$100

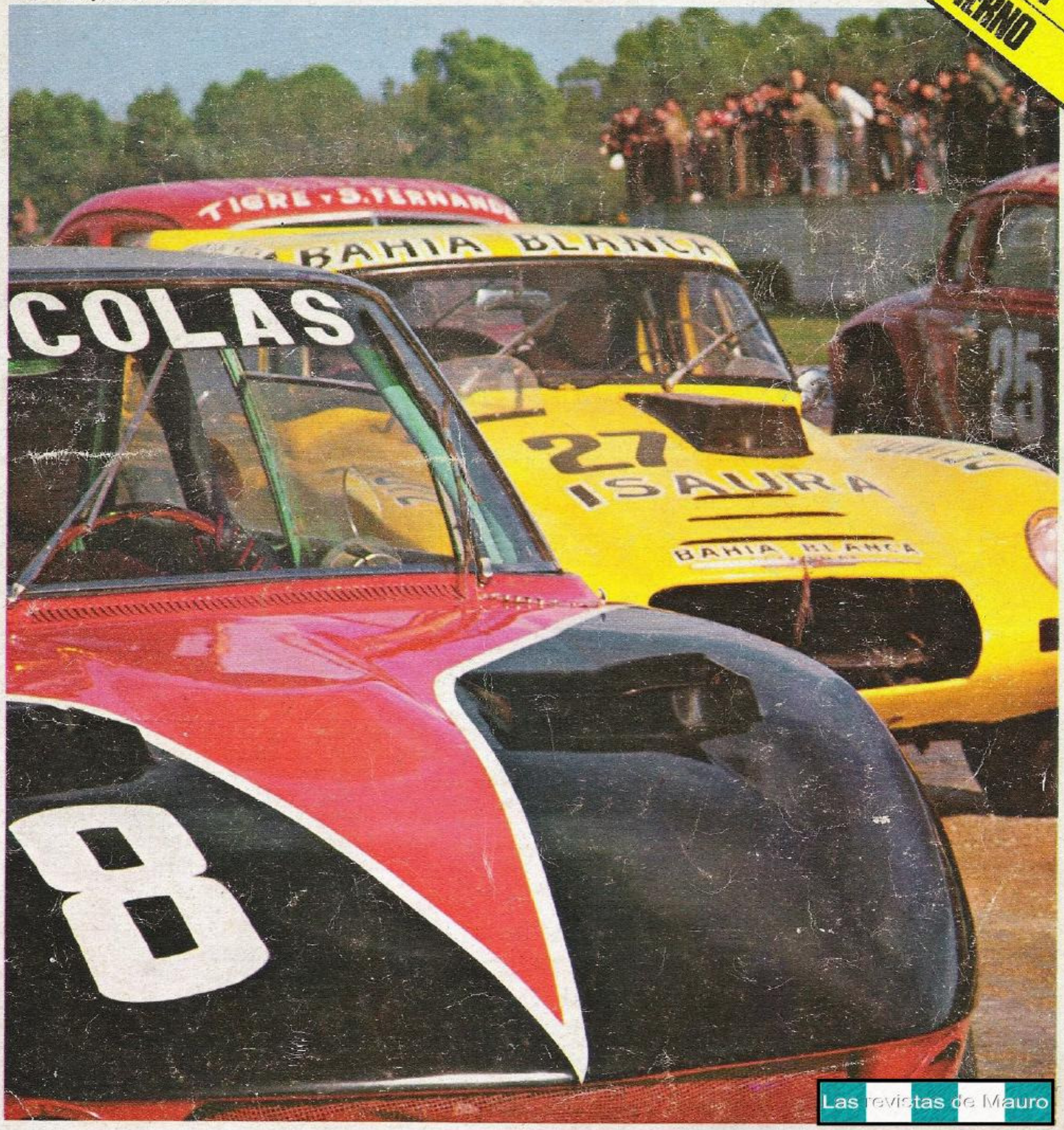
Parabrisas

Nº 167

CORSA

NUMERO EXTRAORDINARIO DE 100 PAG.
ROAD TEST DEL DODGE-GT
TURISMO: VACACIONES DE INVIERNO

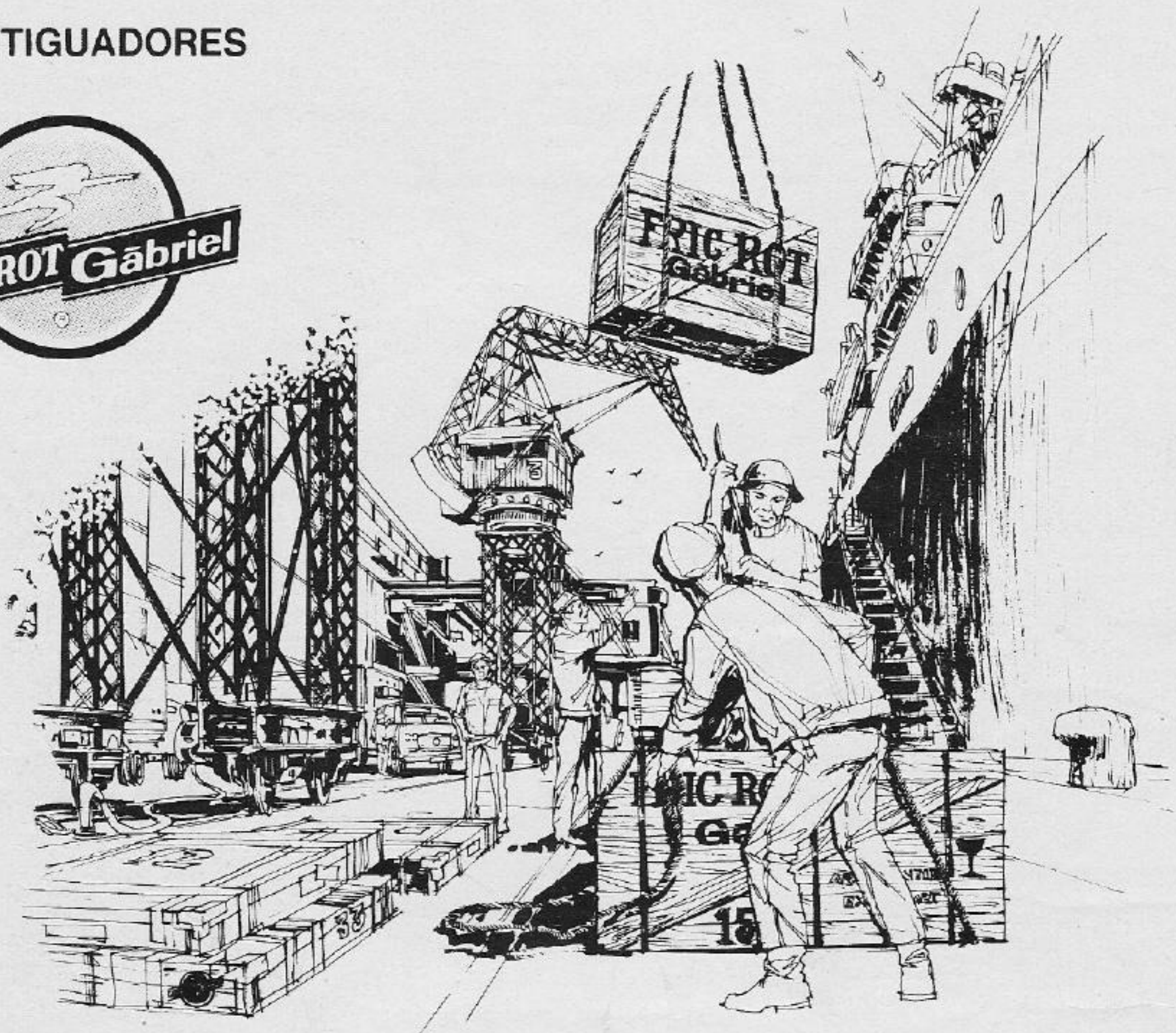
1º al 7 de julio de 1969



Las revistas de Mauro

AMORTIGUADORES

FRIC-ROT Gābriel



los invencibles

y su exportación



La reconocida calidad de los Amortiguadores *FRIC ROT-Gābriel* superan los limites de nuestras fronteras... ***los invencibles*** son exportados a Uruguay y Chile... el prestigio adquirido en los paises hermanos, llena de orgullo a la industria nacional.

POR SU **SEGURIDAD** Y POR SU COCHE...

amortiguadores

FRIC ROT/Gābriel

FABRICADOS CON LICENCIA GABRIEL U.S.A. ASOCIADA MAREMONT Cº DE CHICAGO U.S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 167 del 1º al 7 de julio de 1969

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

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

Parabrisas CORSA

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

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32-6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP) y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Reg. de la Prop. Intel. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. DIAS DE CIERRE: Redacción, Roca 4410 (Talleres Gráficos Abril), Florida, Tel. 740-2587/2160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 170. En Italia: vía San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas que mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed., Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 540, Capital Federal, Tel. 32-6010/29.

EDITORIAL

Decididamente somos unos ingenuos o tal vez unos ilusos. La semana pasada decíamos —¡oh tiernos corazones de avecillas inocentes!— que parecía que nuevamente el automovilismo deportivo había agarrado envión y nos alegrábamos de que el sonido y la furia volvieran a poblar los ilustres ámbitos del autódromo de la muy reconquistadora ciudad de Santa María de los Buenos Aires, tan poco usado y tan desperdiciado. Pero. . fugaz alegría tuvimos.

El miércoles pasado nos enteramos —y hasta lo leímos en el diario— de que la carrera de TC que el Vicente López Automóvil Club tenía que hacer disputar "se suspendía, porque debido a la llegada a nuestro país del señor Nelson Rockefeller, no iba a quedar suficiente personal policial disponible para una apropiada vigilancia".

¡Señores! ¡Ubinam gentium sumus! (¡En qué lugar estamos, de las gentes!) ¿Es posible que aquí en Buenos Aires, una de las ocho ciudades más importantes y grandes del mundo, se deba suspender una carrera porque debido a la visita de un señor extranjero o lo que fuera— la Policía no puede enviar los 25 agentes "de a caballo" y los 70 agentes "de a pata", más otros 30 agentes de tránsito (total 125 hombres) al autódromo y adyacencias? Si estuviéramos en el pueblo de Carpincho Raspao, cuya "comesaría" tiene cinco "melicos" y el domingo viene de visita el equipo de "júbol" del pueblo vecino de Espinillo Seco a jugar la final del campeonato zonal, entenderíamos que se suspendiera la carrera de chatitas Rugby hasta el '23 que ese mismo día se tenía que correr a benefiico del Club Social y de Fomento local, por razones de lógica, estrategia y de número. Pero en el caso de la carrera de TC del autódromo que se tenía que correr el domingo, no lo comprendemos, y aclaramos que estamos haciendo abstracción del hecho que la suspensión de la corsa nos haya dado en la matadura. Tal vez nuestro problema es que somos —como dijimos— muy ingenuos.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

MECANICA ARGENTINA

El "XXVII Premio Vendimia" para máquinas de Mecánica Argentina de Fórmula 1 y 2 ha sido organizado para el próximo fin de semana por el Automóvil Club Mendoza. Se llevará a cabo en el Autódromo General San Martín de la ciudad de Mendoza, en el circuito Nº 2 de 2.644,70 metros de recorrido. La carrera otorgará puntaje para el Campeonato Argentino y será dividida en dos series y una final. La primera de las series será disputada a partir de las 15 horas, debiendo los participantes recorrer el circuito en doce oportunidades para totalizar 31.736,40 metros, admitiéndose un máximo de veinte máquinas en la largada y un mínimo de siete. La segunda serie dará comienzo a las 15,40 y tiene las mismas características de la primera. La prueba final será disputada a partir de las 16.45 horas debiendo los corredores girar treinta veces al circuito para totalizar 79,341 metros. Participarán de esta final los diez mejores de cada una de las series. La pista será habilitada para los entrenamientos los días 3 y 4 de julio en el horario de 15 a 17. El día 5 de julio, a partir de las 15 horas, se cumplirán las pruebas de selección; éstas consistirán en recorrer hasta tres veces el circuito en grupos de varios corredores, sirviendo los mejores tiempos para determinar el orden de colocación.

El registro de inscripciones será clausurado el próximo miércoles a las 18 en la CADAD y a las 20 en la sede del club mendocino, avenida Sarmiento 632, ciudad de Mendoza.

En calidad de premios se entregarán 300.000 pesos a los 7 mejores de cada una de las series. La prueba final cuenta con 1 millón 620.000 pesos para ser distribuidos entre los 10 mejores, correspondiéndole al primero la suma de 450 000 pesos. El total de lo que se entregará; asciende a 2 millones 397.000 pesos. Lo que es bastante.

CAMPEONATO ZONAL CUYANO

La cuarta prueba por el Campeonato Zonal Cuyano reservada para máquinas de Turismo Anexo "J" se disputará el próximo domingo organizada por el Automóvil Club San Luis. Participarán corredores que figuren o no en el ranking nacional pero que residan exclusivamente en las provincias de Mendoza, San Juan o San Luis (Zona 8 de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo).

Participarán las siguientes categorías: "A" hasta 1150 cm³ de cilindrada; "B" de 1151 hasta 2000 cm³ y "C" de 2001 cm³ en adelante.

Para cada una de las pruebas que componen el Calendario Zonal se ha establecido la siguiente distribución de premios en efectivo: para la "A", 120.000 pesos a los cinco mejores. Para la "B", 165.000 pesos a los cinco primeros también, y para el mismo número de clasificados en primer lugar hay 215.000 pesos. El monto total asciende a 500.000 pesos. La secretaría administrativa de la Federación funciona en la Av. Sarmiento 632 de Mendoza.

"DEL PLATA AL FAMATINA"

La Asociación Pro Casa de La Rioja en Buenos Aires ha organizado para el día 10 de julio la 4a. edición de la ya clásica competencia de Regularidad y Turismo denominada "Del Plata al Famatina". Esta prueba unirá Buenos Aires con La Rioja entre el 10 y el 14 próximos. El día 10, a las 5 de la mañana se efectuará la largada en la sede social de la entidad organizadora, Triunvirato 4440, Capital, y de allí se unirá la localidad de Esther, en la provincia de Santa Fe para cumplir la primera parte de esta primera etapa. A las 9 se largará con rumbo a La Falda adonde arribarán las máquinas a las 19. Allá habrá una cena de camaradería y los participantes recibirán alojamiento. El día 11, a las 6, se servirá desayuno, y a las 7, largará la segunda etapa que desde La Falda partirá hacia una neutralización a las 10 en Chamical (La Rioja) para continuar hasta La Rioja adonde se llegará a las 12.30. Allá se servirá un almuerzo y otras cositas Los días 12 y 13 se dedicarán a pasear a los participantes y hacerlos víctimas de distintas ceremonias y recepciones. Habrá asados, NOCHES DE GALA, guitarreadas y, por fin, el día 14 libertad de acción. La clasificación se hará por etapas y por categoría (1a., 2a. y 3a.) y Debutantes, además de la Clasificación General. El derecho de inscripción, que incluye la participación y todas las comidas, alojamientos, paseos, entretenimientos y recepciones que los inscriptos deberán padecer, duele 25.000 pesos para cada uno de los socios de la Asociación Pro Casa de La Rioja y Círculo Regularidad del Oeste, para cada uno de los pilotos y copilotos. Los no socios deberán pagar 30.000 pesos y los no socios 16.500. Los pañantes socios pagarán 14.000 pesos y los no socios 16 500. Los niñitos hasta 2 años, sin cargo, y los de tres a diez años sólo pagarán el 50 por ciento, según la categoría de sus padres. Niños en edad de hacer la colimba, pagarán el 100 por ciento, según la categoría de sus mujeres. Teléfonos en los que se dará información (en Buenos Aires), 51-7645, 59-1625 y 59-1335 todos los días de 8 a 12 y de 14 a 18.

FESTIVAL

Parece que el Tapalqué Automóvil Club ha preparado para el domingo un festival automovilístico. En adhesión al 153º aniversario de la Independencia Argentina, al Centenario de la Iglesia Parroquial de Tapalqué y al Cumpleaños del señor Rómulo Rómuli. Este festival dará comienzo a las 13 en una pista de tierra de una distancia de 1600 metros, más o menos. Participarán automóviles Fiat hasta 750 cm³ inclusive, y Citroën 2 CV. El precio de la inscripción se ha fijado en 1.000 pesos y se recibirá en la avenida San Martín 232 de Tapalqué. En calidad de premios se entregarán 40.000 pesos para los cinco mejores Fiat y 60.000 pesos para la serie y final de los 2 CV.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA 1

El domingo próximo, en Clermont Ferrant se disputará el Grand Prix de Francia por el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula 1.

SPORT PROTOTIPO

Entre el 5 y el 6 próximos en Portugal se correrá la carrera de Villa Real para SP sin puntos. Y el domingo, en Francia, correrán en Auvergne.

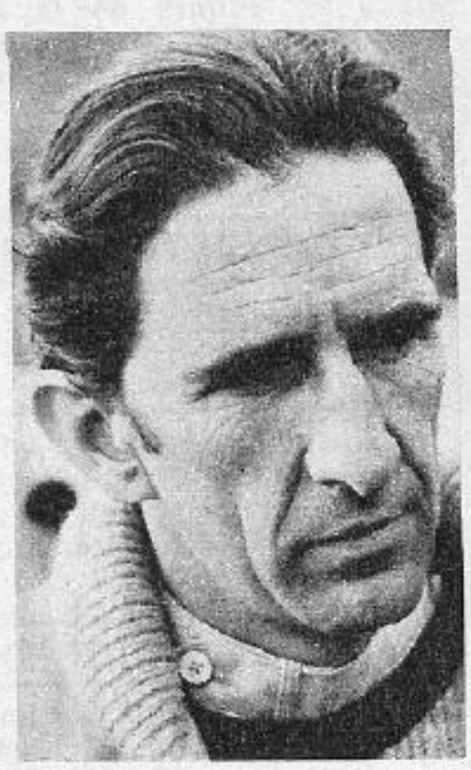
FAN
LAS 84
TEMPO



2



3



4



5



6



7

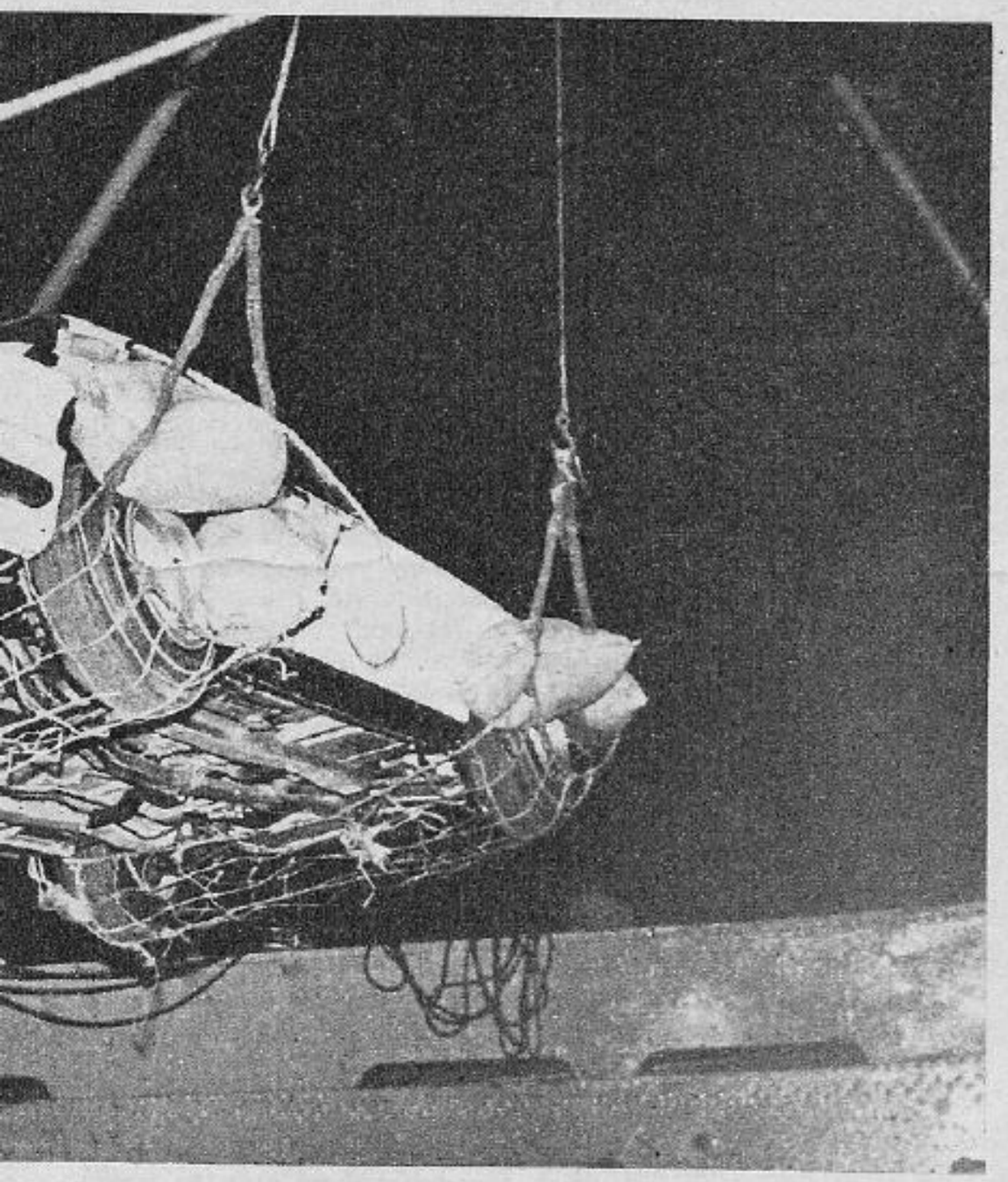


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GIO Y LA RADA

El martes llegó Fangio de Europa. El jueves se embarcaron los Torino rumbo a Hamburgo. Los pilotos se darán a conocer la semana próxima, pero les adelantamos 4 que ya están nombrados: PERKINS, BORDEU, "LARRY" y COPELLO, y nos jugamos unas cartas. Y una confirmación: en 1970 habrá temporada Sport-Prototipo

Por CARLOS F. FIGUERAS



2 Son casi las 19 del jueves. El primer Torino va rumbo a la bodega del carguero "Río Cuarto" de ELMA. Una esperanza en marcha.

3 GASTON PERKINS: cerebral, frío, calculador y seguro. Uno de los hombres ideales para este tipo de competencias. Confirmado.

4 "LARRY": otro de los que están oficializados. Junto con Gastón pueden formar una pareja excepcional para las "84".

5 JUAN MANUEL BORDEU: conoce el circuito y estuvo practicando en Nürburgring. Chrysler le dio piedra libre. Anda y es disciplinado. Estará.

6 EDUARDO COPELLO: uno de los que no podían faltar. Quizá demasiado temperamental para la empresa, pero con indudable calidad. También confirmado.

7 EDUARDO CASA: una sorpresa, pero que viene sonando desde hace mucho. Anda parejo, es seguro y hace trabajar la cabeza. Cumple con los requisitos. Todavía es incógnita.

Cuando el Boeing de Aerolíneas tocó tierra el miércoles a las 9.40 y Fangio apareció en el hall de Ezeiza, todos teníamos esperanzas de que nos diera la única verdad con respecto a las 84 Horas, a la temporada de Sport Prototipos y a todo lo que estuvo viendo en Europa. Sin embargo esta vez no hubo mayores novedades. Pero durante la semana se averiguaron algunos otros detalles con los que se pudieron atar cabos. Porque oficial-oficial no hay nada y recién durante la semana próxima —en conferencia de prensa— se darán a conocer entre otras cosas los nombres de los diez pilotos que irán a Nürburgring, mecánicos y personal técnico.

"El operativo Nürburgring está totalmente planeado. En Europa he dejado todo organizado. Lo único que falta ahora es establecer quiénes serán los pilotos, aunque ya tengo una idea..., falta decidirse. Yo creo que la semana que viene vamos a poder organizar una conferencia de prensa y se van a enterar todos. Con respecto a las posibilidades de los Torino en Nürburgring es demasiado pronto hablar de ello. Por supuesto que creo que pueden hacer una buena carrera. Lo importante es el equipo humano y que cada uno tome responsabilidad de la parte que le corresponde." Los flashes siguieron trabajando, los focos de televisión también, pero las respuestas a las preguntas que se le hacían a Juan Manuel fueron siempre las mismas. Nada estaba decidido. La conferencia de prensa sacará a relucir los nombres.

LOS TORINO YA NAVEGAN

Dos días más tarde los tres Torino 380 W salían para Alemania (Hamburgo) donde llegarán a bordo del buque de ELMA "Río Cuarto" el 22 de julio. Tres autos blancos con franja argentina en el capó y trompa con colores refrectantes de identificación con la inscripción "Industria Argentina". Posiblemente sólo dos sean de la partida, pero de no suceder nada, a los dos preparados por estricto Grupo 5 se sumaría el "muleto", con el que los pilotos irán tomándole la mano al circuito. Además, en Alemania está el coche con que Fangio se movilizó en Europa. Un Torino 380 W standard que se puede trasformar en un par de días en un auténtico Turismo G5 gracias a los 28 cajones de repuestos que fueron embarcados.

Oreste Berta será el que los recibirá en Hamburgo y los enviará a Nürburgring para que cuando la delegación llegue allí los autos ya estén casi listos como para empezar a girar el día 4 de agosto, fecha en que los señores del Nürburgring GmbH (empresa dedicada exclusivamente a la organización de carreras) abrirán las puertas del circuito.

La delegación —aún está por confirmarse la fecha exacta— partirá de Buenos Aires vía Aerolíneas Argentinas seguramente el día 1º de agosto, ya que por lo que pudimos enterarnos, Fangio tiene mucho interés en que los muchachos tengan oportunidad de ver el Gran Premio de Alemania que se corre el domingo 3 de agosto. Al día siguiente el trazado se abre para que los participantes en la Maratón de la Ruta 1969 comiencen a entrenarse. Por supuesto que hay equipos como BMW (con sus modelos 2800) y Mercedes Benz que correrían oficialmente este año; desde hace más de un mes están probando neumáticos, multiplicas y comparando tiempos y performances en general. Pero para nuestro equipo, los 15 días de adiestramiento serán suficientes.

Junto con los pilotos partirán parte de los mecánicos, según nos informó Lobbosco (IKA-Renault) y el resto una semana y media más tarde. A todo esto, Oreste Berta, que será el primero en tomar contacto con los autos en Europa, se dirigía a Inglaterra para conseguir los neumáticos Dunlop Racing que aparentemente son los más convenientes para ese circuito. **"De todos modos allí probarán los Dunlop, un nuevo modelo de Michelín para competición que creo los está usando Maserati y las Pirelli. En base a la opinión de los pilotos, del comportamiento de los autos y a la decisión final de Fangio, se elegirán los neumáticos adecuados"** nos dijo Lobbosco la semana pasada.

→



Los tres Torino 380 W alineados y listos para embarcar. Un "muleto" y dos con toda la música. En un mes y medio comenzará el examen.

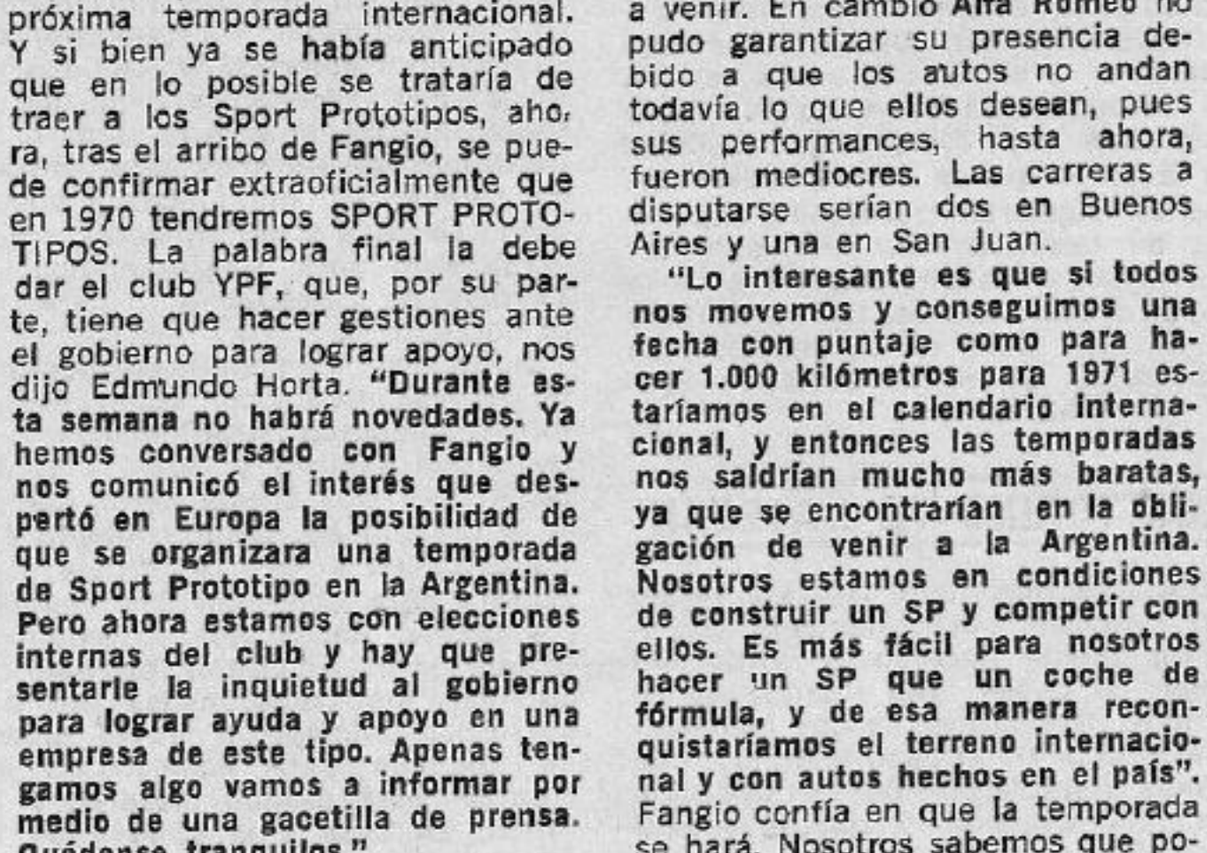
¿Y LOS PILOTOS?

El tema es espinoso y muy difícil jugar con nombres. Sólo se pueden anticipar oficialmente cuatro pilotos, aunque Fangio no haya dado su palabra definitiva. GASTON PERKINS, JUAN MANUEL BORDEU y ALBERTO RODRIGUEZ LARRETA, a cuyos nombres estaban extendidos los trípticos para el embarque de los tres Torino. A éstos se agrega un cuarto, también oficial, que es EDUARDO COPELLO. ¿El resto? Ahí está el problema. Hubo y hay muchos nombres que se barajan y seguramente la duda también existe entre los que tuvieron la responsabilidad de elegirlos. CARLOS REUTEMANN y OSCAR MAURICIO FRANCO son nombres "casi" seguros. Pero también están HECTOR LUIS GRADASSI, EDUARDO RODRIGUEZ CANEDO (nos enteramos que ahora el asunto con respecto al "Chino" estaba un poco más frío), JORGE CUPEIRO (que habría sido pedido por un anónimo importante), CARLOS PAIRETTI (en un primer momento habría dicho que no le interesaba, pero parece que hubo un cambio), sin descontar otros nombres como EDUARDO CASA (Fangio lo pensó hace un año y suena mucho), "CACHO" FANGIO (por qué no) y LUIS DI PALMA. No creemos equivocarnos si decimos que entre estos pilotos están los diez que en agosto volarán a Alemania. Pero lo más delicado será elegir las parejas equiparando estilos, temperamentos y rendimientos. Para ello nadie más capacitado que Juan Manuel Fangio, así que no hablemos más.

INSISTIMOS

Ya hace más de dos meses que se viene hablando sobre las 84 Horas de Nürburgring y al cabo de ese tiempo hemos escuchado las más variadas versiones y comentarios sobre las posibilidades de nuestros Torino 380 W y del Operativo Nürburgring. En general hemos visto que muy pocos han tomado conciencia real de que esta invasión argentina es principalmente el primer paso hacia un futuro más amplio para volver a retomar un camino que dejamos hace mucho tiempo. No sabemos quiénes alentaron en el aficionado (y hasta en gente vinculada directamente al automovilismo) la idea de que **"vamos a ganar"** en lugar de inducirlos a que pensaran que **"vamos a aprender"** o **"por fin salimos de la cueva para hacernos conocer"**. No van a faltar, lamentablemente, los que abriguen grandes esperanzas de que un Torino reciba la bandera a cuadros en el primer puesto y todo nuestro equipo lo festeje a la noche con champaña. Si pensamos así, un abandono en masa —que esperamos y deseamos no suceda, pero que debe estar dentro del cálculo de probabilidades— echaría por tierra toda la importancia de esta operación. Si abandonamos, no importa. Si llegamos últimos, si nos gana un Morris-Cooper o un Lancia HF, tampoco importa. Vamos a cosechar experiencias y, lleguemos o no, volveremos con un saldo que si sabemos analizarlo y asimilarlo nos será útil para futuras ocasiones. Pero para ello hay que meterse bien en la sesera que NO VAMOS A GANAR, sino a APRENDER. Seamos honestos y humildes, porque de esa forma, si las cosas andan bien, nuestra alegría será mucho mayor por haber demostrado ante los ojos del mundo lo que somos capaces de hacer. Falso patriotismo, no.

FANGIO Y LAS 84



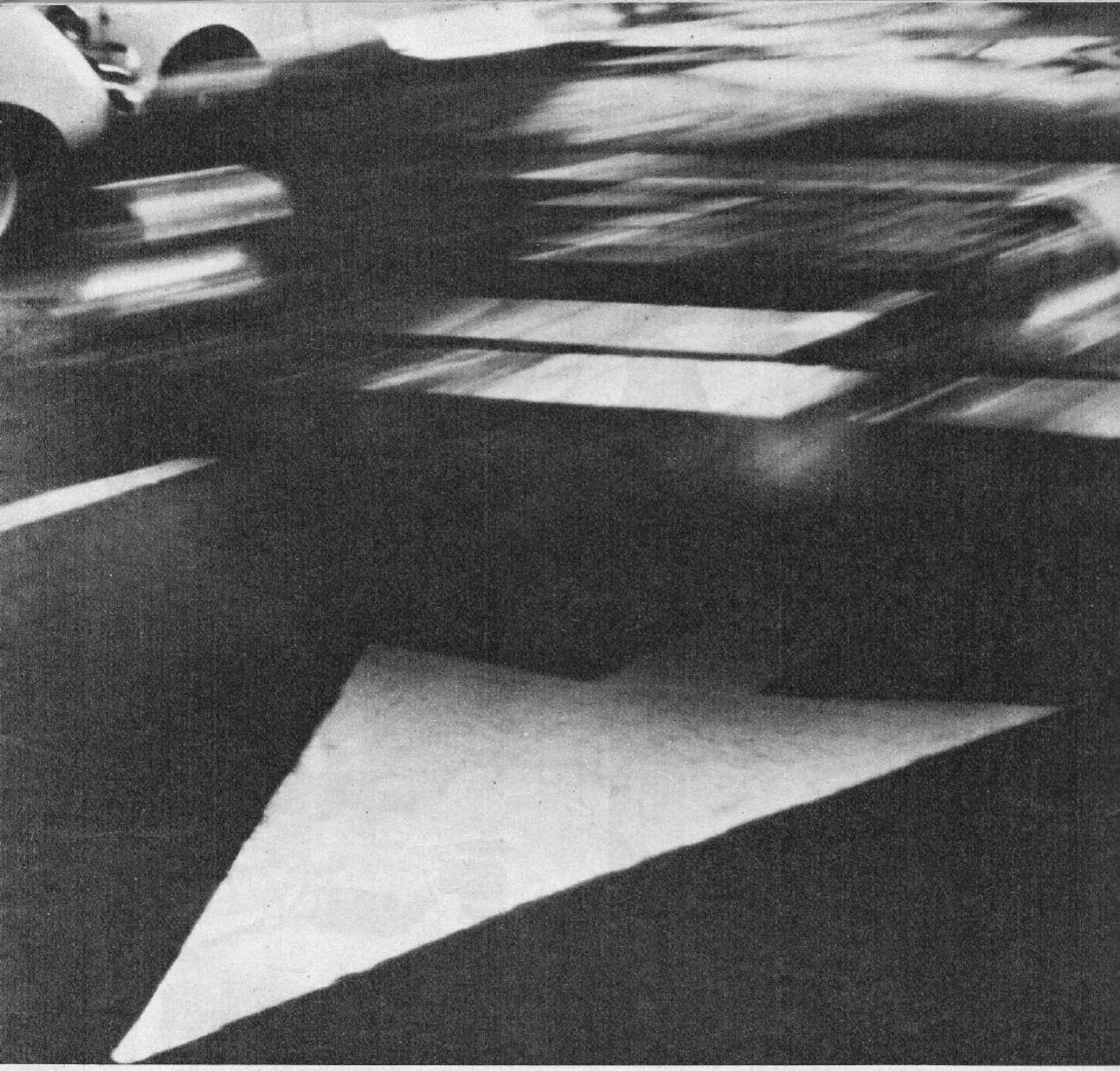
NUESTRA TEMPORADA SPORT - PROTOTIPO

El otro punto importante era la próxima temporada internacional. Y si bien ya se había anticipado que en lo posible se trataría de traer a los Sport Prototipos, ahora, tras el arribo de Fangio, se puede confirmar extraoficialmente que en 1970 tendremos SPORT PROTOTIPOS. La palabra final la debe dar el club YPF, que, por su parte, tiene que hacer gestiones ante el gobierno para lograr apoyo, nos dijo Edmundo Horta. **"Durante esta semana no habrá novedades. Ya hemos conversado con Fangio y nos comunicó el interés que despertó en Europa la posibilidad de que se organizara una temporada de Sport Prototipo en la Argentina. Pero ahora estamos con elecciones internas del club y hay que presentarle la inquietud al gobierno para lograr ayuda y apoyo en una empresa de este tipo. Apenas tengamos algo vamos a informar por medio de una gacetilla de prensa. Quédense tranquilos."**

Como ya habíamos anticipado, **Porsche** y **Matra** (posiblemente **Ferrari** y **Alpine**) estaban dispuestas a venir. En cambio **Alfa Romeo** no pudo garantizar su presencia debido a que los autos no andan todavía lo que ellos desean, pues sus performances, hasta ahora, fueron mediocres. Las carreras a disputarse serían dos en Buenos Aires y una en San Juan.

"Lo interesante es que si todos nos movemos y conseguimos una fecha con puntaje como para hacer 1.000 kilómetros para 1971 estaríamos en el calendario internacional, y entonces las temporadas nos saldrían mucho más baratas, ya que se encontrarían en la obligación de venir a la Argentina. Nosotros estamos en condiciones de construir un SP y competir con ellos. Es más fácil para nosotros hacer un SP que un coche de fórmula, y de esa manera reconquistaríamos el terreno internacional y con autos hechos en el país". Fangio confía en que la temporada se hará. Nosotros sabemos que podremos admirar un Porsche 908 de muy cerquita dentro de poco.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



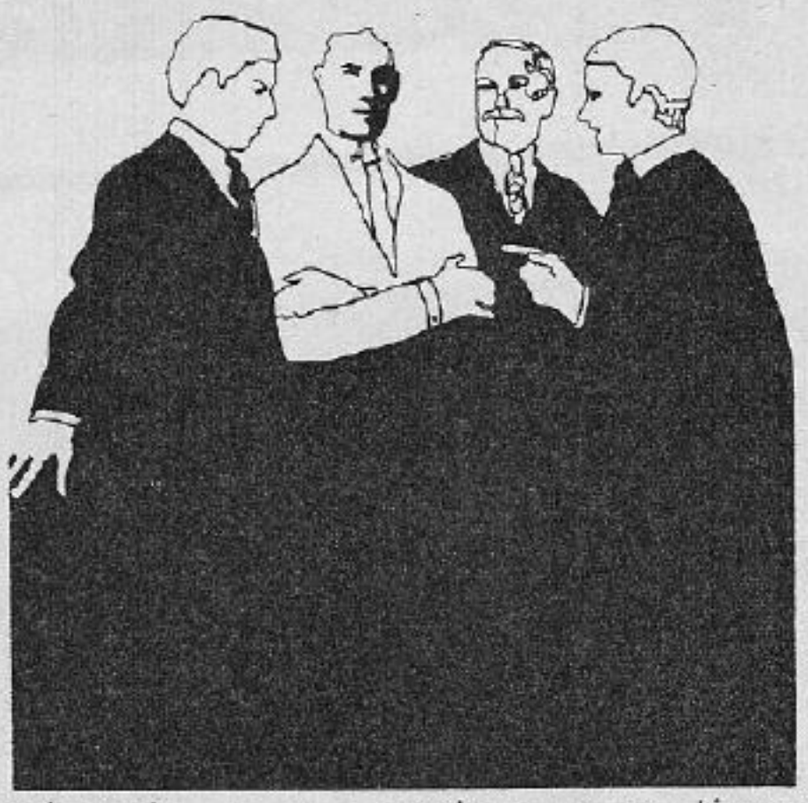
La Prensa señala el camino en automovilismo.

(Sígala. Todos los lunes.)

Conozca ya los audaces, nuevos y potentes modelos que surgen de Estados Unidos y Europa. Abra con nosotros el capot. Estudie el corazón de los motores; analice las ventajas de nuevos sistemas de suspensión, de frenos, de carburación.
Admire la línea actual que la ingeniería y el arte pusieran en los vehículos '69.
Participe en las polémicas que desatan los ensayos de futuros sistemas de propulsión y, al mismo tiempo, reviva con nosotros la nostalgia que despierta el estudio de los viejos modelos, aquellos que por un lado nos hacen sonreír, y por otro nos causan admiración . . .
Los lunes, hay mucho que ver en este viaje por el mundo del automóvil.

Suba con nosotros. **LA PRENSA**

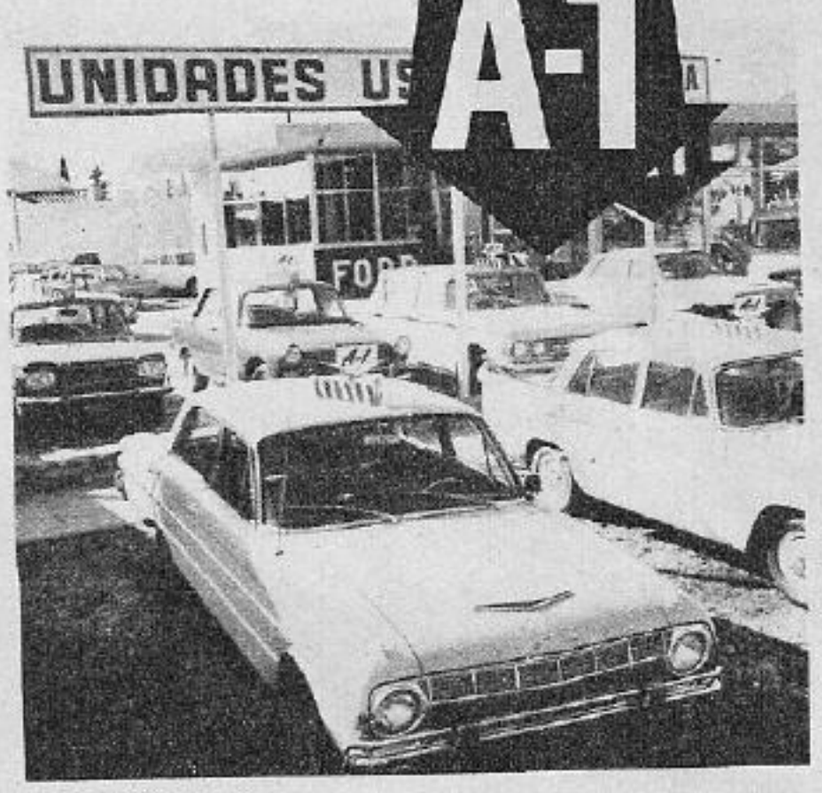
Usted puede comprar un vehículo semi-nuevo:



recurriendo a un amigo que tiene un amigo cuyo cuñado los vende...



al azar...



o en los Concesionarios Ford, con garantia escrita A-1.

Las dos primeras variantes no dejan de ser emocionantes.
Los Concesionarios Ford sólo venden los mejores autos semi-nuevos
Rambler 66, Chevrolet 65, Valiant 67, Fiat 64,
Peugeot 66 y por supuesto, Falcon de cualquier año. A todos ellos
se los ha sometido a un minucioso examen.
La garantia escrita A-1, exclusiva de los Concesionarios Ford
es el aval de perfecto estado de cualquier usado.

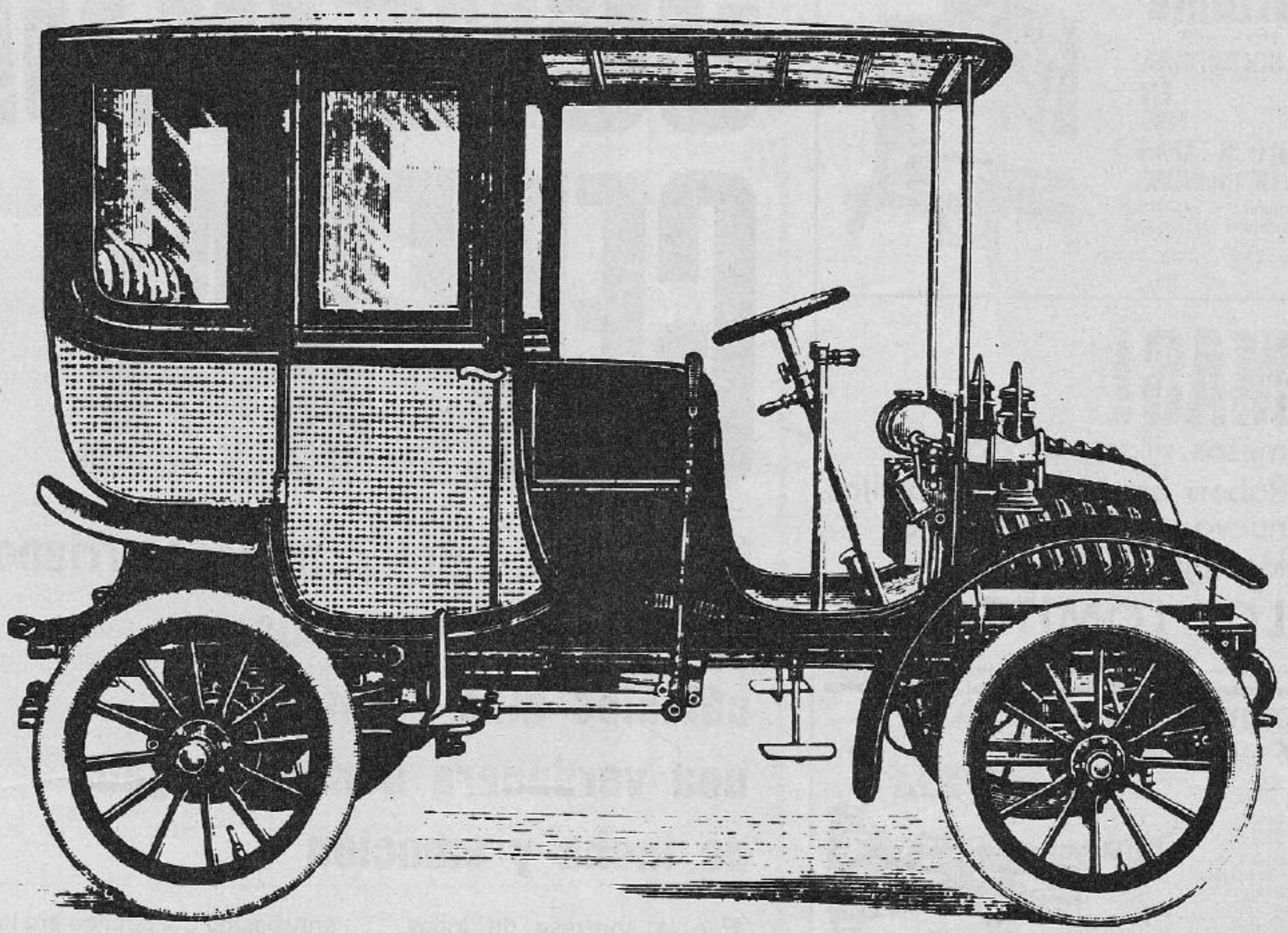
Ford

FORD MOTOR ARGENTINA S. A.
Y SUS CONCESIONARIOS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"E PUR SE MOVE"

MAGA CRISTIAN



(Y sin embargo se mueve)

Por supuesto: "se move". Pero hay tantas formas de moverse como formas de ser coche. Si usted se siente admirado frente a un FORMULA 1, usted es de los que viven el placer de la emoción de la avanzada. Igual sucede en materia de filmadoras: todas se mueven, es decir, filman. Pero **CHINON** es la "FORMULA 1" de las filmadoras. Su línea de 6 modelos en filmadoras para Super 8 mm - la de mayor venta en la Argentina - estudió mucho sobre emociones hasta convertirse en la mejor forma de ser filmadora. Emoción de avanzada en los detalles técnicos: funcionamiento eléctrico, fotómetro automático y filmación en cámara lenta, Zoom eléctrico, puede usarse como cámara fotográfica, carga instantánea de la película (en cartridge), filma también de noche. Emoción en la seguridad: 18 meses de garantía responden por su fidelidad técnica. Emoción de avanzada en la audacia del diseño, en la rapidez y facilidad de manejo, en la abundancia de características técnicas. Y el máximo placer en la humildad de los precios... **CHINON** no cobra la emoción: sus filmadoras no cuestan más que una cámara fotográfica!

CHINON

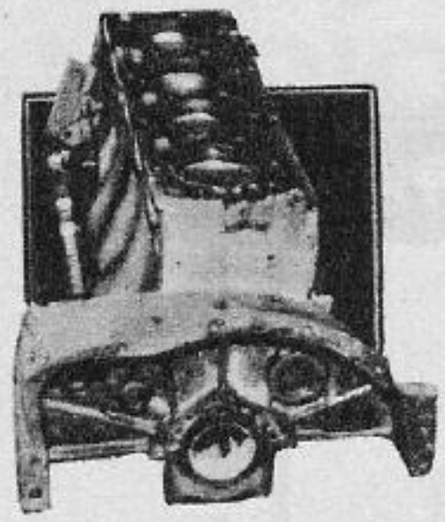
Filmadoras del placer



Solicite información y material impreso a su representante exclusivo en la Argentina: **EDUARDO UDENIO & Cía. S. C. A.** Casilla Correo Central Nº 4421 Buenos Aires o en los mejores negocios de óptica y fotografía.

Parabrisas CORSA EN CORDOBA
T.E. 24193

WELDING
MAD - ARG
SOLDADURA EN FRIO
BLOCK-TAPAS DE CILINDRO
FUNDICION Y ALUMINIO
GARANTIDOS POR UN AÑO
Tablada 365 T. E. 5808



MAS!
mesas, sillas, mas Waffles,
Robert Brown's y mas lomitos
nuevo salon inauguran los
los viejos dueños de
LOS LOMITOS

MEJOR PARTE POR PARTE...
palanca de cambios CLOCHE
PARA SU PEUGEOT 404,
403, o PICK-UP T4B



Mayor rapidez en el cambio, más manuable, trabajo de la caja más descansado

RE·COR SRL
REPUESTOS LEGITIMOS PEUGEOT
Humberto Primo 515 - T. E. 26339 - Córdoba
Representante en Buenos Aires S.N.D. Estomba 3490 - T.E.701-9921

EL TUERCA el deporte
silenciadores escapes en gral.
colocación y ventas MANUEL
SURGHI RIOJA 1063

Accesorios
amp
VOLANTES Y
OFERTAS CUBREVOLANTES
lavalleja 783 87 TE 79350

SORPRESA GENERAL

La 3ª Fecha del Zonal Entrerriano resultó, superando los cálculos más optimistas, una verdadera bomba cargada de lucha y emoción

Fue la sorpresa de todos, que nadie imaginaba que de un Parque Cerrado con tan pocas máquinas se llegara a ver en pista un espectáculo bonísimo. Pero así fue desde el vamos, cuando se bajó la bandera a la categoría "A" y se planteara feloz duelo entre Roggero, Carubia y Primavera. Ganó Roggero, quien en ningún momento perdió la primera colocación.

En la categoría "B" la cosa fue mucho mejor todavía (como ocurre casi siempre). Aquí se trenzaron —y desde la primera vuelta— Lecea, Linares y Roggero; los dos primeros en sendas cupé Fiat 1500 y Roggero con el 1093 ganador de la "A". En la vuelta 11a. Linares desplaza a Roggero y luego de una puja extraordinaria con Lecea pasa al frente en la vuelta decimoquinta. A todo esto el entusiasmo del público era indescriptible. También Roggero supera a Lecea y se ubica definitivamente en el segundo lugar. Las máquinas se distancian entre sí cada vez más, pero ya el carrerón estaba hecho.

El Falcon de von Wernich picó en punta cuando llegó la hora de largar los de la "C". Y comenzó a distanciarse de los Torino y las cupé Fiat. Pero en la 5a. vuelta paró en boxes con el motor recalentado. Carubia ocupa el primer puesto entonces, para producirse otro duelo con Boleas, Linares y Lecea. Gran carrera de estas cuatro máquinas separadas por escasos metros. Hasta que se produce el abandone de Carubia; Boleas se afirma en la punta, se retrasa Linares y pasa cómodo Lecea al segundo lugar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Salida prolija y al mango de Vicente Linares, gran animador de las clases "B" y "C". Resultó ganador de la primera y se reconsagró como valor del zonal.

3ª Fecha del Campeonato Zonal de la Federación Regional Nº 6 Turismo Auto Club - Concepción del Uruguay (Entre Ríos) - 22/6/69 - Circuito de 2.000 metros de tierra compactada

C L A S I F I C A C I O N

Clase "A" (hasta 1150 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1	1	Roggero, Alberto ...	Renault 1093	20m45s	20
2	2	Carubia, Roberto ..	Renault 1093	20m45s3/5	20
3	4	Niemitz, Osvaldo ...	Renault 1093	21m12s4/5	20
4	9	Cardú, Gabriel	Renault 1093	21m28s	20
5	10	Moreno, Héctor	Renault 1093	21m43s3/5	19
6	11	Zuzulich, Osvaldo ..	Renault 1093	23m45s2/5	16
7	27	Primavera, Nicolás ..	Renault 1093		10

Promedio del ganador: 114,411 km/h.

Clase "B" (hasta 2000 cm³)

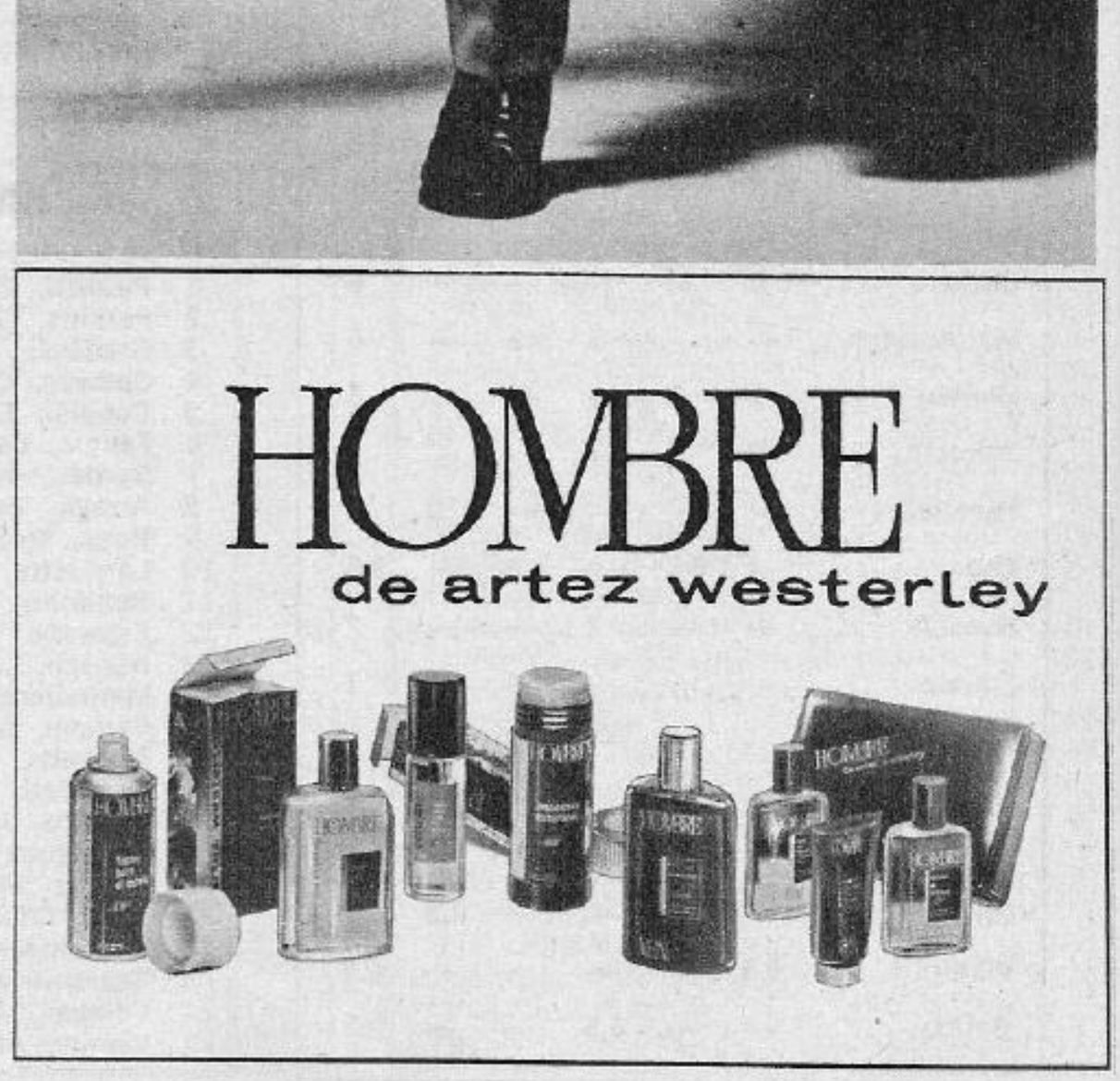
1	31	Linares, Vicente A. .	Fiat 1500 Cupé	25m50s2/5	25
2	1	Roggero, Alberto ...	Renault 1093	26m03s2/5	25
3	38	Lecea, Carlos	Fiat 1500 Cupé	26m07s1/5	25
4	42	Doria, César	Fiat 1500 Cupé	26m45s2/5	25
5	9	Cardú, Gabriel	Renault 1093	26m47s	25
6	36	Manzotti, Héctor ...	Fiat 1500 Cupé	25m53s2/5	24
7	35	Tornattore, René ...	Fiat 1500 Cupé	26m05s	24
8	34	Jobad, Alberto	Fiat 1500 Cupé	26m11s2/5	24
9	37	Girard, Horacio	Fiat 1500 Cupé		23

Promedio del ganador: 116,100 km/h.

