$70

Parabrisas

Nº 127

CORSA

24 al 30 de septiembre de 1968

TC EN ALLEN:

VUELTA A LA RUTA Y ¡TRIUNFO DE FORD!

(pág. 4)

ABARTH: UNA VIDA CON LOS AUTOS

(pág. 39)

Las revistas de Mauro

GOODYEAR

BOTAS ANCHAS

Nueva cubierta SPEEDWAY GRANSPORT

de base ancha

Las nuevas Botas Anchas de Goodyear — Speedway Gransport — tienen una banda de rodamiento casi un tercio más ancha que la de las cubiertas comunes. Pican más rápido. Frenan más pronto. Doblan mas seguras.

Las nuevas Botas Anchas están hechas en forma muy semejante a las cubiertas de carrera. Con fuertes cordones 3-T en ángulo bajo. Con resistente caucho Tufsyn. Y lucen bárbaras.

GOODYEAR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

N° 127
del 24 al 30 de
septiembre de 1968

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

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

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

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

ARTE Y GRAFICA:
DIRECTOR
Stefan Strocen

JEFE DE TALLERES
Roberto Leone

JEFE DE DIAGRAMACION
Roberto Mergosa

DIAGRAMADORES
Eduardo C. González y Carlos A. Romanó

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:
JEFE
Francisco Vera

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL:
DIRECTOR
Joaquín Villegas González

JEFE DE PUBLICIDAD
Jorge Arigós.

PROMOTORES
Juan Carlos Hiquis y Rodolfo H. Sabatini.

TRAFICO
Renée Luna.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 32-6010/29.

EDITORIAL

Las cosas han comenzado a funcionar como se debe. Ahora fue la carrera de Allen la que demostró lo que se puede lograr "poniendo las cosas en su lugar" La Comisión de Prevención y Seguridad, el viernes anterior a la carrera, es decir a 48 horas de la largada, se puso firme y planteó exigencias mínimas que afortunadamente al cumplirse, permitieron la realización de esta especie de prueba de fuego para el retorno de las carreras a la ruta. Paralelamente a esas medidas (que no constituyeron de todos modos el desideratum de la seguridad) la actitud lógica y disciplinada de los espectadores posibilitó el éxito de la competencia. Es de esperar que todos los aficionados lleguen a comprender la enorme importancia de su propio comportamiento, no sólo porque esto facilitaría la prosecusión de la actividad rutera, sino porque obviamente esto ayuda a conservar la salud, ya que —como dice el refrán— "más vale rico y vivo que pobre y fallecido".

En el otro extremo de nuestra querida América, don Denny y el Bruce volvieron a masacrar confirmando nuestros pronósticos de que el MacLaren M7A iba a ser el coche del año, y como para no perder la costumbre, también un MacLaren volvió a ganar la segunda de las pruebas de la Can-Am '68 (en Bridgehampton) en manos de Mark Donohue. ¡No están haciendo coches, Gorosito!

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC EN EL AUTODROMO

En conferencia de prensa, el Automóvil Club Carlos Casares dio a conocer los detalles de la próxima prueba de TC que hará disputar el domingo 29 en el Autódromo de Buenos Aires denominada Premio Fiesta Nacional del Girasol. En la misma reunión también habrá una carrera para coches de MA Fórmula 4. La carrera de TC se desarrollará sobre el circuito 12 de 5.240,10 metros, que deberá ser recorrido en 70 oportunidades para completar 366,807 kms. El sábado se cumplirán las pruebas de clasificación para determinar el orden de partida de los 45 coches admitidos. Los días 26 y 27 de 15.30 a 17.30 se realizarán los entrenamientos. Las inscripciones se reciben en Vicente López y Las Heras en Carlos Casares y en la secretaría del Buenos Aires Automóvil Club, Serrano 587 de esta Capital.

En concepto de premios se entregarán 6.313.900 pesos, de los cuales 5.830.000 serán destinados a la carrera de TC, 300.000 a la competencia de Fórmula 4 y el resto corresponde a la Asociación Argentina de Volantes. Todo comenzará a las 9.30.

CAFETERAS

En Angélica, provincia de Santa Fe, y organizada por la Peña Automovilística "Juan Manuel Bordeu", el próximo domingo se hará disputar una carrera limitada a Cafeteras. Otorgará puntaje para el Campeonato 1968 que organiza la FIAD de El Trébol (Santa Fe).

Se llevará a cabo en el circuito "Miguel Aira Rébola", ubicado en la ruta nacional 34 a 1.000 metros de la intersección de ésta con la ruta nacional 9. A las 10.30 darán comienzo las pruebas de clasificación y a las 14 se largará la primera serie. Se entregarán 130.000 pesos en premios. Precio de las entradas: Caballeros, $ 300; Damas, $ 150; Menores, $ 150 y Vehículos $ 50. A los socios, descuentos especiales.

RALLY DE LA A.A.A.S.

También el domingo 29 la Asociación Argentina de Automóviles Sport hará disputar una prueba que medirá la performance Auto-Hombre. Será casi un divertimento puro. Largará desde la Ruta Panamericana adonde es posible que se haga un ghimkana y llegará a Parque Monteros - Autódromo de Las Flores (Prov. de Buenos Aires). Será una prueba sencillita con promedios impuestos por el terreno y no por el navegante ya que se utilizarán rutas secundarias de tierra. Será abierto a cualquiera, sin instrumental ad hoc ni cosas raras y estarán divididos en tres categorías: "A" hasta llegar a 1.150 cm³; "B", de 1.151 hasta 2.000 cm³ y "C" de más de 2.000 cm³. Todos dentro del Anexo "J" o standard, tanto da...

Se entregarán copas y trofeos y tendrá puntaje para el Trofeo 30º Aniversario del CAR. Informes en la AAAS, El Salvador 5709, Capital.

MOTOS

El Club Planeadores La Plata organizó para el domingo a las 14 la 5a. competencia motociclística reservada para motos de 50 cm³, 100 cm³ y 200 cm³. Motonetas de 150 cm³. Se desarrollará en la pista del campo de vuelo ubicado en la calle 137 y 83. Se entregarán 50.000 pesos en premios. La inscripción se recibirá dos horas antes de iniciarse la primera de las pruebas.

La subcomisión de Deportes Mecánicos del Club Jorge Newbery de la localidad de Gálvez, provincia de Santa Fe, realizará una prueba reservada para motos de 100 y 175 cm³. Preparación Libre el próximo domingo. Comenzará a las 13.30 en un circuito de tierra compactada con un perímetro de 550 metros. Se entregarán 130.000 pesos en premios y dará puntos para el Campeonato que fiscaliza la Agrupación Motociclística del Litoral Santafecino.

También en Santa Fe, en la localidad de Humboldt, el Círculo de Ajedrez "Humboldt" organizó una prueba motociclística con motivo del centenario de aquella localidad. Se denominará Gran Premio Zanella, fiscalizará la Agrupación Motociclística Santafecina y otorgará puntos para el Campeonato Santafecino. Participarán 3 categorías: 100 cm³ Preparación Libre; 125 cm³ Standard y 175 cm³ Libre. La suma a distribuirse en premios alcanza la suma de 150.000 pesos. Las carreras se disputarán en un circuito de 650 metros a 100 metros de la ruta 166 que une Santa Fe con Rafaela.

REGULARIDAD

Organizada por la Cooperativa Villa Parque Caseros y para la 1a., 2a. y 3a. categoría se disputará el domingo 29 una prueba de regularidad que unirá Caseros, S. A. de Areco, Luján, Mercedes. Lugar y hora de largada: Av. Mitre 1044, Caseros, a las 7.

También el Club de Leones de Monte Grande, para la 2a. y 3a. categoría hará unir en una prueba de regularidad Monte Grande, Cañuelas, Gral. Belgrano y regreso. Lugar y hora de largada: Alem 361, Monte Grande a las 8. Las dos serán fiscalizadas por el Club Argentino de Regularidad.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

AL FIN: ¡LE MANS!

Entre el próximo sábado 28 y el domingo 29 se cumplirán, tras la postergación sufrida, las 24 Horas de Le Mans. La carrera más importante de tutti cuanti reservadas a máquinas Sport Prototipos, Sport y Gran Turismo. La nueva fórmula vigente que limita a los SP en 3 litros de cilindrada, puede haber quitado un poco de interés y un poco de "intereses". También habrá chicanas a discreción, multitudes confluentes de todo el mundo y una vasta información en las páginas de PARABRISAS CORSA del martes que viene.

El señor Pedro Uccellino dio la semana pasada su prometida conferencia de prensa. En ella habló de la acción desinteresada que presta el organismo que él representa al automovilismo deportivo. Como es bien sabido, el señor Ucellino representa al Club El Chorizo Corsa quien está empeñado en la organización de carreras TC.

COMO ENTO LA RUTA Y FORD

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NCES,

A medida que los Chevrolet fueron desertando, el Ford de Galbato y el Torino de Gastón Perkins mantuvieron una lucha extraordinaria que se definió a favor de "Caramelo" por

sólo ocho segundos

por GERMAN R. SOPEÑA
y CARLOS F. FIGUERAS

fotos de HUGO PEREZ CAMPOS

Galbato fue la revelación del domingo junto con Ford. El triunfo beneficia a los dos por igual. Hacía tiempo...

¡Qué manera de empujar el Falcon de Galbato! ¡Qué manera de correr Gastón Perkins! ¡Qué de records destrozados! ¡Y qué triunfo para Ford! Todo en una misma carrera, que como si ello fuera poco agregó el importante escalón del retorno a las rutas tratando de emplear métodos de seguridad de acuerdo al momento y a los autos. Una experiencia ansiosamente esperada brindó un resultado positivo en la segunda vuelta del Alto Valle.

Alrededor de las siete de la mañana del domingo una misma operación se repitió en Neuquén, Cipolletti, Allen, General Roca y varios alrededores: se pusieron en marcha los motores de carrera para cumplir otra vez la vieja tradición del TC rutero. Salir a calentar dando una vuelta al circuito, llegar a la línea de largada y formar la clásica fila india que desde las nueve y media en punto se fue desgranando entre las aceleradas interminables, el entusiasmo de los micrófonos radiales y las evoluciones de los aviones. O sea que todo estuvo como era entonces. Mejor dicho, *todo* no. La gente estaba donde correspondía y no se desbandó sobre el circuito porque punteaba Pairetti o se acercaba Emiliozzi, todavía gran factor de atracción.

Y una vez que todos estaban ya en danza los aviones fueron los encargados de trasmitir que Pairetti y Marincovich eran los más veloces. Evidentemente con lo que hicieron en la ruta dejaron bien claro que son los dos autos más veloces, cosa que había quedado un poco en duda el sábado anterior ante el sensacional despliegue de Ford que entre particulares y Galbato hicieron temblar al kilómetro lanzado. Los motores de Pacheco vinieron con gran potencia y los directivos parece que lo sabían porque se jugaron la fija de irse hasta Neuquén con DC-3 propio y Don Kittermann a la cabeza.

Acelerando en el kilómetro lanzado los Ford apabullaron a muchos pero en la ruta de la carrera donde había que poner cuarta a fondo y olvidarse por largo rato de sacarla los dos Che-

→

Gastón Perkins estrenó su Liebre II en ruta abierta. El segundo puesto a sólo ocho segundos del ganador fue más que suficiente para que las caras de Gastón y Zurita se adornaran con la mejor sonrisa en el parque cerrado. Gradassi cumplió una excelente actuación hasta que un pistón dijo basta.

Reapareció Emiliozzi, nuevos colores en su auto que ahora es azul y blanco. En la primera vuelta por tiempo estuvo ubicado cuarto; después se los llevó un OVNI, como de costumbre.

vrolet arrecifeños extraían las valiosas ventajas de su aerodinámica y tenuta de strada superiores. El más impresionante de todos fue Marincovich que les pasó por encima a todos los que lo precedían y darse el lujo de aventajar a Pairetti por 13' segundos al cabo de tan sólo el primer circuito. Para colmo luego en parque cerrado nos venimos a enterar que Marincovich se guardaba unas cuantas vueltas en el bolsillo porque si empleaba todas las que disponía se podía romper el motor o directamente despegaba el auto. Por supuesto no necesitaba más para adelantarse, cada vez más cómodamente. Del auto de Pairetti se rumoreaban 270 km/h con la relación larga de diferencial pero en el momento de demostrarlo no había tanto como se decía. Es como comentaba después Gradassi: "Por lo menos al auto de Pairetti lo podíamos seguir, más o menos 255 kilómetros pero Marincovich pasó como loco. Es bárbaro lo que anda".

Vale la pena recordar que hace relativamente poco tiempo 250 km/h eran cifras provenientes casi siempre de micrófonos enardecidos o aviones fantaseosos. El domingo en Allen en cambio varios autos superaban esa cantidad de kilómetros por cierto bien respetable. Por lo menos casi diez autos. Nombremos rápidamente: Pairetti, Marincovich, Emiliozzi, Bordeu, Gradassi, Perkins, Roux, Galbato, Bonanno, Di Palma, Ternengo y quizás algunos más.

Durante tres giros Marincovich punteó la carrera, los pasó a todos en el camino y por último marcó un record de vuelta notable. Una falla bastante inesperada lo detuvo cuando podía dedicarse a regular un poco más la carrera y de allí en adelante comenzaron a sucederse los punteros porque inmediatamente después de detenerse el

(Continúa en Pág. 11)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FABRICADO POR **SAFRAR**

Garantía de una terminación perfecta. Garantía de una experiencia de 75 años con millones de kilómetros recorridos en el mundo entero. Garantía en todo el país y aún fuera de él, de la más completa red de concesionarios a sus órdenes para que usted viva con estilo Peugeot.

Cuando muchas marcas no habían nacido, PEUGEOT ya era el coche.

garantía

PEUGEOT 404

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Parabrisas CORSA

en el mundo

ALEMANIA - 22 personas, solamente, bastan para el montaje diario de 3.300 carrocerías de Volkswagen 1200 en lugar de las 420 que se necesitaban hasta ahora, gracias al nuevo sistema de racionalización del trabajo impuesto en la planta de Wolfsburg. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que Volsky está constituido por unas 5.000 piezas y se monta uno cada once segundos. ■ En Francfort, los coches de la policía de carreteras llevan consigo un depósito de plasma sanguíneo, para casos de accidente grave. ■ Después del ya famoso informe Buchanan, que levantó polvareda en Inglaterra, he aquí el plan para la viabilidad urbana preparado por una comisión de expertos en Alemania Federal. Se trata de un plan cuya duración se elevará a diez años y que prevé un gasto anual de 10 mil millones de marcos (algo así como 880 mil millones de pesos). Entre otras cosas, el plan contempla la trasformación en subterráneos de las pocas líneas tranviarias existentes en la actualidad, la eliminación de las bocacalles a nivel y su reemplazo por cruces aéreos, la construcción de calles en varios planos, especialmente en las de circunvalación, la supresión casi total del estacionamiento en el centro de las ciudades y la creación de grandes superficies de estacionamiento en el borde mismo del centro, como así también la prohibición de circulación a vehículos a motor en los puntos más neurálgicos del centro. Qué bien, ¿no?

ITALIA - En un estudio reciente publicado en el Boletín de la Federación Italiana de la Carretera se compararon el gasto que supone circular por autopista y aquel que supone andar en carretera ordinaria en el trayecto Milán-Roma. Con un Fiat 600, comprendido el precio del peaje de la autopista, el ahorro supone unos 2.250 pesos a favor de la carretera. ■ Las autoridades italianas se están volviendo cada vez más severas para conceder y renovar los permisos para conducir. Un reciente decreto ministerial señala un gran número de enfermedades que, debidamente comprobadas, llevan consigo la inmediata denegación o suspensión del registro. Figuran también las afecciones que, aun sin dar lugar a enfermedades clínicamente definidas, provocan agotamiento, acentuada debilidad, disminución en los reflejos y sensibilidad a la fatiga.

INGLATERRA - La Joseph Lucas Ltda., una de las más grandes empresas de accesorios del mundo, especializada en aparatos eléctricos y de precisión, hace tiempo que estimula la inventiva de sus empleados, asignando notables premios a los que aporten sugerencias tendientes a aumentar la productividad y la eficiencia de la casa. En 1962 las ideas sometidas a la atención de los máximos dirigentes de la Lucas fueron cerca de 30.000, en 1963 la cifra aumentó hasta llegar a las 100.000 propuestas, es decir, el equivalente a una idea cada 90 segundos. En 1968 estas ideas han llegado a ser 230.000, de las cuales se pusieron en práctica más de 15.000. Los premios estímulos alcanzan a 125.000 libras esterlinas.

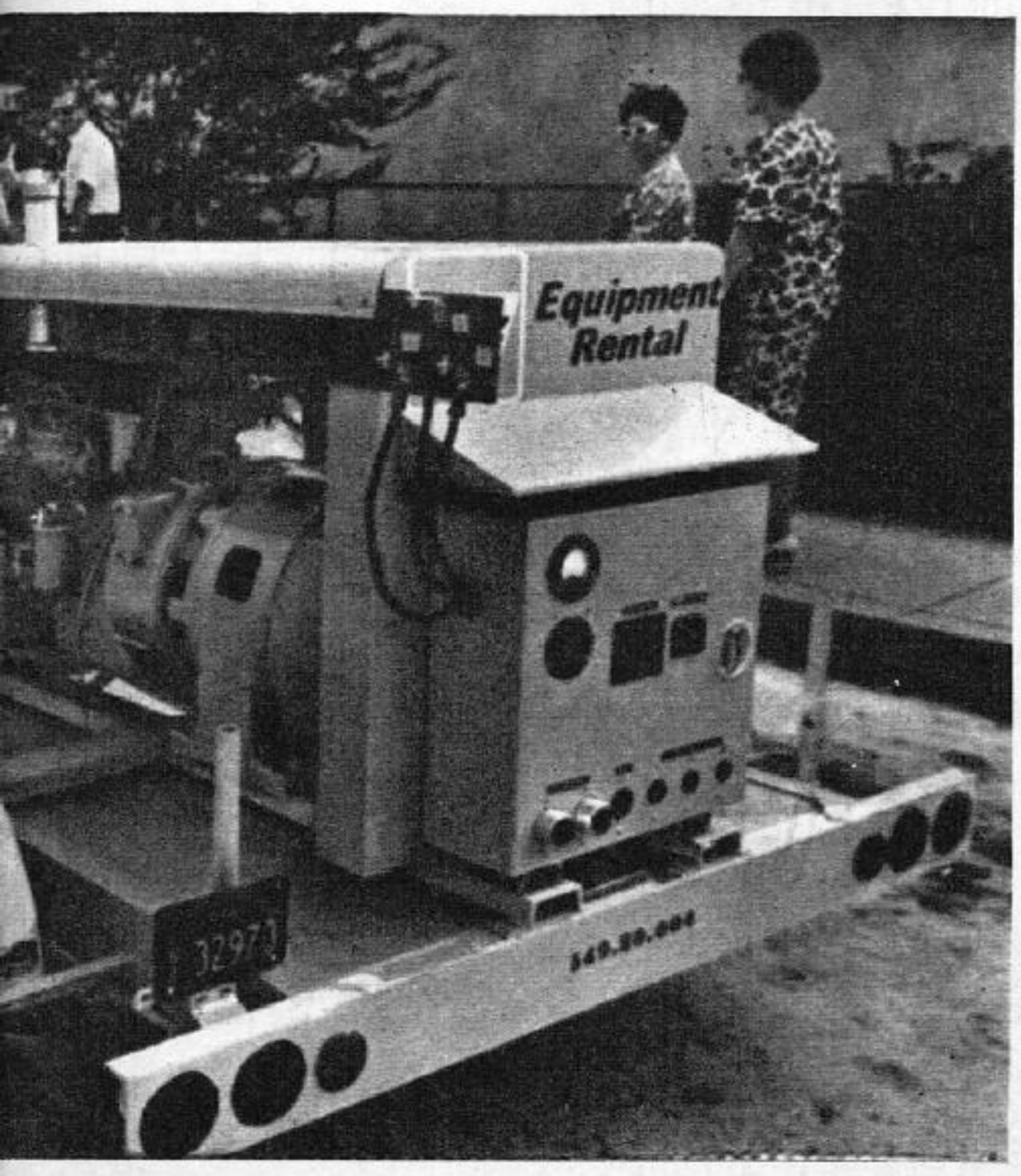
ESTADOS UNIDOS - El Consejo Nacional para la Seguridad de los Estados Unidos ha comunicado que en el mes de julio los accidentes en carretera causaron la muerte de 4.410 personas en todos los estados de la Unión. "Si continúan con este trágico ritmo los accidentes de tránsito llegarán a ser uno de los más graves problemas sociales del país", ha declarado Mr. Howard Pyle, presidente del citado Consejo.

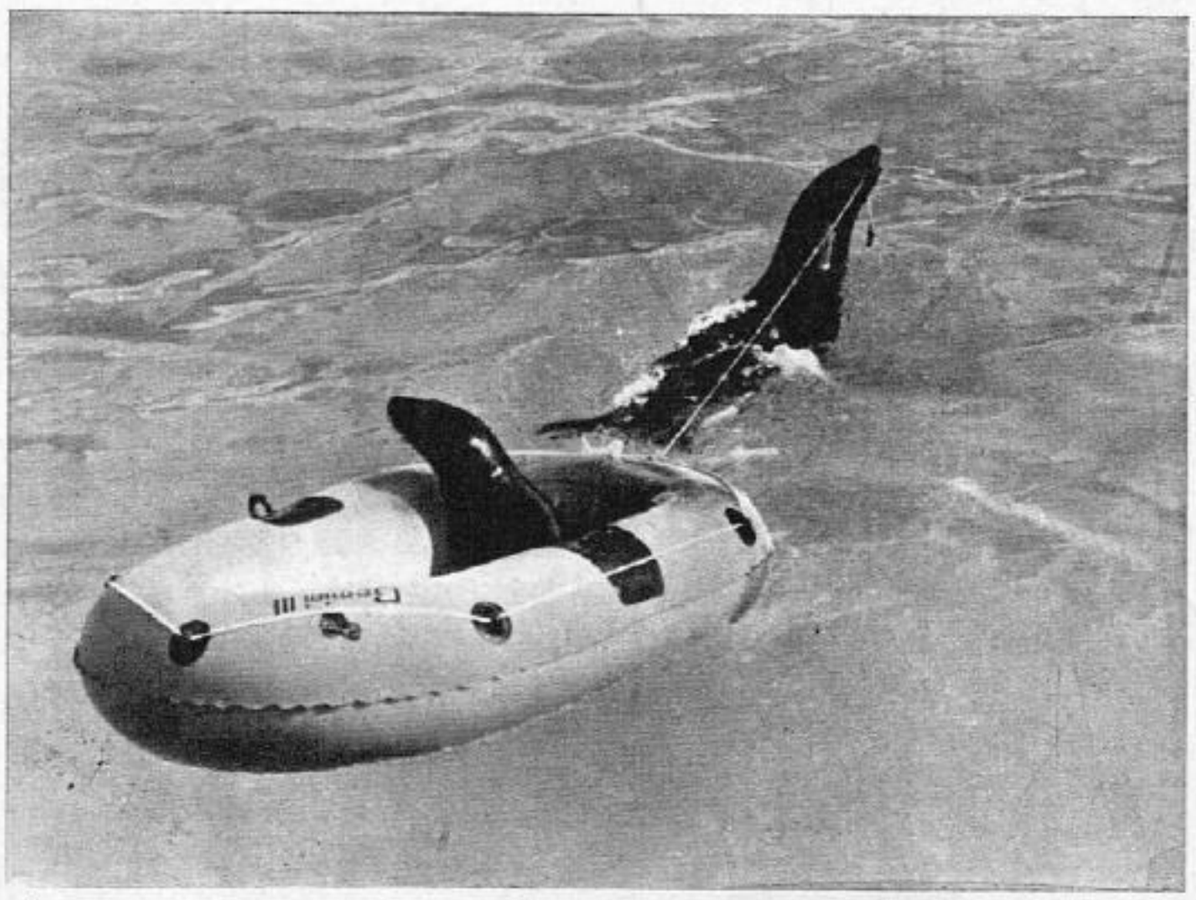
FRANCIA - También Francia debe resolver el delicado problema del espacio para los automóviles fuera de uso. En los "cementerios" no hay sitio ya, para alojar los numerosos vehículos y además el precio de la "demolición" ha subido tanto, que en la práctica equivale a la cifra que se puede obtener vendiendo por peso el material utilizable. Se trata entonces de un trabajo que no reporta ningún beneficio lógico. Conscientes de la importancia de este problema, muchos "demoledores" han tenido ya reuniones para buscar una orientación común, y ahora se tiene ya la absoluta certeza de que se constituirá un sindicato que reúna por categorías a los especialistas y defienda activamente sus intereses.

SUIZA - El centro de estudios suizo para la prevención de accidentes sostiene que las causas más frecuentes de los mismos en carreteras se deben a excesos de velocidad. No se crea con esto que se refieren a velocidades de 140/150 km/h, porque en las carreteras suizas, estrechas y con muchas curvas, la velocidad de 80 km/h puede considerarse excesiva.

DE TODAS PARTES - ¿Por qué la policía toma actitudes tan extremas con respecto a los automovilistas y/o pasajeros de taxis? Existe una premisa en la cual se dice que nadie es culpable hasta que se demuestre lo contrario, y la policía parece ser que la leyó al revés, porque para ella todos somos culpables hasta que se demuestre lo contrario. Estamos de acuerdo en que bajar a un pasajero de un taxi y palparlo de armas es lógico, porque de esa manera se "pescan" muchas cosas "non sanctas", pero tratarlo mal de entrada suponiendo que ese señor es un ladrón o un asesino, y seguirlo tratando como tal aun cuando se demuestre fehacientemente que no es tal, es una barbaridad. Una cosa es prevenir la delincuencia y otra muy distinta es manosear abiertamente a los ciudadanos que trabajan y pagan impuestos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





TRACCION A FOCA:

Parece que la motonáutica no es un deporte privativo del hombre sino que hasta las focas lo practican. Lulú y Mimi dos focas mundanas, han decidido dedicarse a los deportes náuticos y para eso se turnan en la tracción del batiscafo de goma que compraron. ¡¡Fueeeerzzzza!!

ELECTROCAR:

En Pasadena, California, se llevó a cabo una carrera para automóviles eléctricos que contó con una nutrida concurrencia. La carrera la organizó el Instituto Tecnológico de California para difundir el uso de la electricidad como medio para impulsar los autos. ¡Edison tenía razón!

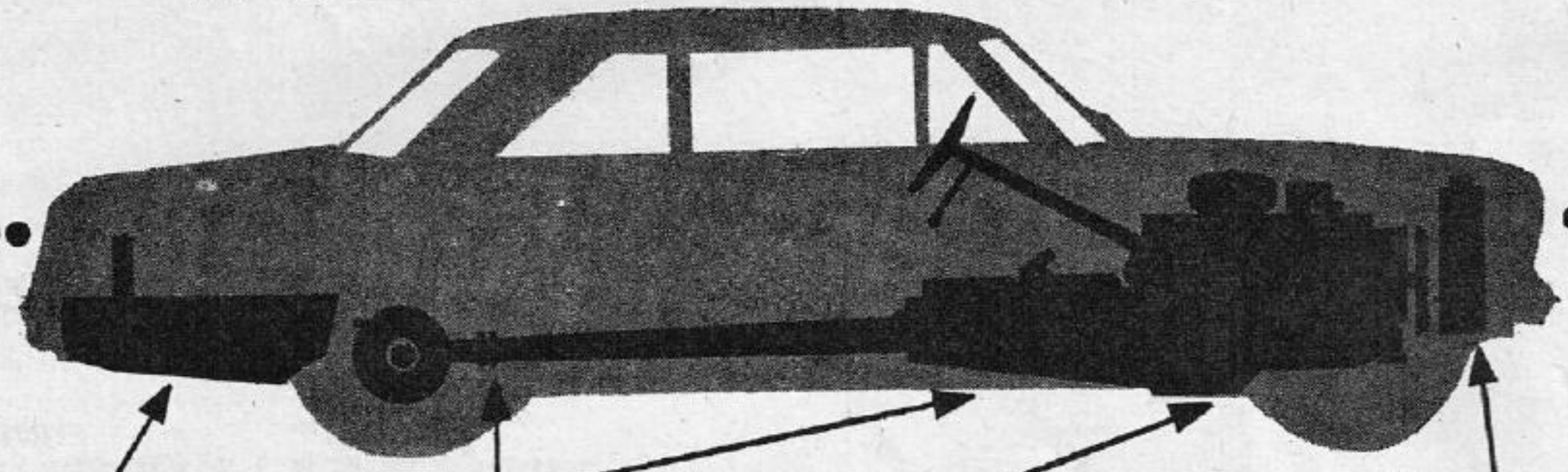
ESPIA:

Uno de los automóviles de la Ford Motor de Dearborn, Estados Unidos, ha sido equipado con una serie de grabadores que registran cualquier oscilación por más pequeña que sea. También registran sonidos... y a causa de esto ya fueron despedidos tres de los técnicos que intervienen en el proyecto. Parece que se grabaron cosas raras.

sabe ud. por qué debe usar

BARDAHL

BARDAHL es la primera y más completa línea de aditivos y lubricantes creada para la protección de máquinas y motores.
El extraordinario éxito de BARDAHL se debe a su fórmula de "atracción polar", por lo cual BARDAHL se adhiere a las superficies metálicas formando una película protectora permanente que no es destruida por extremas presiones, ni quemada por altas temperaturas.



BARDAHL
TOP OIL
PARA LA NAFTA

en la nafta evita la formación de carbón. Mantiene limpios aros y válvulas. Elimina el pistoneo. Reduce el desgaste; aumenta el pique y potencia. Economiza notablemente el consumo de combustible.

BARDAHL
T & D
PARA CAJA Y DIFERENCIAL

Para agregar al lubricante de cajas de velocidades y diferenciales. Por su extraordinaria concentración y su especial poder de atracción al metal, reduce sensiblemente el desgaste en piezas sometidas a tan severo trabajo. Proporciona marcha suave y silenciosa y cambios fáciles.

BARDAHL
ADDITIVE OIL*
PARA EL ACEITE

en motores hasta 50.000 Km (para agregar al aceite del carter) asegura más del 40 % de reducción del desgaste. Arranques instantáneos y rápidas partidas en frío. Mayor potencia, ausencia de corrosión, limpieza del motor.

BARDAHL
para
RADIADORES

es desincrustante, anticorrosivo, y antiferruginoso. Mantiene perfectamente limpio el sistema de enfriamiento. Asegura un silencioso funcionamiento de la bomba de agua.
Y también BARDAHL ANTICONGELANTE permanente y REFRIGERANTE

*También BARDAHL SPECIAL DUTY para motores con más de 50.000 Km y SPECIAL DUTY SUPER para motores muy gastados.

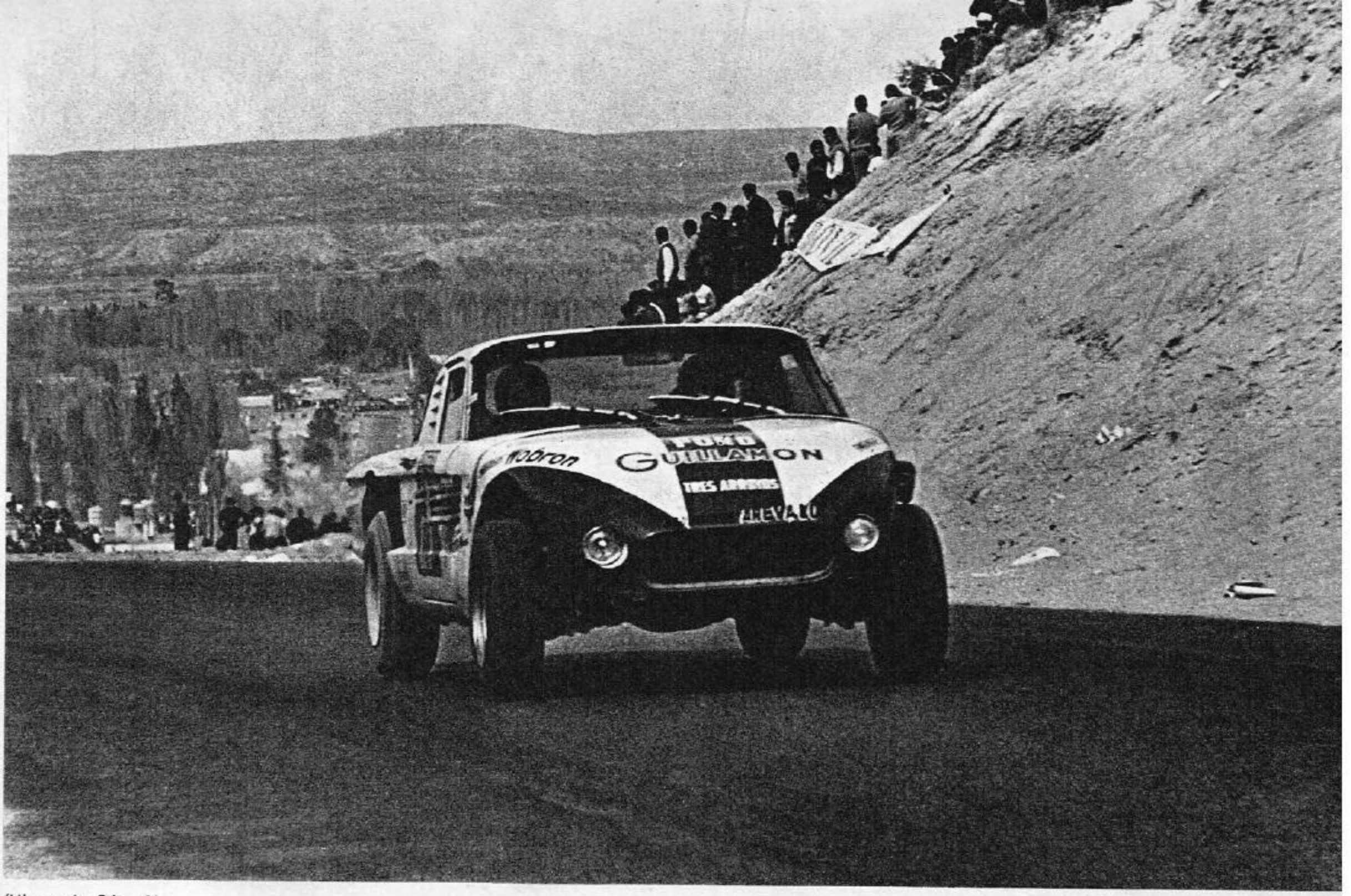
HAY UN PRODUCTO BARDAHL PARA CADA NECESIDAD DEL MOTOR Y EL MOTOR SIEMPRE NECESITA

BARDAHL

Si los campeones lo usan por algo será!

