Las revistas de Mauro

$70

Parabrisas

Nº 142

CORSA

7 al 13 de Enero de 1969



UN ESCORT DIFERENTE: EL TWIN-CAM

(pág. 16)

TURISMO AL BRASIL

(pág. 32)

GOODYEAR

¡ABAJO LAS G8S



...y arriba su seguridad!

Por su construccion con cordones en angulo bajo, la nueva G8 de Goodyear -con **calificación S**- es la cubierta creada para ofrecer máxima seguridad... aun a velocidades sostenidas de **175 Km. p. h.** Se "agarra" fuerte a cualquier camino aumentando la estabilidad del coche y permitiendo un mejor frenado. ¡Es bien recia para caminos más recios y bien segura para la seguridad de su familia!

G8S GOODYEAR

Al servicio de su seguridad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GOWLAND PUBLICIDAD

No es tener que hacer los cambios, es querer hacerlos.

Sentir la nueva era es prepararse a dominar los muy equilibrados mandos del Dodge, poner en marcha su motor "Slant Power", colocar la primera.

Es darse cuenta que la caja es el nexo entre Ud. y el motor.

Es no hacer los cambios por costumbre, sino querer hacerlos.

Es tener la caja totalmente sincronizada. Primera, segunda, tercera, semáforo, otra vez primera... sin parar el coche.

Es saber que Ingeniería Chrysler consiguió la mejor manera de guiar el brioso motor "Slant Power".

Es ir al concesionario Chrysler y enterarse de una financiación y una garantía sin competencia.

Sentir la nueva era es manejar un Dodge.

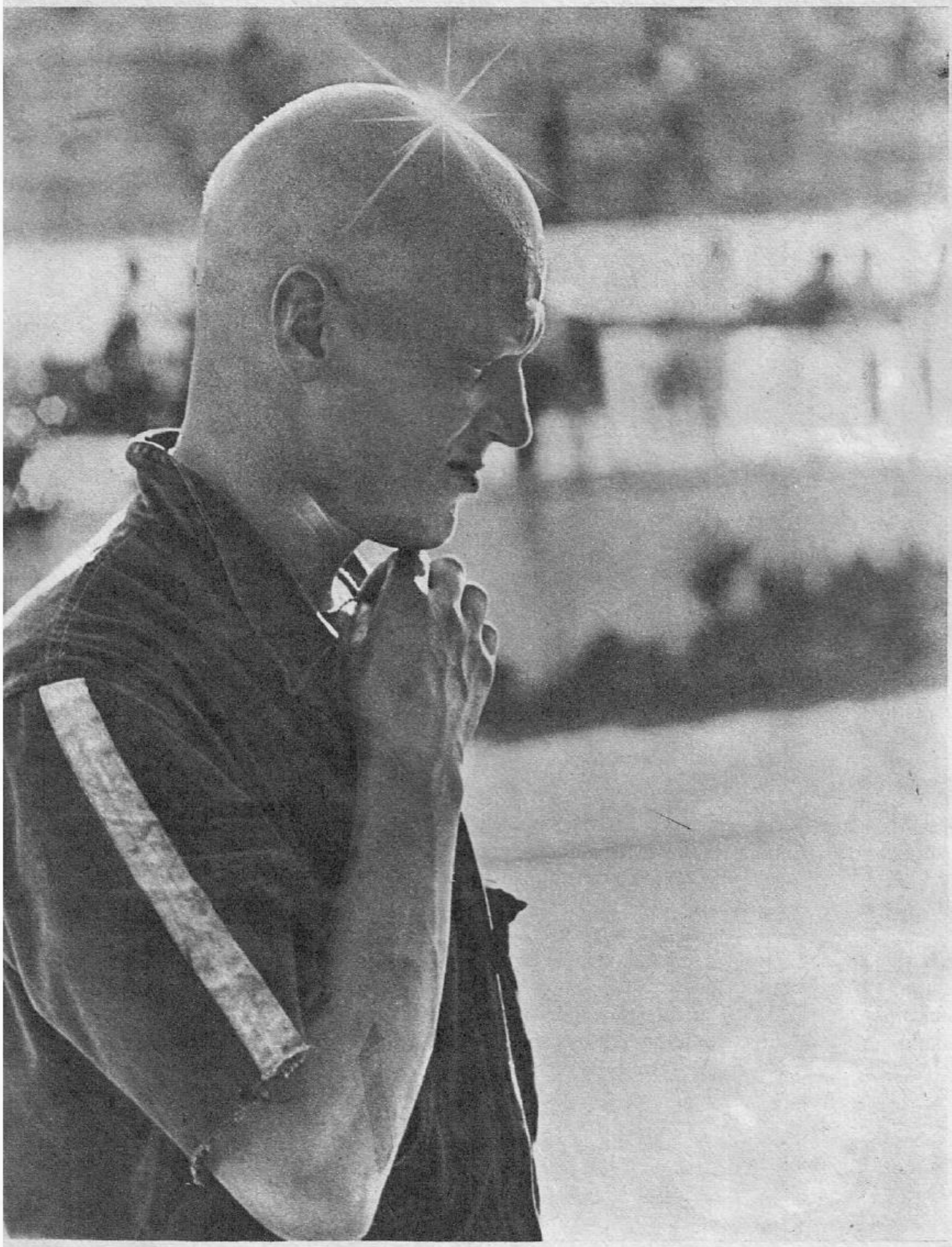
Dodge

Comienzo de una nueva era.



CHRYSLER FEVRE ARGENTINA

LA foto



Este es el testimonio gráfico. Ron Harris trajo a este mecánico para la temporada de F-2, un hombre de brillantes ideas que además no tiene un pelo de tonto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 142 del 7 al 13 de Enero de 1969.

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

PRESIDENTE
César Civita
GERENTE GENERAL
Carlos Civita
GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco
GERENTE COMERCIAL
Erio Skinner
DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González
SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa
PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
REDACCION
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y Germán Sopeña.
Gustavo Jorge Costas (Archivo)
COLABORADORES
Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, César M. Sorkin y Rubén Torres.
CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Luis Ruejas (Tucumán).
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
DIAGRAMACION
Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C. González y Carlos A. Romanó.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Nelba Ferrari, Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

Este, señores, es —vive Dios— nuestro primer número del año 1969, y con él, tal como hemos prometido, comenzamos una etapa decisiva de seriedad, sobriedad y formalismo. Prueba de ello es que muy ordenadamente y en forma juiciosa les presentamos el Calendario Automovilístico Nacional e Internacional completo, para que todos vosotros —amantes de las competencias automovilísticas— sepáis dónde se cocinarán las habas aquí y acullá.

Hete aquí que también seguimos ofreciéndoles en este número temas astutos, como ser los planes de contraofensiva de Ford en el TC y en la nueva categoría nacional de Sport Prototipo, vía Pronello, es decir, todo lo que el buen Heriberto está maquinando en su "bulín mistongo" de Villa María.

Para demostrar que los gringos se las conocen todas, les contamos someramente cómo se desarrolló la carrera más larga y dura del mundo: la de Londres-Sidney, una competencia de 16.000 kilómetros en la que los Ford Cortina se jugaban juntamente con Citroën la fija segura y al final salió ganando un modesto y tímido Hillman Hunter.

Como verán, pese a que no ha habido carreras nacionales, este número de CORSA trae sus cositas, muy seriecitas ellas, tal como exige el imperativo de la hora, pero no menos interesante, ¿no es así?

G. M.

Es más fácil —para ubicarse en el asunto— explicarlo así: Existen en todos los países valores culturales que como tales son —de hecho o derecho— patrimonio nacional. Lo que equivale a decir que aquellos valores son un poquito de cada uno. En España, por ejemplo, como en gran parte de los países europeos, está penado por la ley todo intento de sacar del país cualquier objeto que por su origen y a consideración del inspector de aduanas sea patrimonio nacional. Tanto puede caer en este particular de la ley un legítimo Picasso del período azul, como una ánfora resquebrajada por los siglos de soledad en el fondo del Mediterráneo y encontrada por un bañista con inquietudes submarinas, casi por casualidad. O un auto con valor histórico o de colección.

Las máquinas que tanto pesan en nuestra vida, ya pertenecen también al patrimonio cultural de un país. ¿O acaso no pintan de cuerpo entero todo un pensamiento imperante el Mercedes Grossenwagen con el que el Führer coqueteaba orondo por las calles de Berlín, o el romántico torpedo eléctrico con el que el belga Camile Jenatzy logró el primer record de velocidad en tierra paseándose luego con su mujer sobre las ancas del aparato?

Acontecimientos históricos a los cuales estuvo ligado el automóvil enriquecen los museos del mundo entero. "Los taxis del Marne" que fueron determinantes de la libertad del mismo París trasportando cientos de soldados hasta el desplazado frente alemán. El Buick a través de cuyas ventanillas mataron impúnemente al caudillo Pancho Villa; la cochera real con los sesenta coches del último monarca de España, Alfonso XIII, el gran aficionado al automovilismo. Y muchas anécdotas más de la historia forjadas sobre cuatro ruedas.

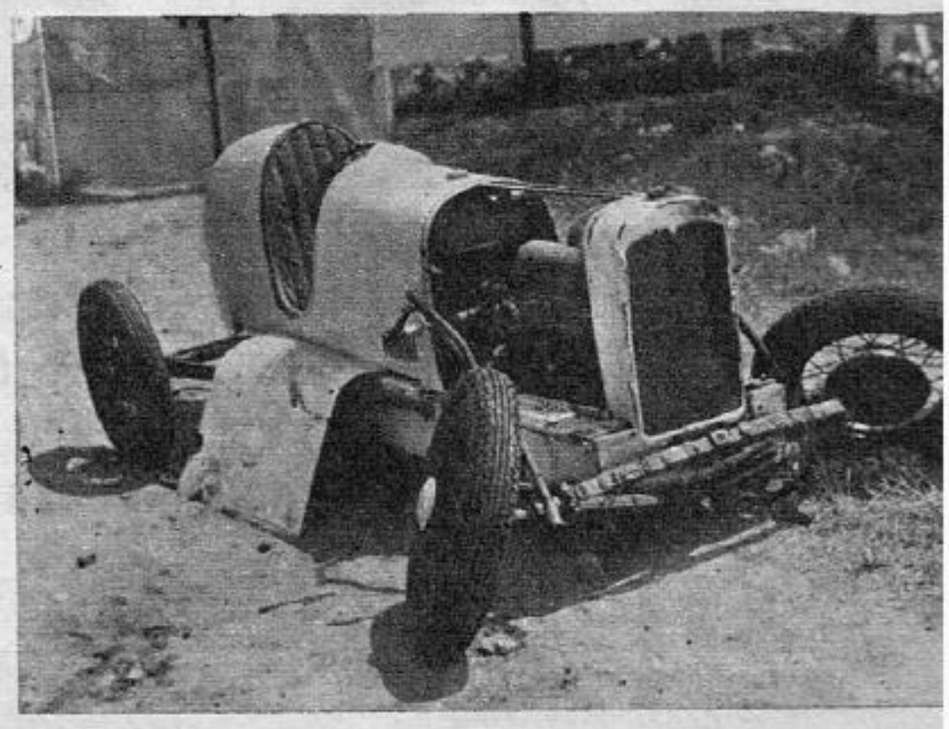
Pero también existe una historia de las cuatro ruedas. El valor del elemento en sí, no por las circunstancias. En algunos países, automovilistas de siempre, esa historia es riquísima. En otros, como nuestro caso, si no pobre, tampoco importante. Hasta la década del cincuenta no comienza la historia de la industria automovilística argentina. Pero hay otra historia que solamente Borocotó tuvo un día la decisión de sentarse y contarla. La exhuberante historia de nuestro automovilismo deportivo. Muy pocos de los iniciados que viven en este mundo tan amplio y cercano saben que en esta puntita de América descansan o han descansado casi todos los mejores coches deportivos o de lujo que han pasado por el tiempo. Aquí permaneció durante varios años —por ejemplo— el Porsche Cisitalia, aquel monoposto con motor en popa de doce cilindros opuestos y tracción en las cuatro ruedas que manejó —no en carrera— Clemar Bucci en la década del '50 y fue considerado uno de los mejores Grand Prix concebidos. Nunca llegó a correr, después estuvo pasando de mano en mano hasta que por fin siguió el camino que les tocó a nuestros mejores autos: lo exportaron. ¿Cuántas Bugatti Grand Prix corrieron en nuestros circuitos por años y años? ¿Y los Alfa Monza y P3 que enloquecieron los oídos de más de un iniciado criollo allá en Rafaela o quién sabe dónde? ¿Y los Mercedes S, SS y SSK (como el de Zatuzeck) que tiempo después padecían la mirada atónita de la larga fila de profanos que visitaban en plan de programa dominguero las agencias de venta de autos en la avenida Libertador en La Lucila? ¿Y los monopostos que vinieron a vivir luego de la guerra? Maserati, Alfas (el 3.8 de Gálvez, el 4.5 con compresor que fuera de Achile Varzi) Simca Gordini y tantas otras, anteriores o sport, que conformaron la increíble colonia de la más rancia estirpe que dejaría boquiabierto al extranjero que lo supiera.

Y los exetranjeros lo supieron. La idea no era nueva, pero fue aplicada en toda su magnitud. Posiblemente alguien recibió una oferta de los países donde la plata es plata y para los argentinos más. Entonces prendió el virus. Prácticamente todos los Mercedes aquellos que decíamos se mudaron a Norteamérica; algunos Bugatti quedaron, otros se los llevó Matarazzo al Brasil y otros quién sabe a dónde fueron a parar a cambio de dólares. Alguno mandó a Alemania el Amilcar Grand Prix (de gran valor de colección por los pocos que quedan). Desapareció el Delage Grand Prix, de los mejores autos que aquí vivieron.

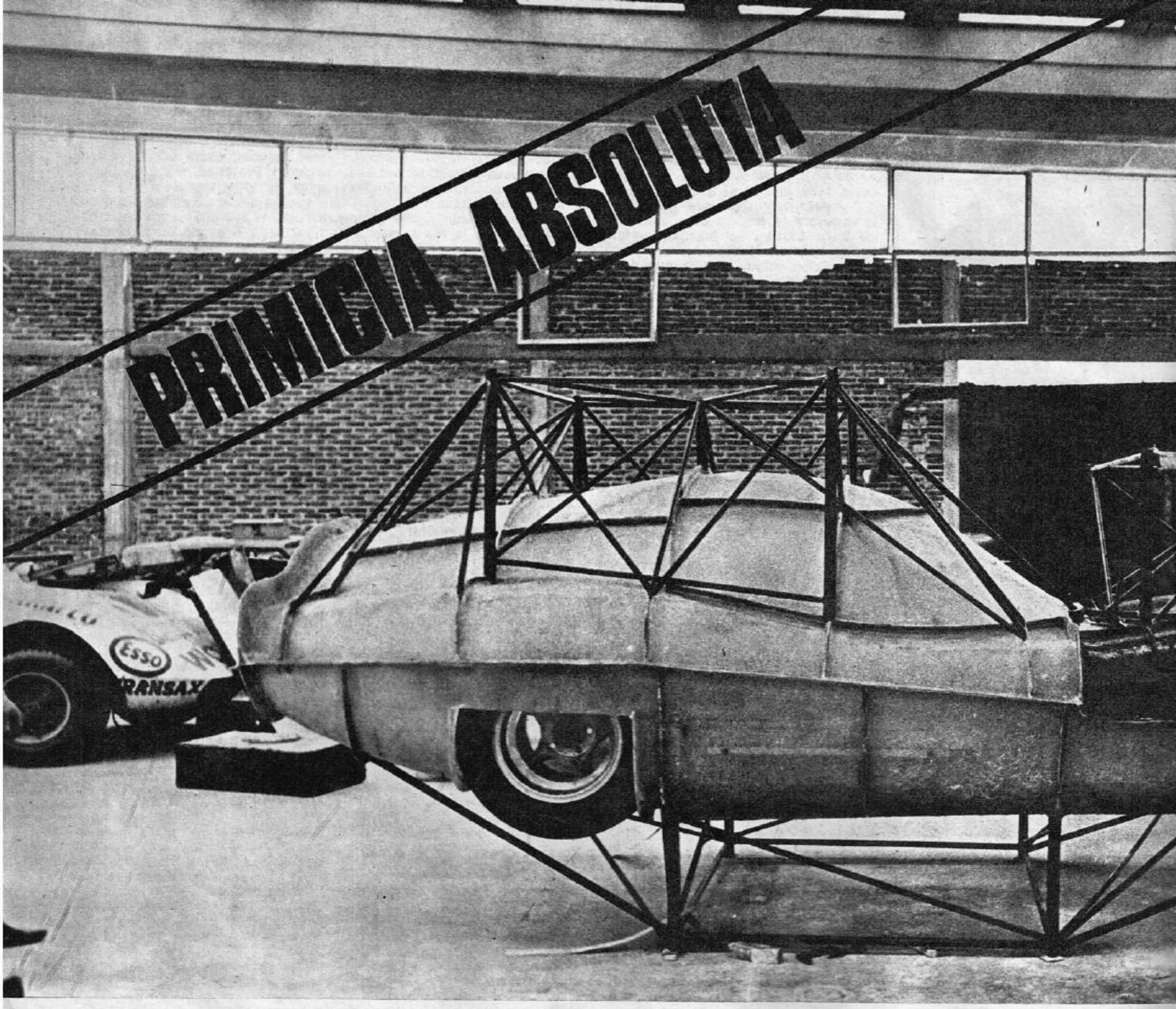
Pero esto se tiene que terminar. ¿O es que de verdad somos tan subdesarrollados que no tenemos respeto por el pasado, la cultura o la belleza? Alguna vez surgió la idea de denunciar esto ante las autoridades y prohibir la exportación de autos con valor histórico o de colección. Pero —¡qué raro!— la idea nunca se llevó a los reglamentos. Mientras tanto, el saqueo en pos de los dólares sigue cumpliéndose sistemáticamente. "¿Te acordás de tal o cual auto que vino al país con una carrocería especial, casi única, igual al que está en Francia en la colección de Fulano? ¡Qué bonito que era!" —Sí, se lo llevaron a los EE. UU. Y la vorágine sigue. Ya es vicio, o costumbre, o delito.

Todavía quedan algunos, por suerte. La legendaria Maserati 8C que por aporte popular se le compró a Riganti para que corriera en Indianápolis. Después fue de Puopolo y ahora está en venta. Claro que usted que está muy entusiasmado leyendo esto no puede ir a comprarla, porque como es tan valiosa (algo así como tres solamente se construyeron) para comprarla tiene que tener 50.000 dólares. Ya existe una oferta de Estados Unidos. Vale la pena; es un delito venderla porque ese auto lo compró el pueblo; pero vale la pena venderla. ¡Dale que va! También está aquí la Bugatti Grand Prix que perteneciera a Varzi y que entre nosotros corrió Bitito Mieres. Ahora está en una estancia en Lobería. Y su dueño, el señor Pradere, quiere venderla, pero única y exclusivamente a Norteamérica. Porque quiere que le den 15.000 dólares...

Así se irán yendo. Nadie lo impedirá porque a lo mejor a nadie le intersea que se queden. Se puede pensar que esto de los fierros de pura sangre es algo reservado para una minoría exclusivista. Pero es un error: la belleza es universal, y está en un plano ultra-tiempo (desde el principio de los siglos hasta siempre) y no reconoce clases.



"No te rías tanto confiado en tu origen bastardo, que en una de esas te enderezan los ejes y te mandan a Andorra a cambio de un par de cajones de vino Oporto y una gallina."



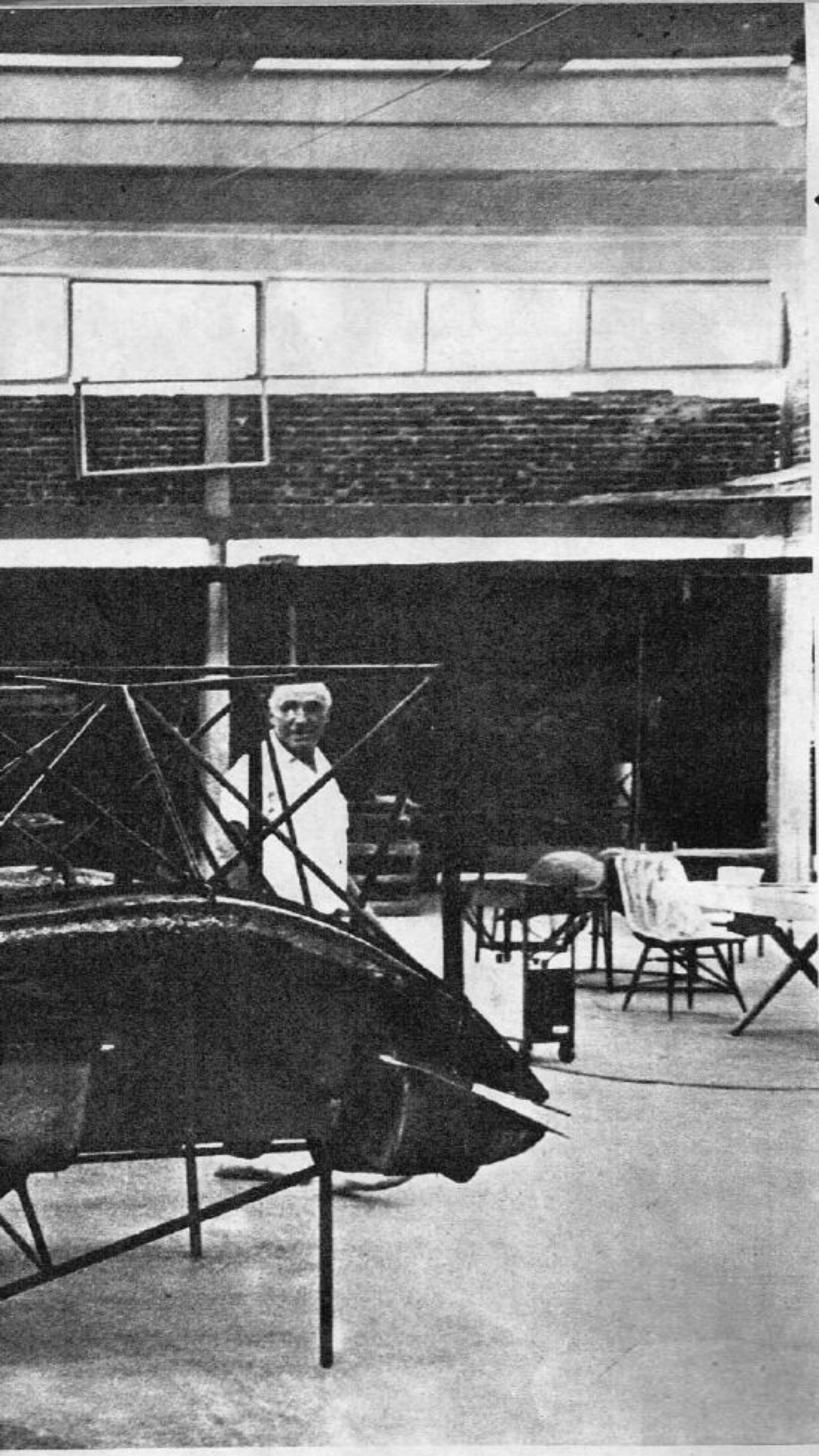
¡ATENCION!

Bajo el techo del taller de Pronello en Villanueva toman forma día a día los SP y TC para Ford Motor Argentina. Los autos son de extraordinaria calidad y por lo tanto se constituyen en la gran amenaza 1969

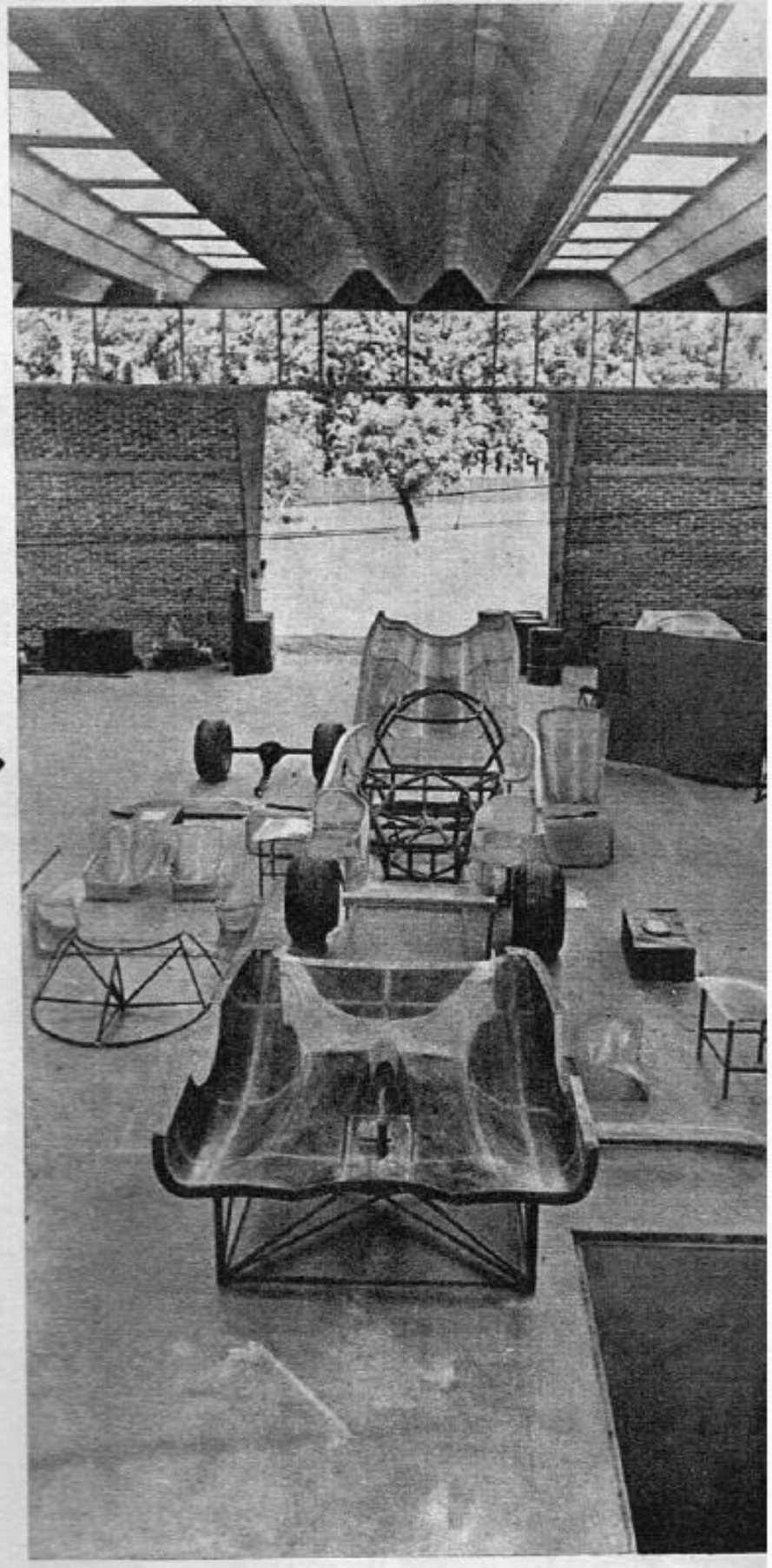
por HECTOR ACOSTA

En Villanueva, muy cerca de Villa María, no se habla ni de vacaciones ni de sierras ni de playas. Allí la "dictadura" del hombre fuerte de Ford, Heriberto Pronello, trabaja aceleradamente durante todo el día en los autos de carrera para la marca del óvalo con los cuales piensan surgir del subdesarrollo que los dominó en 1968.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

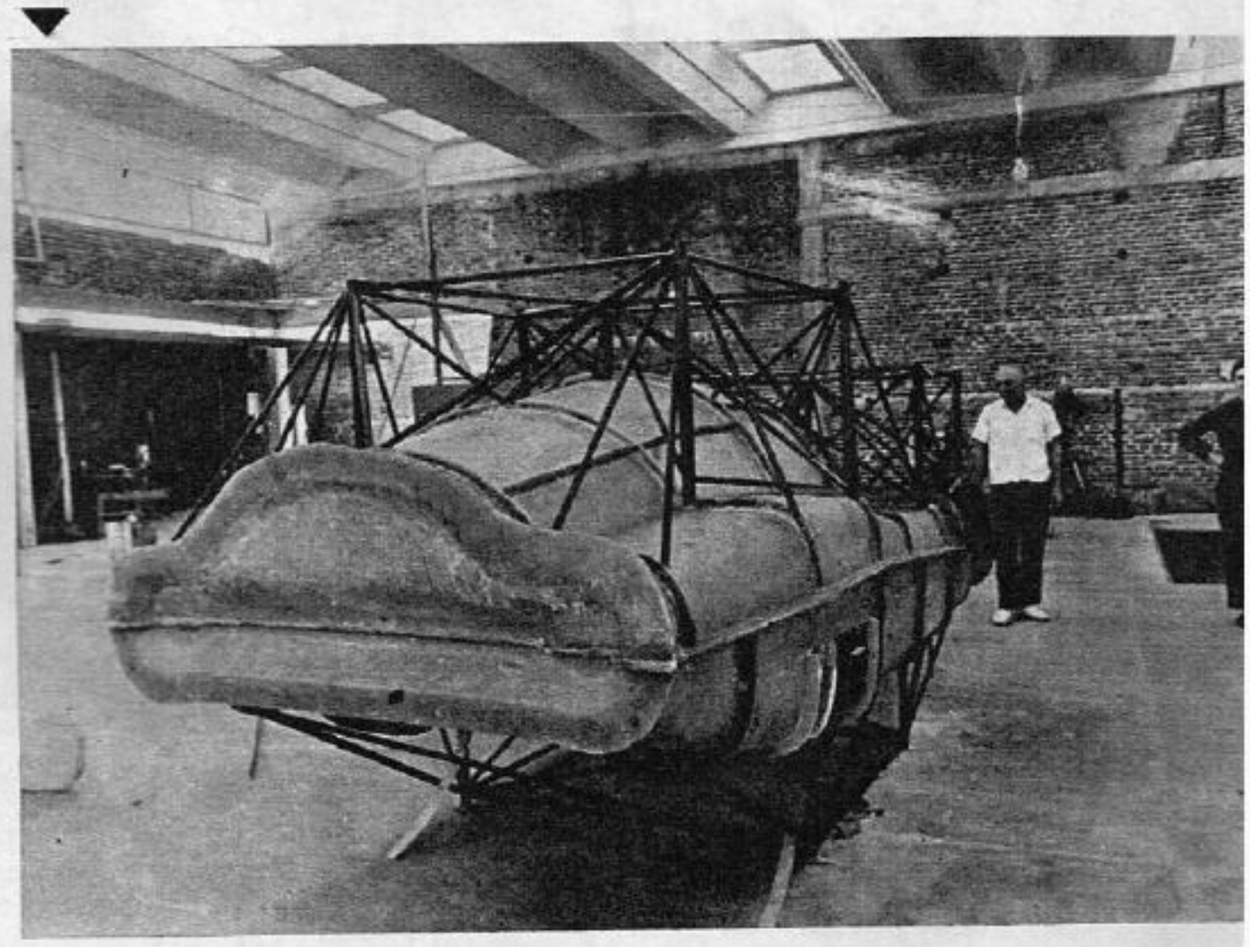


El Huayra ya tiene forma. Las matrices de plástico colocadas sobre la estructura de tubos dan la idea de cómo será el flamante auto de Ford; en él Pronello ha volcado largos años de estudios, ideas y ganas de realizar esto ya casi terminado.



Un despiece primitivo del Huayra nos muestra en primer plano la matriz del capó puesta boca abajo y luego ruedas, asientos, la estructura básica del auto y sobre la derecha el tanque de nafta de neoprene (goma sintética).

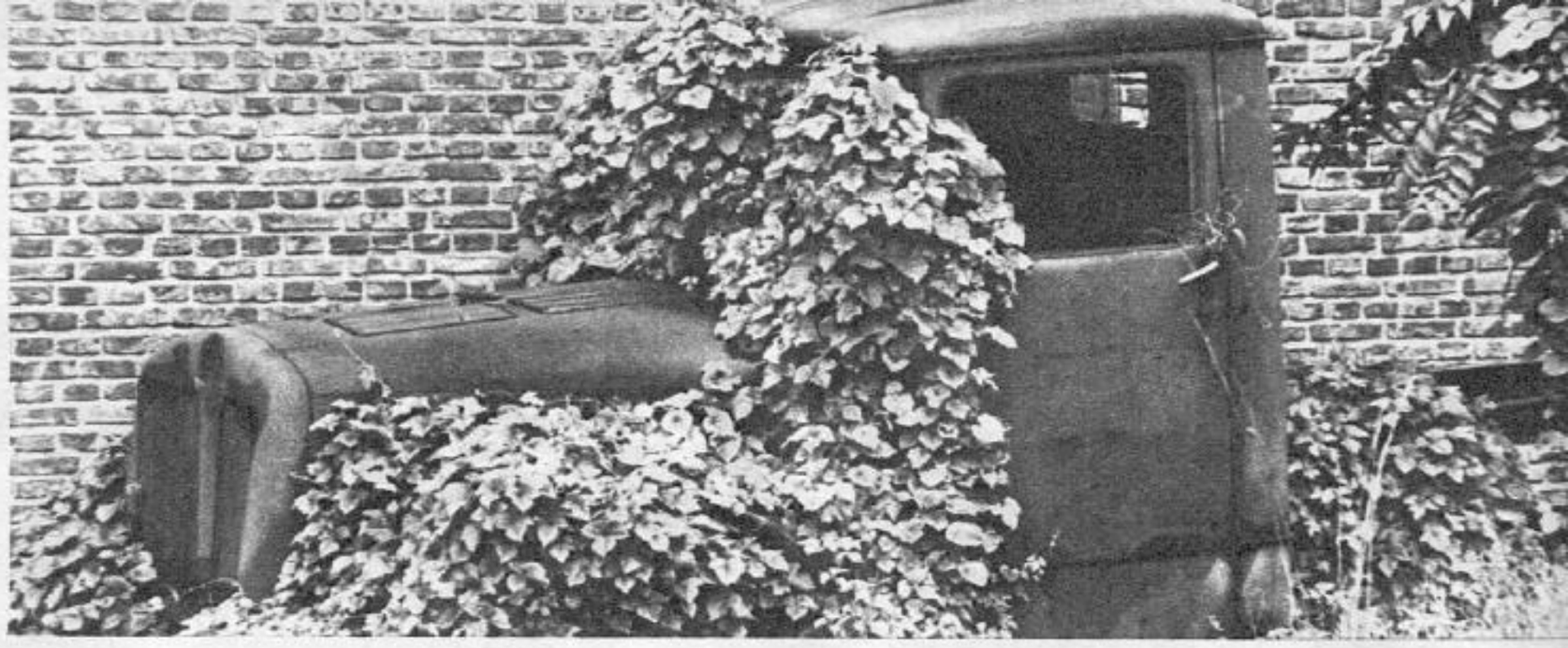
Vistos desde atrás no cabe duda que el Huayra, una vez terminado, reflejará con bastante elocuencia la admiración de Pronello por Porsche. En efecto, la forma general del auto recuerda en mucho a los actuales prototipos alemanes.



FORD SE PREPARA

Pronello tiene una meta inmediata que es el 20 de enero. Ese día quiere tener listos los cuatro autos que se construyen en principio para comenzar luego los ensayos. Dijimos en principio porque luego podrían ser seis, tres para Sport-prototipos y tres para TC. Recordemos que según reza en la ficha de bautismo el nombre Huayra individualiza a los SP mientras que los TC serán denominados Halcón. Lo que aún no se sabe definitivamente es quiénes serán los seis posibles pilotos de cada auto. Pascualini es el primero ya contratado. El dubitativo Reutemann selló finalmente con un apretón de manos el día 30 su acuerdo con Pronello con lo cual, también para él, año nuevo significa Ford nuevísimo. Mientras tanto Galbato no concreta y dos nombres se mencionan con insistencia en las preferencias de Pronello. Uno es Héctor Luis Gradassi quien ya recibió la propuesta pero tiene que decidir también ante ofrecimientos similares de General Motors y de Chrysler. El restante es un gran favorito de PARABRISAS CORSA, el "Chino" Rodríguez Canedo, a quien el '69 parece que por fin le brindará el auto ganador que necesita. Pero también Canedo tiene de por medio un acuerdo con Alzaga para integrar un team particular de tres Liebres III junto a "Rolo" y a Federico Urruti. Por eso Pascualini y Reu-

Parabrisas CORSA en el mundo



INGLATERRA - Dado que los salones de automóviles de calle son cosa corriente, para variar la costumbre Londres ofrece un salón de diferentes características: se trata del "Racing Car Show", salón de exposición de autos de carrera. Recientemente acaba de finalizar el "1969 Racing Car Show" en los salones de Earls Court. El Lotus de Graham Hill, campeón mundial, fue el centro de interés del display de F. 1, donde también se exhibieron el Tyrell-Matra de Jackie Stewart, un Cooper y un BRM. Además, el salón ofreció a los visitantes la posibilidad de poder ver al auto que batió el record en cantidad de mosqueta ganada en concepto de premios: el McLaren M8A con el cual Denny Hulme se hizo dueño de la Can-Am '68, además de los 170.000 u$s dollars que constituyen el record. También otro record se registró en el salón: 113.636 visitantes lo recorrieron, deteniéndose en cada uno de los 140 stands que integran la muestra. ♦ Perkins, además de Gastón, es una conocida firma inglesa que produce motores diesel. Recientemente presentó una nueva unidad motriz, de uso marino. El motor, de 62 HP, lejos de ser instalado en un barco, se utilizó para propulsar una cosechadora combinada producida por la Swedish Company Bolinder Munktell, nombre que traducido al castellano se escribe Swedish Company Bolinder Munktell. Aclarado el nombre, digamos que esta compañía produce artefactos agrícolas, de los cuales la cosechadora S8 30 es la receptora del injerto Perkins. La firma inglesa asegura haber instalado sus motores en el 70 % de la maquinaria agrícola y en el 25 % de los tractores fabricados en todo el mundo.

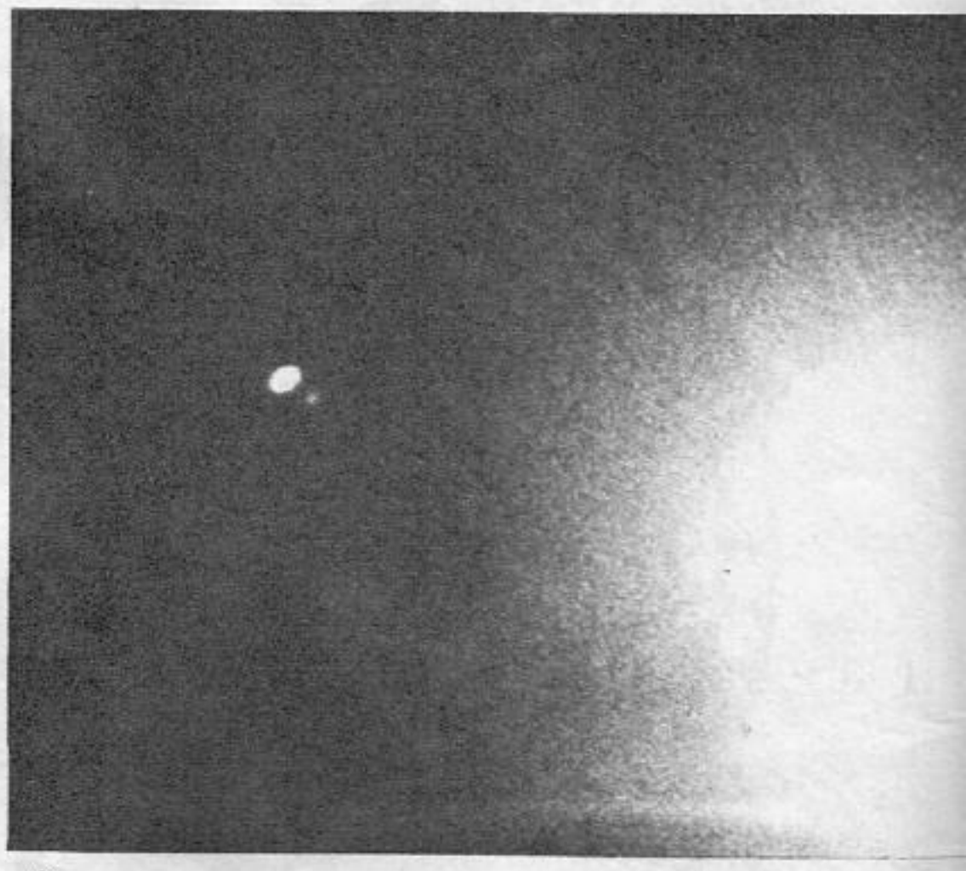
FRANCIA - Citroën presentó recientemente un utilitario tipo Jeep realizado en plástico flexible: el "Méhari". El nombre proviene del méhari, especie de dromedario muy apreciado por los tuaregs del desierto africano. No teme al calor ni al simún, y recorre 70 kilómetros diarios fácilmente, aun cargado con 400 kg. Estas cualidades impulsaron a bautizar con tal nombre al todo-terreno francés. El material que constituye la carrocería es una mezcla de plástico y caucho (21 A.B.S.) inmune a la corrosión, ningún gasto de pintura, ya que el material tiene el color de su masa, extremadamente liviano (7 veces más liviano que el acero), ofreciendo además extrema facilidad de mantenimiento, ya que el material por sí mismo tiende a recuperar su forma en caso de impatco leve, y, en caso de ser necesario un cambio, basta con reemplazar alguno de los 11 elementos yuxtapuestos que componen la carrocería. Se presenta en tres colores: amarillo, rojo y verde, y en tres gustos: frutilla, páprika y nafta. ♦ Un médico francés asegura que los callos son causa de accidentes automovilísticos. Según el buen doctor, los conductores, para no sufrir el dolor de los pies, terminan de frenar demasiado tarde. Además, propone que la policía examine los pies de los conductores, intimando al que tuviera callos a curárselos inmediatamente... ¿Holá... 37-1111...? Por favor, vengan urgente que un vecino salió a manejar a pesar de tener un callo en el dedo chiquito...!!

ITALIA - Fiat, Pirelli y Esso han constituido mancomunadamente, en Italia, la sociedad PARC. Tal sociedad, que tiene sede en Turín, se plantea como objetivo el estudio y la actualización de todas las iniciativas tendientes a aportar soluciones al problema del tránsito urbano, poniendo particular interés en la instalación de estacionamientos suficientes para albergar, tanto de día como de noche, al cada vez más numeroso parque automotor italiano.

ESTADOS UNIDOS - El increíble surtido de tamaños, colores, medidas y modelos de las fábricas norteamericanas, a pesar de cubrir gran parte de la demanda del mercado, deja algunos insatisfechos. Los insatisfechos recurren a anteriores insatisfechos, a quienes compran, por ejemplo: Jaguar 1950 H.K., motor "C" Type, al irrisorio precio de 3 millones de los nuestros; Dual-Ghia, convertible, rojo, por sólo 1 milloncito; Ferrari 166 GT, 1950, carrocería de aluminio, por 1.700.000; Rover Marauder, del que se han producido únicamente 15 unidades, modelo '52, por 1.000.000; M.G. Midget 1930, "M" Type, por un millón doscientos; e innumerable cantidad de Morgans, Porsches, Rileys, Bugattis, Mercedes... en fin... estos gringos ya no saben qué comprar...