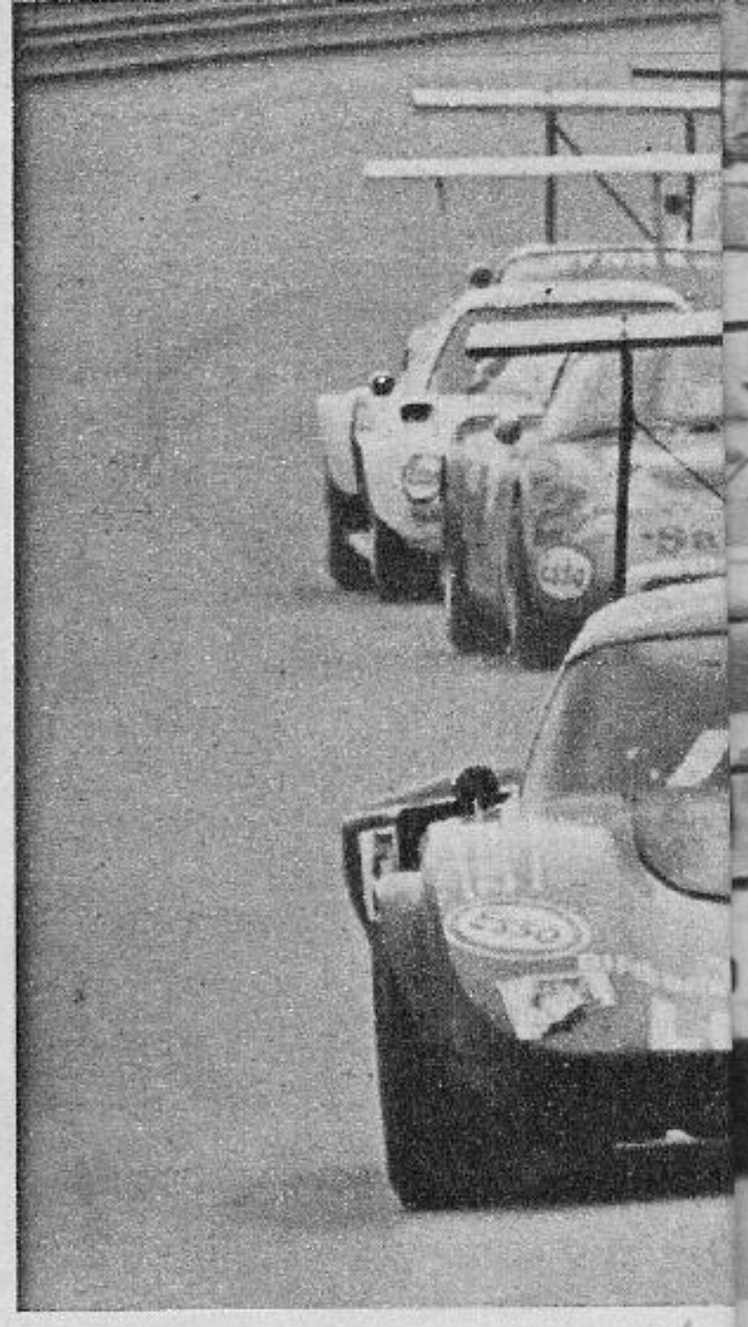
Categoría "D" (desde 1151 cm³ en adelante)

1	69	Boleas, Antoni o....	Torino 380 W	31m31s	30
2	38	Lecea, Carlos	Fiat 1500 Cupé	31m58s3/5	30
3	70	Riffel, René	Chevrolet SS	32m30s2/5	30
4	31	Linares, Vicente A. .	Fiat 1500 Cupé	29m27s	28
5	72	Colman, Alberto ...	Ford Falcon	31m53s4/5	27
6	62	Roude, Antonio	Torino 380 W	31m54s	23





MEDIA TEMPORADA EN NUMEROS



En medio de innumerables conflictos y escasa cantidad de competencias de SP y de TC hemos arribado a la mitad del año calendario. Los resultados en números

Si adoptamos un criterio netamente materialista, los números son los que rigen al mundo. En una apreciación como ésta, puede haber más o menos verdad, según que el estado de ánimo del lector sea más o menos optimista o pesimista. ¡Pero... no sigamos haciendo disquisiciones de carácter filosófico y digamos simplemente que, si en realidad sirven para mucho, poco o nada, no es éste el momento para discutirlo. Sí para afirmar que existen y mostrarlos para que ustedes puedan apreciarlos y sacar una que otra conclusión. O no. Según tengan o no ganas de sacar conclusiones. La libertad es libre. Porque tampoco es el hecho que nosotros nos entrometamos en sus decisiones finales. En definitiva aquí van algunas estadísticas hasta la mitad de la temporada. ¡Rucucu!!

CAMPEONATO DE SP

Corredor	Autódromo Bs.As. 9-III	Córdoba 30-III	San Juan 20-IV	Córdoba 18-V	Rafaela 22-VI	TOTAL
Cupeiro	3	3	—	—	—	6
Marincovich	—	—	3	3	—	6
Bordeu	1	2	—	—	2	5
Pairetti	2	1	—	—	—	3
Pascualini .	—	—	—	—	3	3
Copello	—	0,5	—	2	—	2,5
Ruesch	—	—	2	—	—	2
Franco	—	—	—	1	—	1
Galbato	—	—	—	—	1	1
Urruti	—	—	1	—	—	1
Di Palma ..	—	—	—	0,5	—	0,5
Riva	—	—	—	—	0,5	0,5
Vianini	0,5	—	—	—	—	0,5
Ballbe	—	—	0,5	—	—	0,5

CAMPEONATO DE TC

Corredor	Autódromo Bs.As. 9-III	Venado Tuerto 23-III	Allen 6-IV	Autódromo 25-V	TOTAL
Bonanno	—	—	9	—	9
Perkins	—	9	—	—	9
Emiilozzi	—	6	—	—	6
Larriestra	—	—	6	—	6
Malnatti	1	—	3	—	4
García	—	3	—	—	3
Pairetti	—	—	—	3	3
R. Canedo ...	3	—	—	—	3
Faraoni	2	—	—	—	2
Reutemann ..	—	—	—	2	2
Galbato	0,5	—	—	0,5	1
Gradassi	—	—	—	1	1
Scaramella ..	—	—	1	—	1
Villegas	—	1	—	—	1

RANKING DE TC

Nº	Corredor	Ptos.
1	Pairetti, Carlos	57,35
2	Perkins, Gastón	32,37
3	Gradassi, Héctor	30,35
4	Galbato, Carmelo	28,25
5	Copello, Eduardo	25,37
6	Fangio, Cacho	20,35
7	Bordeu, Juan Manuel	17,55
8	Alzaga, Rodolfo	16,20
9	Roux, Rubén	16
10	Larriestra, Bautista	14,94
11	Bonanno, Ricardo	14,60
12	Estefano, Nasif	14,60
13	Ruesch, Carlos	14,60
14	Marincovich, Carlos	11,44
15	Faraoni, José Manuel	11,22
16	Malnatti, César	9,69
17	Emiliozzi, Dante	9
18	Cupeiro, Jorge	6,75
19	Rodríguez Canedo, Eduardo	6,27
20	García, Mauricio	5,75
21	Casá, Eduardo	5,62
22	Reutemann, Carlos A.	5,30
23	Scaramella, Rogelio	5,10
24	Villegas, Antonio	4,55
25	Vianini, Andrea	4,45

RANKING DE SPORT PROTOTIPO

Nº	Corredor	Ptos
1	Marincovich, Carlos	6,6
2	Cupeiro, Jorge	6,5
3	Bordeu, Juan Manuel	5,2
4	Pairetti, Carlos	3,8
5	Pascualini, Carlos	3,2
6	Copello, Eduardo	3
7	Ruesch, Carlos	2,5
8	Urruti, Federico	2,1
9	Galbato, Carmelo	1,9
10	Franco, Oscar	1,4
11	Ballbe, Carlos	0,8
12	Riva, Tulio	0,8
13	Di Palma, Luis	0,7
14	Vianini, Andrea	0,7
15	Parkins, Gastón	0,7
16	Fangio, Cacho	0,6
17	Estefano, Nasif	0,4
18	Rodríguez Canedo	0,2
19	Malnati, César	0,1
20	Boretto, Emilio	0,1
21	Plano, Héctor	0,0

CAMPEONATO DE MOTORES DE TC

Pos.	Marca	Ptos.
1º	Ford F-100	17,5
2º	Tornado	15
3º	Chevrolet 250'	6
4º	Dodge Slant Power	1

N. de la R.: El puntaje para establecer el presente cuadro es el mismo que se otorga para el Campeonato de Conductores, con la única excepción de que en cada carrera se computa únicamente la mejor cifra para una misma marca de motor.

CAMPEONATO DE MOTORES DE SP

Pos.	Marca	Ptos
1º	Chevrolet 250'	12
2º	Tornado	5
3º	Ford F-100	3
4º	Dodge Slant Power	2,5

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TOTAL DE PREMIOS OTORGADOS EN SP	$ 22.049.500
TOTAL DE PREMIOS OTORGADOS EN TC	$ 12.694.500
TOTAL EN AMBAS CATEGORIAS	$ 34.744.000

CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES DE SP

Pos.	Constructor	Ptos.
1º	Pronello, Heriberto	18
2º	Baufer	17,5
3º	Cabanas, Raúl	6
4º	Scaramella (Bragado Special)	1
5º	Formisano, Vicente	1

PREMIOS GANADOS EN SPORT PROTOTIPOS

	m$n
Marincovich, Carlos	2.485.000
Bordeu, Juan Manuel	1.970.000
Pairetti, Carlos Alberto	1.710.000
Cupeiro, Jorge	1.627.000
Copello, Eduardo José	1.625.000
Pascualini, Carlos	1.335.000
Urruti, Federico	1.320.000
Galbato, Carmelo	1.240.000
Ruesch, Carlos	1.162.000
Fangio, Oscar Espinosa	815.000
Franco, Oscar Mauricio	815.000
Ballbe, Carlos	810.000
Estefano, Nasif	775.500
Riva, Tulio	769.000
Perkins, Gastón	625.000
Di Palma, Luis	615.000
Vianini, Andrea	563.000
Reutemann, Carlos	345.000
Gradassi, Héctor Luis	325.000
Rodríguez Canedo, Eduardo	255.000
Boreto, Emilio	230.000
García Veiga, Néstor Jesús	155.000
Malnatti, César Horacio	140.000
Plano, Héctor	100.000
Ternengo, Jorge	91.000
Faraoni, José Manuel	80.000
Pauloni, Norberto	50.000
Peduzzi, Ricardo	10.000
García, Mauricio	5.000

CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES DE TC

Pos.	Constructor	Ptos.
1º	Baufer	8
2º	Martos, "Paco"	6
3º	Pronello, Heriberto	5
3º	Ruesch, Carlos	5
5º	Competición S. A.	3
6º	Bellavigna Hnos	0,5

PREMIOS GANADOS EN TURISMO CARRETERA

	m$n
Perkins, Gastón	1.165.000
Pairetti, Carlos Alberto	1.085.000
Bonanno, Ricardo	885.000
García, Mauricio	787.500
Reutemann, Carlos	780.000
Malnatti, César Horacio	777.000
Galbato, Carmelo	720.000
Rodríguez Canedo, Eduardo	700.000
Emiliozzi, Dante	690.000
Gradassi, Héctor Luis	680.000
Larriestra, Bautista	565.000
Scaramella, Rogelio	470.000
Villegas, Adrián	410.000
Plano, Héctor	340.000
Urruti, Federico	320.000
D'Agnillo, José María	250.000
Ternengo, Jorge	250.000
Faraoni, José Manuel	240.000
Tempone, Antonio	225.000
Casá, Eduardo Alfredo	180.000
Ballbe, Carlos	160.000
Martínez Boero, Jorge	150.000
Peyrano, Alfredo	140.000
Calamante, Mariano	135.000
Cupeiro, Jorge	80.000
Franco, Oscar Mauricio	60.000
Cardinale, José	50.000
Gimeno, Hugo	50.000
Liluaga, Félix	50.000
Marchiano, Juan	50.000
Cotett, Raúl	40.000
Brown, Alberto	30.000
Di Palma, Luis	30.000
Di Martino, Gaspar	25.000
Gilli, Heraldo	25.000
González, Eloy	25.000
Lephaille, Hugo	25.000
Peduzzi, Ricardo	25.000
Volpicina, Héctor	25.000

TOTAL DE PREMIOS GANADOS POR CADA CORREDOR EN AMBAS CATEGORIAS

	m$n
Pairetti, Carlos	2.795.000
Marincovich, Carlos	2.485.000
Bordeu, Juan Manuel	1.970.000
Galbato, Carmelo	1.960.000
Perkins, Gastón	1.790.000
Cupeiro, Jorge	1.707.000
Urruti, Federico	1.164.000
Copello, Eduardo	1.625.000
Pascualini, Carlos	1.335.000
Ruesch, Carlos	1.162.000
Reutemann, Carlos	1.125.000
Gradassi, Héctor Luis	1.005.000
Ballbe, Carlos	970.000
Rodríguez Canedo, Eduardo	955.000
Malnatti, César Horacio	917.000
Bonanno, Ricardo	885.000
Franco, Oscar Mauricio	875.000
Fangio, Oscar Espinosa	815.000
García, Mauricio	792.500
Estefano, Nasif	777.500
Riva, Tulio	769.000
Emiliozzi, Dante	690.000
Di Palma, Luis	645.000
Larriestra, Bautista	565.000
Vianini, Andrea	563.000
Scaramella, Rogelio	470.000
Plano, Héctor	440.000
Villegas, Adrián	410.000
Ternengo, Jorge	341.000
Faraoni, José Manuel	320.000
D'Agnillo, José María	250.000
Boreto, Emilio	230.000
Tempone, Antonio	225.000
Casá, Eduardo Alfredo	180.000
García Veiga, Néstor Jesús	155.000
Martínez Boero, Jorge	150.000
Peyrano, Alfredo	140.000
Calamante, Mariano	135.000
Cardinale, José	50.000
Gimeno, Hugo	50.000
Luluaga, Félix	50.000
Marchiano, Juan	50.000
Paulone, Norberto	50.000
Cotett, Raúl	40.000
Peduzzi, Ricardo	35.000
Brown, Alberto	30.000
Di Martino, Gaspar	25.000
Gilli, Heraldo	25.000
González, Eloy	25.000
Lephaille, Hugo	25.000
Volpicina, Héctor	25.000

EN ROSARIO

Parabrisas CORSA

Sr. Automovilista:

tenemos de todo para su coche

AUTO UNION - D.K.W.

repuestos legitimos e importados
implementos eléctricos - partes de carrocerias

AUTO UNION D. K. W.

LUCCHESE y CIA. S.R.L.

3 de FEBRERO 1563 T.45364 ROSARIO

SU **Dodge** está en **MAIPU CAR**

service - repuestos

SALTA 2030 MORENO 50
TEL. 66464 ROSARIO

CONCESIONARIO OFICIAL
CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

Ernandit
AUTOMOTORES

nuevos y usados
consignaciones

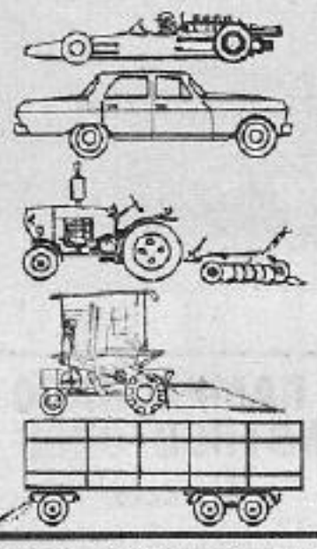
SAN LORENZO 1167
t.49853 ROSARIO

COJINETES
REX
SOCIEDAD ANONIMA

con licencia de
FEDERAL-MOGUL-BOWER BEARINGS INC. U.S.A.

Av. OVIDIO LAGOS 4140
t.e. 85330 - 88868 C.C. 47

aplicación en:



RUEDAS DEPORTIVAS

DISPONEMOS LLANTAS STANDARD O ESPECIALES 6" 7" 8" Y ADAPTAMOS A DISTINTOS ANCHOS PRECIOS DE FABRICA

INDARA S.R.L. SAN MARTIN 2646 TE 811166 80025 Rosario.

REPUESTOS LEGITIMOS PARA
Automotores
RILEY M G
MORRIS
BMC

Unicamente en:
JORGE PAVAN Hnos S.R.L.

Distribuidor exclusivo de LUCONI S.A.

RUEDA 955 ROSARIO
T. E. 811083 - 89529

amplio surtido para el
automotor y la **industria**

RULEMANES
BULONES
RETENES

GIOVAGNOLI y MATICH SRL
tucuman 2774 t.387076 rosario

SERVICE PROPIO
VENTAS DE 0 KM.
USADOS C/GARANTIA
REPUESTOS LEGITIMOS

CONCESIONARIO OFICIAL
CITROËN

49087 33491
sena S.R.L.
ROSARIO VENTAS: SAN MARTIN 1545
SERVICE CATAMARCA 2319

MICROCARGADOR de BATERIAS

POLONI



CARGUE SU BATERIA DE 6 ó 12 VOLTIOS 10 AMP. EN SU CASA
POR SOLO $ 12.500.-

Fabricamos toda la linea de cargadores de acumuladores
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES

Eduardo A. Poloni e Hijo

REMITIMOS CONTRAREEMBOLSO

SALTA 1574
T. E. 22743
ROSARIO

AMORTIGUADORES
MONROE
solicitelos en las casas del ramo o a su
DISTRIBUIDOR EN LA PROV DE SANTA FE

H. MONTALTO

Av. PELLEGRINI 1438 tel. 63085 ROSARIO

ITALFIAT



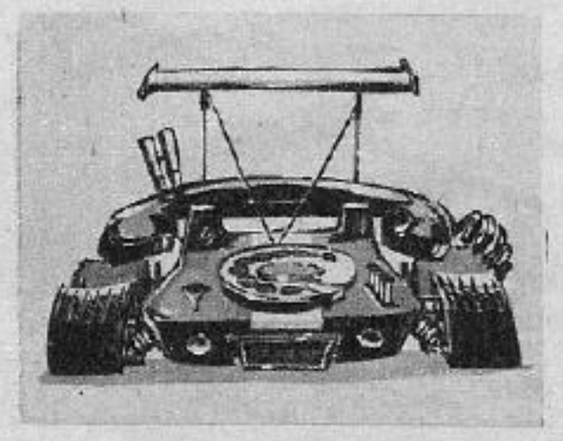
LINEA COMPLETA FIAT
REPUESTOS y ACCESORIOS
ventas por mayor y menor

ENTRE RIOS 2294
t.87571 Rosario



	m$n
EQUIPO DE GASTON PERKINS	
Perkins	1.790.000
Urruti	1.640.000
R. Canedo	955.000
Franco	875.000
Total	5.260.000
EQUIPO BONANNO-CASA	
Bonanno	885.000
Casá	180.000
Total	1.065.000
EQUIPO SHELL: COPELLO - ESTEFANO - RUESCH	
Copello	1.625.000
Ruesch	1.162.000
Estefano	777.500
Total	3.564.500
EQUIPO PRONELLO	
Pascualini	1.335.000
Reutemann	345.000
Total	1.680.000
EQUIPO CUPEIRO-MARINCOVICH	
Marincovich	1.475.000
Cupeiro	142.000
Total	1.617.000
EQUIPO PAIRETTI	
Pairetti	2.795.000
García	792.500
Total	3.587.500
EQUIPO SHELL DE COMPETICION	
García Veiga	155.000
Vianini	58.000
Total	213.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



EL TELEFONO NEGRO

—**¿Hola, Edgardo?**

—Sí... ¿quién habla?

—**De CORSA, viejo...**

—Ahh... ¡qué tal!

—**Muy bien... en qué andás.**

—Lleno de trabajo y en mil cosas distintas. El primer paso con el asunto del Lotus ya está dado. Todo marcha sobre rieles y sólo hay que esperar a que esté lista la primera tanda. Pero además tengo que atender el negocio que lo dejé un poco olvidado últimamente. Si no, vas muerto, tenés que andar encima de todo... nadie paga.

—**Bueno, basta, dejate de llorar y decime qué tenés de las 25 Horas.**

—Por el momento no hemos adelantado mucho. Andamos en la inauguración del nuevo local de APAT que es otro problema que se suma a los míos particulares. Estoy loco... creeme, loco... la semana pasada estuve hablando con técnicos de una empresa de computadoras para ver qué posibilidades existen de que ellos se encarguen de controlar los pasos y los tiempos en las 25 Horas que hacemos en noviembre. Vamos a tratar de hacer las cosas lo mejor posible, aunque eso no significa que salgan bien.

—**Bueno, suficiente por hoy porque nos vamos a conmover.**

—Ustedes sí que viven frescos...

—**Chau, Edgardo...**

—**Hola...**

—Un momentito: comunicación de larga distancia... desde Italia le van a hablar. (Unos instantes de espera y...) ¡Adelante Roma!

—Hoooolllaaaaa!!!

—**Sí... ¿Germán?**

—Sí viejo, cómo andan...

—**¿Cómo andás vos, ladrón, que hace quince días que estás haciendo vida de bacán?**

—Muy bien, esto es sensacional y no sabés lo que son las 24 Horas de Le Mans. De locos. Para perder la razón... (se va la voz y vuelve a los pocos segundos). ¿Hola?

—**Sí, dale que te escuchamos.**

—Ahora, dentro de un rato me voy a Zandvoort para ver el Gran Premio de Holanda...

—**Y claro... qué le vamos a hacer. Vos a Holanda y nosotros a Rafaela... así vivimos los pobres...**

—Pará, no llorés que ya se me acaba. Ahhh... antes que me olvide: sabés la ñapi que se dio el Jackie Ickx cuando viajaba de Le Mans a París... la gran piña, viejo... mirá vos. Ganador en Le Mans y en el viaje a París se estrola de la forma más estúpida y convencional.

—**Muy buena la nota y las fotos de Le Mans, Zombie.**

—Me alegro. ¿Cómo andan todos ustedes?

—**Muy bien, che. Esperando tus noticias y tus cuentos de allá.**

—Bueno, en pocos días ando por ahí; les mando un telegrama porque si sigo hablando me voy a quedar sin un mango. Esto te sale más caro que un hijo bobo... Hasta la vuelta y saludos.

—¿Hola... víboras?

—**Sí, quién habla.**

—Eso es lo de menos. Anoten, chusmas. Rolo y Carmelo formaron un equipo donde Alzaga correrá sólo en Turismo Carretera con su Liebre III modificada para TC. Galbato con su Baufer y ambos lo harán con motores de la Comisión de Concesionarios Ford. De más está decirte que la mecánica en lo referente a atención corre por cuenta de Agüera, quien atenderá los F-100. El domingo 29, Agüera correrá con el Batigalbato en el Autódromo. Y basta, suficiente, porque ya se me está secando la lengua.

—**Hola. ¿quién es?**

—Eso no les importa, chauchines. (Click).



YA SOY **MECANICO** DIPLOMADO

No importa la marca del coche o el tipo de motor. Los conozco bien. Puedo localizar las averías y repararlas. Antes sólo poseía la práctica del oficio. Me faltaba la técnica. Un día decidí estudiar un Curso por Correspondencia con todas las garantías brindadas por CEAC aprovechando los ratos libres. Ahora poseo todos los conocimientos técnicos que la práctica no me había dado.

DIGA UD. LO MISMO!

Obtendrá el apreciado TITULO TECNICO estudiando algunos de estos acreditados Cursos que le ofrece:

ceac

RIGLOS 119/BUENOS AIRES (S 24)

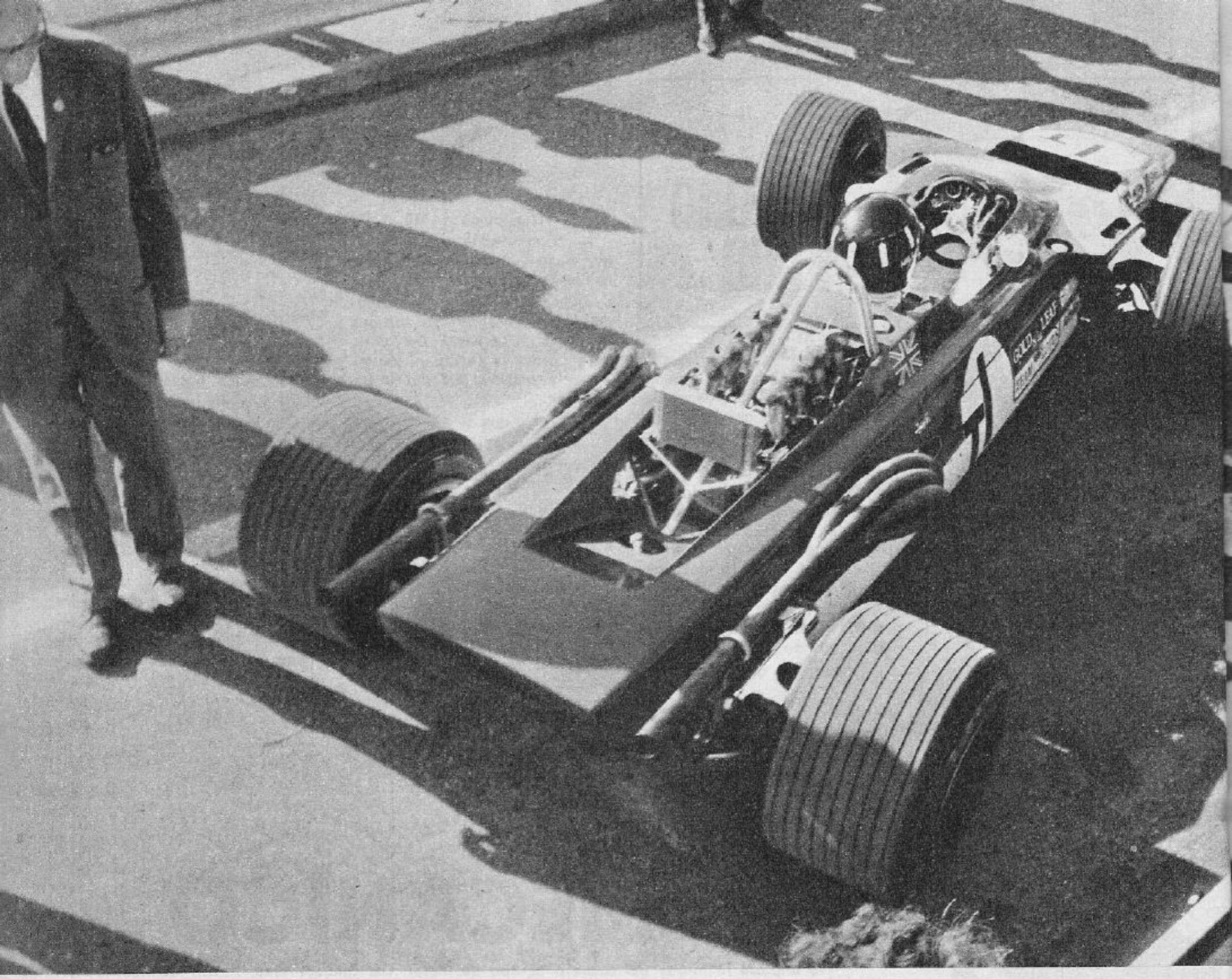
MECANICO DIESEL
TECNICO MECANICO
MECANICO DE AUTOMOVILES
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

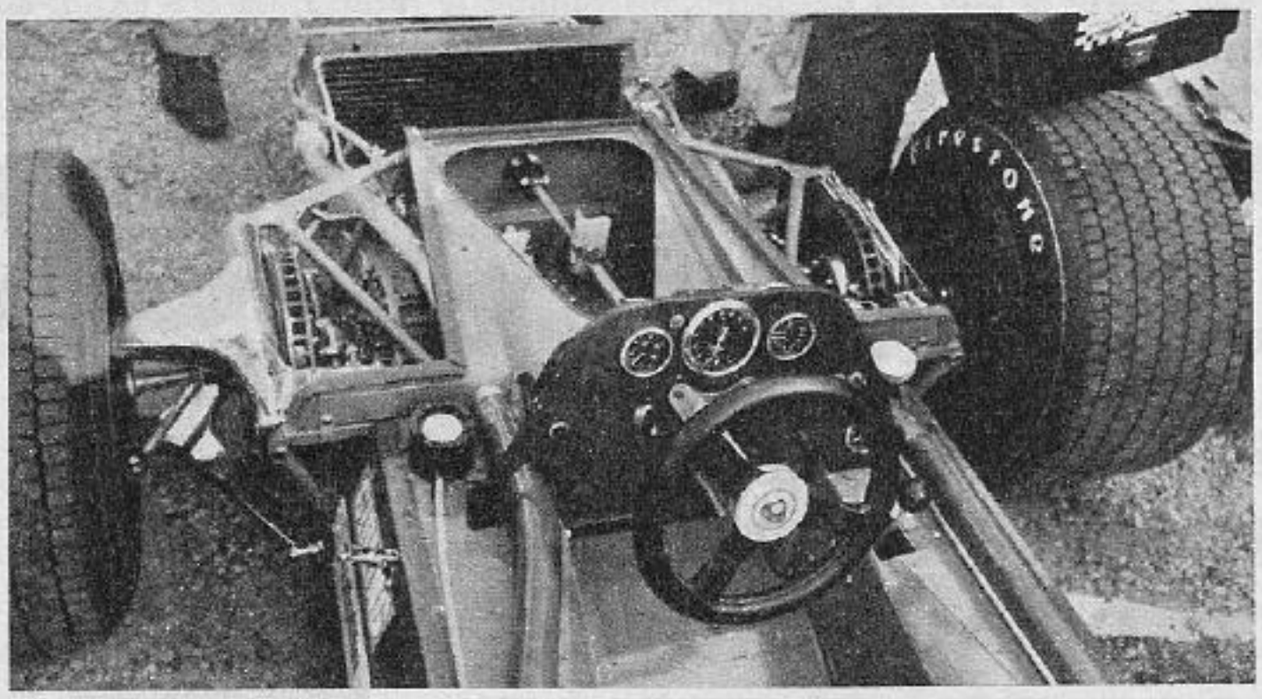
por sólo $ 900 mensuales

SOLICITENOS FOLLETOS EXPLICATIVOS EN COLORES, SIN NINGUN COMPROMISO PARA UD. **GRATIS**

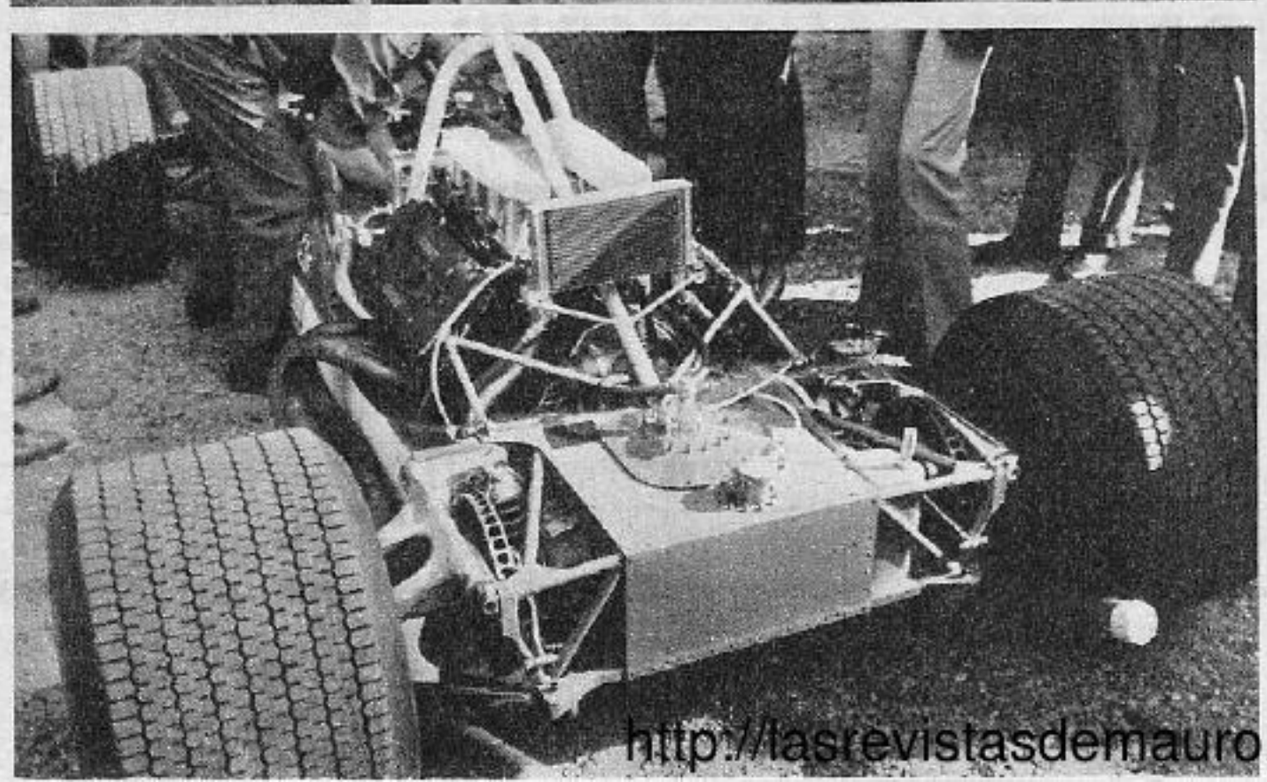
ESTOS SON TODOS NUESTROS CURSOS:

DIBUJO: Nuevo Curso de Dibujo • • •





En esta foto se observan claramente detalles de la suspensión delantera. Los frenos a disco son interiores, los brazos de suspensión ya dejaron de ser frágiles cañitos y a la derecha del disco de freno se ve la bocha del diferencial delantero.



Los brazos de la suspensión trasera (tanto los superiores como los inferiores) son exactamente iguales a los delanteros. Y la suspensión, los diferenciales y amortiguadores son, en lineamientos generales, iguales en ambos casos.

En esa especie de alemán más difícil que es el idioma holandés el guarda del tren nos anunció que habíamos llegado a Zandvoort, punto final de la línea que une Amsterdam con este pequeño balneario del mar del Norte y al cual una vez por año llega la troupe más veloz del mundo.

Era miércoles por la tarde. Bajamos, dejamos la valija en la estación para poder caminar libremente por este pueblito en el cual tendríamos el primer contacto con los actuales F-1; en el circuito, a dos km de la estación, no había nadie. En la ciudad apenas la poca gente que allí vive en forma permanente. Volvimos por la costanera, mirando un mar tan diferente a nuestros ojos, y al volver a la estación para ubicar un hotel, de golpe, al doblar una esquina, el enorme camión de Lotus, del cual bajaban nada menos que el primer F-1 con cuatro ruedas motrices. El primer F-1 que veía era justamente el más moderno de todos.

Semidespiezado lo llevaron a un garaje, donde pacientemente los mecánicos comenzaron a armarlo. Con mucho trabajo, por cierto, ya que el espacio es tan, tan comprimido que resulta dificilísimo armar las partes vitales. A menudo trabajan a ciegas y al tanteo. Claro que conociendo al dedillo cada rincón del auto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

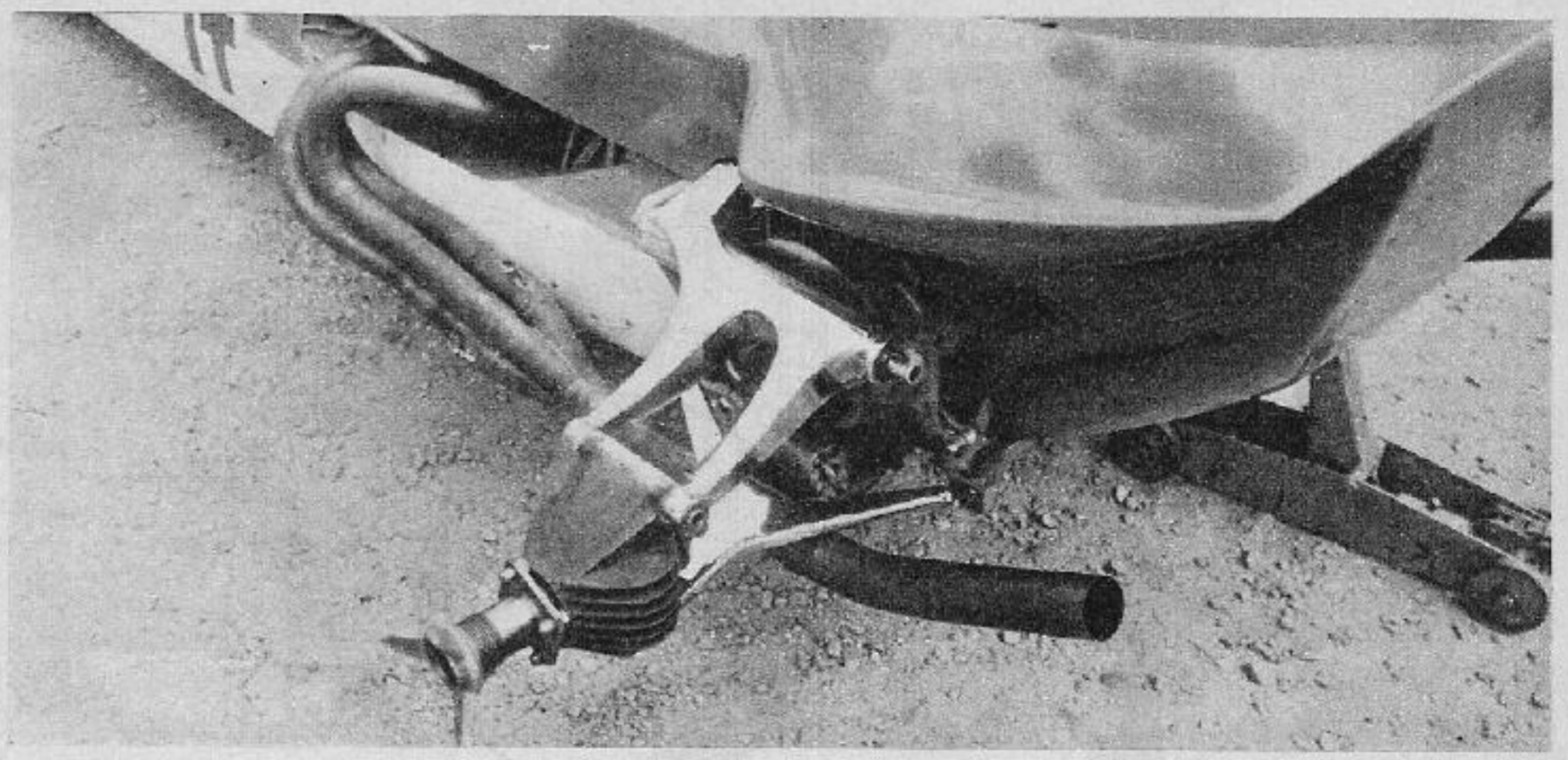


LOTUS 63 - TRACCION EN LAS CUATRO RUEDAS

LA NUEVA ETAPA DIO COMIENZO

En las preliminares del G. P. de Holanda hicieron aparición semioficial los primeros F-1 con cuatro ruedas motrices. Lotus y Matra rompieron el fuego, aunque todavía no se utilizaron en carrera

por GERMAN SOPEÑA



Un detalle de exquisitez en el diseño: el portamazas aleteado. para disipar el calor de la junta homocinética y a su vez darle más rigidez a la pieza toda

El coche es una verdadera obra maestra del aprovechamiento del espacio. Si los Fórmula Uno anteriores se lucían en ese aspecto, éste es directamente un manual completo sobre cómo ahorrar cm². Es totalmente nuevo y diferente en muchos aspectos fundamentales al Lotus 49-B que todavía continúa su vida útil. Por empezar, el cuatro ruedas motrices ya no utiliza el motor como parte estructural del chasis, como lo era en el 49. Recordemos que en este modelo —ya viejo— el monocasco terminaba exactamente detrás del asiento. En el nuevo, en cambio, continúa hasta la cuaderna final a la cual van fijadas las suspensiones, también diferentes a lo visto hasta ahora.

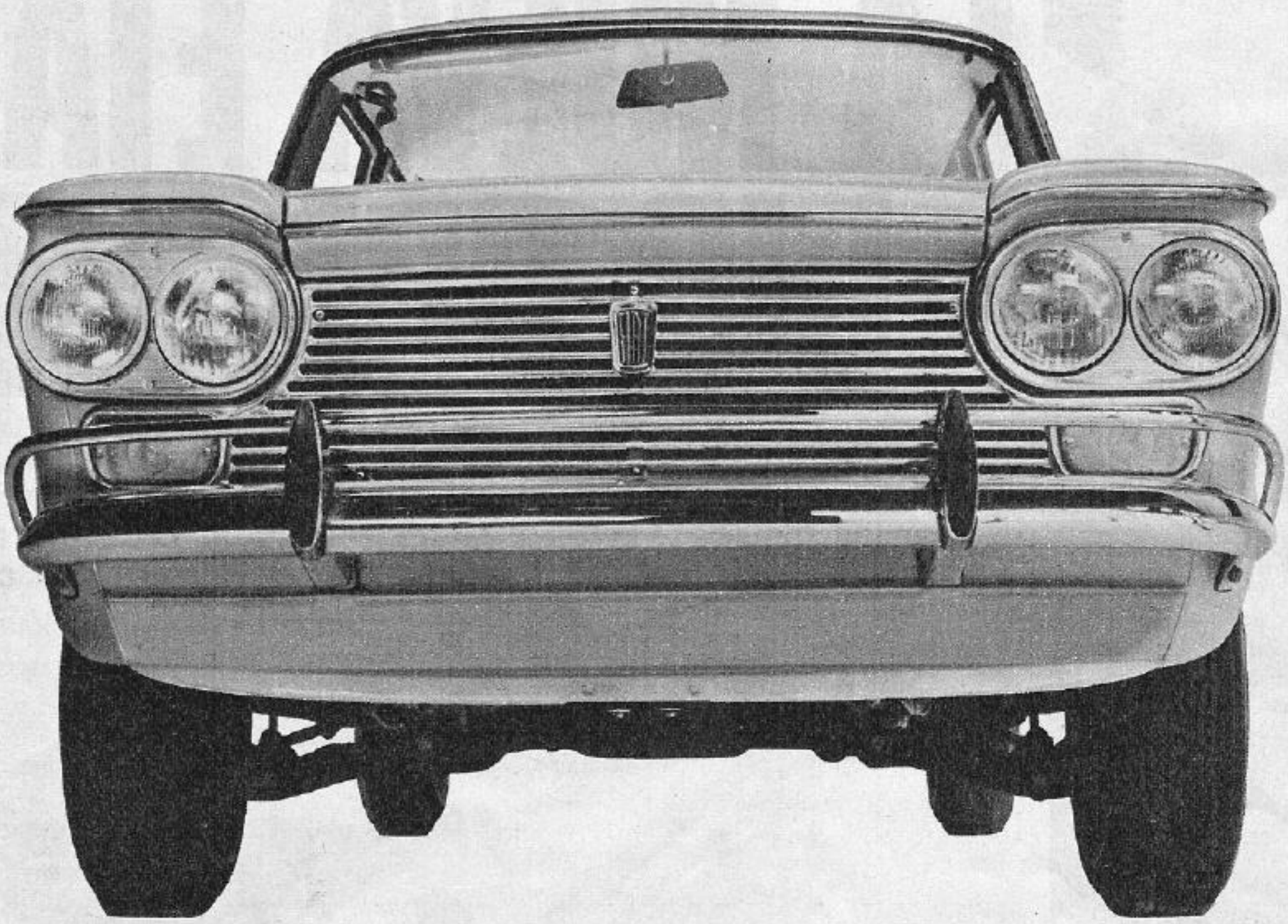
Ya no se tiene la caja de cambios atrás del motor en un solo grupo con el diferencial. Ahora está delante del motor, en el costado derecho del auto y de donde parten los dos cardanes. El cockpit, por lo tanto, está aún más desplazado hacia adelante, si bien el tamaño general es más o menos similar al del 49-B, porque aunque en este auto hay mayor cantidad de cosas adentro, el ancho del monocasco es ligeramente superior. No es tampoco un óvalo, como sería en corte el 49, sino más bien un cuadrado o un rectángulo, a la manera de la cuña tipo Indy que ha dado origen al flamante producto de Chapman en el campo de los GP.

Ya que de Colin hablamos, recordemos que él fue el primero en presentar la revolucionaria suspensión trasera independiente con el brazo único superior y el triángulo inferior invertido componiendo el paralelogramo deformable. Hoy es el primero que deja de usar ese sistema que ya se había tornado convencional en todo auto de carrera de fórmula o sport prototipo. En el FWD (Four Wheel Drive) sigue habiendo un paralelogramo deformable independiente atrás, pero ahora los dos brazos que lo componen son dos parrillas de novísimo diseño. Están construidas en chapa con forma de "U" aproximadamente y de sección cuadrangular. Tienen una oreja hacia el lado interno, mediante la cual se acciona el movimiento del amortiguador y el elástico que ya no se ubican inclinados como era antes, sino que son son internos (en la carrocería) como los delanteros. Estas parrillas soportan adecuadamente todas las cargas y solicitaciones de un auto más pesado (pero no mucho, más o menos 700 kilos) sin necesidad tampoco de los dos reactores longitudinales paralelos que todo coche de carrera tiene hoy en día.

Adelante observamos también brazos muy similares a los traseros, con el agregado de una pequeña bieleta que los asegura longitudinalmente. Por su parte los frenos ya no están metidos dentro de la enorme llanta. Tanto atrás como adelante, los enormes discos ventilados Girling se ubican en el interior del pasillo, pero siempre al aire, sobre todo los traseros que no van exactamente en el centro como en el caso de las Ferrari. El freno derecho si va pegado al diferencial trasero que se aloja en ese costado.

No sólo hay mayor cantidad de cosas llevadas hacia la parte interna del automóvil. También se ha logrado una línea más penetrante aún que la del 49-B, constituyendo una casi perfecta cuña. Es asombroso observar cómo cada pequeña cosita tiene exactamente su lugar. Y la calidad de construcción ni vale la pena mencionarla. Cada remache, cada chaveta es un detalle de buen gusto.

Es muy probable que desde la irrupción del motor atrás en el campo deportivo, el advenimiento de la tracción en las cuatro ruedas sea el hecho más importante y fundamental en la evolución de los monoplazas y de todo auto de carrera en general. Correspondía por cierto a Chapman ser el primero en mostrar al mundo la novedad. La súbita prohibición de los alerones sólo hizo que se apresurasen los trabajos para tener listo el auto lo antes posible. De cualquier manera la tracción en las cuatro ruedas era ya el paso obligado hacia mejores autos.



POTENCIA!

Si la potencia del motor es para Ud. un argumento de peso en la elección de un automóvil, elija el 1500 y comience a disfrutar —además de su potencia— de su pique, velocidad, armonía de líneas, confort interior, robustez mecánica. El 1500 es el 1500. El coche ideal para los que exigen siempre más a un automóvil.

¡QUE MAS SE PUEDE DECIR DEL FIAT 1500!

FIAT 1500

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GUIA PARA EL COMPRADOR DEL 0 Km

Hasta no hace muchos años el único inconveniente con que se enfrentaba un comprador de automóvil en potencia era el de juntarse con los patacones. De ahí en adelante todo era muy sencillo, ya que aunque quisiera le resultaba imposible elegir modelos, puesto que directamente no existían. Competencia no había. Quien tuviera la necesidad de comprar un vehículo para trasportar a su mujer, hijos varios, suegra, etc., tenía que caer forzosamente en la adquisición de "el" coche que se ajustara a sus necesidades.

Hoy, por el contrario, además lógicamente de tener los $$ nacionales para el caso, se hace menester realizar un estudio previo en el que hay que incluir necesidades, gustos y conveniencias. Por supuesto que esto crea muchos problemas, pero la compensación de no tener que comprar lo primero que le ofrecen a uno reditúa cualquier contratiempo.

Aquí van las características generales, precio, seguro, trasferencia y demás yerbas de todos los modelos que se fabrican en el país. Con esta guía del comprador usted ya puede reunir a toda su familia y en elección democrática, que seguramente ganará su suegra, elegir su futuro auto.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

AUTO UNION 1000 "S"

Precio ..... $ 1.249.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 54.300
Regist. de Automotor

Precio Total ..... $ 1.303.300

Opcionales:
Equipo de lujo que incluye Rueda Libre, Calefactor, Radio y Cinturones de seguridad .... $ 50.000

Colores:
Blanco Tiza, Gris Ceniza, Rojo Granate, Verde Santa Fe, Azul y Beige Sahara.

Garantía:
Por seis meses.

UNIVERSAL 1000

Precio ..... $ 1.279.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 47.000
Regist. de Automotor

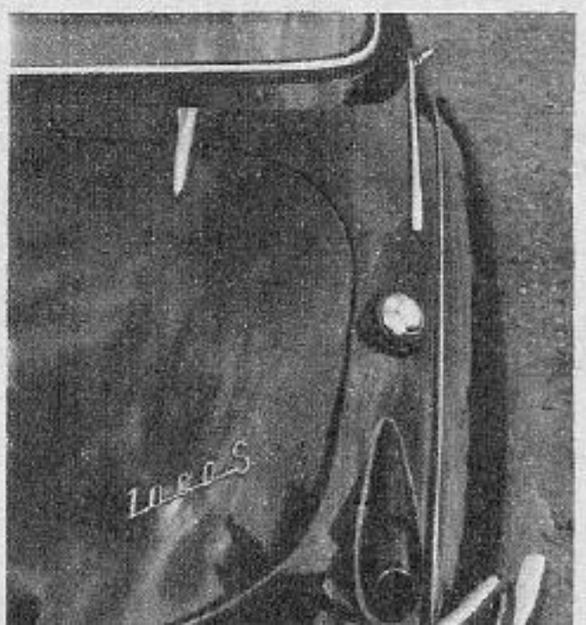
Precio Total ..... $ 1.326.000

Opcionales:
Equipo de Lujo compuesto por Rueda Libre, Calefactor, Radio y Cinturones de Seguridad $ 50.000.

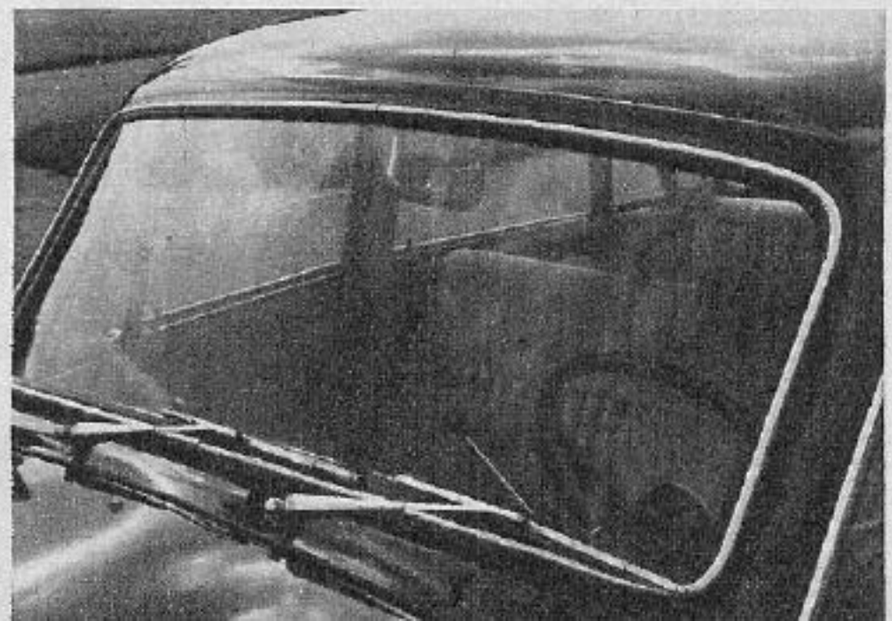
Colores:
Idem al 1000 "S".

Garantía:
Por seis meses.

	AUTO UNION 1000 "S"	UNIVERSAL 1000
Altura	1488 mm.	1565 mm.
Trocha	Delantera 1295 mm. Trasera 1390 mm.	Delantera 1295 mm. Trasera 1390 mm.
Largo total	4325 mm.	4210 mm.
Ancho total	1695 mm.	1640 mm.
Despeje	207 mm.	207 mm.
Peso total	950 kg.	980 kg.
Diámetro de giro	12 metros	12 metros
Motor cm³	980 cm³	980 cm³
Potencia HP	(DIN) 44 HP a 4500 rpm	(DIN) 44 HP a 4500 rpm
Rpm máxima	4800 rpm	4800 rpm
Rodado	5,60 x 15	5,60 x 15
Caja de cambios	4 marchas hacia adelante	4 marchas hacia adelante
Suspensión delantera	Arriba elástico trasversal, abajo brazos de suspensión triangulares y amortiguadores hidráulicos de simple efecto.	Arriba elástico trasversal, abajo brazos de suspensión triangulares y amortiguadores hidráulicos de simple efecto.
Suspensión trasera	Eje rígido con ballesta trasversal alta (eje flotante Auto Union) y amortiguadores hidráulicos de simple efecto.	Eje rígido con ballesta trasversal alta (eje flotante Auto Union) y amortiguadores hidráulicos de simple efecto.
Sistema eléctrico	Batería 12 V - 55 A/h	Batería 12 V - 55 A/h







FIAT CONCORD

FIAT 600 E

Precio	$ 878.000
Patente	
Trasferencia	$ 45.500
Registro Automotor	
Precio total	$ 923.500

Opcionales:

Radio	$ 22.500

Colores:
Azul, Blanco, Rojo, Spumante, Gris Claro.

Garantía:
Por seis meses o 10.000 kilómetros.

FIAT 800 CUPE:

Precio	$ 1.065.000
Patente	
Transferencia	$ 45.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.110.500

Opcionales:

Pintura Acrílica	$ 20.000
Radio	$ 23.000

Colores:
Celeste Metalizado, Rojo Metalizado, Oro Metalizado, Giallo Positano.

Garantía:
Por seis meses o 10.000 kilómetros.



FIAT 800 SPIDER:

Precio	$ 1.090.000
Patente	
Transferencia	$ 45.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.135.500

Opcionales:

Pintura Acrílica	$ 20.000
Radio	$ 23.000

Colores:
Celeste Metalizado, Rojo Metalizado, Oro Metalizado, Giallo Positano.

Garantía:
Por seis meses o 10.000 kilómetros.

FIAT 1500 BERLINA:

Precio	$ 1.411.000
Patente	
Transferencia	$ 45.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.456.500

Opcionales:

Cuenta Revoluciones	$ 19.000
Radio	$ 31.500

Colores:
Azul, Blanco, Rojo, Spumante, Gris Claro, Gris Humo, Verde.

Garantía:
Por seis meses o 10.000 kilómetros.

FIAT 1500 FAMILIAR:

Precio	$ 1.485.000
Patente	
Transferencia	$ 45.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.530.500

Opcionales:

Cuenta Revoluciones	$ 19.000
Radio	$ 31.500

Colores:
Azul, Rojo, Spumante, Gris Claro, Gris Humo, Verde.

Garantía:
Por seis meses o 10.000 kilómetros.

FIAT 1500 Cupe

Precio	$ 1.650.000
Patente	
Transferencia	$ 45.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.695.500

Opcionales:

Pintura Acrílica	$ 25.000
Cubiert. y llant. esp.	$ 30.000
Radio	$ 36.900

Colores:
Celeste Metalizado, Rojo Metalizado, Oro Metalizado, Giallo Positano.

Garantía:
Por seis meses o 10.000 kilómetros.

	FIAT 600 E	FIAT 800 COUPE	FIAT 800 SPIDER	FIAT 1500 C	FIAT 1500 FAMIL.	FIAT 1500 COUPE
Altura	1405 mm	1320 mm	1280 mm	1388 mm	1420 mm	1350 mm
Trocha	ant: 1150 mm post: 1150 mm	ant: 1164 mm post: 1174 mm	ant: 1164 mm post: 1174 mm	ant: 1295 mm post: 1272 mm	ant: 1295 mm post: 1272 mm	ant: 1295 mm post: 1272 mm
Largo total	3415 mm	3685 mm	3685 mm	4265 mm	4285 mm	4360 mm
Ancho total	1380 mm	1430 mm	1430 mm	1570 mm	1570 mm	1530 mm
Despeje	18 cm			24 cm	24 cm	24 cm
Peso total	615 kg	700 kg	675 kg	1.020 kg	1.110 kg	1.080 kg
Diámetro de giro	9 m	9 m	9 m	10.50 m	10,50 m	10,50 cm
Motor Cilindrada	797 cm³	797 cm³	797 cm³	1481 cm³	1481 cm³	1481 cm³
Potencia HP	36 HP	40 HP	40 HP	80 HP	80 HP	83 HP
RPM MAXIMA	4.600 rpm	4.600 rpm	4.600 rpm	5.200 rpm	5.200 rpm	5.600 rpm
Rodado	5,20 x 12"	145 x 330	145 x 330	5,60 x 13"	5,60 x 13"	5,60 x 13"
Caja de cambios	4 marchas hacia adelante.	4 marchas hacia adelante.	4 marchas hacia adelante.	4 marchas hacia adelante.	4 marchas hacia adelante.	4 marchas hacia adelante.
Suspensión Delantera	Con ruedas independientes. Ballesta transversal. El elástico actúa como estabilizador. Amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble efecto.	Con ruedas independientes. Ballesta transversal, unida al bastidor, que actúa como estabilizador. Amortiguadores hidráulicos de doble efecto.	Con ruedas independientes. Ballesta transversal unida al bastidor, que actúa como estabilizador. Amortiguadores hidráulicos de doble efecto.	A brazos oscilantes con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Tirante de reacción sobre el brazo interior. Barra estabilizadora.	A brazos oscilantes con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Tirante de reacción sobre el brazo interior. Barra estabilizadora.	A brazos oscilantes con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Tirante de reacción. Barra estabilizadora. Rótulas de tipo "for-life".
Suspensión Trasera	Con ruedas independientes. Resortes helicoidales. Amortiguadores hidráulicos de doble efecto.	Con ruedas independientes. Brazos oscilantes, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos de doble efecto.	Con ruedas independientes. Brazos oscilantes, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos de doble efecto.	Con elásticos a ballesta y amortiguadores hidráulicos.	Con elásticos a ballesta y amortiguadores hidráulicos. Barra estabilizadora.	A ballesta longitudinales y amortiguadores hidráulicos.
Frenos delanteros	A tambor, de comando hidráulico.	A tambor, de comando hidráulico.	A tambor, de comando hidráulico.	De disco.	De disco.	De disco.
Frenos traseros:	A tambor, de comando hidráulico.	A tambor, de comando hidráulico.	A tambor, de comando hidráulico.	A tambor, con zapatas autocentrantes.	A tambor, con zapatas autocentrantes.	A tambor, con zapatas autocentrantes. Servo-freno de vacío.
Sistema eléctrico	12 voltios. Dinamo 230 vatios. Batería 32 AH.	12 voltios. Dinamo 230 vatios. Batería 32 AH. Regulador de voltaje y corriente.	12 voltios. Dinamo 230 vatios. Batería 32 AH. Regulador de voltaje y corriente.	12 voltios. Dinamo 400 vatios. Batería 48 AH.	12 voltios. Dinamo 400 vatios. Batería 48 AH.	12 voltios. Dinamo 400 vatios. Batería 48 AH.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SAFRAR S. A.

PEUGEOT GRAN LUJO 4 p.

Precio	$ 1.520.000
Patente	
Transferencia	$ 68.000
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.588.000

Opcionales:
La fábrica no ofrece.
Colores:
Beige, Blanco, Azul Cobalto, Rojo, Negro, Gris Girf.
Garantía:
Por seis meses.

PEUGEOT 404 SUPER LUJO 4 p.

Precio	$ 1.665.000
Patente	
Transferencia	$ 68.000
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.733.000

Opcionales:
La fábrica no ofrece.
Colores:
Celeste Sideral, Champagne, Gris Acerado.
Garantía:
Por seis meses.



ESPECIFICACIONES	PEUGEOT 404
Altura	1450 mm
Trocha	Delant. 1345 mm. Tras. 1280 mm.
Largo total	4426 mm
Ancho total	1625 mm
Despeje	150 mm
Peso total	1035 kg
Radio de giro	4930 mm
Motor cilindrada	1618 cm³
Potencia HP	76 HP a 5400 RPM
RPM máxima	5400 RPM
Rodado	165 x 15
Caja de velocidades	4 marchas hacia adelante.
Suspensión delantera	Independiente tipo Mac Pherson con resortes y amortiguadores hidráulicos.
Suspensión trasera	Eje rígido con barra estabilizadora y amortiguadores hidráulicos.
Frenos delanteros	De disco, con servo.
Frenos traseros	A tambor, con servo.
Sistema eléctrico	12 V - Alternador.

GM ARGENTINA

CHEVROLET SPECIAL

Precio	$ 1.575.000
Patente	
Transferencia	$ 65.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.640.500

Opcionales: Barra estabilizadora delantera, pesos 3.800.
Colores:
Marfil, Verde Pradera, Plata Andino, Azul Adriático, Rojo Grana, Azul Le Mans, Champang.
Garantía: Por seis meses.

CHEVROLET SUPER

Precio	$ 1.843.000
Patente	
Transferencia	$ 65.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.908.500

Opcionales: Cristales tonalizados $ 8.355; Barra estabilizadora delantera $ 3.800; Cinco neumáticos con cámara 6,40 x 13, cuatro telas, banda blanca $ 16.200; Llantas 14 x 5 J y neumáticos con cámara 7,31 x 14, banda blanca, tazas de ruedas Super 14" $ 35.250.
Colores: Blanco Glaciar, Verde Pradera, Plata Andino, Azul Adriático, Rojo Grana, Azul Le Mans, Champang.
Garantía: Por seis meses.

CHEVROLET SUPER SPORT

Precio	$ 2.064.000
Patente	
Transferencia	$ 65.000
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 2.129.000

Opcionales: Cristales tonalizados $ 8.355; Barra estabilizadora delantera $ 3.800; Parlante trasero $ 5.350; Techo vinílico blanco $ 1.100.
Colores: Blanco Glaciar, Rojo Español, Verde Pradera, Plata Andino, Azul Adriático, Rojo Grana, Champang.
Garantía: Por seis meses.