Asesoramiento en el Departamento Técnico de
BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A.I.C.
Pedro Ignacio Rivera 3454 - Tel. 78-9355 - Capital.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

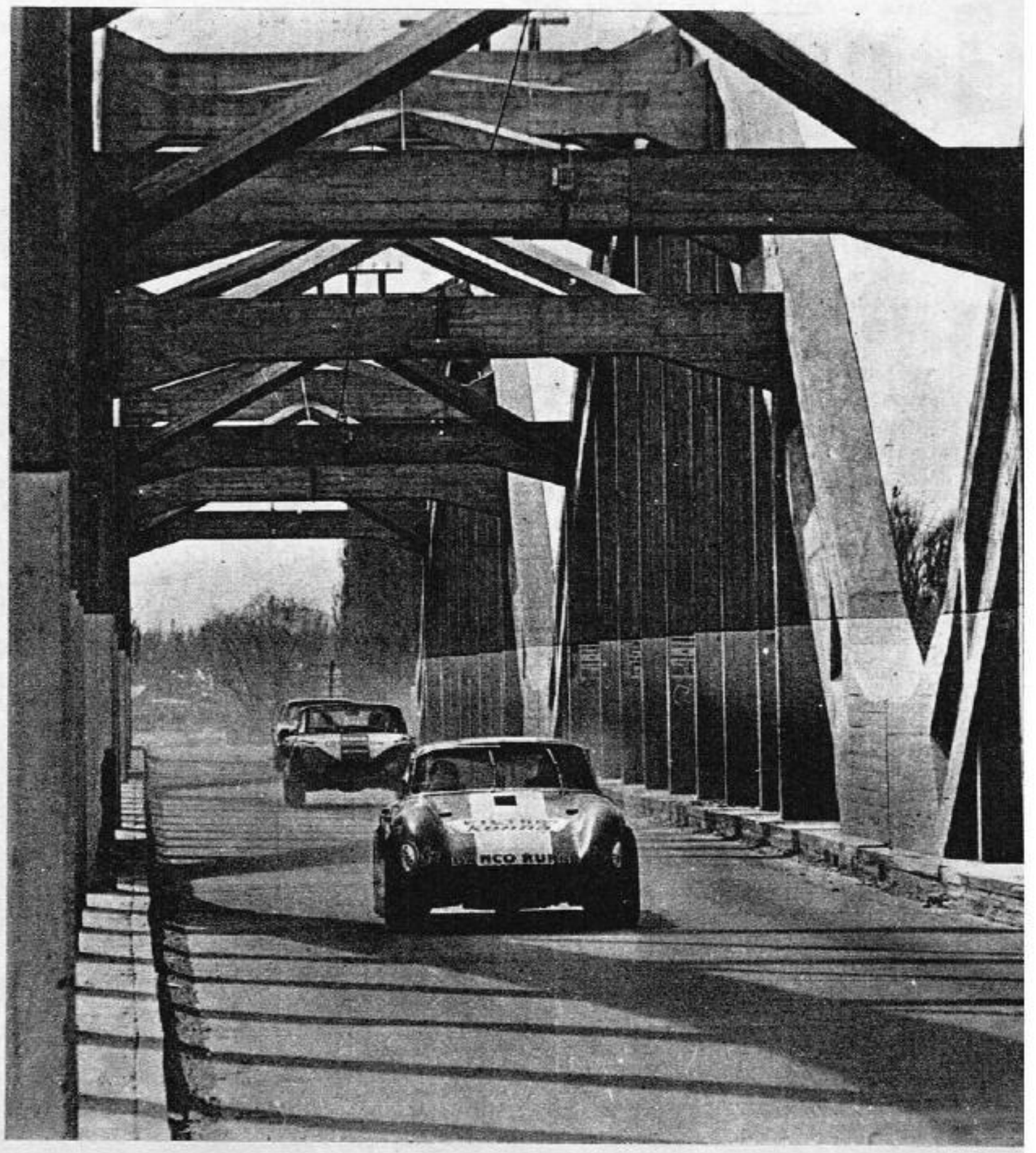


(Viene de Pág. 6)

Chevy quedó al frente Pairetti, pero en una quinta vuelta de muchas novedades la disminución de la presión de aceite lo hizo parar a Pairetti y Galbato, segundo a la sazón, automáticamente era el puntero. A los pocos minutos para Carmelo y lo pasan en el camino Gradassi, Bordeu y Perkins. Gastón por su parte ya se había detenido una vuelta antes para averiguar el origen de un olor a quemado que los hizo pensar en algo de diferencial. De tal manera Gradassi comanda otra vez el lote en el camino y Bordeu tiene el primer puesto neto aunque prácticamente compartido con Galbato por la exigua diferencia que los separaba. Perkins apuró su marcha y lo pasó a Bordeu cumpliendo una tarea de velocísima regularidad realmente asombrosa. Abundaron los comentarios que lo señalaban a Perkins como el posible ganador por sus matemáticos planteos. El dato no parecía inexacto y mucho menos cuando también abandonó Bordeu. Perkins superó a Gradassi en el camino y le descontó casi 50 segundos a Galbato. Faltaban a todo esto dos vueltas. Dos vueltas que fueron sensacionales. El Ford F-100 tenía aparentemente algunos kilómetros más (el viento de cola los ayudaba a todos) pero Perkins no tuvo reparos en que la aguja subiera hasta las 5.900 vueltas y aplicando todo su ritmo impresionante (hay una zona de curvas muy veloces y por eso muy difíciles) buscó separarse de Galbato lo necesario para ganar la carrera. Estaba avisado de la pequeña diferencia de tiempos entre los dos aunque por culpa del vidrio sucio no sabía si era con Galbato o con Bordeu la pelea. Galbato, también avisado, apuró a su F-100 y los segundos se fueron sumando a su favor inexorablemente. No tan pulido ni tan fino como Gastón, de cualquier ma-

→

El Gaucho Rosca obtuvo un merecido tercer puesto merced a una constante regularidad. Se lo merecía.



Los tiempos del kilómetro lanzado del sábado perfilaron como gran candidato a Bonanno. El domingo, ya en carrera, las cosas no anduvieron igual que el día anterior.

nera la fuerza de los dos, de Galbato y el motor, inclinaron la balanza por primera vez en el año para el Ford, la tradicional marca rutera. Cuando llegaron por última vez a la famosa chicana de tantos cabildeos el reloj indicó algún segundo de ventaja a favor de Perkins pero entre la chicana y la línea final de llegada el Falcon descontó nada menos que ¡ocho segundos! Sin duda los HP estuvieron como nunca n el motor V8. Como en las carreras de yates Perkins tuvo la satisfacción de llegar primero aunque aquí ni cortó la cinta azul ni siquiera le bajaron como correspondía la bandera a cuadros por culpa de una confusión en el palco de la deportiva.

Despegados completamente de los demás Galbato y Perkins decidieron el primer puesto pero, aunque un poco más atrás, cinco autos arribaron también a un final espectacular. Con un tercero que logró una gran satisfacción después de muchas careras de pobres resultados: el tresarroyense Bautista Larriestra. Detrás de ese segundo Ford el primer Chevrolet, la cupé de "Cacho" Fangio no tan veloz como los otros defensores del 250 pero que tras los abandonos rutilantes apareció allí con una carrera sumamente regular. Casá y Calamente —sendos balcarceños— compartieron el quinto puesto, una situación más bien desusada y precedieron por muy poco a José Manuel Faraoni un verdadero compendio de cómo hay que aplicar la mesura para llegar siempre bien colocado.

En el parque cerrado y frente a un asado monumental dos temas básicos atrajeron la atención de todos. La primera victoria de Ford en el año por un lado y el resultado positivo del primer experimento rutero de TC luego de la dramática suspensión post-Balcarce por el otro. Aclaremos que po-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"Tuqui" no pudo repetir su actuación de la edición anterior. No obstante con evidente falta de velocidad empató el quinto lugar con Mariano Calamante.

"Cacho" Fangio le pasó el plumero a su cupé y la gente de GM le puso un 250. Resultado: un cuarto puesto y un puntito para el campeonato.

sitivo significa más que nada que no sucedió nada anormal y no que Allen haya sido el ejemplo de lo que debe ser cada carrera de ruta. No. Hubo cosas para mejorar —siempre las habrá— y hubo cosas para criticar. Pocos saben en general que el viernes por la tarde la carrera quedó desaprobada por la comisión de prevención y seguridad del ACA por no cumplirse una serie de requisitos de seguridad considerados imprescindibles. Así es que el viernes a la noche se labró un acta firmada por los miembros de la comisión, por directivos del club y por el comisario deportivo, por la cual se establecía que si en 24 horas el club no mejoraba cosas como guard-rails (los había de madera), señalización de curvas, abastecimento, etc. la carrera se suspendía. Gran revuelo, se trabajó en la noche del viernes y durante todo el sábado hasta que una recorida final dio el sí aprobatorio. Sin ninguna duda que en el plan original de la comisión de seguridad no figuraría cruzar una ciudad como Neuquén pero —es justo y reconfortante decirlo— el público fue ejemplarmente obediente y mantuvo en todo momento la ubicación indicada. Los corredores no encontraron muy de su gusto una chicana excesivamente angosta y precaria pero pudieron por fin hablar de una carrera rutera en la cual el público no formó los clásicos embudos suicidas.

El circuito es muy veloz, muy interesante para correr y se puede mejorar en todo sentido. Tiene además un mérito indiscutible: el de ser el nuevo circuito record de TC. Supera en pocos metros por hora a Necochea 67. Con la gran diferencia que este no es un triángulo de velocidad pura sino un trazado pleno de sinuosidades veloces e incluso curvas lentas. Para conseguir entonces la superación del record de Rienzi del año pasado es evidente que los autos y los motores son terriblemente más eficaces. Entre paréntesis, otra vez fue un Ford el del record y todo hace suponer que el motor más potente de todos los que se vieron y oyeron en Allen fue el F-100 de Galbato. Pero de tanto hablar de HP una novedad tuvo que llegar del frente Torino. El domingo que viene en el autódromo de Buenos Aires Berta estrenará un motor con carburadores verticales, bielas de fabricación Maserati, cigüeñal más grueso y bancadas reforzadas. Todo eso para tener, según muchos, 330 HP y seis mil vueltas con comodidad. Esos motores de cuatro bancadas todavía —previos al futuro siete— serán entregados también en prueba a los principales defensores de la marca de los cuales los primeros serán sin duda Gradassi y Perkins.

Por eso ni el domingo comenzó una época ni terminó otra ni nada de eso. Vivimos una sola época definida: la del progreso constante. La mejor que puede suceder.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

Los diez primeros en la ruta en cada una de las ocho vueltas:

1ª vuelta: Pairetti, Gradassi, Perkins, Casá, Marincovich, Ternengo, Di Palma, Bordeu, Bonanno, Malnatti y Galbato.

2ª vuelta: Pairetti, Marincovich, Perkins, Gradassi, Casá, Galbato, Bordeu, Bonanno, Malnatti y Ternengo.

3ª vuelta: Pairetti, Marincovich, Gradassi, Galbato, Perkins, Bordeu, Casá, Bonanno, Malnatti y Ternengo.

4ª vuelta: Pairetti, Galbato, Gradassi, Perkins, Bordeu, Bonanno, Malnatti, Casá, Ternengo, Calamante.

5ª vuelta: Gradassi, Perkins, Bordeu, Galbato, Malnatti, Casá, Bonanno, Ternengo, Calamante y "Cacho" Fangio.

6ª vuelta: Perkins, Gradassi, Galbato, Casá, Bonanno, Ternengo, Calamante, "Cacho" Fangio, Cotet y Faraoni.

7ª vuelta: Perkins, Gradassi, Galbato, Casá, Ternengo, "Cacho" Fangio, Calamante, Cotet, Bonanno y Larriestra.

8ª vuelta: Perkins, Galbato, Casá, Ternengo, "Cacho" Fangio, Calamante, Faraoni, Larriestra, Plano y Bonanno.

Rolo Alzaga no pudo festejar un triunfo ya que abandonó apenas comenzada la carrea por la elevada temperatura del motor. Pero el sábado 21 de septiembre, día de la primavera, el niño Rolo cumplió joviales 38 años. En una chacra de las afueras de Neuquén hubo empanadas, asado y vino, sobre todo mucho vino, un verdadero festejo.

Tuqui Casá llegó a Buenos Aires por la tarde del viernes y el sábado ya estaba en las eliminatorias de Allen. Según nos contó, cazaron un yaguareté y otros animalitos por el estilo. Viaje feliz y muy divertido de Tuqui y el Mono Villa. Los Peugeot respondieron a las mil maravillas y el Safari al Chaco Paraguayo fue todo un éxito. En carrera volvió a utilizar la mecánica de Manolo Rodríguez ya que no terminaban a tiempo el motor que les daba Ford. "El auto anda bien pero se mueve demasiado a 240 Km/h, parece que los de Ford le encontraron la vuelta y han solucionado el problema de tenida, vamos a ver. Teníamos que levantar el pie cuando llegábamos a la curva". La mecánica de Manolo sigue siendo robusta. Como acompañante fue el Mono Boubée, pues Carlitos Travers corría con →

el Torino ex Urruti llevando como acompañante al Pampa Neira, pero no pudieron entrar entre los 45 mejores.

Otro que no pudo entrar, el Nene García Veiga. Se le empastó una bujía al Barracuda y no pudo clasificar (hizo 19 seg. para los 1.000 m.) entre los que largarían el domingo. Caras largas en él y Pairetti. Posiblemente vayan al autódromo, no había seguridad.

CAMPEONATO DE MARCAS

Pos.	Marca	Pts.
1º	Tornado	43
2º	Chevrolet	26
3º	Ford F-100	15,5

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

Pos.	Corredor	Pts.
1º	Pairetti, Carlos Alberto	22
2º	Gradassi, Héctor Luis	18,5
3º	Galbato, Carmelo	15,5
4º	Copello, Eduardo	15
5º	Alzaga, Rodolfo	9
5º	Bordeu, Juan Manuel	9
7º	Estéfano, Nasif	8
8º	Perkins, Gastón	7,5
9º	Marincovich, Carlos	5
9º	Fangio, "Cacho"	5
11º	Vianini, Andrea	3
11º	Larriestra, Bautista	3
11º	Faraoni, José Manuel	3
14º	Roux, Rubén	1
14º	Reutemann, Carlos	1
14º	Di Palma, Luis	1
14º	Peduzzi, Ricardo	1
18º	Urruti, Federico	0,5
18º	Caldarella, Benedicto	0,5

PREMIO ALTO VALLE DE RIO NEGRO Y NEUQUEN

Allen Auto Moto Club - Circuito de 65 kilómetros - 22/IX/68

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	13	Galbato, Carmelo	Ford F-100	2h23m21s8	8
2º	5	Perkins, Gastón	Liebre II	2h23m29s8	8
3º	27	Larriestra, Bautista	Ford F-100	2h30m09s	8
4º	16	Fangio, Cacho	Chevrolet "250"	2h30m14s8	8
5º	2	Casá, Eduardo	Ford Falcon F-100	2h30m20s2	8
5º	17	Calamante, Mariano	Chevrolet 230	2h30m20s2	8
7º	18	Faraoni, José Manuel	Liebre 1½	2h30m36s8	8
8º	24	Tempone, Antonio	Torino 380 W	2h30m57s	8
9º	4	Ternengo, Jorge	Liebre 1 ½	2h31m14s4	8
10º	20	Plano, Héctor	Chevrolet 230	2h32m36s4	8
11º	33	Saladino, Cayetano	Torino 380 W	2h33m19s8	8
12º	42	Bauch, Ernesto	Ford F-100	2h36m16s	8
13º	9	Bonanno, José María	Ford Falcon F-100	2h36m31s6	8
14º	31	Sauze, Ricardo	Torino 380 W	2h40m19s8	8
15º	15	Coettet, Raúl	Ford Falcon F-100	2h46m31s6	8
16º	11	Malnatti, César Horacio	Liebre 1 ½	—	7
17º	1	Gradasi, Héctor Luis	Liebre II	—	7
18º	35	Salerno, Raúl	Ford F-100	—	7
19º	22	Villegas, Adrián	Torino-Crespi	—	7
20º	38	D'Agnilo, José	Torino 380 W	—	7
21º	40	Pérez, Pedro	Torino 380 W	—	7
22º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	—	7

PROMEDIO DEL GANADOR: 217,628 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Marincovich en la segunda en 17m06s8 a un promedio de 227,882 km/h.

Carlos Marincovich demostró ser el piloto del coche más veloz en la actualidad. Lo demuestra el record de vuelta que marcó en la segunda vuelta a un promedio de 227,882 km/h. Fue primero hasta que un amortiguador se rompió y fisuró el tanque de nafta.

El Gordo Sauze llegó, como acostumbra, pero no atrás. El auto no andaba mucho, pero de todos modos el gordo se divierte, igual que la semana pasada cuando en MauMau le dijo a Gigi Rizzi: "Tu sei Gigi Rizzi . . . jajajá, yo ser Gordo Sauze", seguido por una risita típica por el hombre de General Villegas, que no estaba muy sobrio que digamos aunque todavía estaba en condiciones.

Entre los de la Comisión de Seguridad se los vio al general Osiris Villegas, muy interesado por ese aspecto en los circuitos ruteros. Lo de Allen anduvo bastante bien así es que suponemos que de haber un informe del general Villegas será con un saldo bastante positivo para el automovilismo, principalmente rutero.

Dante Emiliozzi fue el "cuco" del sábado y gran parte del domingo hasta que se lo vio en carrera . . . y no pasó nada. Se habló de 7.800 r.p.m. entre cambios y 7.000 en cuarta con la 3,50. Sin duda son muchas vueltas y a ese tren no creemos que exista F-100 que aguante.

Rubén Roux se quedó en cinco cilindros a mitad de carrera y siguió

(Continúa en Pág. 22)

CAMBIE BUJIAS AC POR BUJIAS AC

...y arranque al instante!

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

Hay una Bujía AC para cada marca de vehículo

Asegura su calidad GM

AC1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

UN TORINO AQUI... OTRO MAS ALLA...

Si hubo y hay dos Bristol... dos Daimler... dos Talbot... de diferente origen... ¡quién puede negar que en nuestro mundo haya un lugarcito para dos Torino!...

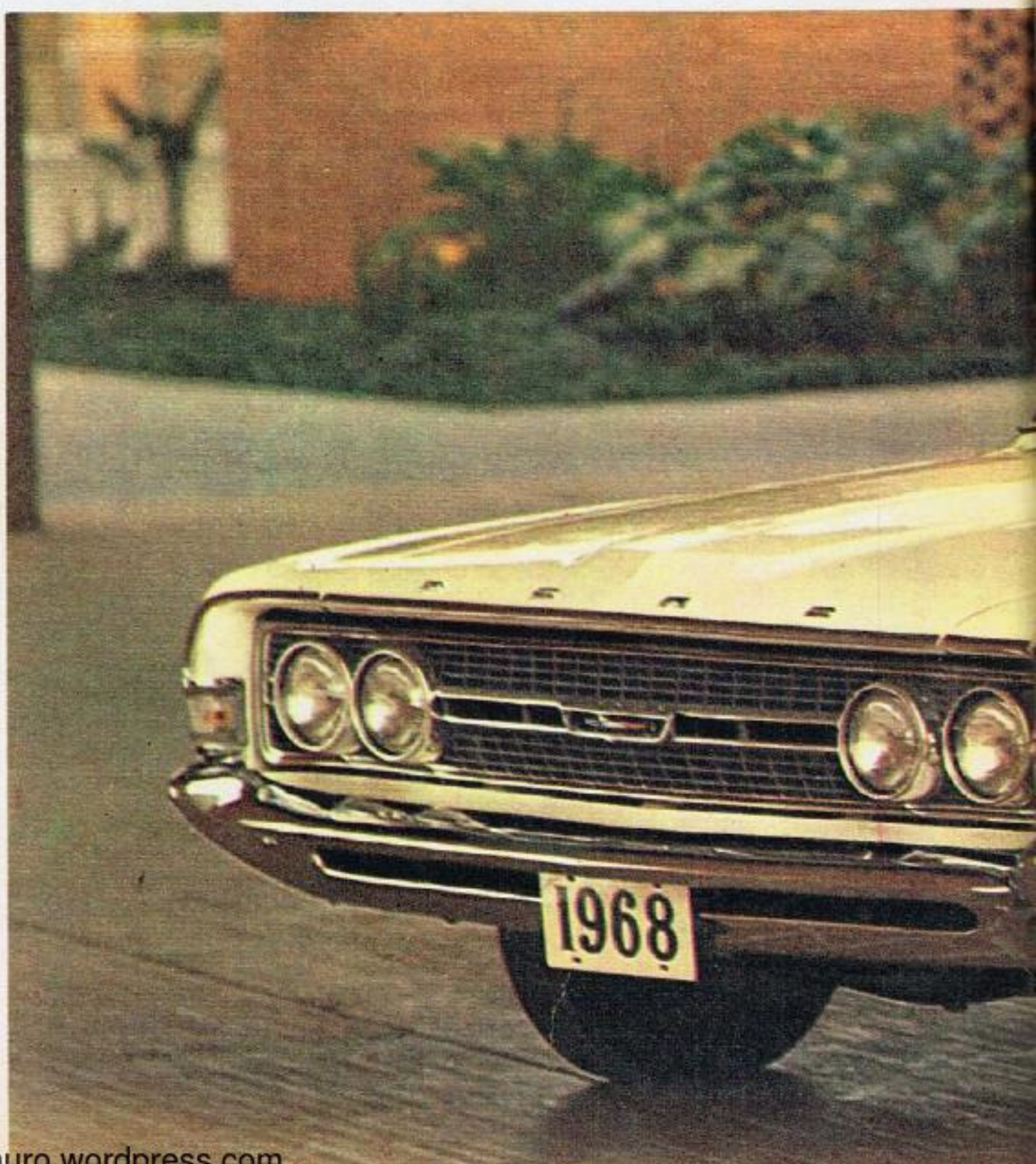
Si estuviéramos en primero inferior podríamos afirmar enfáticamente: ¡Señorita... señorita..., el alumno Johnny se copió de mi Torino!... Pero como somos muy evolucionados (a la mayoría de nosotros la colimba nos interrumpió los estudios... cuando estábamos por pasar a tercer grado), nos damos cuenta de que la más simple de las casualidades hizo que dentro de la línea Fairlane de Ford apareciera "otro" Torino, que únicamente comparte con el nuestro el nombre, ya que las características y la diversidad de opciones que presenta en cuanto a modelos, hace diferir totalmente al Torino de Michigan del "very tipical Torino of the Pampas". Por otra parte, el nuestro se pronuncia Torino y el foráneo "Tourinou"...

Con los siguientes datos e información trate de imaginar cómo es. De todos modos, verá las fotos, así que no desespere por no poder poner en práctica su pericia policial. Los modelos Torino son los "top of the line" de la serie Fairlane, que aumentó

→

EL TORINO DE FORD

Nació para competir con los autos de precio intermedio.
En Stock Cars integra el cuarteto de los mejores, juntamente con el Mercury Cyclone, el Dodge Charger y el Plymouth "Beep Beep"



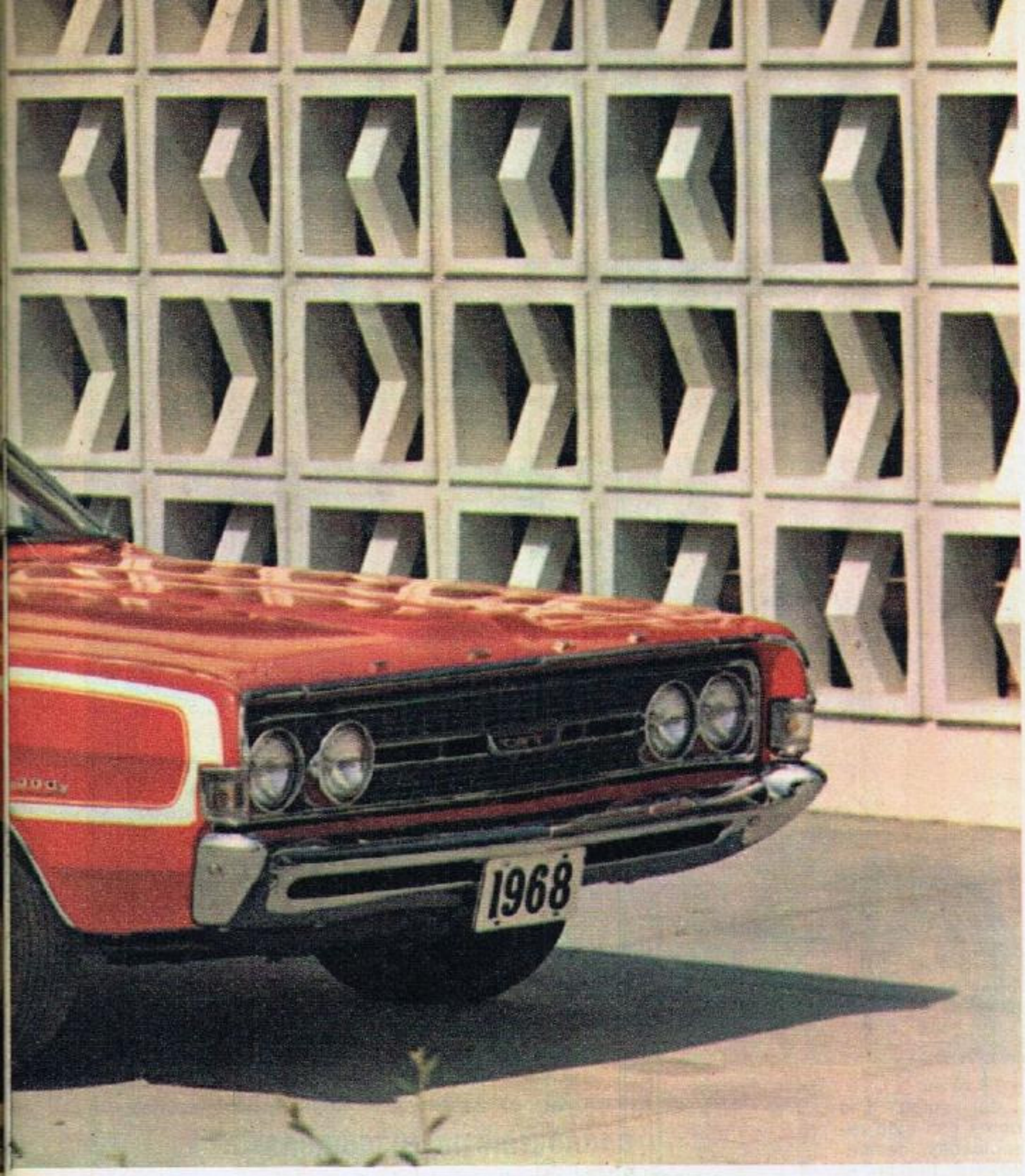
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

el número de modelos del '67 al '68 (de 12 a 14 modelos). El nacimiento de esta nueva serie de modelos obedece a la necesidad de librar la batalla de competencia y ventas en el terreno de los autos de precio intermedio. Es decir, proveer a los autos de este tipo de los detalles de confort y lujo que caracterizan a los de mayor costo. O sea que se sigue la misma política que cuando se presentó al mercado consumidor la línea de modelos "Limited", hace ya tres años. Como resultado de la preocupación del "depto" de Styling de Ford (sí, styling... lo que aprenden ustedes a través de las clases magistrales de nuestro proletario de la brocha, "Pirín" Bergandi), el nuevo Torino presenta una silueta larga, baja, de aspecto deportivo.

Todas las versiones están finamente acabadas, tapizadas con un nuevo tipo de nylon, de sobria textura y novedosos colores. Los modelos que componen la línea Torino son los siguientes: Sedan 4 puertas, Hardtop 2 puertas y Station Wagon (esta última con paneles símil-madera en los lados). Los Torino GT incluyen un Hardtop sedan, Hardtop fastback y convertible.

El índice ascendente en la estadística de accidentes de tránsito en Estados Unidos, determinó una reacción en las fábricas de automóviles, orientadas en la investigación de nuevos y más positivos métodos de seguridad. Ford ha hecho del asunto seguridad "una questione d'onore", consistente en el rediseño de partes y accesorios interiores. Toda la línea de pro-

→



UN TORINO AQUI... OTRO MAS ALLA...

Station Wagon Torino Fairlane. 5 puertas..., 8 asientos..., terraza...

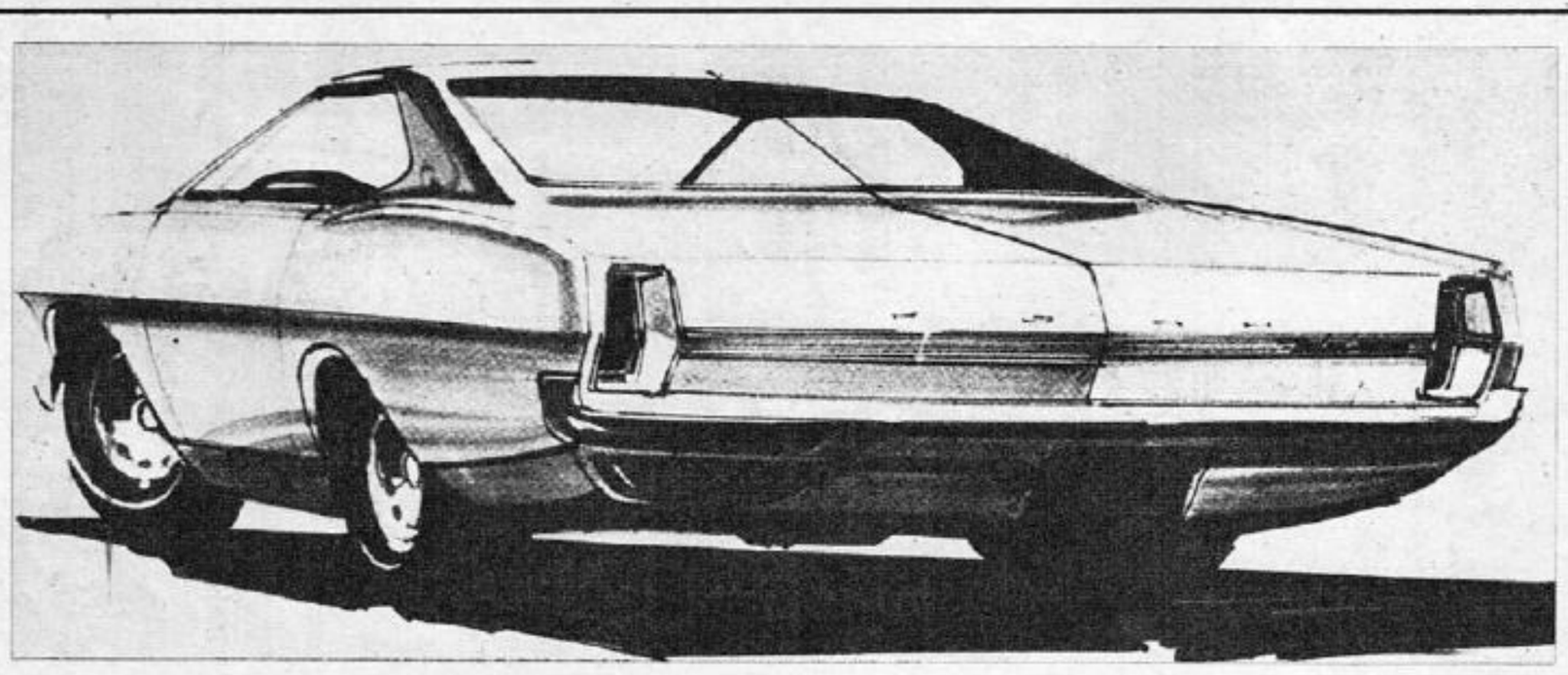
Este modelito es el Hardtop 2 puertas. No se hace a medida, pero le queda bien a cualquiera.

ductos Ford, y particularmente los Torino Fairlane, presentan las siguientes mejoras: nuevo volante de alta capacidad de absorción al impacto; columna de dirección telescópica, compuesta por una serie de tubos de diámetro variable, cubiertos por un material plástico especialmente tratado; al impactar contra el volante, además de la parte de energía que éste absorbe, los tubos componentes de la columna de dirección se introducen unos dentro de otros, minimizando de esta forma las consecuencias del golpe. Las manivelas interiores han sido rediseñadas y reubicadas, de manera de no ocasionar heridas al recibir el auto un impacto lateral. El panel de instrumentos ha sido elaborado con el criterio de disminuir las consecuencias del eventual choque. La parte superior está cubierta con material vinílico opaco para anular el reflejo. Ahora que vienen tan lindos, veloces y seguros, es el momento para comprar uno de estos aparatos. O dos... para alternar...

