$70

Parabrisas

Nº 152

18 al 24 de marzo de 1969

CORSA



FORD CAPRI
(pág. 48)

SP EN CORDOBA
(pág. 6)

TM POR LOS ANDES
(pág. 21)

Las revistas de Mauro

Brava!



POR FUERA Y POR DENTRO!



Sólo la CHEVROLET posee la necesaria complementación de una pick-up genuina. Es Brava por fuera y por dentro. Su poderío interior es total: desde la férrea solidez de su chasis hasta su formidable sistema de frenos ¡exclusivo! Para las más arduas exigencias, tanto la cabina como los laterales de la caja de carga están reforzados con doble pared de acero. Todo este poderío está a la vista —sin excepción— en cada pick-up Chevrolet, y se halla impulsado por el potente y exclusivo motor 7 bancadas. Por eso, la NUEVA PICK-UP CHEVROLET es **Brava... por fuera y por dentro.**

NUEVA PICK-UP CHEVROLET

CATEGORICAMENTE ¡LA MEJOR DEL MUNDO!

GM CHEVROLET

Su Concesionario Chevrolet tiene esa nueva pick-up que Ud. necesita. Consúltelo sobre los planes de financiación de GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A., de ARGEMOFIN S.A.F. y FINANCIERA DE BOSTON S.A.F. y C.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RICARDO BONANNO

Todo comenzó una tarde de Autódromo hace ya diez años. Había una de esas carreras de Turismo Mejorado y Sport Gran Turismo que organizaba la AAAS. Entre los pocos espectadores que asistían a esos domingos de escapes libres y Peugeot 403 o Borgward con bandas blancas, estaba *Ricardo José María Bonanno*. Hasta ese momento sólo había tomado contacto con autos domésticos y su placer era poder viajar a Mar del Plata en cuatro horas o doblar la curva del velódromo a 130. Pero, ese día fue distinto. Se embaló, le gustó el ambiente y sintió que podía hacerlo. Y así fue como empezó.

Un Peugeot 403 fue su primer aparato y a poco de debutar se produjo el triunfo. En esa época la categoría estaba peleada y los Peugeot comenzaban a desplazar a los imbatibles Borgward TS del Trébol Rojo. Los duelos entre Bonanno y Johnny Perkins (Tandil, por ejemplo) eran cosa seria. El que los vivió no se los puede olvidar. El "Colorado" Bonanno tenía un estilo agresivo, loco, vehemente. Con el 403 con mecánica de Lupachini ganó todas las carreras que uno pueda imaginarse. Eran los años de Juchet, Santamarina, Perkins, Greene, Estrada. Cada curva del circuito parecía ser un desafío para Bonanno, y así anduvo siempre. Se caracterizó, tomó una personalidad conductiva que nadie podía confundir. Para algunos era un loco, para otros un dotado.

Pasaron los años e integró el equipo oficial Peugeot. Luego el 404 y de allí al TC con la cupecita que actualmente corre Vicente Conejero (y seguro que eso usted no lo sabía) pero sus actuaciones no fueron brillantes. Después el TC que le hizo Baufer sobre una Fleetline Chevrolet con motor F-100 y su victoria en Rosario en un día amargo. Fue un parque cerrado con dolor y alegría. Todos esperaban y deseaban que Bonanno ganara *su carrera* en TC. Los pasos siguientes fueron el Falcon F-100 y ahora dos autos nuevos hechos por Paco Martos para él y Casá que han formado equipo.

Su estilo no es el mismo de antes. Se tranquilizó, se pulió, es más prudente pero sin dejar de ser un excelente rutero que sabe adaptarse a la pista. Esta es su mejor y última oportunidad. La sabrá aprovechar.

Asómese usted también!

LA BARANDA

tiene **una hora y media de humor en serio** con su elenco favorito!

FIDEL PINTOS

JUAN CARLOS ALTAVISTA

MIGUEL LIGERO

MARCOS ZUCKER

AUDON LOPEZ ("El negro Faustino")

MAURICE JOUVET

RODOLFO CRESPI

JUAN CARLOS DE SETA

ULISES DUMONT

NELLY BELTRAN

EDDIE PEQUENINO

TITA GUTIERREZ

ESMERALDA BERARD

JORGE LUZ

BETO CABRERA
MARIO SANCHEZ

VICENTE QUINTANA

con libro de
"Los Pingüinos"

VIERNES 20.30

TELEONCE 11

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 152 del 18 al 24 de marzo 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
Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras y Enrique S. Sánchez Ortega.
Gustavo Jorge Costas (Archivo)
COLABORADORES
Jorge Agromayor, Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, César M. Sorkin, 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
Roberto Mergosa (Jefe), Eduardo C. González y Carlos A. Romanó.
FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.
DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Nelba Ferrari, Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas
ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

El meteoro conocido por el vulgo municipal y espeso como la popular "lluvia" —así a secas, o mejor dicho a húmedas— nos privó de la carrera de Sport Protos que debía realizarse en Córdoba. Pero fíjense qué ironía que nos gastan los elementos: la carrera no se corrió en el circuito pavimentado "Oscar Cabalén" (así por lo menos nos lo hicieron saber algunas fuentes aparentemente bien informadas) porque los autos, pick-ups, carretillas, diligencias y otros vehículos ad hoc utilizados para remolcar a los aparatos de carrera, iban a enchastrar todo el circuito de barro al tener que cruzar por sobre éste para llegar a los boxes. Otras versiones decían que la topografía del lugar donde está ubicado el circuito hace que toda la tierrita adyacente, al convertirse en barrito con la lluviecita tupida, se manda un sprint impresionante sobre la pista, dejándola más apta para un espectáculo tipo "Holiday on Ice" que para andar a los piques en autos de carrera. Pero ya sea por eñe o por jota, la cosa es que nuestros amigos del CAC van a tener que darle solución al asunto, porque no hay derecho a que los corsas cordobeses —que son realmente de fierro— que con lluvia y truenos se van al circuito pensando que van a ver una trenzada para gente como uno, se tengan que d'ir pa' las casas mojados y sin pescado.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC: LA VUELTA DE SANTA FE

El próximo domingo se disputará la Vigésima Vuelta de Santa Fe, organizada por el Club Atlético Jorge Newbery. La competencia se disputará recorriendo en cuatro oportunidades un circuito carretero de 142,430 km de recorrido, lo que totaliza la suma de 569,720 km. La ruta del circuito es pavimentada en toda su extensión. Esta parte de la localidad de Murphy sobre la ruta nacional 11 rumbo a Firmat, para allí girar a la derecha rumbo a Melincué y en Hughes toma la ruta 8 pasando por Santa Emilia, cruce Santa Isabel-Chapuy, donde gira nuevamente a la derecha para pasar por Chapuy, Carmen y empalmando con la ruta 33 vuelve al punto de partida.

En calidad de premios se distribuirán cuatro millones de pesos, correspondiéndole al ganador 800.000 pesos y al decimoquinto 25.000 pesos. Los copilotos ganarán el diez por ciento de lo ganado por los pilotos. Por vuelta se entregarán 110.000 pesos hasta el quinto puesto. Al record de vuelta 100.000 pesos y en todos los casos los acompañantes recibirán una cifra equivalente al diez por ciento del premio al piloto.

La carrera se largará conforme al ranking TC de la C.A.D.A.D. La largada se llevará a cabo a las 9,30 horas.

Cabe destacar que Daniel Musso volverá a participar en esta edición de la Vuelta de Santa Fe. Lo hará con su cupecita Ford y en esta forma se convertirá en el único hombre que participó en todas las ediciones de esta carrera.

TURISMO

El domingo 23, Paraná tendrá su dosis de fierros. Tres categorías —A, desde muy poco hasta 1150 cm³; B, desde 1151 a 2000 cm³ y C, de 2001 cm³ hasta nunca acabar— se disputarán y repartirán $ 950.000 en concepto de premios. Sobre un circuito de tierra consolidada, de 2300 mts., largarán las tres categorías: los más chiquititos a las 14 hs.; los del medio a las 15 hs. y los más grandosientos a las 16 hs. Lógicamente, el orden de largada de cada categoría estará determinado por los resultados de las pruebas de clasificación, que se efectuarán el mismo día 23, de 8 a 11 hs.

Los interesados en intervenir podrán inscribirse en la CADAD, Automóvil Club, o bien en el Club de Volantes Entrerrianos, sito en la calle Laprida 184, Paraná, Entre Ríos. La inscripción cierra el 21 de marzo a las 18.30 hs. en la CADAD, y a las 21 hs. en el Club de Volantes Entrerriano.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

12 HORAS DE SEBRING

Entre el 21 y el 22 de marzo los fabulosos sport-prototipos internacionales disputarán la segunda carrera del año por el campeonato mundial de marcas. La situación está algo caldeada tras lo de Daytona por el masivo fracaso de la escuadra Porsche y se espera una rehabilitación de la marca alemana que estará con sus nuevos prototipos 908 Sebring. Alfa Romeo será la encargada de hacerles más fuerza con los "33" tres litros y luego Lola, Ford GT-40 y marcas menores, como Ferrari con su debutante 312-P tratarán también de terciar en el evento. Vale la pena recordar que Sebring es un viejo aeródromo adecuado para que corran autos, con muchos tramos sinuosos y curvas de todo tipo.

F-1 INTERNACIONAL

En Silverstone se volverán a encontrar los que corrieron anteayer en Brands Hatch, pero ojo, que ésta tampoco es puntable. Pero sí es una carrera muy interesante para que los constructores prueben cosas nuevas y los aficionados vayan tomando idea de cómo se presentará esta temporada.

NAUTICA

INAUGURACION DEL ACUODROMO MUNICIPAL DEL PARQUE ALTE. BROWN

El esfuerzo mancomunado de instituciones nacionales y privadas, la colaboración del Ejército y la preocupación puesta por el Director de Acción Social, Educación Física y Deportes de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, coronel Plinio Isola, han dado magnífico resultado. Tal es la concreción del Acuódromo de la ciudad de Buenos Aires, lago artificial interno del Autódromo, al que se accede por la puerta 10, sobre avenida Roca.

El 23 de marzo, con un programa náutico completo, se inaugurarán las instalaciones. La entrada será libre, y quienes concurran tendrán oportunidad de disfrutar desde las 10 horas la secuencia de actividades, que se organizará así:

De 10 a 12 hs.: YACHTING. Regatas para botes, canoas y balsas guin y Optimis.

De 13.30 a 15 hs.: REMO. Regatas para botes, canoas y balss Scout.

De 15 a 16.30 hs.: MOTONAUTICA. Regata para todas las categorías de turismo del Reglamento Argentino (clasificación por categorías). Regatas para clase Mojarra. Regatas para Fuerza Libre.

De 16.30 a 17.30: SKY. Presentación, salto de rampa, barrilete y otros.

A las 18 hs.: Salvataje y carrousel.

Reiteramos que la entrada será libre, y que el programa ofrecido representa a toda la actividad náutica argentina, presente en la inauguración.

Como es de público dominio —¿?—, una nueva publicación, colega nuestra en cuanto a actividad y objetivos, ha salido a la calle. Se trata de "Hombres y máquinas en COMPETICION", de la que hemos recibido un telegrama amable, en el que, veladamente, nos sugieren reservarles tres escritorios, por lo que pudiera . . . Reservados que están los escritorios, esperamos que nunca tengan que ocuparlos. Sabemos que los comienzos son duros . . ., prueba de lo cual es esta foto de Miguel Angel Barrau, enviando a su redacción, mediante codificado tamtam, las noticias de la última carrera, que son captadas por el fino oído de Juan Carlos Loizeau, y trasmitidas a Arturito Castro Almeyra, que las escribe a los saltos, costumbre que contrajo durante su vida marsupial en la lejana escuelita de Australia, donde conoció los rudimentos de la escritura. Ya vendrán tiempos mejores, compañeritos . . .

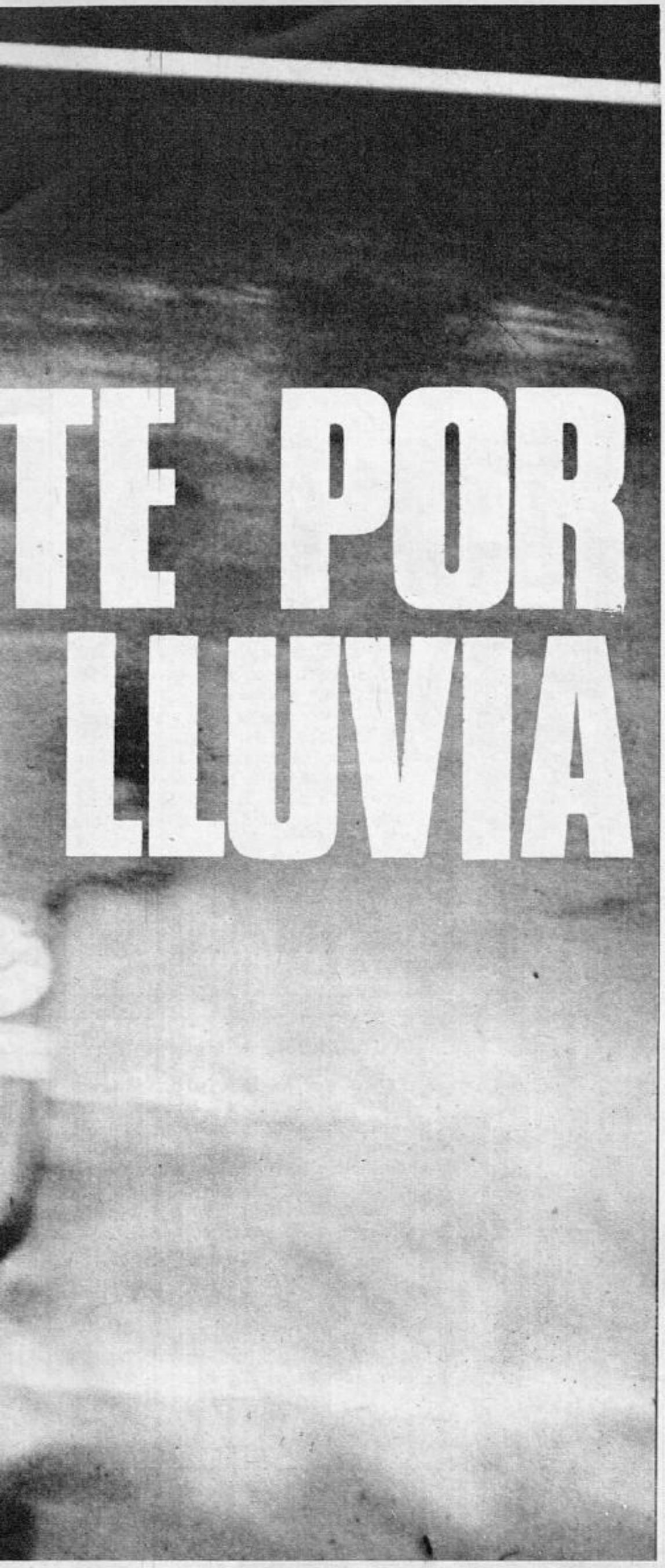


SP-CORDOBA: AUSEN

La que debió ser segunda carrera de la temporada fue suspendida por la precipitación pluvial. Surge aquí un interrogante: ¿se debe o no correr con lluvia?

Una lluvia finita, de esas que no mojan pero..., casi imperceptible pero constante, trajo a la ciudad de Córdoba el alivio necesario para unos días de calor terrible. Lástima que justamente tuvo que coincidir con la fecha de la primera carrera de SP del año en el autódromo "Oscar Cabalén". La coincidencia fue funesta para la realización de la carrera y, por lo tanto, el domingo a la mañana un público decepcionado se volvía rumbo a Córdoba, luego de una temprana y fugaz visita

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



a un autódromo donde todo estaba mojado y embarrado y donde a las siete y cuarto de la mañana el ingeniero Ricotti —comisario deportivo de la prueba— había decidido que no se corría.

De todas maneras, la definición no fue sorpresa, ya que era la consecuencia lógica de algo que se anticipó el viernes y el sábado.

Desde el miércoles y el jueves, ya rondaban los autos de carrera y las pick-ups de auxilio por el camino que une Córdoba con Alta Gracia. El viernes era el primer día destinado para que los coches cumplieran el tiempo de clasificación. Pero el día amaneció lluvioso, con cielo totalmente cubierto, amenazando convertirse en tormenta de varios días, como luego se confirmaría. Desde luego que no se realizaron prácticas ni clasificación, dejando todo para el sábado a la tarde, a la espera del solcito que secara, sobre todo, el acceso a la pista. Porque ése es el principal inconveniente de ese autódromo, al cual todavía le faltan detalles que, como en este caso, pueden impedir la realización de una competencia.

Cualquiera de los dos accesos al autódromo es de tierra, y luego de dos o tres días de lluvia permanente, eso era un barrial listo para sembrar cualquier semilla. Además, como los autos de carrera no pueden ingresar al circuito de otra manera que no sea cruzando la pista, resulta que las pick-ups y los trailers dejaban un barro chirle sobre la pista a la altura del lugar de largada. Y cuando los autos comenzaran a circular llevarían ese barro a todos lados.

El público, por su parte, se vería en el problema inevitable del empantanamiento de los autos, y por lo tanto la entrada y la salida se contsituirían en un problema difícil de resolver. Todas esas cosas, que no tienen que ver con la carrera en sí, obligaron a tomar la determinación de suspenderla.

El sábado a las siete de la tarde —sin haberse podido hacer nada— se decidió que se esperaría todavía a la mañana del día siguiente, por si acaso mejoraba el tiemjo, cosa harto dudosa. Se programó que entre las 7 y las 9 de la mañana se darían vueltas de entrenamiento, antes de comenzar con las series, si el tiempo lo permitía.

El domingo todo el mundo se levantó temprano para llegar al autódromo y tener que volverse para seguir tomando el café con leche y arreglar el asunto para la vuelta, con autos, mecánicos, pick-ups y demás cosas. De inmediato, la gente del Córdoba Automóvil Club solicitó la fecha libre del 30 de marzo para realizar entonces la carrera. Esa fecha fue dejada en libertad por el Marcos Juárez Motor Club, y es bastante probable que le sea adjudicada al club cordobés. Evidentemente, el CAC tuvo mala suerte con el clima adverso, ya que con esta carrera aniversario se inauguraba una serie de nuevas instalaciones, que con gran esfuerzo van completando poco a poco el autódromo. El mal tiempo no sólo conspiraba contra la carrera en sí, sino sobre todo contra el éxito taquillero, que lógicamente es fundamental para el club organizador; claro que, por otro lado, ¿quién se ocupa de todo el dinero que pierden los corredores con el traslado de todos sus equipos? Lástima por la carrera, que hubiera resultado muy interesante, pero como de todas maneras, la semana que viene hay TC en Venado Tuerto, si se le otorga al CAC la fecha del 30 de marzo seguirá siendo igualmente la segunda competencia de SP del año. En la semana se sabrá.

¿SE DEBE CORRER CON LLUVIA?

La lluvia, ese temido factor para todo el que anda en auto, ¿qué peligro real encierra? ¿Es lógico correr o no cuando lluvie? Da la casualidad que de golpe nos encontramos por dos semanas seguidas ante ese dilema, en las cuales la lluvia arruinó, o estuvo a punto de arruinar, dos competencias consecutivas. No es muy común el problema en nuestras carreras. Cuando se corrían carreras en ruta, una lluvia importante podía determinar que el camino de tierra se hiciera imposible, y la competencia, consecuentemente, no se realizara. Cuando se generalizaron las competencias en autódromos, ese riesgo desapareció, pero simultáneamente hizo su ingreso otra dificultad: la falta de gomas especiales para lluvia sobre asfalto y para uso a velocidades elevadas. Durante el año pasado, tuvimos la suerte de que casi no hubo ninguna carrera en la que la lluvia molestase, por lo que el inconveniente no surgió; pero en cambio, las dos primeras fechas de este año se presentaron con agua.

La semana pasada tuvimos grandes cabildeos sobre si se largaba o no. Finalmente, un acuerdo entre los pilotos dictaminó correr 20 vueltas. También se dio el caso de que algunos no pudieran largar, por carecer de elementos tales como el limpiaparabrisas. Ahora, en Córdoba, se repite el problema, pero ya con más anticipación. En Buenos Aires comenzó a llover cuando el autódromo ya estaba lleno de gente. En tales circunstancias, *¿hay que correr entonces, o no, con lluvia?*

El piso mojado no es tan peligroso como se cree. Sólo que por reducirse la adherencia de las gomas al piso, por el menor coeficiente de rozamiento, el límite de adherencia físico en las curvas llegará a menor velocidad que cuando el piso está seco. Pero nada más. Por lo tanto, los autos frenarán en mayor espacio y doblarán más lentamente, pero sin arriesgar por eso más de lo que se hace en el piso seco. La diferencia *sí* existe en el caso de encontrarse ante cualquier emergencia, la que no se podrá resolver con la misma rapidez o la misma eficacia con que se podría sobre un piso seco.

Pero, lógicamente, al hablar de eso, se entiende que el auto de carrera está técnicamente habilitado para desempeñarse de la mejor manera frente al agua. Y eso implica, en forma fundamental, gomas especiales para lluvia. En este momento, sólo las tienen Cupeiro y Galbato. Y eso establece una diferencia sensible entre ellos y los demás. La importancia de las lluvias es crítica, como ya quedó demostrado en Europa en las carreras de F. 1, de las cuales muchas del año pasado se llevaron a cabo bajo aguaceros torrenciales. ¿Hubo más →

CORDOBA SP

accidentes por eso? No. Al contrario. Todos se cuidan más de sí mismos y de los demás, pero todos están equipados con las mejores condiciones técnicas. Correr o no bajo la lluvia no es entonces un problema de ser más o menos valiente o miedoso.

Cuatro opiniones interesadas registran aquí las razones de la incógnita. Interrogante que no está referido al problema particular de la carrera cordobesa suspendida, sino al hecho general de correr bajo la lluvia

JORGE CUPEIRO



En el clásico desayuno, tempranísimo, donde se hacen siempre los primeros pronósticos y precomentarios de la carrera, nos encontramos con Jorge Cupeiro. En su cara estaba alojada una sonrisa de oreja a oreja. La razón: muy sencilla; como se presentaba el día, él contaría con la misma ventaja del domingo anterior: las famosas gomas para lluvia.

Cupeiro, por supuesto, era partidario de que la carrera se largase. Pero no solamente por su conveniencia (Galbato y él son los únicos poseedores de gomas para lluvia). "El único inconveniente que se presenta en estos casos es la disminución de la recaudación, con lo cual se ve perjudicado el club. Pero también hay algo muy importante que es lo que perdemos nosotros."

CARLOS MARINCOVICH



Marincovich mantiene la posición de que se puede correr perfectamente bajo la lluvia. "Peligroso no es, porque se anda lógicamente más despacio. El secreto, que no lo es tanto, está en encontrar el límite de cada uno, y no pasarse de allí. Lo mismo que con piso seco. Pero el problema acá es totalmente distinto, y es el de la recaudación. De hacerse la carrera el club recauda mucha, mucha menos plata. Pero, en contraposición a eso, en caso de no hacerse, somos nosotros, los pilotos, los que perdemos el dinero. También existe otra variante: de no acostumbrarse a correr bajo la lluvia, la mayoría de las máquinas no cuentan con los elementos adecuados (gomas especiales, limpiaparabrisas, etcétera). Entonces, de decidirse largar una carrera en esas condiciones (caso Buenos Aires), unos pocos cuentan con ventajas muy apreciable.

"Yo creo que la solución consistiría en incluir dentro de los reglamentos un apartado que se refiriese exclusivamente al caso lluvia; es decir, que de antemano se decidiera la realización o no de la carrera con mal tiempo. Eso facilitaría todo. Por un lado, nosotros sabríamos a qué atenernos. Y el público también. No sucedería lo que hoy, que a las 9 de la mañana todavía había público que esperaba bajo la lluvia a que le devolvieran el dinero."



NASIF ESTEFANO

Nasif opinaba enfáticamente —como es su costumbre— que la carrera no tendría que haberse suspendido. De tomarse esa resolución, bien podría haberse hecho el sábado. No había ninguna necesidad ni razón com para esperar al domingo. Lo único que se consiguió con eso —según Nasif— fue molestar a todo el mundo, pilotos y público.

"Las carreras se tendrían que realizar con cualquier tiempo. No hay razón para que así no sea. En Europa se corre todos los domingos, con lluvia, nieve o piedras."



ANDREA VIANINI

"Ya que me hicieron levantar temprano, yo hubiera corrido, y listo. La lluvia no estorba para nada. Lógicamente, éste es un circuito con curvones veloces; entonces, el promedio descendería bastante. Pero no es más peligroso que cuando el piso está seco. Uno se cuida más, anda más despacio, y todo resuelto."

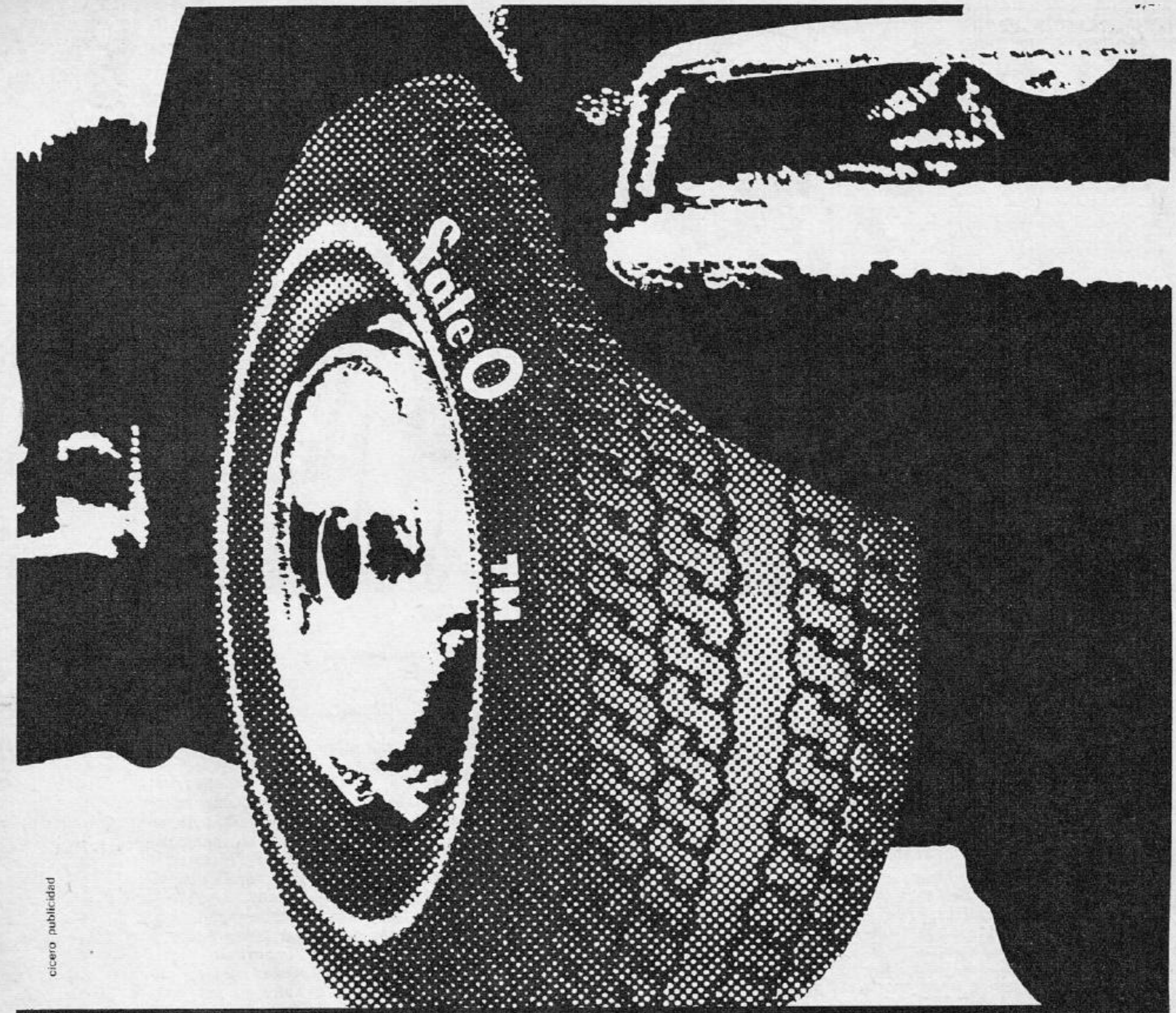
—¿Tenías gomas para lluvia?

"No. No pudimos conseguir. Pero no importa; no hubiera andado entre los primeros; los que tienen gomas adecuadas me habrían sacado ventaja, pero uno corre en base a lo que tiene. Yo pienso que hay que correr; la lluvia no es impedimento."



Por supuesto que además entra en juego un factor tan importante como es el de la taquilla; los pesos que se puede perder el club, porque va menos gente cuando llueve. Pero eso es algo anexo. La carrera no tiene por qué suspenderse así llueva a baldes. Así se corre en cualquier lado; pero en cualquier lado donde autos y autódromos están adecuados para correr con agua. En ese sentido, faltan gomas para los autos, y faltan condiciones en un autódromo como el "Oscar Cabalén". También son cosas para tomar en cuenta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Qué auto tiene Ud?

Si su auto es: FIAT 1500, RILEY, CHEVROLET 400 SPECIAL, SUPER O SUPER DE LUJO, FORD FALCON, TORINO, VALIANT I, II, III, o IV, RAMBLER O PEUGEOT 404...
Y si Ud. quiere equiparlo con los mejores neumáticos para alta velocidad...
Ya puede hacerlo!

Esos neumáticos se fabrican en el país: se llaman FATE TM y están ahora disponibles en medidas para su auto.

Recuerde que FATE TM ha sido probado a más de 200 km. por hora!

Consulte a su gomero amigo.

fate

el neumático argentino

Parabrisas CORSA en el mundo



LA GENTE POBRE... ▶

Estos no están disfrazados...; son así, no más. Al natural. Nicolás Gelormini, Norberto Alvarez Ojea, Juan Carlos Llanos y Gustavo Costas sorprendidos en el seno de su tribu. Asoma por ahí atrás el Pato Romanó, disfrazado de persona. ¿De persona?...

AUSTRIA: La estadística revela que Austria ha resultado el país que se lleva el record de accidentes. La tabla estadística ha sido realizada tomando la relación entre la cantidad de habitantes y la cantidad de vehículos en circulación.

ESTADOS UNIDOS: La policía de New York está impresionada por el hecho de que la mayoría de los ladrones de automóviles sean individuos pertenecientes a la clase media. Las causas obedecen, posiblemente, a la inflación sufrida en los últimos años y al precio relativamente alto de la diversión, a lo que hay que agregar la tibieza de las condenas: tres años que en definitiva se reducen a unos pocos meses. ♦ Apelando al espíritu "snob" de los compradores potenciales, Ford ha decidido equipar su lujoso Continental Mark III con relojes suizos, que el famoso joyero francés Cartier se encarga de "engarzar" en el tablero. ♦ En Filadelfia, durante 1968, los automovilistas se han encargado de derribar prolijamente 1120 semáforos y casi 600 faroles. La mayoría de los daños fueron producidos durante los fines de semana. Quisiéramos saber cómo se las hubieran arreglado para bajar tantos semáforos en Buenos Aires sin destrozar el auto contra los populares "Quesos de cemento". ♦ Ronnie Bucknum ha firmado contrato con la escuadra Roger Penske-Sunoco Lola. Después de su primera carrera en Daytona, Ronni irá a Sebring, siempre con Mark Donohue, y luego piloteará un Sunoco Camaro en las carreas Trans Am.

ALEMANIA: BMW es la primera fábrica en el mundo que utiliza material plástico para realizar la parrilla delantera. El BMW 2500 presenta una parrilla que incorpora el alojamiento de los faros estampada en Cycolac H, material plástico producido por Marbon Europe N. V. El nuevo material permite una reducción de casi siete veces el peso de sus similares en metal, y supera apenas los 500 gramos.

SUIZA: Debido a una iniciativa de la Organización para la prevención de accidentes callejeros, se ha instituido en Suiza un premio especial. A partir de febrero, un jurado formado por representantes de varias entidades automovilísticas y periodísticas, designará, cada fin de mes, al "Caballero de la calle". Serán premiados aquellos que, debido a un gesto particular, contribuyan a mejorar la seguridad y la disciplina. Además del título, el ganador percibirá una gruesa suma de dinero.

LAOS: El importador de Volkswagen en Laos realizó una experiencia; reemplazó uno de sus vendedores por una agraciada señorita, Somrsi Suthmirson, inglesa ella, que en el término de un mes vendió... ¡¡14 unidades!! Como premio, recibió un viaje de vacaciones a Alemania.

INGLATERRA: Rolls Royce y BRM desmintieron en declaración conjunta, una presunta colaboración entre ambas firmas, con el objeto de construir un F-5000 (Fórmula A) y un aparato destinado a la Can Am, que llevarían motores Silver Shadow. ♦ La Reliant Motors Co. ha comenzado las tratativas para anexar a su paquete accionario los de Bond. No, los de James, no. Los de la firma homónima inglesa que produce pequeños automóviles de turismo. ♦ Mike Hailwood ha renunciado para siempre a las carreras motociclísticas. Ha pasado a formar parte del John Wyer Racing Team, e inclusive ha recibido ofertas para pilotear aparatos de Fórmula A.

ARGELIA: Al finalizar una gira por Argelia, el vicepresidente de Chrysler ha informado sobre un acuerdo que permitirá montar primero, y construir luego, automóviles y camiones en el citado país.

ITALIA: Según la Federación Italiana de Autopistas, el país cuenta con una red vial y carretera que se puede considerar como una de las más extensas del mundo. ♦ Una firma italiana vende... ¡altímetros!, para instalar en el tablero de los automóviles. Consideramos que para instalar uno de estos aparatitos, hay que estar firmemente convencidos que el auto "anda que es un avión...", en cuyo caso sería una muestra del más refinado optimismo, o bien saber hasta qué altura se llega en caso de "piña" imprevista. Pesimismo funesto. La verdad del asunto es que el aparatito funciona por principio barométrico, determinando las diferencias de presión que aparecen en el cuadrante, la altitud sobre el nivel del mar. Imaginamos el siguiente diálogo: "Mirá, querida, estamos a 3.800 metros de altura..." "¡¡¡Pero bajá, cretino... o querés que nos matemos...!!!"

DE TODAS PARTES: Los técnicos de Mobiloil han perfeccionado un sistema que trabaja en base a la fotografía, capaz de explorar el subsuelo hasta varios kilómetros de profundidad, y que le permite señalar la presencia de yacimientos de petróleo o de gas natural. ♦ Al alcanzar una cifra de produción que pasa de las 1000 unidades, ha sido homlogado dentro de la categoría Turismo, grupo 2 Anexo "J", el Alfa Romeo Giulia GTA Junior 1300. ♦ Parece ser que Peter Arundel volverá a sentarse en monopostos. Esta vez comenzará, según se dice, en algún F 3. ♦ Citroën ha declarado oficialmente que intervendrá con sus máquinas en el East African Safari. Motivos de tiempo impidieron presentar un equipo oficial en la edición anterior. También han declarado que intentarán participar en la London-Sydney 1972.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LOS GRUPOS DE PODER

Apreciemos los disfraces de Carlos Fresco —el botón— y Carlos Figueras —de sacerdote voo-doo— al lado del Citroën Corsa Chap Mark V, disfrazado de furgoneta. El perro es de policía, pero no se nota porque es de la secreta...