DE TODAS PARTES - Jean Pierre Beltoise comenzará a participar en raylls. Lo hará con un Honda 600 (60 HP a 8000 rpm). Es lo que se llama "estar en la onda"... ♦ La Elva Cars y Bruce Mc Laren firmaron un acuerdo para la construcción de 25 ejemplares de la Mc Laren Can-Am, a efectos de poder homologar el auto en Grupo 4. El auto, con motor de 5 litros, se llamará Mc Laren-Trojans, basándose en la nueva sociedad (Trojans Racing Division).

DE LO NUESTRO... - La ruta 2, después de los trabajos realizados, ha quedado sencillamente sensacional. Correcta demarcación, banquinas afirmadas, carteles fosforescentes, velocidad tope elevada a 100 km/h... todo O.K. ¡¡Felices vacaciones, pudientes!!



A TODAS LUCES...

Magnífico aspecto que presenta la Avda. del Libertador merced a la reglamentación sobre uso —y abuso— de la luz media. Algunos atribuyen la medida a Goethe, cuya frase histórica —"Luz, más luz"—, antes de morir, hizo recaer sobre él fundadas sospechas respecto a la ordenanza; otros, más realistas, dicen: "A todas luces, al que se le ocurrió esto no se le prendió la lamparita...".



FUENTEOVEJUNA

¡Y pensar que nosotros decimos... Caracoles... Rayos y centellas! cuando se nos cruza un tren de carga en una barrera... ¿Qué haríamos, entonces, si se nos cruzara un hato de ovejas tranquilas y displicentes, como sucedió en Zürich hace pocos días?... Y para colmo, con anuencia policial...

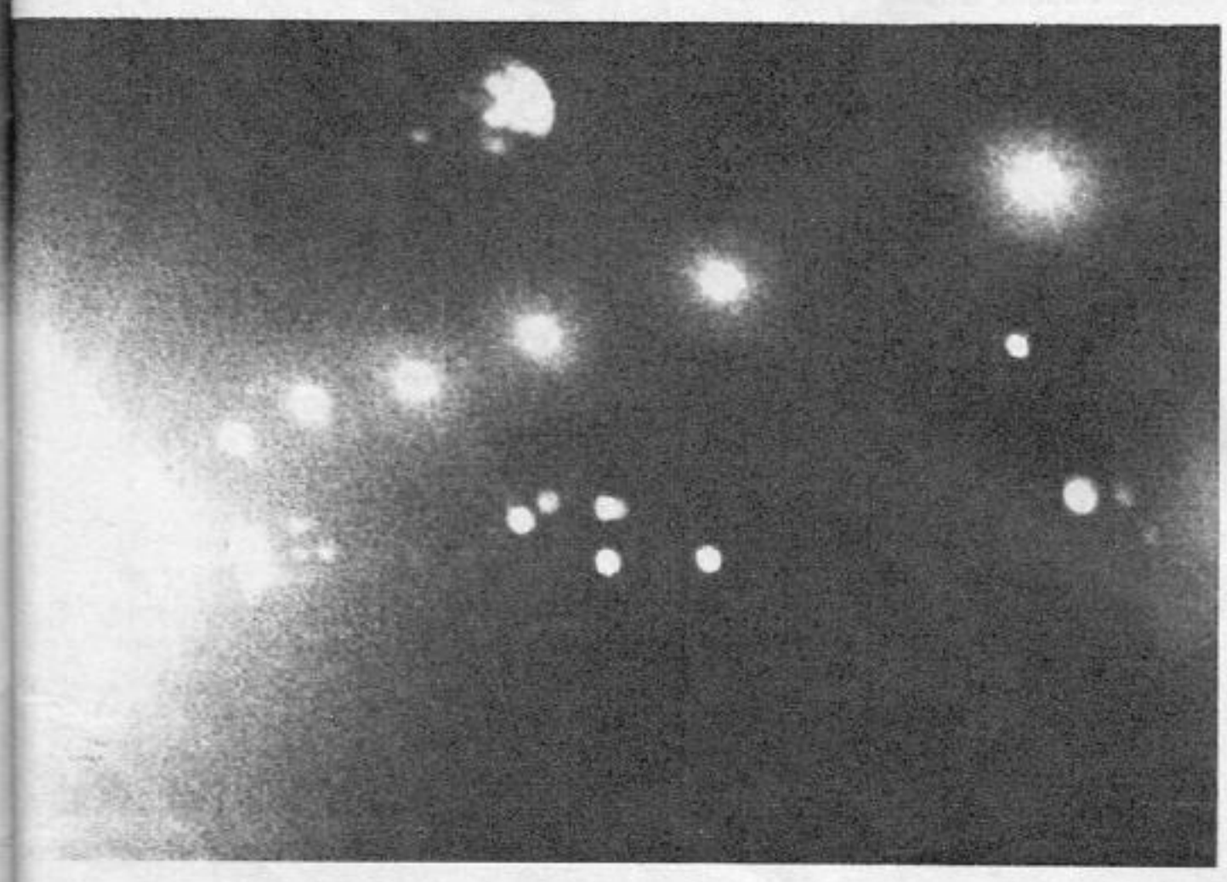
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡MIREN LO QUE ENCONTRE!

He aqui el último hallazgo y posterior compra de Enrique Sánchez Ortega; un maravilloso camión Brockway, enterito enterito, con las manijas de las puertas y tapa de guantera originales. Se comenta que cuando lo encontró dijo, extasiado: "¡Oh..., esplendor en la hierba...!". De más está decir que Sánchez Ortega es nuestro redactor coleccionista de autos viejos, trapos, revistas, botellas...

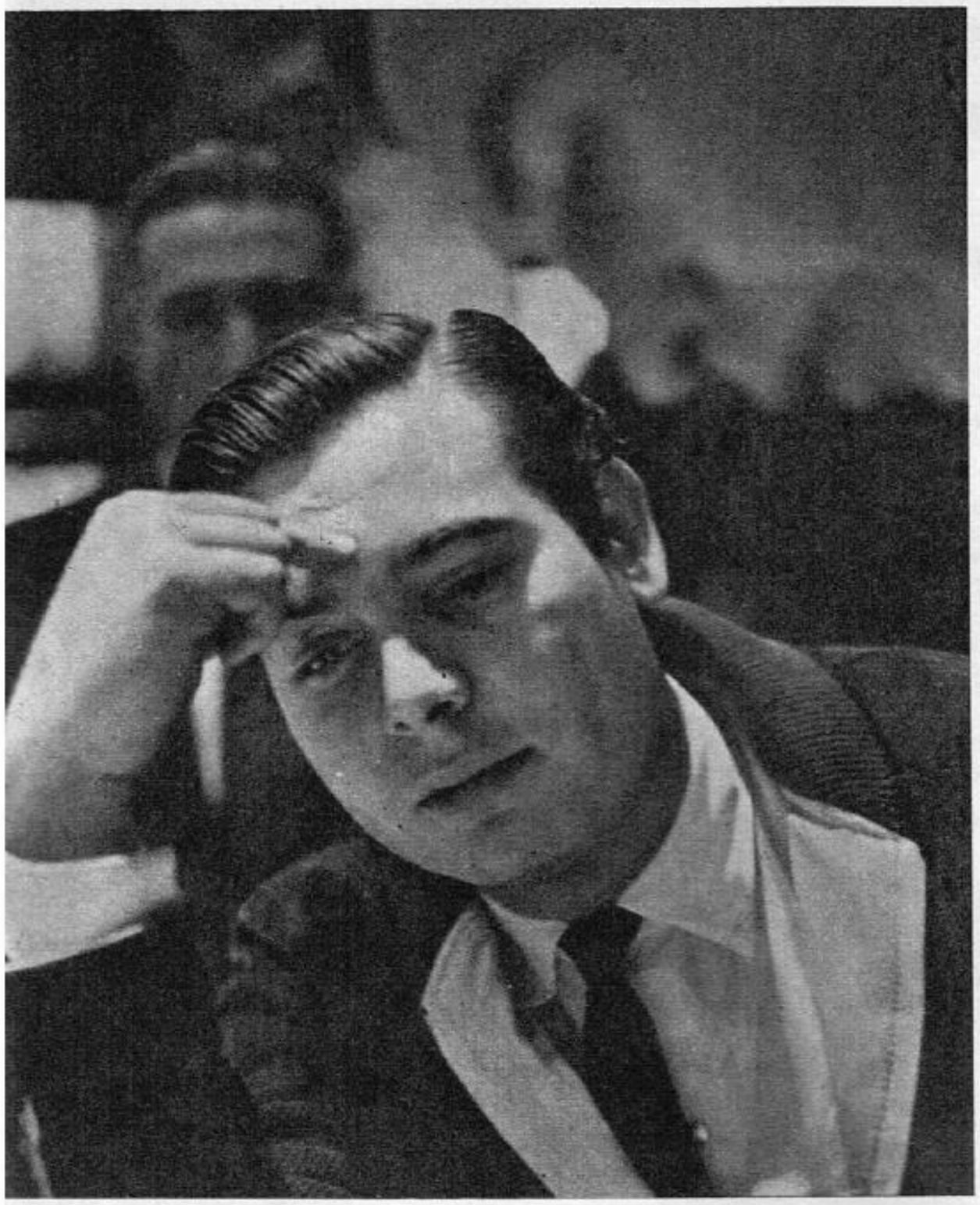
NOS DA UNA MANITA...

Via Crucis de los operarios de una estación de servicio ubicada a dos cuadras del desierto de Gobi; todo sucedió cuando el elevador hidráulico de la fosa de engrase se rompió y los muchachos no tuvieron más remedio que trabajar a pulso. Hasta ayer, habían muerto dos...









MA

Lea esto detenidamente.
Marincovich habla con bastante amargura
por cosas muy lógicas.
Y luego juzgue si tiene o no
un poco de razón

por GERMAN R. SOPEÑA

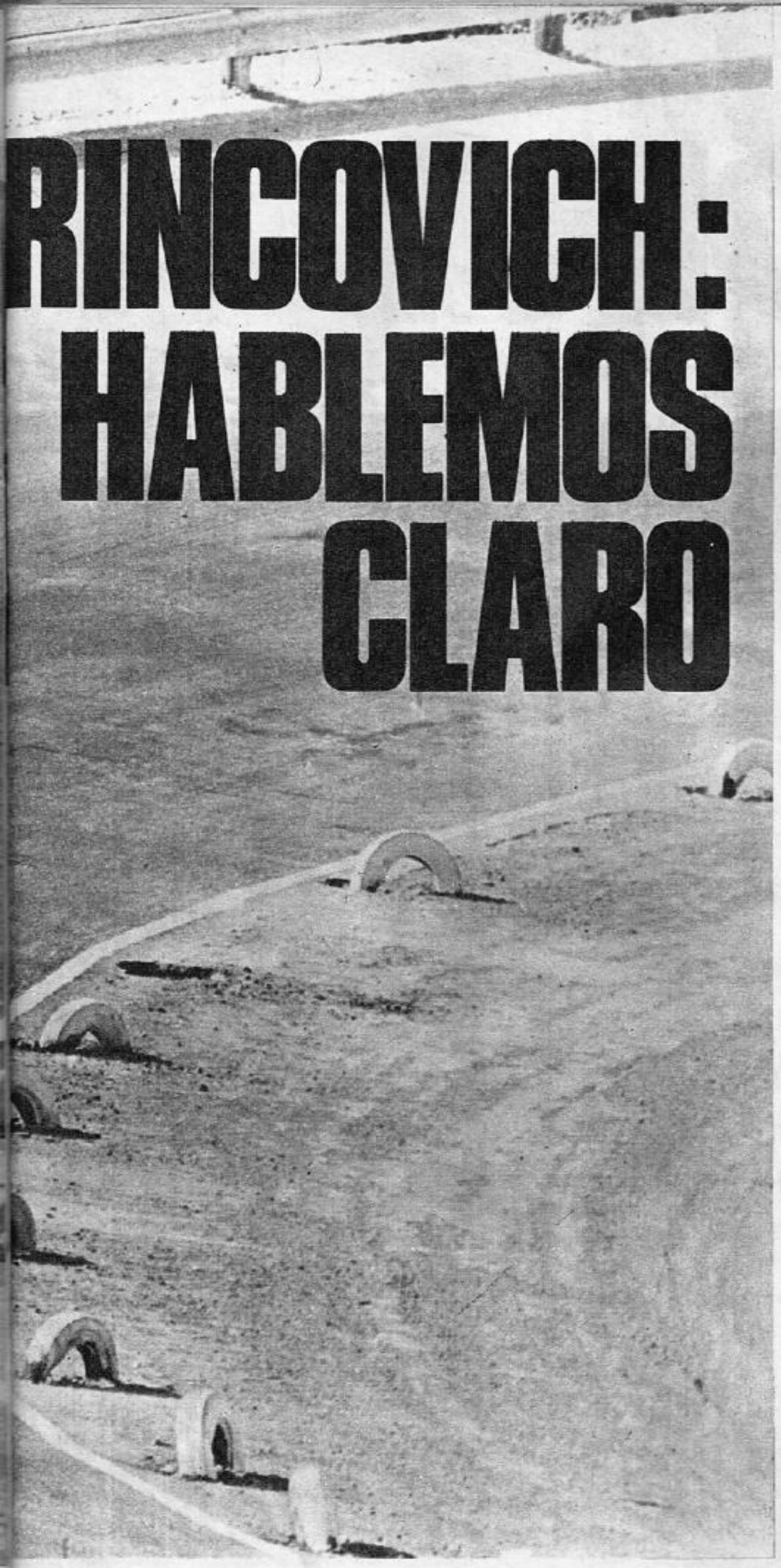


En San Juan, en Córdoba, como en Buenos Aires. Siempre solo, atrás y lejos. El auto no permitía más y para colmo, se rompía.

O si no resignado a pelear atrás un rato hasta que el auto dijera basta en cualquier momento.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARINCOVICH: HABLEMOS CLARO



Si bien la palabra reportaje no implica necesariamente que entre el entrevistado y el periodista se desarrolle una especie de partida de ping-pong en la que uno pregunta y el otro se limita a responder, en la conversación que ambos sostienen es, lógicamente, el periodista el que, con las preguntas que le interesan, guía más o menos la charla que luego se convertirá en nota.

En cambio la semana pasada, en el insólito Círculo de Salvavidas, benemérita institución que se encuentra al lado de la concesionaria de Froilán González nos encontramos con un Marincovich que entre decepcionado y un poco enojado se hacía de preguntón.

¿Qué preguntaba? Pues, más o menos cosas como éstas: "—¿Por qué siempre fui yo un poco el olvidado de todos? ¿Por qué cuanto diario o revista habla de mí, duda de lo que hice o soy capaz de hacer? ¿Soy acaso demasiado sincero y por no estar en la obsecuencia no consigo la promoción que tienen otros? No quise pensar así nunca pero ahora, después de la temporada, casi lo creo".

Hay bastante de cierto. A lo mejor una invisible barrera en su forma de ser predispone a la gente a ignorarlo. Muchos aseguran directamente que Marincovich es antipático. Pero al mismo tiempo hay que reconocer que en nuestro país se juzga también por simpatía o antipatía cosas en las cuales esos factores no tienen que jugar para nada. Y que una persona maneje bien o mal no depende en absoluto de su simpatía.

Todo viene a raíz de la reciente temporada. Marincovich la terminó con una lógica amargura después de haber corrido cuatro carreras sin haber podido terminar jamás ni —eso era ya una utopía— poder dar una vuelta con un auto en buenas condiciones mecánicas como para discutir al menos una posición decente. —"Pero lamentablemente —explica Marincovich — ya estaba resignado a un auto malo porque Ron Harris vino desprovisto de todo, con autos viejos, y con ninguno de los tres se podía hacer mucho. Pero me amargué mucho cuando en la última carrera no se procedió como yo entiendo que era justo hacerlo."

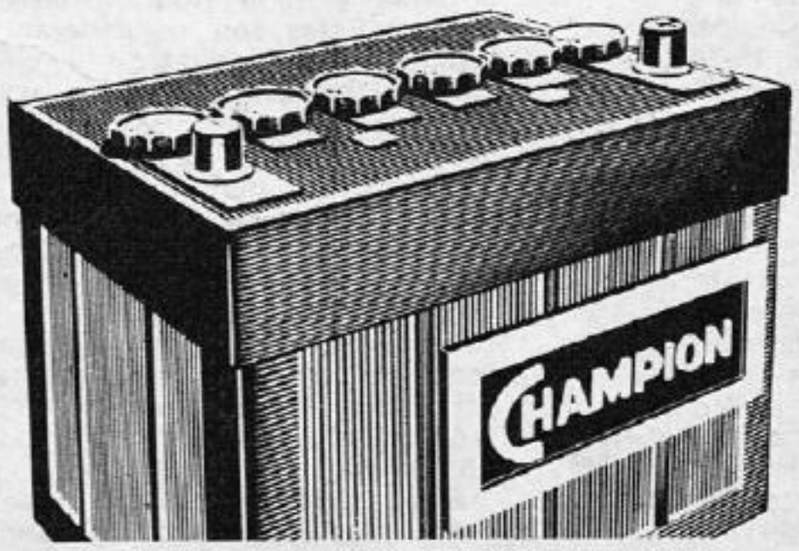
—¿Con respecto a qué?

—Específicamente respecto al auto de Franco y al mío. Y aquí nuevamente te demuestro que por decir la verdad, caigo en antipático. Porque todos van a decir. "Y... Marincovich quiere el mejor auto". Y no es así. Aclaro que yo lo respeto mucho a Franco, personalmente es estupendo y como piloto extraordinario. Pero considero que por haber corrido tres carreras anteriores, por haber conseguido en la selección el puesto titular me correspondía el mejor auto, el número 40, que lo dejó Reutemann al aceptar el ofrecimiento de La Razón. Y así lo hice saber al club YPF. Primero hablé con Fangio para saber si era correcto lo que quería hacer y él me dijo que sí. Entonces directamente pedí el auto 40. El club YPF delegó el pedido en su comisión de periodistas especializados y ellos me lo negaron. ¿Por qué? Nunca lo supe. Uno de ellos me alegó no sé qué cuestión reglamentaria. El hecho es que nuevamente me tuve que tragar el auto peor, salir a hacer lo que podía y, para el público de la tribuna, realizar otro papelón más por andar siempre atrás y después abandonar. Vuelvo a repetir que es probable que por ser sincero me gane a la gente en contra. Porque yo, por ejemplo, fui el único argentino que además de considerar que el club YPF debía pagarnos aunque sea un pequeño derecho de largada, se los dije. Y aunque no nos dieron nada yo quedé como un desagradecido que siempre pide más. En realidad creo que sólo pedía lo que nos correspondía y en último caso expliqué lo que sentía. Otros no lo hacen. Por eso, también cuando me preguntan lo positivo y negativo de la temporada, reconozco en afirmar que sí sirvió para aprender muchas cosas, pero que también demostró que lo más negativo residió en los errores periodísticos. Creo que algunos periodistas, como muchas veces, me postergaron una vez más. Y como ya estoy cansado lo digo. Y para los mismos periodistas que dudan si valgo o no algo, les puedo decir que Ron Harris **me ofreció un contrato que estoy estudiando para competir todo este año en F-2 con Tecno y en una carrera en F-1 con un BRM.**

A primera vista la labor de Marincovich en la temporada fue bastante pobre. Pero existieron muchas razones que no trascienden en su momento y que el propio Marincovich quiso aclarar. Aunque, como él mismo lo dice, una vez más se arriesga a que lo tomen por antipático.



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



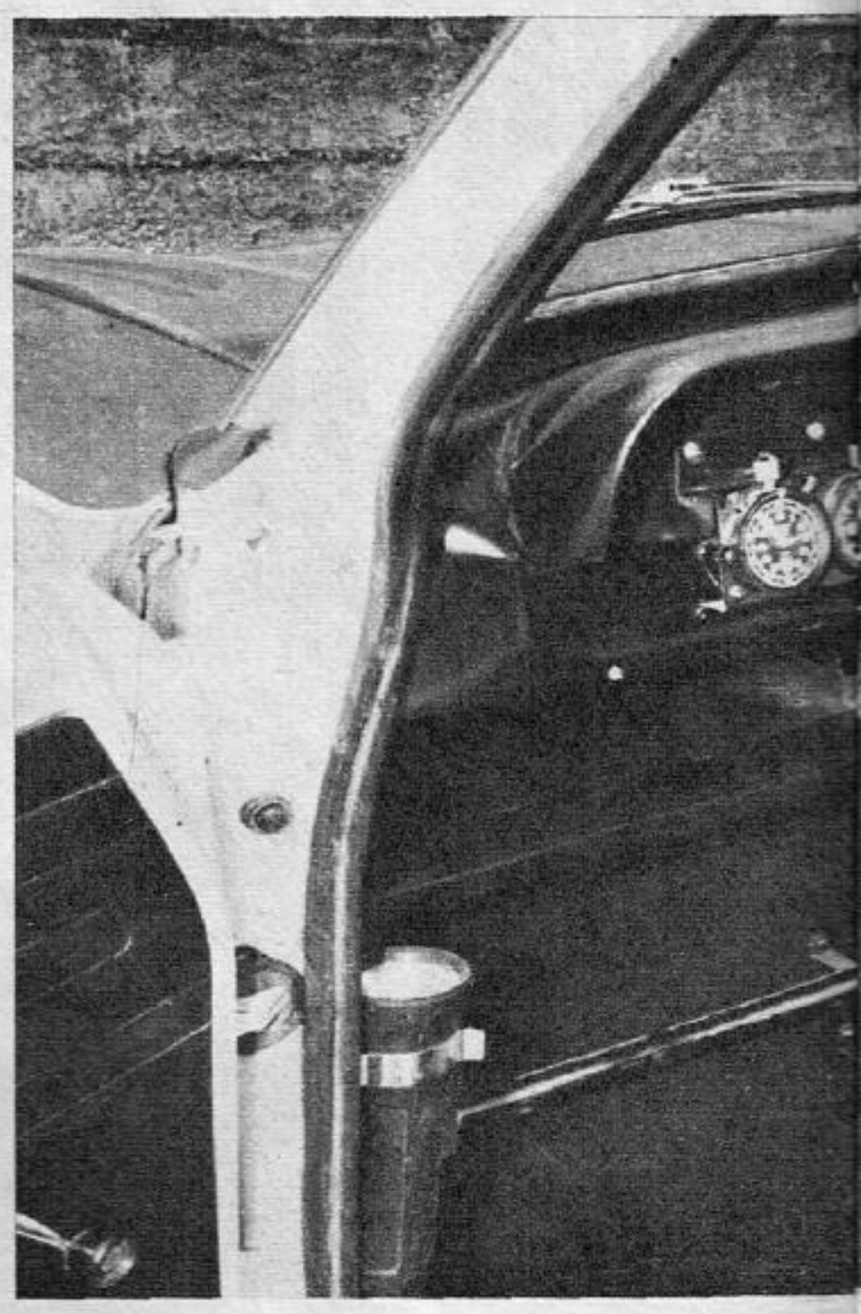
CHAMPION S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES



CHAMPION

ESCORT T

EL CAMPEON DE LOS RALLIES



Tomamos los primeros contactos con Ford Escort Twin-Cam, dominador neto de los rallies europeos del '68. Sólo le falta ganar en Montecarlo y el Rally Safari para consagrarse imbatible y digno sucesor de los legendarios "Mini"

La sensación del año que ha finalizado en lo que se refiere a rallies fue, indudablemente, el Ford Escort Twin Cam. De seis rallies en los que se presentó el modelo oficial de fábrica, ganó cinco consecutivos, saliendo "apenas" tercero en el restante, en ocasión de su debut.

A decir verdad, esta demostración de dominio dejó bastante mustios los ánimos de la competencia, puesto que el Escort ha vencido en todas las variedades de distancia, terreno, duración o condiciones climáticas que se puedan presentar en Europa, a tal punto que los hasta ayer altivos Cortina-Lotus debieron agachar la cabeza, pasando a ser algo así como los "guardaespaldas" de los Twin Cam en salvaguardia de los prestigios de Ford en este tipo de competencias.

Para rematarla, 1968 fue el año en que se confirmó como brillante realidad una joven promesa del automovilismo inglés, Roger Clark, quien fue el que brindó la mayor cantidad de satisfacciones a la casa del óvalo, clasificándose cuarto en el campeonato europeo de la especialidad.

El Ford Escort Twin Cam, tal como participa en Europa continental, está preparado tal cual lo pide el reglamento para el Grupo Dos de la FIA, pero en Escocia e Irlanda, donde las especificaciones técnicas particulares de la prueba así lo permiten, el "pacífico" autito casi standard se trasforma prácticamente en un Grupo Cinco con paneles de fibra de vidrio, ventanillas en perspex, llantas especiales, total ausencia de defensas y retoquecitos menores, que no por menos visibles dejan de aportar su pequeño virus de cólera.

Para poder trabajar de acuerdo a dos reglamentaciones distintas, Ford preparó dos coches, el de patente XOO 262F según las especificaciones que se piden en Gran Bretaña, y el de patente XOO 254F según lo que pide la FIA. Con este último se impuso Clark en los rallies del Acrópolis y de los Tulipanes, y Bengt Soderstrom ganó el Rallies Alpino en Austria con un Twin-Cam similar.

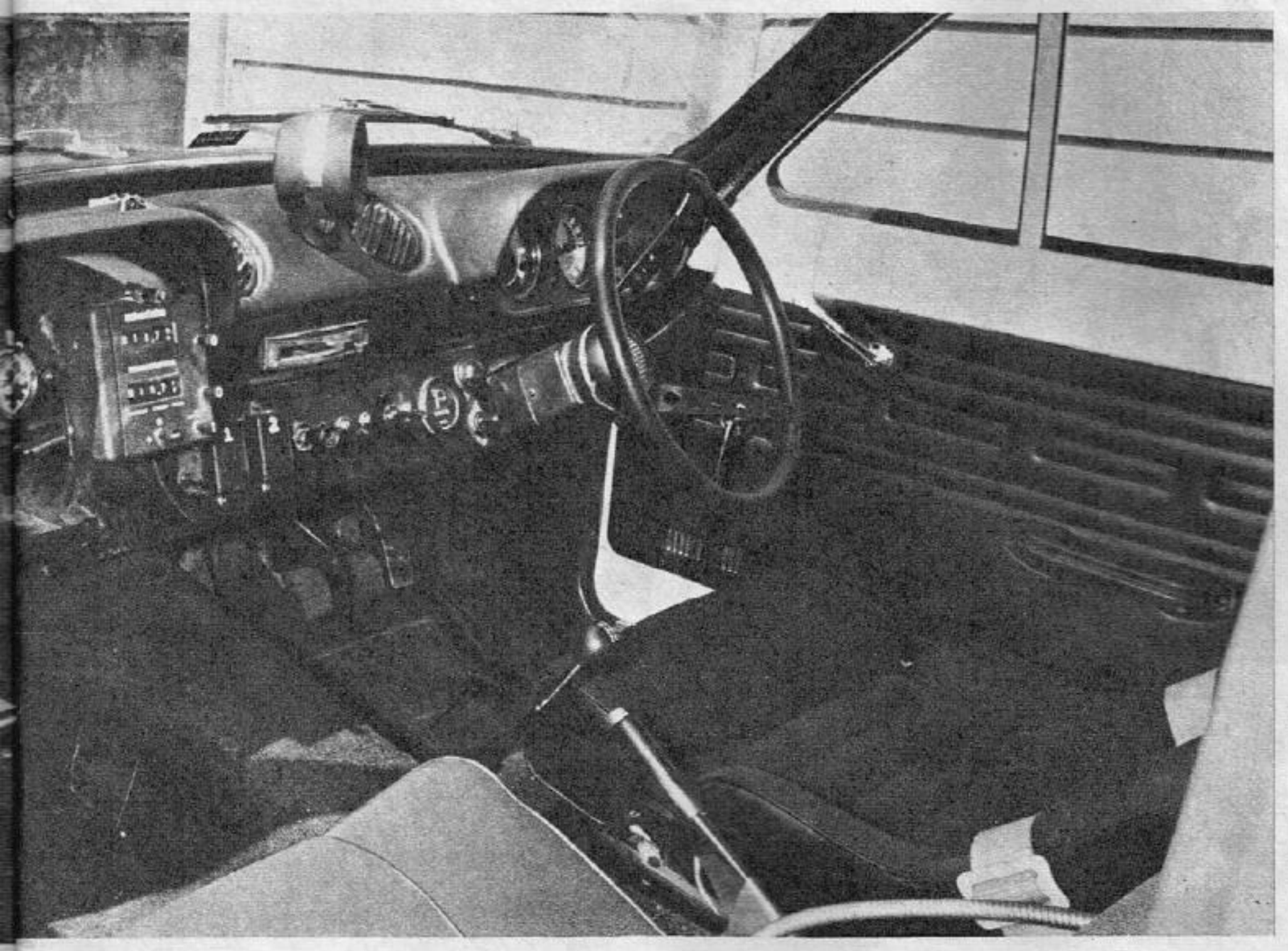
Antes de ahondar en más detalles, debemos aclarar que este auto no tiene el motor FVA de Fórmula Dos, sino que se trato solamente del Twin-Cam doble árbol preparado especialmente en los talleres de Ford en Boreham para circular competitivamente en montaña, vadeo de ríos y todo tipo de terrenos escabrosos. Estas son en general las características descriptivas de un circuito para rallies, sin olvidar que en esa clase de caminos abundan los pozos, charcos, cascotes de las más imprevisibles dimensiones y muy a menudo escarcha, nieve y hielo. Las velocidad máximas se alcanzan muy de vez en cuando, pero es bastante común que estos coches necesiten levantar hasta 140 ó 160 km/h. Con la relación final especial de 4.9 como se entrega, la velocidad máxima del Escort a 7.500 rpm en cuarta es de "sólo" 99 millas por hora (o sea unos 158 kilómetros y chirolas).

Esta "caja de cuatro" tiene una primera muy larga; con su relación de 2,296:1 es casi equivalente a la segunda del Escort de calle. Otra alternativa sería la caja Hewland de cinco marchas usadas por los Escorts FVA de Alan Mann en las carreras de Grupo 5. Aunque hay ciertos aspectos reglamentarios que hacen dudosa su aplicación, Roger Clark sonríe con ganas cuando le mencionan la idea: "En un auto para rallies, cuando más cambios se puedan hacer, mejor", dice.

Debajo del capot todo parece de lo más normal, pero en el análisis detallado comienzan a surgir las diferencias. La Ford tiene ahora sus propios bancos de prueba en Boreham, en los que experimenta sus motores para competición. Allí ha volado ya más de un motor hecho pedazos, pero por último siempre se logran los resultados deseados. Los 152 HP a 7.200 rpm que se extraen de los motores para rallies de la actualidad son obra de esos ensayos. El motor del Twin-Cam ha sido levemente sobredimensionado siendo su cilindrada 1.594 cm³. En "cambios" el motor es tirado generalmente hasta las 7.500 rpm que es punto ideal, sin que esto signifique que mister Roger Clark en caso de necesidad pase ese límite ideal. Para casos como el de Clark, está previsto un margen que llega hasta las 8.000 rpm entre cambios. También, según para qué competencia, se puede llegar a disponer de 180 HP, pero esto sucede en los rallies cortos y no en los que tienen seis o más días de duración. Para obtener tanta potencia (cerca de 100 HP/

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

WIN-CAM:



El "sector de trabajo" del navegante es el de un típico auto de rally. Ford decidió poner una barra atravesada en el piso para evitar que el pataleo nervioso del copiloto excavara un agujero en la chapa.

Este es el despacho de Mr. Roger Clark. El asiento totalmente acolchado y de diseño anatómico se ve complementado por un arnés completo de seguridad Britax. Salvo por esto y el volante especial, este Escort no difiere en mucho de todos los demás, ni aun en los pedales. Eso sí, las diferencias comienzan a aparecer cuando uno se pone a zapatear sobre ellos...

litro) se necesita más compresión para lo que se coloca una tapa especial con cámara de combustión también especial, diseñada para la mejor circulación de los gases, cigüeñales, botadores y resortes de válvulas especiales, más la dedicada preparación superdetallista que caracteriza los productos de Boreham, y que hacen gran parte de la diferencia con sus rivales.

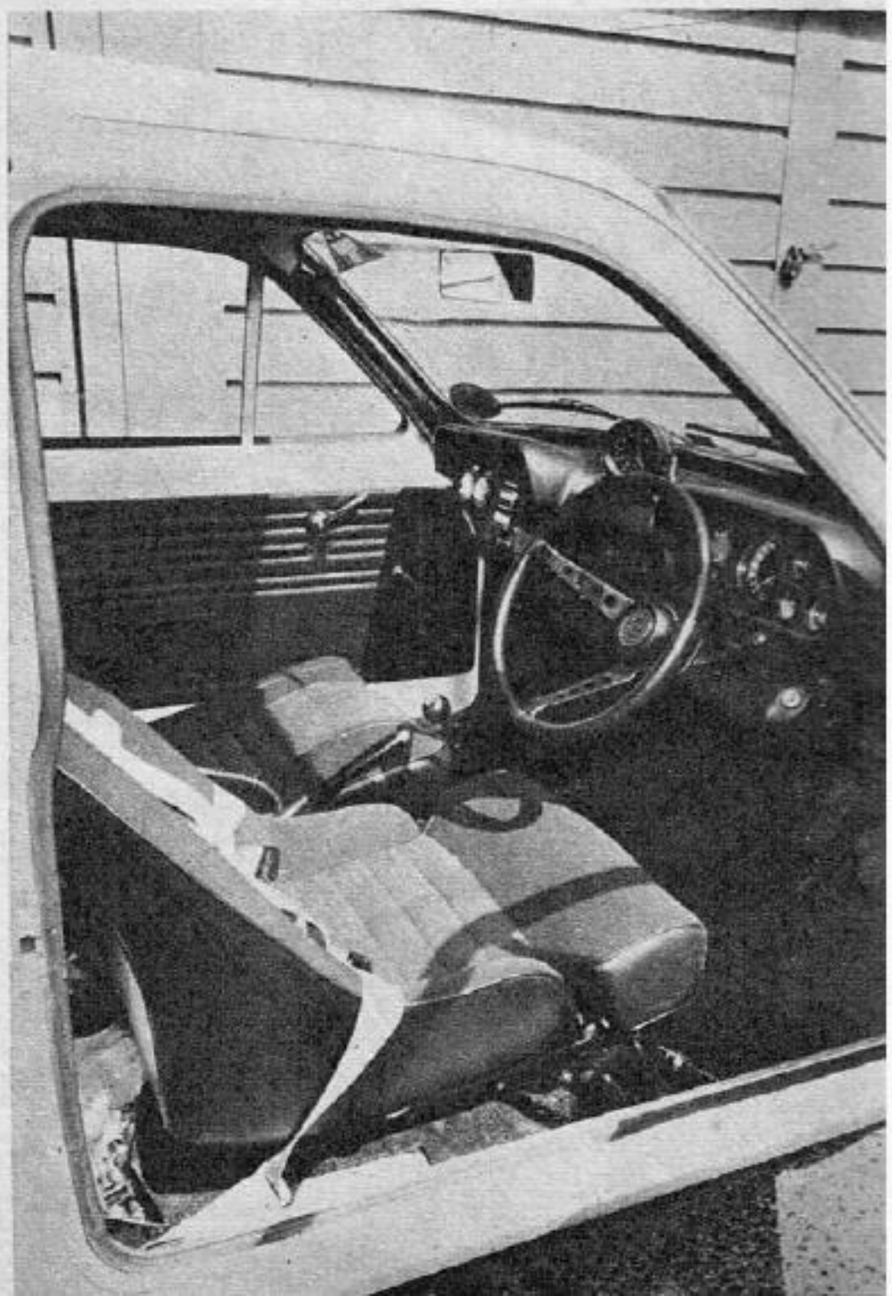
En la búsqueda de un mejor comportamiento en ruta, el Escort para rallies usa llantas especiales de magnesio, de seis pulgadas de ancho adelante y siete atrás, mientras que las cubiertas pueden variar desde las Goodyear G800 en caminos y condiciones normales hasta los diseños y compuestos más sofisticados cuando hay que correr donde no se puede correr.

Con respecto a iluminación, el equipo especial Lucas de cuatro faros logra una imitación tan convincente de la luz diurna que hace parecer muy miserable la luz de los focos rectangulares originales de fábrica —a tal punto que en los tramos nocturnos estos dos focos no se encienden, ya que su aporte es lisa y llanamente nulo.

Bueno, a grosso modo el Twin-Cam rallies ya no es un desconocido para nosotros. De manera que ya podemos sentirnos un poco Roger Clark, poniéndonos en trance y vistiendo con la imaginación un buzo antiflama Les Leston de esos que vende Paddy Hopkirk, con tratamiento especial de Hinchmans, un casco Buco con visera "a lá" Stewart, alguna que otra macanita de esas que nos hacen sentir "muy en la precisa" y ...avanti bersaglieri, que il Escort é nostro!... Lo principal es no inhibirse. Hay que desparramar bien la osamenta sobre la semi-camilla anatómica que sirve de asiento, ajustarse con tranquilidad —y prolijidad— el arnés Britax combinado de hombros y cintura, tirar el pucho, cerrar la puerta, rascarse un poco con el pulgar enguantado —que no produce ningún beneficio ni satisfacción especial, pero crea un clima que para qué te cuento — y recién entonces, como quien no quiere la cosa, y con un Palmolive interno de esos que fruncen las vísceras, girar decididamente la llave de contacto... y entonces volver a cerrarlo a todo vapor ante la aparición de un siniestro ojo amarillo que nos mira desde el panel de instrumentos, pestañeando insistentemente ¡"como con bronca y junando"! Ahí es donde aparece el mecánico que conoce el bicho desde que era chiquitito así, y nos dice que esa señal es solamente un indicador de presión de aceite que siempre se enciende al poner en marcha el motor, y que no nos pongamos verdes, y que le bajemos la Pampero no más.

Al volver a dar cantacto, un leve toque a la simple chapa que sirve de acelerador produce una repentina sucesión de guturales gárgaras y ronquidos ahí adelante, debajo del capot negro mate, y el despertar del motor se evidencia en el trepar de la aguja del "contagiri" hasta unas ronroneantes 2000 vueltas, que

→

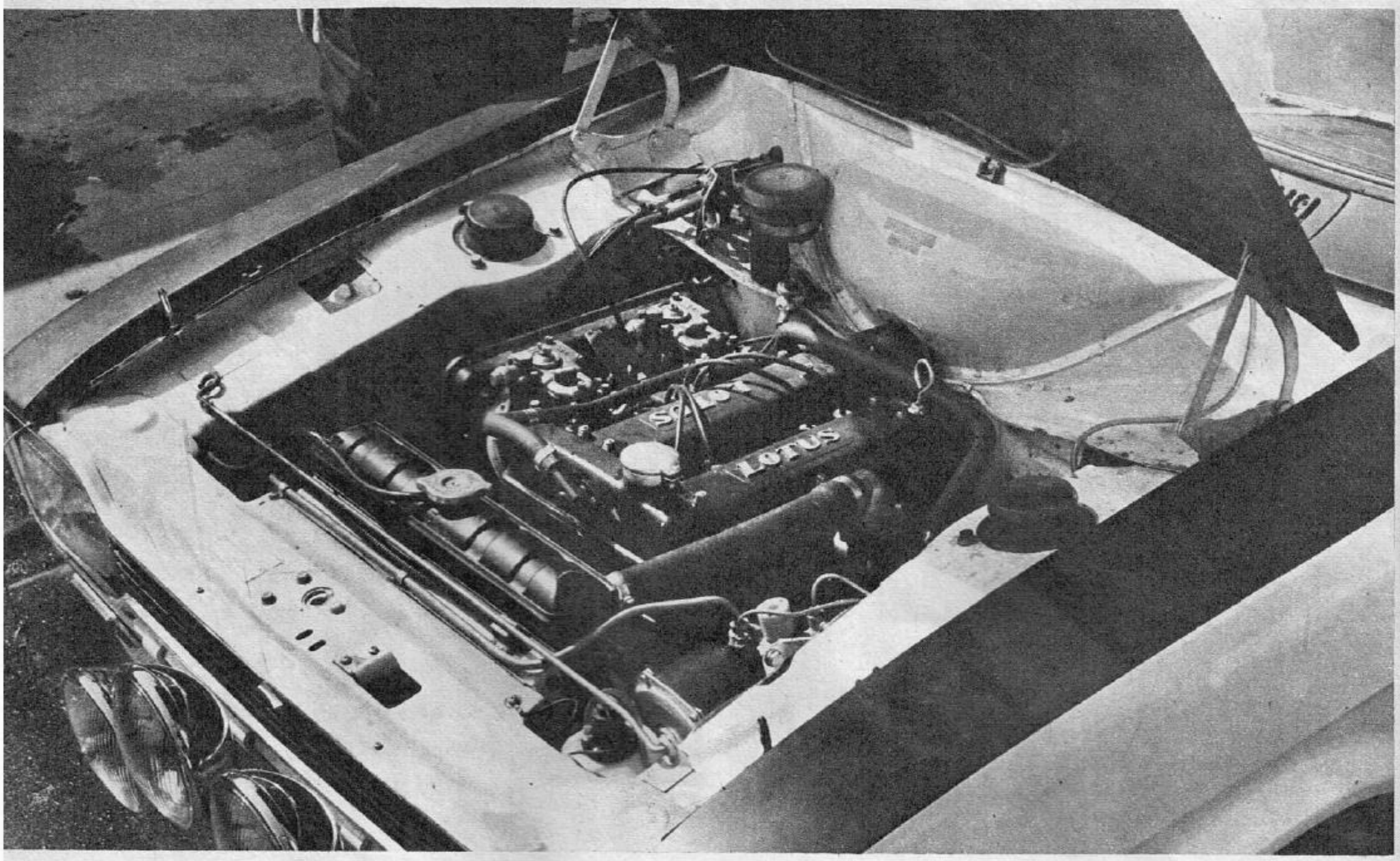


FORD ESCORT TWIN-CAM

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ESCORT TWIN-CAM



le otorgan rapidamente la temperatura ideal. Unas pocas caricias con la suela nos hacen dar cuenta de dos cosas, a saber, Uno: que el motor chupa como un ternero, impresionando más desde adentro la sensación de "polenta con pimentón" del Twin-Cam que el ruido del escape. Y Dos: que el mencionado ruido de escape es lo suficientemente extravertido y desprejuiciado como para atraer en dos minutos a todos los "zorros" habidos y por haber en leguas y leguas a la redonda. (Más tarde, uno se da cuenta de que eso no es problema, porque al Escort aparte de perseguirlo, hay que alcanzarlo...) Entonces, a levantar la palanca del freno de mano, poner primera y salir. La palanca al piso es macanuda, y su manejo no ofrece la más mínima dificultad, salvo por su ubicación a la izquierda, poco habitual acá.

El arnés Britax es sensacional. A pesar de tener el cuerpo poco menos que dibujado en el asiento, se alcanzan todos los comandos con absoluta comodidad. La primera velocidad nos trae el primer indicio real de que este no es, en efecto, un auto para ir a comprar verdura.

Imaginando que delante de nuestras narices se agita la bandera de largada, llevamos las vueltas hasta unas saludables 6.000, soltamos progresivamente el embrague hasta que el Escort comienza a moverse, con la sensación de que las gomas se agarran muy bien, pero la aceleración no es tan violenta como nos indicaba nuestra fantasía. Después de la consiguiente caída de vueltas, a 3.000 rpm todo sucede con suavidad normal; a 4.000 ya empieza a desatarse un poco el "temperamento guerrero" del auto, y luego de llegadas las 7.500 que tenemos como tope, cuando ya no caben dudas de que éste es un aparato de lo más especial, es hora de ... SNAP! ... tirar el cambio.