CARACTERISTICAS TECNICAS

Los modelos que completan la línea Torino, presentan las siguientes opciones de planta motriz:

Motor	pulg. 3	Nº de bocas del carb.	HP/rpm.	torque/ rpm.	ind/ comp.
Lineal 6 OHV	200	1	115 a 3800	190 a 2200	8,8:1
V8 OHV	302	2	210 a 4600	300 a 2600	9:1
V8 OHV	390	2	265 a 4400	390 a 2600	9,5:1
V8 OHV	390	4	335 a 4800	427 a 3200	10,5:1
V8 OHV	427	4	390 a 5600	460 a 3400	10,9:1



Estudio de la popa. Aunque parezca mentira, el original les salió bastante parecido.

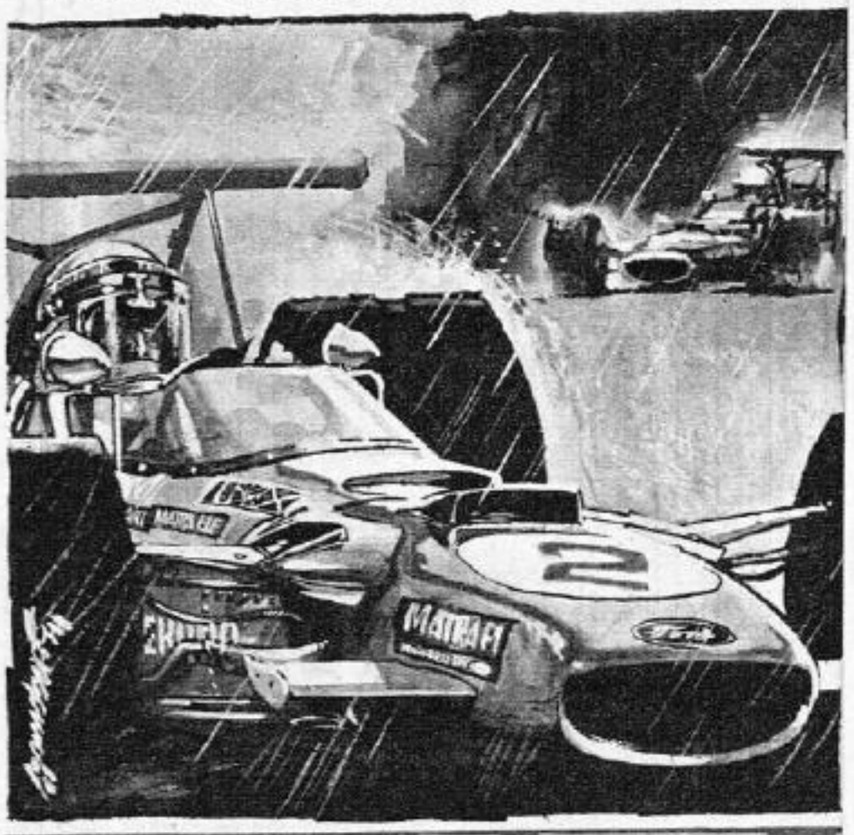
En el diseño del panel de instrumentos se ha estudiado especialmente el factor seguridad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ford

GALBATO

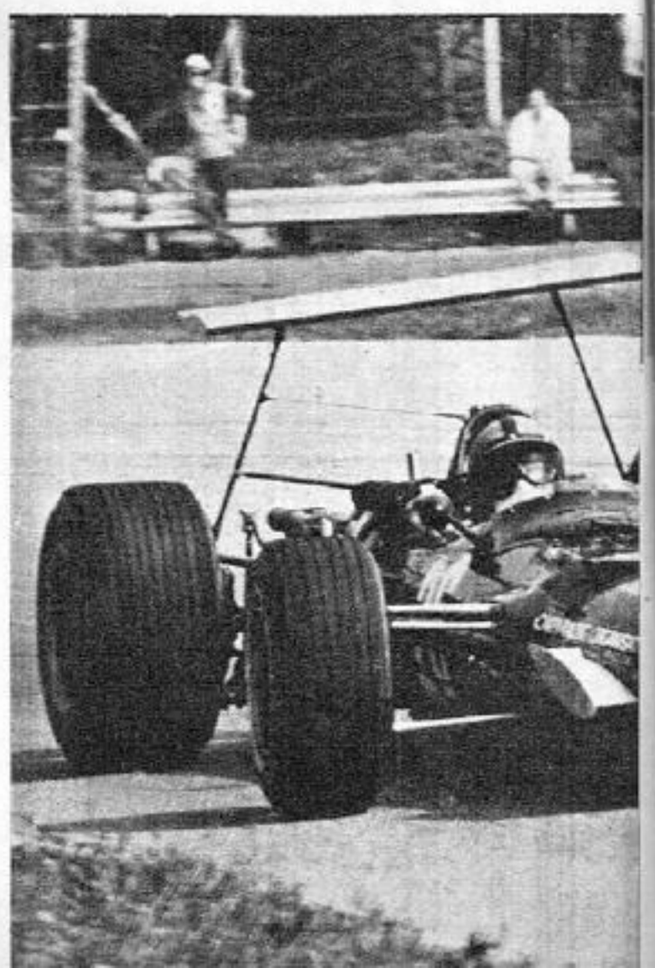
Mount Tremblant, 22/9/68/



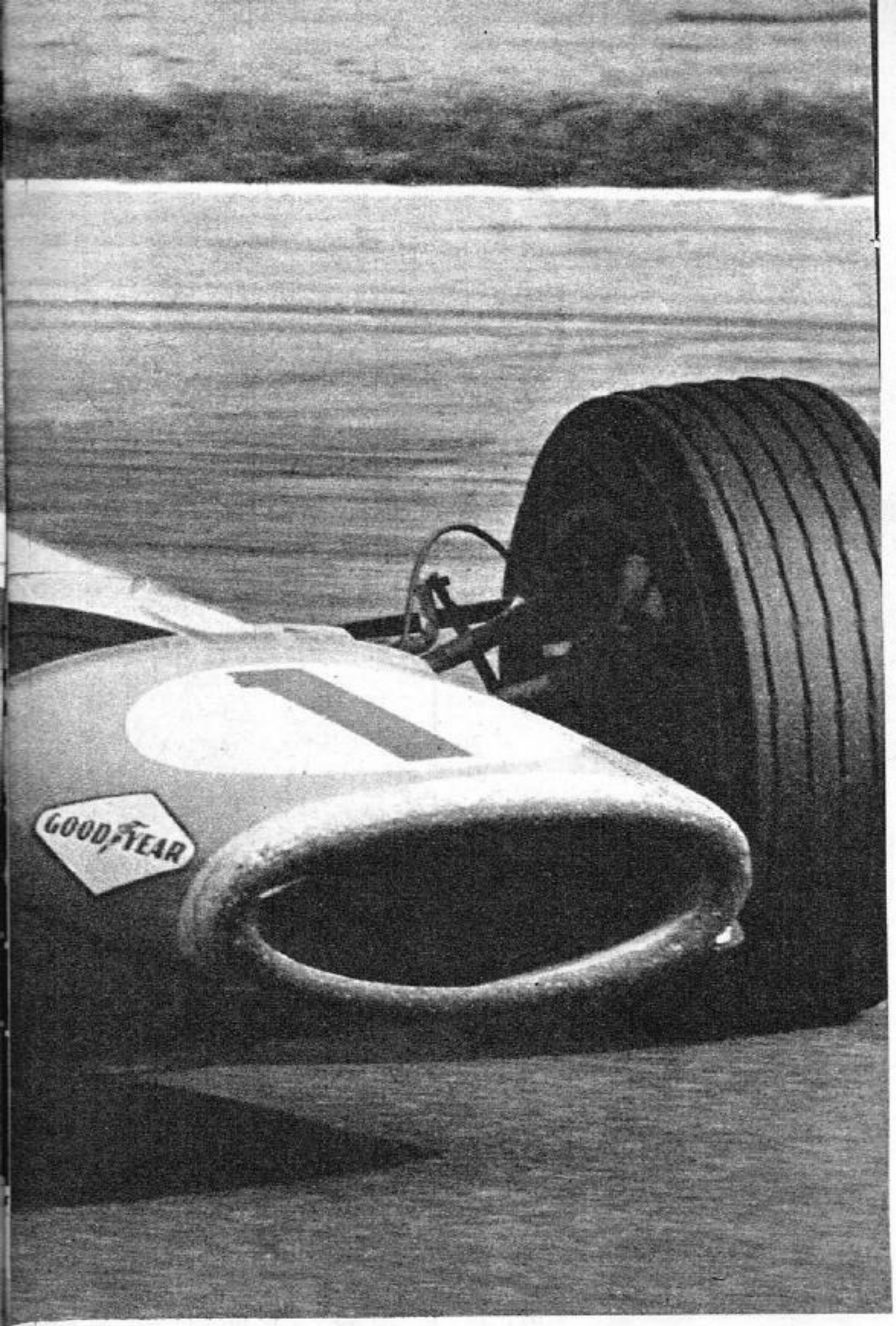
GRAND PRIX OF CANADA

la sigla del triunfo: M7

M7A. Eme por McLaren Cars. Siete por la serie. "A" por el modelo. Todo junto sirve de nombre para el auto que en manos de Hulme ganó en Canadá y le está sirviendo de herramienta para hacerse de un nuevo Campeonato



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Demostrando que no carga años y experiencia porque sí no más, Don Denny Hulme dio a este movido Campeonato, el golpe de escena que le hacía falta para convertirse en una película de Hitchcock, transformándose, de golpe, en el más serio aspirante al título.

Abajo, izquierda: Quién iba a decir hace un par de años que Bruce McLaren iba a ser el SEÑOR constructor que es en la actualidad. Y no se queda en eso el hombre... ¡También maneja como la gran flauta! Brillante segundo en Mount Tremblant.

Abajo, derecha: Aunque medio bocón, y de líneas no muy agraciadas, el BRM T 138 demuestra ser como el caballito criollo, en galope, instinto y aliento. Pedro Rodríguez está haciendo con él la mejor temporada que le conocemos.

A

GRAND PRIX OF CANADA

Mount Tremblant - 4.732 metros - 90 vueltas - 22/IX/68

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	Denny Hulme ..	McLaren M7A-Cosworth	2h27m11s2	90
2º	Bruce McLaren ..	McLaren M7A-Cosworth	2h27m33s2	89
3º	Pedro Rodríguez.	BRM T 138-V12	2h27m30s9	88
4º	Graham Hill	Lotus 49B-Cosworth		
5º	Vic Elford	Cooper-BRM V12		
6º	Jackie Stewart ..	Matra MS 11/2-Cosworth		
7º	Lucien Bianchi .	Cooper-BRM V12		

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Conductor	Pts.
1º	Graham Hill	33
1º	Denny Hulme	33
3º	Jackie Ickx	27
3º	Jackie Stewart	27
5º	Pedro Rodríguez	15
5º	Bruce MacLaren	15
7º	Jean Pierre Beltoise	11
8º	Chris Amon	10
9º	Jo Siffert	9
10º	John Surtees	8
10º	Jochen Rindt	8
12º	Richard Attwood	6
12º	Johnny Servoz Gavin	6

Aunque no tengamos el gusto de conocerlo a John Surtees, sabemos que es uno de los corredores cuyas opiniones son más difundidas en el mundo entero, porque dice las cosas tal como las siente y sin importarle mucho los efectos que puedan producir en los hígados de los demás.

En una nota realizada por miembros del Sport Car Club británico, para una publicación interna de la entidad, se le hicieron una serie de preguntas entre las cuales se le pedía un juicio sobre las posibilidades de las distintas marcas para el Campeonato Mundial ahora en curso. Cuando el "Big John" llegó al McLaren M7A, hizo un marcado paréntesis en su declaración para luego decir: "Los coches de Bruce no han gozado hasta el momento del apoyo financiero de los grandes complejos industriales que dictaminan hoy en día las posibilidades con que contará un constructor para encarar una temporada. Mientras Chapman cuenta con el dinero de Gold Leaf, Honda con un poderío incalculable, Ferrari con su fábrica y fabulosos contratos de apoyo de industrias subsidiarias, BRM es parte de la Owen Organisation y Matra tiene el respaldo de la petrolera francesa ELF, lo que es poco menos que decir que tiene a De Gaulle como "sponsor", McLaren siempre fue uno de nosotros, con la diferencia que en su cabeza siempre revoloteó la idea de construir un auto a su gusto. Al principio se las vio bastante mal económicamente y hasta tuvo que rebajarse a intentar correr con un motor de porquería como el Serenissima, con el que pasó muchos papelones.

Hoy dispone de un coche muy bien hecho, un motor ganador, y el apoyo de un campeón mundial fogueado en los tests de autos de competición como co-equipier. No dude que aunque los autos de Bruce no anden al principio, a fin de año van a caminar tan fuerte que, para mí son los candidatos más firmes al Campeonato."

Y sí señor. La profecía se está cumpliendo. Denny Hulme, cómodo ganador del Grand Prix de Monza hace dos semanas, vuelve a imponerse, esta vez en Mount Tremblant, a la élite del automovilismo mundial, con la satisfacción de traer esta vez a sus espaldas al "Inventor de la Maravilla", el propio Bruce McLaren. La paliza que dieron las dos M7A en el GePé de Canadá a toda la contra se pone de manifiesto si consideramos que los de la contra no se quedaron ni mucho menos. Tercero llegó el "cuate" Pedrito Rodríguez, con el nuevo BRM T 138 gemelo al que tuvieron que hacer a medida para el "grandullón" Bobby Unser en su frustrado intento de participar en Monza. Aparte del paseo en escuadrilla de las dos M7A-Ford —previa vuelta perdida por parte de Bruce con relación a Denny— la salsa de la carera estuvo en el picante "cabeza a cabeza" que ofrecieron Rodríguez y Graham Hill por el tercer puesto. Sin duda alguna, o Pedro ha progresado mucho como conductor, o el V-12 de BRM tira un montón, pero lo cierto es que el mexicano se dio el lujo de aventajar al final al inglés. El Campeonato se pone espeso con dos punteros, dos segundos y dos terceros.

Al parecer el que más lejos apunta es Denny Hulme, a menos que los Lotus mejoren en pro de Hill, llueva mucho en USA y México para Stewart, o Ickx se reponga de su última "piña". A nuestro modesto entender, el campeón va a ser Hulme. El Kiwi no mata, pero... ¡cómo maneja!

GALBATO AFIRMA:

"El domingo, en Allen, como siempre, yo usé

UNICAMENTE

naftas y lubricantes ESSO".

Lo mismo afirma **PERKINS (2º)** integrante también del Equipo Esso.

Haga usted como ellos.
Use naftas Esso y seleccione el aceite justo que su motor necesita del Equipo Esso de Lubricantes.

NAFTAS Y LUBRICANTES Esso

Se complementan para que usted gane.

TC EN ALLEN

(Viene de Pág. 14)

con uno en huelga hasta terminar. Sigue siendo uno de los Chevrolet más veloces.

Nuevamente apareció en las rutas el auto del malogrado Negro Polinori; su conductor fue Pepe Gallo, pero a último momento no quiso arrancar y no tuvo mejor idea que subirse al auto de "Namuncurá" nº 46 que no podía largar; ya que no había entrado entre los 45 mejores y por supuesto fue descalificado de inmediato, aunque le bajaron la bandera. Suponemos que habrá castigo y muy merecido por cierto.

Los Chevrolet no estuvieron en su día y lógicametne un golpe rudo debido al acostumbramiento de ganar en los últimos tiempos de los hombres de la General Motors. Pairetti se quedó sin presión de aceite y aparentemente prefirió abandonar: Marincovich rompió una torreta de amortiguación y le perforó el tanque de nafta, en tanto Bordeu destrozó diferencial repitiendo el problema de Rafaela.

Si Ud. no vio la forma de tomar tiempos en el llamado kilómetro lanzado no lo va a poder creer. Un señor con una bandera verde, sentado sobre una torre de madera, la agitaba cuando entraba un auto dentro del kilómetro y en el control bajaban el dedito sobre el cronómetro repitiendo la maniobra cuando la máquina pasaba frente a ellos. Así con todos. Además en lugar de tomar el tiempo en décimas de segundo lo hacían en quintos y de esa forma se encontraron que el 80 % de las posiciones estaban empatadas. Para más datos Bauch se tomó 16 sg. 2/5 y el tiempo oficial fue de 17 seg., mientras que Gastón Perkins se tomó 15 seg. 3/5 y el tiempo oficial fue de 16 seg. 1/5. Como ellos, varios más.

Los mejores tiempos de las eliminatorias fueron los de Bonanno y Marincovich con 15 seg. y a 240 Km/h. clavados, de promedio. Emiliozzi y Galbato siguieron en 15 seg. 1/5, Desteéfano con el Galizio F-100 15 seg. 2/5, Pairetti y Roux 15 seg. 3/5, y Calamante 15 seg. 4/5.

Bonanno igual que Gradassi pinchó pistón al entrar en la última vuelta. Asombró el Falcon F-100 hecho en los talleres El Inca el sábado en el kilómetro lanzado pero la explicación de Bonanno fue muy risueña y lógica: "y mirá . . . seguro que se habrá trabado el acelerador y no me dí cuenta".

Gastón Perkins hizo una de sus mejores carreras de su vida. Corrió con la cabeza al ciento por ciento y se acomodó entre los primeros gracias a su increíble regularidad y a una conducción que como ya le conocemos no tiene errores. Si el auto anda a 250 Gastón anda 15 kms. más rápido, nos decía Zurita para demostrar la capacidad del largo Perkins. Cuando llegaron a la tercera vuelta tuvieron que parar porque sintieron olor a grasa de diferencial quemada. Juan Carlos Zurita se bajó y todo andaba al pelo. Habrá perdido unos segundos (quizás un minuto) que le hubiesen servido sobre el final. Sus colaboradores, De Marco, Polo, Martín Perkins, Beláustegui y demás (nos olvidamos los nombres) demostraban en su cara lo que pudo haber sido y no fue. De Marco además perdió una botella de whisky a manos de Gastón porque nadie bajó los 15 segundos en el kilómetro lanzado del sábado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LAS EMPANADAS DEL NORTE

Desde las coupés del 35 hasta los modelos del 65. De todo como en botica. Una categoría especial del automovilismo norteamericano donde los injertos son piedra libre y los pilotos ostentan buena dosis de locura

por JUAN ABRAHAM, directamente desde EE. UU.

¡No, muchachos!... No es Teshé, aunque la CDA diga que sí... Es la nueva categoría Stock Cars modificados. Los americanos se aburrieron tanto de correr con autos nuevos que inventaron esta "onda" nueva para jaranear.

Típica "empanada" de la categoría. Todo vale para entreverarse.

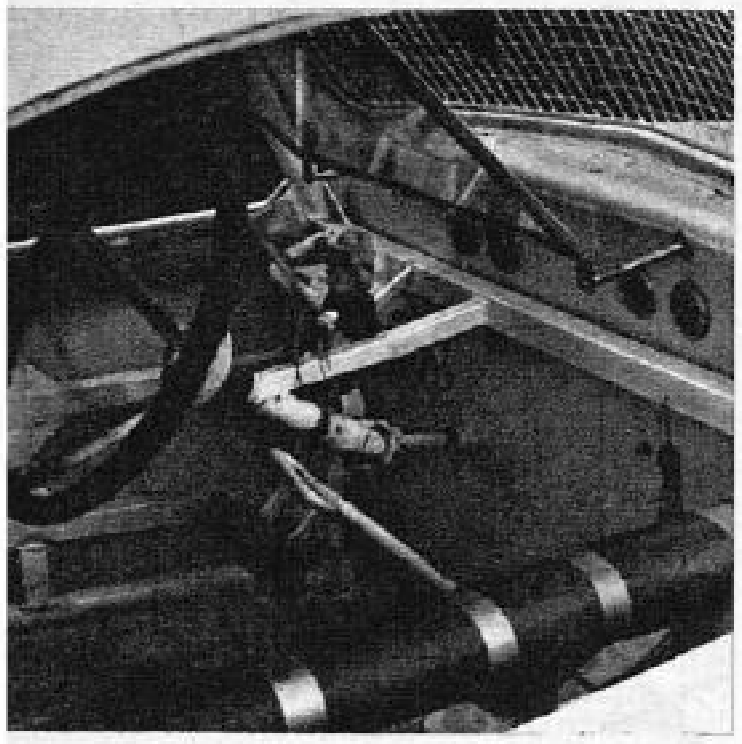
El espectáculo comienza cuando usted llega, y conste que la frase no corresponde a un cine continuado sino a una carrera de autos: puede ser aplicable a cualquier trenzada protagonizada por los personalísimos integrantes de una excitante división del "ruido" norteamericano: Stock Cars Modificados.

En una nota anterior (Parabrisas Corsa Nº 121) quedó hecha la descripción de la categoría Stock Car; le toca ahora el turno a sus parientes más cercanos: los modificados, una "raza" donde el injerto es piedra libre y los pilotos cubren con holgura una mínima cuota de locura. Las "empanadas" conocidas en los circuitos argentinos, desde la recordada de Pablo Birger hasta el "intocable" de Peduzzi, parecen tímidos reflejos de la increíble ensalada de fierros que hacen vibrar el asfalto de los circuitos de estas latitudes casi diariamente. Es tal el auge de los modificados que, prácticamente en todas las zonas, uno puede ver carreras nocturnas en días de semana y diurnas sábado o domingo. Los conductores cotizados se alinean generalmente bajo las directivas de la NASCAR, mientras que los más "rascas" integran el crecido núcleo de los que, sin afiliación alguna, deambulan por numerosos circuitos de ⅓ de milla (muchos de ellos de tierra) que alimentan la afición automovilística de pequeñas poblaciones.

De tanto en tanto, una prueba de inscripción abierta reúne a las estrellas de la NASCAR y a los libres; entonces los dos grupos se dan la mano... y unos cuantos autazos, para deleite de la concurrencia. Trenton volvió a sentar su preeminencia de circuito con atracción "monetaria" al dar marco —el 18 de agosto ppdo.— a la sexta edición de las "200 Millas" para la categoría, con participación de afiliados y no afiliados. Algunos detalles de lo que resultó una de las más importantes pruebas del calendario bastarán para delinear sintéticamente la fiesta presenciada por 22.000 "fans". Antes, como un imprescindible aperitivo, conviene señalar varias características de la reglamentación que

→

LAS EMPANADAS DEL NORTE



Puesto de comando de una cafetera. Alambre tejido contra objetos voladores y un poco de cristal contra el viento. No falta nada ... ni siquiera la mascota.

Un Chevy II del 63. Cualquier lugar es bueno para colocar el motor... aunque los carburadores respiren más allá del parabrisas "modificado".

rige la preparación de estas cafeteras con velocidad de jet.

MODELOS DE 1935 A 1965

La categoría está reservada a todos los automóviles fabricados en Estados Unidos entre los años 1935 y 1965, con carrocerías de acero, sedans, con una distancia mínima entre ejes de 277 centímetros y un peso mínimo de 1180 kilos (con nafta, aceite y agua). Recuérdese que la categoría mayor (Stock Car) está reservada en cambio para autos construidos entre 1966 y 1968, con 302 cm (distancia entre ejes) y 1636 kg como mínimo.

La jaula antivuelco y puertas soldadas, o trabadas con similar seguridad, son especificaciones comunes a ésta y a las demás divisiones regidas por la Asociación. Se permite el recorte de guardabarros, perforaciones, modificaciones en el capot y eliminación de cristales (las ventanillas pueden ser agrandadas hasta un alto de 58 cm). Si alguien olvida poner la parrilla o los faros, está perdonado.

El piso del auto debe estar cubierto enteramente por chapa de acero (soldada, no riveteada) lo mismo que los separadores contra fuego. La luneta trasera puede modificarse —si resulta pequeña— lo suficiente como para que permita salir por allí al conductor en caso de emergencia. En los modelos desde 1949 hasta 1965, el capot no puede ser acortado y debe mantener su original posición; para los demás, la única condición es que alcance a cubrir el radiador. Está autorizada la aplicación de una carrocería de un modelo sobre chasis de años anteriores (por ejemplo una de Falcon 64 sobre el chasis de una coupé Ford 37).

Barras antichoque pueden ser instaladas sobre los costados exteriores del coche. Generalmente se usa una defensa tubular, hecha con caño de una pulgada en los costados, una placa de grueso acero en la parte trasera y como paragolpes, una combinación de caños o una planchuela que puede ser hasta 3 pulgadas más ancha que el chasis (sobre cada lado) y no extenderse más que 6 desde el final del mismo.

Solamente se permite el uso de frenos hidráulicos en las cuatro ruedas. De ahí en adelante, la reglamentación no dice nada y los preparadores se toman el derecho de incorporar las más estrafalarias campanas de frenos que se puedan imaginar.

El sistema de ignición es libre. El arranque debe funcionar perfectamente y la batería puede colocarse en cualquier parte con tal de que esté correctamente protegida.

La única directiva sobre los caños de escape señala que deben tener salida tras el puesto de conducción y fuera de la carrocería. Forma, superficie o diseño: "a piacere".

CILINDRADA: ILIMITADA

Si bien no están permitidos los motores con árbol de levas a la cabeza, existe amplia libertad en la preparación de los convencionales. Puede utilizarse cualquier block, rectificado hasta la medida que a uno más le guste. El desplazamiento de los pistones es ilimitado. Las plantas motrices pueden ser intercambiadas de un modelo a otro.

No se autoriza la conversión de los motores de válvulas laterales en válvulas a la cabeza, pero puede aplicarse cualquier cabeza similar al diseño original. El múltiple de escape puede ser objeto de alteraciones sin restricción alguna.

El motor puede ser desplazado y colocado en la parte del chasis que a uno le parezca mejor. La carburación es libre y pueden colocarse también supercargadores y sistemas de inyección.

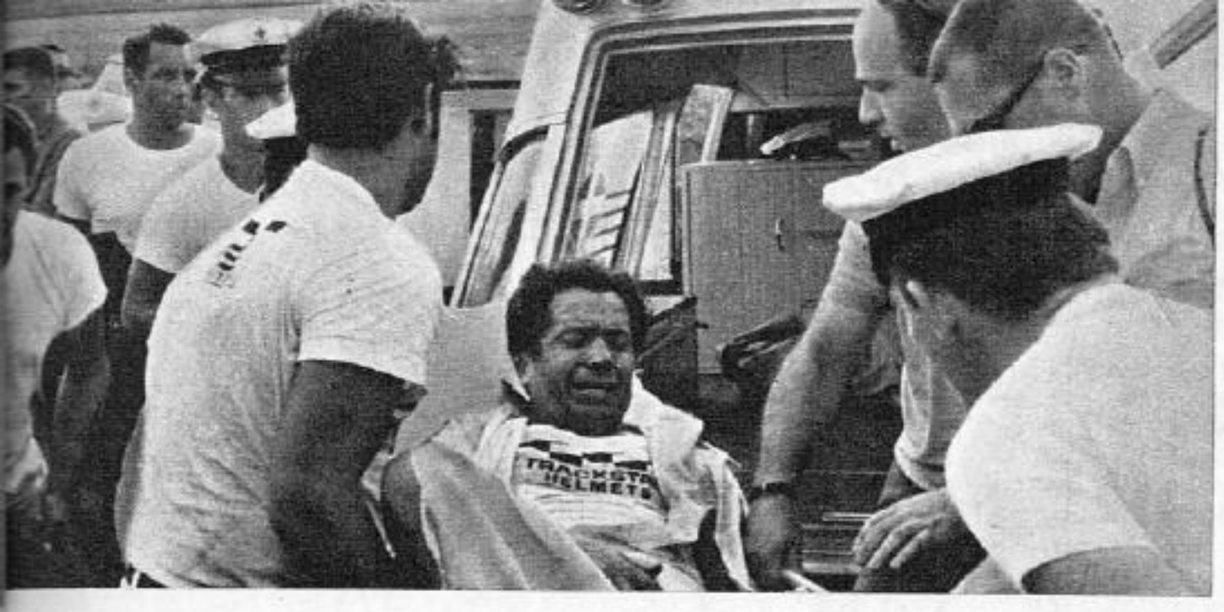
Se pueden utilizar cualquier tipo de árbol de levas, válvulas, resortes, pistones, bombas de agua y conexiones, autorizándose también la eliminación del ventilador y cambios en el sistema de enfriamiento.

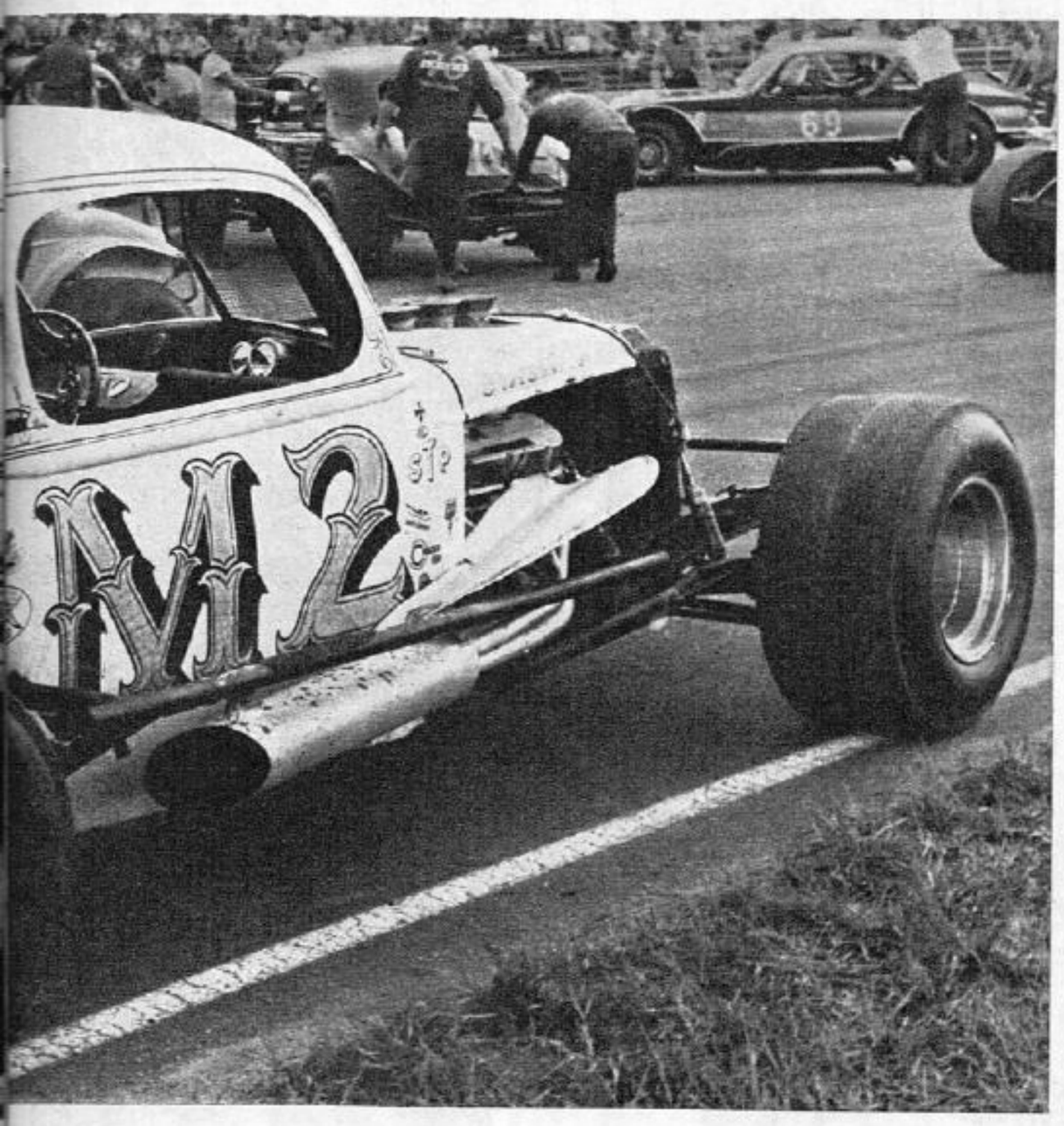
El tanque de nafta se coloca en la parte trasera de la cabina, de la cual se elimina todo rastro de asiento y "decorado" de fábrica. Sólo se permite la instalación de un "bucket seat" para el conductor, bien fijado al chasis (no al piso) y construido según las especificaciones de la NASCAR (por ejemplo, no puede ser de aluminio).

Prácticamente no existen restricciones en el uso de trasmisiones, refuerzo de suspensiones o reemplazo de los brazos de dirección. El chasis puede ser modificado siempre que se respete la distancia entre ejes originales. Entre la parte más baja de la carrocería y el suelo debe haber una luz mínima de 16 cm sobre el lado izquierdo y no más de 5 cm con relación a esa medida sobre el lado derecho del auto (la diferen-

Bruno Brackey es prestamente trasladado a una ambulancia, luego de haberse arrojado de su coche en llamas.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





El auto del ganador de Trenton. Un Chevy 1937 con motor V-8 de 350 pulgadas cúbicas.

◀ Ray Hendrick, patrón de las 200 millas para Stock Cars modificados, un trofeo y 6.000 dólares en el bolsillo.

cia de altura se explica porque todos tratan de adaptar el auto a los circuitos de óvalo, con giro a la izquierda). El cárter debe estar a un mínimo de 12 cm del piso.

Súmese a todo lo anterior unas "brutas" llantas con neumáticos anchos, pintura "a la que te criaste" y un conductor lo suficientemente audaz y se tendrá la imagen de uno de estos monstruos funcionales, capaces de arrastrar la trasformada imagen de un casco del 35 a más de 160 kilómetros por hora, en el reducido campo de acción que presenta un circuito de menos de 2.000 metros de recorrido.

LA GUERRA CIVIL

Rebeldes y yanquis se enfrentaron por sexta vez en el campo de batalla de Trenton (Nueva Jersey) dando lugar a una lucha sin cuartel. Lo antedicho no tiene relación con un capítulo decisivo de la historia norteamericana, escrito ya hace muchos años, sino al evento que, desde 1963, ha dado en llamarse la "Batalla de Trenton" en el ambiente automovilístico. Se trata de las 200 Millas para Modificados que —bajo la reglamentación de la NASCAR— reune a los mejores pilotos del país (afiliados y libres) configurando una competencia de características únicas.