	CHEVROLET SPECIAL	CHEVROLET SUPER	CHEVROLET SUPER SPORT
Altura	1455 mm	1452 mm	1462 mm
Trocha	Delant. 1435 mm Trasera 1422 mm	Delant. 1435 mm Trasera 1422 mm	Delant. 1435 mm Trasera 1422 mm
Largo total	4643 mm	4709 mm	4709 mm
Ancho total	1790 mm	1790 mm	1790 mm
Despeje	190 mm	190 mm	190 mm
Peso total	1.380 kg	1.380 kg	1.390 kg
Diámetro de giro	Izq. 8,20 m. Der. 7,70 m.	Idem que el Special	Idem que el Special
Motor cilindrada	3179 cm³	3772 cm³	4100 cm³
Potencia HP	108 HP a 4400 RPM	137 HP a 4400 RPM	150 HP a 4400 RPM
RPM máxima	4800 RPM	4800 RPM	4800 RPM
Rodado	6,40 x 13	6,40 x 13	7,35 x 14
Caja de cambios	3 marchas adelante	3 marchas adelante	4 marchas adelante
Susp. delantera	Independiente a resortes helicoidales de acción lineal.	Idem al Special	Idem al Special
Susp. trasera	Eje rígido, vinculado por dos elásticos longitudinales y 2 amortiguadores inclinados.	Idem al Special	Idem al Special
Frenos delant.	Tipo Duo-servo en las cuatro ruedas hidráulicos con simple circuito.	Tipo Duo-servo en las cuatro ruedas hidráulicos con doble circuito con luz de aviso.	Tipo Duo-servo hidráulicos en las cuatro ruedas, doble circuito independiente. Servo freno.
Frenos tras.	Idem que adelante.	Idem que adelante.	Idem que adelante.
Sistema eléctrico	12 V-35 A con generador de corriente continua.	Idem que el Special	Idem al Special.





CRYSLER FEVRE ARGENTINA

DODGE POLARA

Precio	$ 2.041.000
Patente	
Transferencia	$ 59.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 2.100.500

Opcionales: La fábrica no ofrece.
Colores: Gris Oscuro Metalizado, Plateado Metalizado, Rojo Medio, Rojo Oscuro, Azul Medio, Azul Oscuro, Verde Medio, Verde Oscuro, Plateado, Bronce, Cobre, Amarillo, Blanco, Negro.
Garantía: Por 36 meses para la parte motriz.

DODGE G. T.

Precio	$ 2.306.000
Patente	
Transferencia	$ 59.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 2.365.500

Opcionales: La fábrica no ofrece.
Colores: Idem que el Polara.
Garantía: Por 36 meses para la parte motriz.

DODGE CORONADO

Precio	$ 2.199.000
Patente	
Transferencia	$ 59.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 2.258.500

Opcionales: La fábrica no ofrece.
Colores: Idem que el Polara.
Garantía: Por 36 meses para la parte motriz.

DODGE VALIANT

Precio	$ 1.846.000
Patente	
Transferencia	$ 59.500
Regist. de Automotor	
Precio Total	$ 1.905.500

Opcionales: La fábrica no ofrece.
Colores: Idem que el Polara.
Garantía: Por 36 meses para la parte motriz.

ESPECIFICACIONES "DODGE"

		CORONADO Y POLARA	G. T.	VALIANT
Frenos	Delanteros	Disco	Disco	Tambor
	Traseros	Tambor	Tambor	Tambor
Capacidades	Tanque de combustible	68 litros		
	Carter motor	3,8 litros		
	Sistema de enfriamiento	12,3 litros		
Caja de cambios	3 velocidades sincronizadas	Si	—	Si
	4 velocidades sincronizadas	—	Si	—
Puente trasero	Dana 30	3.071:1	3.31:1	3.071:1
Suspensión	Delantera	Independiente — Barra de torsión		
	Trasera	Elásticos Semielípticos		
Dirección	Radio de giro	5,9 metros		
	Relación	24:1		
	Vueltas "Top to top"	5,3		
Sistema eléctrico		Alternador 12 v. 40 AMP Batería 12 v. 59 AMP		
Dimensiones (cm)	Largo total	501		
	Ancho total	186		
	Altura	141		
	Distancia entre ejes	281		
	Despeje	20,5		
Neumáticos		7.35 x 14	E. 70 x 14 sin cámara	6.40 x 13

ESPECIFICACIONES MOTORES "DODGE SLANT POWER"

	CORONADO Y POLARA	G. T.	VALIANT
Tipo	RG 225 6 cil. -OHV-30°	A-119 6 cil. -OHV-30°	RG 225 6 cil. -OHV-30°
Cilindrada (cm³)	3.688	3.688	3.688
Relación de compresión	8.4 : 1	8.4 : 1	7.3:1
Diámetro (mm)	86,4	86,4	86,4
Carrera (mm)	104	104	104
Carburador	1 boca	2 bocas	1 boca
Filtro de aire	seco	seco	seco
Par motor - kgm a rpm	29,7 a 2.400	30,4 a 2.400	28,7 a 2.400
Potencia - HP a rpm	145 a 4.400	155 a 4.500	137 a 4.400

CITROEN ARGENTINA

CITROEN 2 CV AZN 4 p.

Precio	$ 793.000
Patente	
Trasferencia	$ 54.250
Registro automotor	
Precio total	$ 847.250

Opcionales: La fábrica no ofrece.
Colores: Bco. Pharos, Gris Imper., Rojo Cornaline.
Garantía: Por tres meses o seis mil kilómetros.

CITROEN 2 CV AZ 4 p.

Precio	$ 825.000
Patente	
Trasferencia	$ 54.250
Registro de automotor	
Precio total	$ 879.250

Opcionales: La fábrica no ofrece.
Colores: Bco. Pharos, Gris Imper., Rojo Cornaline.
Garantía: Por tres meses o seis mil kilómetros.

CITROEN 2 CV AZAM 4 p.

Precio	$ 864.000
Patente	
Trasferencia	$ 54.250
Registro de automotor	
Precio total	$ 918.250

Opcionales: La fábrica no ofrece.
Colores: Bco. Pharos, Gris Imper., Rojo Cornaline.
Garantía: Por tres meses o seis mil kilómetros.

Altura	1.600 mm	1.600 mm	1.600 mm
Trocha	1.260 mm	1.260 mm	1.260 mm
Largo	3.820 mm	3.820 mm	3.820 mm
Ancho	1.480 mm	1.480 mm	1.480 mm
Despeje	230 mm	230 mm	230 mm
Peso	500 kg	500 kg	500 kg
Diámetro de giro	10,40 m	10,40 m	10,40 m
Cilindrada	425 cm³	425 cm³	425 cm³
Potencia	18 HP	18 HP	18 HP
Rodado	135-380	135-380	135-380
Caja de velocidades	4 marchas hacia adelante	4 marchas hacia adelante	4 marchas hacia adelante
Suspensión delantera	Independiente, con brazos oscilantes. Amortiguadores a fricción	Independiente, con brazos oscilantes. Amortiguadores a fricción	Independiente, con brazos oscilantes. Amortiguadores a fricción
Suspensión trasera	Igual que la delantera	Igual que la delantera	Igual que la delantera
Frenos delanteros y traseros	Hidráulicos en las 4 ruedas. Tambores a la salida de la caja de velocidades	Hidráulicos en las 4 ruedas. Tambores a la salida de la caja de velocidades	Hidráulicos en las 4 ruedas. Tambores a la salida de la caja de velocidades
Sistema eléctrico	Batería 45/50 Ah 6 voltios	Batería 45/50 Ah 6 voltios	Batería 45/50 Ah 6 voltios

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORD ARGENTINA

FALCON STANDARD
Precio ..... $ 1.769.500
Patente .....
Trasferencia ..... $ 57.000
Registro automotor
Precio total ..... $ 1.826.500
Opcionales:
La fábrica no ofrece opcionales.
Colores:
Verde Musgo, Gris Acero, Blanco, Aguamarina.
Garantía:
Por 12 meses o 20 mil kilómetros.

FALCON DE LUXE
Precio ..... $ 1.885.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 57.000
Registro automotor
Precio total ..... $ 1.942.000
Opcionales:
La fábrica no ofrece opcionales.
Colores:
Oro Azteca, Beige Sahara, Aguamarina, Verde Musgo, Negro, Amarillo, Gris Acero, Gris Plata, Rojo.
Garantía:
Por 12 meses o 20 mil kilómetros.

FALCON FUTURA
Precio ..... $ 2.021.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 57.000
Registro automotor
Precio total ..... $ 2.078.000
Opcionales:
La fábrica no ofrece opcionales.
Colores:
Idem que el Falcon De Luxe.
Garantía:
Por 12 meses o 20 mil kilómetros.

RURAL FALCON DE LUXE
Precio ..... $ 1.885.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 60.500
Registro automotor
Precio total ..... $ 1.945.500
Opcionales:
La fábrica no ofrece opcionales.
Colores:
Idem que el Falcon De Luxe.
Garantía:
Por 12 meses o 20 mil kilómetros.

RURAL FALCON FUTURA
Precio ..... $ 2.063.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 60.500
Registro automotor
Precio total ..... $ 2.123.500
Opcionales:
La fábrica no ofrece opcionales.
Colores:
Idem que el Falcon De Luxe.
Garantía:
Por 12 meses o 20 mil kilómetros.

FAIRLANE 500
Precio ..... $ 2.380.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 74.500
Registro automotor
Precio total ..... $ 2.454.500
Opcionales:
La fábrica no ofrece opcionales.
Colores:
Verde Musgo, Oro Azteca, Beige Sahara, Aguamarina, Blanco, Negro, Amarillo, Gris Acero, Gris Plata, Rojo.
Garantía:
Por 12 meses o 20 mil kilómetros.

FAIRLANE L.T.D.
Precio ..... $ 2.603.000
Patente .....
Trasferencia ..... $ 74.500
Registro automotor
Precio total ..... $ 2.677.500
Opcionales:
La fábrica no ofrece opcionales.
Colores:
Idem que el Fairlane 500.
Garantía:
Por 12 meses o 20 mil kilómetros.

	FALCON STANDARD	FALCON DE LUXE	RURAL FALCON
Altura	1.390 mm	1.390 mm	1.400 mm
Trocha	adelante: 1.400 mm atrás: 1.390 mm	adelante: 1.400 mm atrás: 1.390 mm	adelante: 1.410 mm atrás: 1.380 mm
Largo total	4.600 mm	4.600 mm	4.600 mm
Ancho total	1.790 mm	1.790 mm	1.790 mm
Distancia entre ejes	2.780 mm	2.780 mm	2.780 mm
Diámetro de giro	Derecha: 12,50 m Izquierda: 11,75 m	Derecha: 12,50 m Izquierda: 11,75 m	Derecha: 12,50 m Izquierda: 11,75 m
Motor: cilindrada	2.786 cm³	3.064 cm³	3.064 cm³
Potencia	96 HP	116 HP	116 HP
Rpm máxima	4.400	4.000	4.000
Rodado	6,40 x 13"	6,40 x 13"	6,40 x 13"
Caja de cambios	3 marchas	3 marchas	3 marchas
Suspensión delantera	Independiente, con articulaciones esféricas	Independiente, con articulaciones esféricas	Independiente, con articulaciones esféricas
Suspensión trasera	Sistema Hotchkiss	Sistema Hotchkiss	Sistema Hotchkiss
Frenos	A tambor. Hidráulicos	A tambor. Hidráulicos	A tambor. Hidráulicos Medidas: adelante: 10" x 2,25" atrás: 10" x 1,75"
Sistema eléctrico	12 voltios	12 voltios	12 voltios

	FAIRLANE 500	FAIRLANE LTD
Altura	1.400 mm	1.400 mm
Trocha	Delantera y trasera: 1.480 mm	Delantera y trasera: 1.480 mm
Largo total	5.100 mm	5.100 mm
Ancho total	1.900 mm	1.900 mm
Distancia entre ejes	2.950 mm	2.950 mm
Embrague	Tipo monodisco seco	Tipo monodisco seco
Motor: cilindrada	V8: 4.785 cm³ - 6L: 3.620 cm³	V8: 4.785 cm³ - 6L: 3.620 cm³
Rpm máxima	V8: 4.500 - 6L: 4.400	V8: 4.500 - 6L: 4.400
Potencia	V8: 185 HP - 6L: 132 HP	V8: 185 HP - 6L: 132 HP
Rodado	V8: 7.75 x 14" (4 telas) 6L: 7.35 x 14" (4 telas)	V8: 7.75 x 14" (4 telas) 6L: 7.35 x 14" (4 telas)
Caja de cambios	De 3 marchas sincronizadas	De 3 marchas sincronizadas
Suspensión delantera	De tipo independiente de paralelogramo deformable, con resortes espirales, amortiguadores concéntricos y rótulas esféricas. Barra estabilizadora antirrolido con bujes de goma	De tipo independiente de paralelogramo deformable, con resortes espirales, amortiguadores concéntricos y rótulas esféricas. Barra estabilizadora antirrolido con bujes de goma
Suspensión trasera	Diseño asimétrico, con eje trasero fijado por delante del centro del elástico. Elásticos semielípticos de hojas extralargas.	Diseño asimétrico, con eje trasero fijado por delante del centro del elástico. Elásticos semielípticos de hojas extralargas.
Sistema de frenos	Sistema doble de freno hidráulico, con circuitos separados para frenos delanteros y traseros. Compensación automática de desgaste de cintas. Dimensión de las campanas: adelante, 11" x 2,5"; atrás, 11" x 2"	Sistema doble de freno hidráulico, con circuitos separados para frenos delanteros y traseros. Compensación automática de desgaste de cintas. Dimensión de las campanas: adelante, 11" x 2,5"; atrás, 11" x 2"
Sistema eléctrico	12 voltios	12 voltios





INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA LINEA TORINO

TORINO 300

Precio	$ 1.741.200
Patente	
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 1.806.700

Opcionales:

Calefactor	$ 25.000
Radio y antena	$ 31.600
Defensa de paragolpes	$ 11.000

Colores:
Blanco Los Andes, Beige Tuclamen Metalizado.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

TORINO "S"

Precio	$ 1.995.000
Patente	
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 2.060.500

Opcionales:
Defensa de paragolpes . $ 11.000
Colores:
Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Rojo Calcuta, Azul Bahía Metalizado.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

TORINO "S" 380

Precio	$ 2.150.000
Patente	
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 2.215.500

Opcionales:
Defensa de paragolpes . $ 11.000
Colores:
Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Verde Champs Metalizado, Rojo Calcuta, Beige Tuclamen Metalizado.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

TORINO 380

Precio	$ 2.306.100
Patente	
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 2.371.600

Opcionales:
Defensa de paragolpes . $ 11.000
Colores:
Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Rojo Calcuta, Azul Bahía Metalizado.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

TORINO 380 W

Precio	$ 2.517.900
Patente	
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 2.583.400

Opcionales:
Defensa de paragolpes . $ 11.000
Colores:
Idem a los del 380.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.





	TORINO 300	TORINO "S"	TORINO 380	TORINO 380 W
Altura	1.440 mm	1.440 mm	1.420 mm	1.420 mm
Trocha	Delantera: 1.440 mm Trasera: 1.432,4 mm	Delantera: 1.440 mm Trasera: 1.432,4 mm	Delantera: 1.440 mm Trasera: 1.432,4 mm	Delantera: 1.440 mm Trasera: 1.432,4 mm
Largo total	4.724,3 mm	4.724,3 mm	4.724,3 mm	4.724,3 mm
Ancho total	1.778 mm	1.778 mm	1.778 mm	1.778 mm
Despeje	152,4 mm	152,4 mm	152,4 mm	152,4 mm
Peso total	1.367,7 kg	1.367,7 kg	1.437,7 kg	1.437,7 kg
Radio de giro	5,95 m	5,95 m	5,95 m	5,95 m
Motor: cilindrada	2.960 cm^3	2.960 cm^3	3.770 cm^3	3.770 cm^3
Potencia	122	122	155	176
Rpm máxima	4.700	4.700	4.300	4.500
Rodado	6,85 x 15"	6,85 x 15"	7,35 x 15"	7,75 x 15"
Caja de cambios	4 velocidades sincronizadas	4 velocidades sincronizadas	4 velocidades sincronizadas	4 velocidades sincronizadas
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje rígido y 4 barras reactoras	Eje rígido y 4 barras reactoras	Eje rígido y 4 barras reactoras	Eje rígido y 4 barras reactoras
Frenos delanteros	A tambor, hidr., autocentrantes. Doble zapata primaria	A disco Servo freno tipo "tándem"	A disco Servo freno tipo "tándem"	A disco Servo freno tipo "tándem"
Frenos traseros	A tambor, hidráulicos, autocentrantes	A tambor, hidráulicos, autocentrantes. Servo freno	A tambor, hidráulicos, autocentrantes. Servo freno	A tambor, hidráulicos, autocentrantes. Servo freno
Sistema eléctrico	Alternador 12 voltios, 55 Amperes/hora	Alternador 12 voltios, 55 Amperes/hora	Alternador 12 voltios, 55 Amperes/hora	Alternador 12 voltios, 55 Amperes/hora

LINEA RENAULT

RENAULT 4L

Precio	$ 912.700
Patente	
Trasferencia	$ 49.500
Registro automotor	
Precio total	$ 962.200

Opcionales:

Radio	$ 33.200
Pintura Metalizada	$ 4.000

Colores:
Verde Floresta, Blanco Los Andes, Beige Almendra.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

RENAULT 4

Precio	$ 976.300
Patente	
Trasferencia	$ 49.500
Registro automotor	
Precio total	$ 1.025.800

Opcionales:

Radio y antena	$ 33.200
Pintura Metalizada	$ 4.000

Colores:
Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Rojo Calcuta, Beige Tuclamen Metalizado, Azul Bahía Metalizado.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

RENAULT 4 "Parisienne"

Precio	$ 1.039.700
Patente	
Trasferencia	$ 49.500
Registro automotor	
Precio total	$ 1.089.200

Opcionales:

Radio y antena	$ 33.200

Colores:
Rojo Calcuta, Verde Champ Metalizado.
Garantía:
Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

RENAULT 850

Precio	$ 873.000
Patente	
Trasferencia	$ 49.500
Registro automotor	
Precio total	$ 921.500

Opcionales:

Radio	$ 33.200

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL SEGURO

Las primas que figuran a la derecha de los modelos incluyen el seguro contra todo riesgo por el término de un año. No entran en consideración los adicionales como ser huelga, granizo, terremoto o inundación.

Los riesgos que cubre comprenden: responsabilidad civil hacia terceros no trasportados. Por muerte y/o lesiones hasta un millón de pesos. Por daños materiales hasta quinientos mil pesos. Por robo el ciento por ciento de lo asegurado. Por incendio total o parcial.

La franquicia para cada modelo asegurado es la cifra que representa el 1½ por ciento del valor del seguro.

Las cifras del cuadro son las que corresponden por ley a todas las compañías privadas de seguros. En este caso fueron gentilmente proporcionadas por la Universal Compañía Argentina de Seguros S. A.

Marca y Modelo	Prima Anual
Auto Union 1000 "S"	74.331
Rural Universal	74.800
Citroën AZN	54.975
Citroën AZ	56.088
Citroën AZAM	57.264
Chevrolet Special	103.895
Chevrolet Súper	112.538
Chevrolet Súper de Luxe	121.922
Chevrolet Súper Sport	124.888
Valiant	112.633
Polara	118.921
Coronado	124.017
Dodge Gran Turismo	127.468
Estanciera Trac Sim.	94.197
Estanciera Trac Dob.	99.582

Marca y Modelo	Prima Anual
Fiat 600 E	57.716
Fiat 800 Cupé	69.041
Fiat 800 Spider	69.847
Fiat 1500 Gran Clase	89.617
Fiat 1500 Familiar	92.004
Fiat 1500 Cupé	98.485
Ford Falcon Standard	110.182
Ford Falcon de Luxe	113.890
Ford Falcon Futura	118.276
Rural Falcon de Luxe	116.310
Rural Falcon Futura	119.631
Farlaine	128.887
Farlaine 500	133.725
Farlaine LTD	158.100
Peugeot 404 Gran Lujo	92.520

Marca y Modelo	Prima Anual
Peugeot 404 Súper Lujo	97.195
Ambassador 380	132.435
Classic Custom 380	117.278
Classic de Luxe 380	110.505
Rural Classic 380 Cross Country	119.373
Renault R-4	65.526
Gordini	67.557
Torino 300	109.246
Torino 300 "S"	117.438
Torino 380 2 puertas	127.468
Torino 380 "S"	122.437
Torino 380 "W"	134.272





	RENAULT 4 - 4L Parisienne	RENAULT GORDINI
Altura	1.532 mm	1.410 mm
Trocha	Delantera: 1.246 mm Trasera: 1.212 mm	Delantera: 1.246 mm Trasera: 1.216 mm
Largo total	3.788 mm	3.985 mm
Ancho total	1.485 mm	1.520 mm
Despeje	205 mm	150 mm
Peso total	713 kg	717 kg
Radio de giro	Der.: 4,30 m - Izq.: 4,65 m	4,55 m
Motor: cilindrada	845 cm³	845 cm³
Potencia	33 HP a 4.200 rpm	40 HP a 5.000 rpm
Rodado	145 x 330	5.00 x 15"
Caja de velocidades	4 marchas hacia adelante	4 marchas hacia adelante
Suspensión delantera	Independiente. Resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos	Independiente a paralelogramos deformables. Resortes helicoidales. Amortiguadores hidráulicos
Suspensión trasera	Independiente. Resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos	Semiejes oscilantes. Resortes helicoidales. Elementos aerostables. Amortiguadores hidráulicos
Frenos delanteros	A tambor. Hidráulicos autocentrantes.	Hidráulicos. Autocentrantes a tambor
Frenos traseros	A tambor. Hidráulicos autocentrantes	Hidráulicos. Autocentrantes a tambor. Válvula repartidora de frenado actuante

Pintura Metalizada ... $ 4.000

Colores:

Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Azul Bahía Metalizado.

Garantía:

Por 12 meses o 30.000 kilómetros.

RENAULT GORDINI '69

Precio	$ 1.039.700
Patente	
Trasferencia	$ 49.500
Registro automotor .	
Precio total	$ 1.089.200

Opcionales:

Radio	$ 33.200
Pintura	$ 4.000
Cubiertas banda blanca	$ 10.900
Volante de madera ...	$ 4.200

Colores:

Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Verde Champs Metalizado, Rojo Calcuta, Azul Francia.

Garantía:

Por 12 meses o 30.000 kilómetros.



LINEA JEEP

JEEP ESTANCIERA

Precio (trac. simple)	$ 1.572.700
(trac. doble)	$ 1.739.200
Patente	
Trasferencia	$ 60.000
Registro automotor .	
Precio total	
Trac. simple	$ 1.632.700
Trac. doble	$ 1.799.200

Opcionales: Fábrica no entrega.
Colores: Verde Foresta, Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Beige Almendro.
Garantía: 12 meses o 30.000 Km.

PICK-UP JEEP

Precio (trac. simple)	$ 1.009.500
(trac. doble)	$ 1.185.400
Patente	
Trasferencia	$ 32.300
Registro automotor .	
Precio total	
Trac. simple	$ 1.041.800
Trac. doble	$ 1.217.700

Opcionales: Fábrica no entrega.
Colores: Verde Foresta, Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Beige Almendro.
Garantía: 12 meses o 30.000 Km.

JEEP

Precio (trac. simple)	$ 960.000
(trac. doble)	$ 1.138.100
Patente	
Trasferencia	$ 48.000
Registro automotor .	
Precio total	
Trac. simple	$ 1.008.000
Trac. doble	$ 1.186.100

Opcionales: Fábrica no entrega.
Colores: Verde Foresta, Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Beige Almendro.
Garantía: 12 meses o 30.000 Km.

PICK-UP JEEP T-80

Precio (trac. simple)	$ 1.625.300
(trac. doble)	$ 1.874.000
Patente	
Trasferencia	$ 48.000
Registro automotor .	
Precio total	
Trac. simple	$ 1.673.300
Trac. doble	$ 1.922.000

Opcionales: Fábrica no entrega.
Colores: Verde Foresta, Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Beige Almendro.
Garantía: 12 meses o 30.000 Km.



	JEEP	JEEP PICK-UP	JEEP T-80	JEEP ESTANCIERA
Altura	1.880 mm	1.860 mm	1.812 mm	1.840 mm
Trocha	1.225 mm	1.225 mm	1.613 mm	1.448 mm
Largo total	3.600 mm	4.200 mm	5.074 mm	trac. doble: 4.625 mm trac. simple: 4476 mm
Ancho total	1.750 mm	1.750 mm	1.996 mm	trac. doble: 6.826 mm trac. simple: 1.727 mm
Despeje	203 mm	203 mm	225 mm	218 mm
Peso total	trac. doble: 1.075,4 kg trac. simple: 1.015,4 kg	trac. doble: 1.157,4 kg trac. simple: 1.083,4 kg	trac. doble: 1.564,4 kg trac. simple: 1.484,4 kg	trac. doble: 1.619,8 kg trac. simple: 1.547,5 kg
Radio de giro	5,25 m	6,36 m	6,8 m	5,5 m
Motor: cilindrada	2.480 cm^3	2.480 cm^3	3.770 cm^3	3.770 cm^3
Potencia	76,6 HP	76,6 HP	155 HP	130 HP
Rpm máxima	3.600	3.600	4.300	4.200
Rodado	6.00 x 16"	6.00 x 16"	7.00 x 16"	6.50/6.70 x 16"
Carga máxima	—	500 kg	700 kg	—
Caja de cambios	3 velocidades	3 velocidades	4 velocidades sincronizadas	3 velocidades
Suspensión delantera	Eje rígido	Eje rígido	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
Frenos delanteros	De tambor, hidráulicos, autocentrantes	De tambor, hidráulicos, autocentrantes	De tambor, hidráulicos, autocentrantes, doble zapata primaria, Servo freno	De tambor, hidráulicos, autocentrantes
Frenos traseros	De tambor, hidráulicos, autocentrantes	De tambor, hidráulicos, autocentrantes	De tambor, hidráulicos, autocentrantes, Servo freno	De tambor, hidráulicos, autocentrantes
Sistema eléctrico	6 voltios Bat.: 90 Amperes/hora	6 voltios Bat.: 90 Amperes/hora	12 voltios Bat.: 55 Amperes/hora	12 voltios Bat.: 55 Amperes/hora

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LINEA RAMBLER 380

RAMBLER CLASSIC CUSTOM 380

Precio	$ 1.990.000
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 2.055.500

Opcionales: Fábrica no ofrece.
Colores: Blanco Los Andes, Gris Castillo Metalizado, Rojo Calcuta, Beige Tuclamen Metalizado, Azul Bahía Metalizado.
Garantía: 12 meses o 30.000 Km.

RAMBLER CLASSIC CROSS COUNTRY 380

Precio	$ 2.020.000
Patente	
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 2.085.500

Opcionales: Fábrica no ofrece.
Colores: Idem al C. Custom 380
Garantía: 12 meses o 30.000 Km.

RAMBLER AMBASSADOR 380

Precio	$ 2.460.000
Patente	
Trasferencia	$ 65.500
Registro automotor	
Precio total	$ 2.525.500

Opcionales: Fábrica no ofrece.
Colores: Idem al C. Custom 380
Garantía: 12 meses o 30.000 Km.



	Rambler Ambassador	Rambler Classic	Rambler Cross Country
Altura	1415 mm	1420 mm	1455 mm
Trocha	1488 mm	1488 mm	1488 mm
Largo Total	5077 mm	4976 mm	4902 mm
Ancho Total	1892 mm	1892 mm	1892 mm
Despeje	182,8 mm	177,8 mm	177,8 mm
Peso Total	1531 Kg	1465 Kg	1498 Kg
Radio de Giro	6,40 m	6,40 m	6,40 m
Motor Cilindrada	3770 cm^3	3770 cm^3	3770 cm^3
Potencia HP	155 HP	155 HP	155 HP
RPM Máxima	4300 RPM	4300 RPM	4300 RPM
Rodado	8,15 x 15"	7,75 x 15"	7,75 x 15"
Caja de Cambios	ZF 4 marchas adelante	ZF 4 marchas adelante	ZF 4 marchas adelante
Susp. Delantera	Tipo: Independiente a trapecio articulado con resortes helicoidales y barra estabilizadora.	Tipo: Independiente a trapecio articulado con resortes helicoidales y barra estabilizadora.	Tipo: Independiente a trapecio articulado con resortes helicoidales y barra estabilizadora.
Susp. Trasera	Tipo: De resortes helicoidales. Eje rígido y cuatro barras rectoras.	Tipo: De resortes helicoidales. Eje rígido y cuatro barras rectoras.	Tipo: De resortes helicoidales. Eje rígido y cuatro barras rectoras
Frenos Delanteros	De disco. Servo freno "tambor.	Hidráulicos. Autocentrantes. De tambor. Zapatas primarias y secundarias.	Hidráulicos. Autocentrantes. De tambor. Zapatas primarias y secundarias.
Frenos Traseros	A tambor. Hidráulicos autocentrantes. Con servo freno.	Hidráulicos. Autocentrantes. De tambor. Zapatas primarias y secundarias.	Hidráulicos autoportantes. De tambor Con zapata primaria y secundaria
Sistema Eléctrico	Batería: 12 voltios. 55 Amperes-Hora. Alternada: 12 voltios 40 amperes	Batería: 12 voltios. 55 Amperes-Hora. Alternada: 12 voltios 40 amperes	Batería: 12 voltios. 55 Amperes-Hora. Alternada: 12 voltios 40 amperes

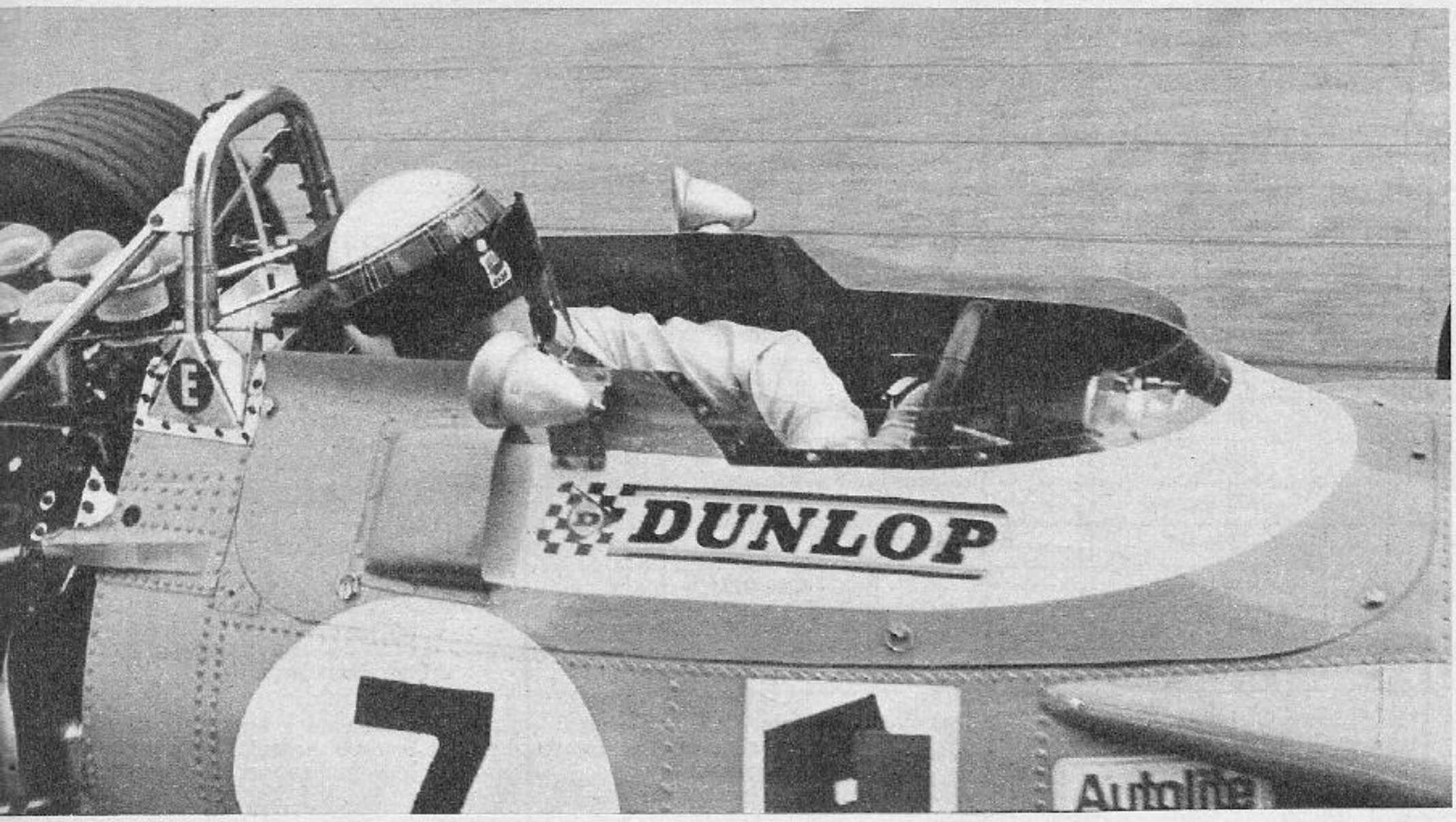
Ford GM RENAULT TORINO

ASI MANEJAN L

Un análisis visual de los estilos conductivos de los hombres que corren en Fórmula Uno.

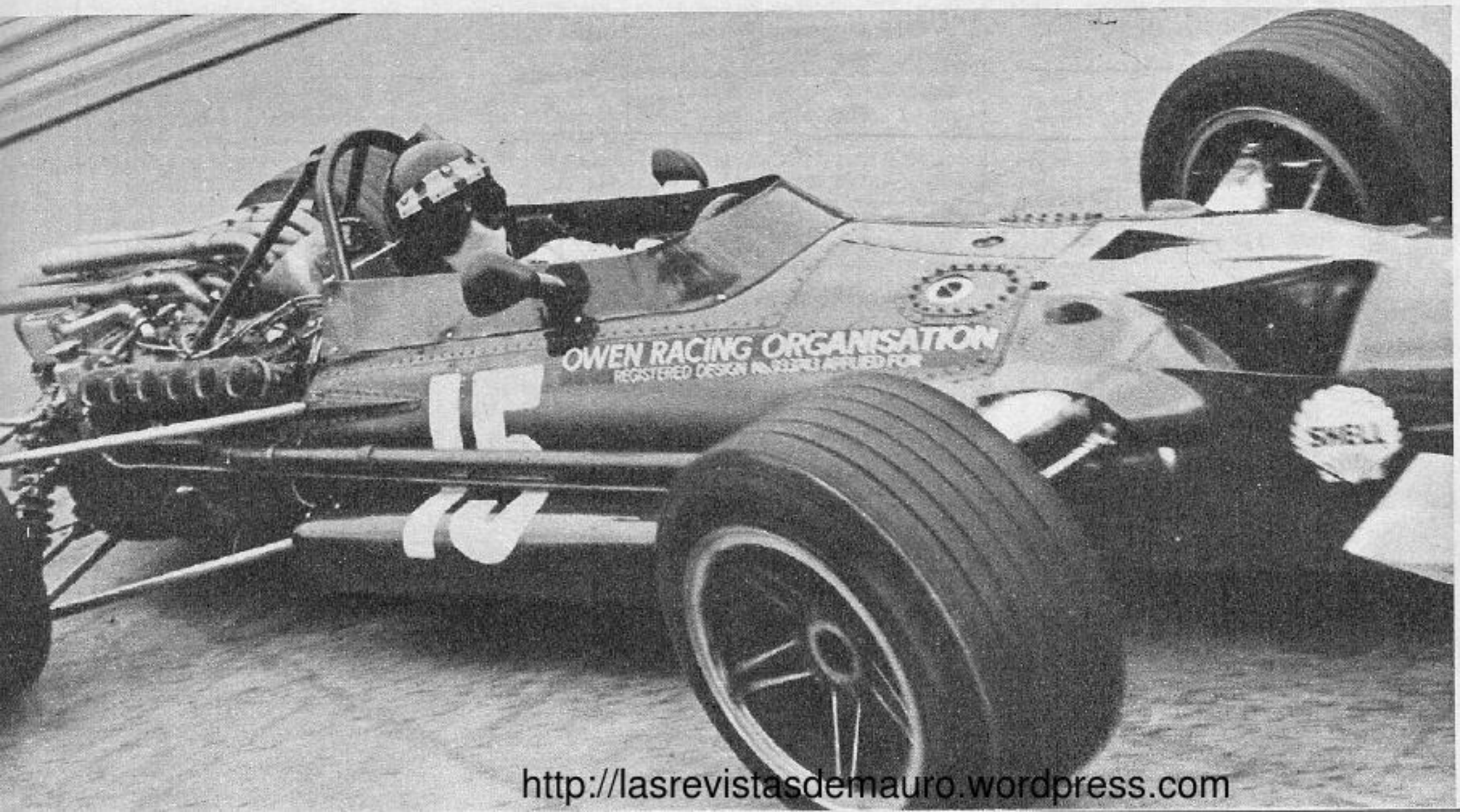
Tranquilos, arrojados, violentos, lentos y hasta flemáticos, así los pudimos ver en Mónaco

Autor: FRANCO LINI



JACKIE STEWART.

Brazos totalmente cruzados, doblando casi en el límite del ángulo de giro del auto. La cabeza de Stewart está inclinada hacia la cuerda de la curva, mirando la rueda delantera derecha. Cuerpo muy estirado y tranquilidad evidente.



JACKIE OLIVER:

Bastante alejado de la cuerda interna, Oliver no es de los que viran más fuerte, tal vez por el auto que no funciona del todo bien. Cabeza erguida y brazos estirados, sin cruzarlos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS CAMPEONES

Todos los seres humanos necesitan un medio para expresarse: muchos lo hacen por medio de su vestimenta, un pintor lo hace a través de la tela (no confundir con la popular "mosqueta"), los colores y las formas; un escritor utiliza su estilo.

Mediante las obras humanas podemos deducir la personalidad y hasta el estado de ánimo que imperaba en el "hacedor" en el momento de concretar su realización, su obra o la compra de su indumentaria.

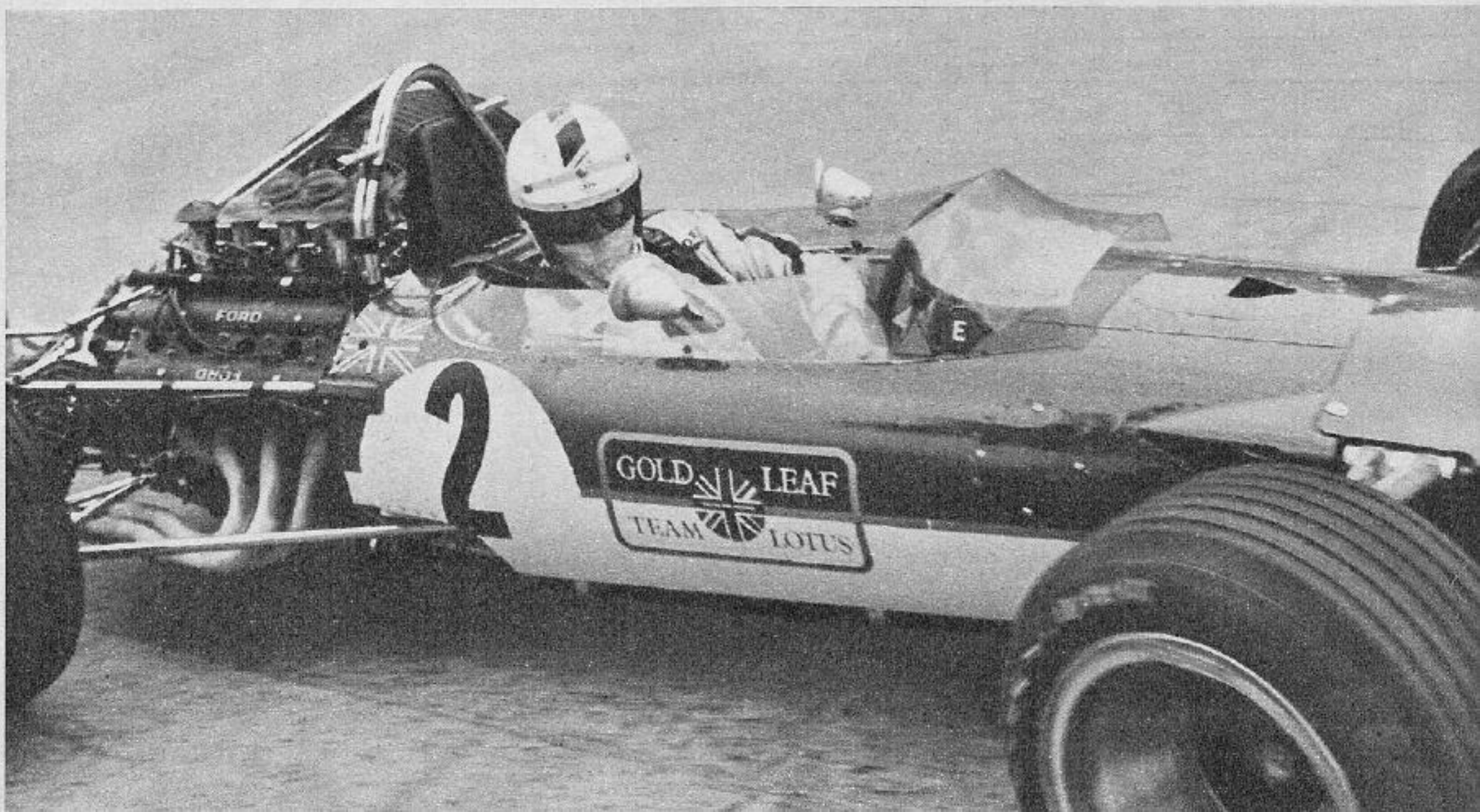
El automovilismo deportivo, o mejor dicho los actores del automovilismo deportivo, no escapan a esa condición humana; ellos también se expresan, quizás inconscientemente, a través de su accionar en las pistas.

Los hay agresivos como Jackie Stewart, que arriesgan y se juegan; los hay calculadoras, fríos, precisos como Graham Hill; los hay improvisadores como John Surtees, que solucionan y acomodan la conducción de acuerdo a las circunstancias, varían su trayectoria vuelta tras vuelta. Y así encontramos, en la posición de manejo, la personalidad de un hombre que se muestra abiertamente al público. Es esa personalidad tan difícil de descubrir cuando se baja del auto y se confunde con el resto de las gentes

→



SILVIO MOSER:
Otro que no dobla fuerte. Le sobra auto por todas parte y por ende, su posición es totalmente sentada. Brazo derecho abajo y el izquierdo cruzado. No mira la cuerda, sino que observa la pista a la salida de la curva.



RICHARD ATTWOOD:
Brazos cruzados y cuerpo totalmente inclinado hacia el lado interno de la curva. Relativamente estirado su cuerpo. Vista hacia el desarrollo de la curva en la parte interna. No observa la punta de su auto, sino que inspecciona el desplazamiento del Lotus a través de la trayectoria.

ASI MANEJAN LOS CAMPEONES

Izquierda, arriba:

JOHN SURTEES: Ruedas delanteras encarando la cuerda de la curva, brazos cruzados, pero con tranquilidad extrema. Espalda pegada a la butaca y ojos avizores mirando la rueda delantera y la cuerda. Dobla con el auto muy cerrado sobre la parte interna.

Izquierda, abajo:

BRUCE MC LAREN: Violento, brazos cruzados, muy estirado en el cockpit y mirando el espejo retrovisor. Vira muy fuerte y siempre cerca del límite. Cara de circunstancias y pañuelo protector caído sobre el pecho. Se nota que encaró la curva muy abierto y se corta sobre la cuerda.

Derecha, arriba:

JOSEPH SIFFERT: Tranquilo y cómodo en el cockpit. Siguiendo la trayectoria ideal de la curva, sin correcciones de último momento ni improvisaciones. Brazos cruzados sobre el volante. Cabeza erguida mirando la cuerda. Ojitos pícaros miran cámara de fotógrafo Franco Lini.

Derecha, centro:

JEAN PIERRE BELTOISE: Típica posición de Beltoise. Brazo izquierdo apenas cruzado y codo flexionado. Beltoise dirige esencialmente con la mano y el brazo derechos, que los mantiene en la zona inferior del volante. Cabeza casi recta, mirando de reojo la cuerda.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Derecha, abajo:

GRAHAM HILL: Cabeza casi de costado totalmente, con los ojos puestos en la trayectoria de la cubierta sobre la línea de la cuerda. Mano izquierda con la muñeca flexionada hacia arriba. Muy bien apoyado sobre la butaca y controlando el desplazamiento en todo momento.







Parabrisas
CORSA

test

DODGE GT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

De los modelos de la nueva era de Chrysler Fevre Argentina, hicimos el Road Test al "sportivo" de la línea: el Dodge GT. Elegante, bien terminado y confortable. Buen desempeño en ruta y adecuada agilidad para el tránsito urbano.

Algunas cositas en contra tiene...; vayan leyendo y se enterarán

TEST DODGE

Hacia fines del año pasado para Chrysler Fevre Argentina comenzó una nueva era. Tan importante y universal contingencia no pasó desapercibida para la gran mayoría de los moradores de este gran país. Las principales ciudades tapizadas de afiches, campañas televisivas y, en fin, todos los medios arbitrados como para que nadie ignorara por qué los profundos y arraigados conceptos que regían hasta el anticuado 1968, ya no más.

Aunque parezca mentira, este gran cambio impuesto subliminalmente por alguna agencia publicitaria sería provocado por algo tan "prosaico" como el lanzamiento de una nueva línea de automóviles argentinos: Dodge Coronado, Dodge Polara, Dodge GT y Dodge Valiant serían los nuevos nombres de una fábrica que ya había saturado el mercado con sus sucesivos modelos de Valiant. Nuevos nombres cada uno responsable directo del advenimiento de la nueva era.

Sin duda, hasta aquí existía un sector —el más caro— del mercado automovilístico local que estaba cubierto solamente por el Rambler Ambassador; ya que un escaloncito más abajo, en la elección del usuario tan particular, existían los modelos caros de General Motors, el Ford Futura y el mismo Valiant IV.

Estaba faltando un coche caro, americano y grande. Veloz, confortable y si se podía obtener una versión "deportivada" del mismo, mejor. A ocupar ese lugarcito llegaron los Polara, Coronado y Valiant, y para los que quieren aire deportivo y sentir el aire pasar más rápido por los laterales, el GT. Enfrentándose a ellos, poco tiempo después, Ford Motor Argentina lanzó su línea Fairlane, que entra en el terreno directamente competitivo con los modelos de Chrysler.

Las variedades que se ofrecen con los distintos Dodge van desde la caja de tres velocidades y frenos de tambor en las cuatro ruedas, hasta los frenos de disco en las ruedas traseras y la caja de cuatro velocidades con palanca al piso para el Valiant y el GT respectivamente. El puente trasero —Dana 30— se entrega con una relación de 3,07:1 para los tres modelos, excluyendo al GT, el que viene con una relación final más corta: 3,31.

En cuanto a las características de los motores Dodge Slant Power que mueven a la línea, en el modelo GT se han introducido ciertas mejoras tendientes a mejorar su performance. Básicamente el motor es un 6 cilindros de válvulas a la cabeza inclinadas a 30°. La cilindrada de 3688 cm³ es la misma para todos los modelos. La relación de compresión 8,4:1 se ha disminuido para el Valiant, el que comprime 7,3:1. La alimentación para el GT viene vía un carburador de dos bocas, mientras que los otros se alimentan por una sola boca. Así llegamos a las diferentes potencias con que se entregan: los Coronado y Polara otorgan 145 HP a 4.400 rpm. El Valiant entrega 137 HP a 4.400 rpm; mientras que el GT —el modelo más "polenta"— da 155 HP a 4.500. Aunque su velocidad máxima sea similar a la del Coronado o Polara debido a la relación final más corta. Esta característica lo convierte en la ciu-



La medición de la velocidad en el kilómetro lanzado se realizó con un equipo de cronometraje con célula fotoeléctrica Omega, con precisión al centésimo de segundo.

Gobernable en cualquier piso, pero de tendencia netamente subvirante, la que së podía neutralizar mediante sucesivos golpes de volante.



Clásico sistema de crique americano, difícil e inseguro. El equipo en general optó por el sistema europeo.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Con calidad de construcción y terminación, el coche cubrirá su sector del mercado ampliamente. Estaba faltando un auto caro, americano y grande. Veloz, confortable y si podía obtenerse en versión deportiva, tanto mejor



TEST DODGE

dad (y para satisfacción de ciertas mentalidades que no solamente existen sino que se encuentran felices con esa característica del coche) en un verdadero challenger para picadas de semáforo a semáforo.

Y fue justamente esta versión digamos "rabiosa" la que nos tocó en esta oportunidad testear para nuestros lectores. Veamos entonces cómo lo vimos...

A CORDOBA MUY RAPIDO

Esta vez el viaje de rigor, y por esas "cosas de las contingencias", nos obligó a buscar un jueves la ruta 9 en San Fernando. Hacía apenas un par de días que habíamos desentrañado el laberinto que lleva hasta la planta Chrysler Fevre, para salir poco después sentados muy muelles en la regia baquet (versión 1969) mapa en una mano y palanca de cambios en el piso empuñada por la otra. El triunfo que costó llegar desde aquel recóndito paraje hasta nuestra redacción, en Leandro Alem y Paraguay (dos horas y pico), sirvió para elaborar, acto seguido, frente a la máquina de escribir, la primera conclusión: 1) A pesar del tamaño y la figura imponente del coche (5,01 metros largo total), basta un par de horas para sentirse identificado con él. Lejos de ser un monstruo redomón y mañero, se entrega a quien lo conduce de forma tal que uno siente que realmente lo domina aun en maniobras delicadas en medio del tráfico de esta gran urbe y zonas conurbanas...

Así, dos días después, cumplido ampliamente el período de aclimatación al nuevo móvil, partimos en pequeño grupo hacia la docta Córdoba a mezclar las impresiones que nos daba el nuevo analizado con las sensaciones que nos daría la nueva fecha de Sport Prototipo en el Oscar Cabalén.

PRIMERAS IMPRESIONES

Y los primeros papeles que había que guardar, junto con los puchos para el viaje, manual, credenciales y otras menudencias, encontraron difícil ubicación en la guantera del tablero, aquejada por un problema de poca profundidad. Pero como entre medio de las dos butacas delanteras teníamos la consola de madera tan amplia, encontramos que resulta un buen complemento para la gaveta, ideal para depositar todo lo que no tiene destino dentro del coche.

En el momento de entrar al auto —quienes todavía no habían descubierto una cantidad de cosas dentro del coche— descubrieron lo novedoso del sistema para abrir las puertas. Como diseño, este sistema es un 100 por ciento positivo, y es muy similar al cierre de un cinturón de seguridad. Exige el mismo movimiento de manos para realizar ambas operaciones (abrir la puerta y desprender el cinturón). Estéticamente, el sistema recibió nuestra aprobación, aunque funcionalmente la opinión del equipo de Corsa estuvo muy dividida.

Las manijas levantavidrios —convencionales— tienen un movimiento corto aunque de accionamiento

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TEST DODGE

A pesar del tamaño y la figura imponentes del GT, basta un par de horas para sentirse identificado con él. Lejos de ser un monstruo redomón y mañero, se entrega a quien lo conduce de forma tal que uno siente que lo domina aun en maniobras delicadas





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



TEST DODGE

muy duro, y notamos que cuando la butaca del conductor está desplazada hacia adelante hasta su punto máximo, la manija levantavidrios delantera del mismo lado, al ser accionada hace que la mano de quien la mueve toque contra el asiento, dificultando la operación.

La palanca de cambios —primera, sucesivas y perpetuas impresiones—, aunque de movimientos cortos entre marcha y marcha, es de accionamiento que resulta extremadamente duro (imposible casi para "manos femeninas"), y en el momento de colocar la marcha atrás se requiere: 1) Tener la mano, muñeca y antebrazo de Ringo Bonavena; o 2) Darle un cachetazo estilo novio desairado y engañado, de derecha a izquierda y hacia arriba. Estas dos son las únicas formas posibles de que enganche el retroceso. En plan comparativo digamos que en cuanto a sensaciones de manejo esta caja y su accionar se coloca entre la agradable ZF, tan popularizada, y la que provee General Motors para sus modelos de palanca en consola.

El tablero, a primera vista, reconforta por su plenitud de instrumental. Aunque a posteriori el instrumental no resista un análisis exhaustivo. Si bien los relojes indicadores son visibles a "vuelo de pájaro" a través del volante, la detenida lectura del cuadrante combinado de la derecha es confusa y resulta imposible leerlo e interpretarlo a velocidades de ruta. Nosotros mismos tuvimos que detener la marcha para investigar qué era lo que estaba pasando con la presión de aceite, temperatura de agua, nivel de combustible y carga de la dínamo en el amperímetro y efectuar la lectura unificada en el mismo cuadrante. Las letras de estos instrumentos son muy finas y de trazado alargado, lo que provoca una lectura confusa e impide una rápida visualización de lo que acontece. Para colmo, a la hora del crepúsculo y de encender los candiles, la misma perilla que enciende los faros enciende el panel de instrumentos, indistinta o conjuntamente. Pero la débil iluminación destinada a facilitar la lectura de los relojes no es suficiente para nada. De un color verdoso y apagado confunde aún más el diseño de números y letras y la posición de la aguja, comprometiendo aún más al conductor consciente a disminuir la marcha cada vez que necesita efectuar alguna lectura.

De izquierda a derecha, sobre el tablero y al alcance cómodo de la mano, encontramos las perillas de control de luces, el registro de kilometraje parcial, la traba del capot, la llave de ignición, que girada de izquierda a derecha tiene un punto de contacto y una segunda posición para el arranque. Girada desde el punto cero hacia la izquierda tiene el contacto "accesorios" Nosotros sugeriríamos colocar, así como la luz indicadora de freno de mano puesto (que sí la tiene), una luz de "contacto" en el tablero para prevenir el descuido de dejarlo en posición de contacto sin querer, con los consecuentes perjuicios para la batería y bobina de encendido. Llegamos luego al control de limpiaparabrisas, al encendedor inteligentemente colocado en el interior del cenicero de tablero, y la radio. Esta es de calidad por debajo de la del coche. Lejos de traer sonido estereofónico, trae un solo parlante en la parte delantera, bajo el parabrisas, cuando cualquier usuario normal espera, por lo menos, un parlante delantero y otro u otros en la parte posterior del asiento trasero.

Siguen en orden los controles de calefactor. Simples, muy simples y efectivos. Pueden ser accionadores de la calefacción para todo el coche o del desempañador, lo mismo que del ventilador en estas dos mismas posibilidades. Junto a él, otra perilla mueve el ventilador que controla el mayor o menor "caudal" del calefactor. Diez puntos para el sistema.

Tres relojes pueblan el tablero: dos de diámetro mayor y uno más pequeño entre medio. El mayor de la izquierda es el velocímetro, en cuya esfera se encuentran alojados el odómetro total y el odómetro parcial. El cuentarrevoluciones es de suponer que habita en el agujero destinado originalmente a un reloj de los que dan la hora. De otra forma, y prescindiendo de aceptarlo como una solución de compromiso, su tamaño nos pareció inadecuado. Cuando debería ser el instrumento de mayor diámetro en un auto que se llama GT, es el más chiquito de todos. Para colmo, siguiendo esa costumbre americana, la esfera se encuentra en profundidad con respecto al plano del tablero, lo que dificulta aún más su imposible lectura (tanto de día como de noche). El otro instrumento grande, a la derecha, es un gran combinado de cuatro lecturas: amperímetro, indicador de combustible, indicador de presión de aceite e indicador de temperatura.

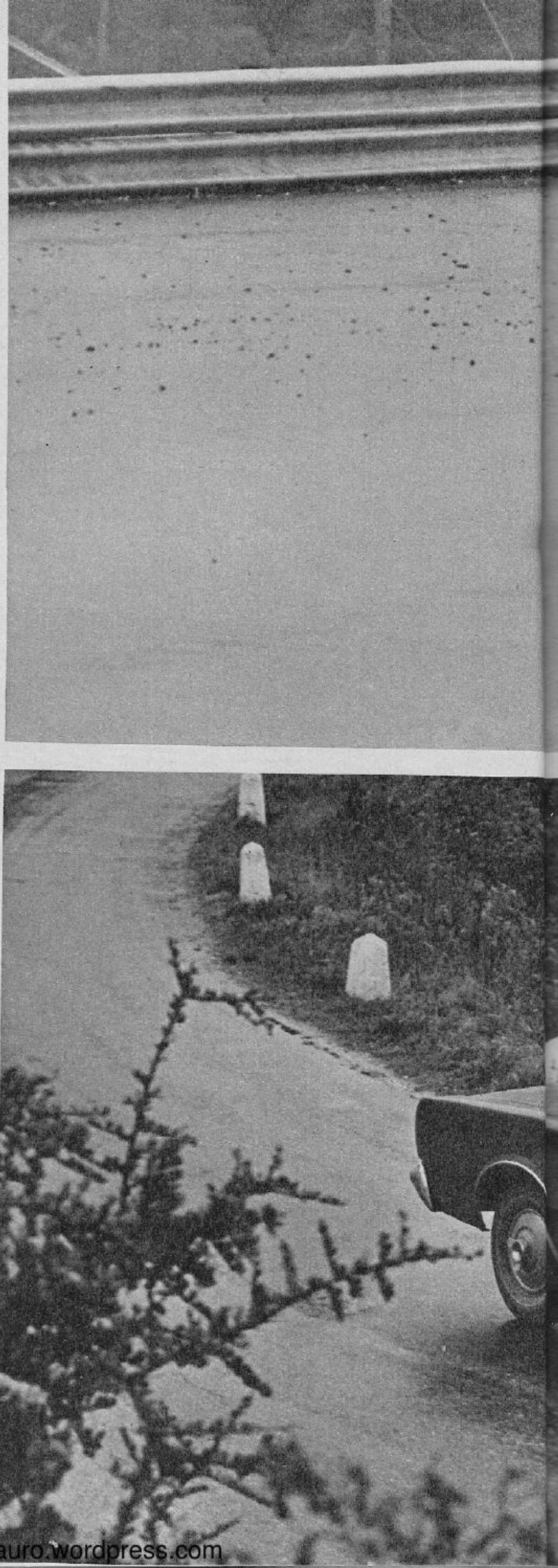
Como conclusión final digamos que en nuestro corto paseo el indicador de combustible y el amperímetro tendían a atascarse. Lo que hacía necesario acudir a los clásicos golpecitos de nudillos contra el vidrio antes de efectuar alguna lectura.

Viajando y fumando como locos pudimos apreciar que la cantidad y distribución de ceniceros es suficiente y muy buena.

La posición de manejo es magnífica, tanto que nos extrañó mucho encontrarla en un auto de origen estadounidense. Con el asiento retirado hacia atrás en un 80 por ciento de su capacidad uno puede ir con los brazos en una posición bastante corsaiola y las piernas con sus correspondientes pies llegando muy sabiamente a los pedales.

El confort interior es satisfactorio. En cualquier posición que estén colocadas las butacas delanteras, nunca —y por más piernilargos que sean los pasajeros que van sentados atrás— llegan a tocar con las rodillas el respaldo. Las butacas delanteras son bastante cómodas. Aunque en el momento de echarnos un sueñito sobre la marcha, antes de llegar a Córdoba y para que el sueño no nos venciera en el camino, mediante improperios y muestras de incomodidad dimos nuestro parecer a la imperiosa necesidad de butacas **reclinables** que un coche de esta categoría debería traer. El respaldo de los delanteros, no obstante, se puso bastante duro

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com




533 729

TEST DODGE

trascurridos algunos cientos de kilómetros de crucero. Los que viajaban atrás resultaron los más favorecidos, podían estirar las piernas y sus humanidades a discreción.

Las puertas se mostraron de una perfecta precisión de cierre. Otro muy bien diez para el particular.

ESTETICA Y MARCHA

Quizá sea el coche de diseño más moderno de cuantos se fabrican actualmente en el país. Sus líneas son fluidas con la tendencia actual a engrosar la carrocería hacia atrás, tendencia un tanto discutida pero de innegable efecto estético. En general, un auto lindo, agradable a la vista.

