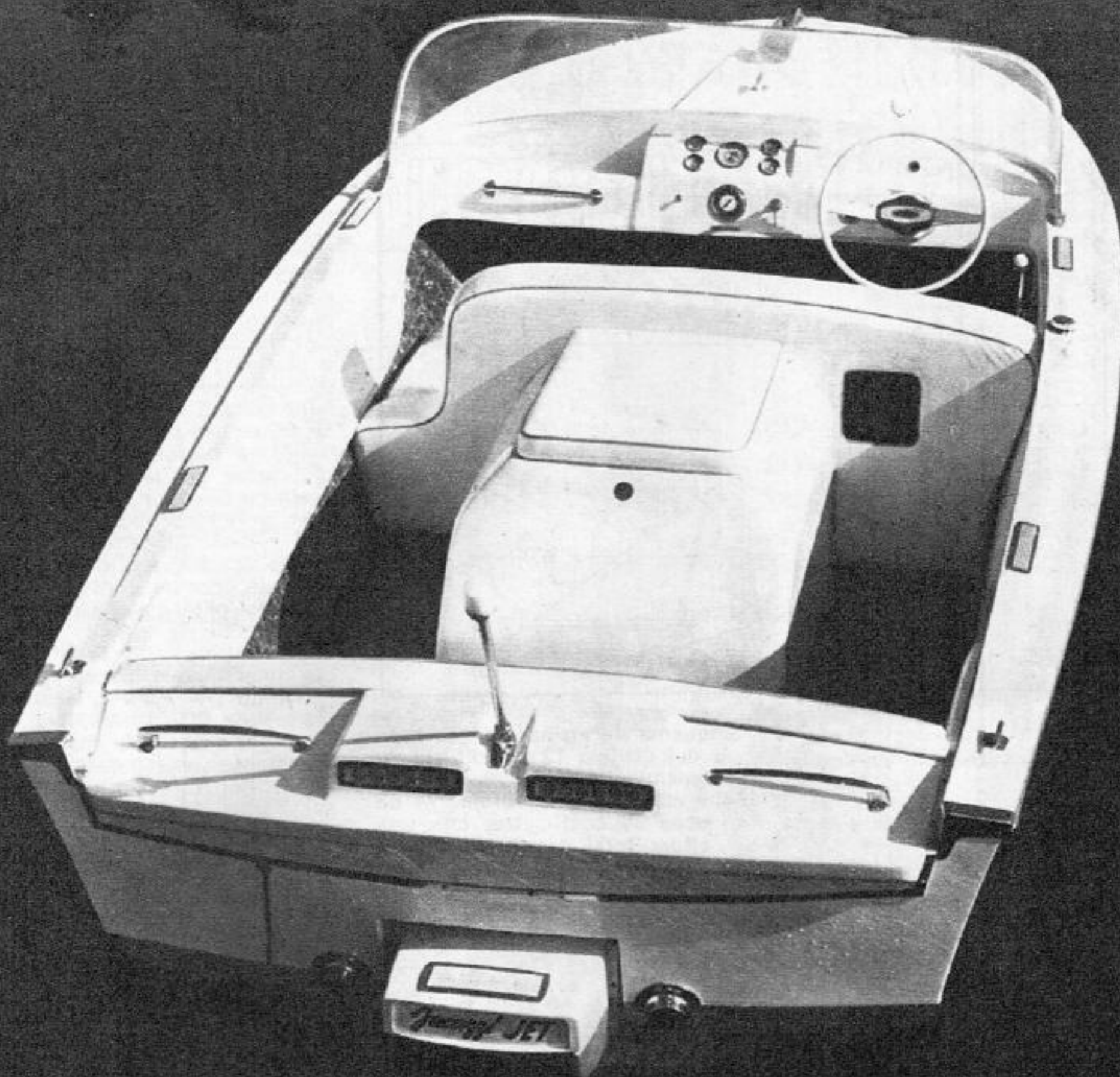
PERUTZ

COLOR

película fotográfica y cinematográfica

Próximamente, algo más para la mejor imagen de la realidad.

Distribuye  **MAYON S.A.C.I.A.** División Fotografía



SIGUEN LAS TURBINAS

por NICOLAS GERLORMINI

La Jacuzzi Marine Jet es la más conocida y difundida de las turbinas a chorro de agua para embarcaciones medianas. Brinda una excelente performance y una muy buena maniobrabilidad

Otra vez nos propulsamos a chorro de agua. Se trata de la Jacuzzi Marine Jet, fabricantes de turbinas para uso naval. El sistema Jacuzzi, como es obvio, tiene la toma de agua instalada en el fondo de la embarcación y la descarga de la misma, bajo la forma de un potente chorro de agua, a través de una boquilla ubicada en el espejo de popa. La acción del chorro provee la fuerza suficiente para el avance de la lancha, ya que de acuerdo con la tercera ley de Newton la reacción es siempre de igual valor y de sentido contrario que la reacción. El valor del empuje que de esa manera resulta aplicado sobre el casco depende de la potencia del motor instalado a bordo y de las dimensiones y características de la turbina utilizada.

La fábrica Jacuzzi combina una bomba de alta eficiencia, lo que da por resultado una excelente performance y una muy buena maniobrabilidad. Como ya es sabido, la ausencia de órganos rotatorios que atraviesen el casco y la supresión de elementos por debajo de la quilla, eliminan en gran parte los accidentes.

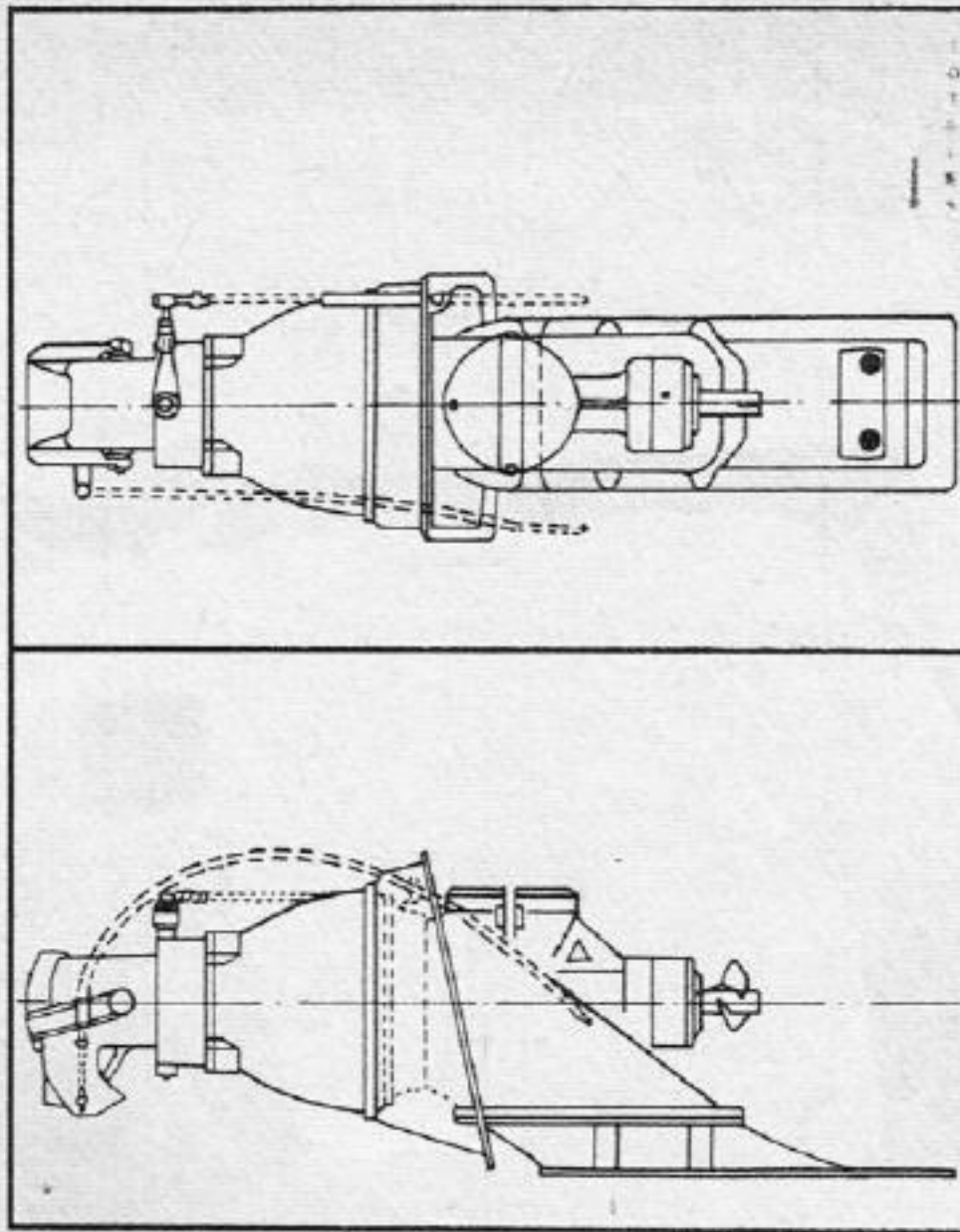
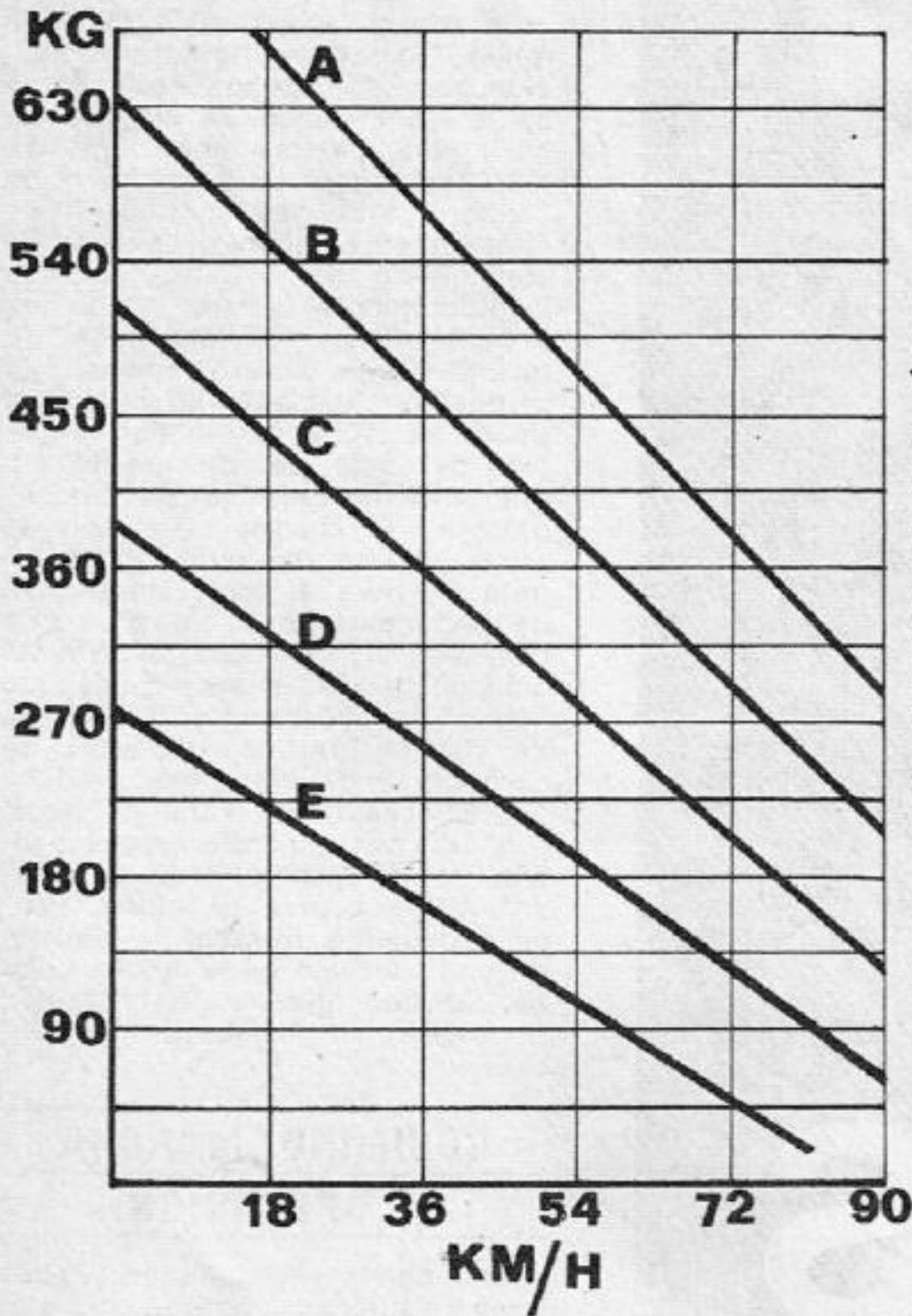
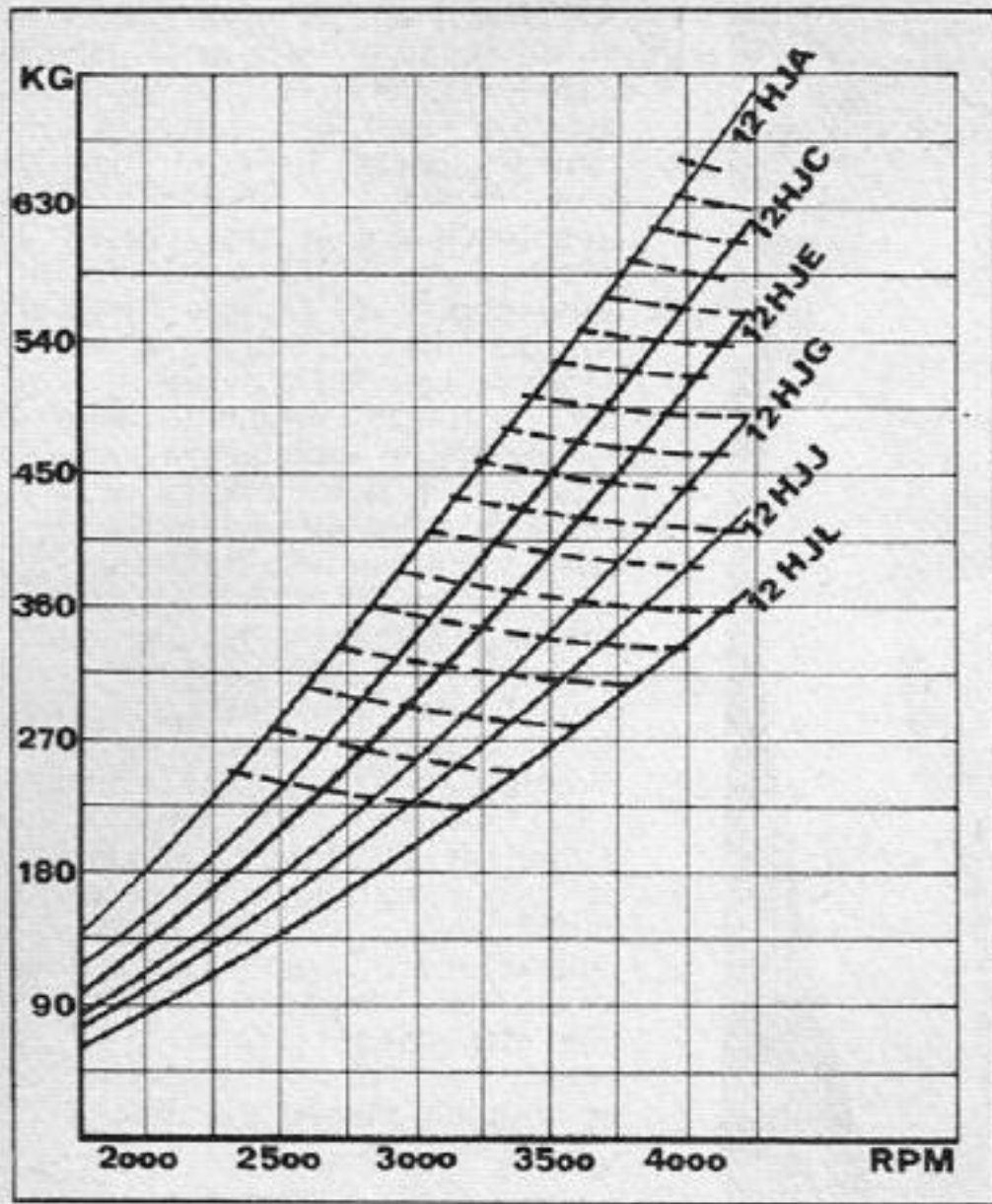
LA BOMBA