La segunda marcha es bastante cortona, la tercera no tanto, y se llega a la cuarta en unos 13 segundos y andando aproximadamente a 130 km/h. Cuando llegamos a las 7.500 vueltas en cuarta estamos marchando a 160 kilómetros y ya nos parece apropiado para dejarnos de chistes, por ser la primera vez y en línea recta. Levantamos el pie antes de llegar a una curva que se nos viene irrespetuosamente encima, y al girar en redondo para retornar al punto de partida, nos sorprende ver que todo lo que hicimos no alcanzó más que para recorrer seis inocentes cuadras (!!!!).

En el trayecto de vuelta pensamos que, salvo por la pintura del capot, este artefacto no parece esconder ninguna picardía, y sin embargo sería capaz de dejar atrás en el pique a un Jaguar E-type.

También reconstruimos mentalmente los hechos y nos parece que a 3000 rpm lo único excitante es la sucesión de gorgoritos de los Weber; por lo demás el motor no parece interesado en esfuerzos dignos de elogio. Recién pasadas las cuatro mil el Twin-Cam se pone eufórico y la llegada a las 7000/7500, en las cuatro marchas, se produce con la algarabía del desfile de cien gaiteros juntos... (¿dónde leímos esto antes?).

Después las pruebas, más en confianza ,nos dirían de la extraordinaria maniobrabilidad y tenida del Escort en curvas, contracurvas y todo tipo de terrenos, especialmente en la tierra movida, donde el comportamiento de este midget carrozado es sencillamente sensacional.

Muchos de los conductores de rallye que han probado el Escort Twin-Cam indicaron que en lo referente a suspensiones, lo encontraban demasiado duro para su gusto, y lo cierto es que al principio no parece nada lindo rebotar de piedra a piedra y de árbol a árbol en los estrechos caminos que se usan para este tipo de eventos. De todos modos la gente de Ford dice que tanto a Roger Clark como a Ove Anderson les gusta mucho más este tipo de preparación (buena referencia para calcular qué grado de delirio cargan estos rallystas!...).

El auto, por otra parte, es bastante alto de abajo, y es prácticamente imposible hacer que los amortiguadores toquen fondo. La versión para correr en Gran Bretaña también alto, pero no tanto como el que se usa en las carreras continentales. No obstante, en ninguno de los dos casos se pueden hallar problemas de dirección, y por comprometida que sea la situación se puede poner la trompa en el lugar deseado sin fallas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Las únicas "modificas" no-standard que se pueden ver a simple vista son el cambio de posición de la boca de carga de aceite, ahora mucho más accesible en el extremo delantero del block, y la ausencia de filtros de aire.

Los reglamentos expresan claramente que el interior del automóvil debe permanecer tal como lo entrega la fábrica al consumidor. Lo que no dice es que en el asiento trasero se deba sentar nadie, de modo que se lo usa para llevar una cantidad de cosas al alcance de la mano.

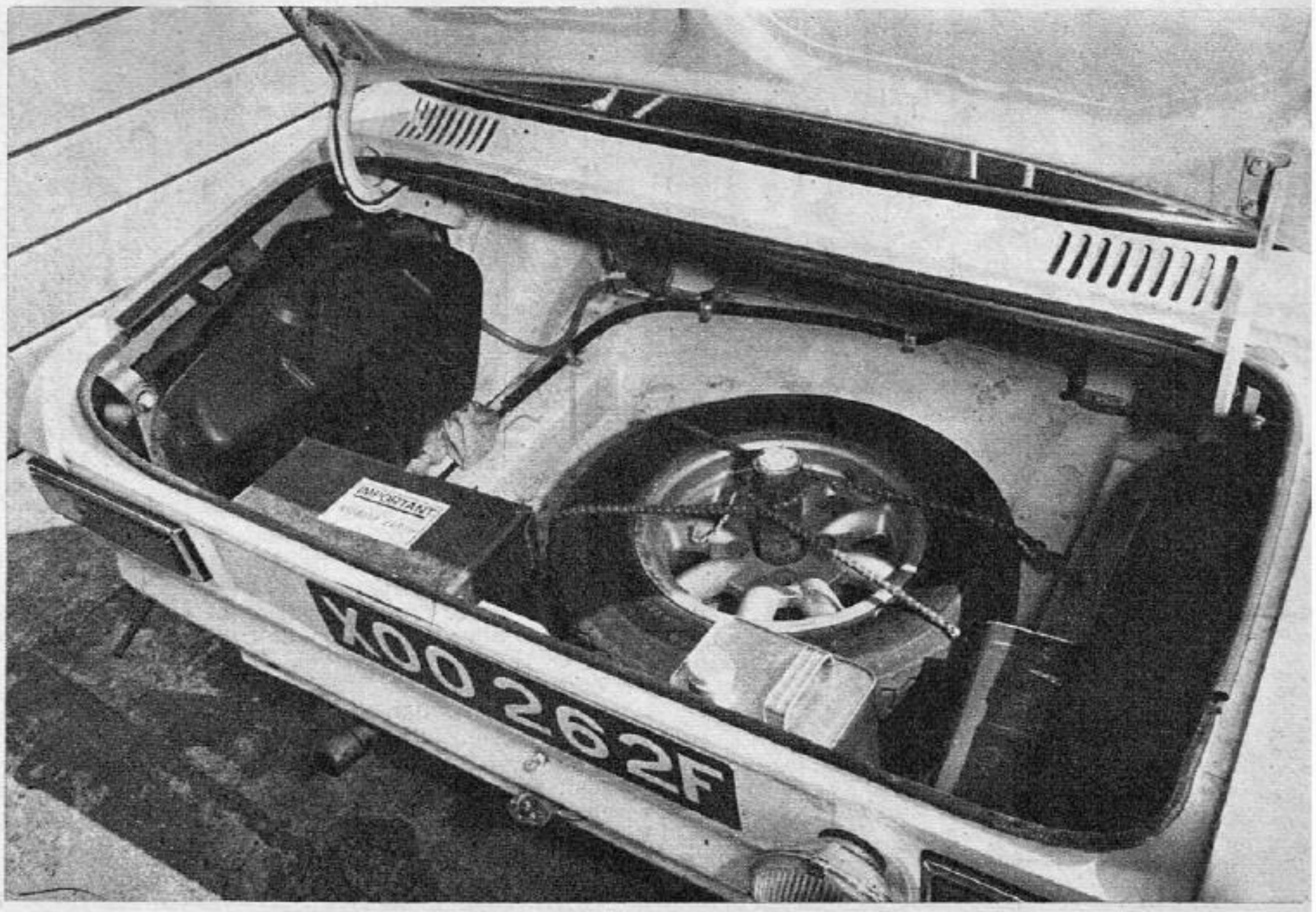
El baúl se utiliza para "acarrear" dos tanques gemelos de 82 litros de capacidad, una rueda de auxilio, una batería, una lata de aceite Castrol y otra lata con manija y tapa a rosca, que posiblemente sea para el Wink que da pomelo...

de punteria ni la más minima demora.

Las Goodyear se agarran muy, muy bien. Tanto que con los esfuerzos que pueden solicitarles los bríos del Twin-Cam, no es suficiente para acercarlas a lo que podría ser su límite. Roger Clark cuenta que no le produce ningún temor el hecho de doblar en dos ruedas —lo que hace muy a menudo— y en cuanto a derrapes controlados (a los que es muy afecto) no resulta fácil hacer que las Goodyear se deslicen tanto como él quisiera, todo debido al extraordinario poder de agarre de estas gomas en relación con el auto que las exige.

El Escort Twin-Cam no es el auto más veloz que hubo, ni que hay para rallyes —lo superan en este sentido solamente el Healey 3000 y algunos Porsches con mucho "salero"— pero es posiblemente el más apto en el balance de todos los **"lo que hay que tener".** Tampoco es de esos autos que andan muy fuerte quienquiera que sea el que los maneja, sino que hay sólo dos o tres pilotos que los hacen andar realmente bien, pero así y todo estos dos o tres hombres son los que han acaparado el programa '68 de la actividad.

Por último, aun cuando su corta pero brillante hoja de servicios hace pensar en que estamos ante un auto excepcional, faltan todavía algunas pruebas muy serias para poder erigirlo en "crack". Sea como sea, los críticos especializados ya no dudan en proclamar a viva voz que el Escort Twin-Cam es el nuevo rey de la categoría...



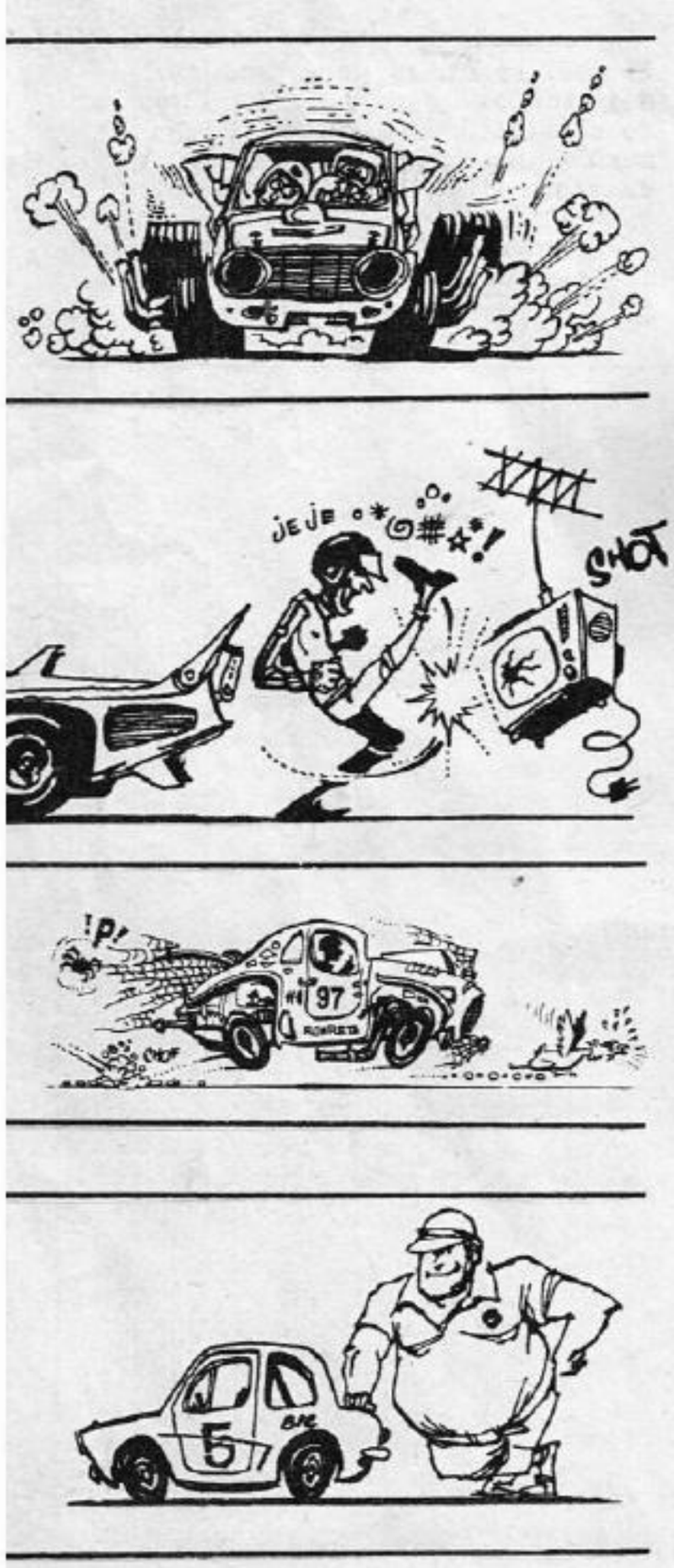
CALENDARIO N

La Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo ha entregado ya el Calendario 1969. 81 carreras lo pueblan, aunque muchas de ellas están sujetas a aprobación final. Veremos qué pasa

a podemos hacer planes. Tenemos el Calendario entre las manos. Un poco más elástico de lo que se esperaba y acorde con esta especie de situación poco comprometida consigo misma por la que pasa nuestro automovilismo deportivo. Hay algunas carreras en ruta que puede que no, y hay otras que no tienen fecha, pero puede que sí. En total tendremos más de 80 carreras con las que objetivamente —vía Comisión Asesora de Seguridad— nos llenará los meses la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo. Porque dividiendo por diez —tal el número de meses que configuran la Temporada activa— arroja un promedio de ocho carreras mensuales. De éstas veremos disputar 42 en autódromos y 37 en circuitos semipermanentes. Ruta también habrá, la clásica San Juan-Coquimbo para Turismo. Porque aunque también tienen fecha la Vuelta de la Manzana, Capilla del Monte y Carlos Paz-Mina Clavero para autos de Turismo y las 14 de Turismo Carretera a disputarse en semipermanentes, están sujetas a la aprobación de la Comisión de Seguridad. Habrá 4 carreras más de TC en autódromo y un total de 17 carreras para Sport-Prototipos. La categoría menos favorecida en el reparto fue la Fórmula 4 a la que se le otorgaron 6 fechas.

Una categoría debutante y no tantas carreras en el Autódromo como cualquiera hubiera previsto se destacan en el primer vistazo al programa de actividades para el recién nacido año. El TC volverá a las rutas lo mismo que la carrera de Tres Arroyos. Justiniano Posse ha pedido —y la tendrá— su fecha de TC. Habrá dos en La Pampa y una en Comodoro Rivadavia, como para romper con la hegemonía del norte del país. Todos deseamos que las cosas salgan bien y que la calidad de lo que veamos supere a la del programa.

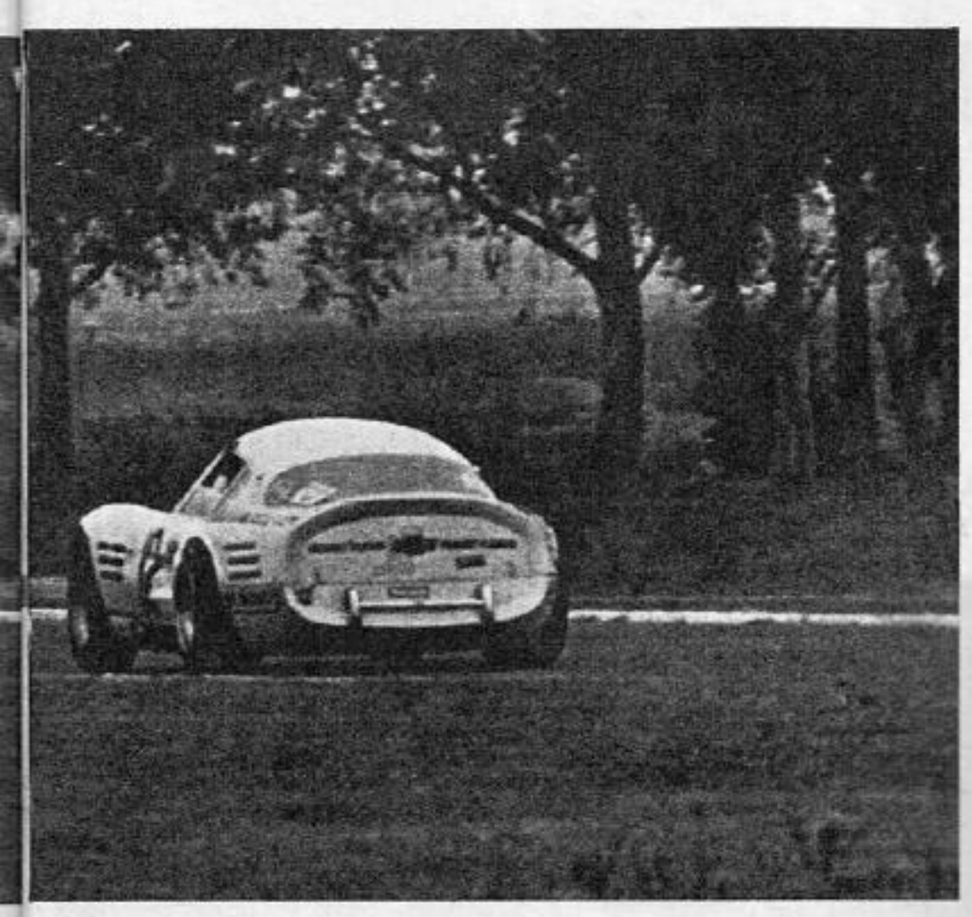




FECHA	ENTIDAD	CATEGORIA	CIRCUITO	LUGAR
9 Marzo	Autom. Club Argent.	TC-SP-T-F1-F2-F4	Autódromo Municipal	Buenos Aires
13-16 Marzo	Asoc. Sanjuanina Volant.	T	Ruta Internacional	San Juan - Coquimbo
16 Marzo	Córdoba Aut. Club	SP	Aut. "O. Cabalén"	Córdoba
23 Marzo	* Club Volantes Entrerrianos	T	Semi-permanente	Paraná (E.R.)
23 Marzo	* Club A. J. Newbery	TC	Semi-permanente	Santa Fe
30 Marzo	Club Atl. Rafaela	F1-F2	Autódromo	Rafaela (S.F.)
30 Marzo	* Marcos Juárez M. C.	TC	S-Perm. "Los Cóndores"	Marcos Juárez (C.)
3-6 Abril	* Asoc. Vol. Gral. Roca	T	Semi-permanente	Río Negro
6 Abril	* Allen A. M. Club	SP	Vta. Manzana	Allen (Río Negro)
13 Abril	* A. C. Las Flores	F1	Semi-Permanente	Las Flores (B.A.)
13 Abril	* A. M. C. Carlos Paz	T	Autódromo "P. Montero"	Villa Carlos Paz (C.)
13 Abril	* A. C. Mendoza	TC	Semi-permanente	Mendoza
20 Abril	* A. C. Mercedes	T	Autódromo "Gral. S. Martín"	Mercedes (S.L.)
20 Abril	Asoc. Sanjuanina Volant.	SP	Autódromo "El Zonda"	San Juan
27 Abril	* C. A.Maggiolo	F1	Autódromo Maggiolo	Maggiolo (S.F.)
4 Mayo	* C. Social Argentino	TC	Semi-permanente	Arrecifes (B.A.)
11 Mayo	Córdoba Aut. Club	F1-F2	Autód. "O. Cabalén"	Córdoba
18 Mayo	* A. C. Cap. del Monte	T	Semi-permanente	C. del Monte (C.)
18 Mayo	* 9 de Julio A. C.	SP	Autódromo	9 de Julio (B.A.)
25 Mayo	* A. C. Mercedes	F4	Semi-permanente	Mercedes (S.L.)
25 Mayo	* Mar del Plata A. C.	TC	Semi-permanente	Mar del Plata (B.A.)
1 Junio	* A. C. Mendoza	F1-F2	Autódromo	Mendoza
8 Junio	* A. C. Concepción-ATAS	SP	Semi-permanente	Tucumán
15 Junio	Asoc. Sanjuanina Volant.	T	Autódromo "El Zonda"	San Juan
15 Junio	Córdoba Kart Club	F1-F2	Autódromo "O. Cabalén"	Córdoba
15 Junio	Automoto C. Chacabuco	TC	Autódromo Municipal	Buenos Aires
22 Junio	C. A. Rafaela	SP	Autódromo	Rafaela
29 Junio	* Círc. Italiano de Colón	TC	Semi-permanente	Colón (B.A.)
6 Julio	* Asoc. Dep. Aut.-ATAS.	F1	Autódromo	Tucumán
13 Julio	Córdoba Moto Club	T	Aut. "O. Cabalén"	Córdoba
13 Julio	* Asoc. Vol. Gral. Roca	SP	Parque General Roca	Gral Roca Río Negro)
20 Julio	* A. Sanrafelina de Aut.	T	Autódromo	San Rafael (M.)
20 Julio	* Marcos Juárez M. C.	F1	Autódromo	Marcos Juárez (C.)
20 Julio	Asoc. Cord. de Volantes	TC	Autód. "O. Cabalén"	Córdoba
27 Julio	* Allen Auto Moto Club	F4	Semi-permanente	Allen (Río Negro)
27 Julio	* Chaco Auto Moto Club	T	Semi-permanente	Chaco
27 Julio	Avellaneda Aut. Club	SP	Autódromo Municipal	Buenos Aires
3 Agosto	Asoc. Sanjuanina Volant.	F1-F2-F4	Autódromo "El Zonda"	San Juan
10 Agosto	* Club Vol. Entrerrianos	TC	Semi-permanente	Paraná (E.R.)
10 Agosto	* Hughes Foot-Ball Club	F "T"	Autódromo	Hughes (S.F.)
17 Agosto	Córdoba Aut. Club	T	Autód. "O. Cabalén"	Córdoba
17 Agosto	* Allen Auto Moto Club	F1	Autódromo	Allen (Río Negro)
17 Agosto	* Auto Club Salta	SP	Semi-permanente	Salta
24 Agosto	A. M. C. Carlos Paz	F1	Autód. "O. Cabalén"	Córdoba

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ACIONAL 1969

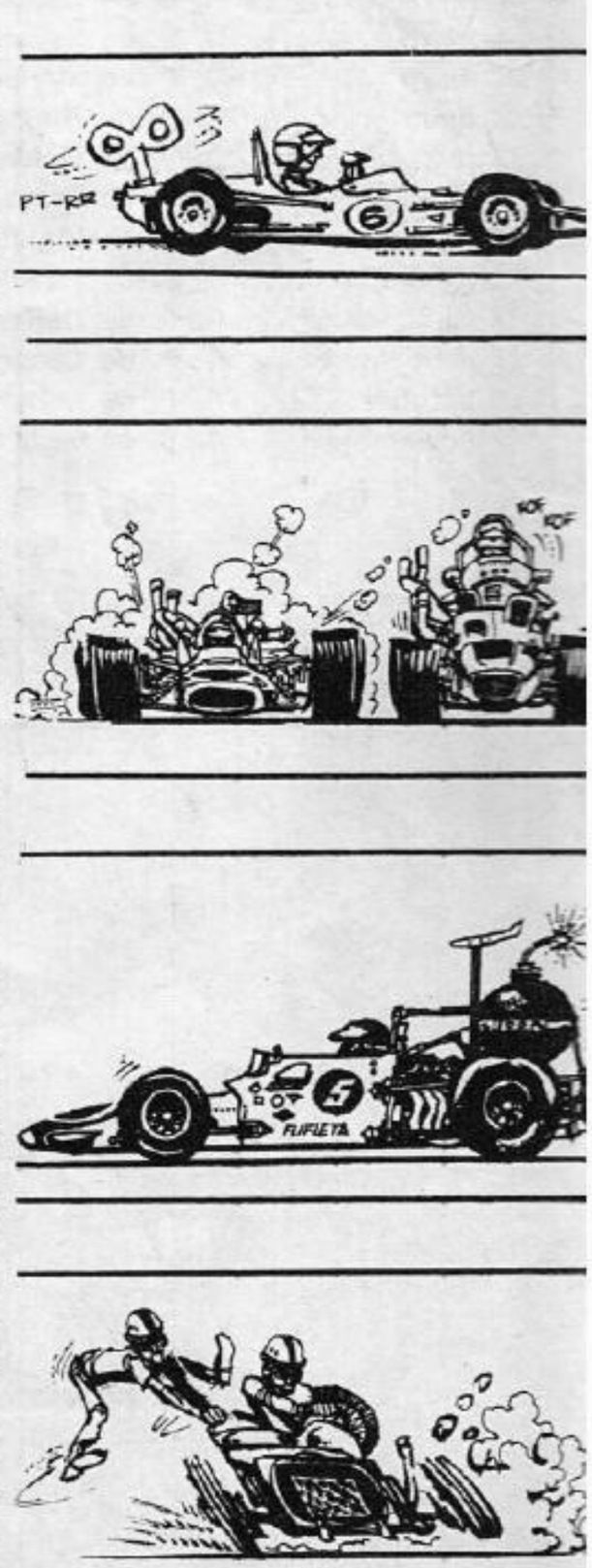




FECHA	ENTIDAD	CATEGORIA	CIRCUITO	LUGAR
24 Agosto	* Club Cía. Gral. de Salto	TC	Semi-permanente	Salto (B. A.)
31 Agosto	* A C. Las Flores	T	Autódromo	Las Flores (B.A.)
31 Agosto	* Asoc. Vol. Gral. Roca	F2	Parque General Roca	Gral. Roca(Río Negro)
31 Agosto	* Automóvil C. Río IV	SP	Semi-permanente	Río Cuarto (C.)
7 Sept.	Club A. Rafaela	F1	Autódromo (500 Mill.)	Rafaela (S.F.)
14 Sept.	* Asoc. Cordobesa Volant.	T	Semi-permanente	J. Posse (C.)
14 Sept.	Autom. Club. Argentino	F1-F2-F4	Autódromo Municipal	Buenos Aires
14 Sept.	* Hughes Fott-Ball Club	TC	Semi-permanente	Hughes (S.F.)
20-21 Sept.	* A.T.A.S.	T	Semi-permanente	Tucumán
21 Sept.	* A. C. 9 de Julio	F1	Autódromo	9 de Julio (B.A.)
21 Sept.	* A. C. de Pergamino	SP	Stmi-permanente	Pergamino (B.A.)
28 Sept.	* Allen Auto Moto Club	F2	Stmi-permanente	Allen (Río Negro)
28 Sept.	* Automóvil C. Concordia	T	Stmi-permanente	Concordia (E. R.)
28 Sept.	* Club Quilmes Tres Arroyos	TC	Stmi-permanente	Tres Arroyos (B.A.)
5 Oct.	* A. Sanrafaelina de Aut.	F1	Autódromo	San Rafael
12 Oct.	Avellaneda Aut. Club	F1-F2	Autódromo Municipal	Buenos Aires
12 Oct.	*Aut. Club Mercedes	T-F4	Semi-permanente	Mercedes (S.L.)
12 Oct.	* Aut. Club San Nicolás	TC	Semi-permanente (Sider)	San Nicolás B.A.)
19 Oct.	* Midget Club Sunchales	F1	Autódromo	Sunchales (S.F.)
19 Oct.	Córdoba Kart Club	T	Autód. "O. Cabalén"	Córdoba
19 Oct.	Club Estud. La Plata	SP	Autódromo Municipal	Buenos Aires
26 Oct.	Córdoba Moto Club	F1-F2	Aut. "O. Cabalén"	Córdoba
26 Oct-2 Nov.	Automóvil Club Argentino	SP	———	———
26 Oct.	* Pico Foot-Ball Club	TC	Semi-permanente	La Pampa
2 Nov.	* Automóvil C. Chivilcoy	TC	Semi-permanente	Chivilcoy (B.A.)
9 Nov.	* Automóvil C. Río IV	F2	Autódromo	Río Cuarto (C.)
9 Nov.	* Asoc. Deport. Automot.	T	Autódromo	Tucumán
9 Nov.	* Club Sport. Independiente	TC	Semi-permantnte	La Pampa
16 Nov.	* Auto Club Gualeguaychú	T	Semi-permanente	Gualeguaychú (E.R.)
16 Nov.	* Club Vol. Entrerrianos	SP	Semi-permanente	Paraná (E.R.)
23 Nov.	* Automóvil Club Jujuy	T	Semi-permanente	Jujuy
23 Nov.	* Automóvil Club Argentino	SP	Autódromo	———
30 Nov.	* 9 de Julio Aut. Club	T	Autódromo	9 de Julio (B.A.)
30 Nov.	* Automóvil Club Argentino	SP	Autódromo	———
7 Dic.	* Automóvil Club Argentino	SP	Autódromo	———
8 Dic.	* C. Huergo, C. Rivadavia y Auto Moto C. C. Rivadavia	TC	Semi-permanente	Río Cuarto (C.)
14 Dic.	* Toro Club Social y Dep.	T	Autódromo	

TC Turismo Carretera
F1 Fórmula Uno
FT Ford "T"
SP Sport Prototipos
F2 Fórmula Dos
T Turismo Anexo "J"
F4 Fórmula Cuatro

* Sujeto a Inspección y Aprobación de la Comisión de Seguridad de la CADAD.



CALENDARIO INTE

Como es su sana costumbre, ya que no es nada reservada y bastante comunicativa, la Federación Internacional Automovilista dio o conocimiento el calendario completo de carreras del año próximo, es decir el "fisture" automovilístico internacional.

Otro año que tenemos que lamentarnos por no figurar con ninguna fecha. Como en todos los anteriores, renovamos nuestros votos para que el venidero podamos leer aunque sea una vez "Argentina" en la larga lista.

Los muchachos de la F-1 no tendrán este año ninguna innovación. El número y escenarios de las carreras puntables serán los mismos de la temporada pasada. Lo mismo ocurrirá en el Campeonato Mundial de Marcas.

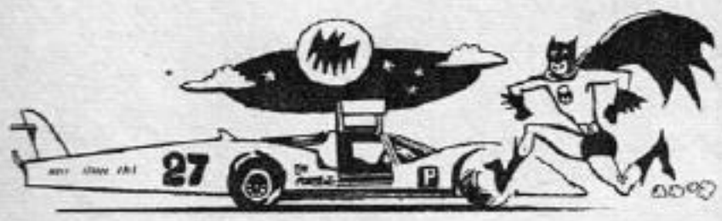
La F-2 —que no cuenta con un campeonato mundial sino europeo— solamente tendrá nueve carreras, dos menos que el similar pero de Turismo.

De lo más "pulenta" lo primero que romperá el silencio será el Campeonato de Tasmania, que dará comienzo en Nueva Zelandia el 4 de enero.

Un llamado de atención a quien corresponda: para el 8 de diciembre hay programada una carrera de F-2 sin puntaje en Siracusa, Italia.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MARCAS

1-2	febrero .	24 Horas de Daytona
21-22	marzo ..	12 Horas de Sebring
13	abril ...	500 Millas de Brands Hatch
25	abril ...	1000 Kilómetros de Monza
4	mayo ...	Targa Florio
11	mayo ...	1000 Kilómetros de Spa
1	junio ...	1000 Km de Nurburgring
14-15	junio ...	24 Horas de Le Mans
13	julio ...	Watkins Glen
10	agosto ..	G. P. de Austria



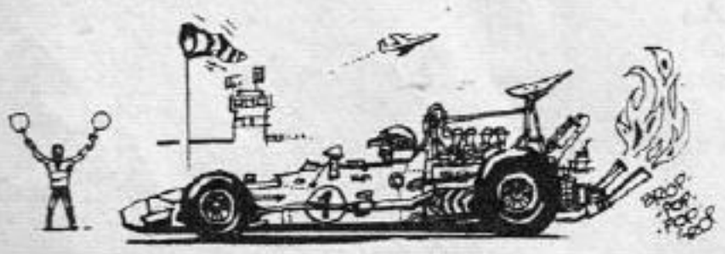
CAMPEONATO EUROPEO DE TURISMO

23 marzo	Italia: Monza
13 abril .	Austria: Premio de Viena
20 abril .	Yugoslavia: G. P. de Belgrado
11 mayo .	Hungría: G. P. de Budapest
	Checoslovaquia: Brno
22 junio .	Inglaterra: 6 Hs. de Brands Hatch
6 julio ..	Alemania: G. P. de Nurburgring
26/27 jul.	Bélgica: 24 Hs. de Francorchamps
31 agosto	Holanda: Zandvoort
28 sept. .	España: Jarama
5 oct. ..	Suiza: Marchairuz Hillclimb



CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES DE F-1

1 marzo	G. P. de Sudáfrica
4 mayo	G. P. de España
18 mayo	G. P. de Mónaco
8 junio	G. P. de Bélgica
22 ó 21 de junio	G. P. de Holanda
6 julio	G. P. de Francia
19 julio	G. P. de Inglaterra
3 agosto	G. P. de Alemania
7 septiembre ..	G. P. de Italia
21 septiembre ..	G. P. de Canadá
5 octubre	G. P. de Estados Unidos
2 noviembre ...	G. P. de México

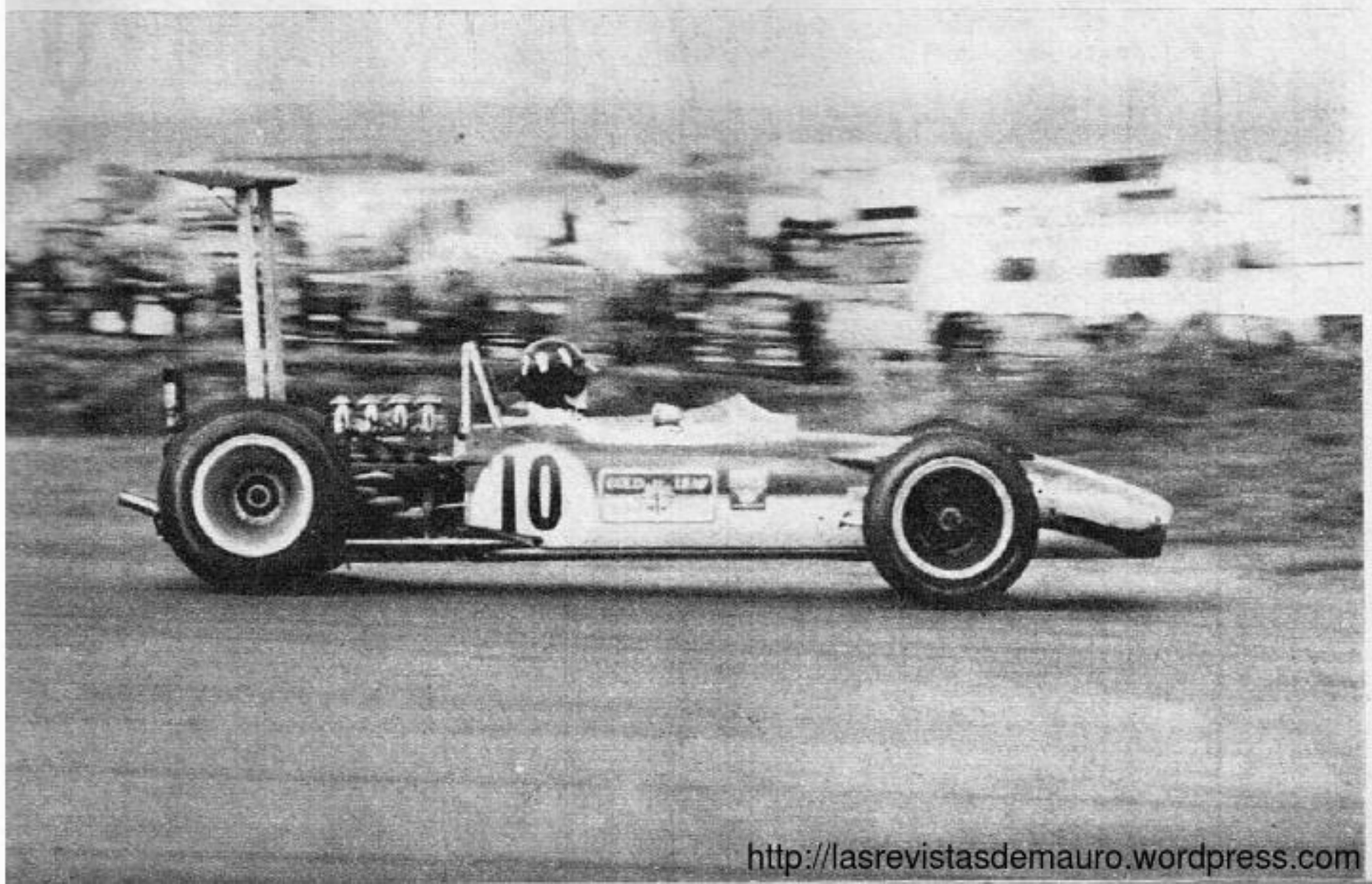


CAMPEONATO EUROPEO DE F-2

7	abril ...	Inglaterra: Thruxton
13	abril ...	Alemania: Hockenheim
27	abril ...	Alemania: Eifel
11	mayo ..	España: Madrid
26	mayo ..	Inglaterra: Crystal Palace
12/13	julio ...	Austria: Tulin Langenlebarr
27	julio ...	Holanda: G. P. de Zandvoort
24	agosto ..	Italia: G. P. del Mediterráneo
12	octubre .	Italia: G. P. de Roma







CAMPEONATO EUROPEO DE RALLIES

enero .	Rally de Montecarlo
12/17 febrero	Rally de Suecia
5/9 marzo .	Rally de las Flores
28/2-V	Rally de los Tulipanes
14/18 mayo .	Rally de los Alpes Austríacos
29 mayo .	Rally de la Acrópolis
19/22 junio .	Rally de Ginebro
4/5/6 julio .	Rally de Modavia
16/19 julio .	Rally de Polonia
1/7 sept. .	Rally de los Alpes
26/28 sept. .	Viena-Budapest-Mónaco
16/19 oct. ..	Rally de España



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RNACIONAL 1969

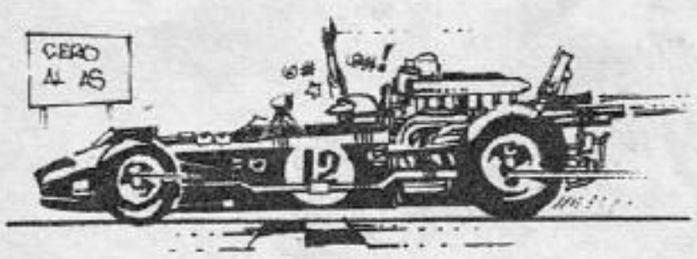
CAMPEONATO EUROPEO DE MONTAÑA

25	mayo .	España: Montseny
8	junio .	Alemania: G. P. de los Alpes
22/29	junio .	Francia: Mont Ventoux
13	julio .	Italia: Trento Bondone
27	julio .	Birmania: Friburgo
3	agosto	Italio: Cesana Sastriere
31	agosto	Suiza: Ollon Villars
14	sept. .	Austria: Gaisberg



CARRERAS DE F-1 SIN PUNTAJE

16	marzo	Inglaterra: Brands Hatch
29	marzo ...	Inglaterra: Silverstone
13	abril	España: Jarama
16	agosto ...	Inglaterra: Oulton Park



CARRERAS DE F-2 SIN PUNTAJE

20	abril	Francia: Pau
3/4	mayo	Francia: Dijon
1	junio	Bélgica: Limburgo
2	junio	Italia: Roma
15	junio	Alemania: Hockenheim
22	junio	Francia: Rouen
22	junio	Italia: Monza
28/29	junio	Francia: Reims
12/14	septiembre	Francia: Albi
15/16	noviembre	Portugal: Macao
8	diciembre	Italia: Siracusa

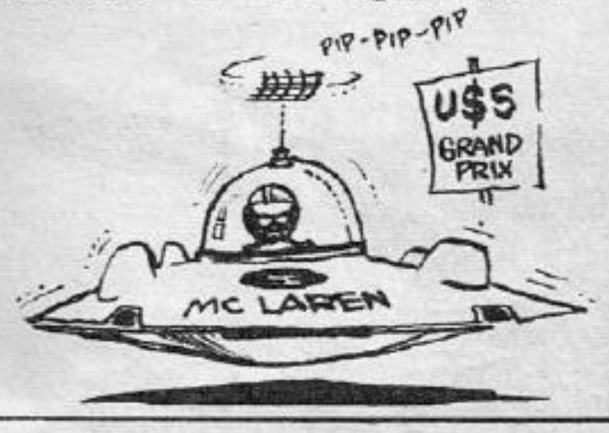


CARRERAS DE PROTOTIPOS SIN PUNTAJE

22/23	febrero	España: Puerto de la Cruz
4	abril ..	Inglaterra: Snetterton
7	abril ..	Francia: Var
26/27	abril ..	España: Tenerife
26	abril ..	Francia: Montlhery
27	abril ..	España: Jarama
1	mayo .	Francia: Nivernais
11	mayo .	Alemania: Fassberg
17	mayo .	Inglaterra: Silverstone
24-25	mayo .	Alemania: Rhin Rhur
26	mayo .	Inglaterra: Oulton Park
8	junio .	Francia: París
8	junio .	Italia: Acqua Cerelio
22	junio .	Alemania: Mainz Finthen
28/29	junio .	Portugal: Granja del Marqués
5/6	julio ..	Portugal: Villa Real
6	julio ..	Francia: Auvergne
12/13	julio ..	Inglaterra: Croft
12/13	julio ..	Portugal: Granja del Marqués
14	julio ..	Francia: Nivernais
20	julio ..	Italia: Mugello
2/3	agosto	Francia: Landes
10	agosto	Inglaterra: Thruxton
15	agosto	Italia: Enna
23/24	agosto	Dinamarca: Jyllands Ringen
30/31	agosto	Portugal: Vila do Conde
7	sept. .	Alemania: Nurburgring
7	sept. .	Bélgica: Avenir
14	sept. .	Alemania: Hocknheim
14	sept. .	Italia: Imela
14	sept. .	España: Jarama
21	sept. .	Austria: Salzburg
4/5	octubre	Rendsburg: Hohn
5	octubre	España: Barcelona
12	octubre	Austria: Aspern
12	octubre	Francia: París
12	octubre	Alemania: Hockenheim
26	octubre	España: Jarama
8	nov. ..	Sudáfrica: Kyalami
23	nov. ..	Sudáfrica: Cap
26	dic. ..	Sudáfrica: Pietermaritzburg

