

\$70

Parabrisas

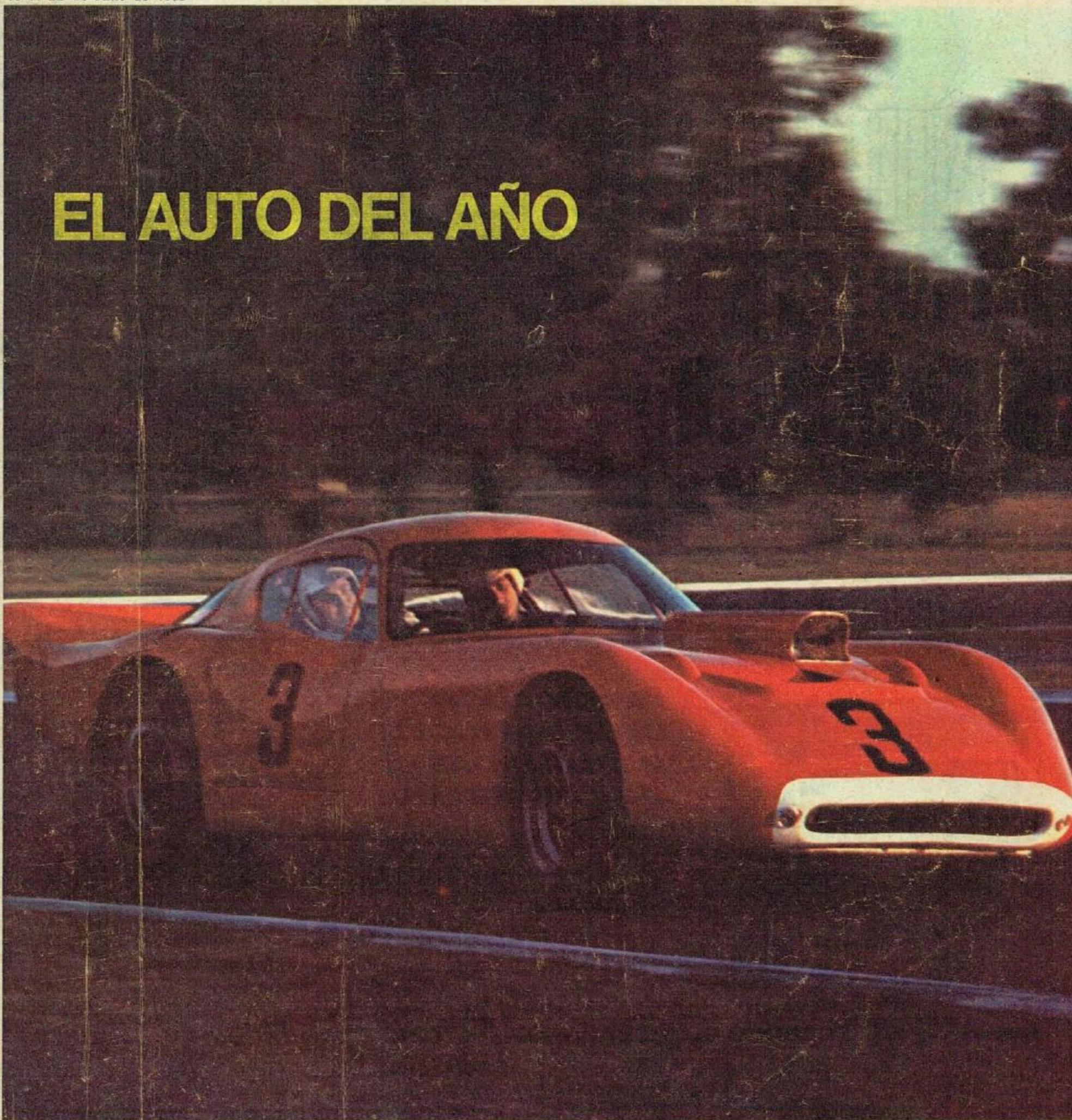
Nº 117

CORSA

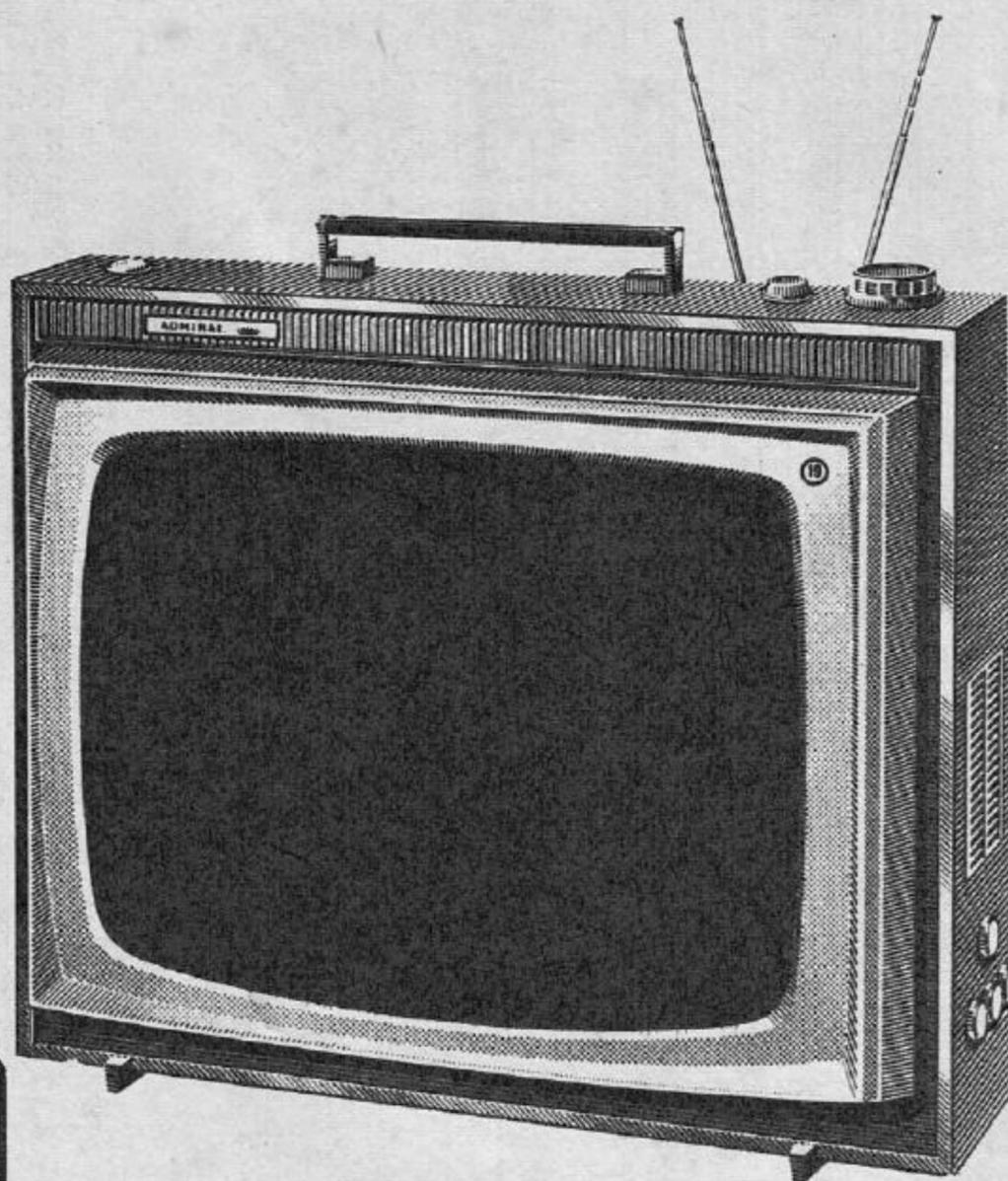


16 al 22 de Julio de 1968

EL AUTO DEL AÑO



**NUEVO
PORTATIL
SUPERCHATO**



MOD. P9421

Admiral 

De la linea de portátiles superchatos que ud. busca



MOD. PG9300

**FABRICADOS
CON MATRICES
IMPORTADAS
DE LOS EE. UU.**

en gabinete de hermosos colores
- Antena Telescópica
- Componentes "qualityplus"
- Circuito impreso sellado
con personalidad "ADMIRAL"



MOD. PG1647

Admiral su segundo o tercer televisor con cualidades de primero!

FABRICA Y DISTRIBUYE **SADIC S.A.**
VIRREY LINIERS 162 - Capital Tel. 86-1064/6870/6805



Parabrasas CORSA

DIRECTOR

Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION

Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL

Norberto Alvarez Ojea

REDACCION

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

COLABORADORES

Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez
Balbi, Dr. Enrique Bertolozzi,
Enrique Carmona, Nicolás
Gelormini, Juan Carlos Llanos,
Juan Marchetti, Ing. Lázaro
Musih, Dr. Arturo Pellet Lastra,
Jorge Agromayor y Rubén Torres.

CORRESPONSALES

Pedro Handler (Uruguay),
Luis Ruejas (Tucumán), Héctor
Acosta (Córdoba) y Héctor José
Milanich (Entre Ríos).

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

ARTE Y GRAFICA:

DIRECTOR

Stefan Strocen

COORDINADOR

Luis Soler Camino

JEFE DE TALLERES

Roberto Leone

JEFE DE DIAGRAMACION

Roberto Mergosa

DIAGRAMADORES

Eduardo C. González

y Carlos A. Romano

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:

JEFE

Francisco Vera

REPORTEROS GRAFICOS

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL:

PUBLISHER

Hugo Muchnik

JEFE DE PUBLICIDAD

Jorge Arigós.

PROMOTORES

Juan Carlos Hiquis

y Rodolfo H. Sabatini.

TRAFFICO

Renée Luna.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 966.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2687/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. 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. T.E. 31-1431, 32-6388/6843.

EDITORIAL

Afirmar categóricamente que el auto del año es el prototipo Competición (alias Fast-Chevrolet, alias Trueño Naranja, etcétera) a muchos les puede resultar como demasiado terminante y tal vez inexacto, y... para que nos vamos a engañar... nosotros estamos pensando que en alguna forma se nos puede haber ido la mano, porque a decir verdad, el Martos-Chevrolet (alias Chevy IV, alias el Chivo de Froilán) se ha convertido desde su presentación en un serio aspirante a compartir con el coche de Piretti tal denominación.

Lo acontecido en el autódromo Oscar Cabalén en Córdoba, parece confirmarlo de manera más contundente todavía, que en la oportunidad de la última carrera en el autódromo porteño, y además, Carlos Marincovich ha demostrado de manera contundente que sabe manejar como se debe el aparato. Es —en cierto modo— muy halagüeño ver cómo ha recomenzado la lucha de marcas en nuestro TC, porque méritos aparte, empezaba a resultar un tanto monótono el monopolio torinista. Lo que nos gustaría muchísimo ver, es de una buena vez la ofensiva de los defensores del ocho en "ve".

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES MA F1 Y F4

En el magnífico autódromo de San Juan. Esta vez dentro del tremendo escenario que brinda la quebrada del Zonda habrá Mecánica Argentina de las Fórmulas 1 y 4. Con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad.

El circuito, totalmente pavimentado, y con curvas peraltadas, tiene una longitud de 3.230 metros.

La carrera de Fórmula 1 constará de dos series con doce vueltas al circuito y una final de 25 vueltas; en cuanto a la F4 se disputará en una sola prueba de 20 vueltas. El orden de largada para ambas pruebas se determinará mediante las pruebas de clasificación que se realizarán el sábado 30 a las 13 horas.

La entidad organizadora, Asociación Sanjuanina de Volantes, ha instituido para el festival premios por un valor aproximado a 2.450.000 pesos.

La inscripción es gratuita y el registro respectivo fue abierto el día 8 de julio en la sede del club organizador, calle Laprida 173, Oeste - Local 13, ciudad de San Juan, y en la C.D.A., Capital. El cierre de las inscripciones se producirá el día 18 de julio a las 18 en Buenos Aires y a las 24 en San Juan.

TURISMO EN MENDOZA

En el circuito número 2 del nuevo autódromo de la Asociación Sanrafaelina de Automovilismo se disputará el próximo domingo una prueba para la ca-

tegoría Turismo, con puntaje para el Campeonato Argentino.

El sábado habrá pruebas de clasificación para las dos clases participantes: hasta 1.150 cm³ y de 1.151 hasta 2.000 cm³.

El domingo se disputarán dos series y una final para cada una de las clases. Se entregarán 1.050.000 pesos en premios. Lo que habla de la seriedad con que ha encarado el trabajo la gente de esta nueva institución mendocina. Son todos jóvenes entusiastas que han hecho mucho en pro del automovilismo en muy poco tiempo. Estas son las pruebas.

La dirección de la Asociación organizadora es: Bombal y Alsina, San Rafael, Mendoza. Teléfono 2506.

TURISMO ZONAL

La postergada carrera de la ciudad de Concordia, que debía realizarse el pasado 7 de julio, se llevará a cabo el domingo próximo. Habrá tres categorías: "B", de 700 a 1.150 cm³; "C", de 1.151 a 2.000 cm³ y "D", de más de 2.000 cm³.

Organiza el Auto Club Concordia, donde se reciben las inscripciones hasta el 19 de julio hasta las 24 horas. La dirección del club adonde deberán dirigirse los interesados es: H. Yriogoyen 627, Concordia.

Se entregarán 600.000 pesos en premios.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES GRAND PRIX DE INGLATERRA

Patrocinada por el Daily Mall, el próximo sábado se disputará

en Brands Hatch el Grand Prix de Inglaterra. Esta séptima fecha del calendario por el Campeonato Mundial de Conductores verá la continuación de la batalla sin cuartel que vienen librando los Matra-Matra y Matra Ford, los nipones Honda "ancienes" y nuevos, los Eagle y la ganadora Ferrari. Contra ellos, defensores del Commonwealth, estarán los Brabham, Mac Laren, Cooper, Lotus Ford y BRM. Este es el programa textual confeccionado por el R.A.C. de Gran Bretaña:

6,30 a. m. Puertas abiertas.

11,30 a. m. 20 vueltas por el Trofeo Clearway Fórmula 3 Internacional.

12,30 p. m. 20 vueltas por el Trofeo Guards International Saloon Car Race.

1,15 p. m. Intervalo para el lunch y desfile aéreo.

3,00 p. m. R.A.C. British Grand Prix. Carrera Fórmula Uno por el Campeonato Mundial sobre 80 vueltas.

6,00 p. m. Chris Barber Jazz Band.

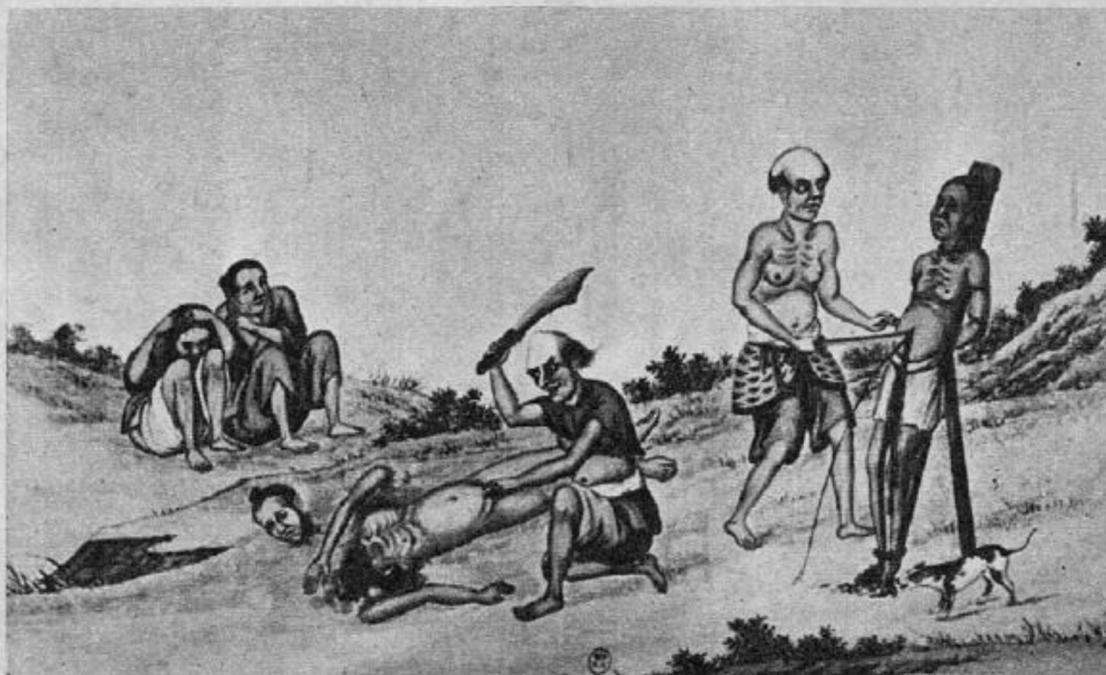
TURISMO

Entre el 20 y el 21 se disputarán en Bélgica las 24 Horas de Francorchamps. Estará reservada a máquinas del Grupo 5 Internacional y otorgará puntos para el Campeonato Europeo de Turismo.

ALEMANIA OCCIDENTAL

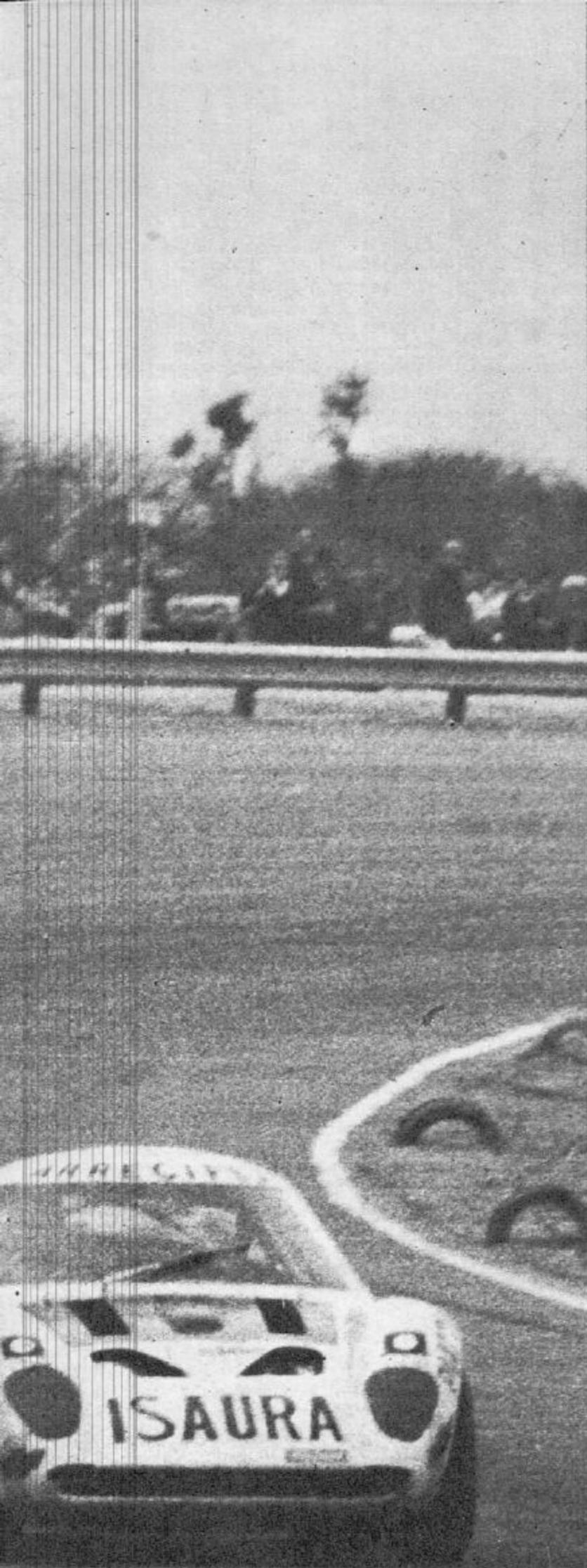
En Hockenheim, el domingo próximo se hará la carrera que lleva el nombre del lugar para máquinas de Sport y Gran Turismo.

Art. 2º del mismo Ensayo de Proyecto para la Dirección de Carreras de Turismo Mejorado:
De las penas: a) Finalizada la prueba, los oficiales designados tendrán carta blanca para castigar a los participantes que por su mal proceder se hubieran hecho merecedores de la pena.
En la foto, durante un ensayo de aplicación: a la izquierda, mientras el Chino Rodríguez Canedo espera sentado junto a Pedelaborde, el doctor Carman secciona cabeza y brazo del corredor Alberto Gómez. A la derecha, el capitán Glanelli perfora con un cuchillo el vientre de Paco Mayorga atado a un poste. Se desconoce la procedencia del can junto al poste.





I CONFIRMAC



El hasta ahora auto del año. confirmó su condición de tal. Pero la amenaza se llama: Martos-Chevrolet que puede arrebatarse el apelativo. Dos autos que funcionan realmente con motores Chevrolet, fueron los animadores de la carrera cordobesa. Tercero Copello y cuarto Nasif Estéfano

por GERMAN SOPERA y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

fotos de NILO SILVESTRONE

Chevrolet versus Torino. Challenger versus campeón. Visitantes contra locales. Los que quieren pasar al frente y los que quieren seguir estando al frente. Como resultado, una gran cantidad de público atraído por el Hoy — Gran carrera — Hoy, en el autódromo Oscar Cabalén.

Pero ni la lucha de marcas desusada ni el consagratorio triunfo de Pairetti con su nuevo auto se pudieron comparar en espectacularidad con la magistral lucha desarrollada durante 25 vueltas por tres hombres decididos a ganar. Grandioso, admirable y electrizante. El que fue capaz de reprimir un puño agitado, una exclamación de asombro o un comentario emocionado, seguramente debe tener el sistema nervioso muy poco sensible. Marincovich fue un perfecto administrador del auto que tenía, Pairetti el piloto espectacular que adoran las multitudes y Copello, con mayúsculas, con signos de admiración, subrayado: ¡EL MAESTRO!, porque ésa es la definición de tribuna que mejor lo pinta como el responsable del gran carrerón del domingo.

Volvamos, sin embargo, un poco al principio para ordenar mejor todos los sucesos del fin de semana cordobés.

La avanzada Chevrolet fue impactante. El miércoles llegó toda la delegación del siete bancadas con 32 personas y siete autos, nada menos, como escoltas del auto naranja que llegaba en condición de favorito. Ese mismo día probó Pairetti, dio 29 vueltas al circuito y estuvo tranquilamente en los alrededores del minuto y siete segundos, vale decir, casi el anterior record de vuelta. De complemento llegó el auto de Frolán González y todavía hubo tiempo para pasear por la ciudad

al prototipo de Pairetti, con la conmoción popular imaginable. Como si aún fuera poco Chevrolet también se trajo a Vianini para que manejara el particularísimo "monito", ya que la Garrafa todavía sigue su etapa de reconstrucción post-piña de Rafaela. Este auto, de cualquier manera, andaba bastante menos que los otros dos "chivos". Lo manejó Pairetti y no pudo bajar de 1m 8s 6/10. Vianini risueñamente reconoció: "Me trajeron con engaños, con este auto no se puede hacer nada".

Mientras tanto, durante la semana, Berta también usó el autódromo y estuvieron repetidamente bajo el minuto siete, anterior barrera de este autódromo que el domingo último fue vulgarmente pisoteada por todos. Todos los planes de don Oreste funcionaron bien hasta el sábado, día muy aciago para "el mago de Alta Gracia" (original denominación que se le adjudica). A la mañana, probando, reventó el motor preparado con tanto detalle, el que tenía que defender prestigios. Vuelta a Alta Gracia a trabajar y llegan sobre la hora a la clasificación con el motor del Torino particular de Berta en la Liebre de Copello (situación similar a la carrera de El Pinar). Para sorpresa de todos, segunda y consecutiva traición de los metales Tornado: una biela quedó de regalo sobre el asfalto. Para colmo, habiendo conseguido un tiempo nada más que discreto por parte de Nasif y otro de última línea para Copello.

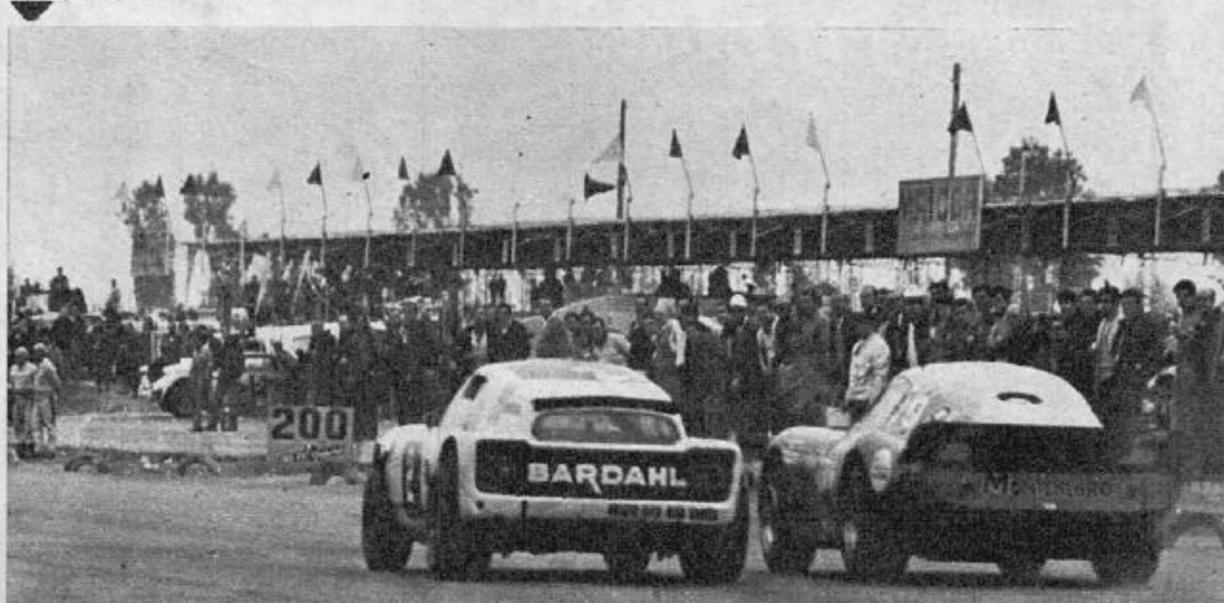
Hasta las cuatro de la mañana se trabajó en lo de Berta. Y los autos estuvieron en el circuito, aunque algunos preveían lo contrario. El asunto era verlos en acción.

Junto a los scratch Torino y Chevro-



◀ Los actores principales de lo sucedido el domingo en Córdoba. Marincovich, Pairetti y Copello. Dos Chevrolet y un Torino. Sin más comentarios.

El prototipo Competición con Carlitos Pairetti al volante y la Liebre II de Eduardo Copello. No pudo con el Chevrolet.



ION!



let permanecían expectantes los "posibles" del resto: Perkins, Gradassi, Pascualini, Ternengo, Di Palma, Ruesch.

Hubo emoción previa a cargo de los autos "standard" (standard muy entre comillas) y después el comienzo de lo que sería la mejor carrera del año. La cosa era a dos series de 25 vueltas cada una y suma final de tiempos.

Se larga la primera y en el momento mismo del banderín ya Copello reptaba desde el fondo en busca de avanzar lugares. Pairetti, por supuesto, había copado el primer lugar seguido de Ternengo, que conducía una renovada Liebre Mk 1 1/2. Atrás Marincovich y después Nasif, Di Palma, Gradassi, Vianini y el resto escalonados de esa manera en la primera vuelta. En el segundo giro Marincovich ya superó a Ternengo y busca encontrar a Pairetti. En tanto Copello pasaba autos casi como con "bronca". En la quinta vuelta pasa al frente Marincovich, pero en la sexta otra vez Pairetti; Gradassi y Estéfano se acercaban gradualmente a Ternengo y Copello vela cada vez más cerca las colas de los punteros.

En la octava vuelta toque entre Canelo y Caldarella, y viaje hacia el guard-rail protagonizado por Caldarella. Pairetti se despega un poco de Marincovich y se apelonan en forma espectacular Marincovich, Ternengo, Nasif y Copello. Copello al cuarto puesto, luego al tercer puesto, se acerca a Marincovich y en una frenada se cuela por adentro en la curva más lenta del circuito adelantándose a Ma-

rincovich. Espectacular. Pero en las rectas vuelve a irse el Chevy III, evidentemente con varios HP más. Así durante varias vueltas. Finalmente prevalece Marincovich pero ya Copello había ganado con su tercer puesto el derecho a la primera línea, asegurando una lucha imaginable para la segunda serie.

Mientras los TC descansan salen más autos "standard" de las categorías hasta dos litros y más de dos litros y alrededor de las doce del mediodía vuelven a ganar el circuito los famosos "coches del pueblo", ahora con los "utilísimos" 1.230 kilos, desde esta carrera. Motores en marcha, vistas atentas a la bandera, nervios dominados y el ¡largaron! que dio comienzo a las 25 vueltas más sensacionales de este año. Pairetti y Copello picando en punta, como corresponde a sus temperamentos. Nasif y Gradassi lo preceden a Marincovich, pero por poco tiempo. En la segunda vuelta el Chevy III ya los había superado.

Y entonces, con los tres mejores en punta, comienza el show más excitante que uno se pueda imaginar. Pairetti, Marincovich, Copello o intercalando esos puestos. Copello confirmó ser el más rápido de los tres, el que es capaz de ganar más metros en una frenada y no perder por eso el dibujo ideal de la curva. Arrancaba expresiones de admiración de una hinchada predispuesta al Chevrolet.

En la octava vuelta un momento excepcional: revienta una goma del auto

Nasif Estéfano lucha con la curva y el auto. Fue cuarto en la final sin poder acercarse a su compañero Copello.

de Pascualini en la última curva, antes de los boxes, y el auto se va contra el guard-rail. Detrás de él llegaban los tres colosos y se encuentran con la obstrucción. Brillantísima improvisación de Copello sobre la marcha que le hace ganar metros con una frenada imposible y colocarse entre Pairetti y Marincovich. Y así el resto de la carrera. En las últimas vueltas unos pequeños tapones le hicieron perder alguna distancia con los Chevrolet, mucho más veloces, pero la recuperó con sus condiciones excepcionales, aunque reconoció luego una pequeña trampa al cuentavueltas. A la cola de Pairetti, Copello llegó a tirar ¡6.200 vueltas!

Marincovich llegó finalmente adelante de Pairetti, pero la suma de tiempos era netamente favorable a "Carlitos". De todas formas era la gran fiesta Chevrolet que continuó en el parque cerrado con Pairetti abrazado por centenares de personas y con Horacio Steven en andas de muchos. El gran día había llegado.

ANTES, DURANTE

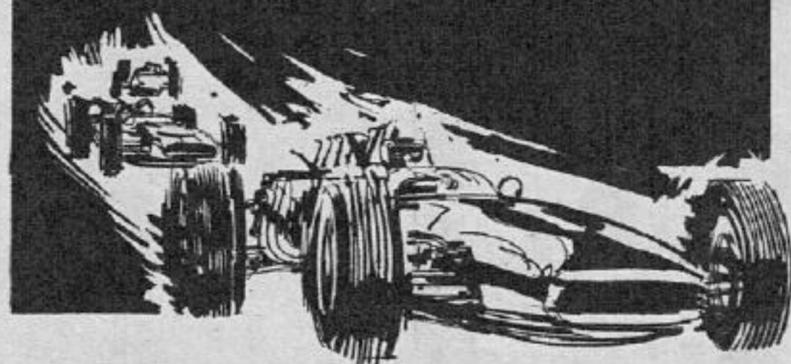
Y DESPUES

Nunca se sintió tanto frío en un sábado previo a la carrera como el que vivimos en Córdoba. Poco público, un cielo gris y chato, y como resultado de toda esta mezcla frígida, una extraña sensación de "falta de calor" en el ambiente. Probando Berta el coche de Copello había roto un motor el sábado a la mañana. Llevaron entonces a las pruebas de clasificación el mismo motor con que Berta viajó en su auto particular a la carrera de El Pinar, que luego tendría que utilizar Copello. Pero también este motor se negó y se batió el record de roturas con dos Tornado en un día. Al segundo motor se le voló (literalmente) una biela que quedó tirada en el asfalto. Por último, pasaron todo el sábado a la noche trabajando y recién a las tres y pico de la mañana terminaron de armar íntegramente un motor nuevo. Copello pagó con creces a su equipo el trabajo realizado haciendo quizá la mejor carrera de su vida.

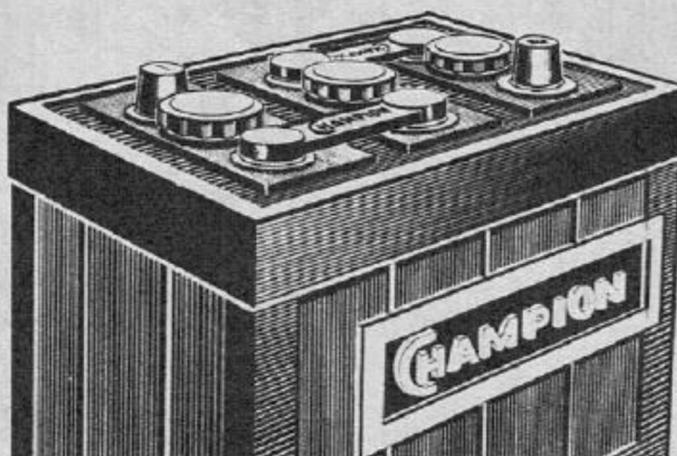
Tampoco Nasif anduvo bien este sábado gris. Erró la relación de caja adecuada y tuvo que conformarse con una tercera línea de largada en la primera serie. A la mañana, Faraoni también había tenido sus problemones

(Continúa en página 11)

**buena
marcha y
performance...**



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



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





CHEVROLET BAIRESES. STOP.



Barco Ciudad de Corrientes llamando Parabras Corsas Baires...
Barco Ciudad de Corrientes llamando Parabras Corsas Baires...

Arriba: Chevrolet Súper De Luxe presentado a la prensa. Trae palanca de cambios al piso y asientos delanteros en forma de butacas.

Interior del modelo Súper Sport '69. Ahora equipado con el motor 250, nuevo diseño de parrilla y faros duales. Tablero, butacas, consola y comandos siguen siendo básicamente los mismos que en el modelo anterior.

Y éste es el Special. El nuevo dibujo frontal lo ha favorecido visiblemente. Nuevos tapizados y nuevos colores.



Por falta absoluta de espacio, presentamos nuevos modelos Chevrolet para el año '69 en idioma de cable: Periodistas almorzaron en vapor Ciudad Corrientes - General Motors presentó modelos mejorados Chevrolet Súper Sport, Súper De Luxe, Súper y Special a bordo del mismo barco - Sr. Poyo, subgerente de ventas, destacó adelantos en los nuevos modelos e inclusión motor 250 como equipo standard en serie Súper Sport. Stop. Salvo modelo Special todos traen nuevo diseño parrilla y faros duales - En modelo Special un solo faro que diferencia notoriamente trompa de modelos anteriores. Súper De Luxe ahora con palanca piso, asientos delanteros butaca regulables - Súper Sport con motor 250, otros modelos motor 230. En todos mejorados frenos, tanto diámetro cilindros rueda como ancho cintas rueda delantera. Nuevas parrillas de varillas finas da firmeza a línea de trompa. Afirma tendencia penetrante guardabarros delanteros. Nuevos colores y tapizados. Después masticar cantidades mariscos y libar litros vino blanco periodistas se retiraron en orden - Acompañados por príncipe Nepal Birendra Bickran Shah Deva, 23 años.



INGLATERRA - Frente a la costa de la isla de Wight, en el sur de Inglaterra, efectuóse recientemente una demostración con el nuevo hovercraft CC-7, del cual existe además un modelo que tiene la cuarta parte de las dimensiones del prototipo y además es teleguiado. El CC-7 es el primer hovercraft silencioso del mundo. Lo propulsa un motor a turbina de gas marina de 390 HP que le imparte una velocidad de 50 nudos. Tiene una capacidad de carga de una tonelada o bien de diez personas con equipaje. ♦ Un millón de barridos es la vida útil que los ingenieros de la Trico Folberth conceden a las escobillas de los limpiaparabrisas. Se calcula que la vida de una escobilla es de un año y en ese período cumple un trabajo equivalente a la superficie de diez campos de fútbol! Claro está que en algunos países llueve más que en otros. ♦ La firma británica Petrol Injection Ltd. acaba de presentar un nuevo sistema de inyección para automóviles, de bajo costo, especialmente diseñado para reemplazar a los carburadores comunes y apropiado para cualquier motor, con cualquier número de cilindros y de una potencia que puede variar entre los 50 y 650 HP al freno.

FRANCIA - El Quinto Plan de Desarrollo de Francia ha previsto la construcción del eje por autopista París-Lyon-Marsella, que será el enlace más largo entre ciudades regionales y la capital. Dicho enlace ya está realizado en la mitad de su recorrido. ♦ En el mes de marzo de 1968 la Societé des Automobiles Simca produjo 31.016 automóviles particulares y derivados, contra 26.125 en marzo de 1967. De esta cifra, 16.974 automóviles y vehículos de distintos tipos fueron enviados al extranjero. ♦ Un ente civil, el Centro Nacional de Estudios Espaciales, ha desarrollado un motor propulsor llamado "Valois" que equipará a partir del próximo mes a los cohetes "Diamant B". Este cohete transportará a los nuevos satélites científicos franceses ("D2" o los del programa "Eole") y además a algunos cohetes extranjeros que se producen en Francia.

ITALIA - El gobierno italiano protestó ante su similar francés por la actitud de éste con respecto a los automóviles extranjeros. La Comisión de Seguros del Ministerio de Economía de Francia impuso una tasa superior en la prima, en lo que respecta a la cobertura de automóviles de origen foráneo. ♦ La firma Innocenti ha iniciado su campaña "Verano Seguro" en las autopistas italianas. Mediante vehículos equipados con radioteléfonos atiende mecánicamente a todos los automóviles (sin distinción de marcas) que lo necesitan. Muy bien. ♦ Giorgio Bildo, genovés, 34 años, construyó en su propia casa un automóvil de carrera,

similar a la Ferrari 330-P2, pero con un motor eléctrico. Por supuesto, el Ferrari está construido a escala y solamente lo puede manejar un niño. El hijo de don Giorgio, muy contento, por supuesto.

RUSIA - En la fábrica Moskvich se roba a mano limpia. Desaparecen, según una encuesta realizada por la policía, desde cajas de velocidades hasta árboles de levas. Ultimamente ya el robo ha llegado al colmo: desapareció un automóvil completo y se supone que fue vendido en el mercado negro.

ESTADOS UNIDOS - Bobby Unser, vencedor en las 500 Millas de Indianapolis, se llevó a su casa de Albuquerque, nada menos que 52 millones de pesos nuestros, además de un regio convertible Ford Torino. La patrona de Unser agradecida, pues ahora se va a poder comprar los quince tapados de visón que andaba necesitando. ♦ En los EE. UU. se han vendido en el último mes de mayo nada menos que 810.000 unidades "cuatru-ruediles". 810.000 automóviles, ¡¡¡son muchos automóviles!!!

MONACO - Está en venta un Rolls Royce Silver Wraith, construido por encargo de Grace de Mónaco, y que luego fuera adquirido por un millonario escocés. El auto se encuentra nuevamente en Mónaco para ser vendido. ♦ Para conservar y preservar la seguridad de los espectadores durante la disputa del Gran Premio de Mónaco de F. 1, el príncipe Rainiero ha dispuesto una partida anexa de 150.000 dólares.

DE TODAS PARTES - ¿Ud. sabe cuántos autos hay en el mundo? ¿No? Bueno, apréstese a saberlo y a asustarse: 150 millones de automóviles circulan por el globo terráqueo. De todos estos automóviles, el 1,75% está circulando por los países comunistas. En estos países no existen casi los automóviles usados y sólo se adquieren "0 Km", ya que para los usados no hay repuestos. ♦ Un inglés ha guiado su motocicleta nada menos que diez años, utilizando la patente "L", vale decir la que entregan a los principiantes. ♦ Según los reglamentos ingleses sobre tránsito, las penalidades y multas son aplicables también a las carreteras y senderos privados. Recientemente fue condenada la condesa Clara Tabody (húngara ella) por embestir un peatón dentro de su propio predio londinense. ♦ Un inglés ha entregado un Rolls Royce Silver Shadow en parte de pago por un VW familiar. Por supuesto que el concesionario tendrá que devolverle nada menos que ¡¡trece millones de libras!! "El Rolls Royce era muy cómodo, pero no podía llevar a mis doce hijos en él", declaró el ahora propietario de un Volski



ADEFESIO:

¡NO, señores, por supuesto que no! ¡¡¡La señorita robusta que está sentada en el capot, no!!! Lo que es un adefesio es el automóvil que construyeron los técnicos de la televisión para que sirva de "personal car" a la heroína de la serie de TV "Lady Penelope", vale decir la niña que está sentada encima.

PILOTO HIPPY:

Englebert Humperdinck, el mismo que canta "Please releasme" (no digan que no lo escucharon en alguna noche de Mau Mau, Snob o Gong), se dedica ahora a aprender a manejar autos veloces en la escuela de pilotaje de Stirling Moss en Brands Hatch. Hasta ahora, Englebert sólo cumplió con las prácticas clasificatorias. ¿Correrá tan bien como canta? ¿Será como corredor de autos un buen cantor de temas modernos? Chi lo sa.