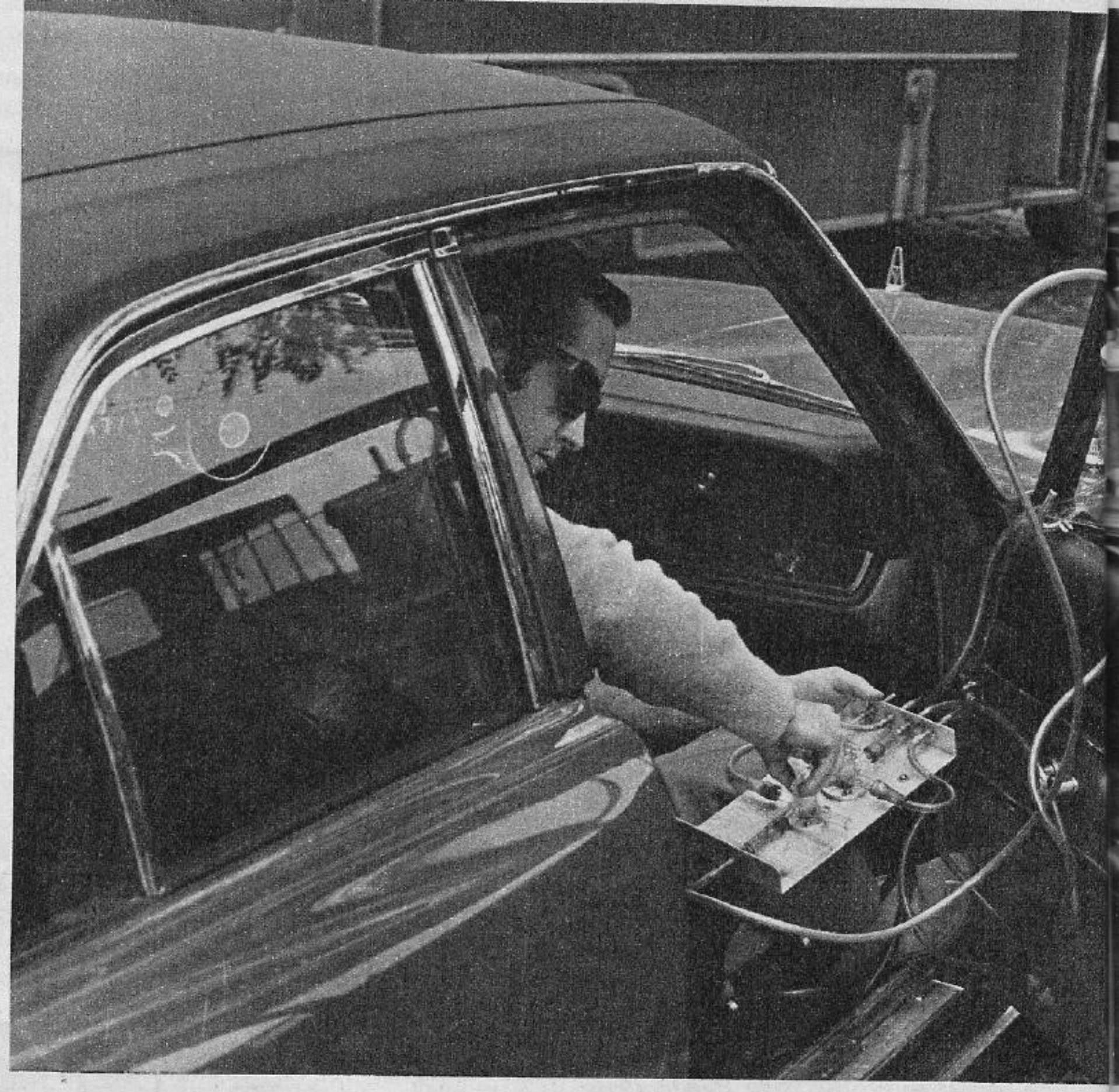
Los faros traseros son los elementos más reprochables del styling, y los que de ser reemplazados favorecerían al puntaje total del auto. Porque si consideramos las tazas... ¡No, no y no! ¿De quién habrá sido la idea? Antiestéticas por demás, no condicen con la calidad de styling del coche. Y para colmo, esas seudomariposas imitación de las "knock-off" de las mazas Rudge. Y cualquiera —cualquiera con sentido estético-mecánico— intuye que aquellas partes que no cumplen una función mecánica determinada e imitan cumplirla no gustan...

La marcha en ciudad, a pesar del tamaño de esta verdadera limousine, es sorprendentemente ágil. Mucho se debe a la elasticidad del motor, que en cuarta velocidad puede trepar desde los 35 km/h hasta el máximo sin trepidaciones ni tironeos. La dirección es bastante lenta y pesada. Sobre todo al intentar una maniobra de entrada a salida al estacionamiento. Lo que parecería reflejar un gran avance de perno, lo que obliga a "levantar" toda la trompa en cada giro del volante de dirección. La conclusión, para la marcha en ciudad, entonces, sería categórica: a pesar de su largura, es un coche ágil y manejable.

El manejo en ruta es, en general, bueno. El coche se maneja, aun a elevadas velocidades. En ningún momento (por arriba de los 150 km/h) se lo sentía "flotar". En una palabra, lo que antes hemos dicho de la fácil identificación conductor-coche se hace sentir apreciablemente en ruta. El piloto se da perfecta cuenta de lo que el coche va a hacer al comenzar cualquier maniobra, un "sorpasso" veloz, por ejemplo, etc. En curvas muy veloces tomadas consecuentemente se nota una acentuada característica subvirante. Aquí hay que tener cuidado, porque sobrevirar significar agrandar la curva; no obstante, el conductor prudente sabrá asumir esa sobrevirancia (con perdón de la Real Academia) y administrarla hasta límites lógicos.

La suspensión —poco aislada de la carrocería— hace que todas las irregularidades del camino, sobre todo cuando un camino tiene irregularidades de alta frecuencia, se trasmitan a la dirección. Uno siente bien clarito constantes cimbronazos que se tramiten al volante.

Los frenos deben ser, en general, lo más flojo que tiene el auto. Las distancias totales de frenado son largas a cualquier velocidad. Y desde los 100 km/h para arriba se tornan verdaderamente peligrosas. El coche tiende a cruzarse, y clavando los frenos a 140 km/h, velocidad de crucero bastante lógica, todo el coche usado para el test tembló, empezó a zapatear y a vibrar el tren delantero. En parte esto es atribuible a la amortiguación, la que debería ser más dura. En banquinas pronunciadas el coche tocaba el tope contra la estructura.



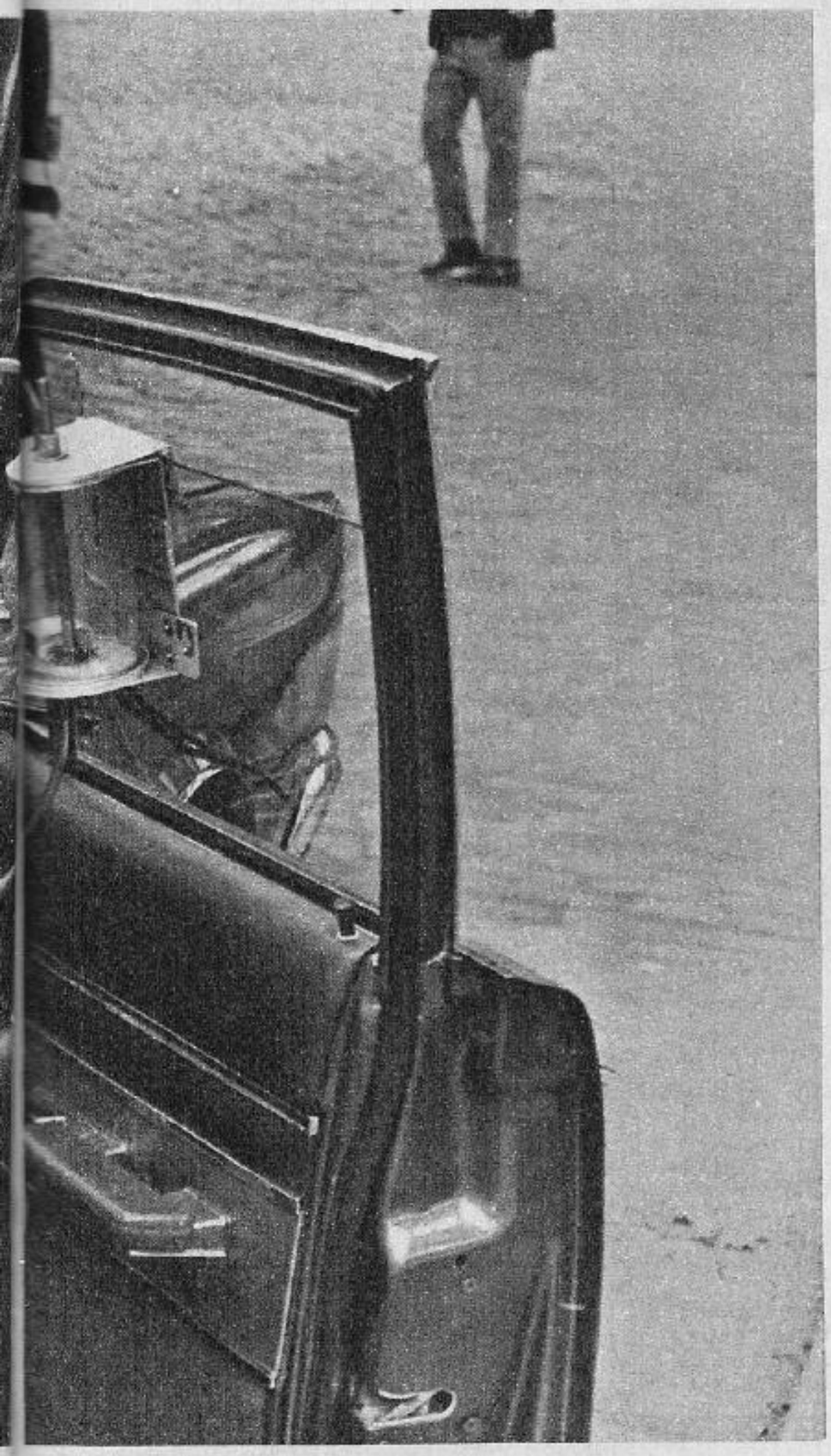
El consumo no resultó para nada elevado. Dada la potencia del motor, el nivel de combustible en el maléfico aparato (léase bureta medidora) bajó con ritmo discreto.

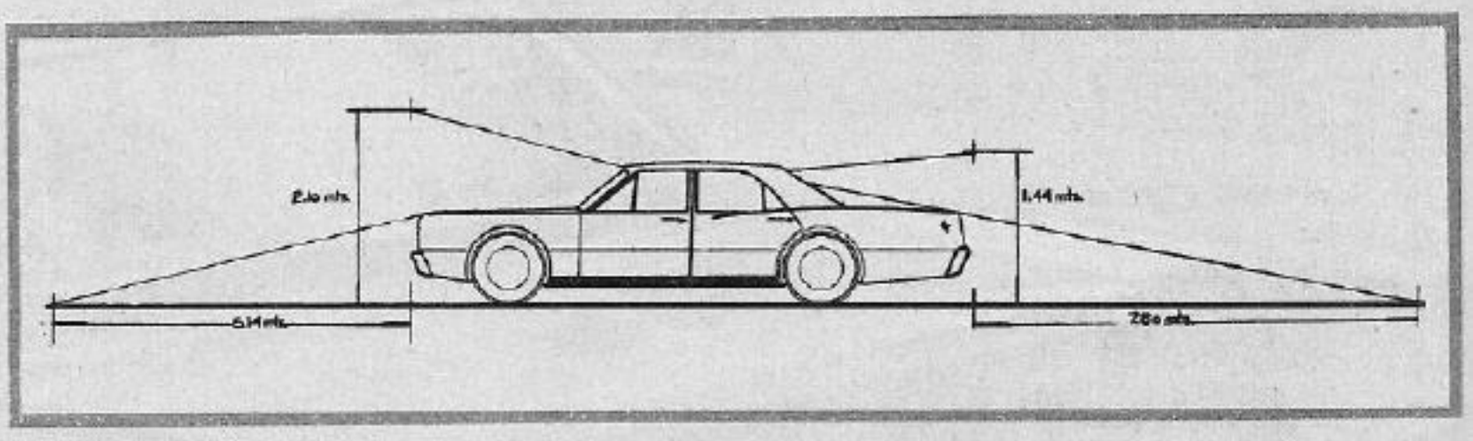
CONCLUSIONES

Quienes lo compran no esperan —claro está— un coche que responda en todo su sentido a la denominación de GT que trae este modelo de Chrysler. De cualquier forma, seguramente se sentirán satisfechos por la compra. Con calidad de construcción y terminación, el coche cubrirá su sector de mercado ampliamente. Los cinturones de seguridad y la sensación de confort y gran auto que uno respira al abrir la puerta pesarán en la determinación del indeciso. Porque sin ningún miramiento se puede afirmar que el Dodge GT es un verdadero coche, con todas las sensaciones que un vehículo al que se lo pueda descubrir así puede ofrecer.



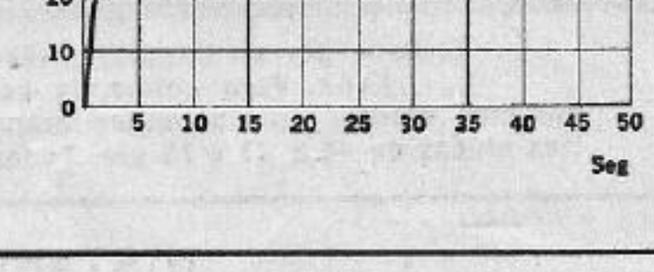
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

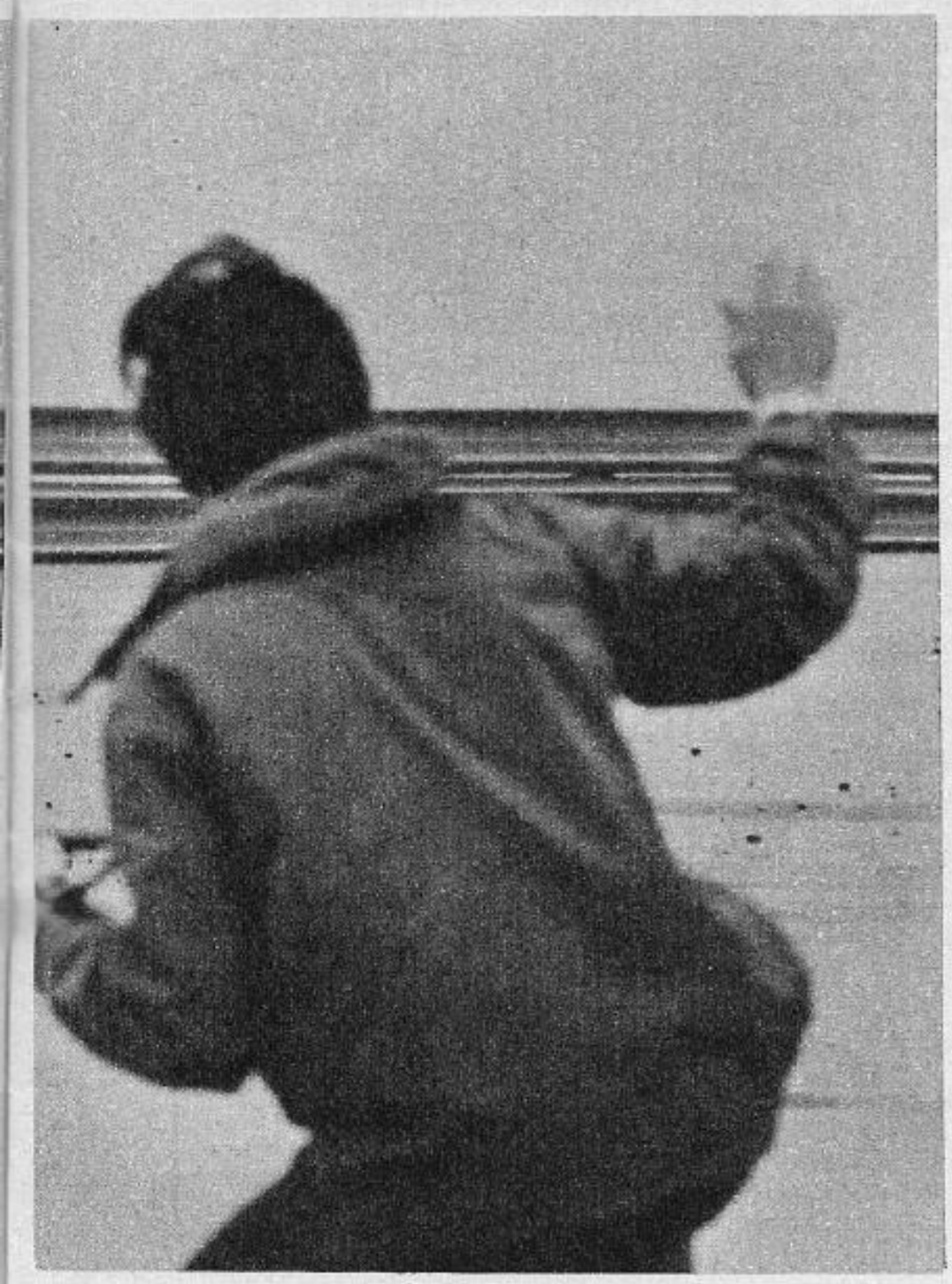




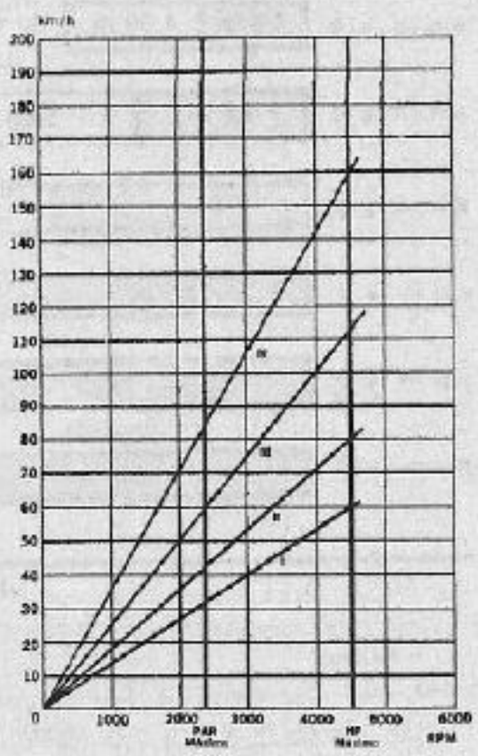
Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	1,5
0-40	2,5
0-60	4,3
0-80	7,4
0-100	11
0-120	15,5
0-140	22,5

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	4,2
40 — 80	8,3
40 — 100	13,6
40 — 120	18,8
40 — 140	25,4

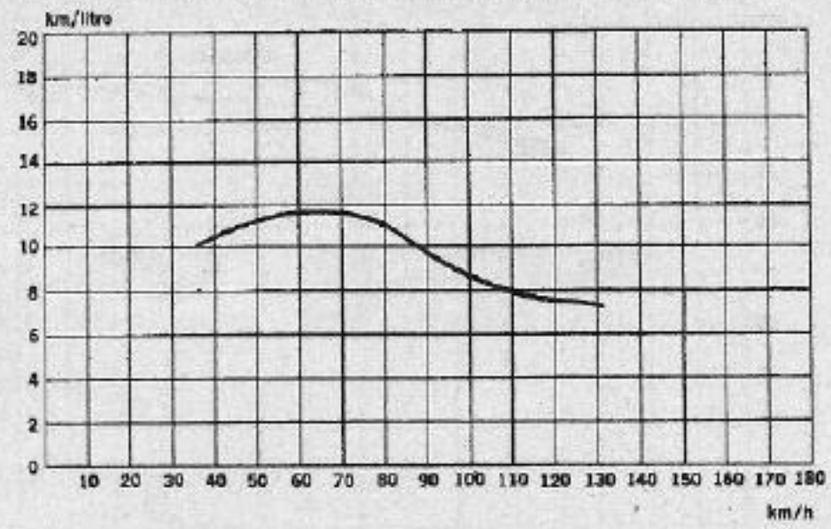




RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	13,53
1000	II	18,88
1000	III	25,95
1000	IV	36,07



Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	10,5
60	11,8
80	11,0
100	8,5
120	7,6
140	6,0





El baúl, por su largura, parece tener mayor capacidad volumétrica de la que en realidad tiene. Para colmo, la boca del tanque inhabilita para valijas un sector del cofre. Pudimos colocar cuatro valijas grandes de 64 x 48 x 17 cm; dos medianas de 54 x 39 x 15 cm y tres chicas de 44 x 37 x 13 cm. Todas de Inn y Rosenthal cedidas gentilmente por Autopista S.A.

VELOCIDADES DE LOS CAMBIOS DE MARCHA EN LAS PRUEBAS DE ACELERACION

1ª - 2ª	60 km/h
2ª - 3ª	88 km/h
3ª - 4ª	118 km/h

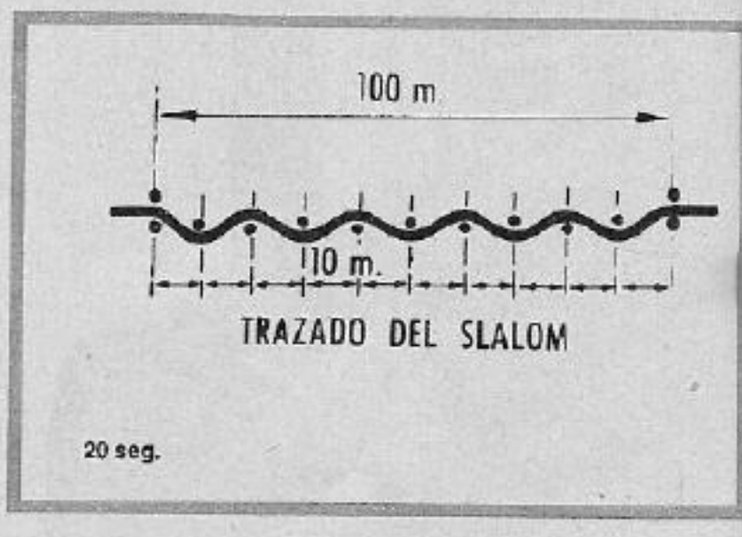
VELOCIDAD MAXIMA
168,145 Km/h.

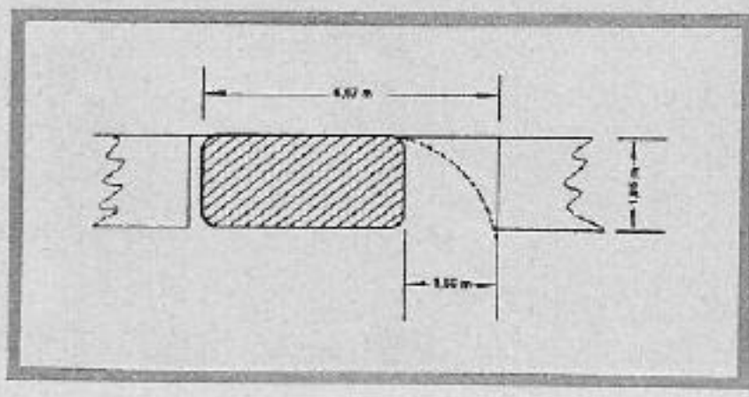
ACELERACION DE 0 A 500 m (CON PARTIDA DETENIDA)
20 segundos 4/10

ACELERACION Y FRENADA COMBINADAS
0 km - 100 km - 0 km ..... 15 segundos

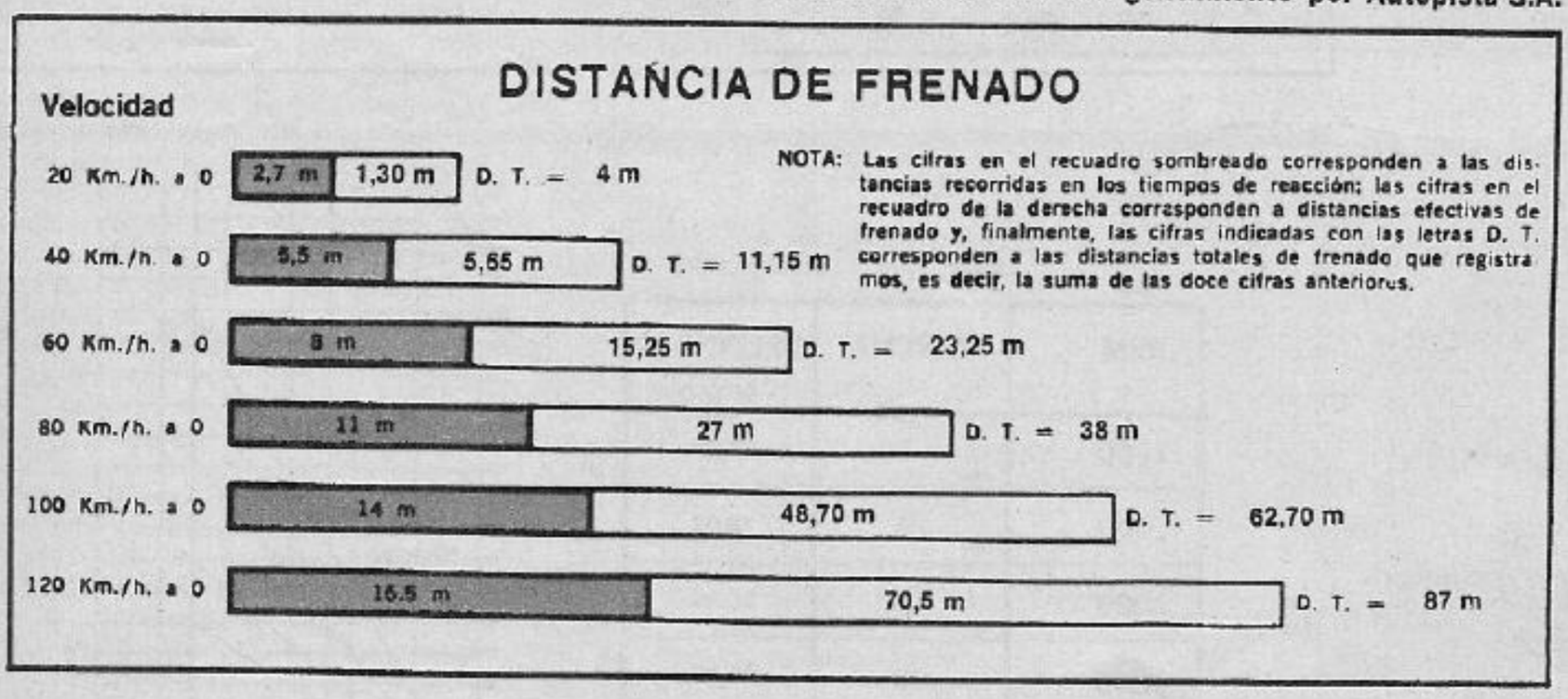
CONTROL DE VELOCIMETRO

Velocímetro indicaba (km/h)	Correspondía velocidad real (km/h)
20	19,7
40	40
60	60,4
80	80,7
100	101,7
120	121,6
140	139,7

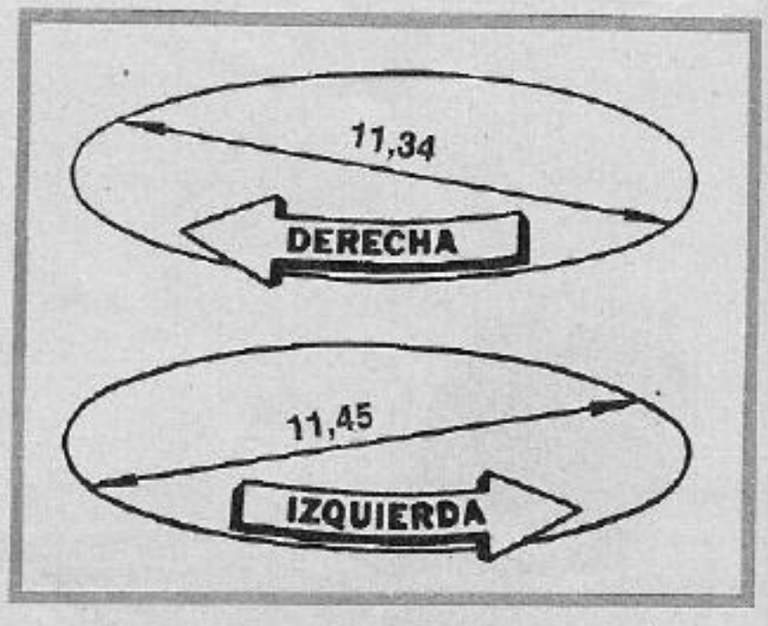


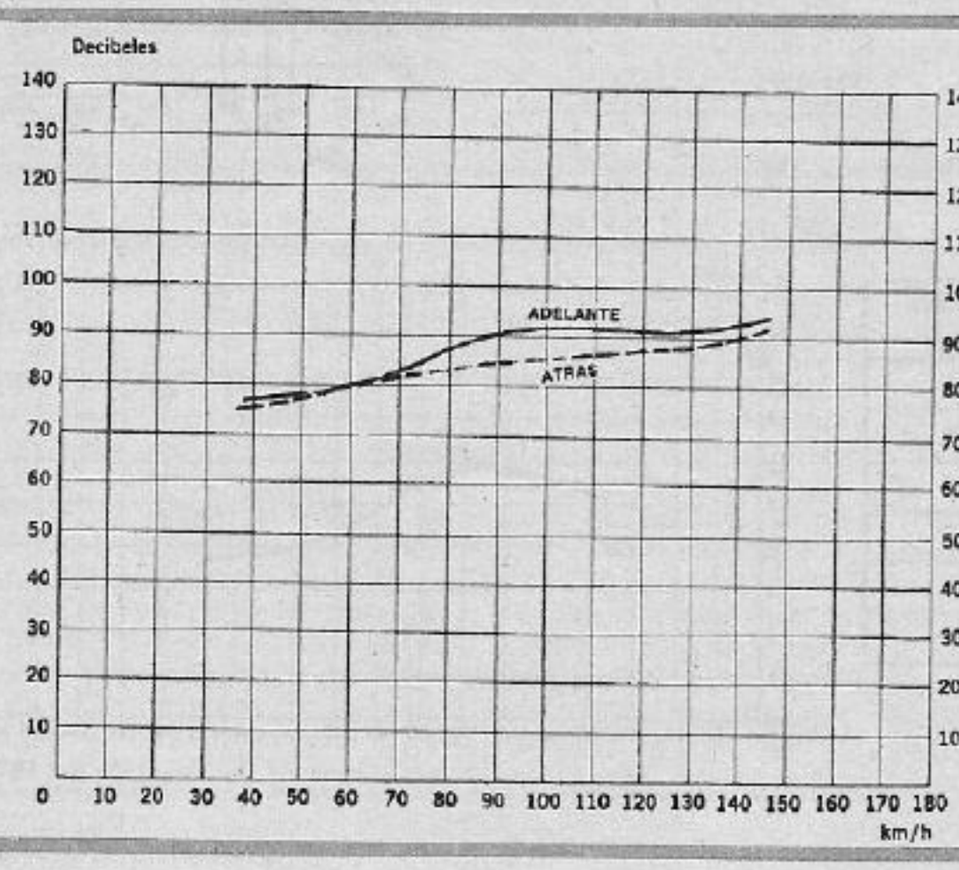


DISTANCIA DE FRENADO



NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las doce cifras anteriores.





Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20	—	—
40	77	75
60	80	80
80	87	83
100	92	86
120	91	88
140	93	90

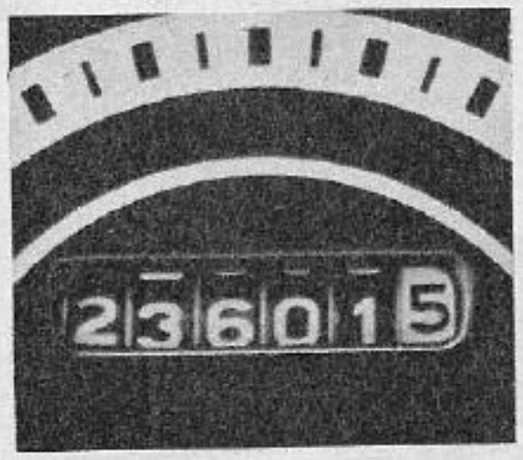
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Concretamente: qué lo lleva

más pronto,



más lejos...



y con menos litros?



SUPERSHELL *SPRINT*



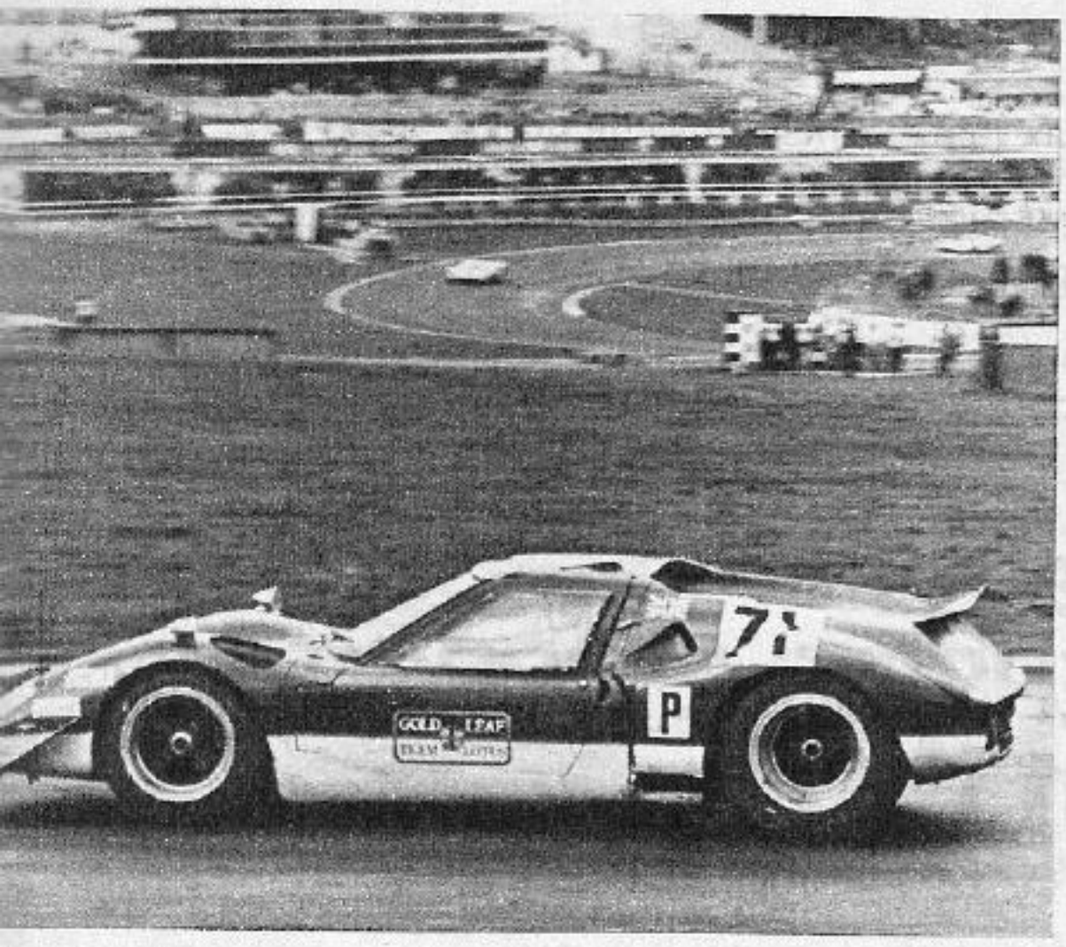
La superior calidad de las naftas Shell proviene de los adelantos tecnológicos más recientes incorporados en las nuevas plantas de ALKILACION Y POLIMERIZACION y del uso del más eficiente catalizador (Zeolita) empleado hasta hoy en el país en una planta de cracking.

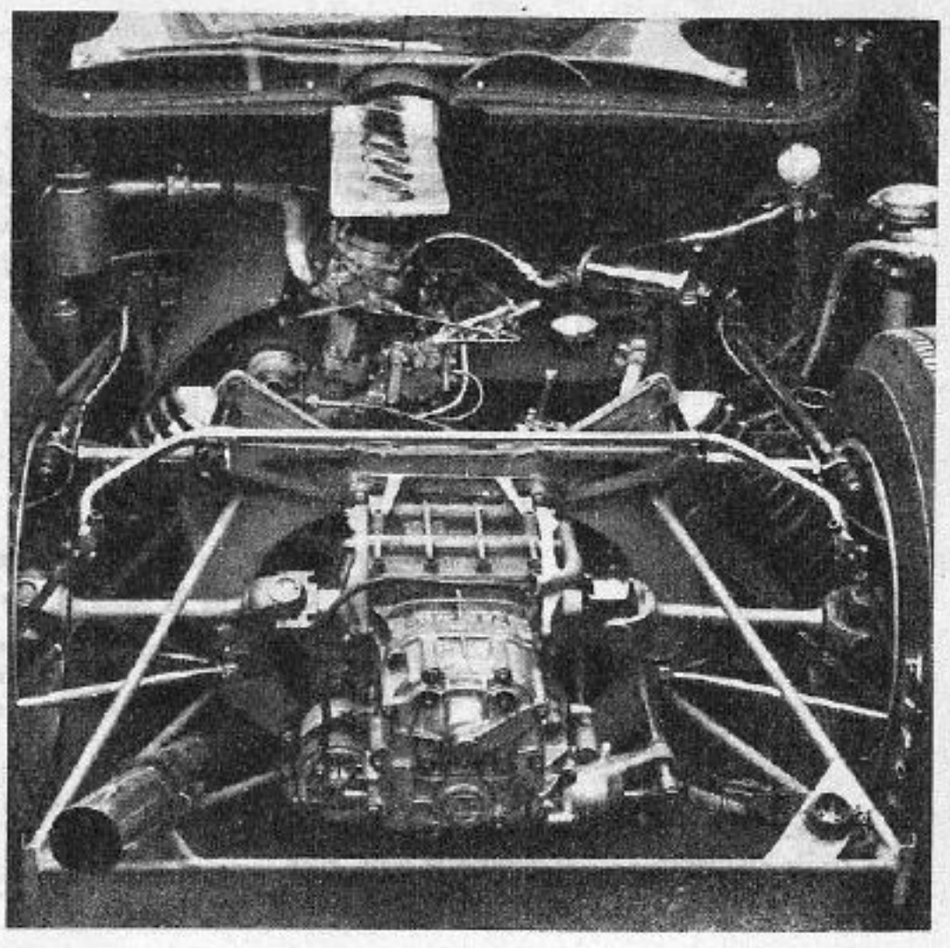
Además, las naftas Shell no producen obturación y acumulación de depósitos en el carburador, cortocircuitos de bujías y corrosión en el sistema de combustible.

nafta SUPERSHELL *SPRINT* es un tiro!

AMBAS NAFTAS SHELL SON SUPERIORES COMPRUEBELO.

LOTUS 62





Sobre casco original de Lotus 46, se desarrolló el 62 Europa. Las variaciones con respecto al modelo oirginal radican en la adopción de spoilers fijos, distribución de tomas de aire en "puntos clave" y acondicionamiento de los buches de guardabarros al tamaño mayor de rodado.

El Lotus 62 en acción. Eso que parece un paragolpes actúa como elemento coadyuvante de los spoilers, creando una zona de depresión por sobre el capot, que favorece la salida de aire a través de las Broadley y a la vez genera una fuerza que presiona sobre ese punto, favoreciendo la adherencia.

Vista del motor LV220, derivado por Lotus de Vauxhall 2 litros. Puede apreciarse la caja ZF, el sistema de inyección indirecta Tecalemit y la ubicación de los radiadores de aceite,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EUROPA

Otro más de la serie. Lotus presentó en carrera una derivación del Lotus 46, montando un nuevo motor desarrollado por la firma sobre block Vauxhall 2 litros. Las carreras reservadas a Grupo 6 cuentan con un nuevo primer actor

Por: CESAR M. SORKIN

Fotos: FRANCO LINI

Del Lotus Europa 46 —diseñado para el mercado europeo, tal cual sugiere su nombre— se han derivado diferentes versiones. La destinada al "consumo interno" montaba un motor Renault 16 de mediana performance. Aunque la característica fundamental significa la ubicación del motor, detrás del piloto y por delante del eje trasero, lo que redunda en beneficio con respecto a la repartición de pesos.

Manteniendo esa ubicación de planta motriz, y alterando en pequeña medida el aspecto exterior —adopción de spoilers fijos, redimensionamiento de los buches de guardabarros, y una que otra tomita de aire sueltita por ahí— tenemos una nueva versión del Lotus Europa, que ha cambiado su tipificación "46" por "62".

Brands Hatch conoció al nuevo Europa 62. Que, a diferencia del primitivo y pacífico motor R 16, utiliza un nuevo motor desarrollado por Lotus sobre la máquina Vauxhall 2 litros, que no resulta pacífico ni mucho menos. Reemplazando el block original Vauxhall por uno similar, pero construido en aleación liviana de aluminio, se ha levantado el volumen cúbico a 1995 cm³. Las características fundamentales del nuevo motor radican en la adopción de doble árbol de levas a la cabeza y cuatro válvulas por cilindro. El cigüeñal ha sido fundido y maquinado en un solo bloque. Los pistones son Mahle. El motor presenta una inclinación total de 45°.

De acuerdo a la tendencia actual dentro de lo que a "racing engines" se refiere, cada cilindro presenta cuatro válvulas, y una sola bujía central. El ángulo entre válvulas equivale a 38°. Las cámaras de combustión presentan la parte superior o cielo tal cual aparece un techo a dos aguas. Sobre cada uno de los planos de ese "techo a dos aguas" acciona cada par de válvulas. Y ya que en las válvulas estamos, no nos cuesta nada decirles que el comando de válvulas se ejerce merced a la acción de una correa de nylon reforzado que comanda la acción de los engranajes, exactamente de la misma forma que en el motor Vauxhall Victor del cual deriva el Lotus LV220.

En los pasos subsiguientes, el comando de válvulas se practica de acuerdo al sistema convencional, con botadores suplementados a fin de acondicionar la luz de válvulas.

La alimentación se efectúa por medio de un sistema Tecalemit de inyección indirecta. La caja de velocidades es nuestra vieja conocida ZF, de 5 marchas.

En cuanto a la performance, el motor entrega 220 HP a 8.000 rpm. Lotus Cars piensa en elevar la potencia hasta 250 HP, incrementando posiblemente la cantidad de RPM.

Por ahora, no existe ninguna intención de entregar motores LV220 a ningún Team particular. Solamente los Lotus Europa, con los colores de Gold Leaf en la carrocería, seguirá paseando el motor derivado de Vauxhall gracias al cual puede llegar a los 250 km/h.

Este auto puede ser ganador. Si es que los motores "gordos" de Berta tienen en este año posibilidades todavía. A nosotros nos parece que sí, y hay un cronómetro que nos da la razón

por JULIO F. PEREZ BALBI

Cuando comenzaron a formarse las estiradas islitas de aceite rodeadas del asfalto del autódromo cordobés recién entonces Luisito Di Palma tuvo que ahogar su entusiasmo y detenerse en los boxes, para que Berta clavase su par de ojos en busca del rincón por el cual se escapaba el Essolube HDX. A los quince minutos un Hanhat doble aguja se detuvo mostrando una cifra: 1m 1s 3 décimas. Tiempo record para el Oscar Cabalén en SP criollos.

Todo esto fue un relato de lo que sucedió hace cosa de 20 días, de mañana, cuando Berta y su séquito fueron al Oscar Cabalén a probar la Liebre II -Berta que conduce Luis Di Palma. No fueron en busca de record alguno ni cosa que se le asemeje. Simplemente quisieron comprobar cómo funcionaba el motor, uno de los "gordos" ("gordos" por las bancadas reforzadas), que entre paréntesis muchos aseguran que no andan más que los comunes. Para demostrarles lo contrario, Berta tiene su Liebre, tiene su Di Palma y ya tiene un tiempo, "que se puede bajar sin ningún problema y dentro de pocos días con el mismo auto".

¿COMO ES LA LIEBRE III - BERTA?

Nació desde las manos de Pronello cuando era Liebre, no era Berta, aunque era de Berta. Poco tiempo después, cuando Berta se separó aparentemente de IKA-Renault, y formó su equipo bardahlizado, empezó a reformar las Liebres que tenía entre manos. Algún día le tocó a esta que tiene Di Palma ahora. Simplemente se le disminuyó la distancia entre ejes en diez cntímetros, el radiador pasó a la parte trasera, debajo del vidrio, y se ensancharon un poco más los guardabarros traseros para que carenen totalmente los neumáticos, que son más anchos que los que se conseguían antes de ayer.

Así, simplemente, además del agregado del alerón y algunos detalles menores, el auto mejoró en performance y rendimiento total.

El motor, como ya dijimos, es un "gordo". Por su condición de tal, es decir, por tener bancadas más anchas, se puede tirar más allá de las temidas 5.400 rpm que muchos pilotos de Tornado tienen cruzadas todavía, con una rayita roja en su taquímetro. Si bien fueron el as en la manga de Berta hasta fines del año pasado, en este 1969 ya nos parece que ni siquiera queda para una reina. Pero tanto Berta como IKA-Renault consideran que es posible (y probablemente les sea necesario) triunfar nuvamente en SP con el Interceptor de cuatro bancadas, antes de lanzar el 7 bancadas, por el cual tanto bombo se hizo cuando casi no fue homologado.

Y esta Liebre II -Berta, conducida por Di Palma, es la posibilidad más cercana como para que todas las intenciones bertianas y de IKA-Renault, anteriores, se consumen de una vez por todas. Creemos eso por varias razones. Por parte de los Tornadistas, los rivales más directos de la Liebre-Berta son los autos del equipo Shell de Nasif-Copello-Ruesch. Ahora bien. Si bien los chasis son excelentes, e incluso podrían superar a esta Liebre II -Berta, con los motores no pasa nada de nada. Por el lado de Gastón Perkins, en lo que toca a la parte motriz, las cosas pintan mejor, pero no hay que olvidar que Perkins tiene un equipo de TC y por ende está en desventaja con respecto a los SP.

El alerón que tiene (volvamos a los "espiches" técnicos otra vez y dejémonos de desvaríos institucionalistas) es el mismo que cargaba sobre el tren trasero del Brabham de "La Razón" que atendió Berta en la finiquitada temporada de F2. Es de perfil plano-convexo, construido en plástico y que descarga sus fuerzas en el techo mismo de la Liebre. Así, a grosso modo, podemos decir que no debe cargar más de 100/150 kilos.

En pocas palabras. Este auto es el que más posibilidades tiene de demostrar que los 4 bancadas de IKA-Renault pueden volver a ganar (si es que es posible). Nació por obra y gracia de Pronello, creció gracias a los conocimientos de Berta y triunfará... ¿con un cuatro bancadas?



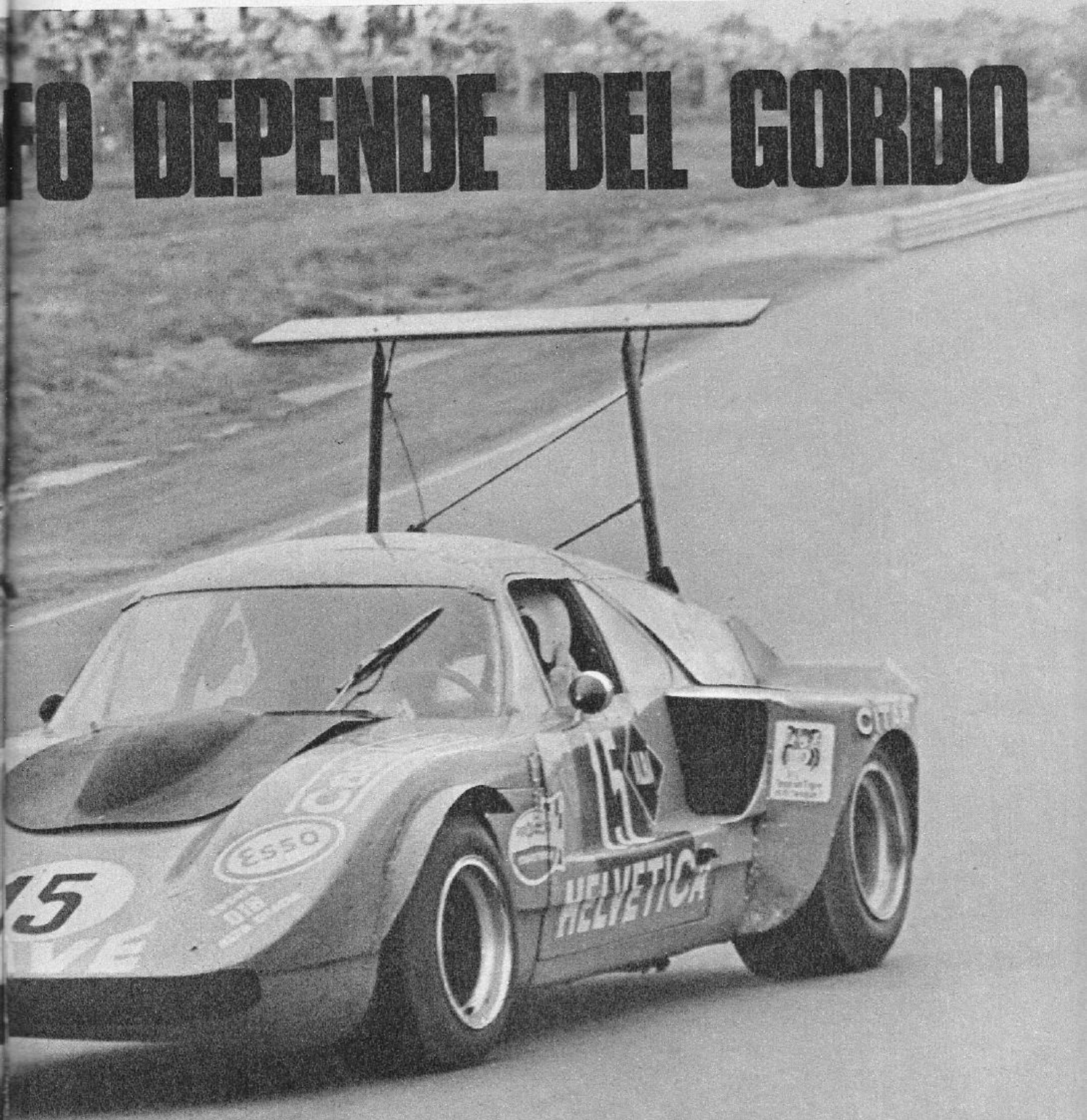
La Liebre III-Berta tiene muchos agregados con respecto a la II original de Pronello. Trompa, alerón, guardabarros, quizá le quitaron estética, pero le brindan mayor agresividad. Y ¿no es fundamental para la facha de un auto de carreras la agresividad exterior?

El que va colgado a la derecha es Gastón Perkins que viajaba a los boxes después de su accidente cordobés. Obsérvese debajo del vidrio trasero las salidas de aire caliente del radiador.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FO DEPENDE DEL GORDO

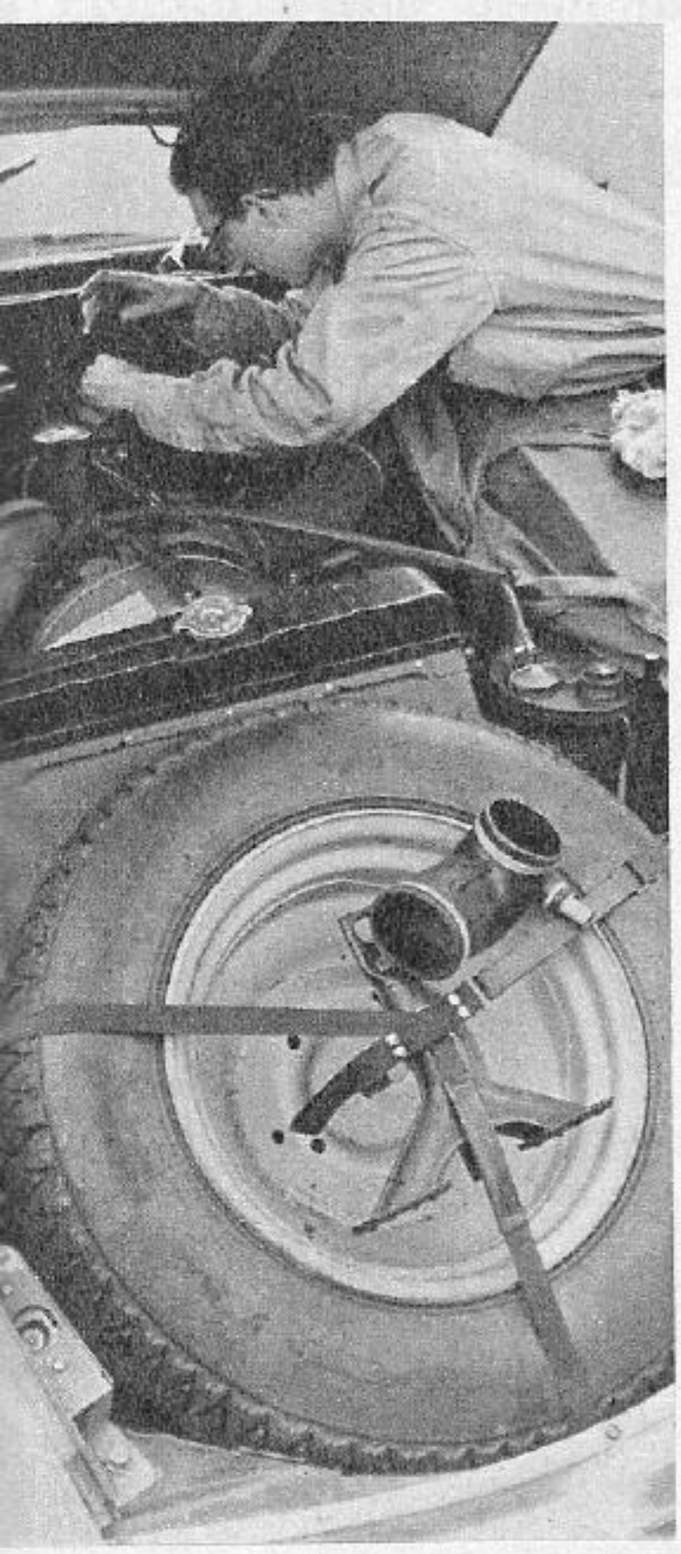




http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Luis Di Palma tiene una excelente herramienta entre manos para construir un triunfo. Un triunfo que puede ser la gran revancha del cuatro bancadas en SP







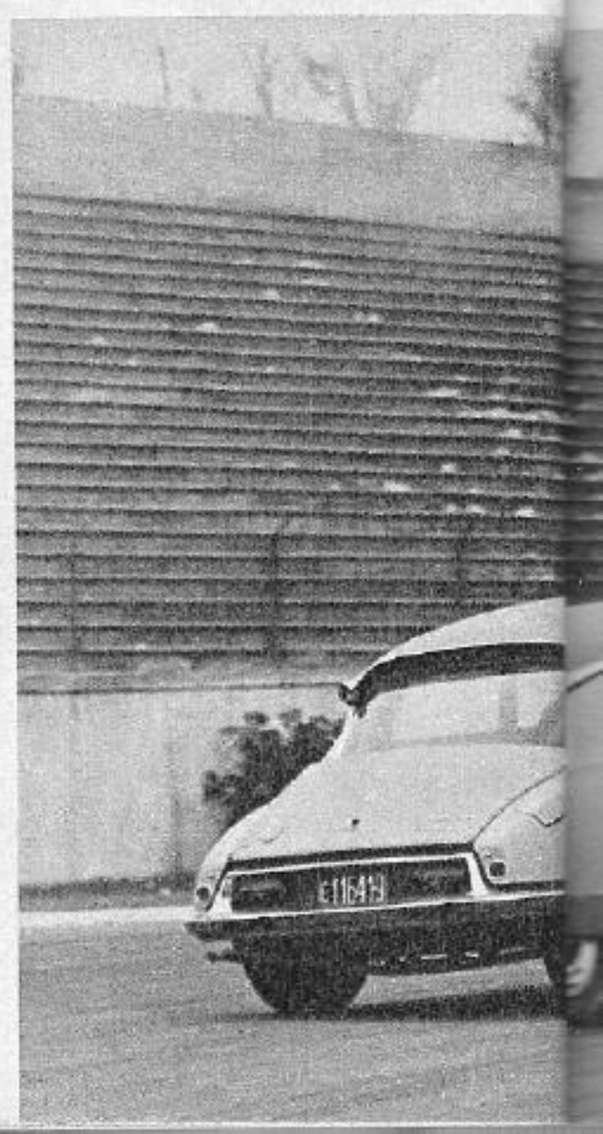
citroen ID 20

Un auto que produjo revuelos estilísticos y técnicos. Un auto que además de servir como vehículo de lujo sirve para ganar carreras: El Citroën ID-20

Por: JORGE A. AUGE BACQUE







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Citroën es una de las firmas europeas constructoras de automóviles de gran serie que más sorpresas ha provocado en el terreno técnico y estilístico en el mundo entero. Desde su clásico "11 légère" en 1934, pasando por el 2 CV y recalando finalmente en el famoso "sapo", cuyo diseño básico alberga seis opciones distintas de motor y accesorios, los estilistas de la frábrica francesa se han deleitado durante 50 años en la tarea de alarmar y sorprender a los clásicos del automovilismo. Sin embargo, la extravagancia de los diseños que pugnan por ser líderes en los anales de la casa no son solamente producto de un sentido moderno y revolucionario del dibujo creativo, sino que llegan a formar un todo indisoluble donde se aúnan la funcionalidad, la seguridad y la originalidad.

Es muy común ver en las revistas especializadas comentarios sobre los autos que en Francia produce la Citroën. Es muy común, también, que se publiquen las noticias de tal o cual modelo nuevo surgido de la línea de montaje de la Citroën en Javel, París. Pero es poco común probar un aparato de éstos en nuestro país, sentarse en él, manejarlo, andar por las calles de Buenos Aires y palpar el asombro de los porteños al ver tan extraño y moderno auto, andar en un circuito y sentirlo virar probando sus innegables cualidades... y nosotros lo hicimos. Probamos un Citroën ID-19, lo analizamos al centímetro, estudiamos sus formas y ahora vamos a contarles a ustedes todo lo que vimos y sentimos.

Preparados, listos... ¡ya!

MUCHO GUSTO, MONSIEUR ID...

Indudablemente, cuando el espectador poco ilustrado en los ricuetos técnico-estilísticos ve aparecer de pronto, un Citroën ID-20 la primera impresión que le causa es de sorpresa. La segunda, cuando pasa al análisis objetivo lo acerca a la idea de señorío y pesadez burguesa, la tercera, cuando el espectador abre la puerta y se sienta adentro puede pensar varias cosas según sea la tendencia de la personalidad del individuo: 1) Que se sienta como si estuviera instalado en el sofa del living de su departamento y 2) Que piense en los rallys que ganó ese auto, que se sienta Jean Claude Ogier y que comience a usar la caja con la primera sincronizada, que use la capacidad "doblativa" del aparato y que se enamore del bicho por sus prestaciones deportivas. Nuestra primera impresión al verlo y luego al ponernos encima fue distinta, aunque amalgamó un poco de cada una de las posibilidades del señor que no sabe nada de nada. Nos sentimos en nuestra casa por la comodidad interna del

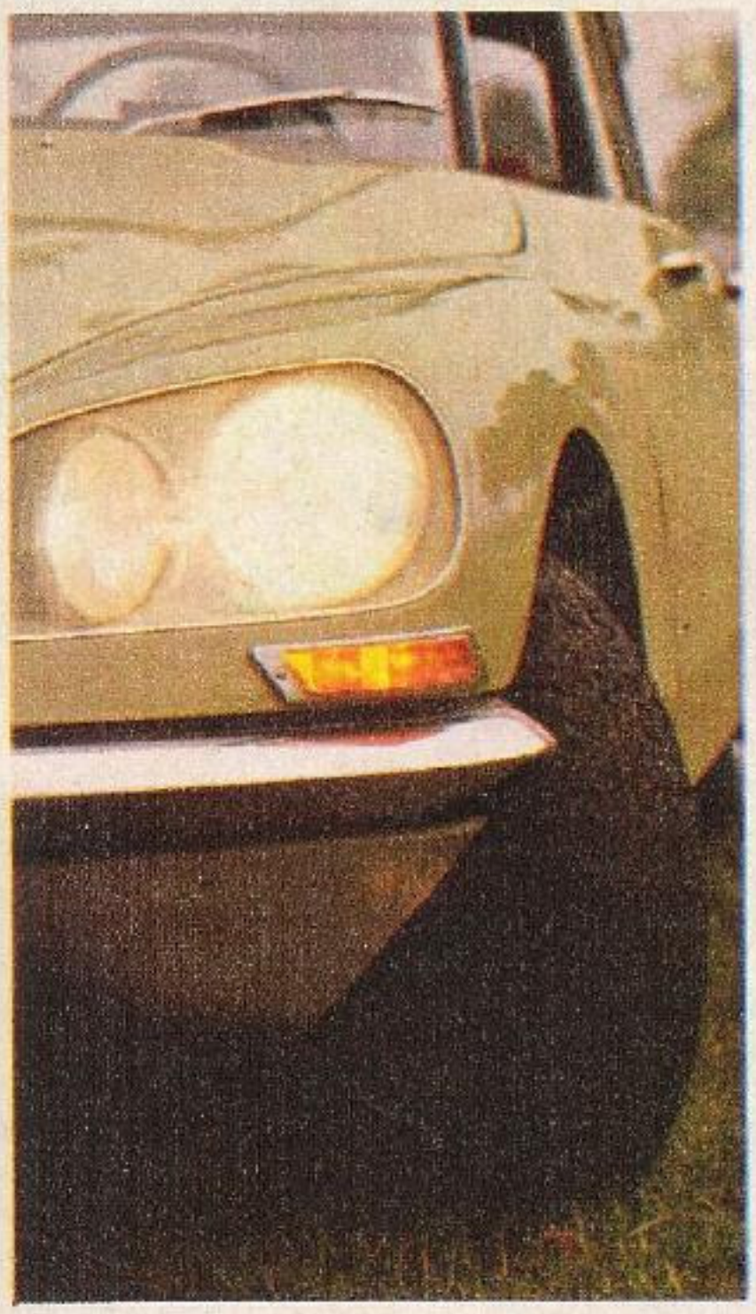
→



Líneas suaves, y dulces, serias. Un motor agresivo, potente y veloz. Soluciones realmente modernas: Citröen ID-20

citroën ID 20





Detalles como el de los faros de posición, las unidades ópticas delanteras y los grupos traseros forman el todo armónico del Citroën. Sus líneas, estáticas o en movimiento, le otorgan cierto encanto especial y moderno.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com











auto y à la vez nos imaginamos trasportados a 180 km/h por los agobiadores caminos de la Londres-Sydney. El interior es muy cómodo y sus asientos son muy anatómicos y contornean la figura del que se sienta en ese momento. Se amoldan a las circunstancias. Si bien los asientos son cómodos, en las curvas cerradas donde el auto se inclina en forma acentuada no detienen el desplazamiento del cuerpo. La posición de manejo es muy agradable y se puede manejar con los brazos relativamente estirados sin problemas de pedalera. El ID-20 tiene freno común, vale decir por medio del clásico y nunca bien ponderado pedal. En otros modelos de la línea, en cambio, el freno es accionado por un botón de goma al cual hay que acostumbrarse antes de usarlo, porque acciona muy violentamente. El aspecto interior es, en general, muy agradable y los instrumentos son de fácil lectura. Lo que es sencillamente sensacional es el accionar de la caja de velocidad, que es precisa y justa. Tiene además, todas las marchas sincronizadas.