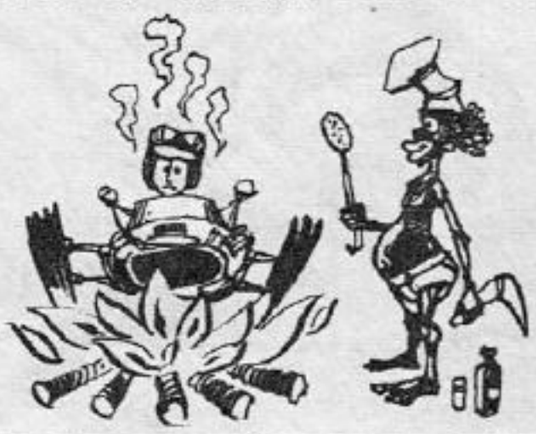
CANADIAN AMERICAN CHALLENGE CUP

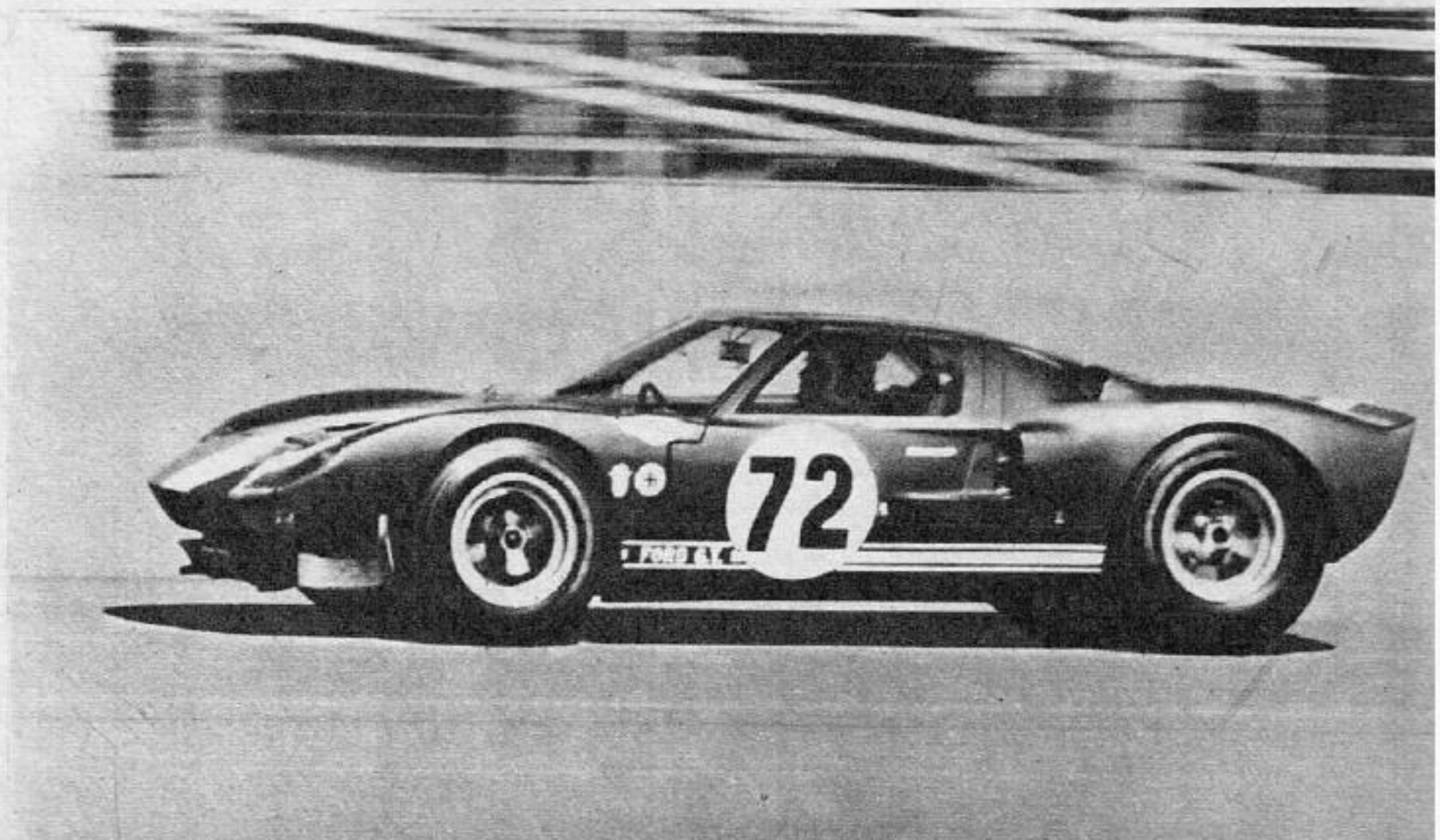
15	junio	St. Jovite, Quebec
13	julio	Watkins Glen, New York
27	julio	Mosport, Ontario
17	agosto	Lexington, Ohio
1	septiembre .	Elkhart Lake, Wisconsin
14	septiembre .	Bridgehampton, New York
28	septiembre .	Edmonton, Alberta
12	octubre	Monterrey, California
26	octubre	Riverside, California
9	noviembre ...	Las Vegas, Nevada



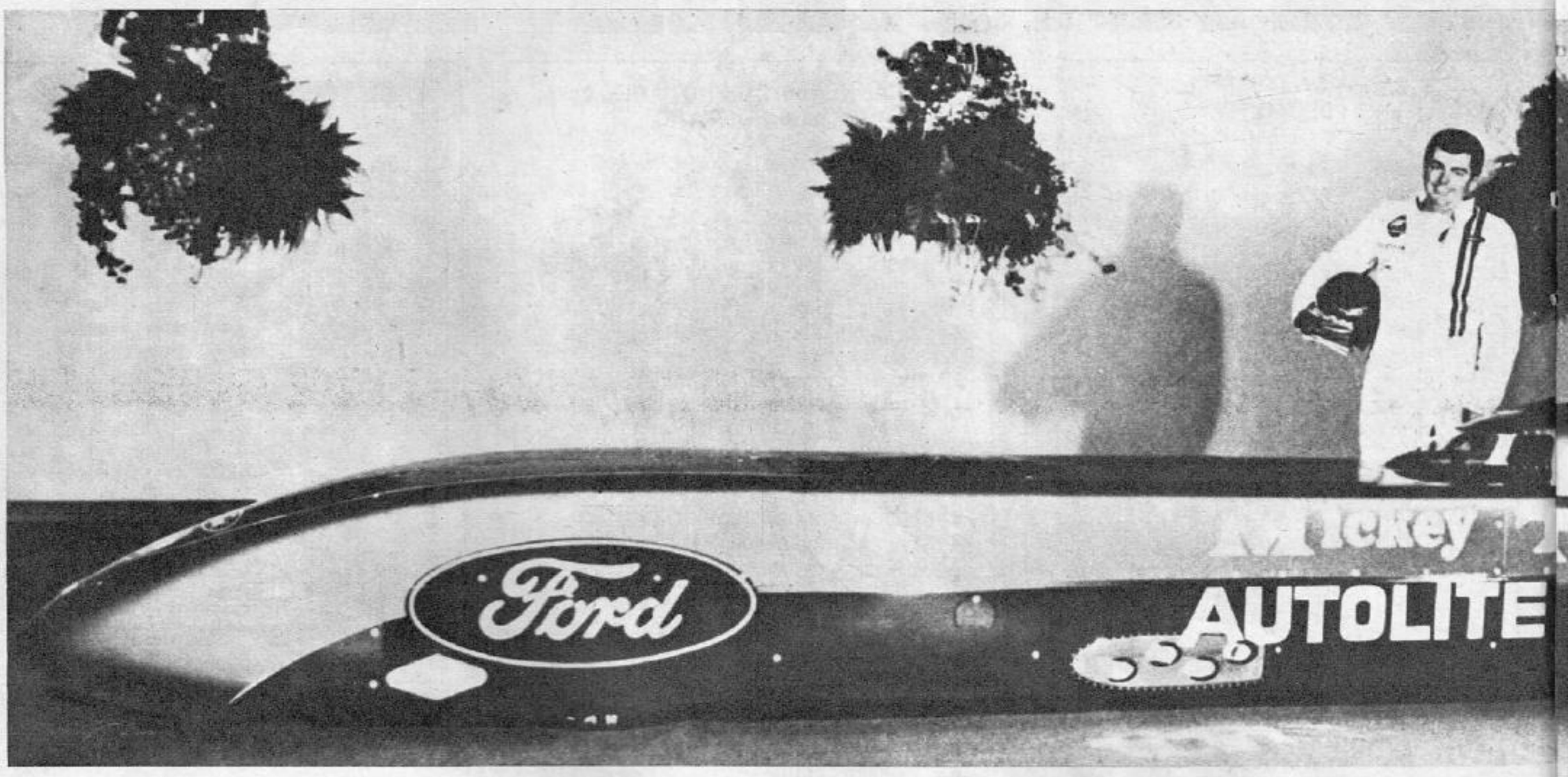
CAMPEONATO DE TASMANIA

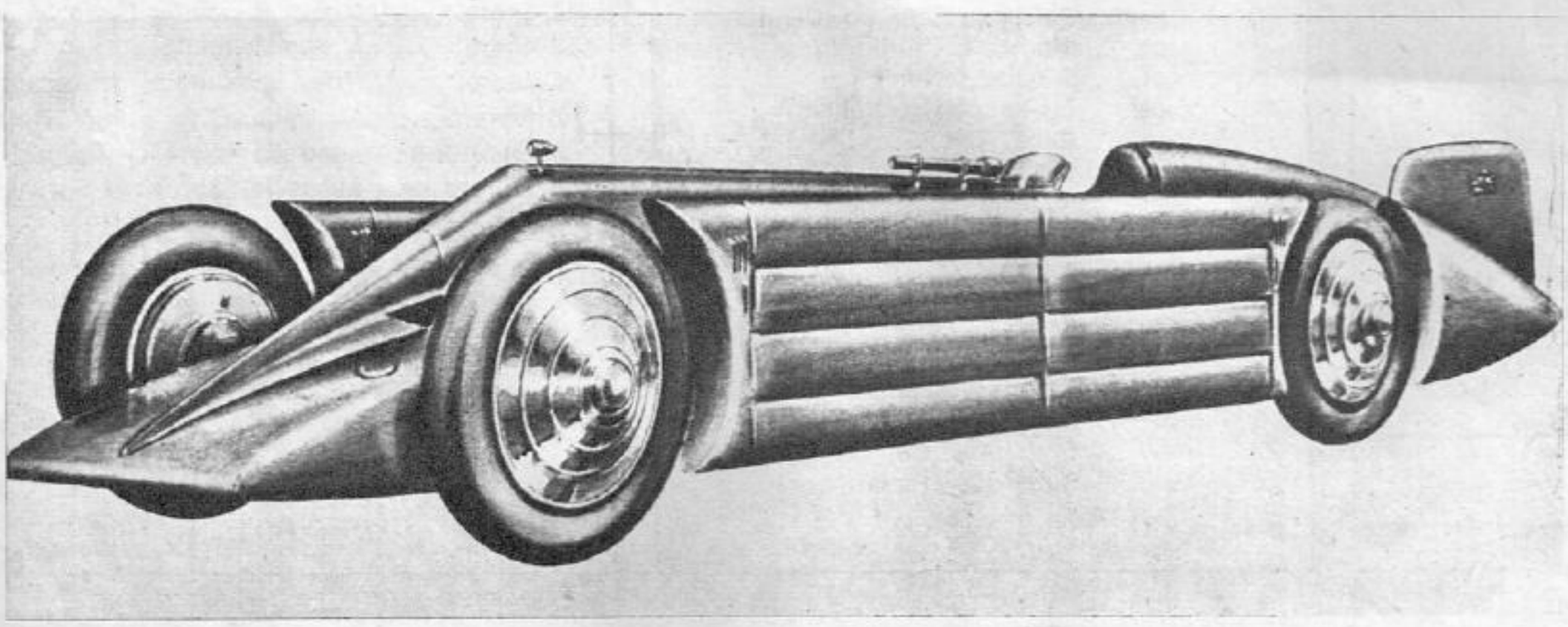
4	enero	Nueva Zelandia: Auxkland
11	enero	Nueva Zelandia: Levin
18	enero	Nueva Zelandia: Christchurch
26	enero	Nueva Zelandia: Invercargill
2	febrero ..	Australia: Srfer's Paradise
9	febrero ..	Australia: Warwick Farm
16	febrero ..	Australia: Sandown Park



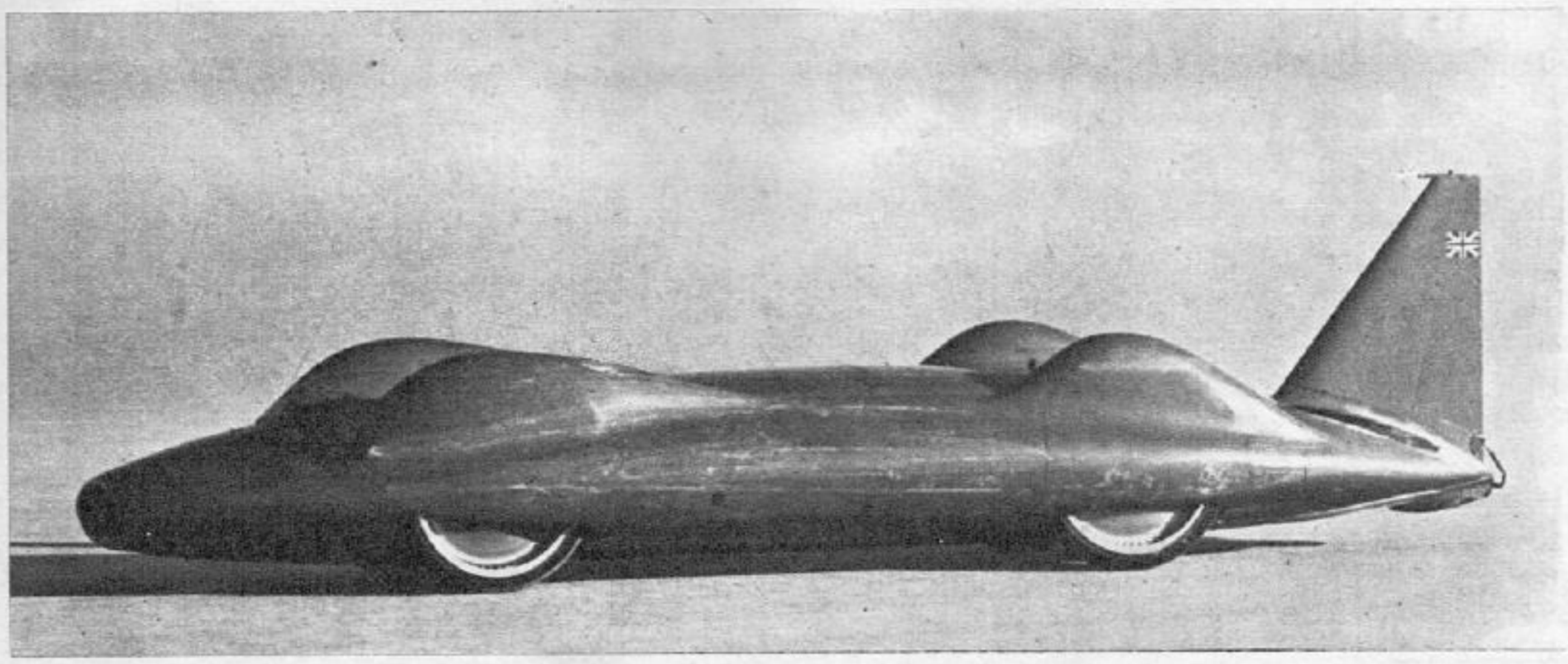


VELOCIDAD MINI





Seagrave se había puesto realmente insistente con ese asunto de los records, y poco conforme con ser el primero en andar a 300, quiso pasar los 400 km/h trepado a este Golden Arrow, en 1929. Sólo alcanzó los 372 km/h.
Se comenta que después del intento, un amigo le dijo: ¡Otra vez será, Gorosito Seagrave!



En 1964 se homologaron tres records sucesivos: primero correspondió a Donald Campbell, tripulando el reconstruido Bluebird en Lake Eyre, Australia. Su marca: 648,7 km/h.

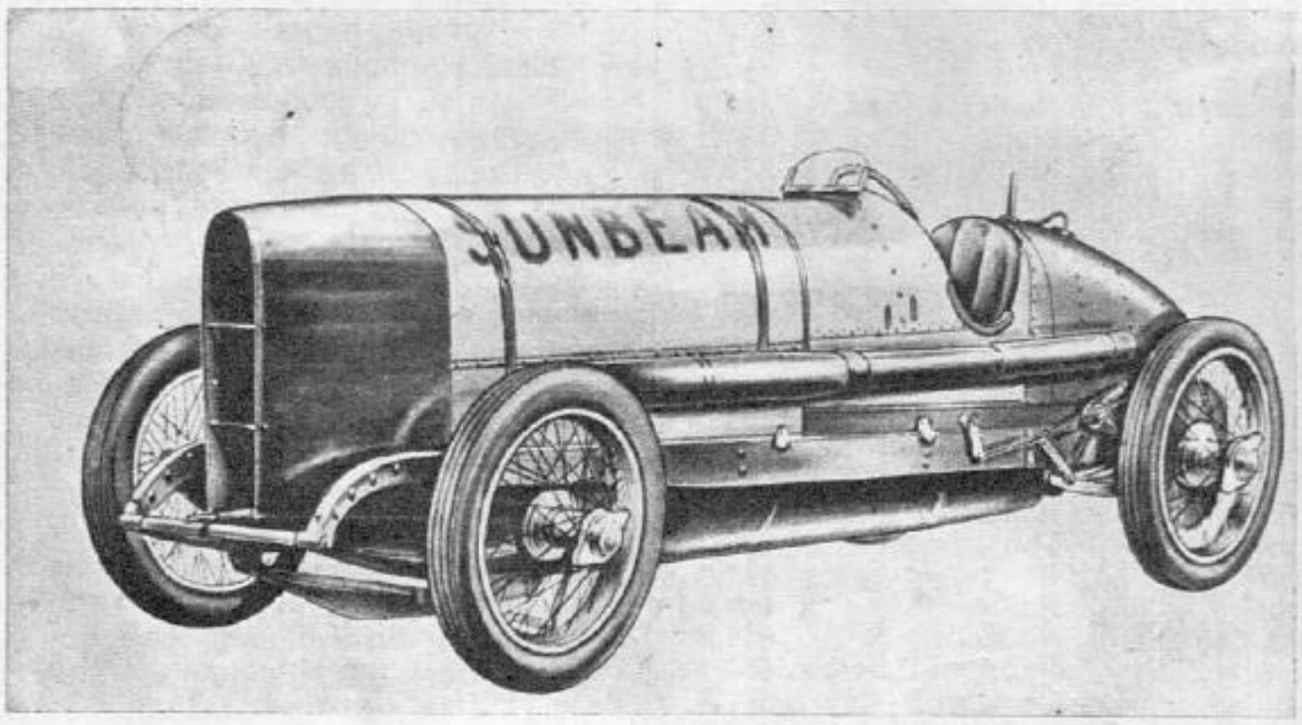
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MA 658 KM/H

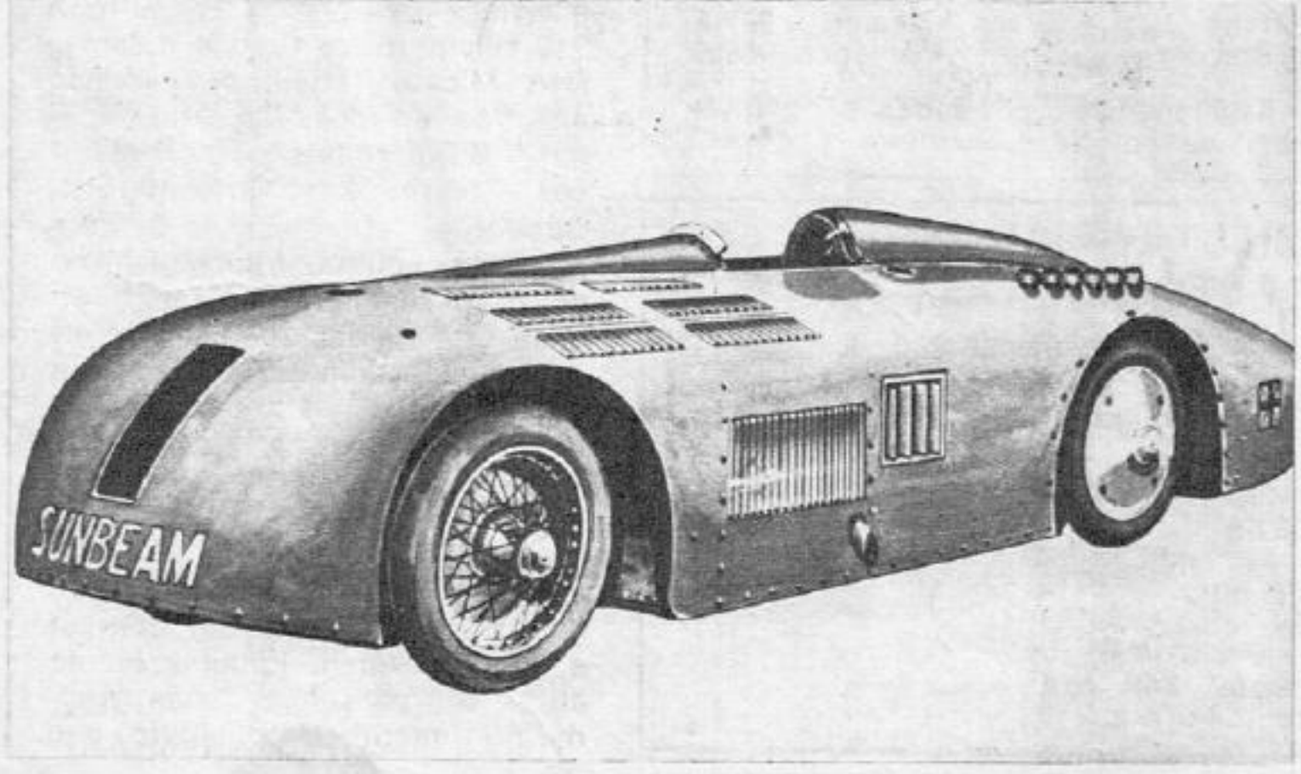


Mickey Thompson intentará batir el record mundial de velocidad de una de las categorías que reconoce el U. S. Auto Club. He aquí cómo piensa hacerlo, y, de paso, lo que pensaron e hicieron sus antecesores

Por: CESAR MARIO SORKIN



Mickey Thompson piensa batir con el Ford Autolite Special el record de velocidad para la categoría "Automóviles de cuatro ruedas, dos motrices y dos directrices", actualmente en poder de Bob Summers (658,6 km/h).



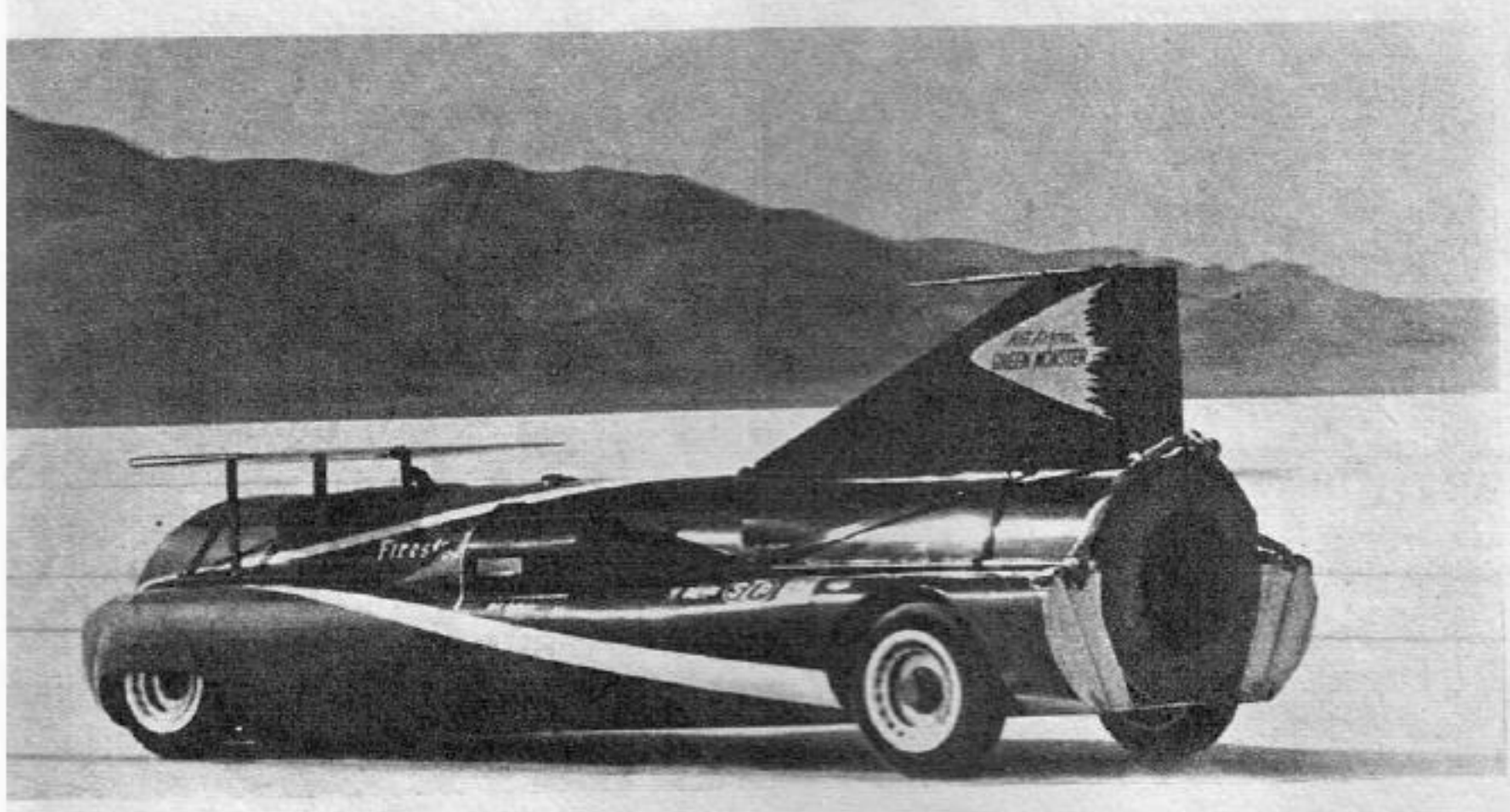
Indudablemente, muchos años han pasado desde que Guinnes se encaramó a este Sunbeam para establecer el record de velocidad del año '22: 215,2 Km/h, marca que dos años después fue quebrada por R. Thomas a bordo de un Delage (230,6).

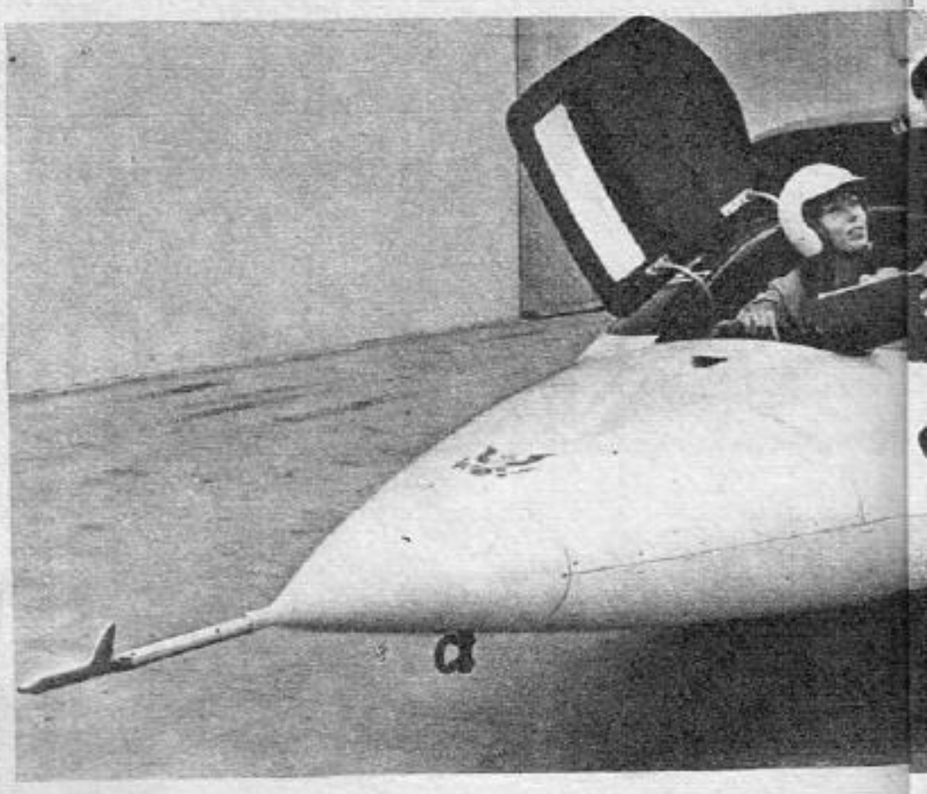
H. O. D. Seagrave fue el primer hombre que superó los 300 km/h en tierra. Para ello utilizó, en 1927, este Sunbeam carenado, todo lleno de buloncitos y rejillas. Detalle curioso: las ruedas delanteras con los rayos a la vista, y las traseras carenadas.

Mickey Thompson hace las cosas a la ligera. Hace un tiempito, se transformó en el primero, entre millones de norteamericanos, en superar la barrera de las 400 millas (unos 640 km/h), sobre tierra —o mejor dicho sobre sal, ya que su intento se realizó en la salina de Bonneville— utilizando un automóvil con motor a pistón. Y como no quedó satisfecho, puesto que nuestro amigo Mickey considera que eso de andar a 640 km/h es cosa de mentecatos y timidones, se está preparando otro artefacto infernal para superar todos los records conquistados sobre autos con motor a pistón. Nuestro personaje en Bonneville ha tenido una actuación sobresaliente en la tradicional carrera del hombre, eterno insatisfecho, por lograr velocidades cada vez mayores. En 1960 adquirió fama mundial por haber alcanzado, en su Challenger I, la velocidad de 406,60 millas/h, record que no fue en aquella oportunidad oficialmente homologado, dado que un desperfecto le impidió recorrer la longitud total de la pista, que mide 16 kilómetros, en ambos sentidos, y dentro del plazo máximo de 1 hora. Así lo establecen los reglamentos del United States Auto Club, que rigen todos los intentos de record en Bonneville. Y ya que estamos en Bonneville, hablemos un poco sobre las características del terreno. Cubierto totalmente de sal pura y cristalina,

→







VELOCIDAD MINIMA 658 Km/h

PROGRESION DE LOS RECORDS MUNDIALES DE VELOCIDAD

Fecha	Piloto	Marca	Record
1898	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	63,1
1899	Jenatzy	Jamais Contente	66,6
1899	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	70,2
1899	Jenatzy	Jenatzy	80,3
1899	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	93,7
1899	**Jenatzy**	**Jenatzy**	**105,9**
1902	Serpollet	Serpollet	120,7
1902	Fournier	Mors	123,2
1902	Augieres	Mors	124,1
1903	Duray	Gobron-Brillie	134,3
1903	Duray	Gobron-Brillie	136,3
1904	H. Ford	Ford Arrow	147,0
1904	K. Vanderbilt	Mercedes	148,5
1904	Rigolly	Gobron-Brillie	152,5
1904	De Caters	Mercedes	156,4
1904	Rigolly	Gobron-Brillie	166,6
1904	Baras	Darracq	168,1
1905	Mac Donald	Napier	168,3
1905	Hemery	Daracq	175,4
1906	**Marriot**	**Stanley**	**205,4**
1910	Oldfield	Benz	211,5
1914	Hornsted	Benz	199,6
1922	Guinnes	Sunbeam	215,2
1924	R. Thomas	Delage	230,6
1924	Eldridge	Fiat	234,9
1924	M. Campbell	Sunbeam	235,2
1925	M. Campbell	Sunbeam	242,8
1926	Segrave	Sunbeam	245,1
1926	P. Thomas	Higham	272,4
1926	P. Thomas	Higham	275,2
1927	M. Campbell	Napier	281,4
1927	**Segrave**	**Sunbeam**	**327,9**
1928	M. Campbell	Napier	333,0
1928	R. Keech	White Triplex	334,0
1929	Segrave	laving Special	372,3
1931	M. Campbell	Napier	395,4
1932	**M. Campbell**	**Napier**	**408,6**
1933	M. Campbell	Rolls-Royce Campbell	438,1
1935	M. Campbell	Rolls-Royce Campbell	445,7
1935	M. Campbell	Rolls-Royce Campbell	484,8
1937	**Eyston**	**Thunderbolt**	**501,3**
1938	Eyston	Thunderbolt	555,9
1938	J. Cobb	Railton	563,4
1938	Eyston	Thunderbolt	575,2
1939	J. Cobb	Railton	593,5
1947	**J. Cobb**	**Railton**	**634,2**
1964	Donald Campbell	Bluebird	648,7
1963	Craig Breedlove	Spirit of America	657,1
1965	Bob Bill Summers	Goldenrod	658,6
1964	Tom Green	Wingfoot Express	664,9
1964	**Craig Breedlove**	**Spirit of America**	**843,5**
1965	**Art Arfons**	**Green Monster**	**927,8**
1965	Craig Breedlove	Spirit of America	966,5

En esta lista aparecen, por orden correlativo de aumentos de velocidad, nombres y cifras.

FORD AUTOLITE ESPECIAL

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTORES
Adelante, motor Ford de 427 pulgadas cúbicas, alimentado por carburadores. Potencia: 810 HP.
Atrás, alimentado por sobrealimentador. Potencia: 1.260 HP.

TRASMISION
Dos sistemas automáticos de tres velocidades.

NEUMATICOS
60,42 cms. de diámetro.

FRENOS
A disco en las cuatro ruedas. Sistema de tres paracaídas de distinto diámetro.

CARROCERIA
Realizada en aluminio.

CHASIS
Estructura de barras de acero tubulares.

DIMENSIONES
Longitud: 9,07 mts.
Altura: 0,68 mts.
Ancho: 0,89 mts.
Trocha delantera: 0,61 mts.
Trocha trasera: 0,48 mts.
Peso total: 2.447 Kg.

la gran salina es lo que resta de un enorme lago que en la era Glacial —o sea hace un ratito— ocupaba parte de los actuales estados de Utah y Nevada; a lo largo de milenios fue adquiriendo su aspecto actual, conformando los alrededores un relieve de particular belleza. Ahora que estamos ubicados en el lugar, veamos los hechos. El vehículo que utilizará Thompson para intentar establecer su nuevo record será un "Ford Autolite Special", impulsado por dos motores Ford de 427 pulgadas cúbicas de desplazamiento, con doble árbol de levas a la cabeza. Uno de los motores, sobrealimentado, se ubica en la parte posterior, desarrollando una potencia de 1.260 HP, que se trasmite a las ruedas traseras. El otro motor, dispuesto en la parte anterior del chasis, desarrolla 810 HP, para las ruedas delanteras. Mickey Thompson piensa ubicarse en posición semirreclinada, entre ambos motores. ¡¡No vas a sufrir calor, Gorosito...!!! Cuando al recordman se le ocurrar frener, cuatro frenos a disco de gran diámetro, ubicados en cada una de las ruedas lo ayudarán en el intento. En caso de urgencia, tres paracaídas de diferentes diámetros se abrirán sucesivamente: el más pequeño, de 60 cm de diámetro, se abrirá primero, seguido de uno de 2,20 m, que se utlizará para reducir la velocidad del aparato a 300-320 km/h. Finalmente, se abrirá el "parachute" más grande, de 5 metros de diámetro, que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

El segundo record ubicado cronológicamente en 1964 fue el de Tom Green, a bordo del Wingfoot Express. Alcanzó en Bonneville 664,9 km/h.

A la izquierda, abajo: Art Arfons quiso ser el hombre más rápido sobre la tierra en 1965. Envasado en esta "belleza" pareció que lo iba a lograr (927,8 km/h). Craig Breedlove, unos meses más tarde, dijo no.

Craig Breedlove, actual poseedor record, 966,5 mk/h, explica a su esposa cómo debe hacer para doblar en la esquina a 600 por hora.



facilitará la última etapa de frenado. ¡Ojalá se te abran los paracaídas, Mickey, porque si no es así, vas a parar en los barrios suburbanos de Kuala-Lumpur!! La estructura del auto, que forma parte integral del chasis, fue construida en base a una diagramación reticulada, realizada en aluminio reforzado extraliviano y barras tubulares de acero-titanio. El vehículo fue completamente diseñado por Mickey Thompson y desarrollado juntamente con el Centro de Diseño y la División de actividades especiales de Ford Motor Company. ¡Que tengas mucha suerte, Mickey, y no te olvides de sacar del tablero, cuando subas al aparato, el cartelito magnético que reza: "No corras, papito..."!

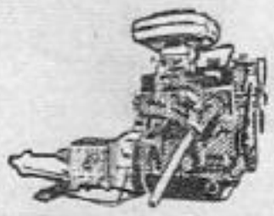
RECORDANDO TIEMPOS IDOS...

Desde 1898 en adelante, los intentos por superar marcas y topes de velocidad se han ido sucediendo casi todos los años, exceptuando los dos forzosos paréntesis impuestos por las dos Grandes Guerras Mundiales. Desde que Chasseloup-Laubat, a bordo de un Jeantaud, llegó en 1898 a la velocidad de 63,1 km/h, se han alternado en el tope de las velocidades alcanzadas muchos nombres y marcas. Haciendo algo de historia antigua (y no tan antigua), veremos quiénes han sido los más rápidos, a bordo de qué autos y las velocidades alcanzadas.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

RECTIFICACION de MOTORES



DE BAJA CILINDRADA

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

FABRICACION de REPUESTOS

Casa GRAF S.C.

FRANCISCO HUE 572

San Andres F.C.G.B.M.



FUNDAS LIN-TAP y... nada más!



A Bastones O Cuadros

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

Techos Vinílicos

CONCORDIA 1410

(Alt. J. B. Justo 6200)

PARA LA LINEA SIEMPRE LO MEJOR... FIAT

Repuestos y Accesorios.

Especialistas en stock completos para casas a instalarse.

GRUPOS DE LIMPIA PARABRISAS CON SUS ACCESORIOS.

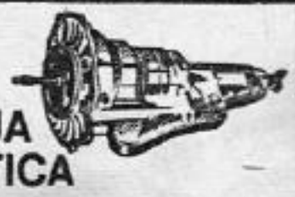
Solicite listas de precios.
Ventas por Mayor y Menor.
Envios al Interior.



J. C. ZUPPIROLI S.R.L.

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

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS DE SU CAJA AUTOMATICA



HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADA

VENTA DE REPUESTOS

CAJAS DE RECAMBIO

DE MARCO Hnos. S. R. L.

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

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

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



mar-sol Avda. JUAN B. JUSTO 2075 - Bs. As. - Tel. 55-7190

ENVIOS AL INTERIOR - DESCUENTOS A MAYORISTAS Y REVENDEDORES

LAVE SU COCHE EN 5 MINUTOS!

WASHER S. C. A.

CADA 10 LAVADOS 1 GRATIS

LAVADO de RUEDAS y GUARDABARROS - ASPIRADO INTERIOR

Lavado al "Champú" secado a aire

Pte. Figueroa ALCORTA 6438

NO VAYA A MAR DEL PLATA!..

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

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

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

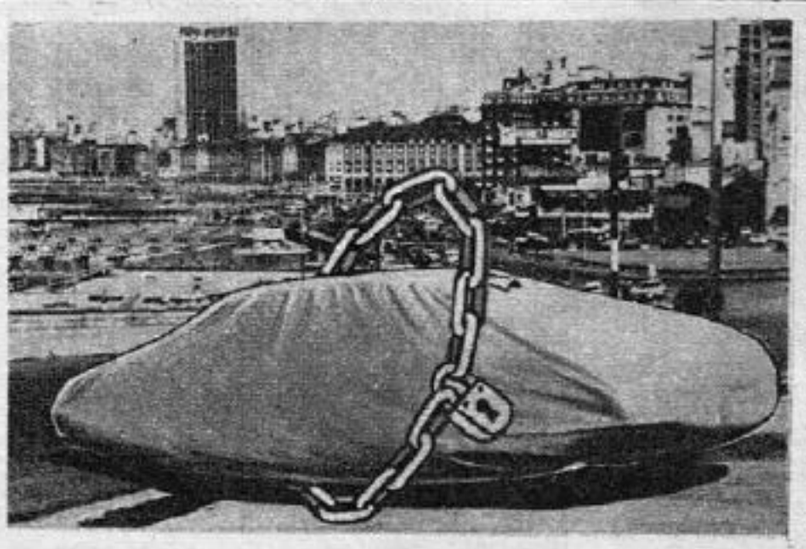
La única funda para cubrir automóviles con seguro anti-robo y ventilación integral.

(Mod. reg. Nº 3004) y patente otorgada Nº 161.655.

CENTRAL LONERA

Bmé. Mitre 2771, T. E. 87-8481 / 9666

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



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

Parabrisas CORSA

motociclismo



Armando Vivacqua resultó ser el nuevo campeón de 175 FI.

AÑO 1968 ¿TRAN

El 68 dentro de todo fue un año interesante para nuestro motociclismo. Pero la confrontación con los pilotos del interior no dio mucho resultado

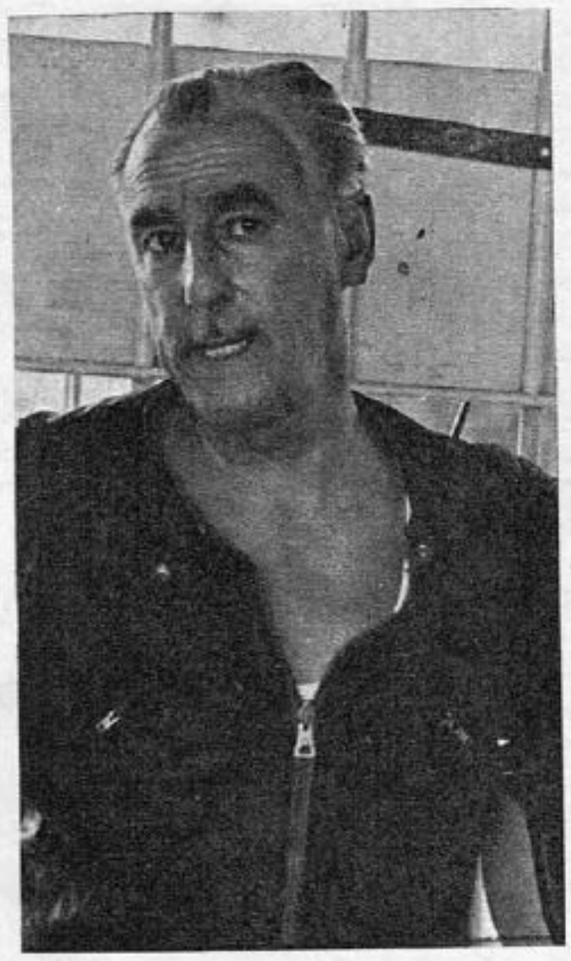
Como fiesta de fin de año faltó la sidra y el pan dulce, pero sobraron discusiones, nervios, gritos, ciertas cosas que nunca se habían visto en las carreras de motocicletas. Pero la última competencia del campeonato llenó tímidamente, por lo menos, la tribuna oficial y se dio el gustazo de definir uno o dos títulos que caminaban "entuavía" por la cuerda floja.

¿Qué pasó durante el año? En síntesis poco, pero hubo buenas novedades. Fundamentalmente se intentó confrontar las virtudes de los pilotos porteños y los del interior. Esa intentona no dio muchos frutos por una serie de problemas equis. Los porteños, por razones económicas no viajaron masivamente a San Juan o San Rafael, y viceversa hacia nuestro autódromo.

Esas carreras en el interior aumentaron la cifra de competencias puntables, pero los títulos se los llevaron nuevamente los enfundados pilotos de Bairres y alrededores, porque simplemente el 80 por ciento de esas carreras que regalaban puntitos eran en el autódromo de Roca y la Gral. Paz.

Técnicamente no hubo grandes novedades. Aparecieron algunas Bultaco en las categorías mayores, entre ellas la del uruguayo Limberg Moreyra, que ganó varias carreras aquí. No se llevó puntos por no estar federado a la FAM pero fue figura cumbre en tres o cuatro competencias.

Las Zanella siguieron siendo imbatibles, más ahora que la seis marchas está muy bien puestas a punto y a las Bultaco en muchas ocasiones le pasaron el trapo. El motor RF de disco rotante (Ing. Raffaldi-Roberto Fattorini) demostró a lo largo de las carreras de la clase 100 cm³ ser lo mejorcito —sino lo mejor— que se construye en nuestro país para motocicletas de competi-



Atrás de las antiparras y del protector bucal y debajo del casco la cabeza de Raúl Ubieta, casi casi triple Campeón Argentino.