ELEVADA: ▶

El alcalde de Madrid ha inaugurado oficialmente el nuevo sistema de cruces elevados, construido en la Plaza de Atocha, anteriormente asfixiada por el intenso tránsito que afluye por seis vías de gran movimiento que en ella se encuentran. Ahora los pequeños Seat y los gigantescos camiones Pegaso no van a tener más problemas de tránsito.



NOVICITA:

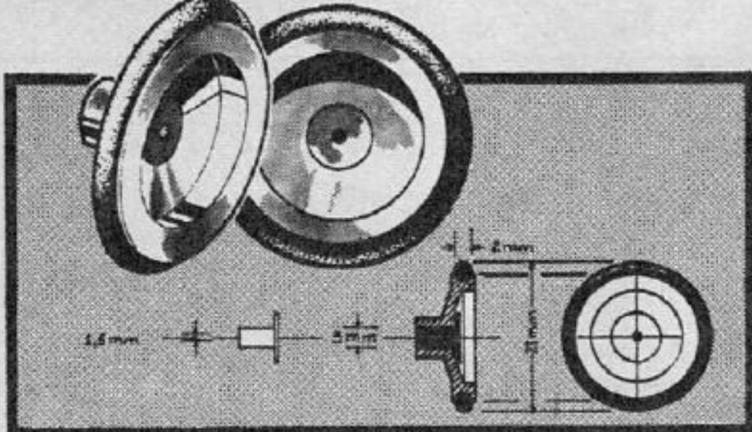
En Toulouse, Francia, un tremendo camión impidió que el coche que debía llevar a la novia que está a la izquierda de la foto hasta la iglesia pudiera pasar, y es por eso que para no llegar tarde a la ceremonia la señorita decidió entrar a la capilla a pie. Una vez más los sufridos maridos deben esperar a sus respectivas. Está mal.



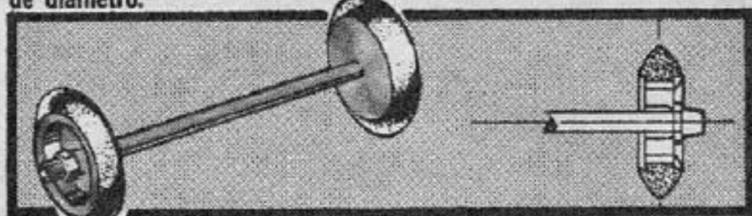
ULTIMAS NOVEDADES AUTOZOOM

ESCALA 1/24

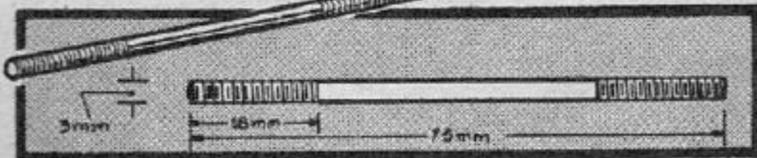
Persistiendo en el impulso de sus primeros días, AUTOZOOM tiene la satisfacción de agregar a su extensa línea de productos para automodelismo deportivo, una nueva serie en escala 1/24, estando ya en venta los siguientes artículos:



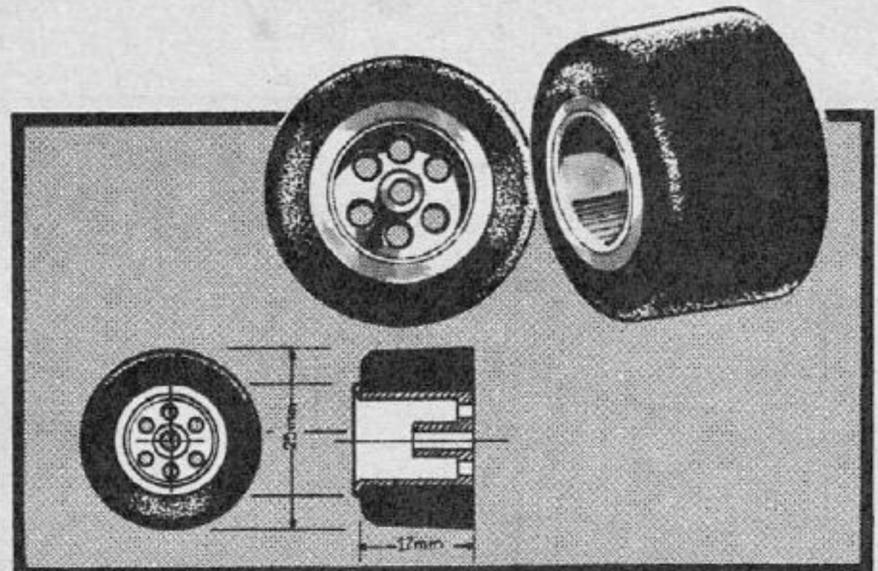
RUEDA DELANTERA - Banda de rodamiento de superficie mínima de apoyo, con buje de bronce antifricción. Para ejes de 3 y 1,5 mm de diámetro.



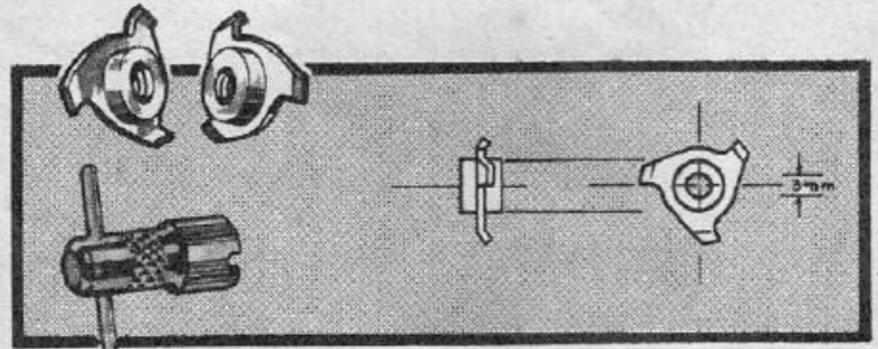
SET TREN DELANTERO - Rueda delantera libre con neumático cuchilla. Eje de acero con tuercas ciegas de bronce cromado.



EJE TRASERO - De acero de la más alta calidad y rectificadas.

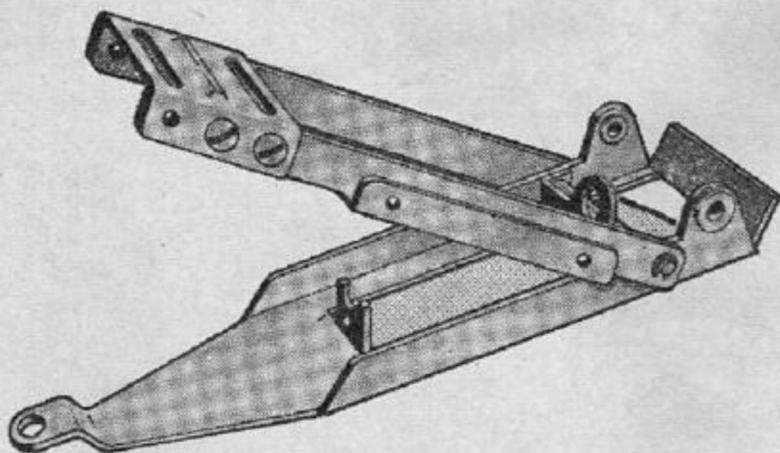


RUEDA TRASERA - Neumático de goma-esponja. Lanta balanceada y perforada extraliviana. De nuevo diseño.



TUERCAS MARIPOSAS - Juego de cuatro tuercas de bronce cromado y su correspondiente llave de tubo.

CHASIS "COCODRILLO" ORIGINAL DE AUTOZOOM



HOY... MAS POPULAR QUE NUNCA

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

TUFFY HOBBIES S.R.L.

Montevideo 947 - Cap. - Tel. 41-3359

AUTOZOOM S.R.L. altamente halagada, hace presente el orgullo que experimenta ante la aparición en plaza de una imitación de su tradicional chasis "Cocodrillo" y con idéntica denominación; término éste creado por nosotros y que en contados meses alcanzara notable popularidad no solo en el ámbito nacional sino también en el extranjero.

Asimismo, rogamos a nuestro favorecedores nos perdonen, pero seguiremos ofreciendo normalmente éste noble producto al precio de siempre y **SIN REGALAR NADA...** inmodestamente, consideramos que la calidad de nuestros artículos y su promoción publicitaria y deportiva, hace innecesario el tener que recurrir a dudosos sensacionalismos para lograr forzosamente la preferencia del público consumidor.

AUTOZOOM, siempre en base a su experiencia técnica y para todo el automodelismo argentino... seguirá **CREANDO**; porque AUTOZOOM es creatividad, es esfuerzo, es progreso, es éxito y sobre todas las cosas es dignidad industrial y comercial.

490.

(Viene de página 6)

cuando las válvulas dejaron de ser todas las que se abrían y cerraban. Lo mismo que le pasó a Gastón Perkins. En cambio el problema de Ruesch estuvo en el filtro de aceite.

Para colmo, la revisión médica había creado un clima de precariedad cuando pocos minutos antes de largar las pruebas de clasificación todavía se seguían examinando pilotos en una ambulancia estacionada al costado del circuito.

Y llegó el domingo. Con todo lo de gran día de la semana que trae implícito desde el principio de los siglos. Por un lado, el equipo de Joseph integrado por Pairetti, Marincovich (más o menos) y Andrea Vianini, que debutaba con el espantoso "Monito". Marincovich más o menos porque recién en esta carrera Joseph comenzó a colaborar con la mecánica del Chevy. Incluso lleva carburación diferente a la del Prototipo Competición. Este tiene

LA CARRERA STANDARD

También hubo Standard, aunque no muy. Divertido y moralizadora. Divertido por los trompos y maniobras marcianas de los participantes (no todos). Moralizadora, porque con una válvula de escape así, los corredores callejeros pueden dar rienda suelta a su inspiración sin andar matando cordobeses por El Cerro.

Hubo subclase "A" hasta 800 cm³. Clase "A" hasta 1.150 cm³; "B" hasta 2.000 cm³ y "C" de más de 2.000 cm³. La prueba cumple la tercera fecha del Campeonato Standard Cordobés.

Distintas formas de manejo, cuatro ganadores y una constante casi invariable, al pasar al costado de los coches, los lamentos provenientes de los motores se escuchaban en un radio de varios metros.

Los ganadores fueron: En la Subclase "A" hasta 800 cm³, Carlos Lange. En la Clase "A" Luis De la Cuesta; en la "B" Juan Kember y en la "C" José Hurtado.

tres carburadores Weber verticales, mientras que el de Froilán González los tiene horizontales (de ahí la "falta" de buche en la trompa).

Vianini, el tercero en discordia, había sufrido problemas de bujías y carburación. Pero por sobre todo, problemas de "trasplante". El rechazo de su cuerpo hacia el nuevo órgano fue inmediato...

En la vereda de enfrente, esperando el comienzo del Torneo, estaban toda la gama de Liebres y no Liebres, pero Torino al fin. Berta, como ángel tutelar, saltaba de Nasif a Copello. A pesar de todo, no reflejaba en su cara la desilusión que hace poco había confesado: "Estoy amargado, a los Tornado ya no se les puede sacar más potencia de ningún lado". Pero su expresión de optimismo, lejos de un preparador abatido parecía la de un debutante con todo por delante.

¿Será que ya es Inminente la apari-

Largada de la serie inicial. En primer plano la "Barredora" de Carlitos Ruesch que se lleva (aparentemente) a la Liebre II de Pirín Gradassi.



LOS ACTORES EN EL ESCENARIO

ANDREA VIANINI



No se sabe quién, pero a Andrea Vianini lo engañaron como a la costurerita. Cuando el sábado se lo vio aparecer en la línea de largada para las pruebas de clasificación con ese aparato rara mezcla de Musseta y de Mimí, nadie dudó en afirmar que con el hijo de Pepino, el domingo no pasaba nada.

"Y me lo dieron como ganador, flaco", decía Vianini finalizada la primera serie cuando a duras penas pudo entrarlo decimoquinto.

"Es un coche peligroso para el circuito. Incómodo e imposible de tenerlo. Para colmo tira muy poco. Seguramente fue hecho para correr en ruta lo que lo convierte en una diligencia insostenible."

Claro, el Monito es feo (obvio). Fue hecho por una peña y ahora lo tiene Joseph bajo su tutela. Aldo Bellavigna nos decía después: "La diferencia con nuestro coche es que aquél fue concebido por nosotros íntegramente. Este —en cambio— conserva el piso original del Bergantín. Para colmo tiene como veinte centímetros de despeje y el centro de roldo por las nubes. Lo que hace que al virar y flexionarse, apoyen sobre el suelo apenas dos pulgadas de cada rueda, cuando tendrían que apoyar como diez pulgadas."

Se acercó Andrea y dijo: "Voy a ver qué digo, pero la última serie no la largo." Y no la largó. Se quedó en la "S" mirando pasar a sus contrincantes de una hora antes. Haciendo comentarios: "Copello es el mejor". Se emocionaba, se sentaba en el suelo, se paraba. "Mírenlo doblar, los Chevrolet tienen 20 caballos más, pero Eduardo Copello tiene como treinta en las muñecas."

Después, el choque de Pascualini al reventar un neumático. Saltó, corrió hacia la pista y ante la falta de un banderillero en el lugar, comenzó a hacer señas para detener a los coches que no veían la salida de la curva obstruida. Allí Copello hizo la maniobra más sensacional de toda la carrera y de muchos de sus años de corredor. Volvió Andrea, se volvió a sentar, nos miró y nos dijo: "Eduardo es fabuloso."

El seguía corriendo su carrera desde afuera. Tuvimos ganas de decirle: "Vos, cuando estás allí, también sos fabuloso, Andrea."

HORACIO STEVEN



Horacio Steven nunca pensó haber sido llevado en andas por la muchedumbre. Ni su temperamento introvertido, ni su proceder medido, se sienten cómodos con esas exteriorizaciones. Pero los mecánicos, los hinchas y los admiradores, comprendieron que aun sin demostraciones de su parte, Steven era uno de los ganadores de la carrera, como Pairetti o los ingenieros de la GM.

No supo explicar lo que sentía. "No puedo demostrar lo que siento, estoy muy contento, es lo único que puedo expresar."

Una mano buscó su hombro. Se dio vuelta y sintió el abrazo de otro ganador del domingo: José Froilán González.

ORESTE BERTA

Oreste Berta, como siempre, despeinado, desprolijo, cambiando de ánimos como si su cara fuera una pantalla de cine donde se refleja desde adentro las alternativas de la carrera.

El sábado desanimado: "A los motores no se les puede sacar más nada", "Para colmo se rompió el motor de Copello, que era el mejor."

El domingo, en un momento de indignación: "Agachate y mirá las pesas de hierro que tuve que ponerle al auto."



Lo miro y me dan ganas de vomitar en el reglamento".

Luego eufórico, como todos, por la demostración magistral de Copello: "Claro que tuvo que girar como a 6.200 rpm para mantenerse a la cola de Pairetti. El motor no se rompió, pero a lo mejor ahora me voy a Alta Gracia y en el camino se rompe todo".

EDUARDO COPELLO



"En la recta me sacaban 40 ó 50 metros, era imposible luchar. Durante toda la carrera cuidé el régimen, pero en la última vuelta ya no pude más y jugué a que se rompiera o no se rompiera. Me tiré a fondo y no se rompió."

HECTOR GRADASSI



"Yo te digo una sola cosa: fue una carrera para olvidarse del cuentavuestras."

CARLOS PAIRETTI



Cansado después de la lucha terrible. Manoseado por muchas manos que esperaban hasta que se abrió la ventanilla sobre la puerta naranja para comenzar las caricias.

Unos y otros le palmeaban la cara o lo apretaban en un abrazo. Quince, veinte minutos de declaraciones en las radios, películas para la TV, por allí lo vio a García Veiga —su pupilo—, se acercó librándose de los que lo rodeaban, para darle un abrazo y decirle: "Te felicito, viejo", y García Veiga también había hecho una buena carrera.



ción del motor de siete bancadas dentro de tres meses como se viene profetizando?

Y hay otra muy sabrosa, una influencia SENSACIONAL: parece que desde Europa le escribieron a José Frailán González. El mismo Commendatore Ferrari firmó una carta en la que le comunicaban que dentro de unos meses, finalizada la Temporada de Fórmula 1, la casa Ferrari comenzará a probar los nuevos pilotos postulantes a corredores oficiales de la marca. Le pedían al "Cabezón" que sugiriera el nombre de dos pilotos argentinos capacitados para el puesto. La respuesta de González fue: Copello y Di Palma.

Pero en la carrera el "Pibe" Di Palma tuvo problemas de embrague. No obstante, es evidente que cada día andada mejor. La elección de Frailán parece tener cada vez más fundamento.

Los dos autos que conmocionaron el TC 1968. Pairetti y Marincovich. El Fast de Competición y el Martos-Chevrolet. Pinta lindo...

El que mejor anduvo, de entre todos los no Liebre II, fue Jorge Ternengo. Con su árbol y tapa Berta marcó tiempos "de locos".

Lo significativo es que todos (o casi todos) los "no Liebre II" como decíamos, hicieron los mismos tiempos para el circuito que los que había establecido Copello cuando ganó en este mismo escenario hace un mes y medio. El asunto está —parece ser— en los ár-

CORDOBA TC

Auto Moto Club Carlos Paz — Autódromo Oscar Cabalén — 14/VII/1968

CLASIFICACION PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Pairetti, Carlos	Chevrolet 250"	27m46s3	25
2º	12	Marincovich, Carlos	Chevrolet 250"	28m 4s8	25
3º	2	Copello, Eduardo	Liebre Mk II	28m 9s7	25
4º	3	Estéfano, Nasif	Liebre Mk II	28m14s3	25
5º	1	Gradassi, Héctor L.	Liebre Mk II	28m20s5	25
6º	10	Ternengo, Jorge	Liebre Mk I ½	28m21s	25
7º	6	Perkins, Gastón	Liebre Mk II	28m21s1	25
8º	28	Pascualini, Carlos	Liebre Mk I ½	27m52s6	24
9º	9	Ruesch, Carlos	Numa I	27m54s1	24
10º	7	Di Palma, Luis	Liebre I	28m 6s1	24
11º	13	García Veiga, N. J.	Liebre Mk I ½	27m53s5	23
12º	8	Faraoni, José M.	Liebre Mk I ½	28m44s1	23
13º	27	Villegas, Adrián	Liebre Mk I ½	28m 4s1	22
14º	30	Fachin, Emilio	Torino Crespi	28m35s5	22
15º	5	Vianini, Andrea	Chevrolet 250"	28m17s3	21
16º	19	Rodríguez Canedo, E.	Torino	27m54s7	20
17º	11	Caldarella, Benedicto	Torino	9m42s7	8

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,603 km/h.

RECORD DE VUELTA: Marincovich en la 4ª vuelta con 1m4s5 a 175,200 km/h.

CLASIFICACION SEGUNDA SERIE

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	12	Marincovich, Carlos	Chevrolet 250"	27m37s5	25
2º	4	Pairetti, Carlos	Chevrolet 250"	27m38s3	25
3º	2	Copello, Eduardo	Liebre Mk II	27m38s9	25
4º	1	Gradassi, Héctor L.	Liebre Mk II	28m 3s	25
5º	3	Estéfano, Nasif	Liebre Mk II	28m 4s1	25
6º	10	Ternengo, Jorge	Liebre Mk I ½	28m30s2	25
7º	7	Di Palma, Luis	Liebre I	28m51s6	25
8º	6	Perkins, Gastón	Liebre Mk II	27m47s5	24
9º	9	Ruesch, Carlos	Numa I	28m20s	24
10º	13	García Veiga, N. J.	Liebre Mk I ½	27m51s7	23
11º	8	Faraoni, José M.	Liebre Mk I ½	28m15s7	23
12º	27	Villegas, Adrián	Liebre Mk I ½	27m50s	22
13º	30	Fachin, Emilio	Torino Crespi	15m35s2	12
14º	28	Pascualini, Carlos	Liebre Mk I ½	8m34s9	6

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,927 km/h.

RECORD DE VUELTA: Marincovich en la 4ª vuelta en 1m04s4.

CLASIFICACION FINAL

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Pairetti, Carlos	Chevrolet 250"	55m24s6	50
2º	12	Marincovich, Carlos	Chevrolet 250"	55m40s3	50
3º	2	Copello, Eduardo	Liebre Mk II	55m48s6	50
4º	3	Estéfano, Nasif	Liebre Mk II	56m18s4	50
5º	1	Gradassi, Héctor Luis	Liebre Mk II	56m23s5	50
6º	10	Ternengo, Jorge	Liebre Mk I ½	56m51s2	50
7º	6	Perkins, Gastón	Liebre Mk II	56m 8s6	49
8º	7	Di Palma, Luis	Liebre I	56m57s7	49
9º	9	Ruesch, Carlos	Numa I	56m19s1	48
10º	13	García Veiga, N. J.	Liebre Mk I ½	55m45s2	46
11º	8	Faraoni, José M.	Liebre Mk I ½	56m59s8	46
12º	27	Villegas, Adrián	Liebre Mk I ½	55m54s1	44
13º	30	Fachin, Emilio	Torino Crespi	44m10s7	34

RECORD DE VUELTA: Marincovich en la 4ª vuelta de la segunda serie con 1m4s4 a un promedio de 175,472 km/h.

PROMEDIO DEL GANADOR: 169,951 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

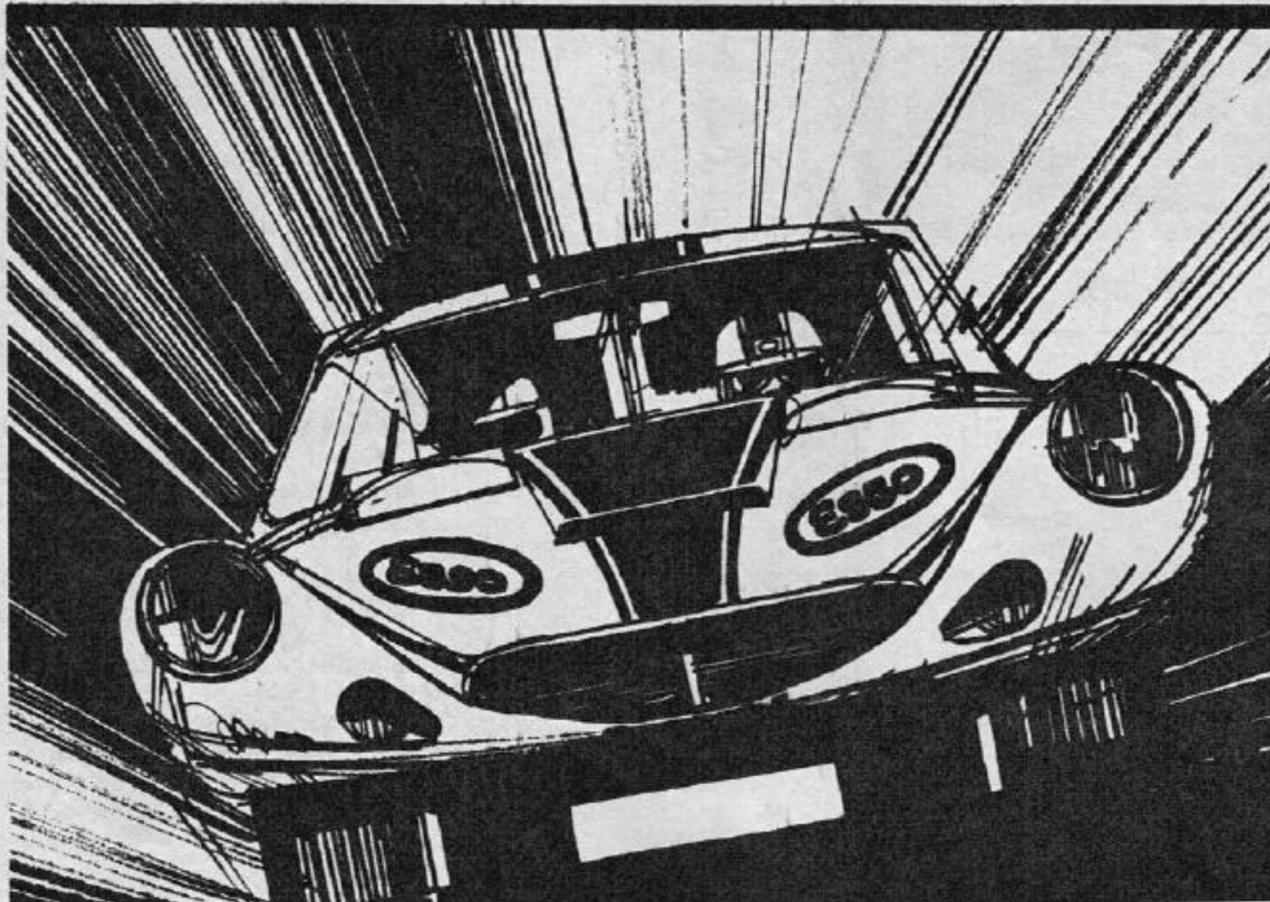
Pos.	Conductor	Pts.
1º	Gradassi, Héctor Luis	17,5
2º	Copello, Eduardo	16
2º	Pairetti, Carlos	16
4º	Alzaga, Rodolfo	9
5º	Estéfano, Nasif	8,5
6º	Galbato, Carmelo	6
7º	Marincovich, Carlos	5
8º	Fangio, "Cacho"	4
9º	Vianini, Andrea	3
10º	Perkins, Gastón	1,5
11º	Di Palma, Luis	1
11º	Peduzzi, Ricardo	1
13º	Urruti, Federico	0,5
13º	Caldarella, Benedicto	0,5

CAMPEONATO DE MARGAS

Pos.	Marca	Pts.
1º	Torino Tornado 380 W	36
2º	Chevrolet Súper	22
3º	Ford F-100	6

SIGUE GANANDO EL EQUIPO

Ahora, en el Autódromo "Oscar Cabalén" de Córdoba



CARLOS PAIRETTI

Integrante del Equipo Esso de Corredores, ganó con el aceite justo que necesitó su motor y que seleccionó del Equipo Esso de Lubricantes.

Usé usted también el **extra** rendidor lubricante Esso que más conviene a su motor y aumentará su rendimiento. El Equipo Esso de Lubricantes tiene una calidad para cada necesidad.



EQUIPO ESSO DE LUBRICANTES
COTE CERTIFICADO TUERCA

TC EN CORDOBA

boles de levas de Berta. Todos pusieron sus motores así a la par del ex ganador.

El asunto bravo de la mañana del domingo fue el fuerte choque de Caldarella contra el "guard-rail" a la salida de la última curva antes de la recta de los boxes. Del choque hay dos versiones. Una venenosa como una cobra y la otra no. Versión 1 (venenosa): Que Caldarella entró a la curva con el coche de Rodríguez Canedo en la cola; Canedo logró infiltrarse por la cuerda interior y sin más le pegó el clásico autazo levantando el coche de Caldarella y tirándolo contra el riel.

Versión 2 (sin veneno): Que Rodríguez Canedo lo tocó "sin querer" a Caldarella muy despacito al entrar en la curva. Pero Caldarella cometió el error de mirar hacia atrás para ver a quién lo había tocado. Esa fracción de segundo que tardó en girar la cabeza fue suficiente para que cuando mirará nuevamente hacia adelante ya el Torino apuntaba para cualquier lado haciendo imposible la corrección.

De cualquier forma Canedo no largó la última serie por "basuritas en el tanque de nafta..."

La falta de un diferencial autobloqueante, provocó un desacomodamiento constante al tren trasero del auto de Gastón Perkins. Pero de cualquier manera "el flaco" señaló tiempos mucho mejores que los obtenidos en su anterior carrera en el mismo circuito. "Acá te das cuenta de la importancia del embalaje de estas carreras. Estoy haciendo tiempos con los cuales hace dos meses hubiera bastado para ganar; en cambio en esta oportunidad sólo me sirvieron para pelear puestos con los de atrás."

Aldo Bellavigna también participó del gran triunfo Chevrolet. "Me invitó Andrea Vianini para que viniera. Aunque fuese para ver, uno siempre da una mano. La Garrafa no está lista todavía pero el 28 estaremos en el autódromo de Buenos Aires."

Terminada la primera serie, Carlos Pascualini a Andolfato al controlar el desgaste de las cubiertas. Dos milímetros se habían ido, sobre todo en la rueda delantera izquierda: "Así no se puede largar (Pascualini). Yo qué más quiero que correr, pero es arriesgarse a una piña segura y arruinar el auto porque sí". Finalmente consiguieron dos gomas nuevas que les prestó Tarducci, pero lo mismo fue de mal resultado. Las gomas tocaban en las torretas de los resortes de las suspensiones y la delantera izquierda con los roídos, fue rozando hasta que reventó en la última curva anterior a los boxes. Un estampido por el reventón, el auto que se va de trompa, y un nuevo ruido seco, esta vez contra el guard-rail. El pobre Pascualini se bajó del coche blanco y asegura que este autódromo no le resulta muy favorable por estos momentos.



NSU:

del pistón al wankel

por JORGE AUGÉ BACQUE

La NSU es una de las firmas alemanas que más opciones y variantes produce. Desde el tímido NSU Prinz 4, de sólo 598 cm³, hasta el avasallante NSU R080 con motor Wankel

Cuando los alemanes, grandotes, marciales y serios, se ponen en la tarea de diseñar y construir autos chicos, suelen ser unos verdaderos especialistas. Desde el gran invento que fueron los microcupés (Heinkel, BMW, Gogomobil-Glass, Messerschmidt y otros) hasta los autos de menos de un litro (BMW 700, Glass 700, NSU) Alemania siempre estuvo a la vanguardia en lo que respecta al auto chico de menos de 1.000 cm³.

Pero esta tesis alemana de construir autos chicos fue eclipsada en el mismo momento en que la British Motor Corporation comenzó a hacer fuerte en el mercado europeo al "Mini", fenómeno social y técnico que hizo impacto en los posibles compradores.

Quizás antes de que el "Fenómeno Mini" se hiciera dueño de la situación, eran los alemanes los que tenían el mayor índice de automóviles exportados a Estados Unidos.

Sin embargo, la NSU Motorenwerke Aktiengesellschaft mantuvo sobre sus competidores un liderazgo exclusivo: la habilidad de poder lanzar y mantener en el mercado mundial el auto deportivo más lógico y agradable, de bajo precio. El NSU Sport Prinz es la "obra prima" de la firma de Neckarslurm. Carrozado por Bertone, se ofrece en dos variantes: spyder y cupé 2+2. Otros modelos importantes completan la producción de NSU, el Prinz 4, el 1000, el 1000 C, el TT, el TTS y luego dos variantes de más de un litro, que se han constituido en los últimos tiempos en los "hit" automovilísticos del mundo: el NSU 1200 y 1200 C y el NSU R080.

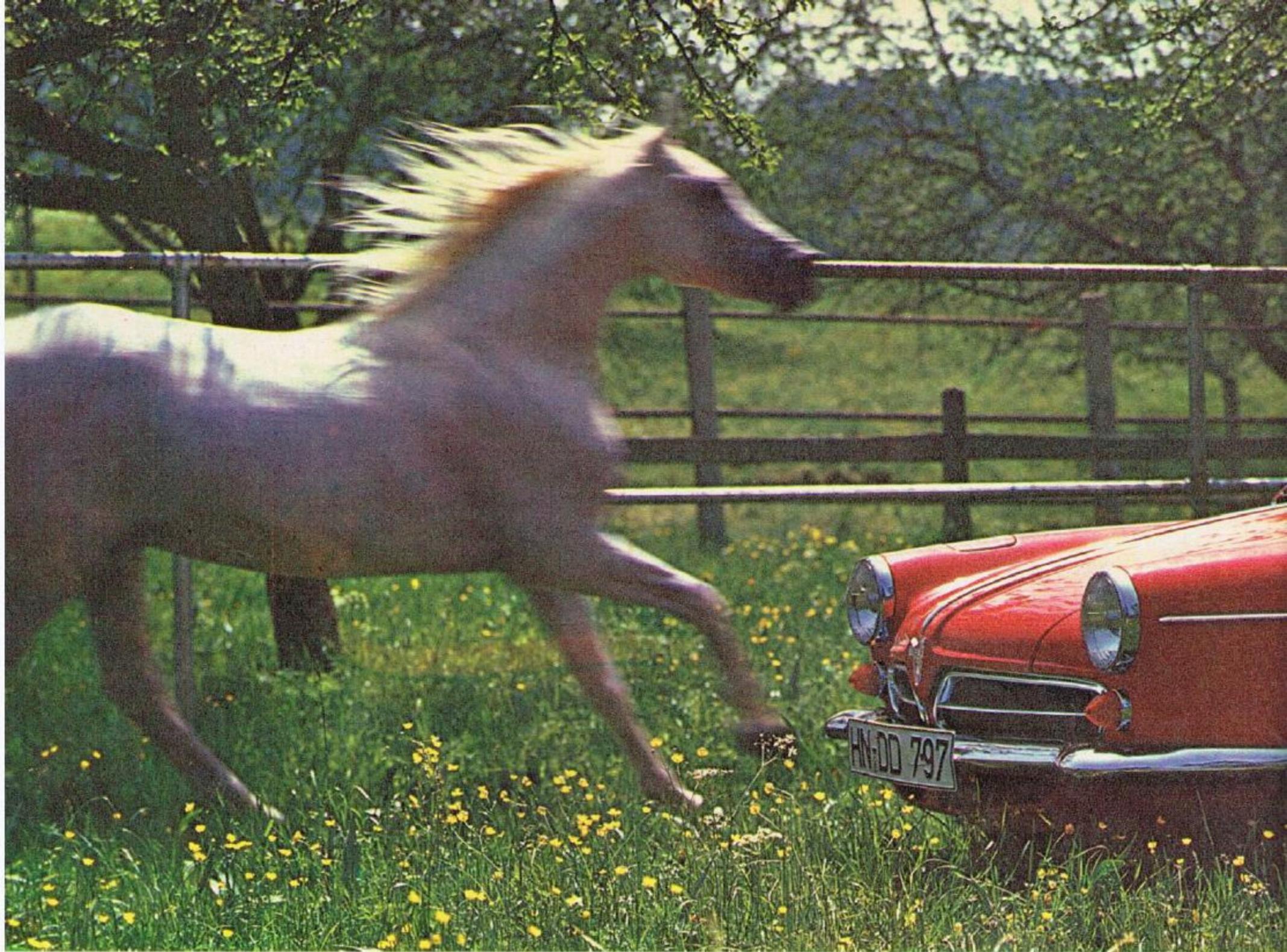
INVESTIGANDO SOBRE MOTORES

Todo este asunto de los modelos, grandes o chicos, se ve empañado si comenzamos a hablar de las investigaciones que sobre distintos tipos de motores viene realizando la NSU prácticamente desde su fundación.

El motor NSU Wankel (ahora aplicado al Sport Prinz Spyder y al R080) es uno de los hechos automovilísticos más importantes de los últimos diez años. Su sucesivo desarrollo a través de prototipos ha logrado que pueda ahora disfrutarse de un motor sensacional, en el cual se resumen un sinnúmero de ventajas, como el silencio absoluto, el mayor rendimiento en velocidad final y un menor consumo.

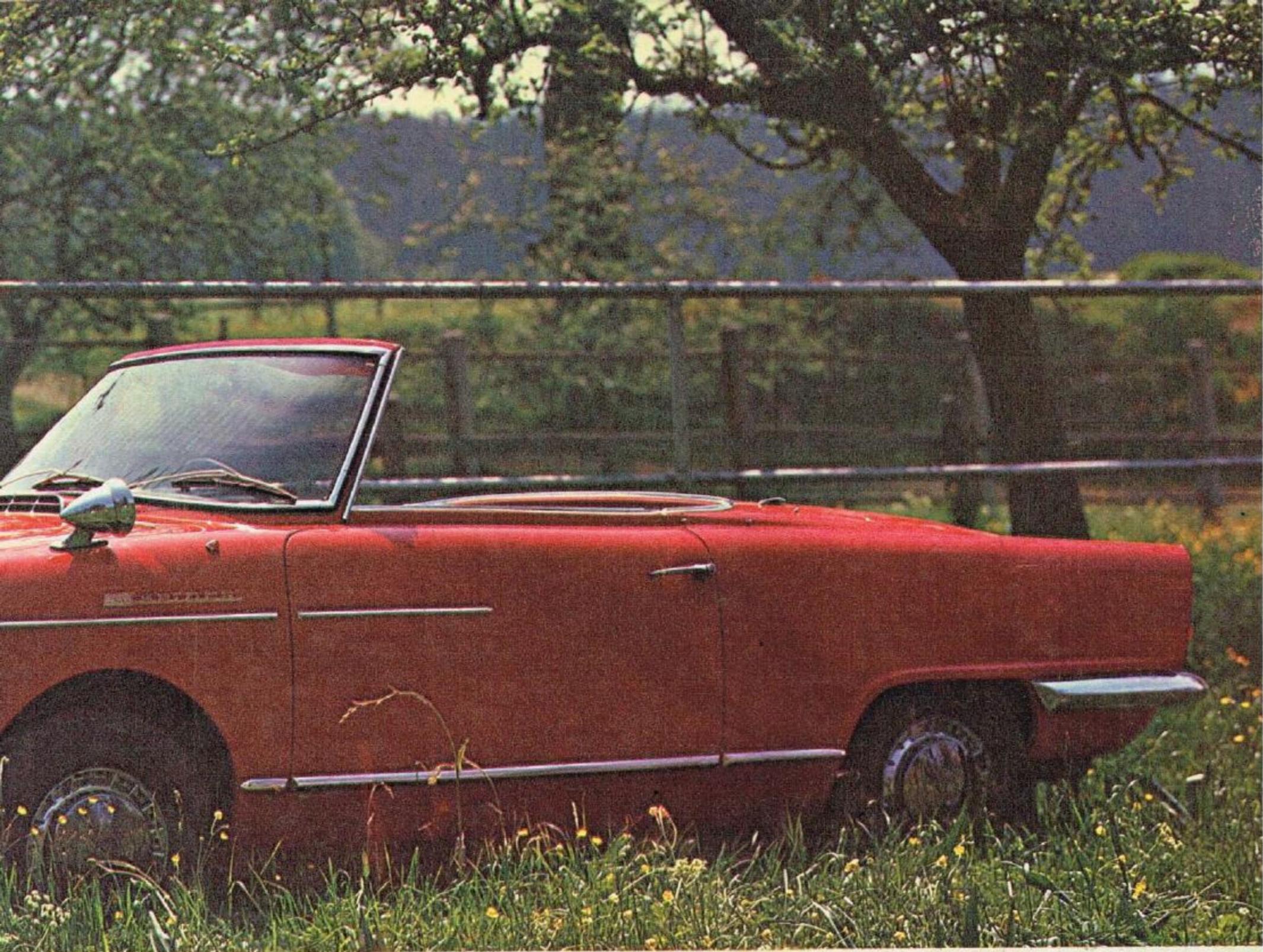
El automóvil base (como en un tiempo lo fuera la "galerita") es actualmente el Prinz 4, una berlina de dos puertas, cinco plazas y un peso total de 555 Kg. Tiene un motor de dos cilindros y 598 cm³ ubicado en la parte trasera del automóvil. La caja tiene cuatro velocidades y son todas sincronizadas. De fábrica este auto tiene una velocidad máxima de 120 km/h. En el NSU Prinz se repiten todos los detalles técnicos del NSU Prinz 4, en lo que respecta al motor. En el momento que hay que pararlo, el Sport Prinz tiene frenos a disco adelante. Su velocidad máxima final es de 130 km/h. La aceleración del Sport Prinz es la siguiente: de 0 a 100 km/h en 26 segundos.