MI AMIGO EL PINTOR

Héctor Luis Bergandi, que pinta no porque sepa sino porque tiene ganas, se disfrazó de deshollinador, aprovechando una bicicleta Offenhauser Indy, y uno de los pinceles que utiliza puesto sobre el hombro. Aprecien el estado del pincel y supongan cómo hay que pintar para dejarlo así...

MON AMOUR, MON AMI...

El grupo de casi humanos que conforma esta redacción también festejó los carnavales animadamente. Enrique Sánchez Ortega posa disfrazado de Hippie —¿es que está disfrazado...?— en los prados de su castillo de Chapadmalal, al lado de su prometida... que es el Bentley.





El Falcon es como los pantalones largos

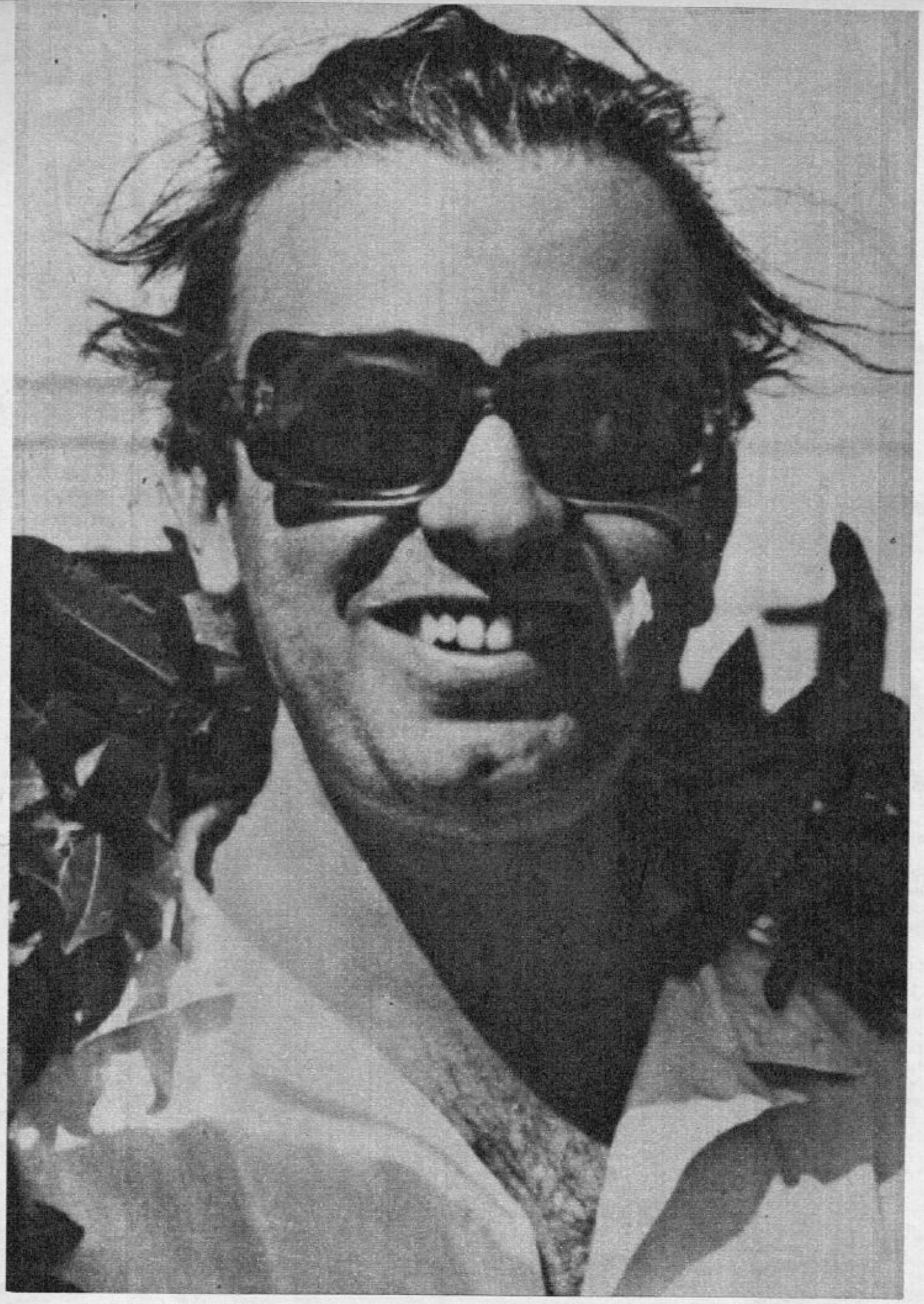
Ponerse los pantalones largos es un paso importante.
Y cuando el momento llega, una decisión.
Cambie su auto chico por un Falcon. Con plena confianza.
El Falcon es un coche seguro, satisfactorio, maduro, y usted lo sentirá así.
Las grandes decisiones producen grandes satisfacciones.
Acuérdese de los pantalones largos.

Es el Ford T del año 2000

FALCON Ford

Miembro de ADEFA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una vez más "Larry" demostró sus cualidades de excelente piloto y montañista. Ganó la ida y la vuelta con tiempo record.

SAN JUAN-COQUIMBO-SAN JUAN IDA Y VUELTA

Larry, Castañón y Yanello con Torino, Peugeot y Renault, respectivamente, fueron los vencedores en la durísima prueba de alta montaña

Las impresiones del cruce de la cordillera de Los Andes por el paso de Aguas Negras, son algo muy difícil de trasmitir al lector. Es imposible ubicarlo por medio de unos cuantos párrafos explicativos o una simple foto. Toda esa inmensidad imponente que es la cordillera, con sus picos nevados, sus glaciares y los mil tonos insólitos que presenta, puede hacer que se escriban centenares de hojas, y se gasten miles de palabras, sin lograr hacer justicia con toda la belleza de ese paisaje. Así que será mejor que les contemos qué pasó en la carrera.

ANTECEDENTES

El Peugeot 404 de José "Pepe" Migliore, ganador de la edición anterior de la San Juan-Coquimbo, volvió este año a San Juan, con una semana de anticipación y las cosas perfectamente bien organizadas. Como para repetir el triunfo. Migliore y "Paco" Mayorga serían los encargados de pegarse una llegadita hasta Chile y volver hasta San Juan, cada uno en su respectivo "pingüino" del equipo oficial Peugeot. Sería Paco Mayorga el que sufriera los primeros problemas antes de salir: el auto perdía agua en la largada, al romperse la empaquetadura de la bomba de agua, inconveniente que Paco recién percibiera en Albardón. Pero volvamos a los preparativos. Contra el equipo Peugeot, preparado como para repetir el triunfo, Fiat, oficialmente, opuso un solo auto: la cupé 1500 a cargo de Zunino, que también, por qué no decirlo, tenía ganas de ganar. Asesoramiento del solitario auto oficial presentado por la Scudería Concesionarios Fiat, a cargo de Miguel A. Galluzzi; mecánica Balestrini, y evidente inferioridad numérica en cuanto a los Peugeot. Entre los "fiatistas" se comentaba con cara larga "que el Peugeot es demasiado alto de abajo con respecto a las cupés", que "el tren delantero es indestructible", que "el cárter está mejor protegido", y que "a la parrala le gusta el vino...".

Fiat, en cambio, siempre según palabras recogidas, presenta fragilidad en el tren delantero, y la caja de velocidades demasiado vulnerable en función de los caminos que se iban a recorrer.

A tanta desgracia, Peugeot sumaba la excelente mecánica de Zampini,

→



el Isotorque recientemente homologado, y gicleurs "altimétricos" en los correspondientes carburadores Solex.

Para desgracia de los "fiatistas", además de la amenaza latente del equipo oficial Peugeot, otro equipo, no oficial pero equipo al fin, se sumaba al enemigo tradicional: el equipo Billy, de cuyos autos se harían cargo Norberto Castañón y Menéndez Behety. Como para emparejar en alguna medida las cosas, estaba presente Jorge Ahumada con una cupé 1500 que demostraría en el trascurso de la carrera hasta dónde podía forzar las cosas.

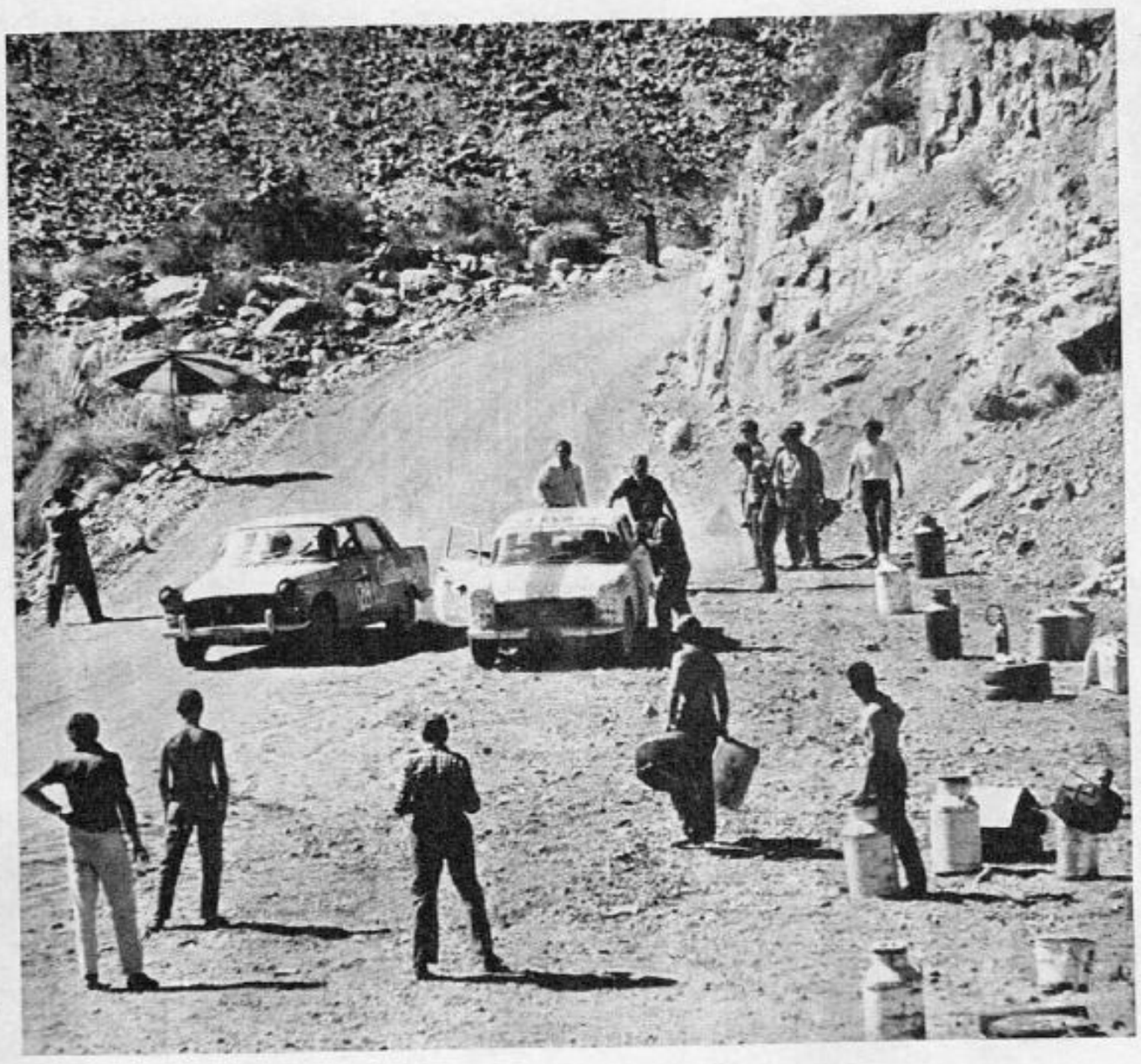
La clase menor enfrentaba a los 1093 con los Auto Union. La reconocida aptitud de los últimos para la clase de caminos que se iban a recorrer, y la solvencia de Visintini y Castellani en esos avatares presagiaba algo bravo para todos: los que la iban a ver "desde adentro", y los que la verían "desde afuera". Dentro de la pléyade de 1093, no era difícil imaginarse que los hermanitos Monguzzi por un lado, y Emilio Parisi por otro, se iban a dar como en la de Troya. Y Carlos Yanello, el sanjuanino con el 1093 ex Manzano, quien sería el que, en definitiva, les "juntaría la cabeza" a todos.

La categoría grande. Definición: se denomina categoría grande a un desfile de Torinos, apenitas cortado por la presencia de un Falcon que entre tantos Torinos debía sentirse como "sapo de otro pozo". En realidad, no era un sapo de otro pozo sino un auto americano piloteado por el chileno Cortés Godoy. La categoría que agrupa a los de "2001 en adelante..." tenía nombre puesto: "Larry"; nombre que no cambió en todo el trascurso de la carrera. Están presentados los actores y el escenario de la única prueba, en nuestro calendario Internacional de Turismo Anexo "J". Ya conocemos el argumento del drama. Arriba el telón.

PRIMERA ETAPA

Las mayores vicisitudes de esta etapa se sucedieron en la subida desde San Juan hasta Aguas Negras, punto situado a 4.722 metros sobre el nivel del mar, y que es, en ese punto, nuestro límite con Chile. "4.722 son muchos metros", según dijera, bastante pálido, Jorge Augé Bacqué, compañerito de nuestra redacción y acompañante en la carrera de "Pepe" Migliore.

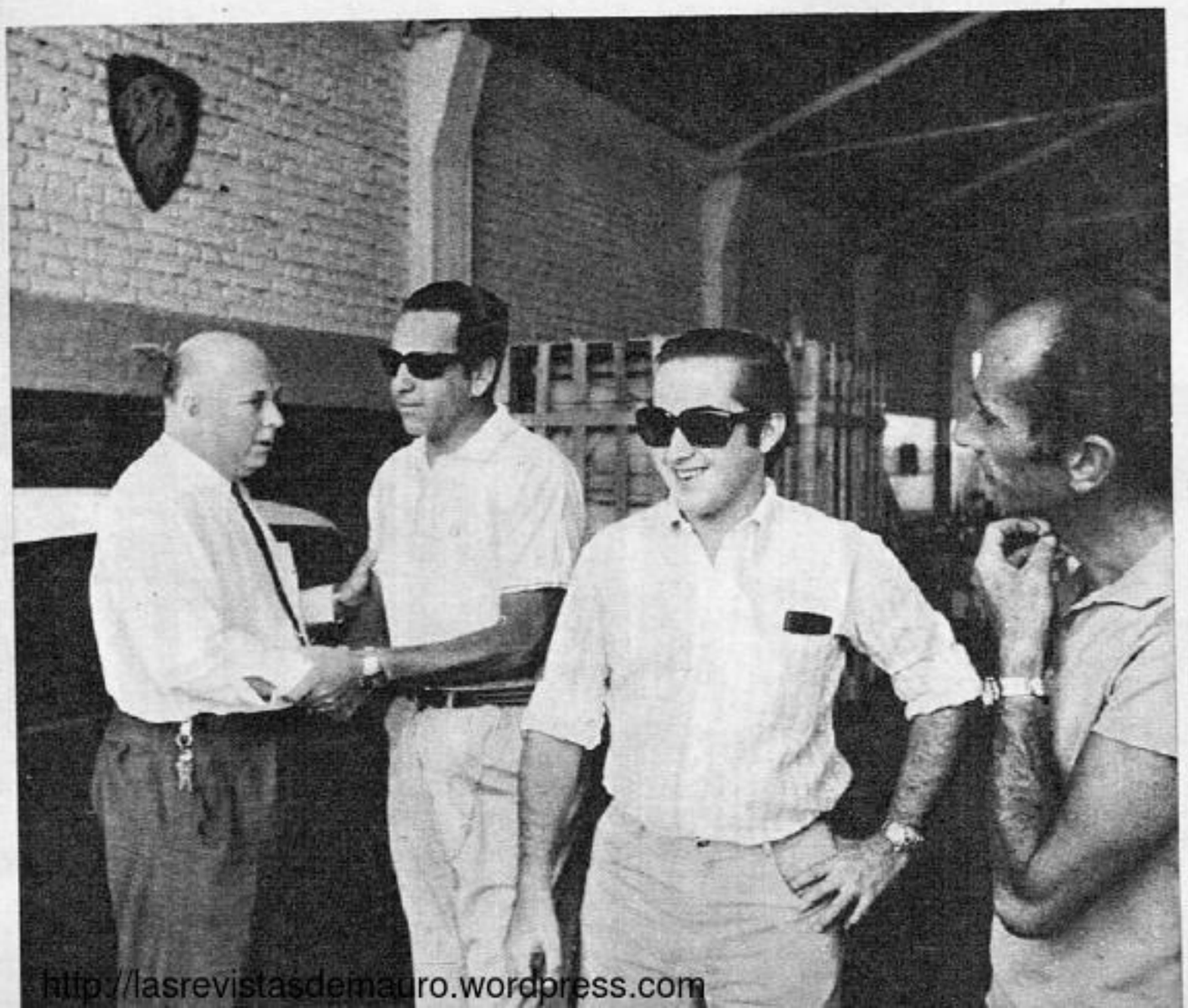
Osvaldo Rolf Juchet abandonó la prueba inmediatamente después de



Un nombre que paulatinamente se va haciendo sinónimo de Peugeot: Norberto Castañón, primero en la general de la categoría "B".

Arriba, derecha: Ganador de la segunda etapa lo fue también de la general de la categoría "A" el sanjuanino Carlos Yanello con Renault 1093.

Un reabastecimiento en plena montaña: Rubén Miotti, a su lado pasa Carlos Menéndez Behety que le dio al equipo "Billy" además un cuarto puesto.



Héctor Zampini el excelente preparador del team Peugeot corrió con un "Pingüino" muletto hizo una carrera tranquila y fue la samaritana de todos los 404.

Haciendo rostro y destacando su popular pancita vemos en el centro de la foto a Jorge "Panci" Augé Bacqué, acompañante de "Pepe" Migliore a quien vemos saludando a Casas, el amabilísimo concesionario Peugeot de San Juan.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





pasar Las Flores; ahí no quiso más el muletto del equipo Billy. Hasta ese punto "Larry" punteaba, como lo haría en el resto de la etapa, y Castañón mantenía el liderazgo de la categoría "B". Coincidentemente con el abandono de Juchet, Castañón cedía su posición ante el avance de Migliore, que se ubicaba primero en su clase y segundo en el camino. Detrás de Migliore discutían la cuestión Mayorga, Ahumada y Zunino, en ese orden.

Los más chiquititos se ubicaban, en cuanto a los primeros lugares, así: Angel Monguzzi adelante, Emilio Parisi ahí no más, y Yanello, que a pesar de haber largado en la 14ª colocación venía empujando demasiado fuerte como anticipo del paseo veloz que significaría su arribo en la primera posición a Coquimbo. Los derrapes en el ripio atrasaron a Monguzzi, que perdió segundos y minutos de oro al tener que reponer tres cubiertas. Parisi, que se había adueñado de la punta en su clase, aflojó, o cedió, al avance del extraordinario montañista que se reveló en Yanello. Los Auto Union de Castellani y Visintini viajaban atrás, sin novedad. En cuanto a los Torino, el nombre puesto, "Larry", se mantuvo en todo el trascurso de la etapa, a pesar de la persecución del local Héctor Sales. Pero el "buque" que se tomó de entrada "Larry", hacía infructuoso todo esfuerzo por alcanzarlo. Había que esperar que rompiera... y no rompió.

La bajada no presentó mayores variantes en cuanto al orden de las posiciones. Lamentablemente, fue en la bajada, en las inmediaciones de Tranque la Laguna, y en la curva más peligrosa del tramo, donde se desbarrancó el Torino del piloto chileno barrancó el Torino del chileno Ernesto Sánchez. La caída provocó la muerte de Sánchez, y heridas graves a su acompañante, Mario Padovani.

Al llegar a La Serena, punto final de la primera etapa, todos los pilotos coincidieron en afirmar que habían encontrado un piso excelente, y mucho "divertimento" en cuanto a las características topográficas. Las primeras posiciones en La Serena ubicaban a los punteros de cada categoría así: "Larry", superando las marcas anteriores, empleó 4h40, a un promedio de 106,114 km/h para cumplir con el total del recorrido, aventajando a Sales por 35 minutos, quien a su vez precedió a Peyrano por tres minutos. En la "B", Migliore primero en La Serena, con 5 minutos sobre Castañón y 18 minutos sobre el Fiat de Ahumada. Dentro de los siete primeros puestos, seis correspondieron a Peugeot.

La "A" resultó, finalmente, el paseo de Yanello, con 9 minutos sobre Parisi y 14 minutos sobre Visintini.

SEGUNDA ETAPA

A las 8 de la mañana del domingo, los 33 clasificados se hicieron presentes en la largada. El primero en emprender la marcha fue "Larry", y detrás de él, con un minuto de intervalo, los restantes competidores. El Torino puntero fue el primero en alcanzar el pavimento, a pocos km de la largada; mientras tanto, atrás comenzaba a insinuarse una lucha entre los Peugeot. A 115 km de la largada, y a un promedio de 119,880 km/h, pasó "Larry", seguido por Sales y luego Castañón, que superó la línea de Migliore, en virtud de los mil problemas que éste sufriera a causa del distribuidor y de dos gomas que se comieron unos cuantos minutos. Pero el más veloz de la "B" hasta ese punto había sido Menéndez Behety. Las posiciones parciales en Huanta se ordenaron de la siguiente forma: "Larry", Wood, Cortés, Sales y Peyrano para la clase mayor; Menéndez Behety, Castañón, Ahumada, que había conseguido intercalar su Fiat, Migliore, "El Gitano", Acevedo y Zampini, para la categoría "B", y para la "A", Castellani y Visintini, punteando con sus Auto Union, y Yanello detrás.

Justamente en Huanta fue donde se registró el abandono de Peyrano. Muy retrasado pasó Emilio Parisi, que se fue de viaje en una curva, pero a pesar de eso seguía en carrera.

Mientras tanto, los que comandaban el lote se aproximaban al límite argentino-chileno. Arrequintín, la primera localidad argentina, vio pasar a "Larry" primero, y detrás suyo a Sales, Cortés y Wood. Para la clase "B" las posiciones habían variado ostensiblemente: comandaba en ese momento el lote "El Gitano", seguido por Miotti, Ahumada, Castañón y Menéndez Behety. Migliore se ubicaba octavo, a causa de los inconvenientes antes mencionados, y además porque "Pancita" Augé, su acompañante, es medio "yettatore". La categoría "C" también alteró las posiciones en ese punto: Yanello se adueñaba de la punta, que no abandonaría hasta la llegada, y detrás Visintini y Castellani, que también conservarían las mismas ubicaciones hasta el punto final.

San Juan, meta final de la "ida y vuelta", vio tres punteros: "Larry", que estaba cantado desde la largada; Norberto Castañón, que de acuerdo a antecedentes era uno de los pocos que podía superar a Migliore, ganador de la anterior edición de la carrera, y Carlos Yanello, que ninguno imaginaba de entrada ganador y que, sin embargo, merced al trabajo mecánico de la agencia IKA-Renault de San Juan y a los deditos de Oreste Berta, que anduvieron por ahí, llevó a su 1093 primero en su clase.

"Larry", Castañón y Yanello cosecharon, "...cuando pa' Chile me voy... y cuando vengo de Chile...", los primeros puntos gordos, muy gordos, de la temporada.

ANTES, DURANTE Y DESPUES

Larry corrió la segunda etapa lo suficientemente tranquilo como para llegar de vuelta a San Juan. Hizo más de la mitad de la segunda etapa sin

→





pasarlo de las 4.200 vueltas, cambió gicleurs dos veces (¡oh la altimetría!) y tuvo que reponer un poco de líquido de frenos y listo. "En el camino nunca vimos a nadie, viajamos siempre solitos", aseguró Larry.

Mayorga conformaba junto con Migliore, Casá y Zampini el oficialismo conductivo de Peugeot. El ex Fiat Paco Mayorga estaba mufadísimo al término de la primera etapa. Como para no estarlo, si le había pasado de todo. Pincharon una cubierta, justo al entrar a una curva bastante ligera; entrar a la curva entraron, pero no pudieron salir. El "404" se quedó colgado, nadie lo pudo sacar y al final con la ayuda de su infaltable acompañante Ramoncito pudieron salir del mal paso. "Y después paramos en el auxilio Peugeot y en vez de cargarnos nafta se equivocaron y nos metieron agua." Más kilómetros siguieron pasando en el relato y un capot que casi se vuela fue la última contingencia que determinó el mal humor de Paco en las playas de La Serena.

Castañón rompió dos gomas en el viaje de regreso a San Juan. En Tranque de Laguna estuvo parado más de media hora porque el motor se le quedó apunado y no podía arrancarlo. "Después de todo, el auto anduvo sensacional."

Por lo oído y visto, la parte chilena de la ruta era algo más brava que una pick-up Chevrolet. Ahumada, como tantos rompió una cubierta, descogotó el caño de escape y se le cortó un flexible de freno. Su cupé Fiat fue lo mejor de la marca a lo largo de toda la carrera, pero quedó muy golpeada, especialmente por abajo. Las piedras grandes cumplieron con su trabajo.

Arriba: Rosmaldo Visintini fue escalando posiciones. 4º en la primera etapa, 2º en la ídem e ídem en la general (2º).

Abajo: El más firme defensor del equipo oficial Peugeot, acompañado por nuestro redactor Augé Bacqué. Venían ganando pero por esas cosas de la vida se tuvieron que conformar con el segundo lugar.

Néstor García Veiga viajó a San Juan con "Lito" Galluzi para irse interiorizando de lo que son las carreras de Turismo, porque es la flamantísima adquisición de la Scudería de Concesionarios para integrar su selecto grupo de pilotos. Evidentemente le gustó el asunto: "Las carreras de Turismo son bárbaras, tengo mucho que aprender de ellas. Posiblemente corra en Chile las Tres Horas de Santiago con Pedelaborde. Es un circuito ex aeródromo de 3.300 metros...".

Mario Vessuri salió con una cupé Fiat que no tiraba nada y falló durante casi todo el trascurso de la primera etapa. Como al final de la misma las cosas pintaban mejor porque el motor empezó a funcionar como un motor, decidió seguir, pero el entusiasmo no le duró mucho: una piedra fisuró la carcaza del diferencial, la grasa se fue perdiendo y del núcleo no quedó nada sano.

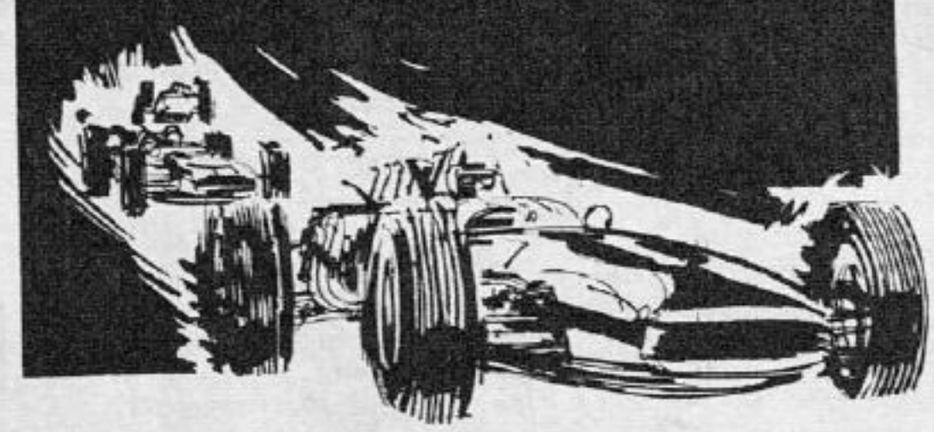
Algunos nombres para la Vuelta de la Manzana: Mayorga, Migliore y Bonanno con el Equipo Peugeot. Pedelaborde, Canedo y García Veiga por el Fiat.

Héctor Zampini, director mecánico del equipo oficial de la marca de león se dio un gustito en vida. Usó uno de los "Pingüinos" y largó la carrera como **muletto**. Por supuesto que se anduvo haciendo el samaritano de alta montaña. Paró a auxiliar a los de su equipo y los que no lo eran; en el puesto de auxilio del equipo paró a cargar nafta, tomó una "coca", comió un sandwich y además como no tenía ningún apuro, le contó todo lo que había visto a Casá y Mayorga.

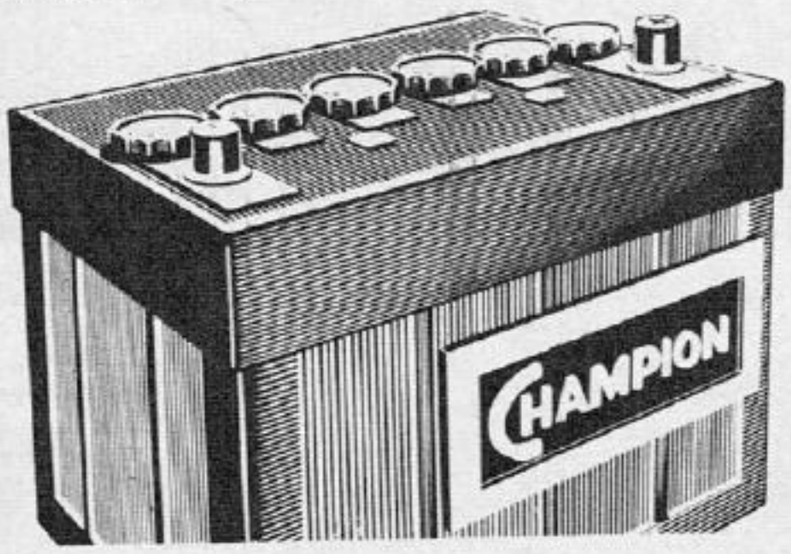
PARABRISAS CORSA agradece la colaboración del colega Rolando "Petiso" García de LV1 Radio Colón y de Bodegas y Viñedos Santiago Graffigna Ltda., firma esta última que nos cedió el Télex que hizo posible el envío de esta nota.

(Continúa en la página 21)

buena marcha y performance...



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





CHAMPION

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COSA DE YANQUIS

por JORGE A. AUGÉ BACQUÉ

En la arena, en el barro, trepando montañas, cruzando médanos, en las compras de todos los días, los nuevos aparatos estadounidenses están causando sensación

El paisaje era desolador. Arena y arbustos por todos lados enmarcaban un ruinoso camino de ripio. Al fondo, y como telón ideal, las montañas de New Mexico daban una cabal idea de lo que era el lugar. El sol caía a pico sobre las resecas rocas.

De pronto la paz de ese paisaje se fue trastrocando. Primero fue un zumbido, luego dos. Más tarde el árido lugar estaba invadido por unos extraños autos que saltaban, andaban en dos ruedas, atravesaban los médanos y bajaban, de costado levantando patadas de arena. Nadie que se hubiera apostado junto a ese camino, más que camino senda, hubiera podido pensar en algún momento que por ese lugar iría a pasar una carrera. Y sin embargo, lo que estaba sucediendo en ese momento era ni más ni menos que una carrera con todas las de la ley. Esto que puede sonar extraño es algo bastante común en los Estados Unidos. Bueno, ¿pero es que en los EE. UU. hay alguna cosa que por rara que parezca no sea normal? Y estas carreras a través del desierto, a través de mil o dos mil kilómetros de inhóspitas tierras, atravesando montañas y lodazales, son uno de los más divertidos deportes practicados por los yanquis.

Estamos acostumbrados a cualquier extravagancia y más en el ambiente automovilístico. Los autos viejos, los reglamentos de TC, las carreras de Stock Cars y mil ejemplos más conforman el regimiento

→



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

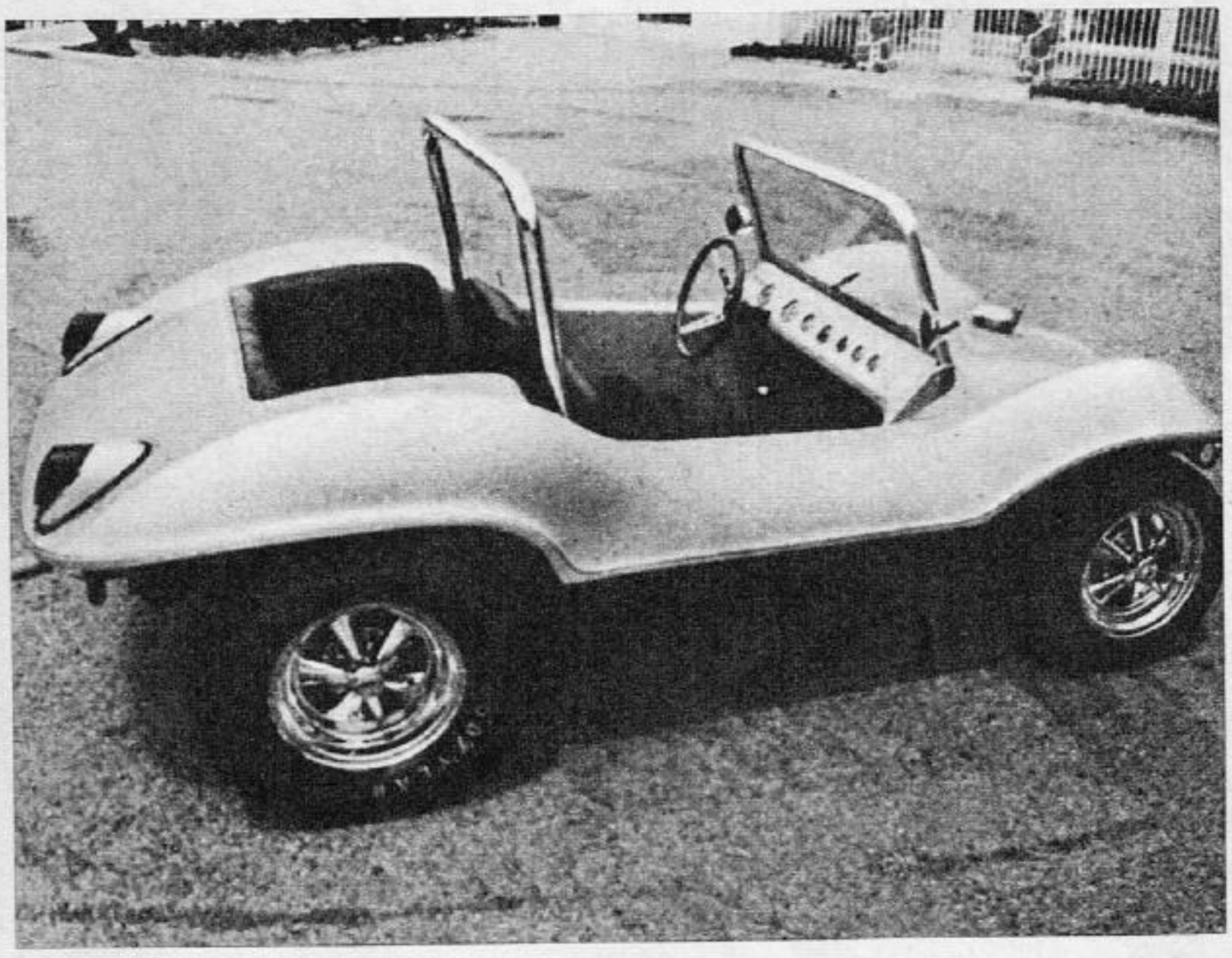
LOS CAMELLOS YANQUIS

COSAS DE YANQUIS









de las cosas increíbles. Pero los norteamericanos, tan afectos a fabricar, promocionar y hacer popular cualquier cosa, han lanzado a la venta unos nuevos autos, que de autos tienen poco, y que son ni más ni menos que las modernas versiones de los jeep doble tracción o de los Volsky de la campaña de Rommel en Africa.