Amleto Pomesano. Más o menos es el sidecar. Dirigente de la AACM y subcampeón de las tres ruedas. El hijo le ganó el título; cría ...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CAMPEONATOS ARGENTINOS DE MOTOCICLISMO

Clase 50 cm³ Standard (8 competencias)

Pos.	Piloto	Marca	Pts.
1º	Ciampa, Francisco ...	Demn	53
2º	Schewdt, Jorge	Suzuki	23
3º	Ferrante, Hugo	Demn	17
4º	Rimasa, Hugo	Demn	12
5º	Rodríguez, Andrés ...	Demn	10
6º	Fernández, Luis	Demn	7
6º	Spadaccini, Julio	Zanella	7
8º	Escalante, Javier	Alpino	2
9º	Lippi, Rubén	Demn	1
9º	Foray, Bela	NSU	1

Clase 50 cm³ F. Internacional (8 competencias)

1º	Ubieta, Raúl	Itom	64
2º	Szalay, Ladislao	Suzuki	35
3º	Saorín, José	Itom	24
4º	Pereyra, Roberto	Itom	13
5º	Ansaldo, Juan C.	Zanella	2
6º	Vanetta, Roberto	Demn	1

Clase 100 cm³ F. Internacional (10 competencias)

1º	Médici, Roberto	RF Special	52
2º	Redelico, Domingo ..	Zanella-R	48
3º	Castro, José	Zanella	27
4º	Menéndez, Guillermo .	Tehuelche	19
5º	Rosas, Alfredo	Zanella	9
6º	Gómez, Alberto.....	RF Special	7
7º	Varona, Nery	Puma	6
8º	D'Ambrosio, Fiori	Puma	3
9º	Laos, Carlos	Zanella	2
9º	Pollarolo, Oscar	RF Special	2

Clase 125 cm³ F. Internacional (9 competencias)

1º	Ubieta, Raúl	Zanella RK	59
2º	Vivacqua, Armando ..	Zanella RK	20
3º	Redelico, Domingo ..	Zanella RK	16
4º	Médici, Roberto	RF Special	10
5º	Gentile, Alfredo	Zanella RK	7
5º	Kiernan, Horacio	Bultaco SSS	7
7º	Prado, Oscar	Bultaco SSS	5
8º	Castro, José D.	Zanella	4
9º	Regula, José	Zanella RK	3
9º	Cerdera, Fernando ...	Zanella RK	3
11º	Menéndez, Guillermo.	Zanella	2
11º	Diéguez, Alberto	Zanella RK	2
11º	Rafaelli, Higinio	Morini	2

Clase 175 cm³ F. Internacional (9 competencias)

1º	Vivacqua, Armando ..	Zanella RK6	37
2º	Ubieta, Raúl	Zanella RK6	37
3º	Catania, Pancracio ...	Ducati	14
4º	Fernández, Juan C. ..	Zanella RK6	12
5º	Sabatelli, Víctor	Ducati	11
5º	Redelico, Domingo ..	Zanella RK	11
7º	Contreras, Julio	Zanella RK	10
8º	Kiernan, Horacio	Bultaco SSS ...	6
9º	Di Clérico, Darío ...	Morini	5
9º	Perroni, Camilo	Morini	5
9º	Rafaelli, Higinio	Morini	5
12º	Prado, Oscar	Bultaco SSS	4
12º	Pilepich, Juan	Gilera	4
13º	Saorín, José	Parilla	2

Clase Sidecars fuerza libre (8 competencias)

1º	Pomesano (h)-Paulero	Norton	52
2º	Pomesano-Quaremba .	Norton	39
3º	Rodríguez (h)-Coma ..	Triumph	15
4º	Grezzi-Grezzi	Matchless	13
4º	Lepiani-Lepiani	Triumph	13
6º	Cristaldi-Alliar	Norton	11
7º	Di Meo-Puerto	H. R. D.	5
8º	Giordano-Castro	Norton	4
9º	Rodríguez-Agusti	Triumph	3
9º	Gasalla-Nicola	Brooks Super ...	3
11º	Ferro-Adami	DKW	2

SICION?

ción. Roberto Médici llevó al tope del Campeonato un motor de esa marca y pelo. Redelico ensayó un Zanella 100, también a disco rotante, construido por él mismo y sus colaboradores.

Raúl Ubieta y Roberto Médici fueron los *booms* humanos del año. El primero, extraído de las filas de la categoría mínima por el ojo del cubero Luciano Fernández llegó incluso (cosa que pocos saben) a clasificarse Subcampeón Sudamericano en la clase 250 cm³ gracias a su incursión chilena en una fecha de dicho campeonato donde se clasificó segundo frente a motocicletas de 250 cm³ con la Zanella BK seis marchas de 175. Por supuesto en 50 cm³ siguió con sus apabullantes triunfos y dominó, como hace mil años que lo hace, la temporada de la categoría. Fue Campeón 1968 también en 125 con la *Patito Feo Mark I* de Luciano Fernández, concurrente propietario de tres Zanella RK que corren rodeadas por cierto hálito oficialista.

En 175, en la última carrera, Armando Vivacqua le ganó el título a Ubieta. Si bien terminaron empatados en el puntaje, el título le correspondió a Vivacqua por tener 6 victorias frente a un par de Ubieta. Vivacqua es de los muy pocos que son figuras muy conocidas dentro del ambiente y que desde hace años milita efectivamente en el motociclismo.

Sidecars, igual que en años anteriores se caracterizó por los viejos motores ingleses y por el total dominio del apellido Pomesano. Nuevamente el hijo, Alberto con la compañía de Paulero le ganaron el título a su padre y al inseparable Quaremba. Fueron dos Norton.

El hecho trágico fue el fallecimiento de Víctor Sabatelli, figura de renombre que desde hace varios años figuraba en los marcadores. Un accidente en el autódromo de Buenos Aires nos privó de su figura.

En 50 cm³ standard Francisco Ciampa también dominó. En la penúltima se llevó el título de su categoría con... !!!30 puntos de ventaja!!!

Fue un año un poco mejor que el anterior. Y más todavía que el 66. Pero el 69 se vislumbra todavía superior. El 69 que empieza en el tercer domingo de marzo para empezar una nueva temporada.

CARNAVAL EN RIO



Excursiones de esplendente colorido

PORTO ALEGRE - CURITIBA - SAN PABLO - RIO

Hoteles de 1ª categoría

Viajando en las lujosas

M/N.: EUGENIO "C" - GIULIO CESARE - AUGUSTUS

Salidas: 8 - 9 - 11 y 14 de Febrero de 1969

Planes aéreos, terrestres y combinados

desde: $ 3.000 mensuales y anticipo

OTRAS EXCURSIONES EN COMITIVA

Salidas: 14 y 20 de Enero

SOLICITE FOLLETOS

FURLONG

Fundada en 1887

Cangallo 460 - Tel. 30-3709 - 33-0364 y 34-0400

vacaciones CORSAS

Turismo a tres puntas: Porto Alegre, San Pablo o Río, en todos los casos en Brasil nos esperan excelentes playas y caminos de "alta rotación"

por NORBERTO ALVAREZ OJEA

Hemos esperado deliberadamente el receso de los fierros (léase: TM, TC, F.2 y otras yerbas) para proponerles a los corsas las distintas alternativas de unas vacaciones que no desmerezcan sus condiciones de fierreros a fondo.

Abrimos tan corsístico quehacer con toda una primicia de carácter turístico-internacional: es posible viajar al Uruguay y al Brasil con el automóvil sin necesidad del **Tríptico**, lo que simplifica enormemente los trámites y ahorra una cantidad respetable de pesos. Y además la habilitación de la carretera costera uruguaya-brasileña de Montevideo-Chuí-Porto Alegre, permite llegar de Buenos Aires a Río, vía Colonia, por una ruta totalmente pavimentada.

Por otra parte, una feliz iniciativa de la embajada del Brasil en Buenos Aires, con la colaboración de SETUR (Servicio Estatal de Turismo de Río Grande do Sul), nos permitió comprobar sobre el terreno las excelencias de la citada ruta y concretar la publicación del mapa a todo color que ofrecemos a nuestros lectores.

PROGRAMA DEL VIAJE

El crucero del río de la Plata con el automóvil puede hacerse a bordo del "ferry" de bandera uruguaya "Atlantic" o con la motonave "Nicolás Mihanovich" de nuestra flota fluvial. Ambas embarcaciones, si el tráfico lo requiere, hacen varios viajes. En todos los casos se impone la reserva anticipada de bodegas, sobre todo si se decide viajar en los meses topes de enero y febrero. El automóvil debe ser embarcado por su dueño, o por la persona que el mismo designe, ya que las naves citadas poseen rampas de acceso que permiten la entrada y salida del automóvil en marcha.

En la vecina orilla, Colonia (Uruguay), el automóvil desembarca por sus propios medios y luego de un rápido trámite de ingreso al país, ya se está en condiciones de enfilar la carretera a Montevideo, que enlaza con la ruta Chuí-Porto Alegre.

No podemos en este viaje hacer una programación estricta de horarios, pues todo depende de la hora de embarque y desembarque en Colonia.

El itinerario podrá seguirse paso a paso en el mapa y hoja de ruta de las páginas 33 a 36. Asimismo en ese apartado se encontrarán todas las referencias necesarias para viajar y la forma de obtener información complementaria sobre el terreno.

En esta breve introducción al viaje nos limitaremos a señalar algunos puntos de marcado interés y dar una lista de hoteles (pág. 38) con precios en moneda brasileña, actualmente 1 cruzeiro, $ 91.70.

Antes de concluir este introito queremos contestar a muchas consultas sobre "camping" en Brasil. El Touring Club brasileño está encarando en forma eficiente la infraestructura necesaria. De decidirse por el camping presentarse a las autoridades estatales de turismo de la localidad que corresponda y solicitar las autorizaciones correspon-

En otro orden de cosas les diremos que no se sorprendan si en algunos lugares de las rutas les cobran peaje, son pocos pesos, y... todo sea por las supercarreteras. También que las aduanas han cambiado, son tolerantes dentro de la ley con el turista, pero no olvide de llevar toda su documentación en regla (ver páginas 33 a 36) y dientes; también puede hacerse este trámite ante las autoridades camineras de los cuerpos policiales.
de registrar al salir: máquinas fotográficas, lentes complementarios, radios, armas, etc. para no tener problemas al reingresar al país.

Con respecto al peso del coche por las aduanas debemos aclararle un concepto: Uruguay le otorga franquicias para entrar y salir una sola vez de su territorio, sin Tríptico; el Brasil, a su vez, le permite hacer idéntico trámite en su frontera con el Uruguay (Chuí) quiere decir que de esta forma, aun no muy ortodoxa, se puede llegar a Brasil, vía Uruguay, aprovechando el buen acceso pavimentado.

En estos momentos hay negociaciones para que Uruguay permita el tránsito sin el **Tríptico** a los turistas que vayan al Brasil, vía Montevideo. Antes de viajar asesorarse en el ACA o TCA sobre la documentación necesaria. Queda un recurso, volver a la Argentina por Uruguayana-Paso de los Libres, pero por el momento se trata de muchos kilómetros de ripio, en la parte brasileña se calcula que la ruta Porto Alegre-Uruguayana estará terminada dentro de dos años. Se pasa por el puente internacional de Paso de los Libres (Corrientes).

Sólo nos resta desearles unas buenas vacaciones "corsas" y un "boa suerte con as garotas".

...Y finalmente Río, cálidas playas y su Carnaval cumbre.



Plática en la cubierta del "Atlantic", mientras los autos flotan rumbo a Colonia. En primer plano, sentado de frente, don Federico Fernández Pita, inefable presidente del Touring Club.



(Continúa en página 38)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EN AUTO AL BRASIL

Una excelente ruta nos acerca a la colorida belleza del Brasil turístico. En apretada síntesis damos la información necesaria para viajar

En la presentación del Brasil turístico que ofrecemos hoy a nuestros lectores hemos omitido deliberadamente toda especulación literaria; el mapa en colores es más elocuente que las palabras, los nuevos kilómetros de pavimento recientemente terminados unen en forma indisoluble a los países del Plata con el sur brasileño, sus playas y sus paisajes; y acercan al viajero a San Pablo y Río, meta final de esta tournée turística continental.

El inventario completo de bellezas y atractivos turísticos escapa a las posibilidades de una nota periodística; por eso, y solamente a título de una breve reseña, puntualizamos lo más destacado de cada región, o, mejor dicho, de cada ciudad de nuestro itinerario; el resto lo irá descubriendo paso a paso el lector, con el encanto de las cosas inesperadas. La cordialidad con que será recibido en tierra brasileña hará el resto.

PORTO ALEGRE (Estado de Río Grande do Sul)

Se trata de una ciudad de avanzada en el sur brasileño, y la gran puerta de entrada al Brasil vía Montevideo-Chuí. Sus casi 900 mil habitantes hablan a las claras de su pujanza. Junto a construcciones coloniales asoman, en afán de espacio, monumentales edificios de muchos pisos. Junto al viejo y nostálgico tranvía, cientos de automóviles surcan sus calles y avenidas.

Para quienes disponen de poco tiempo para sus vacaciones el viaje bien podría terminar aquí, pues Porto Alegre cuenta, a poca distancia de la ciudad, con extensas y suaves playas que invitan al descanso. Se completa el panorama turístico del sur brasileño con paseos por la ciudad y sus alrededores, cuyos principales detalles damos a continuación:

Parque Farroupilha: está ubicado en el perímetro urbano y es el mayor parque abierto del país, cubriendo un área de 30 hectáreas. **Caxias do Sul:** a 129 kilómetros de Porto Alegre y a 760 metros de altitud se encuentra la ciudad de Caxias do Sul. Es famosa por sus vinos y su "Fiesta de la Uva". **Islas:** alquilando lanchas junto al Palacio del Comercio se pueden visitar las islas de Pintada y de Francisco Manuel. Sobre el río Guaiba se extiende el mayor puente del Brasil (15 kilómetros de extensión), pues siendo el punto de convergencia de otros cinco puentes constituye el centro de irradiación de la red caminera que conduce al sur del Estado y a las repúblicas del Plata. **Taimbezinho:** situado a más de 900 metros sobre el nivel del mar, es una línea de fractura en la montaña a través de 8 km de anchura mínima y de una profundidad entre los 200 y 400 metros. El espectáculo que ofrece la naturaleza en tan espectacular cañón es deslumbrante. La distancia de Porto Alegre es de 190 kilómetros, y la hora para el mejor espectáculo, por su visibilidad, antes de las 10 de la mañana.

Playas: Se destacan: Torres, Tramandaí, Capão da Canoa, Cassino y Atlántida. Estas playas se hallan situadas a una distancia de 100 a 200 Km de la ciudad, formando una sucesión de pintorescos balnearios que ofrecen todas las comodidades al viajero.

SAN PABLO (Estado de San Pablo)

Con sus casi 6 millones de habitantes, San Pablo constituye la primera aglomeración urbana del Brasil y la síntesis de su poderío industrial moderno. La ciudad, ubicada a 820 metros sobre el nivel del mar, posee un clima apacible. De San Pablo parte una espectacular supercarretera hasta el puerto y playas de Santos, durante cuyo trayecto de 68 kilómetros se marcha sobre un camino entre montañas de excepcional belleza. Entre los principales paseos mencionaremos: **Parque Ibirapuera:** ocupa 430 mil metros cuadrados, rodeado de barrios elegantes; en su perímetro se halla ubicado el Planetario, el Palacio de las Naciones y otros notables edificios. **Eldorado:** a 20 minutos del centro se encuentra esta ciudad donde se extiende, cerca de la represa "Billings", un lago artificial de 130 km². **Instituto Butantán:** centro experimental famoso internacionalmente, se prepara el suero antiofídico y tiene un museo de Zoología.

RIO DE JANEIRO (Estado de Guanabara)

Su bahía ofrece uno de los espectáculos más bellos del mundo, sus pla-

DE PORTO ALEGRE A RIO DE JANEIRO

REFERENCIA

CAMINO PAVIMENTO
CAMINO DE TIERRA

11 DISTANCIAS EN KILOMETROS

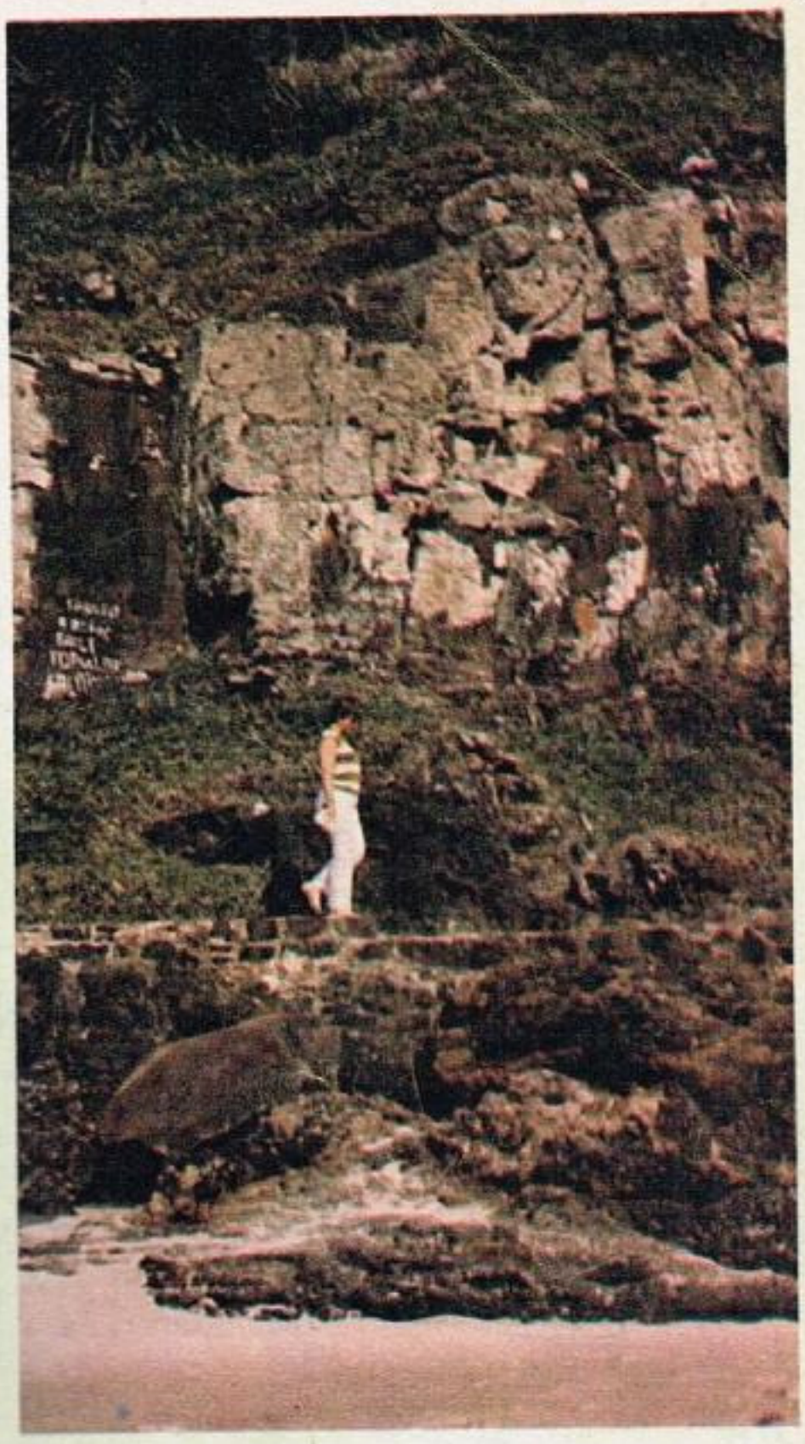
RIO DE JANEIRO
MINAS GERAIS
SAO PAULO
PARANA
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL
OCEANO ATLANTICO

a TRÊS RIOS - B. HORIZONTE
BARRA MANSA
Itatiaia 39
PIRAI 63
462B
Engenheiro Passos 46
Viuva da Graça
31
REZENDE 36
QUELUZ
CACHOEIRA
27
Clube dos Quinhentos
GUARATINGUETÁ
Aparecida 47
TAUBATÉ
SAO JOSÉ DOS CAMPOS 38
116B
a BRASILIA
62
GUARULHOS 10
SAO PAULO
COTIA 34
SÃO ROQUE
SOROCABA 36 28
32
ITAPECERICA
Isla DE S. AMARO
SANTOS
77
125
ITAPETININGA
116B
135
JUQUIÁ 30
REGISTRO 25
APIAÍ
JACUPIRANGA
RIBEIRA
Rio Ribeira
181
95
a FOZ DO IGUACU
Atuba
CURITIBA
71
Campo Largo 44
17
111
Rincão 10
101B
Três Barras 13
Rio de Várzea
Pirabeiraba
Isla S. FRANCISCO
JOINVILLE 22
Coqueiros
Itapocu 10
RIO NEGRO
Rio Negro
47
Itajubá 21
MAFRA
JARAGUÁ DO SUL
Penha 19 16
ITAJAI
38
Rio do Testo 15
38
CAMBORIU 13
INDAIAL 32
GASPAR 13
Itapema 20
TIJUCAS 28
232
19
Rio Tijucas
Encruzilhada 12
RIO DO SUL
AGRONOMICA 20
BIGUAÇU 20
SAO JOSÉ 8
FLORIANÓPOLIS
116B
26
Serril
PALHOCA 6
27
Encruzilhada
36
Palmeira
PAULO LOPES
Indios
82
IMBITUBA
LAJES 16
LAGUNA
Barra de Laguna
Rio Pelotas
TUBARÃO 12
115
JAGUARUNA 48 14 32
Rio Urussanga
CRICIUMA
Icara 30
P. do Socorro
VACARIA
ARARANGUA 53
Rio das Antas
Rio Mampituba
TORRES
108
21
Tres Cachoeiras
Rio Três Forquilhas
CAXIAS DO SUL 35
Terra da Areia
Rio Caí
101B 52
NOVA PETRÓPOLIS
OSÓRIO
TRAMANDAI
55
Arroio Cadeia
29
SANTO ANTÔNIO
NÔVO HAMBURGO 8
ESTEIO 52
GRAVATÍ
SÃO LEOPOLDO 18
CANÔAS 14
30
PORTO ALEGRE
Lagoa dos Patos
Rio Jucui
a Pelotas

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Cerca de la frontera sur, comienza una serie de playas de declive suave y aguas cálidas, con fáciles accesos.



Mar y cerros en un paisaje de excepcional belleza.





yas, entre las que se destaca Copacabana, están abiertas al turismo casi todo el año, y esta fiesta del color y del espíritu culmina desde épocas inmemoriales con su clásico Carnaval, que moviliza multitudes de todo el mundo.

Además de las playas, debemos destacar: **Pan de Azúcar:** en la entrada de la bahía de Guanabara, a pocos minutos, tanto del centro como del barrio de Copacabana, se eleva el Pan de Azúcar, monte rocoso de 395 metros de altura. Desde su cumbre, adonde se llega en un funicular, se puede apreciar la más bella vista de Río de Janeiro. **Corcovado:** desde su cumbre (710 metros de altura) se puede ver toda la ciudad, la bahía de Guanabara, las islas y montañas vecinas. En su cima se encuentra la estatua del Cristo Redentor, de 38 metros de altura. **Viaduto das Canoas:** construido sobre un abismo, constituye un atrayente motivo de curiosidad. En el marco de un bello paisaje natural, el restaurante y la boîte "Canoas" permiten, desde sus terrazas, observar un colorido paisaje de playas, océano, campos de golf y montaña. **Isla de Paquetá:** es la más exótica de las islas que pueblan la bahía, un ameno paseo en barcas (80 minutos de viaje), que cada 2 horas parten de la plaza 15 de Noviembre (informes: tel. 31.0996), conducen a este centro de veraneo, con playas y pintorescos bosques.



Subida al campo de golf del "peñasco", en Torres.

INFORMACION COMPLEMENTARIA

La EMBAJADA DEL BRASIL en Buenos Aires, por intermedio de su Sector de Promoción Comercial, tiene una oficina de información turística ubicada en la Avda. Corrientes 330, 2do. piso, donde se atiende al público de 14 a 18.

Porto Alegre: SETUR, Rua Uruguai 155; Consulado Argentino, Rua dos Andradas 1234. SAN PABLO: TC, Dto. Turismo, Q. de Andrada 35; Consulado Argentino, Araujo 216. RIO: Secretaría de Turismo, Sao José 90; Consulado Argentino, Avda. Rio Branco 37. CURITIBA: Sec. de Turismo, Rua 15 de Novembro 279. SANTOS: Consejo Municipal, Av. C. Nébias 861; Consulado Argentino, P. José Bonifacio 59.

DOCUMENTOS PARA VIAJAR

Los argentinos nativos o naturalizados necesitan los siguientes documentos para viajar al Brasil como turistas:

Libreta de Enrolamiento (Libreta Cívica) o Cédula de Identidad, actualizados, indistintamente. (Aclaramos que no se exige más **certificado de viaje).**

Certificado de Vacuna Internacional; se obtiene en Salud Pública, Avda. Córdoba 3120, de 7 a 19, o en delegaciones provinciales.

PARA VIAJAR CON EL AUTOMOVIL

Además de los documentos citados más arriba, se requiere:

1º) Presentar en los puestos aduaneros de las fronteras del Brasil la documentación que se detalla a continuación: a) **Tarjeta consular** para la entrada como turista al Brasil, exigida para el conductor y sus acompañantes (trámite a realizarse en el consulado del Brasil); b) Recibo de patente del vehículo (si no estuviera a nombre del interesado, autorización del propietario, con la firma **certificada** por escribano público, legalizado a su vez por el Colegio de Escribanos, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y el consulado del Brasil); c) **Permiso internacional para conducir** (los otorgan el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino, Avda. del Libertador 1850 y Esmeralda 601, respectivamente). Hay que presentar el **registro argentino** de conductor y una fotografía de 4x4 de frente, fondo blanco. Este permiso es también obligatorio para todos aquellos que deseen conducir en territorio brasileño.

Vista de la playa de Torres.



2º) En la **Aduana brasileña** de frontera se deberá firmar un **Certificado de garantía** mediante el cual se compromete a reexportar el automotor dentro de un plazo máximo de 60 días.

3º) Si la intención del visitante es salir del Brasil por otro lugar de frontera, deberá indicarlo en la Aduana del lugar de entrada.

Para mayores datos o informaciones sobre trámites legales para obtener toda la documentación dirigirse a: **Automóvil Club Argentino - Turismo Internacional,** Avda. del Libertador Gral. San Martín 1850, tel. 83-6061, o al **Touring Club Argentino - Dto. de Relaciones Públicas,** Esmeralda y Tucumán, tel. 392-3018, 392-8170 y 392-7994.

INFORMACIONES UTILES PARA EL AUTOMOVILISTA

(Auxilios mecánicos y trámites legales en Uruguay y Brasil)

CENTRO AUTOMOVILISTICO

COLONIA: Aux. Mec. Brum y Saravia.
MONTEVIDEO: Dante 2384, tel. 4.20.91-92.

TOURING CLUB DEL BRASIL

URUGUAYANA, Rua Vasco Alves 2633, tel. 467; RIO GRANDE, Rua Benjamin Constant 51, tel. 668; **Nóvo Hamburgo,** Av. Pedro Adams Filho 5115, tel. 2202; CAXIAS DO SUL, Rua Marques de Herval 576, tel. 332; PORTO ALEGRE, Rua dos Andradas 736, tel. 46717 y 91082; CURITIBA, Carlos Carvalho 185, tel. 47342; SAN PABLO, Av. Tiradentes 729, tel. 34-2327; SANTOS, Av. Claudio Manoel da Costa 291, teléfono 2.9061; SAO JOSE DOS CAMPOS, Praça Afonso Pena 142, tel. 3983; RIO DE JANEIRO, Praça Mauá (Est. Marítima), tel. 23.1660.

CRUCE DEL RIO DE LA PLATA

(Precios de fletes y pasajes)

Automóviles hasta 500 kilos, ida y vuelta, $ 9.000; de 501 a 1.000 kilos, $ 10.000; de 1.001 a 1.600 kilos, 11.000; de 1.601 a 2.000 kilos, $ 12.000, y de 2.001 a 2.500 kilos, $ 13.000. Motocicletas, $ 2.500; motonetas, $ 2.000; lanchas-botes veleros sobre trailers, trailers sueltos y casas rodantes, hasta un volumen de 12 metros cúbicos, $ 10.000. Excedente, a razón de $ 990 cada metro cúbico. PASAJEROS: 1.800 pesos ida y vuelta (menores de 3 años sin cargo).

ATLANTIC: agente en Bs. As., Fernández y Moscoso, Av. Corrientes 400, tel. 49-5193. FLOTA FLUVIAL ARGENTINA: agentes: Casa Piano, San Martín 347; Delfino Turismo, San Martín 427; Onda, Florida 502; Furlong, Cangallo 460; Eves, Tucumán 702.

DESDE COLONIA, DISTANCIA EN KILOMETROS:

Colonia - Montevideo, 176; Montevideo - Chui, 341; Chui - Pelotas, 252; Pelotas - Porto Alegre, 245; Porto Alegre - Lajes, 357; Lajes - Curitiba, 352; Curitiba - San Pablo, 403; San Pablo - Río, 411. TOTAL: de Buenos Aires a Río de Janeiro, 2.600 kilómetros.



SERVICIOS MECANICOS Y COMBUSTIBLES EN RUTA

DE COLONIA A CHUI

(numeración decreciente)

Km.	
178	Colonia
121	Shell
	AC del Uruguay
118	Shell
102	Esso
72	Shell
52	Esso
	Shell
31	Shell
0	Montevideo
89	Shell
140	Shell
210	Shell
341	CHUI

DE CHUI A PORTO ALEGRE

0	Chui
	Todos los servicios.
	Ruta nueva, pocos servicios hasta Pelotas.
165	TAIM Nafta
252	PELOTAS (ciudad)
	Todos los servicios
274	Shell
292	Esso
321	Ipiranga
348	Ipiranga
379	Shell
381	Esso
444	Ipiranga
445	Texaco
489	Shell
497	Porto Alegre
	Todos los servicios

DE PORTO ALEGRE A SAN PABLO

Km.	
0	*Puesto fiscal*
0,5	Texaco
9,5	Shell
22	Shell
49	Shell
86	Ipiranga
111	Esso
123	Texaco
154	Esso
231	Texaco
452	VACARIA

DE VACARIA A CURITIBA

(numeración Km. decreciente)

452	Salida
450	Shell
	Texaco
422	Atlantic
288	Texaco
271	Esso
225	Esso
195	Atlantic
171	Esso
111	Ipiranga
104	Shell
103	Shell
62	Texaco
23	Esso
12	Esso
9	Shell
4	Esso
0	CURITIBA

DE CURITIBA A SAN PABLO

(numeración Km. decreciente)

404	Se inicia camino doble
401	Esso
217	Atlantic
216	Shell
185	Esso
56	Shell
39	Texaco
25	Esso
14	Ipiranga
12	Atlantic
11	Esso
0	SAN PABLO

DE SAN PABLO A RIO

Autopista Dutra

(Numeración Km. ascendente)

0	Salida
8	Atlantic
9	Esso
14	Esso
56	Shell
68	Shell
73	Esso
75	Texaco
81	Ipiranga
103	Shell
118	Texaco
137	Shell
145	Ipiranga
172	Shell
185	Esso
222	Atlantic
228	Shell
282	Shell
287	Shell
342	Esso
357	Shell
386	Shell
389	Esso
394	Shell
406	RIO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

se paga en una sola temporada de vacaciones!..



GACELA

Sí, GACELA convierte en inversión todo gasto de vacaciones, porque en una sola temporada de turismo familiar, se paga sola. Analice estas ventajas:
• Capacidad para 4 personas • Se arma en sólo 7 minutos • Puede remolcarse con cualquier vehículo • Equipada con rodados 560 x 13 x 4T. • Con cocina 2 hornallas a garrafa • heladera a hielo • tanque de agua.

para el gran turismo familiar... casas rodantes

marisierra

Equipadas con máximo confort y a "todo lujo", con baño, cocina, heladera, camas, comedor, etc.



MARISIERRA I
Capacidad: 2 personas



MARISIERRA II
Capacidad: 4 personas

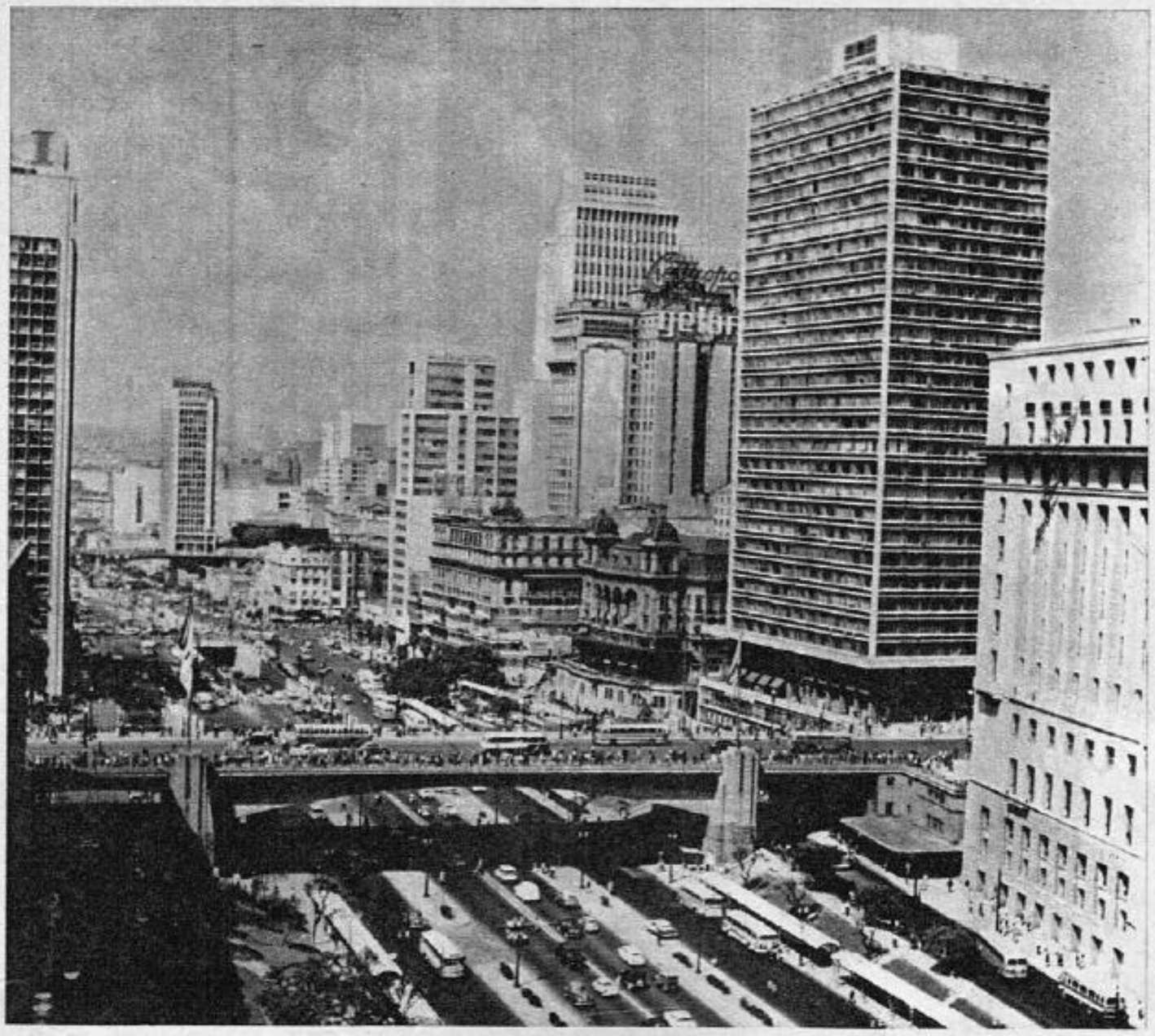


MARISIERRA III
Capacidad: 6 personas

Con los más amplios planes de financiación!
Fabrica y Vende: INDUSTRIAS CARROCERAS METALICAS **INCAMET S.A.**
Vicente López 272 - QUILMES - Tel. 253-0987 Exposición: Av. Calchaquí Km. 22,5 - QUILMES

TRIVEX

(Viene de página 32)



En Porto Alegre junto a los "Volks" el tranvía. El de la foto (hombre precavido) lleva su merienda para el "veloz viaje" a troley.



San Pablo y sus elevadas "ruas", símbolo del Brasil moderno.

HOTELES EN NUESTRO ITINERARIO

CHUI:

PARADERO SAN MIGUEL, sobre el camino.
BP, tel., rest. a la carta, bar. Precios por día: 1 persona 20. Dos personas 30. NCR $.

PELOTAS:

CURI HOTEL; Gral. Osorio 717, Tel. 4429.
BP, Tel., Rest/C Garaje. Precio por día: 1 pers. 10, 2 pers 18. Moneda Brasileña NCR $.
REX HOTEL; Pedro Osorio 205, Tel. 1163.
BP, Tel. Precio por día: 1 pers. 11; 2 pers. 19 a 20 Mon. Bras. NCR.

CAXIAS DO SUL:

SAMUARA HOTEL; Estr. Caxias do Sul, Farroupilha, Km. 8, Tel. 13.
BP, Pensión completa, Tel., Garaje, pileta de natación, TV. Precios por día: 1 pers. 30 a 50. Dos pers. 50 a 70. Laudo 10 %.
ALFRED HOTEL; Rua Sirimbú esq. Mal. Floriano. Tel. 278.
BP, Pensión completa, Tel. Precio por día: 1 pers. 20. Dos personas: 29 a 40. NCR $.
CITY HOTEL, Av. Julio de Castilhos 1576, Tel. 919.
BP, c/desayuno, tel., garaje, TV. Precio por día: 1 pers. 12. Dos personas, 21. NCR $.
REAL HOTEL; Marques do Herval 506, Tel. 117.
BP, rest. a la carta. Precio por día: 1 pers. 9. Dos pers. 18 a 21. NCR $.

PORTO ALEGRE:

PLAZA HOTEL; Senhor dos Passos 154, Tel. 4.5701.
BP, con desayuno, rest. a la carta, garaje, aire acondicionado, TV. Precios por día: 1 pers. 21 a 31. Dos personas 26 a 36. NCR $.
CITY HOTEL; José Montaury 20, Tel. 4.2986.
LIDO, R. Andrade Neves 150, Tel. 4.8233.
BP, con desayuno, tel., aire acondicionado, TV. Precios por día 20 a 30 una persona. Dos personas 25 a 35. NCR $.
UMBU HOTEL; Av. Farrapos 354, Tel. 4.8114.
BP, rest. a la carta, tel., aire acondicionado. Precios por día: 1 persona 18 a 25. Dos personas 25 a 33. NCR $.
EMBAIXADOR HOTEL; Rua Jerónimo Coelho 354, Tel. 4.8114.
BP, con desayuno, restaurante a la carta, tel., aire acondicionado, TV.
SAVOY HOTEL; Av. Borges de Medeiros 688, Tel. 4.0511.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., TV. Precios: 1 persona 16. Dos personas 25. NCR $.
PRETO HOTEL; Senador Salgado Filho 140, Tel. 4.1199.
BC, rest. a la carta, tel. Precios: 1 persona 20 a 30. Dos personas 30 a 40. NCR $.
MAJESTIC HOTEL; Araujo Ribeiro 187, Tel. 4.9211.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel. Precios por día: 1 persona 22. Dos personas 30. NCR $.

CURITIBA:

IGUACU HOTEL; Candido Lopes 102, Tel. 4.8322.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel. Precios por día: 1 persona 25 a 33. Dos personas 35 a 43. NCR $.
LORD HOTEL, Praça Tiradentes. Tel. 4.2411.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel. Precios por día: 1 persona 22,50 a 34. Dos personas 34 a 46. NCR $.
GUAIRA PALACE; Pc. Rui Barbosa 537, Tel. 4.9747.
BP, con desayuno, tel., garaje, TV. Precios por día: 1 persona 22. Dos personas 33 a 40. NCR $.
GRANDE HOTEL MODERNO; 15 de Noviembre 582, tel. 4.6611.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., TV. Precios por día: 1 persona 20 a 34. Dos personas 30 a 37. NCR $.
CLIMAX, Rua Dr. Murice 411, Tel. 4.3411.
BP, con desayuno, rest. a la carta, garaje, TV. Precios por día: una persona 20. Dos personas 35. NCR $.
CACIQUE HOTEL, Rua Tobias de Macedo 26, Tel. 4.6558.
BP, con desayuno, tel., garaje, TV. Precios por día: 1 persona 10. Dos personas 20. NCR $.
PLAZA HOTEL, Av. Luiz Xavier 24, Tel. 4.2513.
BP, desayuno, tel., TV. Precio por día: 1 pers. 15. Dos pers. 28. NCR $.

SAN PABLO:

OTHON PALACE HOTEL, Rua Libero Badaró 190, Tel. 37.6011.
BP, rest. a la carta, tel., garaje, aire acondicionado, TV. Precios por día: 1 persona 35 a 84. Dos personas 45 a 99. NCR $.
GRAND HOTEL CA' D'ORO, Av. Avanhondova 308, Tel. 33.4089.
BP, rest. a la carta, tel., garaje, aire acondicionado, pileta de natación, TV. Precios por día: 1 persona 44 a 75. Dos personas 60 a 93. NCR $.
JARAGUA HOTEL, Major Quedinho 44, Tel. 37.5121.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., garaje. Precios por día: 1 persona 46 a 70. Dos personas 64 a 75. NCR $.
DANUBIO HOTEL, Av. Brigadeiro Luiz Antonio 1099, Tel. 239.4033.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., garaje, TV. Precios por día: 1 persona 24 a 36. Dos personas 34 a 46. NCR $.
SAMANBAIA HOTEL, 7 de Abril 422, Tel. 239.5533.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., garaje, aire acondicionado, TV. Precios por día: 1 persona 40 a 50. Dos personas 55 a 75. NCR $.
EXCELSIOR APARTAMENTOS; Praça da Republica 146, Tel. 36.9121.
BP, con desayuno, TV. Precios por día: 1 persona 27 a 35. Dos personas 37 a 45. NCR $.
EXCELSIOR HOTEL, Av. Ipiranga 770, Tel. 35.5141.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel. Precios por día: 1 persona 38 a 51. Dos personas 48 a 65. NCR $.
COMODORO HOTEL, Duque de Caxias 525, Tel. 31.9181.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., TV. Precios por día: 1 persona 26 a 40. Dos personas 35 a 50. NCR $.

RIO DE JANEIRO: (playa)

LEME PALACE, Av. Atlántica 656, Tel. 57.8080.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., aire acondicionado, TV. *Sobre la playa*. Precios por día: 1 persona 45 a 115. Dos personas 50 a 115. NCR $.
OURO VERDE, Av. Atlántica 1456, Tel. 57.1180.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., aire acondicionado, TV. *Sobre la playa*. Precios por día: 1 persona 45 a 50. Dos personas 55 a 60. NCR $.
EXCELSIOR COPACABANA, Av. Atlántica 1800, Tel. 37.1950.
BP, media pensión, rest. a la carta, tel., aire acondicionado. *Sobre la playa*. Precios por día: 1 persona 57 a 110. Dos personas 75 a 155. NCR $.
SAVOY OTHON HOTEL, N. S. Copacabana 995, Tel. 57.8052.
BP, con desayuno, rest. a la carta, garaje, aire acondicionado, TV. Precios por día: 1 persona 36 a 46. Dos personas 42 a 50. NCR $.
MIRAMAR HOTEL, Av. Atlántica 3668, Tel. 57.8090.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., aire acondicionado, TV. Precios por día: 1 persona 49 a 56. Dos personas 52 a 59. NCR $.
REGENTE, Av. Atlántica 3716, Tel. 57.8008.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., aire acondicionado, TV. *Sobre la playa*. Precios por día: 1 persona 41 a 48. Dos personas 44 a 48. NCR $.
TROCADERO, Av. Atlántica 2064, Tel. 57.1834.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., aire acondicionado, TV. *Sobre la playa*. Precios por día: 1 persona 36 a 50. Dos personas 41 a 50. NCR $.
LANCASTER, Av. Atlántica 1470, Tel. 57.1840.
BP, con desayuno, rest. a la carta, tel., TV. *Sobre la playa*. Precios por día: 1 persona 35 a 42. Dos personas 39 a 42. NCR $.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¡QUE CARRERA!