Los hermanos mayores del NSU Prinz y Sport Prinz los constituyen los mo-



NSU



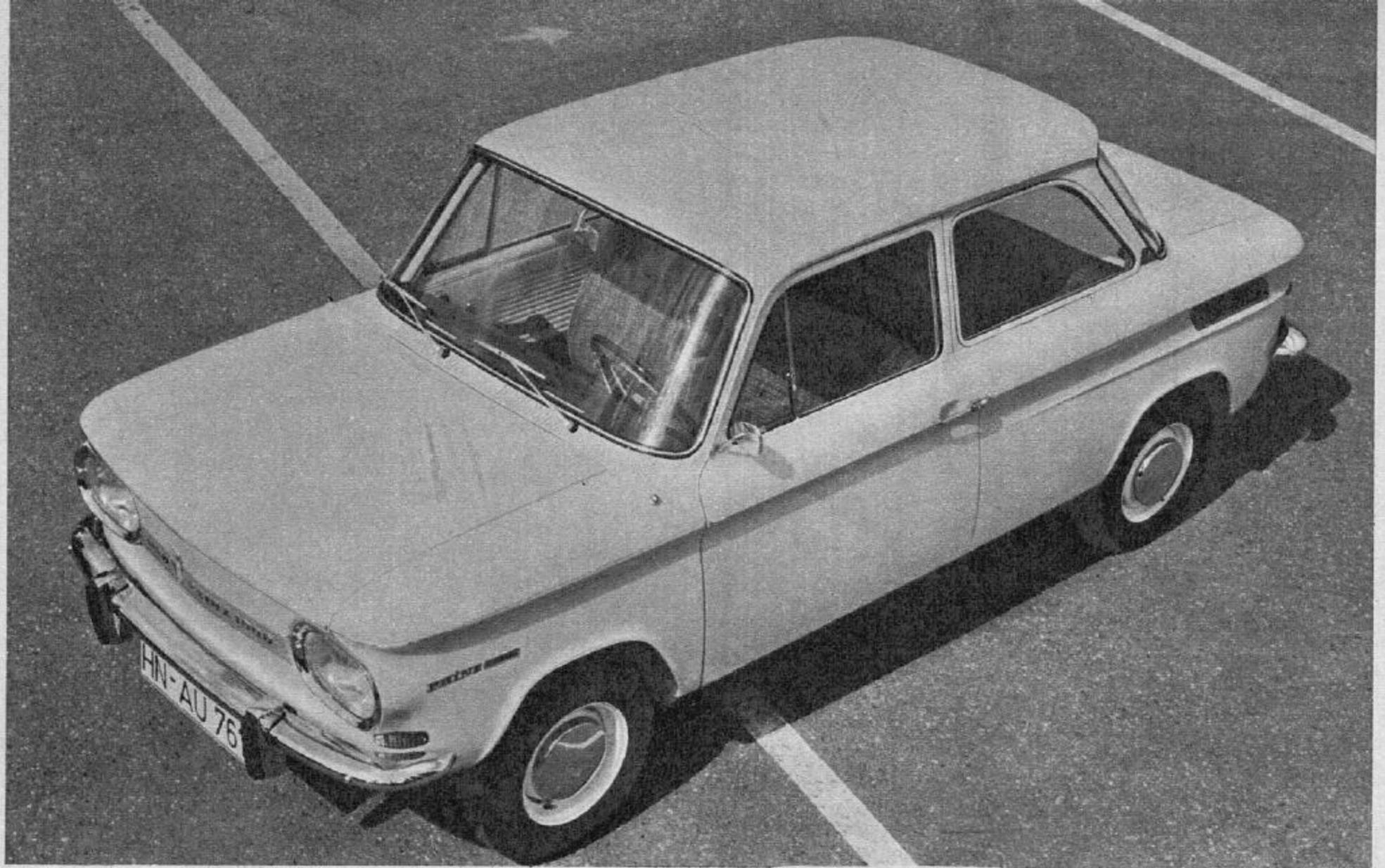


**Chiquitos, amables y
picantes, los
nuevos NSU tienen
sabor a
deporte vivo**

delos equipados con motores de un litro y cuatro cilindros.

El NSU 1000 es una berlina dos puertas, que pesa 650 kg. Tiene una velocidad máxima de 130 km/h. El NSU TT tiene para constituirse en la versión más deportiva (dentro de los autos de turismo) de la fábrica el mismo motor que el del NSU 1000, pero llevado a 1177 cm³. Gracias a esta "modifca" y a que sólo pesa 685 kg, este vehículo desarrolla 155/60 km/h de fábrica.

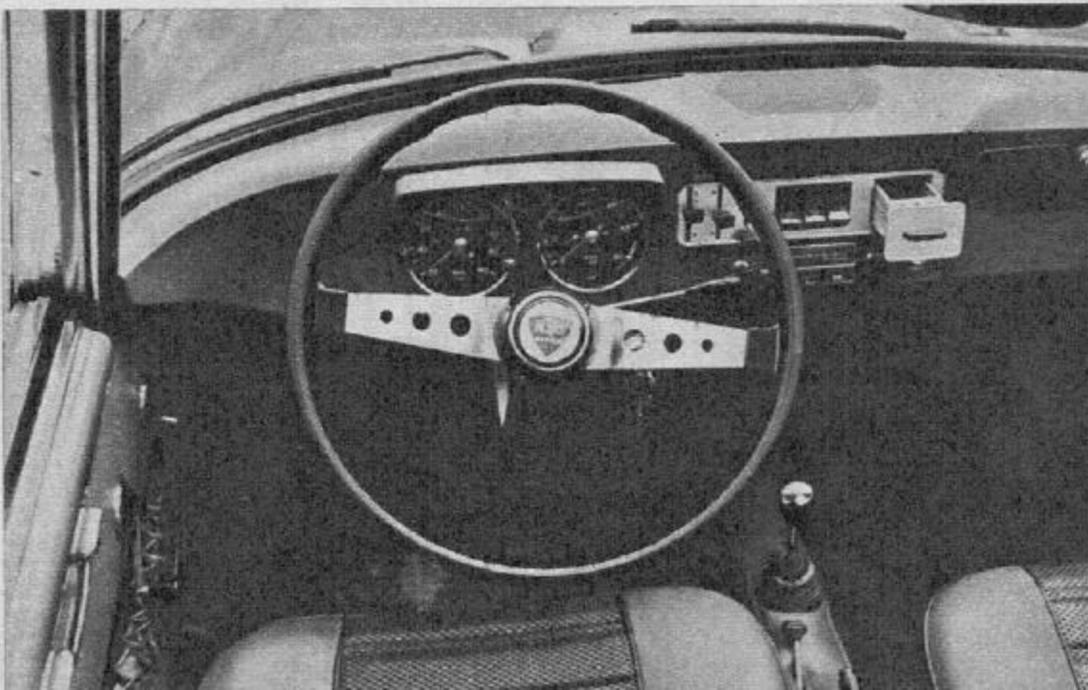




AL VOLANTE DEL NSU WANKEL

Como una cosa rara (la verdad que era una cosa rara en serio) llegó a Buenos Aires el primer automóvil con motor Wankel. Era un NSU Spyder color blanco con tapizado negro. Lo primero que hizo este buen autito fue invitar a todos los periodistas especializados a manejarlo en el Autódromo Municipal. Era la sensación, lo increíble, lo desconocido. Todos nos preguntábamos: ¿Cómo será el Wankel? ¿Cómo acelerará? ¿Hará mucho ruido?

Cuando llegamos al Autódromo, nos esperaba uno de los precursores de la marca en el país: Bela Foray. También estaban Bordeu, Elicabe y otros notables. Luego de varias vueltas de práctica nos tocó el turno a nosotros. La primera sensación al sentarnos al volante del NSU Wankel fue que teníamos en nuestras manos un aparato revolucionario, un auto que probablemente iba a hacer roncha en el mundo por sus avanzadas soluciones técnicas. "Por favor —nos dijo Bela Foray— no lo exijan mucho". Partimos y ya con sólo sentir el motor empujando nos dimos cuenta de lo que teníamos atrás: una caja de zapatos (más grande no es el motor) que tiraba como un V8. La aguja del cuentavueeltas subía como si fuera impulsada por un resorte. Tirábamos todos los cambios a 6.000 rev/min y a medida que la velocidad aumentaba (llegamos a andar a 150 km/h en la recta opuesta a los boxes) el sonido del motor iba haciéndose cada vez menor. La sensación de respuesta inmediata que se siente al salir urgente de una curva es impresionante. Con el curvón no tuvimos ningún problema, casi a 130 km/h lo encaramos. Luego la recta del fondo, hasta que comenzamos a tirar los cambios para entrar a la horquilla. Entramos a 80 km/h y la estabilidad del aparatito se demostró increíble. Fueron cinco vueltas inolvidables. Habíamos manejado uno de los inventos más sensacionales y más revolucionarios del automovilismo-siglo veinte.



La berlina NSU Prinz 1000 tiene entre sus características más sobresalientes una caja de velocidades de cuatro marchas, todas sincronizadas, motor con árbol de levas a la cabeza, cinco bancadas y tapa de cilindros en material de aleación ligera.

El NSU TTS es la versión "picante" del NSU 1000. Con ese mismo motor tiene 70 HP y tira nada menos que 160 km/h a 6.500 rev/min. Este mismo auto en la versión "carrera" puede llegar a caminar cerca de los 180 km/h, llegando a los 85 HP de potencia al freno.

Los autos más "polenta" de esta lista han ganado infinidad de carreras en Europa, sobre todo en Alemania y Francia. Entre las carreras que se adjudicaron figuran generalmente las de gran duración, como las 12 Horas de Ausburgo, las 6 Horas de Alemania occidental y los 500 Kilómetros de Reims.

EN LAS CARRERAS DE LA ARGENTINA

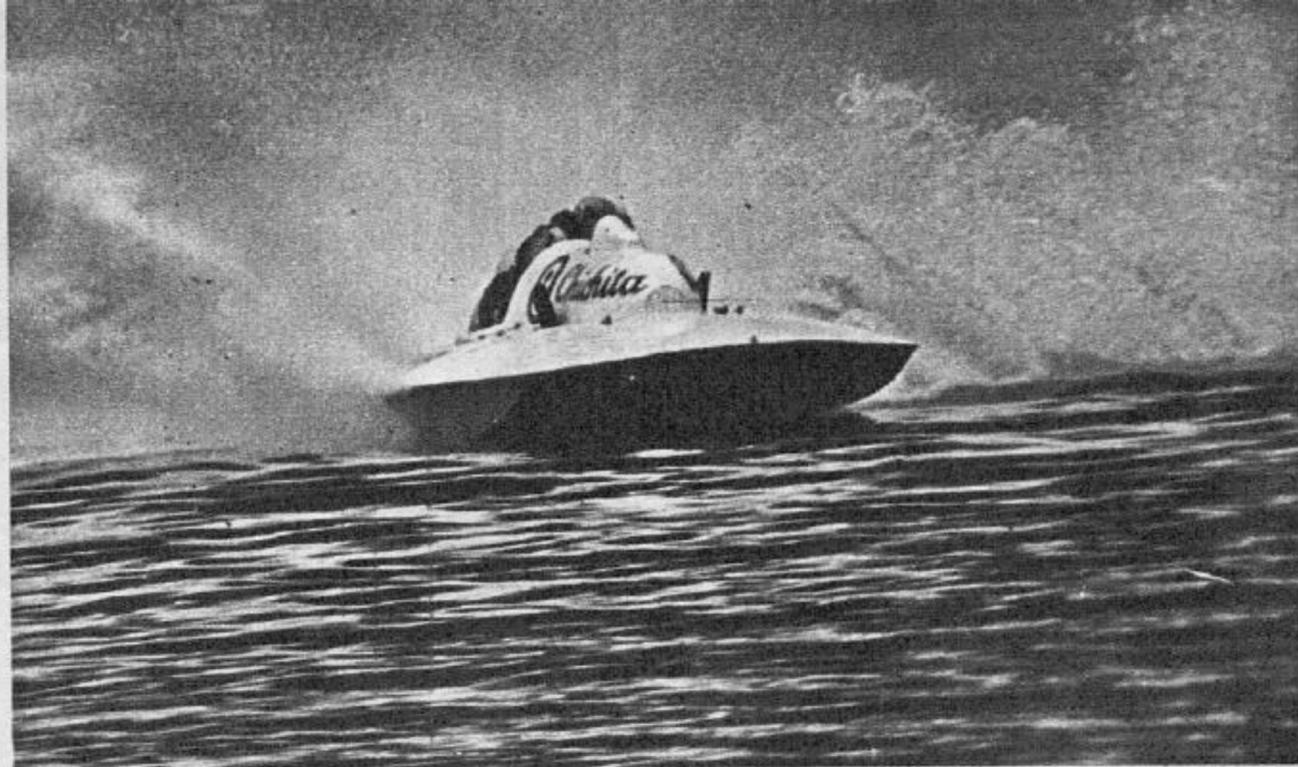
En nuestro país el asunto de las carreras también estuvo muy relacionado con la marca NSU. Fueron primero las "galeritas", en sus dos versiones de 24 HP y 34 HP, y luego los Sport Prinz, más lindos, pero en cuanto a motor eran exactamente iguales a la versión 34 HP del Prinz.

La primera vez que estos autitos (las galeritas) incursionaron en el automovilismo deportivo de nuestro país fue en el III Gran Premio Standard, disputado en 1959. El equipo oficial de Alemania estaba integrado de la siguiente manera: el colega Paul Frère, Edgard Barth, Pedro Von Dory y Juan Manuel Bordeu. La general de la clase A la ganó J. M. Bordeu.

Luego de este primer triunfo se sucedieron las intervenciones oficiales y extraoficiales. Pilotearon NSU, hombres como Antonio Mieres, Gian Marco Dolce, Marcelo Raitzin y Osvaldo Divano. Rodríguez Canedo y Federico Urruti también se iniciaron con estos autos, y hoy son ases del TC.

Este es el tablero de instrumentos del NSU Sport Prinz spyder Wankel que probamos en el Autódromo Municipal. El velocímetro marca 180 km/h pero sólo desarrolla 160 km/h (¿sólo?). El régimen máximo recomendado está entre las 5.500 y 6.000 rev/min. A este régimen puede girar diez años ininterrumpidos.





LOS ULTIMOS SERAN LOS PRIMEROS

por NICOLAS GELORMINI

**Jornada motonáutica
con suspenso.
Muchos que llegaron
primero quedaron
atrás y ganó el que
entraba último.
El Campeonato de
la ciudad
de Buenos Aires**

2ª FECHA DEL CAMPEONATO MOTONAUTICO DE LA CIUDAD DE BS. AS.

Asociación de Volantes Motonáuticos - Lago de Palermo - 14/VII/68

CLASIFICACION

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

1ª Manga: Ganador el 17, "Danger" de Héctor Boniface.

2ª Manga: Ganador el 1, "Terca" de Manuel Tozoli.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	17	Boniface, Héctor	Danger	Mercury 20	700
2º	1	Tozoli, Manuel	Terca	Mercury 20	527
3º	15	Reverdito, Alberto	Miss Delta Marine	Mercury 20	525
4º	6	Paladini, Ricardo	El Fugitivo	Mercury 20	394
5º	3	Velázquez, Félix	Rebelde	Mercury 20	296

CLASE D.T. (Turismo fuera de borda desde 600 hasta 700 cm³):

1ª Manga: Ganador el 36, "Lobo III" de Daniel Canestrari.

2ª Manga: Ganador el 36, "Lobo III" de Daniel Canestrari.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	36	Canestrari, Daniel	Lobo III	Carniti 45	800
2º	23	Fellú-Lameiro	Pofa II	Chrysler 45	600
3º	24	Bréton, Santiago	Elliot Ness	Chrysler 45	450

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

1ª Manga: Ganador el 50, "Codinet" de Juan Carlos Sarthou.

2ª Manga: Ganador el 14, "Claudia Alejandra", de Héctor De Armas.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	43	Rovino, Francisco	Reventada	Carniti 50	600
2º	50	Sarthou, Juan Carlos	Codinet	Mercury 50	495
3º	42	Anglada, Horacio	Pata Pata	Carniti 55	225

CLASE MOJARRA (Hidroplano de Carrera - motor Ford 60):

1ª Manga: Ganador el 11, "Ficha" de José Pacheco Alvear.

2ª Manga: Ganador el 9, "Chichita" de Ronaldo Viotti.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Pts.
1º	9	Viotti, Ronaldo	Chichita	625
2º	11	Pacheco Alvear, José	Ficha	625
3º	6	Matthesius, Alfredo	Estrellita V	469

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

CLASE HT (Turismo fuera de borda desde 1.150 hasta 1.350 cm³):

1ª Manga: Ganador el 23, "Pofa III" de Enrique Jornet Rojo.

2ª Manga: Ganador el 23, "Pofa III" de Enrique Jornet Rojo.

FINAL

Pos.	Nº	Timonel	Embarcación	Motor	Pts.
1º	23	Jornet Rojo, Enrique	Pofa III	Chrysler 75	800
2º	8	Laffranchi, Rodolfo	Marsopa II	Evinrude 60	525

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

1ª Manga; 2ª Manga y Clasificación Final:

1º el Nº 1, "Estela I" de Mario Armini (Konig Yumpa) con 800 puntos.

Arriba:
Ronaldo Viotti con su Chichita se llevó el primer puesto de la clase por sólo cuatro segundos sobre Pacheco Alvear. Con buen espíritu deportivo se ofreció para disputar un mano a mano fuera de programa con Mathessius pero la Comisión dijo no. Por ahora van uno a uno; la próxima es el desempate.

Abajo:
Francisco Rovino con Reventada, no ganó ninguna manga pero sí la clasificación final gracias a su regularidad de marcha. Con sus 50 HP se adelantó a los 55 y demostró ser un buen conocedor del circuito.

Tarde llena de sorpresas en el Lago de Palermo. De entrada nomás en la clase C.I.U. Boniface ubicó su lancha en primer lugar "destronando" a Reverdito. En la segunda manga de dicha clase, todos los competidores (excepto Manuel Tozoli) fueron sancionados con un recargo de un minuto por cruzar la línea de largada demasiado pronto. En la Clase DT dominó ampliamente Daniel Canestrari, que paseó cómodamente en las dos mangas. En la clase ET, primera manga, Sarthou con Mercury 50 dominó a los Carniti, los que, tocados en su amor propio, se reivindicaron en la segunda, llevándose el triunfo final. Cuando largaron las Mojarras, para no ser menos, también se adelantaron a la largada en su casi totalidad, ya que el único que no lo hizo fue Pepe Pacheco Alvear. En la segunda manga Mathessius perdió inexplicablemente el puesto de vanguardia, cuando la carrera era suya, y Viotti ganó la manga, y por tiempo la carrera. De las clases HT y OD ni hablemos, ya que fueron "pan comido" para Jornet Rojo, la primera, y para Marlo Armini (único competidor), la segunda. Hasta acá lo que pasó en cuanto a los puestos. Al lado de eso, nos quedó la sorpresa de la impresionante cantidad de adelantos en la largada, sobre todo a competidores avezados, y varias descalificaciones por tocar boya. Al final una pila de reclamos en la mesa de la Comisión por adelantamientos, toques de boya, revisiones de motor, etc. Los espíritus estaban caldeados y como consecuencia de ello vimos una buena cantidad de duelos particulares que levantaron el ánimo de una estoica concurrencia. En resumen, otra jornada más del Campeonato y bastante temperatura en fría tarde



LO BUENO



En el autódromo de Bahía Blanca se corrieron una enorme cantidad de competencias de Turismo Anexo "J". Muchas clases con dos series cada una, sus respectivos repechajes y correspondientes finales, hicieron interminable la reunión. Perry Mason, Antelo, Vallasciani y "Larry" fueron los ganadores

por JULIO PEREZ BALBI
Fotos de OSVALDO VARONE



NO, SI BREVE...



Dieciséis carreras dieciséis, se repartían de punta a punta el programa. Algo que parecía que por nada del mundo podría andar a horario. Los organizadores contaban con la ayuda de Mandrago el Make. A las dos series, el repechaje y la final, había que multiplicarlos por las cuatro categorías existentes, para obtener esa serie interminable de carreras y carreritas. Pero como Mandrago el Make o Mandrake el Mago no aportó, el BBAC se las tuvo que arreglar como pudo para que el cuento fuese bueno. Una serie y dos repechajes anulados aseguraron un buen final que tuvo moraleja y todo.

La lista de inscriptos no tenía muchas grandes figuras. Del TM faltaron muchos por dos razones obvias. Premios bajos y con los 500 kilómetros del Autódromo y La Cumbre como vísperas. Solamente algunos premios de ACCIKAR para los que gastaban Torinos y Renaults, sirvieron de aliciente para sus enmarcados. Pero dos muy buenos señores fueron los que despertaron más interés entre los muchos bahienses que se fueron a Villa Bordeu: "Larry" y Cupeiro.

Ambos atraídos por diferentes razones: Cupeiro tenía que estar porque Isaura figura entre la publicidad paga que lleva en su coche, y esa empresa ponía los pesos para que el BBAC hiciera la carrera. "Larry" seguramente porque no le quedaba otra cosa en qué correr, porque su nuevo Torino TC no estaría listo para la carrera que se corría en Córdoba.

Una serie de pilotos locales y de la zona del valle de Río Negro aparecieron en Bahía para la corsa. De todos ellos Juan Alberto Vallasciani (24 años, soltero) fue el mejor. Se llevó de punta

a punta la categoría "C" y evitó los avisos masivos de la Asociación de Concesionarios Fiat en los diarios y revistas del lunes y martes. "Perry Mason" ganó la mínima hasta 700 cm³, que quedó casi sin coches en la pista, Antelo la clase renaultista "B" y "Larry" la mayor, después de que Cupeiro planchó un pistón.

LAS CARRERAS

Pardo fue el candidato de la clase menor. Ganó la única serie y en la final perdió el primer puesto por una goma pinchada. "Perry Mason", que había largado entre los últimos, se quedó parado sobre la raya para ajustarse mejor el cinturón de seguridad. De ahí en más, empezó a pasar coches uno por uno hasta quedar segundo.

Largaron seis o siete. Cuando todo parecía favorecerlo a Julio Pardo, una goma lo obligó a detenerse en los boxes y "Perry" se mandó a mudar. La categoría "B" fue lo primero que empezó a interesar. A la mañana en una de las series, el debutante Serafini marcó el mejor tiempo de las dos y tenía la cuerda en la largada. Bueno, en fin, la serie la había ganado Osvaldo Antelo, pero lo recargaron con un minuto (cosa algo exagerada, teniendo en cuenta que se gira en un minuto ocho segundos, en esa categoría) por adelantarse en la largada. A pesar de todo, Antelo pudo clasificarse para la final gracias al benevolismo del repechaje.

Se largó la final y Serafini y Carubia (entre los dos no suman más de 45 años) que habían largado en primera fila, intentaron escaparse del lote. Ahícito no más, a la salida de una de las curvas, se tocaron y Serafini quedó mi-



▲
Luego del abandono de Jorge Cupeiro, "Larry" quedó primero sin apuro y una vuelta de ventaja sobre el segundo. Su manejo, el de siempre.

◀ Un Peugeot que se las trae. Juan Vallasciani con su 4-4 bahiense se llevó el primer puesto en la clase hasta 2.000 cm.³ ¿118 HP?

▶ Osvaldo Antelo ganó la clase hasta 1.150 cm.³ Un buen auto y un buen piloto. En la foto lo sigue "Ona" (Eduardo Catalano) que fue quinto.



rando para el otro lado, Carubia duró unas pocas vueltas adelante hasta que apareció Parisi y a éste le pasó lo mismo, hasta que aportó Antelo. Parisi no pudo con Antelo, porque un cilindro empezó a tirar aceite para arriba y empastó una bujía. Serafini le dio y le dio y le dio, hasta que quedó cuarto.

Vallasciani ganó la categoría "C" desde que largaron. Se despegó en seguida de Moller (otro piloto de la escudería Fiat de Tres Arroyos, la de Angel Di Nezio). Di Nezio, Arana (corría con una berlina de la escudería de concesionarios Fiat, la que ganó el GP en manos de Mayorga).

La carrera se basó en ese orden, Vallasciani primero, Moller segundo, Arana que rompió embrague y abandonó, Di Nezio tercero y Ferruccio Bruno detrás. Apkarian terminó quinto, después de haber tratado de pasar autos con una largada desde el fondo, gracias al trabajo que se tomaron los mecánicos al cambiar la cadena de distribución rota en una de las series.

Cupeiro y "Larry" fueron el plato fuerte de la tarde. No porque gocen de una promoción tan fuerte como da el TC, sino por el espectáculo que brindaron durante diez vueltas con sus Torino al límite. Cupeiro no hizo las pruebas de clasificación, porque en viaje a Bahía Blanca llevaban el auto por sus propios medios y se les rompió una válvula. Cambiaron y siguieron. De entrada pareció que tenía las de ganar. El as de bastos de su Torino lo puso hasta la mitad de carrera delante de "Larry". En las primeras vueltas, no más, ya le habían sacado los dos una vuelta al tercero, Camck, y a una serie de pilotos locales y valletanos que po-

nían Valiant y Chevrolet en la pista. Después Cupeiro rompió un pistón, que seguramente ya estaba dañado por la válvula que se les rompió en camino. "Larry" siguió viaje en el primer puesto y mucho más tranquilo.

Desde las nueve y media de la mañana hasta las cuatro y pico de la tarde, la serie de carreras dio un espectáculo aceptable. Faltaron figuras en todas las categorías. La organización también fue buena, ayudada por una dosis simple de suerte, los premios magros y el público entremezclado con asados bastante numerosos.



"Perry Mason" es perseguido por Fernando Riarte. Finalmente ganó tras el retraso de Pardo a causa de un pícaro neumático.

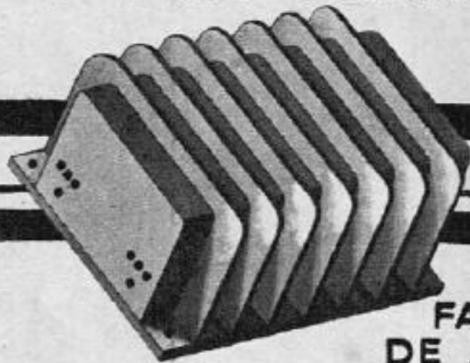


Los vagones de tren sirvieron de tribuna mientras doblan Angel Di Nezio y Alberto Bruno. El tresarroyense fue tercero.

JUAN ALBERTO VALLASCIANI: ¿OTRO CASTAÑÓN?

Cuando dos mecánicos enfundados en mamelucos celestes empezaron a saltar debajo de los boxes, Vallasciani ya era el tercer triunfador de la tarde en Bahía. Es un localista de 24 años, que dice tener 116 CV en el motor de su 404 (III). Ganó las categorías desde las pruebas de clasificación del sábado hasta la última del domingo. Se dedicó al midget, micro-midget y kart. Después corrió con un 403 en TM y fue quinto en la Vuelta de la Manzana con este mismo auto. "Probé el motor en el banco de pruebas de Homero Luna y me marcó 116 caballos". Evidentemente, salvo error u omisión, tiene uno (o el) Peugeot más potente en versión anexo "J", incluyendo los oficiales y el de Castañón, que hasta el momento es el más efectivo de todos. No es impetuoso, es regular. Cuida el auto y empieza a aparecer seguido en las corras de la especialidad donde puede dar más batacazos.

EQUIPO DE ENCENDIDO ELECTRONICO A DESCARGA CAPACITIVA



FACIL
DE ARMAR

Novedoso sistema de encendido electrónico, adoptado por las principales fábricas de automotores de los EE.UU. El principio del mismo consiste en acumular una gran energía eléctrica en un condensador y descargarlo bruscamente sobre los terminales de la bobina en el momento de la apertura de los platinos. Utiliza la bobina normal del coche y entrega una tensión de 40 KV hasta 10.000 RPM.

ALVARADO

APTO PARA
TODO TIPO DE COCHES
MEJORANDO NOTABLE-
MENTE LA PERFORMANCE
DE LOS COCHES DE COMPE-
TENCIA AHORRANDO HASTA
UN 10% DE COMBUSTIBLE.
PRACTICAMENTE NO
EXISTE DESGASTE
ELECTRICO EN LAS
BUJIAS Y PLATINOS.

SE ENTREGA EN FORMA DE KIT PARA ARMAR, COMPLETO CON GABINETE, PLAQUETA Y CIRCUITO DE ARMADO.

INDARLUX S.A.C.I.

AV. CORRIENTES 1670 • 35 8843 - Bs. AIRES

BAHIA BLANCA - TM Autódromo Carlos J. Martín — 14/VII/68 CLASIFICACION

CLASE "A" (hasta 700 cm ³)					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	29	"Perry Mason"	De Carlo Cupé	18m29s6	15
2º	25	Pardo, Julio	De Carlo Cupé	18m42s7	15
3º	26	Heritier, Roberto	De Carlo Cupé	—	14
4º	27	Riarte, Fernando	De Carlo Cupé	—	3
5º	2	Verdin, José	De Carlo Cupé	—	2

PROMEDIO DEL GANADOR: 84,902 km/h.

CLASE "B" (de 701 a 1.150 cm ³)					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	31	Antelo, Osvaldo	Renault 1093	16m47s4	15
2º	14	Parisi, Emilio	Renault 1093	16m48s	15
3º	35	Carubia, Roberto	Renault 1093	16m55s4	15
4º	22	Serafini, Guillermo	Renault 1093	17m21s5	15
5º	39	"Ona"	Renault 1093	17m22s	15
6º	58	Vincet, Roberto	Renault 1093	17m23s8	15
7º	36	Mariani, R.	Renault 1093	17m30s8	15
3º	56	Stessel, Juan	Renault 1093	17m31s8	15
9º	33	"Guanaco"	Renault 1093	17m35s1	15
10º	37	Lombardini, J.	Renault 1093	17m52s1	15
11º	38	Canparo, Raúl	Auto Union	17m54s7	15
12º	34	Abella Nazar, Alberto.	Renault 1093	—	14

PROMEDIO DEL GANADOR: 104,520 km/h.

CLASE "C" (de 1.151 a 2.000 cm ³)					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	54	Vallasciani, Juan	Peugeot 404	21m35s8	20
2º	16	Moller, Norberto	Fiat 1500 Cupé	21m41s7	20
3º	15	Di Nezio, Angel	Fiat 1500 Cupé	21m50s2	20
4º	40	Bruno, Ferruccio	Fiat 1500 Cupé	21m57s5	20
5º	47	Apkarian, Aby	Fiat 1500 Cupé	22m11s1	20
6º	5	Palau, Raúl	Peugeot 404	22m13s4	20
7º	17	Albizu, Jorge	Fiat 1500 C	22m13s8	20
8º	19	Bernardi, Rubén	Peugeot 403	22m12s	19
9º	18	Fernández, Agustín	Fiat 1500	22m12s9	19
10º	41	Cortés, Carlos	Fiat 1500	21m49s5	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 108,690 km/h.

CLASE "D" (más de 2.000 cm ³)					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	"Larry"	Torino 380 W	20m46s6	20
2º	66	Camck, Guillermo	Torino 380 W	21m10s4	19
3º	64	Julián, Eduardo	Chevrolet Súper	21m25s3	19
4º	7	Alonso, Jorge	Valiant I	21m31s9	19
5º	21	Wagner, Walter	Chevrolet Súper	20m51s8	18

PROMEDIO DEL GANADOR: 112,626 km/h.

MANUAL DE STYLING

2da. NOTA

Por EDUARDO ASTIZ



Los hermanos Zagato, famosos carroceros italianos; su estilo se ha caracterizado por ser muy vanguardista y discutido.

EL DISEÑO AUTOMOVILISTICO

En esta segunda nota seguimos incursionando en el importante pero no tan ameno campo de los conceptos básicos de Styling, ya que es fundamental conocer la filosofía del tema. Pero no hay que descorazonarse. Ya pronto entraremos de lleno en la parte práctica y divertida del asunto, es decir, comenzaremos a explicar en detalle cómo se dibujan autos

Funcionalismo, estilización y expresión.

No todas las épocas han tenido el mismo concepto del automóvil. A fines del siglo pasado culminó el lento proceso tecnológico que llevó a lograr la movilidad por medio de máquinas livianas y aceptables en el medio social en que se movía el hombre cotidianamente. En esa época heroica pocos autos eran diseñados íntegramente antes de ser fabricados; la mayoría se armaba a partir de los órganos habituales de un carro o carroza y la forma final era un tanto imprevisible. Por esta época no se tenía una noción acabada de lo que significaba el diseño industrial, pues era muy reciente su nacimiento y porque no todos los países europeos habían entrado de lleno en la II Revolución Industrial, que lógicamente sensibilizó a la sociedad para todo lo relacionado con la colocación de un producto en el mercado.

LOS GRANDES ARTISTAS Y EL DISEÑO INDUSTRIAL: FUNCIONALISMO

En la última década del siglo XIX aparecen los primeros afiches de Toulouse-Lautrec y Pierre Bonnard y con ellos el ingreso de los "artistas cultos" al mundo de las artes aplicadas. En nuestro siglo, este contacto se hizo cada vez más estrecho, al punto que fueron los artistas (pintores, escultores, grabadores y dibujantes) los que sistematizaron las búsquedas formales del diseño en general y del diseño industrial (aplicado a la fabricación en serie).

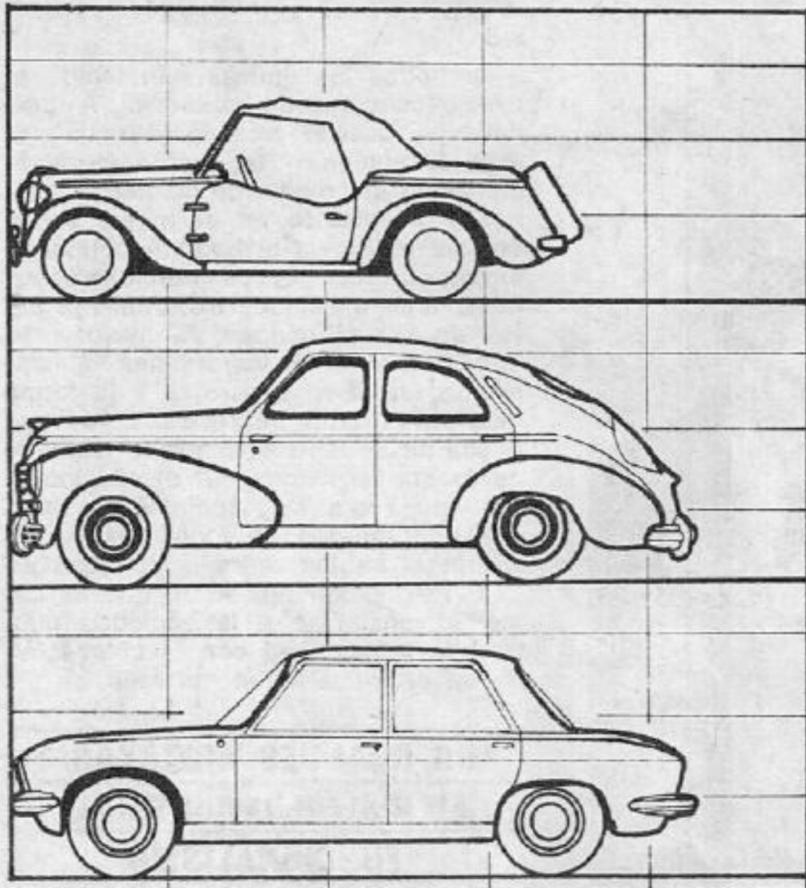
Esta renovación abarcó desde la forma total de un rascacielos, hasta la manija del baúl de un automóvil. La estética funcionalista está definida ya en el término, pues cifra la forma a la función y una cosa es bella sólo cuando cumple perfectamente con la función para la que fue diseñada. Este criterio funcional se integró perfectamente con la conceptualización aditiva del automóvil que primó desde los principios del siglo hasta fines de la II Guerra Mundial (el auto era motor + habitáculo + baúl + accesorios externos). El Jeep Willys "guerrero" es un claro ejemplo del criterio funcional llevado al caso extremo.

STYLING

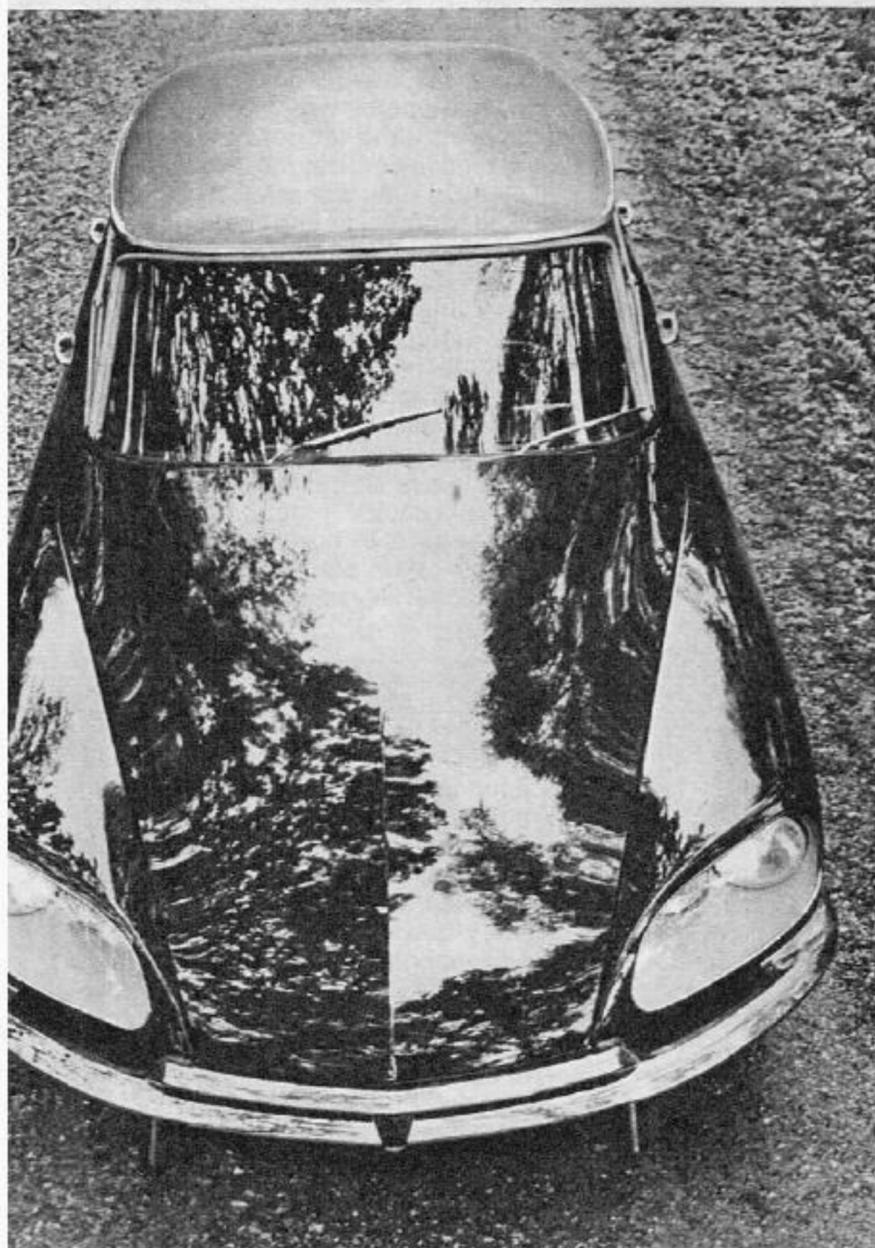
Por ser muy conocidas las diferencias económicas y financieras entre los distintos países, no insistiremos en ellas, sólo mencionaremos que el poder adquisitivo del mercado norteamericano siempre fue más elevado que el europeo y que las expectativas que despierta la máquina en USA, son mayores y por ende las exigencias de este mercado son mayores. Por lo tanto, la idiosincrasia americana no podía conformarse con el funcionalismo y fomentó el auge del *Styling* o *estilización*, que es la "mejora" que se hace en la presentación de un producto a efectos de favorecer su colocación en el mercado. En los gustos y necesidades de una sociedad se observan ciertas constantes que expresan una sensibilidad social; para relacionar un producto más estrechamente a ella se lo "estiliza" (excediendo lo funcional) para que adquiera

CORTAR POR LA LINEA DE PUNTOS

MANUAL DE STYLING



Esquema de perfiles: funcional, curvo y paralelepípedo. Este último parece mucho más largo y bajo, debido a que presenta continuidad lineal.



El ejemplo más claro de que los diseños europeos resisten mucho el envejecimiento, lo encontramos quizás en el Citroën DS que mantiene las líneas originales con que fuera presentado en 1955.

una forma que cumpla con los requerimientos éticos imperantes. Este fenómeno de "mejora" de un producto está en relación directa con la finalidad primera del *Design* o diseño industrial que es la mejora de las condiciones de vida y de relación con los objetos de uso diario.

El purismo racional del concepto funcionalista, llevó a una profundización en la gramática formal, profundización que se realizó por dos vías distintas: a) el "styling" o estilización sin razón funcional, sujeto de la moda y por lo tanto efímero como producto y como diseño, y b) la búsqueda de lo simbólico (además de funcional). Esta segunda actitud, que es la que caracteriza a toda la producción europea de los últimos veinte años, es la más vigorosa como imagen social, no está sujeta en grado extremo a la moda y al mercado y no sólo *no* es efímera, sino que impone una moda o un estilo.

RESISTENCIA AL ENVEJECIMIENTO

No es una novedad afirmar que los diseños europeos resisten mucho el envejecimiento, y que los diseños americanos, aún los buenos, son quemados despiadadamente por los mismos productores ante el temor de un endurecimiento del mercado a causa de la frustración que puede sufrir el comprador que esperaba algo distinto este año y que no lo obtuvo. El DKW que se fabrica en nuestro país, tuvo su antecedente formal directo en el prototipo Panhard Dynavia con motor *flat twin* de 1948; el Citroën DS es de 1955, el Fiat 600 es de esa misma época, el Peugeot 404 salió a la venta en 1960 pero ya en 1958 Pininfarina había creado ese esquema formal para Lancia. En la producción americana, en cambio, no sólo no vemos esa perduración del diseño estética y funcionalmente logrado, sino que en muchos casos hemos asistido a su deformación y a su muerte. En USA se producen cíclicas modificaciones formales que jalonan su historia estilística y podemos afirmar, sin intención de formular una ley general aún no comprobada, que el mejor diseño es el primero o el segundo de cada serie que dura varios años. Algunos modelos cambian tanto a través de 4 ó 5 años que difícilmente los reconocemos como pertenecientes a la misma familia. Otros, siguiendo la tónica europea, conservan su identidad y aún cuando varían sus proporciones o su finalidad, como el Corvair, vemos en ellos un respeto por la obra con vocación duradera. Pero ni siquiera estos diseños escapan a los peligros de la "modificación" o del "rediseño" que hemos apuntado anteriormente, como lo prueba este mismo año el modelo 1968 del Tornado que adquirió una fisonomía ostentosa y cromada a la americana.