Estos nuevos bichos, que algunos dan en llamar los "camellos yanquis", han hecho furor en los EE. UU. Los compran para andar por la playa, por el barro, para trepar montañas y hasta para ir a hacer las compras al supermercado. Y a veces también los usan para correr.

En realidad cualquier hijo de vecino puede hacerse uno de estos autitos, pero no vale la pena, porque hay dos o tres fábricas en los EE. UU. que los producen en gran escala y le ahorran a los aficionados el trabajo de diseñarlo.

Básicamente estos "camellos del desierto yanqui" están constituidos por la plataforma original del Volkswagen y una carrocería del tipo abierto, de plástico (los hay también con estructura de tubos de acero), que poseen las ruedas (patonas inmensas) completamente al aire y suelen ser las traseras pantaneras y las delanteras de dibujo común. Pueden circular a su bordo solamente dos personas en las butacas, modeladas dentro mismo de la estructura, pero con unos comodísimos tapizados anatómicos. Poseen, sin embargo, una cavidad detrás de las butacas que hace posible el trasporte de alguna valija o de algún "colado". El motor suele variar entre el Volkswagen 1500 y el Volvo marino adaptado para ser colocado en uso terrestre. Los motores, sin embargo, no son normales ni mucho menos. Un "camello" con un motor Volkswagen de 1500 cm^3 suele andar en el orden de los 165/170 km/h... ¿qué tal? La caja de velocidades es invariablemente Hurst de cuatro marchas.

Parece que ante estas novedades, hay varios redactores y colaboradores de la revista Parabrisas Corsa que piensan comprarse su "camello" para cubrir carreras, pasear por Alvear, ir a Mar del Plata "e ancho" sacar a pasear algunas amigas dignas de ello.

Arriba, derecha, arriba, izquierda, y abajo, izquierda: Por estos lugares lisos, llanos y agradables como autopistas yanquis los "camellos" viajan a cualquier cantidad de kilómetros por hora y cualquier cantidad de cientos de kilómetros al día. **Abajo, derecha:** Un Meyer Manx Bunny con motor Volkswagen 1500. 165 km/h sobre cualquier terreno.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

(Viene de la página 16)

SAN JUAN - COQUIMBO - SAN JUAN

Asociación Sanjuanina de Volantes — 13/III/69 (1ª etapa) y 16/III/69 (2ª etapa)

CLASIFICACION

PRIMERA ETAPA

CATEGORIA "A" (Hasta 1150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	19	Yanello, Carlos	Renault 1093	5h22m28s
2º	3	Parisi, Emilio	Renault 1093	5h31m38s
3º	8	Castellani, Julio C...	Auto Union 1000 S	5h41m02s
4º	1	Visintini, Rosmaldo .	Auto Union 1000 S	5h48m45s
6º	2	Monguzzi, Angel ...	Renault 1093	5h50m25s
5º	6	"Epsilón"	Renault 1093	5h50m25s
7º	17	Magariños, Rodolfo.	Renault 1093	6h09m01s
8º	21	Esteguy, Jean P.	Renault 1093	6h09m57s
9º	13	Gaetano, Humberto.	Renault 1093	6h13m18s
10º	26	Vera, Francisco ...	Auto Union 1000 S....	6h14m42s
11º	24	Malaisi, Polo	Renault 1093	6h24m55s
12º	20	"Pata-Pata"	Renault 1093	6h55m22s

Promedio del ganador: 91,997 km/h.

CATEGORIA "B" (de 1151 cm³ a 2000 cm³)

1º	103	Migliore, José	Peugeot 404	4h54m51s
2º	102	Castañón, Norberto.	Peugeot 404	4h59m53s
3º	101	Ahumada, Jorge ...	Fiat 1500 Cupé.....	5h12m10s
4º	128	Menéndez Behety, C.	Peugeot 404	5h19m42s
5º	119	"El Gitano"	Peugeot 404	5h27m33s
6º	109	Miotti, Rubén	Peugeot 404	5h31m50s
7º	131	Lara, José	Fiat 1500 C	5h35m43s
8º	133	"Pelelo"	Peugeot 404	5h37m55s
9º	140	Mendoza, Narciso .	Fiat 1500 Cupé	5h42m40s
10º	137	Sosa, Juan R.	Fiat 1500 Cupé	5h48m45s
11º	117	Acevedo, Armando..	Peugeot 404	5h56m45s
12º	126	Zampini, Héctor ...	Peugeot 404	6h20m02s
13º	138	Gómez, César	Fiat 1500 C	7h17m11s

Promedio del ganador: 100,828 km/h.

CATEGORIA "C" (más de 2000 cm³)

1º	201	"Larry"	Torino 380 W	4h40m00s
2º	209	Sales, Héctor	Torino 380 W	5h15m26s
3º	206	Peirano, Alfredo ..	Torino 380 W	5h18m02s
4º	207	Wood, Roberto	Torino 380 W	5h19m32s
5º	205	Sánchez, Ernesto...	Torino 380 W	5h26m21s
6º	208	Godoy, Cortés M....	Ford Falcon	5h55m00s
7º	210	Peirano, Domingo ..	Torino 380 W	6h20m00s

Promedio del ganador: 106,114 km/h.

SEGUNDA ETAPA

CATEGORIA "A"

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	19	Yanello, Carlos A. ..	Renault 1093	5h42m45s
2º	1	Visintini, Rosmaldo.	Auto Union 1000 S	5h49m31s
3º	8	Castellani, Julio C..	Auto Union 1000 S	5h50m43s

Promedio del ganador: 88,227 km/h.

CATEGORIA "B"

1º	101	Ahumada, Jorge ...	Fiat 1500 Cupé	5h30m45s
2º	119	"El Gitano"	Peugeot 404	5h31m04s
3º	102	Castañón, Norberto.	Peugeot 404	5h32m46s
4º	128	Menéndez Behety, C.	Peugeot 404	5h33m14s
5º	103	Migliore, José	Peugeot 404	5h44m43s
6º	137	Sosa, Juan R.	Fiat 1500 Cupé	5h53m04s
7º	117	Acevedo, Armando ..	Peugeot 404	5h59m29s

Promedio del ganador: 91,428 km/h.

CATEGORIA "C"

1º	201	"Larry"	Torino 380 W	5h01m01s
2º	209	Sales, Héctor	Torino 380 W	5h17m17s
3º	208	Godoy Cortés, M. ..	Ford Falcon	5h27m07s
4º	207	Wood, Roberto	Torino 380 W	6h05m55s

Promedio del ganador: 100,464 km/h.



CLASIFICACION GENERAL

CATEGORIA "A" (Hasta 1150 cm³)

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo
1º	19	Yanello, Carlos	Renault 1093	11h05m43s
2º	1	Visintini, Rosmaldo.	Auto Union 1000 S	11h25m47s
3º	8	Castellani, Julio	Auto Union 1000 S	11h31m45s
4º	3	Parisi, Emilio	Renault 1093	13h18m29s
5º	2	Monguzzi, Angel ..	Renault 1093	13h23m35s
6º	4	Callejas, Miguel ...	Renault 1093	14h05m02s

Promedio del ganador: 90,046 km/h.

CATEGORIA "B" (de 1151 a 2000 cm³)

1º	102	Castañón, Norberto.	Peugeot 404	10h32m39s
2º	103	Migliore, José	Peugeot 404	10h39m24s
3º	101	Ahumada, Jorge ...	Fiat 1500 Cupé	10h42m55s
4º	128	Menéndez Behety, C.	Peugeot 404	10h52m57s
5º	119	"El Gitano"	Peugeot 404	10h58m37s
6º	122	Sosa, Juan Raúl ...	Fiat 1500	11h46m49s
7º	126	Acevedo, Armando .	Peugeot 404	11h56m14s
8º	112	Mendoza, Narciso ..	Fiat 1500 Cupé	11h56m26s
9º	125	Zampini, Héctor ...	Peugeot 404	12h25m11s
10º	111	Lara, José	Fiat 1500	12h56m25s

Promedio del ganador: 96,265 km/h.

CATEGORIA "C" (más de 2000 cm³)

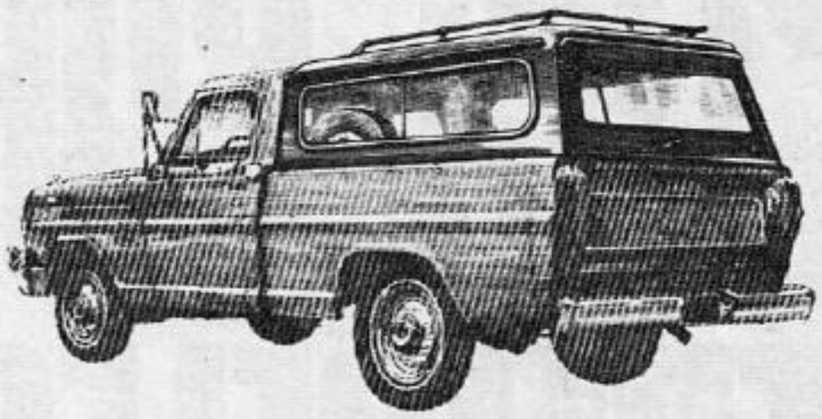
1º	201	"Larry"	Torino 380 W	9h41m01s
2º	209	Sales, Héctor	Torino 380 W	10h32m43s
3º	207	Wood, Roberto	Torino 380 W	11h25m27s
4º	208	Godoy, Cortés M. ..	Ford Falcon	11h32m17s

Promedio del ganador: 103,187 km/h.

Coloque YA ! ... su CUPULA

FRANCITAL

COLOCACION EN EL DIA!



CENTRO CLAVE ASOC.

STOCK EN TODAS LAS MARCAS

CARROZAMOS TAMBIEN: DOBLE CABINA, RURALES Y FURGONES

CARROCERIAS PARA

TRANSPORTES ESCOLARES

"REGLAMENTARIAS"

NUEVAS O REFORMAS

SOLICITE VENDEDOR A DOMICILIO

DAMOS FACILIDADES DE PAGO

FRANCITAL S.R.L.

CULPINA 3559 - Bs. As. - TEL. 923-3944 y 92-0014

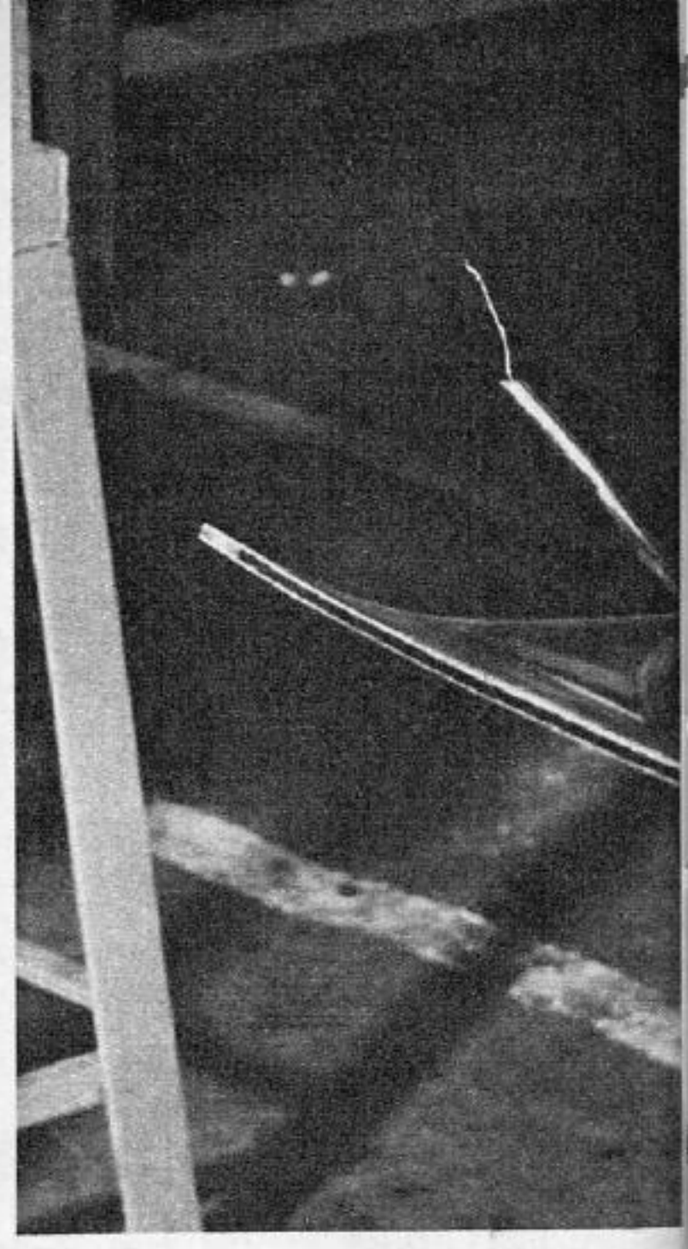
(Alt. Avda. ROCA 2700)



En el Ford GT Mk IV, ganador en Le Mans en el '67, a cargo de Gurney-Foyt, los elastómeros jugaron un papel primordial. El Viton, elastómero fluorado, fue el único material que resistó en un 100 % las exigencias de trabajo como retén de rulemán de punta de eje. En este auto, los alastómeros cumplieron con más de 20 funciones diferentes.

LOS BURLETES TERMOELECTRICOS

La última novedad referente a la aplicación de los elastómeros en la industria automotriz: la fijación de los parabrisas mediante burletes vulcanizados en el momento y lugar de la aplicación

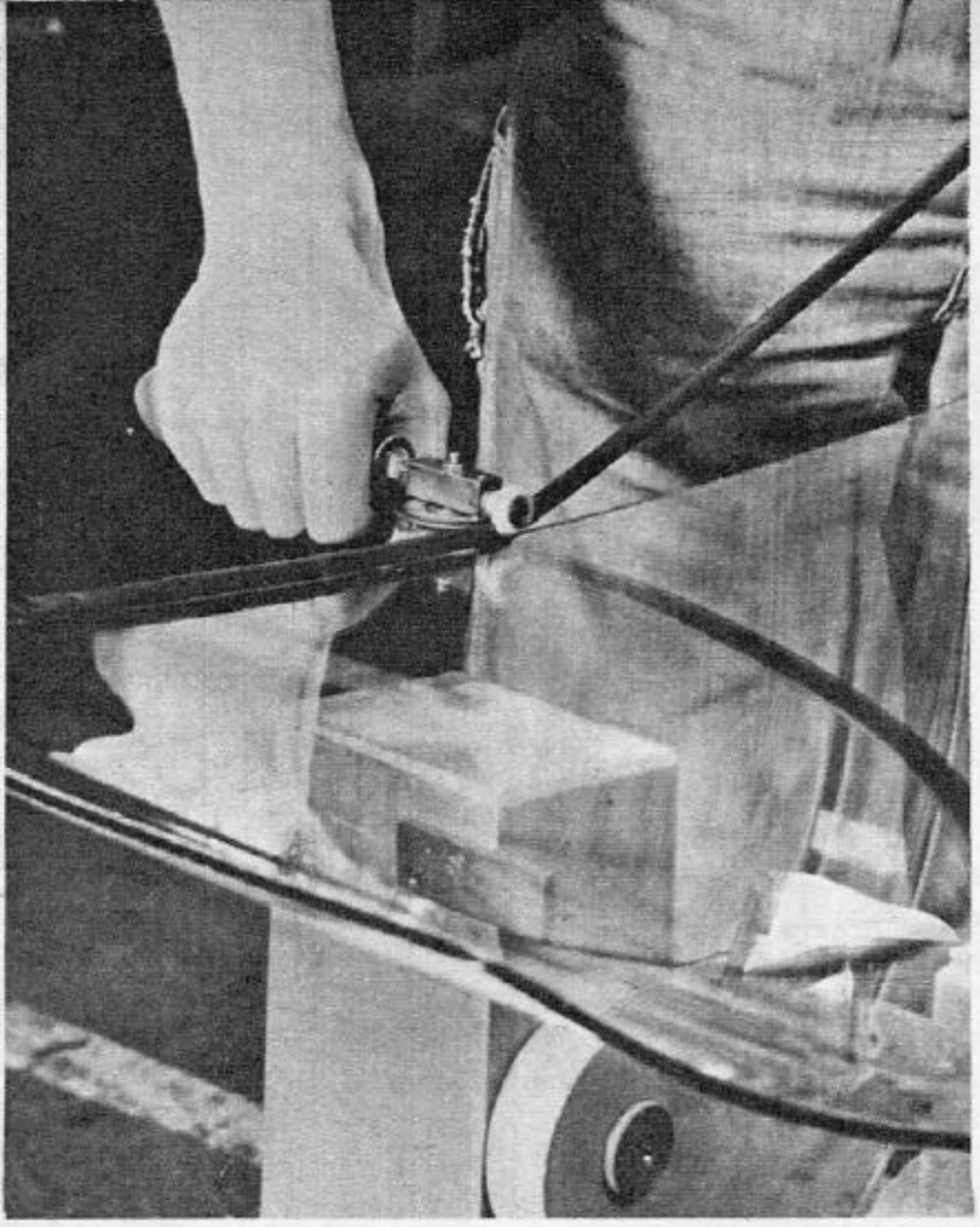


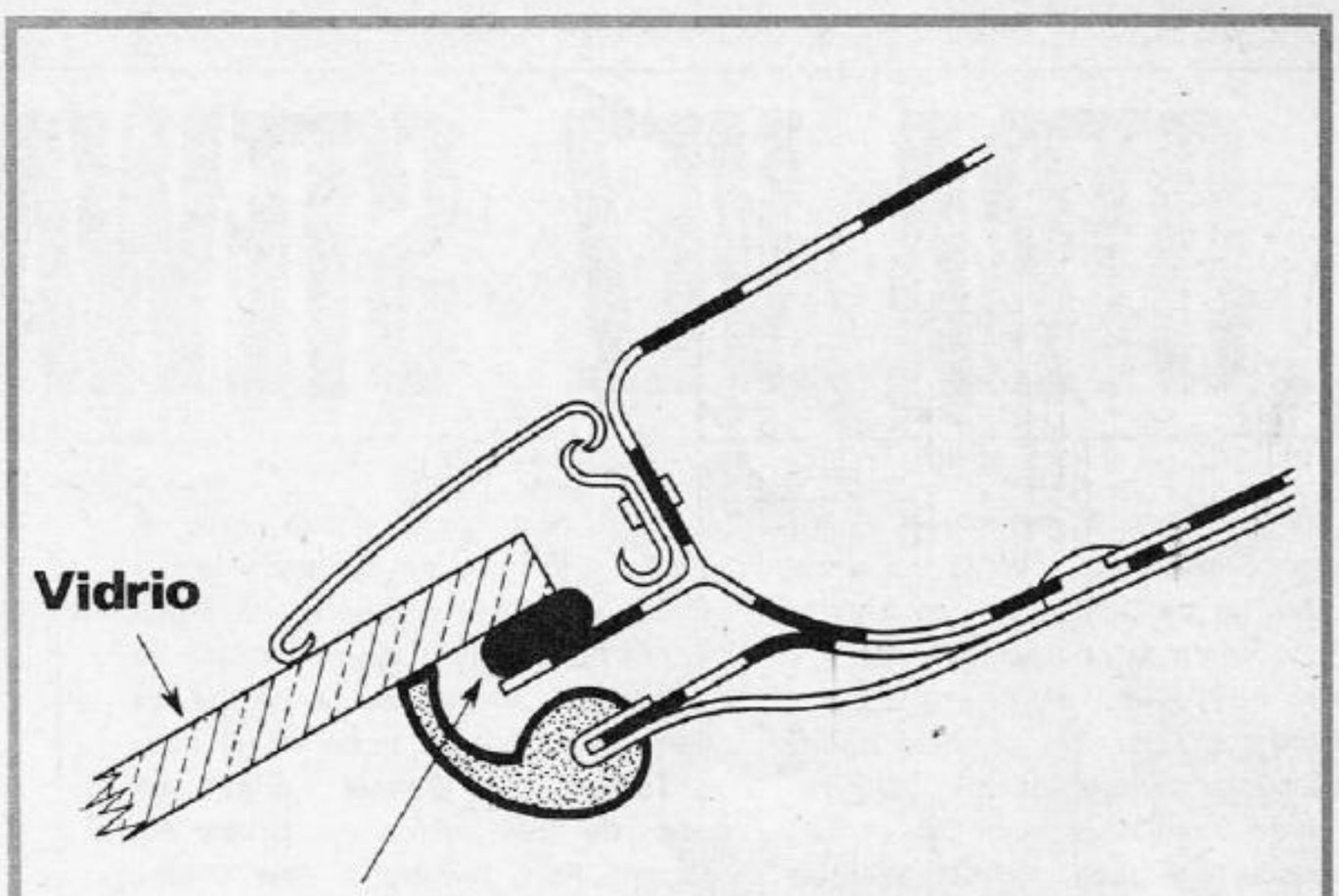
Antes de empezar a hablar de la aplicación de los elastómeros en la industria automotriz, conviene tener aunque sea una idea aproximada de qué son estos inventos. Los elastómeros, tal como lo indica su nombre, son materiales elásticos obtenidos por polimerización, que es el proceso por medio del cual, de un conjunto de moléculas simples (reducido número de átomos) se obtiene una molécula de mayor número de átomos con la consiguiente modificación de sus propiedades físicas y químicas, que en este caso se traducen en mayor resistencia al calor, a la abrasión, a la acción química de los fluidos, según qué tipo de elastómero se trate.

El más empleado en la industria del automóvil es el *Neoprene*, que además de servir para hacer esos tubitos que llevan la nafta de un lado para el otro del motor sin que se derrame, se lo utiliza en la fabricación de correas de ventilador, mangueras de agua, cables de batería y burletes de "aparatos" como el Ford GT Mark IV, por ejemplo. Y si usted es el feliz poseedor de un Ford GT Mark IV, al desarmarlo habrá notado lógicamente que las juntas del cárter y la bomba de agua están hechas de una mezcla de Neoprene y fibra de celulosa, y que la junta del múltiple de escape es de Neoprene y fibra de amianto. Claro que como es poco probable que usted tenga un Ford GT, no verá nada de esto, pero por lo menos ya sabe que no son de corcho.

El *Viton*, un elastómero fluorado fabricado por DuPont, resultó ser el único material capaz de soportar las elevadas temperaturas, grasas lubricantes y exigencias mecánicas que sufren los retenes de los rulemanes de punta de eje del "elastomerizado" Ford GT, que al frenar en la recta de Hunaudieres antes de tomar el viraje de Mulsanne, en el circuito de Le Mans, alcanzan una temperatura de 200°C. El *Nordel* y el *Hypalon*, de DuPont, son dos elastómeros de los comúnmen-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

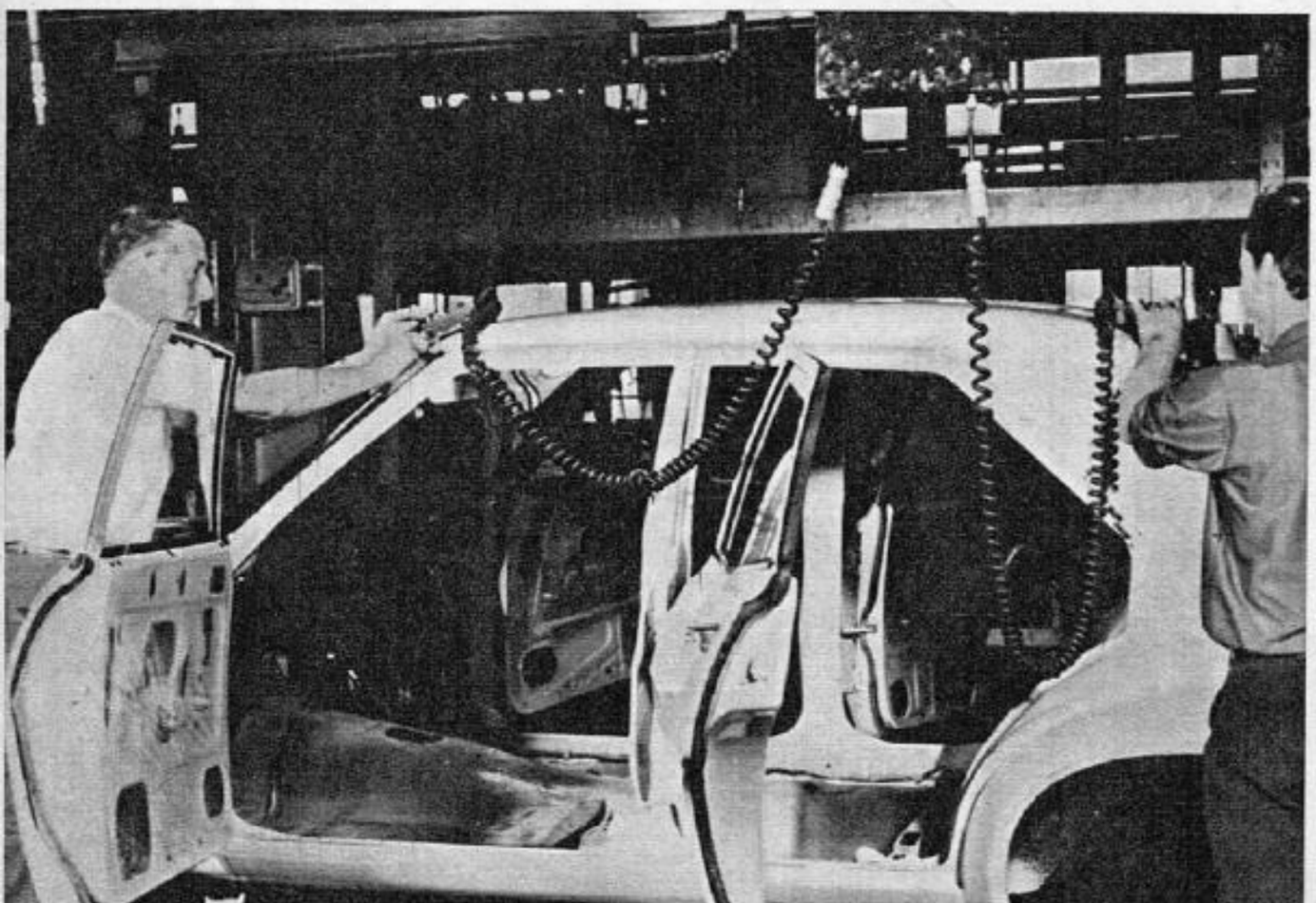






Arriba, izquierda: Aplicación del tubo de Neoprene precalentado previamente, a la superficie del vidrio. Se puede observar el alambre que actúa como elemento resistente, en el extremo libre.

Arriba, derecha: Corte en el que se puede distinguir la ubicación del tubo de Neoprene ya instalado.



El tubo-burlete de Neoprene se precalienta mediante una especie de "cocina" eléctrica antes de su aplicación definitiva.

Una vez colocado el vidrio en su ubicación definitiva, se conecta el alambre a una fuente de 24 volts. La temperatura generada vulcaniza el Neoprene. La fuente eléctrica se desplaza solidaria a los demás elementos de la línea de montaje, cortando el suministro automáticamente a los 5 minutos.

te llamados caucho sintético. Al primero lo encontramos en forma de diafragma de bomba de freno y cubetas en casi todos los automóviles, mientras que al *Hypalon* se lo usa como aislante en todo el cablerío de luces y tablero.

Sin embargo, la última novedad en materia de aplicación de elastómeros a la industria automotriz, la constituye la fijación de parabrisas mediante juntas termoeléctricas. Este sistema, que ya ha sido adoptado por la mayoría de los fabricantes europeos para sus últimos modelos, ofrece las siguientes ventajas: 1º) una unión libre de filtraciones entre el vidrio y la carrocería lograda por el uso de un material elástico vulcanizado *in situ;* 2º) mayor resistencia a la torsión; 3º) mayor seguridad de marcha, ya que el riesgo de rotura del vidrio se ve reducido al no estar éste sostenido en tensión ni haber sido fijado a presión y golpes de martillo, como se hace comúnmente; 4º) mayor libertad de estilo y pureza de líneas por la mejor terminación del conjunto.

Luego de numerosos estudios de costo y posibilidad de adaptación a la producción en serie, la mayor parte de los fabricantes europeos adoptó el sistema de fijación termoeléctrica de parabrisas y demás vidrios fijos, empleando para ello un tubito de Neoprene que se lo vulcaniza en el mismo sitio por medio de un alambre de resistencia que se encuentra en el interior de dicho tubo. En la línea de montaje, el procedimiento se agiliza precalentando el Neoprene, para luego adherirlo al vidrio o carrocería y montar el conjunto. Una vez instalado el vidrio en su lugar, se conecta el alambre interior a una fuente de 24 volts, durante 5 minutos aproximadamente. La vulcanización definitiva se efectúa a temperatura ambiente durante una semana o dos, después de haber salido el automóvil de la fábrica, mientras usted lo maneja.

OTRA VEZ STEWART

El hombre fuerte de la F-1 triunfó en la Champion's Race disputada en Brands Hatch con su casi imbatible Matra MS-12

Y dale no más. El melenudo y escocés Stewart se llevó la copa de la Carrera de Campeones de Brands Hatch, segunda competencia de F 1 en lo que va del año, pero que no otorgó puntitos para el título como su antecesora sudafricana de Kyalami de hace unas semanas.

Desde la largada, Stewart hizo que la trompa de su Matra-Ford fuese siempre la que inaugurara cada una de las cincuenta vueltas al circuito de Brands Hatch, que, dicho sea de paso, es la pista en que Jo Siffert siempre anda con todas las lamparitas encendidas. Por parte de Lotus no hubo gran oposición a las intenciones de Stewart. Hill no pudo ir más allá del segundo puesto a pesar de que se mandó un tiempazo el día anterior en las pruebas de clasificación. No hubo caso, a Stewart no lo pudo alcanzar. Rindt, con el otro Lotus oficial, hizo el record de vuelta en carrera y le bajó en 1s4/10 el tiempo a Hill. Poco antes de la mitad de la carrera se quedó sin presión en la bomba de nafta y terminó la tarde en el box.

Tercero fue Dennis Hulme con uno de los autitos de Bruce Mc Laren. Pero tercero a una vuelta, ¿eh? Después de Hulme se escalonaron Siffert con el Lotus-Ford de Rob Walker y Oliver con el BRM V12.

Afortunadamente John Surtees resultó ileso después del accidente que tuvo en la curva de Westerfield Bend cuando se fue de pista con el BRM que usaría al día siguiente. ¿Las causas? Ni el mismísimo Surtees siquiera se las imaginó. La carrera debió correrla con un BRM que usa tanto él como Oliver para entrenarse.

VINATIER TRIUNFO EN EL RALLY LYON - CHARBONNIERES

Jean Vinatier, que, junto con Lucien Bianchi son los dos mejores especialistas de rally en Francia, ganó la 12ª edición del Rally Lyon-Charbonnières, puntable para el Campeonato Europeo de Rally.

Vinatier con el Alpine-Renault se ubicó segundo en la cuarta etapa, período en que como prueba fundamental figuraba la trepada al Saint Hipolite. Segundo fue Chanteguil con Porsche, tercero resultó André con otro Alpine y quinto nuestro conocido Dieter Glemser con un Ford Capri.

CARRERA DE CAMPEONES - BRANDS HATCH
16 - III - 69

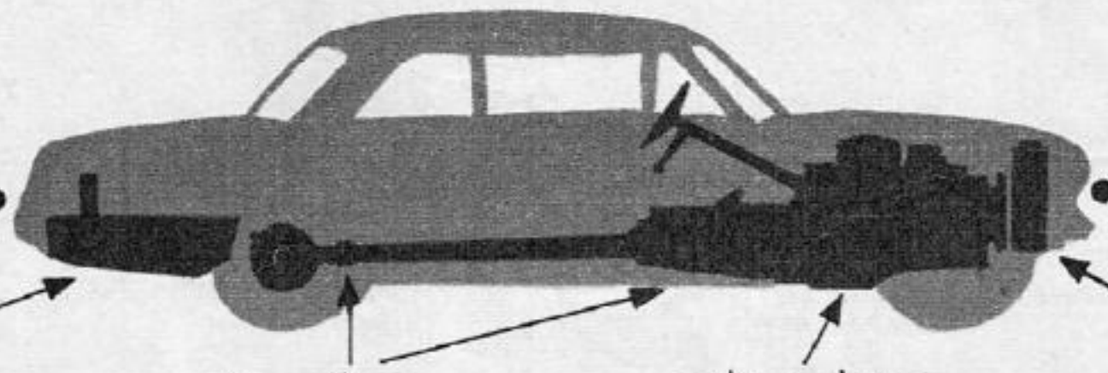
CLASIFICACION

Pos.	*Piloto*	*Marca*	*Tiempo*
1º	Stewart, J.	Matra-MS-12	1h13m10s4
2º	Hill, G.	Lotus-49-B	1h13m17s4
3º	Hulme, D.	McLaren-M7A	1h14m08s3
4º	Siffert, J.	Lotus-49-B	1h14m26s7
5º	Oliver, J.	B.R.M. T-38B	1h14m31s4

Promedio del ganador: 174 km/h

sabe ud. por qué debe usar

BARDAHL



BARDAHL
TOP OIL
PARA LA NAFTA
Evita la formación de carbón. Mantiene limpios aros y válvulas. Elimina el pistoneo. Reduce el desgaste; aumenta el pique y potencia. Economiza notablemente el consumo de combustible.

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

BARDAHL
ADDITIVE OIL*
PARA EL ACEITE
en motores hasta 50.000 Km (para agregar al aceite del carter) asegura más del 40 % de reducción del desgaste. Arranques instantáneos y rápidas partidas en frio. Mayor potencia, ausencia de corrosión, limpieza del motor.