Se utiliza una turbina de flujo mixto, montada en la pieza de succión que va instalada en el fondo de la embarcación. El eje que soporta las paletas impulsoras va montado sobre una doble hilera de cojinetes a bolillas cuyo acceso es relativamente sencillo. La caja de alojamiento de los cojinetes va completamente sellada a fin de impedir la entrada del agua. Al mismo tiempo se la ha provisto de ventilación mediante un orificio a fin de evitar la perjudicial formación de vacío. La rotación del eje que lleva montadas las paletas impulsoras se efectúa en el sentido de las agujas del reloj cuando se mira de proa a popa. Un orificio de inspección en la pieza de succión permite la cómoda eliminación de basuras o suciedades que puedan ser absorbidas durante la marcha. La presencia de éstas, en caso de ser muy grandes, produce alteraciones en el flujo de agua, con las consiguientes consecuencias sobre la marcha. El agua de enfriamiento para el motor, convenientemente filtrada, se obtiene de una conexión de la misma bomba, lo que elimina la necesidad de colocar una bomba de agua independiente.

GOBIERNO, MARCHA Y OPERACION

Una chapa, montada en el sistema de dirección, actúa como placa deflectora permitiendo un gobierno eficaz, tanto en marcha adelante como en marcha atrás. Un pequeño timón retráctil mediante resortes, provee una estabilidad direccional adicional que resulta muy útil, especialmente a bajas velocidades. El sistema de marcha atrás, fijo a la caja de dirección, simplemente provoca el rebote del flujo de agua expulsado, lo que produce el empuje requerido. Un "punto muerto" se obtiene interfiriendo parcialmente el chorro de agua. El manejo del sistema mediante cables hace muy segura la operación.

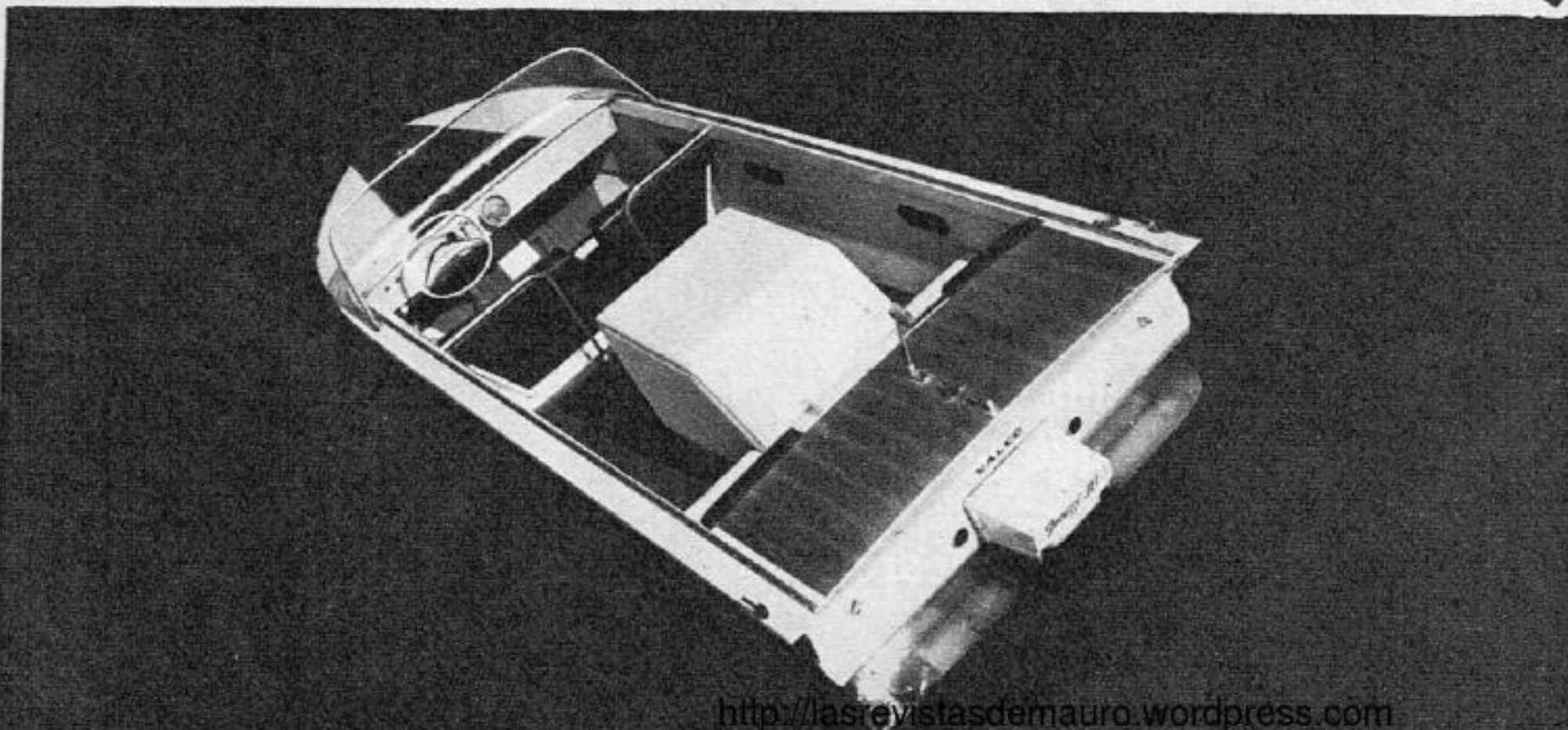
Una recomendación a tener en cuenta es que no debe hacerse andar la turbina fuera del agua, ya que algunos cojinetes, que van



Esquema de arriba y de costado del modelo 12 WJ. El eje de acoplamiento es de 1" 3/8 y el ancho máximo de la turbina es de unos 36 centímetros con una altura total de 46. Las líneas punteadas, que indican los cables de comando, dan idea de lo simple de la maniobra de gobierno y marcha atrás.

En la primera se muestra el empuje que brinda el modelo 12 HJA en función de la velocidad y para distintos regímenes de marcha. La curva A es para 300 BHP (4.500 rpm) y las siguientes para 215 BHP (4.000 rpm), 155 BHP (3.500 rpm), 100 BHP (3.000 rpm) y la última para 60 BHP (2.500 rpm). La segunda fotografía da, para la serie 12 HJ, el empuje en función del régimen del motor y la potencia al freno. Las curvas en trazos son para distintas potencias: la más baja para 50 BHP y aumentan de 10 en 10 por curva, hasta llegar a 200 BHP.

Otro casco, este de la Valco Boat Company, con una Jacuzzi 12 HJE. Con casco de aluminio, 6 metros de eslora, 1,90 de manga y un peso de 810 kilogramos alcanza 73 km/hora con una potencia de 185 HP a 4.000 r.p.m.



lubricados con agua, podrían dañarse. Ya en el agua conviene arrancar en punto muerto y efectuar las verificaciones comunes de todo motor (presión de aceite, agua, temperatura, etc.). Si se anda apurado puede arrancarse suavemente y mantener una baja velocidad (alrededor de 1.000 a 1.500 .p.m.) hasta que la temperatura haya alcanzado su valor normal.