Para repartirse las tajadas de una nutritiva sandía (22.500 dólares) se anotaron 125 corredores. Como el límite de clasificados había sido fijado en 60, hubo que hacer la correspondiente depuración. Los promotores habían enviado invitaciones a más de 100 Speedways con meses de anticipación, aclarando que los primeros 30 que aceptaran la misma podrían mandar un corredor con la clasificación asegurada (ese corredor, a su vez, tenía que ganarse el puesto triunfando en una competencia especial que debía organizar el Speedway invitado). Los otros 30 "starters" fueron seleccionados en pruebas de clasificación; concretadas dos horas antes de la carrera.

A las 3.30 de la tarde (ni un minuto antes ni uno después de lo anunciado) comenzó a girar la calesita motorizada. Imagínense 60 coches corriendo a todo trapo sobre un óvalo de sólo una milla de recorrido (1.600 metros); a las dos vueltas el primero ya andaba sobre las ruedas traseras del último y quien más quien menos trataba de ganar posiciones en el congestionado tránsito, aunque para ello tuviera que darle un raspón al vecino... ¡y cómo se dieron! En doscientas vueltas se registraron 11 accidentes y la bandera amarilla obligó a circular con precaución durante 39 circuitos. Hubo de todo: choques, "besos" a las barreras de contención, trompos y tres incendios, el más grave de los cuales tuvo por protagonista a Bruno Brackey,

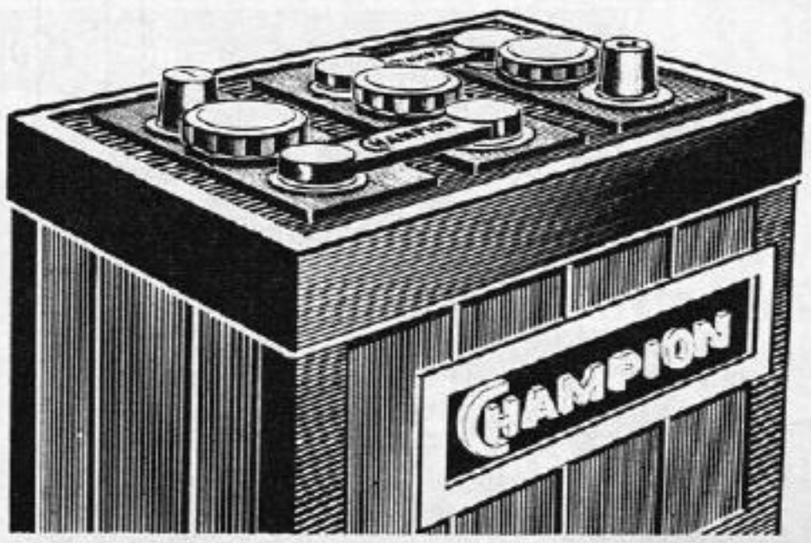
Brackey iba bien ubicado cuando, luego de cubrir la vuelta 110, se vieron surgir grandes llamas de su Ford 37. Con bastante decisión, el piloto sacó la máquina de la pista, siguió corriendo por el pasto al mismo tiempo que se desprendía de los cinturones de seguridad y, sentado en el marco de la ventanilla (con las piernas hacia afuera, porque el asiento estaba ardiendo) continuó aferrado al volante hasta enfilar el coche sobre una pequeña hondonada. Recién en ese momento se lanzó al suelo, alejándose a tiempo de la coupé, que continuó ardiendo a más y mejor hasta la llegada de los bomberos. Brackey debió ser hospitalizado con quemaduras en las piernas y golpes varios.

Ganador de la batalla resultó el sureño Ray Hendick, que ya había derrotado a los yanquis en 1965 y 1966. Hendrick, un capataz del gremio de la construcción con muchos de sus 39 años en circuitos, dominó casi todo el desarrollo pero estuvo a punto de quedar "out" faltando menos de 30 vueltas cuando su motor comenzó a toser como si tuviera catarro. Paró en los boxes apenas 10 segundos; le echaron 20 litros de nafta, sacudieron el auto para todos lados y santo remedio (por lo visto al "engine" le estaba faltando alimento).

LA COUPE PUSO EL NUMERO

La prolija coupé Chevrolet 37 del ganador estuvo impulsada por un rugiente V-8 de 350 pulgadas cúbicas. Segundo entró Red Farmer (Ford 1937, motor de 427 c.i.), tercero Paul Radford (Falcon 1964, motor de 427 c.i.) y luego se ubicaron siete empanadas Chevy, que afirmaron la preferencia de los taitas de la categoría por la marca. Los Mustang y Chevelles 1965, además de varios "old fashion" Plymouth, Dodge y Pontiac, llegaron en la noche callada, cuando ya Hendrick se iba para su hogar de Virginia con 6.000 dólares en el bolsillo.

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



CHAMPION

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

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

PEUGEOT
Citroen

El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.

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

FUNDAS
LIN-TAP

y... nada más!

A Bastones
O Cuadros

FIAT 600	$ 8.700.-
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)

FIAT

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

A un paso del centro y en el centro de la zona del **accesorio,** lo exclusivo y personal en **automovilismo deportivo. Palanca al Piso p/Peugeot - Volante F.1 Instrumental Jaeger - BRD. - Orlan Rober - Faros Carello y Hella - Llantas de Magnesio - Cascos de Competición - Butacas Especiales.**

ESUSEN ARGENTINA
S. A. C. é I.
Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

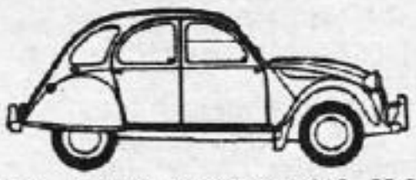
ACELERADOR

Visite a
J. CORTELL e Hijo
AV. Rivadavia 7262
Tel. 611-2492
Cap.

Ballester
M. R. PAT. Nº 51316

Para todo tipo de automotor inclusive Torino 380 W. y 300
COLOCACION EN EL ACTO

MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES
EURO-REP
TIENE TODOS LOS REPUESTOS
CITROEN 2 CV
Y ALGO MAS...



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

PROBADA CALIDAD DE UN PRODUCTO GARANTIA
3H
IMPULSORES DE ARRANQUE

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

REPUESTOS
TAUNUS
Línea completa

Sena Lima

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

MOTOCICLETAS
TRIUMPH

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS
TALLERES PROPIOS
IMPORTADOR Y REPRESENTANTE EXCLUSIVO
SALATINO Y Cía. S. R. L.
Av. J. B. JUSTO 7747, Cap.

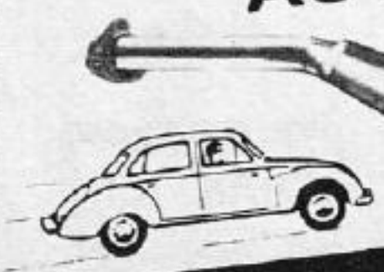
- PARA ALTA VELOCIDAD
- SE ADAPTA PARA CAMINOS ACCIDENTADOS O PARA CIUDAD
- ALETAS DISIPANTES DEL CALOR QUE GENERA EL RAPIDO DESPLAZA MIENTO DEL FLUIDO HIDRAU LICO, EN SU INTERIOR

AHORA!

UNICO FABRICANTE
S.A.D.A.R. S.C.A.
Juan B. Justo 6249
Tel. 67-2301 - Capital

AMORTIGUADOR
REFRIGERADO

PARA SU DKW
AUTO UNION
TIPO ORIGINAL



SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
MARLIT (R)

SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO:

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

AVISOS
CORSIFICADOS

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

.....

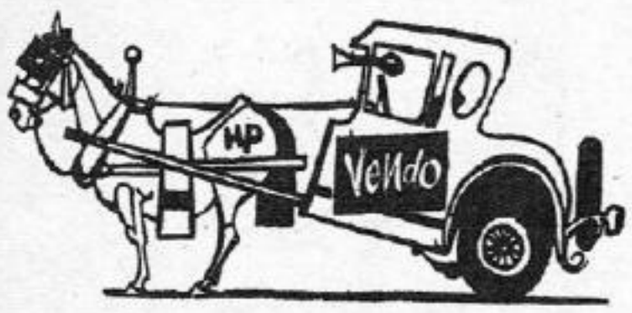
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



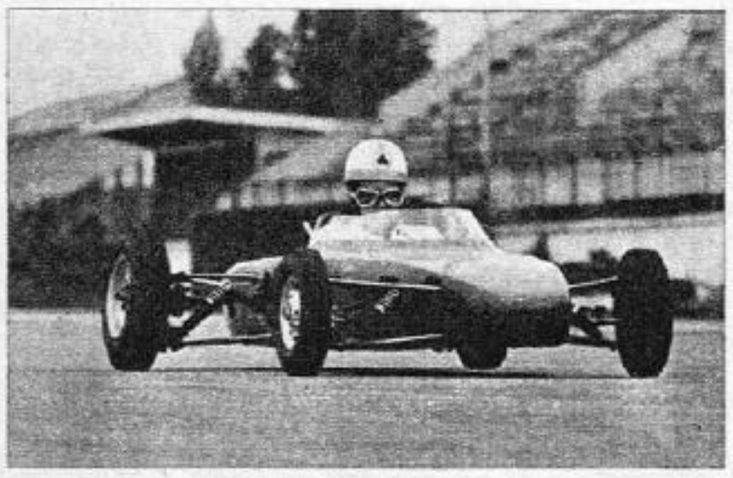
en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el dia jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía 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 página y el importe, en forma de giro postal o bancario a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Bs. As. Los cupones con sus correspondientes giros recibidos hasta el dia jueves inclusive determinarán que el aviso sea publicado la semana siguiente.

TORINO 380. Preparado Anexo J. Tanque 140 litros, jaula protectora, radiador doble, embrague especial, 20 gomas especiales. Opcional: 3 Weber 0 km y repuestos varios. Este auto salió segundo en las "24 Horas SHELL". Vendo o permuto por Peugeot 404 o Fiat 1500. Tratar: Roberto Nobile, Formosa 186, San Isidro. Tel. 743-8314 y 743-0453.

KART nuevo, funcionando. Motor Zanella 125 cm³ recién ajustado y preparado (con embrague). Chasis D'Amrinio flamante. Freno a disco en eje trasero. Llantas Avon inglesas, delanteras lisas, 2 traseras para tierra, nuevas. Repuestos: 2 llantas traseras para pavimento usadas, 10 juegos de piñón y 3 coronas masa de aluminio. Cadena de trasmisión. Trailer para remolcarlo y varios. Tratar: Sr. Luis Reznik, Coronel Pagola 3950. Tel. 923-7031/35.

MONOPLAZA FORMULA 5 - 175 cm³. Chasis reticulado espacial tubular. Carrocería de plástico. Suspensión delantera independiente tipo Brabham. Suspensión trasera independiente tipo Chapman. Dirección, piñón y cremallera marca Excalibur. Distancia entre ejes 1,80 m. Trochas 1,08 m y 1,10 m. Rodado delantero 8", trasero 10" con llantas ensanchadas. Frenos hidráulicos sobre las cuatro ruedas. Vendo sin motor y con trailer para remolque. Avda. Callao 1289, Capital.



VENDO RENAULT 1093 de competición. Modelo Octubre 1966 UNICO. Motor 0 km. Preparado listo para largar. Dos tapas de cilindro. Dos juegos de camisas completos, con camisas y bielas. Dos relaciones de diferencial. Ocho gomas muy poco uso, armadas. Instrumental completo. Butacas nuevas, sin colocar. Dos cigüeñales. Tratar: Tel. 32-1105, de 13 a 18.

CHEVROLET 400 - 1962 - Perfecto estado. Suspensión y amortiguación reforzadas. Rótulas nuevas importadas. Gomas nuevas. Oportunidad única al contado. Tel. 40-8190.

COMPRO CITROËN. Mod. 63. Buen estado mecánico y chapa. No importan otros detalles (tapizado, pintura, etc.). Parte contado y resto facilidades. Llamar a 40-3855, de 8 a 10 y 21 a 23.

PEUGEOT 403, año 1963, flamante. Primer dueño. Doy facilidades. Tratar: 47-8443, de 9 a 12 y 15 a 18.

CARBURADOR DE VOLKSWAGEN, marca Solex. Modelo 1951. Con accesorio. Muy buen estado. VENDO. Tratar: 32-1105, Sr. Gómez, de 12 a 19.

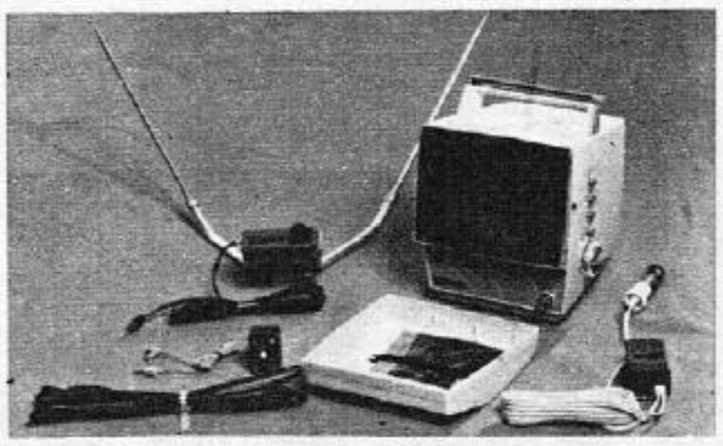
AMBASSADOR 65. Unico por su estado. Totalmente equipado vendo o permuto menor precio. José E. Uriburu 460, 3er. piso "A".

VALIANT III. Año 1964. Estado excepcional. Poco kilometraje. Tapizado y pintura de origen impecables. Vendo: Tel. 35-6120 y 35-2312.

CHEVROLET 51, cuatro puertas. Buen estado. Vendo, al contado. Precio excepcional. Tel.: 45-9301.

VENDO PRIMERA OFERTA. Cupé Ford 39 Turismo Carretera. Con o sin motor F-100 nuevo, preparado. Tratar: Melián 4048, Capital, de 16 a 19.

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



VENDO RENAULT 61, gris. Buen precio. Tel. 50-9692, de 8 a 10.

COMPRO AUTO SPORT MG, buen estado. Con facilidades. Preguntar por Edgardo. Tel.: 84-7984.

TC y TM. Válvulas de competición diseño BERTA. También cojinetes de biela y bancada. Bujías especiales. Viamonte 1604.

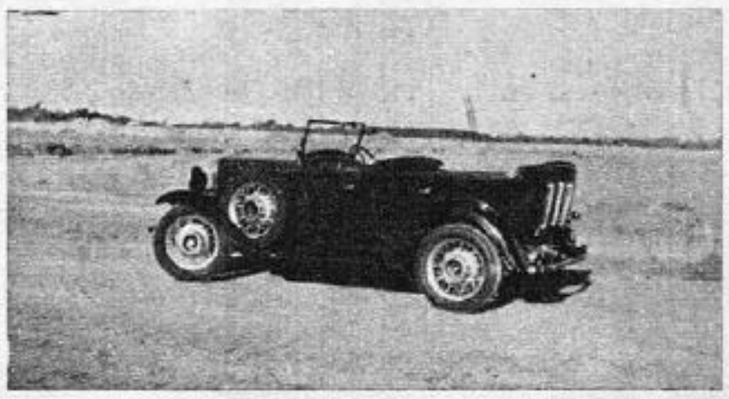
CORSAS DEL INTERIOR. Todo tipo de accesorio para competición. YM y TC y autos Sport. Se remiten en 48 horas por vía aérea, contrareembolso. Pedir detalles y listas de precios a: CENTRAL-POSTAL-CAR (CPC), Montevideo 434, 7º piso. Oficina 3. Buenos Aires.

COMPRO TORINO 300 S ó 380, año 67. Como parte de pago entrego Rambler 63, perfecto estado, gomas nuevas. Resto a convenir. Llamar a: 88-8637, después de las 22.

COLECCIONISTAS. Estoy interesado en comprar autos antiguos. Buen estado. Precios razonables. Lectores del interior enviar fotos y datos completos (incluir precio y condiciones de pago). Indicar si poseen manuales o folletos originales de fábrica. Absoluta reserva. Cartas a Hugo Campos, Cevallos 180, Capital.

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

CONVERTIBLE WILLIS OVERLAND Canadiense, año 1932. Buen estado de conservación. Motor 6 cilindros "tipo tornado". Color rojo con guardabarros negros y llantas doradas. Precio: $ 210.000. Tratar: Sr. Alejandro Budde, Gran Bretaña 231, San Isidro. Tel.: 743-5400.



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.

TEMPORADA

LOS PILOTOS

El club YPF trae dos Tecno-Cosworth y deja en manos del periodismo especializado la elección de una lista de seis pilotos de los cuales saldrán los dos definitivos. Parabrisas CORSA presenta su lista

por GERMAN R. SOPEÑA

Gradassi

Vianini

Cupeiro

Estéfano

Faltan dos meses y pocos días para que en el autódromo municipal se escuchen por primera vez los agudos sonidos de los fórmula dos y para que podamos ver con nuestros propios ojos las grandes marcas mundiales, los alerones que marcarán en la historia automovilística al año 1968 y por fin, a los grandes de la era moderna del automovilismo de fórmula. Argentina asistió a los comienzos de la época del motor atrás (victoria del Cooper Climax de Stirling Moss) pero los pilotos pertenecían todos a la década del 50. Salvo Beltoise o algún otro de los que vimos en F. 3 los demás son desconocidos para el público argentino. Rindt, Stewart, Ickx, todos esos "nenes" serán además los que darán la pauta, por comparación, del nivel conductivo en que nos encontramos actualmente. Que sin duda es comparable (hay muchos pilotos además) pero con la premisa indispensable de un entrenamiento mínimo sobre estas máquinas tan especiales.

¿Quiénes, de los argentinos, deben tener la oportunidad de poder medirse con los europeos en las tres o cuatro carreras de la temporada? Las empresas particulares han comprometido ya tres autos y Bordeu, Pairetti y Copello tienen ya sus coches para la temporada (sendos Brabham). El club YPF que originalmente pensaba traer cinco autos sólo trae dos Tecno y debe designar a los pilotos que los conducirán. Para eso decidieron consultar al periodismo especializado escrito, radial, televisivo para que designen un representante por cada medio informativo y decidir en una reunión a realizarse en el club YPF hoy martes, quiénes serán los que conducirán los dos Tecno contratados por YPF.

LO CONSEGUIDO EN EUROPA

La comisión de YPF que estuvo en Europa encabezada por su presidente el señor José Boeri regresó el miércoles pasado con muchas cosas conseguidas y muchos contratos en los portafolios. Supimos así quiénes vienen y cuánto cobran (ver recuadro aparte), qué autos se compraron y por qué. Originalmente se pensaba que el club YPF traería cinco autos para cinco pilotos argentinos pero luego sólo se concretó la compra de dos máquinas Tecno. "Por otro lado —nos comentó telefónicamente Edmundo Horta— el esfuerzo de tres empresas particulares asegura que habrá cinco pilotos argentinos en la temporada." Claro que de cualquier manera con cinco pilotos siempre habrá gente con merecimientos que se quedará afuera.

¿Por qué los Tecno? Escuchemos otra vez al mismo Horta que nos trasmite las explicaciones del presidente Boeri. "Ya Brabham había comprometido tres autos para Copello, Bordeu y Pairetti y no tenía más coches con motor. Y la solución provino del manager de Pedro Rodríguez, del team Tecno, que consiguió los dos autos que traeremos. Además, está también la posibilidad que Ferrari disponga un auto para un argentino pero eso todavía no lo sabemos."

—¿Hasta ahora se hacen las cuatro carreras, dos en Buenos Aires, San Juan y Córdoba?

—"Sí. El club YPF responsable de las cuatro carreras ha realizado un acuerdo de caballeros con la gente de San Juan y Córdoba respecto a las instalaciones mínimas que deben reunir sus autódromos. Creo que tanto los sanjuaninos como los cordobeses, con el entusiasmo que tienen, conseguirán lo que se necesita."

LA ELECCION DE LOS PILOTOS

La elección que se realizará el martes que viene por intermedio del periodismo especializado dará una lista de seis pilotos de los cuales surgirán los dos que conducirán cada auto. ¿Cómo se determinarán esos dos? Simple, equitativo y lo más lógico. Una vez que estén los dos autos aquí, los seis pilotos se entrenarán en el autódromo y finalmente, en tandas de a dos por supuesto, se realizarán tres petit carreras a cinco vueltas entre los seis pilotos. Los dos mejores tiempos serán determinantes. Más claro imposible.

Parabrisas CORSA presentará su lista de seis pilotos elegida después de innumerables cabildeos y discusiones; aclarando que excluimos de esta elección a los pilotos que ya tienen auto. Ellos son, o saber: Carlos Reutemann, Nasif Estéfano, Andrea Vianini, Héctor Luis Gradassi, Jorge Cupeiro y Benedicto Hugo Caldarella. La elección es difícil y se corre siempre el riesgo de una equivocación; pero entre esos seis pilotos creemos que se balancea de la mejor manera posible factores tan importantes como la juventud, la experiencia, la dedicación profesional de cada uno, la agresividad para una categoría tan disputada y —muy importante— que cada uno de esos pilotos pueda, en caso de andar muy bien en la temporada, disponer las cosas para viajar a Europa como un enviado argentino para la temporada europea ya que la posibilidad siempre existirá.

Con Nasif Estéfano y Andrea Vianini tenemos a los dos pilotos argentinos más experimentados no sólo en los autos sino a correr "a la europea" capaces de mantener el ritmo endemoniado de cinco o seis autos juntos y capaces de salir "a la guerra" si es necesario. Nasif está consciente como nunca porque sabe que ésta pueda ser su última oportunidad para poder viajar luego a Europa. Andrea es, reconocidamente, el que produjo las mejores actuaciones argentinas en las últimas temporadas. Héctor Gradassi sólo anduvo en monoplazas cuando ganó en Rafaela, pero sabemos de su adaptabilidad a cualquier máquina, lo rápido que anda y su dosis indiscutible de coraje que no es inconsciencia porque conoce a la perfección cada auto que usa. Benedicto Caldarella tiene un antecedente inapreciable: aspirante teórico a campeón mundial de motociclismo y conocedor de las velocidades cercanas a los 300 km/h ¡sobre dos ruedas! Nunca onduvo en monopostos pero hay un enorme porcentaje de posibilidades de un resultado muy positivo. Se sabe además que Honda está interesada en Caldarella según los resultados de eventuales de la temporada. Carlos Reutemann reúne quizá un máximo de factores a favor: joven, dedicado al máximo, enormes ganas de correr no sólo en la temporada sino en Europa (su ambición máxima) una seriedad extraordinaria y una reconocida serie de éxitos en cada cosa que se propuso. Por último, Jorge Cupeiro elegido por nosotros en base a sus antecedentes en autos de este tipo y a todo su frondoso curriculum motociclístico y automovilístico a pesar de su poca fortuna en la anterior temporada de Fórmula 3.

A lo mejor se puede argumentar que algunos nombres quedan afuera. Por suerte en este momento en nuestro país seis lugares no alcanzan para elegir una representación argentina. Hay seis pilotos y dos posibilidades. Los tiempos dirán la única verdad.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Caldarella

Reutemann

QUIENES VIENEN Y CUANTO COBRAN

Esta es la lista de los pilotos contratados, los autos con que corren y la prima "de partenza" que cobrará cada uno. Pedro Rodríguez (Tecno, formando equipo con los dos argentinos), 2.000 dólares por cada carrera. Jochen Rindt (Brabham), 2.400 dólares. Alan Rees (Tecno), 1.200 dólares. Piers Courage (Mc Laren), 2.000 dólares. Jean Pierre Beltoise (Matra), 1.800 dólares. Henri Pescarolo (Matra), 1.800 dólares. Jackie Oliver (Lotus), 2.400 dólares en la primera carrera y 2.000 en las restantes. Gian Claudio Regazzoni (Tecno), 1.800 dólares. Otro Tecno a designar, también 1.800 dólares. Jonathan Williams (De Tomaso), 1.800 dólares. Silvio Moser (Tecno), 1.400 dólares y el equipo Ferrari (dos autos confirmados), 2.250 dólares por cada uno. A su vez por iniciativa del club YPF se otorgará una prima de partida de 1.000 dólares a los autos de "La Razón", "Automundo" y "Crónica" para que el concurrente lo distribuya a su criterio entre pilotos, mecánicos y colaboradores.

POR QUE NO VIENEN HILL, SURTEES Y JACKIE STEWART

Quizá las tres figuras más importantes de la F. 1 actual no pueden venir a la Argentina. He aquí las razones. Graham Hill porque prefiere quedarse a descansar durante el mes de diciembre ya que luego viene la copa Tasmania y el comienzo otra vez de la temporada europea. John Surtess comunicó con un telegrama que lamentaba no poder concurrir y declinaba la invitación por no disponer de un auto para correr. Y Jackie Stewart no vendrá porque no se llegó a un acuerdo económico ya que Stewart pedía demasiado dinero. 5.000 dólares nos dijo una fuente bien informada pero no del club YPF.

JUDSON

PLURAL

El sobrealimentador aplicable
en pocos minutos sin modificación
del motor standard

RINDE

50% MAS POTENCIA

50% MAS PIQUE

20% MAS VELOCIDAD

Fabricado por JUDSON
Internacional S. A.
de la Argentina

Sarmiento 1371, Capital

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

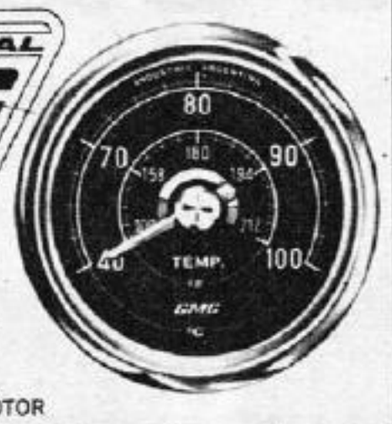
VENTAS EXCLUSIVAMENTE A TRAVES
DE NUESTROS REPRESENTANTES AUTORIZADOS.

Zonas disponibles

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

EXIJA CALIDAD INSTRUMENTAL GMG SIMBOLO DE CALIDAD



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

FAIO
CITROEN
REPUESTOS Y ACCESORIOS
También atendemos Sabados y Feriados todo el día
Domingos de 9 a 13 hs.
J. B. Justo 6197 - CAP.
TEL. 611-5581

VENTA DE PATINES Y PASTILLAS PARA FRENOS
CEMENTO PARA VULCANIZAR CINTAS

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
CASA CIVIL
Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338

AROS ★ BOTADORES ★ BUJES ★ COJINETES ★ CAMISAS ★ CONJUNTOS ★ PISTONES ★ PERNOS ★ VALVULAS
PARA TODO MOTOR
PRADBAUDE y Cia. S.R.L.
MOTOR TECNICA
TUCUMAN 1685 ☆ T. E. 40-0512 - 8194

FIAT SERVICE FIAT ESPECIALIZADO
DINOS S. R. L.
SERVICE INTEGRAL DE LA LINEA COMPLETA FIAT
CHAPA - PINTURA - MECANICA
ALSINA 2114/28
T. E. 47-1426 - CAPITAL

OSVALDO ANTELO
AUTOMOTORES
RENAULT
SERVICE RENAULT
REPUESTOS Y ACCESORIOS ESPECIALES PARA COMPETICION
Piñones y coronas para circuitos Direcciones rápidas - Equipos de radiadores de aceite completos y su aplicación - Arboles de levas (B) Resortes de válvulas, **Pistones - Múltiples y Carburadores**, etc.
BONPLAND 2052/56 - T.E. 771-4616

SEÑOR...
NO OLVIDE QUE LA SEGURIDAD PARA REFRIGERACION FIAT SE LLAMA "COVERFLUIDO" CON CALIDAD CERTIFICADA PUES REUNE LOS COMPONENTES ESPECIFICADOS POR FABRICA.
NO FABRICAMOS PARA TERCEROS
NO SE DEJE CONFUNDIR CON AGUAS COLOREADAS QUE A CORTO PLAZO DESTRUYEN SU MOTOR.
"ES UN PRODUCTO DE
LABORATORIO "COVER"
AVDA. MARQUEZ 655, SAN ISIDRO,
T. E. 743-7557
SOLICITELOS EN LAS BUENA CASAS DEL RAMO O ESTACIONES DE SERVICIO

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

AUTO UNION
Servicio Mecánico ESPECIALIZADO DKW
Consulte nuestro económico Servicio de AFINACION, el cual comprende: Desarme y limpieza de CARBURADOR Desarme y limpieza de BOMBA DE NAFTA - Limpieza y Calibración de BUJIAS - Desarme, limpieza y sincronizado del DISTRIBUIDOR y Armado y Puesta a Punto del MOTOR. Cambio de PLATINOS Importados.
Chapa - Pintura
Fehling
106 años de Prestigio
Diaz Vélez 4335 - T. E. 88-9101

BOUTIQUE PARA AUTOMOVILISTAS
EXCLUSIVA PARA EXIGENTES
GALERIA PLAZA
CERRITO 1127 local 3 Bs.As.
Zach
ENVIOS AL INTERIOR

Parabrisas CORSA
confidenciales y de las otras

ACLARACION IMPORTANTE. En el número anterior, en la nota de la competencia de Turismo Anexo "J" en Justiniano Posse se deslizó un error tipográfico. La tercera posición en la clasificación de la clase "B" correspondió a Norberto Castañón con su Peugeot 404 y no a Jesús M. Trento con Fiat 1500. Trento fue 12º y no tercero. Asimismo, debido a la distancia de Buenos Aires en que se encuentra Justiniano Posse, los redactores no pudieron volver al cierre de la edición y por consiguiente en el epígrafe de la fotografía donde aparecen Castañón y Pedelaborde dice: "Dos ilustres abandonos...". Castañón, como se sabe, no abandonó, en cambio sí lo hizo Pedelaborde. Doctor Fernández Aguirre, hemos cumplido.

Pese a los rumores que se corrieron insistentemente, Carlitos Ruesch no será por ahora uno de los integrantes del equipo de Berta, o sea Bardahl. De todos modos en el Numa I de "Cacho" Ruesch, Berta experimentaría también el nuevo múltiple de admisión con carburadores Weber verticales que probablemente se ensayarían en el Autódromo de Buenos Aires.

Ante la imposibilidad de que Federico Urruti debutara en la carrera de Allen con la Liebre III de Pronello, debido a que recién estaría terminada para el sábado, Federico decidió ir directamente al Autódromo en la carrera organizada por el Carlos Casares. Podemos anticipar que *Parabrisas-Corsa* irá de acompañante para trasmitirles a ustedes las impresiones del últimísimo producto de Pronello.

Fue constituida la peña automovilística "El Rulemán" (ojo que no se engrane) que posiblemente compren un carrito a rulemanes, perdón un F-4. La peña tiene su sede en Neuquén y Páez y piensan comprar una Liebre III aunque están a la espera del reglamento. La CD está integrada por Alfonso Corrado, Osvaldo Corrado, Ernesto Cancelare, Ricardo Casas, Mario Garnica, Pedro Escobar y Carlos Keessler.

Sigue en la nebulosa el Gran Premio de Chile. El jueves pasado circuló la versión de que desde el AC de Chile habían enviado información a Buenos Aires, o sea a su embajada, para que ellos dieran a conocer los detalles. Las etapas serían Santiago, San Martín de los Andes, San Rafael y Santiago de Chile, sobre cuatro tramos. En la embajada chilena no tienen noticias, o por lo menos eso dicen.

El lago motonáutico del parque Almirante Brown estaría totalmente lleno en los primeros días de enero. Para fines de ese mes se haría una prueba motonáutica monstruo, que podrían ser las Seis Horas de Buenos Aires con cambio de piloto y con la eventual participación de un equipo italiano.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

* DENUNCIA *

Por qué los ferrocarriles son una de las causas determinantes del déficit del presupuesto nacional y la posible solución para que EFA vaya por la buena vía.

* ANALIZA *

Las maquinaciones de especuladores y usureros que distorsionan la función social de los créditos bancarios adquiriéndolos a menos de su valor creando el Mercado Negro de los Préstamos.

* INVESTIGA *

Por qué en nuestra sociedad se dan casos de un cambio vital después de los 40 años, en un proceso que incluye a hombres y mujeres de distintos niveles sociales.

* EVALUA *

Los pormenores de la tremenda prueba que le toca vivir a Estudiantes frente al Manchester. Presentando las perspectivas y posibilidades del equipo Argentino en una nota penetrante y comprometida.

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

PANORAMA
SEMANAL

Cómprela para estar al día toda la semana

Si las bujías BOSCH tomaran la palabra dirían: "estamos en manos de unos fanáticos"

BUJIAS
BOSCH
thermo-elastic

Calma.

Ellas se refieren a sus fabricantes.

A nosotros que no les perdonamos una, porque queremos que cada Bujía BOSCH thermo-elastic represente la perfección.

Por eso estamos siempre sobre ellas, controlando minuciosamente el material de fabricación y todos los detalles de su rendimiento con instrumentos de alta precisión.

Es una cuestión de calidad que nos compromete "fanáticamente" con el usuario, para que confíen en las Bujías BOSCH thermo-elastic y no vacilen al elegirlas.

Y no importa que ellas se molesten, porque no las dejamos en paz "ni a sol ni a sombra".

Es mucho mejor que tengan un "amo" verdugo, que no uno complaciente.

¿O no lo notan en el resultado?