EXPRESION FORMAL EN EL DISEÑO ACTUAL

Siguiendo con la línea histórica del diseño industrial en nuestro siglo, vemos que se han producido dos movimientos renovadores que han polari-

zado la oposición del funcionalismo. Estos movimientos cristalizaron en formas curvas a partir de la década del '40 y en formas rectas veinte años después. El Chevrolet, el Ford, Mercury, Oldsmobile y tantos otros autos americanos desterraron desde 1940 las líneas rectas y los volúmenes planos. Cuando Darrin dibujó los Kaiser-Frazer de 1946 impuso definitivamente la imagen del auto americano de los años venideros: conceptualización espacial unitaria y formas redondeadas con predominio de los perfiles curvos. El Studebaker que R. Loewy diseñara ese mismo año, estaba todavía un poco sujeto a los principios formales de años anteriores por cuanto persistía la identidad del guardabarros trasero mientras que en los Kaiser-Frazer la línea horizontal lateral corría desde los faros delanteros hasta la cola sin detenerse en diferenciar puertas de guardabarros.

En 1959 el diseño automovilístico retornó a la agudeza de aristas y a los planos rectos. En algunos prototipos o modelos exclusivos se había observado esta tendencia insinuando el futuro vuelco formal. En ese año Fiat lanzó su línea Trapecio y en 1960 el Chevrolet Impala presentaba uno de los primeros capot de serie totalmente planos en los que se obviaba la distinción entre vano motor y guardabarros. Esta concepción formal de superficies planas no siempre es totalmente plana. En realidad sólo lo es para el ojo, porque si las miramos con detenimiento observamos que conservan una curvatura en algunos de los sentidos (longitudinal o transversal) o en ambos. Por ejemplo los modelos Fiat son reconocidos por haber impuesto la fábrica un esquema formal paralelepípedo a sus productos pero estas formas no son estrictamente rectas, como lo prueba el techo de los Fiat 1500 que es biconvexo o la cola que tiene caída en ambos sentidos.

CUANDO TODO ERA ESTATICO

Un modelo de 1930, aún cuando fuera deportivo, no expresaba movimiento a través de su presencia, pues en relación formal era visualmente estática. Tomemos como ejemplo ilustrativo un modelo representativo del período conceptual aditivo (es decir, aquél en que el auto era la suma de volúmenes menores y formas abiertas) y que sea también digno exponente de esta tendencia estética que llevó a la estilización de la forma de un auto: entre muchos posibles elegimos al Mercedes SS de 1928 carrozado por Hibbard y Darrin. La visión del perfil consiste en un largo rectángulo apaisado, apenas más elevado en uno de los extremos (el habitáculo). El largo del capot equivale a 2/3 de la distancia entre ejes, lo cual le otorga una apariencia de volumen en reposo absoluto pues se halla totalmente equilibrado, a ello agregamos la percepción de 3 círculos (figuras esencialmente estáticas) que corresponden a las ruedas delanteras trasera y de repuesto sobre el guardabarros delantero, único elemento dinámico en este conjunto octogonal de líneas armónicas y volúmenes proporcionados entre sí, pero carente de dinamismo formal.

Ateniéndonos al significado esencialmente dinámico del auto, aceptaremos



Ejemplo de diseño que perdura notablemente en el tiempo: el Fiat "600" que fue presentado en 1955. Hoy su estilo tiene vigencia a trece años de su aparición.



Las carrocerías con que Alfa Romeo ha vestido y viste a sus modelos Giulia GT y GTA y derivados se caracteriza por ser expresión misma de la velocidad, agilidad y agresividad deportivas.

que los diseños actuales son símbolo y expresión de movimiento.

EL OJO AVIZOR

El ojo tiende a percibir estructuras económicas y de fácil lectura, razón por la cual en todo diseño debe existir, además de formas de fácil visión, una cierta jerarquización que ordene la lectura. El automóvil, como todo objeto tridimensional, incluye en su captación perceptual una temporalidad y una perspectiva en constante mutación que exigen la presencia de una estructura visual que resuma en sí misma el significado funcional y estilístico de cada una de las formas menores que conforman ese todo.

Esta estructura visual que resuma y simbolice el dinamismo del auto, no puede estar formada por elementos estáticos y rectos sino por líneas dinámicas, por ágiles ritmos. El auto detenido debe dar noción de su velocidad y de su estabilidad. La carrocería debe simbolizarlas inequívocamente. Una carrocería Lotus con motor Citroën 2 CV es un *bluff* de la misma manera que el "cuadrado" de Peduzzi es una trampa visual, pues "no expresa" 220 km/h con su aspecto formal.

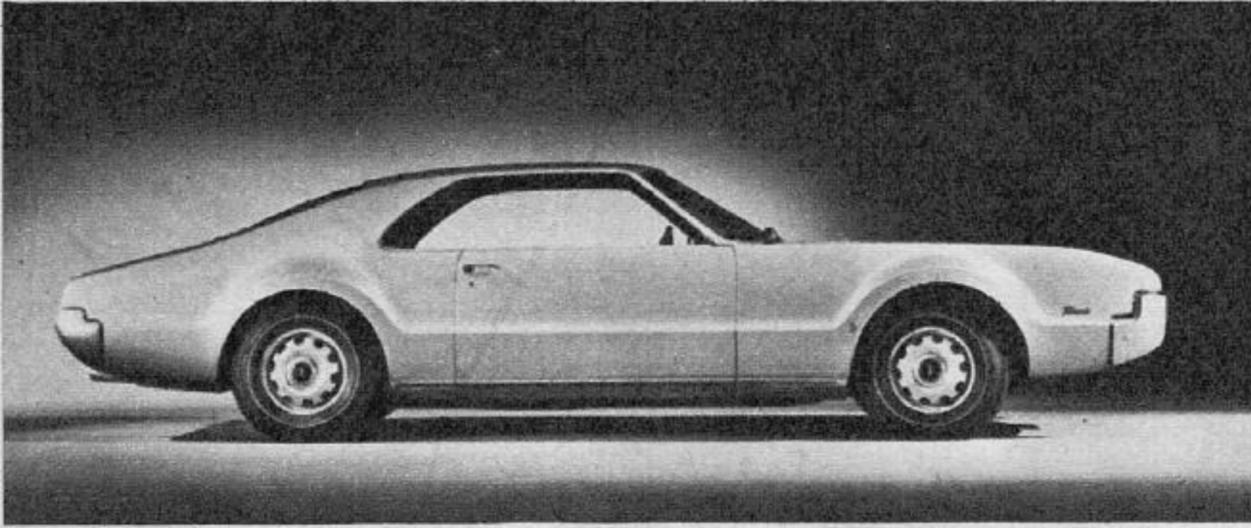
Una forma debe, para ser una forma lograda, expresar, simbolizar la función que cumple. En los modelos de los años '30 no se quería simbolizar "velocidad" o "agilidad" sino "potencia", "majestuosidad"; para ello se recurrió a diseños estáticos, con un neto predominio del volumen destinado al motor. En los autos de los últimos diez años se quiere significar velocidad, dinamismo y confort ágil.

LOS AUTOS DE COMPETICION

Los autos de competición generalmente usan rodado de mayor tamaño en el tren trasero, razón por la cual los guardabarros correspondientes en aquellos vehículos carenados, son de mayor tamaño. En los últimos años se intensificó la investigación aerodinámica y ésta recomendó incrementar la sección maestra de la cola, lo que determinó un cambio formal revolucionario, en el que fueron pioneros Alfa-Romeo-Zagato y Ferrari-Pininfarina, entre los G.T. y prototipos. Uno de los resultados de estas investigaciones fue el nuevo significado que adquirió el guardabarros trasero como volumen de presión y a la vez como elemento estabilizador de la dirección a gran velocidad. Ahí está la función, ésa es la razón por la cual en los últimos años hemos visto crecer y crecer los guardabarros de las Ferrari 250 LM; 330/P1; P2; P3 y P4 y de los Ford G.T. Lola, Lotus y Chaparral. Una vez aceptado el porqué funcional entendemos el porqué formal.

Encima de cada rueda trasera de una Ferrari 330/P4 no sólo está la chapa o el plástico de la carrocería, sino que está el signo de un complejo técnico aerodinámico propio de esta década. Así lo comprendieron los diseñadores de las oficinas de Styling de las empresas americanas y desde hace algunos años los modelos estadounidenses adoptaron la línea ascendente de los guardabarros posteriores, símbolo de aerodinámica, es decir, de velocidad. Y

MANUAL DE STYLING



Así se presentó el Tornado en 1966. líneas puras, de superficies facetadas con escasa ornamentación cromada.



En 1968 no pudo escapar de la peligrosa modificación. El rediseño le hizo adquirir, sobre todo en la parrilla, una fisonomía ostentosa.



El esquema formal del Peugeot 404 había sido planteado por Pininfarina en 1958 para Lancia.

"signo de rueda", es como si la rueda que está debajo pujara hacia arriba.

STYLING O ESTILIZACION

Como vemos, el styling o estilización es algo así como una superestructura del diseño automovilístico, pues lo hallamos en modelos de concepción aditiva y funcional y los volvemos a encontrar en vehículos de concepción espacial unitaria, diseñados con búsqueda de la expresión formal más allá de su utilitariedad. Habitualmente se considera al styling como el "embellecimiento" que se hace de un objeto, pero no estamos de acuerdo con este término, pues carece de significado tomado así en abstracto. En todo momento hemos evitado caer en esta aberración conceptual por considerar más correcto hablar de equilibrio formal, de proporción y de ritmo; de volúmenes y vacíos compuestos y jugando según esquemas funcionales, en un momento, y esquemas expresivos en otro.

Si para un dibujo reservamos la "belleza" para el otro queda la no belleza y esto no es objetivamente correcto. Dentro de la fabricación en serie los métodos seguidos para poner en venta un auto pueden ser, y de hecho son, varios. La organización, la capacidad financiera, los criterios de comercialización y la intención de Alfa-Romeo difieren totalmente de los empleados por Chrysler, pero donde se acentúan estas diferencias, es en el concepto estético que guía sus proyectos. El Fury/VIP es el modelo "sport" de Plymouth, pero su ostentosa carrocería es más VIP que Fury, mientras que el Giulia G.T.A., doble árbol de levas a la cabeza, es la expresión misma de la velocidad, agilidad y agresividad deportiva. Nos podrán objetar que ese no es el único modelo que Chrysler o USA fabrican, pero si bien produce modelos "a la europea", como el Corvair y el Corvette Sting Ray, las preferencias medias del comprador americano se vuelcan por ese tipo de auto enorme, potente y capaz de asegurar la apariencia de alto status social.

Todas las críticas que hagamos al styling sobre su fatuidad, su sujeción a los vaivenes de la moda y sobre su gratuidad formal, ostentosa y paquidémica, chocan contra la "sonrisa promedio" con que el hombre medio americano recibe a ese mágico productor de autosuficiencia y confort.

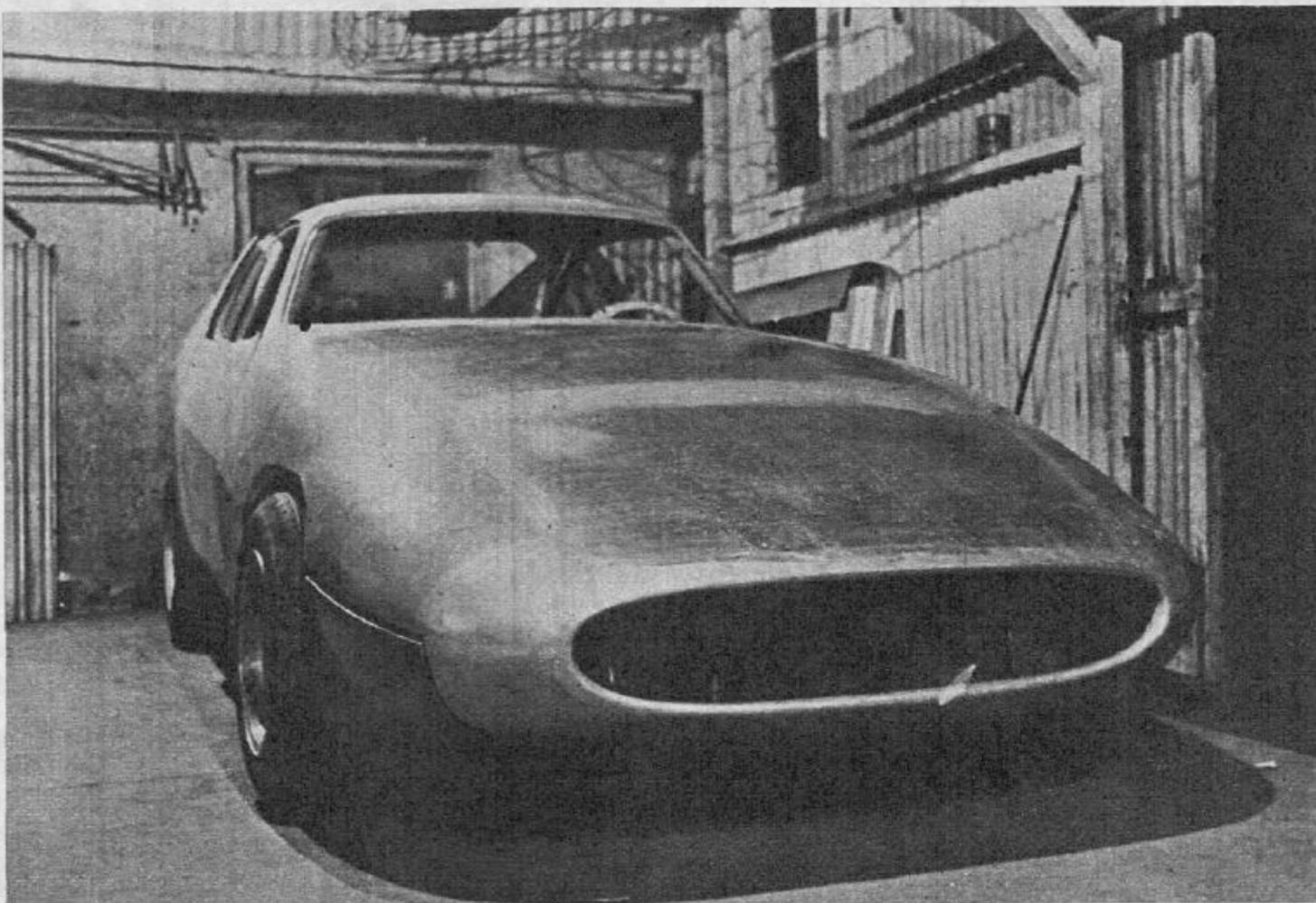
LEA LA PROXIMA SEMANA LA TERCERA NOTA DE ESTA SERIE:

El diseño automovilístico según el grado de exigencias:

- diseño aerodinámico.
- diseño deportivo
- diseño utilitario

LOS FORD CONTRAATACAN

Dos ingenieros de Ford, Carril y Marqués, han llevado particularmente a la cristalización el antiguo prototipo oficial de la marca. Lo correrá Carlos Destéfano, el motor F100 está alimentado por inyectores. Diseño "Made in U.S.A." interpretado para nuestro reglamento TC



... piolim, piolimpio el diseño. Ninguna protuberancia, aluminio a discreción. Bellísimo dibujo para el contraataque Ford.

La obra de Galizio en toda su magnificencia: terminación aeronáutica, estructura tubular, suspensión Falcon adelante, 2,78 metros entre ejes.

La cola anti-Kahn. Toda redonda y fiel a un diseño ensayado en el túnel de viento, pero ¿y ese soporte de gemelo de elásticos? Diferencial de deslizamiento limitado (Limited slip), puente trasero Hochtchiss por ahora y la potencia que llega de una caja Bamse.

Si buscan en el archivo, encontrarán que allá por marzo del año pasado, en el taller de Galizio, en San Fernando, se estaba preparando un aparato raro y oficial para Ford.

Para entonces el ingeniero Marques era el director del equipo de competición Ford. Cargo que cuando los nuevos prototipos de Steven comenzaron a correr, abandonó para continuar en la planta de Ingeniería de la casa. Unido con el ingeniero Carril, colega de fábrica, resolvieron seguir adelante con el antiguo proyecto aletargado en San Fernando. Que ahora ha pasado nuevamente a convertirse en una amenaza que ante la embestida Chevrolet y la tranquilidad cordobesa (léase IKA-Renault) puede ser una de las alas de ataque de los V8.

Fuimos a verlo. Impacta por la prolijidad aeronáutica de su terminación. Allí en el taller estaba el ingeniero Carril. "Lo correrá Carlos Destéfano, quien se ha encargado de la parte motriz. Eligió a Bamse para la preparación mecánica y él tiene en su taller el motor terminado. Irá alimentado a inyección —continuó Carril— pero no me pregunten la potencia porque recién lo hemos puesto en el banco." El dibujo es distinto. Agradable. Se hizo en los Estados Unidos, en la universidad de Michigan. "Sí, se trata de un estudio aerodinámico que hicieron allá. Claro que para adaptarlo al reglamento tuvimos que cambiar completamente la escala en todas las medidas." En el primitivo proyecto, luego modificado, trabajó también el ingeniero Tomadoni, jefe de styling de la Ford de Pacheco.

Dos novedades Ford. Una, el nuevo auto Emiliozzi, un Falcon angostado con modificaciones en la trompa. La otra, la cupé de Menditeguy ya lista para largar. Dos esperanzas para la hinchada últimamente algo defraudada



La nueva cupé de Menditeguy. Un muy buen trabajo de Bauffer, la prolijidad en la construcción, la de costumbre. Observándola desde un punto de vista técnico no le podemos augurar gran futuro.

El futuro auto de El Dante. La imagen que le da la trompa nueva evidentemente nada tiene que ver con la de un Falcon. Muy probablemente también se le hagan modificaciones en la cola y suspensión trasera.

MONTA NUEVA PARA LOS GRINGOS

Luego de este largo paréntesis de "Los Gringos", todo hace prever que se aprestan a volver y con todo. En el taller de Bauffer en la calle Washington hay un flamante Falcon angostado al que la gente de Baudena le está introduciendo ciertos cambios.

La "modífica" fundamental está hecha en la trompa, cuyo aspecto difiere fundamentalmente de la original Falcon: con la nueva se gana en penetración. Los pasarruedas fueron agrandados considerablemente, lo que, visto de perfil, le da una apariencia diferente. La parte central cae suavemente de atrás hacia adelante y termina en una gran toma de aire que permite una mejor refrigeración. También le fue colocada la jaula antivuelco (una verdadera fortaleza) hecha con caños de dos pulgadas de diámetro. Por el momento no se le hizo ningún otro cambio. Pero ya

los trabajos en la trompa y la jaula están terminados y el Falcon sigue en Bauffer. Es muy posible (en estos días Emiliozzi tenía que darle el visto bueno a Baudena) que también en el mismo taller se le hagan modificaciones en la cola y en el sistema de suspensión trasera. Se le adaptaría una suspensión tipo link-bar (Torino). El cálculo estimativo de tiempo para que este auto esté en la pista, es de aproximadamente cien días.

LO NUEVO VIEJO

Don Carlos Menditeguy, digno presidente de la ACTC, como queriéndoles dar el ejemplo a "los muchachos" se hizo construir un auto que podría haber constituido en una época el sueño más caro de Lo Valvo o tal vez de Rosendo Hernández.

Señor Menditeguy: ¿usted está realmente convencido de que su auto sirve? Nosotros no. Entre otras cosas: Porque la distancia entre ejes de su

flamante cupé es de 2,98 metros, cosa que evidentemente lo dejará en inferioridad de condiciones en cualquier circuito trabado. No hace falta mencionar las razones.

Porque el peso de su nueva cupé es superior a los mil quinientos kilos. ¿Se da cuenta, don Charlie, que aun con el nuevo reglamento su cupé está excedida en 200 kilos? Tampoco es necesario explicar ahora las ventajas de tener menos peso en un automóvil.

Porque su cupé tiene frenos a campana, que está lo suficientemente probado que son menos eficaces que los de disco, que podría haber colocado.

Estas son, no más, algunas de las razones por las cuales opinamos que usted que evidentemente es un veterano dentro del deporte de los fierros, que manejó AUTOS en su vida, que es uno de los pocos argentinos que en algún momento se midió con lo mejor del mundo y peleó mano a mano, podría haber hecho un auto con soluciones técnicas modernas. ¡Nos extraña, don Carlos!

**Parabrisas
CORSA**
confidenciales
y de las otras

¿Se acuerdan del auto que Miguel Angel Galluzzi estaba haciendo construir en los talleres de Antonio J. Sergi sobre la base de una cupé Fiat 1500? Bueno, la semana pasada lo vimos arrumbado en un rincón del taller de la calle Godoy Cruz de la Scuderia de Concesionarios de la marca. La trompa está lista y su estructura también, pero ahora será modificado. Su nuevo dueño es ANDREA VIANINI, el que le pondrá un motor Chevrolet 7 bancadas, para lo cual debe hacer reformas en la parte delantera y poder ubicar el motor, mucho más grande que el 2.300 Fiat que en un principio pensaba ponerle el Gordo Galluzzi. Aunque todavía no lo han retirado, Andrea es su dueño. ¿Una nueva Garrafito? Puede ser.

Horacio Gastien vende su DKW de competición, preparado totalmente para Anexo "J". Los interesados en esta máquina pueden llamar al teléfono 750-2633.

Bolígrafos BIC está por lanzarse con todo a las competencias de Turismo Anexo "J". Comenzarían con la preparación de un Renault 1093 que, por supuesto, no tendría forma de bolígrafo. Piloto: aún sin designar, pero se sospecha que sería Michelson Irusta.

Están terminando muy de prisa el Prototipo de Oscar "Cacho" Fangio. Se trabaja a todo trapo en los talleres de Horacio Steven. La segunda "Anaranjada" (aunque no sabemos de qué color será) está por salir a las pistas y también a las rutas.

Habría problemas con Carlos Reutemann en el equipo Fiat. El asunto vendría porque Lole estaría cansado de disponer de menos vueltas que el resto. La bomba habría estallado en La Cumbre donde, según parece, tenía 600 vueltas menos. Nuestra opinión es que puede ser, pero no siempre se puede ganar. Nuestro informante nos dijo también que estaría estudiando la posibilidad de cambiarse a la marca del león, quienes a principios de año le ofrecieron un auto del equipo. (Nuestro informante agregó que Reutemann estaba bastante "mufado").

En la carrera de La Cumbre debutó el equipo Donati en TM con un Renault 1093 que condujo Horacio Magliane. Esperemos que sea el principio de una etapa de apoyo continuo a la categoría hasta 1.150 cm³.

Dicho por un amigo que está en la cosa: "El ACA está por delegar toda la fiscalización de las carreras de TC en un organismo formado por clubes del interior. Sólo se encargaría de Anexo "J", Mecánica Argentina, etc., que traen menos problemas." Puso primera en su Peugeot 404 de palanca al piso y se perdió por la calle Tagle.

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

USTED y su
PEUGEOT
estarán agradecidos
CRYPSTA

LE BRINDA EN SU NUEVO LOCAL: 10 cocheras para mecánica - engrase - 12 cocheras para Chapa y Pintura - Balanceo electrónico con máquina ALEMITE - Alineación con máquina H.S.H. - Colocación instrumental deportivo.
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGÍTIMOS Nac. e Imp.

MARIO BRAVO
271/79 Capital
88-5368/7585



A un paso del centro y en el centro de la zona del accesorio, lo exclusivo y personal en automovilismo deportivo. Palanca al Piso p/Peugeot - Volante F.1 Instrumental Jaeger - BRD - Orlan Rober - Faros Careilo 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.

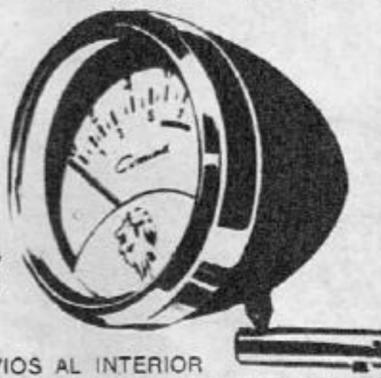
LINEA COMPLETA EN
ACCESORIOS DEPORTIVOS
Y PARA COMPETICION
EXCLUSIVIDADES

Comind (R)
únicos a cinta tensa

Tacómetros, Cascos, Bandas cuadrículadas en colores, Tocariscos Autovox importado

COMIND AUTOMOTOR S. R. L.
Fabricante Tacómetros COMIND

Córdoba 1770, Cap. - 42-2651 - ENVIOS AL INTERIOR



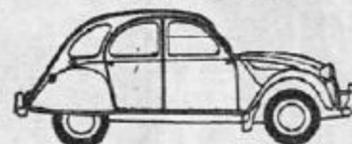
SIEMPRE
A MANO la
buena música...

adquiriendo su auto-radio
Autovox, Blaupunkt,
Transyca, Sonders,
o la de su preferencia

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

MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES
EURO-REP

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



Central: Dr. Luis Beláustegui 312, 55-0494
Sucursal: Av. Juan B. Justo 3719/12, Cap.



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES
EN HORAS
SALTA 1160
23-8913 y 23-5673

STEREX
& VOX
PRODUCTO DE
AUTOVOX
ARGENTINA S.A.



AGENTE OFICIAL
AUTORRADIO DOS
Disponemos del modelo
adecuado para su coche
El más amplio stock de Marcas
AVDA. DE LOS INCAS
4733

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

EN POMPEYA!



"SUD"

REPUESTOS
ACCESORIOS

BEAZLEY 3747 (Alt. Av. Sáenz 1200) Bs. As. - T. E. 91-7649

**PALANCA AL PISO
V. T. DEPORTIVA**



PAT. EN TRAM.
Diseñadas
por
VICENTE
TIRABASSO



COLOCACION
EN EL ACTO

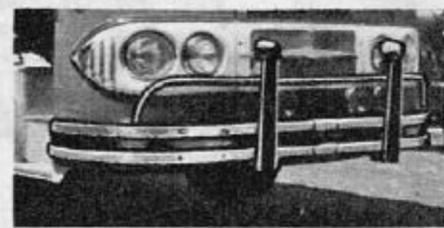
ESTAMPA LTDA. S.R.L.

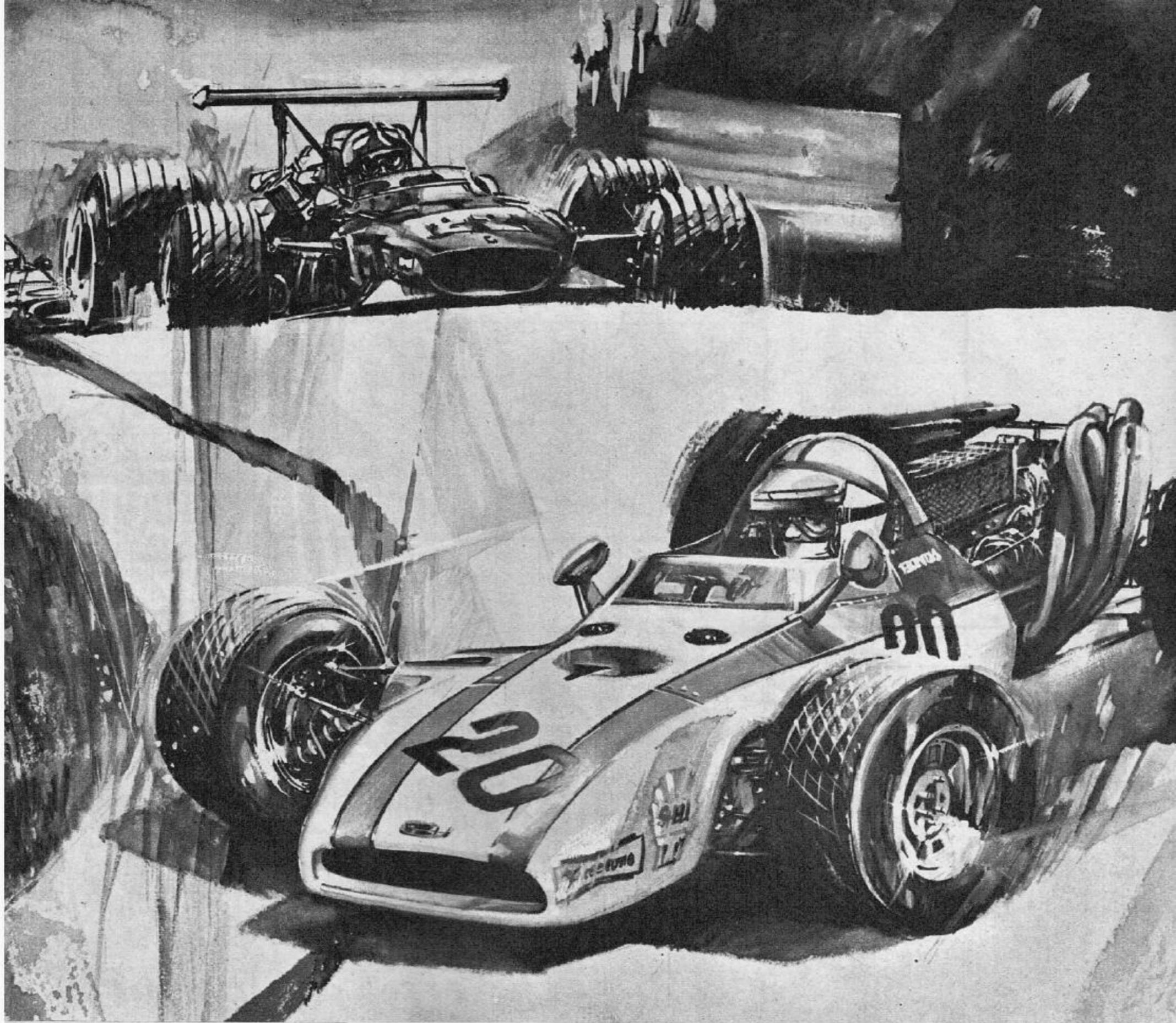
Carrasco 267 - Cap. - 67-8106

ENVIOS AL INTERIOR
ZONAS DISPONIBLES

**TAZAS
DEPORTIVAS
ROUSAN**
AUTOVENTILANTE
TIPO MAGNESIO

**PARAGOLPES
Y DEFENSAS
REGLAMENTARIAS**
CAMIONES
OMNIBUS Y
TODO AUTOMOTOR





EL NUEVO HONDA F-1

por CARLOS F. FIGUERAS
Ilustración de HECTOR L. BERGANDI

Con sus buenas actuaciones parciales en Montecarlo y Francorchamps, el nuevo Honda RA-301 hace suponer que está en vías de volver a ser una máquina ganadora. Sohichiro Honda lanzó el ataque final

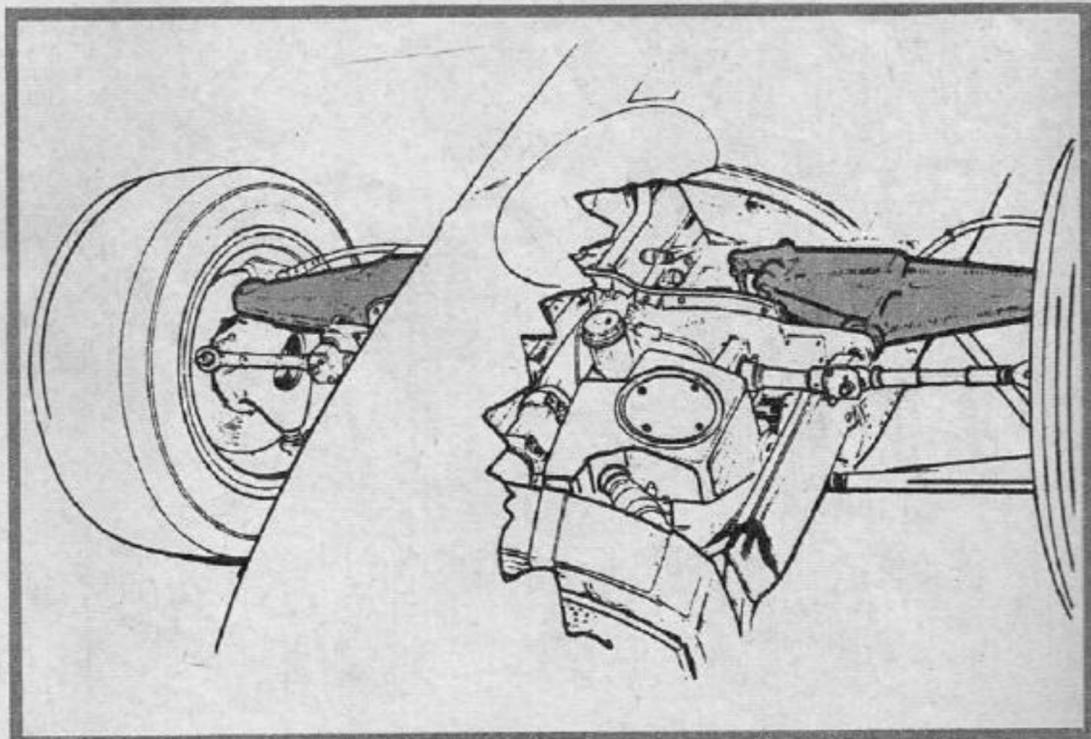


Suzuki



Soichiro Honda, capo máximo de la Honda Motor Co. tiene especial interés en las competencias de F. 1, sobre todo ahora que se retiraron del motociclismo en forma oficial.

En el Gran Premio de Estados Unidos (1967) fueron reforzados los brazos de suspensión que adolecían de un grave problema de fragilidad. Aquí la usada hasta hace dos meses.



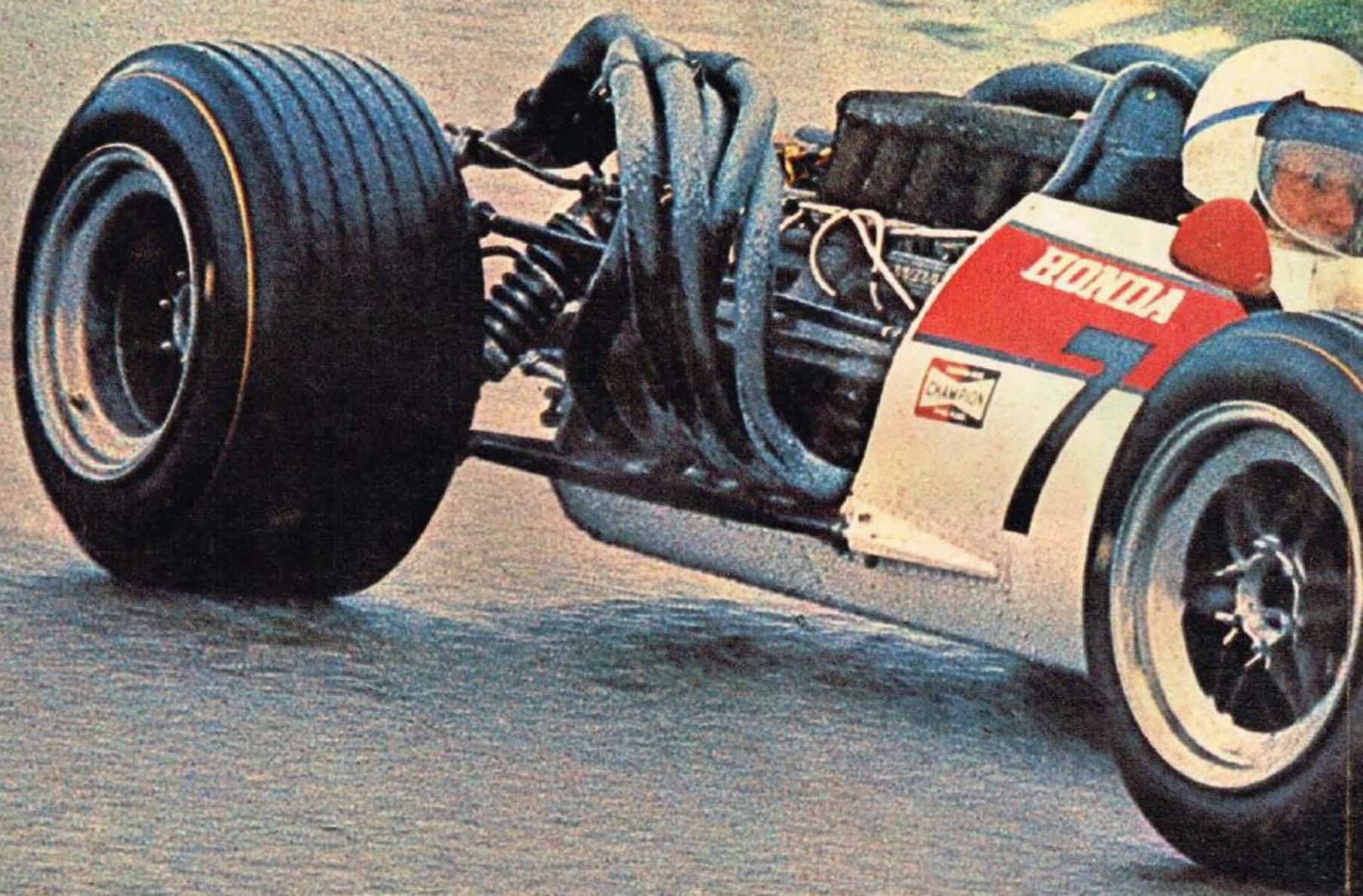
No vamos a hacer historia sobre el Honda de F-1, pero no debemos olvidarnos de que hace cuatro años un Honda apareció por primera vez en la pista de Monza. Era un aparato de aspecto extraño y antiestético, con motor ubicado en sentido trasversal. Todavía regía la fórmula de 1.500 cm³ y los japoneses habían construido un motor de 12 cilindros en V a 90° que arrojaba una potencia de 220 HP, que era una cifra muy considerable para esa época y esa cilindrada. El piloto encargado de conducirlo fue Ronnie Bucknum, un muchacho norteamericano que corría esporádicamente en la categoría sport con un MG. Cierta día algún espía japonés lo vio andar por ahí, le hizo el ofrecimiento y Bucknum, lógicamente, dijo sí. Debutó en Monza sin mayor suerte. Al promediar la carrera se desintegró la caja de velocidades, un problema que con el correr de los meses se continuaría sucediendo.

Sin embargo, poco más de un año tardó el Honda en ganar su primer Grand Prix, que fue el de México de

1965. El piloto era Ritchie Ghinter. Al año siguiente, con el reinado de la fórmula de tres litros, las cosas volvieron a andar mal. Sólo en el Gran Premio de los Estados Unidos, en Watkins Glen, los productos nipones conseguirían ubicarse en dos mediocres posiciones; 8° y 10°. El problema con que tropezaba ahora el auto era su excesivo peso. Cuando todos los F-1 estaban rondando cerca del límite mínimo de peso de 500 kilos, el Honda RA-273 estaba en los 853 kilos, lo mismo que un Porsche Prototipo. Había potencia, los 390 HP así lo demostraban, pero no compensaba.