Cuando se opera arriba de las 1.500 r.p.m. conviene tener en cuenta lo siguiente. Para pasar de marcha adelante a marcha atrás debe ponerse el acelerador en la posición de mínimo, realizar el cambio de marcha y luego volver a acelerar. Debe también tenerse presente que el empuje máximo para marcha constante hacia atrás se obtiene entre 2.500 y 3.000 r.p.m. Una mayor velocidad de giro del motor podría producir la entrada de aire por la pieza de succión, ya que el casco opera en sentido inverso. Dicha entrada de aire puede ocasionar que el motor se "embale" con la consiguiente pérdida de potencia y, lógicamente, empuje. Si lo que se desea es un buen "salto hacia atrás", por cualquier motivo, puede obtenerse poniendo por breves instantes la máquina a 3.500 o 4.000 r.p.m. Pero, repetimos, para marcha atrás "constante" no sobrepasar las 3.000 r.p.m. Por otra parte debe pensarse que al andar hacia atrás se ejerce una buena fuerza sobre el sistema, el que por lo tanto debe estar bien afirmado.

En lo que se refiere a las condiciones de operación, las turbinas Jacuzzi han sido probadas sin experimentar daños en fondos de arena, rocosos, etc. Obviamente este último tipo de fondo no es recomendable, pero puede enfrentarse con menos temor que con una hélice convencional.

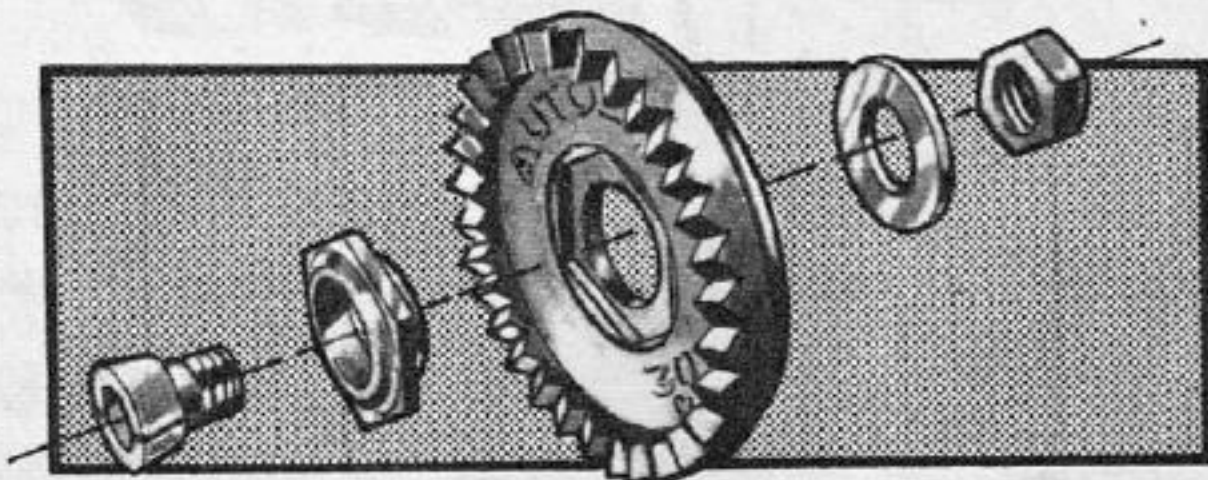
La bomba trabaja con un caudal de agua de aproximadamente 9.500 litros y crea por lo tanto una considerable succión bajo el casco. Cuando se opera en aguas poco profundas deben evitarse las variaciones bruscas de velocidad (en especial las aceleradas) para evitar de esa manera una posible "chupada de arena", etc. Una moderada velocidad, y fundamentalmente constante, evita dichos problemas y, al mismo tiempo, al navegar con menor asiento, se reduce el calado.

MANTENIMIENTO

Una de las principales virtudes de la Jacuzzi es lo simple de su mantenimiento. Así, por ejemplo, la "sensibilidad" en la dirección depende exclusivamente de la ubicación del cable de comando respecto de su conexión popel. Modificando esta última puede aumentarse o disminuirse el número de vueltas necesario en el volante. El óptimo gobierno, para una lancha promedio, se obtiene cuando en el volante se requieren dos vueltas y media para llevar la dirección de una a otra banda. La alineación del timón y el ajuste del mecanismo de marcha adelante-atrás son simples operaciones mecánicas. En cuanto a la lubricación, deben colocarse algunas gotas de aceite en los elementos de nylon solamente en el momento del montaje. No requieren dichos cojinetes posterior lubricación. El acceso al cojinete de popa se obtiene girando a uno y otro lado el sistema de dirección, ya que así se llega a la grasa ubicada dentro de la "nariz"

AUTOZOOM

CUMPLIENDO CON LO ANTICIPADO EN NUMEROS ANTERIORES, DESPIDE EL AÑO ANUNCIANDO SUS ULTIMAS NOVEDADES



CORONAS AUTOCENTRANTES

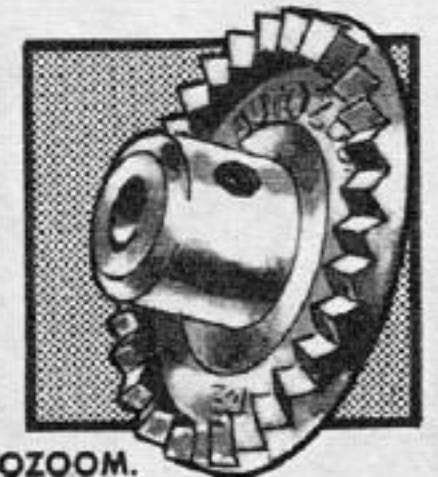
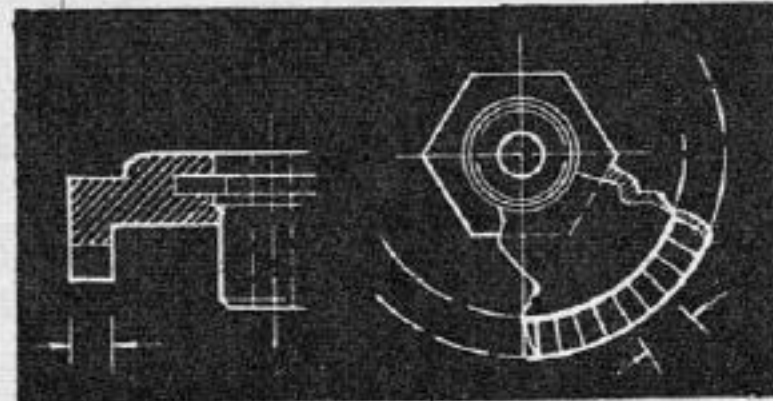
Medidas: 28, 30, 32 y 34 dientes.

La corona autocentrante, última palabra en su tipo, permite una más rápida alineación de corona y piñón, además de la significativa ventaja de obtenerse un centrado perfecto y automático en relación al eje.

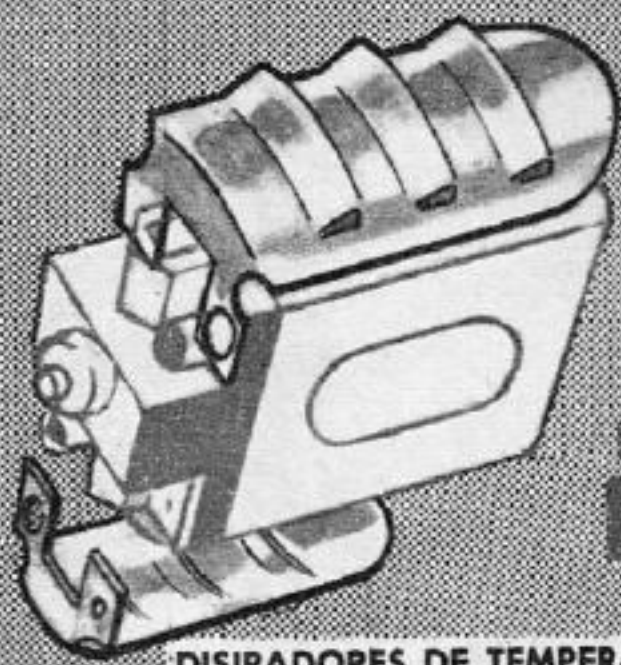
NUEVAS CORONAS INYECTADAS EN BISULFURO DE MOLIBDENO, CON INSERTO METALICO

Medidas: 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 y 34 dientes.

Con dientes más cortos de menor superficie de apoyo se obtiene: menor diámetro a mayor cantidad de dientes, para utilizar ruedas más chicas.

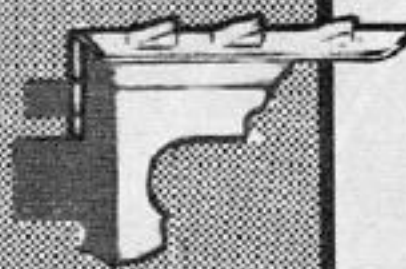


\$ 180.- pero es calidad AUTOZOOM.



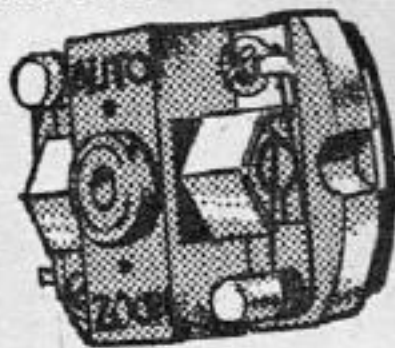
DISIPADORES DE TEMPERATURA

Su aplicación sobre la tapa del motor hace que las altas temperaturas sean asimiladas por los disparadores, reduciendo en forma notable la posibilidad de recalentamiento.



TAPA DE MOTOR

El último y más acertado de los diseños del departamento de competición de AUTOZOOM. Inyectada y tratada para soportar altas temperaturas. Buje antifricción de alta calidad. Está avalada por el asesoramiento de Mura Products y puede ser utilizada en todos los motores 16-D.



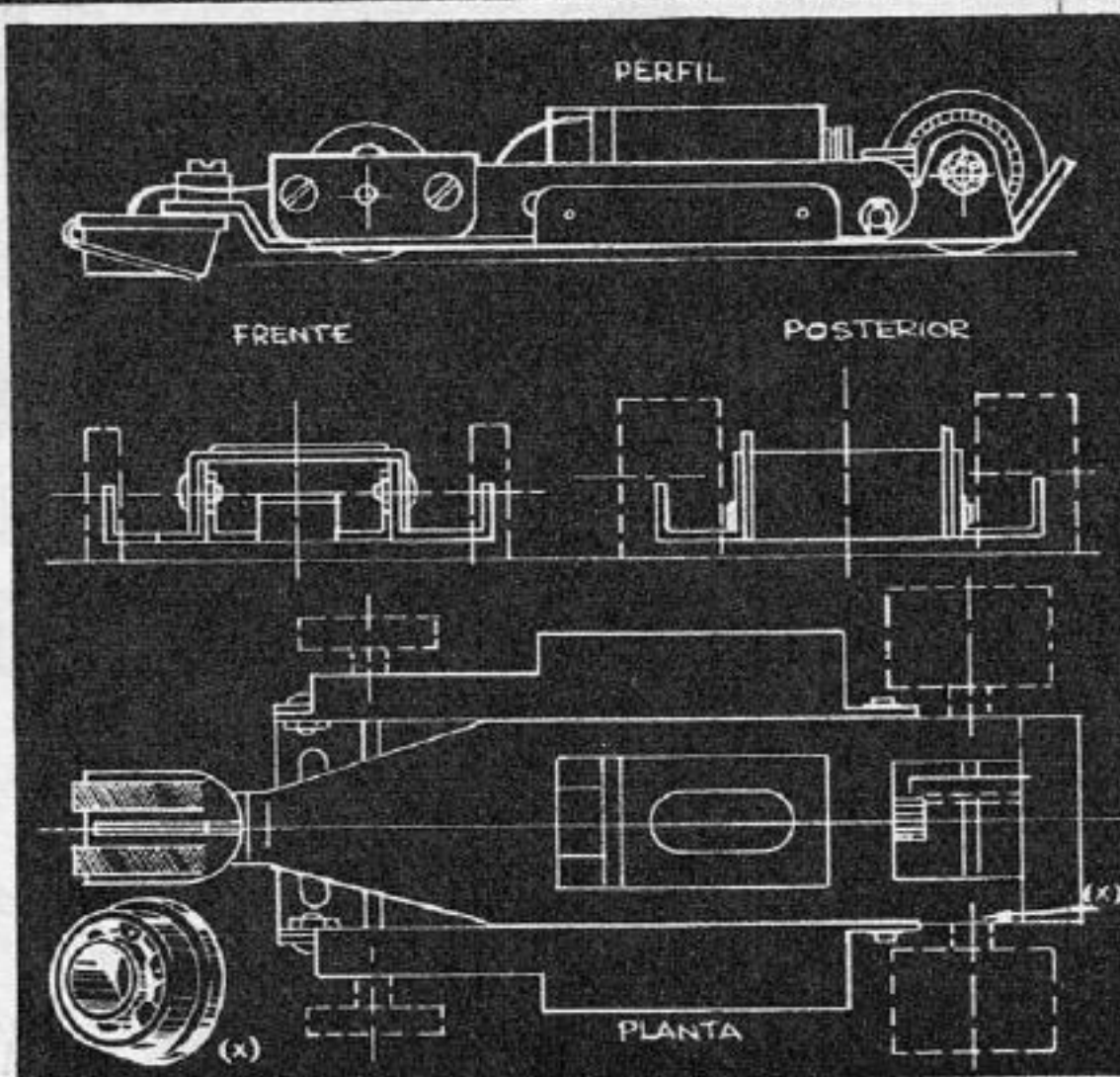
CATALOGO AUTOZOOM 1968

Lo que todo automodelista esperaba y necesitaba para estar al día con este mini-deporte. Una guía que asesora al principiante como al corredor experimentado.