EL MANEJO

En ciudad, el Citroën ID-20 se comporta en forma suave y responde de inmediato las solicitaciones que se le exigen al motor. La dirección es bastante directa y permite el viboreo ágil en el tránsito denso. Llegado que hubo el Citroën al autódromo, causó la sorpresa de los pocos entusiastas que se dedicaban a probar vehículos varios de categoría diversas. Iniciamos la prueba sobre el circuito 5 del Autódromo Municipal de Buenos Aires. La salida del auto con partida detenida no es nada exorbitante comparándolo con un Torino 380 W, pero debemos tener en cuenta que este auto tiene 2.000 cm³ contra los 3 litros casi cuatro del Torino. El primer contacto con una curva se verificó en la entrada al curvón chico, donde era inevitable poner la segunda velocidad. El curvón chico es una curva cerrada y el auto tiende a inclinarse peligrosamente al principio, pero cuando entra en la curva propiamente dicha, el sistema hidroneumático compensa el rolido y tiende a menter lo más derecho posible al auto en la curva. Cuando el piloto pisa para enderezar, el sistema comienza a funcionar más rápido y antes de que el auto esté en línea recta hacia el tramo a encarar, ya está derecho. En los mixtos previos a la "curva de los zonzos" el Citroën endereza curvas que es un contento, manteniendo siempre su relación con el suelo. Entrando en la curva y contra curva denominada de "Los zonzos", en una de las vueltas cumplidas la rueda trasera derecha perdió contacto con el suelo, pero según nos informaron en Citroën, es bastante común la levantada de "patita" en curvas extremas, pero que se deben tomar ligero. La bajada del tobogán se hace una recta en bajada con un desnivel poco pronunciado estando a bordo del Citroën. Finalmente, cuando se sale del tobogán y se encara la horquilla el auto demostró poder entrar a la curva un poco sobre el límite de los demás autos; unos cuatro o cinco kilómetros más fuerte que por ejemplo en Torino 380 W.

El Citroën ID-20 es indudablemente un gran auto, con sus pros y sus contras, pero con una concepción técnica fuera de lo común.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Siempre pida el No.1

Diseños de avanzada y calidad excepcional han hecho de Perfect Circle, en la Argentina y en todo el mundo, la gran marca de aros de pistón para la fabricación y reparación de motores. Perfect Circle respalda su trabajo garantizándole, además de máxima eficiencia, la solución justa para todos los problemas del motor.
El Nº 1 es servicio total.



FABRICADOS POR E. DANERI I.C.S.A. - LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U.S.A.

La primera cubierta hecha con cinto de fibra de vidrio y armazón de poliester

¡Dura hasta el doble que las cubiertas comunes!

Es tan fuerte que su banda de rodamiento es prácticamente una banda extra. Es un tipo de cubierta completamente nueva, fabricada con un doble cinto de fibra de vidrio —peso por peso más fuerte que el acero. Bajo la fibra, hay una recia armazón de telàs del poliester de la era espacial. Y alrededor, como extra, una robusta banda de rodamiento de caucho Tracsyn.



¡NUEVA!...

DECATHLON POLYGLAS

GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BD2

Llegue primero a la década del 70 con la

Brava



Conquiste ya el progreso al volante de una pick-up realmente genuina. Verdadero alarde de la tecnología automotriz, respaldada por la calidad Chevrolet, para que Ud. se anticipe a la década del 70. La Nueva Pick-up Chevrolet '69 es más fuerte, más fiel, más rendidora y más económica. Tiene una formidable capacidad de trabajo. Y ¡qué diseño! No hay otra como ella. ¡Es Brava!

NUEVA PICK-UP
CHEVROLET'69
CATEGORICAMENTE ¡LA MEJOR DEL MUNDO!

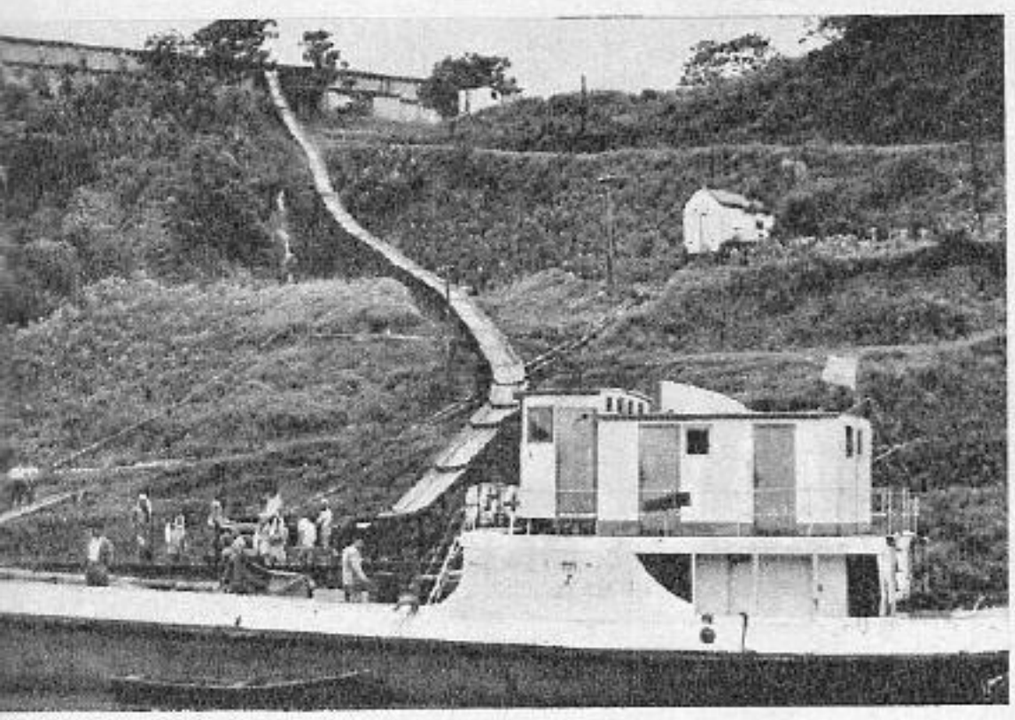
GM
CHEVROLET

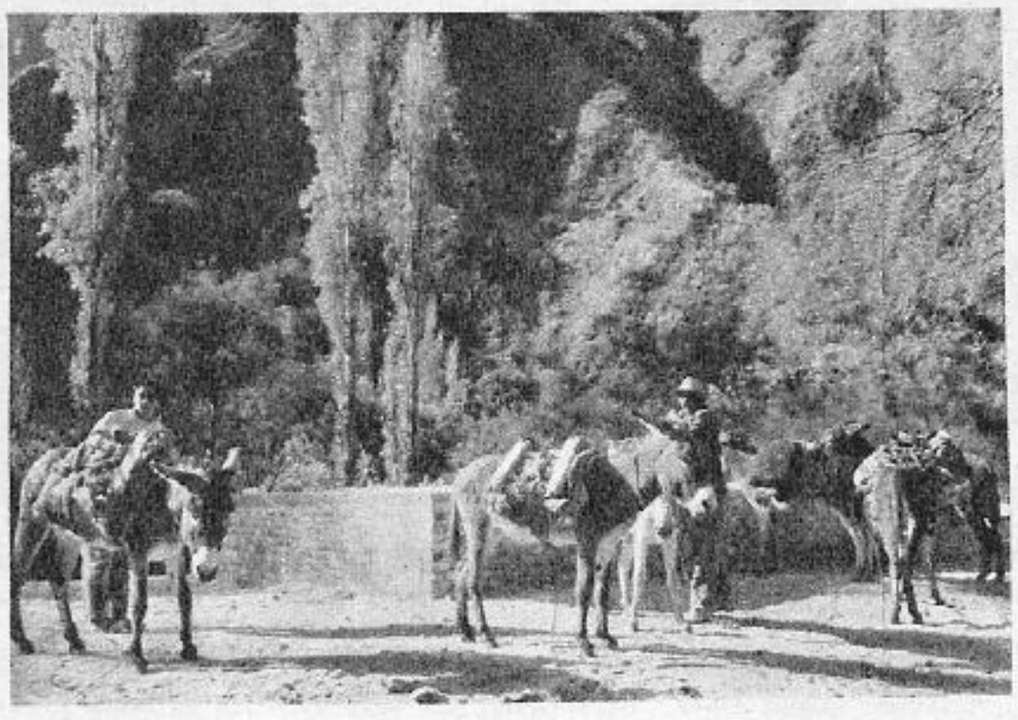
Visite a su Concesionario Chevrolet e infórmese sobre los nuevos y económicos planes de financiación
Escuche "Música Brava" a las 19 hs., por radio Belgrano, de lunes a viernes.

VACACIONES DE INVIERNO: NORTE E IGUAZU

LAS RUTAS DEL SOL









60 — PARABRISAS CORSA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARDIENTE

Los coloridos paisajes del Noroeste y la Mesopotamia, a través de un circuito turístico preparado especialmente para lectores corsas

por NORBERTO ALVAREZ OJEA







...Y llegaron las vacaciones de invierno, sabemos que muchos lectores de Corsa (sobre todo dentro del ámbito estudiantil) querrán aprovechar estos días de "resuello" para meter nuevamente fierro a fondo y por aquello de... "adonde calienta el sol", aprovechar las virtudes innatas de Febo que traslada la fuerza de sus radiaciones al norte del país, donde el paisaje, de fuerte colorido, se confunde con un folklore de ricos matices.

El plan de vacaciones que proponemos, quizá para algunos parezca demasiado ambicioso (son muchos kilómetros y pocos días disponibles), pero lo hemos elaborado en forma tal que cada uno pueda adecuarlo a sus posibilidades. La hoja de ruta está dividida en tramos perfectamente definidos, es diríamos, "modular" (que está de moda) y los más completa posible, ya que una vez más hemos preferido lo útil a lo demasiado literario... y eso que tenemos nuestro corazoncito.

Por ser la ruta muy rica en referencias históricas y sumamente generosa en otros detalles de interés turístico hemos incluido una síntesis, verdadero inventario turístico de la región.

El punto de partida para los porteños es, por supuesto, Baires, pero los lectores del interior podrán utilizar como ya anticipamos los tramos de "hoja de ruta" más convenientes. Nuestro itinerario comienza en San Miguel de Tucumán, digna puerta de entrada al norte argentino, ya sea por ruta 9 o por los valles calchaquíes.

LA TREPIDANTE TUCUMAN

Observando su bien ganado título de "jardín de la República", la Tucumán turística ha tomado en los últimos años un ritmo que la convierten en cordial receptora del turismo automovilístico que desde los distintos puntos del país convergen hacia el Norte. Muchos y buenos hoteles, una dinámica vida nocturna y las posibilidades de realizar en pocas horas interesantes

→



LA QUIACA
MCAL. ESTIGARRIBIA
CHUQUICAMATA
TOCOPILLA
ABRA PAMPA
TARTAGAL
HUMAHUACA
TILCARA
Río PILCOMAYO
Río Bermejo
ANTOFAGASTA
LIB. GRAL. SAN MARTIN
IGR. G. N. JUAREZ
TUMBAYA
S. SDOR DE JUJUY
SALTA
GRAL. GUEMES
LAS LOMITAS
LA POMA
CERRILLOS
MONTE QUEMADO
LA VIÑA
METAN
SAN CARLOS
TRANCAS
CAMPO GALLO
PAMPA DE INFIERNO
Río SALADO
S. M. DE TUCUMAN
CAMPO LARGO
LAS BREÑAS
GNAL. PINEDO
COPIAPO
TERMAS DE RIO HONDO
RIO CHICO
BELEN
SGO. DEL ESTERO
VA. ANGELA
ANDALGALA
S. PEDRO
QUIMILI
TINOGASTA
LA MERCED
CATAMARCA
VA. SAN MARTIN
AÑATUYA
HERRERA
FRIAS
RECREO
PINTO
TOSTADO
CHILECITO
LA RIOJA
OJO DE AGUA
SELVA
Río SALADO
V DE MARIA
PO. DEL AGUA NEGRA
S. JOSE DE JACHAL
PATQUIA
CHAMICAL
SAN JUSTO
CRUZ DEL EJE
Laguna Mar Chiquita
COSQUIN
RAFAELA
SAN JUAN
CHEPES
CORDOBA
SANTA FE
VICUÑA
LA SERENA
USPALLATA
VA. MARIA
BELL VILLE
MARCOS JUAREZ
CDA. DE GOMEZ
ROSARIO
MENDOZA
RIO CUARTO
LAS CUEVAS
SAN LUIS
LA CARLOTA
SAN FELIPE
LA PAZ
MERCEDES
PERGAMINO
SANTIAGO
SAN CARLOS
COLON
VALPARAISO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NORTE E IGUAZU

PARAGUAY

RIO PARAGUAY

VILLA HAYES

ASUNCION

CLORINDA

PIRANE

FORMOSA

81

95

11

RES. R. S. PEÑA

QUITILIPI

MACHAGAI

16

RESISTENCIA

ITATI

Río PARANA

CORRIENTES

12

SALADAS

SAN MIGUEL

POSADAS

ENCARNACION

S IGNACIO

SAN JUAN BAUTISTA

HERNANDARIAS

FOZ DE IGUACU

Río Iguazú

CATARATAS DEL IGUAZU

WANDA

EL DORADO

MONTECARLO

PTO. RICO

101

B. DE IRIGOYEN

14

CAMPO GRANDE

OBERA

11

B. VISTA

RECONQUISTA

VERA

MERCEDES

Río URUGUAY

PASO DE LOS LIBRES

126

CURUZU CUATIA

S. J. DE FELICIANO

RIO SALADILLO

CONCORDIA

18

SALTO

VILLAGUAY

COLON

PAYSANDU

Lago Artificial Del Río Negro

VICTORIA

GUALEGUAYCHU

ALEGUAY

RAMALLO

ZARATE

CAMPANA

CNIA. DEL SACRAMENTO

ROSARIO

ANTONIO DE ARECO

BUENOS AIRES

RIO DE LA PLATA

MONTEVIDEO

URUGUAY

REFERENCIAS

- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA
- PARQUES NACIONALES
- SERVICIOS SHELL
- AUTODROMOS
- ANDINISMO
- CAMPING
- ESQUI
- CAZA
- CAZA SUBMARINA
- PESCA
- MOTONAUTICA
- YACIMIENTOS ARQUEOLOGICOS
- RUINAS HISTORICAS



circuitos turísticos, la trasforman en una base operativa para emprender la conquista de los paisajes norteños.

Su vida ciudadana es intensa, y sus calles rebosan de un auténtico ritmo juvenil, que tiene mucho que ver con la actividad de su universidad, donde concurren jóvenes no sólo de Tucumán, sino oriundos de las demás provincias norteñas. Al atardecer la gente sale de compras y los comercios permanecen abiertos hasta ya avanzada la noche. En torno al casino hay un semillero de bares nocturnos y confiterías que ofrecen interesantes espectáculos del folklore tucumano.

Uno de los principales centros deportivos de Tucumán es el espejo de agua del dique El Cadillal (aproximadamente a 20 km), de reciente construcción, donde se ofrecen excelentes posibilidades para la práctica de la motonáutica y que ya es escenario de importantes competencias deportivas.

Más allá el dique Escaba, ofrece inmejorables condiciones para los aficionados a la pesca deportiva, y buenos sitios para acampar.

Otras excursiones de interés son a Villa Nogués, de gran belleza panorámica y muy residencial, y a San Javier, sobre el cerro homónimo, donde funciona una espléndida hostería de turismo. En la ruta a San Javier puede apreciarse la exuberante vegetación de las sierras tucumanas, una densa y florida selva que cubre las montañas.

Si en vez de tomar la ruta 9 (el camino más corto y pavimentado) resolvemos tomar la ruta de los Valles Calchaquíes, podremos visitar dos poblaciones ubicadas en pleno Aconquija, desde donde pueden contemplarse en invierno sus cumbres nevadas; y Amaicha del Valle, atravesando siempre por los valles calchaquíes el Abra del Infiernillo. Por este camino se pasa por uno de los puntos panorámicos de mayor altura de Tucumán.

SALTA EN EL RECUERDO

En el valle de Lerma, uno de los más bellos de la región, fue emplazada en el año 1582 la ciudad de Salta, teniendo como símbolo al majestuoso cerro San Bernardo, cuya imponente belleza domina la ciudad.

Sus casas coloniales bien conservadas y sus templos son el centro de admiración para los turistas. Es proverbial la singularidad de los techos de Salta, coloridos y bien conservados, pues rivalizan los vecinos en cuidar este detalle, que embellece la ciudad contemplada desde las alturas de su cerro.

Su clima es uno de los mejores del norte, pues aún en los días de temperaturas más altas, por las noches una brisa suave y fresca invita a salir a la calle, y transitar en medio de su rumoroso tránsito. Hay excelentes hoteles, restaurantes, y la presencia de concesionarios de todas las marcas garantiza un buen servicio mecánico para los automovilistas.

Desde Salta pueden realizarse una serie de excursiones, entre las cuales merecen destacarse: a San Lorenzo, villa veraniega ubicada en medio de un extraordinario paisaje de quebradas. Se halla a tan solo 12 kilómetros al noroeste de la ciudad, se sale por la avenida Entre Ríos y se cruza el río San Lorenzo. Continuando el camino en dirección a Yacones, se pasa por Tafí del Valle, villa veraniega en un marco de excepcional belleza, el valle de Castellanos, que fue utilizado en distintas oportunidades para rodar importantes películas. Otras excursiones de interés, son el cerro San Bernardo, al valle de Lerma y a Campo Quijano.

En Salta abundan las peñas, donde se puede escuchar buena música folklórica, como así también algunos clubes nocturnos; como "Mau-Mau", "Polichinela", o la confitería del Aeroclub.

Entre los principales restaurantes recomendamos los de los hoteles Salta y California, el restaurante "La Madrileña", de alegre ambiente colonial, y el comedor de la sociedad Sirio-Libanesa. Más modesto, pero muy bien atendido es el "TAti" donde pueden gustarse excelentes platos criollos.

Entre las peñas recomendamos, "El Alero", "Gauchos de Güemes" y "Los Troncos" y como parrillada, la excelente "Nieva".

LA LEGENDARIA JUJUY

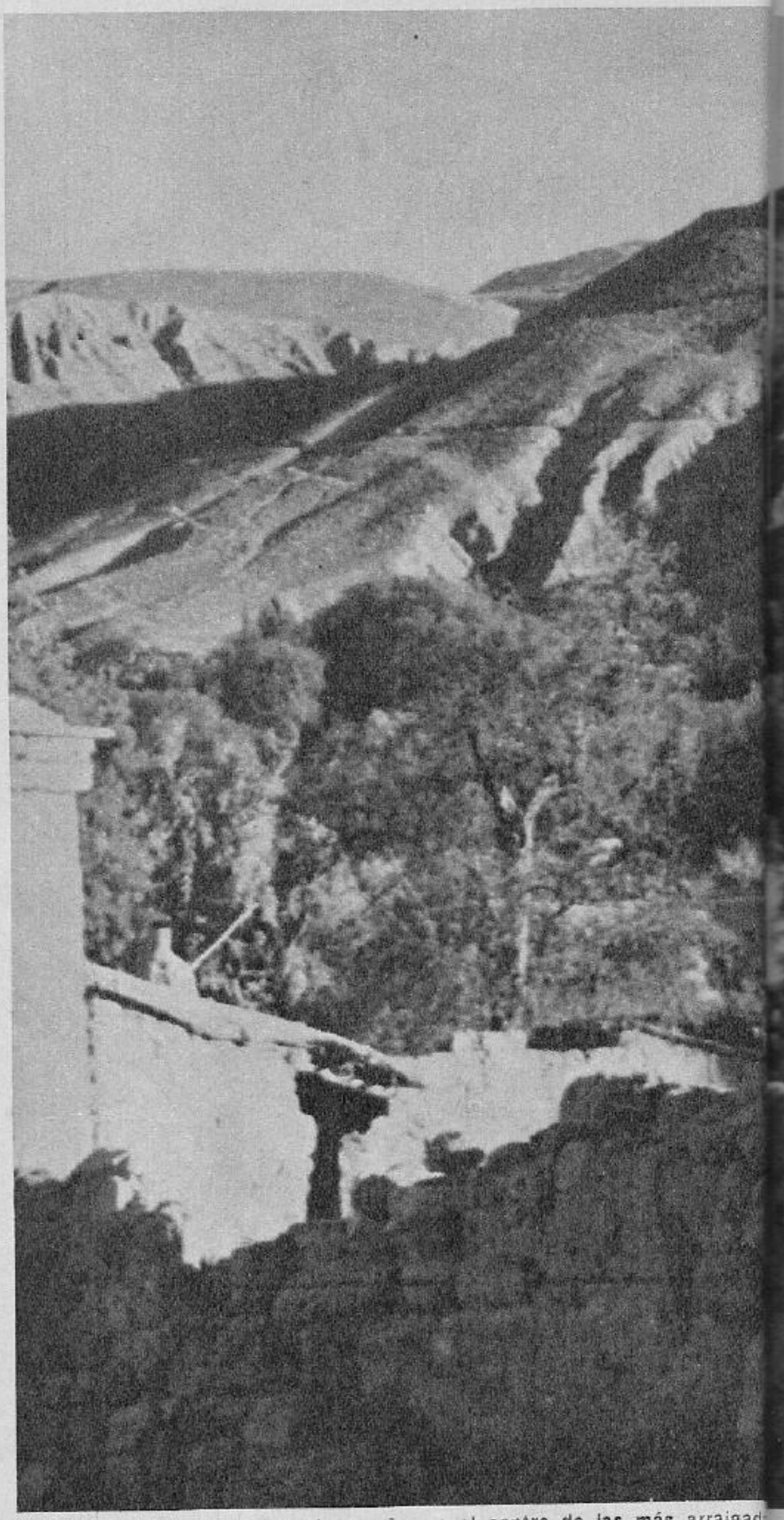
Fundada en 1593, conserva gran parte de su estilo colonial, aunque las viejas casonas alternan con altos y modernos edificios. Más allá las montañas que la envuelven se confunden con las nubes y le dan un tono multicolor al bello paisaje.

La ciudad es pequeña, pero se prolonga a través de los pintorescos barrios aledaños. A los suburbios se llega cruzando los ríos Grande y Xibi-Xibi. Un espectáculo digno de verse es el que ofrece por la noche los puentes iluminados vistos desde la ribera del río Grande.

Las excursiones más interesantes desde la ciudad son a Termas de Reyes, ubicada a 21 kilómetros, famosa por el valor curativo de sus aguas y la belleza del paisaje. Hay un hotel de categoría internacional, que dispone de casino.

La caza y la pesca son abundantes en la zona. Asimismo en El Carmen, una de las villas más antiguas de Jujuy, está el dique La Ciénaga, gran pesquero deportivo, donde predomina el pejerrey.

A más de 2.000 metros sobre el nivel del mar se hallan las Lagunas de Yala; se trata de una importante cuenca lacustre ubicada en un típico paisaje norteño y

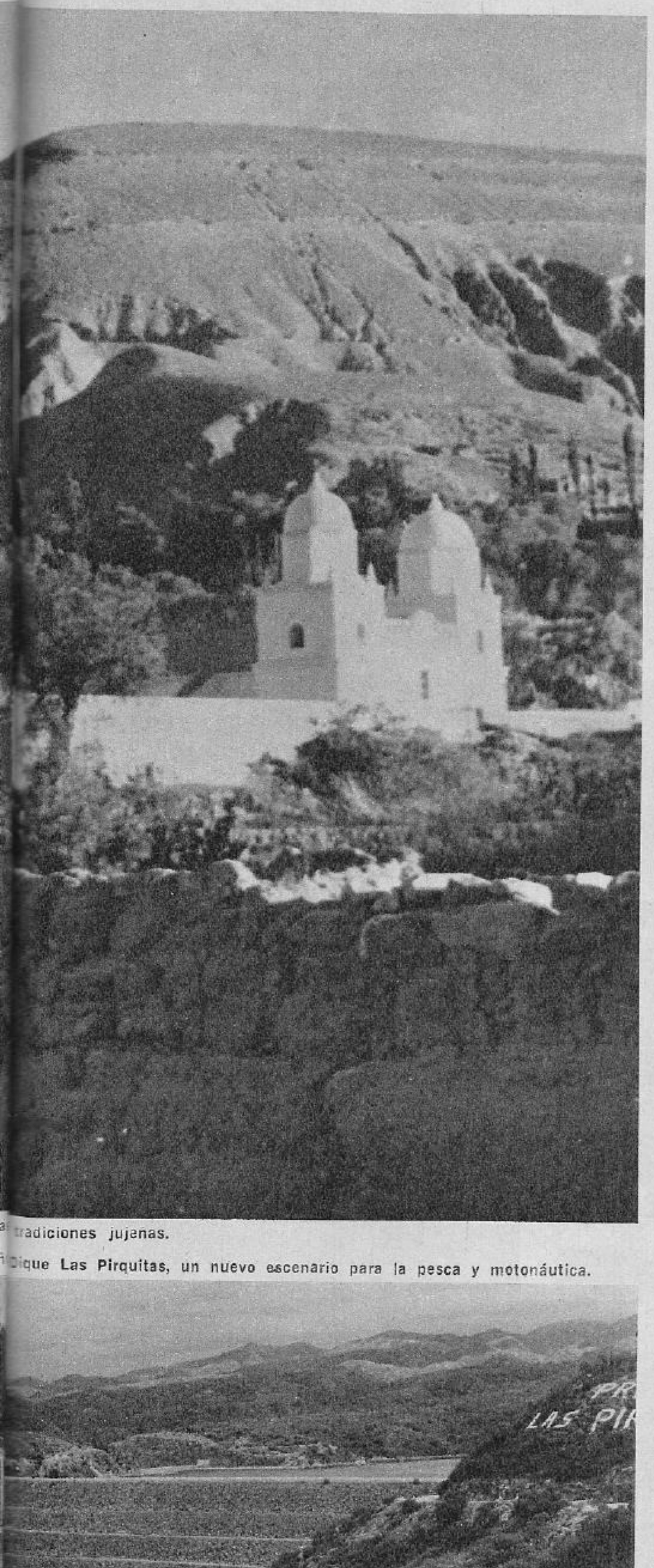


Tilcara: en la quebrada humahuaqueña, es el centro de las más arraigad

Nuestro Citroën, fiel compañero de ruta, en el cálido paisaje catamarque



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



tradiciones jujeñas.

Dique Las Pirquitas, un nuevo escenario para la pesca y motonáutica.



Iguazú: el siempre renovado milagro del agua.

donde abunda la pesca de truchas y pejerreyes.

Más allá nos espera la quebrada humahuaqueña, con Tilcara, su célebre pucará y el singular atractivo de su Garganta del Diablo. Las voces y la música del carnaval de Humahuaca nos introducen en uno de los ritos más tradicionales del norte argentino. Llegamos así hasta La Quiaca, en la frontera con Bolivia, y podemos visitar el pueblito de Yavi, con su histórica iglesia que data de 1690 y sus extraordinarias tallas en madera, verdaderas obras de arte.

PAISAJES DE LA RIOJA... Y DE CATAMARCA

Cerrando nuestro circuito norteño nos quedan dos provincias de grandes y positivos atractivos turísticos: La Rioja y Catamarca.

Quizá puede parecer extraño hablar de un nuevo paisaje riojano, cuando la capital de esa provincia fue fundada en 1591, pero el impulso dado a las rutas y circuitos turísticos por La Rioja autorizan ese aserto.

La ciudad de La Rioja es una capital amable, tradicional, donde se advierte un intenso afán de progreso. Gente cordial, simpática, que se esfuerza por atender al viajero. Y toda la provincia lo ha logrado, por cierto, con la eficaz colaboración de los deliciosos vinos que allí se producen, y de otros productos regionales que hacen más grata la estada y conservan más allá del viaje el recuerdo del agradable recorrido.

Por su parte Catamarca, íntimamente ligada al quehacer turístico riojano, por circuitos bien definidos entre ambas provincias, ofrece también al turista su cordial atención y un folklore de ricos e imperecederos matices.

...Y fundiendo ambos paisajes en apretada síntesis: por la ruta 38 pasamos por Chamical y Patquía, y luego por ruta 62 Piedra Blanca, Andalgalá, Belén y Tinogasta, para emprender el regreso por San Blas y Chilecito. Un magnífico itinerario que nos permitirá conocer los mejores lugares de La Rioja y de Catamarca.

MISIONES: LA BUENA TIERRA

No sabemos cómo habrá llegado usted a Misiones, si recorriendo la excelente ruta 11 (totalmente pavimentada) y luego su conexión con la 12, o si demostrando que es "muy corsa" atravesando desde el noroeste por la ruta 18, una verdadera proeza por la cual lo felicitamos calurosamente. Lo cierto es que está usted en la buena tierra misionera, la de la yerba mate, el té, el tabaco, en fin, donde el hombre con tenacidad venció a la selva y cosecha sus frutos espléndidos. Su puerta de entrada será Posadas, digna capital de una provincia pionera.

Como habrá observado, el pavimento de la ruta 12 está en plena construcción, y el tantas veces postergado camino a una de las maravillas del mundo, las cataratas del Iguazú, promete ser a corto plazo una realidad. Habrá todavía que disimular con olímpico estilo los tramos malos y anegadizos y la falta de un hotel donde precisamente deberían haberse construido los mejores hoteles del país, pero también eso está en vías de solucionarse.

En Posadas hay buenos hoteles, restaurantes y todos los servicios para el automóvil, pues existen concesionarias de las principales marcas.

IGUAZU: ESPLENDOR EN LA HIERBA

...Y de repente el constante tronar de miles de toneladas de agua que caen a pique nos ofrecen, entre el verdor del follaje, el espectáculo maravilloso y sobrecogedor, al mismo tiempo, de las cataratas. El río Iguazú se desploma en un desnivel, para algunos saltos, de hasta 70 metros, y una espuma que por momentos pasa del blanco intenso a los colores del arco iris nos pone en presencia de una naturaleza pródiga en todo su esplendor. El marco no puede ser más adecuado, la selva misionera penetra en el río, y éste con su salto gigantesco se funde con ella con fuerza avasalladora. Nos esperan horas de contemplación por el espectáculo siempre renovado del agua en movimiento. No hay dos matices iguales, todo color renacerá en nuevos y brillantes tonos.

Toda esa maravilla tiene un marco de excepción, forjada por la naturaleza y protegido por la mano del hombre. Estamos dentro del ámbito del Parque Nacional del Iguazú.

El acceso a las cataratas está facilitado por pequeñas rutas y pintorescos puentes. Una de las mejores excursiones es el cruce en bote hasta la isla San Martín, desde donde en magnífica visión panorámica se dominan los saltos: San Martín, Garganta del Diablo y Tres Mosqueteros. Es también un buen pesquero de dorados y salmones.

Desde Puerto Iguazú se llega por el río Paraná hasta el puerto brasileño de Foz de Iguazú, desde donde se puede obtener también una hermosa vista panorámica de las cataratas. Hay un importante hotel y hostería. Cuando se concluya la ruta 12, y contando también con las rutas paraguayas, se establecerá en el lugar un importantísimo centro de turismo del cono sur de América, que abarcará los tres países.

→

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GUIA DE HOTELES

PROV. DE CATAMARCA
(Catamarca, ciudad)

ANCASTI, Sarmiento 520, tel. 230. Precio p/día, 1 pers., $ 1.600; 2 pers., $ 3.200.

GÜEMES, Junín y Güemes, tel. 334. Precios p/día, 1 pers., $ 1.176; 2 pers., $ 2.100.

PROVINCIAL DE TURISMO, República 120, tel. 287. Precios 1 pers., $ 1.000; 2 pers., $ 2.000.

SUMA HUASI, Sarmiento 541, tel. 83. Precios p/día: 1 pers. 1.176 pesos; 2 pers., $ 2.100.

PROV. DE JUJUY
(Jujuy, ciudad)

ALTO LA VIÑA, ruta nacional 56, km 5, tel. 2502. Precio p/día: 1 pers., $ 1.400; 2 pers., $ 2.200.

AUGUSTUS, Belgrano 715, tel. 2930. Precio p/día: 1 pers., $ 1.100; 2 pers., $ 2.000.

GRAN AVENIDA, Av. 19 de Abril 715, tel. 2678. Precio p/día: 1 pers., $ 1.500; 2 pers., $ 2.200.

HUALCO MOTEL, Av. Bolivia 2801, tel. 2274. Precio p/día: 1 pers., $ 1.550; 2 pers., $ 2.200.

TERMAS DE REYES, km 19, tel. 46. Precios p/día, 1 pers., $ 1.800; 2 pers., $ 2.600; sin pensión. Con pensión: 2.300 y 4.600 pesos.

PROV. DE LA RIOJA
(La Rioja, ciudad)

GRAN CASINO, Facundo Quiroga 1275, tel. 388. Precios por día: 1 pers., $ 900; 2 pers., 1.800 pesos.

NACIONAL DE TURISMO, Santa Fe 950, tel. 204. Precios p/día: 1 pers., $ 819; 2 pers., pesos 1.638.

PROVINCIAL CENTRO, 9 de Julio y Rivadavia. Precios p/día: 1 pers., $ 900; 2 pers., $ 1.800.

PROV. DE MISIONES
(Posadas, ciudad)

CITY, Colón 280, tel. 3196. Precios p/día: 1 pers., $ 670; 2 pers., pesos 795.

DE TURISMO, Bolívar 171, tel. 2881. Precios p/día: 1 pers., $ 1.000; 2 pers., $ 1.300.

GRAND HOTEL. Avacucho 383, tel. 3433. Precios p/día: 1 pers., $ 670; 2 pers., $ 795.

IDEAL, San Lorenzo 218, tel. 3036. Precios p/día: 1 pers., $ 525; 2 pers., $ 610.

Puerto Iguazú

GRAN HOTEL DE TURISMO, (Iguazú). Precios p/día: 1 pers., 3.100 pesos; 2 pers., $ 4.650, con pensión.

PARANA (Pto. Iguazú). Precios p/día: 1 pers., $ 1.600; 2 pers., $ 1.800, con pensión.

Cataratas del Iguazú

CATARATAS (sin baño privado). Precios p/día: 1 pers., $ 2.200; 2 pers., 4.300, con pensión.

PROV. DE SALTA
(Salta, ciudad)

CALIFORNIA, Alvarado 646, tel. 16266. Precio p/día: 1 pers., 1.500 pesos; 2 pers., $ 2.300.

PLAZA, España 508, tel. 16400. Precio p/día: 1 pers., $ 1.050; 2 pers., $ 1.800.

COLONIAL, Zuviría 6, tel. 11740. Precio p/día: 1 pers., $ 1.350; 2 pers., $ 1.900.

SALTA, Buenos Aires 1, tel. 11011. Precio p/día: 1 pers., $ 2.000; 2 pers., $ 2.300.

VICTORIA PLAZA, Zuviria 16, tel. 11222. Precio p/día: 1 pers. $ 2.000; 2 pers., $ 2.600.

FABULOSO FLAMINGO MOTEL, Av. Turística 1, tel. 16027. Precio p/día: 1 pers., $ 1.500; 2 pers., $ 2.200.

PROV. DE TUCUMAN
(Tucumán, ciudad)

ASTORIA, Congreso 88, tel. 13101. Precio p/día: 1 pers., $ 1.400; 2 pers., $ 2.800.

BRISTOL, Laprida 150, tel. 19320. Precio p/día: 1 pers., $ 1.300; 2 pers., $ 2.200.

CLARIDGE, Maipú 545. tel. 29360. Precio p/día: 1 pers., $ 1.600; 2 pers., $ 2.300.

COVENTRY, 25 de Mayo 330, tel. 19340. Precio p/día: 1 pers., 1.300 pesos; 2 pers., $ 2.200.

FRANCIA, C. Alvarez 469, tel. 29780. Precio p/día: 1 pers., $ 1.300; 2 pers., $ 2.200.

GRAN PREMIER, C. Alvarez 510, tel. 18380. Precio p/día: 1 pers., $ 1.300; 2 pers., $ 2.200.

NORTE E IGUAZU: SINTESIS TURISTICA CULTURAL E HISTORICA

Provincia de Misiones

POSADAS (Capital): **Museos:** Regional, Municipal de Bellas Artes. APOSTOLES: Misión Jesuítica. CANDELARIA: Campamento del general Belgrano y Ruinas Jesuíticas. CONCEPCION DE LA SIERRA: Misión Jesuítica. CORPUS: Misión Jesuítica. SAN IGNACIO: Ruinas Jesuíticas y Museo (una de las más importantes). SAN JAVIER: Misión Jesuítica. SAN JOSE: Misión Jesuítica. SANTA ANA: Misión Jesuítica. SANTA MARIA: Ruinas Jesuíticas. PARQUE NACIONAL Y CATARATAS DEL IGUAZU.

Provincia de La Rioja

CAPITAL: **Lugares históricos:** Convento de Santo Domingo, Sepulcro del general Francisco A. Ortiz de Ocampo, Catedral y sepulcro del doctor Castro Barros, Convento de San Francisco, Las Padercitas. **Museos:** Arqueológico Inca-Huasi, Histórico Provincial, Arqueológico Diaguita. CHILECITO: Samay Huasi (casa de descanso), establecimiento donde vivió Joaquín V. González, actualmente lugar de descanso para escritores y artistas. Tambería del Inca (Ruinas de una ciudad indígena). NONOGASTA: Sepulcro del coronel Dávila. RINCON DEL TORO: Pucará y Tamberías. SOLCA: Restos arqueológicos. SIERRA DE VELASCO: Pucaraes.

Provincia de Catamarca

CAPITAL: **Lugares históricos:** Catedral, Iglesia de San Francisco, Sepulcro del general Octavino Navarro. **Museos:** Arqueológico y Arte Religioso, de Bellas Artes. **Paseos:** Alameda, Paseo Gral. Navarro, con un amplio lago; parque Lezica; y Fuerte Quemado, ruinas de la época calchaquí. A 17 km, gruta de la Virgen del Valle. ANDALGALA: Pucará de Aconquija. ANTOFAGASTA: Ruinas indígenas. BELEN: Museo arqueológico (particular). FAMABALASTO: Ruinas indígenas. FIAMBALA: Iglesia histórica. INCAHUASI: Ruinas históricas y arqeológicas (cerca de S. A. de los Cobres). LONDRES: Ruinas indígenas. CERRO OYOLA: Ruinas arqueológicas. PIEDRA BLANCA: Casa natal de Fray Mamerto Esquiú; Capilla regional. PUNTA DE BALASTO: Ruinas indígenas.

Espejos de agua (náutica y pesca): Dique Las Pirquitas, Embalse Ipizca, Dique El Jumeal.

Provincia de Jujuy

CAPITAL: **Lugares históricos:** Cabildo, Catedral, Capilla de Santa Bárbara, Salón Dorado de la Casa de Gobierno, Casa donde fue muerto el general Lavalle. **Museos:** Histórico, de Paleontología y Mineralogía. CASABINDO: Iglesia antigua. HUACALERA: Capilla histórica. HUMAHUACA: Capilla histórica. OROSMAYO: Zona arqueológica. PURMAMARCA: Capilla histórica. SUSQUES: Capilla histórica. TILCARA: El Pucará, Capilla histórica. TUMBAYA y YAVI: Capilla histórica. UQUIA: Capilla antigua.

Espejos de agua (náutica y pesca): Lagunas de Yala. TERMAS: de Reyes.

Provincia de La Rioja

CAPITAL: **Lugares históricos:** Convento de Santo Domingo, Sepulcro del general Ortiz de Ocampo, Catedral y sepulcro del doctor Castro Barros, Las Padercitas (muros antiguos), Convento de San Francisco. **Museos:** Histórico Provincial, Arqueológico Diaguita, Arqueológico Inca-Huasi. **Paseos:** Parque Llacampis, a 3 km; Dique Los Sauces, a 7 km, Casino Provincial. CHILECITO: Tambería del Inca (ruinas indígenas); Samay Huasi (casa de descanso). NONOGASTA: Sepulcro del coronel Nicolás Dávila. SOLCA: Ruinas arqueológicas. **Espejos de agua (náutica y pesca):** Dique Los Sauces; Embalse Anzulón.

Provincia de Salta

CAPITAL: **Lugares históricos:** Cabildo y Museo Histórico, Catedral, Convento de San Bernardo, Iglesia de San Francisco, Casa de la Compañía de Jesús, Casa de Arias Rengel, Casa de Uriburu y Museo, Campo de batalla. **Museos:** Colonial, Histórico y de Bellas Artes. **Paseos:** San Lorenzo (villa veraniega), a 12 km; Valle de Lerma, a 18 km; Cobos, a 41 km. CACHI: Iglesia histórica. CAFAYATE: Museo arqueológico. COBOS: Fuerte histórico. MOLINOS: Iglesia histórica. SAN CARLOS: Iglesia histórica. SAN ISIDRO: Arte rupestre. TOLOMBON: Ruinas históricas y arqueológicas. YATASTO: Posta histórica.

Provincia de Santiago del Estero

CAPITAL: **Lugares históricos:** Catedral, Iglesia de la Merced, Convento de San Francisco, Celda-capilla de San Francisco Solano, sepulcro de Absalón Rojas, Oratorio de la Montonera, Iglesia de Santo Domingo. **Museos:** Arqueológico, de la Provincia, de Bellas Artes, Pedagógico. **Paseos:** a La Banda. 7 km, y a Dique Los Quiroga, 22 km. TERMAS: de Río Hondo, 75 km. VILLA LORETO: El Yugo, casa donde vivió Manuel Belgrano durante su permanencia en el norte. **Espejos de agua (náutica y pesca):** Dique Los Quiroga.

Provincia de Tucumán

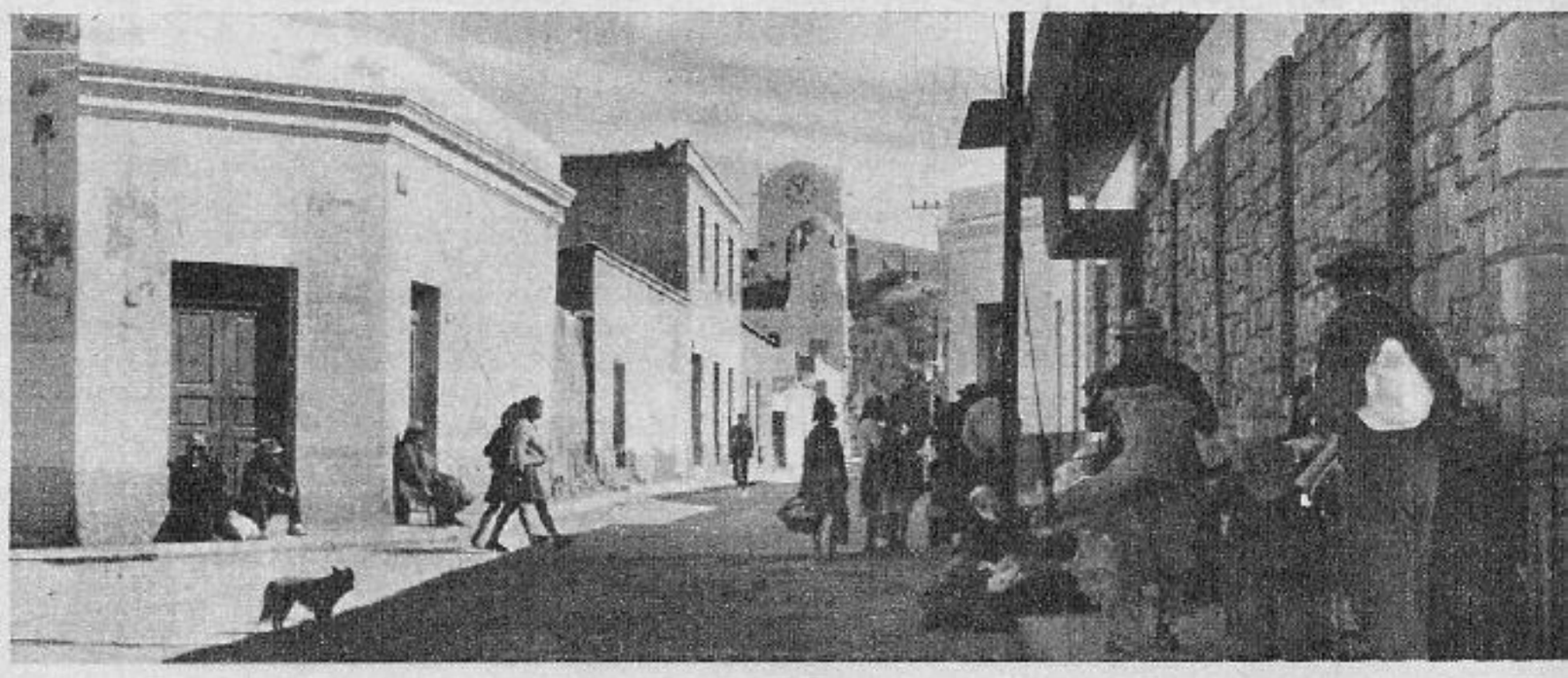
Capital: Casa de la Independencia, Catedral, Casa del Obispo Colombres y Museo Histórico del Folklore, Casa donde nació Nicolás Avellaneda, Camarín de la Virgen de la Merced. **Museos:** Folklórico del Noroeste, Etnográfico, Ciencias Naturales (Inst. Lillo), Arqueológico, de Bellas Artes. **Paseos:** Parque 9 de Julio. Casino. CHICLIGASTA: Capilla histórica. LULES: Capilla Histórica. SAN IGNACIO: Capilla histórica. TRANCAS: Iglesia. **Espejos de agua (náutica y pesca):** Dique Embalse Escaba, Dique El Cadillal, Embalse La Aguadita.

MAPAS SHELL DE TURISMO

Una buena noticia para nuestros lectores; coincidiendo con el período de vacaciones invernales SHELL ARGENTINA lanzará a la venta un juego de mapas del país y sus rutas principales. Se trata de un importante aporte para el conocimiento de los paisajes argentinos y no dudamos que en poco tiempo los mapas de SHELL se convertirán en el fiel compañero de viaje del automovilista, ansioso de devorar kilómetros llegando a los puntos más recónditos.

La presentación gráfica es excelente, y la división en tres grandes sectores facilita la interpretación de los circuitos.

Podrán adquirirse en las estaciones de servicio SHELL de todo el país.



HOJA DE RUTA

Tramo Buenos Aires - Rosario (para los dos itinerarios a Iguazú y Norte)

Km	
0	Plaza Congreso. Por Avda. Callao hasta Av. Libertador y por ésta hasta San Fernando, ruta 195. Al llegar al Canal, doblar a la izquierda por calle Colón y seguir hasta la barrera. Cruzar el paso a nivel y seguir adelante, se pasa por General Pacheco y se toma la ruta 9, doblando en la estación Esso a la derecha. ALTERNATIVA: Tomar en la Av. Gral. Paz el Acceso Norte y seguir hasta el empalme con la ruta 195 y luego el mismo recorrido hasta la ruta 9.

Ruta 9

Km	
58,4	SERVICIO SHELL.
101	SERVICIO SHELL, bar, rest.
103,5	SERVICIO SHELL.
148,4	BARADERO.
148,6	SERVICIO SHELL.
154	Acc. a San Pedro, ACA, bar, rest.
163	La Serena, Esso, gomería.
164	Policía Caminera.
192	SERVICIO SHELL, Las Bahamas (motel).
221	SERVICIO SHELL, gomería.
229	SAN NICOLAS, SERVICIO SHELL.
261	PAVON, SERVICIO SHELL.
280	SERVICIO SHELL.
285	SERVICIO SHELL.
295,4	Policía Caminera. Acceso a Rosario Bv. 27 de Febrero hasta Bv. Oroño.
303	Bv. Oroño y Avda. Pellegrini.
303,4	Avda. Pellegrini y Bv. Oroño, por ésta hasta llegar a Salta. Doblar a la izquierda para seguir por la ruta 9.
314	Policía Caminera.
328	SAN LORENZO, SERVICIO SHELL.
381	Barrancas SERVICIO SHELL.
445	Sauce Viejo. Isaura, Y.P.F.
463	Policía Caminera. Entrada a la ciudad de Santa Fe por Bv. Zaballa.
465	Bv. Zaballa y Av. Gdor. Freyre.

Tramo Santa Fe - Reconquista (por ruta nacional 11)

Ruta 11

Km	
473,8	SANTA FE. Se sale de la ciudad por la calle Rivadavia hacia el norte, se llega así al Bv. C. Pellegrini. Doblar a la izquierda hasta Vte. López y Planes y luego a la derecha para tomar la ruta.
480	Policía Caminera.
483	SERVICIO SHELL.
508,4	Laguna Paiva.
548,8	Videla. YPF.
585	SERVICIO SHELL.
594	Escalada. SERVICIO SHELL.
674	SERVICIO SHELL.
720,4	Jobson SERVICIO SHELL.
788	RECONQUISTA. (a 14 km a la derecha sale balsa a Goya).
788,4	SERVICIO SHELL.
814,5	Guadalupe (Norte)
892	Las Toscas. YPF.
946	SERVICIO SHELL.
988	SERVICIO SHELL.
1007,4	RESISTENCIA. Sale el servicio de balsas a la ciudad de Corrientes en el puerto Barranqueras (5 km a la derecha).

Tramo Corrientes - Posadas - Cataratas del Iguazú (por ruta 12)

Ruta 12

Km	
0	CORRIENTES.
31,5	Paso de la Patria.
36,8	San Cosme.
84,5	Acceso Itatí.
324,4	POSADAS. SERVICIO SHELL, gomería, taller mecánico.
348,8	SERVICIO SHELL.
369,5	Santa Ana. SERVICIO SHELL.
385,8	San Ignacio.
397,5	SERVICIO SHELL.
618,8	SERVICIO SHELL.
670,4	CATARATAS DEL IGUAZU.
889	Puerto Iguazú. SERVICIO SHELL.

Tramo Rosario - Córdoba

Ruta 9

Km	
314	Policía. SERVICIO SHELL.
329	SERVICIO SHELL.
351	SERVICIO SHELL.
352	Policía.
361	SERVICIO SHELL, Esso, YPF.
376	CAÑADA DE GOMEZ.
377	Esso, YPF.
386	Armstrong.
418	ACA, gomería.
427	SERVICIO SHELL. Bar, restaurante.
443	MARCOS JUAREZ
444	YPF.
445	SERVICIO SHELL.
464	LEONES. SERVICIO SHELL. Rest. YPF.
501	SERVICIO SHELL.
530	SERVICIO SHELL. Taller mecánico.
557	Policía. VILLA MARIA. Sv. SHELL, rest.
558	ACA, gomería.
610	Oliva. SERVICIO SHELL.
646	SERVICIO SHELL.
697	Arco de entrada.
699	CORDOBA.

Tramo Córdoba-La Rioja

Km	
0	Salida desde la plaza San Martín.
8	SERVICIO SHELL. Gomería.
11	Estación Y.P.F.
14	Policía.
20	Yocsina.
26	SERVICIO SHELL.
36	Carlos Paz. SERVICIO SHELL.
38	Villa del Lago.
43	Bifurcación de la ruta 20 y la 38. Por la derecha se sigue por esta última en dirección a Bialet Massé.
51	Y.P.F.
53	Bialet Massé.
57	Esso.
63	Cosquín. SERVICIO SHELL.
70	Molinari.
74	Hostería c/pileta.
77	Casa Grande.
83	Valle Hermoso. Todos servicios.
87	La Falda. Todos los servicios.
91	Huerta Grande.
94	Villa Giardino. Thea. SERVICIO SHELL.
101	Se abandona hacia la derecha la ruta 38 para pasar por La Cumbre, Cruz Chica, Cruz Grande y Los Cocos.
106	Cruz Grande.
109	Los Cocos.
111	Empalme con la ruta 38.
117	Capilla del Monte.
157	A la derecha Cruz del Eje a 1 km. A la izquierda continúa la 38 hacia La Rioja.
179	Esso.
180	ACA.
181	SERVICIO SHELL.
202	Tuclame.
205	Y.P.F.
232	Y.P.F.
233	Serrezuela. SERVICIO SHELL. Gomería. Hotel.
251	Salinas Grandes.
253	Límite con La Rioja.
268	Badén.
269	Castro Barros.
272	Badén.
289	Badén.
291	Chañar.
317	Badén.
332	Chamical. Todos los servicios.
333	SERVICIO SHELL. ACA. Gomería. Y.P.F. Taller mecánico.
335	Lomo de burro. Comienza desvío consolidado. Muchos badenes, serruchos y alambrado junto a la ruta. El camino es ancho pero de bordes flojos. Circular por el centro. No hay señales camineras.
357	Reingreso al pavimento. Zona de puentecitos angostos con lomos de burro que no permiten ver del otro lado. Circular atentamente.
364	Punta de los Llanos. Almacén.
399	Patquía. Todos los servicios. A la izquierda sale la ruta a Los Colorados (74).
401	Curva en "S" muy cerrada.
411	Comienza zona de badenes, indicados, hasta llegar a La Rioja.
447	Río El Tala.
459	Río Mal Paso.
468	Arco de entrada a La Rioja.

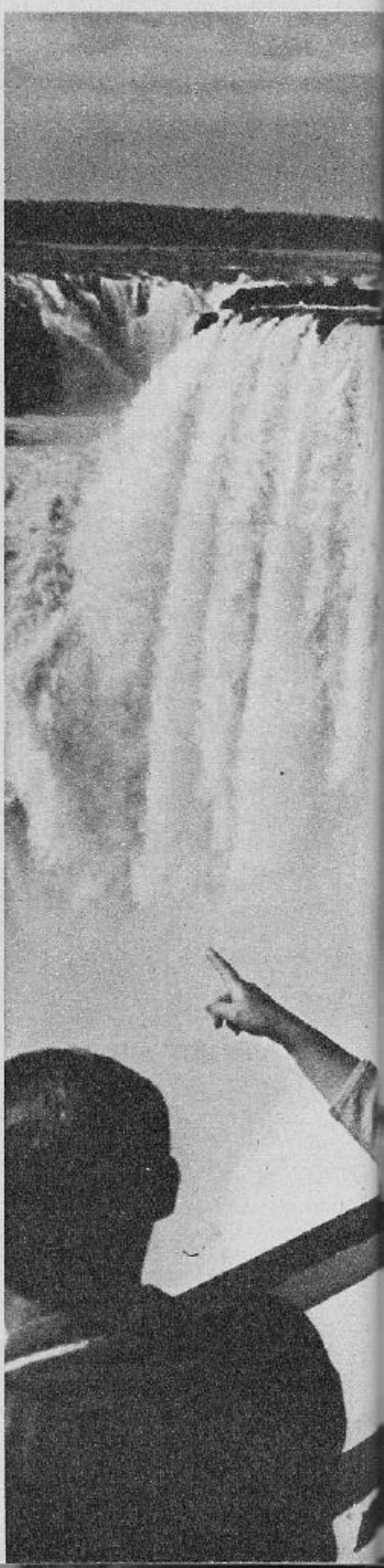
Tramo La Rioja - Catamarca

Km	
0	Salida de La Rioja, centro. Comienza el camino de ripio con algunos badenes.
3	Asfalto de una sola mano; alcantarillas angostas.
9	Policía caminera.
12	Puerto Alegre. Zona de badenes.
21	Puente angosto.
31	Bazán.
39	Badén profundo con agua.
55	Cebollar.
73	Límite con Catamarca.
83	Fin del pavimento. Comienza tierra bastante firme.
85	Vado.
91	Chumbicha. Bar, almacén.

AGENDA DE INFORMACION

(actualización turística y precios de hoteles)
CATAMARCA: Av. Callao 169, Capital Federal, tel. 40-0956; San Martín 547, tel. 774 (Catamarca (ciudad).
JUJUY: Belgrano 690, tel. 153, Jujuy (ciudad).
LA RIOJA: Av. de Mayo 749, 6º piso, of. 64, tel. 34-8432, Capital Federal; Rivadavia 461, La Rioja (ciudad).
SALTA: Maipú 663, tel. 392-6251, Capital Federal; Buenos Aires 25, tel. 15927, Salta (ciudad)
SANTIAGO DEL ESTERO: Florida 174, tel. 45-3145, Capital Federal; Libertad 417, Stgo. del Estero.
TUCUMAN: Av. R. S. Peña 560, tel. 33-1703, Capital Federal; Laprida 79, Tucumán (ciudad).
MISIONES: Diag. Roca 546, 6º piso, of. 6, tel. 30-3333, Capital Federal; Félix Azara 155, tel. 4505, Posadas (Misiones).





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



92 Y.P.F. Gomería.
93 Desvío (ripio algo pesado). La ruta corre paralela, pero a la fecha no está habilitada.
108 Retorno al asfalto. Ruta nueva en perfecto estado.
111 Dos desvíos cortos (falta empalmar puentes). Badén.
118 Desvío corto.
120 Huillapina.
129 Desvío corto.
137 Miraflores.
139 Desvío corto.
141 Desvío corto.
142 Desvío corto.
147 Prosigue el asfalto de una sola mano. Zona de badenes hasta Catamarca.
151 Continúa el asfalto de dos manos.
157 Entrada a Catamarca.

Tramo Catamarca - Tucumán

Km

0 Salida de Catamarca, por la ruta 38.
3 Puente sobre el río Del Valle.
4 Y.P.F.
15 A la derecha sale la ruta 64, a Santiago del Estero, a través de la cuesta del Portezuelo. Seguir por la 38. Fin del pavimento. Comienza camino de ripio.
25 La Bajada.
33 Palo Labrado. Despensa. Puesto policial. Vado.
34 Bar.
38 Comienza zona de vados.
42 Amadores. Fin de la zona de vados.
48 Vado.
49 Vado.
50 Vado profundo. Monte Potrero.
53 Puente y curva muy cerrada. Comienza el asfalto.
55 La Merced.
56 Puente angosto. Restaurante, Hotel, Hostería.
61 Comienza la cuesta del Totoral.
73 Fin de la cuesta del Totoral.
74 El Durazno.
79 Arroyo El Pintado. Vado.
82 La Viña. Hostería. Puesto policial. Vado.
83 Bar. Comienza la cuesta de La Viña.
86 Finaliza cuesta de La Viña.
87 Puente angosto sobre el río Huacra. Límite con Tucumán. Puesto policial. Fin del pavimento.
91 Rumi Punco.
94 Recomienza el pavimento.
102 Desvío. Camino en construcción.
110 La Posta.
112 Badén.
115 Fin del desvío. Se retoma pavimento. La Cocha.
116 Esso. Restaurante.
122 Río San Ignacio.
124 SERVICIO SHELL.
130 La Invernada.
133 Puente sobre el río Marapá.
136 Paso a nivel sin barreras.
138 Juan Bautista Alberdi. Gomería.
139 Esso.
140 ACA.
145 Villa Belgrano.
146 Puente angosto.
150 Río Chico. Estación de servicio Y.P.F.
154 Aguilares. Arroyo Barrientos. Puente angosto.
155 Estación de servicio Esso.
157 SERVICIO SHELL. Restaurante.
165 Concepción.
166 SERVICIO SHELL.
168 Puente angosto sobre el río Gastona.
171 Arcadia.
174 Puente angosto sobre el río Seco.
178 Villa Quinteros.
185 Río Pueblo Viejo. Puente angosto.
189 Monteros.
190 Esso.
191 Río Romano. Puente angosto.
195 Acheral. Restaurante. Y.P.F.
205 Famaillá. Y.P.F.
221 Lules.
223 Puente angosto sobre el río Lules.
229 San Pablo. SERVICIO SHELL. Gomería.
231 Obanta. Control policial.
234 El Manantial.
238 Y.P.F. y Esso. Gomería.
239 Tucumán.