El paso siguiente fue dejar "libre" a Bucknum, en tanto el retiro voluntario del norteamericano Ritchie Ghinter dejaba a Honda sin pilotos. Pero apareció alguien que no estaba satisfecho con el andar de los Cooper-Maserati. Era John Surtees. Empezó en Sudáfrica con el motor V-12 de tres litros y algunas mejoras en el chasis que se fueron haciendo a través de los datos que Surtees les iba suministrando a

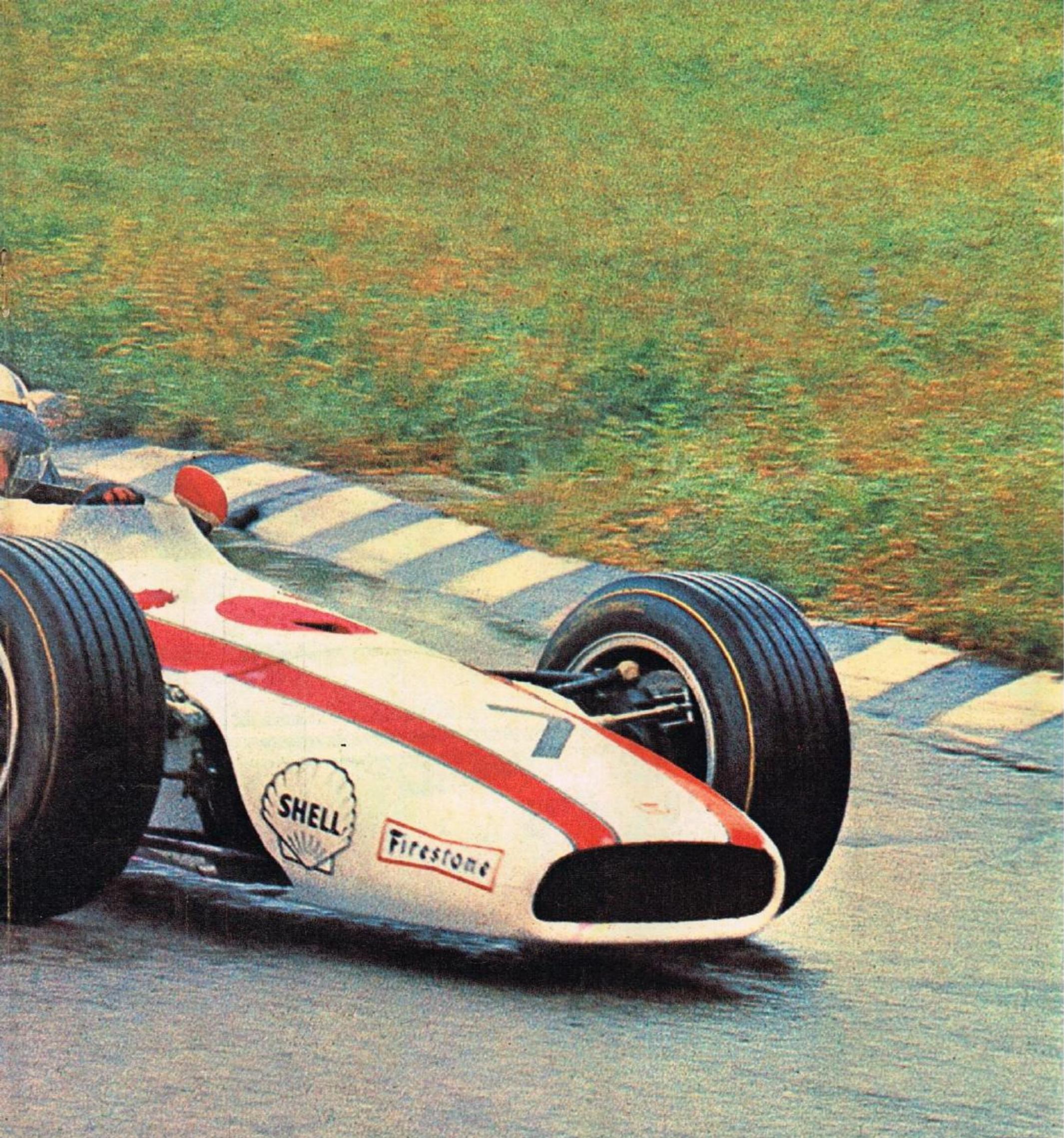
los técnicos e ingenieros de Honda. Para mitad de temporada y poco antes del Gran Premio de Italia, se abandonó el antiguo chasis y se optó por uno nuevo. Era un monocasco derivado del Lola con el que Graham Hill ganara en Indianápolis y que construyera el sensato Eric Broadley. Desde ese momento la prensa italiana comenzó a llamarlo "Honda, Made in England by Broadley" y poco más tarde "Hondola", por su semejanza con el Lola. Lo más importante era alivianarlo a costa de cualquier cosa. Broadley mandó pedir los chasis del Honda y los reformó, pero al cabo de un mes de trabajo pensó que era mucho más sensato y seguro construir un nuevo chasis. Tomó como base el Lola-Indy y lo reforzó en algunos detalles hasta conseguir una puesta a punto efectiva de la estructura monocasco. Así nació el llamado Honda-Monza (por su triunfo en el autódromo italiano). Su peso era de 540 kilos y el motor había sido llevado a 10,5:1 de compresión y las válvulas un diámetro de 29 mm. La cilindrada total



El nuevo Honda RA-301 es el último exponente de la industria japonesa en materia de automóviles de F-1. Mucha potencia, un chasis construido con asesoramiento de Eric Broadley y un buen futuro al comando de John Surtees

del V-12 de cuatro árboles de levas a la cabeza y cuatro válvulas por cilindro, era de 2.992 cm³. El sistema de alimentación era de inyección indirecta. La potencia había mejorado en un 5% y ahora acusaba en el banco de pruebas 410 HP. Con ese auto triunfaron en Monza, ganando el primer Grand Prix con un motor de 3.000 cm³. Terminaron la temporada de 1967 y comenzaron a trabajar duro para mejorar el modelo anterior y pensar en los planes para 1968.

Yoshio Nakamura, director de competición junto con Sohichi, querían ver



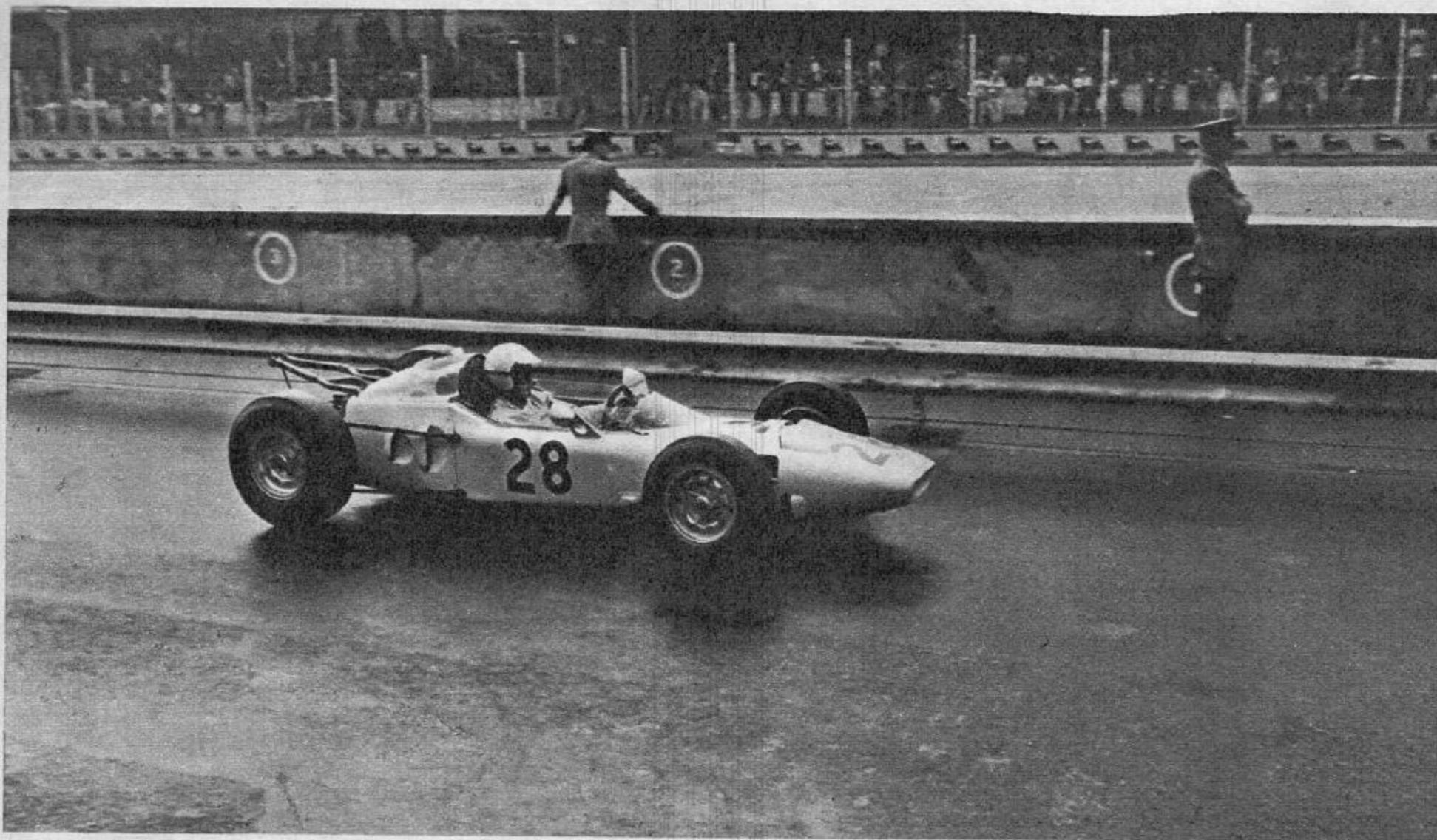
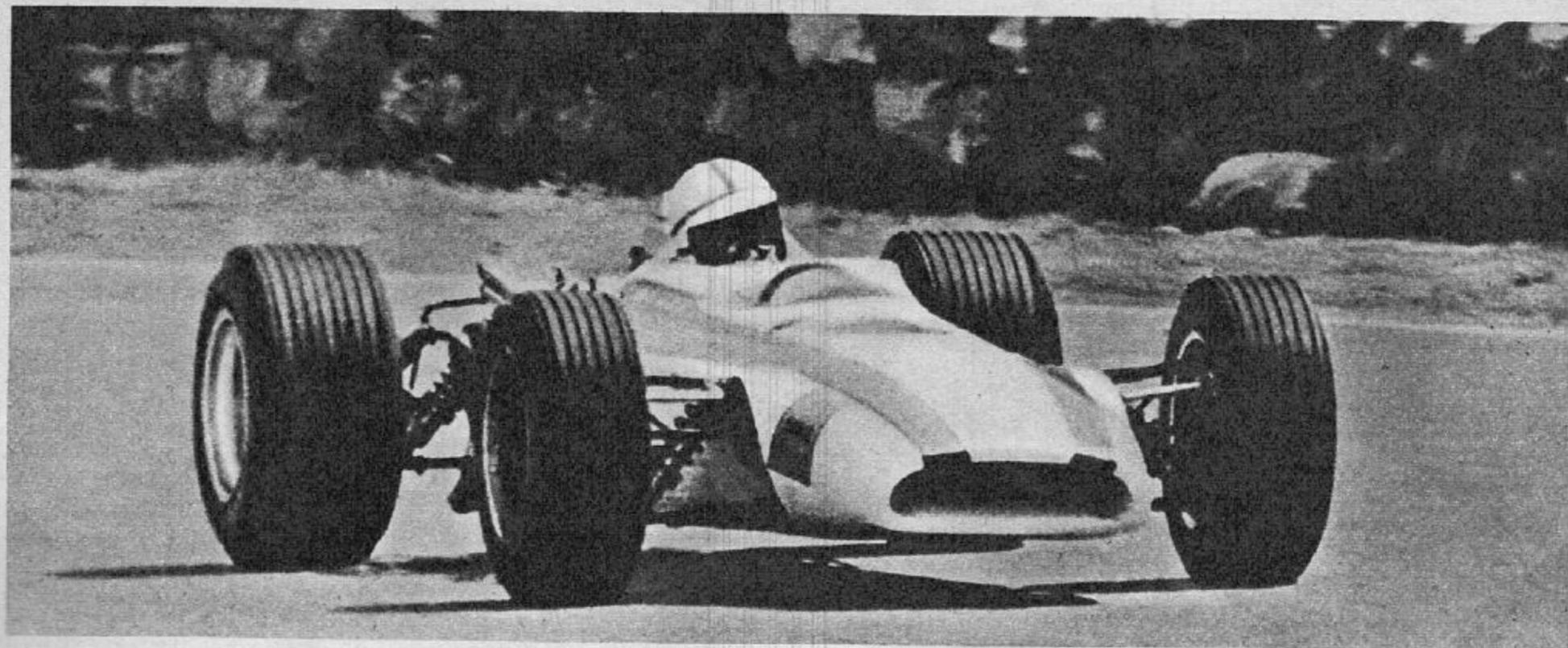
dos autos en las pistas. Dos Honda en todos los Grand Prix de 1968 y pensaron en un segundo piloto. Consultaron a Surtees y después de muchos cabildos creyeron que Chris Irwin era un valor promisorio y con posibilidades para conducir la máquina japonesa. Entre tanto, los técnicos de la fábrica, encargados de la parte deportiva (Honda Racing Research and Development Center) desarrollaban el nuevo Honda RA-301 que lanzarían a competir en el Gran Premio de España, ya que no harían a tiempo para mandarlo a Sudáfrica que se corría a principios

El nuevo Honda de F-1 en el autódromo madrileño de Jarama al mando de John Surtees. La caja lo dejó fuera de carrera igual que en Montecarlo.

del mes de enero. Broadley terminó el Honda un mes antes de España y Mr. Sano se encargó de las suspensiones que a diferencia del modelo anterior llevaría los amortiguadores externos y sin parrillas carenadas, al estilo Brabham. Todo el chasis fue construido en Inglaterra, en tanto el motor descansaba y se realizaba en Japón. Irwin quedaba a la espera por un tiempo más.

"Sustancialmente se trata de una mejora del motor precedente, pero se puede decir que es nuevo en un 90%, mas no podemos decir que es un nuevo motor", dijo Nakamura. Los japone-

ses se prepararon concienzudamente para la temporada actual. Nuevamente habían mejorado la performance del auto. Su peso en Jarama fue de 530 kilos, que dividido por 450 HP da una bonita cifra como resultado de la relación peso/potencia de 1,18 kilogramos por HP (Interesante, ¿no?). La compresión fue aumentada por segunda vez de 10,5:1 a 11,5:1. Las válvulas de 29 mm fueron llevadas a 32 mm de diámetro y de esa manera consiguieron un incremento de 40 HP, con un régimen del orden de las 10.500/11.000 rpm y una velocidad estimada en las



rectas del circuito de Francorchamps de aproximadamente 360 km/h, que de ser cierta sería la mejor lograda por una máquina de Fórmula Uno.

Los frenos se mejoraron y se le colocaron los Girling de nuevo diseño con mayor área de frenaje. Los neumáticos utilizados son los Firestone 475/15 adelante y 6.00/15 en las traseras, en tanto el combustible y los lubricantes son Shell por todo 1968.

Este nuevo Honda RA-301/E (E de engine) ha insinuado aunque muy tardíamente, que es una máquina con posibilidades. En Montecarlo fue segundo de Hill y muy cerca mientras estuvo en carrera hasta que la caja de velocidades fabricada por Honda se negó a seguir funcionando correctamente. Pero lo mejor hec

Arriba: John Surtees al volante del nuevo Honda RA-301 prueba la máquina en el circuito japonés de Suzuka poco antes de participar en Jarama.

Este fue el primer Honda que debutó en el autódromo de Monza al comando del norteamericano Ronnie Bucknum. El motor era transversal y de 1500 cm³.

ra en lo que va de 1968, fue en el Gran Premio de Bélgica, donde luchó a capa y espada con la Ferrari de Chris Amon, a la que llegó a llevarle 15 segundos a la décima vuelta. Abandonó definitivamente, mientras era puntero holgado, nuevamente por problemas de transmisión, que aparentemente serán eternos mientras los japoneses no se decidan a usar otra caja de velocidades y otros elementos de transmisión.

El Honda es un auto totalmente nuevo y no tiene nada que ver con el que el año pasado ganara por algunos centímetros al Brabham del viejo Jack.

El interés y la perseverancia de Solchiro Honda en llevar su marca al triunfo en F-1 ha sufrido un serio revés.

Un nuevo Honda, denominado RA-

302, había sido terminado en forma un tanto precipitada, sin tiempo material para los consabidos ensayos pre-carre

ra. El sábado 6 de julio, John Surtees —piloto oficial— salió a probarlo en el circuito de Rouen Les Essarts; su consejo fue no presentarlo en carrera, ya que problemas de tenida lo hacían muy inseguro. A pesar del juicio del "viejo zorro", Solchiro Honda lo hace intervenir al otro día con la conducción del veterano piloto francés Jo Schlesser. En la tercera vuelta de la carrera, el Honda RA-302 se fue de pista y sobrevino la tragedia donde perdió la vida su piloto. ¿Fue presagio o un verdadero conocimiento de lo que tenía en sus manos lo que indujo a Surtees a emitir tal opinión?



DOS EN EUROPA

"Juanjo"-Fargas fué el binomio vencedor en las 24 Horas de Montjuich para Motocicletas de Turismo y Giacomo Agostini en el GP de Bélgica



Un competidor bebe una gaseosa y se apresta a partir de su box durante el desarrollo de las 24 Horas de Montjuich, reservada para motocicletas de la clase Turismo.

Los españoles "Juanjo"-Fargas, con una Norton 750 cm³, fueron los vencedores absolutos de las 24 Horas de Montjuich, en España.

Esta competencia, Internacional y reservada para motocicletas de la clase Turismo, figura entre las más importantes del tipo "endurance" y donde los fabricantes de motocicletas presentan equipos oficiales o semi a cargo de importadores españoles o distribuidores de la marca.

A mitad de carrera una Bultaco viajaba primera con tres vueltas de ventaja sobre los vencedores; al fin, "Juanjo"-Fargas. Esa motocicleta española, conducida también por los españoles Canelas y Rocamora, debió abandonar por una calda sufrida por uno de ellos (los cables no especifican cuál de ellos), seguramente por cansancio de su piloto, el peor problema de esta carrera.

De ahí en más la Norton 750 siguió una marcha conservadora, ya que el

segundo entonces, los ingleses Pec-Andrew, con una B.S.A., venían a cuatro vueltas detrás. Y para colmo al rato también la B.S.A. paró en los boxes y nunca más.

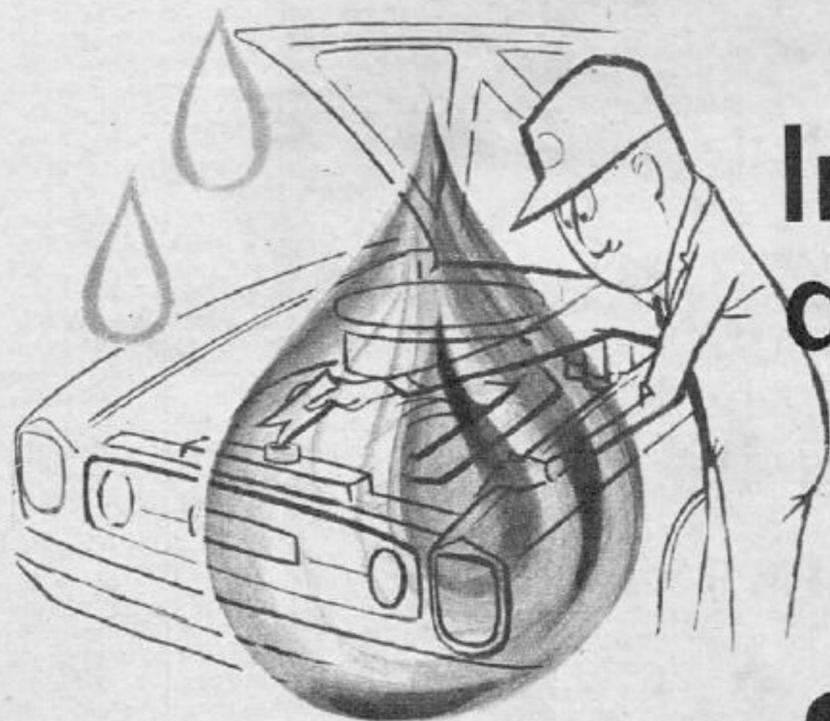
Y el binomio anglo-Irlandés compuesto por Buchmaster-Kinsella terminó segundo después del día de marcha, con cuatro vueltas menos.

AGOSTINI: SIGUE EN LA RACHA

Muy a pesar de que tenía veinticinco rivales, Giacomo Agostini también ganó el Grand Prix de Bélgica para la clase hasta 50 cm³. Bajo la ausencia total de otro equipo oficial, la MV cuatro cilindros dominó de cabo a rabo la carrera, e incluso le sacó una vuelta completa al segundo, el interminable Jack Findlay, con una Matchless anterior y plantó en Spa ¡200,868 km/h! ¡A más de doscientos en dos ruedas! Que corra otro, viejo...

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Pilotos	Marca	Vueltas
1º	"Juanjo"-Fargas	Norton 750	635 vueltas
2º	Buckmaster-Kinsella	Triumph 650	631 "
3º	Evesrest-Snart	Ducati 250	623 "
4º	Julia-Maner	OSSA 230	622 "
5º	Squalo-Sala	OSSA 230	618 "



Los Indeseables del Agua...

que pronto se transforman en óxido, incrustaciones de sarro y lodo en la cámara de enfriamiento del motor, son neutralizados ahora con



SILIKOTE® Auto Water

Agregue SILIKOTE Auto Water al agua del radiador de su automotor; su acción neutralizante de álcalis y ácidos permite largos años de buena refrigeración sin problemas de mal funcionamiento del mismo ni roturas imprevistas por incrustaciones y corrosión, asegurando en consecuencia, mejor marcha y menor consumo de combustible.

ESPECIALMENTE INDICADO PARA PROTEJER CABEZAS DE CILINDRO DE ALUMINIO

la línea SILIKOTE se complementa con:
 SILIKOTE Auto Lub para la total impermeabilización de las partes eléctricas del motor, y
 SILIKOTE Auto Shine para brillo y protección de la pintura de su coche.



SILIKOTE Auto Water es elaborado y distribuido por APEX S.A., con licencia de DEARBORN CHEMICAL INTERN. CORP.

APEX S.A. - PICHINCHA 562 - T.E. 48-9144 - Buenos Aires

Vuele en buena compañía...



No se sorprenda si uno de los dos viaja gratis.

Un gran viaje con toda la familia puede ser algo inolvidable; por eso creamos nuestros planes de créditos y tarifas especiales para grupos familiares que lo beneficiarán con estos excepcionales descuentos:

cónyuge e hijos entre 12 y 22 años: 25 %
 hijos entre 3 y 12 años: 62,5 %
 hijos menores de 3 años: 100 %

Y estos planes son aplicables a todos nuestros vuelos de cabotaje.

Consulte a su agente de viajes.

Compañías argentinas de nivel internacional

AUSTRAL **ALA**

Reservas: 42-3411/19 (durante las 24 hs.)

Informes: Tel. 44-0017/8/9 y 10 (durante las 24 hs.)

Agentes



La semana pasada prometimos ampliar todo lo que se decidió y se dijo en el ACA el lunes pasado. Los cambios a la parte técnica del reglamento y la ampliación de los detalles del plan de seguridad

Parabrisas CORSA 116, página 19. Allí informábamos, hace justo una semana, sobre las disposiciones emitidas por el ACA el lunes 6 para que los muchachos puedan volver a correr en ruta. Explicamos los principales puntos del programa de seguridad y las modificaciones técnicas al reglamento que respondían a las inquietudes de la ACTC. Pero... henos aquí frente a un pequeño problema que los lectores no conocen y ahora pueden saber. Inexcusables razones técnicas editoriales obligan a que Parabrisas CORSA entregue todo para ser impreso antes del domingo a las doce de la noche so pena de pasar rápidamente al 7 por ciento de desocupados que siempre citan las estadísticas. Y como la reunión del ACA era el lunes nos decidimos a jugar a los periodistas e investigar antes del domingo por medio de infidencias, interrogatorios y telefonazos. Conseguimos en gran parte nuestro propósito (inmodesta reflexión) pero advertimos que a las nueve de la mañana del lunes una última reunión entre la CDA y la ACTC procuraría solventar los puntos todavía en desacuerdo que eran, como decíamos, el peso mínimo y la forma de medirlo y la distancia entre ejes. Creíamos que la CDA no haría caso de este postrer pedido de la Asociación y que entonces quedaría directamente la cifra de 1.200 kilos, medidos con agua y aceite y con un 5 por ciento de tolerancia en menos.

Pero no fue así. Menditeguy pide 1.230 kilos, se le da 1.230 kilos no más. No sólo eso. 1.230 kilos como peso mínimo pero pesando al auto sin agua, sin aceite, sin combustible desde ya, sin crique ni herramientas, sin rueda de auxilio y aceptándose sólo una tolerancia del 3 por ciento. Resumamos: el auto más liviano pesa 1.230 kilos, le sumamos 129 kilos por los 180 litros de nafta, unos 50 kilos por 50 li-

tros de agua, unos 24-25 kilos por los 30 litros de aceite que se cargan generalmente en los sistemas de cárter seco, unos 50 kilos entre ruedas de auxilio, herramientas y crique y 140 kilos entre piloto y copiloto promedio. Total: 1.649 kilos. Una cantidad suave, etérea, digna de autos y técnica adelantada como la nuestra. ¡Qué vergüenza!

Aparte del peso mínimo, las restantes modificaciones técnicas son las ya anunciadas por CORSA hace una semana o sea: 1) la adopción del sistema de palieres flotantes; 2) se establece que las caras anterior y posterior del block pueden ubicarse en un lugar cualquiera por delante del plano medio del vehículo. Se entiende por plano medio el plano equidistante de los dos ejes. Vale decir que el motor puede ubicarse donde uno quiera, por delante del plano medio. Un punto muy interesante para constructores con ideas; 3) en la línea del plano del volante (del motor) debe ser colocada una protección apropiada para que en caso de rotura del volante el mismo no lastime a los ocupantes del auto; 4) se establece una cantidad máxima de combustible de 180 litros. Se suprime la carga interna y los sistemas de cargas a presión y el compartimento de los tanques de nafta deberán estar separados del habitáculo por una pared que puede ser construida en acero, aluminio o algún material sintético ignífugo de adecuada rigidez; 5) las cajas de velocidad pueden tener cualquier número de marchas, pero sólo pueden utilizarse cuatro de ellas; 6) distancia entre ejes mínima: 2,60 metros.

Todas las reformas entran en vigencia 30 días después de la fecha de aprobación, el 5 de julio de este año. Menos la modificación del peso mínimo que entra en vigencia en forma inmediata.

Además antes del 31 de julio de 1968 se dará a conocer la reglamentación que regirá la división

▲ **Puede pesar 1.000 kilos. ¿Por qué tienen que pesar 1.500? ¿Es más seguro?**



ALGO MAS SOBRE TC Y SEGURIDAD

del campeonato en dos partes: la denominada coches de Turismo especial a correr exclusivamente en autódromos y la llamada Campeonato de TC para los circuitos en ruta. División de oscuro futuro a nuestro entender.

Todo esto en la parte técnica. En el aspecto seguridad podemos completar lo ya dicho la semana pasada con algunos detalles más de los enunciados en el plan de acción desarrollado por los dos asesores del ACA.

El programa está dividido en siete puntos que son: Introducción, Aplicabilidad, Definiciones, Equipamiento e instalaciones, Clasificación de seguridad de áreas y zonas, especificaciones del circuito, dispositivos psicológicos, y aclaraciones finales. Cada punto de éste significa lo siguiente. **Introducción:** Un racconto rápido sobre todas las normas de seguridad que se van a dictar. **Aplicabilidad:** Significa que la aplicación de todas las normas dictadas por la comisión de seguridad correrá por cuenta de la autoridad competente del ACA junto a la autoridad gubernamental de la respectiva jurisdicción; la ACTC por su parte acotó con sentido que también los pilotos deberían tomar parte en las decisiones. Por otro lado la autorización de un circuito debe solicitarse por lo menos 30 días antes y será otorgada finalmente 92 horas antes de la carrera. Está previsto también el posible caso de una habilitación fraudulenta que recibiría la sanción correspondiente.

Definiciones: La comisión de seguridad hace aquí una serie de definiciones sobre circuitos permanentes, semipermanentes y los términos a utilizar (área de movimiento principal, de plataforma, etc.). Divide además a los autódromos en tres clases: a) autódromos como el de Buenos Aires; b) como el de San Juan, y c) como el de Rafaela.

Equipamiento e instalaciones: Se prevén las siguientes cosas. 1) Un

Es antiguo pero también puede ser liviano. ¿Por qué defender a los otros?

servicio de comunicaciones radiales con red de walkie talkies que enlazan el puesto principal con los puestos secundarios de control, los servicios sanitarios, contra incendios, etcétera. 2) Un puesto sanitario principal y puestos de emergencia más o menos cada 10 kms. 3) Servicios de auxilio, una serie de camionetas livianas con grúa. 4) Control aéreo: 1 helicóptero para rescate y evacuación de eventuales heridos. 5) Boxes: único lugar donde se podrá hacer el reabastecimiento; estarán inmediatamente después de la zona de partida de la carrera y los empalmes de entradas y salida serán tangenciales a la ruta. 6) Tribunas portátiles: Deben ser habilitadas por la municipalidad respectiva.

Clasificación de seguridad de áreas y zonas: Se definen todas las zonas en las que se divide un circuito. La zona de partida, la de aproximación, la de aceleración y deceleración, la de boxes y la zona de escape, todas clasificadas como zonas "calientes". Y se aclara que el público sólo podrá ubicarse en "zonas frías".

Especificaciones del circuito: Las enunciamos la semana pasada. No más de 50 km por vuelta, todo asfalto, banquetas de tres metros de ancho, extracción de todo obstáculo como mojoneras, alcantarillas, etcétera, que estén colocados a menos de esa distancia. Sobre el ancho de la ruta se establece una fórmula interesante que regiría desde el año que viene. Es ancho de la ruta = $b \pm 0,042 \times V$, donde b es el ancho del vehículo, 0,042 un coeficiente empírico y V, la velocidad máxima probable de los autos. El resultado total da el ancho mínimo que debe tener el circuito rutero en cuestión.

Dispositivos psicológicos: Anexo a todo el cuidado de circuitos, ubicación del público y demás se pretende iniciar una campaña educativa del público con comisiones en cada lugar donde se haga una carrera, comisión formada por las personas más caracterizadas junto a la autoridad policial.

Aclaraciones finales: La principal aclaración señala que todas las normas emitidas son par circuitos de no más de 50 km distancia preferida según el estudio de los asesores por presentar una serie de ventajas de control, remodelación del camino, organización y coordinación.

Todo está muy bien. Lo que se dice y lo que se quiere hacer. La importancia de todo está en que se deslinden responsabilidades muy bien definidas y que cada uno asuma la suya. Así quizá se puedan hacer carreras en ruta.

G. R. S.



UNICAMENTE UNICAMENTE - UNICAMENTE RAMCO ES RAMCO

PORQUE: Ramco en Aros para Pistón no admite paralelos, su calidad es SUPERIOR.

PORQUE: Los Aros Ramco son diseñados científicamente, con la técnica más avanzada.

PORQUE: Los Aros para Pistón Ramco son controlados por ingenieros, en centros de investigaciones, con los elementos más modernos.

**NO CREA
EN LA FRASE
"ES LO MISMO"**



*Unicamente la marca
RAMCO certifica su
primera calidad de
prestigio internacional.*

Distribuidores exclusivos:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS

¿QUIEN ES OSCAR M. FRANCO?



LO QUE HIZO: Ganar dos veces consecutivas en La Cumbre, el circuito más exigente de nuestro país. Ganar cuatro veces en el Autódromo. En Villa Allende y Rafaela. Debutar en TC y pelear los cinco primeros puestos con un Torino.

LO QUE QUIERE HACER: Seguir corriendo, trabajar y llegar a ser un pedacito muy pequeño, aunque sea, de lo que fue Jim Clark. Llegar a correr en Europa en GT o F. 1.

NUESTRA OPINION: Uno de los cinco mejores pilotos en actividad de la categoría Turismo Anexo "J".

¿Futuro?: ilimitado.

Conducción: excepcional. Hay calidad humana. Defectos: A veces se le vuelan los pájaros.

por CARLOS F. FIGUERAS

Foto de HUGO PEREZ CAMPOS

El domingo por la noche, luego de la carrera de La Cumbre, estábamos comentando todo lo mucho que había acontecido en el dibujo serrano. Mientras devorábamos la cena en "La Cartuja" conversábamos con Franco y Pedelaborde acerca del trámite de la carrera más increíble de los últimos tiempos. Pese al innegable triunfo de Rodríguez Canedo, por equis causas, la figura del domingo había sido "Cacho" Franco. El hombre del record de vuelta. Del manejo excepcional. De las curvas al límite pero con las ruedas muy bien apoyadas en el piso. Con los brazos cruzados al estilo F-1. Los metros contados. Los rebajes perfectos. Y sobre todo, la seguridad que da al que lo acompaña. La seguridad que solamente dan los que conocen su oficio. Así, de una charla informal entre amigos, nació esta nota, que pretende presentarles a Oscar Mauricio Franco, tal cual es.

Cuéntanos en pocas palabras tu carrera deportiva.

"Empecé corriendo de acompañante de mi padre en 1966 con un Fiat 1500 corto. Antes ya lo había hecho, cuando tenía 15 años, de copiloto de José Castaño, que acompañaba a mi padre en esa época. Debuté manejando en el '66, con el Fiat que heredé en la carrera de San Pedro. Terminé quinto, porque se me rompió la palanca de cambios. Ese mismo año terminé segundo en Capilla del Monte cuando ganó Nasif. Fui tercero en Villa Carlos Paz y en La Cumbre obtuve mi primera victoria. Quizá la más importante para mí. En Lobos abandoné con el cigüeñal cortado cuando venía primero. Después vino el Gran Premio que corrimos en equipo con dos autos mi padre y yo. Me quedé en la segunda etapa, cuando estaba segundo de "Larry", y a mi padre tuve que vencerlo para que siguiera, porque quería abandonar. Al final terminó 13°. Yo rompí dos pistones. En la temporada del '67 empecé con

el Fiat largo. Fue mi mejor año. Gané cuatro veces en el Autódromo. Volví a ganar en La Cumbre y después en Villa Allende. Empaté en Rafaela con Reutemann. Entré segundo de Ballbé en el Autódromo de Buenos Aires. En Lobos venía ganando y corté una biela. En Zárate, también. En viaje de vuelta a mis pagos de Azul me di una piña en la ruta y no pude correr en el Gran Premio con el equipo Fiat."

En 1968 debutó con el equipo de Concesionarios Fiat en la carrera Villa Carlos Paz-Mina Clavero. Rompió un pistón y tuvo que abandonar. Luego vino su debut en Turismo de Carretera con un Torino 380 W convencional y un extraordinario cuarto puesto hasta que faltaban siete vueltas y se cortó el flexible de embrague. Y para rematar su trayectoria, un notable segundo puesto en el circuito de su predilección: La Cumbre.

¿Nunca tuviste problemas de familia por causas del automovilismo?

"No. Nunca, porque mi padre siempre corrió. Pero la verdad es que todo lo que soy se lo debo a él. Me hizo esperar un poco, pero se lo agradezco. Fue mi mejor maestro, aprendí mucho de él."

¿Qué hacés, además de correr?

"Trabajo en la agencia con mi padre, en Azul. Estuve a cargo de la parte taller y ahora estoy en la administración. La mecánica me gusta con locura. Siempre ayudé y trabajé con los mecánicos en la preparación de nuestros autos. Rangone y Piazza pasaron noches sin dormir para ayudarnos, al igual que mi acompañante Norberto Malneri."

¿Qué es lo que más te gusta?

"Correr... y correr."

¿Tu máxima aspiración en automovilismo?

"Correr en Gran Turismo en Europa o en Fórmula Uno internacional... aunque sé que no puede ser..."

Oscar Mauricio Franco y señora. Entre los dos suman 41 años. Juventud con futuro.

¿Tu mejor logro hasta ahora?

"La carrera de TC en el Autódromo. Pese a que todavía no le pude tomar el gusto. El TC y el TM son dos cosas muy diferentes, aunque yo soy Anexo "J"."

¿Cuántos años tenés y cuándo te casaste?

"El 10 de mayo cumplí 23 años y me casé hace poco más de un mes." (Su esposa es María Delia Pitrelli, de juveniles 18 años.)

¿Qué piensas hacer en los próximos cinco años?

"Seguir corriendo, seguir aprendiendo y seguir trabajando."

¿El mejor piloto del equipo Fiat?

"Pedelaborde..."

¿A quién te gustaría emular?

"Es mucho pedir, pero aunque fuera un pedacito, a Jim Clark."

¿El mejor piloto argentino?

"Andrea Vianini y Eduardo Copello."

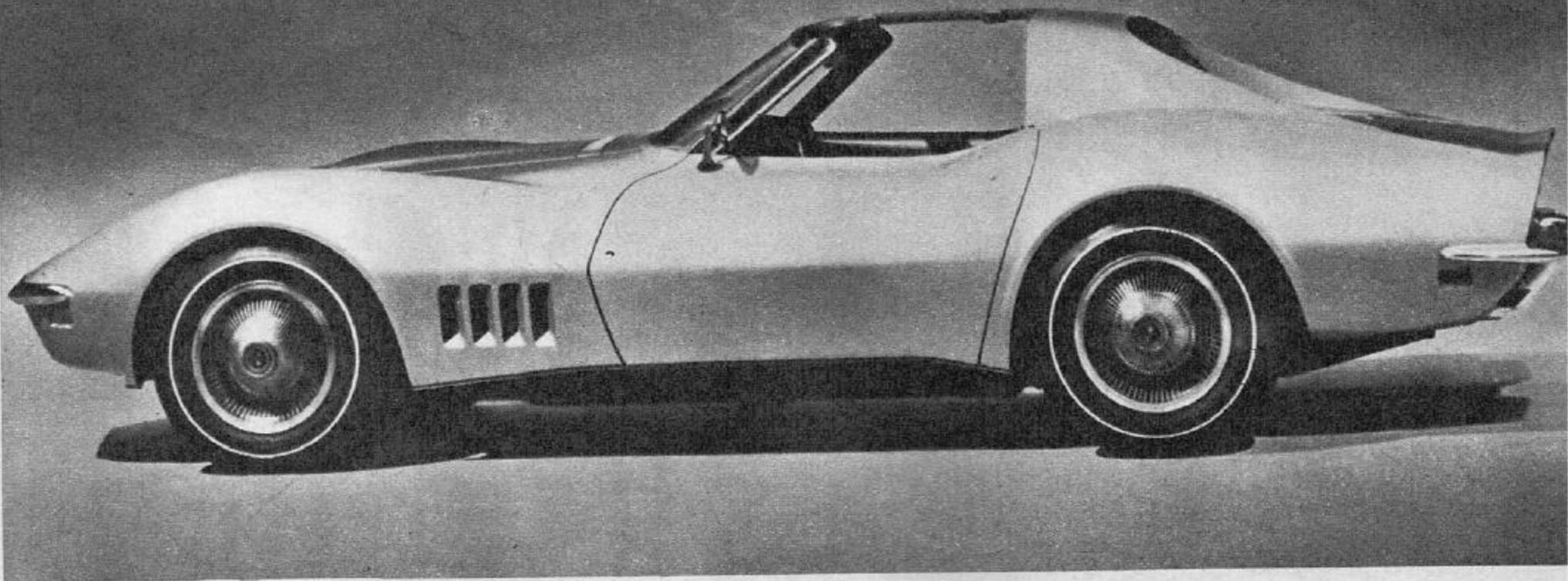
¿Cuál es la carrera que más te gustaría ganar?

"Me gustaría seguir ganando en La Cumbre y también lograrlo en el Autódromo de Buenos Aires. La pista me gusta por sobre todas las cosas."

¿Si no corrieras qué harías?

"Trabajar y dedicarme a mi hogar."

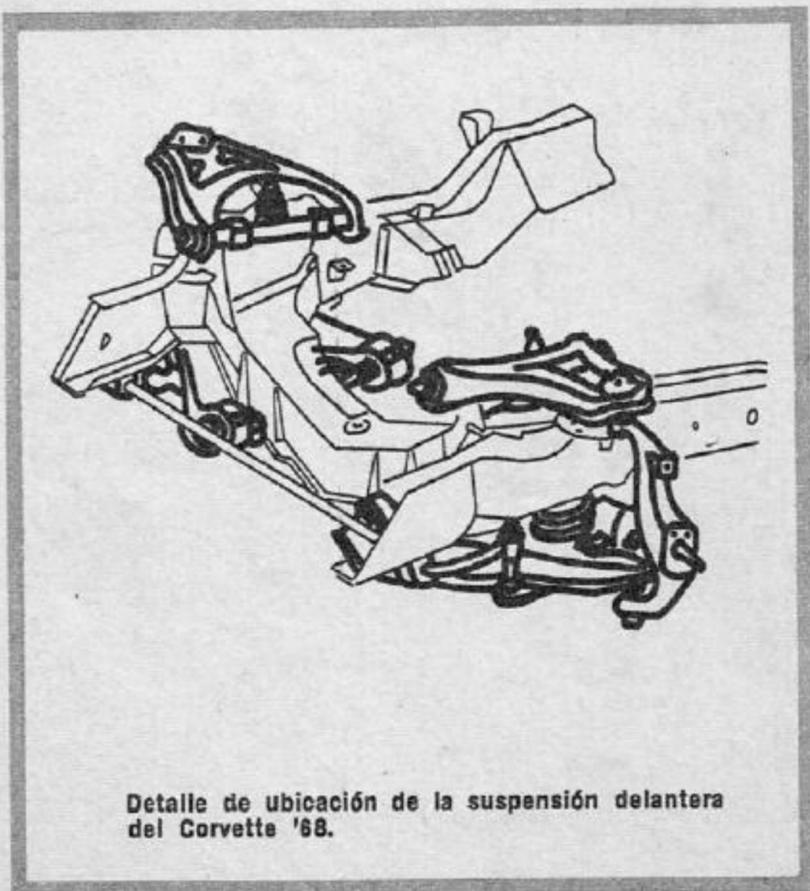
Oscar "Cacho" Franco es un ejemplo para sus 23 años. Un muchacho de Azul, simple y con aspiraciones. Con muchas posibilidades y un historial más que respetable. Es un hombre apto para cualquier terreno. Responsable, seguro. Ya habíamos llegado a los postes y Cacho seguía y seguía pelando mandarinas. Eran más de las doce de la noche y había que descansar. Cacho Franco y señora partían para Azul al día siguiente. La banda de música posiblemente esperaba en la plaza. Franco es ídolo allá y algún día lo será aquí.



EL AUTO QUE QUERIA VIVIR

El Corvette de la G.M. es el único auto sport americano que ha podido subsistir durante años en tan complejo mercado. Un ingeniero periodista fue el encargado de revitalizarlo e imponerlo definitivamente ante los ojos de la juventud americana

por HECTOR LUIS BERGANDI



Detalle de ubicación de la suspensión delantera del Corvette '68.