ZOOM II NUEVA VERSION MEJORADA DE UN TRADI- CIONAL DISEÑO

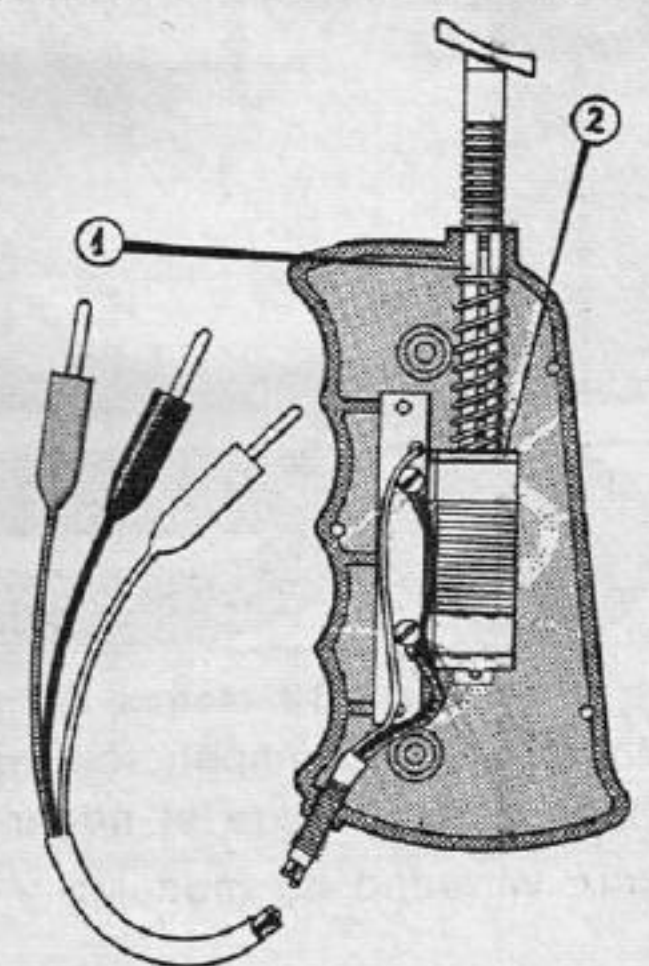
El pasado 30 de noviembre, en el círculo católico obrero de Lomas de Zamora hizo su debut nuestro chasis modificado, logrando un magnífico triunfo conducido por el excepcional Héctor Albert.



NUEVA VERSION DEL PULSADOR Z-2

1 Buje de bronce para un deslizamiento más suave del vástago y por lo tanto, mejor contacto y mayor sensibilidad.

2 Nueva resistencia de 3,5 ohms, especial para lograr mayor salida con motores de altas revoluciones, revestida con resina de epoxy. Soporta mejor el calor. Más rendimiento.

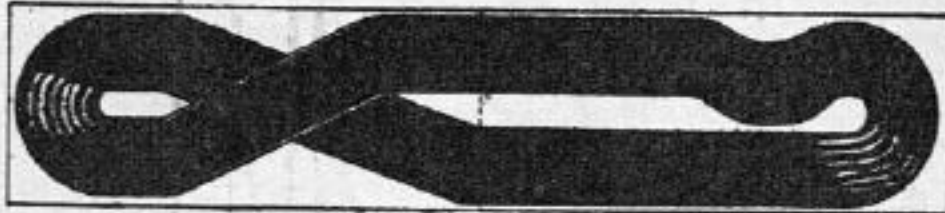


VENTAS:

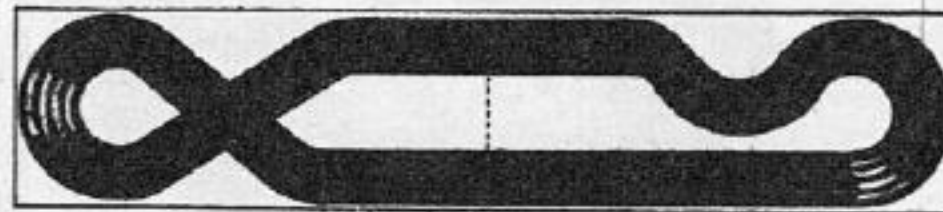
DISTRIBUIDORA ORBITAL S. A. C. e I. MONTEVIDEO 947 - Tel. 41-3359



PRESENTA
"LAS PISTAS"
PARA UN GRAN
REGALO
DE REYES



6 carriles - 18 metros de recorrido



4 carriles - 18 metros de recorrido

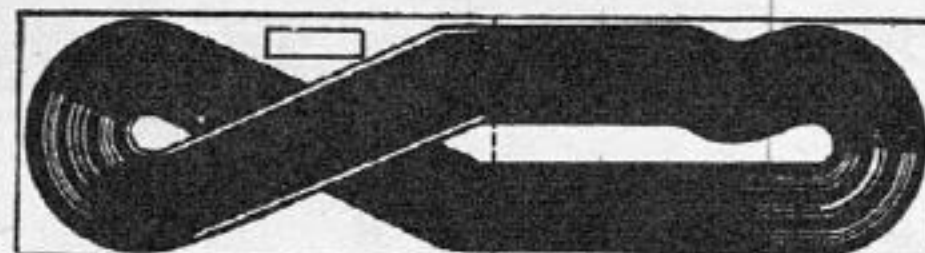


3 carriles 4,80 m.

Modelos para competición, tipo profesional, ideales para clubes, lugares de esparcimiento y centros de veraneo. Otros modelos para el hogar y casas de fin de semana.

Gran variedad de modelos y medidas: 2, 3, 4 y 6 carriles desde 4 y hasta 30 metros de recorrido

VISITENOS SIN COMPROMISO
MARCON HOBBIES HOBBYLANDIA
 CHARGAS 1501 CAPITAL CORDOBA 868 CAPITAL



Pista 3 carriles,
 7.60 m. de recorrido.
 Lista para funcionar
\$ 28.900.-

Ventas por mayor: oficinas: CORDOBA 868 - y deposito: SENILLOSA 1229



La última carrera del año de G.T. en escala 1/32 tuvo muy pocos participantes. 14 inscriptos fueron de la partida en donde se impuso R. Gutiérrez

De izquierda a derecha: C. Moretti y H. Albert (ex compañeros y buenos amigos), Ramiro Gutiérrez y Ricardo Carrasco, con sus premios.

CATORCE EN LA ULTIMA

En la pista del Ateneo San Pedro, se efectuó la última carrera de Gran Turismo en escala 1/32. Ofició de comisario deportivo el muy conocido Amícar Prol y director de la prueba fue el señor Raúl Blanco. Como los inscriptos eran solamente catorce, el comisario deportivo decidió que no se realizaran las pruebas de clasificación, a fin de ahorrar tiempo en la realización de la competencia. Esta medida a pesar de no ser del todo mala, tampoco fue justa, ya que muchos que ese día tenían una chance mejor para clasificarse entre los mejores a fin de poder elegir vía, se vieron en inferioridad en varias oportunidades ya que los carriles se adjudicaron por sorteo. Creemos que antes de tomar este tipo de decisiones, debería consultarse con los corredores, y si ellos están de acuerdo, proceder en consecuencia.

Ya en los momentos de entrenamiento, se notaba una neta superioridad en la máquina del que a la postre sería el ganador de la carrera, Ramiro Gutiérrez. Otro que andaba muy fuerte era Aníbal Sasselli, y también Carlos Cevasco, que apareció con un chasis modificado por él mismo que cuenta con dirección en las ruedas delanteras, muy bien concebido, y que daba muy buenos resultados en esa pista, hasta que varios "tortazos", arruinaron su chance; en efecto, luego de ganar cómodamente su serie, y al tocarle en el sorteo una pista poco conveniente en los cuartos de final, salió tercero, debiendo ir a repechaje, donde nuevamente el sorteo lo perjudicó, clasificándose nuevamente tercero, y perdiendo su oportunidad de llegar a las semifinales.

Mientras tanto, Carlos Robert, con una

máquina de muy inferiores condiciones, hizo todo lo posible para que se suspendiera la prueba, y por convencer a los demás corredores que no la corrieran.

Ya entrada la competencia en las semifinales, la primera fue ganada por el N° 324 de R. Carrasco, segundo el N° 177 de R. Gutiérrez, tercero el N° 133 de A. Sasselli y cuarto el N° 329 de Rubén Longo. En la segunda ganó el N° 3 de H. Albert, segundo el N° 27 de C. Moretti; tercero el N° 326 de R. Vigorelli y cuarto el N° 139 de D. Tomasone.

En la final se vio a un Albert que con muchas ganas de ser el triunfador y con un coche de menor rendimiento, quiso alcanzar al 177 de R. Gutiérrez, acercándose en varias oportunidades, pero por andar siempre en el límite de adherencia, varias fueron las curvas en que siguió de largo, debiendo conformarse con un segundo puesto que de todas maneras le brinda el campeonato de la categoría. Tercero resultó el N° 324 de R. Carrasco y cuarto el N° 27 de C. Moretti.

El día 22, es decir, al día siguiente de la carrera de G.T., tuvo lugar en el Club Claridad de Ciudadela, la última carrera de Turismo Mejorado en escala 1/32, que tuvo por ganador al mismo corredor del sábado: Ramiro Gutiérrez, un valor que realmente creemos, va a dar que hablar el año que viene, ya un poco más sereno y con mayor experiencia conductiva. Segundo resultó un local que también se las trae: Carlos Cuadra (h). Tercero, Eduardo Escudero, y cuarto otro local, Eduardo Bugliosa. Como siempre ha sucedido en ese club, la carrera se realizó con mucho orden y disciplina. Este es otro de los clubes que por su entusiasmo y buena disposición deportiva, merece nuestro elogio.

El día 20 a la noche debía realizarse la última competencia de Gran Turismo en escala 1/24, la que debió suspenderse por falta de inscriptos. Esta carrera, ya no ha de efectuarse, pues como ya termina el año, no hay tiempo material de hacerla nuevamente.

Una nueva pista se ha inaugurado en la calle Silvio Ruggieri, a pocos metros de Las Heras, en el Club Alvear de Capital Federal. Su desarrollo es bastante interesante. Se prometen competencias importantes.



Así se largó uno de los repechajes. Los coches pronto serán sólo una línea de color que pasa a gran velocidad.

CARRERA DE GRAN TURISMO, CLASIFICACION FINAL DE LA ESCALA 1/32 CLUB ATENEO SAN PEDRO, LAZCANO 4989, CAP. FED.