16.000 kilómetros, 14 países, 3 continentes y 100 autos en pos del triunfo en la carrera más larga y dura del mundo. Una carrera para correrla y contarla durante toda la vida

Por JORGE A. AUGE BACQUE



El auto ganador: un Hillman Hunter con toda la música como para aguantar 16.000 km a fondo. El piloto que lo condujo al triunfo tiene una extraña profesión, tan extraña que no tiene nada que ver con las carreras de autos: Andrew Cowan es... granjero.

Un domingo, el reloj marcaba las dos de la tarde; como no podía ser de otra manera, los cien autos que esperaban la bandera de largada soportaban aún la niebla persistente de Londres. Crystal Palace estaba radiante sin embargo; más de cien mil personas esperaban que el primer auto partiera a devorar 16.000 kilómetros de rutas difíciles, trabadas, de largas planicies y de enormes trepadas, de nieve, de arena y de barro.

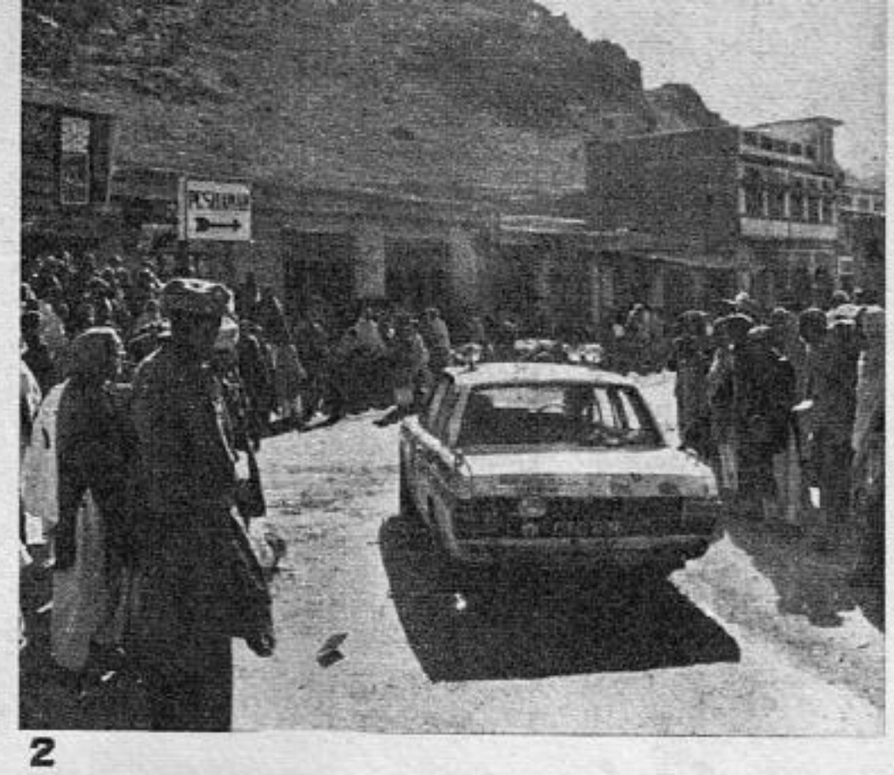
Periodistas de todo el mundo, aficionados, dirigentes de fábricas, más aficionados, cámaras de televisión y puestos móviles de las radios, fotógrafos y más aficionados, rodeaban a los cien autos. El primero en partir sería el Simca 1000 número 1. Pocos minutos antes, los motores de los autos se habían puesto en marcha. Más de 15.000 HP vibraban todos juntos ante la excitación de la partida. Los ocupantes de los autos ya habían tomado su lugar y se aprestaban a iniciar la carrera. El bullicio era ensordecedor, pero para los que rodeaban el espectáculo, era como un tedéum imponente que un par de manos férreas ejecutaban musicalmente en un gran órgano.

La bandera de partida estaba ya por bajar sobre el capot del Simca 1000. 5... 4... 3... 2... 1... ¡¡¡largaron!!! El Rallye más largo del mundo, la "Maraton Londres-Sidney", había comenzado, 16.000 kilómetros de caminos; los más diversos habían abierto sus compuertas para recibir a los audaces automovilistas del siglo XX. Una serie increíble de avatares, problemas, roturas e imponderables esperaban a los corredores. De Londres a Sidney, de Inglaterra a Australia atravesando toda

→



1



2

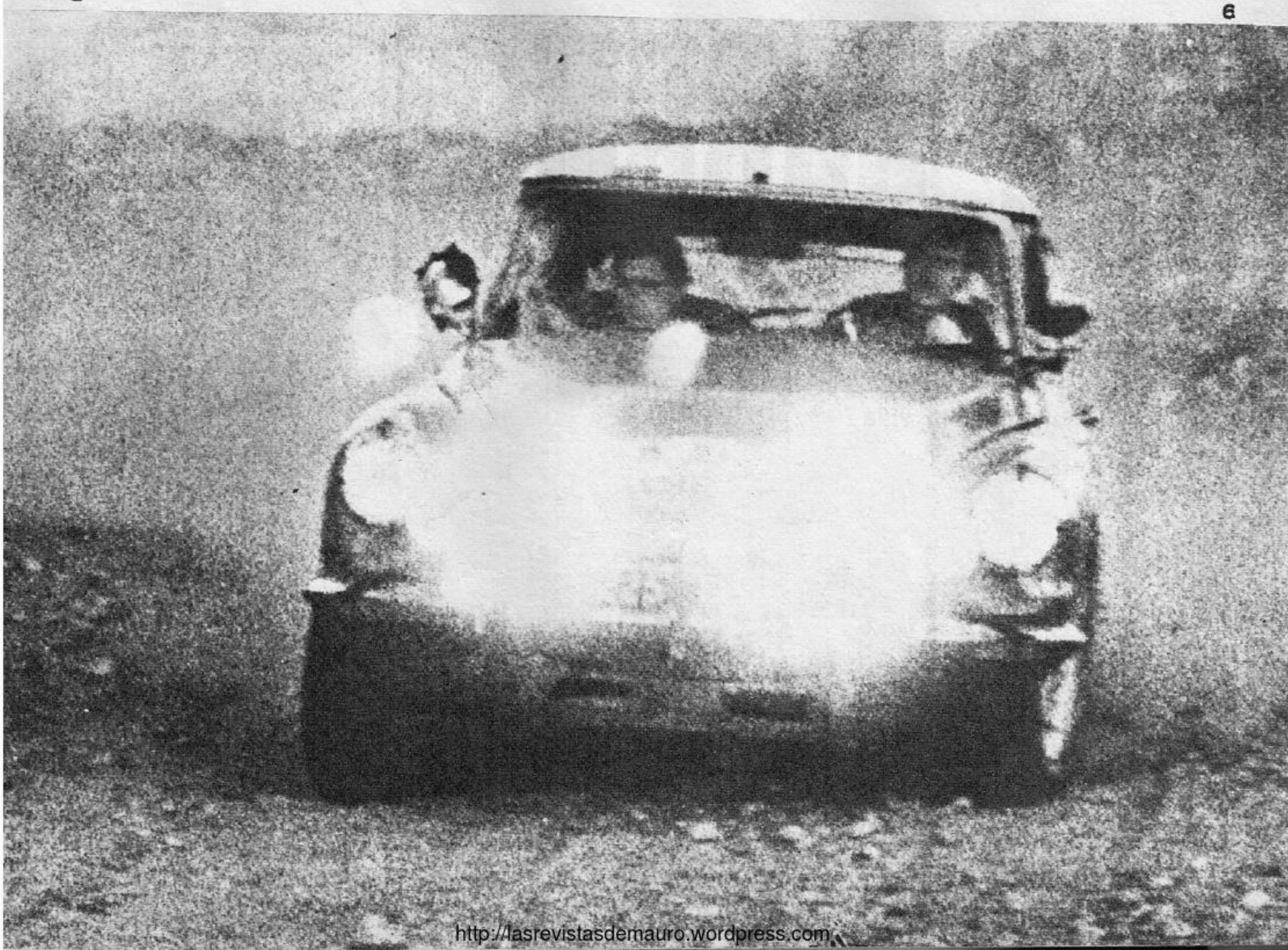


3



5

6



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



1 Los ganadores: Andrew Cowan, Brian Coyle y Colin Malkin festejan con una botellita de champagne Bollinger cosecha 1951.

2 En la entrada a un pueblo pakistano, el equipo militar integrado por el capitán David Harrison y el teniente Martin Proudlock.



4





3 El favorito: Roger Clark largando de Teherán, cuando aún no se imaginaba que iba a perder el liderazgo de la carrera, primero por culpa de dos válvulas quemadas y luego por la rotura del tren delantero.

4 El BMC 1800 Mk II atraviesa un camino de ripio al salir de Mathura (India) rumbo a Agra. Finalmente el auto de Paddy Hopkirk arribó en el segundo puesto a Sidney luego de haber realizado una excelente carrera.

5 El Citroën DS 21 del Auto Club de Francia conducido por Lemerle-Aurcat-Vanson seguido muy de cerca por el Mercedes Benz 280 de Gorsheim-Bryson.

6 Lucien Bianchi y Jean Claude Ogier en momentos en que encabezaban la clasificación general del rallye. Luego, un desgraciado accidente que sufrieron al embestir un Morris Mini en la ruta, los obligó a abandonar la competencia.

Europa, Asia y el continente de los canguros. Toda una hazaña, toda una aventura...

EL RECORRIDO MAS DIFICIL

Pero mejor que cualquier explicación verborrágica es echar un vistazo al itinerario mismo, tal cual se nos presenta en el mapa. Se partió desde Crystal Palace en Londres y los autos se dirigieron a Dover. Después de atravesar el canal de la Mancha entre Dover y Calais por vía marítima los competidores siguen viaje hasta la otra punta de Europa; en Estambul (Costantinopla). Para llegar allá, tienen que recorrer Francia, entre Calais y el túnel de Mont-Blanc, la parte septentrional de Italia, Yugoslavia, Bulgaria y la parte europea de Turquía. Lógicamente este tramo del trayecto es el menos peligroso, ya que atraviesa países civilizados y ciudades importantes, donde los competidores siguen caminos en buenas condiciones y sólo deben respetar las señales normales de tránsito.

La parte realmente brava comenzó en Turquía. Los caminos en esa zona comienzan a empeorar a medida que se avanza, y no sólo eso, sino que la gran cantidad de animales sueltos hace peligrosísima la conducción veloz en esta parte del recorrido. Luego de pasar por Sivas y Erzincan, en la parte central de Turquía, se penetra en Irán. Entre Teherán y Kabul (capital de Afganistán) se pudo elegir entre dos rutas opcionales. La del norte, que atraviesa los montes Elburz es la más fácil, pero también la más larga, mientras que el tramo sur es más corto pero trascurre por el borde de una zona desértica, cuyas innumerables dificultades pueden convertirse en insuperables. Dejando atrás Kabul la ruta del rallye atraviesa la parte septentrional de Pakistán Occidental y llega al final, a la India. En Pakistán e India los competidores atravesaron caminos que aunque están en muy buenas condiciones, resultan demasiado angostos (a veces un auto pasa raspando sus laterales contra la montaña) y que dejan muy poco margen de maniobra. Después de pasar por Nueva Delhi los competidores llegaron a Bombay, donde tuvieron oportunidad de descansar unos días, hasta su embarque hacia Fremantle, Australia.

Una vez en Australia, el rallye se reanudo hacia Perth. En Australia la ruta bordea en su mayor parte la costa septentrional del continente, atraviesa la provincia de New Sourth Walest, luego entran en la provincia de Victoria para encarar definitivamente el arribo en Sidney.

La parte más difícil de este rallye se ubicó indudablemente en el recorrido por Australia, donde las condiciones climáticas fueron las más adversas. Los caminos en muchas regiones desérticas fueron un sueño, ya que ni tan siquiera huellas pudieron encontrar los pilotos y sus autos.

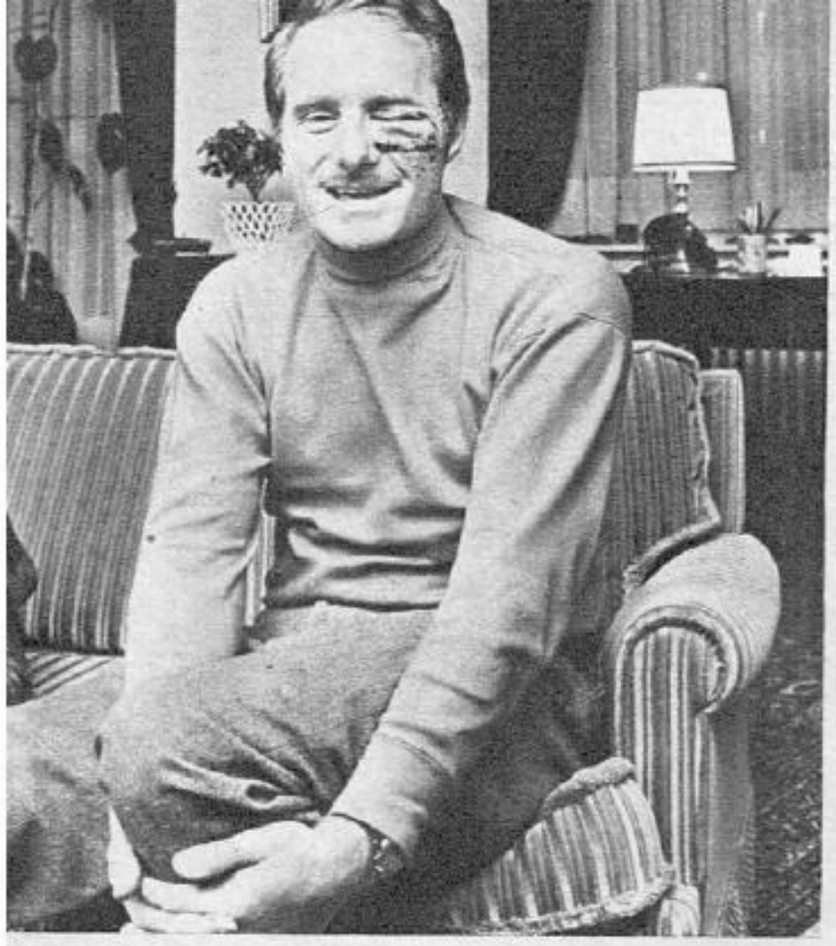
AUTOS, HOMBRES Y PESOS

Pero como al fin y al cabo el "Daily Express" de Londres y el "Sidney Telegraph" de Sidney organizaron esta carrera para que sea la más difícil y larga del mundo, Plutón, Marte y galaxias lejanas, los competidores y las fábricas no lloraron sobre la dificultad del recorrido, sino que enviaron sus autos, sus equipos, su gente y sus pesotes a ver qué pasaba.

Entre los primeros en aceptar el desafío monstruoso que representaba la carrera se anotaron cuatro plantas Ford de Gran Bretaña, Alemania, Irlanda y Australia. La Ford de Gran Bretaña anotó cinco de sus modelos Cortina tripulados por los siguientes equipos: Bengt Soderstroen-Gunnar Palm, Roger Clark-Ove Andersson, Eric Jackson-Ken Chambers, capitán Daniel Harrison-teniente Proudlock y el matrimonio Nick y Jenny Brittan. Ford de Irlanda se hizo presente con su Cortina conducido por las señoritas Rosemary Smith (irlandesa) y Lucette Pointet (francesa). Ford de Alemania anotó tres Ford Taunus 20 MRS al comando de Dieter Glemser-N. Braungart, Guy Staepeleare-K. Lampinen y H. E. Kleint-G. Klapploth. La Ford de Australia llevó tres Ford Falcon conducidos por Harry Firth-N. Maugham, I. M. Vaughan-Louis Willoughby, y B. Hodgson-Charlie Reeston.

La Mercedes Benz y la Porsche anotaron cuatro autos cada una pero bajo responsabilidad exclusiva de sus corredores, ya que no formaban parte de representación oficial alguna. La Mercedes anotó dos 280 SL, una 280 SE y un 200 D. La única Mercedes sin embargo que corría bajo el asesoramiento del departamento técnico de la firma de Stugart (léase Karl Kling) era la que tripulaban Trevor Taylor, Innes Ireland y Hug Hodges. Los Porsche habían anotado una 911 T, una 911 (Hans Herrman-D. Schuller) y dos 911 S (Zasada-Walchowiski y Hunter-Davenport).

→



Lucien Bianchi luego del accidente en su casa de Bruselas. "Creo que me apareció de la derecha el Morris, era de día pero el sol me encandilaba. Como íbamos sin casco, pero atados, sólo me lastimé la cara. El hundimiento del tórax fue porque una de las unidades matafuegos se me incrustó en el pecho".

MARATHON "LONDON-SYDNEY"

16.000 KILOMETROS

CLASIFICACION GENERAL

Pto.	Nº	Equipo	País	Automóvil
1º	75	Cowan-Coyle-Malkin	Inglaterra	Hillman Hunter
2º	51	Paddy Hopkirk-Nash-Poole	Inglaterra	BMC 1800 Mk II
3º	24	Vaugham Forsith-Ellis	Australia	Ford Falcon GT
4º	58	S. Zasada-N. Wachowisky	Polonia	Porsche 911 S
5º	29	Hodgson-Rutherford	Australia	Ford Falcon GT
6º	61	R. Aaltonen-Liddon-Easter	Inglaterra	BMC 1800 Mk II
7º	92	Kleint-Klaproot	Inglaterra	Ford 20 MRS
8º	2	Firth-Hoinville-Chapman	Australia	Ford Falcon GT
9º	74	Robert Neyret-J. Terramorsi	Francia	Citroën DS 21
10º	48	Clark-Anderssen	Inglat.-Suecia	Ford Cortina Lotus
11º	101	T. Guiñazú-Miss Bridger	Argentina-Gales	Rover 2000 TC

Los ingleses anotaron autos tan opuestos como los BMC Mk. 2, los Ford Escort y un Bentley 1930 o un Land Rover "2 whell drive". Los franceses intervinieron con sus tres marcas más importantes: Citroën, Renault y Simca (del grupo Chrysler).

Sin embargo, no todo es mecánico, no todo es auto. También existió en la Londres-Sydney como factor primordial la resistencia física de los pilotos y de sus acompañantes. Se necesitaron para esta carrera, innumerables preparativos físicos para los corredores. Cosas tan interesantes como el curso de supervivencia que dictó el ejército británico a los participantes en un lugar de las montañas de Gales. Durante los entrenamientos los participantes se interiorizan de los problemas más variados que eventualmente tendrían que enfrentar en el viaje. Aprendieron cuáles eran los métodos más prácticos para combatir el calor y el frío, cómo se podría combatir la peligrosa deshidratación del cuerpo, qué método debe seguirse para esterilizar el agua potable, etcétera. Además se puso especial énfasis en la preparación física de los hombres y mujeres que correrían el rally. Quienes contribuyeron en gran medida para la realización de este rally fueron las empresas "International Wool Secretariat" y la "Compañía Phillips Electrical Ltd.". La primera de las empresas tapizó todos los autos del rally y vistió a la mayoría de los corredores con un nuevo tipo de material a base de lana. La "Phillips Electrical", por su parte, proveyó a todos los coches participantes de un equipo especial para escuchar radio y pasar cintas de larga duración que harían más amenas las interminables horas de tedio. Además esta cinta marca cada quince minutos el "top" oficial de la hora para que se guíen los navegantes.

Uno de los participantes eligió una cinta en la cual se dictaba un curso completo de inglés básico...

TODA UNA AVENTURA...

...con destino inesperado, en un camino de Afganistán, cerca de Turín, en una alcantarilla cerca de Calais, contra una montaña en Irán, o en la llegada en Sydney, todo era posible, llegar o no.

Con intervalos de un minuto entre auto y auto los aventureros ya han partido. Más de cien mil personas vieron la largada, vieron perderse en la bruma londinense los cien autos y vieron en esta largada el comienzo de una odisea, en serio.

Los automovilistas fueron en caravana hasta Dover, donde embarcaron sus autos para cruzar el canal de la Mancha. Una vez en Calais (Francia) se largó efectivamente la competencia, siendo el tramo más veloz el que los pilotos cumplieron entre Calais y Turín pasando por París. Alrededor de las diez de la mañana del 25 de noviembere (hora local) comenzaron a verse los primeros autos del rally acercarse a la frontera italiana y a las 12.15 llegó el primer auto, un Porsche, el piloteado por Zobieslaw Zoghani, seguido por dos autos de la misma marca y un Saab sueco. A las 12,55 llegó el primer auto tripulado por italianos, el Fulvia 1300 de la pareja Baghetti-Bassi. Todos los autos llegaron más temprano de lo que las autoridades de la carrera esperaban, pese a que durante este primer tramo reinó el mal tiempo y los caminos en algunas zonas se encontraban bloqueados por la nieve. Hasta el momento no se registró ningún accidente. Para las 15.52 hora local (14.52 GMT) el primer auto arribado partió hacia Belgrado, próxima etapa del rally.

ATRAS DE LA CORTINA...

...de hierro los autos marcharon sin problemas hasta quebrar la calma provinciana de la capital de Yugoslavia, Belgrado. El primer auto en llegar fue el Ford 20 MRS conducido por Dieter Glemser. Otro de los candidatos firmes en esta carrera, el sueco Bengt Soderstroen, perdió más de 10 horas en las cercanías de Turín al rompérsele todo el tren delantero y la caja de su Ford Cortina al caer de un lomo de burro a 140 km/h. También llama la atención la actuación sensacional de la pareja femenina integrada por la irlandesa Rosemary Smith y la francesa Lucette Pointet, que vinieron empujando desde los últimos puestos. El equipo Citroën con Lucien Bianchi a la cabeza estaba entre los que podían arrimar, marchando desde atrás.

Luego de la etapa entre Turín y Belgrado los competidores debieron encarar la cuarta etapa entre Belgrado y Estambul. Un grave accidente obligó al Chrysler Valiant Estate del trío Lumdsen-Sargent-Lewis a hacer abandono de la competencia en las cercanías de la capital de Turquía pese a que sus ocupantes no sufrieron heridas que revistieran gravedad. El Valiant, sin embargo, quedó totalmente inutilizado. A la medianoche del día 26 de noviembre el alemán Dieter Glemser vuelve a imponerse en otra etapa con su Ford Taunus 20 MRS. Segundo arribó a la capital del Imperio Bizantino el Ford Cortina Lotus de Bengt Soderstroen, quien hizo verdaderos milagros para recuperar el tiempo perdido en las cercanías de Turín. Soderstroen cubrió la distancia entre Turín y Estambul en nada menos que 17 horas, teniendo en cuenta que son más de 2000 kilómetros de caminos regulares y malos. El tercero en llegar a Estambul fue el inglés Roger Clark, miembro del equipo oficial de la Ford de Gran Bretaña, quien venía manteniendo un ritmo muy parejo durante toda la carrera a la espera de los abandonos de los autos de punta. Lucien Bionchi ya se ubicaba cuarto con su Citroën DS21, mientras que los Rover 2000 TC que habían largado (2) aún seguían en carrera juntos y ubicados décimo y decimoprimero. Sobieslaw Zasada, nuestro conocido ganador del Gran Premio Internacional de Turismo Anexo J del año pasado venía 5º con su Porsche 911 S.

Entre Estambul y Bombay los competidores atravesaron la zona más exigente de toda la carrera, con enormes pantanos y largos caminos desiertos durante kilómetros y kilómetros. En este tramo se vieron la mayor cantidad de abandonos por parte de los corredores. Los autos que más sufrieron fueron los chicos y uno de los abandonos más notables fue el del Bentley 1930 en la entrada a Teherán.

FRENTE AL INDICO

...los competidores se detuvieron para que sus automóviles y sus pertenencias se embarcaran rumbo a Australia. Cuando los autos llegaron a Bombay las posiciones eran las siguientes: 1º Roger Clark-Ove Andersson (Ford Cortina); 2º Gilbert Staepeleare-Simo Lampinen (Ford 20 MRS); 3º Lucien Bianchi-Jean Claude Ogier (Citroën DR21); 4º Braker-Dollar-Lewis (Mercedes Benz 280 S).

Durante el trayecto entre Estambul y Bombay se desarrollaron infinidad de problemas entre los competidores, sus autos y sus posiciones. Roger Clark, por ejemplo, llegó a Bombay sin sus documentos de embarque, que los perdió durante un choque cerca de Kabul. Luego en el muelle vivió momentos angustiosos al aguardar los duplicados de sus documentos. El equipo militar integrado por el capitán Harrison y el teniente Proudlock perdió muchos puntos en Kabul (Afganistán) al detenerse a ayudar a las Srtas. Smith y Pointet que habían sufrido una "panne" en el motor. También Dieter Glemser sufrió un accidente y por un momento se temió por su vida debido a que el avión de reconocimiento no pudo localizarlo. Luego se supo que una patrulla policial lo había rescatado sano y salvo. Partiendo de Perth (Australia) y luego de nueve días de viaje por mar, los pilotos siguieron en carrera con Roger Clark a la cabeza —quien finalmente pudo cruzar de Bombay a Perth— seguido muy de cerca por Lucien Bianchi. Pero fue a poco de partir que el Ford Cortina quemó dos válvulas, por lo que tuvo que perder un tiempo valiosísimo que aprovechó Bianchi para pasar a encabezar la prueba.

Y por fin la llegada. Enorme entusiasmo popular en la ciudad más grande del continente australiano. Los australianos no sólo vitorean a los ganadores generales del Rally, los ingleses Cowan-Coyle-Malkin a bordo de un Hillman Hunter, sino que vitorean estruendosamente a ese trío que sin que nadie se lo esperara triunfó corriendo desde atrás en la carrera más larga del mundo. Pero, ¿y Bianchi, y Clark? A Lucien Bianchi se le cruzó un Morris Mini cerco de Sidney cargado de espectadores, y pese a los intentos por esquivarlo lo embistió con consecuencias bastante serias para él y su coequiper Ogier. Lamentablemente el auto quedó destrozado y fue imposible continuar en carrera. Clark se volvió a retrasar al romper el tren delantero de su auto. Reparó y volvió a seguir en carrera obteniendo finalmente el décimo puesto. Los australianos de la Ford obtuvieron con sus Ford Falcon el primer puesto en la clasificación por equipos.

Y por fin terminó la carrera. Hombres, equipos y autos descansan en el parque cerrado. 16.000 kilómetros de penurias, de aventuras. 16.000 kilómetros llenos de anécdotas para unos y de tristezas para los que quedaron a la vera del camino. Pero pese a todo, a las tristezas, a las penurias, a los difíciles caminos, la mayoría de los que llegaron a Sydney preguntaron: "¿Cuándo se corre la próxima?"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

HOROSCOPO 1969



por el Profesor SKIAF-FINOH

Así como en todas las grandes capitales del mundo, nosotros también tenemos nuestro astrólogo, el profesor Skiaf-Finoh, quien ha leído, con la ayuda del astrolabio, lo que les deparan los astros para 1969 a algunos corredores



HECTOR LUIS GRADASSI, Nació y creció bajo el signo de Piscis. Lo que no le impidió —y gracias a su tremenda fuerza de voluntad— aguantarse carreras de largo aliento e instinto fiel.

Empezó corriendo en motos adquiridas a Vaifro Meo. Aquéllas eran las épocas de la ropa exterior de cuero e interior de goma. Entonces, a causa de los calores pesados, decidió tripular una máquina más acorde con su sino: seducido por el prrrriii-pi-pi-pi-pi del DKW, inició su brillante campaña. Lo demás todos ustedes lo conocen, pero yo, el profesor Skiaf-Finoh, les diré lo que le deparan los astros para el año 1969: **"Te casarás y deberás modificar tus costumbres. (Recuerda que ya no vivirás solo.) Pronto vendrán los pichones y te alegrarán con su piar. En lo demás, igual".**

PISCIS



20 de febrero al 20 de marzo

→

HOROSCOPO '69



CARLOS REUTEMANN Por haber nacido un 12 de abril, pertenece al signo de Aries. Signo que caracteriza a los influidos por el elemento nubes. Personajes de alto vuelo pertenecen a esta figura del zodíaco. A pesar de ello, según el decanato a que pertenece Lole, se lo encuadra dentro de los Voladores Rasantes. Por la conjunción de los astros en la época solar que nació, es fácil pronosticar que su organismo es proclive a contraer constipados o gripes. Sobre todo cuando Marte está en el apogeo y Venus en el perigeo. "A él le espera un año de doce meses. Encontrará un caimán dentro de la brocha de afeitar y no sabrá qué hacer con él. Le llegará la cuenta del almacén hacia fines de abril. Día desfavorable, el 30 de febrero. Un perro le morderá los fundillos del Nomex, debiendo abandonar la competencia (el perro).

ARIES



21 de marzo al 20 de abril



MARIO LAYUS Vino al mundo un 2 de mayo. Y se quedó. Automáticamente signado por Tauro.

Su aspecto físico no condice con la figura de Tauro, ya que es bastante flaco. Este año que se fue le deparó muchas alegrías y algunos sinsabores. Alegría la tuvo cuando conoció a don Vicente Formisano, y sinsabor el día que se olvidó de echarle sal al bife. En cambio, el año 69 será mucho más parejo en todos los órdenes. No lo conocerá a Vicente Formisano porque ya lo conoce. Económicamente, las cosas seguirán más o menos, pero más más que menos. En cuanto a viajes, ni fu ni fa: Fi. Sentimientos: conocerá a una señorita hacendosa, buena cocinera, muy del hogar, que sepa coser y que sepa bordar; cuando Mario quiera abrir la puerta para ir a jugar, no.

TAURO



21 de abril al 20 de mayo



RICARDO SAUZE Es de Géminis, porque nació un 26 de mayo de hace tiempo. Como bien el nombre de su figura astrológica lo indica, son gemelos. Nada más que nunca se separaron y habitan desde el día del nacimiento en un mismo cuerpo doble. Para él tengo grandes novedades que adivino desde mi gran bola de cristal. Un lamentable error de planchado de su sirviente lo obligará a comprarse un par de bombachas nuevas. Accidente que lo llenará de angustia hacia fines de julio. En agosto adelgazará medio kilo y en septiembre recuperará doce kilos. Los últimos meses del año lo tendrán sobre ascuas, ya que se rumoreará el cierre de una prestigiosa destilería nacional. No pasará de un susto. Sus relaciones sentimentales seguirán siempre adelante. Económicamente sin novedades, por este año no habrá reforma agraria.

GEMINIS



21 de mayo al 21 de junio



CARLOS MARINCOVICH Pertenece al signo de Cancerovich. La conjunción astrológica para el año '69 le es mucho más favorable que la del año 53 A.J.C. Aunque peor que la del año '43, dado que en ese año nació y no podrá repetir la hazaña. "Si el año pasado ganó dos carreras, en el año 1969 no sé. Tengo la bola de cristal un poco turbia y no veo con claridad. Lo que sí puedo ver es una próxima Temporada Internacional — no alcanzo a distinguir en qué año es—; a quien no veo es a Ron Harris, parece que no va a volver nunca más. Ahora veo a Pedro Rodríguez que se acerca y te pide que le prestés el auto para dar una vueltita. Y tú te niegas y le dices: "Tú siempre te pasas de una vueltita...". Lo has logrado: el Institec Fórmula 2 es todo entero tuyo. Ya eres nuestro mejor piloto; nos falta encontrar las mejores galochas".

CANCER



22 de junio al 22 de julio



EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO Nació en Pekín un diáfano 22 de agosto. Así le tocó el signo de Leo. Aficionado a la lectura, dado su signo —Leo—, recibirá un libro de regalo. A lo que responderá: "No se hubieran molestado, ya tengo uno".

"Las estrellas se te acomodarán de tal manera en el '69 que ni siquiera lo tendrás a Toti Agromayor de acompañante. O sea que tendrás un año muy feliz. El 8 de mayo te echarán del boliche El Parque por pegarle a un hijo de la madre patria. Seguirás ocupando muchas líneas de la revista Patoruzú y se comentará tu romance con Ña Chacha. A lo mejor terminás una carrera. Improbable. Es más seguro que empecés muchas. Inclinación a sentirte molesto por nimiedades, deberás tener cuidado con el agua y las bebidas. Recibirás una visita de Pekín."

LEO



23 de julio al 22 de agosto

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



RODOLFO DE ALZAGA Cumple años cada 21 de septiembre. Es del signo de Virgo. Signo que no lo abandonará nunca. Esta condición astral encierra un peligro: el aburrimiento. Aunque los nacidos en Virgo sean los más afortunados por la ausencia de Venus. "Pero no desesperes, hay signos como el de Capricornio que son mucho más arduos de sobrellevar. Te ofrecerán el puesto de centro-forward en Lanús y 45 tarros de leche recién ordeñada: rechazarás rotundamente ambas ofertas. Pronóstico para la semana próxima: El 5 en la cuarta. Por lo demás, los astros te serán también a ti favorables: seguirás siendo durante el '69 el rey de la montaña, ya que no habrá carreras de mucha montaña. Procura no levantarte temprano los domingos, los lunes, los martes, los miércoles, los jueves y los viernes. El sábado duerme, si puedes, todo el día luz; ese sacrificio te evitará malestares.

VIRGO

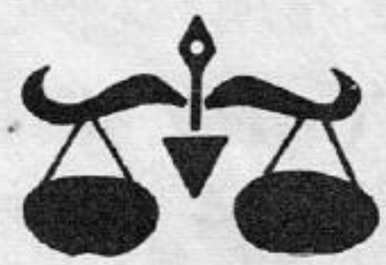


23 de agosto al 22 de septiembre



ANDREA VIANINI Como nunca se sabe bien si es más italiano que argentino o más argentino que italiano, es difícil hacer su pronóstico para 1969. Es posible que haya nacido el veintinueve de octubre de mil novecientos cuarenta y tres; o **il ventinove di ottobre di mille novecento quaranta tre.** En cualquier caso, su signo es la Libra. Tu triste sino es la libra, y te encuentras a gusto en él. Entre muchas libras, entre miles de libras, y de ellas no intentes librarte. La conjunción de la estrella de Chrysler con los Bellavigna enturbia la bola de cristal. A los de la generación de Libra los espera un año de buena estrella. Al acercarse Marte a su cénit las cosas pueden cambiar. Tú te has renovado y así vives plenamente tu generación. En mayo te espera un viaje y en agosto otro. Pero todo te es favorable, hay más libras en tu futuro.

LIBRA

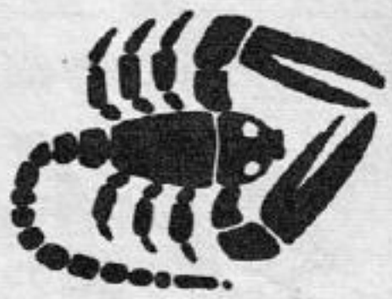


23 de septiembre al 22 de octubre



NASIF ESTEFANO Es de Escorpio por haber nacido bajo el signo de Escorpio un 18 de noviembre. Como en el caso de Andrea, en el tuyo también dos potencias se disputan tu paternidad: Tucumán y Turquía. Las dos, al borde de la conflagración, manifiestan haberte dado a luz. La gente es mala y comenta... El horóscopo te es positivo. Sobre todo por la conjunción de tu estrella con la media luna. Gracias a ello no disminuirá nada el número de favoritas del '69: las que poblarán tu harem. A tu coche, con el correr de los meses, le sacarás más y más potencia: el motor, para mediados de julio, llegará a arrojar, en el oasis de pruebas: 380 camellos. Evita el sol y la deshidratación. Cuidado con contratiempos estomacales (estivales) alrededor del doce de enero. Salam aleikum.

ESCORPIO



23 de octubre al 21 de noviembre



EDUARDO COPELLO El veloz cardenal nació hace mucho, mucho, mucho; nadie sabe bien en qué parte de la Cordillera. Pero fue un 13 de diciembre. Pertenece al signo de Sagitario. Aunque por dogma no debe creer en este asunto de la astrología, muchas veces me ha escrito amables epístolas consultándome sobre tal o cual carrera. Yo en esos casos siempre aconsejaba lo mismo: haz como el pétalo de la rosa pisoteada por el hijo del elefante: mantente al frente. Con lo cual se quedaba siempre muy contento y satisfecho. Temeroso de los fenómenos atmosféricos, para 1969 trata de evitar el ruido del Trueno ubicándote lejos. No riñas porque las disputas no conducen a nada. No tomes fríos. Toma tibios.

SAGITARIO



22 de noviembre al 21 de diciembre



CARMELO GALBATO Es un Capricorniano clásico. Nacido el 15 de enero, siempre se mantuvo fiel a su signo. Desde muy niño tuvo las córneas perfectas, su factura preferida fueron los cuernitos y el colegio le importó un cuerno. De joven se peleó con su mejor amiguito, pero después se arregló: entre bueyes no hay cornadas. Sus inclinaciones musicale slo llevaron a incursionar en el campo del corno y la corneta; sus inclinaciones deportivas lo llevaron a la pesca del cornalito y sus inclinaciones afectivas lo llevaron una vez —siendo mancebo aún— a buscar una novia. La encontró y aquélla fue la primera vez que quiso cambiar de signo. Sus astros lo favorecen en el año que se inicia. "Cultivará una gran amistad con Pronello. Estrenará varios coches. Ford seguirá en Pacheco. El Ford 8 seguirá siendo en 'V'. Correrá carreras de automóviles. Tu panorama, Galbato, es bien claro."

CAPRICORNIO



22 de diciembre al 20 de enero



EDUARDO CASA Nació el 12 de enero. Es de Acuario. De allí su fanatismo por el agua, líquido que bebe casi exclusivamente. Pero también este signo confirma su afición por los deportes Acuarios, y sobre todos ellos, la pesca. El público, siempre condescendiente y comprensivo, apoyaba las inclinaciones del gran rutero llevando siempre a las carreras cañas de pescar y otros adminículos propios de tal deporte. Pero no faltó oportunidad en que al mando de su Tractor demostró su tenacidad por destruir lo que estaba escrito en las estrellas. "Veo en mi bola grandes perspectivas en tu futuro, Gran Tuky. Los de Ford serán buenitos contigo. Mikulán logrará la potencia buscada en el momento en que Saturno salga de la influencia de Plutón. En ese mismo momento dejarán de volársete las chapas y aquellos incipientes Michelin que bordean tu cintura desaparecerán como por arte de magia."

ACUARIO



21 de enero al 19 de febrero

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS

FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

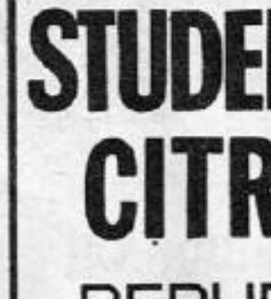
PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

IMPORTACION - FABRICACION

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957



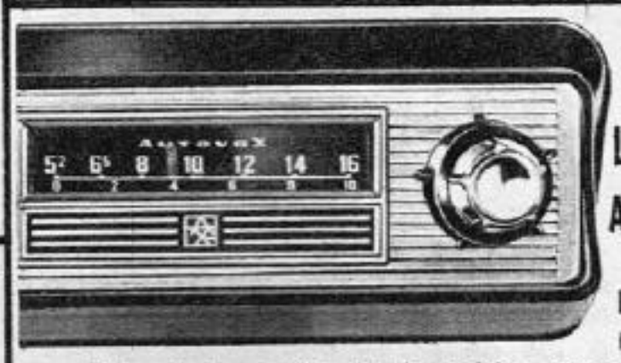
El cristal curvo de su automóvil
está en

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

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

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

AG®
RESORTES DE SUSPENSION
ALBARIÑO 627,
Tel. 64-2907, Bs. As.



TRADE
LA CASA DEL AUTORRADIO



le ofrece el más variado surtido de las más reconocidas marcas de plaza
AUTOVOX - BLAUPUNKT - TRANSYCA - MOTOROLA - ETC.
Laboratorio electrónico que soluciona cualquier problema de su receptor
PRECIO OFERTA AUTO RADIO $ 4.900 - ANTENA CON LLAVE $ 1.300
FACILIDADES DE PAGO - ESTACIONAMIENTO LIBRE
NUEVA DIRECCION: **HONDURAS 3901, esq. Salguero, Bs. As.**

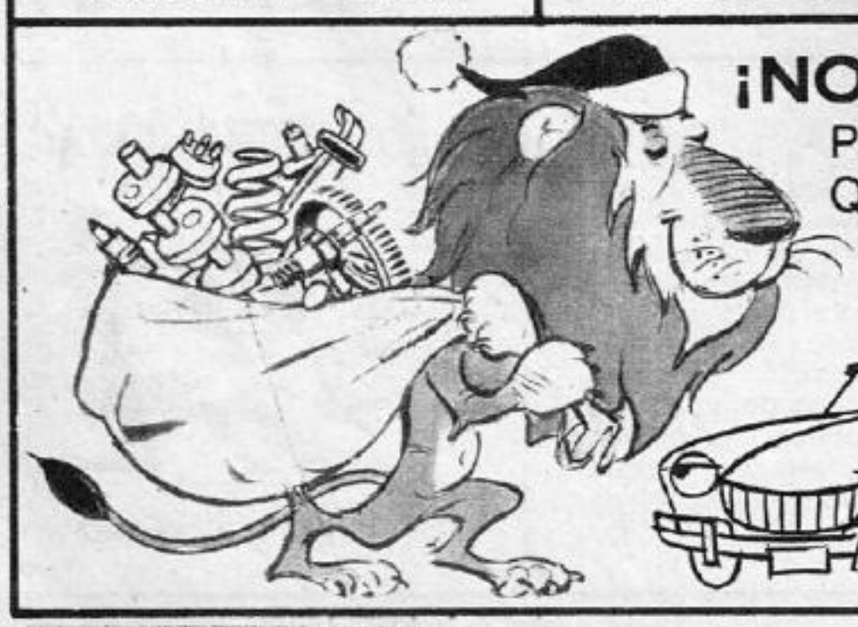
FIAT

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

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



EN SUS DOS DIRECCIONES:
Av. DE LOS INCAS 5057, CAPITAL
Av. J. B. JUSTO 6199, CAPITAL, T. E. 611-5581



¡NO REGALAMOS!
PERO VENDEMOS **TAN BARATO** QUE RESULTA **UN REGALO**

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y REVENDEDORES. ENVIOS AL INTERIOR

EL EMPORIO DEL PEUGEOT

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

AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

.....