Habría que recurrir a un tratado especial sobre el asunto —que difícilmente se haya escrito— para saber cuántas veces se intentó en los Estados Unidos la construcción de un auto de características francamente deportivas, para la venta al público. Lo cierto es que desde que se tenga memoria a esta parte, cada uno de esos intentos no tardó en transformarse, partiéndose de la base de que eran malos autos sport, en lo que se ha dado en llamar "coches personales" —y que no vamos a hacer nombres, ni nos vamos a gastar tampoco en comentarlos...

Cuando de las entrañas de la General Motors salió a la luz un nuevo bebé llamado Corvette, a principios del otoño de 1962, todo el mundo creyó que comenzaba otra vez la vieja novela. "Ahí va un auto que nació bonito y gracioso, para transformarse de aquí a un par de años en un dragón de hierro, repleto de aletas, antenas y cromados, incapaz de moverse decentemente con un solo motor"...

Pocos sabían que para ese entonces ingresaba al Departamento de Vehículos Avanzados de la GM, un desconocido columnista, ingeniero y redactor técnico "free lance" de "Automobile Engineer", que tendría mucho que ver con el permanente éxito del Corvette desde aquellos tiempos hasta nuestros días. Colorido, a veces criticado, casi nunca perdedor, responsable directo de los éxitos y fracasos de la marca, Zora Arkus-Duntov nació para el mundo automovilístico casi al mismo tiempo que su "protegido", pero en realidad vino al mundo hace unos 57 ó 58 años en Bélgica. Criado y educado en Rusia, terminó sus estudios y se graduó en el Instituto de Charlottenburg, Berlín, en 1934. Entre sus méritos pre-GM se cuentan las famosas tapas Ardun, más todo el kit correspondiente para contagiar de rabia al auto más pacífico que uno se pueda imaginar, y que en nuestro país llegaron a ser alguna vez "la precisa" en la preparación de ya olvidadas "cupeshitas" TC.

También hizo diseños especiales de cámaras de combustión hemisféricas para aleaciones livianas —remember Lotus powered by Ford?—, motores Diesel "e anche" diseños de locomotoras diesel.

Para 1953, año en que Duntov tomó las flojas riendas de todo este asunto de "autos más o menos sport y de más o menos alta performance", la Chevrolet buscaba para su producto una imagen muy especial de accesibilidad y dedicación al público joven. Para conquistar este mercado, Duntov reemplazó, como primera medida, el motor de seis cilindros en línea por el más murrudo V-8, al que se adaptó una caja de cuatro marchas en lugar de la de tres que figuraba en lista para el modelo anterior, y... ¡éxito!

A partir de este momento Duntov pasó a ser el zar indiscutido de la División, gastando miles y miles de dólares en la producción de infructuosos esfuerzos en el campo deportivo, realizando extraños ensayos de estilo en modelos para exposición, pero nunca dejando de mejorar año a año el modelo de venta, que podrá no ser el mejor auto sport del mundo, pero sí debe ser de los buenos el más barato.

Hablando de los últimos modelos, el Corvett Sting Ray introducido al mercado en 1963 —y que siguió en producción sin mayores cambios hasta el '67— era un coche nuevo, con una cantidad de innovaciones notable y que sólo conservaba del modelo '62 el motor y la transmisión.

El nuevo Corvette, aparecido a principios de 1968, quiso dar la misma imagen de renovación total que el del '63, pero la verdad es que toda la novedad se reduce a un cambio de carrocería sobre el auto ya conocido, con la variante de algunos pequeños cambios en la suspensión, con el solo fin de adaptarla al nuevo vestido, mejorar un poco la maniobrabilidad y transmitir mejor la potencia disponible al terreno.

La nueva carrocería, no lo dude, es una bomba. Tiene un aspecto muy, muy





CORVETTE

Cada vez más bajo, elegante de color y rebosante de potencia por todos los poros, el Corvette sigue siendo, después de 15 años de vida, el único auto sport de gran serie fabricado en EE.UU.

Trompa con ganas de guerra y cola con ganas de fuga. Pocos coches de su tipo van quedando con un aspecto tan brutalmente llamativo.

"guerrero", no apto para señoras con capelina, y según el color de que esté pintado recuerda un "bicho" distinto. Chato, ondulado, más que anguloso "filoso", sigue siendo a través de sus quince años de existencia, el coche más atractivo que nos ofrece la industria norteamericana, pero no sin perder un poco de agilidad y "sprit" en pro de su nuevo vestido.

Aparentemente derivado del modelo especial Mako Shark para exposiciones, construido en 1965, y evidentemente "copiado" de la berlinetta Ferrari GTO del '64, el nuevo modelo es treinta kilos más pesado y veinte centímetros más largo que el anterior, pero cinco centímetros más bajo.

Esos 30 kg. de más no le hacen ningún favor, ya que el modelo anterior era, sin ellos, uno de los sport de dos asientos más pesados del mundo, pero las nuevas relaciones de medida lo favorecen ampliamente en aspecto, puesto que se ha alargado considerablemente la "nariz" del aparato dando la sensación de que el capot es *interminaaaaa...ble*, sobre todo en la coupé. Porque hay dos modelos de Corvette: uno es el lógico convertible, con techo plegable, y el otro es la coupé techo duro. ¡Pero ojo!: techo duro no quiere decir que la coupé no sea también convertible, porque el techo está constituido por dos paneles desmontables que se pueden guardar en el baúl, como la luneta trasera, en un divisorio especial. Los parantes traseros y la parte posterior no desmontable del techo, armoniosamente combinados, dan la imagen de una barra antivuelco, unida por el medio con el parabrisas



CORVETTE

por un "brazo" paralelo al eje longitudinal del auto, dándole una imagen bastante astronáutica. A pesar de ser la generatriz de la tendencia fastback en EE. UU., Corvette ha renegado de este recurso estilístico para el '68, prefiriendo los parantes traseros muy anchos, con la luneta "adentro", como en la Ferrari, y la cola trunca con un pequeño spoiler en su borde superior, también símil Maranello.

Los costados han sido tratados al estilo "cokebottle", o en castellano "botella de coca", esto es, marcándose exageradamente la cintura del auto a la altura de la puerta del conductor. Y tanto los faros delanteros como los limpiaparabrisas son "escamoteables" —como decía un bacán de una serie de TV para decir rebatibles.

El panel de instrumentos está compuesto por un par de grandes diales circulares, correspondientes al velocímetro y al cuentarrevoluciones. El resto de los instrumentos, instrumentitos, relojitos, radares, perillas, luces, lucecitas, indicadores y manijas varias, han sido confinados en los límites de una consola central, tipo Camaro Rallye Sport, cosa que los lamparazos y fuegos artificiales no distraigan la atención del conductor. Quizá sea éste el gran defecto del instrumental del Corvette. Muchas, demasiadas luces —entre nosotros, tiene una luz hasta para indicar que los cinturones de seguridad están sueltos, lo que ya es un poquito exagerado... En cambio los asientos, tanto en su diseño como en su ubi-

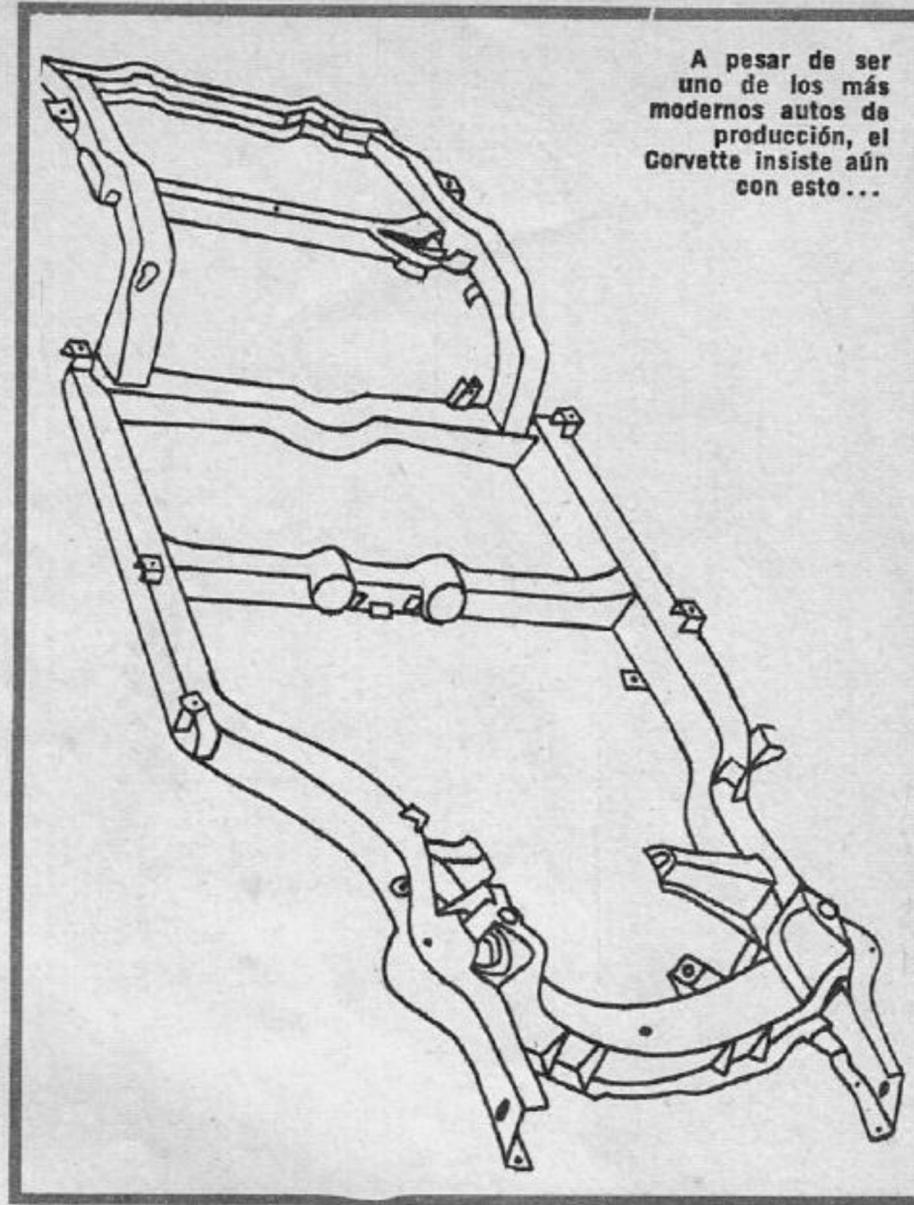
cación, han sido mejorados hasta un punto increíble. Muy fina terminación y excelente ángulo de brazos en posición de conducción.

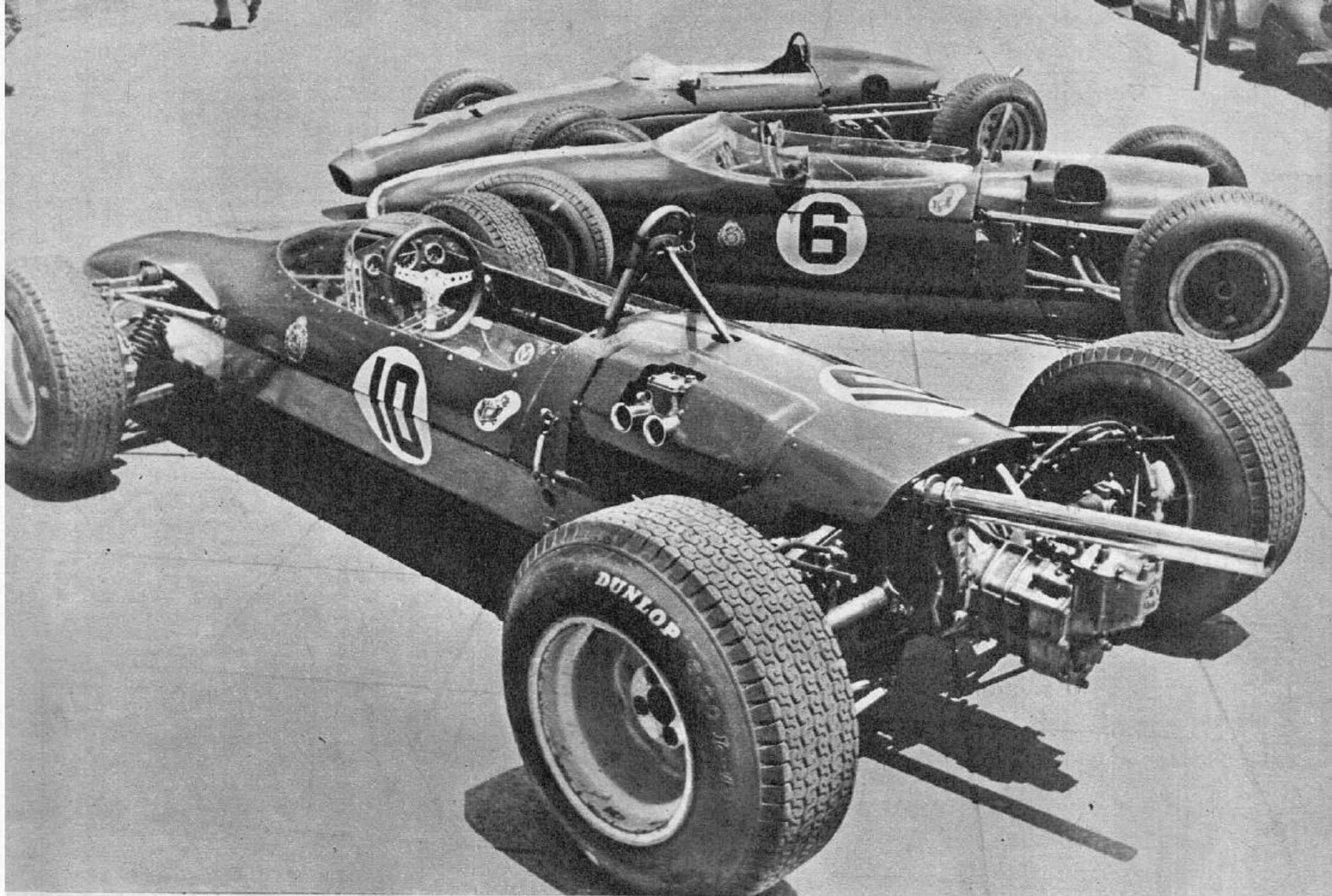
Volviendo al exterior, el capot de los modelos equipados con el motor "de pelo en pecho", el 427, se identifica por un buche bastante prominente rodeado por una ranura rebordeada, tipo toma Broadley, que no cumple ninguna función pero que "viste" cualquier cosa.

La suspensión sigue siendo independiente en las cuatro ruedas, como viene siendo norma en el Corvette desde hace cinco años, compuesta adelante por resortes helicoidales, trapezoides deformables y una barra antirrol, y atrás igual, con el agregado de un elástico de hoja transversal.

El centro de rolido del tren delantero fue bajado de los 12 cm del modelo anterior a 7,2 cm, modifica ésta que tiende a reformar las características de conducción del Corvette, trasformándolo en un auto más bien subvirante. A primera vista esta condición no podrá parecer la más conveniente, pero si se consideran los caballos que otorga un 427, se puede deducir que así es más factible aplicar un mayor monto de potencia y corregir esa tendencia en el viraje.

Se han redistribuido las cuplas de rolido en los casos de los dos modelos. Al equipado con el motor de 327 pulgadas, corresponde una proporción del 53% adelante y 47% atrás, mientras que para el Corvette con motor de





CON EL PAN Y SIN



Arriba: Tres de los cinco monopostos del ACA. Fueron F3 pero nada les impide correr en nuestra F2. Si bien son chasis importados tienen algunos años encima y los de fabricación nacional no están en desventaja.

En orden de marcha hay listos prácticamente 20 autos de Fórmula Dos, más o menos. Repartidos en Buenos Aires, la provincia de Santa Fe, Bahía Blanca o Córdoba, esperan pacientemente carreras en serio, reservadas para ellos. La inclusión en el calendario del ACA para este año originó una serie de rumores en torno a esta fórmula.

Pero ¿cuándo se empieza a correr? Las carreras de mayo y junio programadas por el ACA quedaron en nada y los sanjuaninos decididamente piensan gastar su fecha de fines de julio en una carrera de F1 o TC.

Formalmente, con campeonato y todo, no será antes del '69, seguramente. Por este año habrá intentonas antes de que llegue Papá Noel. Serán carreras en las que irá el número de autos en un paulatino aumento, se pondrán a punto las suspensiones y todo será un período preparatorio para el año que viene. Esas

Arriba a la derecha: Tulio Crespi fue el primer vencedor de una carrera para la nueva fórmula dos. El piloto constructor seguramente llenará la categoría de monocascos.

Veinte o más son los monopostos que están listos para competir en F2. Es posible que antes de fin de año tengamos cinco carreras corridas, pero hasta ahora no hay nada muy orgánico en esta importante y proyectiva fórmula nacional

por JULIO F. PEREZ BALBI y JORGE E. SCARDILLI



PARQUE ACTUAL DE LA FORMULA DOS ARGENTINA

MARCA	CONSTRUCTOR	PILOTO	TIPO DE CHASIS	MOTOR	¿CORRIO?	OBSERVACIONES
F.R.M.	Martos	Raitzin	Tubular	404	sí	5 más en construcción
VALACCO	Valacco	Favergioti	Tubular	404	sí	Figura conocida en F1
PICONE	Picone	Copello	Monocasco	1.093	sí	Berta todavía no lo tiene
CANCELLIERI	Cancellieri	Galanti	Tubular	404	sí	3 más en construcción
DE TOMASO	De Tomaso	Arnoldt	Tubular	F. 1.500	sí	Propiedad de la Peña Rueda
PEÑA CONTRATUERCA	?	Roberi	Tubular	D.K.W. (2)	sí	Estaría en reglamento si se le quitase un motor.
BRAVI	Bravi	Bravi	Tubular	D.K.W.	sí	Bravi está construyendo otro similar
CRESPI	Crespi	Crespi	Monocasco	F. 1.500	sí	Tulia I
CRESPI	Crespi	¿R. Kissling?	Monocasco	404	sí	Todavía no se sabe si seguirá siendo propiedad de la familia Kissling. Es un T. II
CRESPI	Crespi	Soifer	Monocasco	404	sí	Tulia II. Brea también es propietario
CRESPI	Crespi	Bucci	Monocasco	404	no	Ya está casi listo
ANDUJAR	Nouche	Nouche	Tubular	404	no	—
RAFAELA	Formisano-	Najurieta	Tubular	F. 1.500	sí	—
RAFAELA	Formisano-Suárez	Piretti	Tubular	404	no	—
N.N.	Bonzini-Sánchez	Vallasciani	Tubular	404	no	—
CASTELLI	Castelli	Platini	Tubular	F. 1.093	no	(?) destino desconocido
AUTOMOVIL C. de AVELL.		Fuentes	Tubular	s/mot.	no	—
BRAVI	Bravi	"Malandrín"	Tubular	D.K.W.	no	—
ORTENSI	Ortensi	Ortensi	Tubular	Jeep	sí	—
SALERNO	Salerno	Salerno	Tubular	404	no	Copia del De Sanctis del ACA
RAFAELA	Formisano-Suárez	Pomodoro	Tubular	404	no	Peña Motor y Camino
N.N.	?	Plano	Tubular		no	Construido en Bahía Blanca
BRABHAM	Brabham	s/design.	Tubular		en F3	Propiedad del ACA
BRABHAM	Brabham	s/design.	Tubular		en F3	Propiedad del ACA
LOTUS	Lotus Cars	s/design.	Tubular		en F3	Propiedad del ACA
DE SANCTIS	De Sanctis	s/design.	Tubular		en F3	Propiedad del ACA
BWA	B.W.A. S.c.p.A.	s/design.	Monocasco		en F3	Propiedad del ACA

Los automóv. llevar. motor. Peugeot 404 y Fiat 1500

LA TORTA

competencias pre-'69 tendrán más de diez coches por reunión y las de fin de año seguro que llegarán a las 20 unidades.

Tulio Crespi y Formisano son en principio los constructores más prolíficos. En la carrera del MCA se presentaron dos: el del propio Tulio y el de Soifer, este último en copropiedad con Pablo Brea. Monopostos Rafaela (así los llama Formisano), uno solo, el de Najurieta. Crespi fue el que ganó la teórica carrera de F2, prácticamente fue una subdivisión ideal que le dio a Crespi la oportunidad de ser el primer ganador de una carrera de F2 en nuestro medio.

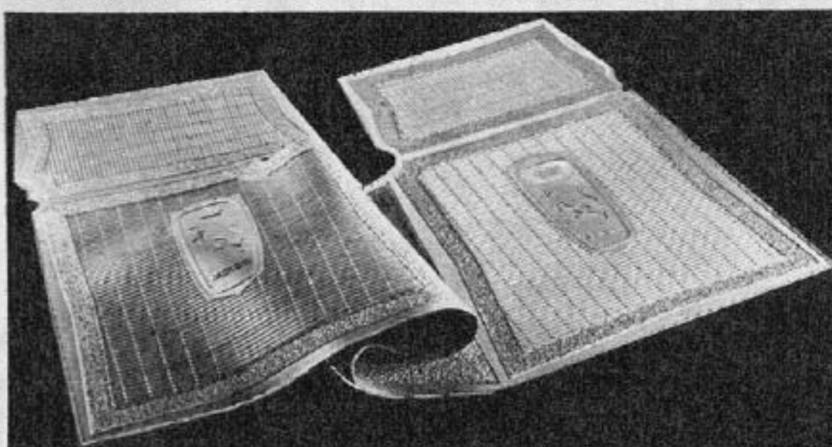
También están los autos que el ACA radicó en nuestro país y que fueron de su equipo en la última temporada de F3. Llevarían motor Peugeot o Fiat indistintamente, que empujaría la anatomía de pilotos que merezcan estar sentados en un auto de fórmula, a criterio de ese club.

Una urgente necesidad es la formación de una Asociación de Pilotos de F2. Una institución que encauce el destino de la categoría desde su nacimiento, lo que está sucediendo en estos momentos. Una institución que proponga de una vez por todas en nuestro país la prima de partida, que estudie el reglamento y que evite la posibilidad de que elementos importados (como tapas de cilindros especialísimas) puedan competir y aumentar el costo de competencia. Un auto puede estar en el orden del millón y medio de pesos, completo, con motor y todo. Un chasis Crespi, sin motor, caja, ni neumáticos, pero con todo el resto, vale 800.000 nacionales, nada caro si calculamos que trae hasta el cuentavuelta.

La F2 ya es un hecho concreto. Pero recién en 1969 tendremos carreras a troche y moche. La cosa va a ser muy discutida, por demás interesante.

ULTRAMODERNICE SU COCHE CON PLABEL*

* PARA PAQUETEAR
ULTIMO MODELO DE ALFOMBRAS PARA AUTOMOVILES



LUJOSAS - DURABLES - DE MEDIDA - DOBLE FAZ - UNIFAZ
BASE DE GOMA - PLASTIFICADAS - SIETE COLORES DISTINTOS.

No le cansaremos con especificaciones: los distribuidores **PLABEL** tienen un juego de medida para su coche. Vaya a elegirlo con su esposa.

Fabricantes: **ECIPA S. A. C. I.**
Salvigny 1561/63, Capital - Tel. 921-1671 y 5722

SEGURIDAD A FLOTE

La seguridad es un elemento fundamental. Atentan contra ella la mala distribución de pesos a bordo y el comportamiento de los pasajeros

por NICOLAS GELORMINI

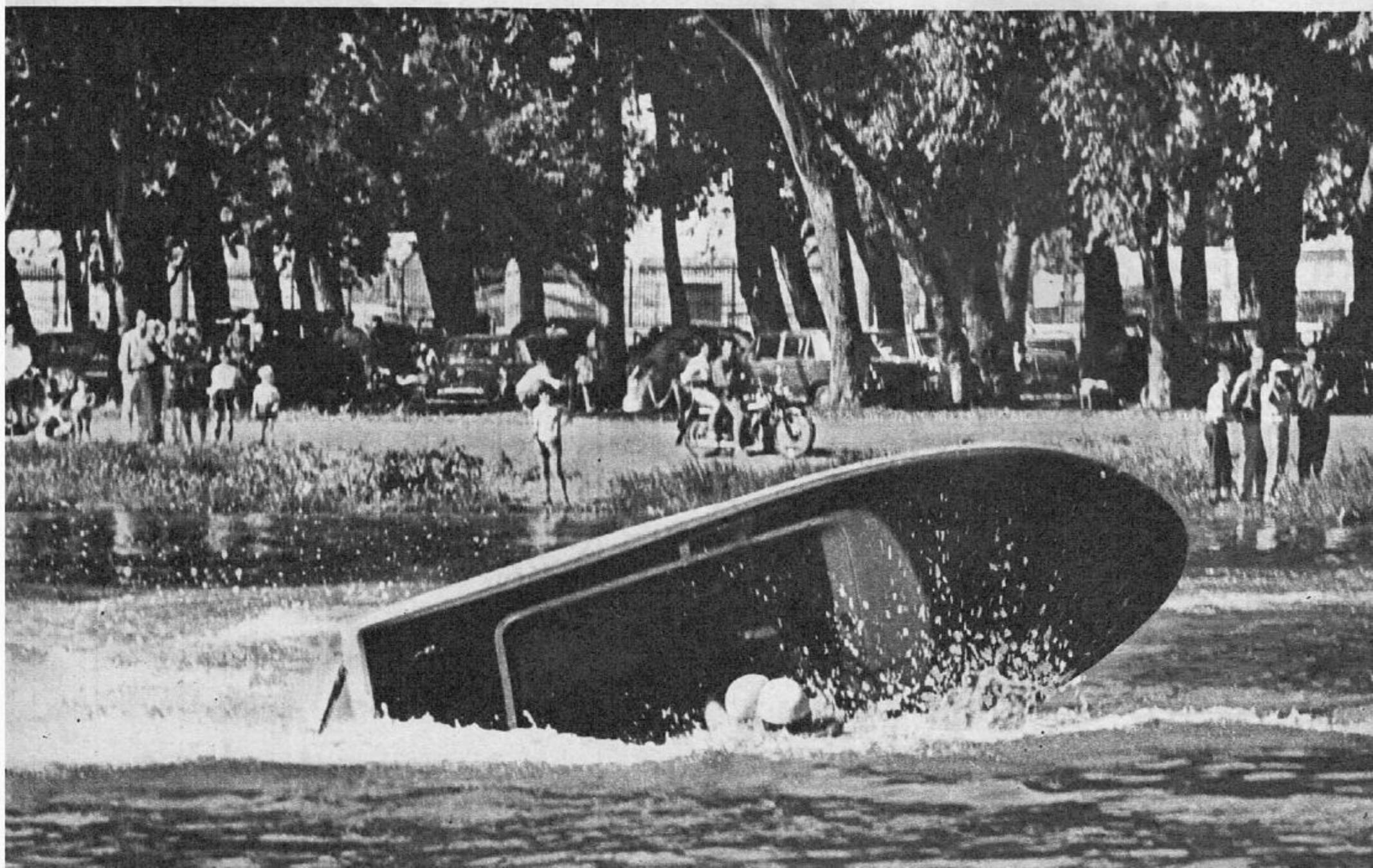
En notas anteriores hemos mencionado algunos de los problemas que afectan a la resistencia, propulsión y gobierno de las lanchas. A cada uno de ellos le corresponde una determinada importancia dentro del comportamiento general de la embarcación en función de su rendimiento, velocidad, etc. Sin embargo todos ellos pueden y deben ser sacrificados, llegado el caso, en función de un concepto: seguridad. Este debe privar en todo momento y será siempre aconsejable disminuir las virtudes de velocidad, etc., en pos de una embarcación más segura. Es obvio que la correcta solución de los problemas arriba enunciados trae como consecuencia una embarcación segura, pero dicha seguridad puede verse seriamente afectada por una mala operación de la lancha o por la falta de cuidado en acatar ciertas normas elementales que hacen a la estabilidad de la lancha.

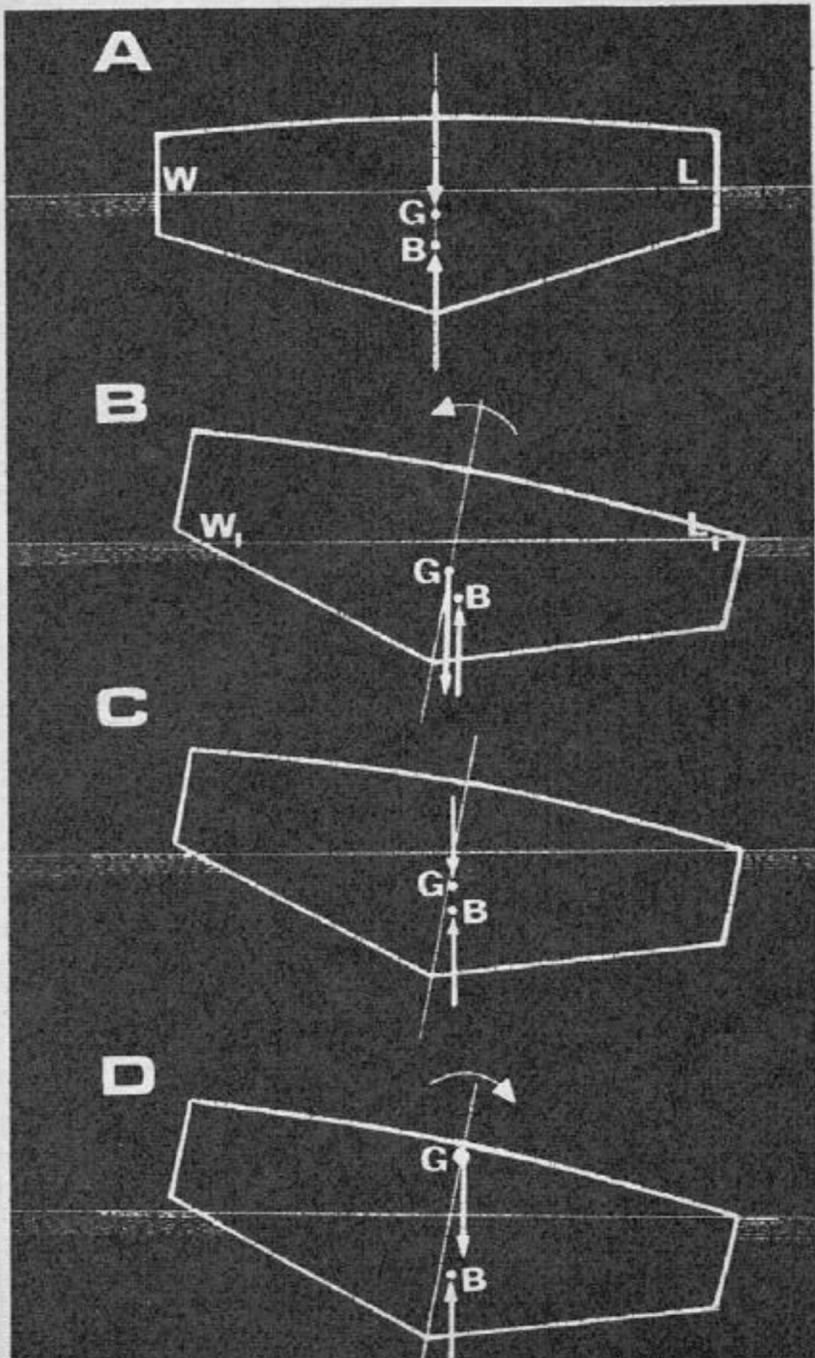
Como estabilidad de una lancha podemos definir no sólo a su "capacidad" para mantenerse derecha, sino también a su "capacidad" para volver a su posición normal de flotación cuando ha sido apartada de ella por alguna causa. La estabilidad de una lancha queda definida por la combinación de su forma y de su peso. Resulta evidente que sobre una lancha ya construida solamente se puede intervenir en el factor peso, que estará dado por el casco en sí, el aparato motor y todo lo que vaya adentro. Es natural que no haya muchas maneras de mejorar la estabilidad de una lancha, pero eso no es problema, porque los buenos diseños garantizan una excelente estabilidad. Las que sí son infinitas son las formas de hacerle perder la estabilidad que tiene y transformar en riesgosa una embarcación que, operada correctamente, podría ser ciento por ciento segura. Por lo dicho, creemos que con-

viene tener una clara idea de qué es la estabilidad de una lancha, cómo puede verse afectada por algunos factores y, en resumen, qué es lo que debe permitirse o qué es lo que debe prohibirse a bordo a fin de no atentar contra la seguridad de la embarcación y sus ocupantes.

PESO Y EMPUJE

Supongamos (figura 2a) una sección transversal de una embarcación flotando libremente. La línea WL representa el plano de flotación, el punto G representa la posición del centro de gravedad de la lancha y el punto B el centro del volumen de carena, es decir, el centro de gravedad del volumen de agua desplazada por la lancha. En el punto G está aplicada hacia abajo la fuerza dada por el peso de la embarcación y en el punto B la fuerza dada por el empuje de la lancha, cuyo sentido es hacia arriba. Al ser ambas de sentido opuesto, tener la misma recta de acción y ser de igual valor absoluto, se encuentran en equilibrio. Supongamos ahora que, sin quitar ni agregar ningún peso, la lancha se inclina, ya sea por un viraje, acción de una ola, acción del viento, etc. (figura 2b). ¿Qué ocurre? El plano de flotación no sigue siendo el mismo, ha cambiado, puesto que ha pasado a ser el indicado con las letras W1 L1. Como lógica consecuencia ha cambiado la forma de la parte sumergida del casco. El punto G sigue siendo el mismo, pues no hemos modificado los pesos a bordo ni en cantidad ni en posición, pero no ocurre lo mismo con B. En efecto, al variar la forma de la carena ha variado la ubicación de su centro. ¿Cómo estamos ahora? El peso y el empuje siguen teniendo el mismo valor absoluto, sus sentidos siguen siendo hacia abajo





Esquematación de los efectos que puede producir sobre la estabilidad de una lancha el movimiento de pesos a bordo o la elevación exagerada del centro de gravedad. Las consecuencias pueden ser escora permanente, vuelco, etcétera.



Aquí faltó estabilidad, pero no por culpa de la lancha sino por haber pretendido de ella más excesos de los que podía soportar. Claro que fue en plena carrera, donde el factor seguridad se sacrifica en beneficio de mejores tiempos.

y hacia arriba, respectivamente, pero ya no actúan en la misma recta de acción, sino que sus rectas de acción están desplazadas. Por lo tanto estamos frente a una cupla, denominada cupla adrizante, que obliga a la lancha a volver a su posición derecha. Es decir, una correcta distribución de pesos a bordo y una correcta forma de carena hacen que cada vez que la lancha se inclina hacia una u otra banda, aparezca una cupla que tiende a enderezar la embarcación. Cuanto más se incline la lancha, tanto mayor será la fuerza de esa cupla, ya que siendo constantes las fuerzas de peso y empuje, irá aumentando cada vez más el brazo de la cupla.

¿Cómo puede quedar afectada dicha estabilidad, que a todas luces está garantizando que la lancha se ha de enderezar cada vez que escora? Dos son las causas principales: corrimiento de los pesos que hay a bordo o incorporación de nuevos pesos en forma arbitraria y en cualquier posición.

En el primer caso (figura 2c) suponemos que la carga o los pasajeros se corren a una banda. El punto G se desplaza también hacia esa banda y la lancha comenzará a inclinarse hasta que su centro de carena quede en la perpendicular debajo de G. Es decir, hasta que empuje y peso vuelvan a quedar en la misma recta de acción. Pero si el valor del peso que se ha corrido es excesivo, la lancha no encuentra ninguna posición de equilibrio, continúa inclinándose e irremediablemente vuelca.

Tomemos el otro caso, esto es, la incorporación de nuevos pesos a bordo. Si la incorporación se hace en una banda estamos en un caso como el anterior, pero aun incorporándolos en forma "centrada" podemos afectar seriamente la estabilidad de la lancha. Supongamos para ello (figura 2d) que se colocan sobre cubierta, sobre bancos, etc., es decir, en lugares altos. La inmediata consecuencia es que el centro de gravedad de la lancha se eleva y si esta elevación es mucha, puede ocurrir lo siguiente: cuando la lancha está adrizada la situación es clara: peso y empuje son iguales y la lancha flota perfectamente. Pero en cuanto se inclina, la situación es netamente desfavorable. Como se ve en la figura aparece una cupla, pero no ya una cupla adrizante sino directamente una cupla inclinante, es decir, una cupla que tiende a escorar aún más la embarcación. Las consecuencias pueden ser: o al inclinarse una cierta cantidad de grados encuentra su posición de equilibrio o continúa escorando hasta que vuelca.

No debe tomarse como consecuencia de lo expuesto que en una lancha no se puedan ni correr pesos ni incorporar otros. Lo que sí debe tenerse siempre presente es que dichas modificaciones deben estar dentro de límites razonables. La experiencia y capacidad de los proyectistas, las reglamentaciones de la Prefectura Nacional Marítima, etc. hacen que todos los diseños tengan más que suficiente estabilidad; veamos, pues, qué es lo que no debemos hacer para no perderla.

PASAJEROS Y PROBLEMAS

Una lancha está construida para llevar con seguridad una cierta y determinada carga máxima. En general se da en kilos o en pasajeros, pues la limitación está dada por el peso o por la comodidad con que puedan dispo-

nerse a bordo los ocupantes. Ello resulta lógico, ya que si una lancha tiene capacidad para 400 kg. o cinco personas, no cabe en ninguna mente que las cinco teóricas personas de 80 kg. cada una puedan ser equivalentes a 10 de 40 kg. Es deber ineludible de cada propietario conocer el límite de carga de su lancha. Los constructores lo indican para cada modelo, pero si por alguna causa alguien no conoce el de la suya, no cuesta nada correrse hasta la Subprefectura local, donde se han de informar en forma exacta. Sobrepasarlo es peligroso, y acá es donde debe hacerse fuerte la voluntad, limitando la carga a su valor máximo. Una lancha no entiende de compromisos, relaciones, etc., y aumentará su calado, disminuyendo el francobordo, tanto que el que suba sea un amigo o un alto ejecutivo al que "no se le puede decir que no". A bordo debe aplicarse el refrán: "mejor solo que demasiado bien acompañado". Piénsese que todavía se suma que, cuanto mayor es el calado que va adquiriendo la lancha, menor es el ángulo de escora máximo que admite sin embarcar agua por la banda.

Una vez que los pasajeros se acomodan a bordo deben limitarse los movimientos de los mismos, si no los individuales, sí los de conjunto. A las lanchas les sobra estabilidad para admitir que la gente cambie de asiento, vayan a cubierta a tomar sol, etc. Pero no en forma masiva. No sea cosa que por ver una botella en el agua todo el mundo se corra a una banda y termine haciéndole compañía. Cuanto mayor sea la carga, menos "excesos" podrán permitirse los ocupantes; por ello debe preferirse llevar de menos que de más. Si lo llaman egoísta o cobarde, fíjese bien en quien se lo dice, y nunca lo embarque, no por venganza, sino porque demuestra tal ignorancia de la náutica que en un caso de apuro quizá se convierta en el peor estorbo. También suprima de a bordo al gracioso que por ver asustarse a alguien, inclina la lancha o hace cualquier "viveza" semejante.

No debe caerse en la simpleza de pensar que si una lancha admite cuatro personas como carga máxima, pueda llevarlas con la cantidad de equipaje que a ellas se les ocurra. Tenga en cuenta el peso total y la carga (alimentos, tanques de combustible, elementos, etc.) debe distribuirlos en forma pareja y lo más cerca posible del fondo, de forma de no elevar mucho el centro de gravedad. Ello le permitirá también alterar en forma mínima el asiento que la embarcación tomaría si navegara sin carga.

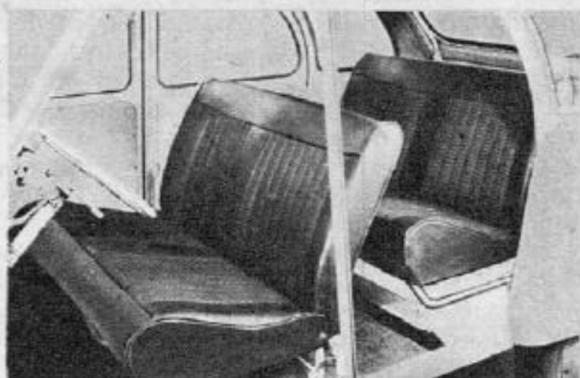
Ya que estamos pidiéndoles responsabilidad a los pasajeros, hagamos lo propio con el piloto. Hay casos en que el comportamiento de la lancha puede tomar desprevenidos a los ocupantes de la misma. Uno bien común es cuando el arranque se produce bruscamente y alguien que estaba de pie cae contra una banda, con riesgo de caerse él o poniendo en peligro la lancha.

También deben evitarse las situaciones que pueden motivar que los pasajeros "disparen" hacia una banda, como por ejemplo pasar muy cerca de una lancha que arroja torrentes de espuma. Por el temor de salpicarse los ocupantes pueden "disparar" al otro lado y terminar mojados del todo. Con pasaje, y sobre todo cuando es inexperto, evítense las maniobras riesgosas, las curvas ceñidas, etc. Deje eso para las carreras; de éstas hay para todos los gustos y allí puede arries-

sugerencias PARABRISAS CORSA

CITROEN 2 CV - RENAULT 4L

Colóquese asientos confortables enterizos SIN CARO CENTRAL. También tundas anatómicas para toda marca y modelo de coche.