ROBERT BOSCH ARGENTINA S. R. L.
Capital m$n 145.000.000
CRAMER 1222/26 - TEL. 78-4041/45 - BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AGOSTINI Y READ: BICAMPEONES

El G. P. delle Nazioni disputado en Monza, coronó campeones mundiales a Giacomo Agostini en 350 y 500 cm³ y a Phil Read en 125 y 250 cm³

Ya el asunto estaba cocinado. Giacomo Agostini al vencer el 14 de julio pasado en el Grand Prix de Alemania Oriental, disputado en el circuito de Sachsenring, era virtual campeón del mundo 1968 de las categorías 350 y 500 cm³, gracias a los buenos oficios de su muñeca y los abundantes HP y Km/h de sus sendas MV Agusta tricilíndricas. No obstante esto, la disputa del Gran Premio de las Naciones en Monza siempre es el gran acontecimiento del año para los tifosi de las dos ruedas de todo el mundo, ya que es el "nec plus ultra" de las carreras motociclísticas, 1º: porque se corre en Monza y 2º porque esta carrera tiene una tradición y un ambiente que postran al más indiferente.

Y así no más resultó. La edición Nº XXXV del G.P. delle Nazioni fue como siempre espectacular, no por ser muy peleada, ya que en 350 y 500 Agostini no tuvo prácticamente oposición sino porque se corrió bajo la lluvia. El colosal adversario de Agostini, Mike Hailwood ("Mike the Bike"), carente de sus potentes Honda cuatro cilindros (en ambas categorías), por la no participación de la marca nipona en esta temporada, no pudo darle guerra a Giacomo. No pudo darle guerra decimos, porque en 350 no aportó y en la disputa de la carrera para la 500 cm³, si bien pudo darle el susto al "bello Ago", una espectacular rodada casi al comienzo de la prueba puso K.O. a Mike Hailwood junto a su veloz y cada vez más prometedora Benelli cuatro cilindros.

Vamos por partes. El G. P. delle Nazioni se disputó para cuatro categorías: 125, 250, 350 y medio litro. Apenas iniciada la prueba de la 125 cm³, empezó a llover sobre el circuito monzesco. Los 29 participantes en la categoría se diferenciaron muy pronto entre sí: desde la largada los dos corredores ingleses de la Yamaha (ambos montados en las bicilíndricas ya conocidas) Phil Read y Bill Ivy se tomaron el avión y se distanciaron años luz de sus 27 "seguidores". Read se mantuvo primero hasta la penúltima vuelta seguido por Ivy, pero en la primera curva de Lesmo se fue "en banda" con el consiguiente porrazo, cosa que aprovechó el minúsculo Bill para ganar sin más apremio. De todos modos Phil Read con el segundo puesto logró totalizar puntaje suficiente como para adjudicarse el título mundial en la categoría. Read —de veintiocho años de edad, con doce de antigüedad en las carreras motociclísticas, que había comenzado a correr en 1956 con una BSA "Gold Star" 350—, pudo concretar otra proeza en esta misma reunión: ganó también la disputa de la carrera para los 250 cm³ (con la divina Yamaha cuatro cilindros) y se llevó también el título mundial de la clase, cosa que el año anterior se le había negado pese a haber empatado en puntos con Hailwood (el torneo se definió por una especie de goal average). Segundo en la carrera resultó su coequipier Bill Ivy y tercero, en magnífica y sorprendente actuación, el español Santiago Herrero, que piloteó una máquina hispana, la Ossa 250.

La carrera para 350 cm³ fue ganada —como para confirmar el título mundial— por Giacomo Agostini con la MV Agusta 3 cilindros (un cañonazo en velocidad pura) sobre el equipo Benelli formado por Renzo Passolini —que fue 2º— y Silvio Grassetti que fue tercero. Los demás prácticamente no existieron.

La carrera de fondo, es decir la 500 cm³, vio a los dos grandes del motociclismo actual (Agostini y Hailwood) en la largada. Lamentablemente en las primeras vueltas cuando venían "Ago" primero y Mike the Bike a sus talones, el inglés —ahora con la Benelli cuatro cilindros— al encarar la "parabólica" rodó y gracias a que la pista estaba bien mojada, fue patinando sobre su ilustre trasero cerca de 150 metros a unos 130 km/h saliendo milagrosamente ileso de la situación. Agostini no tuvo mayores problemas en ganar y coronar su título mundial en la "mezzo litro" a buen promedio, pese al agua. Segundo fue Renzo Passolini con la Benelli cuatro. Tercero Angel Bergamonti con Paton.

La revelación de la carrera fue el tercer puesto de Angelo Bergamonti (piloto titular de la scuderia Hannah-Paton) quien piloteó la excelente bicilíndrica milanesa Paton, obra del proyectista Pattoni. Cuarto entró Alberto Pagani, hijo del ex piloto de Gilera del mismo nombre, quien tripuló una máquina que deberá ser tenida muy en cuenta: la Lino dos cilindros ¡varillera! que así y todo tiene 60 HP y parece irrompible.

Existe cierto modo de vivir que consiste en tomar las cosas más hermosas de la vida y disfrutar de ellas.

Existe cierta colonia que tiene mucho que ver con ese modo de vivir.

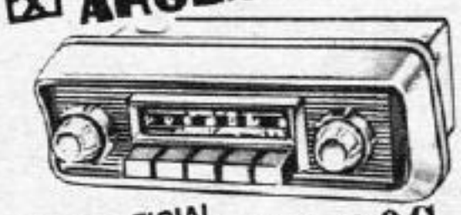
Cantegril

DISTRIBUYE VENTAS ARGENTINAS S.A. - DIRECTORIO 681 - CAPITAL

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

STEREVOX
PRODUCTO DE
AUTOVOX ARGENTINA S.A.

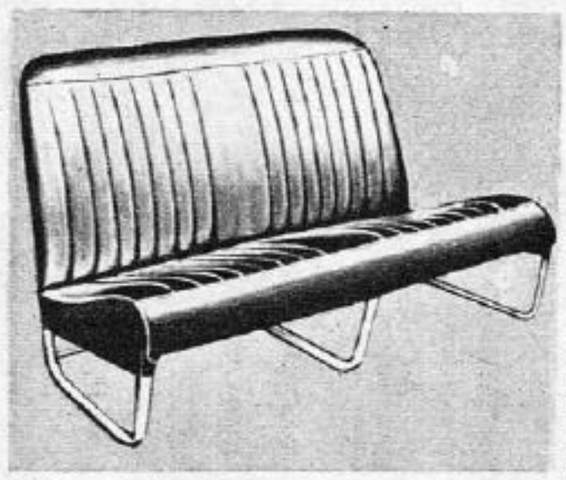


AGENTE OFICIAL
AUTORRADIO DOS
Disponemos del modelo adecuado para su coche
El más amplio stock de Marcas
AVDA. DE LOS INCAS 4733

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

¡Nuevo!
CINTURON de SEGURIDAD
PARA AUTOMOVILISTAS
AL-RO SINONIMO DE CALIDAD
ASEGURAN SU VIDA A
BAJO PRECIO
CONSULTE A SU PROVEEDOR HABITUAL
FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
AL-RO S. R. L.
Pasaje Luis Braille 5620
Tel. 64-6006 Bs. As.

VERONESI
PIANIGIANI
CONCESIONARIOS
FIAT
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
Calle 24 (RIVADAVIA)
Nº 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) - T. E. 3699



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.

CALCOMANIAS
A REVENDEDORES
TRUENO NARANJA - CHEVY III
FORD TC. F. 100 • TORINO LIEBRE • FIAT
PEUGEOT • CITROEN • CHAPARRAL • RENAULT
PUBLICITARIAS Y COMERCIALES
SAN LORENZO 368
VILLA BOSCH - F. N. G. U.
T. E. 750-2771
BUENOS AIRES

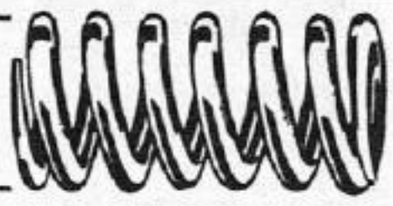
REPUESTOS DKW · AUTO UNION
D.K.TODO
CRAMER 2563 - T.E. 78-8171

desde el MOTOR hasta la TAPICERIA...

LIRIA y CIA.

SE OCUPA DE TODO EN SU AUTO!
CON SU
SERVICE INTEGRAL
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES NACIONALES E IMPORTADOS
MECANICA GENERAL, CHAPA, PINTURA, ELECTRICIDAD
ALINEACION, BALANCEO, TAPIZADO
ENGRASE, REPUESTOS, ACCESORIOS
LIRIA y Cía. S. R. L.
Av. Ing. HUERGO 1321/41
T. E. 33-8011 (Int. 116-120)
Buenos Aires

AG®
ALBARIÑO 627
Tel. 64-2907
Bs. As.



AUTOMOVILES RENAULT
Interesante para sus usuarios...
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.
- Presupuestamos previamente los trabajos.
- Ofertas especiales en accesorios, defensas y repuestos. Service gratuito.
- Créditos personales de confianza.

y otras ventajas que Ud. sabrá apreciar.
ESPERAMOS SU VISITA.
RENAULT SERVICE: Tel. 23-8913 y 5673
Salta 1160/64 y 1325 - Bs. As.

PANORAMA EUROPEO

Después de ganar varias carreras en el año el australiano Paul Hawkins puso en venta su Ford GT-40 y rápidamente fue adquirido por un "modesto" norteamericano con el fin de regalárselo a su hijo de 16 años porque había terminado con buen éxito el año escolar. Aparentemente ese buen señor no tiene grandes problemas por el momento. Paul Hawkins tampoco. Todavía le quedan dos GT-40 más para vender. ¿Algún interesado?

Una reaparición en Le Mans la semana que viene. Masten Gregory, después de varios años de inactividad (salvo intento de clasificarse en Indianápolis) volverá a correr una carrera Lo hará sobre una Ferrari 250 LM del N. A. R. T. (North American Racing Team). Gregory vuelve a la actividad en el medio que le dio mayores satisfacciones: el de los sport prototipos.

Jochen Rindt tiene una esposa, Nina, y a su vez ésta tuvo una niña (de Rindt, *off course)* que ha sido llamada Natasha. Jochen, excelente y previsor padre de familia, ya compró un terreno en Suiza al lado de la casa de Jo Bonnier y cerca de lo de Jackie Stewart para edificar su futura casa. De tal forma los hijos de los F. 1 *drivers* crecerán todos juntos en alegre montón. Bonnier y Stewart se alegraron de que Rindt tuviera una niña porque sus hijos son todos varones. Jochen filosóficamente comentó: "Macanudo que haya sido una mujer, pero mientras no herede mi nariz o la de Nina." Esperamos que no.

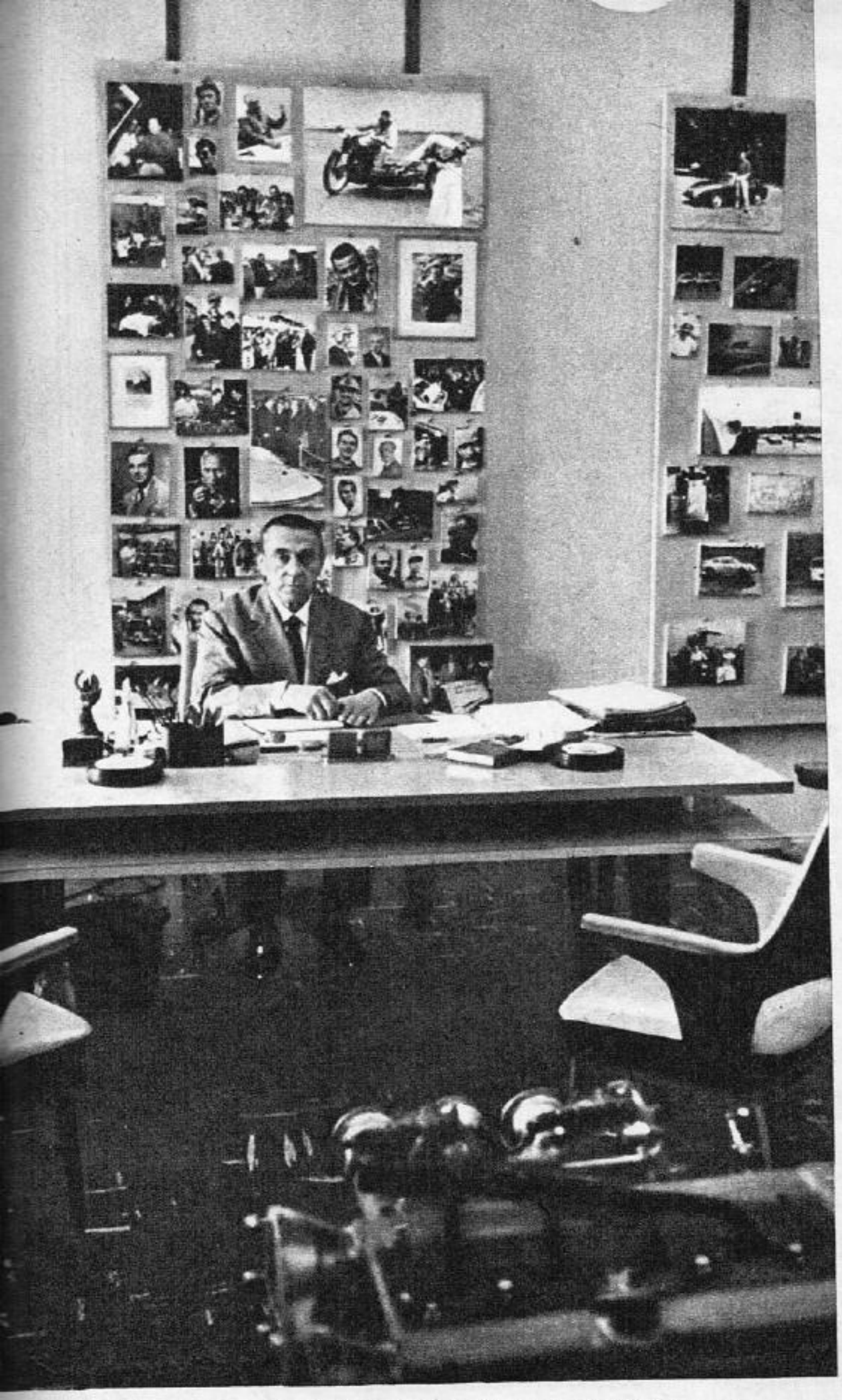
Estos son los abandonos del G. P. de Monza y sus causas. Derek Bell con Ferrari en la quinta vuelta por problemas en la alimentación. Chris Amon también con Ferrari en la novena después de chocar con Surtees y con el guard-rail en la primera curva de Lesmo. Graham Hill (Lotus) en el undécimo giro al perder la rueda trasera izquierda por rotura de suspensión en el curvón. Dan Gurney (Eagle) abandonó en la vuleta 20ª, al quemarse la junta de tapa. Pedro Rodríguez (BRM) también en la misma vuelta por rotura total del motor. Rindt (Brabham) paró en la vuelta 34ª con el motor destrozado. En la vuelta 35ª paró McLaren con su propio auto y también con el motor roto. En el giro 39º dos abandonos: Jackie Oliver con Lotus por rotura del comando del acelerador (?) y Jo Siffert con otro Lotus por lo mismo que Hill, rotura de la suspensión trasera izquierda. Jackie Stewart (Matra-Ford) abandonó en el giro 43º con otro motor roto y en la vuelta 59ª paró Jack Brabham por la misma causa. El resto —seis pilotos— terminaron andando aunque sólo los tres primeros completaron las 68 vueltas de rigor.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL HOMBRE DEL ESCORPION

Un hombre y su signo. Carlo Abarth y el escorpión siguen juntos e inseparables luego de años y años de records, carreras, pruebas y éxitos. El hombre que vive comiendo manzanas es el dueño de un gran pequeño imperio: el del ruido alegre

por: JORGE A. AUGÉ BAOQUÉ



El actual presidente de la Abarth Co., don Carlo Abarth, en su escritorio de Corso Marche 38-72, Torino. Gran técnico y mejor financista fue uno de los hombres de confianza de Ferry Porsche.

Esto es lo que le gusta a don Carlo: De un automóvil chico de serie, sacar un aparato como el Abarth 1000, que camina cerca de 188 km/h con 982 cm³ y 85 HP a 7.500 rev/min. Un auto para asustar a muchos y muy grandes.

Carlo Abarth daba vueltas en su pequeña oficina. Su decisión de iniciarse en la producción de automóviles muy, pero muy picantes, sorprendió a todo el ambiente corsa de Italia y de Europa toda. Pero parecería ser que más aún sorprendió a su propio inspirador.

Carlo Abarth iba a fabricar automóviles y aún no tenía decidido cuál sería el emblema de esos autos. Pensó en llamar a un dibujante publicitario, pero después se dio cuenta de que el escudo que éste le diseñaría iba a ser muy estereotipado, muy normal, muy igual a otros cientos de emblemas de vajillas, de estufas o de medias de nylon para mujer. También pensó en un artista, pero a éste le encontró el inconveniente de que iba a ser muy "volador", demasiado artístico para los autos que iba a fabricar él, concretos, rápidos, ágiles y muy modernos.

¿Qué hacer? Tres días después le pasó por la cabeza la gran idea. La idea que lo identificaría por años y años en el deporte automovilístico del mundo: su signo astrológico, el escorpión.

Carlo Abarth nació bajo el signo de Escorpio hace exactamente sesenta años. Hijo de inmigrantes austríacos establecidos en el Alto Adigio, Abarth comenzó de muy chico ya a entreverarse con los fierros y las ruedas. Cuando Carlo Abarth iba a la escuela primaria, se iniciaban los tiempos de la motorización y consecuentemente con esa era, Carlo se identificaba con los motores y los ruidos fuertes.

La familia de Carlo Abarth volvió a Viena con la esperanza de que al joven estudiante se le prendieran las luces del saber y se le apagaran los faroles de los fierros. Pero no fue así. En Viena conoció a unos mecánicos que luego de cada lección en el colegio, lo instruían sobre la mejor forma de armar y desarmar un motor.

Pero Carlo Abarth no era rico. No podía adquirir un automóvil y desarmarlo, trasformarlo, hacerlo más potente, más veloz, cada vez más rápido. A los veinte años recién Abarth puede juntar sus primeros pesos y se compra así una motocicleta: una FN 600. Ante el asombro de sus padres, de sus amigos, de la gente del pueblo natal, Carlo conquistó

→

Renault 4: más que la comodidad ...

todo el placer del relax.

Por eso los diseños con relax del nuevo Renault 4 fueron concretados en la fabricación. Y hoy tenemos a Renault 4, un auto para vivir el relax. Vivirlo en sus nuevos sillones de diseño mullido, vivirlo en su nueva bandeja rebatible posterior, vivirlo en sus metálicos colores exteriores, vivirlo en su andar, vivirlo en la suavidad "relax" de su nuevo volante, vivirlo en sus cuatro marchas.

Nuevo Renault 4, con todo el placer del relax.

RENAULT 4

dan ganas de vivirlo!

s un producto IKA RENAULT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ABARTH

Un austríaco de cincuenta años de edad se convirtió en pocos años en el más grande "preparador" de autos de gran serie. Su mayor éxito: carrocerías de Fiat 600 que caminan 180 km/h

con esta moto el título nacional austríaco de motociclismo y durante cinco años sucesivos (1928-1933) el de campeón austríaco de side-car.

Pero Carlo Abarth quería dejar la casa familiar. Quería volar y aterrizar de pronto entre autos de carrera, entre motores muy potentes, entre escapes ronroneantes. Muchos decían que Carlo era loco, pero él sabía que no, que su futuro estaba en todo eso, en la mecánica, en las carreras, en las altas performances. Para poder lograr todo esto debió buscarse un trabajo normal, donde pudiera recibir una entrada periódica de dinero que le permitiera de a poco hacerse de unos pesos y remontar vuelo: es así que se emplea en un taller de automóviles.

Este es un período muy importante para Abarth. Trabajando en este taller se hace amigo del profesor Ferdinand Porsche, quien ve en el joven Abarth un gran futuro, en la faz técnica, y lo que quizás sea más importante, en la faz económica.

Cuando la guerra estalla, Abarth accede a ser director de un gran establecimiento en Yugoslavia. Durante lo peor de la guerra, Yugoslavia resiste, Abarth también. Ya no puede experimentar, modificar, potenciar sus motores en las horas de ocio. Las bombas caen y no es cuestión de andar jugando a los mecánicos.

Cuando la guerra terminó, Abarth estaba demasiado cansado como

→

EL HOMBRE DEL ESCORPION

El Simca Abarth 1150 fue una de las múltiples incursiones de Carlo Abarth por la línea francesa.

En el Salón de Turín de 1963 se presentaron por primera vez los Abarth Simca 2000.

Abajo, derecha:
Un aparato realmente venenoso: el Fiat Abarth 1000 bialbero. ¡¡Huyyyy!! Más de 200 km/h aseguraba la fábrica en 1964.

Abajo, izquierda:
En base al Fiat 850, Abarth prepara este aparato en el que, aun teniendo la misma pinta de suavecito que el de serie, se puede recurrir tranquilamente a sus 170 km/h con 60 HP a 7.000 rev/min.

para volver a empezar y levantar la fábrica. Se fue a Italia y produjo un motor bajo licencia de Porsche. Luego entró al estado mayor de la Cisitalia, que junto con Piero Dusio, Hruschka y el propio Ferry Porsche estaban en la tarea de elaborar un motor de fórmula que fuera el más potente. Y así nació el Cisitalia-Porsche Fórmula Uno que nunca pudo poner sus cuatro ruedas motrices en una largada. Este auto, luego de mucho tiempo, fue hallado en la Argentina y enviado a Alemania al museo de la Porsche. Este automóvil marcó una época e incluso presentó soluciones técnicas que en su momento fueron descubrimientos sensacionales. Tenía chasis tubular, suspensión delantera independiente con barra de torsión montada trasversalmente al chasis, conjunto caja-puente y motor ubicado en la parte posterior del auto, puesto de conducción central, lo mismo que el tanque de la nafta. El motor era un 1500 cm³ de doce cilindros contrapuestos con compresor. Se trataba, evidentemente, de un aparato que se adelantaba por lo menos diez años a los Fórmula Uno de entonces. Y para 1948 es mucho decir.

En 1948 la Cisitalia dejó de funcionar... al menos florecientemente, y Carlo Abarth debe pensar seriamente en hacer algo útil, divertido y que le reportara buenos beneficios económicos. Conoció a Piero Scagliarini ("Papa"), que dejó su negocio de artefactos agrícolas para darle todo su dinero al austríaco Abarth y es entonces que fundó su establecimiento industrial. En 1949, un año después de su fundación, la Abarth y Co. de Torino lograba en manos de Piero Taruffi y del propio Piero Scagliarini los dos títulos italianos de la Fórmula Dos y de la Sport hasta 2000 cm³.

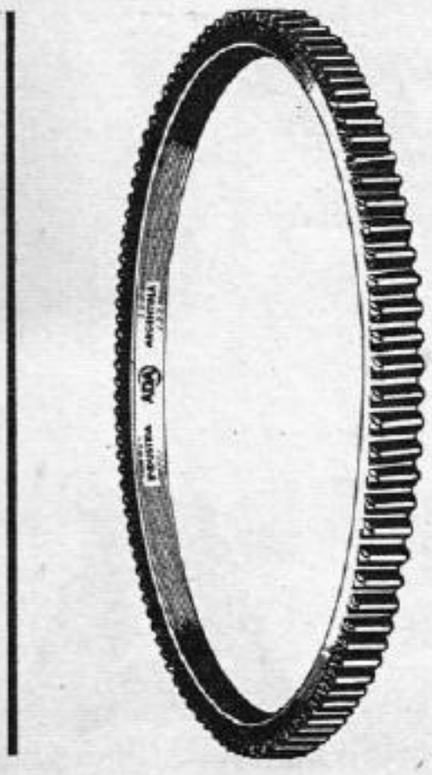
Tres mecánicos, cuatro operarios y una secretaria constituían la totalidad del "staff" de la empresa. Estas ocho personas, solamente en 1950 produjeron mil silenciadores Abarth. Hoy día en la empresa se producen cerca de ciento sesenta mil silenciadores completos y más de trescientos operarios trabajan de día y de noche para aumentar la producción. El mundo entero utiliza los escapes de Abarth y cada día la producción aumenta en proporción increíble.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Los últimos doce años forman la historia reciente de este ítalo-austríaco de sesenta juveniles primaveras. Es la historia triunfal de este prodigioso hombre que no se ha detenido nunca, que siempre caminó derecho por la avenida de la vida. Nuevos autos, nuevas carreras, nuevas trasformaciones son parte de la vida de Abarth. En 1956 batió más de cinco records mundiales, demostrando así que se podía extraer grandes potencias a los motores de serie. Mientras sus automóviles giraban y giraban en la pista de Monza tratando de bajar sus propios records, Abarth, apoyado en el box número 1, pensaba muy seriamente en el ayer. Hacía veinte años, cuando para que los automóviles anduvieran a la velocidad que estaban desarrollando los Fiat Abarth 850,1000 ó 1300, había que adosarles compresores enormes, colocarles pistones tridimensionales y hasta combustibles especiales. Ahora era diferente. Con un motor de serie y una carrocería ídem, cualquier auto que tocaran las manos sabias de don Abarth pasaba inmediatamente a la categoría de bólido ruidoso e inalcanzable. De 1950 a 1962 Abarth pasó una de sus épocas más sensacionales. Su primer título mundial de marcas llegó bajo el brazo de un sport de 2 litros de cilindrada ("No es el último, sí el primero"). Sin embargo la lucha no había terminado; Abarth no se conforma con un título mundial.

Este año un coche salido de su fábrica, un Abarth 1300 OT le ganó nada menos que al cuasi imbatible Porsche (con Mitter en el volante) una carrera puntuable por el Campeonato Europeo de la Montaña: la Trento-Bondone.

Como tampoco ha terminado la carrera contra sí mismo, contra sus propias posibilidades, contra sus propios conocimientos. Más, siempre más. Velocidad y records parecen ser la insignia de oro de la marca del escorpión, y de ese hombre sensacional mezcla de austríaco e italiano, gran comedor de manzanas y técnico excepcional. Todos los años don Carlo nos sorprende con una nueva realización. ¿Este año habrá algo rápido en la mente de Abarth? Habrá que esperar sus propias obras.



No coloque repuestos de calidad inferior, respalde su prestigio. Cuando cambie una corona de arranque prefiera siempre la marca

ADA®

PIDALAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

FABRICANTES

CASA STEWART S. A.

Parabrisas
CORSA
náutica

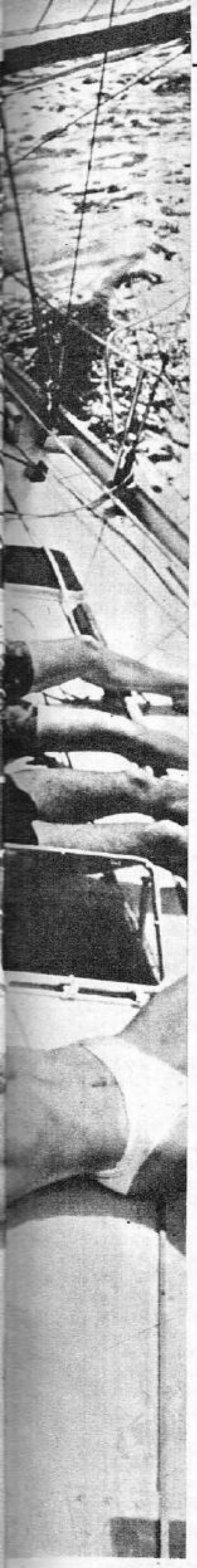
Realizar un crucero equivale a obedecer reglas, afrontar responsabilidades y disfrutar del aire libre. El orden, la disciplina, el ritmo y la poesía que deben reinar en cualquier travesía.

por NICOLAS GELORMINI

La pequeña "tierra" en que se debe convivir con nuestros compañeros de placer, aventura o sport hace que se deban cumplir ciertas reglas mínimas para no estropear esos momentos tan especiales que otorga la navegación, ya sea a vela o motor.

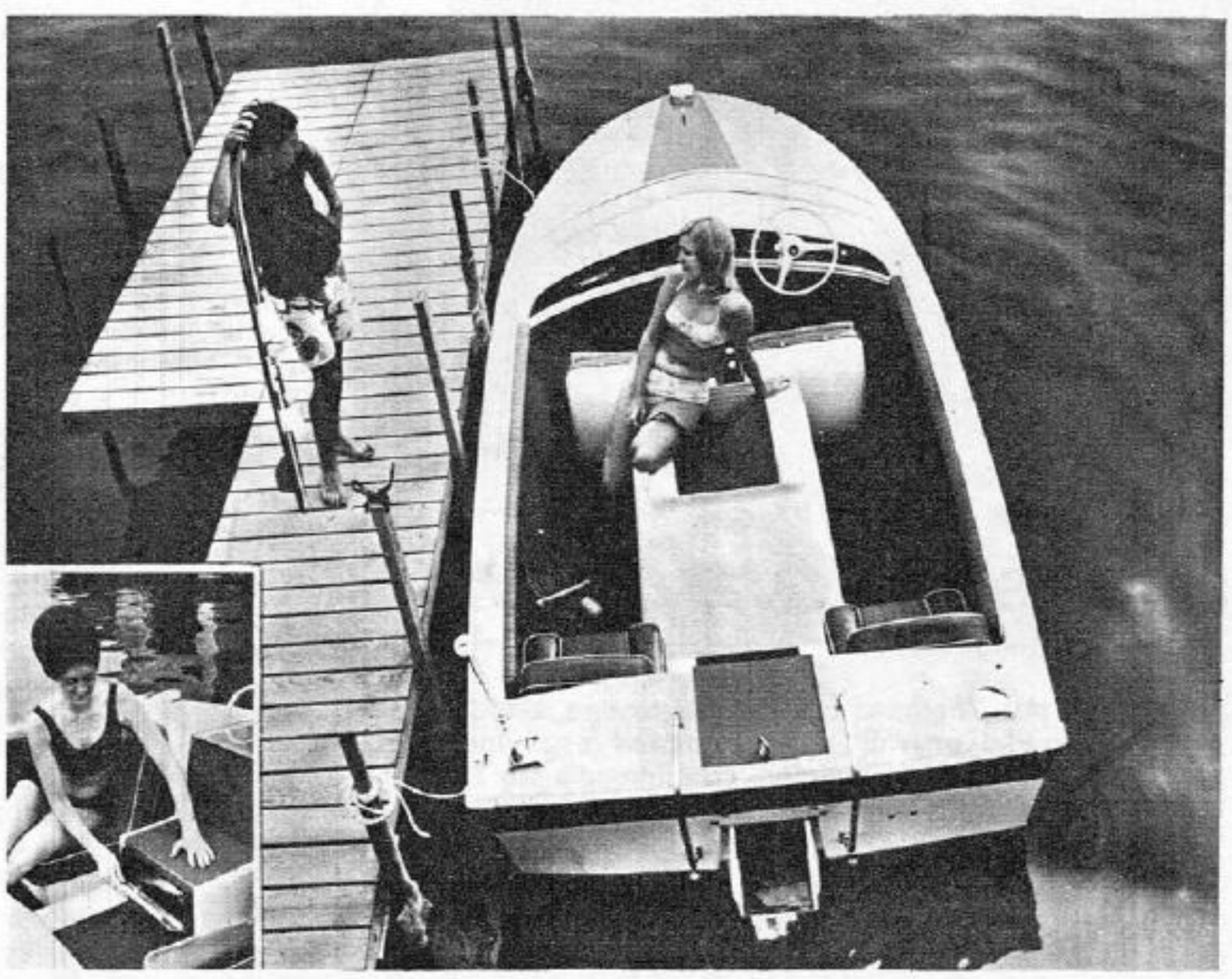
VIDA DE A

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A BORDO

El hombre que navega debe vivir en un elemento que no es igual al que está frecuentemente acostumbrado. Así, pues, la embarcación en que lo hace puede considerarse una "pequeña tierra" en la cual debe habitar y que, por lo tanto, debe estar dotada de los elementos más esenciales. Al mismo tiempo debe regirse por distintas leyes de ambiente, movimiento, ritmo y, fundamentalmente, de adaptación a un medio ambiente, para poder satisfacer todas sus necesidades. Allí se verá trasformado en un ser viviente que participa en un mundo distinto del usual, fundando su seguridad en un elemento construido por el hombre y que es apto para protegerlo y conducirlo a buen destino. De forma tal el hombre se ve trasformado en actor-espectador, abandonando las preocupaciones diarias para participar de un conglomerado de agua, aire y sol. En tales condiciones el navegante dependerá única y exclusivamente de sí mismo, situación que pondrá más de manifiesto cuanto más duras sean las circunstancias por las que deba atravesar. La feliz conclusión de un crucero estará dada por la unión de diversos elementos tales como cualidades de la embarcación, pericia, coraje, etc. Ello constituye quizá el principal encanto de la navegación deportiva, enfrentar un medio libre y puro con la capacidad del hombre, basada fundamentalmente en su criterio de responsabilidad. Muchos son los factores que condicionan la psicología del navegante y algunos requieren el perfecto conocimiento de lo que es una tripulación, de qué es una navegación de crucero y qué puede esperarse de ella.



LA TRIPULACION

Navegar, o, mejor dicho, afrontar un crucero, es decidirse a vivir en una embarcación con un grupo de personas, de cuya buena salud y eficiencia, tanto física como mental, dependerá el bienestar de todos los otros. Es probablemente donde más pueda aplicarse el tan mentado "concepto de grupo", porque a veces la supervivencia depende de él exclusivamente. En este tipo de "paseos" no es aconsejable llevar ni desconocidos ni mucho menos enemigos. Caso contrario, adiós al placer del crucero: lo que puede soportarse durante algunas horas se torna insoportable cuando el contacto dura algunos días. Si deseamos que nuestro crucero resulte una hermosa y excitante experiencia en la cual podamos disfrutar situaciones y emociones genuinas, deberemos elegir con sabiduría a los compañeros de travesía. Pero, ¿cuál es la cualidad que se requiere de un compañero de a bordo? Que sepan vivir y se adapten fácilmente, que estén dispuestos siempre tanto a la limpieza de la vajilla como al desagote de la sentina o al trasvase de combustible. Que sean capaces de afrontar situaciones imprevistas de buen grado, que acepten al prójimo sin falsa susceptibilidad y que sepan disimular la fatiga que alguna tarea les representa. En pocas palabras, personas de tolerancia mutua y solidaria, y no toda la fauna humana que arrastra su pereza e indolencia por la tierra. A bordo, la corrección y gentileza, no de forma meramente, tienen un aspecto fundamental y la educación debe reinar siempre.