Tramo Tucumán - Salta

Km

0 Salida de Tucumán, por ruta 9.
1 Y.P.F., Gomería.
6 Control policial. SERVICIO SHELL.
10 Los Nogales.
17 Empalme de la ruta al dique El Cadillal.
22 Curva cerrada.
24 Puente angosto sobre el río Tapia.
27 Puente angosto sobre el arroyo Las Arcas.
29 Arroyo India Muerta. Puentes angostos.
31 Camino sinuoso.
32 Fin camino sinuoso.
33 Puente angosto.
40 Vipos.
41 Puente angosto sobre el río Vipos.
48 Choromoro.
51 Puente angosto sobre el río Choromoro.
54 Benjamín Paz.
66 Puente angosto. Almacén.
72 Trancas. Restaurante. Estación de servicio. Gomería.
86 Límite con la provincia de Salta. Control policial. Puente angosto sobre el río Tala. Seguir derecho por la ruta 55.
88 Control policial.
89 Esso. Restaurante. Y.P.F. Gomería.
89,5 Estación Ruiz de los Llanos. Bar.
109 Comienza ruta bastante poceada.
133 Paso a nivel sin barreras.
136 Rosario de la Frontera. Todos los servicios. Termina la ruta 55, que se convierte en 34.
143 Desvío. Camino en construcción.
147 Fin del desvío.
171 Metán. SERVICIO SHELL. Gomería. Y.P.F.
210 Río Juramento. A la derecha empalma la ruta 16, hasta Resistencia. Hostería.
251 Cabeza de Buey. Restaurante.
257 Doblar a la izquierda hacia Salta.
269 Bar.
299 Y.P.F.
302 Control policial.
305 Entrada a Salta.

Tramo Salta - San Salvador de Jujuy

Km

0 Salida de Salta.
2 Y.P.F.
6 Bar.
16 A la derecha, empalme con la ruta a Güemes.
20 La Caldera.
31 Campo Alegre.
32 Puente angosto.
33 Puente angosto.
37 Fin del pavimento. Comienza ripio.
38 Alto de la Sierra.
49 Abra de Santa Laura.
63 Recomienza el asfalto.
66 Puente angosto.
68 El Carmen.
70 Gomería. Y.P.F.
94 Jujuy.

Tramo San Salvador de Jujuy - La Quiaca

Km

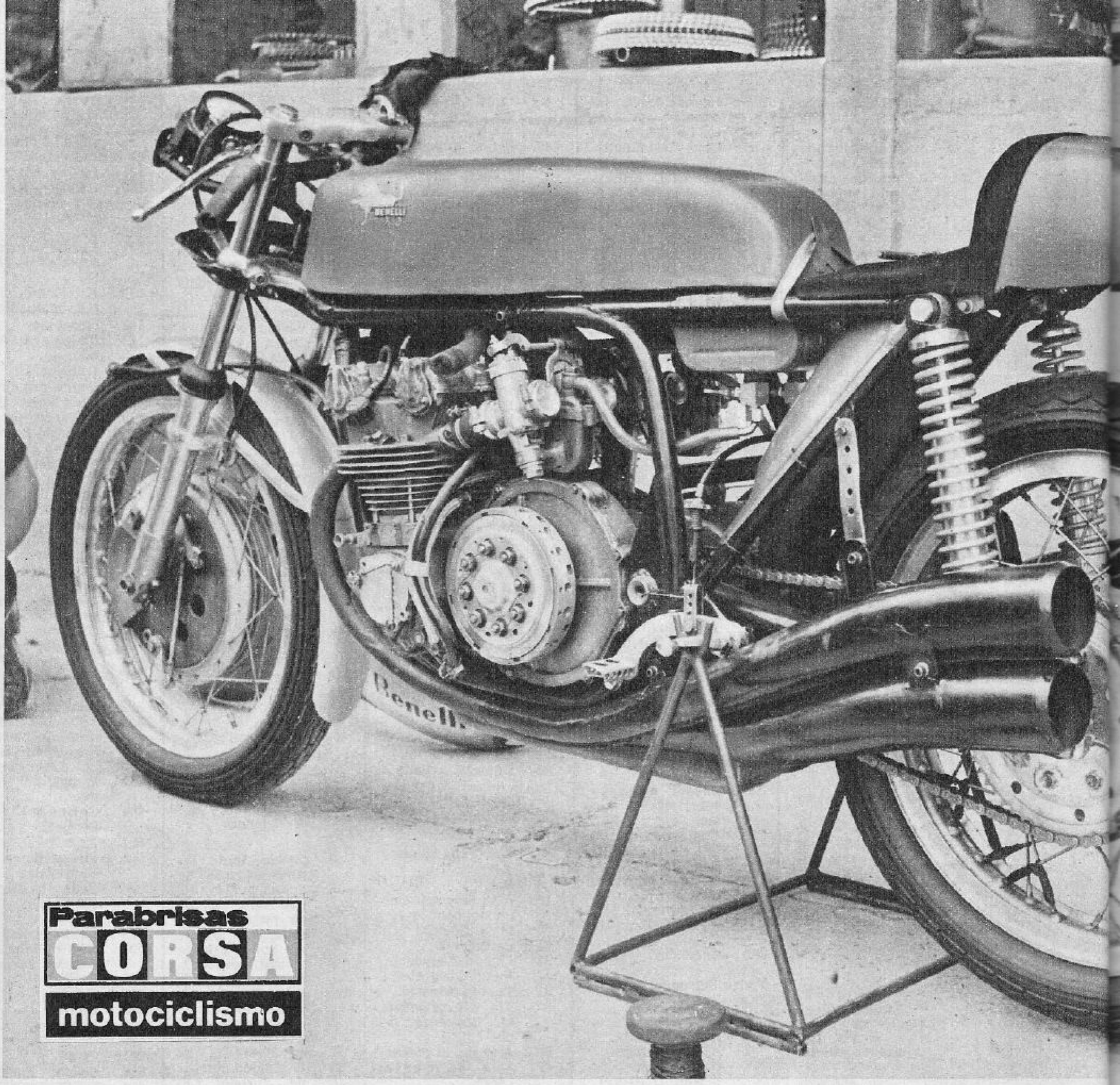
0 Jujuy.
3 Confitería. Motel Huaco.
14 Control policial. Fin del pavimento.
15 "S" muy angosta.
19 "S" con paso a nivel sin barreras.
20 Motel.
21 "S" con paso a nivel sin barreras.
26 "S" con paso a nivel sin barreras.
34 Recreo y bar.
40 Volcán.
42 Acceso a Tumbaya.
47 Tumbaya.
51 Comienza el pavimento (recién construido. Aún faltan algunas indicaciones camineras).
74 Acceso a Maimará.
82 Acceso a Tilcara. Y.P.F. Fin del pavimento.
94 "S" con paso a nivel sin barreras.
99 Huacalera. Hotel Monterrey.
104 San José.
106 Vado profundo.
111 Chucalezna. Escuela de niños pintores.
116 Uquía. "S" con paso a nivel sin barreras.
118 "S" con paso a nivel sin barreras.
127 Humahuaca. ACA. Control policial.
155 Cuesta de Azur Pampa. Camino sinuoso.
171 "S" con paso a nivel sin barreras.
172 Esquinas Blancas.
180 "S" con paso a nivel sin barreras.
189 Tres Cruces. Control de Gendarmería Nacional.
218 Abra Pampa.
222 Puente angosto.
241 Puesto del Marqués.
260 Pumahuasi. Gendarmería.
291 La Quiaca.

Tramo desde el empalme de las rutas 34 y 16 - Resistencia

Km

0 Salida desde las rutas 34 y 16, en Salta, por la 16. Comienza camino de ripio muy pesado, por lo que es aconsejable blindar adecuadamente el tanque de nafta. La señalización es muy incompleta, por lo que conviene estar atento.
31 El Galpón. Gomería. Surtidor Y.P.F. Hotel. Restaurante.
43 La Población.
53 Río Medina.
56 Puente angosto.
67 El Tunal.
75 "S" con paso a nivel sin barreras.
82 Chorroarín.
86 Puente angosto.
86 Puente angosto
88 Ceibalito.
91 Comienza pavimento.
94 Puente angosto. Coronel Olleros.
104 Joaquín V. González. Surtidor Y.P.F. Gomería. Taller. Restaurante.
107 Fin del pavimento. Comienza camino de tierra, muy poceado y con zonas de tierra suelta sumamente pesada. La ausencia de viento hace que el polvo levantado se mantenga en el aire mucho tiempo, dificultando la visibilidad.
121 Puente angosto.
122 Gaona. Recreo con piscina. Despensa.
126 Bar.
131 Puente angosto sobre el río Muerto.
133 El Quebrachal. Y.P.F. Bar. Policía.
142 Macapillo.
163 Talavera. Almacén.
190 Tolloche.
209 Límite con Chaco
219 Taco Pozo. Bar.
220 "S" con paso a nivel sin barreras.
228 Límite con Santiago del Estero.
244 Urutaú.
268 Monte Quemado. Surtidor de Y.P.F.
295 Los Tigres. "S" con paso a nivel sin barreras.
324 El Caburé.
354 Los Pirpintos. "S" con paso a nivel sin barreras.
360 "S" con paso a nivel sin barreras. Surtidor Y.P.F.
380 Pampa de los Guanacos.
392 Límite con Chaco.
393 "S" con paso a nivel sin barreras.
402 Río Muerto.
428 Los Frentones.
454 Pampa del infierno.
480 Concepción del Bermejo.
503 Avia Terai.
505 Pavimento en muy buen estado, que sigue hasta Resistencia.
516 Napenay.
524 La Mascota.
535 Sáenz Peña. Todos los servicios.
538 Esso.
538,5 Y.P.F.
558 Quitilipi.
578 Machagai.
600 De la Plaza.
601 Esso.
638 Colonia Elisa.
660 La Escondida.
668 Lapachito.
680 Makallé. Esso. Gomería.
726 Acceso a Resistencia. SERVICIO SHELL.

AGRADECEMOS a los señores Rubén Torres y Roberto Antico, que colaboraron gentilmente en el relevamiento de rutas, y en forma especial a la firma CITROËN ARGENTINA S. A., que facilitó para el mismo un Citroën 2CV, que cubrió todos los recorridos turísticos, brindando una óptima performance. Asimismo, hacemos extensivo nuestro reconocimiento al señor Guillermo Rilo, que nos facilitó excelentes fotografías de la zona de las cataratas.



Parabrisas
CORSA
motociclismo

Benelli, Paton y Linto.

Tres productos italianos que obtuvieron excelentes clasificaciones en competencia, del mundial unas y del campeonato otras. Aquí las ofrecemos; conózcanlas

En muchos casos son realizaciones artesanales, para las cuales un grupito de dos o a lo sumo tres personas invierten muchas horas-hombre para llegar a un mismo fin: construir una moto especialísima de competición. Por otro lado aparecen las fábricas. Todo es menos artesanal, el lirismo anterior se pierde, hay más pe$o$ de por medio y por lo general esas motocicletas, construidas por el cuerpo de ingenieros de la empresa, llevan las de ganar.

Hoy les presentamos tres motocicletas de competición italianas, las cuales están incluidas en alguna de esas dos variantes. Por ejemplo, por el lado empresario tenemos la Benelli cuatro cilindros; por el artesanal, la Paton y la Linto.

BENELLI

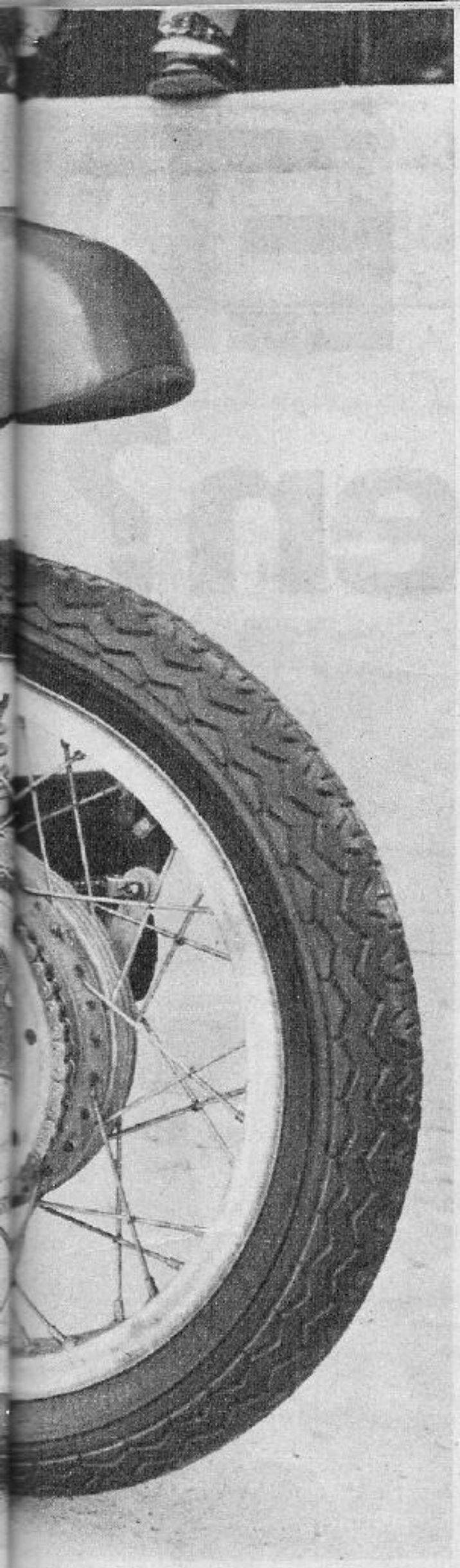
Es una cuatro cilindros, italiana ella, dispuestos en 90° con respecto al piso, lo que la diferencia de la clásica sistematización itálica; cuatro cilindros, cuatro tiempos, dos árboles superpuestos y la hilera de cilindros levemente inclinada hacia adelante (en este último factor reside la diferencia).

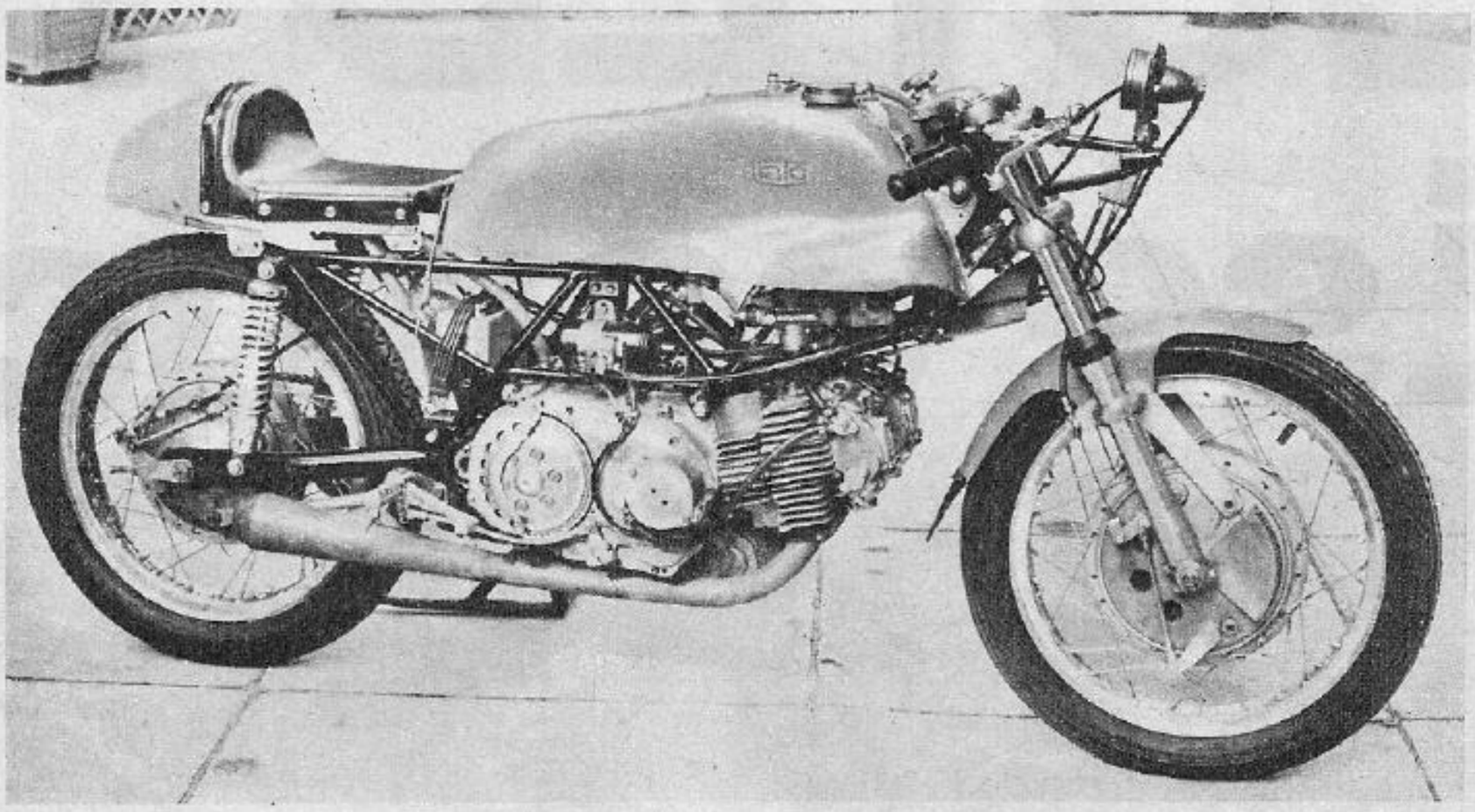
Hay tres versiones diferentes. Diferentes solamente en la cilindrada y en algunos detalles menores, porque los lineamientos generales son idénticos. Las tres cilindradas usadas son: 500 cm³ (54 mm x 54 mm x 4 cil), 350 cm³ (51 mm x 42 mm x 4 cil.) y la de cuarto litro (44 mm x 40,5 mm x 4 cil.). El motor es un doble árbol de levas en la culata, con cuatro válvulas por cilindro, con encendido a magneto (puesto insólitamente delante del cárter). La 250 cm³ tiene ocho velocidades y siete las dos mayorcitas. ¿Las potencias? aquí van: la 250 tiene **54 CV** a 16.000 rpm y 220 km/h de velocidad máxima. La 350, **60 CV** a 14.500 rpm a 245 km/h. Y la medio litro, **75 CV** a 12.800 rpm que empujan los 135 kg a 255 km/h.

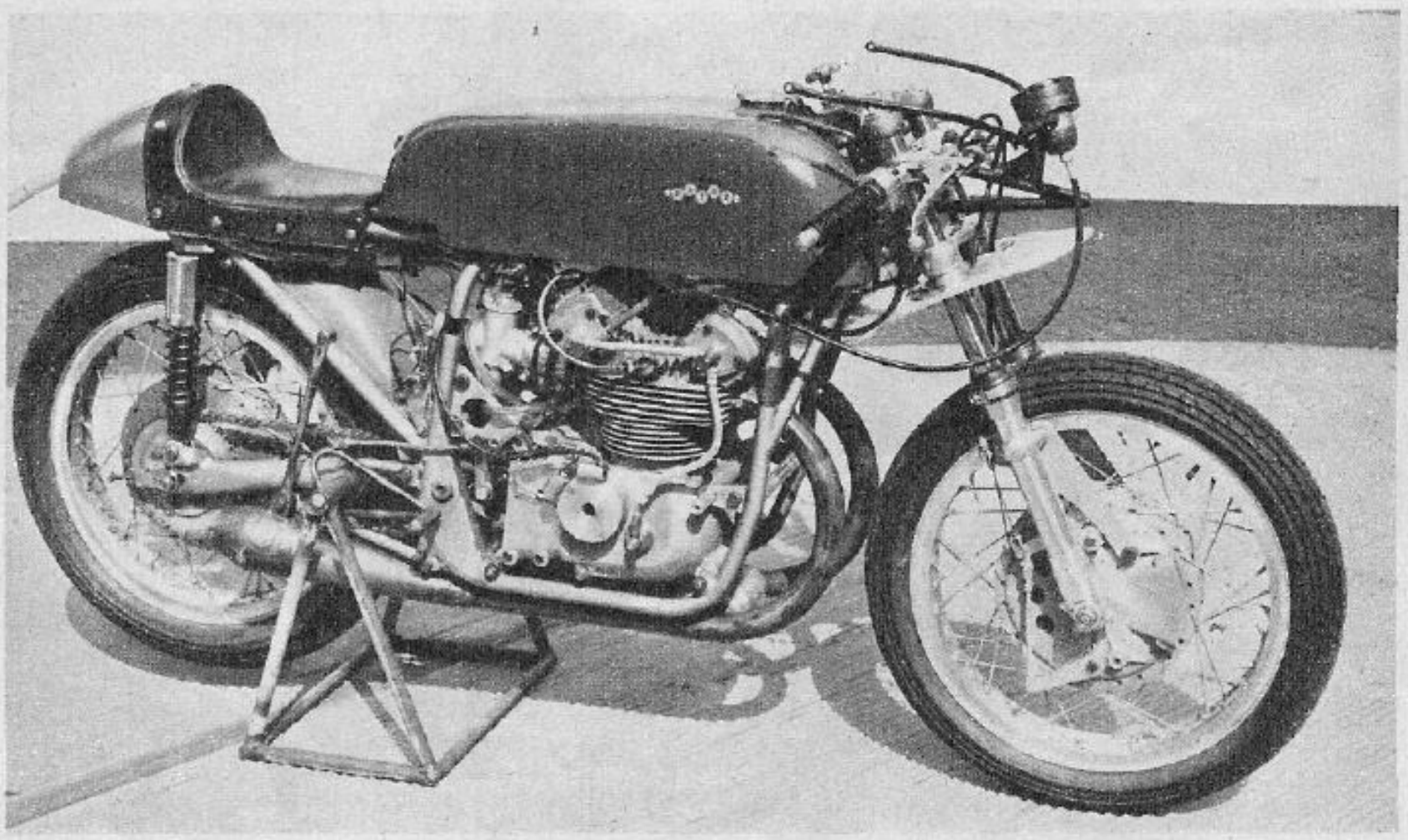
A mediados del año pasado nacieron los nuevos cuadros para estas Bene-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

3 GRANDES MOTOS 3







ili (como el que ilustra la foto correspondiente) que dieron muy buenos resultados en cualquiera de las tres pluricilíndricas, especialmente en la 350, que con Tarquino Provini obtuvo excelentísimas colocaciones a través de muchas carreras del mundial y del Campeonato Italiano Senior.

La Benelli cuatro cilindros. Después de la MV Agusta es la motocicleta italiana que mejores resultados obtuvo en los últimos años.

LINTO 500

Cuando debutaron las Linto en manos de Alberto Pagani, a principios del año pasado, fue evidente que si la Linto hubiese estado bien puesta a punto en todo sentido era un aparato que caminaba que no era chiste. Y así fue no más. En el difícil circuito de Sachsenring, en el GP de Alemania Oriental, Pagani arrimó en un merecidísimo segundo puesto. El motor tiene muchas piezas de la Aermacchi "Ala d'Oro" 250 cm³, pero lo que fundamentalmente varió fue el diámetro y la carrera del solitario cilindro, siendo en este modelo de 71 mm x 61 mm, evidentemente muy supercuadrado. Por otro lado, la distribución sigue siendo varillera, la potencia de la Linto 500 es de 65 CV a 10.000 rpm, el encendido es a ruptor y la caja tiene 6 velocidades. Muy interesante es el cuadro, reticulado diferente de todo lo conocido hasta el momento. Por supuesto, el motor cuelga de él y en su parte superior lleva los tanques y el asiento. Y en las dos puntas rematan todos los implementos de ambas suspensiones.

Esta realización del moto-técnico Lino Tonti tiene poco más de un año de edad, pero ya demostró que lo artesanal, a pesar de los problemas económicos que a veces atraviesa, puede estar en un primer plano en el concierto motociclístico mundial.

Derecha, arriba: La Linto 500 tiene muchas piezas comunes con las Aermacchi "Ala d'Oro", ello es evidente en la arquitectura motriz de ambas.

Derecha, abajo: Paton. Los dos cilindros ya son algo anticuado. Hay que purificar más la cosa.

PATON

La Paton bicilíndrica, producto de la sapiencia del técnico milanés Giuseppe Pattoni, nació como una 250 cm³ (53 mm x 56 mm x 2) en el año 1963.

Dos años después se presentó la versión 350 (62 mm x 57 mm x 2 cil.), que en el 66 fue muy mejorada, especialmente en el cuadro. En ese mismo año Pattoni construyó una 470 cm³ para competir en la categoría máxima. Al año otro modelo aportó por las corsas de allá: la 480 (73 mm x 57,8 mm x 2 cil.). Esta es la versión actual, que tiene 52 CV a 9.600 rpm y cerca de 230 km/h de velocidad máxima.

La distribución es a doble árbol, accionados por una cascada de engranajes y por la caja de seis marchas.

El peso varía de la primera a la segunda versión (siempre en las de 500 cm³) de 130 a 140 kg. Los pilotos que las llevaron a través de los circuitos internacionales e italianos fueron Nelson y Bergamonti, que no tuvieron mucha suerte por falta de velocidad máxima con respecto a otros productos, también artesanales.

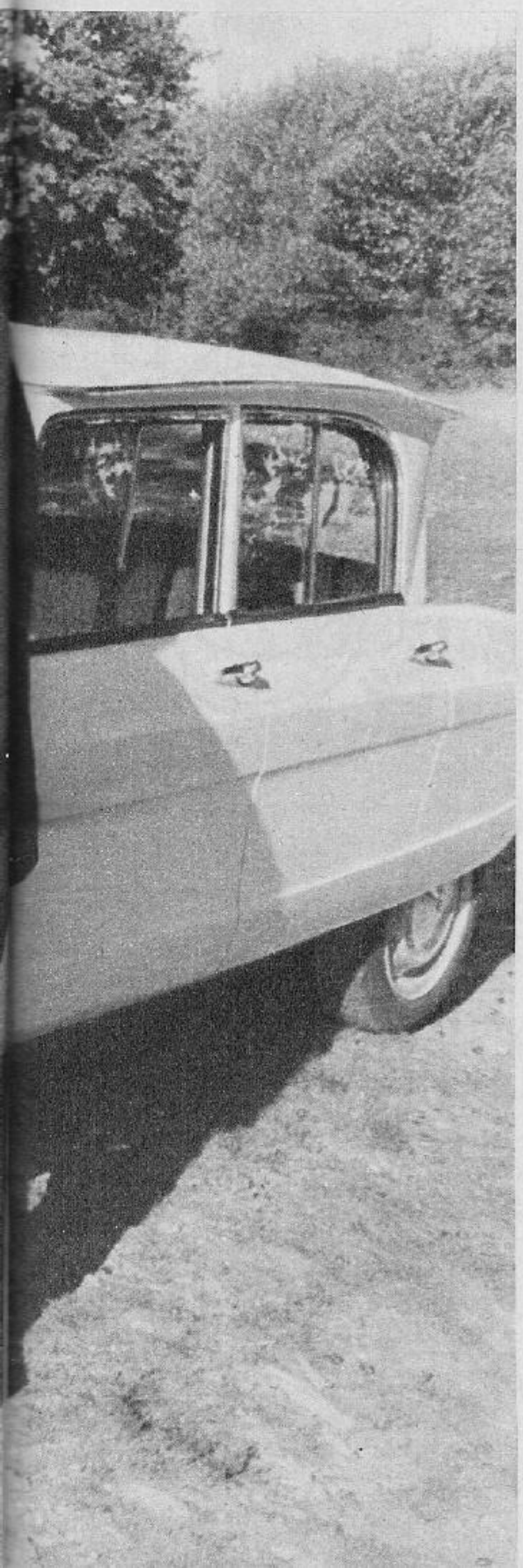
USTED Y EL
¿se conocen?



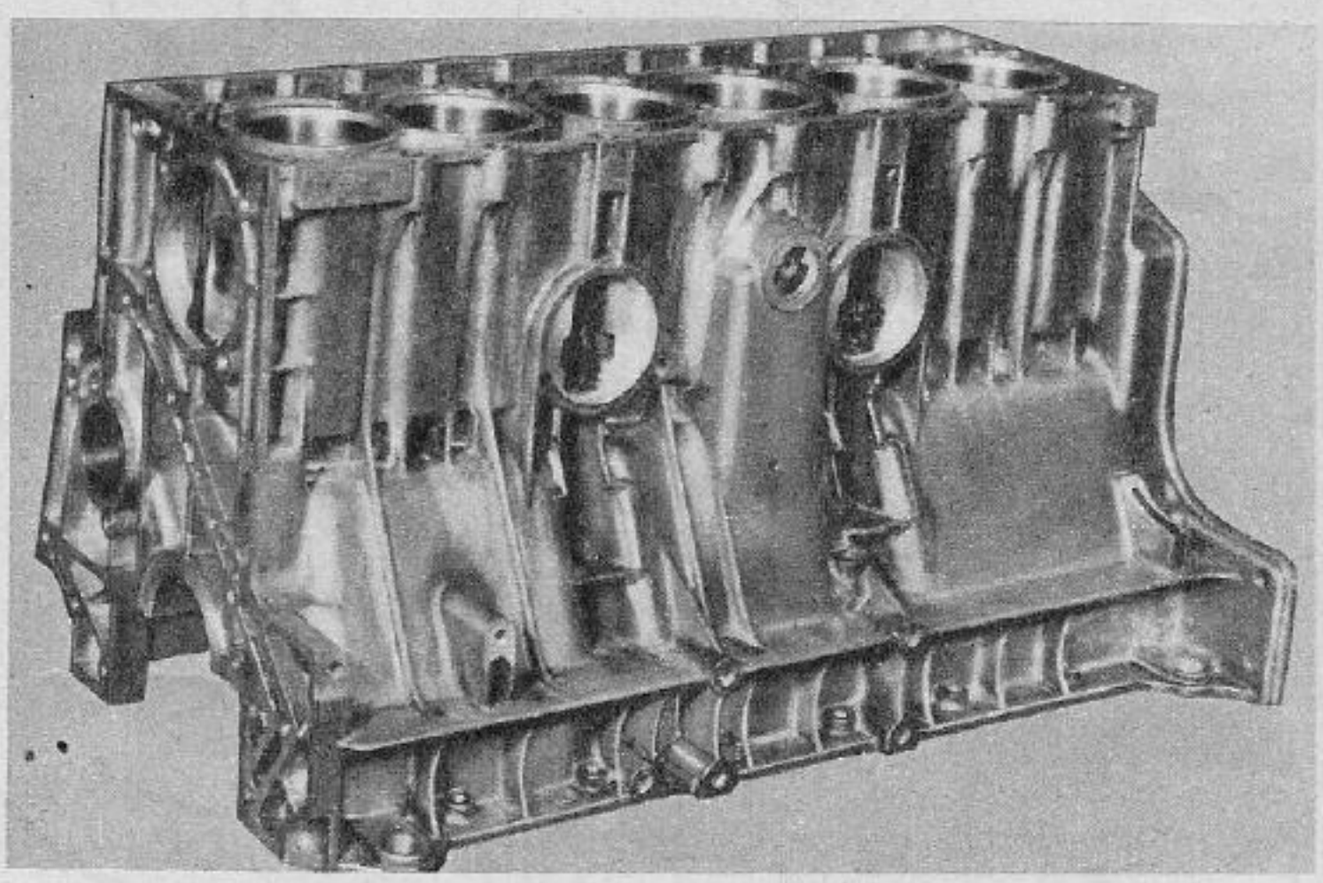
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AUTOMOVIL

1ª nota



A muchos les parecerá un tema totalmente superado, pero para otros muchos este pequeño "manual del alumno" les puede venir muy bien, por eso empezamos de nuevo. A los novicios les iremos explicando los fundamentos del automóvil desde "A" hasta "Z". Aquí, cómo funciona un motor de cuatro tiempos.



1

En el mundo hay millones de personas que nacieron antes que el automóvil. En 1875, un inventor austriaco, Siegfried Markus, asombró a la población con un carruaje sin caballos de su propia producción; tenía un hipante y estentóreo motor de 0,75 HP, y es probable que en cualquier viaje determinado se pasara más tiempo parado que andando... pero fue el primer automóvil reconocido como tal. Claro, antes se habían proyectado, e incluso fabricado, vehículos autopropulsados. Desde la primera época del hombre, éste buscó un medio propulsor que no fuera la fuerza muscular, propia o de animales domesticados; ya en la prehistoria, había aprendido a utilizar el viento (en épocas remotísimas ya existían rudimentarias embarcaciones equipadas con velas compuestas por pieles de animal).

Para nosotros, la propulsión a chorro parece una cosa muy moderna, típica de esta época acelerada cuando se puede llegar a Europa en doce horas. Pero en 1770 James Watt ya había pensado en un auto retropropulsado. En una caldera circular se calentaba agua mediante una fogata. Al formarse vapor éste debía salir fuertemente eyectado hacia atrás, empujando al coche para adelante.

Sin embargo, el primer autovehículo de que se tengan noticias concretas, fue construido en 1769 por el francés Nicholas Cugnot; fue un triciclo sobre cuya única rueda delantera colocó una máquina a vapor. Ese vehículo no ha sobrevivido, pero en cambio se conserva para la posteridad el segundo engendro de Cugnot, que era también a vapor, mucho más pesado y, que anduvo eficazmente en la calle (aunque los comentarios de la época dicen que rodaba a 3 km/hora y que cada pocos centenares de metros debía detenerse para recuperar presión de vapor).

Sin embargo, aunque se siguieron construyendo autovehículos a caldera (y aún en 1923 un Stanley Steamer piloteado por Frank Marriot se dio el lujo de establecer el record de velocidad absoluta sobre tierra), la definitiva evolución del automóvil debía marchar paralela a la del motor a explosión que tiene una historia aparte.

LA VUELTA DE ROCHAS

Es difícil establecer cuándo se inventó el motor a explosión, porque no apareció súbitamente tal como lo conocemos ahora, sino que fue evolucionando (por ejemplo, el pistón o émbolo viene de antes de nuestra era, aproximadamente 150 años a. J.C. según la Encyclopaedia Britannica). A partir de 1700, varios inventores (Huygens, Papin, Lebon, Cecil) produjeron máquinas a pistón accionadas por una mezcla explosiva, pero que en lugar de obtener su fuerza gracias a que el émbolo era proyectado violentamente por una explosión, funcionaba "al revés": la explosión creaba una alta presión dentro del cilindro. Al enfriarse éste, la presión iba cayendo, generando un vacío que poco a poco atraía el émbolo.

Por supuesto, el rendimiento de estos motores era microscópico, pero aún así no fue hasta →

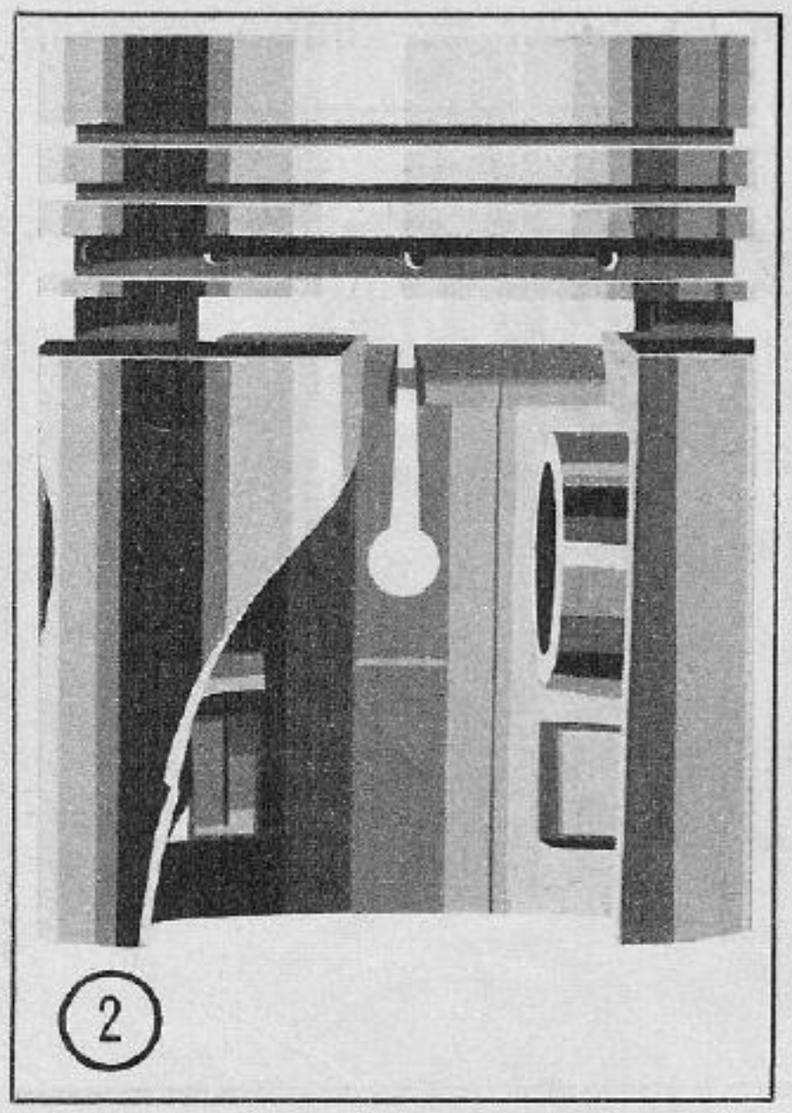


Figura 4.

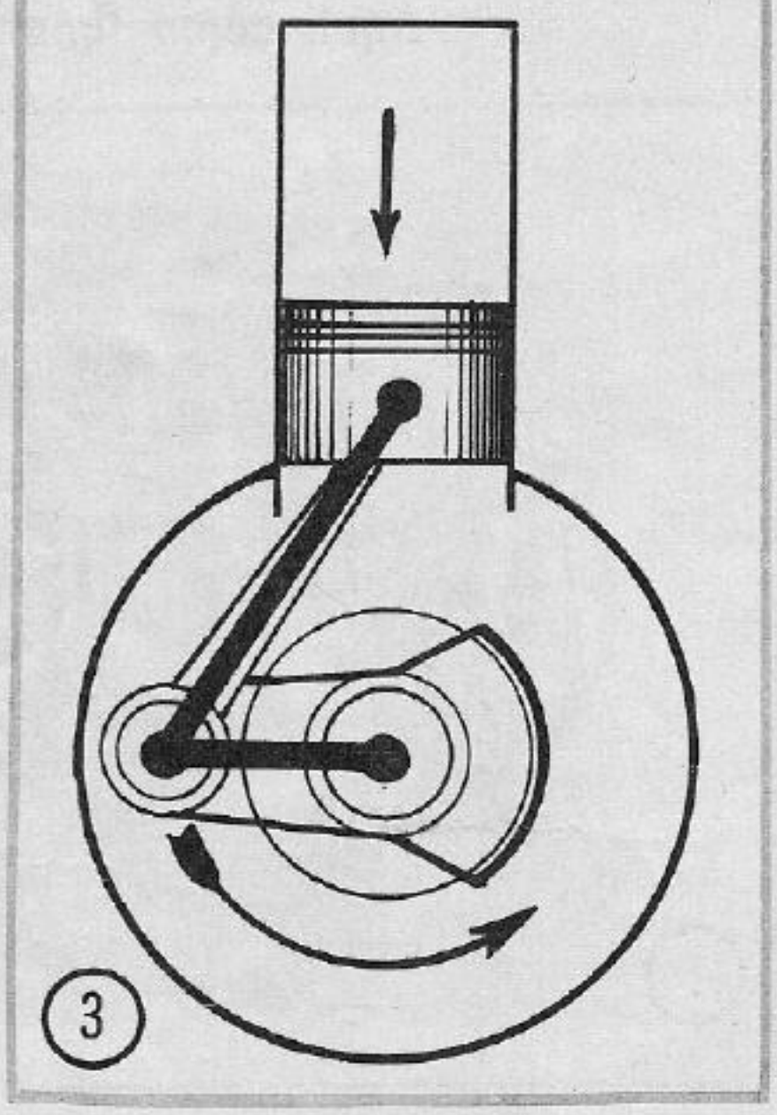
Pistón y su biela en "exploded view". 1 - Aros; 2 - Pistón; 3 - Perno, 4 - Traba de perno; 5 - Buje de la cabeza de la biela; 6 - Biela; 8 - Bulón de biela; 7 - Metales antifricción (cojinete) de biela; 9 - Pie de biela; 10 - Tuerca; 11 - Chaveta.

Figura 5.

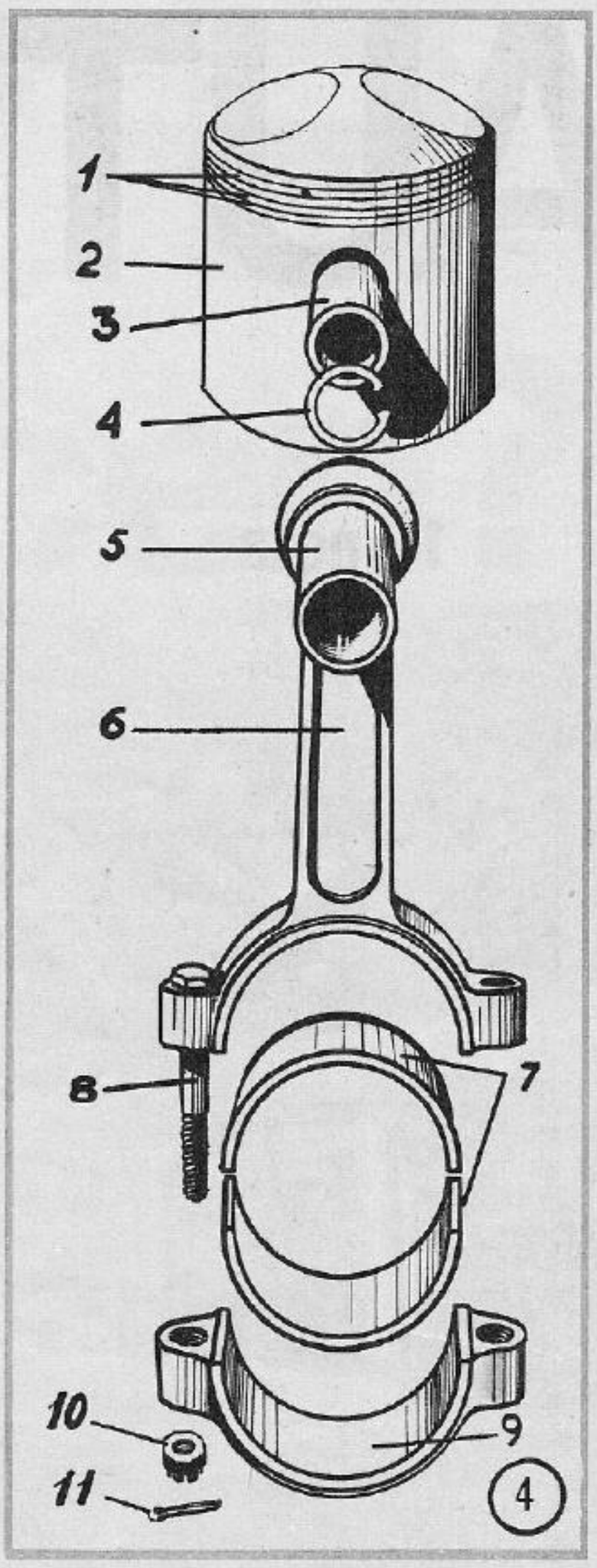
Cigüeñal de un motor de cuatro cilindros. 1 - Muñones de bancada; 2 - Muñones de biela; 3 - Volante con corona de arranque.



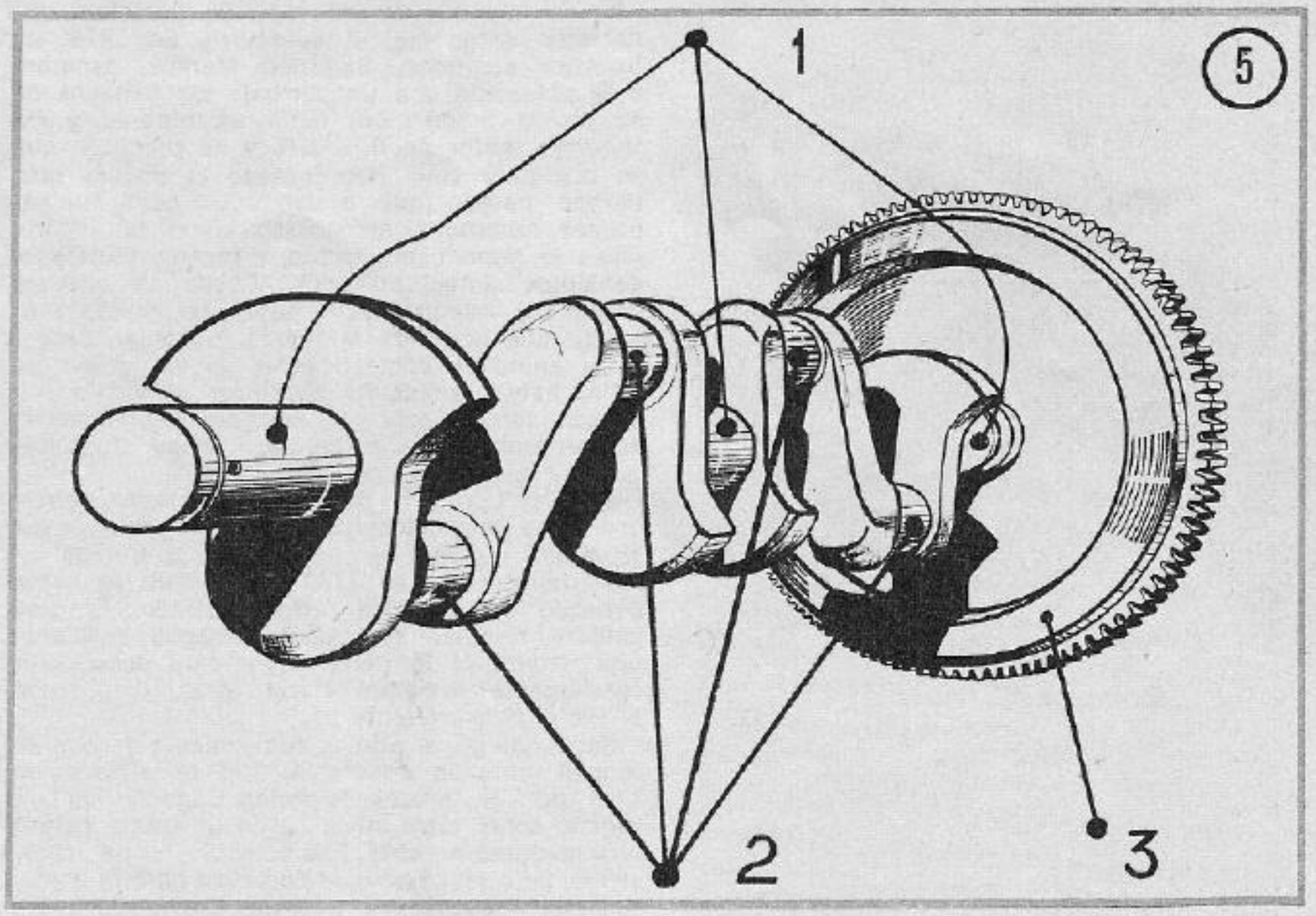
2



3



4



5

1801 que un francés, Lebon, propuso la idea de comprimir el combustible antes de encenderlo, y luego aprovechar el desplazamiento forzado del pistón. En 1824 Sadi Carnot, otro francés, publicó sus "Reflexiones sobre la Potencia Motriz del Calor", pero aún en esa época se siguieron construyendo máquinas de vacío, y fue recién en 1838 que William Bartlett, de Inglaterra, hizo un motor "a presión" de dos tiempos.

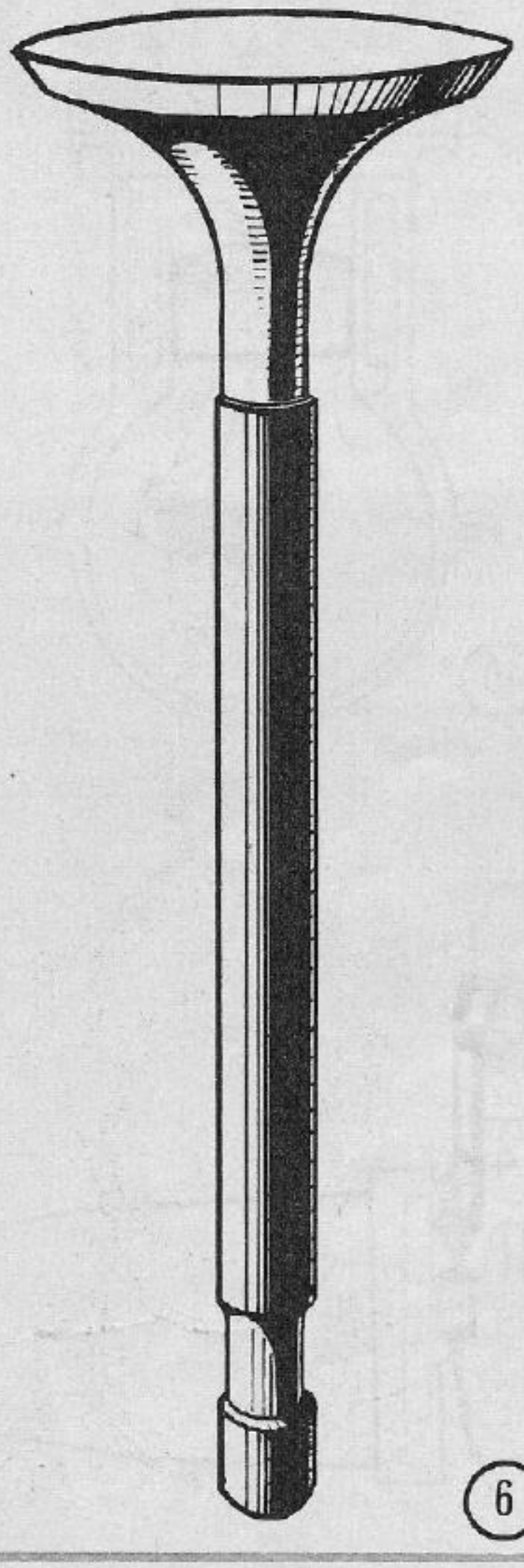
Veintidos años más tarde, Jean Lenoir inventó un motor de explosión, también de dos tiempos, alimentado a gas de iluminación, que fue un éxito industrial a pesar de su reducida potencia y rendimiento (menos del 5 por ciento). Pero en 1862 se marca un paso trascendental: Alphonse Beau de Rochas enuncia en un magistral tratado los ciclos fundamentales de un motor de cuatro tiempos (aspiración, compresión, expansión, escape) cuyo esquema fundamental perdura hasta nuestros días... y resiste tenazmente todo esfuerzo por desalojarlo.

Un año después de la aparición del auto de Markus, o sea en 1876, la firma Otto & Langen de Deutz, Alemania, comenzó la producción en serie de un motor industrial de cuatro tiempos basado en el esquema enunciado por Beau de Rochas (que nunca fue constructor, limitándose a expresar sus ideas sobre el papel).

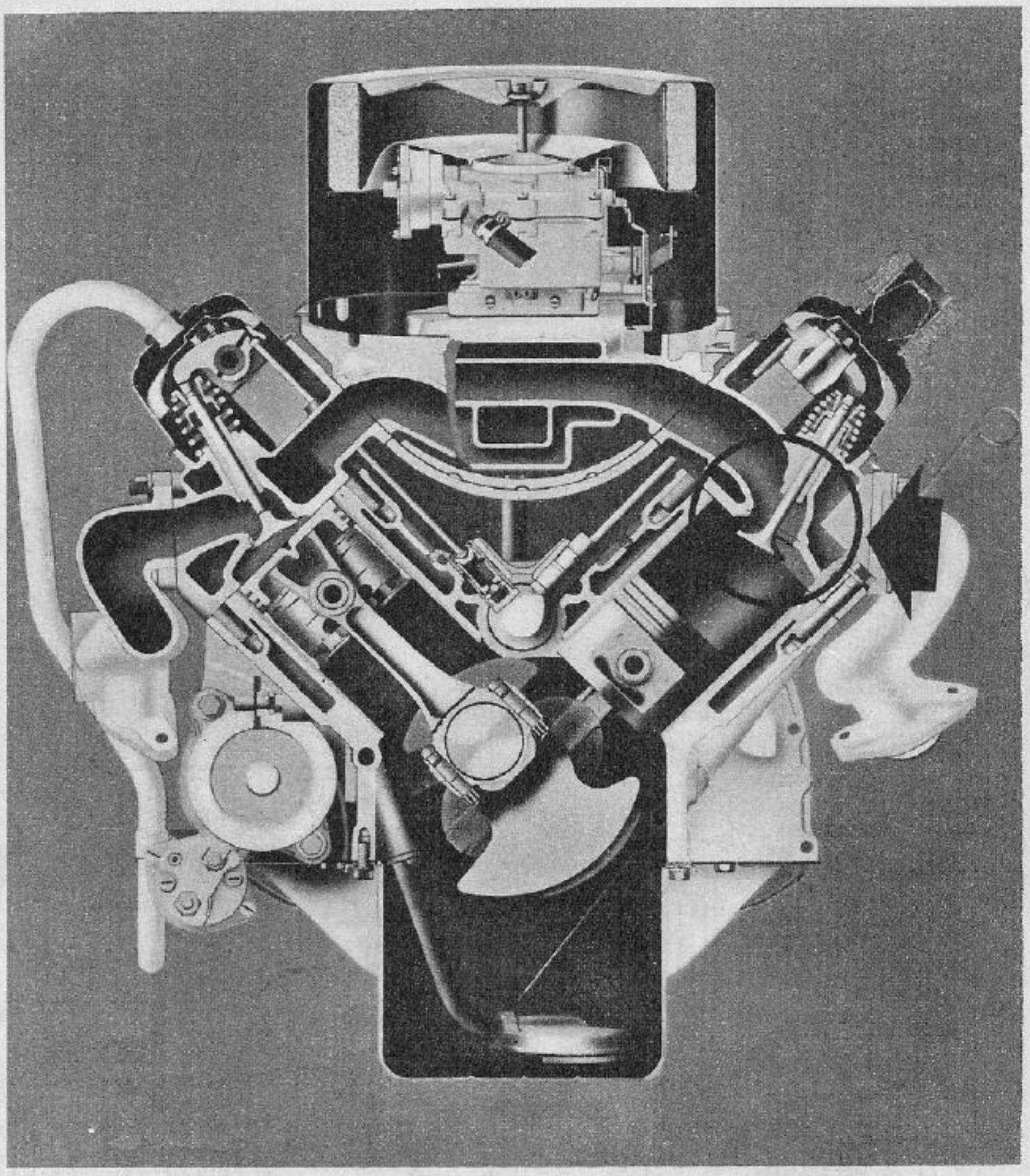
POR UNA CABEZA

Con el descubrimiento del combustible líqui-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



6



7

do liviano llegó a ser factible hacer motores más rápidos y, por lo tanto, más potentes, sin por ello aumentar de peso. Markus hizo un solo coche, pero la producción regular, aún en pequeña escala, fue iniciada por un alemán, Karl Benz en 1885. Su primer vehículo fue un triciclo. Contemporáneamente, otro alemás. Gottlieb Daimler, ex ingeniero jefe de Otto & Langen, comenzó a producir motores livianos para diversos usos, que demostraron ser tan autos para automóviles que prácticamente inspiraron la creación de dos marcas, Peugeot y Panhard, que así figuran entre las fábricas de automóviles más antiguas del mundo.

Más tarde, fallecido Daimler por exceso de trabajo (¡atenti!), la fábrica que fundó inició por su cuenta la producción de vehículos, primero bajo la sigla Canstatt-Daimler, después Mercedes; pero esa ya es otra historia.

Llegamos al 1900, y el automóvil ya era una vibrante realidad. Aunque para ese tiempo todavía "automóvil" era sinónimo de "inconveniente mecánico", creándose una mala fama que, en estricto rigor a la verdad, perdura aún vestigialmente en nuestros días; todavía la gente contempla atemorizada la prespectiva de sufrir una rotura en el camino a Mar del Plata... En esos tiempos tenían más razón; los rudimentarios "motor carriages" se descomponían a cada rato, y cuando los propietarios (que obviamente debían ser buenos mecánicos o tener a su servicio un chofer-mecánico profesional) se tiraban debajo del auto para reparar la **panne**, los que pasaban en victoria o sulky gritaban eufóricos "Get a Horse" (Cómprese un caballo), y con ese título hasta llegaron a una canción que tuvo mucho éxito.

Y en 1908 Ford comenzó su tan comentada "producción en masa", resultando el Ford T y la definitiva consagración del automóvil como elemento de transporte popular.

BLOQUES Y CILINDROS

En estas notas vamos a describir someramente el automóvil, y por lo tanto es lógico que empecemos por el motor, que tantos misterios tiene para la gente no iniciada. Bueno, ¿qué es un motor?

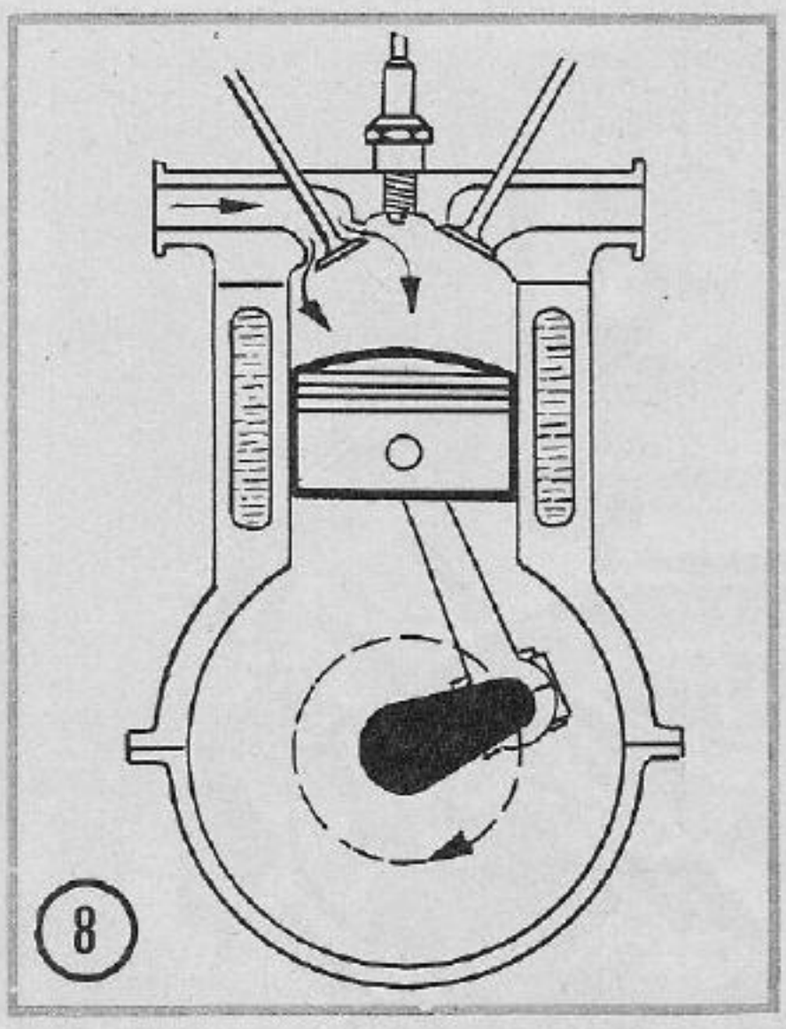
Imaginemos un bloque rectangular (más correctamente, paralelepípedo) atravesado por una serie de perforaciones cilíndricas, iguales y paralelas entre sí (FIG. 1). Estas perforaciones son grandes; su diámetro será probablemente superior a los 7 cm y puede llegar a 10 ó más. Son cilindros, y en un motor convencional serán cuatro o seis; los hay también con ocho cilindros dispuestos cuatro a cuatro en dos blocks gemelos, inclinados formando una "V"; también los hubo de ocho en hilera, como el Buick y los modelos más grandes de Pontiac, Oldsmobile, Hudson, etc., pero éstos ya no se producen más. Algunos coches tienen motores de tres, dos y hasta un solo cilindro, pero de éstos ya hablaremos.