AUTO CONFORT S. R. L.

Cochabamba 1382, T. E. 27-9695, Bs. As.

ENVOS AL INTERIOR

Adherido a Crédito Universal. Se aceptan órdenes Crédito Bancario.

El cristal curvo de su automóvil está en

FRUMENTO

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

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



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

VENTA DE PATINES Y PASTILLAS PARA FRENOS

CEMENTO PARA VULCANIZAR CINTAS

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR

CASA CIVIL

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

REPUESTOS TAUNUS

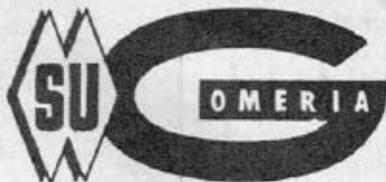
Línea completa



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

ESPECIALISTAS EN ARMADO Y BALANCEO DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION

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



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

VERONESI - PIANIGIANI

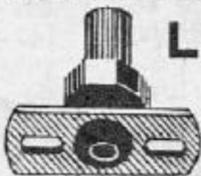
CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA) N° 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3699

APLIQUE A SU COCHE de COMPETICION O STANDARD



LEVAS de ENCENDIDO DULBECCO

Mejore el rendimiento del motor de su Chevrolet, Ford Falcon, Peugeot, Rambler, Renault, Valiant, etc.

Para FORD FALCON: Avance Centrifugo a la cabeza EN VENTA EN NEGOCIOS "TUERCAS"

Fábrica: MEXICO 3259, V. Martelli - T. E. 740-3511



PONGALO EN LAS BUENAS MANOS de especialistas

visitando

ALFONSO VEGA

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

Afinación, puesta a "punto", reformas del distribuidor con levas especiales para competición y standard.

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

REPUESTOS Y ACCESORIOS

SIMCA

- ARONDE - ARIANE - VDT
- PEUGEOT 403 - 404
- FIAT 600 - 1100 - 1500, etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO

Cerviño 3802/04, esq. Malabia
T. E. 72-4817, Bs. As.

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para el Peugeot 403-404

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y REVENDADORES

Pichincha 1657, Tel. 26-2327, Buenos Aires, y en su nuevo local, Pavón 787, Tel. 22-3166, Avellaneda

ACCESORIOS DEPORTIVOS - ENVIOS AL INTERIOR



NAUTICA

garse (usted solito) todo lo que quiera. Si van chicos a bordo, piense que no están en situación de llegar a comprender el cúmulo de restricciones a que deben someterse respecto de su comportamiento en tierra. Por el cuidado que hay que dispensarles y por su constante movimiento, es un sano consejo computar al chico como una persona mayor desde el punto de vista de la carga. Cuanto menos previsible sea el comportamiento de los pasajeros, deben extremarse más los cuidados en enfrentar situaciones difíciles.

CARGA Y POTENCIA

Si usted considera que la potencia que tiene a bordo no satisface sus deseos de velocidad, no ponga un motor sin consultar. Aparte de otros problemas, recuérdese que en motores de hasta 30 HP, el peso combinado de motor y combustible puede oscilar alrededor de 50 kg. Por encima de dicho valor, si bien disminuye el peso por caballo, aumentará el peso absoluto y quizá surja la necesidad de llevar otro tanque de combustible, que representa otros 25 kilos. También pondremos batería que son unos cuantos kilos más. Sería infantil pensar que nuestra lancha sigue teniendo la misma capacidad de carga que antes.

Ya que hablamos del motor hablemos del espejo de popa. La altura de éste es importante por cuanto en general es el lugar donde más cerca está el borde de la lancha respecto del agua. No es raro navegar y ver que el agua, por el asiento que toma la lancha, "lame" la parte superior del espejo. Por eso debe considerarse muy útil la existencia de un pozo estanco que acumule el agua y permita desalojarla fácilmente. Este es otro elemento a tomar en cuenta en la distribución de pesos, de forma de evitar asientos excesivos.

CONCLUSIONES

Tenemos a la vista las estadísticas de siniestros ocurridos en navegación de placer en Estados Unidos de Norte América. El 40 % se debió a que la embarcación se dio vuelta, el 20 % a caídas de personas por la borda, un 10 % por hundimiento, un 16 % por colisiones y un 14 % por otras causas. Es decir, que un 70 % se debió a problemas todos relacionados con la estabilidad. Sobre ello dice textualmente la Guardia Costera norteamericana: "No existe garantía alguna de que una embarcación dada, aun en casos de carga y funcionamiento correctos, no pueda embarcar agua, darse vuelta, hundirse, por falta de conocimiento náutico del responsable. No se puede construir nada que sea enteramente a prueba de profanos o inconscientes. La seguridad de la navegación menor depende en su mayor porcentaje de la conducta del piloto". El panorama local nuestro es halagüeño en cuanto a accidentes de lanchas. Ocurren muy pocos y en su casi totalidad de poca envergadura. En tanto se sigan cumpliendo las reglamentaciones de la Prefectura Nacional Marítima, en tanto los astilleros sigan brindando las excelentes lanchas a que ya nos tienen acostumbrados y en tanto los aficionados, y esto es lo fundamental, sigan acrecentando su conciencia náutica, podremos seguir disfrutando sin riesgos del placer de la navegación y olvidando los malos ratos que pasamos en tierra.

Ya se perfila el derecho del automotor con características temáticas originales y autónomas. Un nuevo tratado viene a cubrir el vacío existente en materia editorial

por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA



MANUAL DE DELITOS Y FALTAS

Ha llegado a nuestras manos un libro cuya publicación no podía demorarse más. Se trata de "Manual Práctico para Delitos y Faltas con automotores", en el cual su autor, Marcelo A. Manigot, ha reunido en 283 páginas la legislación actualizada sobre un tema que tanto nos interesa a los "corsas".

Como lo expresa el editor, en la nota introducida, este manual "tiene como finalidad proporcionar un medio rápido y ágil de consulta en una materia que ha cobrado extraordinario auge en nuestro país: la que se relaciona con los automotores."

En la primera parte dedicada precisamente a los delitos, se ocupa del autor del homicidio y las lesiones culposas producidas en accidentes de tránsito. Refiriéndose en especial a la imprudencia, que es una de las causas más frecuentes de la muerte violenta bajo ruedas, señala: "Esta expresión como así también los vocablos negligencia, impericia y también la frase inobservancia de los reglamentos o deberes de su cargo, contienen o remiten al concepto culpa. Por supuesto que esta culpa deberá conducir directamente al resultado dañoso. De modo general la culpa consiste en no haber observado el sujeto una conducta exigible, como consecuencia de la cual se produjo el resultado dañoso que pudo y debió haber previsto. Se trata —añade— de una cuestión de hecho, de una conclusión a la que el juez debe llegar después de una adecuada valoración de los elementos de juicio reunidos en la causa, comparados con una conducta que estima idealmente razonable."

"Esta conducta razonable —concluye— en el caso de los automotores consiste en haber cumplido en las instancias previas al accidente, las disposiciones que rigen el tránsito."

También se ocupa Manigot del abandono de las víctimas, y de las figuras jurídicas correspondientes al robo y hurto de automotores. Al tratar los delitos acuñados por el decreto ley 6592/58, hace una prolija enumeración de los mismos, con citas apropiadas.

Entre ellos figura el "Uso ilegítimo de automotores" (art. 37, dec. ley 6592/58). Dice al respecto: "Esta disposición, una de las varias que fueron incluidas en la llamada ley sobre automotores, es en la actualidad objeto de vacilaciones y dudas en el ámbito interpretativo." "Se ha dicho reiteradamente —añade más adelante— que el art. 37 fue legislado para poder sancionar penalmente el "hurto de uso" de automotores.

En razón de que estas líneas fueron escritas con anterioridad a la última reforma del Código Penal, con vigencia a partir del 1º de abril último, no se refiere el autor al inciso 6º del art. 163 que ordena: "Se aplicará prisión de uno a ocho años, en los casos siguientes: ... 6º: Cuando el hurto fuera de vehículos dejados en la vía pública o en lugares de acceso público".

Sin embargo, compartimos este criterio, porque entendemos que el uso ilegítimo está encuadrado, de suyo, en el apoderamiento ilegítimo de una cosa mueble, total o parcialmente ajena. No obstante lo cual, cabe consignar que la pena indicada en el indicado inciso 6º del artículo 163 es excesivamente rigurosa para este tipo de delito.

Las normas sobre tránsito ocupan un lugar preponderante de la obra. En efecto: el autor reproduce íntegramente y con notas aclaratorias el Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República y el Código Municipal de Tránsito. No menos importante resulta la inserción del texto del Reglamento de

Procedimientos contravencionales. Se incluye, por otra parte, el régimen legal de los automotores (Dec. ley 6592/58) al que nos hemos referido en varias oportunidades en estas páginas.

APORTES JURISPRUDENCIALES

Es de particular interés la jurisprudencia que aporta el autor, sobre dos temas claves: Defraudaciones prendarias y uso ilegítimo del automotor, al que recién nos referimos.

Consigna así, que "es nulo el contrato, si el lugar de ubicación del bien prendado, está constituido en el (domicilio) del acreedor (JBA-IV-346).

"El contrato de prenda con registro —añade— sólo puede ser constituido en favor de los acreedores mencionados en el artículo 5º del decreto ley 15348/46 (JPBA-VII-740)". "Es válido el contrato aunque haya error en el nombre del deudor (JPBA-IX-981)".

El Contrato no inscripto tiene plenos efectos en materia penal (JPBA-XIII-1413).

También a través de citas jurisprudenciales oportunas nos enteramos que "Comete el delito de uso ilegítimo del automotor, el operario de un taller mecánico que abusando de su calidad de tal, sacó sin permiso, en forma clandestina, para dar un paseo fuera de las horas de trabajo, el automóvil que su dueño había dejado en aquel lugar en compostura" (JPBA-IV-339).

En suma, la obra es una recopilación oportuna de las leyes de tránsito más usuales y de las normas penales relacionadas con los delitos que protagonizan esta sección.



PRIMER CAMPEONATO PARABRISAS CORSA EN BUSCA DE: MISTER PINTA

Para dar tiempo a que lleguen todos los votos enviados hemos decidido postergar la finalización del Campeonato una semana más. Seductores premios -productos de belleza de la línea Karen Horn y otras cositas- esperan a sus hermosos destinatarios

Teniendo en cuenta que gran cantidad de votos enviados no han tenido todavía el tiempo suficiente como para llegar hasta nuestra redacción, hemos decidido postergar una semana la finalización del Campeonato. Por otra parte, también queremos dar un poco más de tiempo, ya que las posiciones están peleadas y de esta forma hay posibilidades de que se defina como corresponde tan importante torneo.

Esta semana nuevamente Andrea Vianini tomó la punta desplazando a Eduardo Casá, que ahora es segundo a sólo dos votos de distancia. Tercero, "El Matto" pisándole los talones a Tuky. Cuarto "El Nene", a quien persigue la temática diferente, por lo visto máximo exponente de la belleza periodística.

Mientras tanto, nosotros en la redacción seguimos defendiendo con todas nuestras fuerzas el asedio de las chicas de la editorial que pugnan por apoderarse de los estuches que Kareen Horn instituyó para los que ocupen los cinco primeros puestos en las posiciones finales del Campeonato.

También hemos decidido abstenernos de tomar alcohol, ya que el amigo Alberto Fernández (el "trompa" de Boccaccio y Tabac) ha dejado entrever que la noche de la entrega de premios en Boccaccio habrá canilla ¡Hip! libre. Además podemos adelantar que fuera de los estuches Kareen Horn también habrá importantes premios consuelo.



CARTAS DE VOTANTÉS

Señor director de Campeonato Corsa:

Mi voto favorece al señor Alberto Hugo Cando por las siguientes razones detalladas:

- 1) Se mantiene en una temática diferente.
- 2) Pasa un tanto por audición (¡qué quemol!).
- 3) Porque maneja cualquier cosa (hasta carretillas) y soy siempre su copiloto.
- 4) Usa pañuelo al cuello.
- 5) Tutea a Dolores Blaquier de Vianini.
- 6) Siempre está en busca de la verdad.

Esperando que mi candidato a Mister Pinta sea votado como exponente máximo de la fauna automovilística. ¿O flora?, saluda a ustedes muy atte.

Lector de Automundo

De mi mayor consideración:

Yo, en pleno uso de mis facultades mentales, afirmo categóricamente y sin temor a equivocarme, que el más lindo del ambiente automovilístico es: Juan Manuel Bordeu.

¿Razones? Aquí van. Cuando J.M.B. se enteró de este campeonato, comenzó a abrigar esperanzas de salir electo Mister Pinta. Le entusiasmaba viajar a Tanganyka y allí lucir su apostura. Pero como hasta ahora el sistema de votos no lo ha favorecido, se ha puesto iracundo. ¡Ay, y cuando se enoja, qué hermoso se pone! Resultante de este enojo es su proposición de eliminar a todos los participantes, uno por uno, según el método usado por los achicadores de cabezas del Amazonas, de los cuales tomó un curso por correspondencia. Ya ha comenzado su tarea por el que tiene menos suerte de la lista: Rolo Alzaga.

Adjunto fotografía con pose de J.M.B. luciendo su primer trofeo. Mientras la expresión de nuestro futuro Mister Pinta nos indica la seriedad de sus propósitos, sus dedos pulgares retorcidos la nariz de su contrincante simbolizan que de hoy en adelante no los va a dejar ni respirar.

E. E. P.

Muy estimados señores:

Justificar un voto, o varios, o miles, a favor de don Ricardo Sauze, resulta tarea harto fácil. ¿Quién supera o siquiera iguala a nuestro representante folklórico?... ¿Casá... Tarducci... Fangio... Copello... Ud...?

Vamos..., no sea ingenuo. Nuestro Gordo Sauze, nuestro porqué de este



pago chico, es único. Con sus hermosas canas de hermano mayor con plata, sus bombachas batarazas como las plumas del gallo de mi tío Atilio y sus mocasines rurales... mata... mata... y mata, entre todos los manchas de tuco y aparatos con ropa que circuían por el ambiente tuerca.

Además es pintoresco y reúne, como los conocidos aros de pistón, dos

cualidades en uno. Es dos en uno.

Lo que anda necesitando don Ricardo es un buen manager que lo promocione y lo conecte con algún modista. Quizá quede más "IN" con bombachas negras con aplicaciones rojas, botas acordoneadas y corralera amarilla. Ustedes que andan tanto en auto por el mundo (no confundir con la competencia) deberían hacerle llegar a don

Ricardo una sugerencia al respecto.

De cualquier manera tiene octanos a favor para dar calambre, y en el ambiente tuerca no hay quien le haga sombra, aunque cargue más kilos para entrar en reglamento.

Saludo al señor director con 50 libras de presión en cárter seco y con mis más efusivo cruce de levas.

IVANHOE

LAS POSICIONES

1º	Andrea Vianini	256	77º	"Toti" Bordeu	127	152º	Héctor Paredes	40
2º	Eduardo Casá	254	78º	Luis E. Sojit	126	153º	"Bimbo" Fiorentini	38
3º	Carlos Pairetti	253	78º	Norberto Bressano	126	153º	Martín Beláustegui	38
4º	Jorge Ternengo	250	80º	"Cacho" Matías	125	155º	Edgardo Sandro	37
5º	Alberto Hugo Cando	248	81º	Hugo Gimeno	123	155º	Adolfo "Cabeza" Imas	37
6º	Jorge Cupeiro	246	82º	Carlos M. Thiery	122	155º	Héctor Zampini	37
7º	Ricardo Sauze	245	83º	Carlos Larriera	121	158º	Diego Riera	36
8º	Eduardo Copello	243	84º	Vicente Galluzzo	120	159º	Carlos Colavino	34
9º	Johnny Perkins	240	85º	Pepe Viniegras	119	159º	Martín Calvo	34
10º	César H. Malnatti	237	86º	Daniilo Bonamicci	116	161º	Ricardo Brandoni	33
11º	"Larry"	235	87º	Juan Carlos Cando	114	161º	Juan Pomodoro	33
12º	Ricardo Bonanno	232	88º	Anteo Pisani	113	163º	Alberto Legnani	32
13º	Luis Di Palma	230	89º	"Canguro" Castro Almeyra	112	164º	Arturo Sales	30
14º	Jorge Tapper	229	90º	Oberdan Salustro	110	164º	Antonio Bertolotto	30
15º	"Rolo" Alzaga	228	90º	"Cacho" Franco	110	164º	"Negro" Pederera	30
15º	Juanito Urbani	228	92º	Carlos Ballbé	109	164º	Roberto Ramírez	30
17º	Carlos Pascualini	227	92º	Evaristo Rodríguez	109	168º	Tullo Crespi	29
18º	Federico Urruti	225	94º	Ramón Requejo	107	168º	Angel Di Nezio	29
19º	Gastón Perkins	224	95º	Nobel Biglieri	106	170º	Horacio Gastien	28
20º	Nasif Estéfano	222	96º	Angel Rlenzi	104	171º	"Minguito" Marimón	27
21º	Héctor Luis Gradassi	220	97º	Carlos Schiaffino	102	171º	José Manuel Faraoni	27
22º	Midio Tosco	219	98º	Guillermo Mártire	101	173º	Mario García	26
23º	Juan Manuel Bordeu	216	98º	Alfredo Peyrano	101	173º	Héctor Prono	26
24º	Juan C. Pérez Louzeau	215	100º	Miguel Angel Barrau	99	175º	Marcelo Romero Díaz	25
25º	Douglas Kitterman	214	101º	Fermín Maseratesi	97	176º	"Gordo" Cembola	24
26º	Eduardo Rodríguez Canedo	212	102º	Rodolfo González	95	176º	Félix Natalio Mabelini	24
27º	Julio Cazón	211	103º	Rogelio Scaramella	94	178º	Mario Surchi	23
28º	Mario Tarducci	210	103º	Armando Melo	94	178º	Tito Rebagliatti	23
29º	Ricardo Peduzzi	208	105º	Carlos Menditeguy	92	178º	"Bamse"	23
30º	Carmelo Galbato	205	106º	Julio F. Pérez Balbi	91	181º	Roque Laborito	22
31º	"Lole" Reutemann	203	107º	Alcides Raies	90	181º	"Coco" Quintás	22
32º	Oreste Berta	202	107º	Raúl H. Burzaco	90	183º	Oswaldo Moraco	20
33º	Alberto Linares	200	109º	Hugo Muchnik	87	183º	Roberto Ansaldo	20
34º	Agustín Andolfato	197	110º	Rodolfo Fraga	85	185º	Ricardo Abelenda	19
35º	José Migliore	194	110º	"Papín" Jara	85	185º	Nicolás Pimpollino	19
36º	Dante Emiliozzi	191	112º	Omar Cuvertino	83	187º	Oscar Grigolo	18
37º	Rubén Fulco	190	113º	Roberto Mieres	82	187º	Pocho Pisani	18
38º	"Cacharro" Arigós	189	114º	Alex Talbot Guñazú	80	187º	Rafael Cretella	18
39º	Marlo Layus	188	115º	Armando J. Ríos	78	190º	Vicente Conejero	17
40º	"Cacho" Fangio	187	116º	Ricardo (Ricky) Antin	77	190º	Alejandro Shindler	17
41º	Miguel A. Merlo	186	117º	Vicente Chipollati	76	192º	Norberto Pascual	16
42º	"Beto" Rigoni	185	118º	"Caco" Gómez	75	193º	"Diente" Iotti	15
43º	Oswaldo Arce	183	119º	Eddie Boyadjian	74	194º	Nicolás Nagel	14
44º	Carlos Travers	182	120º	Carlos Najurieta	73	194º	Ovidio Tintorelli	14
45º	Atilio Viale	181	121º	Juan Pablo Concaro	72	196º	Rubén Franchi	13
46º	Roberto Pachelo	180	122º	"Payuca" Caelro	71	197º	Ferdinando Petrini	12
47º	"Coco" Piazza	178	123º	César Carman	70	198º	Jesús "Albóndiga" San Miguel	11
48º	Héctor Acosta	176	124º	Martín Palmiero	69	199º	Roberto Mouras	10
49º	Tibor Teleki	175	124º	Pepe Giovane	69	199º	Mario Silvani	10
50º	Miguel Bonasso	174	126º	Carlos Ibáñez	68	201º	Jorge Aliaga	9
50º	Heriberto Pronello	174	127º	Pepe Zanetta	67	201º	Jorge Podestá	9
52º	Arturo Canónigo	172	128º	Antonio Luján Mandalumis	66	201º	Rubén Guleo	9
53º	Benedicto H. Caldarella	171	128º	Johnny Cornejo	66	201º	Coco Laplace	9
54º	Angel Monguzzi	170	130º	Ernesto Santamarina	65	201º	Carlos Cortés	9
55º	Raúl Pellegrino	168	131º	Rodolfo Iriarte	64	206º	Raúl Thomson	8
56º	"Coco" Rodríguez	165	132º	Néstor Sorrentino	62	206º	Natalio Cataudela	8
57º	"Pirín" Bergandi	163	132º	Hugo Valenzuela	62	208º	Oscar Gálvez	7
57º	"Gallego" García Hermo	163	134º	Rafael Vaccaro	61	208º	Pablo Bessia	7
59º	Manuel Vizcay	160	135º	Roberto Carubia	60	208º	Oswaldo Ortensi	7
60º	Alberto Lee	158	136º	Ramón Alladio	58	208º	José Luis Masciotra	7
61º	Raúl Fernández Aguirre	156	137º	Carlos Figueras	57	212º	José Seifer	6
62º	Juan Carlos Zurita	153	137º	Orlando Sotro	57	212º	Raúl Sardá	6
63º	Humberto Maneglia	151	139º	Jorge Ferreyra	55	212º	Fernando Favergioti	6
64º	Alfredo Parga	150	140º	Willie Michelson	53	215º	Carlos Ragno	5
65º	Howard Vange	147	141º	Daniel Musso	52	215º	Umberto Altamura	5
66º	Manolo Rodríguez	144	142º	Norberto Álvarez Ojea	51	215º	Jorge Michelli	5
66º	Carlos Marincovich	144	143º	"Barba" Bianco	50	218º	José Luis Damen	4
68º	Blas Pinillos	142	144º	Juan José Fontán	47	218º	Roberto Santamaría	4
69º	Norberto Castañón	141	145º	Carlos Manzano	46	218º	José Raúl Virve	4
70º	Paco Mayorga	140	145º	"Manolo" Vergara	46	221º	Carlos Raúl Cecco	3
71º	"Chirollita" Picolo	137	147º	Carlos Alberto Saporiti	45	221º	Carlos González Heredia	3
71º	Rubén Roux	137	148º	José Ignacio Fandos	44	221º	Willie Curcu	3
73º	Matías Mujica	136	148º	Angel Paris	44	224º	Bernardo Martín	2
74º	Omar Almeida	134	150º	Arturo Ghilardi	42	224º	Oswaldo Mario Giro	2
75º	Roberto Carozzo	131	151º	Alberto Gómez	41	224º	Jorge Augé Bacqué (Pancita)	2
76º	José Cano	130						



por EMILIO R. DEL VALLE (h)

GLOSARIO DE LAS FRASES MAS USUALES

Luego de seis años de hacer "Road Test", se llega a crear un léxico determinado. Para los lectores que saben leer entre líneas, ésta es una de las tantas interpretaciones que se pueden dar a las frases ya clásicas. Nota importante: Es mejor que la gente de fábrica no lea este glosario

Luego de un paréntesis más o menos largo volvemos a testear...
Como la fábrica no produce modelos nuevos tuvimos que dejar pasar doce meses para...



Servicio de reparto rápido y ágil y el traslado veloz de ciertas cargas...
Probamos una pick-up...



La terminación puede determinarse como buena...
Se notan los puntos de soldadura y la "cáscara de naranja"...



Permanece básicamente sin cambios con respecto al modelo anterior...
Cometieron los mismos errores nuevamente.



"Avisa" por medio del rolido...
El pavimento nos rayó las manijas de las puertas.



... algunas fallas menores.
Mil setecientos pesos de remolque.



... suspensión independiente en las cuatro ruedas.
Todo el aparato se sacude y vibra como loco.



El instrumental es lo básico e indispensable para...
Tiene una luz de idiota y nada más.



El motor levanta temperatura de funcionamiento rápidamente...
Y luego anda como para la caldera de una Big Boy.



Alguna influencia de los vientos laterales...
Mejor maneje por el medio de la ruta porque a cada racha de viento se corre como dos metros para cada lado.



A los 120 por hora crucera sin problemas ni ruidos...
Pero solamente cuesta abajo, en punto muerto y con viento de cola.



La plus potencia de este año no ha afectado la suavidad del motor...
Ahora se pueden contar las rpm con las vibraciones del respaldo.



El freno de estacionamiento...
Yo no sé para que lo ponen, tenés que usar la marcha atrás y la rueda contra el cordón.



La dirección es razonablemente liviana...
Si no le ponen semejante volante no lo mueve ni Charles Atlas.



Los frenos siguen el esquema clásico de las campanas de fundición...
Simplemente no frena nada y se clava una sola rueda.



Las cifras no revelan una aceleración especialmente brillante pero...
Esto no se mueve ni con nafta de 130.



Para el tránsito ciudadano, el tamaño impone...
Todo consiste en poner cara de camionero distraído.



Prueba de aceleración.
Llevar el motor a tres mil ochocientas y soltar el embrague.



Diseño con sabor deportivo.
Deportivo a fuerza de accesorios de la calle Warnes.

De acuerdo al diseño americano, el volante está demasiado cerca del respaldo...
Muy apto para thalidomídicos.

Una práctica consola entre los asientos delanteros que...
...que pretende tapar el bodrio de injerto que le hicieron.

El auto no está de acuerdo con su precio.
Cobran como si te vendieran una Maserati Ghibli.

Datos no especificados por la fábrica...
Porque les da vergüenza mentir.

Los pedales al estilo europeo...
Se aprietan los tres a la vez en cada frenada.

Los pedales al estilo americano.
Tres cuartas de uno a otro.

El motor es "alegre" aunque la carburación...
El único capaz de carburarlo como se debe vivía en Tanganika pero se murió el año pasado.

Estamos en tratos con la fábrica para testear el nuevo...
No les gustó el test del último y no nos quieren dar otro.

Styling realizado íntegramente en el país...
Seguro que tiene esa consola y los instrumentos donde no se ven.

Se nota una cierta tendencia al "Oversteer".
Dobla de costado.

En curvas muy veloces, el "understeer"...
No dobla.

Se deberá frenar mediante rápidas y sucesivas frenadas...
Mejor circule bien despacio que si no.:

El tren trasero es el clásico eje...
Cada vez zapatea más.

Claro que acelerando constantemente, la bomba de pique...
Cómprase una estación de servicio o un camión cisterna.

Los usuales instrumentos...
Por qué no le pondrán un buen velocímetro circular y no esa luz que te rompe los ojos...

Continuos refinamientos sin mayores cambios...
La fábrica está por quebrar y no puede mejorar la cosa.

El velocímetro circular de aguja...
Por fin le sacaron esa tortura que rompía los ojos.

La visibilidad es una función directa de la altura del que juzga...
Yo que soy petiso no veo ni medio.

Los ocupantes de asiento trasero no viajan tan cómodos.
Andan con las rodillas en la nuca.

Comprobamos que la calefacción realmente calienta.
Sí, el asiento de adelante, porque en el de atrás se te congelan hasta las intenciones.

Para cambiar la rueda, el clásico gato de paracolpe...
Llame a un auxilio con grúa.

Bien realizado en comparación con los standards argentinos.
Solamente se le cayeron dos vidrios y una escobilla de limpiaparabrisas.

Los paragolpes traseros tienen cierta tendencia a separarse...
Traen bisagras para volverlos a su lugar.

El baúl es grande pero la rueda de auxilio...
Use valijas "strech".

Durante los kilómetros de prueba todos los controles anduvieron perfectamente.
Durante los kilómetros desde 0 hasta el primer cambio de aceite.

El motor regula a las 650/750 vueltas.
¿Regula?

Auto con prestaciones y suspensión más bien dura...
Scania Vabis para veinticinco toneladas en el chasis sin las veinticinco toneladas en el chasis.

Compacto al estilo europeo...
Tres pibes van cómodos.

Con sol de frente, los parasoles...
...te hacen sombra en el centro de los anteojos.

Verdadero dibujo ciudadano y rutero.
Tres cuadras para estacionar y dos ruedas en la banquina al cruzarse con un camión.

En esto de la estética, gusta o no gusta...
No gusta.

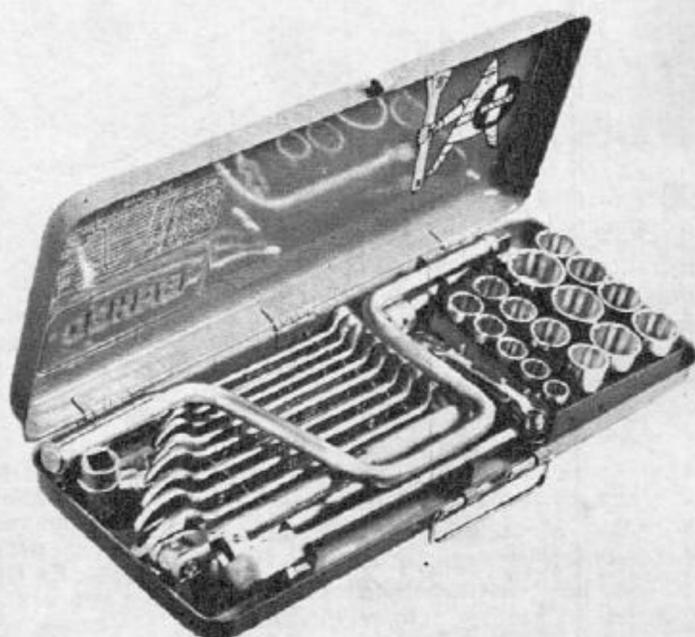
El cenicero es chico pero está bien situado.

La virtud de los frenos de disco...
Lo único que te salva de romperte el alma.

PREMIO

**Parabrisas
CORSA**

BAHCO



Todas las escuelas del país dependientes del Consejo Nacional de Educación Técnica (especialidad Automotores), recibirán este año el Premio Parabrisas Corsa - BAHCO, consistente en una caja compuesta por: 13 llaves combinadas, 16 bocallaves y 6 accesorios. Ponemos así en manos de profesores y alumnos las herramientas BAHCO que utilizan los mecánicos profesionales.

4a. caja recibida por la
ESCUELA Nº 1 de LA PLATA
"Albert Thomas"

SOBRE SANJUANINOS, OLVIDADOS Y BARREDORAS

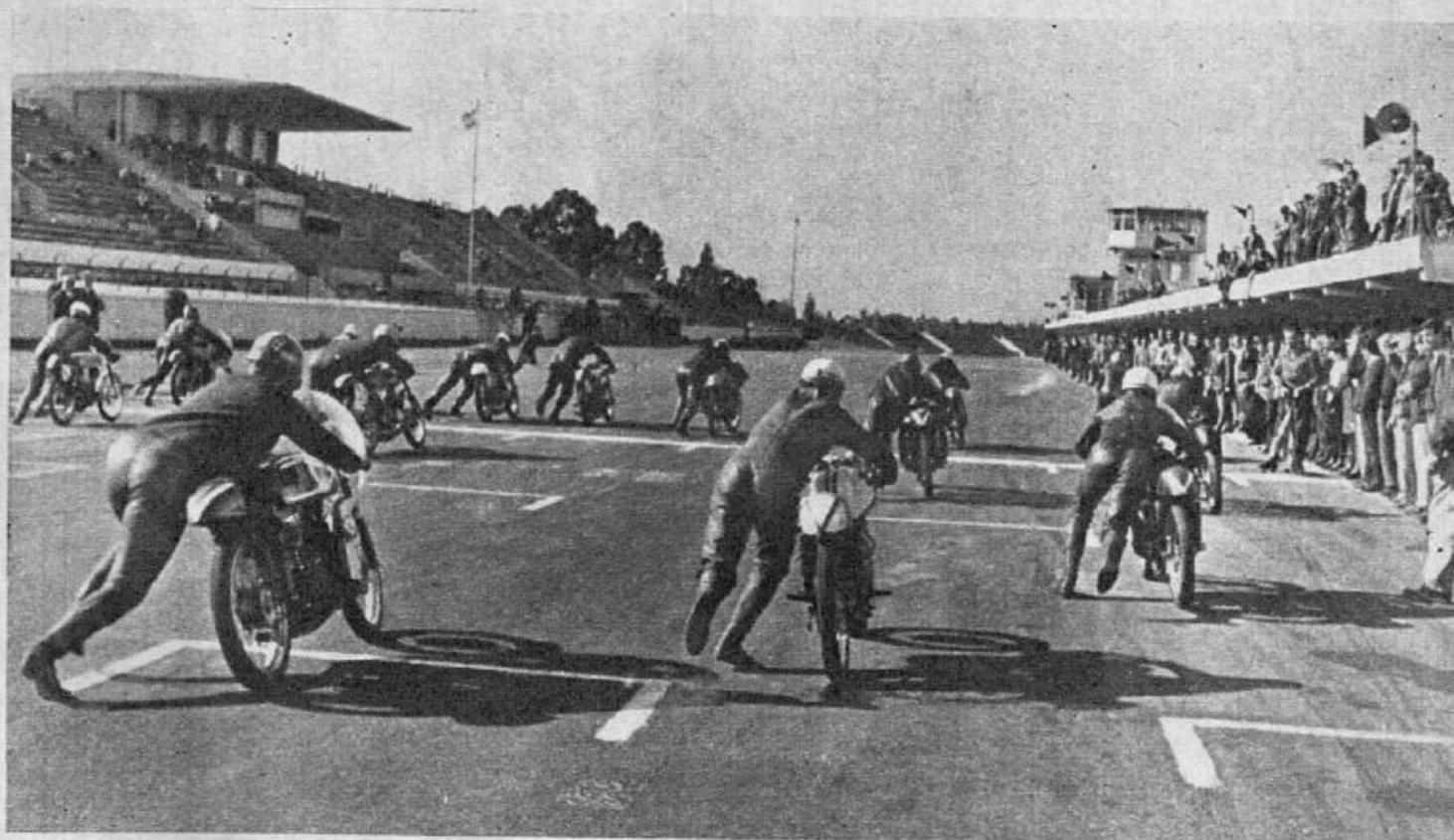
Parabrisas
CORSA
motociclismo

El problema de la pista empastada con goma, el interior y el deporte. El motociclismo olvidado por algunas instituciones

La solución parece ser una sola. Para que el motociclismo deportivo tenga el brillo y la importancia de otras épocas, en estos momentos es de urgente necesidad fomentar la confrontación deportiva con el motociclismo del interior. Tierra adentro la imagen es opuesta totalmente a la porteña. Hay más competidores, por ende más público, el motociclismo todo tiene una importancia que ni a gatas se ve en Buenos Aires. En la última reunión puntable en San Juan largaron ¡62 motocicletas!, de cuyos pilotos tres, a lo sumo, eran porteños.

Hay que traer a competir a Buenos Aires aunque sea el 10% de todos esos pilotos; hacer lo mismo con Córdoba, San Rafael, Mendoza, Entre Ríos o Santa Fe (por nombrar algunos de los centros más importantes de las dos ruedas, nada más) y ¡¡sí, señó!! tendremos una carrera con 40 buenas máquinas y pilotos. Entonces sí. Y a fin de año, después de competencias en todas esas pistas habrá un campeón que sea *realmente argentino* y no uno de hasta la General Paz, como vino sucediendo estos últimos años.

Cuesta mucho dinero pagar viáticos. Eso no lo desconocemos. La AACM (Asociación de Corredores de Motocicletas) por lo menos ya empezó. Trajo seis sanjuaninos el domingo pasado para correr en distintas categorías, y tres mendocinos. Aumentan el número de máquinas y discuten el campeonato. Caso de Cerdera en 100 cm³ FI. Con el tiempo se puede llegar.



San Juan y San Rafael están decididos a tener competencias puntuables. Es bueno que los pilotos de la capital respondan como es debido cuando son invitados y que no empleen a discutir viáticos o con el infantil "si va fulano, yo voy". Hasta no hace mucho tiempo un cierto resquemor existía hacia las carreras de provincia. Los pilotos porteños veían con poco agrado una intentona a un triunfo. Si bien tenían motos científicamente preparadas, allá, cuando no lo están, son conducidas por pilotos que de virtuosos tienen mucho. Además conocen el circuito como el fondo de su casa...

Otro problema aqueja al motociclismo deportivo en su versión porteña: la pista del circuito N° 5 muy empastada con goma de neumáticos.

El peligro más grande radica en la horquilla, sin lugar a dudas. Las carreras de TC por sobre todas las demás dejan el asfalto a la miseria. La goma se adhiere al piso y provoca una ostensible pérdida de adherencia que se traduce en promedios bajos y huesos rotos.

Una carta salió ya desde la AACM con Ricardo Barbieri (Intendente del Autódromo Municipal) como destinatario. De ahí a manos del coronel Isola para que tome las medidas pertinentes en el asunto hay un solo paso. La única es limpiarlo, periódicamente o días

antes de cada carrera con una barredora, simplemente, y que arroje agua. Hace unos años existía una en el autódromo; un mal día se la llevaron para oficiarle algún que otro arreglo y la pobre nunca más aportó por la pista del Riachuelo. Simplemente habrá que sacarla de vez en cuando de las calles y llevarla a limpiar la pista antes de las carreras. Los motociclistas agradecidos.

El Vicente López Automóvil Club postergó la competencia del 7 de este mes por la carrera que hizo disputar el 30 de junio para automóviles de TM. Los siete días de diferencia entre una y otra obligaron a una postergación de casi un mes: quedó para el domingo 4 de agosto. El olvido en que cayó el motociclismo en algunas instituciones netamente motociclistas es desesperante.

Claro que el TC es un buen negocio. Pero el MCA, que tiene las paredes de la institución con fotografías de motociclistas de todas las épocas, que en sus comienzos fue una institución organizadora de importancia, como el mismo nombre lo indica, no puede ser que no haga una o ninguna carrera por año. Lo mismo para el Buenos Aires Moto Club. Ejemplo puede ser la última carrera del MCA para TC (la de Pairetti y la "Naranja"): como carrera preliminar una de Karting (¿¿??).

Arriba, derecha: Ubieta aspira a tres campeonatos y está en la discusión. En 50 cm³ no hay nada que indique todo lo contrario a lo que viene sucediendo hace años, es decir, que lo gane. En 125 cm³ lo tiene a Vivacqua como su más completo rival.



CAMPEONATO ARGENTINO DE MOTOCICLISMO 1968

Categoría 50 cm³ standard

Pos.	Piloto	Localidad	Pts.
1º	Ciampa, Francisco	Capital	16
2º	Rimasa, Hugo	Capital	7
3º	Rodríguez, Andrés	Capital	5
4º	Schwedt, Jorge	Capital	4
4º	Ferrante, Hugo	Capital	4
6º	Escalante, Javier	Capital	2
7º	Lippi, Rubén	Capital	1
7º	Foray, Bella	Capital	1

Categoría 50 cm³ FI

1º	Ubieta, Raúl	Capital	16
2º	Szalay, Ladislao	Capital	10
3º	Pereyra, Telmo	Capital	6
4º	Saorín, José	Capital	4

Categoría 100 cm³ FI

1º	Cerdera, Francisco	San Juan	13
1º	Medicci, Roberto	Capital	13
3º	Redelico, Domingo	Capital	8
4º	Rosas, Alfredo	San Juan	5
5º	D'Ambrosio, Fiore	Rosario	3
5º	Fernández, Luis	Capital	3
7º	Menéndez, Guillermo	Capital	2
8º	Lahoz, Carlos	San Juan	2
9º	Albanese, Oscar	San Juan	1
10º	Mortara, Juan Carlos	Capital	1

Categoría 125 cm³ FI

1º	Ubieta, Raúl	Capital	11
1º	Vivacqua, Armando	Capital	11
3º	Medicci, Roberto	Capital	5
3º	Redelico, Domingo	Capital	5
5º	Cerdera, Francisco	San Juan	3
6º	Rafaelli, Iginio	Mendoza	2
7º	De Castro, Juan	San Juan	1
8º	Diéguez, Alfredo	Capital	1

Categoría 175 cm³ FI

1º	Ubieta, Raúl	Capital	11
2º	Contreras, Julio	Mendoza	10
3º	Redelico, Domingo	Capital	7
4º	Sabatelli, Víctor	Capital	6
5º	Rafaelli, Iginio	Mendoza	5
5º	Ferroni, Camilo	Tucumán	5
7º	Pilepich, Juan	Capital	2
8º	Di Clérico, Darío	Capital	1

Categoría Side-cars. Fuerza Libre

1º	Pomesano, Am-Agusti, Rafael	Capital	18
2º	Pomesano, Al-Paulero, Oscar	Capital	13
3º	Grezzi, E.-Grezzi, Carlos	Capital	8
4º	Giordano, H.-Fernández, E.	Capital	3
4º	Cristaldi, A.-Aguiar, Julio	Capital	3
4º	Rodríguez, M.-N. N.	Capital	3
4º	Di Maio, F.-Puerto Alfonso	Capital	3

Segunda Caravana año 1968 VACACIONES DE INVIERNO

(20 al 28 de julio de 1968)

...EXTRAORDINARIA TOUR AL NORTE ARGENTINO...