EL ORDEN

Hay un viejo dicho: "el que es desordenado, en el barco se ordena". No sólo debe recomendarse sino exigirse imperiosamente. Pero aquí debe hacerse hincapié en la responsabilidad del "capitán". Una buena distribución de los turnos de guardia, una equitativa distribución de las tareas de a bordo (sin preferencias ni distinciones) inciden favorablemente sobre el ánimo de todos, con lo que el espíritu de colaboración se ve favorecido. Aun desde el punto de vista de la seguridad colectiva debe exigirse el orden en las pertenencias de cada uno. Resulta obvio señalar lo importante del perfecto orden de los instrumentos de navegación y su fácil acceso aunque sea a las tres de la mañana y esté solamente despierto el que hace guardia. Claro que a veces el más perjudicado es el que no lo guardó donde correspondía, porque habrá que ir a despertarlo para ver dónde quedó guardado. Capas, botas, etc., bien ordenadas evitan mojaduras innecesarias y la prolijidad en los elementos de salvamento permite evitar con fortuna más de una difícil situación.

LA DISCIPLINA

Evidentemente, constituye un aspecto del orden que debe haber a bordo.

Debe entenderse por ella la ordenada ejecución de las tareas, ya sean preestablecidas o imprevistas, con la mayor responsabilidad por parte de cada uno. Claro está que los encargos pueden ser más o menos agradables, pero todos son necesarios y desde cualquier punto de vista que se los mire tienen para el deportista la misma dignidad. A cargo de la disciplina está el capitán, y hermano, primo o amigo deberán baldear o fregar los platos en tanto a él se le ocurra. Por ello un buen comandante se autoexige siempre un poco más que a su tripulación.

EL RITMO

Una de las características más relevantes que tiene la vida a bordo es el distinto ritmo que debe imponerse a todos los aspectos y manifestaciones de la vida cotidiana. La vida en tierra reposa sobre una infraestructura que nos asegura permanentemente una serie de servicios y soluciones que a bordo debemos proveernos nosotros mismos. En nuestra casa cerramos la puerta y nos vamos a dormir; a bordo llega la noche y alguien debe vigilar, mantener el rumbo y estar listo para cualquier imprevisto. Los turnos de guardia se suceden regular y severamente y la tranquilidad con que reposa el resto depende de la conciencia con que cada uno cumple la misión que le corresponde. La despertada a un compañero para ser relevado, la comunicación a él del estado del tiempo y del mar o del río, la taza de café que se toma a medianoche en solitaria compañía, etc., etc., son eslabones de una cadena que termina trasformándose en un lazo de real y sincera amistad en torno a los que alguna vez navegaron juntos. Creemos que no hay otro ejemplo como el mar o nuestro río para obtener ese resultado.

UN TEST PSICOLOGICO

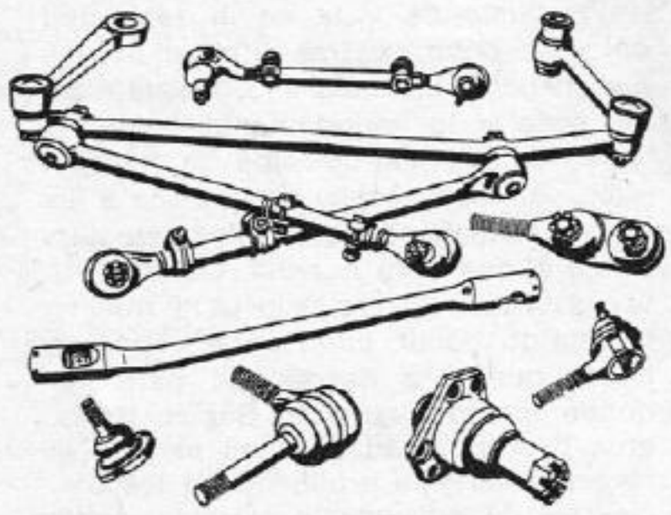
El carácter y la vocación de un "hombre de mar" se verifican solamente sobre el terreno, o mejor dicho, sobre el agua. Por ello es aconsejable llevar un alto porcentaje de tripulación que tenga conocimiento y experiencia de lo que es un verdadero crucero. Con respecto al espíritu de la navegación, creemos que puede ser considerado un verdadero test psicológico, desde el momento que pone al individuo frente a responsabilidades ciertas y concretas, inmediatas e impostergables. Debe, pues, estarse siempre listo para tomarse una decisión, no dentro de un minuto, sino ya, en ese preciso momento.

Es comprensible que, por tal o cual motivo, las diversas fases de nuestra personalidad tienen ocasión de revelarse a bordo, nuestra capacidad para trabajar en conjunto, para realizar solos un trabajo largo y aburrido, para evaluar y resolver acertadamente una situación de emergencia. Un crucero deportivo puede ser una verdadera "vacación humana", en uno de los sentidos más amplios de las palabras; en el mar pierden sentido los convencionalismos, los comportamientos estereotipados. Es decir, lo exterior cede rápido paso a lo interior. Una embarcación es, sin lugar a dudas, un mundo de realidades, hecho para el que quiere esa realidad, donde reinan la autenticidad y simplicidad de una vida donde todos los actos son necesarios, ordenados y tienen un fin, un fin útil e inmediato.

Y después está el agua, que es el personaje central de la aventura, el rey indiscutido. En la ciudad solamente el cielo nos presenta a veces un espectáculo bello y sugestivo, alegrando el paisaje. Frente al mar o río se suma a él la móvil e infinita superficie del agua, dándole pleno significado y sentido a la vida de a bordo. El sabor del mar o río y el perfume del aire constituyen quizá el mejor y más íntimo premio de una larga travesía, que todos los que alguna vez tuvimos el privilegio de realizar evocamos con nostalgia.

En bien de su propia seguridad use

extremos y rótulas **Thompson**



Fabricados por Thompson Ramco Argentina, UNICA planta industrial argentina que produce esta línea para el mercado de reposición con licencia de fábrica de los Estados Unidos.

Estos fabricantes de automotores han adoptado como equipo original nuestros varillajes de dirección o rótulas de suspensión y en determinados modelos, ambos elementos:
INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S.A., CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S.A., FIAT CONCORD S.A., FORD MOTOR ARGENTINA S.A., GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A., JOHN DEERE ARGENTINA S.A., DINFIA.

FABRICANTES DE AROS DE PISTON, VALVULAS, VARILLAJE Y EXTREMOS DE DIRECCION, ROTULAS DE SUSPENSION Y ASIENTOS DE VALVULAS

TRA **Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F.**
FERREYRA - CORDOBA

BAJO LICENCIA Y SUPERVISION DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. (Ahora, TRW INC.) DE EE. UU.

DISTRIBUIDORES: GOFFRE, CARBONEY CIA. S.A.C.I. - WILL L. SMITH S.A.C.I. - CADMA S.A.C.I.F.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MANUAL DE STYLING

TODO TIEMPO PASADO...

El dibujo de los Vintage encierra una característica especial: traslucir todo aquello que compone su imagen y su carácter particular

por HECTOR LUIS BERGANDI

12a. nota

Un par de semanas atrás nos pusimos a charlar sobre autos sport, cómo dibujarlos correctamente, cuáles eran sus características principales y, sobre todo, cómo hacer para saber diferenciar los verdaderos autos sport de aquellos que, aun teniendo la pinta de un verdadero sport, tenían menos características deportivas que un tranvía.

Luego, y siguiendo con la parte deportiva de la cosa, encaramos otra lección, charla o como le guste llamarle, en la que analizábamos las características que definen a los autos de carrera de fórmula, y allí descubrimos que el auto, como la persona, tiene carácter, personalidad y hasta sexo.

Hoy, cuando nos proponemos encarar un estudio a vuelo de pájaro sobre los autos del pasado, también vamos a empezar por un breve análisis de los puntos que a un dibujante le pueden ser útiles cuando le encarguen una ilustración de un "auto viejo".

Por principio hay que salir de un error, que es muy frecuente entre la gente que sabe de autos pero que no tiene la iniciación necesaria como para saber encasillar a cada modelo en el momento histórico que le corresponde. En ellos es muy común escucharlos hablar de cualquier auto viejo como si fuera un Vintage. Y Vintage no quiere decir viejo ni mucho menos, sino que es un término que se eligió para identificar a los modelos aparecidos en una época muy definida.

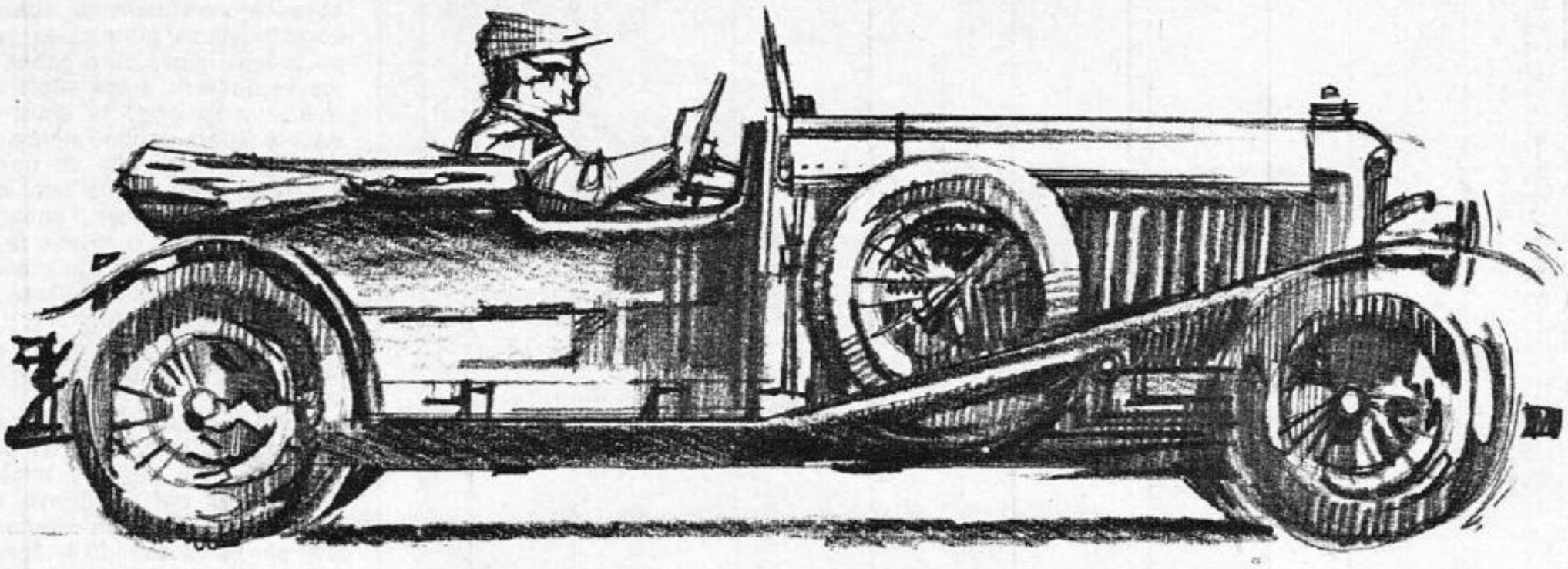
Los primeros autos de la historia, aquellos que tenían una especie de gran caldero en la trompa dentro del cual se cocinaba el nefasto puchero cuyos locomotrices vahos concedían el don del movimiento al aparatejo; una gran rueda de madera adelante con los rayos tallados, uno a uno, a mano; otras dos ruedas atrás un poco más ordinarias —acaso conseguidas en un remate de remanentes de ferrocarril—, un señor parado *como orador de monumento* en la posición de guía, agarrando con la punta de sus enguantados deditos una regia palancota de *fierro del de antes*, y una pila de señoras con mucho busto y muchas plumas y señores bigotudos de "capello a cilindro"; bueno, aquellos primeros autos pertenecen al paleolítico de la era del carricoche automotor.

Más adelante, desde la aparición de los primeros autos con ganas de llegar a ser autos, hasta principios de siglo, se inició un primer ciclo documentado que se dio en llamar Período Victoriano, en el cual se integran todos aquellos autos que se negaron a ser fábricas de paellas ambulantes. El segundo ciclo (Período Eduardiano) se cumple desde principios de siglo hasta los comienzos de la primera Trenzada Mundial, y en él se agrupan todos los coches que, si bien eran producidos por fabricantes perfectamente organizados para la producción y venta de sus productos, se ataban todavía a viejos sistemas artesanales de trabajo, y aún no lograban que sus coches alcanzaran performances realmente significativas.

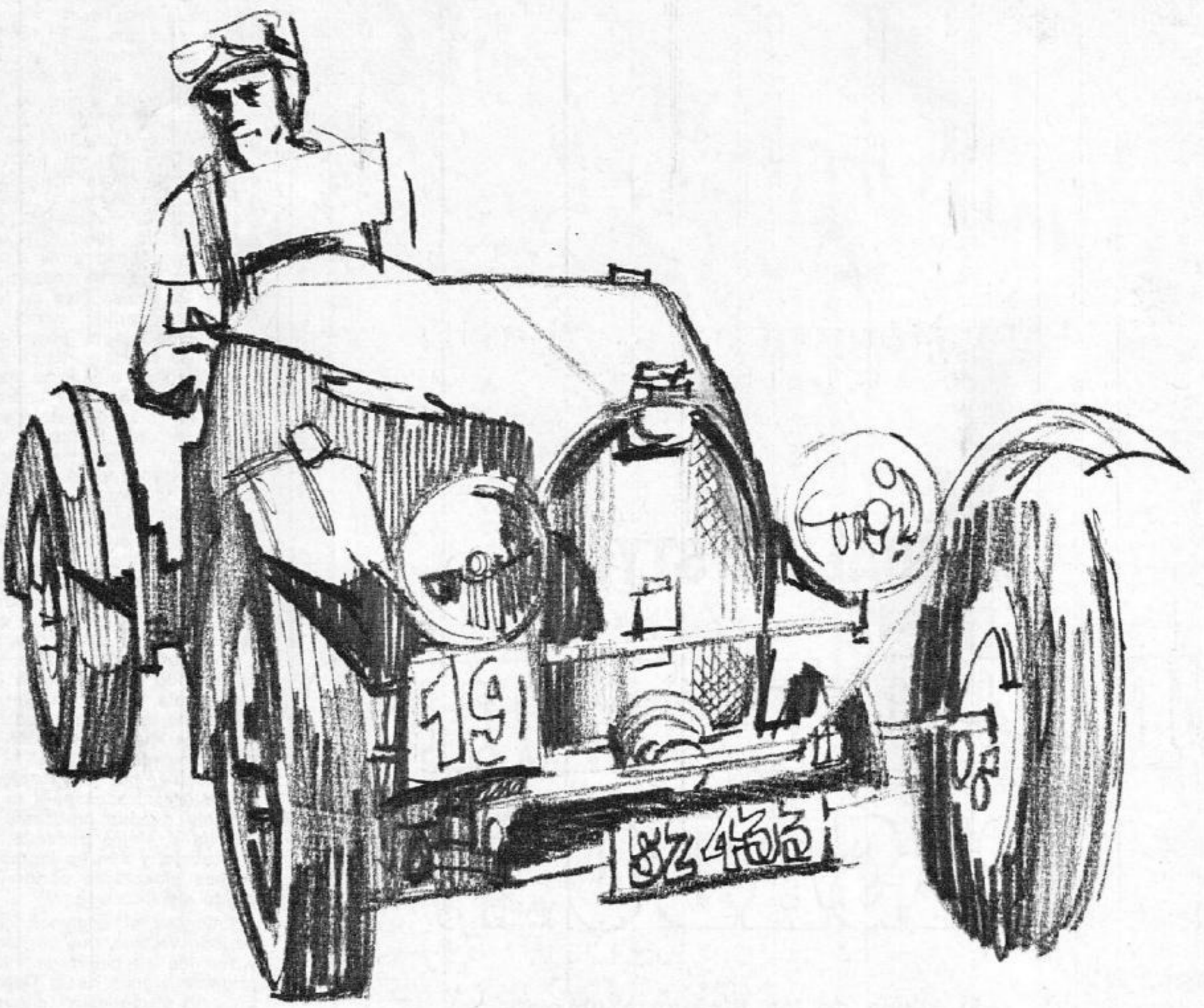
Entonces sí llegamos al verdadero período Vintage, que comienza en 1919 y termina alrededor de 1930, con los primeros signos de la Depre Europea. En este grupo están encuadrados los autos más lindos de toda la historia del automóvil, porque fue entonces cuando se amalgamaron todos los factores que hacen "lindo" a un auto. Belleza, elegancia, terminación ¡y una performance de la madonna! Epoca de

→

CORTAR POR LA LINEA DE PUNTOS

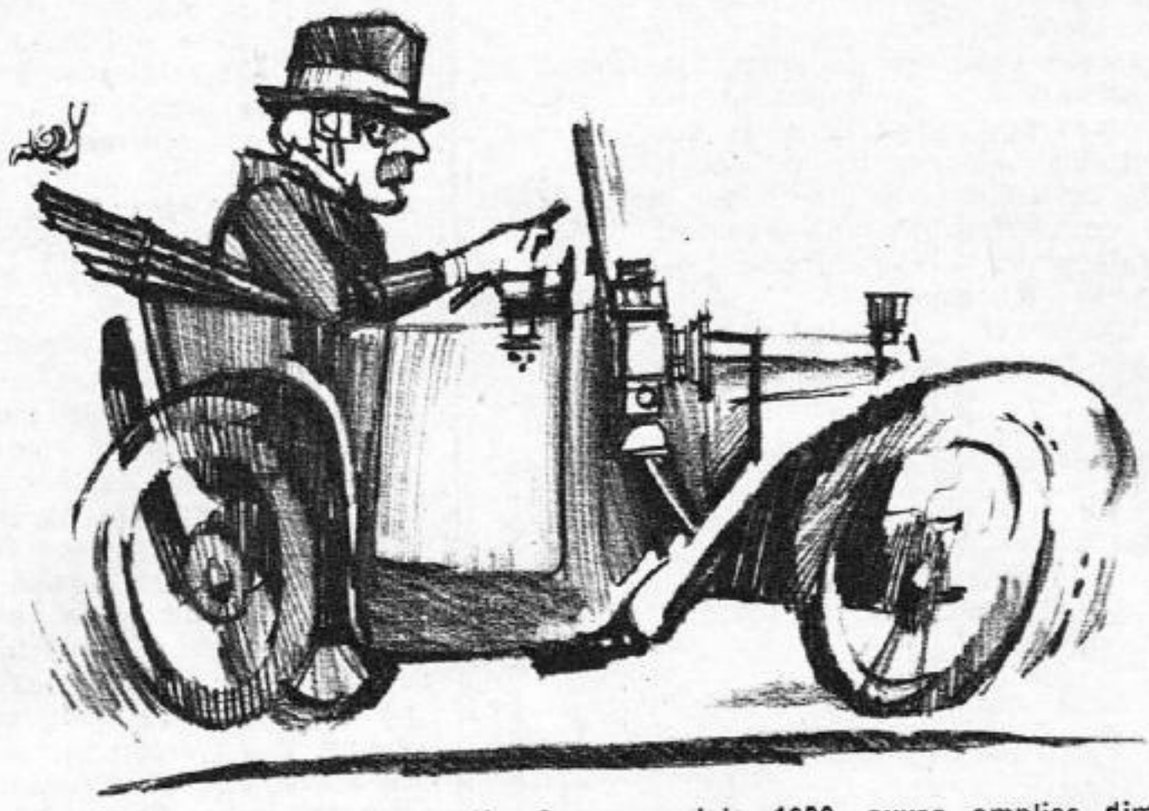


Perfil del Bentley. Este, como el resto de los dibujos de esta nota, fueron realizados en papel del más común, con cabitos de lápices comunes. a la manera de los bosquejos que le convendría practicar a usted.

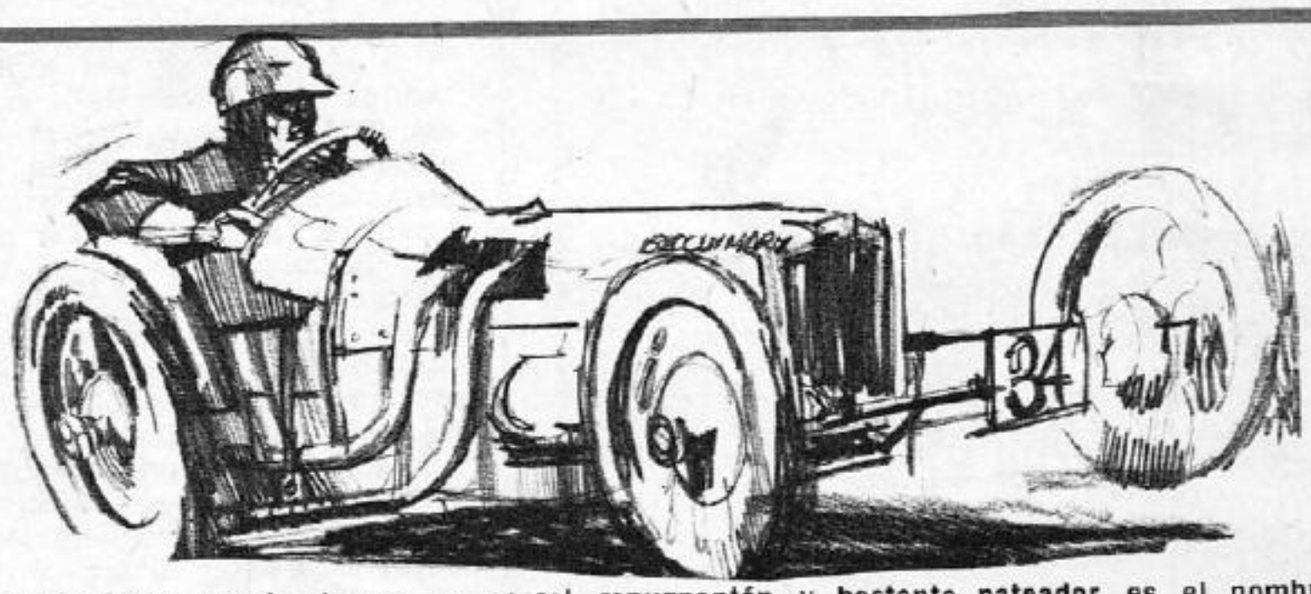


Estos son los rasgos característicos —a muy grosso modo— de la Bugatti Type 35. El dibujo en detalle de la misma permitiría, cualquiera sea el ángulo de enfoque, el lucimiento de cualquier dibujante.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Esta es la caricatura del famoso Austin Seven modelo 1922, cuyas amplias dimensiones albergaban cómodamente a dos niños de edad preescolar apretados. Russell Brockbanck debe haberse inspirado en él al crear el autito del mundialmente célebre Major Upsett. De nada, Russ...



El Bloody Mary, aparte de ser un coctel repugnantón y bastante pateador, es el nombre de este simpático autito, que corría en la época de las Bugatti, y les hacía la vida bastante imposible...

Es notable como las generaciones actuales se entusiasman por el estudio y aun por la colección de autos antiguos. De donde se desprende que desde nuestra más tierna infancia, nos fascina el romanticismo que emana del herrumbre.

reyes, de capos de la construcción, de gente que se fundía en defensa de la calidad de su marca. Epoca de romanticismo en la que las cosas se hacían bien o no se hacían, y que obligó al diletante a la utilización del término Vintage (o sea, "Cosecha", como los vinos añejos) para referirse a ellos.

Pasada esta Epoca de Oro —y tras ella la segunda Gran Podrida— comenzó la era de las grandes producciones en serie, con su tecnificación, su pérdida de personalidad netamente definida, la utilización de un mismo casco para la fabricación de tres o cuatro marcas distintas dentro de una gran "Usine", en fin, todo aquello que hace que las juventudes actuales envidiemos a las juventudes pasadas, la dicha de haber convivido, en época y contacto, con los mejores autos del mundo. Hoy tenemos la dicha —algunos— de ver los autos más modernos que se puedan imaginar, rodando a 350 km/h sin más ruido que el sibilante soplido de una turbina, pero cuánto hubiéramos pagado por presenciar aunque sea un sólo viraje de una Bugatti Type 35, color azul Francia, con el piloto asomado a un costado y las ruedas llorando por los malos tratos; con forma de auto, y no de "feta de queso"...

Dentro de la última época, se califican a los modelos de gran calidad de diseño y funcionamiento como "clásicos", y como ejemplo de uno de ellos podríamos citar al Mercedes Benz "Ala de Gaviota".

Desde el punto de vista del dibujante, la primera recomendación que hay que hacer se refiere al estado de ánimo con que hay que encarar este tipo de trabajos. Por principio no hay que "disculparse" de nada, porque si usted es capaz de dibujar con éxito la Liebre de Copello, o, lo que es más difícil, cualquier clase de monopostos, no tiene por qué "arrugarse" para hacer un Mercer Raceabout.

La base es la misma que aprendimos al principio, ¿se acuerda?, cuando decíamos que cualquier auto "cabe" dentro de una caja de lados rectangulares. Las ruedas se "fabrican" tal como también hemos estudiado en una clase totalmente dedicada a ellas; lo único que varía en toda la "maniobra" es que para dibujar un auto antiguo, realmente hay que ponerse a dibujar munidos de la paciencia —o el tiempo— necesarios como para copiar bulón por bulón, remache por remache, rayo por rayo, detalle por detalle, todo lo que compone la imagen y el carácter del auto.

Cuando la práctica nos pone duchos en el manejo de las formas generales de un coche, nos encontramos con que con apenas unas pocas líneas podemos llegar a representar cualquier modelo sin necesidad de abundar en exquisiteces. Tal el caso de los bosquejos que acompañan esta nota; ellos no están dedicados al coleccionista, que espera la aparición de los dibujos de su ilustrador favorito para recortarlos y pegarlos en la pared del "bulincito" o enmarcarlos y extasiarse mirando de a ratos el estilo del dibujante, pero la mayoría de las veces acariciando con la mirada las formas queridas del coche de sus sueños, mientras hace gargaritas que quieren ser rebajes.

El verdadero sentido de estos bocetos es demostrar que en dibujo, cualquiera que sea la precariedad de medios o de tiempo por la que se atraviese, puede hacerse cualquier cosa con propiedad y sin que se nos escape de

→

las manos el sentido exacto de lo que queremos representar.

Por otra parte, y con el mismo fin, lo que se quiere demostrar es que para el dibujo "de entrecasa" —del cual nunca quisimos evadirnos durante todo el trascurso de esta serie— no es necesario abusar de la aplicación de detallecitos superfluos, si lo que se quiere es aprender a englobar todo lo que se desprende del espíritu de un coche entre cuatro rayas locas.

Es muy fácil encarar el dibujo de autos antiguos en cuanto al logro de las líneas generales, porque esto se simplifica con el uso bien administrado de perspectiva, pistoletes y un poquito de sentido común, y por otra parte, porque el dibujo de autos "jovatos" es imposible de realizar si uno no comienza copiando. De modo que más que instrucciones de dibujo, lo que nos permitimos hacerle llegar a manera de consejo es una serie de recomendaciones acerca de cómo seleccionar sus modelos.

Para comenzar a dibujar a lápiz, guíese por fotografías, pura y recontra exclusivamente; y de todas las fotografías que caigan en sus manos, seleccione aquellas que más semejanza guarden con la realidad. O sea, no se meta a dibujar copiando de fotos tomadas con gran angular o con cualquier otro procedimiento fotográfico que deforme el modelo original que usted haya elegido para practicar.

No se guíe nunca por los dibujos de los demás. El dibujo de autos Vintage ha reclutado un verdadero ejército de entusiastas y cultores del género, los que no sólo han ido copiándose entre sí, sino que parece ser que nadie aparece en el "mercado" aportando novedades estilísticas.

Por otra parte, la veneración activa de un tipo determinado de automotor puede llegar a ser nociva para la versatilidad del dibujante como tal, y la excesiva idolatría por los autos de época puede llegar a resentir "la mano" de tal forma que, luego, cuando a uno le encargan un auto moderno, lo dibuja con características de antiguo por la repetición sistematizada de recursos plásticos aprendidos de memoria.

Desde luego, cuando uno ve las ilustraciones de William Motta en Road & Track, o de Ken Dallison de Car and Driver, o de cualquiera de los especialistas de aquí, de allá o de la otra cuadra, nos parecen de lo más correctas; pero cuando uno ve un monoposto actual, o un sport-prototipo, o una escena de acción, o un utilitario de nuestros días, pintado por los mismos tipos, la aprobación no es tan incondicional.

Sea personal. Busque la variedad, porque en la variedad no sólo está la calidad sino que también está el gusto. Y aprenda a dibujar bien cualquier coche sin enamorarse perdidamente de un tipo de auto en especial, porque si en su futuro estuviera escrito que usted va a parar su olla con el dibujo de automóviles, siempre le va a dar más satisfacciones la certeza de que usted puede hacer cualquier cosa bien, y no una sola cosa mejor que bien, *y no por eso insuperable.* Por otra parte, y desde el punto de vista económico, en nuestro país hay muchas posibilidades de "hacerse la diaria" con el dibujo, pero mucho mejor que eso es ser un profesional hecho y derecho, auténtico y responsable.

Por último, y si usted no piensa dibujar autos sino porque le gustan y se le da la gana, está de más que nos gastemos en decirle si es mejor dibujar de todo que dibujar una cosa en especial, pero por lo menos acéptenos un consejo. Los autos viejos, cuando uno aprende ciertas recetitas propias de memoria, no tienen más secretos, y cuando mejor uno aplica esas recetas, más admiración suele despertar entre los habitués a su atelier, fomentando en usted algo que no será deseos de "perfeccionarse en la especialidad" sino que en realidad lo enterrará en una abulia escapista, en una falta de deseos de hacer otra cosa por miedo a que le salgan mal y los demás lo descubran.

Hágame caso, no se "especialice". No sólo puede llegar a rendirle unos cuantos pesos a fin de mes, sino que será un aliciente más para buscar el progreso.

Lea en el próximo número la última nota de esta serie:
DANDO VIDA CON COLOR.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LO SUPREMO EN DOS RUEDAS

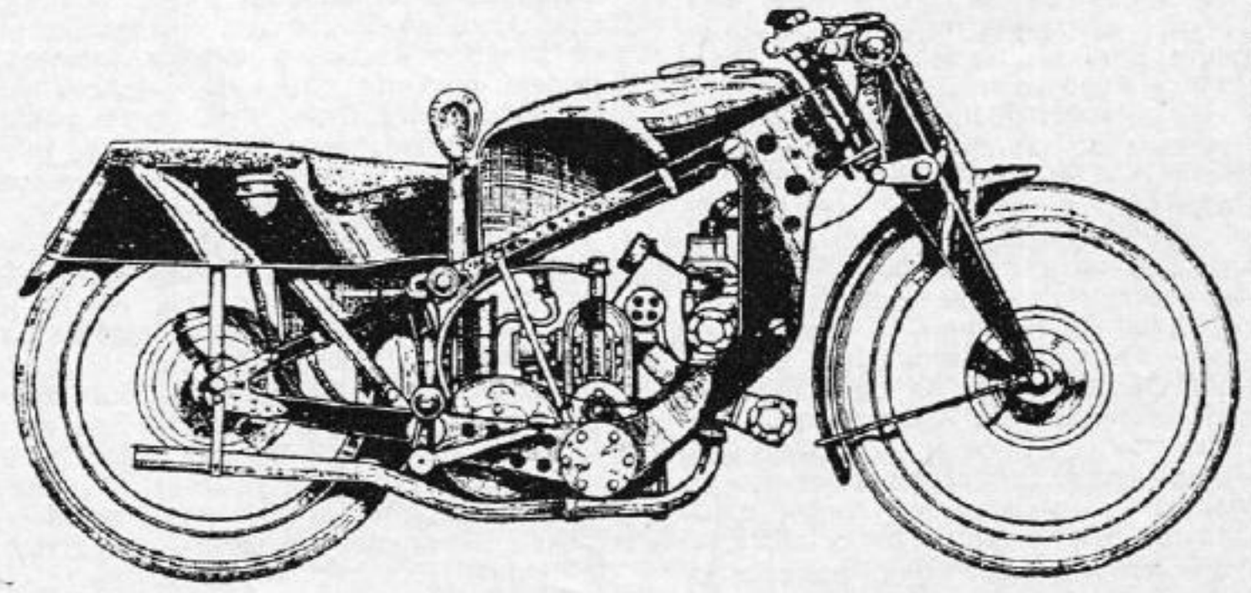
1ra. Parte

La motocicleta Grand Prix más conocida por nosotros. La Gilera cuatro cilindros fue el símbolo de varias épocas del motociclismo deportivo internacional.

Desde los primeros años, dos después que la Casa de Arcore fue fundada (1911), Gilera empezó a aportar por las filas de la competición deportiva. Actualmente no pasa nada, salvo algunas intervenciones semioficiales en Italia en carreras de regularidad u ocasionalmente en las de cross, pero siempre como un oficialismo bajo el poncho.