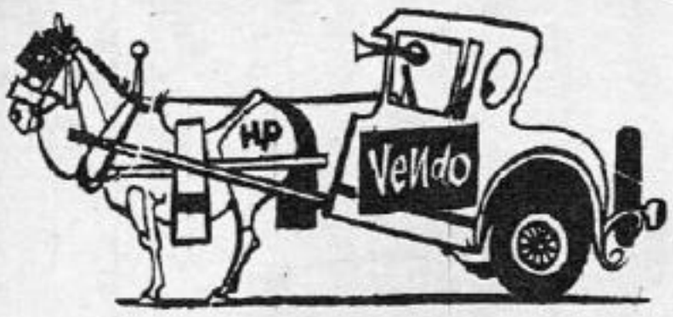
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



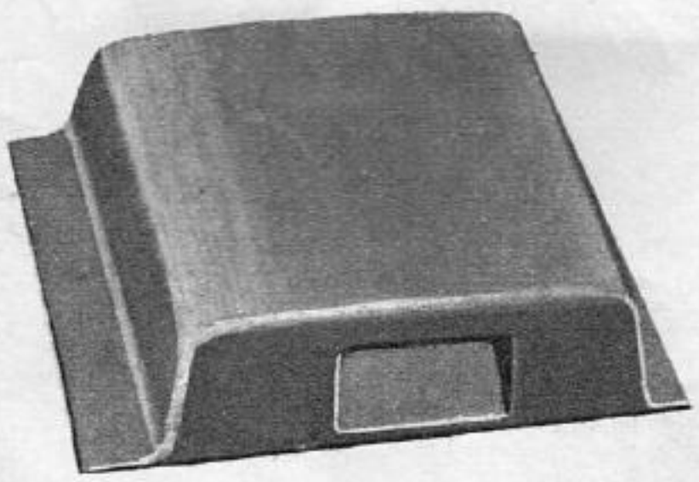
en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el dia jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía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

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

---

VENDO. Autos minimodels 1/32 $ 2.990. Matchbo series $ 275. Carrocería Nut, $ 575. Repuestos, accesorios nacionales e importados. Tratar: Turnes, Paraguay 1612, Capital Federal.

NUEVO CAPOT MARSUPIAL para FIAT 600/750. Práctica y elegante TOMA DE REFRIGERACION de estilo deportivo. Util y económica. Colores a elección. Reemplaza a la original. VENTAS POR MAYOR Y MENOR. ENVIOS AL INTERIOR.
COLOCACION Y VENTAS: Billinghurst 2259. Zonas disponibles en el interior del país.



BUGATTI 1927 - Motor completo con carburador, distribuidor, arranque, dínamo, etc., vendo o permuto. RAUL VENTIMIGLIA, Savio 265, San Nicolás. Teléfono: 5538.

COMPRO VENTILADOR ELECTROMAGNETICO FIAT 1500 original italiano. Tratar: Jorge de Mattia, Mitre Nº 728, Bahía Blanca.

CORSAS DEL INTERIOR. Todo para el automovilismo deportivo: TM, TC, F-2, F-4, etc. Cascos y accesorios. Manuales de autos de todas las marcas. Envíos sin recargo al interior, por vía aérea contra reembolso. Pedidos a través de CENTRAL-POSTAL-CAR, Viamonte 1604, Capital Federal. Escribir solicitando catálogos y lista de precios.

Bujías Berta, y todo lo necesario para la mecánica de su auto. Tel. 40-9253.

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

LANCHA AVAN 410 de plástico, modelo 1968, casco blanco con cubierta verde y blanca. Cuatro asientos convertibles en camas, tapizados color negro. Equipada con motor fuera de borda "Carniti" 50 HP, nuevo, modelo 1968. Hélice tripala de 14", de bronce Radice legítima. Velocidad 64 km/h. Tratar: Guardería D' Horazio, TIGRE.

CHEVROLET 400 - 1962. Perfecto estado. Suspensión a nuevo importada. Repuestos legítimos. Gomas y tapizados nuevos. Papeles en regla. Contado $ 920.000 o $ 480.000 y el saldo en 20 meses a bajo interés. Particular a particular. Llamar a 80-2698.

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

PEUGEOT 403, muy buen estado. Vendo de particular a particular. Tratar: señor H. de Rossi, Jorge Newbery 1741, tel. 772-2579.

COMPRO MOTONETA SIAM. Buen estado. Contado y facilidades. Llamar: 40-3855.

AUTO UNION DKW, equipado para viaje. Vendo o permuto. Escucho mejor oferta. Contado y facilidades. Tratar: 88-1217 de 12 a 14.



VENDO AUTO CRESPI DE FORMULA 4. Estado impecable. Listo para correr. Teléfono: 80-2698.

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

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

FIAT 600. Perfecto estado. Y RAMBLER. Vendo contado y facilidades. Documentación en regla. Garantía de funcionamiento. Tratar: Tel. 48-1295.



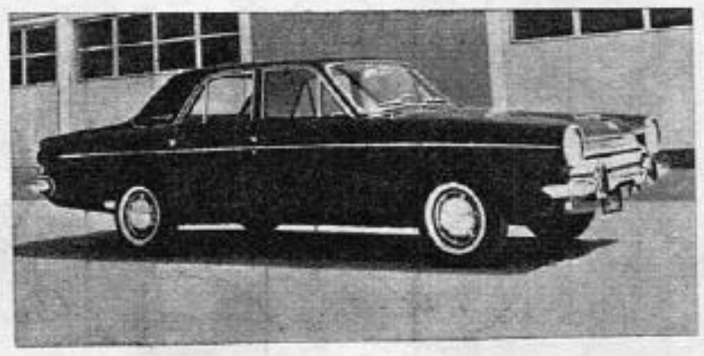


FORD FALCON, impecable. Vendo o permuto. Acepto en cambio lancha o barco chico. Diferencia a convenir. Contado y facilidades. Llamar a: 38-1012.



CONJUNTOS ARMADOS FILADELFIA Y CASCOS DE COMPETICION. Los conjuntos armados con caja metálica para BEDFORD, CITROËN, etc. Los cascos de competición se fabrican según normas Iram. 40-8190.

VALIANT III, muy buen estado. Con poco kilometraje. Vendo o permuto por Dodge último modelo. Pago diferencia. Se trata de un coche único por su estado. Tratar: Sr. Bianchi, tel. 42-1121. De 14 a 18.



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

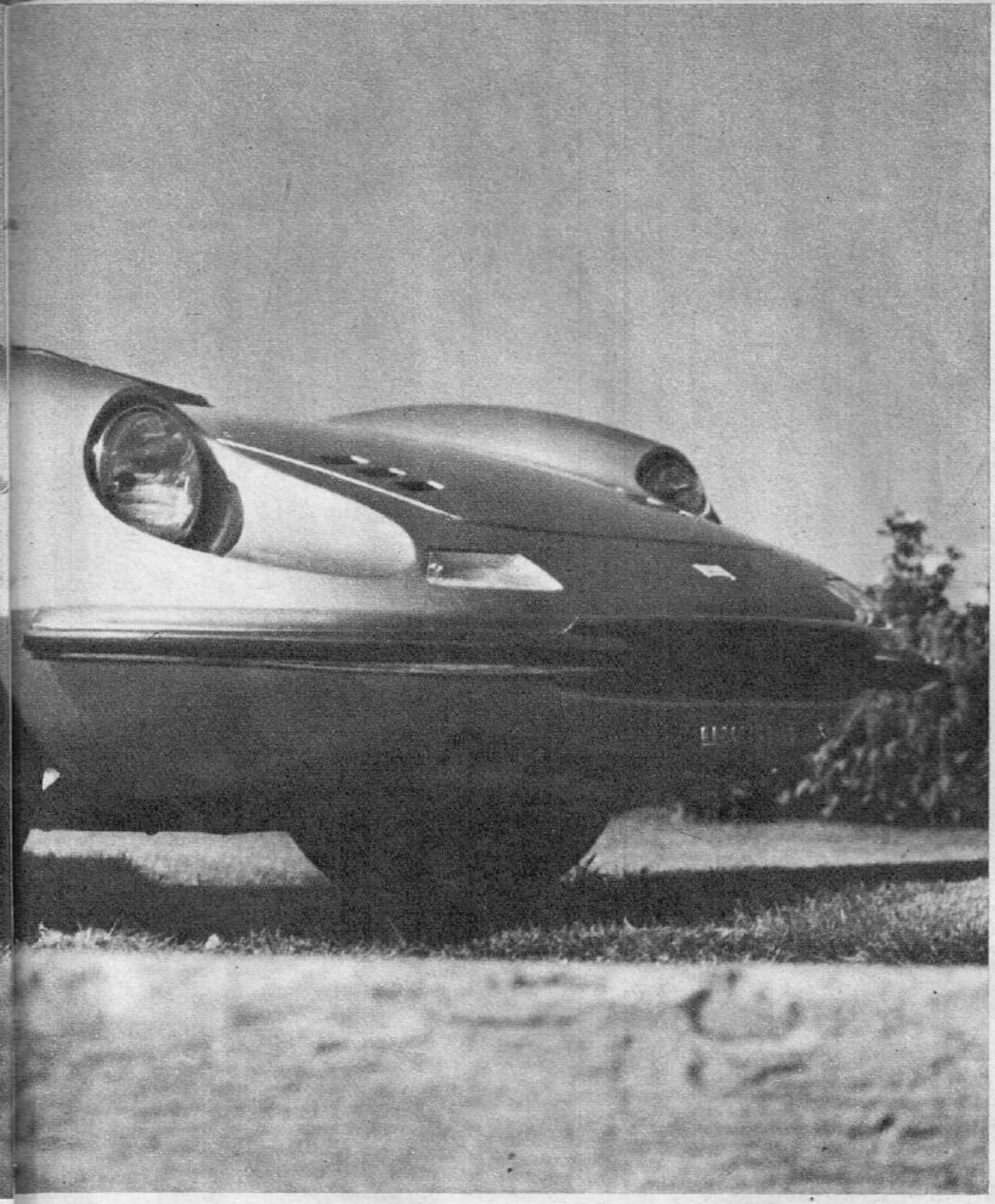


FERRARI

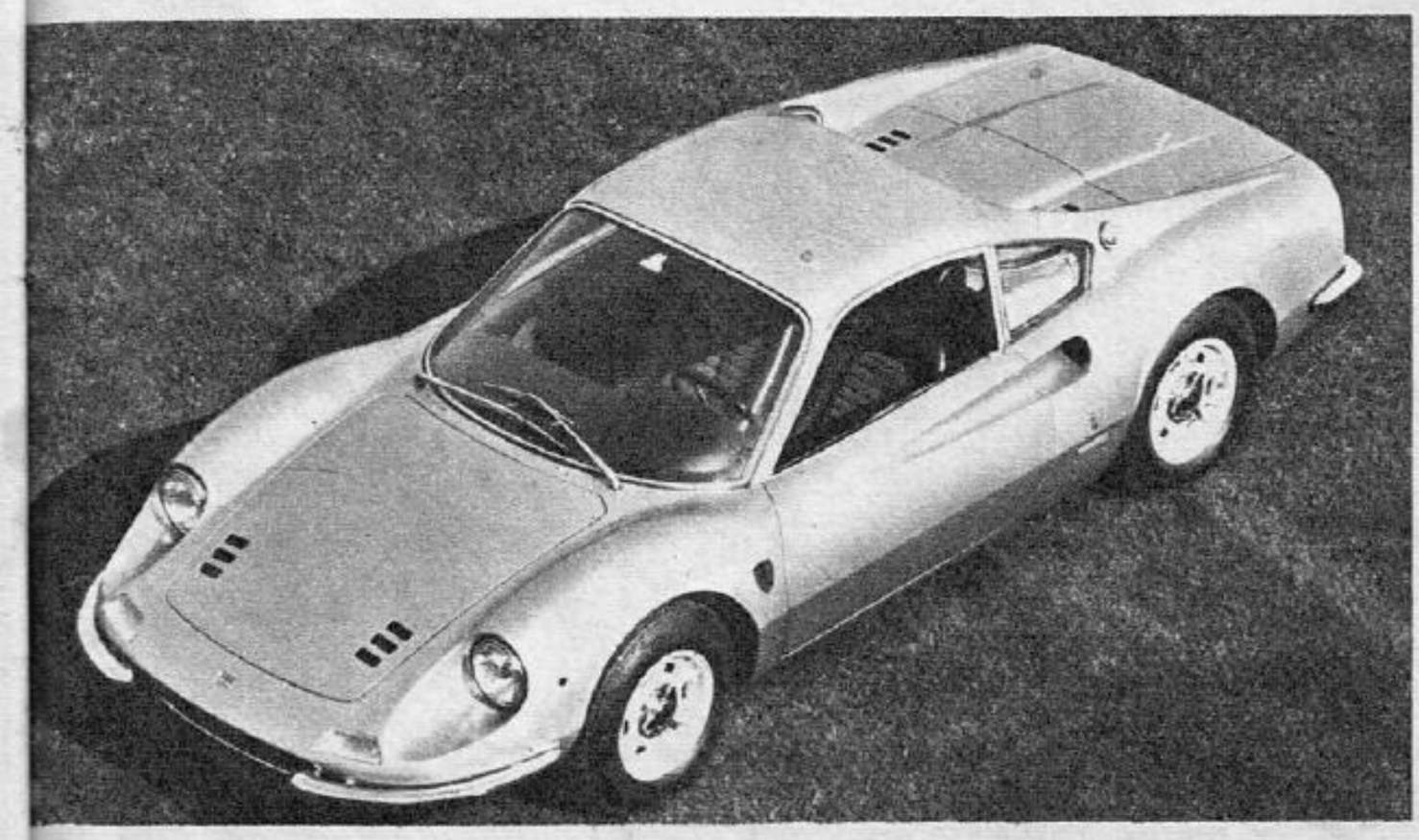
es siempre FERRARI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

...así como París es siempre París. Las tradiciones de Maranello, evidenciadas en los incontables "pur-sang" colorados, se mantienen constantes con el correr del tiempo, y se corporizan en la Dino 206 GT.



"Vedere una Ferrari e doppo morire"... El popular refrán italiano referido a Nápoles se puede aplicar a las Ferrari. Por supuesto que es mucho mejor seguir viviendo para disfrutar de los placeres que una creación de Ferrari pone a nuestro alcance. La Ferrari que hoy nos preocupa es la nueva Dino 206 GT, evolución de la primera Dino, presentada en el año '66. Factores comunes: varios; conserva el mismo diseño básico, obra y gracia de Pininfarina, habiéndose remodelado algunos detalles exteriores que no alteran el total del dibujo original; el mismo motor, con algunos toquecitos mágicos que contribuyen a aumentar la ya de por sí aterradora performance anterior; casi el mismo motor que viéramos ganador en la pasada Temporada de F. 2; ...y el mismo nombre místico: Ferrari. Ferrari es siempre Ferrari...



El que afirma sin posteriores remordimientos que este auto es feo, es un bandido, un mistificador, un salteador de diligencias, un demente sin cura o un qué sé yo...

El diseño ha sido estudiado teniendo en cuenta tanto el conjunto general como los detalles particulares. Correcta "liaison" entre las líneas curvas y los planos rectos.

LA VETTURA

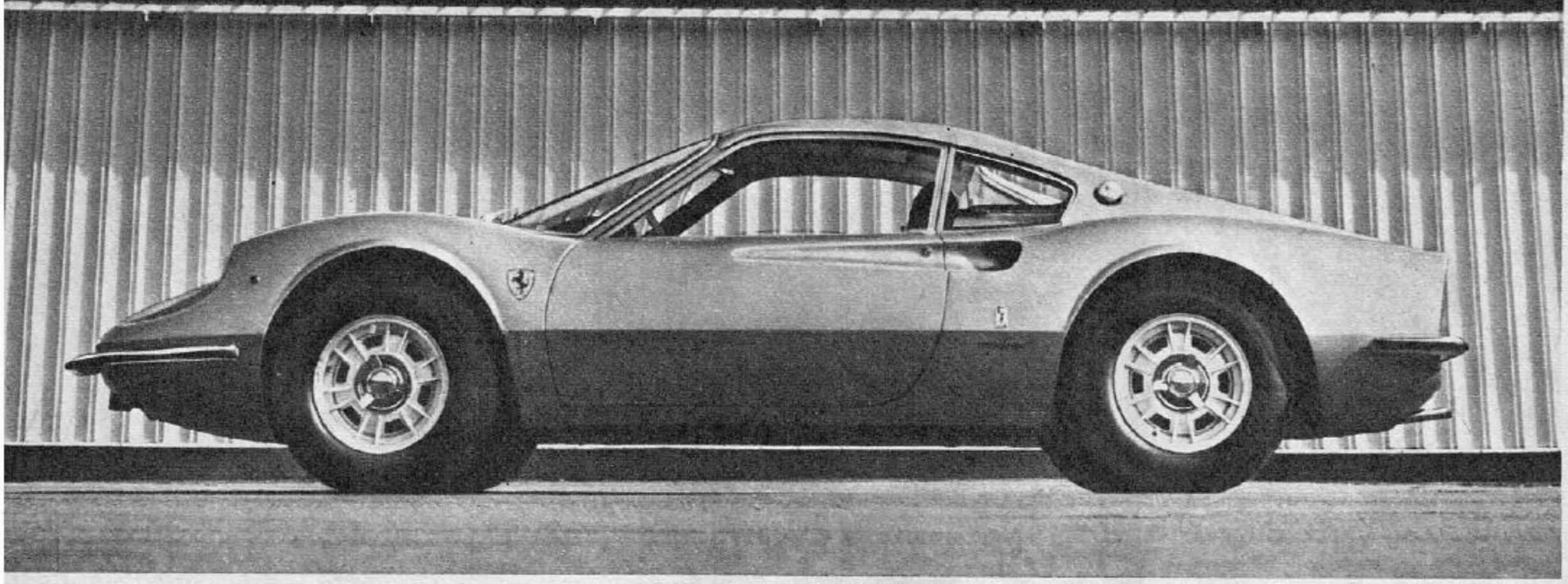
Realizada sobre el ya experimentado "ensamble" Dino, esta coupé aúna a la potencia de su clásico motor V-6 un estudio particularmente aerodinámico de la carrocería. El perfil ha sido estudiado tanto en la línea general como en los detalles, apo-

→

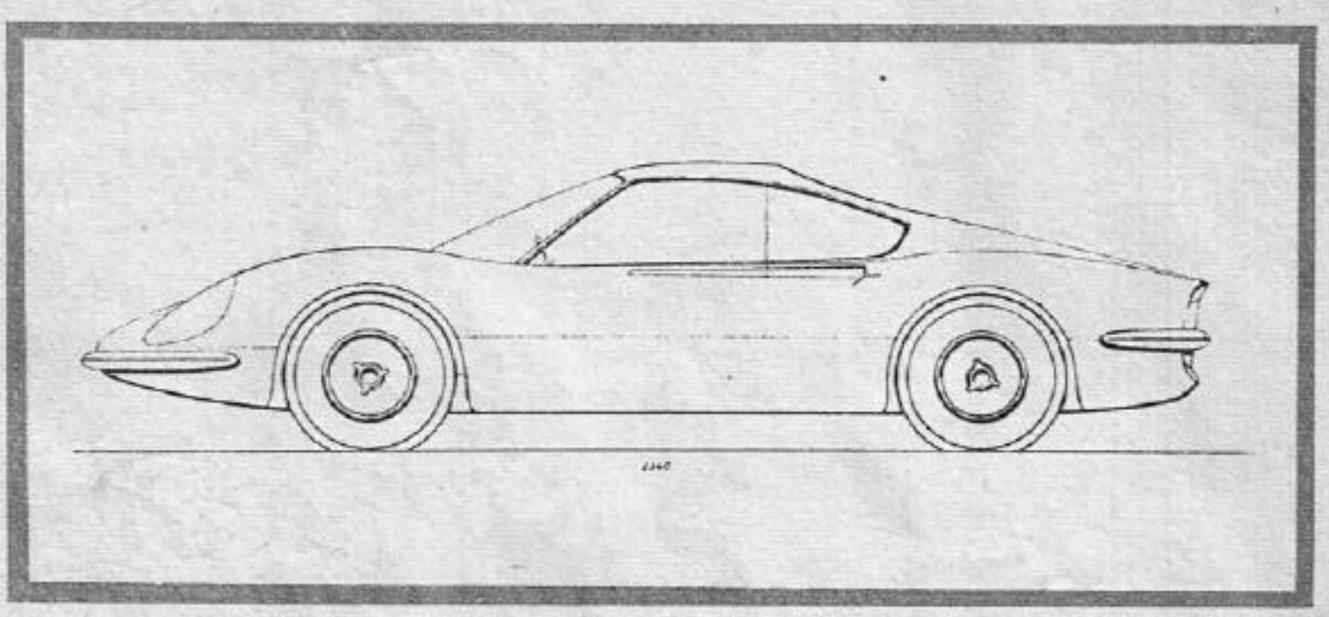
DINO 206

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GT



DINO 206 GT



La zona de sombra determinada por el plano lateral en diedro hace ópticamente aún más bajo el perfil.

FERRARI DINO 206 GT

FICHA TECNICA

MOTOR

Capacidad cúbica	1.987 cm³
Diámetro y carrera	86 x 57 mm
Cilindros	6
Ubicación	en V, a 120°
Relación de compresión	9:1
Arboles de levas	4 (comandados por cadena)
Ubicación	a la cabeza
Carburadores	6
Tipo	Weber ES1
Potencia máxima	170 HP a 7.000 rpm.

TRASMISION

Caja de velocidades	ZF, 5 velocidades sincronizadas
Embrague	monodisco seco
Ubicación de la palanca	al piso
Relación de puente	3,444:1
Relaciones de multiplicación	
	1ª: 3,076:1
	2ª: 2,119:1
	3ª: 1,572:1
	4ª: 1,250:1
	5ª: 0,964:1
	Retroceso: 2,674:1

SUSPENSION

Adelante	Independiente, con brazos triangulares, resortes helicoidales, barra estabilizadora y amortiguadores telescópicos Koni.
Atrás	Idem, idem

FRENOS

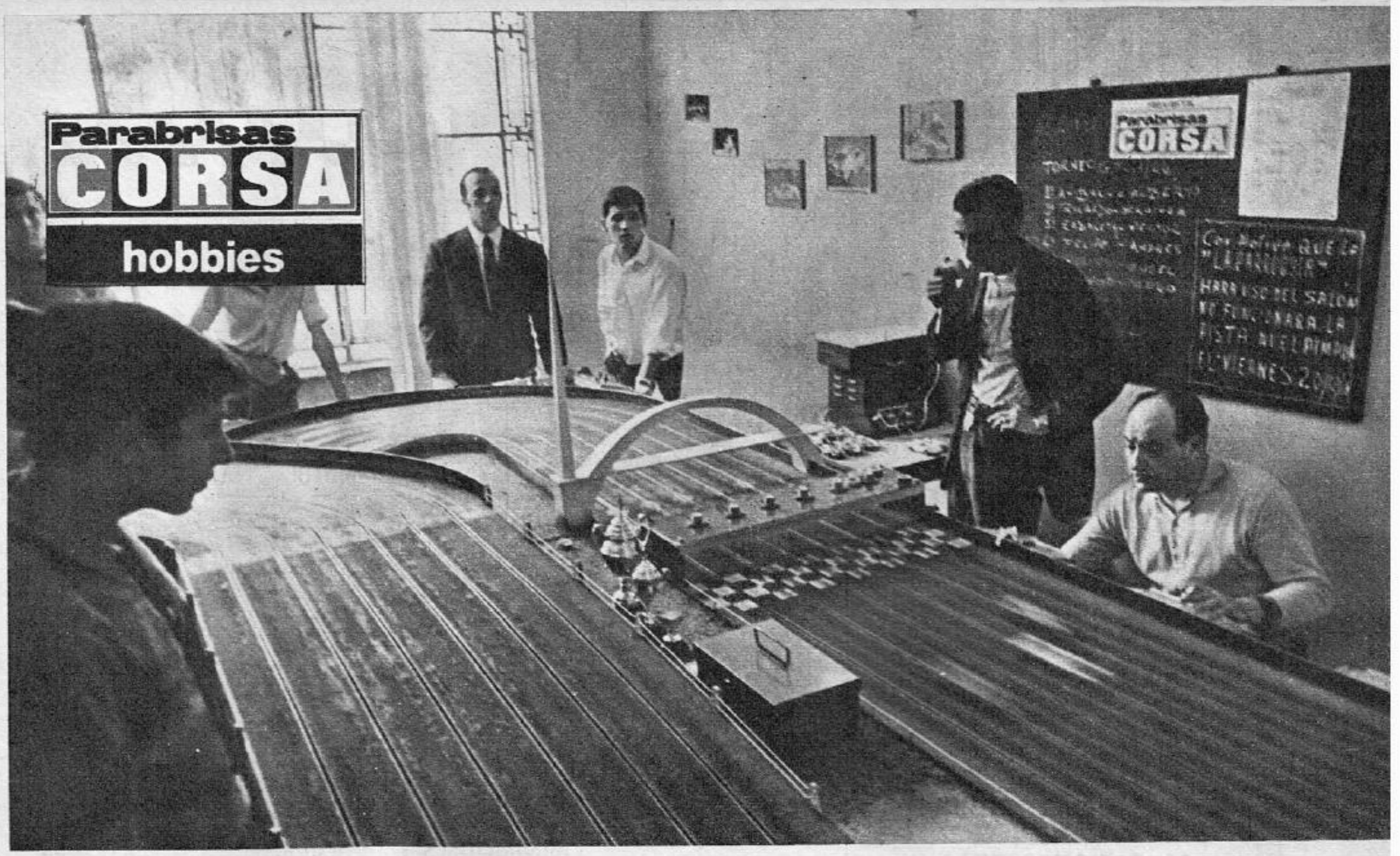
Dunlop a disco en las 4 ruedas, con servo Donaldi. Diámetro de los discos: adelante, 27,9 cm; atrás, 27,5 cm.

PERFORMANCE

Velocidad máxima: 245 km/h.

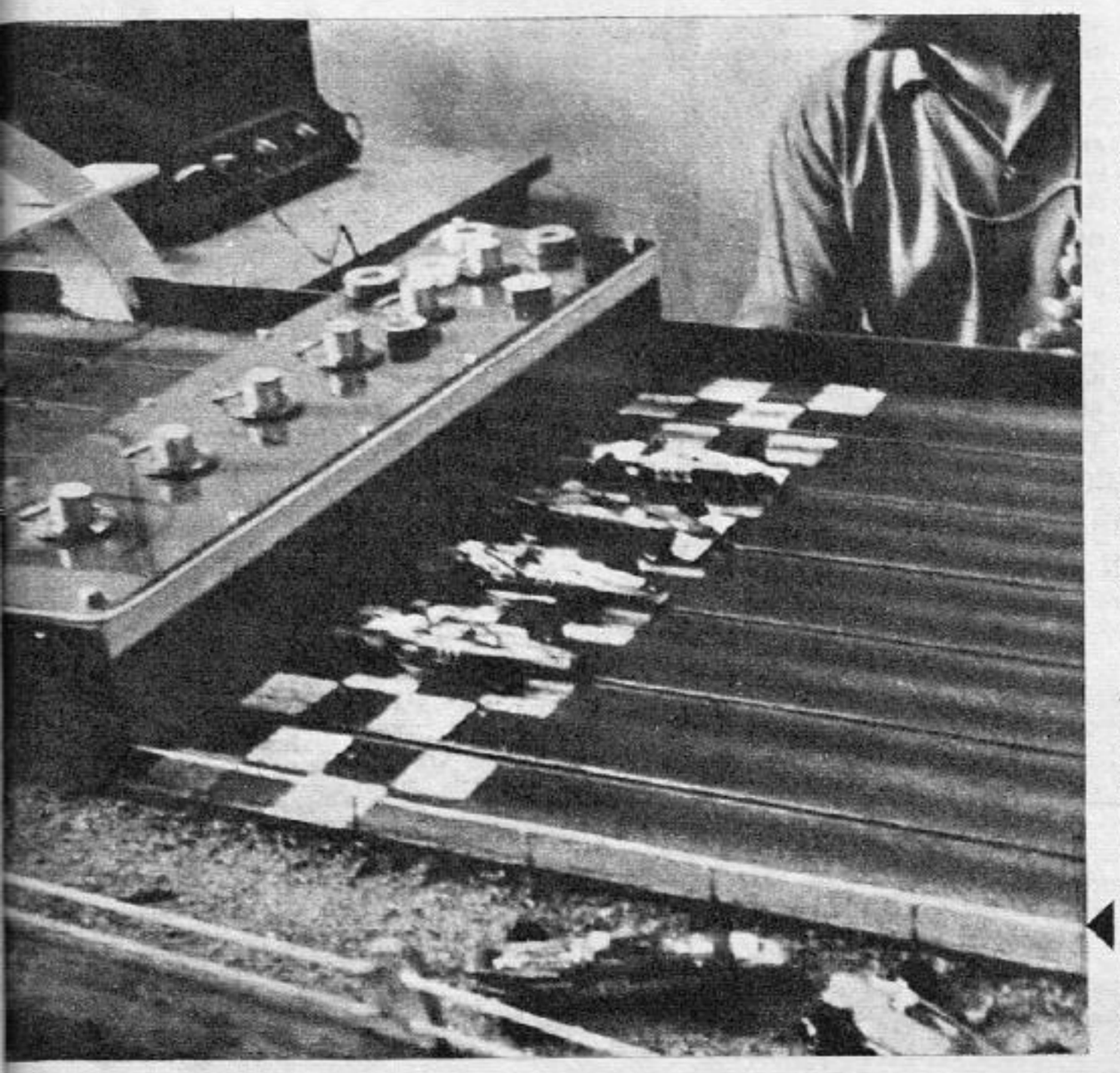
yándose los resultados prácticos obtenidos, en los resultados de las más recientes pruebas de aerodinámica realizadas en túnel de viento. El dibujo es extremadamente bajo y lanzado; partiendo de una forma predominantemente lenticular, que se interrumpe con los pasarruedas de gran tamaño (en función del pequeño tamaño del auto los pasarruedas son grandes para albergar neumáticos anchos). La parte frontal, de pronunciada inclinación, ha sido realizada de manera de ofrecer la menor resistencia al aire. El grupo óptico anterior ofrece un carenado traslúcido que continúa el perfil del guardabarro. La tapa del vano motor es completamente lisa, presentando únicamente una serie de tres aberturas a cada lado para facilitar la salida del aire destinado a refrigerar el radiador. La vista lateral presenta una dominante formal bastante evidente: la línea de la cintura se desarrolla progresivamente en altura para terminar abruptamente en la sección trunca de la parte posterior. El parabrisas es notablemente amplio e inclinado; el techo es de pequeña dimensión y diseño sutil, culminando en la parte superior en un cristal de forma especialmente característica, fundiéndose, en los laterales, con dos nervaduras que prolongan el exterior de la carrocería y culminan suavemente sobre el final del guardabarro trasero. Un pliegue en el lateral recorre toda la extensión del auto, determinando un juego de luz y sombra como consecuencia del diedro formado, que favorece el perfil, haciéndolo visualmente aún más bajo de lo que en realidad es. El interior está lujosa pero funcionalmente proyectado. El panel de instrumentos está literalmente embutido en material sintético anti-shock, para disminuir el efecto de un eventual impacto, y tapizado en material opaco, para neutralizar el molesto efecto de reflejos. El interior está aislado térmica y acústicamente mediante un material embutido en el lado interno de los laterales y techo, de alta capacidad de absorción al calor y ondas sonoras. Todo el habitáculo está tapizado en espuma de goma y recubierto en símil-cuero elástico, resultando así completamente diferente del taxi de Gonzalito, que está tapizado en cretona símil-leopardo, y que además tiene espejitos, cintas de colores, dos moscas y un casal de lagartijas de bronce, una calavera a la que se le iluminan los ojos al frenar, un perrito que mueve rítmicamente la cabeza y un cartel que dice "cierre despacio". Volvamos a la Ferrari. Para asegurar una conducta verdaderamente deportiva del auto, y al mismo tiempo dotarlo de todos los elementos que lo hagan esencialmente seguro, se lo ha dotado de los siguientes elementos: rueda de auxilio ubicada adelante en posición casi horizontal, funcionando como elemento absorbente de la energía cinética, en caso de impacto; reubicación de todas las perillas interiores de comando, acolchadas convenientemente; instrumental situado al centro del panel, para una lectura fácil, sea con dirección a la derecha o a la izquierda. Los galenos conscientes aseguran que una 206 GT libera al individuo de todos sus traumas y pesares. Cómprese una y después nos cuenta

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



FINAL SIN EMOCION

Refirmando su título de campeón, Albert ganó la última carrera de F-1 escala 1/24. Pocos inscriptos y un final que no presentó atractivos



Con muy pocos inscriptos, pero sumamente interesante, resultó la última carrera de Fórmula 1 en escala 1/24, correspondiente al campeonato metropolitano. En efecto, sólo fueron once los que se presentaron a competir, cuando el reglamento de la F.A.D.A. exige un mínimo de doce, pance. Por lo tanto —tal es el caso— cinturón de los inscriptos de carrera—, entre los que le pagó la inscripción una performance rredor que no tuvo Sasselli en esta participar, como lo hizo, aunque con un quina, la que tuvo a suerte en la final. veyó. Y de esto hay que dejar de garon las primeras los méritos de Daniel ción; el mejor quien cumplió una labor do por la pista, muy sereno y buen de-a.

Mientras el señor pedido de los corredores ha atentamente realizarse nuevamente la cadeportiva ra de G.T. 1/24, suspendida Atrás su oportunidad por falta de

Los inscriptos.
una
de
cuer Ultimamente hemos visto sonfunc ir bastante al comisario deportivo por excelencia: Amílcar Albert, cero nunca tanto como en segundo tima carrera, lo que sin na M argo no le impidió amonestarnos dos veces, amenazando con descalificarnos a la tercera por inconducta deportiva... ¡En fin!

Muy buena fue también la labor desarrollada por el corredor C. Cevasco, quien con una máquina de menor rendimiento, y sin entrenamiento, estuvo a la altura de sus contrincantes en la final, debiendo resignar su posición por haberle tocado la peor vía.

Una nueva pista se ha inaugurado en el Club Alvear de esta Capital, en la calle Silvio Ruggieri (ex Vidt), a pocos metros de la calle Las Heras. El 27 se corrió una carrera de la categoría G.T. 1/24, con interesantísimos premios, como por ejemplo un motor MURA HIPPIE, un pulsador MRC y otros premios de valor. Según parece proyectan organizar carreras todos los viernes a la noche.

MINI MODELS

AUTOMODELISMO

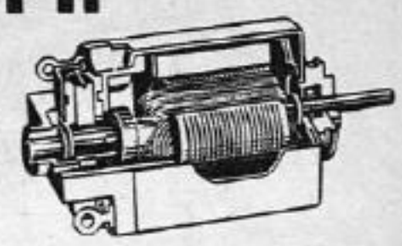
FAMILIAR, PROFESIONAL, COMERCIAL

El surtido más completo de artículos nacionales e importados.

MABUCHI

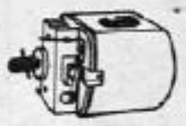
Nuevo 16 D Super

$ 1.290





FT 16 D $ 990



FT 26 D $ 1.290

CORONAS COXALLOY — **WELDUM**

25, 27, 29, 31, 33 dientes — Importado $ 350

$ 180



GUIAS PROFESIONALES

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

MINIMODELS **$ 195**



GOMAS RUEDAS SUPER SPONGE RIGGEN IMPORTADAS

22 m.m. x 16 m.m. **$ 490.-** — 23 m.m. x 18 m.m. con allen **$ 590.-** — 25 m.m. x 18 m.m. **$ 690.-**

Delanteras antifricción $ 690

MOTORES ESPECIALES

MURA 1000	$ 6.990
CHAMPION 617	$ 5.990
CHAMPION 617 p/armar	$ 3.990
CHAMPION 517 B	$ 6.990
LENZ 600	$ 5.990
DYNA 14	$ 4.990
DYNA 15	$ 5.990
DYNA 16	$ 4.990
DYNA 20	$ 5.990
DYNA 22	$ 5.990
DYNA 23	$ 5.990

TAPAS - COLECTORES - BUJES
CARBONES - ROTORES - ETC.

NUEVO

SENSACIONAL - CHASIS

ELASTICO ARTICULADO



$ 790

CHASIS CUCARACHA

1/24



$ 690

CHASIS MACH 3

1/32



$ 490

PULSADORES

MINIMODELS I

5, 10 15 ohms.

OFERTA

$ 990



SAN

IMPORTADO

$ 1.990



MRC

IMPORTADO

$ 4.990



MINIMODELS II

$ 1.690



Capac.
Diámetro y carre...
Cilindros .....
Ubicación .....
Relación de compresió...
Arboles de levas .....
Ubicación .....
Carburadores .....
Tipo .....
Potencia máxima .....

...CTOS PARA LARGAR!

...S 1/32 Con motor

...ola 70

..., Porsche, c/u

90

1/0



TRASMISION

Caja de velocidades	ZF, 5 velocid...
Embrague	y carroceria NUT.
Ubicación de la palanca	monodisco sec...
Relación de puente	al piso
Relaciones de multiplicación	3,444:1
	1ª: 3,076:1
	2ª: 2,119:1
	3ª: 1,572:1
	4ª: 1,250:1
	5ª: 0,964:1
	Retroceso: 2,674:1

...MODELS 1/24

...n motor Mabucchi 26 D,

4.500

SUSPENSION

Adelante	Independiente, con brazos triangulares, resortes helicoidales, barra estabilizadora y amortiguadores telescópicos Koni.
Atrás	Idem, ídem

FRENOS

Dunlop a disco en las 4 ruedas, con servo Donaldi. Diámetro de los discos: adelante, 27,9 cm; atrás, 27,5 cm.

PERFORMANCE

Velocidad máxima: 245 km/h.

CARROCERIAS CLEAR — Pintadas con interior

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

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

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

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

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

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

Batigalbato - Martin Fierro, Numa I y 20 modelos más



LIQUIDO ANTIDERRAPANTE RIGGEN $ 790

DESCUENTOS ESPECIALES PARA CLUBES Y CENTROS AUTOMODELISTICOS

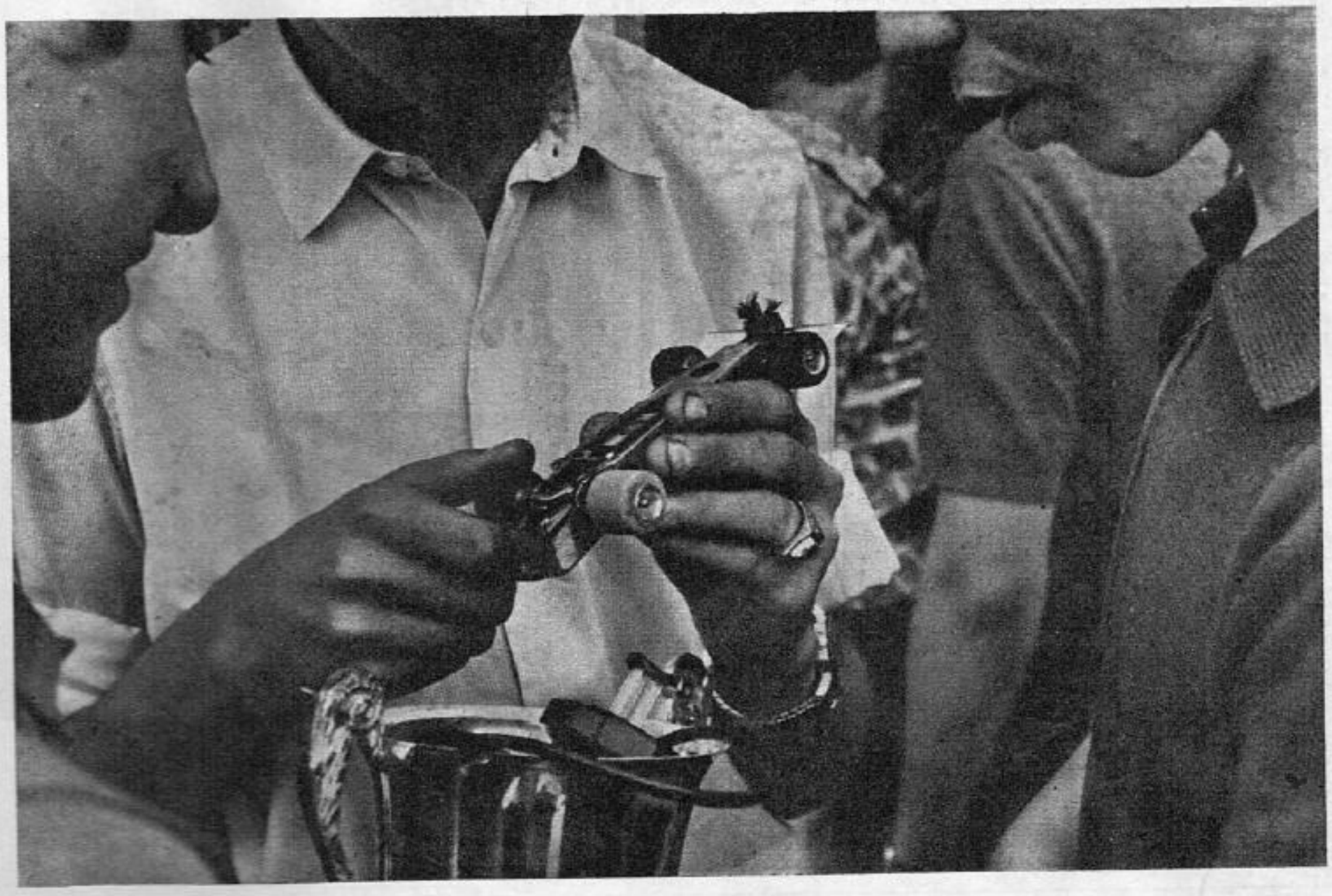
Ventas por mayor:

oficinas: Córdoba 868 y depósitos: Senillosa 1229

...Boedo ...TAL	**RAWSON S.C.** Av. 9 de Julio 1269 - LANUS
...AGOS ...OBA	**HOBBIES GENERAL** Chacabuco 69 - San Nicolás
...avia ...ITAL	**EL EMPORIO PLASTICO** Alvear 215 - Villa Ballester
	HOBBYLANDIA Córdoba 868 - CAPITAL
	MARCON HOBBIES Charcas 1501 - CAPITAL
	DANY CARL Rivadavia 2710 - CAPITAL
	DEVOTO HOBBIES G. Devoto L-21 Fernández de Enciso 3918 - CAPITAL
	D'DOSS HOBBIES Cabildo 2280 Local 92 - CAPITAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





El chasis del coche ganador es observado por varios otros corredores, mientras su dueño observa, copa en mano y orgulloso.

Héctor Albert, en su clásico gesto durante las carreras. Ganó el campeonato de punta a punta, sin que nadie pudiera hacerle sombra. Un joven que se fue educando de a poco, y que ahora es uno de nuestros mejores corredores. Este año ha obtenido el campeonato de F.1 y de G.T. en 1/32.

CLASIFICACION FINAL DE LA CARRERA DE FORMULA 1, EN ESCALA 1/24

ATENEO PARROQUIAL SAN PEDRO, LAZCANO 4989, CAP. FEDERAL

Pos.	Nº	Piloto	Escudería	Coche	Chasis	Motor	Vtas.
1º	3	Héctor Albert	AutoZoom	Lotus 49	Jim 1º	Mura Hippie	36
2º	312	Daniel Dalia .	San Pedro	Ferr. 3 lts.	Sipper	Mura 1000	35
3º	133	A. Sasselli	San Pedro	B.R.M.	Sipper	16D Super	34
4º	111	C. Cevasco ..	Sebring	B.R.M.	Jim 1º	Mura 1000	31
5º	302	R. Carrasco .	San Pedro	Eagle	Dynamic	Mura Hippie	
6º	140	José L. Anessi	Colón	B.R.M.	Anessi		
7º	303	Héctor Müller	San Pedro	Lotus 49	Sipper	16D Super	
8º	5	R. Miramontes	Sipper	Lotus 49	Sipper	M. Cuckras	

el Nº 303 de H. Müller y cuarto el Nº 140 de J. L. Anessi.

Los repechajes dieron la chance de correr las semifinales al Nº 133 de Sasselli y al Nº 140 de Anessi (primero y segundo) y al Nº 5 de R. Miramontes y el Nº 303 de H. Müller (primero y segundo del 2º repechaje).