Parabrisas
CORSA

y

 **alvear**
turismo

PARABRISAS CORSA y ALVEAR TURISMO organizan y conducen esta 2ª Caravana que, pasando por Córdoba y Tucumán, los llevará hasta Salta y Jujuy, haciéndoles conocer sitios fabulosos por su belleza y misterio en un viaje inolvidable: LA CIUDAD PERDIDA: último descubrimiento arqueológico de toda América. Maravilla de la época precolombina, en sus excavaciones recién iniciadas.

LA QUEBRADA DE HUMAHUACA: columna vertebral del Techo de América. El tiempo detenido en el pasado, en una insólita visión colonial.

LOS VALLES CALCHAQUIES Y CAFAYATE: donde atravesando pintorescas quebradas y desfiladeros se presentan de improviso espectaculares paisajes, de hermosura y colorido excepcionales.

ADEMÁS: ... visita a la Agrupación Tradicionalista "Gauchos de Güemes", en su pintoresca sede, réplica de la Posta de Yatasto. Comidas típicas en marcos autóctonos, acompañados por famosos conjuntos folklóricos de la región. Reuniones sociales, visitas explicadas, paseos sorpresa, concursos fotográficos y muchos motivos más que harán de ésta, su vacación inolvidable.

Alojamiento en el Motel Hualco II, el más moderno y confortable del norte argentino.

Concurra con nosotros en su automóvil particular o en nuestros modernos supercoches de larga distancia. Además... ahora totalmente FINANCIADA Y HASTA EN 10 CUOTAS.

INFORMES EN:

Capital Federal: M. T. de Alvear 772
T. E. 32-4978
Santa Fe: Catamarca 2483
T. E. 27843

 **alvear**
turismo

TAMBIEN COLECTIVOS

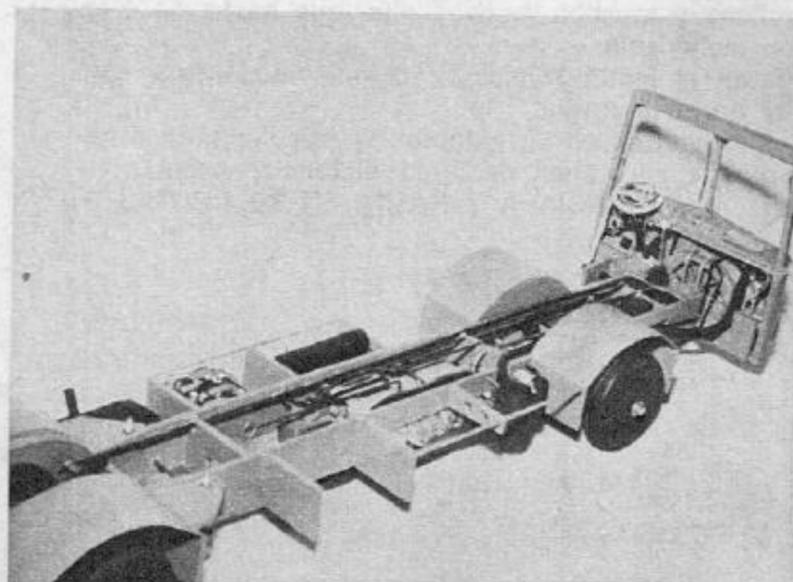
La inquietud por los modelos a escala no tiene límites. La paciencia y la observación se conjugan en este caso dando por resultado una serie de modelos a escala, perfectamente detallados de colectivos y ómnibus.

¿Qué les parece la inquietud del señor Jorge E. Veltri, de Capital Federal, que trabaja en una fábrica de envases? El colectivo que nos trajo es el modelo a escala del que toma para ir a su casa, desde su empleo, o viceversa.

La tarea le requirió, según sus propias declaraciones, unas 700 horas, es decir, alrededor de tres meses, si se tomara en cuenta un horario de ocho horas diarias.

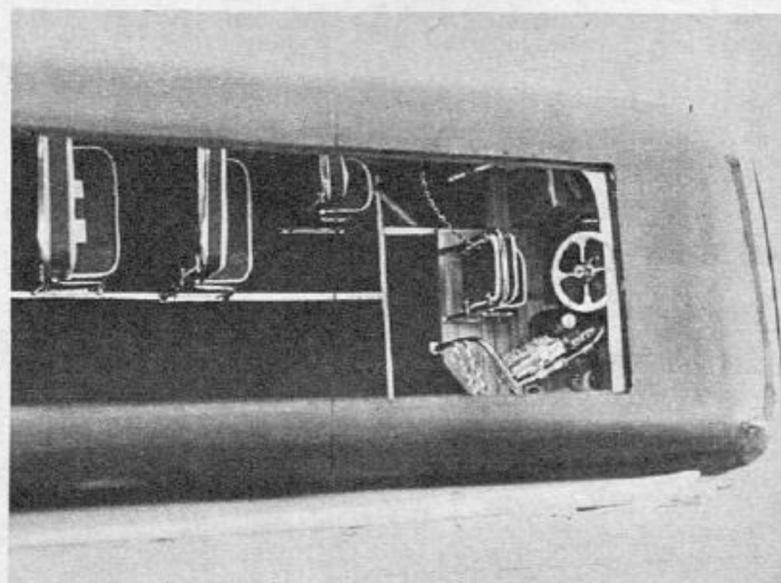
Por supuesto, la construcción comenzó con el chasis, el que está completamente detallado, luego el armazón de madera, como se puede apreciar en una de las fotografías, y por último el acabado final. El resultado es sencillamente extraordinario, y les aseguramos que aun teniéndolo a nuestro alcance resiste cualquier intento de crítica.

Consta de todos los detalles que puedan hacer a un verdadero colectivo, como por ejemplo el libro de quejas, el recorrido, las tarifas, la máquina de boletos, la bolsa para los ya inutilizados, el famoso "palo para las gomas", la cajita para los billetes, etc.,



◀ Detalle del chasis Scania-Vabis, que es el correspondiente al "camello" de Chevalier.

▶ Este es el interior del colectivo, y en el mismo se puede ver, el volante, perfectamente detallado, la máquina de boletos, algunos asientos, etc.

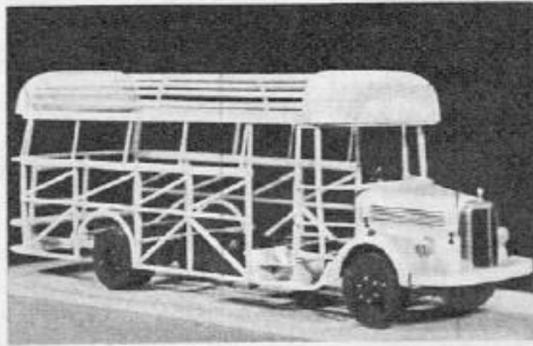


etc., etc. En cuanto a lo externo, abriendo una puertita trasera, se puede encontrar el plumero, la escoba y, debajo, en un cajón especial, la rueda de auxilio, el crique (que trabaja) y la manija para el mismo; todas las ventanillas se corren, las puertas son plegadizas, a la izquierda se encuentra una pequeña puertita que aloja la réplica de la batería con sus cables correspondientes.

Por si todo eso fuera poco, las tapas de capó se abren y debajo de las mismas se encuentra el motor en escala. El radiador fue tallado en un bloque de aluminio.

Aparte de ésta, cuenta con otras realizaciones, de las cuales pudimos apreciar la primera en la exposición del hobby, allá por el año 1964.

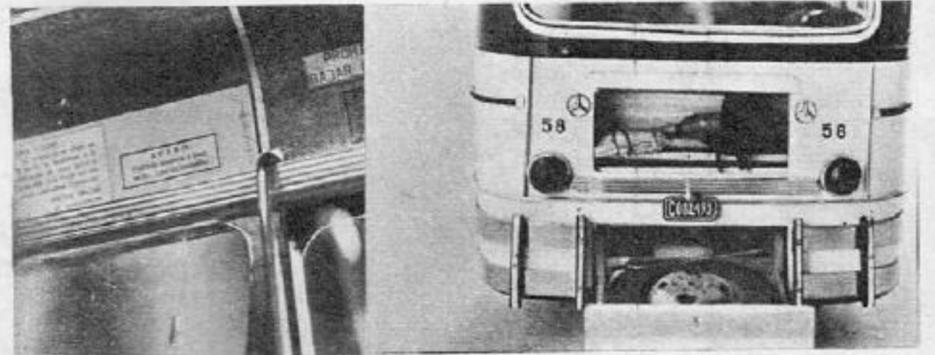
No podemos menos que admirar la paciencia del señor Veltri, quien realmente se ha dedicado a la construcción de un tipo de maquetas bastante original, sin duda. Hasta el momento ha construido réplicas de colectivos y ómnibus



Este es el modelo Chevalier, en perfecta escala.

Detalle del interior, con el libro de quejas, el detalle del recorrido, tarifas, etc., y vista trasera con rueda de auxilio.

Así comenzó la construcción del colectivo en cuestión, tal como sucede en la realidad.



si yo fuera hombre



... usaría todos los productos

MORWIN

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

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

TALLERES METALURGICOS **MORWIN S.A.** VIAMONTE 1546 • T. E. 46-1027/7582/9061 • BUENOS AIRES
DISTRIBUIDOR C.P.C. SANTIAGO DEL ESTERO 647 - T.E. 38 - 6423 / 8612 - BUENOS AIRES

Parabrisas CORSA

noticias

NOVEDADES DE LOS TOLDOS

De acuerdo con lo informado por esta entidad, en Asamblea Anual Ordinaria realizada el día 20 de mayo pasado, se llevó a cabo la elección de los nuevos integrantes de la Comisión Directiva para el período 1968/69.

Componen entonces esta Comisión las siguientes personas:

Presidente: Delfor H. Lenz.
Vicepresidente 1º: Juan Andrés Villa.
Vicepresidente 2º: Néstor R. Donatelli.
Secretario: Carlos Castilla.
Prosecretario: Lino Cola.
Secretario de Actas: Adolfo Lorenzo.
Tesorero: Francisco Belando.
Protesorero: Ricardo A. Martínez.
Vocales Titulares: Jorge Tellería,

Nicolás Lui,
Luis Medina,
Néstor Olivero,
Onésimo Martín,
Oscar Moyano.

Vocales Suplentes: José A. Gómez,
Antonio Prieto,
Eduardo Blanco,
Daniel Prieto,
Roberto Iribarren,
Juan M. Vega.

Revisores
de Cuentas: Salvador Randazzo,
Hugo Martínez,
Félix Larrañaga.

"LA RENACIENTE"

Así se llama un nuevo taller especializado en rectificación de motores que con tal fin se acaba de inaugurar en la localidad de Remedios de Escalada. Cuenta con maquinarias adecuadas para todo lo referente a rectificación de motores en general y asimismo con personal especializado.

Este establecimiento está ubicado en la calle Estrada 5149 (altura Av. Pavón 6600), Lomas de Zamora, y su teléfono es 242-0577.

NUEVA ASOCIACION

En una reunión realizada en un clásico lugar del parque Centenario, lugar por excelencia para el aprendizaje del manejo de automóviles, se procedió a la elección de la primera Comisión Directiva que regirá en la recientemente constituida Asociación de Academias de Conductores.

Esta comisión quedó formada de la siguiente manera:

Presidente: Ricardo M. Lamela (Academia Lamela).

Vicepresidente: Enrique M. Gómez (Academia Grand Prix).

Secretario: José Peruccio (Academia Moreno).

Prosecretario: Manuel Rodríguez (Academia Edhardo).

Tesorero: Alfredo P. Fiorenza (Academia San Martín).

Protesorero: Florentino González (Academia Palermo).

Revisor de Cuentas: Mario C. Ramos (Academia San Martín).

Vocales: Bautista Fortunato (Academia Cardona) y Herminio Robles (Academia Hispano Argentina).

La sede de esta entidad funcionará en la avenida Díaz Vélez 4728, siendo su teléfono 87-8454.

CIFRAS DE AMERICAN MOTORS

Según anunció American Motors, durante los primeros 6 meses del año fiscal se ha obtenido una ganancia de 3.753.000 dólares sobre un total de 452.412.080 dólares de venta neta. Esta cifra sumó un interés de 8 centavos de dólar por acción, después de deducir la reserva por impuesto a los réditos. Esta cifra es altamente significativa, teniendo en cuenta que durante el año pasado la compañía había arrojado una pérdida de más de 30 millones de dólares, representando por acción una pérdida de 1,58 dólares.

REGULARIDAD Y TURISMO

Con el auspicio de la firma Dow Corning de la Argentina, que instituyó el premio Molykote, y de la Dirección de Turismo de la Provincia de Catamarca, que a su vez decidió poner en juego el Trofeo Gobierno de Catamarca, se disputó una competencia de regularidad, organizada por el Touring Club Argentino.

Esta competencia de carácter deportivo se corrió en dos etapas: la primera de ellas entre nuestra Capital y la ciudad de La Falda, provincia de Córdoba; y la segunda entre La Falda y Catamarca. Los competidores contaron con auxilio mecánico durante todo el trayecto.

La entrega de premios a los ganadores de esta prueba de regularidad se hizo el día 21 por la noche, en un acto al que asistieron autoridades del gobierno de Catamarca.

GENA DE ACCIKAR

El pasado martes 18 de junio se llevó a cabo la comida mensual de camaradería de la Asociación de Carreteras Concesionarios IKA-Renault (ACC-IKAR), en el restaurante del Automóvil Club Argentino. En esa comida se hicieron presentes como invitados especiales corredores de distintas especialidades a quienes se les entregaron los siguientes premios en efectivo, según la nómina que detallamos a continuación:

RAFAELA "500 KILOMETROS SHELL" (TC)

1º Rodolfo Alzaga \$ 100.000
2º Nasif Estéfano \$ 80.000
3º José Faraoni \$ 70.000
4º Omar Almeida \$ 60.000
5º Federico Urruti \$ 50.000

AUTODROMO DE BUENOS AIRES "4 HORAS SHELL" (TC)

1º Gastón Perkins \$ 100.000
Federico Urruti \$ 100.000
2º Rodolfo Alzaga \$ 80.000
Carlos Marincovich \$ 80.000
3º José Faraoni \$ 70.000
Alfredo P. Ramallo \$ 70.000
4º Carlos Ballbé \$ 60.000
Carlos Barros \$ 60.000
5º Luis Di Palma \$ 50.000
Matías Mujica \$ 50.000

AUTODROMO DE EL PINAR (ROU) "PREMIO AIR FANCE" (TC)

1º Eduardo Copello \$ 100.000
2º Nasif Estéfano \$ 80.000
3º Carlos Ruesch \$ 70.000
4º Adrián Villegas \$ 60.000
5º César H. Malnatti \$ 50.000

AUTODROMO OSCAR CABALEN CORDOBA AUTOMOVIL CLUB (F-1)

1º Ramón Requejo \$ 80.000
2º Omar Almeida \$ 70.000
3º Omar Cuvertino \$ 60.000

AUTODROMO DE BUENOS AIRES "PREMIO HERMANDAD DEPORTIVA" FORMULA 1

1º Eduardo Copello \$ 150.000
2º Ramón Requejo \$ 120.000
3º Nasif Estéfano \$ 100.000
4º Omar Cuvertino \$ 90.000

FORMULA 4

1º Manuel Díaz Romero ... \$ 40.000

TURISMO

1º Eduardo Copello \$ 150.000
2º Rodolfo Rabanaque \$ 120.000
3º Roberto Mouras \$ 100.000
4º Raúl Jaras \$ 90.000
5º Víctor Bellato \$ 80.000

ENTREGA DE UNA LANCHA PATRULLERA

La misma se levó a cabo en las instalaciones del Club San Fernando el martes 11 de junio en presencia del señor prefecto general marítimo, contraalmirante Carlos Sampietro, del subprefecto nacional marítimo, prefecto inspector general Ricardo Bierwerth, y otras autoridades invitadas. En el transcurso del acto se escuchó la palabra del vicepresidente de los Astilleros Paglietini, fabricantes de la embarcación de la cual hacemos mención. Esta lancha patrullera, cuya denominación es L.P. 218, fue expresamente construida para la Prefectura Nacional Marítima y sus especificaciones técnicas son las siguientes:

CONSTRUCCION

De poliéster reforzado con doble fondo estanco y refuerzos de madera plástica.

Eslora: 6,89 m.
Manga: 2,55 m.
Puntal: 1,10 m.

PROPULSION

Un motor dentro-fuera de borda Mer-cruiser de 225 HP.

Velocidad máxima: aproximadamente 60 km/h.

Autonomía: aproximadamente 10 horas a velocidad de crucero (40 km/h).

OTROS DETALLES

Asientos para cuatro personas incluido el conductor, cucheta o camilla para transporte de accidentados, cocina, baño, cockpit.



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 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.	1947	220.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
2 p.	1946	190.000
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.	1940	170.000
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
2 p.	1950	380.000
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	260.000
11 ligero	1947	270.000
11 ligero	1948	280.000
11 ligero	1949	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	650.000
CHEVROLET		
2 p.	1940	220.000
4 p.	1940	230.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
4 p.	1946	320.000
2 p.	1947	350.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
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
2 p.	1941	180.000
4 p.	1941	190.000
2 p.	1946	230.000
4 p.	1946	250.000
2 p.	1947	240.000
4 p.	1947	260.000
2 p.	1948	270.000
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		
2 p.	1940	180.000
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	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.	1938	140.000
4 p.	1939	160.000
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	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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
1500	1965	900.000
150 C Largo ..	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo ..	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar ..	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
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	800.000
Falcon Standard ..	1963	800.000
Falcon de Lujo ..	1963	850.000
Falcon Stand. ..	1964	830.000
Falcon de Lujo ..	1964	900.000
Falcon de Lujo ..	1965	1.000.000
Falcon Futura ..	1965	1.280.000
Falcon Stand. ..	1965	950.000
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

Parabrisas CORSA

mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
1204	1964	600.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1938	130.000
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
MERCURY		
Coupé	1940	320.000
Coupé conv.	1940	300.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
4 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1962	800.000
88 4 p.	1963	900.000
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, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990	1963	820.000
1ª serie	1963	850.000
C. Country 660	1963	880.000
Ambassador 990	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassador 990	1964	1.000.000

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000
WOLSELEY		
4 p.	1947	140.000
1500	1960	500.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA		
Pick-up	1962	580.000
Pick-up	1963	600.000
Pick-up	1964	640.000
Pick-up	1965	690.000
Pick-up	1966	730.000
Pick-up	1967	770.000
CITROËN		
Furg. s/crist.	1963	300.000
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
Furg. c/crist.	1963	380.000
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960	700.000
10	1961	750.000
10	1962	800.000
10	1963	850.000
10	1964	900.000
10	1965	950.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.250.000
DE SOTO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
DODGE		
D-100 Pick-up	1961	750.000
D-100	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
FARGO		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000

MARCA		PRECIO	
FIAT			
Multicarga 1500	1964	770.000	
Multicarga 1500	1965	800.000	
Multicarga 1500	1966	850.000	
Multicarga 1500	1967	900.000	
Multicarga 1500	1967	900.000	
FORD			
F-10 Pick-up	1960	700.000	
F-100	"	1961	750.000
F-100	"	1962	800.000
F-100	"	1963	850.000
F-100	"	1964	900.000
F-100	"	1965	950.000
F-100	"	1966	1.000.000
F-100	"	1967	1.150.000
JEEP			
IKA Pick-up	1961	470.000	
IKA	"	1962	500.000
IKA	"	1963	530.000
IKA	"	1964	560.000
Glad. V	"	1964	580.000
Glad. X	"	1964	600.000
Glad. V	"	1965	620.000
Glad. X	"	1965	650.000
Glad. V	"	1966	680.000
Glad. X	"	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170 Pick-up	1951	270.000	
RASTROJERO			
Pick-Up	1961	390.000	
"	1962	420.000	
"	1964	490.000	
"	1965	520.000	
"	1966	560.000	
"	1967	620.000	
STUDEBAKER			
Champ.	1963	550.000	
Champ.	1964	600.000	
AUTOMOVILES 0 Km.			
AUTO UNION			
1000 S. 4 p.	.....	1.249.000
Rural Universal	.....	1.264.000
CITROËN			
2 CV AZAM, 4 p.	.....	859.000
2 CV AZN, 4 p.	.....	793.000
2 CV AZ, 4 p.	.....	825.000
CHEVROLET			
Súper Sport	.....	2.174.150
Special, 4 p.	.....	1.771.000
Súper, 4 p.	.....	1.957.350
Súper De Luxe, 4 p.	..	2.103.000	
ESTANCIERA			
UA-5RB t/simple	....	1.526.700
UA-5RA t/doble	....	1.693.200
FIAT			
600 E, 2 p.	.....	878.000
800 Coupé	.....	1.085.000
800C Coupé Spyder	..	1.090.000	
1500C - G. Clase, 4 p.	.....	1.411.000
1500 Coupé	.....	1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.	.....	1.485.000
FORD			
Falcon, taxi, 4 p.	...	1.736.000	
Falcon Stand., 4 p.	..	1.769.500	
Falcon De Luxe, 4 p.	.....	1.885.000
Falcon Futura, 4 p.	..	2.021.000	
Rural Falcon De Luxe	.....	1.960.000
Rural Falcon Futura	.....	2.063.000
PEUGEOT			
404 Gran Lujo, 4 p.	..	1.520.000	

MARCA		PRECIO
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
VALIANT		
IV, 4 puertas	.....	1.979.000
Coronado, 4 p.	.....	2.163.000
Gran Turismo, 4 p.	..	2.193.000
Standard, 4 p.	.....	1.759.000
PICK-UP 0 km.		
D.I.N.F.I.A.		
Rastrojero (diesel)	..	1.325.000
Doble Cabina	.....	1.490.000
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.		
DODGE Standard		
D-100E/ejes, ch. s/caj.		1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.		1.620.000
De Lujo		
D-100E/ejes, ch. s/caj.		1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.		1.661.000
Standard		
D-200E/ejes, ch. s/caj.		1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.		1.751.000
De Lujo		
D-200E/ejes, ch. s/caj.		1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.		1.794.000
CITROËN		
Furgoneta AZU	.....	805.000
AZU B	.....	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.		
Multicarga 1500	.....	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.		
F-100 chasis s/caja	..	1.655.000
F-100 chasis c/caja	..	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.		
Chevrolet-C10703 s/c		1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.		1.557.200
Chev. C-10734 c/ancho		1.562.000
IKA-RENAULT		
Jeep T-80 t/simple	..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble	...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero	..	1.644.600
Jeep Frontal, diesel	..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario		1.444.000
Pick-Jeep t/doble	...	1.103.600
Pick-Jeep t/simple	..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)		812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE		
D.K.W., pick-up frontal		1.275.000
S.A.F.R.A.R.		
Peugeot T4 B	.....	1.255.000

SIEMPRE EN PUNTA...



DEPORTE MOTOR

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

LW 1
RADIO UNIVERSIDAD
580 kilociclos

CORDOBA

¿CONSUMO?
POCO MAS QUE UN ENCENDEDOR

Citroën 2 CV es el coche más económico en su categoría. 23 litros de nafta - aproximadamente - le alcanzan para ir de Buenos Aires a Mar del Plata, a velocidad crucero de 80 Km. por hora. Un "detalle" que debe entrar en sus cálculos. Considérela.



citroën 2cv
Pensado, para gente que piensa

RAIDISTA ENTUSIASTA

De Ricardo Schnir, Casilla de Correo 417, Buenos Aires.

He sido, junto con mi familia, uno de los felices participantes de vuestro "Primer raid-safari a El Palmar", y es por ello que les escribo, con las retinas llenas de esos magníficos paisajes de Entre Ríos, para agradecerles públicamente ese magnífico viaje con una organización realmente extraordinaria. Quiero dejar sentado, especialmente para los amigos entrerrianos, que a nosotros los porteños nos ha gustado enormemente esa provincia que nunca imaginamos ni remotamente como es, que a pesar de estar tan cerca nuestro, está no obstante tan lejos por las largas horas de espera que significa el cruce de la balsa Zárate-Brazo Largo, para un viaje de pocos minutos en ella, cosas que afortunadamente, gracias a la organización, los safaristas no tuvimos que soportar. Es digna de respeto y admiración esa provincia con su gente que en todo momento nos ha recibido con los brazos abiertos, espontánea y muy sinceramente, no sólo las

autoridades, que han estado realmente magníficas con todas sus atenciones, sino también el pueblo todo, que nos ha distinguido con su amistad y simpatía. Ese pueblo entrerriano con sus tradiciones que vienen desde el origen de nuestra nacionalidad, con su trabajo silencioso y constante, luchando siempre contra el aislamiento que significa ser provincia-isla, luchando sin descanso por la construcción de túneles y puentes, que como el Zárate-Brazo Largo es de una imperiosa necesidad, no sólo para Entre Ríos sino para todo el país que se beneficiará con una obra de esa envergadura.

Entre Ríos tiene sin duda unas posibilidades turísticas realmente inigualables, que por falta de comunicación y buenos caminos quedan relegadas a unos pocos turistas que, como los safaristas, fuimos a pesar de todos los tropiezos, para llegar hasta esa provincia que merece sin duda cualquier sacrificio para ser conocida y luego admirada. El Palmar es, sin duda, una región única en nuestro país, con miles de hectáreas con palmeras que configuran un paisaje insólito, ya que con el agregado de unos

pocos leones y jirafas puede pensarse que uno se encuentra en África; ¡y todo esto a menos de 400 km de Buenos Aires! Es lamentable que la mayoría de nosotros sólo piensa en viajar a Mar del Plata...

R.: Después de leer la atenta carta del señor Schnir, el staff en pleno pensó en una sola cosa: trasladar nuestra redacción a El Palmar.

MUCHOS DATOS

De Roberto Rizzi, Jesús María (Córdoba).

Sres. Parabrisas CORSA:

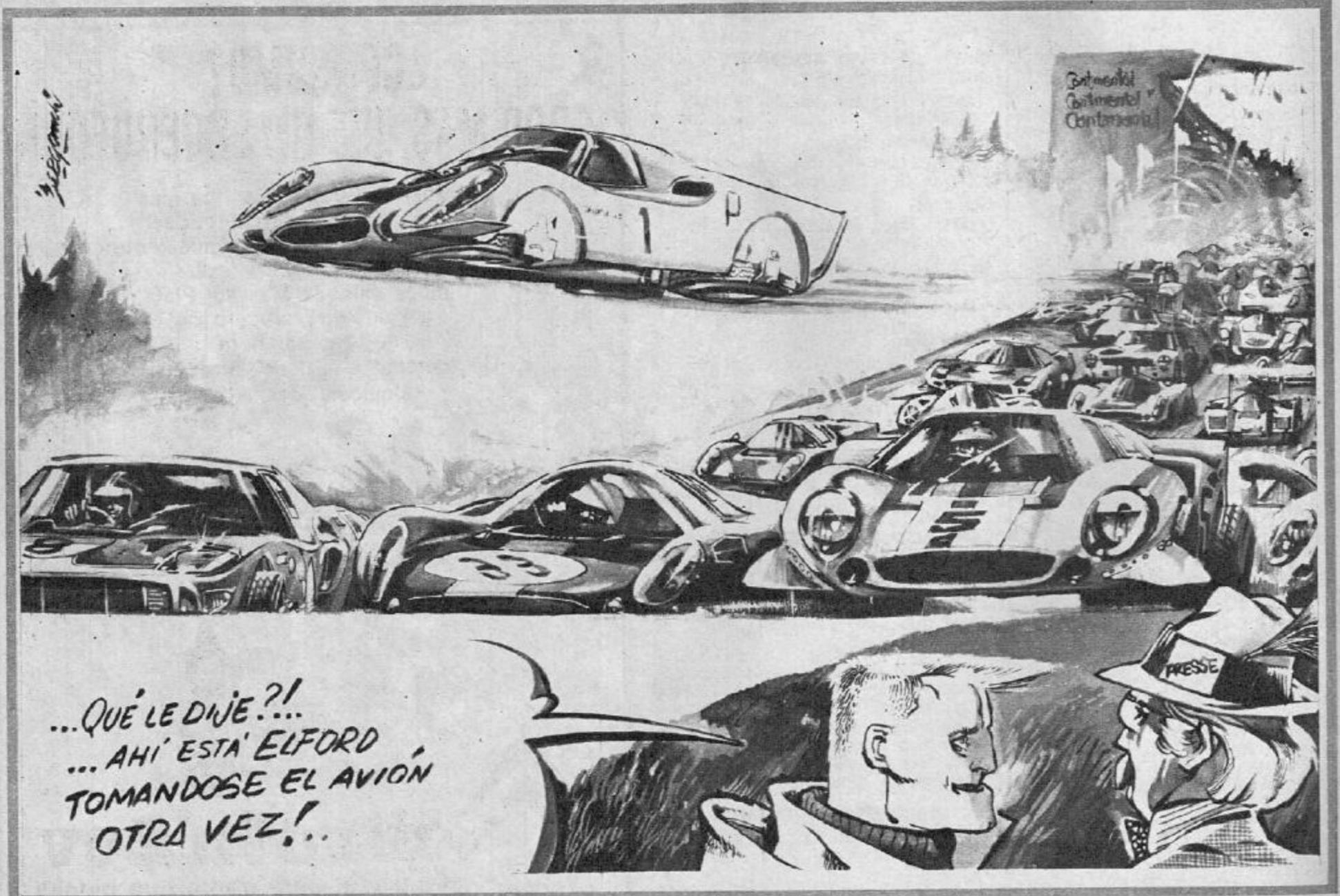
Me dirijo a ustedes para solicitarles la contestación de las siguientes preguntas:

1) ¿Qué motor poseerá el Chevrolet Chevi II Nova que fabricará GM? ¿El de cuatro cilindros en línea con 2507 cm³ y 91 HP o el de seis en línea con 142 HP y 3.769 cm³, o bien la segunda versión de 157 HP y 4.097 cm³; o acaso las tres versiones de 8 cilindros en V, que son: 203 HP y 4.931 cm³, 279 HP y 5.359 cm³ ó 299 HP y 5.535 cm³? ¿Cuándo saldría este auto a la venta?

R.: Francamente nosotros, los señores Parabrisas CORSA, no queremos desilusionarlo, sobre todo ante tamaña demostración de "sabiduría chevroletista", pero lo cierto es que la semana pasada fuimos a la presentación de los nuevos modelos Chevrolet y la cupé Nova no figura ni en catálogos. Está en los planes, pero por ahora no hay fecha cierta de aparición. Y en cuanto a los motores, lo más probable y lógico es que saliera equipada con el motor seis cilindros de 250 pulgadas cúbicas y no con ninguna otra versión extraña que no está en producción en nuestro país.

2) ¿Cuál de estos dos automóviles posee mejor motor para competición: el Corvette o el Mustang?

R.: Todo es según la potencia del motor a que se refiera. El Chevrolet Corvette más potente utiliza un motor de siete litros con tres carburadores y 435 HP a 5.800 revoluciones. El Mustang más potente como se puede comprar en un concesionario es el de 6,4 litros y 324 HP a 4.800 revoluciones. Luego están las versiones desarrolla-



das por Shelby que en el 500 GT ofrecen siete litros, dos carburadores cuádruples y 360 HP a 5.400 rev/min. Por supuesto el Corvette es más veloz. Pero si hablamos de los éxitos deportivos de cada motor, gana el Ford, ya que en versiones más "pulenticadas" y equipando a una innumerable cantidad de autos, la gente de Ford ha logrado más triunfos en USA y Europa. Pero eso porque Ford se preocupa por las carreras. General Motors, en cambio, sólo lo hace de manera muy subliminal. Como aptos, los dos motores son aptos. Son además bastante parecidos. V8, árbol de levas central y válvulas accionadas por varillas.

3) ¿Quién acelera más: un Fiat 600 o un Renault 4L?

R.: Están muy iguales. Es prácticamente muy difícil asegurar que uno es más "picador" que el otro.

4) ¿Quién ha ganado más carreras, Grandes Premios y campeonatos? ¿Bordeu o Pairetti?

R.: Carreras ha ganado más Bordeu. Pairetti, en cambio, ganó dos Grandes Premios de TC, mientras que Bordeu ganó sólo uno. En cambio Bordeu ganó un Gran Premio de TM con una gallerita NSU. Bordeu ganó el campeonato de TC 1966, mientras que Pairetti nunca ganó un campeonato de esta categoría.

4) ¿Cuándo correrá el nuevo Chevy IV de F. González?

R.: Como todos saben, debutó en el Autódromo Municipal el pasado mes de junio, con Carlos Marincovich al volante.

EDAD DIFÍCIL

De D. R. F., Capital.

Como muchos adolescentes de mi edad (tengo 14 años) me gustan los fierros. Para no ocuparles más tiempo y espacio, iré al grano:

1) ¿Entre qué puntos está proyectada la ruta Panamericana dentro y fuera del país? ¿Qué tramos están terminados? ¿Cuáles son los comenzados hasta ahora? ¿Cuáles son los que aún no fueron empezados?

R.: No existe una ruta Panamericana propiamente dicha, sino un sistema Panamericano de carreteras al cual concurren rutas troncales nacionales de cada país. Las rutas nacionales argentinas que empalman con el sistema Panamericano son la 9 y sus anexos por el norte (La Quiaca, Lima). Y por el Pacífico la ruta 8-7 con salida por Chile.

Secando el Tapón de Darién, en Colombia, toda la ruta es transitable. Una gran mayoría de todo el recorrido es de pavimento, parte de ripio y muy poca cantidad de tierra.

2) ¿Qué libro me aconsejan de

acuerdo a mi edad y a un bolsillo mediano, para aprender un poco de todo lo relacionado al funcionamiento de las distintas partes del automóvil?

R.: Lo más aconsejable es el manual de Arias Paz.

3) Tengo entendido que el Cadillac de 1949, Sedanette, posee válvulas a la cabeza. En cambio ustedes en una revista, en una carta titulada "¿Habré comprado un problema?", afirman que estaban en la culata. ¿Me aclaran el interrogante?

R.: El Cadillac trae motores con válvulas a la cabeza desde el año 1947, que también se puede decir válvulas en la culata.

4) ¿Cuál es la máxima que desarrolla ese automóvil y cuál su velocidad crucero?

R.: La velocidad máxima que desarrolla es de alrededor de los 145 km/h. La velocidad crucero, del orden de los 120 km/h.

5) ¿Cuáles son los elementos (matafuegos, balizas, etc.) y las luces que debe poseer un auto para salir a la provincia?

R.: Tanto para salir a la provincia como para circular por cualquier lado usted debe tener en el auto una baliza y fósforos. En cuanto al matafuegos, en algunas provincias es obligatorio, en otras no.

Las luces que se exigen para circular por la ruta son las de posición, giro intermitente, bajas y altas y la luz de stop.

ENTUSIASMO JUVENIL

De Arnoldo A. Romano, S. Isidro.

1) ¿Son similares el motor de la Liebre I 1/2 y el de la Liebre II?

R.: Absolutamente iguales.

2) ¿Cuáles son los principales datos del motor de Copello?

R.: Como todos los demás Tornado: seis cilindros, árbol de levas a la cabeza, tres carburadores Weber de tiro horizontal, aproximadamente 280 HP (varía la cantidad según la preparación), cuatro litros de cilindrada.

3) ¿Cuál es la dirección de Oreste Berta?

R.: No sabemos la dirección exacta, pero con escribir a Alta Gracia creemos que será suficiente.

4) ¿Y la de IKA-Renault?

R.: IKA-Renault, Santa Isabel, Córdoba.

5) ¿Por qué Mercedes Benz no compite más representando a Alemania como lo hace Porsche?

R.: La fábrica Mercedes se retiró totalmente de las competencias al término del año 1955, cuando obtuvo su último campeonato del mundo con Juan M. Fangio al volante. Nunca más produjeron un auto para competir en carrera alguna, aunque a fines del año pasado se comentó insistentemente...

con humor

con grandes luminarias

PARA TODOS LOS QUE ESTAN EN CASA

con buena música

con reportajes exclusivos

BUENOS DIAS, MEDIODIA!

CONDUCIDO POR
RAUL MATAS

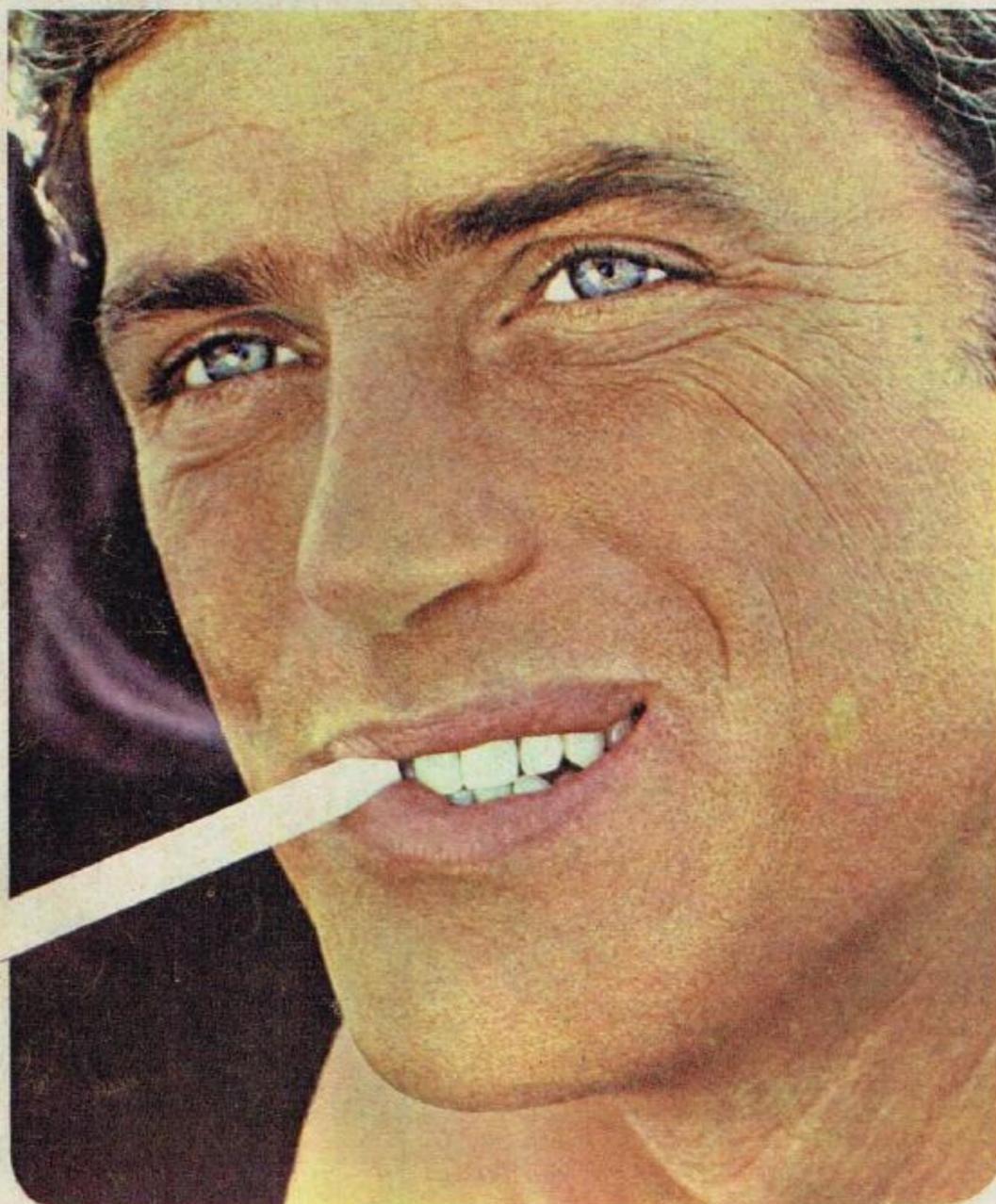
LUNES A VIERNES 13.15

TELEONCE



Correo Argentino Central B	TARIFA REDUCIDA	Registro de la Propiedad Intelectual N° 931.009
	Concesión N° 7970	IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

14 mm. más largo
que los largos

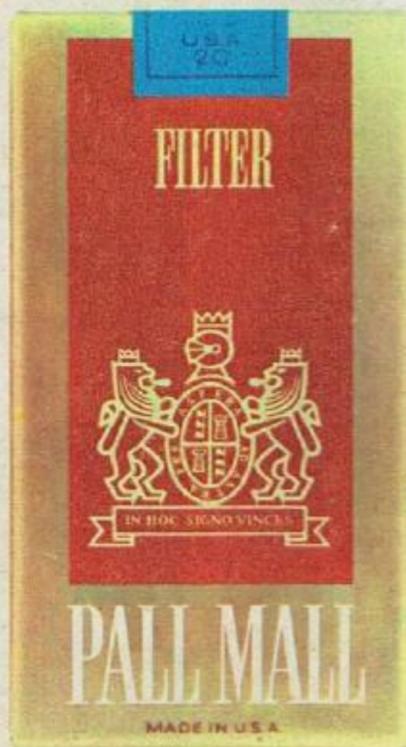


Entre al mundo de **Superlujjo**



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

TAMAÑO DE SUPERLUJJO



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

SATISFACCION DE SUPERLUJJO

NUEVO SUPERLARGO PALL MALL CON FILTRO