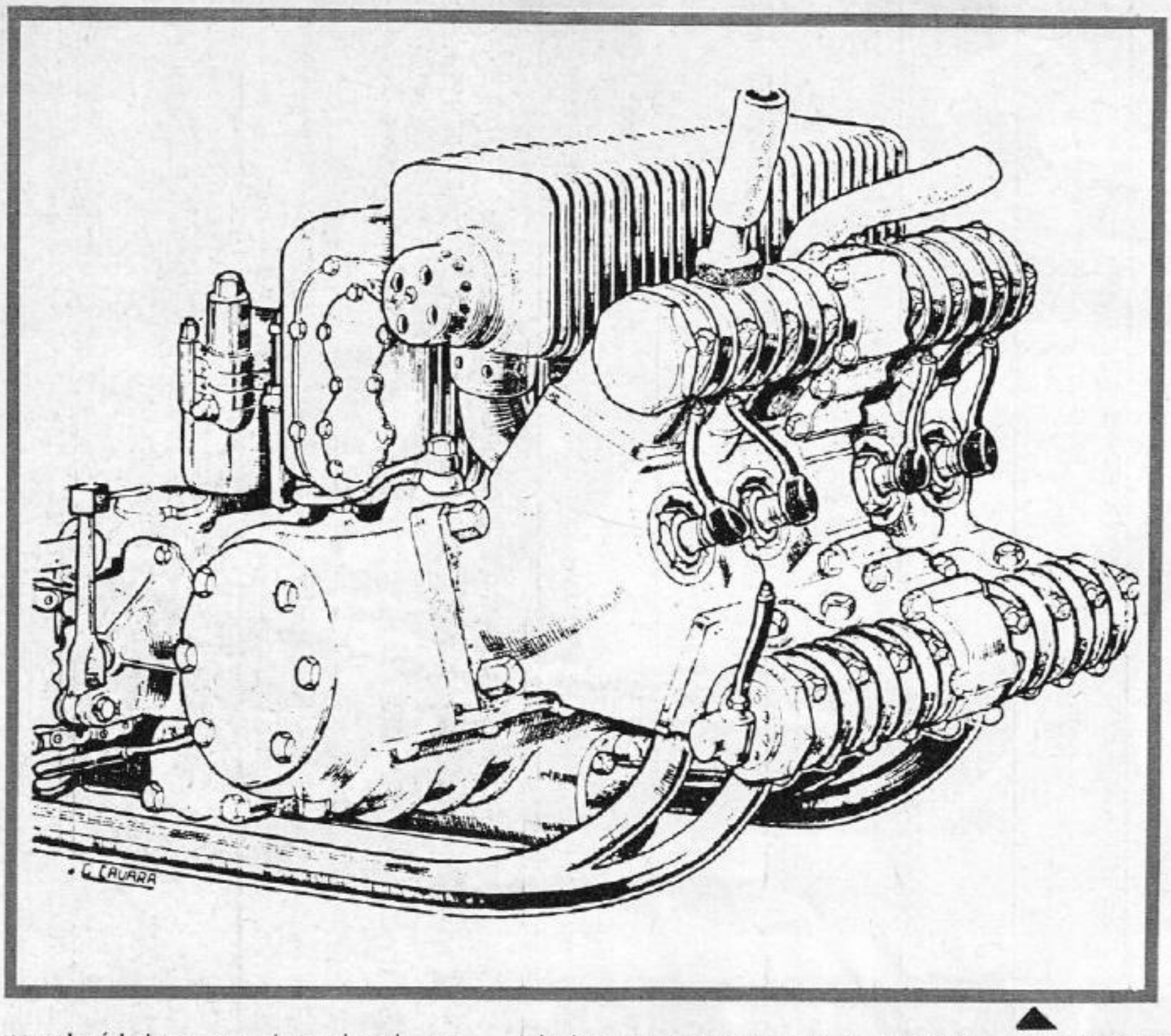
De las primeras motos, las de válvulas laterales a las inolvidables "cuatro", se repartió una vida deportiva que llenó de halagos a la empresa. Una vida que quedó trunca ahora, vaya a saber uno por qué razones. Que a la fábrica no le interesa ganar carreras con motores de doble árbol de levas a la cabeza, porque todos sus productos eran los bien probados tipo "Varillero"; que había que empezar prácticamente de nuevo aunque se tomasen como punto de partida a la Gilera cuatro; que esto, que aquello.

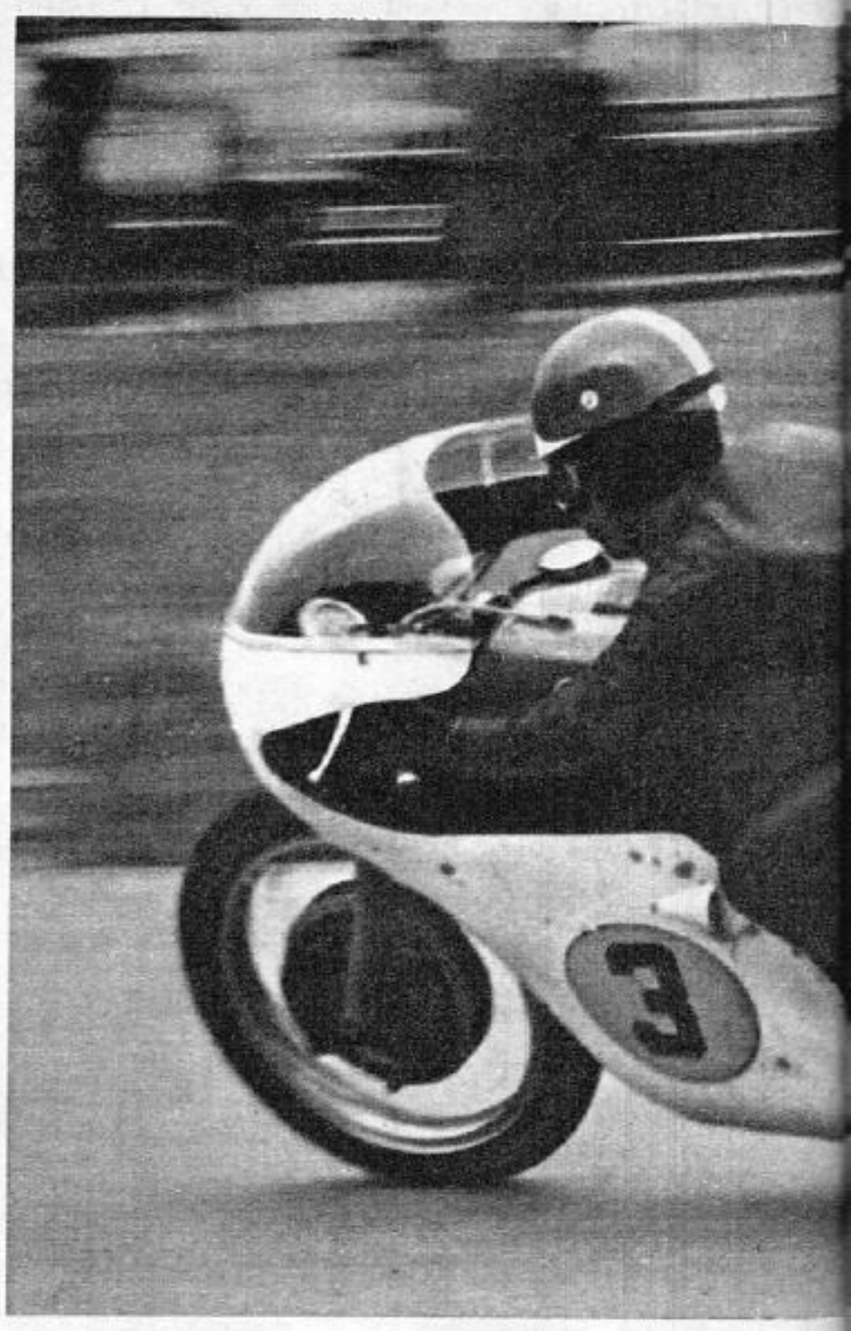
En los comienzos deportivos se empezó modificando motos de serie en auténticos aparatos de competición, mutando esencialmente el sistema de distribución. En 1927 se experimentó un **monoalbero** a cadena, en 1932 un tres válvulas con varillas y balancines (cosa por demás extraña) y finalmente, en el 34, una tapa de



La Rondine fue la precursora de las Gilera 500 cuatro cilindros. Tenía el doble árbol, sobrealimentador y refrigeración a agua. Corría por los años 35-36.

→





un solo árbol superpuesto accionado por una cascada de engranajes.

LOS PRIMEROS TRIUNFOS

Comenzaron en las carreras de regularidad, especialmente los dos triunfos consecutivos en los años 30 y 31 en los Seis Días Internacionales de Regularidad; es de destacar que se lograron con máquinas estrictamente de serie. Fueron ellos los que impulsaron decididamente a la fábrica a lanzarse oficialmente a las carreras de velocidad pura.

NACE LA CUATRO CILINDROS

El diseño de este modelo se debe especialmente a dos técnicos romanos: el ingeniero Carlo Gianini y Pietro Remor, que gracias al apoyo mecenístico del entusiasta y conde (dos causas necesarias de un mecenas) Bonmartini pudieron llevar a cabo su delirio. Alrededor de estos nombres, títulos y apellidos se formaron dos sociedades: la G.R.B. en 1926 y la O.P.R.A. en 1927; que procedieron a la fabricación de motores de cuatro cilindros verticales, de un solo árbol arriba, comandado por un tren de engranajes. El primer ejemplar, refrigerado completamente a aire desarrollaba legendarios 26 H.P. a 6.000 vueltas. Otro motor, pero con refrigeración mixta, es decir a agua en la tapa de cilindros, en la zona de la bujía y el escape, y aire en la zona de admisión, entregaba 32 HP a 6.500 rpm.

Esta iniciativa garibaldina tiene vida corta (poco más larga que la de un "exagerado" de 100 mm), la sociedad se disuelve. Pero todo recomienza a fines del año 1934, cuando la Compañía Nacional Aeronáutica de Roma (C.N.A.), que en ese entonces tiene al mismísimo Gianini como director del Departamento de Proyectos y consiente en seguir estudiando sus experimentos motociclísticos.

Proyectan entonces una motocicleta entera. Tanto como para ir activando el asunto. Así nace la Rondine, una cuatricilíndrica refrigerada a agua y sobrealimentada (esto último lo permitían los reglamentos de la época pero por poco tiempo más). Tenía un rendimiento muy superior a las motocicletas de su tiempo. El motor entregaba 80 burros a 9.000 vueltas y la velocidad de más de 220 km/h. ¿Qué te pá, Gorosito, para el año 34?

En la temporada del 35 la Rondine racionalmente carenada obtiene algunos records mundiales; triunfa en Trípoli, en Pescara, donde Piero Taruffi hace un tramo cronometrado a 214 y con una multiplica no del todo veloz y remata con un récord de vuelta en Monza a 172,084 km/h.

A fines de 1936 todos los proyectos, planos y las dos versiones construidas van a parar a manos de Gilera. El motor tenía 52 mm de diámetro por 58 de carrera, 492,8 cm³ e inclinado hacia adelante en 45º, refrigeración total a agua con radiador y circulación del agua por termosifón, distribución a doble árbol, comandados por engranajes, dispuestos en el centro de los dos grupos-cilindro, válvulas inclinadas a 90º, resortes de válvulas cilíndricos en baño de aceite.

Los detalles más revolucionarios eran la transmisión y la alimentación. La primera era a engranajes, con el primario trabado y colocado entre la primera y segunda biela, comenzando de la derecha. Una solución que posteriormente sería clásica en todas las Gilera "cuatro". Este tren de engranajes accionaba el compresor "Roots" a lóbulos rotantes, modelo bastante difundido entonces en los automóviles Grand Prix (for example el Alfa Romeo) pero rarísimo en las motocicletas, para las cuales siempre se prefirió el tipo a paletas.

La lubricación era a cárter seco, con doble bomba accionada a engranajes, encendido a magneto cilíndrico, los cambios en el block con cuatro velocidades y embrague a discos múltiples.

Sustanciales reformas fue sufriendo este modelo. El árbol de levas del tipo cigüeñal fue substituido por uno típico a rulemanes y adiós Talón de Aquiles, se mejoró el circuito de aceite y se adoptó un cárter con elegantísimas aletas cromadas.

LA CUATRO VERDADERA

La primera cuatro cilindros verdadera y propia estuvo lista para el comienzo de 1937, y su piloto fue el ingeniero Piero Tarufi, que también había estado enhorquetado en los modelos anteriores, desde la G.R.B. a la Rondine. Obtienen una serie de éxitos notables; triunfan en el campeonato italiano, la Milano-Taranto con 117 de promedio a través de 1.283 kilómetros de recorrido. Logra batir a las Norton oficiales en los GP de Berna y Ginebra; pero tiene que resignarse frente a las sajonísimas BMW, en su propia tierra, en el GP de las Naciones en Monza. El año de gracia de la Gilera cuatro es el 39, cuando Dorino Serafini conquista, con el modelo sobrealimentado el Campeonato de Europa.

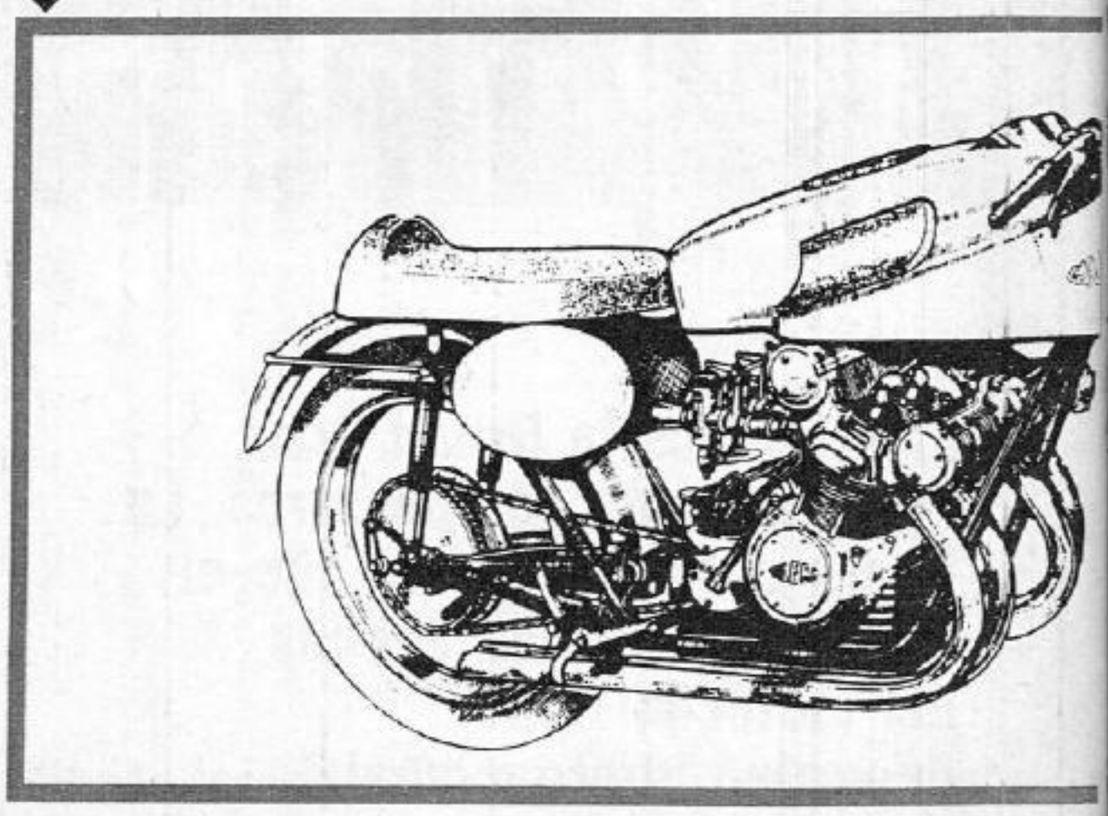
A la máquina se le siguen adaptando una serie de mejoras. Un freno a tambor central en la rueda delantera, construido de aleación liviana. Además sufre un pequeño aumento de potencia, ahora con 85 CV y 230 kilómetros de velocidad máxima.

El motor Gilera sobrealimentado de preguerra. Ganó el Campeonato de Europa de 1939.

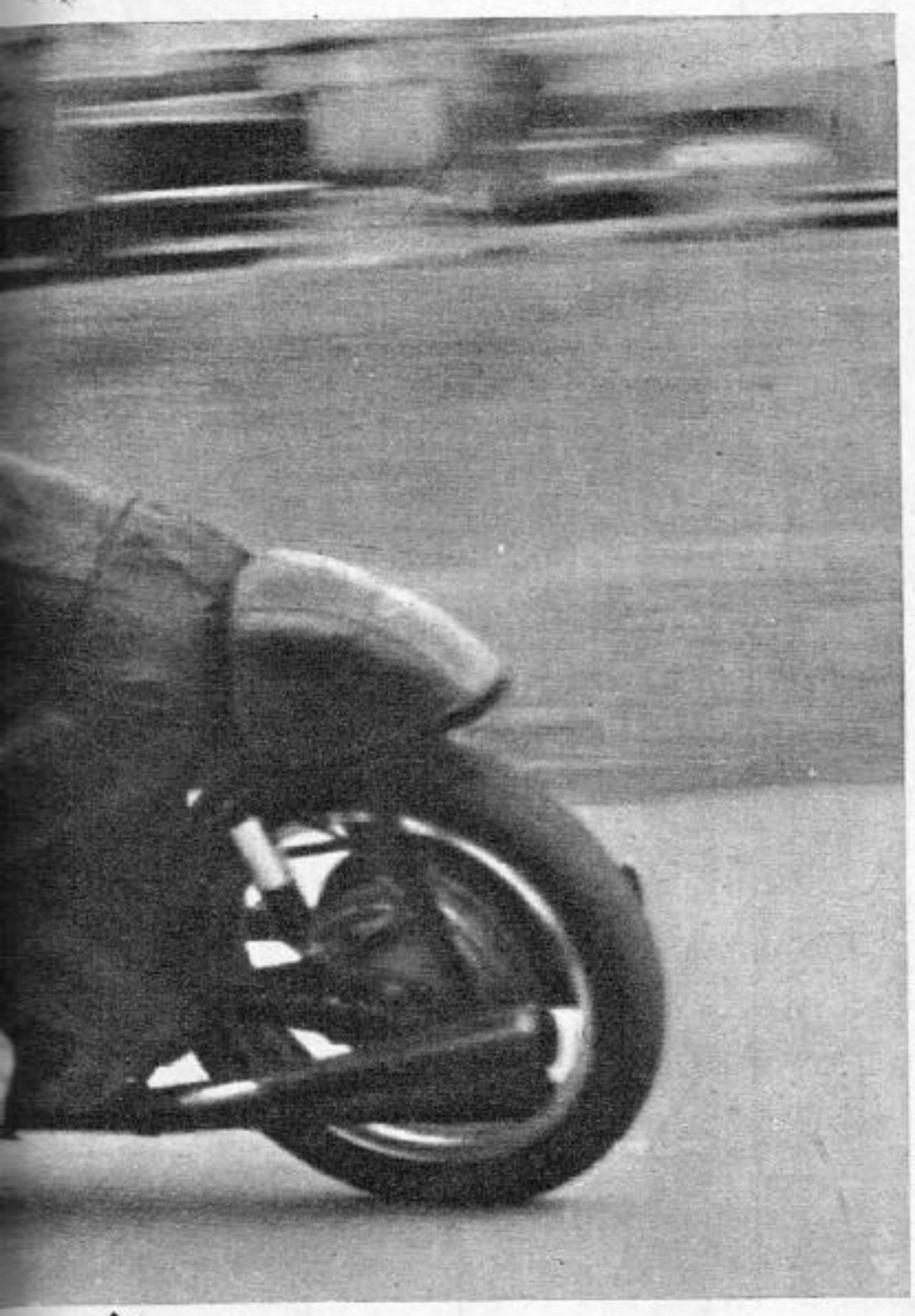
Con este modelo empezaron a obtener los campeonatos del mundo a troche y moche. Esta versión semicarenada es del año 1952.

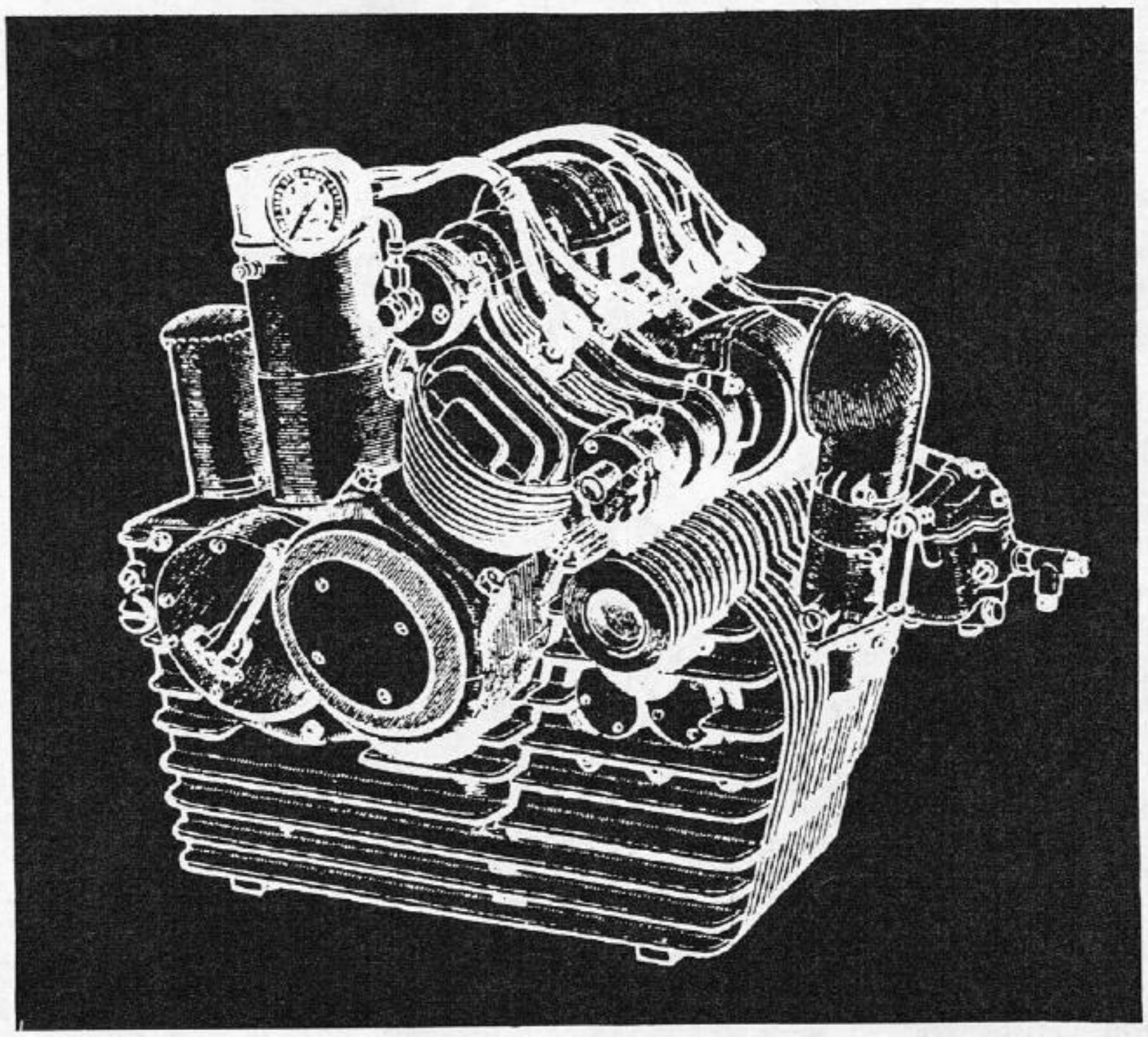
ADIOS AL COMPRESOR

La nueva fórmula de motor aspirado (1946) obliga a los técnicos de Gilera a adaptar dos carburadores para alimentar



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Benedicto Hugo Caldarella y Héctor "Tatún" Pochettino fueron dos argentinos que se dieron el gran gustazo de manejar las Gilera cuatro. En la foto, Caldarella en Villa Carlos Paz.

el medio litro. La potencia desciende a 50 CV. El italiano Pagani se lleva el Campeonato Italiano de ese año, después de llevar el entusiasmo del público a límites inimaginables, en la prueba final de Génova, en una carrera que quedó para la historia, con el guzzista Balzarotti.

UNA NUEVA CUATRO

Origina el nuevo modelo un hecho algo curioso. En 1940 Gilera construyó un motor Grand Prix de 250 cm³ sobrealimentado, del cual se habló mucho aunque realmente nunca fue visto. Los datos que proporcionaba el departamento de prensa de ese entonces, la describían como una versión sobrealimentada y poco corregida de la 500. Y con refrigeración a agua. Poco después se confirmó que era a aire.

No se puede afirmar que la Gilera 500 cuatro cilindros posguerra era directamente derivada de la sobrealimentada de los 37-39, sino que exteriormente y salvo características técnicas elementales tenía como patrón constructivo la 250 del 40 y no precisamente la 500.

La potencia de los primeros ejemplares llegaba a los 50 CV a 8.500 vueltas.

Gloriosa fue la carrera de la Gilera cuatro desde los años 1948 al 57, año del famoso pacto de abstensión; obtiene los campeonatos del Mundo con Masetti en el 50 y 52; a Duke le tocan los del 53, 54 y 55 y nuestro conocido Líbero Liberati en el 57. Durante todos esos años la Gilera se mostró como un aparato dócil, muy manejable, muy mejorada con respecto a su progenitora, la sobrealimentada, pero algo falta de potencia y velocidad en comparación con las Norton y A.J.S. de esa época.

Por ejemplo en el 49 la A.J.S. Puercoespín obtuvo el título mundial gracias a su mayor versatilidad y de la mayor experiencia de sus pilotos en los circuitos mixtos europeos. En 1950 la Norton con el cuadro "Featherbed" y Duke arriba fueron los rivales más duros que tuvo la Gilera cuatro a través de los años.

El motor experimental 250 de cuatro cilindros y refrigeración a aire. Este motor originó la última versión del cuatro cilindros de 500. El 250 nunca llegó a usarse, fue construido en 1940.

SIEMPRE EN PUNTA...

DEPORTE MOTOR

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

LW1
RADIO UNIVERSIDAD
580 kilociclos

CORDOBA

ANEXO J PUBLICIDAD

UN TA

Muy pocos pilotos de Turismo trascienden el ámbito de la categoría. Angel Monguzzi es uno de ellos, por sus excelentes condiciones y por los continuos triunfos en la categoría hasta 1.150 cm³, donde ya no tiene rivales

Como si fuera un magnate local, a Monguzzi en Córdoba se lo discute, se lo admira y, bien o mal, se habla de él. Por supuesto, hay razones: juega al golf y gana, se sube a un auto de carrera y hace maravillas, siempre tiene coches interesantes y ese conjunto de cosas que para muchos "hacen a la vida digna de ser vivida" le han adjudicado la categoría de algo así como un play-boy cordobés.

Sin embargo, todos los que piensan así hubieran sentido posiblemente una gran decepción al escuchar la sincera respuesta de Angel Monguzzi ante una pregunta de CORSA: "¿Por qué no cambió el auto por uno más potente?" "Simplemente porque no me quiero enterrar económicamente. Con el Renault estoy justo, pero si me meto con un auto más grande es probable que por ahí me pase lo que a tantos, que un día se encuentran fundidos sin saber cómo. Claro que me gustaría un auto más veloz, pero si no surge alguien o un equipo que me lo ofrezca, yo no me lo voy a costear, por ahora."

Se explica fácilmente sabiendo que una de las principales características de Angel Monguzzi es precisamente que le importa muy poco lo que hagan o digan los demás. Está en lo suyo y hace lo que le gusta. Vende autos (de eso vive) y tiene tiempo para dedicarse alternativamente al golf o a los autos. Los dos deportes le apasionan. "Paradójicamente —señala—, pareciendo dos cosas tan diferentes, tienen sin embargo un atractivo en común. Para ambas cosas precisás un entrenamiento, un ritmo y una dosis de «calentura» bastante similares. Creo que de todas maneras, de elegir entre las dos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

L ANGEL MONGUZZI

cosas, me quedo con el automovilismo. En realidad, he abandonado un poco el golf por dedicarme más asiduamente a todas las carreras."

Nunca le preocupó mucho tampoco con qué auto podía correr. Corrió sus primeras carreras con aquellos hermosos Volvo PV 544 (que parecen en cierta forma un Ford '46) porque su padre era agente oficial Volvo en Córdoba, representación que todavía conserva Angel Monguzzi, aunque sólo sea por repuestos. Con ese Volvo ganó seis carreras en 1960, de esas que se corrían en el parque Sarmiento y que no eran válidas por el campeonato argentino de la categoría, pero en las cuales competían muchos de los que hoy están entre las primeras figuras de TM y TC. Y no sólo en el parque Sarmiento; también en varias oportunidades el casi desconocido Angel Monguzzi demostró en los caminos de montaña que detrás del volante del Volvo había algo más que un tipo que andaba razonablemente rápido y bien.

Después hizo un Mini Cooper simplemente porque le gustó el auto. Con él se dio el gusto de ganarles a Gradassi y a Copello en carreras de la categoría en Río Tercero y Hernando. Claro que también el auto era bastante superior. "Pero luego se acabaron casi las carreras donde podías correr con coches importados, así que volví a poner el Mini standard —ahora lo uso para andar por la calle— y comencé con el Renault."

"¿Lo conocías al Renault?, ¿te gustaba como auto?"

"Había andado mucho en el de Carlos Ruesch, o sea que no era un auto desconocido para mí. De todas maneras, lo mismo me llevó como dos o tres carreras adecuarme bien al auto, bien, porque el Renault es un auto difícil, bastante parecido por su comportamiento a los coches de fórmula, pero me gusta precisamente por eso. Creo que de los coches de Turismo el Renault es uno de los más deportivos, de los que más se parecen a los monoposto, que son los verdaderos autos de competición. Como un F-3 internacional. Doblan muy bien y tienen poca potencia."

"Si dejaras el Renault, ¿qué auto te gustaría."

"Repito que no lo pienso dejar por ahora, pero desde luego me gustaría probar un Fiat o un Peugeot veloz. Y también pienso que me gustaría mucho un Fórmula Dos nacional. No hay caso, el verdadero automovilismo son esos autos. ¡Cómo me gustaría, incluso, un Fórmula 4! Aunque estoy medio gordito ahora. Pero ya con los Batelli vamos a hacer un chasis para F-2."

La realidad actual es evidentemente positiva. Cinco triunfos consecutivos lo afirmaron como uno de los mejores pilotos que tenemos. Le falta un coche con más HP.

..."¿Quién es el que maneja ese Volvo?..." "No sé, un tal Angel Monguzzi; qué bien anda, ¿no?"... Dos observadores que hubieran mantenido este diálogo en una carrera de hace siete u ocho años pueden estar seguros de poseer un buen ojo "clínico".

Parabrisas CORSA hobbies

SEBRING EN 1/24

Tal como debía ocurrir, ganaron los locales por amplio margen de vueltas. En uno de los clubes donde más y mejor se brega por el automodelismo, su presidenfe, Don Jorge Alonso, tuvo el gusto de ver ganar a los suyos

El domingo 1º de septiembre tuvieron lugar las 12 Horas Argentinas, las que dieron lugar a una serie de vicisitudes, como es lógico suponer en una carrera de larga duración.

Esta vez se dio la lógica, ya que fueron los locales los que ganaron en su pista, aunque sin lograr la cantidad de vueltas que en otras oportunidades se lograron en carreras parecidas.

Esta fue una carrera verdaderamente accidentada, ya que hubo un poco de todo: roturas, reparaciones, discusiones, descalificaciones, y, a raíz de estas últimas, también suspensiones. Según nos dijeron autoridades de la F.A. D.A., hay algunos que si quieren correr carreras de automodelismo deberán irse a Thailandia por una buena temporada.

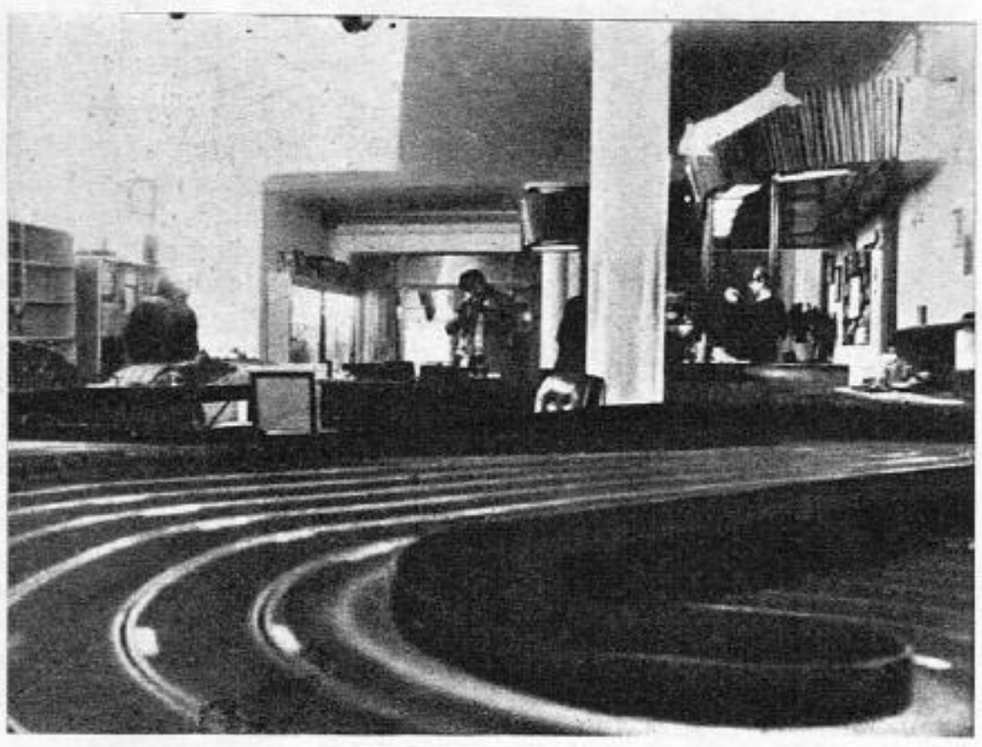
Pero si hubo cosas desagradables, también las hubo simpáticas: por ejemplo, se lució el equipo que ganó la plaqueta Milou al buen comportamiento, el Temperley Automodel Club, el que aparte de ser un ejemplo de corrección durante toda la prueba, fue el que hizo el mayor aporte femenino, que presentó el mejor surtido y ordenado equipo de herramientas, y en el que uno de los integrantes del equipo lució pantalón y campera celestes, dando toda la sensación de ser un corredor de la escala 1/1: estamos hablando del señor Rubén Ciraolo.