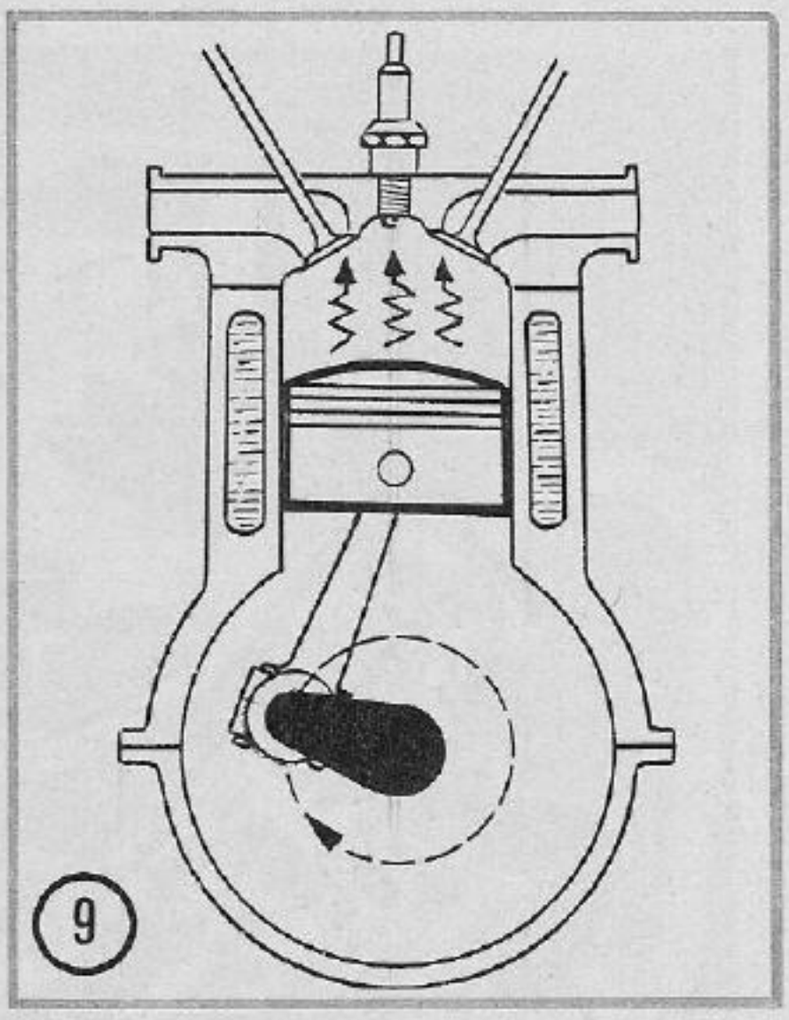
Lo que debemos hacer dentro de los cilindros es: introducir una mezcla combustible, comprimirla, hacerla "estallar" (en realidad, quemarse muy rápidamente), y por último aprovechar la fuerza que se desarrolla cuando la mezcla combustible se expande violentamente a raíz de esa explosión.

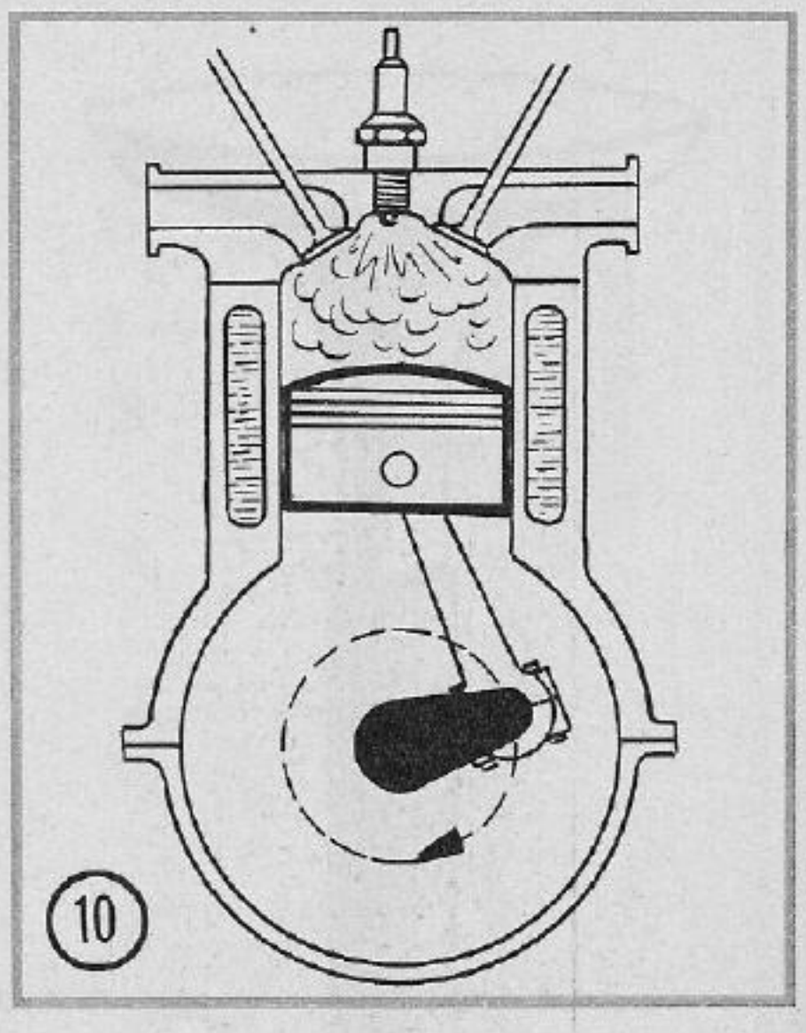
Evidentemente, procederemos en primer lugar a cerrar uno de los extremos de los cilindros. Y aquí será conveniente que abandonemos la pluralidad y hablemos de un solo cilindro, pues será clara nuestra explicación. Cerramos, entonces, el cilindro con una pared fija e inamovible. Esta se denomina "tapa de cilindros" o "culata". Luego tendremos que sellar también el otro extremo si queremos comprimir lo que vamos a hacer estallar; pero si colocamos otra tapa de cilindros, no tendremos con qué comprimir. Entonces, el otro extremo (llamémoslo inferior) del cilindro se sellará con una pared no fija sino movible, vale decir un cuerpo de forma cilíndrica, ajustado al cilindro, pero que puede deslizarse dentro del mismo. Y a ese elemento le damos el nombre de "pistón" o "émbolo" (FIG. 2):

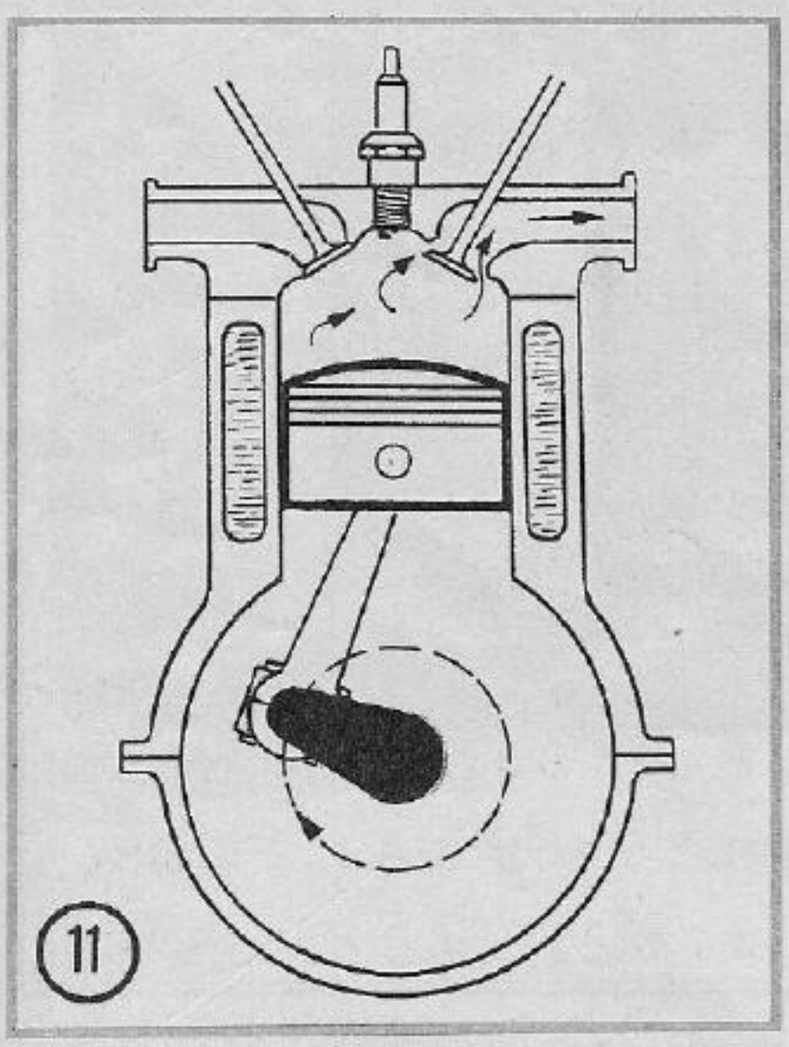
Ese pistón o émbolo —que como vimos— tiene movimiento alternativo (de arriba hacia abajo y viceversa) debe transformar su movimiento vertical en uno circular, comunicándole o mejor dicho transfiriéndole su fuerza. Para esto se adopta un mecanismo que se puede asimilar al del accionamiento de un pedal y cadena de bicicleta (FIG. 3), en el que la pantorrilla se denomina biela y la palanca del pedal y el eje giratorio se llama cigüeñal (adoptando una forma de eje acodado). En la figura

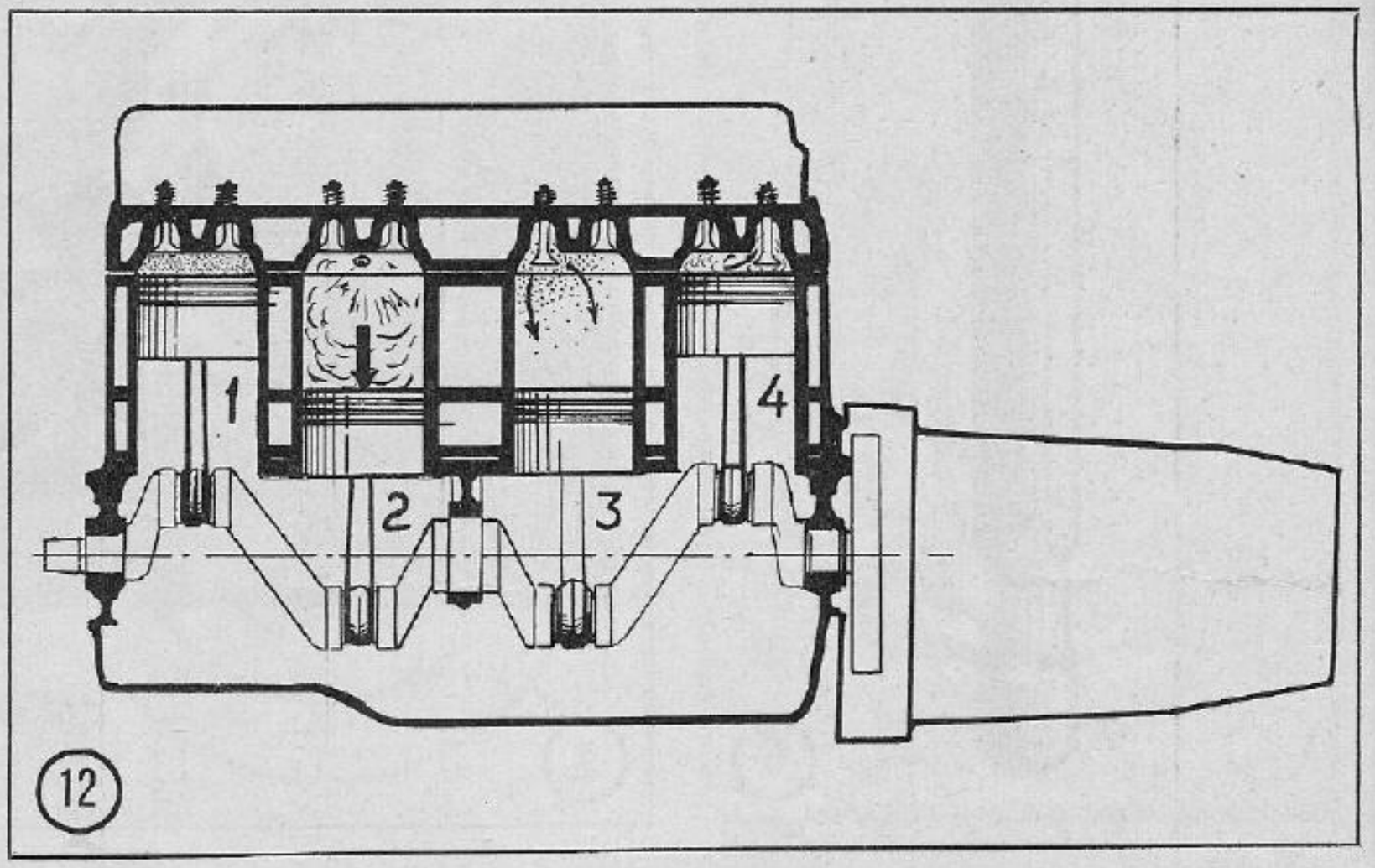
→


8


9


10


11



12

Nº 4 se puede ver un pistón con su biela desarticulados para observar y comprender mejor su conformación y funcionamiento, y en la figura Nº 5 vemos un cigüeñal —en este caso para un motor de cuatro cilindros—.

PLATILLOS SIN BOMBO

Luego hay que buscar una forma de abrir y cerrar el cilindro de forma que el combustible pueda entrar y, una vez quemado, salir nuevamente. En la práctica de los motores a explosión esto se logra mediante las "válvulas" (FIG. 6) formadas por un tronco (vástago") y una extremidad en forma de plato ("platillo" o a veces en forma de "hongo"). Su desplazamiento se produce en forma longitudinal al eje de simetría del vástago; es decir "va y vuelve" dentro de un recorrido de pocos milímetros. En posición de reposo, el platillo se aloja en un agujero ("asiento") con bordes chanfleados; cuando la válvula "va" el platillo se corre para adentro, destapando parcialmente el asiento (FIG. 7). Mas adelante veremos cómo se accionan estas válvulas. Por ahora, lo importante es que el cilindro, en la parte superior (generalmente en la misma tapa) tenemos dos válvulas, una para la entrada de combustible ("admisión") y otra para su eyección ("escape").

Divaguemos un momento para hablar del combustible. La palabra nos sugiere un líquido, nafta, kerosene, alcohol, etc.; muy bien, pero sabemos que no podemos comprimir un líquido. Además, no podremos quemar un líquido ni ninguna otra cosa, con aire. De modo que si nosotros mezclamos el líquido con aire lograremos, primero, poder quemarlo, y segundo, poder comprimirlo, porque pulverizamos el líquido y lo usamos como una "neblina, que en automovilismo se llama "mezcla". Y lo que entra y sale de los cilindros no es combustible en estado líquido, sino precisamente mezcla "fresca" (antes de ser quemada) o usada.

Vamos a ver, entonces, cuál es el ciclo de operaciones de un motor común, del tipo llamado "cuatro tiempos", que sigue fielmente los lineamientos trazados en 1862, por Beau de Rochas, y que se usa en la gran mayoría de los coches actualmente producidos en el mundo. Suponemos el cilindro vacía, las dos válvulas cerradas, y el pistón lo más arriba posible (sabemos que el pistón se desplaza adentro del cilindro), y ese desplazamiento se llama "carrera" o "recorrido".

PRIMER CICLO (aspiración). Se abre la válvula de admisión y el pistón comienza a descender. Lo hace con tanta rapidez que deja un vacío; pero como la válvula está abierta, este vacío aspira mezcla fresca, introduciéndola en el cilindro. Este proceso continúa hasta que el pistón termina su carrera descendente, después de lo cual se cierra la válvula de admisión. (FIG. 8.)

SEGUNDO CICLO (compresión). El pistón sube mientras ambas válvulas permanecen cerradas. Al hacerlo comprime más y más la mezcla hasta encerrarla dentro de un espacio muy pequeño. (FIG. 9.)

TERCER CICLO (expansión). Encontrándose la mezcla fuertemente comprimida, la hacemos incendiarse mediante una chispa. Se produce la "explosión" (en realidad una combustión ultrarrápida) y la fuerza que resulta de la misma empuja el pistón nuevamente hacia abajo con gran violencia (a todo esto, las válvulas permanecen cerradas). (FIG. 10.)

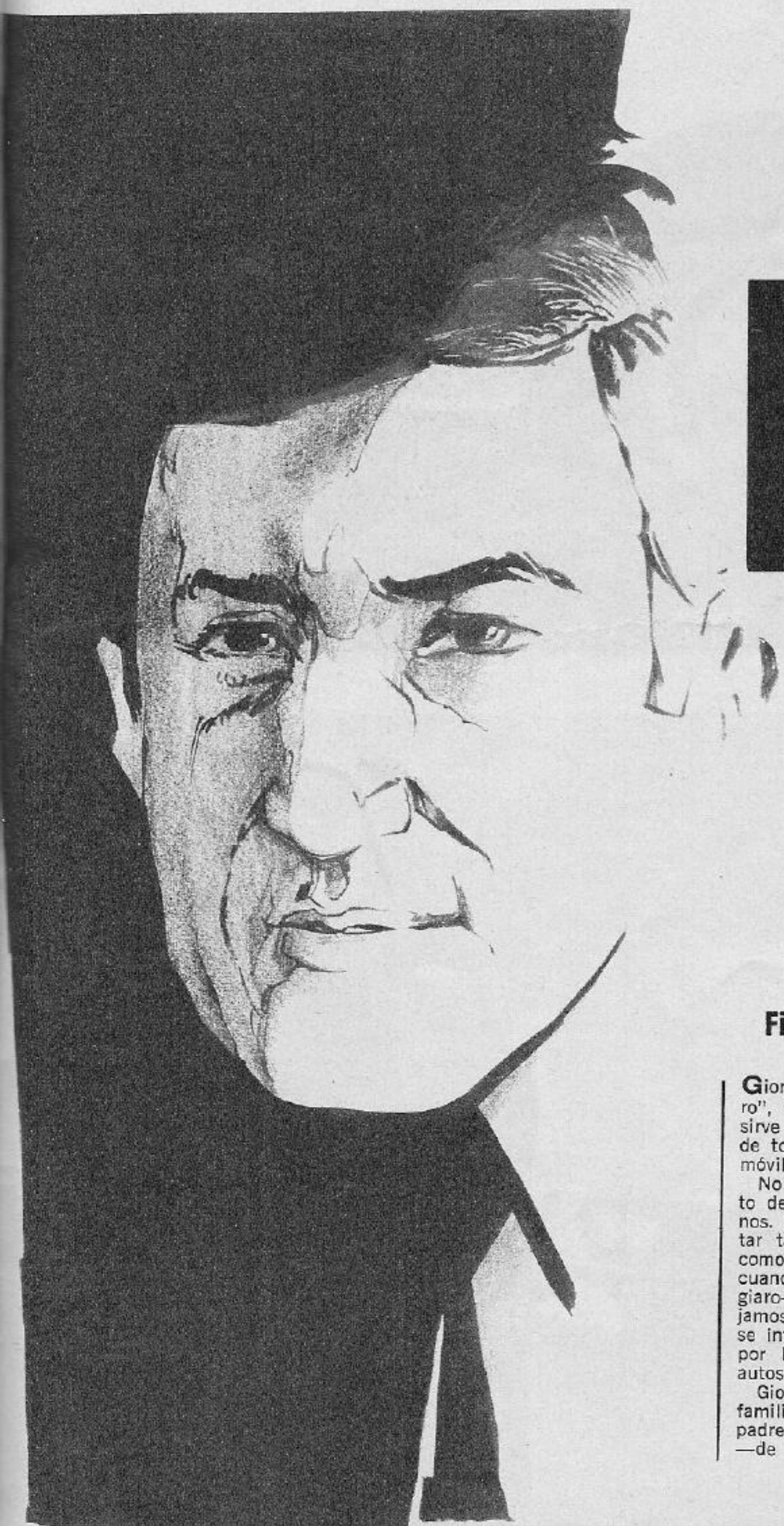
CUARTO CICLO. (escape). El pistón vuelve para arriba. Al mismo tiempo se abre la válvula de escape. Al subir el pistón, comprime la mezcla quemada y la obliga a salir por la válvula abierta. Cuando terminó su viaje ascendente, se cierra la válvula de escape, y entonces quedamos con el pistón en su posición superior y ambas válvulas cerradas, listo para iniciar otro ciclo de aspiración. Y así sucesivamente. (FIG. 11.)

Para finalizar, podemos visualizar globalmente el funcionamiento esquemático del motor de cuatro tiempos, remitiéndonos a la figura Nº 12, en la cual se puede observar el corte de un motor de cuatro cilindros en el cual el cilindro Nº 1 está cumpliendo el ciclo o tiempo de compresión; el Nº 2 el de explosión; el Nº 3 el de admisión y el Nº 4 va a comenzar con el de escape.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GIORGIO GIUGIARO

Por HECTOR LUIS BERGANDI



Alfa Romeo Canguro, De Tomaso Mangusta, Maserati Ghibli, Fiat Dino, Maserati Simun, Bizzarrini Grifo Stradale, Iso Rivolta S4, Bizzarrini Manta... ...Apenas algunos de los 40 modelos nacidos de la mente creadora de este turinés que trabajó para Fiat, Bertone, Ghia y ahora dirige Ital Design

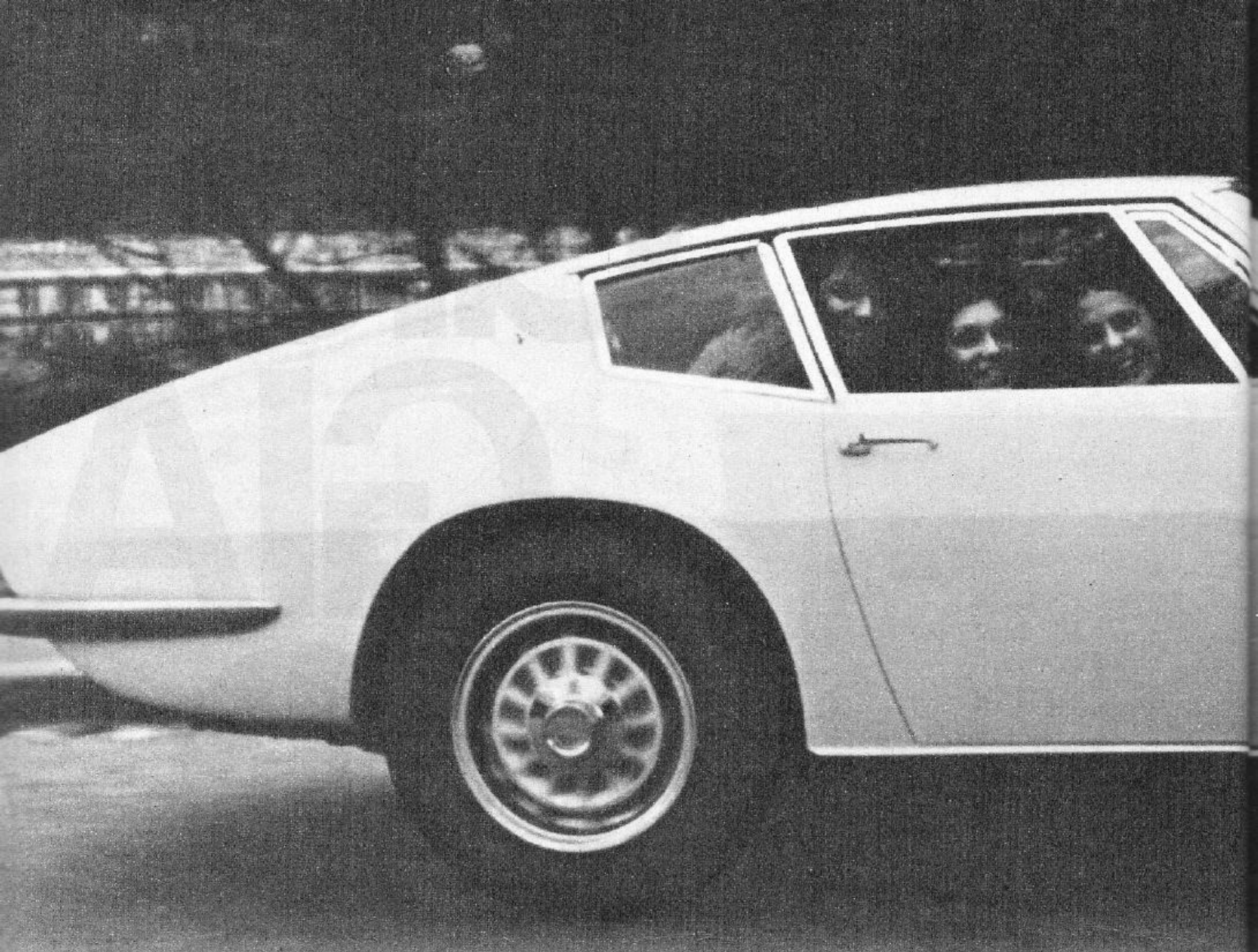
Giorgio Giugiaro. O "yoryo-yuyaro", especie de trabalenguas que sirve de nombre al más brillante de todos los diseñadores de automóviles.

No es que Giugiaro se haya puesto de moda ahora, ni mucho menos. Un diseñador puede no resultar tan excitante para el lector como un piloto de carreras, pero cuando —como en el caso de Giugiaro— hay tanto por decir, dejamos de creer que el público no se interese por quien ha diseñado por lo menos siete de los diez autos más atrayentes del mundo.

Giorgio Giugiaro nació de una familia de artistas. Su padre y el padre de su padre eran pintores —de esos pintores de oficio, capaces de encarar cualquier trabajo: **vignetti,** retratos, paisajes, murales y frescos, siempre dentro de la tradicional escuela italiana de **altri tempi**— y él, que desde chiquito jugaba con sus pinceles, se fue iniciando poco a poco en el camino del arte. Hoy recuerda los buenos tiempos del aprendizaje.

Una vez, siendo apenas un adolescente, su padre lo llevó de ladero-ayudante-aprendiz a una capilla en cuya cúpula debía pintar un fresco, abrazando el altar mayor. El trabajo de **Giorgietto,** por entonces, era completar los detalles menores sobre el trabajo del padre. Como todos los chicos de su edad que tienen que compartir

→



GIORGIO GIUGIARO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Dentro de los dibujos de Giugiaro resulta característico el realizado para la Maserati Ghibli, que acentúa el carácter del auto.

en cierta medida la responsabilidad paterna, el muchacho estaba algo turbado, cometía errorcitos que lo hacían receptor de correcciones que iban aumentando paulatinamente su estado de tensión nerviosa y en un momento, cuando intentaba subir a un andamio con un tarro de pintura para dar fondos, erró una pisada, resbaló, y por no caer desde esa altura, soltó el tarro, tomándose fuertemente de los caños. La pintura, en su viaje a tierra firme, se desparramó en el aire, salpicando todo el piso, echando a perder parte del trabajo de ornamentación hecho por su padre en la pared, y cayendo en su mayor parte sobre el altar mayor que quedó hecho un desquicio.

Nunca volvió a ser llamado por su padre o su abuelo ni para que les alcanzara un lápiz. Los viejos veían en Giorgietto un perfecto ejemplar de inútil, no lo consideraban dotado de talento, y cuando se dedicó al diseño industrial, la decisión del muchacho parecía confirmar la decepción de ellos.

En la actualidad, los Giugiaro reconocen su equivocación, admiran íntimamente a "su Giorgio" y aceptan su nuevo enfoque del arte. Este, por su parte, no puede desmentir su estirpe y en sus ratos de descanso se dedica a la pintura impresionista, o a la realización de bocetos al carbón que no sólo descubre su innato talento sino un peculiar sentido del humor.

Las vignette, o bocetos, fueron las responsables del éxito de Giorgio Giugiaro. Gracias a ellas se fijaron en él y pudo tomar su primer contacto con los automóviles y con el styling.

Mientras estudiaba en el Liceo Artistica, parte de la Accademia Albertina, de Turín, sintió la apremiante necesidad de conseguir fondos para seguir cursando belli arti. Un profesor que había visto algunos bosquejos rápidos sobre automóviles que Giorgio hacía sólo por diversión, tuvo una idea para ayudar a su necesitado alumno. Le pidió los bocetos, los metió en un sobre y con éste bajo el brazo se fue a visitar a su tío, el ingeniero Dante Giacossa, jefe del "Centro Stile" de Fiat. El profesor sugirió a Giacossa que tomara al muchacho aunque solo fuera como aprendiz, ya que tenía, a su entender, las suficientes condiciones como para progresar rápidamente en la especialidad.

Giorgio Giugiaro entró al departamento de diseño de Fiat a la temprana edad de 19 años y lo que aparentaba ser solo una ocupación temporaria para financiar su intento de lograr un diploma de Bellas Artes, sería con el correr del tiempo su profesión, su vocación descubierta y el logro de sí mismo. A Giorgio no le interesaba de los autos nada que no fueran sus formas, siendo bastante lógico que aparentaba ser sól



GIORGIO GIUGIARO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Arriba izquierda:
El mismo diseño para Alfa Romeo fue compartido por el 2600 seis cilindros y el 2000 Sprint, y sirvió como motivo de inspiración para el 1300 Junior, GTA, etc.

En el año 65, BMW lanzó al mercado un modelo 3200 CS, cuatro puertas y bastante alemán él. Sobre ese Chassis, Giorgio Giugiaro diseñó esta coupé, manteniendo el característico dibujo de parrilla.

El ISO Rivolta Spider Grifo, que luego fuera producido como berlinetta y GT por Giotto Bizzarrini, también debe sus formas al lápiz de Giugiaro.

paz de hacer. La oportunidad vino cuando un amigo que trabajaba en Carrozzeria Bertone logró que lo recibiera el propio signore Nuccio Bertone. La tentativa volvió a tener éxito, y lo que comenzó como visita de favor terminó en oferta de empleo. En poco tiempo, Giorgio Giugiaro, de 21 años de edad, era el jefe de styling de Carrozzeria Bertone, un poco por su propia capacidad y otro poco por la confianza que depositó en él don Nuccio, que había perdido el aporte de Franco Scaglione (autor de diseños como los Alfa Romeo Giulietta Sprint y Giulietta Sprint Speciale) poco antes de conocer a Giorgio. De la unión de Giugiaro con Bertone han nacido posiblemente algunos de los autos más lindos de todas las épocas.

Así no más, como parar empezar, el primer diseño de Giorgio en su nuevo trabajo fue la carrocería de los Alfa Romeo 2000/2600 Sprint Coupé. Su segundo trabajo, concebido en 1959 pero recién dado a luz en 1963 fue otro Alfa famoso: el Giulia Sprint GT, modelo que sacó a la firma Bertone del plano de mediocridad comercial en que se debatía, para afianzarla en una sólida posición económica con grandes perspectivas hoy concretadas.

El siguiente encargo vino de Fiat, y en Italia fue un verdadero BOOMMM de ventas: el 850 Spider. Era muy difícil lograr un auto atractivo con tan precarios elementos técnicos, casi un desafío. Giugiaro y Bertone lo aceptaron, y demostraron que no existen obstáculos suficientes para ahogar su capacidad creadora. En seis años junto a Bertone, desde 1959 hasta 1965, salieron más de 20 modelos exitosos del tablero de dibujo de Giorgio Giugiaro, más una cantidad de ideas inconclusas que quedaron en poder de la firma y fueron utilizadas luego de su retiro. Por ejemplo, el Lamborghini Miura es un diseño tomado del talonario de borradores de Giugiaro, y sólo retocado en sus detalles de terminación. Dos de sus estudios de estilo más recordados de su época junto a Bertone son el Corvair Testudo de 1963 y el Alfa Romeo Canguro de 1964, considerado por todo el mundo como uno de los autos más logrados, si no el más hermoso de los diseños hasta ahora conocidos. Los amantes de la marca del trébol entre ellos Guglielmo Mártire —no terminarán nunca— y en verdad con razón de lamentarse porque este modelo no entró nunca en producción.

Giugiaro salió de Bertone para ir a trabajar con Ghia. Aunque puedan haber otros motivos, el principal y más conocido que motivó el pase fue de orden remunerativo. Giugiaro estaba cansado de contribuir con su excelente trabajo al progreso de Bertone sin que sus ingresos aumentaran más allá de un simple sueldo y fue a Ghia con su bagaje de ideas y capacidad en busca de la mejora económica. Ni bien estuvo dentro de la compañía, ésta fue adquirida por la Rowan Controller Co. y nuestro conocido Alejandro De Tomaso fue nombrado **"Amministratore Delegato"**. Ghia no había tenido grandes éxitos como carrocera, su última pegada había sido el Vallelunga DeTomaso, pero de Ghia sólo llevaba la marca porque el trabajo había sido realizado por Pete Brock. La aparición de Giugiaro y DeTomaso pronto se hizo sentir. Su unión alcanzó a producir diez autos que fueron diez éxitos impresionantes. En 1966 se presentaron cuatro en el Salón de Turín: Maserati Ghibli, DeTomaso Mangusta, DeTomaso Pampero y el pequeño utilitario Fiat Vanessa, dedicado a la mujer y pensado para satisfacer sus necesidades de autotransporte y acarreo de elementos de uso y consumo doméstico (vulgo morfi).

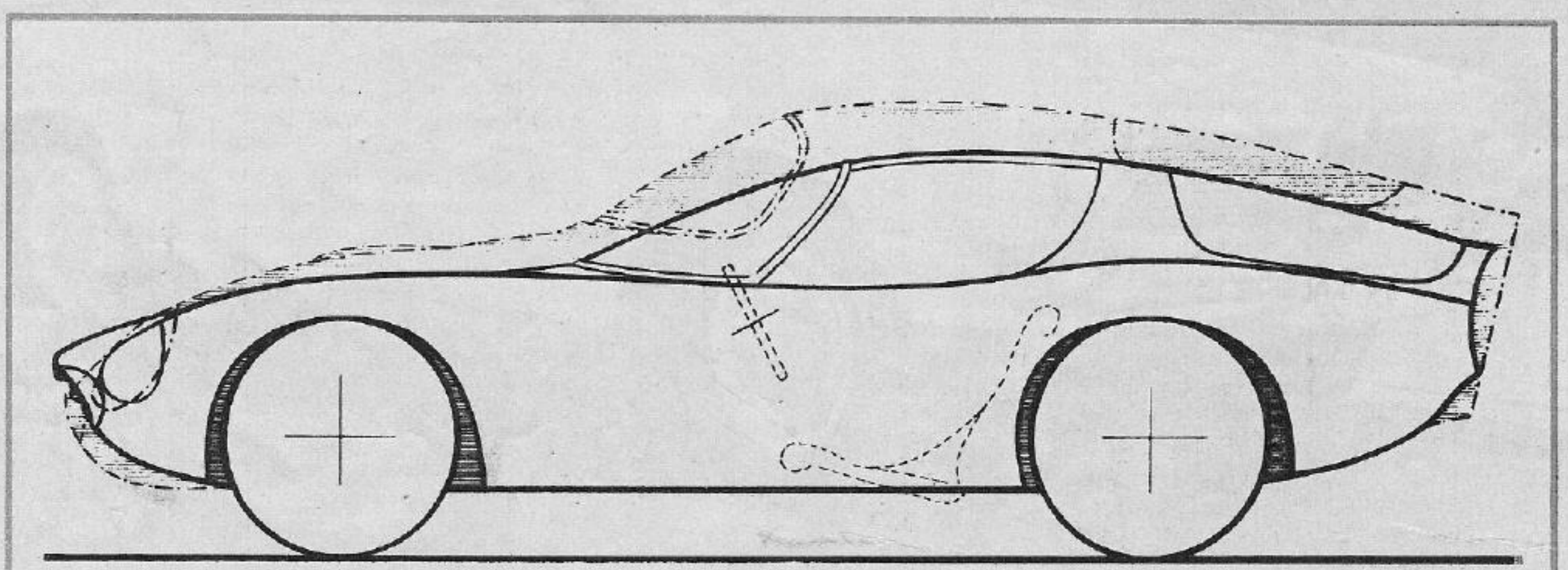
Los nuevos modelos de Ghía no tenían ningún parentesco con los que conocían de dicha firma. Estos eran diseños limpios, de líneas aguzadas, grandes planos lisos, parabrisas muy acostados y colas agazapadas, que atraían multitudes a los stands de la exposición. Para orgullo del diseñador, la Ghibli y el Mangusta entraron rápidamente

→





GIORGIO GIUGIARO



Arriba izquierda:
He aquí las pruebas de la infamia... las trenzas de mi china y... No, perdón... el Alfa Romeo 1300 Junior netamente inspirado en el diseño que realizara Giugiaro para el Alfa 2 litros.

Arriba derecha:
Dentro de la fecunda obra realizada por nuestro hombre para Fiat, se incluye esta reciente creación para los Fiat 850 Sport Spider.

Abajo:
El perfil del Alfa Romeo Giulia Canguro carrozado por Giugiaro comparado con el modelo que aparece en sombreado, y que resulta ser el perfil del Tubolare T. Z. (Alfa Romeo carrozado por Zagato). El diseño de Giugiaro, además de ser posiblemente el más hermoso por él realizado, fue el primer auto del mundo en el que se suprimieron las colizas en favor de la aerodinamia.

en producción y hoy circulan por las calles de Europa. La Ghibli, en particular, contribuyó grandemente al resurgimiento de Maserati en el mercado de autos de estirpe sport, y actualmente —lo que nunca— está vendiendo considerablemente más que Ferrari. El Mangusta tiene una historia más exitante aún. Diseñado sólo para hacer un "show car", fue originariamente pensado para un chasis de Bizzarrini. Fue adaptado al bastidor tubular central DeTomaso, y tuvo tanto éxito en la exposición turinesa que el propio DeTomaso y la Rowan se dieron cuenta del negocio que resultaría comercializarlo. Hoy en día, entre las construcciones principales de Ghía y Automobili DeTomaso, se levanta una nueva planta de montaje en la cual se arma un Mangusta por día.

En 1967 el éxito volvió a repetirse en el Salón de Turín con el Thor, versión Giugiaro del Toronado Oldsmobile, y el Iso Rivolta S 4 de cuatro puertas. Este último era tan perfecto que bien podría haber sido tomado como modelo por la industria americana, ya que aportaba ideas y soluciones renovadoras en el tópico de transportar varias personas velozmente, elegantemente y sin riesgos. Giorgio Giugiaro demostraba que podía encarar cualquier tipo de proyecto con igual criterio y eficacia. Uno de sus últimos aciertos llevados a la producción en serie es la Fiat Dino. Giugiaro salta de los autos grandes a los chicos, de los señoriales a los deportivos, de los económicos a los fastuosos, con una facilidad increíble. Trabaja con una celeridad y un conocimiento de lo que hace que dejaría estupefacto a más de un colega, y tanto produce que hoy ya existen los modelos que saldrán de su estudio para convertirse en autos "de veras" en años venideros.

En 1967 Giugiaro dejó Ghía para trasformarse en un independiente, aunque ahora no sólo trabaja con Ghía sino con varias casas carroceras.

En Ghía, Giorgio, de apenas 30 años de edad, no ganaba más que un aprendiz de los centros estilísticos de Ford o GM en Estados Unidos, diseñando 19 carrocerías completas en dos años, mientras el aprendiz del ejemplo en ese tiempo no hubiera obtenido vía libre para hacer más que manijas de puertas o formas de focos traseros. Ahora no gana mucho —o tanto como si hiciera lo mismo en USA— pero tiene una compañía propia, junto a otros tres socios que lo impulsaron financieramente. Ital Design —tal el nombre de la compañía— no es muy grande, pero cuenta con el personal suficiente como para ser algo así como el centro estilístico del mundo: 80 vocetistas y unos 20 artesanos (carpinteros, modelistas, maquetistas, tapiceros, etc.), todos bajo la dirección de Giugiaro, himself. El último trabajo presentado por Ital Design es el Bizzarrini Manta, que trae nuevos conceptos al tapete de los autos de alta performance, y hay todavía una decena de coches sin presentar que pueden ser tanto o más revolucionarios que el Manta!!! Esta celeridad de trabajo se debe a que Giugiaro trabaja primero en plano y luego en perspectiva. Cuando tiene logrado el modelo en los tableros se manda hacer directamente una copia en escala 1:1, evadiendo las escalas menores. De allí salen las plantillas que se entregarán a los modelistas, quienes obtendrán en poco tiempo el modelo terminado en yeso a tamaño natural. El negocio de Ital Design es un poco ganarle al tiempo. Todavía joven, con todo un futuro por delante, y con la cada vez más cierta perspectiva de convertirse a corto plazo en el reconocido Maestro de los Maestros, Giorgio Giugiaro cuenta a los treinta años con una lista de más de cuarenta trabajos concretados exitosamente, lo que para otro no tan dotado como él podría ser suficientemente como para morir contento consigo mismo.

Sin embargo esto es para Giugiaro apenas un corto pasado de trabajo que sirve solo de cimiento para un largo futuro de genialidades.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PANORAMA EUROPEO

SEIS HORAS DE BRANDS HATCH. — El domingo 22 de junio se disputó en el circuito de Brands Hatch, en Inglaterra, el International Tourist Trophy; una carrera de seis horas reservada para automóviles de la categoría "Saloon".

La carrera constituyó un duelo constante entre el BMW 250 y el Ford Escort 1.300 conducido por John Fitzpatrick y el antiguo corredor de Fórmula, Trevor Taylor. El BMW mantuvo la punta durante casi toda la prueba, pero en dos oportunidades fue superado por el Ford, el que finalmente se clasificó segundo.

El Porsche de los germánicos Rold Stommelen y George Loos —que en las primeras horas de carrera estuvo en el pelotón de punta— tuvo que retirarse por averías.

GRAN PREMIO DE LA LOTERIA. — Importantísima carrera disputada en el Autódromo de Monza y reservada para máquinas de Fórmula 2. Esta carrera —de gran "clima"— da la oportunidad a los pilotos de participar en plena temporada europea de Fórmula 1, en una carrera de la Fórmula inmediatamente más chica pero infinitamente más deportiva. Así nos confiaron muchos de los actores cuando estuvieron en nuestro país el verano pasado. La Fórmula 2 no se ve envuelta en los intereses y otras malas yerbas que perjudican a la Fórmula más grande.

Tres casas constructoras: Tecno, De Tomaso y Ferrari, confirmaron con cierta anticipación su participación en la prueba de la Lotería disputada el domingo anterior.

Ferrari llevó sus monopostos "Dino" movidos por el motor de 1600 cm³ y seis cilindros que tuvimos oportunidad de ver en nuestro país, aunque la versión '69 ha sufrido algunas modificaciones respecto al modelo de 1968. Entre los cambios aplicados se incluyen las cuatro válvulas por cilindro, con la tapa de las mismas en una versión más moderna. Los tres pilotos elegidos por Don Enzo para llevar sus coches por esta carrera fueron: el británico Derek Bell, el suizo Gianclaudio Regazzoni y el italiano Ernesto Brambilla.

Por su parte, De Tomaso, el argentino, con su nuevo prototipo de Fórmula 2 se constituyó en una de las grandes novedades de la carrera de Monza. Un diseño totalmente nuevo de carrocería, motor Ford-Cosworth y Jonathan Williams al volante, serían las armas con que De Tomaso intentaría repetir una vez más la victoria que se le ha venido dando durante tres años consecutivos.

Por último, Tecno presentó tres vehículos impulsados por motores Cosworth y que fueron conducidos por el francés François Cevert, el sueco Ronnie Peterson y el italiano Nanni Galli.

Pero estaba escrito que la victoria no sería para ninguno de los tremendos candidatos si no para un Brabham y para el británico Robin Widdow. El piloto recorrió los 258,750 kilómetros en un tiempo de 1h12m 03s a una velocidad media de 215,435 km/h. Segundo, y con diferencia de pocos segundos, entró otro Brabham conducido por el inglés Westbury y tercero fue un Tecno, el del francés Cevert. Cuarto otro Brabham, el de Guthrie y quinto Dereck Bell con Ferrari.

Nanni Galli, piloto número uno de la Tecno y gran favorito a ganar la prueba se retiró al promediar la carrera, al quemar una junta y cuando punteaba sin dificultad.

Jonathan Williams, ganador de las tres últimas ediciones de esta competencia, estuvo hasta el final en los primeros puestos con el nuevo modelo de la casa De Tomaso. Pero como dijo el que lo dijo, "las carreras se ganan cuando baja la bandera a cuadros", y el pobre don Jonathan no se pudo dar el lujo de anotarse el cuarto poroto. Tres vueltas antes de finalizar el asunto, tuvo que detenerse en el box por unos minutos al desprenderse el filtro de aire. Y allí se acaban las noticias del Gran Premio de la Lotería.

RALLY DE ENDURANCE. — Sospechamos que hacia fines de semana pasada finalizó el Gran Premio de Duración que protagonizó él solo, nuestro Germán Sopeña por las carreteras del Viejo Mundo. Desembarcado en Roma, presto dirigió proa a Milán y a Módena, haciendo etapa en Ferrari y Maserati. De allí hacia Portofino para dirigirse por Suiza a París, donde cambió la incomodidad de los boletos de tren por un Renault R6 cedido gentilmente por las Ussines Renault (en calidad de préstamo). Mientras tanto nuestro joven raidista se mantenía en contacto con su madre patria amenazando de continuo que si las cosas seguíanle yendo como hasta entonces, sería muy difícil su regreso a ésta. Después se fue a Amsterdam, Londres, Madrid... y Buenos Aires. Aunque nadie sabe si su retorno no es más que una detención en boxes para reabastecerse y continuar su delirante tournée

el "santo y seña"

-es RAMCO-



RAMCO
BAR-FLEX

es lo más avanzado en diseño y calidad que se produce en aros para pistón.

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

Solicítelos al agente de su localidad

SEÑORES, NO HAGAN OLA

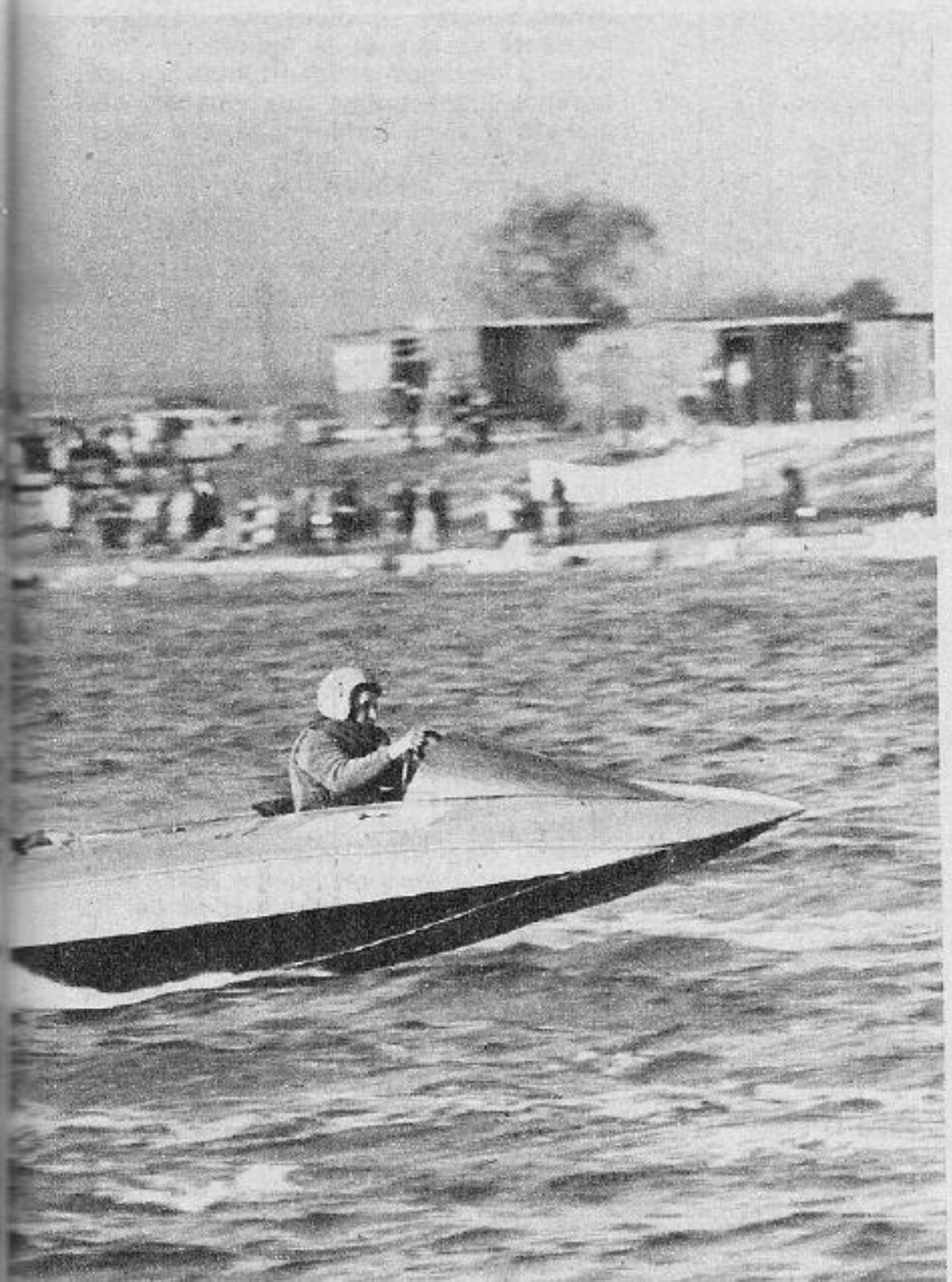
**Una jornada plagada de desaciertos.
Un número de lanchas pocas veces igualado
para un público escaso.
Pilotos del interior que, por fallas de organización,
pasan inadvertidos. Los mojarreros
casi terminan corriendo de noche.
Una fuerza libre de verdad
y otra de mentira. La largada de la clase Turismo**

La largada de la carrera para la clase Turismo. Guiados por una lancha piloto, los participantes comienzan a picar y a tirar agua para todos lados.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Jorge Regnícoli ganó la clase Turismo "IT" con la Orca, impulsada por un Johnson 110 HP.



Dice un viejo refrán: "Líbrame de mis amigos que de mis enemigos me cuido yo". La motonáutica podría decir lo mismo, partiendo de la base que los que organizaron (de alguna manera hay que llamarlo) la jornada del acuódromo, sean amigos de la motonáutica y no saboteadores al servicio de algún otro deporte.

De entrada no más hubo pilotos que tuvieron dificultad para penetrar en el recinto de los boxes con el trailer a cuestas. Una vigilancia policial que excedió en mucho las verdaderas necesidades del espectáculo (sobre todo en la zona de los boxes), era la encargada de controlar quiénes entraban o salían del recinto, y sólo mediante la buena voluntad de ellos pudieron entrar con su automóvil remolcando el trailer algunos corredores.

COSAS Y CARRERAS

Al llegar nos recibió Néstor Sarthou que, justicia es decirlo, se preocupó constantemente por ayudar en lo que pudo. Empezamos a mirar las lanchas con el programa que nos habían dado y vimos que había una buena cantidad que no figuraban. Según parece hubo algunas que llegaron el sábado por la noche; pero como se nos había dicho que la inscripción finalizaba el miércoles, pensamos que el programa lo íbamos a encontrar completo. También nos dijeron que vino gente del interior, y puede que sea cierto; pero los que como nosotros queríamos conocerlos y tratarlos, tuvimos que ubicarlos de a uno ya que no hubo ni siquiera la menor presentación de los mismos. Anduvimos tratando de encontrarlos largo rato, pero luego abandonamos y nos resignamos a que se lleven un recuerdo muy pobre de nosotros.

La primera carrera que se disputó fue la de Anexo "P", lanchas completamente standard y para pilotos que no hubieran ganado ninguna carrera de la F.M.A. con puntos para el campeonato argentino como mínimo en los dos últimos años.

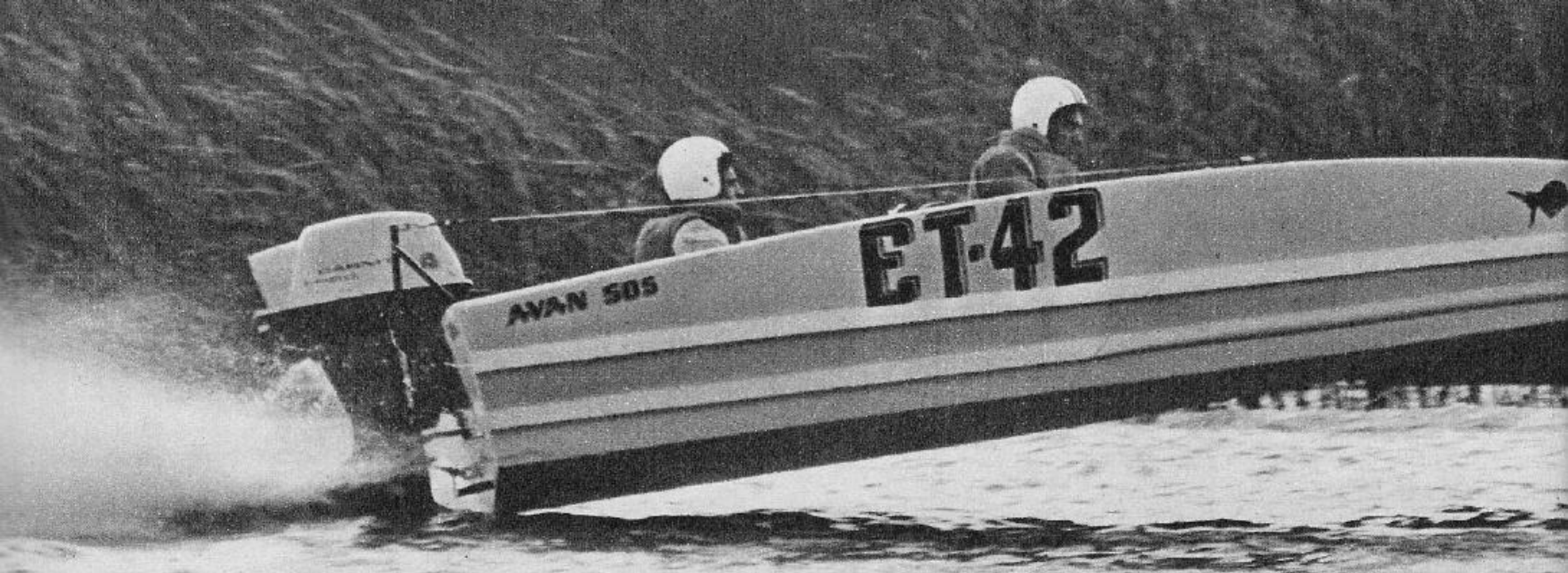
La clase Anexo "P" cumplió muy bien su cometido de fomento, ya que agrupó a una crecida cantidad de inscriptos. Hubo poca lucha por los primeros puestos en las respectivas categorías, pero el objeto principal, que era el de atraer más pilotos, estaba cumplido. (Uno de ellos nos resultó sumamente simpático ya que es homónimo de Héctor Boniface y muy parecido a nuestro Campeón Metropolitano de 1968.)

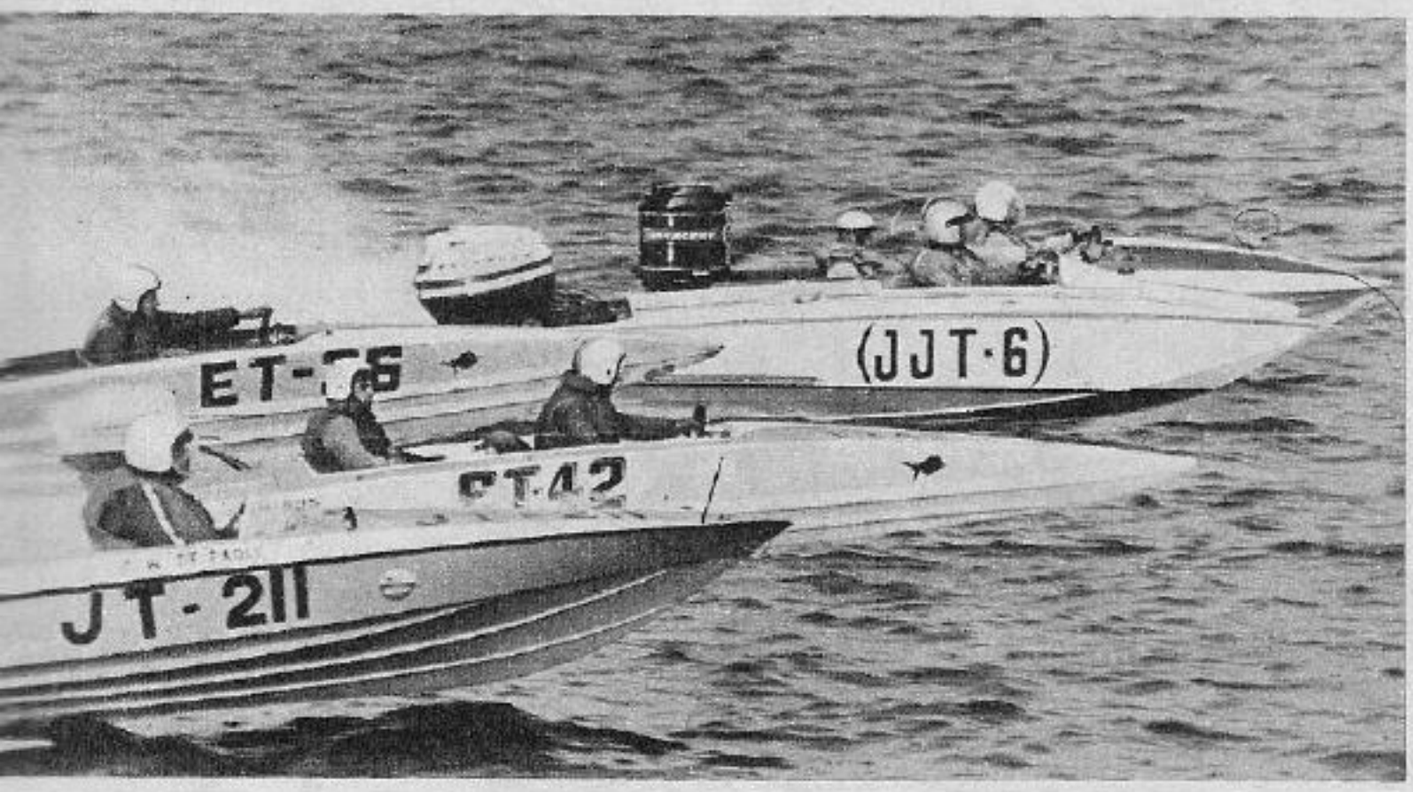
Se largó después la competencia de los hidroplanos de carrera categoría OD. Se corrió en un circuito "chico" que no llegaba hasta la zona de boxes, por lo que los que presumíamos de periodistas inquietos, nos quedamos sin ver nada. Claro que lo mismo le ocurrió a todos los que estaban en los boxes, que a la postre son los que técnicamente deben sacar más provecho de las competencias y que representaban un 50 por ciento del escaso público presente.

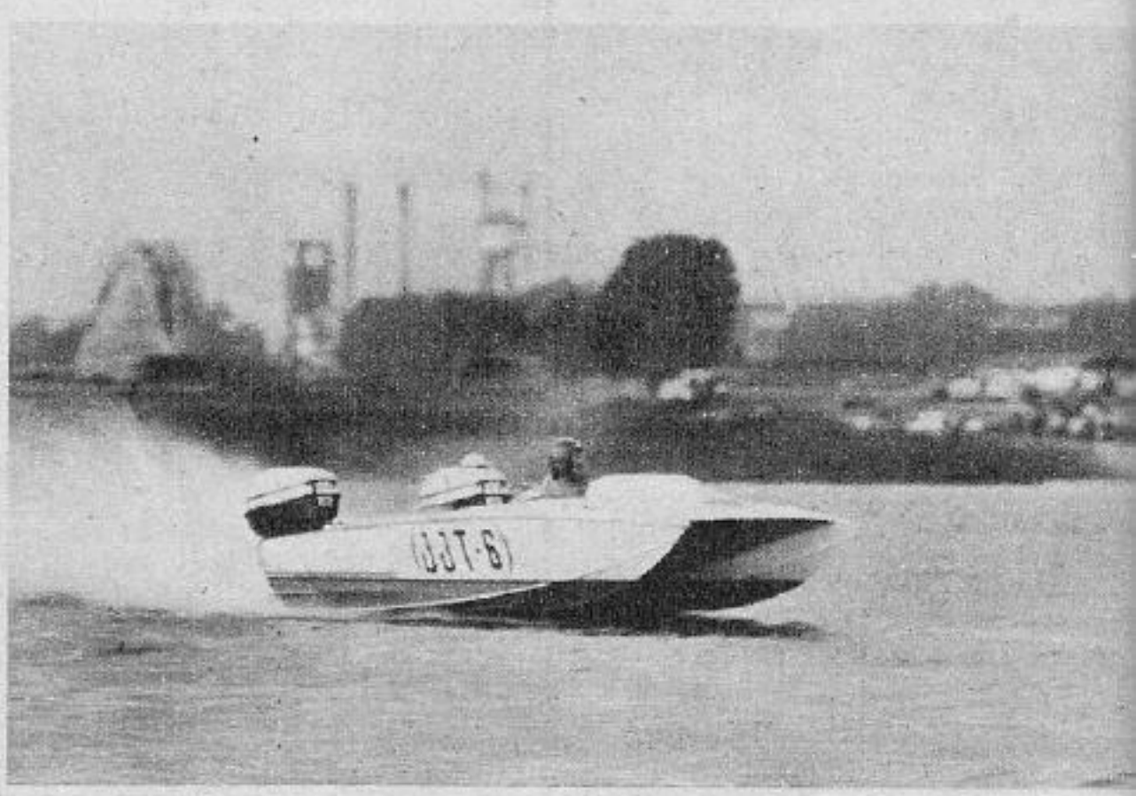
En el mismo circuito chico se corrió la reservada para BT, CT y DT ante la sorpresa de Breton (compartida por varios más) que piensan que la DT anda lo suficientemente bien como para dar también la vuelta por el juncal.