Pos.	Nº	Piloto	Escudería	Coche	Chasis	Motor
1º	177	R. Gutiérrez	Aero-Pol	Mc Laren	Aero-Pol	LENZ
2º	3	H. Albert	Auto-Zoom	Mc Laren	AutoZoom	MURA HIPPIE
3º	324	R. Carrasco	San Pedro	Ford Mk II	Sipper	MURA 1000
4º	27	C. R. Moretti	Sipper	Porsche 908	Sipper	MURA HIPPIE
5º	326	R. Vigorelli	Aero-Pol	Ferrari C-Am	Aero-Pol	16D rebob.
6º	133	A. Sasselli	Aero-Pol	Ford GT-40	Aero-Pol	16D Súper
7º	139	D. Tomasone	San Pedro	Mc Laren	Sipper	MURA 1000
8º	239	R. Longo	Aero-Pol	Mc Laren	Aero-Pol	


CLASIFICACION FINAL DE LA CARRERA DE TURISMO MEJORADO, ESCALA 1/32 CLUB CLARIDAD, BALTAR 250, CIUDADELA

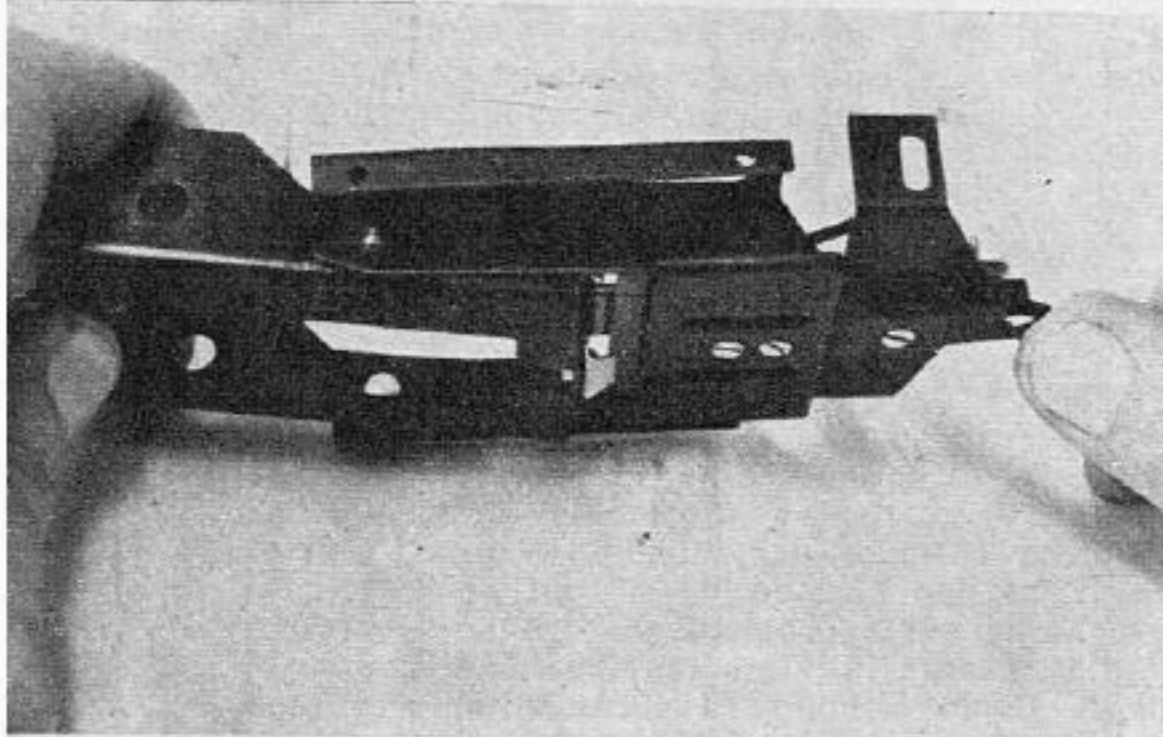
Pos.	Nº	Piloto	Escudería	Motor
1º	177	Ramiro Gutiérrez	Aero-Pol	16DG
2º	127	Carlos Cuadra	Capicúa Cars	16D
3º	167	Eduardo Escudero	Aero-Pol	16D
4º	281	Eduardo Bugliosa	Capicúa Cars	16D
5º	239	Ruben Longo	Aero-Pol	16D
6º	298	Roberto Vigorelli	Aero-Pol	16D
7º	279	Hugo Fedelman	Capicúa Cars	16D
8º	250	Eduardo Bolaselli	Libre	16D

LO MAS NUEVO

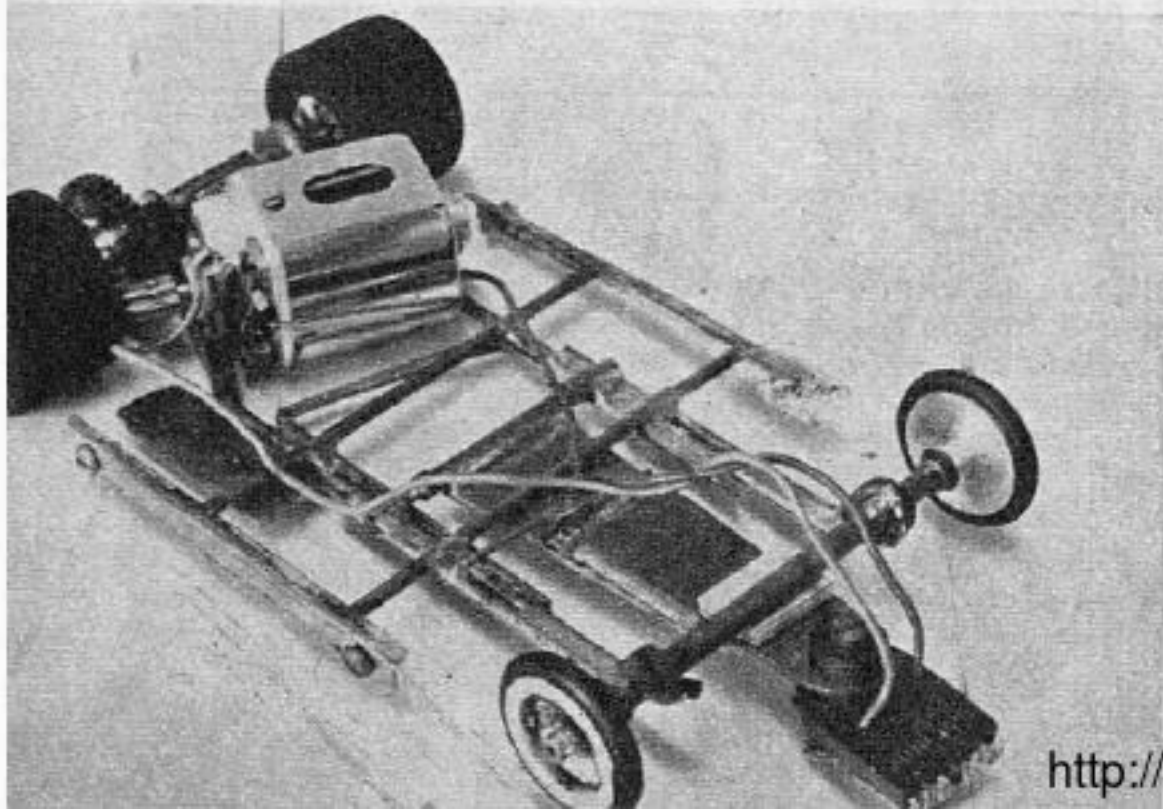
Carrocerías y chasis convenientemente rediseñados han salido al mercado en este último tiempo

Entre las novedades aparecidas últimamente, podemos mencionar, en lo que se refiere a carrocerías, por ejemplo, las que nos ofrecen Anexo J y NUT, que ya han comenzado a lanzar al mercado modelos en escala 1/24 de los más conocidos aparatos de T.C. En efecto, Anexo J nos ha hecho llegar una muy buena reproducción del Torino Berta de Copello, al mismo tiempo que nos ha anunciado algunos otros modelos, como el Numa II, el Trueno, el Chevún, el proto Ford y otros. NUT, nos hizo llegar el Torino Berta de Nasif Estéfano (con las tomas laterales que lo diferencian del de Copello), el Trueno Naranja y el Trueno Dorado. En escala 1/32, ya tenemos de Anexo J, el Chevún y el Proto Ford nuevo, y de NUT, el Numa II. También la firma NOVA nos ha prometido muchas novedades para el año venidero, las que oportunamente les haremos conocer.

En cuanto a lo que a componentes de competición se refiere, tenemos que varios fabricantes, en su constante afán por mejorar la "tenida" de los chasis que comercializan, han modificado o rediseñado, e inclusive obtenido nuevos diseños para los mismos. En esta nota, por ejemplo, publicamos fotografías de un nuevo chasis para 1/24 de Minimodels, de diseño ALGAR, muy interesante, y de muy buenos resultados. Por otra parte su precio es sumamente accesible y es muy probable que preparándolo convenientemente, llegue a rendir tanto o más que los importados, cuyo precio es tres veces mayor. En cuanto a chasis hechos por aficionados, también tuvimos oportunidad de ver y probar uno tipo Ferret, construido por Daniel Caziani, con motor trasversal e inclinado a 35º, que parece ser la última moda en los EE. UU. 



Nuevo chasis de Minimodels, articulado en el centro y con suspensión para el eje delantero.



Este chasis hecho a mano por D. Caziani, es una réplica del último grito de la moda en automodelismo en EE. UU. e Inglaterra.



Tres modelos de T.C. de la firma NOVA: Trueno Dorado, Torino Berta de Copello, y Numa II de Carlos Ruesch.

SIPPER

Sipper Hobbies Center y N. Palacios, fabricante de Carrocerías Nova se complacen en hacer llegar a todos los automodelistas un cordial saludo con los mejores deseos de felicidad para las tradicionales fiestas de Navidad y Año Nuevo.

Felicitemos también al Sr. Jorge Salcedo, de Rafaela, Santa Fe, flamante Campeón Nacional de Automodelismo 1968, ganador con equipo de competición y chasis cucaracha Sipper 1/32, y a la escudería Sipper, dirigida por el señor César Moretti (Luis Pavase y Ricardo Chirarde), ganadora del Gran Premio de TC 1/32 por su avasalladora victoria con elementos de competición Sipper y Carrocerías Nova.