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

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

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

BARDAHL

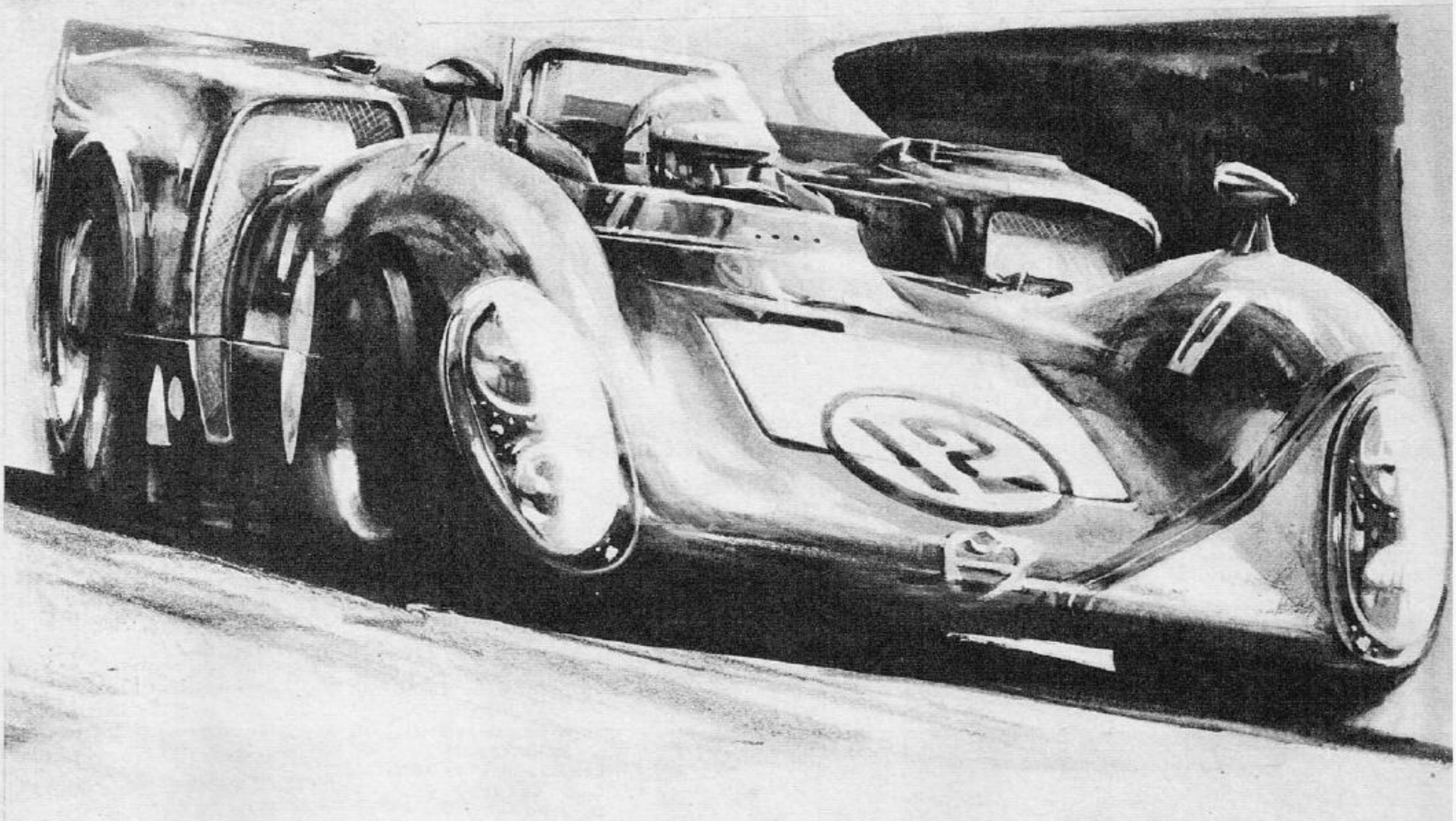
SI LOS CAMPEONES LO USAN POR ALGO SERA!

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Dibujos de H. BERGANDI

Fotos de FRANCO LINI



Alfa Romeo tres litros versión Pirin Bergandi. Dos máquinas se presentaran en Sebring con esperanzas bien fundadas. Casi 400 burros para empujarlo.

LOS ACTORES DEL MUNDIAL

El próximo sábado, con las XII horas de Sebring, comenzará verdaderamente la lucha por el Campeonato Mundial de Marcas. Sensacional debut del Alfa Romeo 3 litros, de la Ferrari 312 P y del Porsche Sebring.

Aunque el Campeonato Mundial de Marcas comenzó en los primeros días del mes de febrero en la pista de Daytona Beach, prácticamente la temporada se largará con las 12 Horas de Sebring el próximo sábado. Sólo Porsche estuvo en la cita de Daytona y no con sus nuevos 908 Sebring, sino con los mismos tres litros del año anterior. A ello se sumó la ausencia de las nuevas Ferrari 312-P, del Alfa Romeo 3.000 y del Mirage-BRM V-12. Lo único que podía prometer era el encuentro Porsche-Ford GT 40, que igualmente no se concretó durante el →

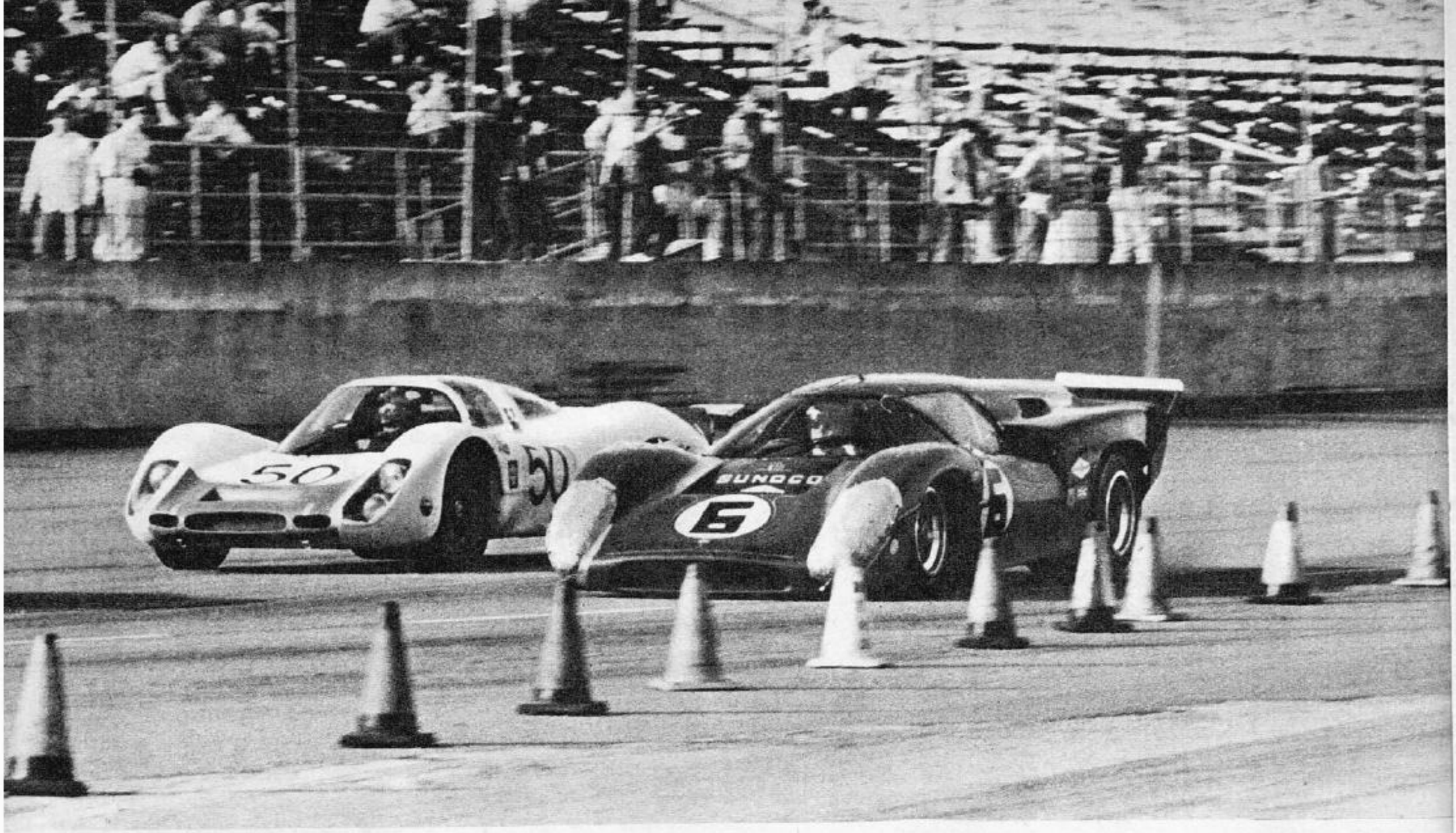
desarrollo. Y para rematarla, un ganador inesperado: el Lola T-70 Chevy, que de ninguna manera es una auto para ganar una clasífica general. Las circunstancias y los inconvenientes sufridos por los Porsche (los cinco rompieron engranajes de distribución) le facilitaron un triunfo que, aunque no inmerecido, fue inesperado.

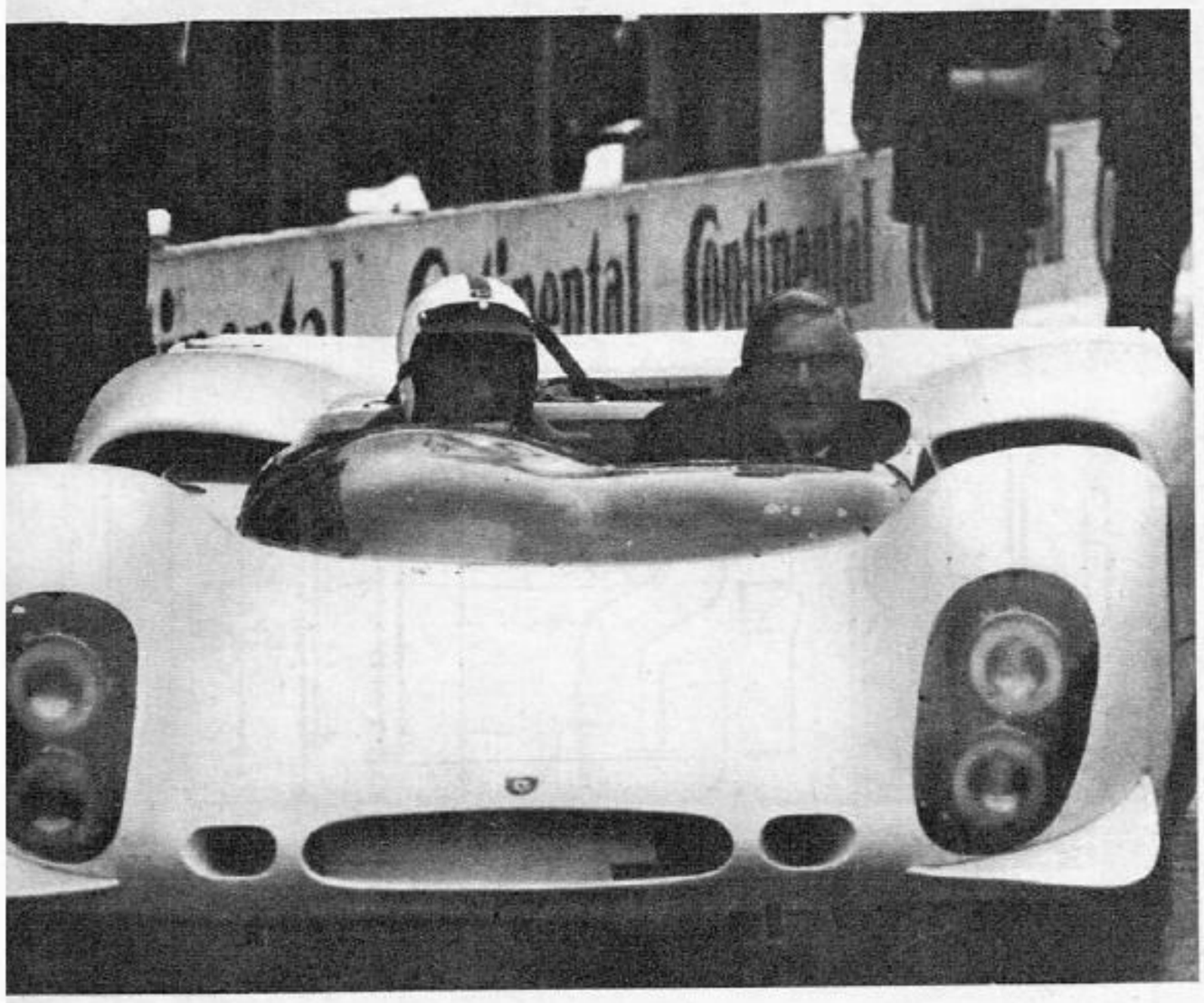
Sebring será el comienzo real, con todos los actores principales. Porsche, Ford GT 40, Mirage-BRM, Ferrari 312 y Alfa Romeo 3 litros. Entonces tendremos una idea de cómo se podrán ir dando las cosas a lo largo del '69.

MIRAGE-BRM V-12

El punto discutible del nuevo Mirage puede ser el motor elegido. Un motor que nunca demostró nada y que se llama BRM V-12. La potencia es del orden de los 390 HP a 10.000 rpm, con dos válvulas por cilindro. Dispondrá de una caja ZF de cinco marchas con opción a una de seis marchas hacia adelante.

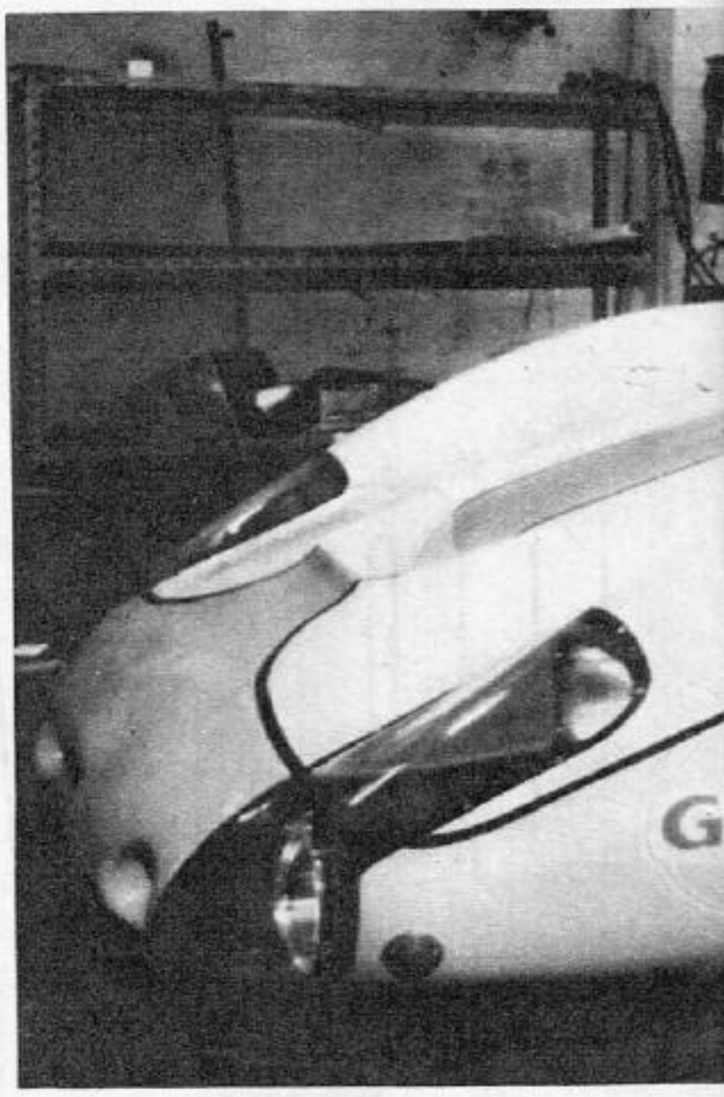
El diseño de la carrocería y el chasis son totalmente nuevos. Ya no es un GT-40 estilizado, ahora ha tomado personalidad y carácter propios. John Wyer fue el encargado de ordenar el trabajo al maestro Len Terry (constructor de chasis de Lotus y BRM); y éste entregó tal cual el nuevo Mirage. Por el momento Wyer dispondrá de dos máquinas con motores BRM V-12 y una tercera que se está construyendo, donde se seguirá experimentando con el Ford-Cosworth de tres litros, lo que en parte pone en claro que el Ford tres litros que debutara el año pasado patrocinado por el equipo Alan Mann, ya no será de





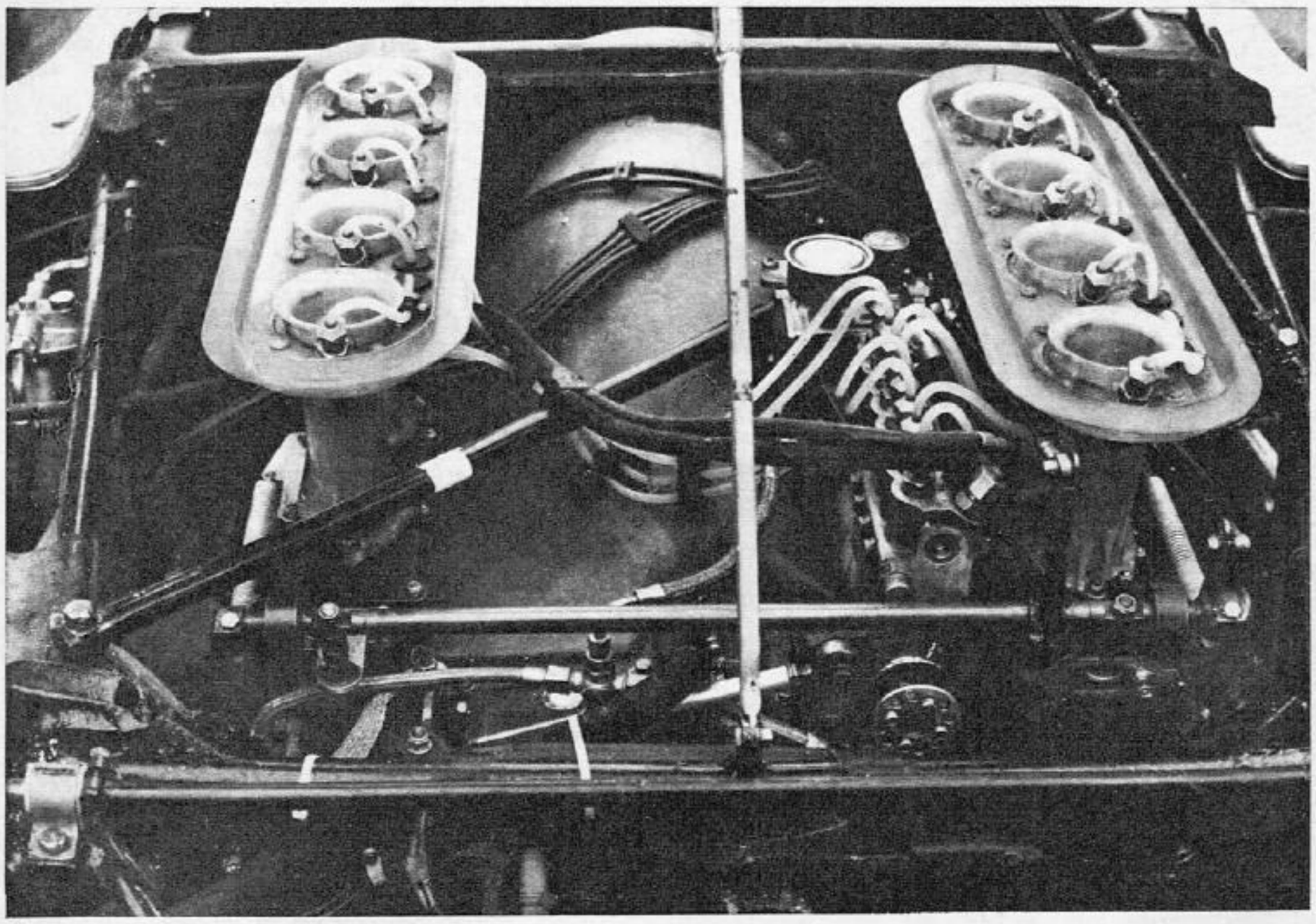
En la foto se aprecia el problema del Lola, además de su falta de velocidad. El peso.
Mientras el Porsche conducido por Sepi Siffert sigue al mango, el Lola de Donahue ha tirado el ancla hace tiempo.

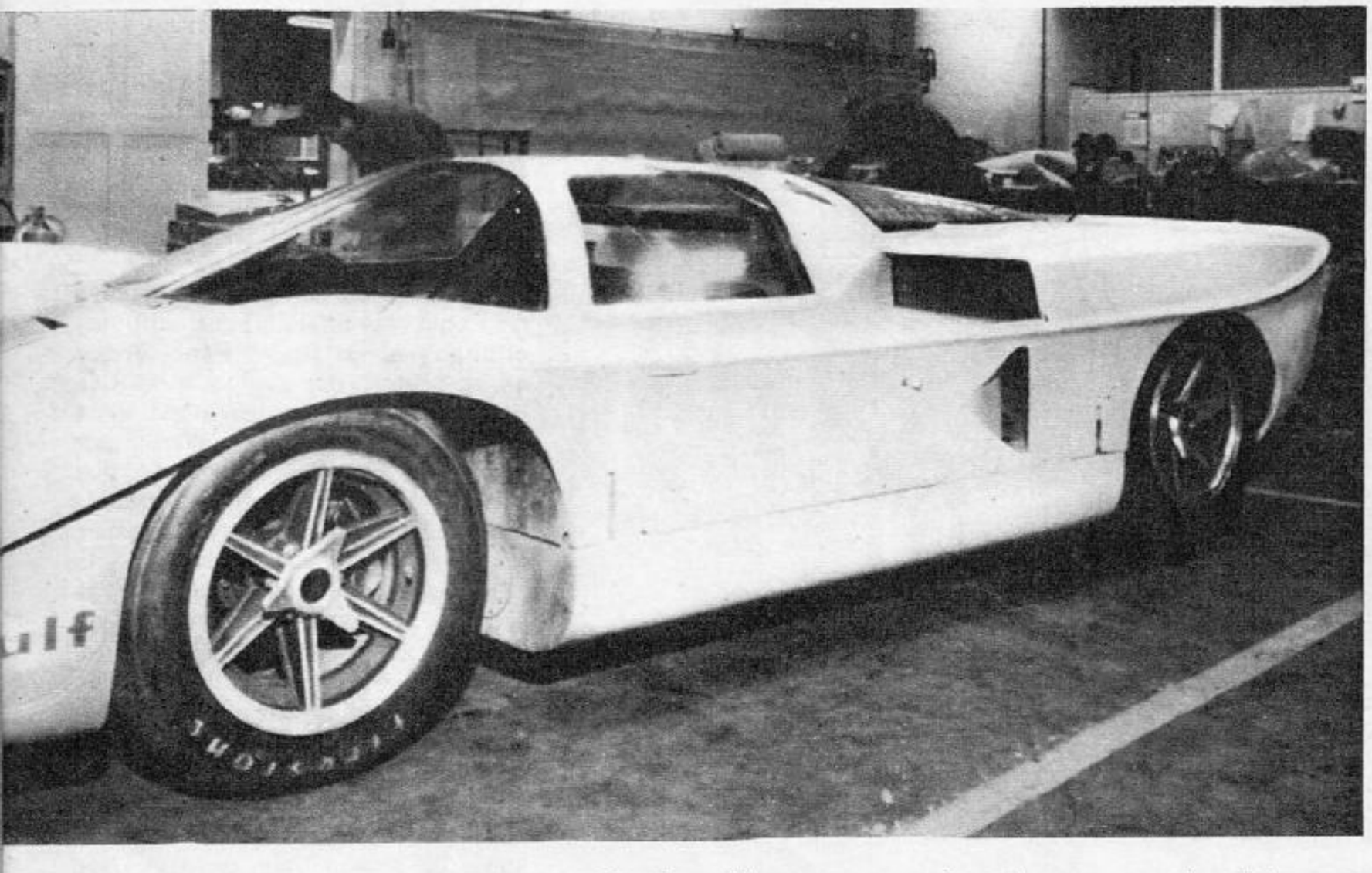
Así es el nuevo Porsche 908 Sebring en su versión Spider. En la foto lo vemos a Gerard Mitter, campeón europeo de trepada de montaña, junto a un periodista inglés que le habrá dichö: "Gerard, ¿me llevás a dar una vuelta?...". Esto sucedió en Hockenheim.



Arriba, derecha: Un ocho cilindros opuestos que eroga 380 HP. Es el que impulsará al Porsche 908 en sus tres versiones. Con cola larga llega a los 320 km/h.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





la partida. Pero esto es sólo una deducción, ya que Mann no ha hecho declaraciones con respecto a su prototipo y no tenemos derecho a inventar.

FERRARI 312-P

La nueva Ferrari 312-P, que ya fue presentada en el Nº 147 de Parabrisas Corsa, dispondrá del mismo motor que se usará en F-1, el V-12 de tres litros, con la única modificación de las tapas de cilindro. El F-1 tiene la admisión lateral, mientras que los "tallarines" de los caños de escape salen del centro de la V del block; en cambio en la 312-P la admisión está en el medio y los escapes al costado, ya que hay lugar suficiente como para no preocuparse por el diagrama de los escapes, cosa que no sucede en los F-1 por su estrechez.

El primer Mirage-BRM totalmente terminado y todavía en la "factoría". Es totalmente diferente a su antecesor. El diseño es de Len Terry y el motor utilizado el V-12. Allí puede radicar el problema.

El coche ya fue probado en Vallelunga y se alternaron al comando nuestros conocidos Ernesto Brambilla y Gianclaudio Regazzoni, última adquisición del tío Enzo. El mejor tiempo fue el de Tino con 1m 17s 8. Aprovechando la prueba también se buscaron las gomas adecuadas, llegándose a la conclusión de que es el modelo Firestone de dibujo muy similar a la Dunlop CR-82.

La potencia de la Ferrari es de 420 HP a 9.800 rpm, con lo que los mecánicos y los pilotos han quedado más que conformes. El debut será en Sebring el domingo que viene y con la conducción de Chris Amon y Mario Andretti.

PORSCHE 908-SEBRING

El cambio fundamental ha sido netamente externo. Tres son las versiones que fueron presentadas a la prensa mundial en Hockenheim. Una 908 Spyder de 630 kilos y que desarrolla 174 m.p.h., que son unos 280 kilómetros por hora. Una 908 coupé de cola corta de 660 kilos y 183 m.p.h. (293 km/h) y la de cola larga tipo Le Mans que llegó a las 198.8 m.p.h. cuando fue probada, que traducido a nuestro idioma de los kilómetros es algo así como 320 km/h. Por otro lado está el 909 Berg para trepadas de montaña, superliviano y con mayor aceleración, que está en los 430 kilos.

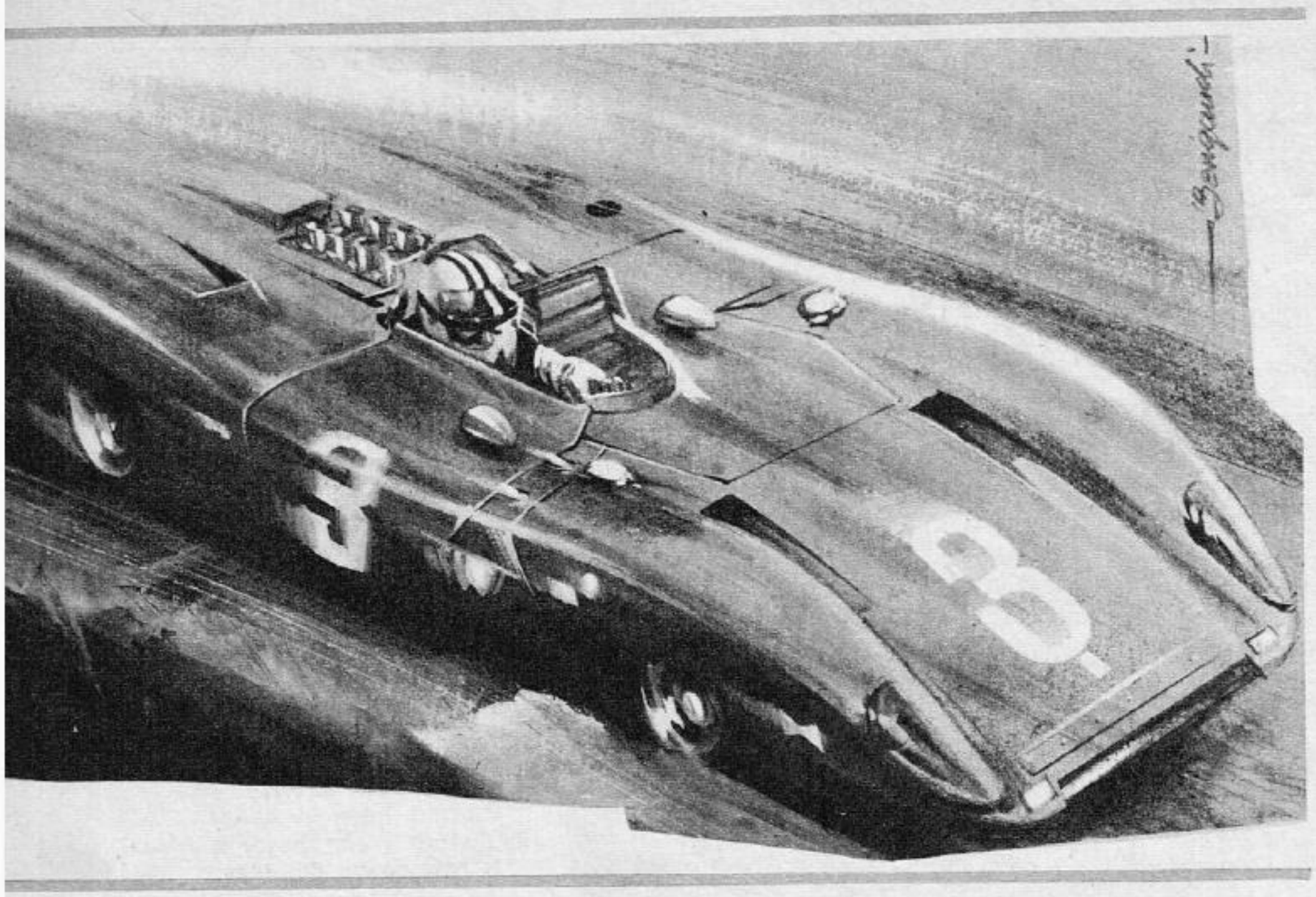
La construcción es de lo más esmerada. Estudiada a la alemana y hecha con elementos modernos y resistente. El chasis, por ejemplo, totalmente tubular, fue realizado en caños similares a los de la estructura del avión Concorde (!!) y casi todos los elementos que soportan altos regímenes de vueltas son de titanio. Simplificando, de todo esto se desprende que si el Porsche no camina no es por negligencia de la gente que lo vio nacer, sino por distintas circunstancias que pueden llamarse "yeta". Esta construido con los más modernos materiales y con una seriedad sólo imputable a los alemanes. Daytona no le fue favorable, Sebring será una prueba para los nuevos 908.

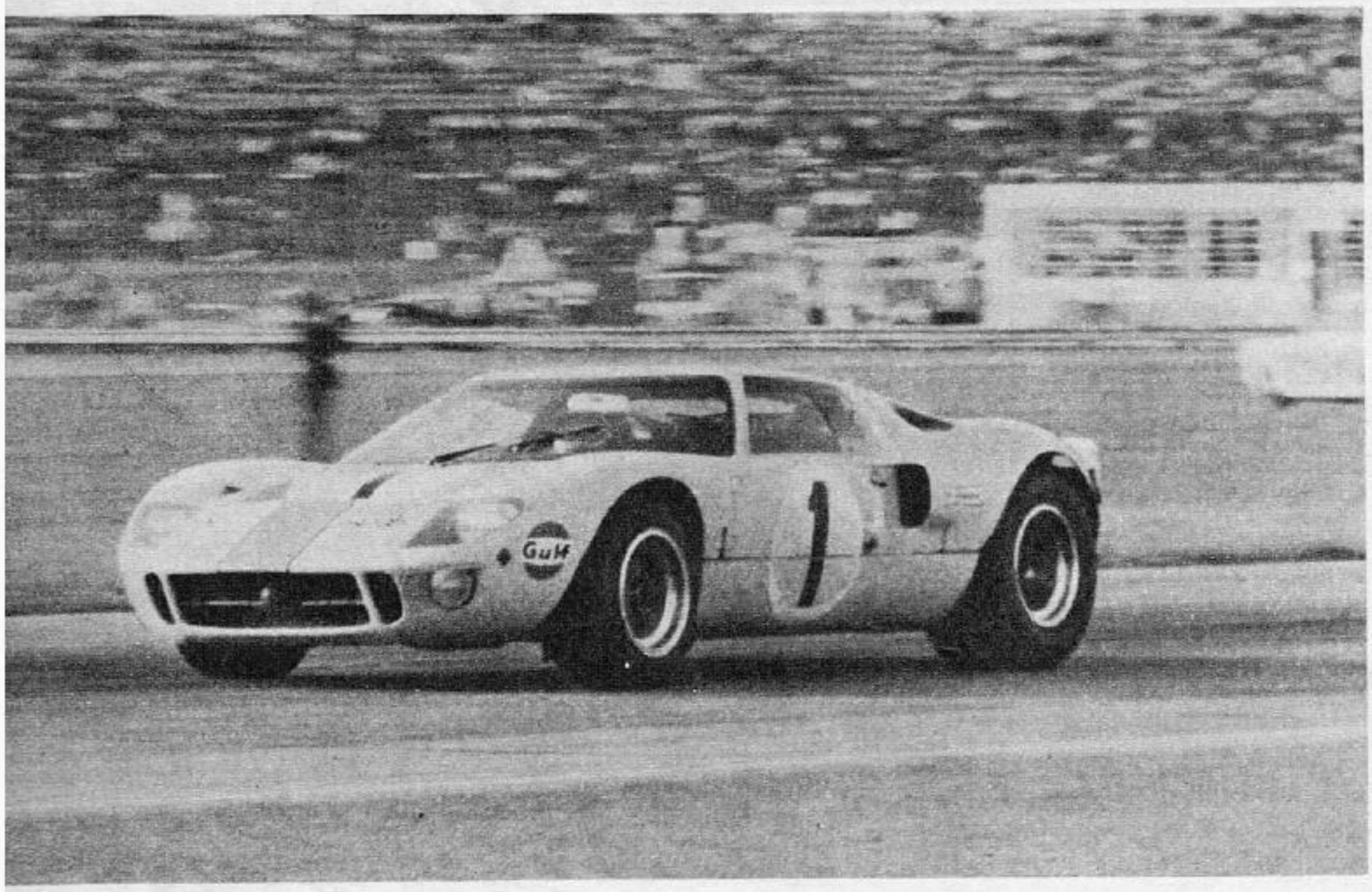
MATRA V-12

Sólo piensan en Le Mans. Luego del accidente sufrido por Henri Pescarolo en Daytona y donde resultó desintegrado el Matra que tantas horas de trabajo había demandado a los técnicos e ingenieros, con el aporte monetario del gobierno de Francia, la casa francesa se ocupa de Le Mans. Hace un mes el director general de Matra Sports, Jean-Luc Lagardère, anunció que Matra sólo se dedicaría a las 24 Horas. *"Queremos ganar en Le Mans... y en eso estamos."*

Hasta el momento se está trabajando sobre cuatro autos que formarán equipo en Le Sarthe y de los cuales dos son de los que compitieron toda la temporada '68 y los otros dos totalmente nuevos. Pero la gran esperanza de los franceses (entre los que contamos a Jorge Augé Bacqué) son los nuevos modelos que irán a establecer una cuña entre los Porsche, Alfa y Ferrari de tres litros.