El ingreso de las Mojarras al circuito levantó el espectáculo. Ocho dijeron presente en la rampa, pero sólo siete en la largada. Juan Viaggio no pudo hacer arrancar a su Lau-

→







En la categoría "ET" se impuso Horacio Anglada con una Avan 505 con un Carniti 55 HP.

Apenas largada la clase Turismo (todas las clases juntas), se insinúa Gerardo Lorenzino ya en la punta.

Un nuevo catamarán estrenó Lorenzino en la carrera. Se trata de la Mister Sodio IV. Ganó la clase "JJT".

ra y contempló resignado desde el borde una carrera que perdía con él a uno de los principales animadores. Guillermo Mártire, con Miss Admiral, ocupó la vanguardia en la primera vuelta hasta que la rotura de un pontón lo comenzó a relegar. Alfredo Mathessius, que todavía no había ganado en ese escenario, pasó al frente y comenzó a alejarse. Mártire perdía en cada curva trozos de pontón y de telgopor de relleno, pero recién en la tercera vuelta comenzó a aflojar un poco. El resto de los competidores tenía una vuelta menos. Cumplidas las diez vueltas, la Estrellita V se impuso a Miss Admiral (la embarcación representante de la escudería motonáutica "La Idea Fija"). Pero para sorpresa de todos, siguieron "pata a fondo" cinco vueltas más. La explicación que dieron fue muy sencilla: o no hubo bajada de bandera, o si la hubo, fue tan poco visible que no se dieron cuenta. En la duda, optaron por seguir corriendo y solamente se detuvieron cuando empezaron a ver en el circuito lanchas que no tenían nada que ver con las Mojarras y que habían salido a probar. Hace poco tuvimos oportunidad de ver la llegada de las 500 Millas de Indianápolis. La bandera a cuadros parece un molino de viento: la agitan "con todo" y a los saltos. El objeto es sencillo: los pilotos, que vienen jugándose la vida, tienen la atención puesta en el volante y para distinguir una seña precisan que ésta sea bien visible. Por otra parte, no era la forma correcta de parar a los corredores dejando que salieran otras lanchas al circuito. La bandera roja, tímida y estática, que se alzaba desde el bote, no podía ser vista, ya que cuando se aproxima un corredor a la llegada siempre mira hacia la meta.

No terminaron allí las cosas. Mártire, que muestra una peligrosa tendencia hacia las investigaciones submarinas, tenía introducción de agua por el pontón roto. El acuódromo tiene una sola rampa y bien chica, de modo que cuando la Miss Admiral fue a salir, el lugar estaba ocupado y hubo grandes corridas para evitar que fuera al fondo.

Ya el día anterior se había puesto de manifiesto el problema de la rampa. Gerardo Lorenzino había llevado su catamarán nuevo y lo estaba probando. En una de esas rompió un pontón y empezó a hacer agua. Buscó un lugar para salir y no lo encontró. En el lago de Palermo, en situaciones semejantes, la solución era sencilla: se apuntaba a la orilla y se embicaba la lancha (referencias a Serra Lima, Viaggio, etcétera). En el acuódromo no es posible ya que lo rodea un muro, que además de provocar rebote de ola impide las embicadas. Lorenzino, mientras pensaba en esto, sabía que su única solución era meter la trompa en la rampa, y hacia allí se dirigió. Para desgracia suya estaba ocupada, y cuando viró para seguir, la lancha se "sentó" y al agua fueron el catamarán y los dos Evinrude 115 HP. Con el espíritu de siempre, Lorenzino y muchos amigos sacaron la lancha y marcharon a la fábrica de Enrique Jornet Rojo, no muy distante, que la puso a total disposición. A las tres de la mañana ya estaban secos y andaban los motores. A las siete un carpintero reparaba el casco y a las diez estaba Mister Sodio IV en el agua. Poco premio a tanto desvelo; por no esperar a que cargara nafta se largó la competencia de Fuerza Libre (la de verdad, porque hubo otra de mentira) y Lorenzino perdió una vuelta.

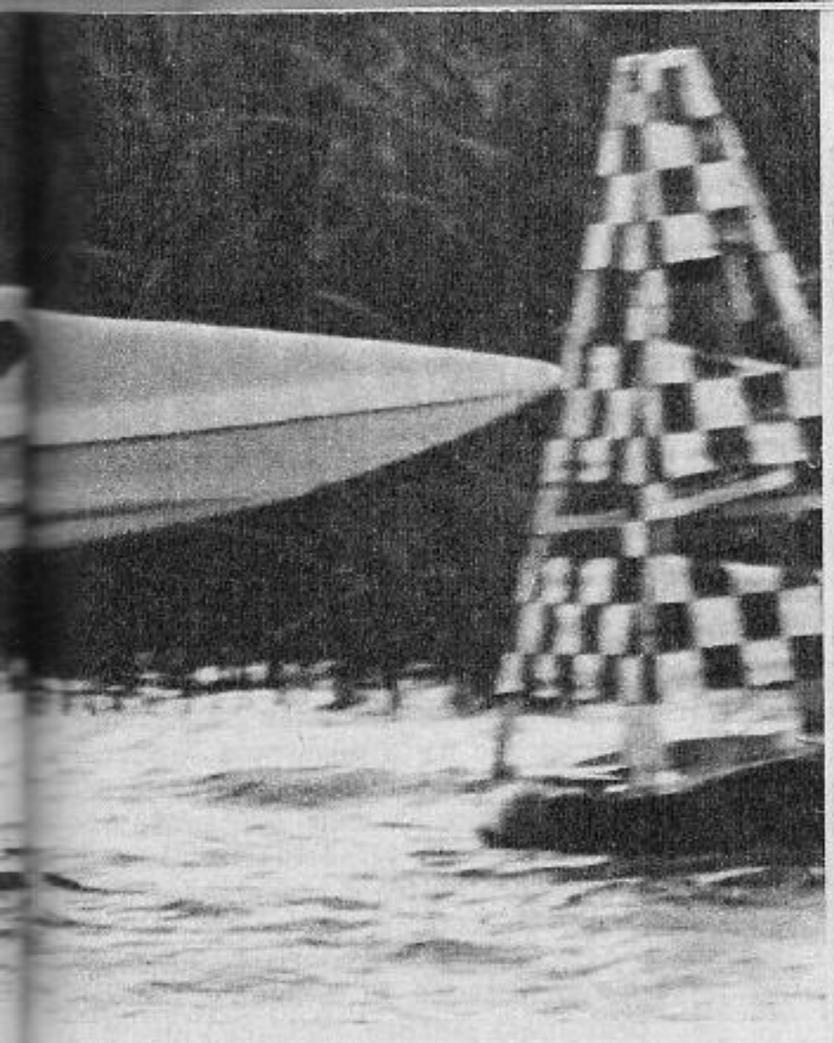
Así las cosas, todo el mundo empezó a vibrar con la lucha entre Soriano y Reverdito que a lo largo de varias vueltas se divirtieron (Soriano no tanto ya que se le rompió un pontón); y decimos se divirtieron porque aunque todos creían que estaban corriendo y ellos también, no era así y los detuvieron. ¿Clarito, verdad?

Se largó después la de Turismo. Bueno, decir largó es simplemente una expresión, ya que desde la orilla se oían los golpes que se daban las lanchas entre sí. Según los largadores, en la primera pasada no estaban correctas las lanchas y dieron otra vuelta más. Lanchas que se cruzaban de la cuerda al borde exterior, otras por delante de la lancha piloto, y al final, largaron, al decir de los que estaban cerca, con muchas lanchas adelantadas. En la "ET" Anglada se impuso sin problemas después que Robino se quedó sin nafta yendo primero; Carlitos Zucati tuvo fallas de motor y quedó lejos. Jorge Regnícoli, que corrió con varias vueltas de motor menos que de costumbre, se impuso en la IT; Alberto Reverdito, con un aparato novedoso, ganó en la JT (¿pero es de la JT ese aparato?) y Gerardo Lorenzino, en su debut con el catamarán que fuera del "Ñato" Regnícoli, se adjudicó la JJT.

Se corrió después fuerza libre, donde Pedro Soriano sigue mandando.

Terminaba así una nueva jornada motonáutica. El día no había ayudado a la asistencia de público, pero la escasa afluencia del mismo superó los cálculos más pesimistas: según se nos informó 350.000 pesos en concepto de entradas (a 200 cada una, hacen 1750 personas que pagaron).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



CLASIFICACION

Anexo "P", hasta 45 HP

Pos.	Embarcación	Piloto
1º	Matraca	Marcos Gantes
2º	Gundy	Fernando Salcedo
3º	Rucucu	Héctor Boniface
4º	Yoyi	Alberto Zuliani
5º	Todos los días	Silvia Girardoni
6º	Juany	Svatepluk Malinsky
7º	Analía II	Mario Porta

Anexo "P", hasta 60 HP

1º	Haragana	Osvaldo Tózzoli
2º	Codinet VI	Juan Jarmezuk
3º	Miriam	José Preiti
4º	Canopus	Jorge Swartz
5º	Aguamé	Agustín Gregorio
6º	Cambacuá	Adolfo Nazabal
7º	Obu	Eduardo Pane

Anexo "P", hasta 105 HP

1º	Robert Hui	Roberto Acuto
2º	Califa	Adolfo Czubarco
3º	Guisa	Carlos Fichino
4º	Gong	Enrique Michik

Anexo "P", hasta 125 HP

1º	Marali	Francisco Omelia

Categoría OD, hidroplanos de carrera

1º	Bucky	Angel del Río
2º	Monique	Horacio Morales
3º	Chita XVI	Osvaldo Armini

Turismo fuera de borda

1º	Toco Fondo	Daniel Canestrari
2º	Swing	Lucio Pensa
3º	Delta Marine III	Jorge Fetonte
4º	Elliot Ness II	Gastón Bretón

Categoría "ET"

1º	Pata Pata	Horacio Anglada
2º	Virada I	Roberto Bardon
3º	Galleta	Carlos Zucati

Categoría "GT"

1º	Black Power	Osvaldo Rodríguez

Categoría "HT"

1º	Gundy	Fernando Salcedo

Categoría "IT"

1º	Orca GT	Jorge Regnícoli
2º	Río Bravo	Miguel Passini

Categoría "JT"

1º	Delta Marine	Alberto Reverdito
2º	Júpiter	José García Girart
3º	Escorpio	Horacio González
4º	Tabo	Waldemar De Paoli

Categoría "JJT"

1º	Mister Sodio IV	Gerardo Lorenzino

Categoría Fuerza Libre

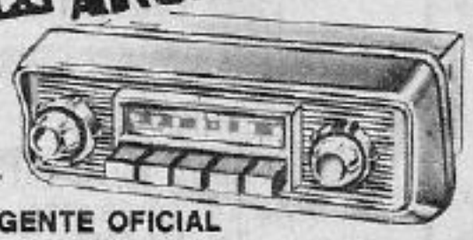
1º	Algramar	Pedro Soriano
2º	Tabo	A. Hernandorena
3º	Mister Sodio IV	Gerardo Lorenzino
4º	Escorpio	H. González García
5º	Mojarra	Norberto Buscaglia

Categoría Mojarra

1º	Estrellita V	Alfredo Matthesius
2º	Miss Admiral	Guillermo Mártire
3º	Ficha	J. Pacheco Alvear
4º	Mojarra	Norberto Buscaldi

sugerencias PARABRISAS CORSA

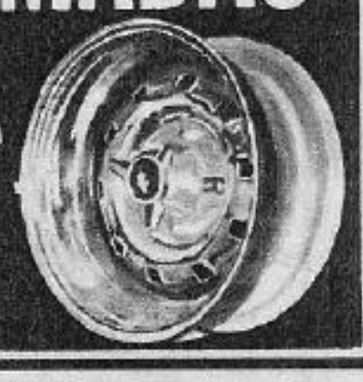
StereoVox
PRODUCTO DE
AUTOVOX ARGENTINA S.A.



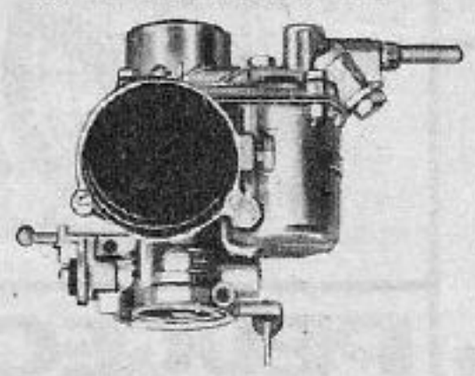
AGENTE OFICIAL
AUTO - RADIO DOS
Disponemos del modelo adecuado para su coche. El más amplio stock de Marcas.
Avda. DE LOS INCAS 4733
IBERA 1522, esq. Libertador

REPUESTOS DKW - AUTO UNION
D.K.TODO
MONROE 2691 T.E. 73-5023
REPUESTOS - ACCESORIOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
PARTES DE CARROCERIAS
NUEVA DIRECCION
MONROE 2691 T.E. 73-5023

LLANTAS CROMADAS
UNICAS CON
GARANTIA ESCRITA
POR 12 MESES
VICAR S.C.A.
Av. Juan de Garay 2356 - T. E. 26-5347



LA CARBURACION
PARA SU
RENAULT
DAUPHINE Y 4 L
DEBE SER
CARCION



SIEMPRE CON LA GARANTIA DE LAS AFAMADAS BOMBAS DE NAFTA CARCION
CARCION
CANNING 1801 - Cap.
T. E. 72-9086

ACCESORIOS DEPORTIVOS
Palancas al piso • 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. e I.
Paraná 734 - Cap. - Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

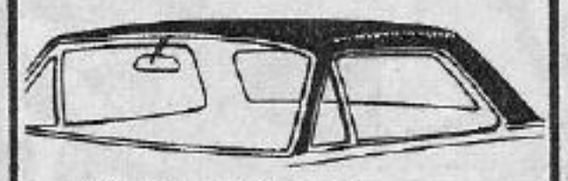


LO MAS NUEVO EN LA ARGENTINA!...
NUEVAS LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR
Fabrica y distribuye: CASA DAVID S.A.
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

FUNDAS
LIN-TAP
y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



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



TECHOS VINILICOS	$ 9.500.-
PLAFONES INTERIOR PLASTICO	$ 9.500.-
ALFOMBRAS LANA JUEGO	$ 11.900.-

CONCORDIA 1410
T. E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)

TOTALMENTE
nuevo
INSTRUMENTAL
ida



AMPERIMETRO
MANOMETRO DE ACEITE
TEMPERATURA DE AGUA
TEMPERATURA DE ACEITE
VACUOMETRO • VOLTIMETRO
PRESION DE COMBUSTIBLE
INDICADOR DE COMBUSTIBLE
LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTAL PARA EL AUTOMOTOR
CASA cadi S.A.C.I.
Warnes 1055 - T. E. 55-3832 y 54-8914
Bs. As.

ACONCAGUA
MANAGUA
MARCAS REGISTRADAS
LA CRUCETA MAS "TUERCA"
SUPER-REFORZADAS, AGUANTAN EL USO Y ABUSO EN LA TORSION
PARA DE CARLO 600-700 c.c. - ISETTA - MOTO FURGON SIAMBRETTA ETC.
Fábrica y Distribuye:
POMOTEX S.A. MORON 4046/50 · Bs. As.
T. E. 69-0123 y 4257

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

ULTIMA NOVEDAD "MODELO ESPACIAL"



Casco de linea moderna, reúne todas las cualidades que pueda requerir el **corredor más exigente.**

Hemos recibido una partida limitada de cascos y antiparras.

Fabricado en resina **POLIESTER Y FIBRA DE VIDRIO**
Colores: **blanco, rojo y azul.**

SU PESO ES SOLO DE 700 GRAMOS
HOMOLOGADO EN EUROPA

Representante exclusivo

GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.

Avda. PUEYRREDON 981 Bs. As. - T. E. 84-8947 y 9951
Hay zonas disponibles para distribuidores.

CLIMAX
IMPORTADO DE ESPAÑA

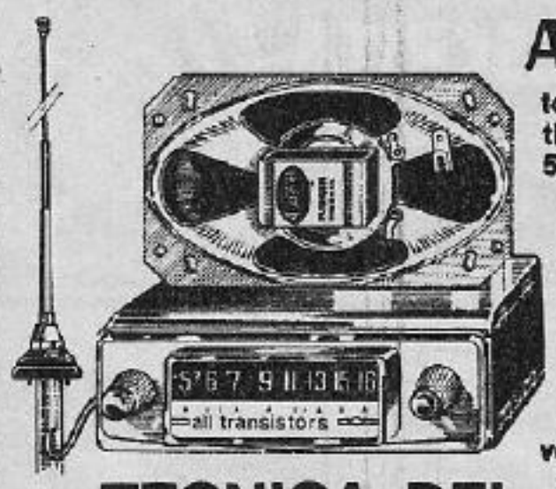
RASTROJERO DIESEL

0 KM. - USADOS
TODOS LOS MODELOS
AMPLIA FINANCIACION
LINEA COMPLETA

REPUESTOS Y ACCESORIOS
CONCESIONARIO OFICIAL

SUAREZ ASIN AUTOMOTORES
Av. CORDOBA 5165
Tel. 773-0361

AUTO RADIOS



totalmente transitorizadas para todo tipo de automotor con garantía por 5 años.

- **Sintonía a permeabilidad.**
- **Botonera con memoria y**
- **Modelo Universal con parlante y antena.**

precio total
$ 5.990.-

venta y colocación

TECNICA DEL PLATA S.C.A.
Corrientes 6391, T. E. 55-6471

VERONESI - PIANIGIANI

CONCESIONARIOS

FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

Para su automotor compre Ud. lo mejor

3H
PROBADA CALIDAD DE PRODUCTO
GARANTIA DE UN ARRANQUE
IMPULSORES

BUJES FREMO



DE BRONCE FOSFOROSO

¡EXACTAMENTE A MEDIDA!

A PRUEBA DE USO Y ABUSO EN LA FRICCION SE FABRICAN A MEDIDA SUPER MEDIDA Y BUJES ESPECIALES.

PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.



ES OTRO PRODUCTO
MANAGUA
DISTRIBUYE:
POMOTEX S.A.
MORON 4046/50
T. E. 69-0123 y 4257 - Buenos Aires

PEUGEOT

Citroën

El surtido más completo de repuestos y accesorios

IMPORTACION - FABRICACION

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

PARA SU COCHE...

LA TECNICA MAS PERFECCIONADA EN RUEDAS

RUEDAS "F" de aleación

CIRCONIO TITANIO



CON LEGITIMO PERFIL PARA CUBIERTAS DE ALTA PERFOMANCE.
PERSONALICE SU COCHE.
¡UNICAS EN SUDAMERICA!

E. FLORES Y CIA.
FABRICA: **T. E. 758-0583 - PCIA. BUENOS AIRES**
OFICINAS Y VENTAS: **ALVAREZ THOMAS 2833 - CAP. FED**

AVISOS corsificados

Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pescadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persas 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 día jueves inclusive serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarla o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

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

VENDO PISTA MIAMI, 15 metros de recorrido, 4 pistas y trasformadores. Consultar: tel. 82-9393, de 15 a 18.30.

FORMULA-4 VENDO. Chasis Crespi. Nuevo Motor Renault preparado por Antelo. Todo sin estrenar, con trailer. Tel. 27-8151 (de mañana).

KART - Completo, listo para largar. Chasis y motor "FIAMH" - R.F. Repuestos y gomas. Muy barato. Ganador. Tratar: Sr. Alberto, Tel. 82-8694.

VENDO Torino 380 W 1968, 20.000 kilómetros reales, verde metalizado. Tratar: tel. 31-8569, de 15 a 19.

MG SPIDER 1961 - rojo, pintura y motor 0 Km. San Blas 1661, 2do. piso, Dto. D. Ver de noche o sábado y domingo. Tratar: Orlando Stefani, Tel. 59-7172 y 32-7844.

ESTA EN VENTA EL PEUGEOT AMARILLO DE OSVALDO LOPEZ, listo para largar, con la misma mecánica con que ganara en Concordia. Con el coche e incluido en el precio también se en-



tregan numerosos repuestos, entre ellos dos diferenciales. Oportunidad para quien quiera correr ya, con un auto de punta. Ver en San Pedro 5487, Capital Federal.

TALLER MECANICO especializado Peugeot, Fiat, Volkswagen; ajuste y afinación de motores, cajas de velocidades, suspensiones, frenos, servicios completos, etcétera. Repuestos legítimos, chapa y pintura. Witte Hnos. Olazábal 1645, altura Libertador 6100, tel. 78-4618.

VENDO KARTING con motor Siambretta 125 cc., 4 cubiertas nuevas, dirección a piñón y cremallera, las 4 ruedas montadas sobre rulemanes, eje trasero y varillas cromadas, volante deportivo. Urgente. Precio total $ 40.000. Contado. Tratar: S. Francisco Simonian, tel. 208-4663.

A TODOS LOS CORSAS: GRATIFICARE a quien me informe sobre el paradero de 10 estuches de Mentex sustraidos de BUGATTI Type 43, estacionado frente a mi domicilio, Carlos Pellegrini 887. (Quienes desean más información sobre lo ocurrido y mi Bugatti ¡Unica! pueden también escribirme a la dirección indicada). Con Mentex, como acompañante pensaba (y pienso) hacer el raid Buenos Aires-Alaska.

PEUGEOT 404, 25.000 kilómetros reales. Encendido transistorizado, carburador Weber 2 bocas, llantas anchas cromadas. Michelin. Instrumental completo. Car-stereo, radio, antena eléctrica. Tel. 46-2296, únicamente de 15 a 18.

RENAULT 1093 completo, listo para largar, dos relaciones de diferencial, 6 Michelin 135 x 15, 11 llantas, freno a disco en las cuatro ruedas, tapa y árbol Antelo. Vendo a primera oferta o permuto. Tel. 42-7876.

FIAT 750 - 66. Motor preparado por Caldarella, 150 km/h, aproximadamente, a 6.000 rpm, llantas anchas, con gomas nuevas, volante especial, cuentarrevoluciones y totalmente equipado, con 9.000 kilómetros reales. Vendo urgente, de particular a particular. Hay grandes facilidades. VIEYTES 1030 (altura de Haedo 4300), Florida.

JOSE SANTORO VENDE SU "DE CARLO 700", excelente estado. ¡CANCHERISI-



MO! Grandes facilidades. México y Luis S. Peña (quiosco de diarios, gran "gomía" de *Corsa*).

KART ZANELLA-D'ARMINIO, 125 cc. de cilindrada, preparado para correr 100 kilómetros reales, con repuestos y trailer, $ 100.000. Hay facilidades. Tratar: Sr. Jorge, Av. Gral. Mosconi 1851, S. Justo.

VENDO RENAULT 4 L, primera mano, de particular a particular. Color azul, radio. Modelo 1966. Muy buen estado. Vendo por ausentarme. Tel. 90-4573, señor Juan.

AUTO PEUGEOT, FIAT u otra marca 1966 en adelante. ACEPTO como parte de pago o permuta por departamento en Capital Federal. Tratar: Montevideo 431, 7º 3, tel. 46-8726.

VENDO conjuntos armados Filadelfia, para Peugeot y otras marcas. Piezas varias para la preparación de motores. Tratar: Viamonte 1604, tel. 40-9252.

FIAT 1100 -Modelo 61. ULTIMA SERIE, DUEÑO VENDE URGENTE. - OPORTUNIDAD. Chascomús 4712. Capital Federal. Ver diariamente después de las 17.

GRAN OPORTUNIDAD: Vendo motor "Yur" 11 para Kart, de competición, perfecto estado. Emilio Lamarca 3865, Capital Federal.

VENDO RENAULT 1093. SENSACIONAL: Mecánica Antelo, listo para largar. Un juego de gomas radiales, caja corta, dirección directa, butacas Baufer, ins-



trumental completo, color rojo Ferrari. Tratar: Donati Hermanos, Esmeralda 1365, Capital Federal, tel. 41-3635 y 42-0582, preguntar por Frega.

CUPE FIAT 1500 Anexo "J", vendo o permuto por Torino 380 W. Tratar: Librería, en Paraná y Pacheco, OLIVOS.

FERUCCIO BRUNO LIQUIDA SU BERLINA por ausentarse del país. Oportunidad única para juntarse con un auto realmente de punta, a un precio más que razonable. También entrega gran



cantidad de repuestos. Los interesados pueden verla en Reconquista 375, Villa Ballester o consultar telefónicamente al número 758-0408.

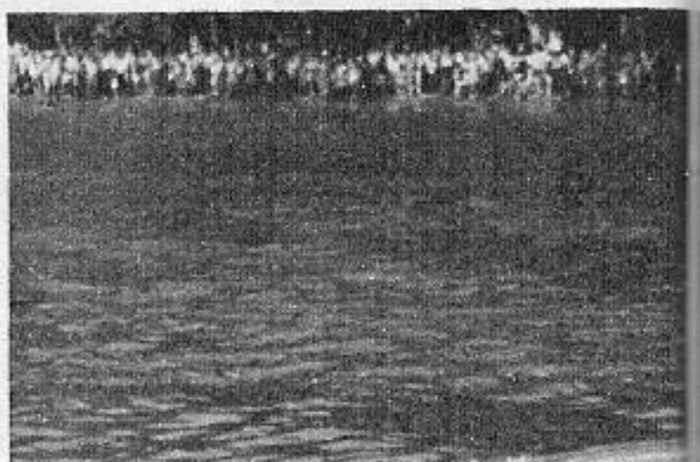
La tarifa de los avisos corsificados es la siguiente: Cada palabra $ 90 m/n., con un mínimo aceptable de 10 palabras. Para que los avisos corsificados puedan ser perfectamente claros, evitando abreviaturas confusas, destacamos muy especialmente que cualquier excedente de las diez palabras (mínimas) será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

S TILLERO
G NICOLI



JOR
REG

Uno de los más jóvenes y brillantes proyectistas argentinos.
Su actividad como corredor desde la época del "Bucky".
Las andanzas con su primo Horacio.
Su debut, sus "piñas" y sus campeonatos.
La figura de su padre, Gino Regnicoli, y un poco de historia



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

QUIEN ES QUIEN EN MOTONAUTICA

JORGE REGNICOLI

Jorge Regnicoli es una de las figuras más conocidas en el ambiente motonáutico. Como diseñador, como piloto, pero más importante como un verdadero caballero del deporte. Como alguien dijo una vez: "Jorge es un piloto tal que me animo a entrar en una curva a diez centímetros de su lancha con absoluta seguridad". Profundo conocedor de los más variados aspectos de la hidrodinámica, es autor de proyectos que en su comportamiento han demostrado la excelente bondad de los mismos. Junto con su tío Emilio y su primo Horacio se encargan de llevar adelante el "Astillero E. Regnicoli y Hno.", donde el ritmo de producción es tal que impidió el año pasado y, lamentablemente, parece que también lo hará éste, su intervención en la Buenos Aires-Punta del Este.

LOS COMIENZOS

En el año 1924 se establecieron Emilio e Higinio José Regnicoli y comenzaron la construcción de embarcaciones isleñas, reparaciones, acondicionamiento de motores de autos a condiciones marinas, etcétera. Su padre comenzó a correr alrededor de 1933. "Era una época en que no se homologaban records, pero igual se dio el gusto de ganar varios campeonatos. Siempre se recordará la famosa serie de diez carreras seguidas que ganó." Un detalle característico y muy poco conocido de la vida de Gino Regnicoli es que jamás corrió una lancha de su propiedad; siempre corrió con lanchas que le facilitaban sus clientes y amigos. Ello como reconocimiento a la dedicación de Gino que nunca cobró las horas de más volcadas en la preparación de los motores. Así ocurrió con Pablo Birger, a quien Gino le preparó su coche de carrera con el primer Ford 60 y luego con el 100 caballos.

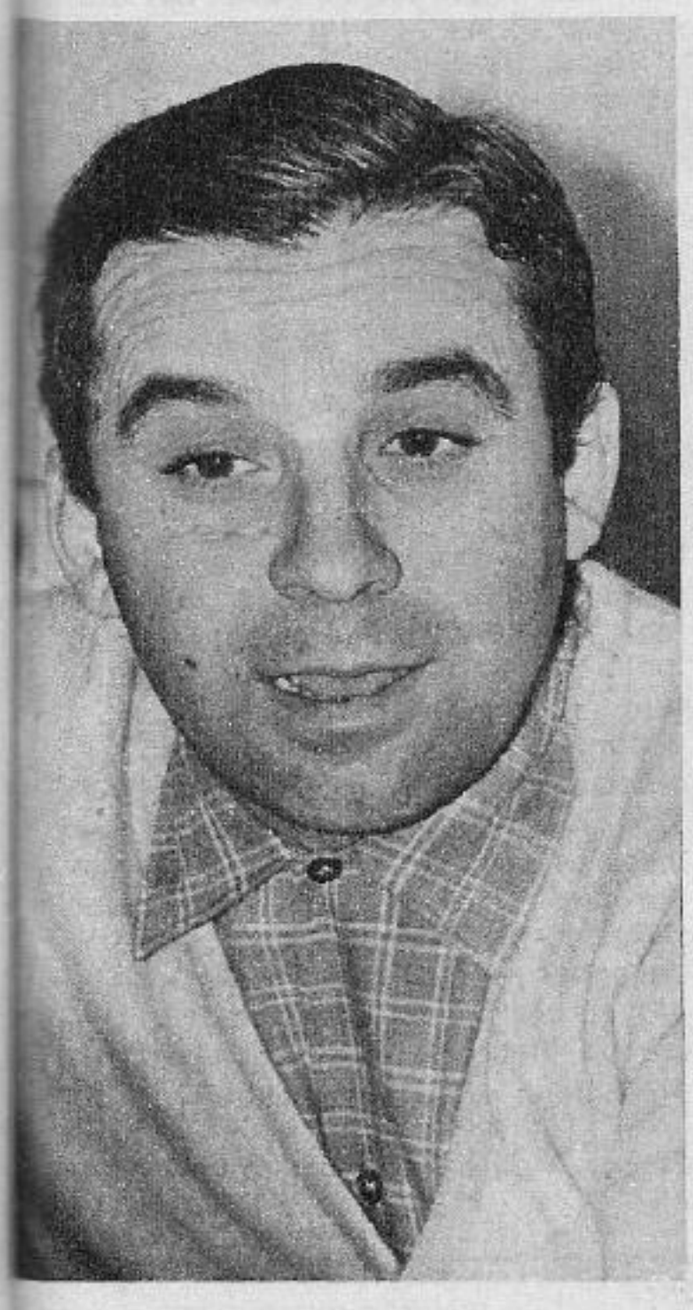
De esa época data una lancha que anduvo mucho, la Tentadora, una canoa isleña de unos 11 metros de eslora. La propulsión la daba un motor de avión Renault de 450 HP a 2.000 revoluciones, con lo que llegó a 112 Km/hora. El V-drive tenía multiplicador y según los que la vieron doblaba más o menos como la Orca de Jorge. Así encaminadas las cosas (un recuerdo para la serie de "Pizpiretas" que hicieron historia) todo andaba bien en el astillero hasta que en 1937 nace Jorge y para colmo de males tiene un primo que se llama Horacio.

UN PAR DE BUENOS REBELDES

"No recuerdo cuántos años teníamos, pero la escena sí es clara: junto con Horacio, desde un bote con una caña de pescar en la mano. Pero en lugar de anzuelo un bote de madera chiquito con los que corríamos carreras. Tengo patente la imagen de cómo lo hacíamos virar de uno a otro lado". Jorge Regnicoli salta de uno a otro recuerdo sin atribuirse la paternidad de ninguno; todo era con Horacio, las buenas y las malas. "A los 14 años fabricamos el primer motor de explosión que anduvo. Los dos primeros con compresores de auto y el tercero íntegramente hecho por nosotros. Eran dos cilindros y una biela y la vibración era tan grande que temblaba hasta el techo del astillero cuando lo hacíamos andar". En resumen, bajo la mirada de Gino y Emilio se dedicaban a cosas raras. Jorge Regnicoli es un muchacho tranquilo y respetuoso, como el que más de todos los reglamentos. Por ello llama la atención cuál fue la manera que tuvo de debutar en motonáutica de competición. "Estaba en el astillero viendo una regata que se corría enfrente. Casualmente yo tenía un bote de las mismas características que los que corrían y dos o tres del astillero, que estaban conmigo, empezaron a embalarme. Yo, que no precisaba mucho, me subí al bote y me puse a dar vueltas en el circuito. Ni quiero acordarme la que se armó ni del reto de mi padre".

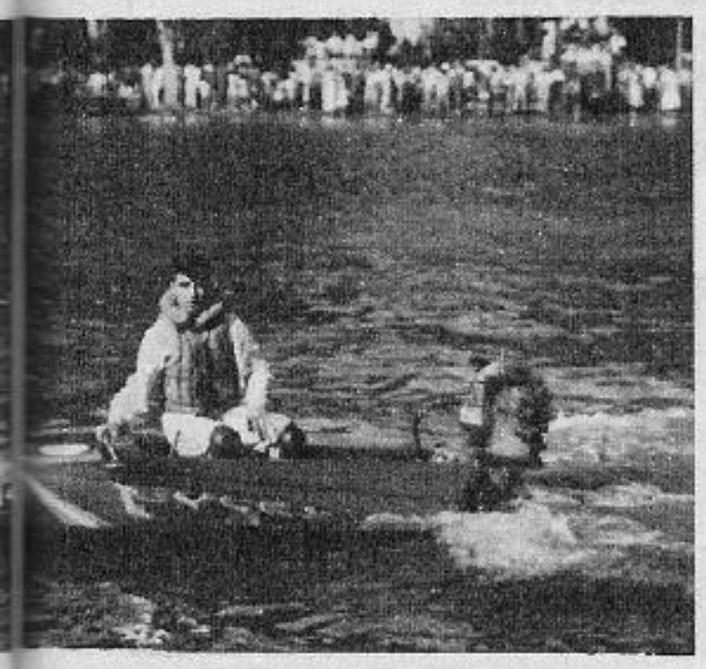
Recién a los 15 años corre su primera carrera y lo hace como acompañante de Oscar Marcolongo; según sus propias palabras primera y última vez que corre de acompaañnte, sin contar, desde luego, cuando acompañaba a su padre en la inolvidable "Chita". Recuerda también que por esa época data el primer bote que hicieron con Horacio. "Si mal no me acuerdo volcamos unas quince veces: era

→



"Con la creación de la categoría anexo P hemos buscado igualar las posibilidades, hemos buscado tener una verdadera clase standard, correr con elementos tal como son producidos y no como ocurre en Turismo, donde para encontrar una altura de espejo, una pata, una hélice standard debe ser más difícil que buscar una aguja en un pajar".

Jorge Regnicoli en el lago de Palermo y sobre su hidroplano "Bucky". Era propulsado por un Mercury 40 y con él tanto Jorge como Horacio Regnicoli se clasificaron campeones de la categoría "X", hasta 1.000 centímetros cúbicos.



El "dernier crie" en cuanto se refiere a catamaranes. La ORCA, la ballena asesina de Jorge que, para hacer honor a su nombre, "mató" en forma absoluta en la categoría IT. Los innumerables triunfos obtenidos hablan muy elocuentemente tanto de lo acertado del diseño como de los quilates del piloto.





Como acompañante de su padre, a bordo de la Chita XV, en el Segundo Premio Interisleño de Turismo, enero de 1966. Vencieron en la Clase Fuerza Libre y se llevaron la Cinta Azul.



NAUTICA

"Desde el punto de vista de empresa, el astillero marcha perfectamente. Ya está el Dorado II en plena producción y para pronto dos o tres cositas nuevas que van a dar que hablar. Tanto es así que este terreno nos va quedando chico, así que en el momento menos pensado..."

un tres puntos con motor TSD 14 HP que luego cambiamos por un Dunell 25 HP, de aquellos que tenían las bielas de aluminio laminado y el cárter de aleación de aluminio y magnesio. Después le pusimos un Evinrude 45 HP y fue cuando Zucatti, viendo que con toda seguridad nos íbamos a matar, nos prestó el "Bambín", un tres puntos con el que corrí en Palermo entrando segundo. A la carrera siguiente fue conducido por Horacio, pero una biela dijo no va más y se fue al fondo del lago donde todavía debe estar".

Alrededor de 1958 construyeron el "Bucky", hidroplano de la clase "X", que era hasta 1.000 centímetros cúbicos. El motor era un Mercury 40 y en la primera prueba que se hizo, Jorge se lo puso de sombrero. Aquietados los ánimos y afirmada bien la mano, se clasifica subcampeón en 1957, campeón en 1958. En 1959 la corre Horacio y se clasifica campeón y lo propio vuelve a hacer Jorge en 1960. En 1961 el "Bucky" bate el record de velocidad con 126,300 Km/hora. "Hasta entonces estudiaba y ayudaba, pero a partir de 1961 comencé a diseñar. Acá deseo aclarar algo. Si hay en algún lugar del mundo una verdadera labor de equipo es en el Astillero Regnicoli. Las líneas, las formas, las potencias, aquí todo es motivo de consulta, donde cada uno aporta lo mejor de sí mismo y es donde la experiencia de Emilio adquiere un valor incalculable. Así hicimos los BU y CU (Mario Armini marcó 91 Km/hora y el mundial estaba en 96), DU (Germán Barbot marcó 72 Km/hora) y luego comenzaron las producciones en serie: Dorado, Dina, Dorado pescador, Dorado II, etcétera".

A partir de entonces se produce un largo paréntesis en la actividad de Jorge como corredor, paréntesis que prácticamente se proyecta hasta la aparición de su "aparato", la Orca GT.

Le preguntamos si recuerda alguna "piña" en particular y no vacila: "Con la Bucky. Horacio había marcado 109, que fue record, y en 1959 le pusimos un carenado tipo torpedo hecho en tela. Yo iba acostado adentro y según la cuentan los que la vieron, se levantó del agua unos 4 metros. Yo hice patitos sobre la superficie y me sacaron con el reloj todavía en la mano. No perdí el conocimiento pero habían pasado varias horas y yo no comprendía del todo bien por qué estaba mojado y qué era lo que había ocurrido".

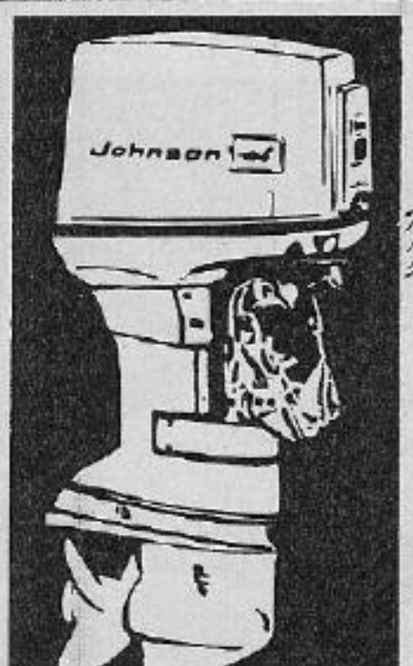
EL PRESENTE

En 1968 Jorge Regnicoli presenta su Orca GT, que se convierte en dominadora indiscutida de la categoría IT. El astillero toma un ritmo cada vez mayor y ello lo obliga a limitar sus presentaciones a las competencias que no le exigen un alejamiento demasiado prolongado. "Creo que deben efectuarse campeonatos zonales y luego el campeón argentino debe salir entre ellos. Que el campeonato argentino se dispute en lugares distintos cada año y que no obligue a los pilotos a que, como ahora, deban correr hoy en Córdoba, mañana en Bahía Blanca, después en Tucumán. El resultado es que muchos desertan por imposibilidad de cumplir un calendario geográficamente tan distanciado."

Hablamos del tema propaganda y es concluyente: "Soy partidario de la misma y creo que cada corredor tiene suficiente criterio como para elegir la propaganda. Es una manera de solucionarle el problema a muchos ya que puede estimarse en unos 40.000 pesos el costo de intervención por carrera."

Hablamos de problemas institucionales y se muestra práctico: "Creo que nadie tendría el peso que tiene el Yacht Club Argentino para actuar como representante internacional argentino; es alentador ver que está actualmente aplicando una 'política motonáutica' con un criterio netamente progresista".

Jorge Regnicoli es uno de los autores del proyecto de la clase "P", que tiende a desarrollar las carreras de lanchas standard ciento por ciento. Ve en ello una manera de alentar a muchos a participar en un deporte en el que ya sea como proyectista, piloto, constructor o directivo tiene ganado un lugar de privilegio.



La nueva linea JOHNSON ya está disponible desde 25 HP hasta 115 HP

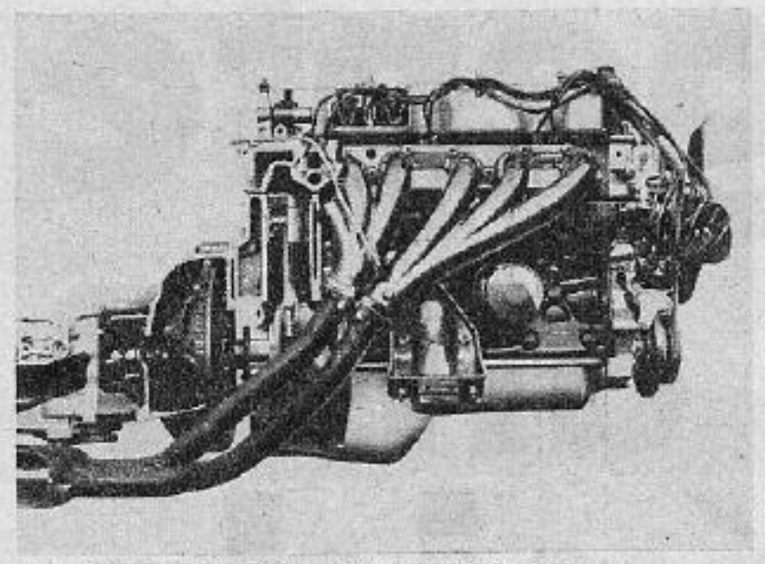
REPRESENTANTE EXCLUSIVO
CASA STEWART S.A.

AGENTES DISTRIBUIDORES
ASTILLERO AROLDO CAMPANILI
Av. 24 de Septiembre 1968 - CORDOBA
CANESTRARI & Cía.
Av. Libertador 3083 - VICTORIA (Bs. Aires)
ASTILLERO REGNICOLI S.A.
Av. Libertador 1881 - SAN FERNANDO (Bs. Aires)

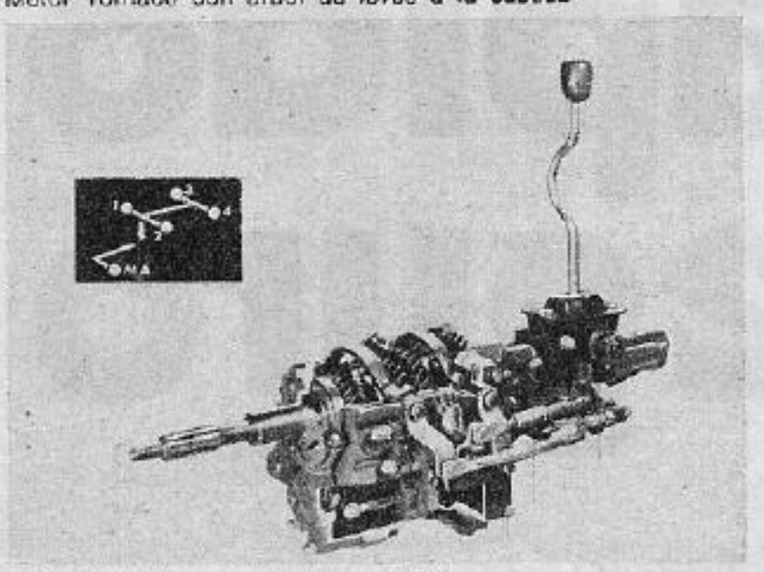
Johnson
...los confiables



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Motor Tornado con árbol de levas a la cabeza



Caja ZF de 4 marchas sincronizadas





Muchos adelantos técnicos del TORINO '75 ya están en los apasionantes TORINO '69.

Razón suficiente para tener un TORINO. Ahora.

Los adelantos técnicos del Torino '69 avanzan raudamente hacia el futuro. Su caja de velocidades ZF de cuatro marchas sincronizadas, la suspensión exclusiva Link Bar de resortes helicoidales o su potente motor Tornado con árbol de levas y válvulas a la cabeza, tienen detalles técnicos de precisión que se anticipan en varios años a todo lo conocido en materia mecánica.

El diseño Torino también le ofrece ventajas de avanzada. La exigencia europea sumada a su deportiva línea Pininfarina revela un concepto distinto en ingeniería automotriz que, probablemente, otros coches adoptarán en el futuro. Estas son ventajas del Torino '69 que estarán presentes en los Torino del '75. Razón suficiente para tener un Torino. Ahora.

TORINO es un producto

IKA RENAULT

Entre los **22** modelos **IKA-RENAULT** hay uno para su necesidad. Su concesionario **IKA-RENAULT** lo invita: **VENGA Y MANEJELO!**

para gente que anda rápido y seguro



cicero publicidad

Fate TM*

200 km/h con Fate TM.
El neumático argentino seguro a cualquier velocidad!
De diseño especial con rodado ancho y hombro redondo.
Estabilidad, mayor pique y excelente frenado.

* Las cubiertas para alta velocidad se distinguen por su círculo rojo en el costado.

Consulte a su gomero amigo.

fate O

El neumático argentino

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/49	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	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
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	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
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	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
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
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		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder ...	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar .	1968	1.250.000
1500 Coupé ...	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
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
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
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
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
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
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.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
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		
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.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
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		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
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
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
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
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	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
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
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	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg. ...		1965	430.000
AZU Furg. ...		1966	480.000
AZU Furg. ...		1967	530.000
AZU Furg. ...		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	„	1966	1.100.000
10	„	1967	1.250.000
10	„	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
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
D-100	„	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	„	1967	1.100.000
D-100	„	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
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-10	„	1967	1.200.000
F-100	„	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	„	1962	500.000
IKA	„	1963	530.000
IKA	„	1964	560.000
Glad. V	„	1964	580.000
Glad. X	„	1964	600.000
Glad. V	„	1965	620.000
Glad. X	„	1965	650.000
Glad. V	„	1966	680.000
Glad. X	„	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
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
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970
Registro de la Propiedad Intelectual Nº965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	PRECIO
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
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	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
PEUGEOT	
T4B	1.250.000

MOTOS USADAS

CILINDRADA

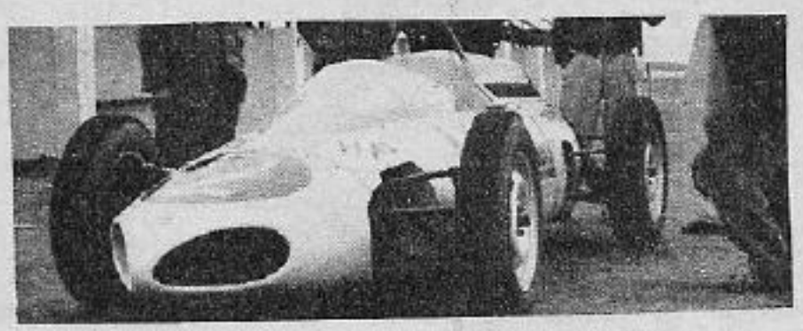
MARCA			PRECIO
AJS			
500	46-48		60/80.000
350	46-48		40/60.000
500	49-54		80/120.000
500	60-62		220/280.000
650	60-62		240/300.000
BSA			
500	46-48		50/70.000
500	48-49		80/120.000
350	48-49		60/80.000
650	50-52		100/150.000
500	60-62		220/280.000
BMW			
500		55	150/180.000
250		58	150/180.000
500		58	250/300.000
500		62	300/350.000
600		62	380/450.000
250		62	180/230.000
DKW			
125			35/50.000
150			40/60.000
DUCATI			
175			80/120.000
200			90/130.000
GILERA			
150	54-62		50/80.000
175	60-67		60/95.000
200	62-68		80/110.000
200	65-68		90/130.000
300 (Imp.) ..	57-58		80/140.000
300 (Nac.) ..	67-68		150/200.000
GUZZI			
175	57-61		80/120.000
235	57-61		90/130.000
350-500	46-49		40/60.000
HARLEY DAVIDSON			
1200	48-49		80/100.000
1200	48-49		100/120.000
HONDA			
50	60-62		50/70.000
125	60-62		80/120.000
150	60-62		90/130.000
250	60-62		180/220.000
300	60-62		220/250.000
HRD			
1000	48-49		120/160.000
1000		54	200/250.000
1000 B. Shadow	48-49		160/220.000
ISO			
150			35/50.000
JAWA			
350		57	80/120.000
175		57	50/80.000
350		62	100/140.000
MATCHLESS			
350	46-48		40/60.000
500	46-48		60/80.000
500	49-52		80/120.000
NORTON			
500	46-48		60/80.000
500	49-51		80/120.000
500	58		160/190.000
500	62		190/240.000
SIAMBRETTA			
125	54-62		40/60.000
175	58-62		70/110.000
125 (Cristian)	58-62		100/120.000
TRIUMPH			
500	46-47		90/140.000
500	48-50		150/200.000
650	48-50		170/220.000
350	47-49		70/100.000
500	51-54		190/230.000
650	51-54		200/250.000
500/650	55-57		220/280.000
350	58-62		220/280.000
650	60-62		320/380.000
500/650 (Cr.)	49-55		250/300.000
ZANELLA			
100	59-67		40/60.000
125	59-67		50/70.000

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp. ..	179.000
GILERA 180 SPRING	191.000
GILERA 200 G.T.	214.000
ZANELLA 48	90.000
ZANELLA SPECIAL 12S ..	155.000
ZANELLA RUTERA 125 ...	135.000
ZANELLA PONDEROSA ..	170.000

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

HAGA
CARROCERIAS PLASTICAS



HUGO H. HASENBALG & ASOCIADOS

Organizan un curso teórico-práctico
sobre poliester reforzado con fibra
de vidrio acrilico y epoxi.

El tema carrocerías será dictado por
el Sr. ENRIQUE SOWYER Jefe de
Matricería de FIAT.

Inscríbase en:
VENEZUELA 1602 BUENOS AIRES
T. E. 83-1435
El curso comienza el 3 de Julio de 1969
y no se repite

Correspondencia a:
Casilla Correo 1238 Correo Central

PRODUCTORES ASOCIADOS

manuti Canestrari s.a.
I.C. I. F.

—continuadora de Canestrari y Cía. S.R.L.— tiene el agrado de comunicar que a partir del día 3 de junio de 1969 se ha hecho cargo de la fabricación bajo licencia y dirección de AVAN S.A.I.C., de todos los modelos de

EMBARCACIONES AVAN

Además de continuar con su producción, será responsable del prestigio alcanzado por tan importante marca, así como también del mantenimiento del service y garantía de todas las embarcaciones fabricadas por AVAN S.A.I.C. hasta la fecha.
Al agradecer a AVAN S.A.I.C. la confianza dispensada por permitirle tan importante gestión y concederle el uso de su nombre, quiere brindar a los poseedores de embarcaciones AVAN la seguridad del respaldo de su poderosa y experimentada organización náutica.

MAS CONCIENCIA MARITIVA ARGENTINA

Parabrisas CORSA correo

ALELUYAS...

de Carlos M. Morley... o algo así, porque la firma no se entiende.

Estimados amigos: esta carta está dirigida a ustedes con el fin de completar mis conocimientos relacionados con el mundo motor. Espero que me envíen las respuestas antes del 505 de CORSA.

1) ¿Qué velocidad alcanzaba un Monroe Special 1920?

R) Nos imaginamos que la pregunta se refiere al aparato de esa marca que corrió en Indianápolis en ese año. La velocidad final estimativamente calculada en función del promedio de la carrera —142,184 km/h— estaba en los 185/190 km/h.

2) Quisiera que me aclararan o mejor dicho me especificaran en qué clase de lid compitió Gustavo Costas y por qué salió segundo siendo el único que competía.

R) Por...

3) ¿Les sería muy difícil mandarme una calcomanía de Porsche y/o Tecno?

R) No enviamos calcomanías de ninguna clase. Pero podrá usted conseguirlas en "Anexo J", Av. Juan B. Justo al 4700, Cap.

4) ¿Por qué no se abocan de "vacío" a los planes para construir un autódromo en el Sahara? Con los recientes atropellos de Ford, Chevrolet y Dodge, nos estamos quedando fríos los *Fans* de la "T".

R) Sr. Carlos Algo: todo el mundo que trabaja tiene derecho a ganar... ¿no le parece? Así que es mejor que no nos vayamos al Sahara y sigamos trabajando y compitiendo aquí, que es la única forma de superarse y, siendo posible, superar a los demás.

5) Doy gracias a Dios por haberme hecho un mundo en el que existen ustedes.

R) Nosotros también damos gracias a Dios y además cantamos diarios Aleluyas en agradecimiento por vivir en un mundo en el que estamos nosotros...

STYLYNG

de Luis A. Atlante.

He leído con sumo interés el artículo por ustedes publicado con el título "El hombre del Portfolio", dedicado a los muchachos "con la inquietud de aprender a diseñar automóviles".

En dicho artículo ustedes mencionan una tal "Art Center School" de Los Angeles, California, que, según dicen, es uno de los lugares donde mejor se estudia esa especialidad en el mundo, cosa que no pongo en duda. Pero como esa escuela queda un poquito lejos de aquí, quisiera saber:

1) ¿Dónde, en nuestro país, se puede estudiar sobre diseño de automóviles?

R) Actualmente, y con seriedad —con la seriedad que requiere el tema—, en ninguna parte. Los centros de diseño pertenecen a las fábricas de automotores exclusivamente.

2) En otro orden de cosas, ¿por qué no se publican los nombres de las personas que intervienen en cafeteras, motos y/o karting?

R) Se publican. No siempre, por una sencilla razón de espacio, pero dentro de las posibilidades, se publican. En cuanto a las cafeteras, se hizo una nota bastante completa que usted habrá leído en CORSA.

3) Quisiera que me informaran en qué números de la revista se publicaron las notas sobre Styling y dónde puedo comprarlos.

R) El "Manual de Styling" se publicó desde el Nº 116 hasta el Nº 128 de CORSA. Los números atrasados se pueden comprar en RYELA, Paraguay 340, Capital.

4) Los felicito por la revista.

R) Gracias.

UNA CARTA PIOLA...

de C. G. O., Capital.

Les agradeceré me *pregunten* las siguientes *respuestas:*

1) Porque las tiramos al canasto.

R) ¿Por qué demonios no me contestaron las cuatrocientas veintitrés cartas que mandé antes?

2) Ahí van: cilindros, 6; diámetro, 84,14 mm; carrera, 95,25 mm; cilindrada, 3.180 cm³; potencia, 46 HP a 2.600 rpm; distancia entre ejes, 272 mm; llantas, 20 x 4,50; neumáticos, 20 x 4,50 Balloon; presión de inflado, 35 lbs/pulg². Y en las ruedas traseras, 38 lbs.

R) ¿Me podrían indicar algunos datos del Chevrolet '29?

3) El staff de CORSA.

R) Lamentablemente no le hubiéramos podido contestar de no haber abierto el papelito doblad ito y enganchadito con brochecitos que nos mandó, ya que la foto quedaba oculta y no sabíamos de qué foto se trataba. Un punto en contra para Ud., estimado C. G. O. La foto reproduce el staff de CORSA.

4) "Chivo".

R) Puede referirse a dos cosas: o el diminutivo de Chevrolet o la carota de Enrique Sánchez Ortega. Acá le decimos "Barba", "Barbón", "Barbeta" o "Juntafierros podridos". A veces, "Chivo".

5) Debido a un error que nuestros correctores no vieron.

R) ¿Por qué en la última tapa de CORSA decía "Automundo"?

Aclaramos para el resto de los lectores que el Sr. C. G. O. nos envió las respuestas, y nosotros teníamos que plantear las preguntas, que él —C. G. O.— nos envió en un papelito cerrado, y que debimos averiguar. Aclaramos también que la última pregunta —mejor dicho, respuesta— debía ser elegida por nosotros. En esta carta, las respuestas de C. G. O. aparecen sobre nuestras preguntas. Aclarado el punto, no nos queda nada más que afirmar enfáticamente que el señor C. G. O. es un legítimo sádico. Y aparte, muy vivo. En serio.

CUATRO RUEDAS CHICAS

de Rodolfo Grigera, Témperley.

1) Desearía me informen sobre lo siguiente: tengo un motor Rumi 125 cm³ montado sobre el chasis de un kart. Quiero saber si puedo intervenir en alguna categoría o si este motor no sirve a ese efecto. Se trata de un motor con un carburador por cilindro.

R) En la Capital Federal y alrededores no se organizan competencias para karts de 125 cm³ de cilindrada. El límite de cilindrada es 100 cm³. De cualquier manera, va a andar más rápido y le va a costar menos un motor especial de karting —sin capa— Herceg, RF Special o D'Arminio. O con una turbina Rolls Royce Avon.

2) Quisiera saber si actualmente o durante el transcurso del '69 se harán competencias en el autódromo o en algún circuito de la provincia de Buenos Aires reservadas a Fórmula 5.

R) No tenemos noticia alguna.

3) Reformando el chasis y adaptando una carrocería plástica al chasis de un kart, ¿podría correr en F. 5?

R) Sí, pero daría 50 cm³ de handicap a los 175 cm³ —límite de la categoría— y además, reglamentariamente, debería proveer suspensión al chasis.

4) ¿Qué velocidad desarrolla, aproximadamente, un F. 5 con motor Zanella 175 cm³?

R) Puede estar en los 140 plus. Todo depende de la relación de trasmisión.

S. T. P.

de Juan A. Maldonado, Capital.

Quisiera que me aclararan, de ser posible, el significado de las iniciales S. T. P. que aparecen en el frente de un coche que está en la pág. 18 del Nº 164. Muy agradecido...

R) Nosotros, en realidad, ya no entendemos nada de nada. Un millón de veces aclaramos el significado de esa sigla: Studebaker-Packard, que es una sección de la antigua coalición de firmas que fabricaban automóviles que aún permanece abierta para producir compuestos químicos y lubricantes para el uso en automotores. Además, el slogan publicitario está tomado de esa sigla: Scientifically Tested Products. Creemos que con ésta van 1.000.000 de respuestas semejantes. Para que en lo sucesivo cada uno le dé a la sigla el significado que prefiera, planteamos diversas opciones, a saber: Somos Todos Preguntones; Santiago Tomás Ripistrello; Sacudamos Tanto Polvo; Subamos Tantas Palmeras; Serruchemos Todo Piso; Su Tío Paralítico; Sardinas Totalmente Pasadas; Sigamos Teniendo Piojos; Salamín Todo Prolijo; Surubí Tras Pejerrey; Sacarse Tarros Puestos; Sopleteá Tal Palangana; Sigamos Tantos Peregrinos; Saludo Tus Pantorrillas, y mil cosas más, que la imaginación de nuestros queridos lectores se encargará de proveer. Buena suerte en la búsqueda, y Sigamos Todos Paveando.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Cuando terminan un par de zapatos, nuestros artesanos tienen ganas de firmarlo.



línea sport
Grimoldi
la marca del medio punto

Porque cada par de zapatos para hombre es una auténtica obra de arte. Es el fruto de los mejores cueros del mundo y muchas horas de trabajo minucioso. En cada par de zapatos, cada artesano vuelca lo mejor de sí mismo: es "su" obra personal... Por eso tiene ganas de firmarlo. Pero no lo hace. Está demasiado orgulloso de que la firma la ponga GRIMOLDI.

Florida 251 y 834 - Santa Fe 1680 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Uruguay 66, San Martín - Laprida 388, Lomas de Zamora - Rivadavia 160, Quilmes - y sucursales del interior: Salta, Tucumán, Córdoba, Rosario, Bahía Blanca, Mendoza, Mar del Plata, Santa Fe, Pergamino, Tandil y Luján. Adheridas a COMPAÑIAS DE CREDITOS Y CREDITOS PERSONALES BANCARIOS. VEALOS EN GRIMOLDI Y EN LAS MEJORES ZAPATERIAS DEL PAIS.

R. DE CICA - PUB. S. A.

Muy exagerado, muy exagerado...

Pero cierto.



Tan exagerado como su placer
que no se olvida y no se olvida
y no se olvida.

Tan cierto como ir al quiosco,
fumarlo... y vivirlo.

(Por algo Commander es el primer
en 100 mm.)

Y es así.

O usted está con Commander...
o no está.

Muy exagerado, muy exagerado... pero cierto

BH1-563

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com