Diciembre de 1968

NOVA

COMO UN MAL PUDO CAUSAR ES

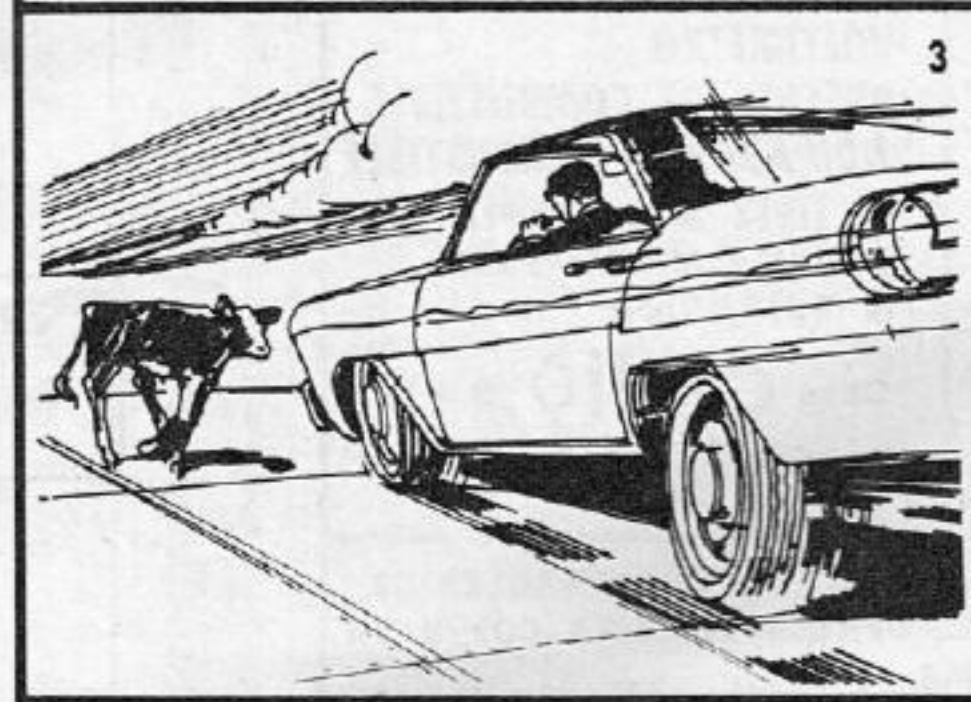
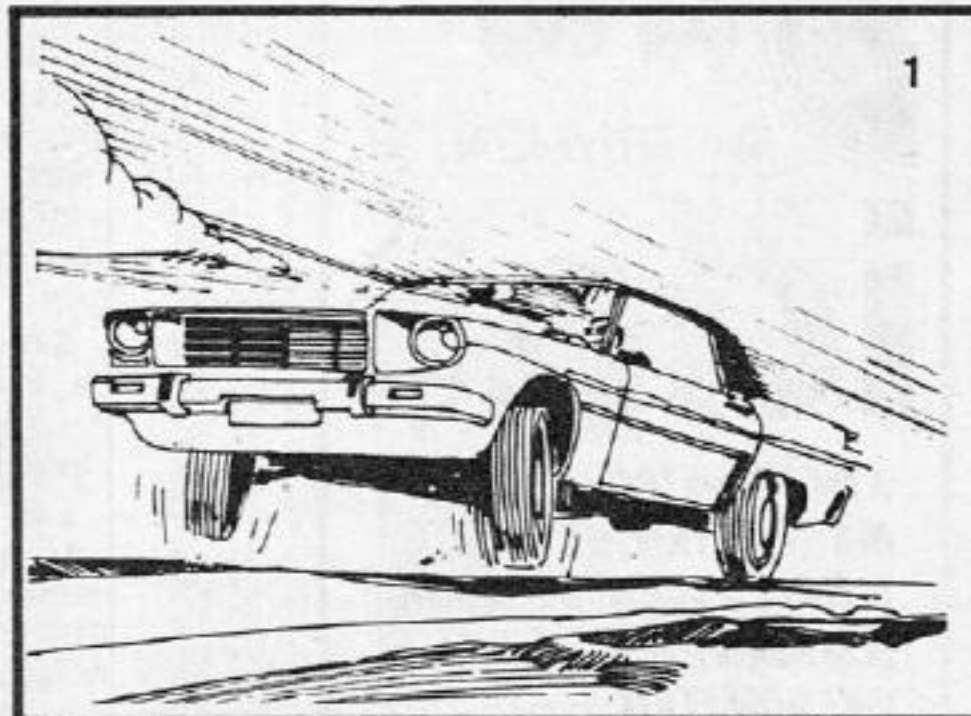


MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.

el mayor fabricante del mundo de productos para el control de la marcha
FABRICA: ITALIA Y AV. MARQUEZ - JOSE LEON SUAREZ - PROV. DE BUENOS AIRES

AMORTIGUADOR TO!

"La rueda izquierda delantera se metió en un bache del camino. No parecía gran cosa pero... qué golpe! El auto se levantó de atrás y la carrocería se aplastó contra el chasis. El impacto levantó limpiamente del camino las ruedas, y el coche comenzó a bambolearse. Entonces perdí el control. Eso es todo lo que recuerdo!"



- 1** Una fracción de segundo, en que sus ruedas salten y pierdan contacto con la pista, puede causar un accidente. Los amortiguadores impiden eso, manteniendo su coche "agarrado" al camino.
- 2** En las curvas, los amortiguadores Monroe mejoran considerablemente la "tenida", conservando la estabilidad a su automóvil.
- 3** La distancia que necesita un auto para frenar se reduce apreciablemente cuando el automóvil está provisto de amortiguadores en buen estado.

Los amortiguadores MONROE, brindan máxima seguridad.

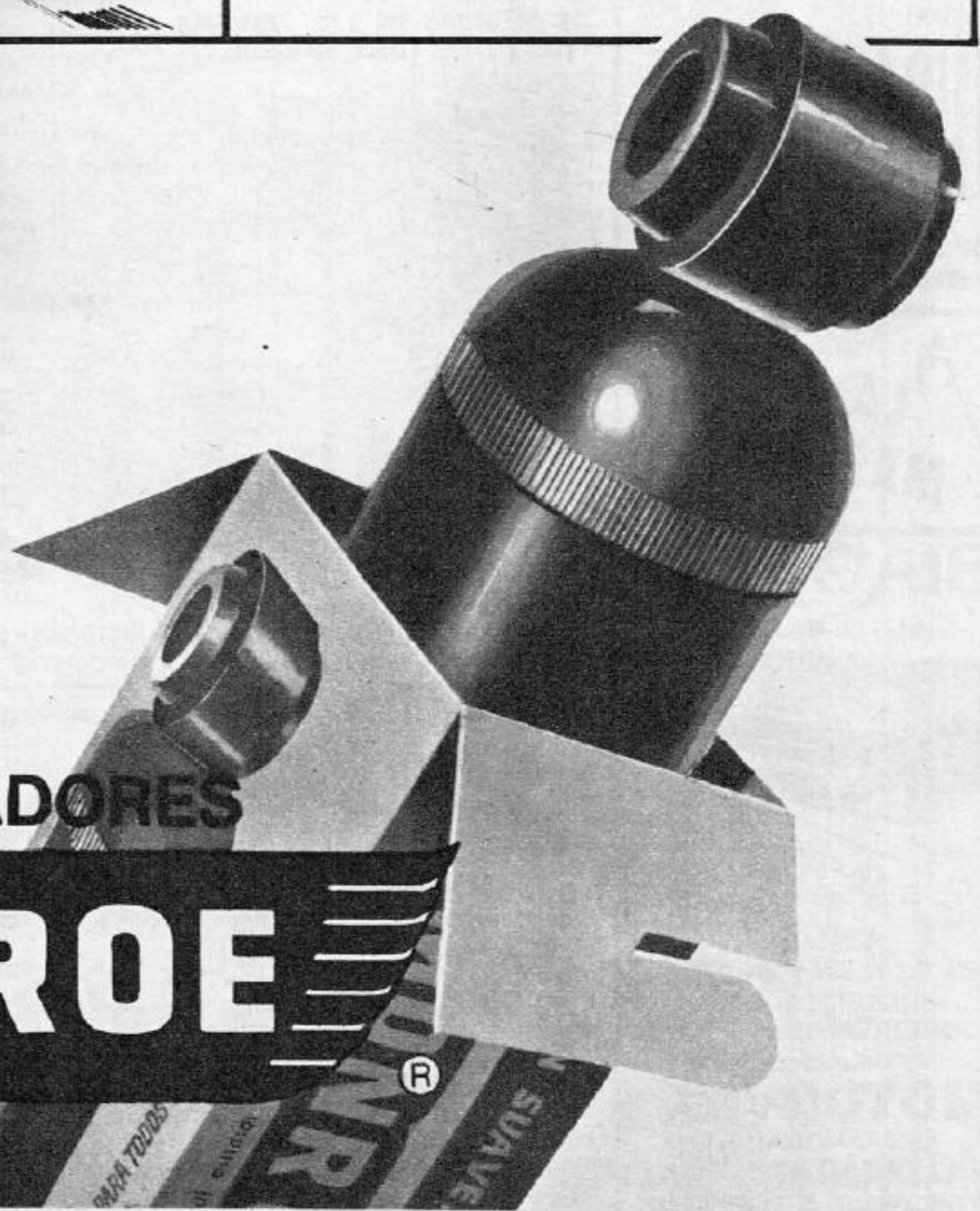
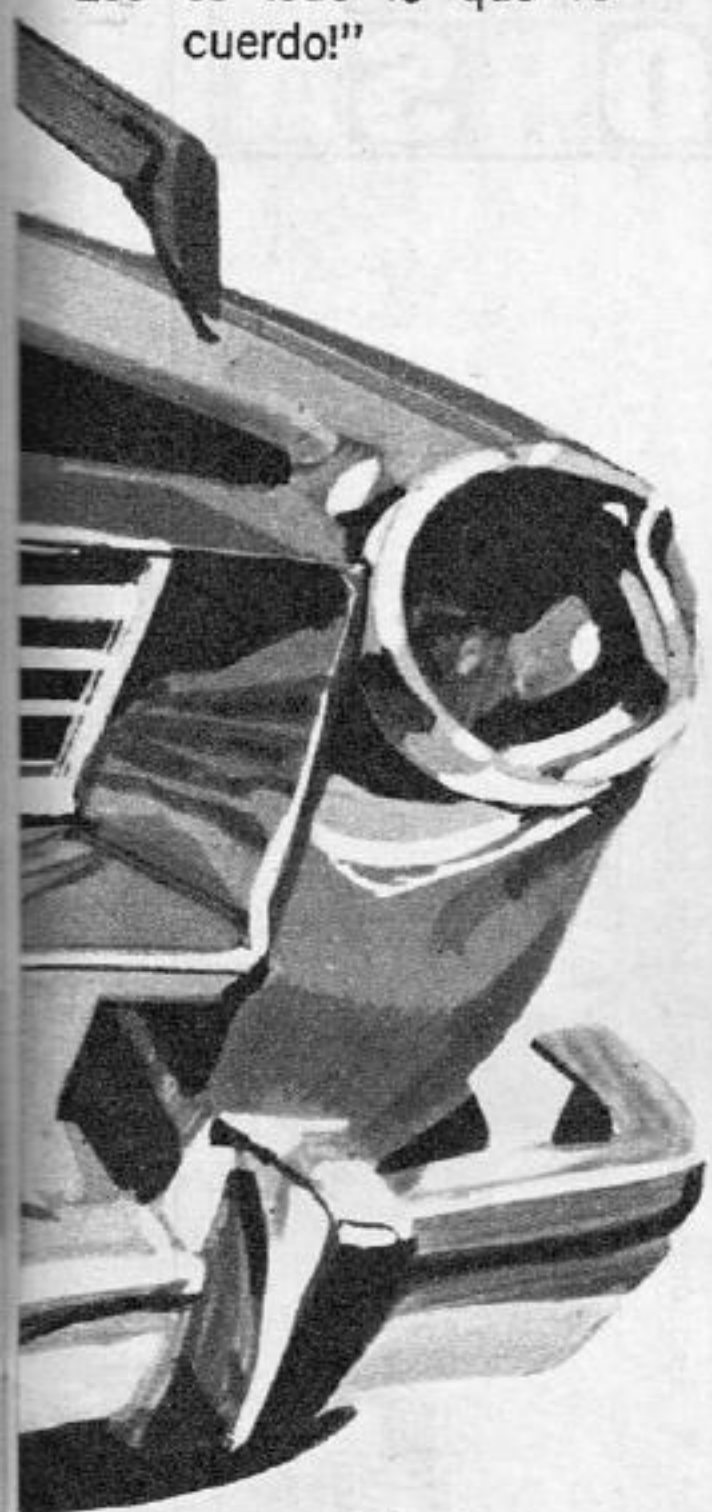
Consulte a su mecánico y evítese riesgos innecesarios haciendo revisar sus amortiguadores antes de los 20.000 kilómetros.

No olvide que de ellos depende su vida y la de los suyos!

AMORTIGUADORES

MONROE

®



sugerencias PARABRISAS CORSA



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.

repuestos **legítimos**



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

SHORTLY

TODO PARA EL INTERIOR DEL COCHE



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



AUTOPISTA S.C.A.

Pichincha y Cochabamba - Capital - Colocación - Estacionamiento

TOTALMENTE **nuevo** **VO** INSTRUMENTAL **ida** →

AMPERIMETRO
MANOMETRO DE ACEITE
TEMPERATURA DE AGUA
TEMPERATURA DE ACEITE
VACUOMETRO
VOLTIMETRO
PRESION DE COMBUSTIBLE
INDICADOR DE COMBUSTIBLE
LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTAL PARA EL AUTOMOTOR

Casa **cadi** S. A. C. I.
Warnes 1055 - T. E. 55-3832 y 54-8914
Bs. As.