Durante la clasificación, fueron descalificados los equipos de Scalextric, compuesto por Rodolfo Elizalde, Daniel Chiurazzi, Gustavo Sivadón y Rubén Miramontes (que desertó del equipo Milou), por falta de seriedad en carrera. El equipo AutoZoom I también fue descalificado, pero por falta de respeto al comisario deportivo, y estaba integrado por Enrique Escudero, Emilio López, Ricardo y Eduardo Nagel.

La prueba dio comienzo a las nueve del domingo, y cuando todavía no habían trascurrido las dos primeras horas, fue descalificado el equipo de la Juguetería Colón por falta de respeto al comisario deportivo por parte de uno de sus integrantes (Oscar Forte).

Durante las dos primeras horas, las posiciones eran las siguientes:

1º el equipo del Egle Club, con 1.146 vueltas; 2º el equipo AutoZoom II, con 1.060 vueltas; 3º el equipo Milou, con 1.047 vueltas; 4º el equipo T.A.C., con 975 vueltas, y 5º el equipo Minimodels, con 799 vueltas.



Arriba:
Esta es una vista en profundidad de la hermosa pista del Egle Club, la que fue el escenario de la carrera de doce horas de la F.A.D.A.

Abajo centro:
En primer plano, el curvón. Más atrás se puede ver el cómodo bar, donde los corredores saciaron su apetito y su sed. Las empanadas de doña Eglina (esposa del señor Alonso) ya tienen fama.

En las segundas dos horas de carrera, las posiciones resultaron: 1º el equipo Egle Club, con 1.002 vueltas; 2º el equipo Milou, con 981 vueltas; 3º el equipo T.A.C., con 878 vueltas; 4º el equipo Minimodels, con 864, y 5º el equipo AutoZoom II, con 702 vueltas. Debemos tener en cuenta que en este punto ya se habían corrido cuatro horas, y ya comenzaban a hacerse reparaciones y arreglos.

En la tercera parte de la competencia también el equipo del Egle Club encabezaba las posiciones con 1.146 vueltas; 2º el equipo Milou, con 1.048 vueltas; 3º el equipo AutoZoom II, con 892 vueltas; 4º el equipo Minimodels, con 692 vueltas, y 5º el equipo T.A.C., con 623 vueltas.

En la cuarta ronda, las posiciones fueron encabezadas por el equipo Minimodels, con 1.190 vueltas (que fue la mayor cantidad de vueltas completadas en un período); 2º el equipo Egle, con 1.081 vueltas; 3º el equipo Milou, con 1.010 vueltas; 4º el equipo AutoZoom II, con 956 vueltas, y 5º el equipo T.A.C., con 922 vueltas.

Ya había pasado la mitad de la carrera, y en la quinta parte ganó el equipo Minimodels nuevamente, con 1.046 vueltas; 2º el equipo T.A.C., con 1.012 vueltas; 3º el equipo AutoZoom II, con 1.000 vueltas; 4º el equipo Egle, con 954 vueltas (y con problemas), y 5º el equipo Milou, con 920 vueltas (también con problemas).

Las últimas dos horas, que completaban las doce de carrera, fueron nuevamente ganadas por el equipo Minimodels, con 1.094 vueltas, resultando 2º el equipo del Egle Club, con 1.073 vueltas; 3º el equipo Milou, con 976 vueltas; 4º el equipo AutoZoom II, con 907 vueltas, y 5º el equipo del Temperley Automodel Club, con 640 vueltas.

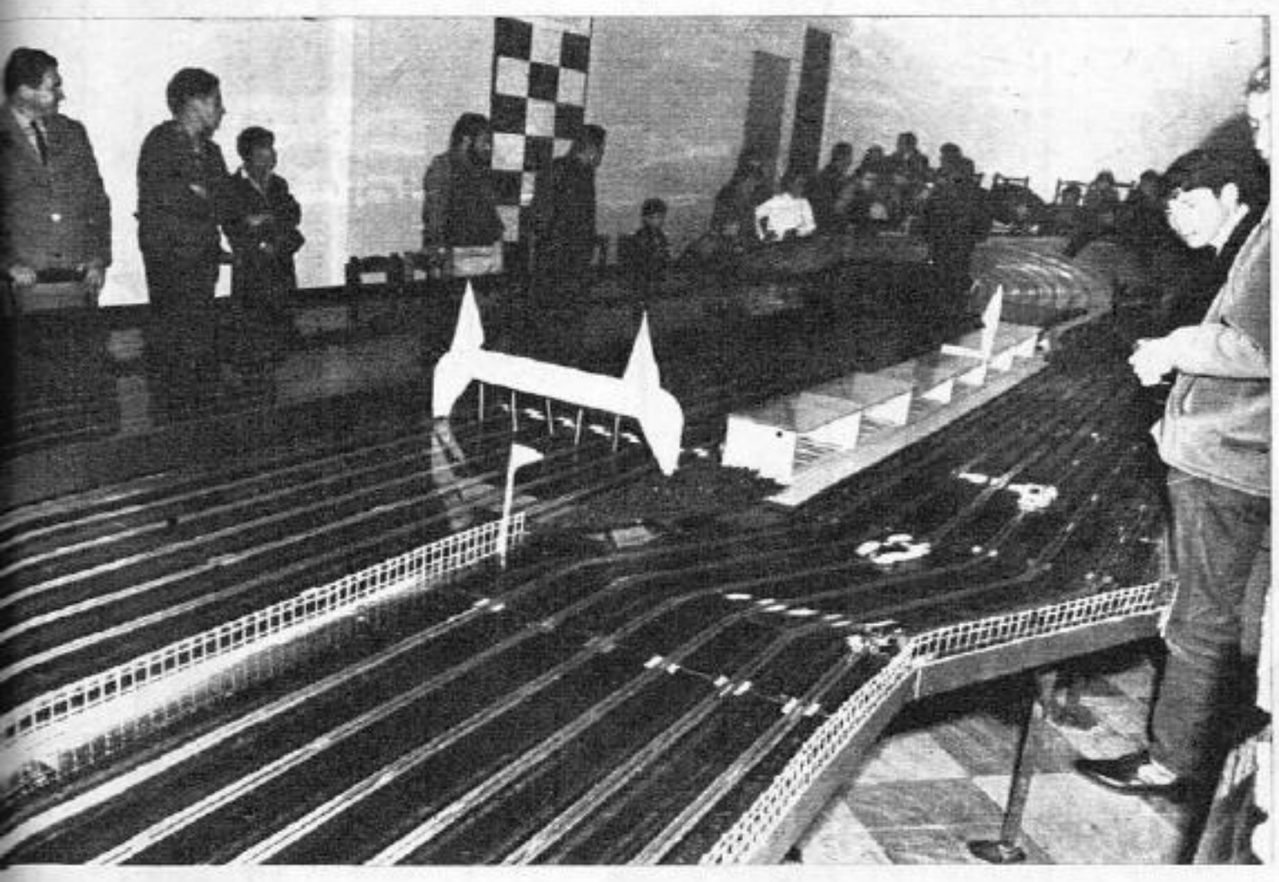
Luego se efectuaron las sumas de vueltas, que darían por resultado el equipo ganador.

COMPETENCIA: "12 HORAS ARGENTINAS"
EGLE CLUB — Aristóbulo del Valle 413, Castelar

Pos.	Coche-Modelo	Equipo	Chasis	Motor	Vueltas
1º	Chaparral 2F	EGLE CLUB: Ricardo Alonso, Avelino Díaz, C. Conti y R. Bosco.	Cucaracha COX	Champion 517-26	6.402
2º	Chaparral 2G	MILOU: Héctor Albert, L. Pavese, R. Navarro y H. Cella.	Cucaracha COX	MURA 1000	5.982
3º	Lola T-70	MINIMODELS: J. C. Blanco, R. García, C. Robert y H. Galache.	Dynamic -Blanco	MURA Cuckras	5.685
4º	McLaren M6A	AUTOZOOM II: A. Watson, C. Moretti, H. Mencacci y E. Favelukis.	Dynamic	MURA Cuckras	5.447
5º	Mirage	T. A. C.: O. Vigliano, R. Ciraolo, J. Lomba y R. Ghirardi	Dynamic	Champion 517	5.050
6º		Juguetería Colón	Descalificado		

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La estrella de cristal



Estas son dos vistas panorámicas de la pista "Estrella Cristal", instalada en la calle Pringles 3851, de la localidad de Florida.

Una pista veloz, construida en acrílico y cristal para competencias de automodelos, se encuentra instalada en la zona norte. Un escenario propicio para competencias importantes

Ya cuentan los aficionados al automodelismo con una enorme pista en la localidad de Florida: "Circuito Estrella Cristal", la que cuenta con una longitud de 73,26 metros de recorrido y seis carriles.

Se encuentra ubicada en la calle Pringles 3851, Florida, F.C.G. Belgrano, a 20 metros de la estación.

Se abre al público en el horario de dieciocho a veinticuatro de martes a viernes, y los sábados, domingos y feriados de las 16 a las 2. Los días jueves se realizan competencias internas del club, las que cuentan con la presencia de muchos adeptos al minideporte, así como con la presencia de conocidos valores del ambiente.

La pista se halla enteramente construida en acrílico y cristal, y su aspecto general es muy agradable. Decorada con buen gusto, su recorrido es sumamente veloz y muy adecuado para competencias importantes, tanto en el campeonato nacional como en los internacionales.

En cuanto a los "hacedores" del nuevo circuito inaugurado, les deseamos el éxito que se merecen, por el esfuerzo y el interés puesto de manifiesto en pos de brindar al automodelismo un circuito adecuado para desarrollar al máximo la potencia de los pequeños bólidos.

por más vueltas que le dé...

FIAT que corre es FIAT que gana

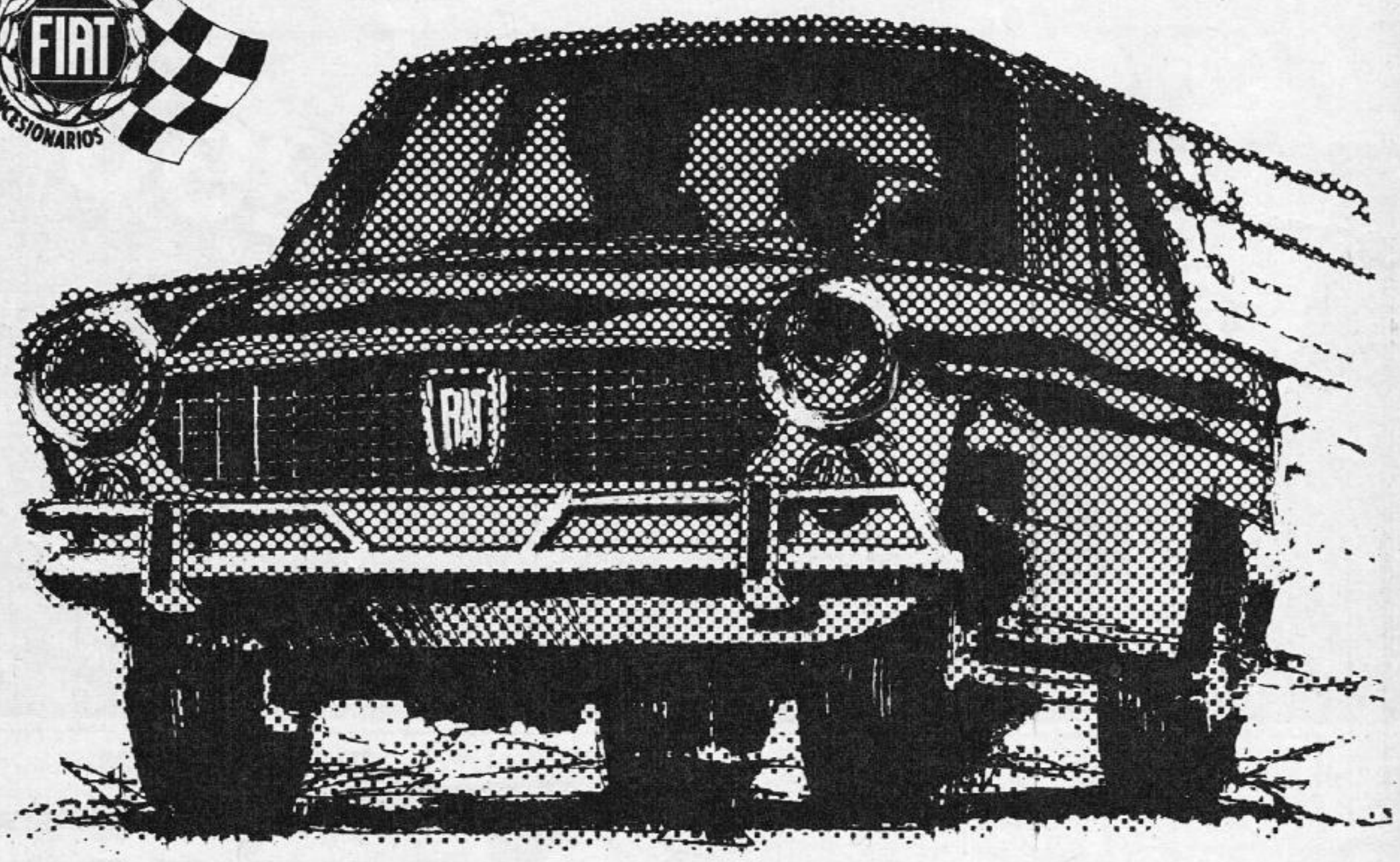
ASOCIACION CORDOBESA DE VOLANTES. Justiniano Posse - Córdoba - 15-9-68

1º CARLOS REUTEMANN - con FIAT 1500
2º ROBERTO GALLUZZI - con FIAT 1500

Record absoluto de vuelta - CARLOS REUTEMANN

También FIAT triunfó en las carreras sin puntaje para el campeonato, corridas el domingo 8; en Las Flores: 1º H. MACRI con FIAT 1500,
y en Concordia: 1º VICENTE LINARES con FIAT 1500

SCUDERIA FIAT CONCESIONARIOS



Una nueva afirmación del coche preferido en la Argentina: **FIAT 1500** imbatible en todos los terrenos!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

mercado

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, etcétera.

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1940	170.000
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROËN		
11 ligero	1946/7	270.000
11 ligero	1948	280.000
11 ligero	1949	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	360.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	650.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	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
150 C Largo ..	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	360.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Prefect	1956	250.000
Fairl 500 6 mc.	1957	520.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	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
CITROËN			
Furg. s/crist.		1963	300.000
2CV Furg. c/crist.		1963	320.000
2CV Furg. s/crist.		1964	360.000
Furg. c/crist.		1963	380.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960	700.000
10	„	1961	750.000
10	„	1962	800.000
10	„	1963	850.000
10	„	1964	900.000
10	„	1965	950.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962	800.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961	750.000
D-100	„	1962	800.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962	800.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000

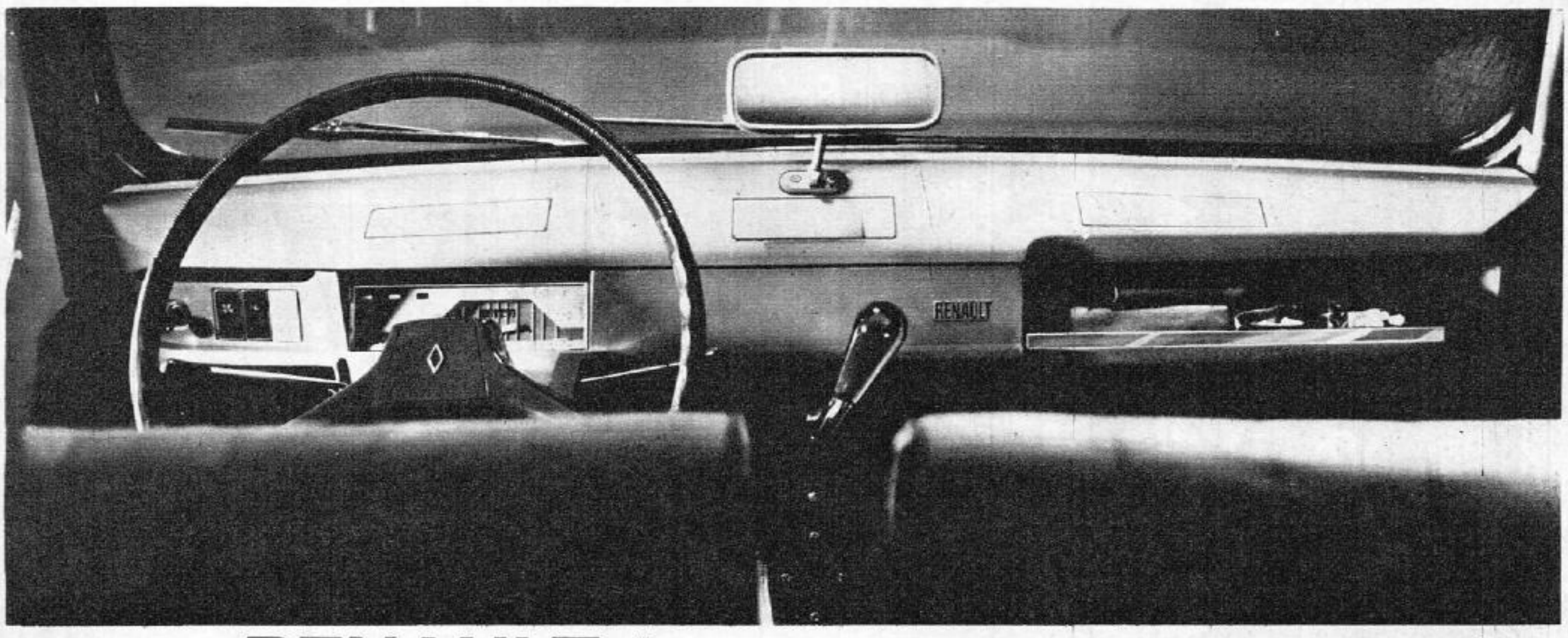
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

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	1.264.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.	859.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.174.150
Special, 4 p.	1.771.000
Súper, 4 p.	1.957.350
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.103.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000
1500 Coupé	1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000

MARCA	PRECIO
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300
VALIANT	
IV, 4 puertas	1.979.000
Coronado, 4 p.	2.163.000
Gran Turismo, 4 p. ..	2.193.000
Standard, 4 p.	1.759.000
PICK-UP 0 km.	
D.I.N.F.I.A.	
Rastrojero (diesel) ..	1.325.000
Doble Cabina	1.490.000
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000

MARCA	PRECIO
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet-C10703 s/c	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.	1.557.200
Chev. C-10734 c/ancha	1.562.000
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
S.A.F.R.A.R.	
Peugeot T4 B	1.255.000



RENAULT 4: dan ganas de vivirlo!

Venga a Berlingieri.
Aquí RENAULT 4 le depara nuevas sensaciones... Nuevo tablero instrumental de visibilidad limpia, nuevo panel completo corrugado, nueva palanca de cambios cónica, nuevo volante...

Dé una buena vuelta en él, vivalo.
Luego, conversaremos sobre la financiación y sobre su coche usado, cualquiera sea su marca.
Usted comprobará que su dinero vale más en Berlingieri.

ROBERTO BERLINGIERI S. A.

Concesionario IKA-RENAULT
Jeep - Rambler - Torino - Renault
Bulnes 2730 - Tel. 72-3001 • Hipólito Yrigoyen 1620 - Tel. 45-9801
Estacionamiento propio.

Parabrisas CORSA correo

CHAPPY TOP SECRET

De Jorge R. Díaz, San Pedro

Señores redactores de CORSA: quisiera que me respondieran las siguientes preguntas:

1) ¿Cuál es la velocidad máxima del auto a turbina de Joe Leonard?

R.: Entre 350 y 360 km/h, de acuerdo al combustible utilizado.

2) ¿Cuál es la velocidad máxima del Citroën Corsa Chap Mark V?

R.: A 0° de temperatura, al nivel del mar y a presión atmosférica normal llega alegre a los 198 km/h, dentro de las siguientes condiciones: relaciones de caja calculadas por Caco Gómez, máxima garantía en este tipo de trabajos; motor tocado por Horangel, que sabe por el horóscopo cuándo se va a romper y cuándo no, y conducción a cargo del piloto oficial del aparato, nuestro inefable "Pancita" Augé.

3) ¿Cuánto cuesta un Citroën Chap Mark V?

R.: Este tipo de autos no tiene valor calculado, pero para su conocimiento le diremos que de patente solamente paga 650.000 pesos semestrales. Aparte, el piloto, Jorge Augé, tiene la panza asegurada bajo el rubro "Atracción Turística" en varios millones.

4) ¿Por qué no sale en lámina central el Trueno Naranja?

R.: En el Nº 124 salió en la tapa. ¿Conforme?

5) ¿Qué quieren decir las siglas "CV" y "STP"?

R.: "CV" significa Caballo Vapor, y "STP" Scientifically Tested Products.

6) ¿Cuál es la velocidad máxima del "Trueno" y cuál la del "Chevitrés"?

R.: Alrededor de 255 km/h para ambos coches.

¿FANATICO YO?...

De uno que no firma, San Juan

Quisiera preguntarles, sin ofenderlos, lo siguiente:

1) ¿Por qué usan términos franceses?

R.: Vamos por parte. Primero, que la cantidad de términos franceses que se utilizan no llegan a significar un problema "para todos los hombres de buena voluntad que quieran leer CORSA". Segundo, que los términos franceses que puedan aparecer se deben a Jorgito Augé Bacqué, uno de nuestros redactores, por cuyas venas corre nobilísima y azul sangre francesa. Hoy, en el exilio, no podemos negarle ese derecho. ¿No es cierto?

2) ¿Por qué han repetido una nota sobre el Peugeot de N. Castañón, siendo que ya le habían destinado un lugar en el Nº 109? No es fanatismo, ¿verdad?

R.: Si el Peugeot y Norberto Castañón siguen siendo noticia y actualidad, nuestra obligación es mantener informados a los lectores. De Vietnam hace varios años que se está escribiendo . . . y no es fanatismo, ¿verdad?

3) ¿No les parece que los hinchas fanáticos de Chevrolet merecemos una lámina central del "coche del año"? Ya han publicado dos Liebre... ¿No es fanatismo?

R.: Usted se manifiesta hincha fanático de determinada marca y nos pregunta a nosotros si somos fanáticos. ¡Vamos, primo! . . . ¿Estamos de jarana?

4) ¿Cuántos segundos tarda la cupé Fiat 1500 en levantar 100 km/h? Revistas especializadas publican menos segundos que los que indican ustedes.

R.: Las revistas "especializadas" sabrán lo que ponen. Como nosotros escribimos sobre cocina, método Gategno, cómo cazar mariposas en el fondo de su hogar y correo matrimonial, no tenemos la menor idea de lo que tarda ese auto... ¿cómo se llama? . . . en "levantar" 100 km/h. Si nosotros publicamos 15s 6, será porque el Fiat que nosotros probamos tardaba exactamente ese tiempo. Ni un segundo más, ni uno menos. ¿Me explico? . . .

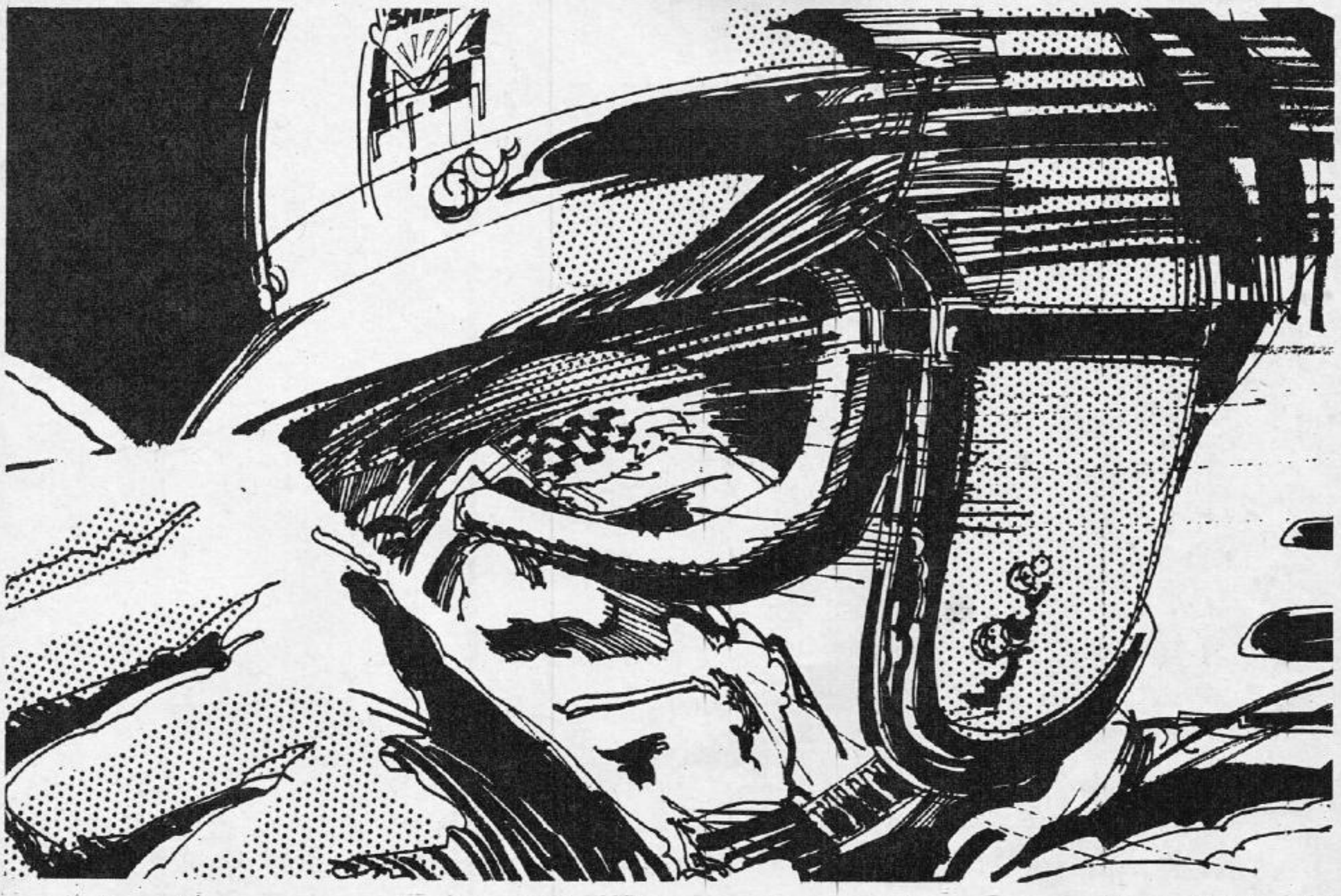
5) No creo que publiquen esta carta.

R.: Antes de tirarse al agua mire si la pileta está vacía . . .

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

22 DE SEPTIEMBRE
GRAN PREMIO DE
CANADA

1º DENIS HULME

2º BRUCE McLAREN

3º PEDRO RODRIGUEZ

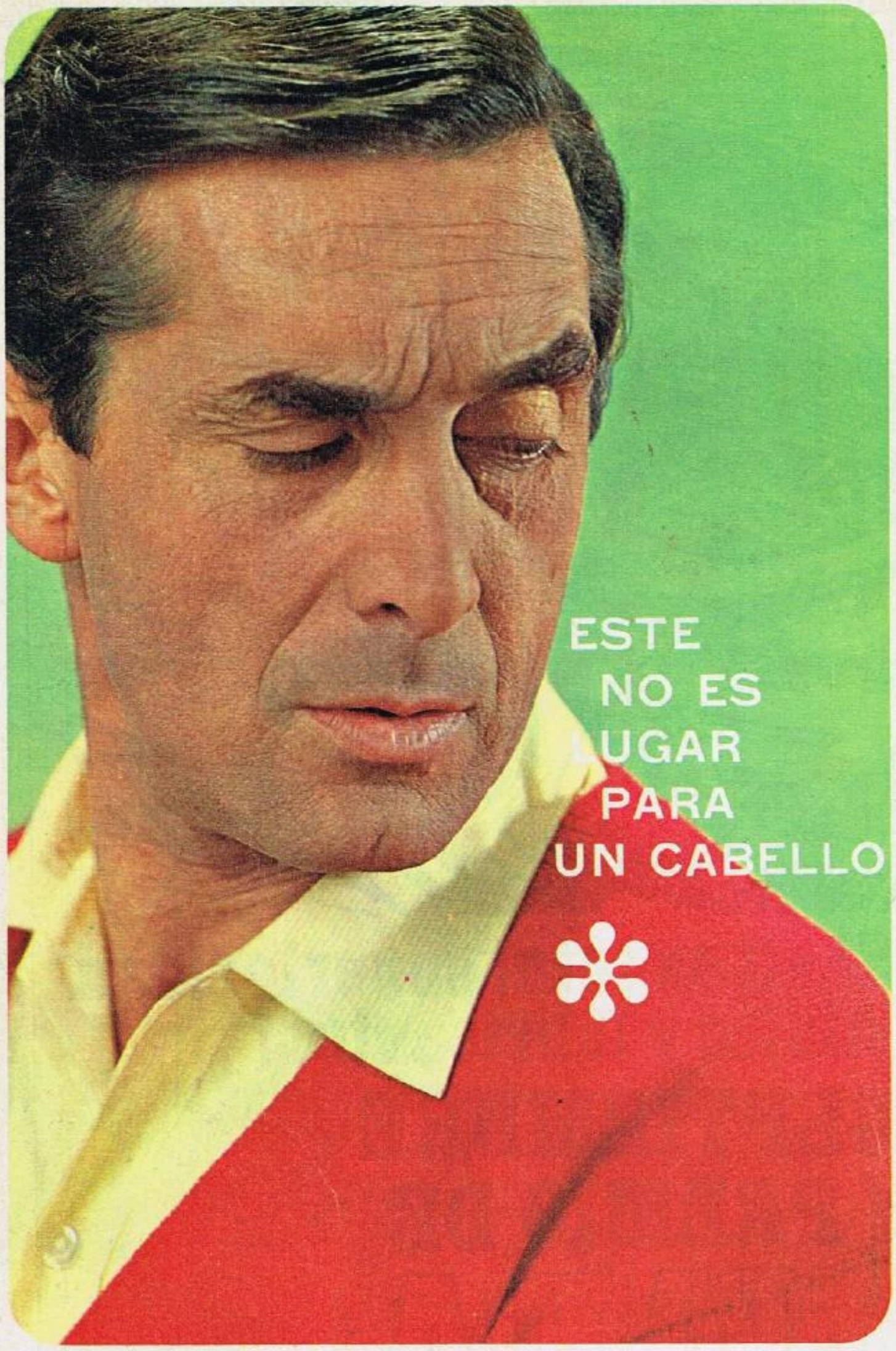
CON COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES SHELL.

. . . La misma calidad que está a su alcance
en todas las estaciones de servicio Shell.

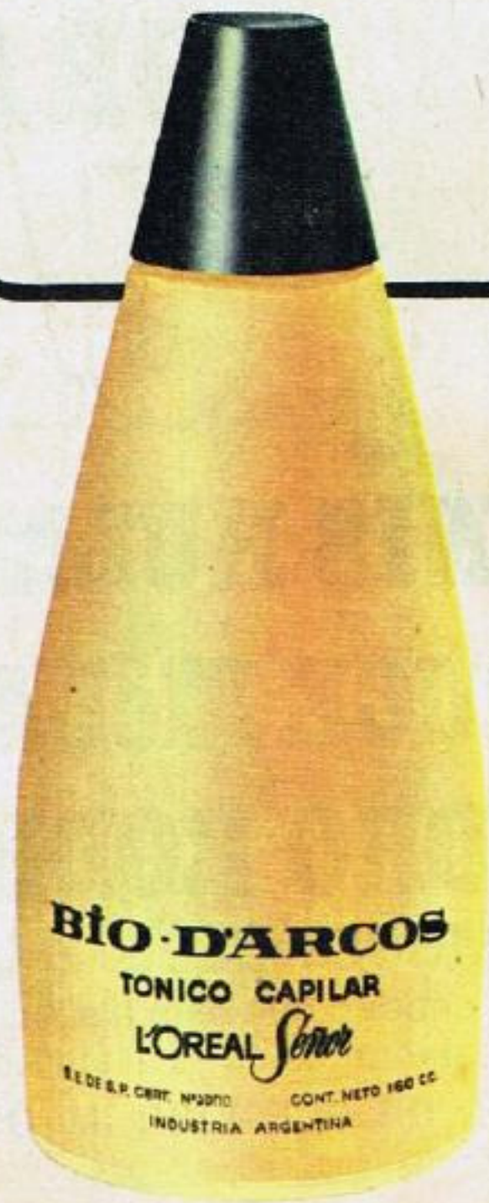
LA DINAMICA DE SHELL SE IMPONE CON LOS CAMPEONES!

**PASE AL FRENTE,
PASE POR SHELL!**

SHELL



DEFIENDA SUS CABELLOS!



Tónico Capilar Bio-D'Arcos actúa eficazmente contra los enemigos de la salud capilar: la caspa y la seborrea, causas principales de la caída del cabello. Use Bio-D'Arcos y lucirá cabellos sanos y vigorosos.

BIO-D'ARCOS

TONICO CAPILAR

L'OREAL *Señor*

FLASH

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com