→





ALFA-ROMEO 3.000

Alfa Romeo se lanzará a la conquista del Trofeo de SP. Para ello dispone de un chasis nuevo, con plataforma en "H" de magnesio y extremos de titanio que lo pone junto con Porsche en la avanzada respecto a estructuras. El resto no ha cambiado mayormente, salvo el aspecto que ahora es más fluido y agradable, aunque las tomas de aire para los radiadores colocados atrás del cockpit siguen siendo iguales.

La primera prueba fue hace un mes en Balocco, una pista de pruebas bordeada ese día por considerable cantidad de nieve. Sin embargo no fue obstáculo para que Autodelta probara su nuevo prototipo de tres litros con motor V-8 que desarrolla una potencia del orden de los 380 HP de salida, pero que una vez experimentado y puesto a punto para Sebring puede estar por encima de los 400 HP. Los pilotos, como ya publicamos en su oportunidad, serán John Surtees, que debutaría en Sebring, junto con Lucien Bianchi, Nanni Galli y De Adamich.

Aunque en un principio se trabajó sobre la base de una caja de cinco velocidades, es muy posible que el próximo domingo las dos unidades Alfa Romeo estén equipadas con una ZF de seis marchas. El peso es superior al del Porsche en 45 kilos y su potencia mayor, lo que hace que la relación final HP/kg sea bastante parecida. Por otra parte, al igual que el producto de Stuttgart, es un spyder, es decir sin techo.

FORD GT-40

Hace años que es el mismo y cada vez anda mejor. Se lo mejora, se lo pule, se buscan más HP y año tras año las cosas andan mejor para un auto cuyo diseño data de luengos años. Muy pocas reformas lo diferencian del primer GT-40 que naciera en 1964 y fuera hijo directo de aquel Lola GT que lo hiciera en Le Mans en 1963.

Ahora bien, pese a los más HP y a las pulidas, este año no creemos que el GT-40 ni ningún Sport (con sus cinco litros) les puedan hacer guerra en condiciones muy favorables a toda la caterva de Prototipos 3 litros que debutarán en Sebring.

Los pilotos son Jackie Ickx, Jackie Oliver (si BRM se lo permite), David Hobbs y Mike Hailwood. Su rival directo en la categoría GT es el Lola, pero aunque el producto de Broadley ganó Daytona, no creemos que pueda hacer mucha fuerza con los Ford, que tropezaron con problemas en la pista americana, y que todo hace suponer no se repetirán.

LOLA T 70-CHEVY

Si hablamos de las posibilidades del Lola, tendríamos que circunscribirnos al de Roger Penske, que es el "capo" del equipo SUNOCO. El Lola ganador de Daytona tiene la ventaja de estar respaldado por un equipo muy bien organizado, que pese a ser norteamericano trabaja a la europea. Este Lola, además, fue trasformado visiblemente. Se le cambiaron las articulaciones de las suspensiones, se le reforzó la dirección, se modificaron los portamazas y se le aplicó al motor un sistema de inyección de combustible indirecta, marca Lucas, que ya fuera usado por los Lola Chevy en la copa Can-Am.

El gran defecto es el gran consumo de combustible, cosa que los perjudicó de salida en Daytona, donde debían detenerse cada sesenta minutos en los pits para reabastecerse. Como informa Franco Lini, nuestro corresponsal en Europa: *"...questa macchina era veramente da ammirare..."*.

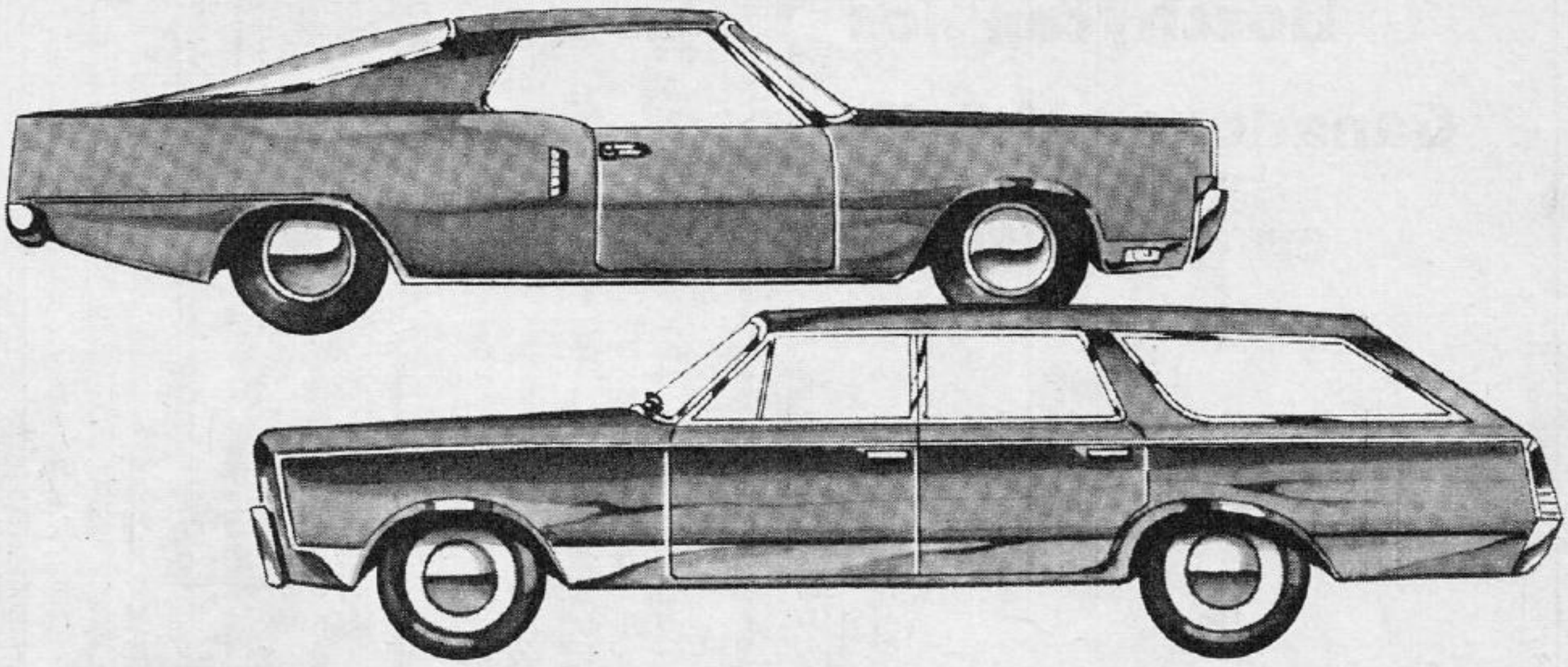
El resto de los Lola está muy por debajo del rendimiento del de SUNOCO y aunque confían en un buen chasis, las fallas están radicadas en el motor que si bien es potente no arroja la velocidad suficiente como para pelear la punta contra los GT-40, su rival directo, o los Porsche SP.

Arriba:
Chris Amon y Mario Andretti serán los encargados de conducir la Ferrari 312P en las Doce Horas de Sebring. Ferrari vuelve a Sport Prototipo.

Abajo:
Ford GT-40. En Daytona tuvieron problemas mecánicos y debieron abandonar. Son los aspirantes a la corona en GT. Aquí Jackie Ickx al volante.

SPORTS - PROTOTIPO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



A SPLENDID CORSA
YA LE EXIGIMOS
TODO EN LAS PISTAS...
(ahora se lo presentamos a usted)



Por primera vez para su coche,
un aceite lubricante especial
para autos preparados:
SPLENDID CORSA
el aceite "probado" y "aprobado"
en las pistas bajo las duras
exigencias de profesionales.
SPLENDID CORSA... el aceite
que los pasó a todos!!!
Uselo... y gane con él,
su Gran Premio
de todos los días.

Otro producto de:

Osvaldo Rigamonti S.A.C.I.

Solis 2161 - Tel. 23-0071 - Capital

Bosch con los Ganadores del Torneo Apertura en el Autódromo Municipal





BOSCH

BUJÍA DE ENCENDIDO

thermo·elastic

Categoría Turismo hasta 1150 cc.
1°) Angel MONGUZZI - Renault 1093.

Categoría Turismo de 1151 hasta 2000 cc.
1°) Angel GALLUZZI - Cupé FIAT 1500.

Categoría Turismo de más de 2000 cc.
1°) "LARRY" - Torino 380 w.

Equipados con Bujías y Bobinas BOSCH

Cualquiera sea el tamaño de su coche también ganará colocando
Bujías BOSCH thermo-elastic

¡Calidad para campeones!

ROBERT BOSCH ARGENTINA S.R.L.
Cap. m$n. 150.000.000

Crámer 1222/26 Buenos Aires

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



es un tiro!

nueva nafta SUPERSHELL

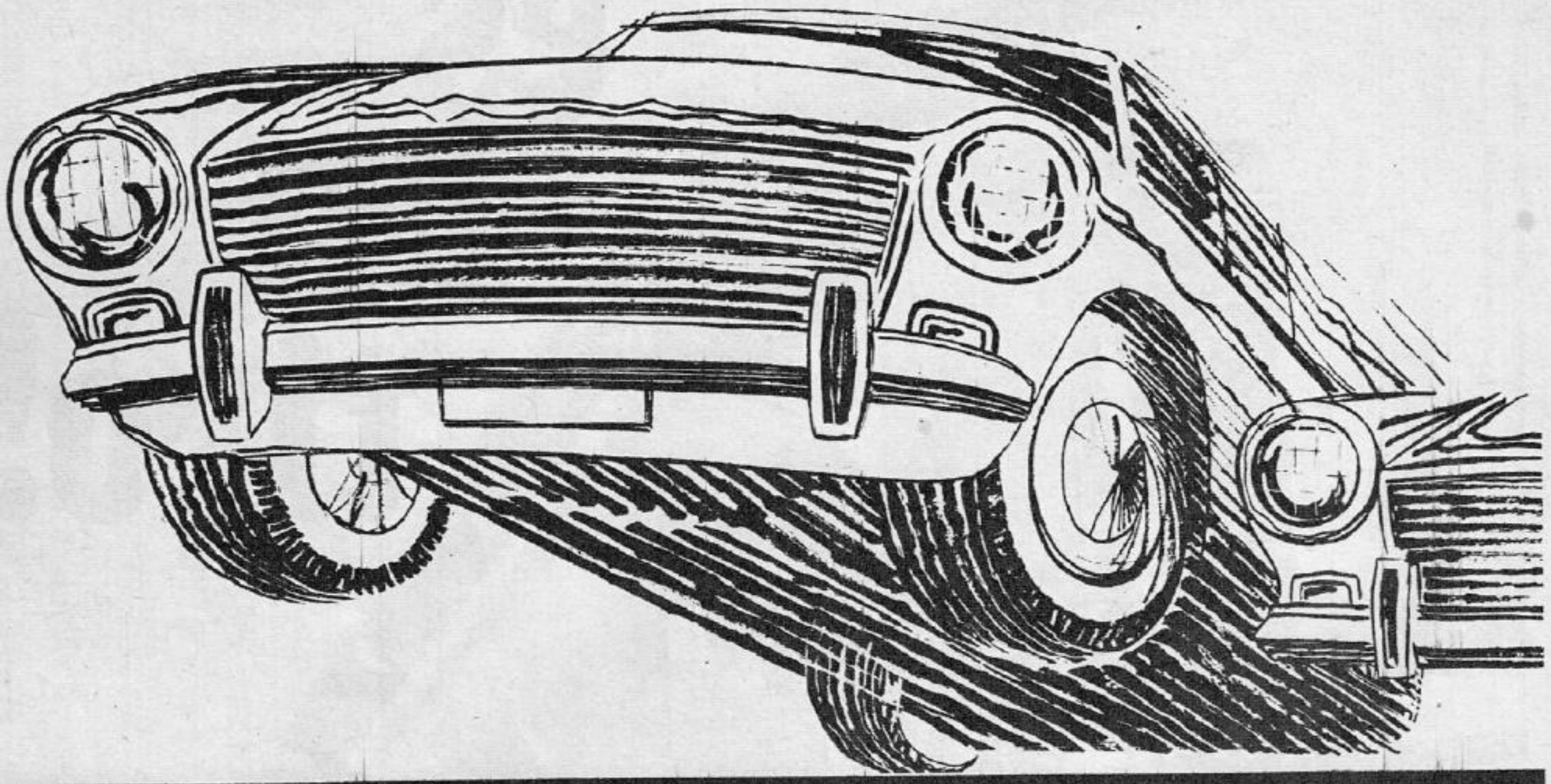
SPRINT

Es la nafta.
La nueva nafta Supershell Sprint es resultado del desarrollo tecnológico y de la dinámica empresaria de Shell, puestos de manifiesto en las nuevas plantas de Alkilación y Polimerización en funcionamiento desde hace algún tiempo.
Nueva Nafta Supershell Sprint hace que el motor utilice toda su fuerza. Es toda empuje.
Y CONTIENE ALGO MAS: ACTIVISIMOS COMPONENTES FOSFO-ORGANICOS QUE OTORGAN MAXIMA POTENCIA A SU MOTOR.
Ahora Ud. podrá apreciar que las naftas no son todas iguales. HAY UNA QUE "ES UN TIRO": SUPERSHELL SPRINT.
Compruébelo y... pase al frente!

Nuevamente, sólo Shell supera a Shell!

SHELL

A partir de hoy, ambas naftas Shell son nuevas y superiores



PLURAL S. A.

está en venta. ya está en venta. ya

con garra de pura sangre!...

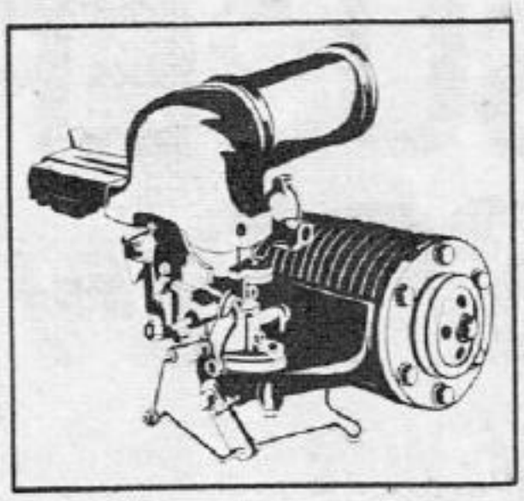
Descubra la potencia **real** del motor de su auto con el simple agregado del **sobrealimentador Judson,** con presión controlada en el múltiple de admisión.

Disfrute el 50 % más de potencia, 20 % más de velocidad tope, 50 % más de pique.

Parta en dos el tiempo de aceleración normal. Disfrute una nueva y excitante experiencia sin modificaciones complicadas y costosas del muy buen motor standard de su auto; cualquiera sea su marca.

Asegúrese en ruta mayor velocidad de crucero y respuesta inmediata para adelantarse a otro vehículo sin mayor esfuerzo del motor. Agilidad espectacular en el pesado tránsito de la ciudad.

A usted que no es "tuerca" no le interesa todo esto que le decimos, pero déle a su motor la satisfacción de demostrárselo.



SOBREALIMENTADOR

JUDSON

Fabricado por JUDSON Internacional S. A. de la Argentina, bajo licencia exclusiva de JUDSON RES. & MFG. Co. CONSHOHOCKEN, PA, U.S.A.

Adquiéralo únicamente en nuestro representante autorizado.

ASSOCIATED ENTERPRISES S. A. (ARGENTINA)

SARMIENTO 1371 - BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BARILOCHE

CIRCUITO CHICO: ¡GRAN CIRCUITO, GENERAL!



Juan Manuel Fangio pontifica sobre las bondades del circuito con el comisionado municipal de Bariloche, señor Antonio Miralles. "Yo creo que en este circuito, hermano, un buen SP puede hacer un promedio de 132,768 km/h." —parece decir Fangio—. Y si él lo dice...

Tres personalidades de máxima importancia dentro del automovilismo nacional estuvieron por pocas horas en Bariloche. Se trata del secretario de la CADAD, comodoro Ernesto E. Baca, del secretario de la Comisión de Seguridad, vicecomodoro Grillo, y de Juan Manuel Fangio. Su propósito fue el de realizar una inspección al denominado "Circuito Chico", uno de los tradicionales paseos turísticos de la zona. Pero lógicamente que su visita no estuvo relacionada directamente con el turismo sino con la posibilidad de utilizar ese circuito como escenario para futuras competencias.

En este momento han comenzado las obras de pavimentación que fueran licitadas por la provincia de Río Negro con el aporte financiero (250 millones de pesos) de la Dirección Nacional de Turismo. Los trabajos se realizan con un ancho de calzada de seis metros y un mínimo de dos metros de banquina a cada lado de la carpeta asfáltica. La longitud del trazado es de aproximadamente 23 kilómetros. Ese recorrido, la presencia de pronunciados desniveles, los grandes bosques que atraviesa el camino, traen en seguida a la mente a Nürburgring. Con el agregado que se bordean los lagos Nahuel Huapi, Perito Moreno y Escondido. Esa similitud se le hizo notar al "quíntuple" quien estuvo de acuerdo, haciendo notar que el Circuito Chico será más exigente en cuanto a manejo por la casi ausencia de rectas. Fangio estimó que con un Turismo de los veloces, el promedio podría ser, para la vuelta, de 100 km/h. Y recalcó: "Ojalá se pueda superar esa marca". Dijo a PARABRISAS-CORSA que este escenario sería único en el mundo por su conformación y el maravilloso marco natural que lo rodea. Hizo notar que la ausencia de caminos laterales que llegarán hasta el circuito lo hace muy seguro, ya que es relativamente fácil el control del público. Esa es una ventaja desde el punto de vista organizativo, ya que el ingreso de la gente sólo puede producirse por dos caminos, a pesar de la longitud del trazado. Además la conformación del terreno crea tribunas naturales en la casi totalidad del recorrido. Los visitantes se llevaron la mejor impresión del circuito, especialmente Fangio quien comprometió su gestión para lograr la realización de algunas mejoras en el proyecto de pavimentación a fin de lograr una perfecta adaptación a las competencias. Estas mejoras serían mínimas: ampliación del ancho del pavimento en algunas zonas, aumento del número de los "guard-rail" y otros detalles de menor cuantía. La idea de la adaptación del Circuito Chico como escenario competitivo nació en la Dirección Provincial de Turismo de Río Negro y todo indica que tendrá feliz concreción. Las perspectivas desde el punto de vista deportivo son ilimitadas dado que el trazado se adapta para las más diversas categorías, en especial para pruebas de largo aliento. La euforia de Fangio en sus apreciaciones puso alegría en el corazón de los "corsas" locales y se contagiará seguramente a los de todo el país. Un circuito de características únicas en el mundo prácticamente ya ha visto la luz.



Entre Ud. y él hay una larga amistad. Hecha de años, caminos, lugares que descubrieron juntos. El le dio tanto... Ahora le toca a Ud.

Devuélvale ese aspecto deslumbrante, impetuoso, de los años jóvenes.

Devuélvale aquel brillo potente que tuvo una vez. Revitalícelo con el Nuevo CARNU, limpiador profundo para autos.

CARNU disuelve fácilmente toda suciedad. Al mismo tiempo, quita las partículas muertas de pintura y realza el color. En su auto el brillo es fulgurante, prolongado. Porque Ud. le aplicó CARNU... y sin ningún esfuerzo.

carnu

Lustre limpiador para autos



Garantizado por **CERAS Johnson**

EN ROSARIO

Parabrisas CORSA

amplio surtido para el AUTOMOTOR y la INDUSTRIA

RULEMANES
BULONES
RETENES

GIOVAGNOLI MATICH SCC
TUCUMAN 2274 TEL. 387076 ROSARIO

al interior despachos en el dia

G y M

SILENCIADORES
Y CAÑOS DE ESCAPE



ZUBON
colocacion de silenciadores
en 1 h.
GALVEZ y ENTRE RIOS
TEL. 814734 ROSARIO

seguridad a toda marcha con. . .

AMORTIGUADORES
MONROE®

solicitelos en las casas del ramo o a su
DISTRIBUIDOR EN LA PCIA DE SANTA FE

CH MONTALTO

la casa mas especializada en:
SUSPENSION
DIRECCION
AMORTIGUACION
linea completa americana y europea
Av. PELLEGRINI 1438 t.63085 ROSARIO

hay una sola DIRECCION!
para la reparación de su
TREN DELANTERO
y es en
MITRE 1268 ROSARIO
alineación y balanceo con equipos
OPTICOS y ELECTRONICOS
garantiza GILARDONI S.A.
solicite turno
tel. 40270 y 28512

PEUGEOT FIAT



su service
ALEMFRAN S.R.L.
MAIPU 2339 T. 80855 ROSARIO

casa 1500 S.R.L.
GUEMES 2003 T. 28914 ROSARIO
REPUESTOS DI TELLA

MG
MAIPU CAR
CONCESIONARIO OFICIAL
citröen
service - repuestos
SALTA 2030 MORENO 50
TEL. 66464 ROSARIO

EXTINGUIDORES
para automóviles
BOTAFOGO



DOBLE APLICACION
inflador y extinguidor
Hnos. FERRETTI
Av. Pellegrini 1218
tel. 62825 Rosario

Fernandi
AUTOMOTORES
nuevos y usados
consignaciones
SAN LORENZO 1167
t. 49853 ROSARIO



repuestos
y accesorios
MILTON JORGE
BARBAGALLO
ISARD – DE CARLO
N·S·U – CITROEN
HEINKEL – ISETTA
D·K·W – FIAT
RENAULT
envios al interior contrareembolso
av. alberdi 270 t. 39-4522
rosario

MICROCARGADOR
de baterias



POLONI
CARGUE LA BATERIA DE 6 ó 12 VOLTIOS, 10 AMP., EN SU CASA POR SOLO $ 12.500.-
Fabricamos toda la linea de cargadores de acumuladores
E.A. POLONI E HIJO
SALTA 1574
T. 22743 ROSARIO

para la reparación del motor la mejor calidad



• JUEGOS 2 en 1
• SUPERHIDRAULICO

AROS DE PISTON
PERFECT CIRCLE
Fabricados por E. DANERI I.C.S.A. bajo licencia de la Div. Perfect Circle, de Dana Co., U.S.A.

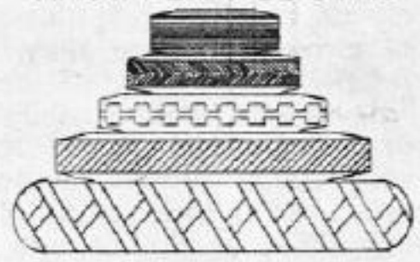
ITALFIAT



LINEA COMPLETA FIAT
REPUESTOS y ACCESORIOS
ventas por mayor y menor
ENTRE RIOS 2294
t. 87571 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

TODAS SUS CUBIERTAS
HASTA EN 8 CUOTAS



GOMERIA LAECO
t. 38-6525 / 34799 / 38-7201
rioja 4199
rosario

REPUESTOS LEGITIMOS PARA
Automotores
RILEY MG
MORRIS
Unicamente en:
JORGE PAVAN Hnos. S.R.L.
Distribuidor exclusivo de LUCONI S.A.
RUEDA 955 ROSARIO
T. E. 811083 - 89529

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA
confidenciales y de las otras

"¿Vio cómo anda la Garrafa? Realmente estos Bellavigna trabajan como se debe y cuando esté listo el nuevo auto, el que nos hace Martos, veremos qué sucede en cada carrera. Porque, entre paréntesis, le adelanto que vamos a hacer mucha fuerza para que Vianini no se nos vaya. Por ahora todavía está." ¿Y si le dan el auto de Martos, qué pasa con la Garrafa? "Escuche este nombre: Ricardo Peduzzi. No le digo más." El directivo de la comisión de carreras Chrysler saludó amablemente y siguió caminando por los boxes.

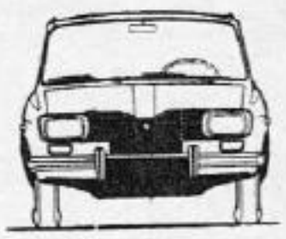
¡Por fin los Peugeot y los Fiat lucharán directamente por el campeonato además de hacerlo entre sí en cada carrera! La CADAD estableció las categorías de Turismo para el campeonato argentino y hay variantes fundamentales. La "A" será hasta hasta 1.150 cm³ y por lo tanto Renault y Auto Unión disputan un mismo título. La "B" reunirá ahora a los autos entre 1.150 y 2.000 cm³ o sea que las cupés rojas y los pingüinos Peugeot competirán entre sí para dar un campeón. En los respectivos talleres no se sabe de dónde sacar más caballos. Y por último la categoría "C" queda a disposición de Torino: es para autos de 2.000 cm³. La nueva división es muy lógica.

—"¿Cuál es el auto que más anda en Europa en estos momentos en la clase Turismo anexo «J»?" Y .. el Ford Escort. "¡Exactamente! Ese es el auto que se piensa traer el doctor Ballbée para correr las 25 horas si se concreta la idea de hacerlas internacionales. "¿Qué te parece?"

Mucho movimiento de fechas y carreras hubo en la última semana. El Marcos Juárez Moto Club declinó su fecha del 30 de marzo y la CADAD lo incluyó junto con el Automóvil Club de Concordia y el Club Atlético de Maggiolo para el 18 de mayo, fecha a su vez dejada desierta por el 9 de Julio Automóvil Club. Entre las tres instituciones se hará un sorteo para determinar a quién le corresponderá finalmente la fecha. Mientras tanto es muy probable que el Automóvil Club del Uruguay realice su postergada carrera en Piriápolis para SP, el día 30 aprovechando la deserción de Marcos Juárez y que además ese día no hay ninguna otra competencia en todo nuestro país.

Quedó finalmente decidido que el campeonato de SP se regirá por el mismo puntaje que se aplica en las carreras de TC.

Parabrisas CORSA EN CORDOBA

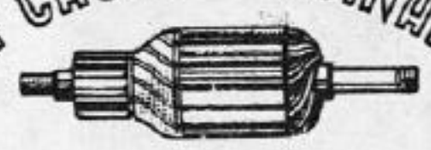


usados garantizados
CON GARANTIA ESCRITA
unicamente en
JM CORDEIRO AUTOMOVILES JMC
bvard. san juan 304 Cba.

IKA REP
Repuestos y Accesorios IKA
Jka Rep S.R.L.
ATENDEMOS PEDIDOS DEL INTERIOR
H.PRIMO 110 TE 20359

20 años al servicio de la Electricidad del Automovil
H.Primo 861
t.e. 20555

LA CASA del BOBINADO



LUIS M GARGIULO
Servicio Especial de
Tren Delantero
BOUL. JUNIN 542
pronto en su local propio de
Av V. Sarsfield 1186

CRISTALES PARA AUTOMOTORES



PARABRISAS CORDOBA SRL
INTERIOR: DESPACHOS EN EL DIA
Bvard. Las Heras 705 te 79605 Cba

APENAS LLEGUE
exija la calcomania del
Tenedor de Magnesio
DESPUES...
DEDIQUESE
con entusiasmo
(y Con Inti Huasi)
a explorar la variedad de 'lomitos' de
LOS LOMITOS
Cerro de las Rosas

Accesorios amp
Lavalleja 783-87
TE 79350



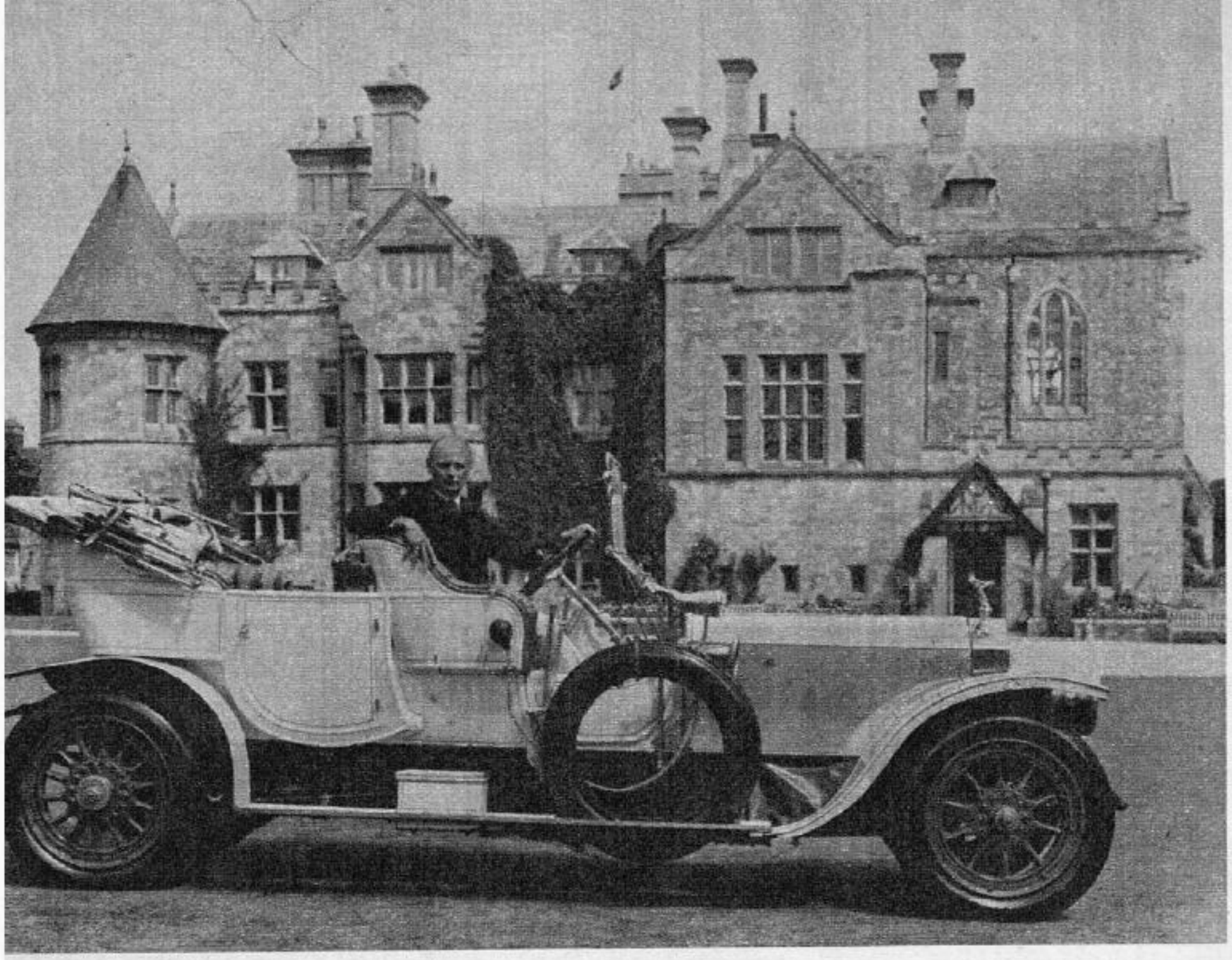
OFERTAS
CAPOT-PANELES DE PUERTA
GUARDABARROS

HECHO a mano como sabe hacerlo



capone
tucuman 73 cba.

ARGO
Vicente
PLASBESTOS
STURA & SENKI SA
BV. LAS HERAS 716 - T.E. 77196 - CORDOBA.
SUPERGOM
EXTRAGOM
Banderin
Fortin



Lord Montagu de Beaulieu en su coche favorito, el Rolls-Royce "Silver Ghost" 1909. Al fondo, la imponencia de la casa Montagu.

NOBLE VISITA

por *ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA*

Entre estridentes bocinazos del Rolls Royce que lo trasportaba desde Buenos Aires, muchas caras curiosas que se acercaban por descubrir la apariencia "in vivo" de tan renombrado y sangreazulado personaje y una frondosa arboleda, lord Montagu de Beaulieu llegaba al asado que en su quinta de Pilar le ofreció el domingo anterior Lucio Bollaert (presidente del Club de Automóviles Sport).

Su visita —que en un principio hizo temblar a más de un coleccionista honesto, responsable de que los coches de valor histórico sean patrimonio cultural argentino —lejos de obedecer a un sombrío fin de acopio para su colección personal de automóviles antiguos, obedecía a la patriótica promoción del turismo a Inglaterra.

Lord Montagu nos visitó en calidad de miembro del Consejo Directivo de la Asociación de Turismo Británico y Director de la Comisión para la Promoción de Casas Antiguas. No obstante, nuestro interés estaba centrado en su personalidad como uno de los más importantes coleccionistas de Europa y el mundo (alrededor de 120 automóviles y un total de 250 vehículos entre motocicletas, camiones, etcétera). Su Museo Internacional de Motocicletas fue el primero del mundo y el archivo fotográfico del Montagu Motor Museum cuenta con medio millón de fotografías; las que, junto con la biblioteca son consultadas desde todo el mundo. (Hay cuatro personas dedicadas exclusivamente a contestar las doscientas cartas semanales de consulta.)

Como propietario de una de las casas históricas más visitadas en las islas Británicas (el segundo lugar después de la Torre de Londres en caudal de visitantes anuales), habló de la abadía de Beaulieu fundada por el rey Juan en 1204, luego residencia de los condes de Southampton y desde 1538 propiedad de los Montagu.

Como amante del automóvil y autoridad mundial en la materia, visitó el Museo del Automóvil Club en Luján. Se lamentó del estado en que se encuentran todos los coches allí expuestos. Confirmó que muchos carteles indicadores de la marca de algunos de los automóviles del Museo están completamente equivocados y el trabajo de restauración en casi todos es deplorable. Se mostró interesado en la participación de argentinos en rallyes internacionales de automóviles históricos (concretamente sugirió a Tito Dillon la posibilidad de su traslado a Europa para intervenir con su Bentley 4½ litros en la prueba que se disputará con motivo del cincuentenario de la marca). Estableció relaciones con el encargado de la parte "veteran y vintage" del Club de Autos Sport, don "Cachito" Ibarra García. También sugirió la organización de un Rally Internacional de esos coches en nuestro país —posibilidad que no fue aceptada con agrado por algunos de los amateurs allí presentes, por insólito que parezca— por considerar ellos que nuestro parque no está en condiciones de competir con nadie —y que algunos de sus dueños padecen el popular complejo de inferioridad— agregaríamos).

Lord Montagu comió mucho asado, cautivó con su sencillez y su afectuosidad. Después, cuando la lluvia se puso persistente, se fue.



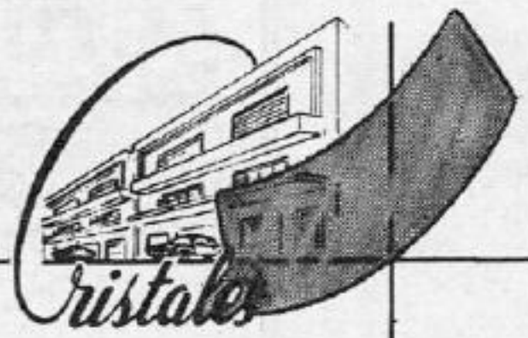
El ilustre visitante entre personajes locales: (De izq. a der.): el ingeniero Jorge Macome, quien pugna por salir entero en la foto y por ver si alguien se apiada de su desolación ante el ruido de válvulas incurable en su Lagonda Rapide; Lucio Bollaert, presidente del CAS., ejemplar anfitrión, de fluido y constante inglés al mejor Oxford style; "The Lord himself" y arquitecto Dellepiane, vicepresidente del club, con insolente escudo.

mulé y cia S.R.L.