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

mar-sol FABRICA DE PILETAS DESARMABLES DE LONA LES OFRECE LA LISTA COMPLETA DE MEDIDAS DE LAS FAMOSAS PILETAS DE LONA MAR-SOL.

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



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

ACCESORIOS "DUO"

CONSOLAS: FIAT 600 - 1500 mod. 68
PEUGEOT 404.
VOLANTES DEPORTIVOS:
Toda la línea completa en fibra y madera.
PERILLAS: TORINO, FIAT, PEUGEOT, RENAULT y COLECTIVOS. Amplio Stock.
PERILLAS: Palanca arriba - FIAT 1500, SIAM, PEUGEOT, CHEVROLET, FORD FALCON, VALIANT.
Capuchones para FIAT 600 con varilla de bronce cromadas.
Perilla de TORINO con insignia FIAT.
Precio especial para revendedores - ventas por mayor y menor. Envíos al interior
. MURATURE 4918



LA NOTA MAS ALTA...

BLACVOZ
AUTO RADIO



70 sobresaliente

¡EXIJALA EN SU NUEVA UNIDAD!
¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!

ES UN PRODUCTO **MOTORVOX**
GARANTIZA:
DIALTECNIA S. C. A.
VIEYTES 1433, T. E. 21-6878/2932,
Buenos Aires

AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pedacadores 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.

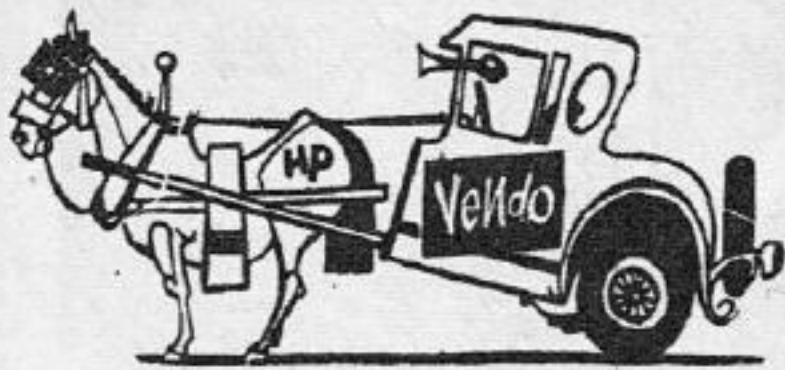
Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 3º piso, Sección Avisos Corsificados, de martes a viernes

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.

camas, tapizados color negro. Equipada con motor fuera de borda. "Carniti" 50 HP. nuevo, modelo 1968. Hélice tripala de 14", de bronce, Radice legítima. Velocidad 64 km/h. Tratar: Guardería D'Horazio, Tigre.

RAMBLER, 4L y PEUGEOT404, vendo contado y facilidades. Documentación en re-



gla. Buen estado. Excelentes condiciones de pago. Sr. Malamud, Tel. 48-1295.

VENDO MOTO VELOCETTE "KTT". - 350 cm³ modelo 1949, en funcionamiento. Una máquina clásica de colección. Campeona mundial en la categoría en 1949. Arbol de levas a la cabeza, cárter seco, suspensión delantera tijera, trasera hidroneumática. Frenos Ferodo legítimos. Llantas Dunlop. Guardabarros de aluminio sin crash. Velocidad de fábrica, 110 millas por hora. Ver en Cristian Motos. Av. San Martín 7878 - San Martín.

COMPRO BARCO TIPO PESCADOR, eslora 10/12 metros, bien mangudo y con mucha estabilidad, 2/4 cuchetas, motor económico marino o marinizado, poco consumo, no importa la velocidad. Contado y facilidades. Tel. 80-2698.

FORMULA 4 - Chasis CRESPI, motor BMW, compro al contado. Tratar. señor Héctor de Rossi, Jorge Newbery 1741, Tel. 772-2579.

PEUGEOT 403, muy buen estado. Vendo de particular a particular. Tratar: 40-3855.



PEUGEOT 403 —61—. Gomas "Michelin" 2 auxilios, palanca de cambios al pie,

con adaptación en el volante. Instrumental completo. Volante deportivo. Tapizado negro. Dos carburadores. Múltiple AG - Radio original importada. De particular a particular, \$ 830.000 con facilidades. Sr. Roggio, Avda. Libertador 14002, Martínez. Tel. 792-9298/7448 y 4261. De 9 a 12 y de 15 a 19.

SCALEXTRIC. Vendo excepcional juego completo de automodelos con muy poco uso, escala 1/32, constituido por los siguientes elementos: 14 curvas interiores, 24 curvas exteriores, 28 rectas Standard, 6 medias rectas, 2 cuentavueeltas, 17 barandas, 3 puentes, 12 peraltes, 2 transformadores, 4 automodelos, 4 pulsadores con freno. Total: 16 metros de recorrido con 4 carriles. Precio total: \$ 49.000, al contado o con facilidades a convenir. Llamar: Tel. 73-3225, de lunes a viernes de 8 a 14.

RENAULT GORDINI 1963, perfecto estado, radio, matafuego, tapizado negro, col-



zas nuevas, cuatro cubiertas nuevas. Vendo. Tratar: de 12 a 14 y de 19 a 22. Tel. 84-7158.

VENDO KARTING, chasis D'Arminio completo, dos motores nuevos D'Arminio, \$ 75.000, H. Yrigoyen 1191, San Martín.

COMPRO CITROËN 2CV, modelos 1960/61/62, buen estado. Papeles en regla. Pago al contado. Llamar después de las 21, Tel. 792-4793.

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

CHEVROLET 400 - 1962. - Perfecto estado. Suspensión y amortiguación reforzadas. Repuestos legítimos GM. Rótulas nuevas importadas. Gomas nuevas. Tapizado nuevo. Papeles en regla. Contado \$ 920.000. O \$ 480.000 y el saldo 20 meses a bajo interés. Particular a particular. Llamar a 40-9253 ó 80-2698 (por la noche).

MONOPLAZA FORMULA 5 - 175 cm³. Chasis reticulado especial tubular. Carrocería de plástico. Suspensión delantera independiente tipo Brabham. Suspensión trasera independiente tipo Chapman. Dirección, piñón y cremallera marca Ex-



calibur. Distancia entre ejes 1,80 m. Trochas 1,08 y 1,10 m. Rodado delantero 8", trasero 10" con llantas ensanchadas. Frenos hidráulicos en las 4 ruedas. Vendo sin motor y con trailer para remolque. Av. Callao 1289, Capital.

TM y TC. Válvulas de competición BERTA. Conjuntos armados Filadelfia. Todo para competición. Envíos al interior contra reembolso a través de Central-Postal-Car (CPC), y ventas en Capital: Viamonte 1604, Tel. 40-9253 y 40-8190.

LANCHA AVAN 410 de plástico, modelo 1968, casco banco con cubierta verde y blanca. Cuatro asientos, convertibles en

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

TODO EL

68

Todos los grandes
acontecimientos del año
en una Edición Especial
de SIETE DIAS
(112 páginas - 32 a color).

EL VIAJE A LA LUNA

Fotografías exclusivas de la mayor hazaña espacial

LOS HECHOS QUE ESTREMECIERON AL MUNDO: Robert Kennedy y Martin Luther King • Las rebeliones estudiantiles • Checoslovaquia invadida • El triunfo de Nixon • Biafra: África llora • Pablo VI en Latinoamérica.

EL AÑO EN LA ARGENTINA: Un balance completo de la actividad del gobierno • Predicciones económicas • Sociólogos e intelectuales interpretan el presente y el futuro del país.

EL DEPORTE: El triunfo de Locche • La consagración de Estudiantes de La Plata • Carlos Pairetti • Fórmula 2 • Las Olimpiadas de México • Sumas y saldos de un año intenso.

LIBROS - CINE - TELEVISION - DISCOS - TEATRO: Los especialistas de SIETE DIAS eligen las diez mejores muestras de cada género.

1968 AÑO INSOLITO: Auge de las minifaldas • Buenos Aires, año 2000 • Las herederas de Brigitte Bardot • Fotos pintorescas de grandes personalidades • Invasión de juguetes electrónicos.

Todo lo que interesa al hombre y la mujer, en la más severa, exhaustiva, alegre y amena compilación de 1968, presentada a la manera de un documento de valor permanente

SIETE DIAS ILUSTRADOS

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

Parabrisas CORSA

mercado

MUY IMPORTANTE:

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

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

AUTOS USADOS

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Coupé	1948	420.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
Coupé	1951	500.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. ..	1959	720.000
Impala 6 mec. ..	1959	800.000
Impala 6 mec. ..	1960	950.000
Impala 8 aut. ..	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. ..	1961	1.000.000
Impala 6 mec. ..	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. ..	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. ..	1963	1.400.000
Impala 6 mec. ..	1964	1.600.000
Impala 8 aut. ..	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.550.000
Special	1967	1.350.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé ..	1961/2	500.000
850 cc Spyder ..	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1956	350.000
Sedan	1957	370.000
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc. ..	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc. ..	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc. ..	1967	1.000.000
FIAT		
4 p. 1100	1947	160.000
4 p. 1400	1950	200.000
1400	1951	220.000
1400	1954	290.000
1100	1956	290.000
500	1958	220.000
600	1958	280.000
1100	1958	430.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo ..	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo ..	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar ..	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar ..	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ...	1946	360.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan ..	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Prefect	1956	250.000
Fairl. 500 6 mc. ..	1957	520.000
Fairlane 8 aut. ..	1957	500.000
Fairlane 6 mec. ..	1958	600.000
Fairl 500 8 aut. ..	1958	580.000
Galax. 6 mec. ..	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. ..	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. ..	1963	850.000
Falcon de Lujo ..	1963	900.000
Falcon Stand. ..	1964	870.000
Falcon de Lujo ..	1964	950.000
Falcon de Lujo ..	1965	1.050.000
Falcon Futura ..	1965	1.280.000
Falcon Stand. ..	1965	1.000.000
Falcon Stand. ..	1966	1.100.000
Falcon de Lujo ..	1966	1.300.000
Falcon Futura ..	1966	1.400.000
Falcon de Lujo ..	1967	1.400.000
Falcon Stand. ..	1967	1.350.000
Falcon Futura ..	1967	1.500.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg ..	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
MERCURY		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv.	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960	680.000
403	1961	720.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo	1965	1.150.000
404 Standard	1965	1.090.000
404 Standard	1966	1.170.000
404 De Lujo	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo	1967	1.350.000
PLYMOUTH		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
RAMBLER		
Cross-Country	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom	1963	750.000
660, 1ª serie	1963	780.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country	1963	780.000
660, 1ª serie	1963	780.000
Ambassador 990	1963	820.000
1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassador. 990.	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassador. 990.	1964	1.000.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambasad. 990.	1965	1.150.000
Ambasad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador	1967	1.500.000
Ambasad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1958	300.000
Dauphine	1960	320.000
Dauphine	1961	350.000
Dauphine	1962	380.000
Gordini	1962	450.000
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	650.000
RILEY		
1500	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
SINGER		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p.	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p.	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo	1966	1.500.000
V	1967	1.500.000
Coronado	1967	1.550.000
Gran Turismo	1967	1.580.000