Ya en las semifinales, en la primera, se clasificó primero el Nº 133 de Sasselli, seguido por el Nº 3 de H. Albert; tercero el Nº 302 de Carrasco y cuarto el Nº 303 de Müller. En la segunda, resultó primero el Nº 312 de D. Dalia, segundo el Nº 111 de C. Cevasco, tercero el Nº 140 de Anessi y cuarto el Nº 5 de R. Miramontes.

La final careció de emoción, ya que desde el primer momento el Nº 3 de H. Albert tomó la punta para no dejarla hasta terminar las 36 vueltas correspondientes; segundo el Nº 312 de D. Dalia con 34 y fracción; tercero el Nº 133 de A. Sasselli con 34 vueltas y fracción y cuarto el Nº 111 de C. Cevasco con 33 y fracción.

Efectivamente, desde el primer momento se notó que si alguien tenía que ganar la carrera era Héctor Albert, que según nos dijera, había trabajado unas seis horas, entre pruebas y reformas, sobre el chasis que utilizó. Sin embargo, nos dijo que no tenía ningún contrapeso, y sí en cambio un movimiento oscilatorio lateral, y una articulación en la parte central de la lanza central.

Debemos felicitarlo, ya que a pesar de haberse clasificado campeón y aun perdiendo o no presentándose, nadie podía arrebatarle el título, corrió con todo su entusiasmo y grandes deseos de ganar una carrera más, demostrando así que es realmente el campeón de la categoría, sin ningún lugar a dudas.

Sin embargo, hubo otros que arriesgaron su chance al correrse esta carrera, como por ejemplo José Luis Anessi, que hasta ese momento era el subcampeón, pero al no poder clasificarse para la final, perdió toda su oportunidad. Y esto se debió a sus tiempos de clasificación muy bajos por diversos "fuori pistas", que lo relegaron en la elección de las vías.

FUERA DEL RIEL

Muy contento y muy seguro de sí, lo vimos al "bucanero" Albert (lo llamamos así por el conjunto con que se presentó en varias oportunidades a correr: remera a franjas horizontales, pantalón verde cotorra y cinturón grueso).

Una muy buena performance cumplió Aníbal Sasselli en esta última carrera, aunque con un poco de mala suerte en la final. No por eso hay que dejar de reconocer los méritos de Daniel Dalia, quien cumplió una labor brillante, muy sereno y buen deportista.

A pedido de los corredores ha de realizarse nuevamente la carrera de G.T. 1/24, suspendida en su oportunidad por falta de inscriptos.

Ultimamente hemos visto sonreír bastante al comisario deportivo por excelencia: Amílcar Prol, pero nunca tanto como en esta última carrera, lo que sin embargo no le impidió amonestarnos dos veces, amenazando con descalificarnos a la tercera por inconducta deportiva... ¡En fin!

Muy buena fue también la labor desarrollada por el corredor C. Cevasco, quien con una máquina de menor rendimiento, y sin entrenamiento, estuvo a la altura de sus contrincantes en la final, debiendo resignar su posición por haberle tocado la peor vía.

Una nueva pista se ha inaugurado en el Club Alvear de esta Capital, en la calle Silvio Ruggieri (ex Vidt), a pocos metros de la calle Las Heras. El 27 se corrió una carrera de la categoría G.T. 1/24, con interesantísimos premios, como por ejemplo un motor MURA HIPPIE, un pulsador MRC y otros premios de valor. Según parece proyectan organizar carreras todos los viernes a la noche.

¿SON MAS PELIGROSAS LAS CARRERAS DE

AUTOS O MOTOS ?



Las distintas variantes de los accidentes pueden ser fatales para uno y sin consecuencias para el otro. Pero el motociclismo y el automovilismo son riesgosos en diferentes condiciones. Resulta prácticamente imposible determinar cuál de los dos es más peligroso

Una típica rodada en la horquilla. La moto no muy grande y la velocidad era poca, por eso el piloto está relativamente cerca de la moto.



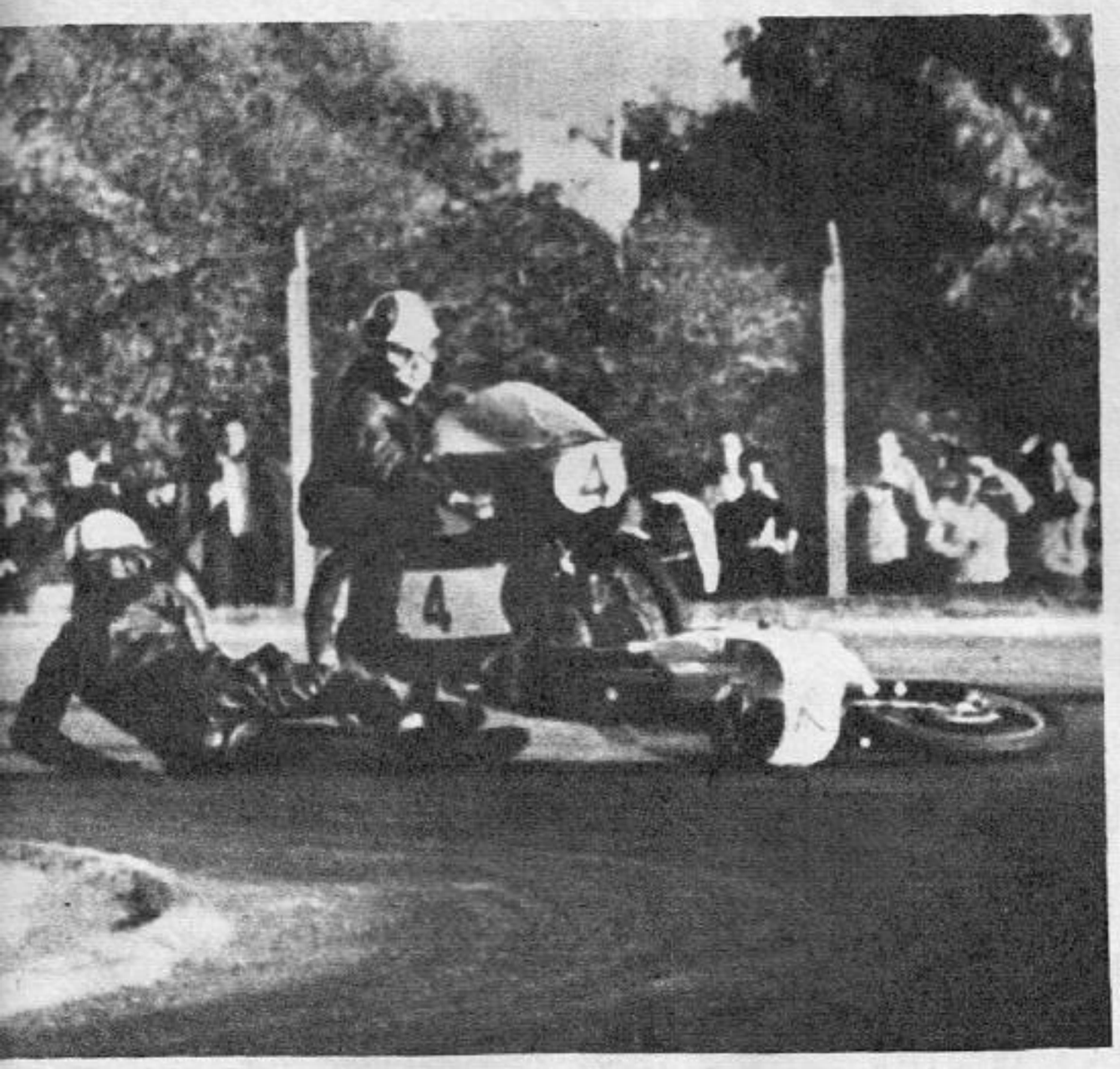
Hace varios fines de semanas atrás, en la horquilla del Autódromo, comenzó una de las miles de conversaciones que terminan rayando los límites de la discusión acalorada. Una pregunta originó todo: "¿Qué es más peligroso: las carreras de autos o las de motos? Intentando llegar a una respuesta que no llegó, las opiniones parcialistas (especialmente y como es muy común por el lado motociclista) estaban a la orden del día. Las frases tipo: "Mirá Fulano, corrió veinte años en moto y lo único que le pasó fue romperse una pierna. Después se subió a un auto y... chau, mirá cómo quedó el pobrecito..."

Ambas tienen sus riesgos. Los calculados y los que arrastra lo imponderable. No hay estadísticas y evidentemente se hace muy difícil llegar a una verdad y a una conclusión certera como pasó en aquella discusión del Autódromo. Pero trataremos de ser objetivistas y analizar los riesgos de cada uno de los deportes. Después el lector podrá sacar las suyas y tener su opinión.

EL FUEGO

El fuego es un factor que quizá sea el más temido por los pilotos de autos de carrera; a los motociclistas le resulta prácticamente indiferente. Primero porque un incendio en una motocicleta es un poco demasiado raro. La nafta no se derrama así porque sí, debido a la hermeticidad de las tapas de los tanques de combustible. A su vez, éstos no se rompen ni se rajan casi nunca (a pesar de ser de plástico reforzado) porque en una caída, por ejemplo, difícilmente golpean contra el piso o contra otro objeto contundente. El carenado de la motocicleta es generalmente la superficie de apoyo de la motocicleta en una rodada, también es de plástico y por ende no produce las chispas que pueden llegar a originar la hecatombe. Evidentemente es difícil que el

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





fuego haga presa a una motocicleta.

Pero supongamos que por **hache** o por **be** se prende fuego. El piloto nunca queda prisionero dentro de la motocicleta sino revolcándose a unos cuantos metros adelante, atrás, a los costados o arriba... de un árbol.

Además un incendio en una motocicleta es muy fácil de apagar ya que a lo sumo tiene 20 litros de nafta, contra los frecuentes 200 litros y más de un monoplaza de los grandes, un F. 1, por ejemplo, o de un TC.

LA PROYECCION DEL CUERPO DEL PILOTO

En caso de un choque (supongamos no tan brusco como darse de frente contra una pared de treinta), el cuerpo del piloto de un auto tiene una inercia que generalmente lo arroja contra el volante o instrumentos de a bordo, e incluso si no va atado (el cinturón de seguridad tiene muchos detractores sobre todo en los monoplazas) puede llegar a deslizarse hacia adelante y chocar contra la parte delantera del auto, que por el impacto presenta una deformación de la chapa en el sentido contrario. Todos esos golpes pueden ser fatales en la pobre anatomía del imaginario conductor. Se puede llegar a dar el caso que la deformación de la estructura deje aprisionado al piloto.

En una motocicleta, la inercia que lleva el piloto (en todos los casos es menor que la de la moto o el auto) no es brutalmente detenida como en los automóviles, sino que el cuerpo sigue de viaje y termina con un destino imprevisible pero por lo general dando vueltas y vueltas pero sin llegar a más de unas simples contusiones. Salvo, claro está, que dé contra un objeto contundente o punzante e hiriente como puede ser un poste fino o una pared.

En una salida de pista, el automóvil se desliza sin control, sin

Arriba, izquierda: Generalmente cuando el piloto que viaja adelante se cae, los que vienen detrás pueden esquivarlo sin mayores problemas.

Arriba, derecha: Un vuelco con un automóvil. Si se tiene un poco de buena suerte es uno de los accidentes más leves que se pueda sufrir con un cuatro ruedas. Pero cuando se empieza a golpear los guard-rails, o las barreras de seguridad o cualquier otro objeto contundente, puede llegar a ser sumamento riesgoso.

Abajo: Una caída de un sidecar. Un golpe seco contra un cordón o una detención brusca puede expulsar a un acompañante y descolocar totalmente la moto.



poder cambiar su trayectoria en forma rápida. Entonces sobreviene el golpe contra lo que esté como contención al lado de la pista. El piloto de la moto, cuando sobrepasa el límite no se va generalmente de la pista, sino que se cae y es muy difícil que sea atropellado por otro competidor.

Generalmente el piloto termina a una decena de metros del lugar donde está caída la moto. La distancia sufre variaciones por supuesto con la velocidad y peso de la moto. Una moto de mayor peso y tamaño despide a un mismo conductor más lejos que una de menores características, en condiciones similares, se entiende.

LOS CIRCUITOS A MEDIDA (DE LOS AUTOS)

Casi todos los circuitos del mundo están hechos para que se corran competencias de automóviles. Las medidas de seguridad se realizan bajo la imagen de las cuatro ruedas y casi nunca se tienen en cuenta las dos o tres (tres por los sidecars). Las previsiones en los circuitos motociclísticos son esencialmente distintas que en los automovilísticos. Sin embargo, en todos lados, los motociclistas corren en los mismos circuitos que los que se usan para automóviles.

Los circuitos que son rápidos para los monoplazas son más rápidos aun para las motocicletas. Esos circuitos frecuentemente tienen obstáculos que en caso de un accidente con un automóvil no tienen consecuencias mayores. En cambio si el accidente se produce en una carrera de motos, puede llegar a ser fatal. Son precisamente los circuitos más veloces los que tiene una **lista negra** frondosa.

LOS SIDECARS

Las competencias de sidecars son uno de los deportes más espectaculares que se conocen. Pero de ahí a poder afirmar que es el más peligroso hay un largo trecho, como del dicho al hecho.

Los últimos accidentes que hubo en el mundo en las competencias de sidecars generalmente se debieron a distintas roturas de implementos mecánicos. Por ejemplo, en Europa, el accidente de Attenberger en Francorchamps; Camathias en Brands Hatch. O Fritz Sheidegger que se accidentó fatalmente un tiempo después cuando se encontró sin una pizca de frenos y siguió de largo en un viraje.

Por supuesto que de por sí, el acompañante tiene una fuerte dosis de riesgo encima. El hecho de estar haciendo cabriolas sobre una plancha de metal que tiene una rueda y muchas y muchas manijas por los cuatro costados es bastante peligroso; pero uno de los culpables de los accidentes motociclísticos de los sidecars son los cuadros, que soportan todos los órganos mecánicos. Generalmente, los mismos pilotos son los que construyen sus aparatos y al no existir un patrón definido con las seguridades mínimas se dan los accidentes a que nos referimos.

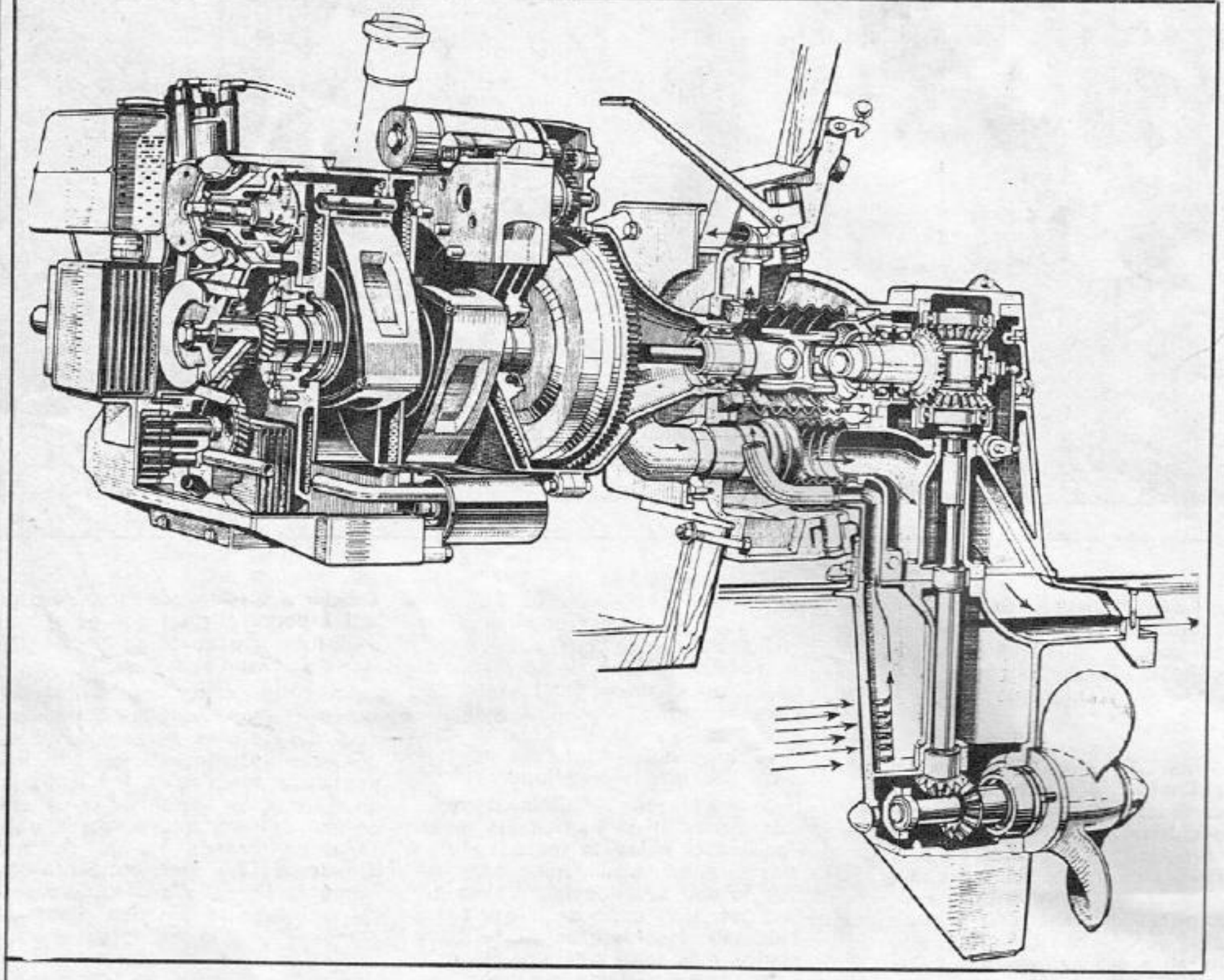
CONCLUSIONES

Se pueden sacar muchas. Pero prácticamente es tan riesgoso uno como el otro. Si "uno se la tiene que dar se la da", como dijo el menos charlatán de los que respiraba ese peligroso aroma a aceite de ricino aquella tarde en la horquilla del Autódromo. Aunque John Surtees haya dicho una vez que el automovilismo, especialmente la F. 1, es más peligroso que cualquier categoría del motociclismo de velocidad.

Si después de esta nota usted tiene pensado entablar una discusión, tenga en cuenta siempre categorías similares en proporción, entre el automovilismo y el motociclismo.

Parabrisas CORSA náutica

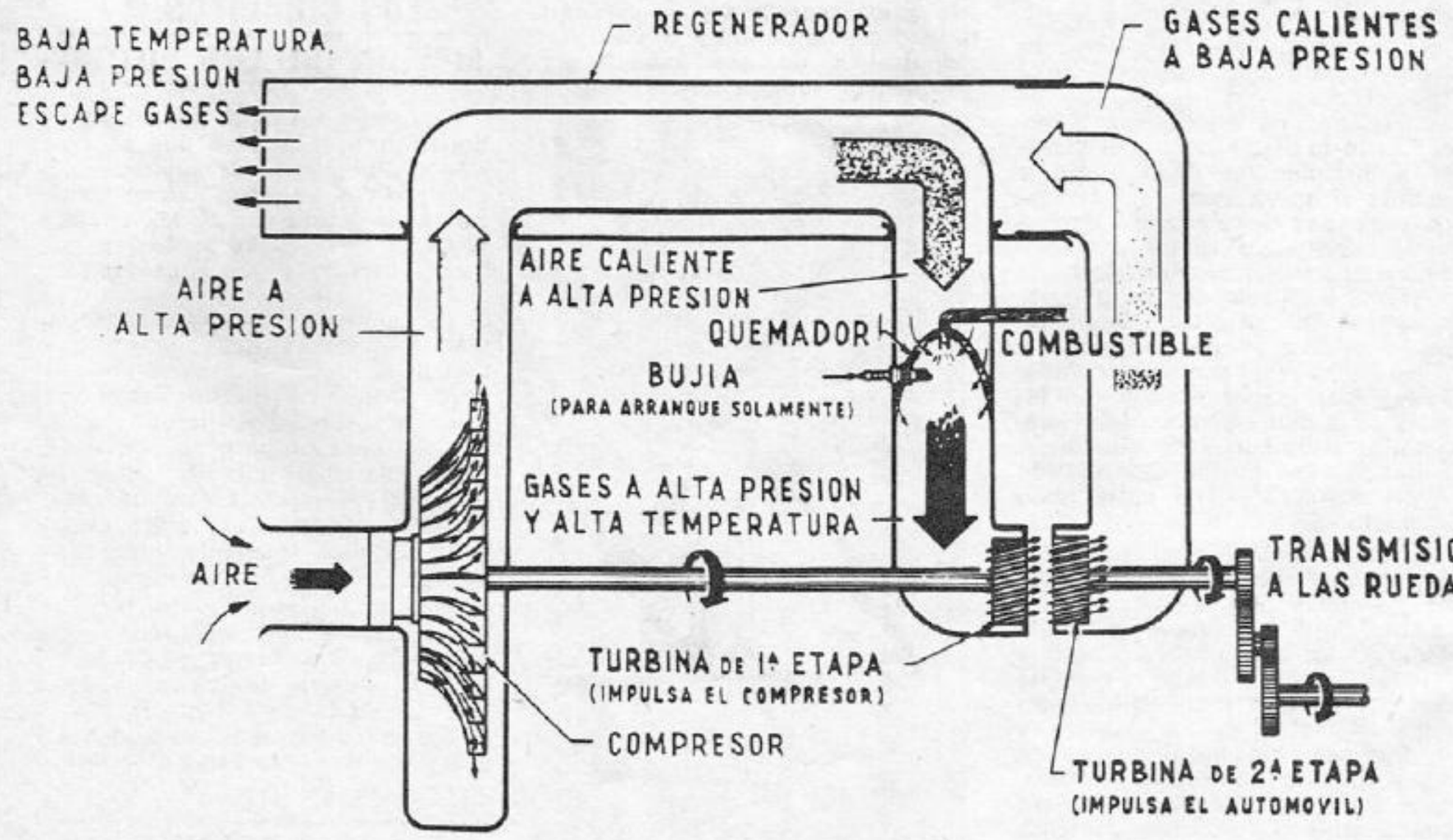
LA PROPULSIO



El motor rotativo NSU Wankel que equipara el NSU Ro80 también ha encontrado su aplicación en el campo de la motonáutica. El primer ejemplo de este NSU Wankel marino fue expuesto en el Salón de Náutica de Hamburgo, máxima manifestación alemana de ese tipo. Está compuesto de dos rotores, la potencia máxima de la versión marina es de 115 CV DIN (130 SAE) a 5500 r.p.m. La trasmisión es del tipo "Z" en la forma clásica del entro-fuera de borda. La construcción de la pata ha sido hecha por ZF, la famosa casa constructora de las conocidas cajas de velocidades para competición.

DIAGRAMA ESQUEMATICO DEL MOTOR A TURBINA DE GAS DE CHRYSLER CORPORATION

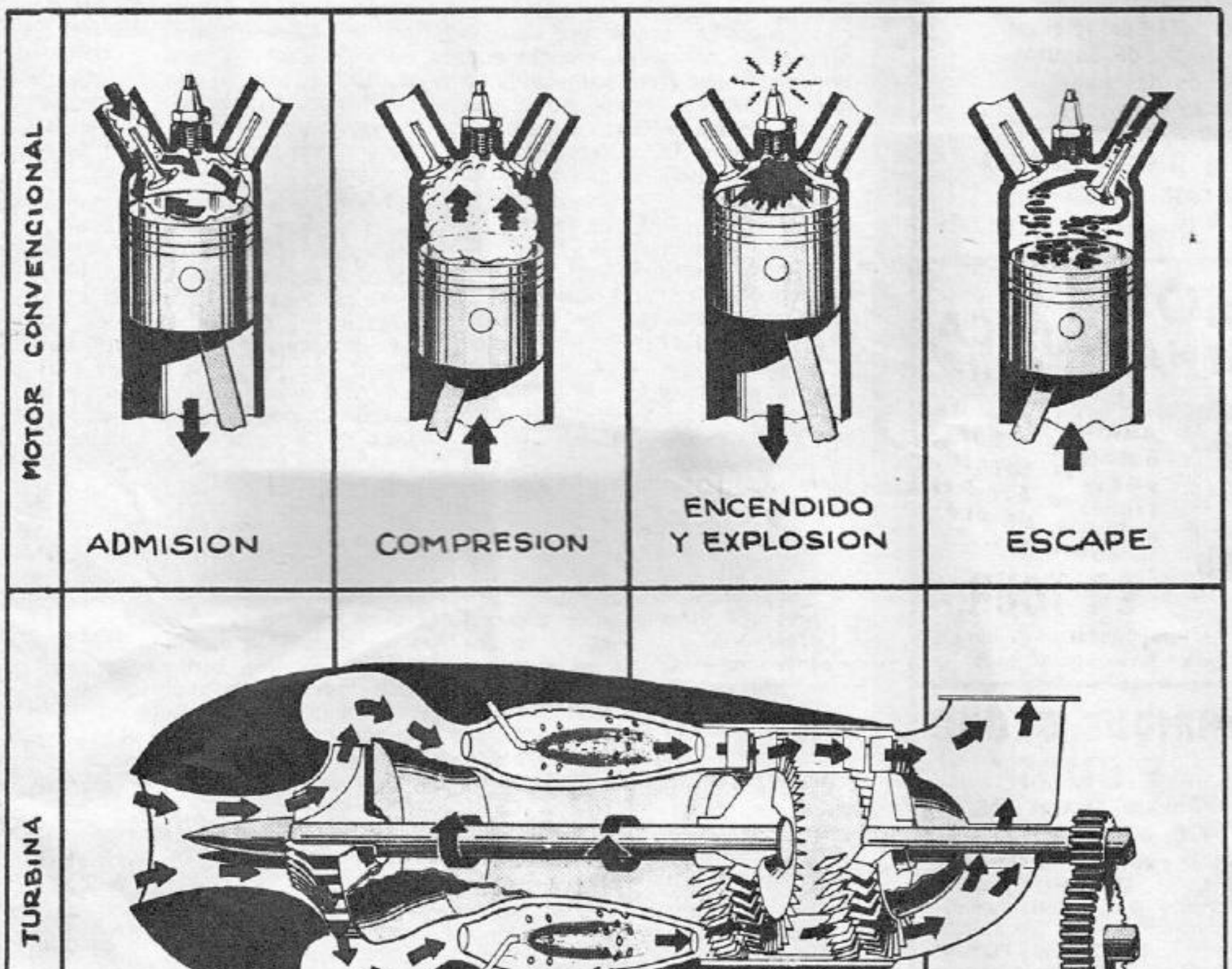
Esquema de funcionamiento de la turbina a gas desarrollada por Chrysler; el aire es absorbido por el compresor y calentado a 150º por efecto de la compresión. Luego pasa por la parte delantera del regenerador de calor, donde el aire acumula más calor hasta llegar a 550º. Cumplido este proceso, los gases así recalentados fluyen hacia la cámara de combustión, donde son llevados por efecto de la combustión a la temperatura de 940º necesaria para alimentar las turbinas (una para accionar el compresor y otra para propulsión). Finalmente los gases pasan por la parte posterior del regenerador, entregando calor y saliendo por el escape a muy baja temperatura.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N SE RENUEVA

Las técnicas modernas están empeñadas en la búsqueda de nuevos sistemas propulsivos. El objeto: más potencia en menos espacio. Motores rotativos y turbinas de gas



Hasta no hace mucho tiempo, cuando se hablaba de motores a turbina, la idea se asociaba indefectiblemente con los aviones y dichos motores eran quizá más conocidos por el término "turbo hélice". Actualmente la aplicación de la turbina a la propulsión naval, aunque no ha llegado a emparejar los costos de los motores convencionales, no llama la atención o nadie. Algo parecido puede ocurrir con los denominados "motores rotativos de combustión". Lo que en un principio pudo tomarse como simple especulación teórica es actualmente una realidad bien concreta.

Félix Wankel, el padre de los motores del tipo rotativo, desarrolló en 1951 un motor rotatorio de combustión, provisto de dos rotores, cada uno de ellos girando en el mismo sentido pero a diferente régimen. Los resultados fueron satisfactorios, pero, en base a las experiencias desarrollados en forma conjunta con la NSU, en Neckarlsum, reemplazó los dos rotores por uno solo. Ese fue el modelo que fue presentado en 1959 para automóviles. El encendido está basado en un simple sistema a ruptor, tal como ocurre en los motres fuera de borda más pequeños o también puede hacerse con un distribuidor de tipo convencional en aquellos motores que poseen más de un ruptor. Por lo general en los motores rotativos se emplean carburadores de toma lateral y siempre que éste mantenga su correcto nivel, el motor es apto para marchar cualquiera sea su posición.

La introducción en los Estados Unidos de estos motores la hizo la Curtiss-Wright, aunque ya desde el principio mostró poco interés por los de cilindradas por debajo de los 1000 cm³ (conviene recordar que el Spyder de la NSU tiene uno de medio litro) ya que su objetivo principal era desarrollar una planta de suficiente potencia como para propulsor embarcaciones de tamaño mediano. Hace un par de años la Outboard Marine Corporation (OMC) anunció que adquiriría licencias de fabricación de dichos motores para la aplicación en motores fuera de borda por arriba de los 50 HP.

Por su parte, la Rotomotive Industries presenta los Wenkel especialmente adaptados para auxiliares de veleros y otros para remolque de esquiadores.

En el campo de las lanchas una de las primeras aplicaciones muy efectivas realizadas fue un casco Bertram, de 6 metros de eslora, que con un motor de dos rotores pudo desarrollar 185 caballos a 5.000 r.p.m. El motor era el CR2-60 y tenía un peso de 235 kilogramos y una cilindrada de 1.966 litros. Su tamaño era lo suficientemente pequeño como para ubicarlo bajo el asiento popel.

Evidentemente el mejor rendimiento que se obtiene por el agrupamiento de más de un rotor trae apareados ciertos problemas de ubicación y balanceo. Los motores de un solo rotor son de difícil equilibrio y es imprescindible la colocación de un volante. La inclusión de nuevos rotores no sólo elimina el volante, sino que per- →

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

sugerencias PARABRISAS CORSA

ACCESORIOS DEPORTIVOS



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

ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.

Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta 12,30 hs.

AUTOMOVILES RENAULT

SISTEMA UNICO EN EL PAIS PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL:

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

y otras ventajas que Ud. sabrá apreciar. ESPERAMOS SU VISITA

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

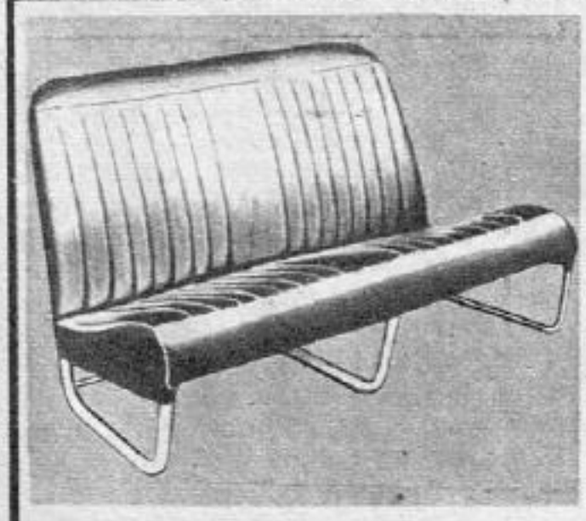
En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



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

LA TOUR,

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



ENRIQUE BRUNO E HIJOS

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

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

Linea completa de accesorios, standard y deportivos.

CREDITOS LIBERALES. ENVIOS AL INTERIOR CONTRA REEMBOLSO



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

ALFONSO VEGA

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

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

NAUTICA

mite un balanceo perfecto; tanto es así que los japoneses han llegado a colocar seis rotores sin problemas.

Un tema que dio mucho que hablar fue el de las lumbreras de admisión. La NSU se ha inclinado por ubicarlas en la periferia, mientros que la Curtiss-Wright las llevó dobles y al costado. Cada forma tiene su ventaja: la primera facilita la obtención de una potencia mayor, la segunda se traduce en una sensible economía de combustbile.

Si el motor rotativo no ha alcanzado aún un gran desenvolvimiento, no puede decirse lo mismo de la turbina; en efecto, ésta es ya de uso común. Jim Wynne, uno de los "campeonísimos" de las "off-shore", venció en la Sam Grifith Memorial Cup de 1966 llevando dos de ellos, aventajando a motores convencionales considerados imbatibles. La turbina de gas obtiene éste de un motor que lo envía a las paletas de aquélla. Tres son los elementos esenciales con que debe contar un sistema propulsivo como el mencionado: un compresor que permita obtener una buena presión en el aire de la admisión, una cámara de combustión y las paletas de turbina que finalmente dan el empuje buscado.

El funcionamiento básico de un motor de turbina de gas es, en líneas generales, como sigue. Un eje, denominado primario, produce la compresión necesaria del aire. Dicho eje en el otro extremo posee una turbina de propulsión que hoce girar a otro eje. El arranque, igual que el de cualquier otro motor, hace girar a este último eje sobre el que va montada una bomba de aire auxiliar. El eje gira, se produce la absorción del aire e instantáneamente la compresión del mismo, que oscila alrededor de relaciones de 4 a 1. El aire así comprimido aumenta su temperatura y es remitido dentro de la cámara de combustión donde se realiza la mezcla. La presencia de una bujía incandescente y la buena temperatura del aire favorecen notablemente la combustión y, consecuentemente, la expansión se realiza con notable rapidez. El gas pasa así a las paletas curvas de la turbina lo que produce una rotación aún más rápida del eje y, por lógica consecuencia, otro aumento de la compresión. A esta altura del proceso, si nos detenemos, vemos que lo que tenemos hasta ahora es un verdadero motor de chorro. Si se dispusiera una tobera en el escape, se obtendría un empuje. Pero sigamos con el motor, o mejor dicho, ya llegamos a la turbina propiamente dicha. El chorro de gas, luego de hacer girar el compresor, va sobre las paletas que se montan en otro eje y de las que, en definitiva, se obtiene la fuerza útil de propulsión. El elevado número de revoluciones a que gira el eje hace necesaria la ubicación de reductores.

No es posible efectuar comparaciones por el momento de los modernos sistemas de propulsión, sobre todo en su aplicación a lanchas y cruceros. Lo que sí es innegable es que el agua es uno de los campos más severos para juzgar la bondad de nuevos sistemas y que poco a poco se va logrando uno de los principales objetivos de la técnica: la agrupación, en un reducido volumen, de las más altas potencias.

Unos 205 kilos pesa la nueva turbina de gas de la Chrysler Corporation, o sea mucho menos que los motores a pistón convencionales. Con el ensayo de la revolucionaria turbina de gas se abre una nueva era para la industria, puesto que además de sus ventajas de índole mecánica, ofrece la posibilidad de ser alimentada con toda clase de combustible, comenzando por el kerosene y el JP-4 (carburante para aviones a reacción), pasando por fuel-oil hasta nafta de bajo valor octánico.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p.	1954	400.000
Súper 4 p.	1955	450.000
Súper 4 p.	1956	500.000
Súper 4 p.	1957	550.000
Súper 4 p.	1958	600.000
Súper 4 p.	1959	700.000
Súper 4 p.	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/7	270.000
11 ligero	1948	280.000
11 ligero	1949	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	650.000
2 CV lujo	1967	680.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
Coupé	1948	420.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
Coupé	1951	500.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec	1956	620.000
B. Air 8 aut.	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut.	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut.	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut.	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut.	1961	1.000.000
Impala 6 mec.	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut.	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec.	1963	1.400.000
Impala 6 mec.	1964	1.600.000
Impala 8 aut.	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.550.000
Special	1967	1.350.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé	1961/2	500.000
850 cc Spyder	1961	520.000
1100 Berlina	1949	350.000
1100 Spyder	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1956	350.000
Sedan	1957	370.000
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
4 p. 1100	1947	160.000
4 p. 1400	1950	200.000
1400	1951	220.000
1400	1954	290.000
1100	1956	290.000
500	1958	220.000
600	1958	280.000
1100	1958	430.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder	1966	700.000
800 Coupé	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar	1966	1.100.000
1500 Coupé	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder	1967	750.000
800 Coupé	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar	1967	1.200.000
1500 Coupé	1967	1.400.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	360.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Prefect	1956	250.000
Fairl. 500 6 mc.	1957	520.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec.	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut.	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand.	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand.	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura	1965	1.280.000
Falcon Stand.	1965	1.000.000
Falcon Stand.	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand.	1967	1.350.000
Falcon Futura	1967	1.500.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	330.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000

Parabrisas CORSA

mercado

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

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	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
CITROEN			
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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
FIAT		
Multicarga 1500	1964	770.000
Multicarga 1500	1965	800.000
Multicarga 1500	1966	850.000
Multicarga 1500	1967	900.000
Multicarga 1500	1967	900.000
FORD		
F-10	Pick-up 1960	700.000
F-100	„ 1961	750.000
F-100	„ 1962	800.000
F-100	„ 1963	850.000
F-100	„ 1964	900.000
F-100	„ 1965	950.000
F-100	„ 1966	1.000.000
F-100	„ 1967	1.150.000
JEEP		
IKA	Pick-up 1961	470.000
IKA	„ 1962	500.000
IKA	„ 1963	530.000
IKA	„ 1964	560.000
Glad. V	„ 1964	580.000
Glad. X	„ 1964	600.000
Glad. V	„ 1965	620.000
Glad. X	„ 1965	650.000
Glad. V	„ 1966	680.000
Glad. X	„ 1966	720.000
MERCEDES BENZ		
170	Pick-up 1951	270.000
RASTROJERO		
	Pick-Up 1961	390.000
	„ 1962	420.000
	„ 1964	490.000
	„ 1965	520.000
	„ 1966	560.000
	„ 1967	620.000
STUDEBAKER		
Champ.	1963	550.000
Champ.	1964	600.000

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

MARCA	PRECIO
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300
PICK-UPS 0 km	
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000

MARCA	PRECIO
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
I M E	
Rastrojero (diesel) ..	1.425.000
Doble Cabina	1.680.000
S.A.F.R.A.R.	
Peugeot T4 B	1.255.000

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

SUCURSALES:

ROSARIO
Córdoba 836 - T. E. 43427/44198

CORDOBA
Rivera Indarte 428 - T. E. 20871

MENDOZA Luzuriaga 414 - T. E. 47068

y **CONCESIONARIOS**



Mamma Sofía

De la realidad al mito sólo media un paso, generalmente guiado por la publicidad y la fama. Pero el camino de retorno de las luces suele padecer incomprensiones dificultades y hostilidad. Por esto, el hijo de Sofía Loren significa el triunfo de dos seres que debieron luchar contra su propia celebridad para vivir su vida. Un informe exclusivo de revista PANORAMA SEMANAL.

¿Por qué se enfrentan los argentinos?

El gobierno define su estrategia ante la desarticulación de la CGT. Los dirigentes gremiales luchan entre sí. El presupuesto se demora a la espera de una conciliación entre monetaristas ortodoxos y partidarios de aflojar tensiones. PANORAMA SEMANAL analiza por qué se enfrentan los argentinos.

Medio continente para los generales

Cuando Costa e Silva clausuró el Congreso Brasileño, "Time" observó que tres de cada cuatro sudamericanos viven bajo regímenes militares. Y a escala latinoamericana, los generales gobiernan el 57 % de la población continental. De manera que estas Américas son el área más militarizada del mundo. Un objetivo informe político de PANORAMA SEMANAL.

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

PANORAMA
SEMANAL

¡Cómprela para estar al día toda la semana!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA noticias

OTRA PEÑA MUY CORSA...



La gente joven de la Vecinal Barrio Patricios de Río Cuarto creó una nueva peña automovilística bajo el nombre de "EL CHISPAZO"; se inauguró en el pasado mes de agosto y los muchachos riocuartenses todos los meses hacen una cena especial, contando siempre con la presencia de muchos ases del automovilismo local y nacional. Es su presidente el señor Héctor Luis Di Paola.

CITROEN Y ALPI POR LOS NIÑOS

En el transatlántico Pasteur arribaron a esta metrópoli los dos automóviles Citroën 19-ID Confort que se sortearon en la 1ª Gran Rifa que ALPI organizó con motivo de su 25º aniversario.

El gerente de Citroën Argentina, señor Jacques Blehaut, y el presidente de Automóviles Arroyo, señor Alfredo Pérez Villena, hacen entrega de las llaves de los vehículos donados a las señoras María Sánchez Elía de Gómez Alzaga y Georgina Bengolea de Zaefferer, presidenta y secretaria de ALPI, respectivamente.

Cabe destacar que en la rifa también se sortearon 2 Citroën 2 CV de los argentinos, siendo una de estas unidades la número 50.000 fabricadas por la empresa nacional.

PAGLIETTINI Y LA PUBLICIDAD

Account Publicidad ha introducido a través de la experiencia acumulada de Publicitarios y Anunciantes de sus directores, Eduardo A. Persky y Kurt Sternbreg, una nueva forma de prestación de servicios.

A su lista de clientes Account Publicidad acaba de incorporar la cuenta de los Astilleros Domingo Pagliettini S. A., fabricantes de las embarcaciones de plástico reforzado PAGLIETTINI con motores Mercury-Mercruiser; a los cuales presta su servicio integral.

"CERCA DEL BAJO"

En la esquina de Paraguay y Reconquista se encuentra ubicado uno de los más florecientes emporios gastronómicos del país —Cerca del Bajo—; sus generosas y coloniales dimensiones albergan a los náufragos del viejo Moderno, habitués de La Biela, "I Musichisti" de los boliches de la vuelta... un conjunto bastante homogéneo, que se baja sus regios faroles de Scotch por sólo $ 100 (cien pesos). Sus dueños son el popular Manuel —Nolo— Caldeiro y Luis Tomasetig. Nolo, periodista, amplió el ramo de sus actividades con fin absolutamente benéfico: Campaña Pro-Recuperación Económica de Nolo Caldeiro. Ya saben: after six, a lo de Nolo.



SELLADO PERFECTO

Una novedad industrial de características técnicas de relevancia ha comenzado a emplear PROYECTORES ARGENTINOS SAIO en su producción de proyectores delanteros para automotores. Se trata de un adhesivo de tipo epoxi que posibilita una hermeticidad total de la unidad óptica, impidiendo la entrada de agua, polvo y humedad, a la vez que acusa un mejor comportamiento a las vibraciones.

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.

12a. y 13a. cajas recibidas por las escuelas
Nº 3 de ROSARIO (Santa Fe)
y Nº 1 de SAN MIGUEL (Bs. As.)



PERUTZ

COLOR

película fotográfica y cinematográfica

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

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

MARK

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL FALCON ES COMO EL AÑO NUEVO

Hay Año Nuevo una vez por año y siempre tiene éxito. El Falcon tendrá todavía muchos años nuevos y muchos éxitos: es emocionante como la más fantástica fiesta, brillante como la persona más brillante, elegante, atractivo... como la imagen ideal de una fiesta.
Si piensa cambiar de auto en 1969, recuérdelo.

Es el Ford T del año 2000

FALCON Ford

hágase de RANKING

...y que lo miren!



PLUSFERRI

¡audaz tiempo de futuro en prendas sport! RANKING

OTRO IMPACTO

Induswheel S.A.I.C.

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

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

Fábrica: Wheelwright (Santa Fe) - Ventas: Cevallos 175 - Bs. As. - T. E: 49-4148 - 45-6800

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com