RINCON 1331 al 41

COLOCACION INMEDIATA

Eliminación total de filtración en Parabrisas y Lunetas



ESPECIALIDAD
EN CURVADOS
IMPORTADOS



TEL. 26-7004 / 23-7044
ENVIOS AL INTERIOR

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA libros

GRAND PRIX EN LAS CARRERAS, por Michael Frewin. Editorial Blume, Barcelona, Madrid, 1968. 284 páginas. 2.990 pesos.

"Mi intención ha sido la de captar en este libro algo de la fascinación del magnetismo que ejerce sobre todos nosotros el mundo de las competencias de automóviles... Tarea singularmente ingrata, puesto que el espíritu y la atmósfera de este deporte se pueden expresar mucho menos con palabras e imágenes, que con la propia sangre, carne y metal, de los pilotos y sus máquinas. Antes que otra cosa he querido rendir un homenaje a esos hombres que, con tanta frecuencia, se han granjeado mi admiración: los pilotos de carreras." Y es cierto. Michael Frewin con la colaboración de más de cuarenta especialistas en automovilismo deportivo de todo el mundo, logró su propósito, vale decir volcar aunque no sea en toda su intensidad, el ambiente del automovilismo. La estructura de la obra se desarrolla a través de más de treinta capítulos que versan sobre diferentes temas, desde el humano hasta el técnico, y firmados por eminencias reales. Lo que se puede considerar una declaración de principios en el prólogo de Frewin se verifica a lo largo de las 284 páginas y de las 100 excelentes fotografías como una concreción literaria magnífica. Entre los "genios" que escribieron esta "Biblia automovilística" figuran: Brock Yates (Car and Driver), Dennis Jenkinson (Road and Track), Gordon Macbeth (Autocar), Richard Benstead-Smith (The Motor), y los "free lancers" Robert Daley, Vernon Jarat y Cyryl Posthomus entre los periodistas especializados, y Enzo Ferrari, Colin Chapman, Jack Brabham, Jim Clark, Tony Brooks, Al Francis, Ken Gregory, Juan Manuel Fangio, Marcelo Giambertone, Innes Ireland y Mike Hawthorn entre los pilotos, directores de equipo, mecánicos y grandes fabricantes de autos de carreras.

Indudablemente, todos estos nombres y los temas que tocan son una garantía para recomendar este libro. (Librería Rodríguez, Gal. Pacífico, Bs. As.)



Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

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

PALANCA AL PISO
VT PAT. EN TRAM.
Para:
DI TELLA
MAGNETTE - RILEY - MG - MORRIS y otras marcas
GARANTIA UN AÑO
COLOCACION EN EL ACTO
DISTRIBUYE
ESTAMPA S.R.L.
CARRASCO 267
67-8106 - Bs. As.
ENVIOS AL INTERIOR · ZONAS DISPONIBLES
PRECIOS ESPECIALES PARA REVENDEDORES

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

PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios legítimos.
IMPORTACION - FABRICACION
TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T. E. 71-3952/8959 y 72-3957

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

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
nacionales e importados
COLOCACION EN EL ACTO
Reparación, Nacarados y Plastificados.
ACCESORIOS DEPORTIVOS
LA CASA DEL VOLANTE
Warnes 1308, T. E. 58-9694
BUENOS AIRES

FRENE
CON 100 % de SEGURIDAD
COLOQUE CINTAS
BINDING BRAKES
VULCANIZADAS AL PATIN

REPARACION Y CANJE DE SERVO FRENO
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
CONTROLADOS CON BANCO DE PRUEBA
CASA CIVIL
Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184, T. 54-5338

Para su automotor compre Ud. lo mejor
3H PROBADA GARANTIA DE CALIDAD IMPULSORES DE ARRANQUE PRODUCTO
LA NOTA MAS ALTA...
BLAUPUNKT BLACVOZ
AUTO RADIO
10 sobresaliente
TECNICA EUROPEA CON TRANSISTORES
FAPESA
¡EXIJALA EN SU NUEVA UNIDAD!
¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!
ES UN PRODUCTO
MOTORVOX
GARANTIZA:
DIALTECNIA S. C. A.
VIEYTES 1433, T. E. 21-6878/2932, Buenos Aires

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.

FIAT
RECTIFICACION DE MOTORES
LINEA ESPECIALIZADA
MOTORES COMPETENCIA
ANEXO J - F2 y F4
EQUIPO CON BANCO DE PRUEBA
MARATEA Y CIA. S. R. L.
BUCARELLI 1653/57 - T. E. 52-2595

Una recorrida a fondo, por el mundo de los "fierros".



CAMINO

Un testimonio sin rebaje desde el taller a la pista

Conducido por:

CARLOS ALBERTO LEGNANI

"Punta y taco en la opinión"

y los fórmula 1 de la mecánica periodistica:

ALBERTO JUAREZ - NESTOR CARBIA - CARLOS H. ALFONSO - RICARDO MARTIRE - JUAN J. ALFONSO - VICTOR HARRIAGUE - TICO RODRIGUEZ PAZ - JUAN CARLOS LIGATTO - ENELIS GELABERT.

COORDINACION: RAMON OSCAR RAMOS



Por LR4 Radio SPLENDID

LUNES A VIERNES DE 16.30 A 17 HS.
SABADOS Y DOMINGOS DE 21 A 22 HS.

Siempre al día... y día por día!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

YPF PRESENTA LAS NAFTAS MAS PURAS Y POTENTES DEL PAIS



NUEVAS NAFTAS YPF PURA POTENCIA

Una común que es superior y una súper que es sensacional! Pique seguro y potencia máxima, con motor y tanque limpios y mayor rendimiento.

Solamente YPF en sus modernas instalaciones y mediante un proceso inigualable actualmente en el país - el refinado al platino - puede obtener sus nuevas naftas pura potencia. (Y sin variación de precios).

Ya están en todos los surtidores YPF del país.

CARGUE LAS NUEVAS NAFTAS

YPF

...Y PEGUELE FUERTE

Parabrisas
CORSA
Karting

NO INNOVAR



por CARLOS R. NEIRA

Las categorías en que se divide el karting. La "Súper K" con sus logrados 165 km/h. y la proyectada "Senior" que amenaza complicar las cosas en vez de conseguir una mayor difusión y práctica del deporte.

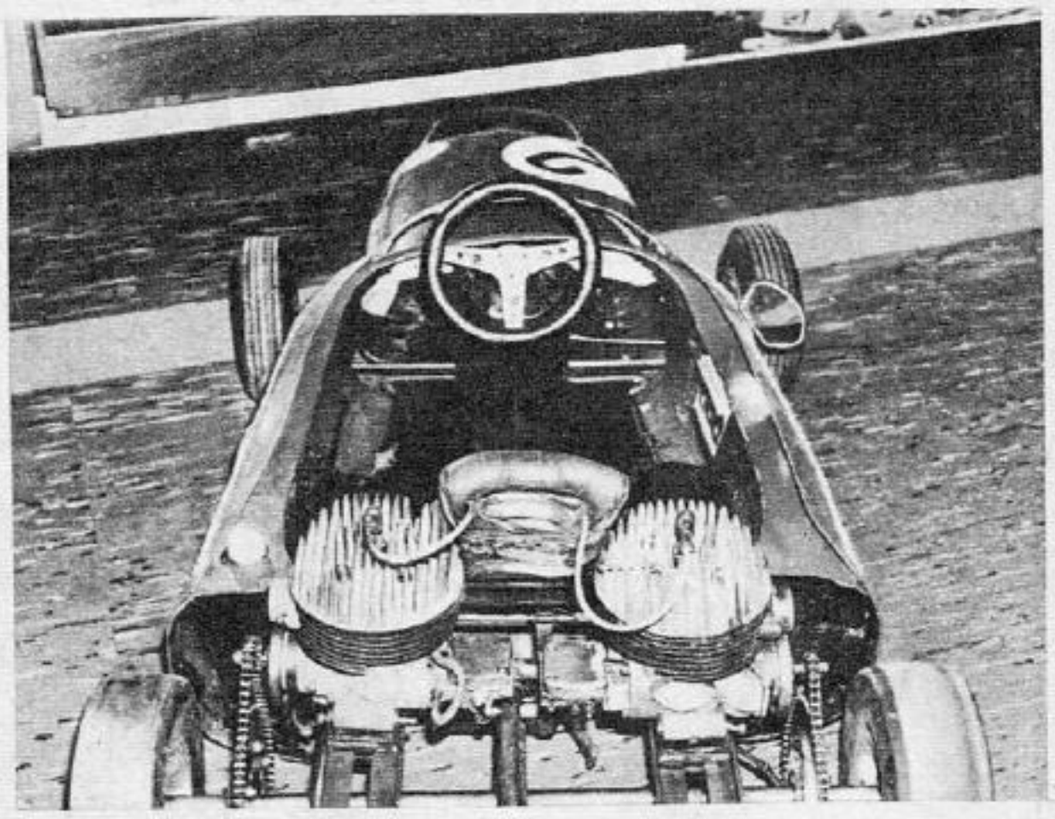


Foto superior:
El "Ara-i". "Súper-K". 145 kg entre coche y piloto. Velocidad, 165 km/h con dos motores RF Special de 100 3. Su piloto y constructor, Aldo Arlandi. En la foto, el "enfundado" es Julio Ruiz, piloto que colaboró en la realización de la carrocería.

Hasta fin de 1966, la Federación Argentina de Karting reglamentó en cuanto a las categorías dividiendo a los karts concurrentes en tres fórmulas. Todas permitían motores de hasta 100 cc (lógicamente de 2T) con o sin caja de velocidades. Una era la "A" para karts equipados con motores nacionales o importados, alimentados con carburante libre, siendo también libre el número de carburadores. La "B" admitía sólo motores de fabricación nacional; en lo demás era idéntica a la "A". Por último la "stock", en la que el número de carburadores estaba limitado a uno y la mezcla a nafta y aceite, teniendo que ser los motores de industria argentina homologados ante la F.A.K. y con un tope en su precio de venta al público. Además no se permitía en esta categoría, como su nombre lo sugiere, modificaciones a lo homologado.

En 1967 la Federación reestructuró las categorías. La división en "A" y "B", que tenía por motivo proteger y fomentar la incipiente industria local de máquinas de competición, se hizo innecesaria, pues en la práctica los motores nacionales a fines del '66 ya dominaban con frecuencia a los importados (casi exclusivamente Mc Culloch Mc20 ó Mc30). Se refundió entonces a la "A" y la "B" en la flamante "K".

No obstante en la "K" se innovó en lo que se refiere a los pilotos, pues estaba reservada para los ganadores durante el '65 y '66 en cualquiera de las tres clases anteriores y para aquellos que a juicio de la F.A.K. y sin ser ganadores, tuvieran merecimientos, antecedentes o aptitud para competir con aquéllos. A la veintena larga de corredores en estas condiciones, se les irían agregando luego los que ganaran tres carreras consecutivas o cinco alternadas en la promocional Junior, amén de aquellos "que a juicio de la F.A.K. tuvieran merecimientos", etcétera.

Pero donde las actuales autoridades de la Federación demostraron más tino, fue en la creación de la fórmula Junior. Hasta su advenimiento, el que se quería iniciar corriendo en karting tenía que competir en cualquiera de las tres clases existentes con los monstruos sagrados. O sea que muchos novatos veían larguísimo el camino a recorrer hacia el primer triunfo y colgaban el kart desalentados. La Junior contempló estos casos y salió ganando el karting, pues a la sombra de la fórmula protectora, aparecieron infinidad de nombres nuevos que dieron al deporte otra fisonomía. Contribuyó asimismo a la paridad de medios mecánicos. la paridad de medios mecánicos.

La tercera categoría, de la que se hicieron apenas un par de carreras declarándose desiertos los respectivos campeonatos, es la "Súper K" de hasta 200 cc. Como es tradicional en karting, hay preparadores que se inclinan por sumar dos motores de 100 cc en vez de instalar uno solo de 200. Los motores van acoplados al eje posterior enterizo y "tiran" independiente pero sincronizadamente. En esta clase se permite el carrozado parcial o total del vehículo y pueden participar únicamente los pilotos habilitados para la "K".

Como dato ilustrativo, digamos que un "Súper K" en el autódromo Municipal, puede desarrollar velocidades que orillan los 165 km/hora.

Por último se halla en estudio de las autoridades de este deporte, la creación de una nueva fórmula: la "Senior", igual técnicamente a la Junior pero abierta a todo competidor. A nuestro juicio convendría no innovar en este sentido, pues una fórmula como la tal no atraería a los pilotos más experimentados y sí complicaría la confección de los programas de carreras, en los que generalmente se incluye por fecha una prueba de "K" y otra de "Junior" con sus respectivas series, repechajes y finales.

Foto inferior:
¿1 + 1 = 200? El par de motores RF Special. El chasis es un Fox convencional al que se ha alargado en su proa para permitir la posición acostada del piloto.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Iglesia Argentina:
los curas se casan



El padre Alejandro Mayol —el filarmónico "padre Alejandro"— ha resuelto casarse. Y como los curas holandeses, quiere seguir en funciones. ¿Hasta cuándo sobrevivirá el celibato? ¿Se abren nuevos cambios en la Iglesia? PANORAMA SEMANAL investiga causas y consecuencias.

MEDIO ORIENTE: LA GUERRA YA EMPEZO

Tras la victoria israelí del 67, estallaron las acciones entre guerrillas árabes y "represàlias" judías. Hoy, con grandes concentraciones de ambas partes, la nueva guerra ha comenzado.

¿QUE ESTUDIARE ESTE AÑO...?

Con cada Otoño se renueva el interrogante. PANORAMA explica qué hace falta, cuánto se tarda, cómo y dónde seguir cada carrera. Un estudio en todos los niveles.

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

PANORAMA SEMANAL

¡Cómprela para estar al día toda la semana!

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA

• CAJAS • AUTOMATICAS

DIRECCION HIDRAULICA

REPARACION
CALIBRACION
AJUSTE

ROBERTO A. ZANESE
EX SOCIO DE MARIO MUZZIN y Cia.
Av. DE LOS INCAS 5411/13 - CAP. FED.

ENVIOS AL INTERIOR



SUPRALOCK

SELLAJUNTAS SINTETICO

Para eliminar pérdidas en conexiones de agua, naftas, aceites y gas.
Supralock es indispensable en juntas de motor.



ARTEFA S.A.C.I.F.
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LOS PRODUCTOS **ERPA**
Av. Entre Ríos 1027/29
Tel. 23-5877 - 26-2203 - 27-6211
Buenos Aires

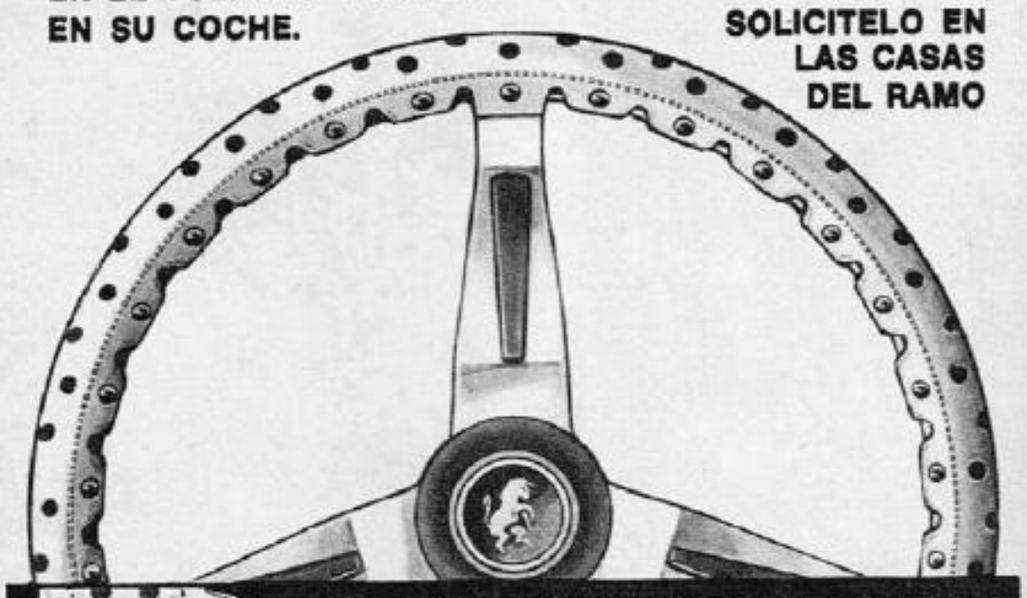
CUBREVOLANTES

CON BROCHES A PRESION

Gente (R)
MOD. PAT.

UD. LO COLOCA EN UN MINUTO LOGRANDO FIRMEZA EN EL VOLANTE Y REALCE EN SU COCHE.

SOLICITELO EN LAS CASAS DEL RAMO



PRIMERA FABRICA INTEGRAL DE CUBREVOLANTES, BICHEROS, CUBRE-RADIADORES Y CORTINAS

FABRICACION Y DISTRIBUCION:
MIRALLA 446 - T. E. 68-0824 - CAPITAL

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más!

¡OFERTAS REALES!

A BASTONES EN SIMIL - CUERO



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

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

En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



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

LA TOUR,

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

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE MARLIT®

UNA INDUSTRIA DE AVANZADA AL SERVICIO DEL AUTOMOVILISTA

- EQUIPOS DEPORTIVOS **TRONADOR**
- **TURBOSIL** UNICO SILENCIADOR DE COLA
- **TURBO CENTRAL** SILENCIADOR DIRECTO CON LANA DE VIDRIO UNICO EN SU TIPO

MARLIT (R) DISTINGUIDA POR 5ª VEZ CONSECUTIVA CON LA **CINTA AZUL** DE LA POPULARIDAD

SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO EN:
BATALLA DEL PARI 436 al 68 (EX PALIQUE) TEL. 54-0303
CERVIÑO 3767, TEL. 72-9515
HERRERA 582, TEL. 21-4075
BUENOS AIRES

AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

.....

.....

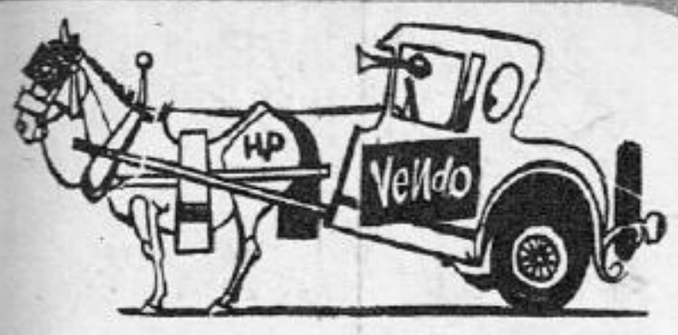
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



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

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

TORINO TC 0 KM convencional vendo, muy buena y prolija preparación, contado, facilidades o permutaría. CORRALES AUTOMOTORES. Avellaneda 1637, Córdoba, tel. 79585.

CHEVROLET TC, listo para largar con repuestos varios VENDO o PERMUTO por auto de serie. Valor $ 1.350.000. Tratar: Daniel Saccani, Paz, Santa Fe.

VENDO CUPE TM ANEXO "J". Totalmente preparada, mecánica "Ballestrini", única por su estado. Motor a estrenar. Sin



golpes. Varios repuestos nuevos, sin uso. A primera oferta al contado. Tratar: CASEROS 2889. Capital Federal, tel.: 91-3107.

VENDO FORD "T", Modelo 1925, original, estado general como nuevo. Precio total $ 280.000. Tratar: SERRA Y DANIOTTI, Rivadavia 956, Zárate, tel. 2304.

KOMBI VOLKSWAGEN 60. Unica por su estado. Ideal para trasporte escolar, turismo, viajes a Mar del Plata, casa rodante, etc. Capacidad 12 pasajeros. Ra-



dio a botonera, refrigeración. Consumo: 20 litros cada 200 kms. SUPER ECONOMICA. A toda prueba. VENDO CONTADO Y FACILIDADES. Julián Alvarez 1128, T. E. 773-2958, de 13 a 15.30 horas.

CUPE TC FORD F-100 (ex Humberto Dana). Clasificado 4º en Hughes en 1967. VENDO o PERMUTO, por Fiat 1500 o Peugeot 404. Tratar en: AUTO SPORT VILLA BALLESTER, Alvear 639, Villa Ballester, de 9 a 12 y de 16 a 20.

RECTIFICACION DE MOTORES. Entregamos en marcha, con preasentamiento, *garantía total,* y FINANCIAMOS hasta 15 meses. ARROTEA 1790 y FRIAS 744, LOMAS DE ZAMORA, tel. 243-4696.

AUTOS VARIOS. ¡OPORTUNIDAD! Ford Falcon, Valiant IV 66, RAMBLER Ambassador 65, Peugeot 403, 62; Estanciera 60; Renault 62; De Carlo 700. ACEPTA-



MOS PERMUTAS. Facilidades a su comodidad. LUIS MARIA CAMPOS 280, tel. 77-8228.

AUTOMOTORES-LEGALES. Todo trámite legal relacionado con el automóvil. Ejecución de prendas. Cobro de pagarés. Protestos. Contratos. Asuntos civiles y comerciales. ABOGADO ESPECIALIZADO: Dra. María Martha Antúnez. Uruguay 435, 3º "F", Tel. 40-1017.

CORSAS DEL INTERIOR. Nuevas e interesantes ofertas: BOCINAS MUSICALES (Sorpasso, Río Kwai, Y ya lo ve, Vamos a la cama, etcétera) de las más afamadas marcas. OFERTA SENSACIONAL CASCOS: BEA Deluxe, $ 4.600; BEA 500, $ 8.100; Visera BEA, $ 1.100; BURBUJA, $ 1.900; Volantes de Fibra, tipo Fórmula 1, varios modelos. INSTRUMENTAL "DEWEY": Manómetro, $ 1.100; Amperímetro, $ 500; VACUOMETRO, $ 1.450; en todos los casos indicar la marca del auto. PARA VIAJEROS: Barra de remolque fija gruesa, $ 1.000; barra de remolque fija fina, $ 800. Cuarta de Nylon (súper resistente) para remolque, $ 950. ACCESORIOS CORSAS. Escribir a: CENTRAL-POSTAL-CAR, Viamonte 1604. Buenos Aires, tel. 40-9263 y 40-8190. ENVIOS CONTRA REEMBOLSO AL INTERIOR o por pago mediante giro al hacernos el pedido. *Su Casa corsa en BAIRES.*

CONJUNTOS ARMADOS FILADELFIA (camisa, pistón, pernos y aros) con caja metálica, para Citroën, Peugeot 403 y 404, RENAULT, Bedford, 3 7/8. JUEGOS DE AROS IMPORTADOS: para Ford "A"; Ford V8 del 37 al 42; Chevrolet de 1937 al 53, comunes, hidráulicos y semi-hidráulicos. PRECIOS ESPECIALES PARA TALLERES, PEÑAS DE AUTOS y corredores. Envíos al interior, contra reembolso. CASA PISTONAR, Viamonte 1604, tel. 40-9253 y 40-8190.

BARCO PESCADOR compro, de 10 a 12 metros de eslora, bien mangudo. buena estabilidad, cuatro cuchetas. Doy como parte de pago: dos trenes Lionels grandes completos, juego automático de vías armadas en gran tablero, señales, barreras, estaciones, todo armado, y en buen estado. RESTO A CONVENIR. Tel. 80-2698.

PROTOTIPO FORD TC FACCINI, listo para largar, mecánica garantida, motor revolucionario, 8 carburadores. VENDO O



PERMUTO. San Lorenzo 1320, Villa Progreso, San Martín (altura Rodríguez Peña 1300).

SI ES CORSA, TC, TM, o CAC respete las ordenanzas, póngale la tapa a los "faritos" reglamentarios". Evítese multas, hallará un amplio surtido para coches antiguos o modernos. Gral. Manuel A. Rodríguez 1640. También cristales para faros. VENTAS POR MAYOR Y MENOR.

LANCHAS PLASTICAS, 2,60 m, 50 kilogramos, ideales para llevar sobre el techo del auto. Compre en fábrica. Pje. Guillermo Correa 4687 (altura Moreto al 1550). Necesitamos revendedores y representantes.

UN FIAT PARA SU HIJO, 800 Spider a pedales, chasis tubular, carrocería de Fiberglass. Oportunidad única en fábrica, $ 14.500. Pje. Guillermo Correa 4687 (altura Moreto al 1550). ATENCION ESPECIAL A REVENDEDORES.

VENDO GORDINI 66, 40.000 Kms. reales. Radio, calefactor, tuercas cromadas, color gris perla de fábrica con franja blanca, motor y caja "para rato". El precio lo arreglamos de común acuerdo. Trusman, tel. 31-3840, de 9 a 12 y de 15 a 18.

RENAULT 1093 —2 motores— 7 gomas Michelin X, armadas. Instrumental completo. Jaula y butacas Baufer. Dirección directa, tanque 70 litros, radiador aceite, alternador, piñón y corona corto y largo. Mecánica Antelo, de 12 a 14 y de 19 a 21. Tel. 84-7158.

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.

FORD CAPRI

CON SABOR A EUROPA

El capricho de Ford consistía en lanzar al mercado europeo un nuevo auto, de nuevo estilo y precio accesible. Lo consiguieron. Ford ya no tiene el capricho. Ahora tiene el Capri

por CESAR MARIO SORKIN

2





1

1
El 1600 GT demuestra en la realización final de la parte delantera, neto estilo europeo de inspiración Escort.

2
Detalles de suspensión, a saber: 1) Suspensión delantera McPherson; 2) Articulación de la barra de dirección; 3) Toma de la barra estabilizadora al brazo inferior; 4) Conjunto de suspensión trasera; 5) Toma del extremo de la ballesta al chasis; 6) Toma del amortiguador al elástico; 7) Juntas flexibles incorporadas a la columa de dirección; 8) No hay 8. Otra vez será.

3
En este caso, el Capri obedece a la denominación "XLR", que aúna todos los equipos opcionales que se ofrecen para toda la línea.

Desde que la craneoteca de Ford se abocó al proyecto del nuevo "Capri", dos años y medio han sido necesarios para que el auto llegara a los salones de exhibición de los concesionarios de la marca en todo el mundo (o por lo menos de las partes del mundo que permiten la importación de autos). El proyecto original fue aprobado en julio del '66 y su presentación oficial se efectuó en enero del '69. Durante esos dos años y medio los técnicos de la empresa elaboraron un automóvil de apariencia exterior atractiva dentro de cierta tradición GT, con espacio suficiente para 4/5 personas, dotado de una gama amplia de equipos opcionales y ofreciendo la acostumbrada variedad de motores. Durante el período de "cocción" los

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ingredientes que dieron como resultado final al Capri fueron: estilo, rendimiento, comodidad, economía y precio accesible al más amplio sector de público.

ESTILO

Sin variar los lineamientos generales dentro de lo conocido, el diseño no deja de ser interesante. La evolución en los conceptos de diseño que se experimentó en los Estados Unidos alcanzó al Capri, que no ofrece cromados superfluos ni desproporción dentro del volumen corpóreo. Con una altura total de 128,8 cm, el perfil del auto se ve favorecido. El aspecto general gana en mérito al área frontal reducida, el capot bajo y

3



dinámico que se continúa en la línea del parabrisas, perfil del techo fastback que culmina abruptamente en el recorte de la parte posterior. Si bien el Capri se produce en Gran Bretaña, no se puede negar la inspiración netamente norteamericana del dibujo. La parrilla, con reminiscencias Escort, atenúa en alguna medida esa primera impresión.

ASPECTO INTERIOR

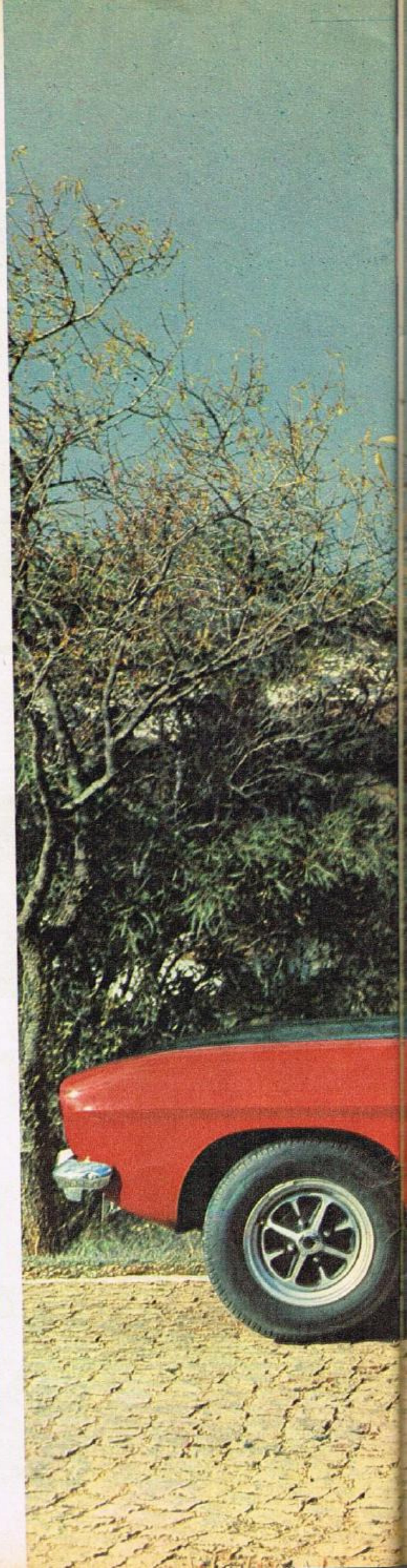
Quienes se responsabilizan del diseño interior han procurado dotar al Capri de la mayor comodidad posible en proporción al espacio utilizable. Nuevos asientos tipo butaca son ofrecidos, como equipo standard en toda la línea,

→

FORD CAPRI







http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



para el conductor y pasajero delantero. Los asientos permiten un deslizamiento longitudinal de 152 mm y el ángulo de inclinación del respaldo también puede regularse a fin de otorgar mayor comodidad. Asientos delanteros totalmente reclinables y traseros tipo bucket se ofrecen como parte en los distintos conjuntos de equipos opcionales.

El diseño y la disposición de los instrumentos han sido motivo de especial atención; éstos se hallan agrupados directamente frente al campo visual "útil" del conductor. Se trata de diales circulares de diámetro conveniente, protegidos por una amplia visera que elimina los reflejos molestos. El conductor puede enterarse que tal van las cosas merced a un velocímetro, nivel de combustible, indicador de temperatura de agua, luces de aviso (por no decir de "idiota", que queda poco fino) que informan sobre la carga de la dínamo, presión de aceite, luces largas y de viraje. Estos instrumentos se ven complementados en los modelos GT por un tacómetro, indicador de presión de aceite y carga de batería. Cabe destacar que los velocímetros traen escala en millas y kilómetros.

SEGURIDAD

El factor seguridad cobra importancia primordial en el Capri. El panel de instrumentos, profusamente acolchado, se ve complementado por el volante y columna de dirección, especialmente construidos para absorber la energía producida en caso de impacto. Todos los espejos están tapizados y realizados en cristal inastillable. El retrovisor interior está montado sobre un vástago articulado que se rebate en caso de ser empujado voluntaria o involuntariamente. El tanque de nafta se ubica de manera tal que se halla protegido contra impactos frontales, laterales y traseros. Las puertas cuentan con trabas de seguridad, manivelas embutidas, habiéndose construido todas las perillas en plástico flexible.

RENDIMIENTOS

Todas las variaciones sobre el tema Capri están provistas de características particulares. Ello se logra mediante la amplia variedad de motores ofrecidos, cuya capacidad cúbica varía entre 1,3 y 3 litros. Las versiones dotadas con motores de dos y tres litros se pondrán en venta algo más adelante, pero en el curso del corriente año. Se puede optar entre trasmisión manual o totalmente automática. Los cinco conjuntos de equipos opcionales permiten adaptar el coche a las posibilidades económicas y gusto de cada comprador. La posibilidad de optar entre cinco motores diferentes satisface tanto las exigencias del automovilista que busca economía como las del que busca alto rendimiento y ruido alegre.

ESPECIFICACIONES

Como dijéramos antes, el comprador puede optar entre cinco motores, que pasaremos a describir con la seriedad que nos caracteriza.

MOTOR 1300 cm³: Cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1298 cm³. Diámetro y carrera: 80,98 x 62,99 mm. Válvulas a la cabeza, sistema a varilla y balancín. Relación de compresión: 9 : 1. Carburador Ford GPD de tiro descendente. Potencia máxima: 61,5 HP a 5.000 rpm. Aceleración de 0 a 100 km/h: 19,7 seg. Consumo: 9,2 litros/100 km. Velocidad máxima: 137,5 km/h.

MOTOR 1300 cm³ GT: Cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1298 cm³. Diámetro y carrera: 80,98 mm x 62,99 mm. Válvulas a la cabeza, sistema a varilla y balancín. Relación de compresión: 9,2 : 1. Carburador Weber de tiro descendente. Potencia máxima: 75 HP a 6.000 rpm. Aceleración de 0 a 100 km/h: 15,3 seg. Consumo: 9,7 litros/100 km. Velocidad máxima: 150 km/h.

MOTOR 1600 cm³: Cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1599 cm³. Diámetro y carrera: 80,98 x 77,62 mm. Válvulas a la cabeza, sistema a varilla y balancín. Relación de compresión: 9 : 1. Carburador Ford GPD de tiro descendente. Potencia máxima: 75 HP a 5.000 rpm. Aceleración de 0 a 100 km/h: 16,3 seg. Consumo: 9 litros/100 km. Velocidad máxima: 148,5 km/h.

MOTOR 1600 cm³ GT: Cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1599 cm³. Diámetro y carrera: 80,98 x 77,62 mm. Válvulas a la cabeza, sistema a varilla y balancín. Relación de compresión: 9,2 : 1. Carburador Weber de tiro descendente. Potencia máxima: 93 HP a 5.400 rpm. Aceleración de 0 a 100 km/h: 12,9 seg. Consumo: 9,8 litros/100 km. Velocidad máxima: 160 km/h.

MOTOR 2000 cm³ GT: Cuatro cilindros en V a 60°. Cilindrada: 1996 cm³. Diámetro y carrera: 93,66 x 72,44 mm. Válvulas a la cabeza, sistema a varilla y balancín. Relación de compresión: 8,9 : 1. Carburador Weber de tiro descendente. Potencia máxima: 113 HP a 5.700 rpm. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11,3 seg. Consumo 12,5 litros/100 km. Velocidad máxima: 171 km/h.