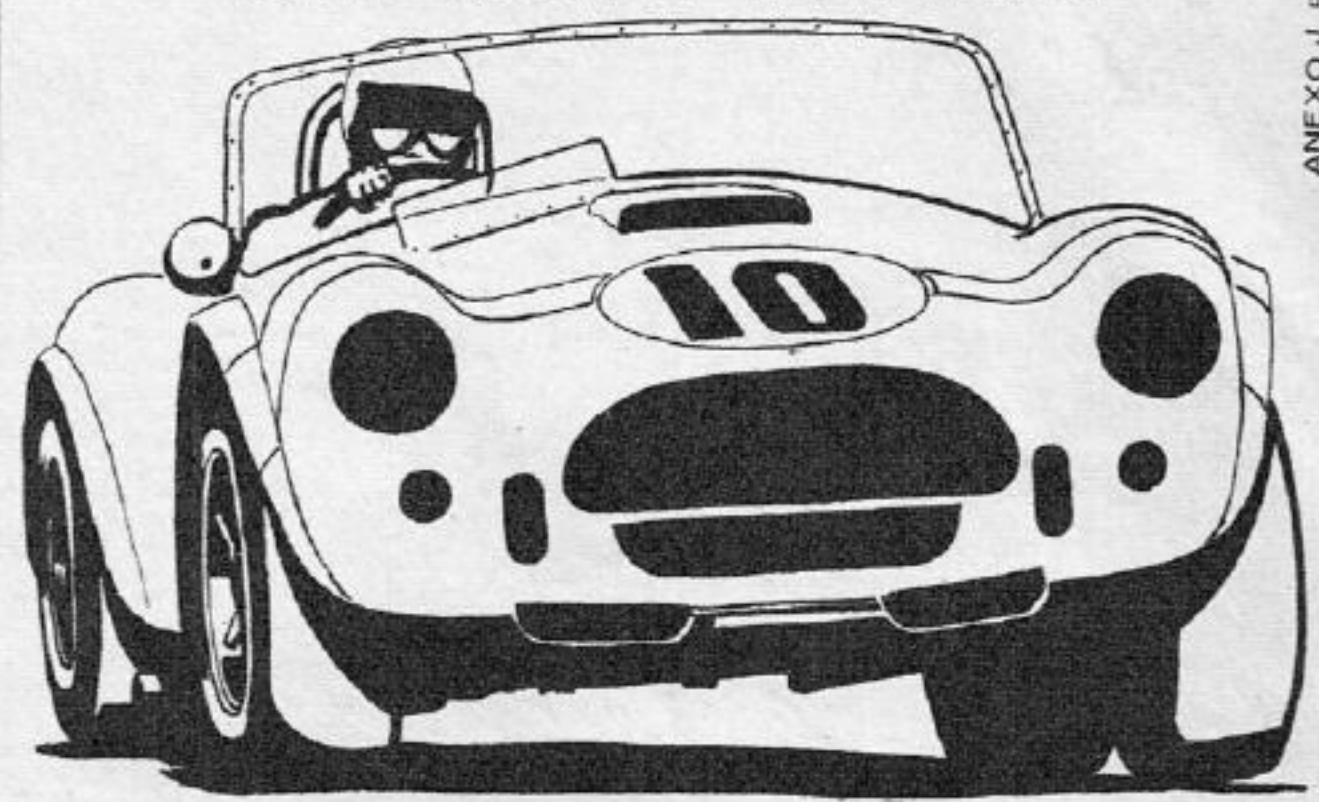
MARCA	AÑO	ESTIMAC.
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000
WOLSELEY		
4 p.	1947	140.000
1500	1960	500.000
PICK - UPS USADAS		
ARGENTA		
Pick-up	1962	580.000
Pick-up	1963	600.000
Pick-up	1964	640.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000
CITROËN		
Furg. s/crist.	1963	300.000
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
Furg. c/crist.	1963	380.000
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960	700.000
10	1961	750.000
10	1962	800.000
10	1963	850.000
10	1964	900.000
10	1965	950.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.250.000
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
DODGE		
D-100 Pick-up	1961	750.000
D-100	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
FARGO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000

MARCA	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
AUTOMOVILES 0 km		
AUTO UNION		
1000 S. 4 p.		1.249.000
Rural Universal		1.279.000
CITROËN		
2 CV AZAM, 4 p.		859.000
2 CV AZN, 4 p.		793.000
2 CV AZ, 4 p.		825.000
CHEVROLET		
Súper Sport		2.226.000
Special, 4 p.		1.761.000
Súper, 4 p.		1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..		2.134.000
DODGE		
Valiant		1.846.000
Polara		2.041.000
Coronado		2.199.000
Gran Turismo		2.306.000
ESTANCIERA		
UA-5RB t/simple		1.526.700
UA-5RA t/doble		1.693.200
FIAT		
600 E, 2 p.		878.000
800 Coupé		1.085.000
800C Coupé Spyder ..		1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.		1.411.000
1500 Coupé		1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.		1.485.000
FORD		
Falcon, taxi, 4 p. ...		1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .		1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.		1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .		2.021.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Rural Falcon De Luxe		1.960.000
Rural Falcon Futura		2.063.000
PEUGEOT		
404 Gran Lujo, 4 p. ..		1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .		1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Clas. Custom 380, 4 p.		1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.		1.780.900
C.-Country 380, 4 p.		2.020.100
Ambassador 380, 4 p.		2.490.100
JEEP		
JA-3UB, t/simple ..		869.100
JA-3UA, t/doble		1.041.000
RENAULT		
R-4, 4 puertas		948.000
Gordini, 4 p.		1.017.400
850, 4 puertas		873.000
TORINO		
300, 4 puertas		1.741.200
380W, 2 puertas		2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..		2.416.000
300S, 4 puertas		1.920.600
380, 2 puertas		2.245.300
PICK-UPS 0 km		
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.		
DODGE Standard		
D-100E/ejes, ch. s/caj.		1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.		1.620.000
De Lujo		
D-100E/ejes, ch. s/caj.		1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.		1.661.000
Standard		
D-200E/ejes, ch. s/caj.		1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.		1.751.000
De Lujo		
D-200E/ejes, ch. s/caj.		1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.		1.794.000
CITROËN		
Furgoneta AZU		805.000
AZU B		817.000
FIAT ARGENTINA S. A.		
Multicarga 1500		1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.		
F-100 chasis s/caja .		1.655.000
F-100 chasis c/caja .		1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.		
Chevrolet C-10703 s/c.		1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.		1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.		1.719.545
IKA-RENAULT		
Jeep T-80 t/simple ..		1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...		1.782.000
Jeep Frontal, naftero .		1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..		1.914.600
Jeep Furgón Utilitario		1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...		1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..		934.800
Renault 4-F (Furgon.)		812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE		
D.K.W., pick-up frontal		1.275.000
I M E		
Rastrojero (diesel) ..		1.425.000
Doble Cabina		1.680.000
S.A.F.R.A.R.		
Peugeot T4 B		1.255.000

SIEMPRE EN PUNTA...

DEPORTE MOTOR



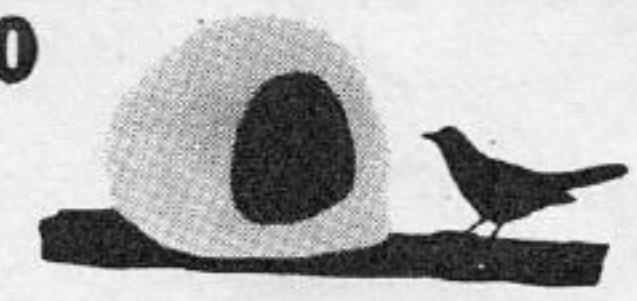
**LUNES A SABADO 12,15 -- 19,05
DOMINGO 19,30**

LW1 Radio Universidad

580 Kilociclos

CORDOBA

Hay una gran diferencia entre que el Estado sea el primer servidor del público



y que el público sea servidor del Estado.

Esta es la gran diferencia entre el sistema de libre empresa y el paternalismo del Estado



CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

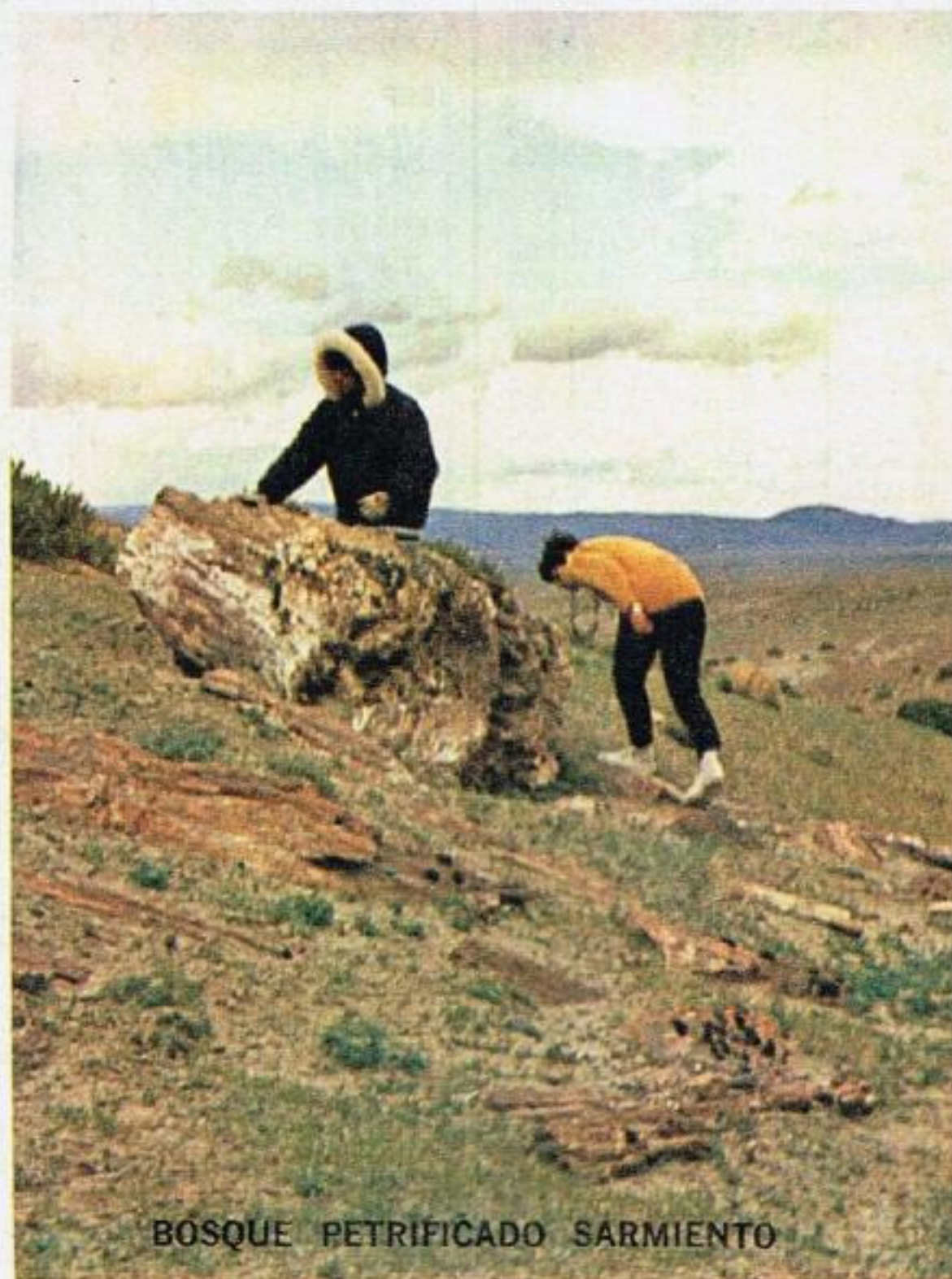


CIUDAD DE COMODORO RIVADAVIA

CHUBUT PARAISO DEL "CAMPING"
CHUBUT OFRECE SUS MULTIPLES
ATRACTIVOS

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

CHUBUT ES DIFERENTE...



BOSQUE PETRIFICADO SARMIENTO

SOLICITE INFORMES A:

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

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



DISFRUTE...

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

PROVEEDURIA DEPORTIVA



DISTINGUIDA CON
LA CINTA AZUL
DE LA POPULARIDAD

CAMPING - ROPERIA - PESCA - CAZA - MOTONAUTICA - BASQUET

ARMERIA - FUTBOL - RUGBY - TENIS - BICICLETAS

TODOS LOS DEPORTES

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

La pick-up Ford sólo le gusta
a la mayoría. Este aviso es para la minoría.

**LA F-100 TIENE EL MEJOR
PRECIO DE REVENTA. POR SU
LARGA VIDA UTIL.**

MAS RENDIMIENTO • MAYOR VIDA UTIL • DOBLE EJE DELANTERO (Twin-I-Beam)

PICK-UP FORD F-100

Pida una demostración a su Concesionario



FELIZ 1969

fate 



dicero - publicidad