TRASMISION Y EMBRAGUE

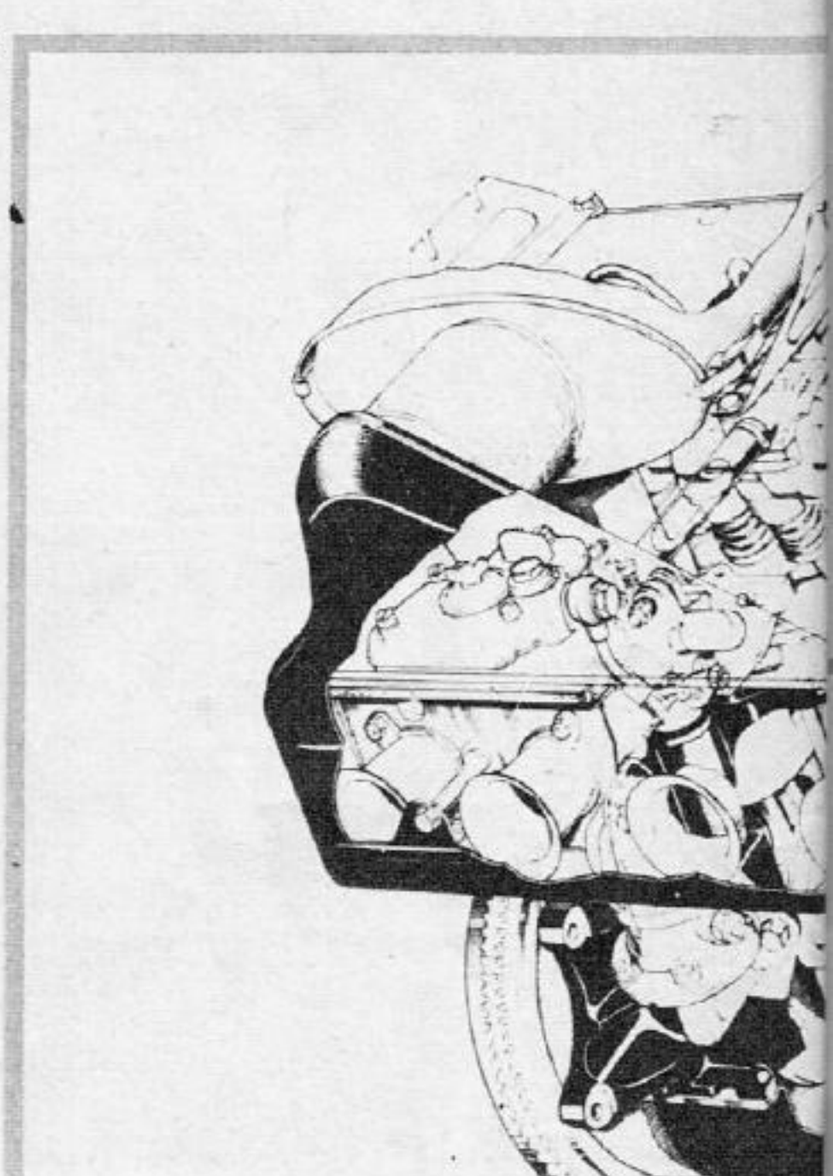
El embrague a diafragma, accionado mecánicamente, trasmite la potencia del motor a la caja manual de cuatro marchas, todas sincronizadas. En caso de utilizar trasmisión automática, la caja utilizada es una Borg Warner 35 con tres marchas hacia adelante y retroceso. La palanca, ubicada en el piso, permite realizar los cambios manualmente en cada una de las tres marchas hacia adelante.

SUSPENSION, DIRECCION Y FRENOS

La suspensión delantera es independiente en todos los casos. Utiliza el sistema McPherson: resortes helicoidales, brazos triangulares y amortiguadores telescópicos de doble efecto. En la parte superior, el brazo-amortiguador se toma por medio de elementos de goma. La sujeción se realiza por brazos trasversales y utiliza la barra estabilizadora como brazo de tracción y/o compresión. En el conjunto posterior se utilizan elásticos semielípticos longitudinales, tensores gemelos y amortiguado-



4



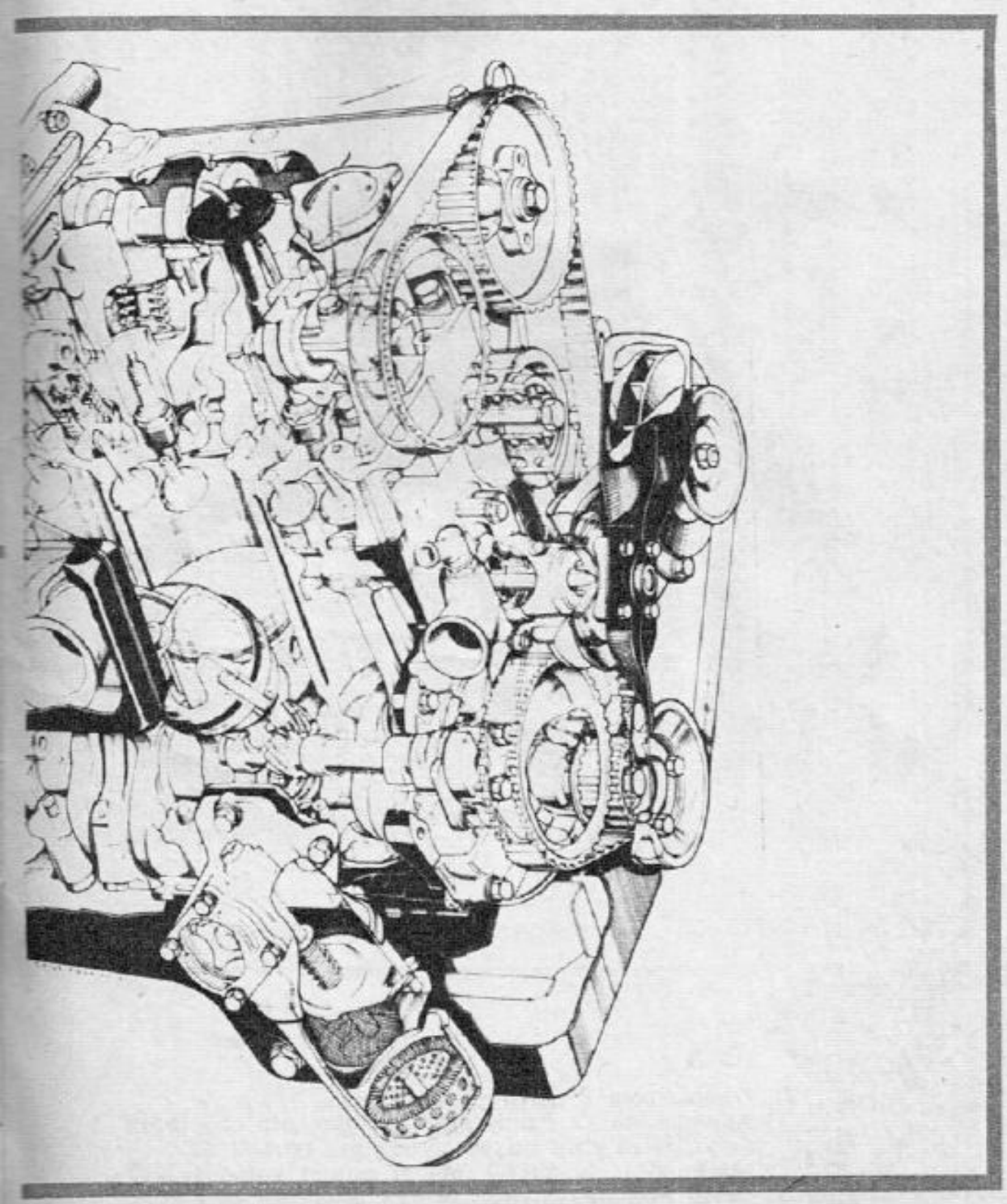
5

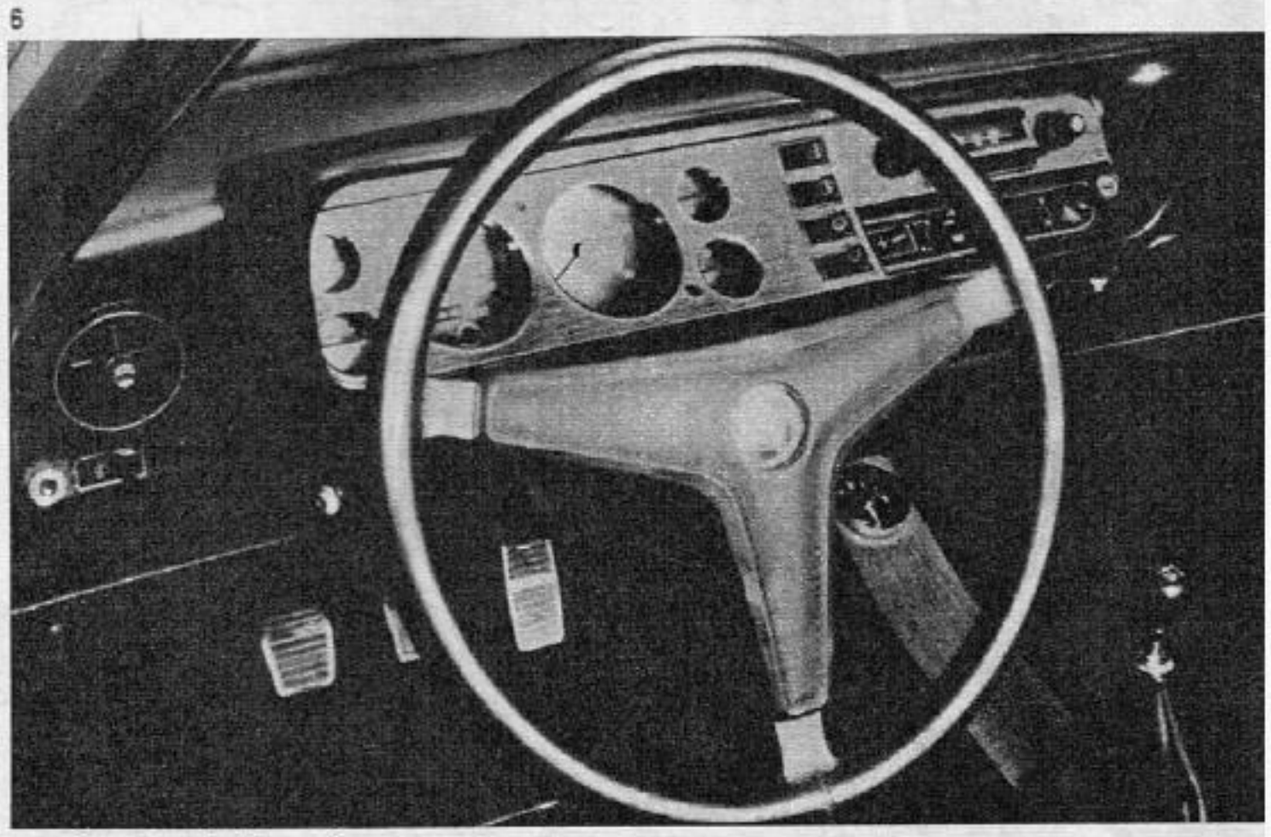
4
La hermosa señorita del fondo tiene 21 años, se llama Valerie Bourdet, vive en 459-8 Carnaby Street, está en el ruido y, como pueden ver, luce muy bien. El auto es un Capri.

5
Parece mentira, pero todo esto, moviéndose al unísono, hace que el Capri se mueva para atrás y adelante. Se trata de un derivado del Cosworth F-2. No hay nada que hacer, Cugnot... date por vencido...

6
Resolución del panel de instrumentos, para el cual se ha considerado la necesidad de ofrecer mayor seguridad. Se pueden apreciar los rayos del volante totalmente acolchados.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





res hidráulicos de doble efecto, montados delante y detrás de la cañonera. Todos los modelos Capri están equipados con frenos de disco adelante y tambores de ajuste automático atrás.

El sistema de dirección a cremallera y piñón es sumamente sensible, y dos juntas flexibles incorporadas a la columna de dirección aislan al conductor de los golpes producidos por las desigualdades del camino.

LA INTENCION...

...de Ford es crear un nuevo tipo de auto para satisfacer un nuevo tipo de demanda. La diversificación en las líneas de producción es consecuencia de la exigencia creciente del comprador y, al mismo tiempo, la creación de nuevos modelos diferentes actúa como estímulo sobre el cliente potencial. Los 26 modelos diferentes que ofrece la línea Capri, efecto de la variedad de motores y la suma de equipos opcionales, más un diseño actualizado, abre nuevas perspectivas para satisfacer los gustos y preferencias individuales del creciente número de interesados en todo el mundo.

Proponemos como "slogan" para Ford la siguiente frase histórica: "Plus valet Capri in manus que centum de otrus marcs volandum...".

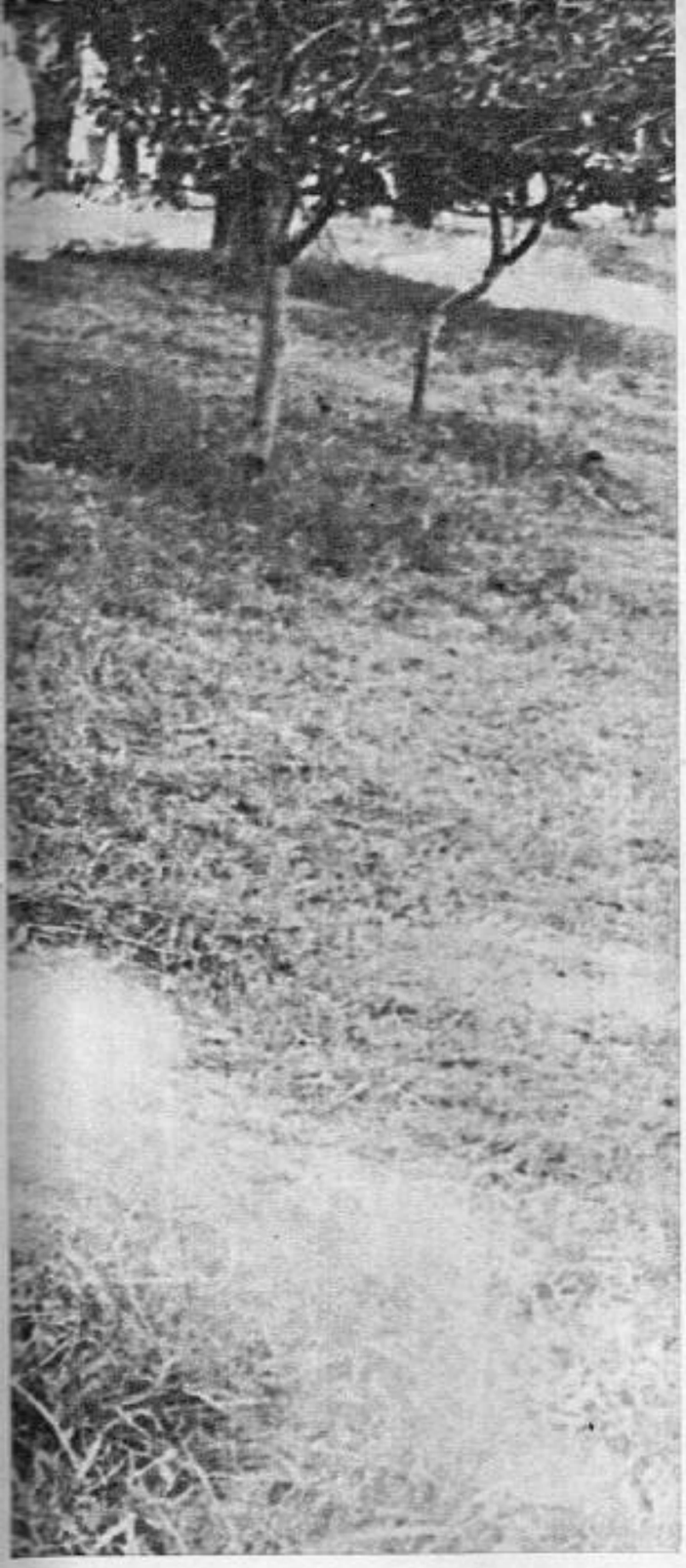
Parabrisas
CORSA
motociclismo

ZANELLA 175

1 2 3

Frente, cola y perfil de la Zanella 175 cm³ denominada La Ponderosa. Manillar alto con brazo de refuerzo y un nuevo styling del tanque de combustible la diferencian al primer golpe de vista de su hermana menor, la 125 Special.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



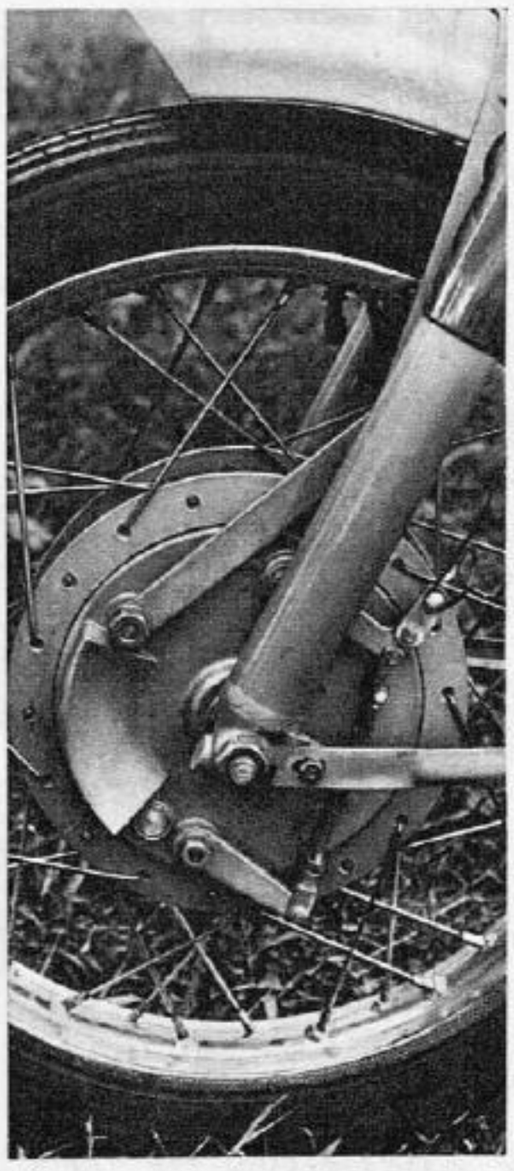
Zanella Hnos. presentó la tan esperada motocicleta con motor de 175 cm.³ De lineamientos generales similares a la 125 pero con un aumento de performance que le viene muy bien.

por JULIO F. PEREZ BALBI



4





5

4 A los laterales de los tanques unos motivos de color negro rodean el escudo y contrastan con el fondo amarillo del tanque.

5 La campana del freno delantero, a doble leva. Frena muchísimo.

Hacía más de un año, que se "chimentaba" en el ambiente de las dos ruedas, un inminente lanzamiento al mercado por parte de Zanella. No se sabía a ciencia cierta si sería una moto o una motoneta, pero sin vuelta de hoja, lo que fuese estaría equipado con un motor similar al ya conocido, pero de 175 cm³.

Ahora todo dejó de ser secreto para mutarse automáticamente en novedad. Zanella Hnos. impone en el mercado argentino dos nuevos modelos en 1969. Una motoneta, dedicada a un mercado muy especial, que después de que las Siam TV dejaron de fabricarse no tenía productos de ningún tipo para deglutir. Y La Ponderosa, motocicleta, también con el motor de 175 cm³.

El motor de 175 cm³ era una necesidad inmediata para Zanella. Incluso su lanzamiento debió haberse producido, quizá, dos años antes. Algunos problemas con la fundición de los cilindros (una vez salidos del molde se desechaban porcentajes grandes, que no estaban de acuerdo con los análisis de costos previos), y la decisión algo atrasada, fueron las causas de la demora del aparato que ya era esperado con una expectativa muy amplia.

Dejemos estos espiches previos y vayamos a la motocicleta. Aquí y ahora, ladies and gentlemen, ¡¡¡a Ponderouuuusaaaa!!!

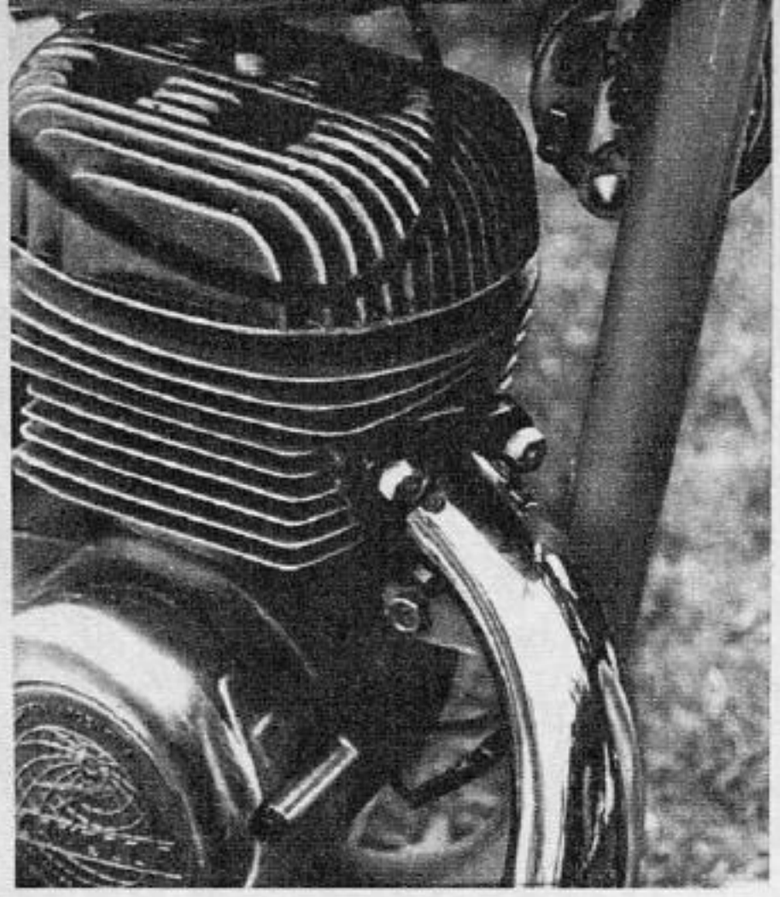
UN TELEVISOR

Resulta que la firma Zanella Hnos., está conducida casualmente por los Hnos. Zanella. Y los Hnos. Zanella son seres humanos como todos nosotros (fábricas aparte). Tienen ojos, boca, autos y van a Mar del Plata. Durante el invierno, después del trabajo, se van a casa, discuten las novedades con la patrona y ven televisión. Resulta que a uno de ellos le gustaba mucho la serie Bonanza, esa en que un padre viudo pasa con sus cuatro hijos las mil y una aventuras por semana, familia que vive en un típico ranch del siglo pasado, llamado La Ponderosa. De ahí el nombre que le pusieron a la nueva motocicleta; menos mal que su apetito televisivo no se satisfacía con los tres chiflados o que su señora esposa no intentó con Julián TeQuiero.

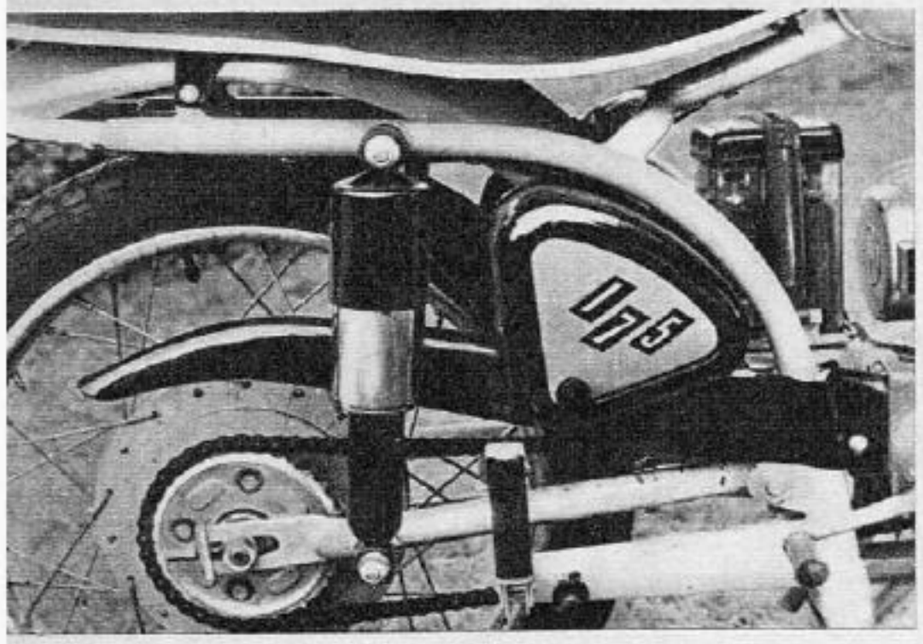
LA PONDEROSA

Estética: Cilindro de mayor diámetro, con el aleteado típico de Zanella se complementan eficientemente con un aumento en el tamaño del tanque de combustible, pieza fundamental en el styling de una motocicleta. El color primordial será el amarillo, con horquilla y silenciador de acero templado pintado de negro. El único defecto muy visible que padece La Ponderosa es el mismo que el de anteceso-

→

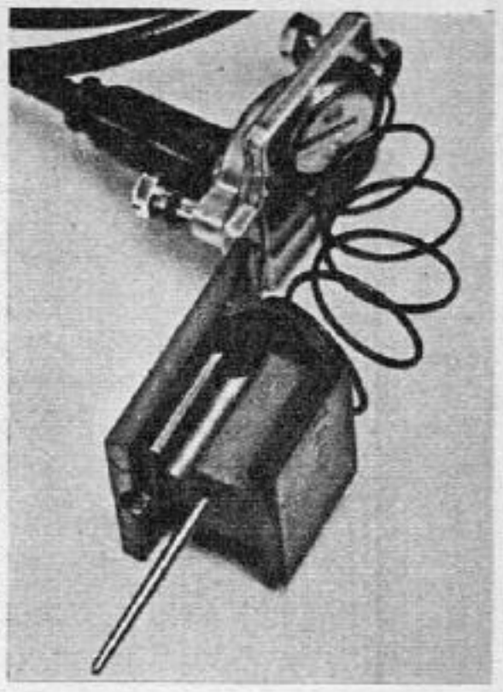


Una nueva brida de escape reemplaza las típicas roscas "mariposa". La inserción en el cilindro es total y perfecta.



La suspensión trasera es un convencional balancín oscilante con amortiguador y resorte.

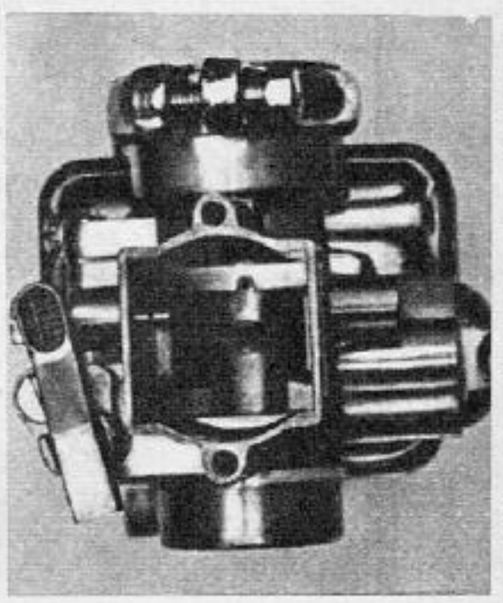
EL CARBURADOR



Equipa a la nueva 175 un nuevo carburador Dellorto, que por primera vez lo vemos en nuestro país y es la tercera o cuarta marca de moto que lo lleva en el mundo hasta estos días. Es un carburador a cortina de perfil doble, con "gicleur" de baja, intermedia y alta. Se puede llegar a inclinar la moto hasta ángulos pronunciadísimos, con el motor regulando, sin que se detenga por falta de mezcla como sucedía con los Dellorto convencionales.

En las fotos de este recuadro se muestra la parte superior del cilindro, que de cilindro no tiene nada. En la otra la cortina, que prácticamente es de vida ilimitada y no sufre los desgastes que hacen que el deslizamiento sea brusco y además produzca la vibración de la cortina y su difícil regulación en baja. El resorte que empuja a la cortina de este carburador es de acción angular.

El cebador es, por supuesto, manual y la limpieza de esta pieza es simplísima a pesar de los recovecos y lo complicado que parece su armado.



ras: muchas partes visibles del cuadro que implican una imagen un poco anticuada y que de subsanarse harían de las Zanella las motos más personales del país.

Motor: Cilindro de aleteado cuadrado, de aleación de aluminio inyectado con camisa cambiable de fundición. Es un motor supercuadrado (60 x 60), ideal para trabajarlo deportivamente en busca de algunos km/h para tener algo más. A diferencia del motor 125 tiene las bancadas y los dos rulemanes más grandes para soportar el aumento de la presión media efectiva, como consecuencia de la mayor cilindrada. El carburador, un novísimo Dellorto UHB 22 BS va detallado aparte.

Cuadro: Es exactamente igual a los ya conocidos. No tiene refuerzos de ningún tipo y es suficientemente apto para el incremento de la relación peso-potencia. Es de cuna simple, construido con caños de acero.

Suspensiones: La delantera es una horquilla telescópica, hidráulica ella. La trasera es un balancín oscilante con amortiguadores, uno a cada lado.

Frenos: Adelante la conocidísima campana de doble leva, usada en las RK de competición. El freno trasero es de mayor tamaño que el de la 125 (cosa muy loable) para aumentar las medidas de seguridad paralelamente con la performance.

Caja y embrague: Las relaciones de caja son exactamente iguales a la de la 125, muy bien escalonadas. En cambio el embrague tiene un disco más, cuatro en vez de tres y resortes de compresión, mientras que en la anterior son a expansión. La trasmisión secundaria también cambió, de 16:41 de la 125 pasó a 16:36 en la 175.

Varios: Las ruedas, el tanque y el silenciador de acero templado son otros de los factores nuevos en la Zanella 175 cm³ "La Ponderosa". 115 km/h de velocidad máxima, brillante aceleración gracias a un escalonamiento excepcional de las cuatro marchas y 150.000 y monedas, precio muy competitivo para una 175 cm³.

Además, si bien el motor es nuevo, está construido bajo los cánones Zanella y no se diferencia en gran medida del 125, por lo tanto un comprador en potencia no se tiene que preocupar por los típicos problemas de gestación que siempre tienen las primeras unidades. Una remesa de cincuenta unidades ya fue enviada a Santa Fe, mercado muy Zanella y sufrirán todo tipo de pruebas para complementar las de fábrica.

ZANELLA 175 cm³ "LA PONDEROSA"

MOTOR	
Tipo	Monocilíndrico
Ciclo	Dos tiempos
Cilindrada efectiva	170 cm³
Alesado	60 mm
Carrera	60 mm
Compresión	8 : 1
Potencia efectiva	10 HP a 6.000 rpm
Carburador	Dellorto VHB 22 B
Bujías	Bosch W 225 T 1 o equivalente
Encendido	Por volante magnético 6 V c.a.
Cambio	4 velocidades, comando a pedal
Embrague	Discos múltiples en baño de aceite
Cigüeñal	Con lubrificación de bancada a presión por cucharita desde el cárter
Biela	Montada con jaula a rodillos tratada térmicamente
CUADRO	En tubos de acero de alta calidad
SUSPENSIONES	
Delantera	Horquilla telescópica hidráulica
Trasera	Balancín oscilante con amortiguadores telescópicos hidráulicos
FRENOS	
A expansión interna, comandados	Delantero a mano y trasero a pedal
Superficie de frenos	Delantero y trasero 12.000 mm² cada rueda
RUEDAS	
Llantas	De acero cromado
Neumáticos	17" x 2,75 anterior y posterior
INSTALACION ELECTRICA	
Luz alta y baja	
Luz de posición, stop y bocina	Por batería 6v - 15 A
COMBUSTIBLE	Mezcla de nafta y aceite tipo SAE 30 al 6 %
CAPACIDAD DEL TANQUE	10 litros (reserva: 1 litro)
CONSUMO	Por 80 km a 70/75 km/h: 3 litros
VELOCIDAD MAXIMA	115 km/h
DISTANCIA ENTRE EJES	1.265 mm
RADIO DE VIRAJE	1.700 mm
LARGO TOTAL	1.900 mm
ANCHO TOTAL	850 mm
PESO	93 kg

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ajustando los correajes. Es una de las partes más importantes de la operación, tanto como revisar los cabos. Las manos de Juan Carlos Sarthou indican los disparadores que le permiten liberarse de las correas al tomar contacto con el agua; el tercer disparador es el que tiene sobre el pecho. Al fondo, el paracaídas extendido y los cabos esperando ser clareados.

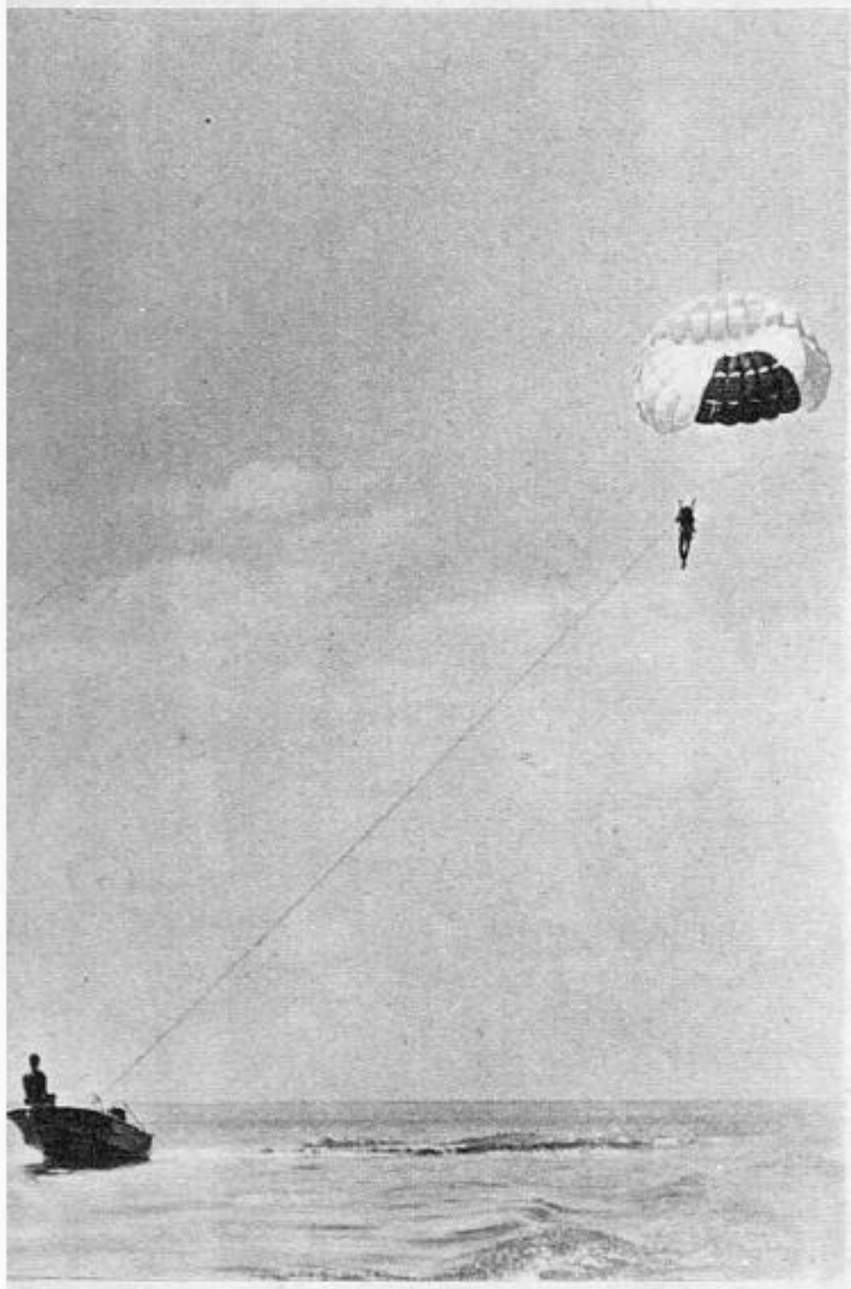
ICARO EN EL SIGLO XX

Aun los que aman el agua a veces prefieren alejarse de ella. Juan Carlos Sarthou quiso ver desde lo alto el Delta y lo hizo en paracaídas. El que se atreva practicarlo que aproveche ahora. Dentro de poco habrá que pedir turno

Figure o no en el diccionario de la Real Academia, ya tenemos un piloto argentino que se ha recibido de paranauta o motocaidista. Nos enteramos que Juan Carlos Sarthou estaba por probar algo nuevo y, llevados por la curiosidad, allí nos fulmos. Al rato no más apareció una Comodín con un Mercury 125 y una estructura tubular de aluminio abulonada a la cubierta. Nos embarcamos y empezó la búsqueda del lugar apropiado para el despegue. De acuerdo a lo que se nos explicaba, el viento que teníamos, un Norte moderado, era el peor que podía desearse. La causa es muy sencilla. El "despegue" se produce desde tierra y por lo tanto es necesario encontrar un lugar donde la lancha pueda arrimarse a la costa a una distancia prudencial, en nuestro caso unos 50 metros, y en la orilla debe haber suficiente solidez de terreno como para que la persona que va a ser remontada pueda caminar libremente. Después de desechar dos o tres puntos nos decidimos por el Náutico San

→

NAUTICA

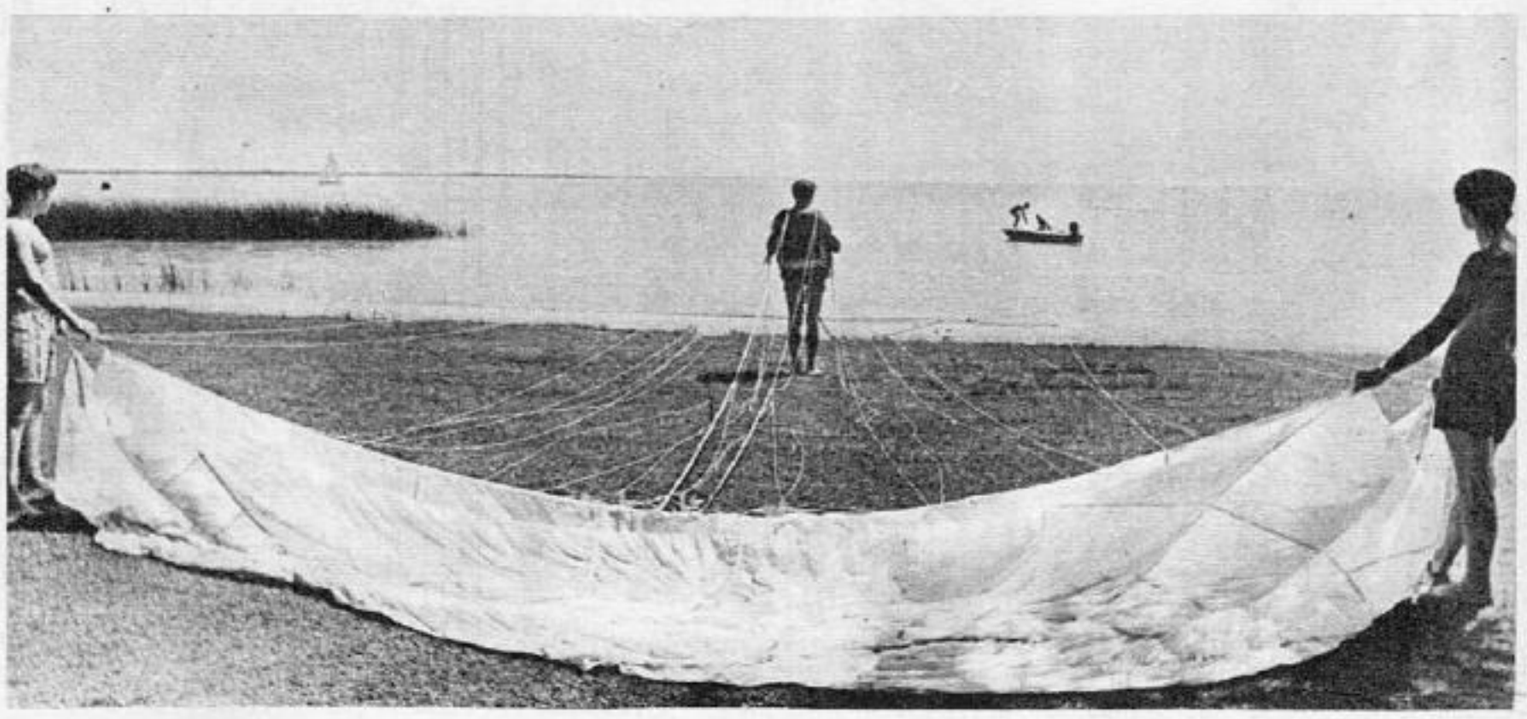


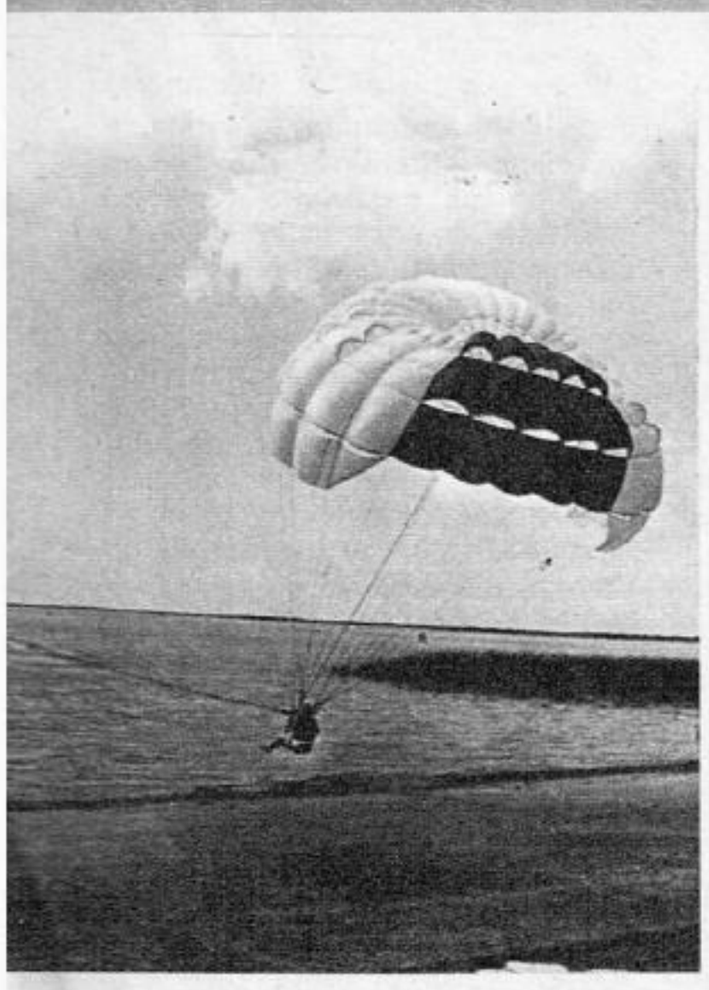
En pleno paseo. En estos momentos Juan Carlos va tomado con las manos de las correas porque se dedicó a hacer unas cuantas pruebas dignas de su jovialidad y sano espíritu. Según sus palabras no se cansó en absoluto y la posición del correaje es tan cómoda que no molesta para nada.



Ya esta unido a la lancha el cabo que por medio de las dos correas que Sarthou toma con sus manos tirarán del paracaídas. Los dos ayudantes toman los extremos del paracaídas y lo levantan para favorecer el embolsamiento del aire.

Listo para el arranque. Al fondo la lancha, el cabo todavía no está tenso y flota sobre el agua. Nótese la escasa distancia que separa a Juan Carlos del borde del agua y piénsese que el despegue debe producirse antes de alcanzar el borde de la orilla.





Se produjo. Los escasos metros de "caminada", no de carrera, sirvieron para que el paracaídas se hinchara perfectamente. La lancha comienza a aumentar su velocidad para hacer ganar altura al paracaídas.

Isidro. Si el viento hubiera soplado de otro cuadrante hay muchos puntos claves donde puede efectuarse la maniobra. Fondeada la lancha a distancia, llevamos todos los implementos a la costa y comenzó la operación de "montaje".

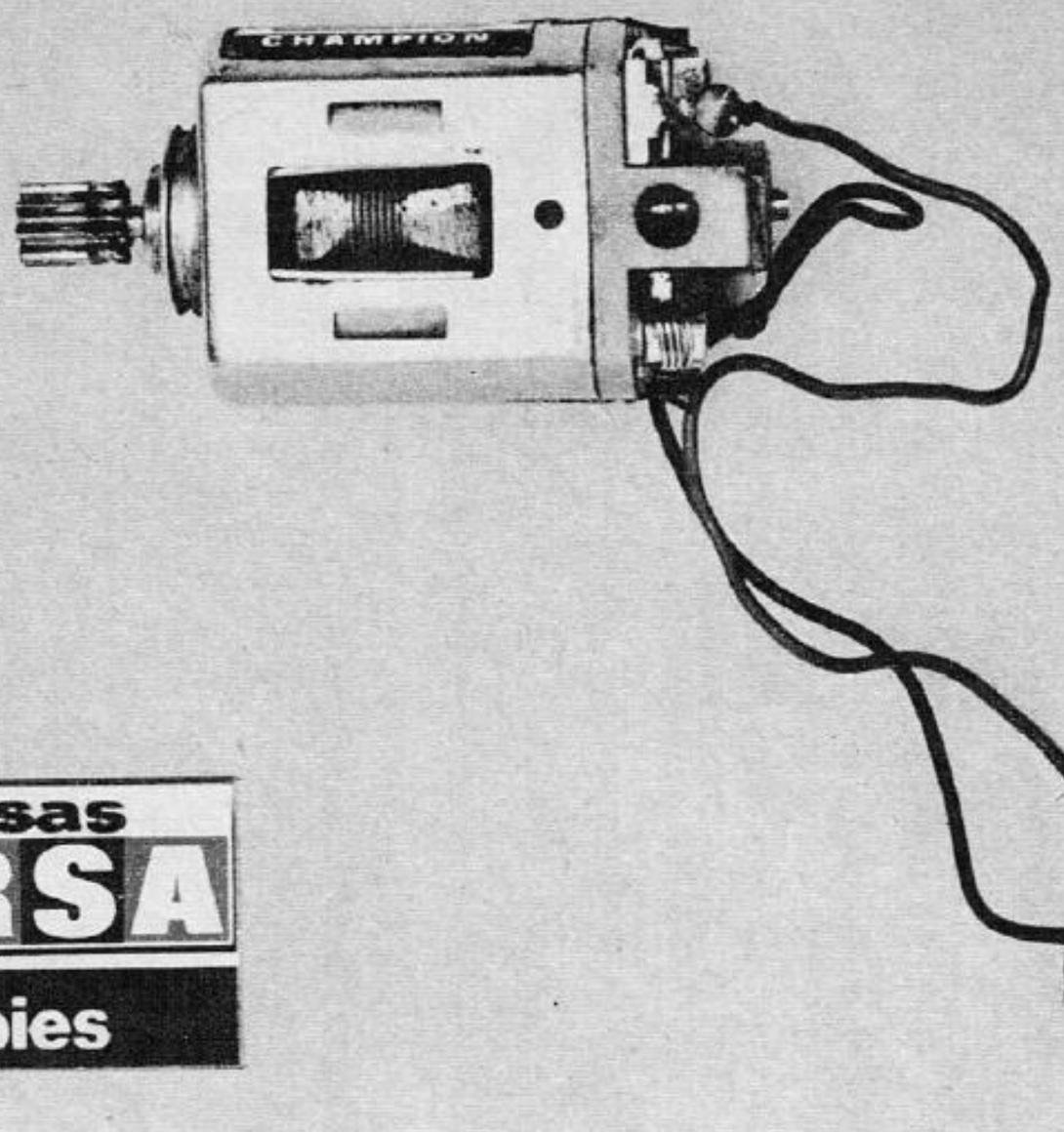
El paracaídas está hecho de nylon y es totalmente similar al de los aviadores con algunas pequeñas diferencias en los deflectores. Los cabos van todos a dos argollas metálicas que están sujetas por dos fuertes correas de plástico. El correaje que se coloca en el "paranauta" es totalmente independiente del resto y va unido a él por dos enganches que pueden ser liberados en cualquier momento. Como resultado de ello es que cuando está en el aire, la persona queda colgada, sin efectuar ningún esfuerzo físico. Tampoco lo hace en el arranque, desde el momento que la tracción de la lancha pasa directamente por las correas que van al paracaídas. Para despegar, la operación se efectúa de la siguiente manera. Debe disponerse por lo menos de una superficie despejada de unos 5 a 10 metros, la lancha avanza suavemente hasta que el cabo de remolque esté en tensión mientras dos ayudantes mantienen algo levantados los extremos del paracaídas, favoreciendo que el aire embolse. La lancha comienza a aumentar la velocidad y el paracaidista debe tratar de aguantarla sin moverse, lo cual, lógicamente, no dura más de uno o dos segundos. Al ser vencido por la fuerza de la lancha comienza a "caminar", no a correr, y los dos ayudantes sueltan el paracaídas que ya embolsa el aire. Normalmente no hay necesidad de dar más de cuatro o cinco pasos acompañando a la lancha y ya se produce la ascensión.

Una vez arriba es la lancha la que determina la altura a que se viaja. A menor velocidad la altura será menor e inversamente, más rápido anda la lancha mayor es la altura alcanzada. La prueba se efectuó con un cabo de 50 metros, estimándose que la altura alcanzada fue de unos cuarenta. El recorrido que se hizo fue en la desembocadura del río de la Plata, volviendo a pasar frente al Náutico San Isidro luego de una curva bien amplia.

Las formas de bajar son dos diferentes. O bien la lancha va disminuyendo la velocidad hasta que el paracaidista toca el agua o, si no, puede dispararse el gancho de a bordo y entonces sí el paracaidista cae como tal. Para el remolque se ubican a bordo dos personas y una de ellas constantemente atenta al disparador, que, ante cualquier emergencia, libera al paracaídas. En el instante de tocar el agua, el paracaidista, mediante el procedimiento de soltar tres enganches automáticos, queda totalmente liberado y puede flotar libremente mientras espera que la lancha lo recoja, a él y al paracaídas. Cuando bajó Sarthou fuimos a preguntarle qué le había parecido y qué se sentía allá arriba. "Es fabuloso" gritó y ya hizo rumbear la lancha para el Náutico San Isidro para hacer un nuevo despegue. En cuanto baje nuevamente pensamos entrevistarlo y obtener conclusiones definitivas.

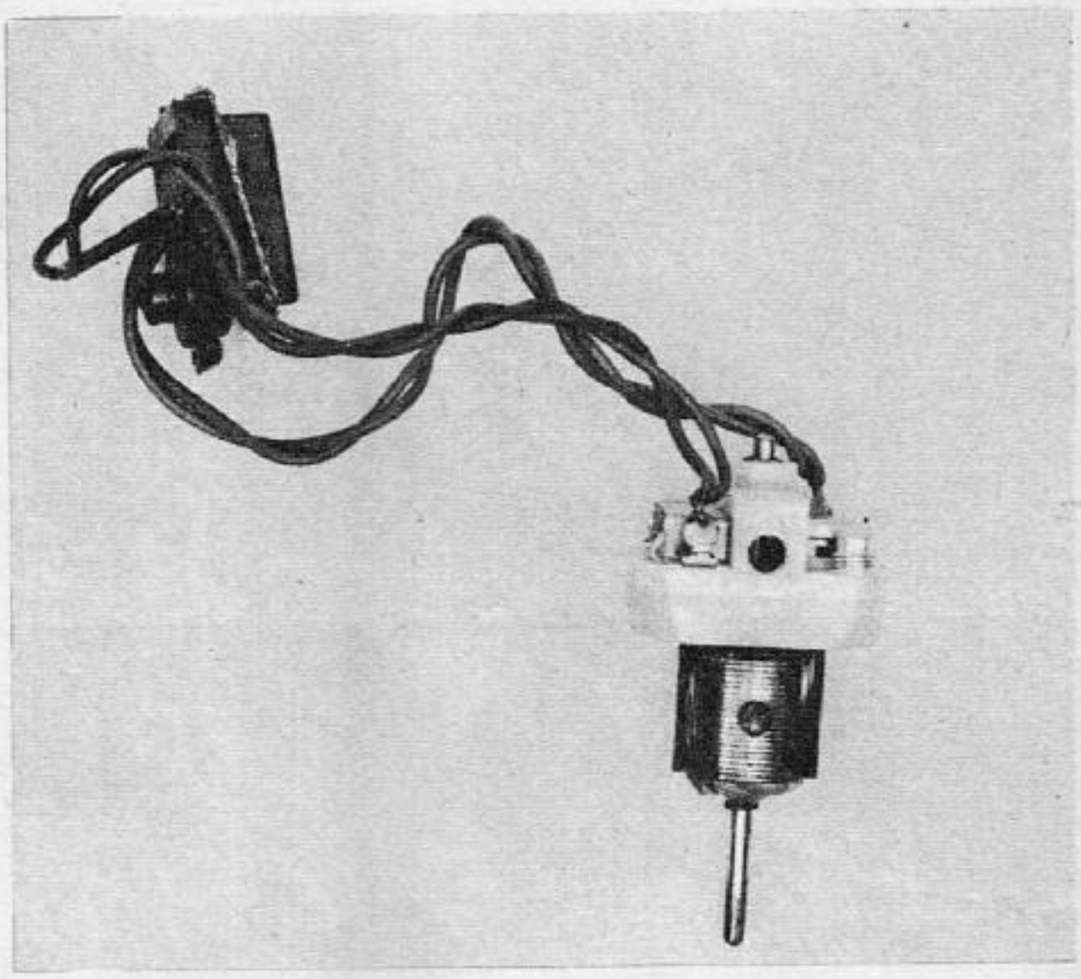
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Este es el motor Champion 507, y a través de sus lumbreras se puede observar el tipo de balanceo realizado en su rotor.

Parabrisas CORSA hobbies



Este es un balanceo dinámico, del tipo del que tienen las bobinas de los motores MURA; rotor torneado y agujeros hechos con fresa.

INTRODUCCION AL BALANCEO

Conceptos generales sobre el balanceo de un motor y sus ventajas. La eliminación de vibraciones a altas revoluciones

por JUAN CARLOS LLANOS

Muchas veces nos han preguntado qué es el balanceo y para qué sirve; cómo se logra hacerlo en casa, y si da buen resultado.

Comenzamos por explicar y responder a las primeras preguntas. Seguramente en un sinnúmero de ocasiones habrán notado que existen motores standard que vibran más que otros, o que si no lo hacían, una vez rebobinados sí lo hacen. El motivo es la diferencia de peso entre los tres campos del rotor. Efectivamente, como el rotor está formado por veintitrés piezas de chapa de hierro (hierro dulce) en forma de una especie de estrella de tres puntas, es muy lógico que el peso de esta masa en conjunto no sea exactamente igual en los tres campos del rotor; posiblemente la diferencia sea ínfima, pero es dable pensar que por ejemplo a 40.000 rpm se produzca una fuerte vibración. Además, debemos agregar otro ingrediente que se suma, que es el bobinado, ya que es muy difícil que el mismo tenga igual peso en sus tres arrolladuras. A veces sucede (una extraordinaria casualidad) que las diferencias de peso del rotor se compensan con las del alambre, y entonces obtenemos motores de muy buen rendimiento, pero eso sucede muy pero muy pocas veces. Entonces debemos proceder a balancear nosotros el motor.

El porqué debemos proceder a balancearlo, sobre todo si se trata de un motor "venenoso", es sencillo: si a 40.000 rpm vibraba, a 50.000 ó 60.000 va a vibrar en progresión casi geométrica, aparte de recalentar y perder gran parte de su potencia en vibraciones y calor, produciendo desgastes de bujes en forma completamente anormal.

Por supuesto, hay motores que ya vienen balanceados de fábrica, como los MURA (que están de moda actualmente), los Champion (que estuvieron de moda), los Dyna (que no son muy conocidos en nuestro medio), los U-GO y otros de precios bastante "subiditos". Entre los de precio módico, están los NASCAR, que se fabrican en Hongkong para la firma COX. Pero generalmente cada marca tiene distintos sistemas de balanceo. Algunos lo hacen en forma dinámica, otros electrónicamente, y otros en forma mecánica. Pero siempre utilizan máquinas para ello.

Nosotros podemos hacerlo en nuestras casas con un trozo de madera, una hojita de afeitar y un taladro o un buen juego de limas de matricero. Evidentemente, los resultados que obtendremos no han de ser tan perfectos como los que logran las fábricas, pero sí en cambio podemos asegurarles que han de ser sumamente satisfactorios, y si lo hacemos a conciencia y con paciencia (volvemos sobre el tema paciencia), tal vez logremos un rendimiento casi óptimo de nuestro pequeño motorcito. ¿Se imaginan qué lindo es andar a la par, o casi, con un motor preparado por nosotros mismos, de uno caro?

En el próximo número les explicaremos cómo se puede hacer. En éste nos hemos conformado con explicarles los motivos del balanceo y las bondades de un motor así tratado.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MINI MODELS

AUTOMODELISMO

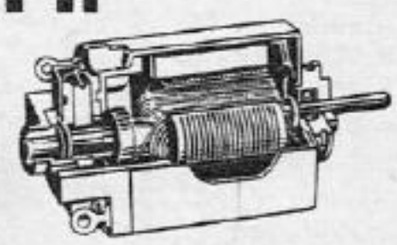
FAMILIAR, PROFESIONAL, COMERCIAL

El surtido más completo de artículos nacionales e importados.

MABUCHI

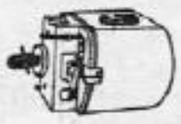
Nuevo 16 D Super

$ 1.290





FT 16 D $ 990



FT 26 D $ 1.290

CORONAS COXALLOY

25, 27, 29, 31, 33 dientes

$ 180



WELDUM

Importado

$ 350

GUIAS PROFESIONALES

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

MINIMODELS **$ 195**



GOMAS RUEDAS SUPER SPONGE RIGGEN IMPORTADAS

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

Delanteras antifricción $ 690

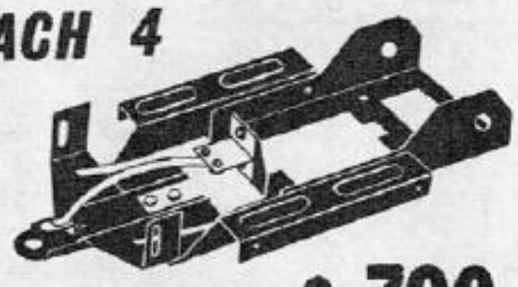
MOTORES ESPECIALES

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

TAPAS - COLECTORES - BUJES
CARBONES - ROTORES - ETC.

NUEVO SENSACIONAL - CHASIS ELASTICO ARTICULADO

MACH 4



$ 790

CHASIS CUCARACHA

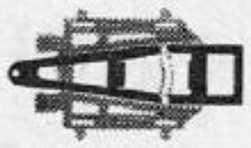
1/24



$ 690

CHASIS MACH 3

1/32



$ 490

PULSADORES

MINIMODELS I

5, 10 15 ohms.

OFERTA

$ 990



SAN

IMPORTADO

$ 1.990



MRC

IMPORTADO

$ 4.990



MINIMODELS II

$ 1.690



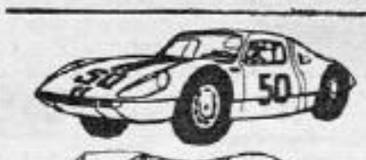
AUTOS LISTOS PARA LARGAR!

MINIMODELS 1/32 Con motor

Garrafa TC, Ferrari P4, Lola 70
Chaparral 2F, Ford Mark IV, Porsche, c/u

$ 2.990







MINIMODELS 1/24

Completo con motor Mabucchi 26 D, gomas Riggen y carroceria NUT.

Mc Laren
sso grilfo
Porche Carrera 6
Lotus 40
Ferrari 330 P-3

$ 4.500

CARROCERIAS CLEAR

Pintadas con interior

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

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

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

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

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

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

Batigalbato - Martin Fierro, Numa I y 20 modelos más



PISTAS PROFESIONALES BAY

de 2 - 3 - 4 y 6 carriles.
12 modelos diferentes para para cada presupuesto.

CONSULTE PRECIOS!!!



LIQUIDO ANTIDERRAPANTE RIGGEN $ 790

DESCUENTOS ESPECIALES PARA CLUBES Y CENTROS AUTOMODELISTICOS

Ventas por mayor:

oficinas: Córdoba 868 y depósitos: Senillosa 1229

JUGUETERIA 1810 Rivadavia 5234 CAPITAL	**JUGUETERIA DIPPY** Gal. Boedo Local 8 y 9 San Juan y Boedo - CAPITAL	**RAWSON S.C.** Av. 9 de Julio 1269 - LANUS	**MARCON HOBBIES** Charcas 1501 - CAPITAL
JUGUETERIA JOY'S Santa Fe 1860 - Locales 68 y 72	**JUGUETERIA LOS REYES MAGOS** San Martin 165 Pasaje Muñoz - Local 9 - CORDOBA	**HOBBIES GENERAL** Chacabuco 69 - San Nicolás	**DANY CARL** Rivadavia 2710 - CAPITAL
OKLAOMA HOBBIES Gal. Flores - Rivadavia 6836 - CAPITAL	**BICHITO BUKY** Galeria Rivadavia Local 35 - Rivadavia 4963 - CAPITAL	**EL EMPORIO PLASTICO** Alvear 215 - Villa Ballester	**DEVOTO HOBBIES** G. Devoto L-21 Fernández de Enciso 3918 - CAPITAL
JUGUETERIA NEWS Av. San Juan 4073 - CAPITAL	**MODEL BUILDERS HOBBIES** Rivadavia 6433 - Capital	**HOBBYLANDIA** Córdoba 868 - CAPITAL	**D'DOSS HOBBIES** Cabildo 2280 Local 92 - CAPITAL

Parabrisas CORSA

correo

HANSA POR AQUI... HANSA POR ALLA...

de Guerrino Ninona, Rosario.

Desearía me indicaran adónde puedo dirigirme para obtener un manual del Hansa 1100, y además agradecería me dieran las direcciones de la fábrica aquí y en Europa.

R) Por lo visto, parece que usted siguió nuestro consejo, dado que aún conserva el auto de sus amores. Ahora, creemos oportuno aconsejarlo nuevamente: vuelva al hogar. Hay que ser magnánimo y saber perdonar. El manual lo podrá conseguir seguramente en la dirección que encontrará en la respuesta al Sr. Domínguez, en este mismo número. Si no la encuentra, tiene una prenda. Cuidado, que a las tres prendas va a Berlín... y la situación allí está bastante pesada...

En cuanto a la dirección, le podemos dar solamente la de Alemania, sin seguridad de que obtenga respuesta, dado que el auto no se fabrica más tampoco allí. De todos modos, tírese un lancecito escribiendo a: Golith-Werk GmbH., Bremen, Alemania. Buena suerte, y recuerde que: "Am brünen for dem Tore das stet ain indembaum."

ESTANTES QUE SE CAEN

de Oscar A. Domínguez, Villa Celina.

Haciéndoles llegar mi más caluroso saludo, y el deseo de que continúen por la buena senda, paso a explicarles el motivo de mi carta.

1) Soy dueño de un automóvil MG 1939, sedan cuatro puertas, dos carburadores, volante rebatible, instrumental completo, etcétera. Lo he desmantelado en forma total... y se me vino la estantería abajo. Por consiguiente, les escribo a fin de que me puedan informar quién me puede vender un manual de esta joya, y además algún taller especializado donde puedan hacerle algunas reparaciones.

R) Para obtener el manual, intente en la calle Corrientes 3094 —playa de estacionamiento— donde deberá preguntar por el Sr. Tito. Para volver a componer la estantería —MG— acérquese hasta Anglo Motors, en la calle Salguero, pasando "un cachito" el puente del ferrocarril Mitre. (Sí, sí, el mismo camino que lleva a Villa Cariño, bandidote...) Allí podrán solucionarle sus problemas. Si usted les paga, también solucionará el problema de ellos.

Y... SI PREGUNTAN...

de Pablo Pugliese, Córdoba.

Luego de un breve saludo, les formularemos las siguientes preguntas, que corroen desde hace algún tiempo nuestras privilegiadas mentes.

1) ¿Cuál es la causa que hace que los autos tengan tres o cuatro marchas hacia adelante, y una hacia atrás, en lugar de una hacia adelante y tres o cuatro para atrás?

R) Bueno..., consideramos que tener una marcha atrás ya es suficiente desgracia... ¿no le parece? Póngase usted en el lugar de los pobres autos, y díganos, con una mano sobre el corazón, si usted preferiría tener tres o cuatro marchas atrás y una sola hacia adelante... Vamos... qué dirían los vecinos, los amigos y el alcalde, ¿eh?

2) ¿Qué implementos deben ser agregados para trasformar un triciclo Standard en un TC bien corsa?

R) Primero, tendrá que convencer al niñito damnificado por la sustracción del triciclo que ésta será temporaria. Luego deberá agenciarse cuatro chapas planas de 4 x 4 m, IRAM 1054; medio litro de acaroína; tres matas de tuna; dos bolsas de portland blanco y dos hojitas de ruda macho —siempre hay que cuidarse de la yeta.

Colocará las cuatro chapas planas alrededor del triciclo, de manera que el volumen cobre forma prismática; rociará el conjunto con la acaroína, sobre la que derramará el portland, mientras tararea "Mano a mano"; sobre la porquería que tendrá formada a esas horas, colocará las matas de tuna, y ahí, ante sus ojos maravillados, surgirá el gran "Triciclo Camouflado". Porque a eso se refiere usted cuando habla de TC, ¿no?

3) En el Nº 145, página 10, aparece el estimado Tarzán. ¿Me podrían enviar la dirección del "Rey de los monos"?

R) Bueno... pare un poquito, querido... Primero, pregunta cómo es el asunto ese de la marcha atrás...; ahora, quiere saber la dirección de Tarzán... Está bien que nosotros no somos mal pensados, pero usted pregunta cada cosa... En fin; sobre gustos no hay nada escrito. A Tarzán lo puede ubicar en pleno corazón de Bechuanalandia. Agarre el senderito que sale de la capital, y péguele derecho. Si quiere ir caminando para atrás, déle no más. En una liana gorda que está al lado de un baobab medio seco, encontrará a Tarzán. Tenga cuidado, que por ahí sale Juana y a usted se le queman los papeles. Huya, si la ve... es medio brujona, y quién sabe lo que le puede hacer...

5) Agradecemos la información brindada tan gentilmente. Besitos para ustedes.

R) No es nada. Los besitos déselos a Tarzán.



LAMENTABLE...

de Jorge X., Vicente López.

He notado en la distinguidísima revista CORSA algo que me llamó la atención: en vuestro número 146 explican que la reunión del ACA fue a puertas cerradas, cosa que, como es evidente, no fue así. No se vayan a excusar diciendo que no los dejaron entrar...

R) Bueno... la verdad es que la puerta estaba abierta... pero Sergio Cornejo es algo tímido... quizás vergonzoso... muy buen chico, sin duda alguna, pero muy retraído, introvertido y renuente a los eventos sociales de esa naturaleza. Si bien la puerta estaba abierta, nadie invitó a pasar al bueno de Sergito, y quedó fuera del salón de sesiones, ruborizado y con la birome y el papel trémulos entre sus dedos vacilantes. Quizás usted no entienda bien lo que pasó. No se preocupe; Sergio tampoco entendió nada, así que estamos a mano, ¿eh?...

ACCESORIOS

de Francisco Vélez, Tandil.

En vuestro Nº 129, publicaron una nota titulada "Todo sobre el Renault 4". Además, en doble página color, exhiben faros especiales para parrilla y el precio aparece en lugar aparte.

Quisiera que me enviaran la dirección de la casa que vende dichos accesorios, siempre que esté dentro de vuestras posibilidades.

R) La dirección que usted solicita es la siguiente: Al-Ro, Jujuy 332. T.E.: 93-8246. Encontrará allí muchos otros accesorios para su Renault, si revuelve ayudado por el Sr. Víctor Hugo Alcántara, bellísima persona que lo atenderá y le cobrará el doble si sabe que lo recomendamos nosotros.

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
CITROËN		
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
400	1960/1	200.000
700	1960	320.000
700	1961	330.000
700	1962	360.000
Kombi	1962	380.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000

→

mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador	1967	1.350.000
De Luxe 550	1967	1.150.000
C. Custom 660	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero	1951	250.000
4 p. diesel	1951	300.000
Rural diesel	1953	350.000
220	1953	350.000
300	1953	400.000
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé	1963	3.500.000
220 SE coupé	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p.	1966	7.500.000
250 SE coupé	1966	8.500.000
MERCURY		
Coupé	1940	280.000
Coupé conv.	1940	270.000
2 p.	1942	280.000
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv.	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p.	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p.	1957	570.000
M. G.		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
8 HP 2 p.	1947	140.000
8 HP 4 p.	1947	160.000
10 HP 2 p.	1948	180.000
10 HP 4 p.	1948	200.000
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
OLDSMOBILE		
4 p.	1950	300.000
2 p.	1951	320.000
4 p.	1951	330.000
2 p.	1953	350.000
4 p.	1953	370.000
4 p.	1954	380.000
4 p.	1955	400.000
88 4 p.	1956	450.000
88 4 p.	1957	480.000
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p.	1958	500.000
Rural	1958	540.000
Rekord 2 p.	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p.	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p.	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p.	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
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
PLYMOUTH		
2 p.	1940	180.000
4 p.	1940	200.000
2 p.	1946	280.000
4 p.	1946	300.000
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
RAMBLER		
Cross-Country	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
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	1960/1	320.000
Dauphine	1962	380.000
Gordini	1962	450.000
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc.	1965	450.000
4 L 4 veloc.	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000
RILEY		
1500	1947	300.000
2500	1947	350.000
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1955	300.000
Rural	1955	320.000
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
SINGER		
4 p.	1947	150.000
4 p.	1951	220.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	220.000
2 p.	1948	230.000
4 p.	1948	240.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	420.000
17 M 4 p.	1958/9	550.000
17 M 2 p.	1960	590.000
17 M Rural	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p.	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p.	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	280.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	300.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	450.000
Export	1957	470.000
Export	1958	490.000
Export	1959	530.000
Export	1960	550.000
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1962	580.000
Pick-up		1963	600.000
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg.		1963	320.000
AZU Furg.		1964	380.000
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	"	1962	800.000
10	"	1963	850.000
10	"	1964	900.000
10	"	1965	950.000
10	"	1966	1.100.000
10	"	1967	1.250.000
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
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
FIAT			
Multicarga 1500		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	1.800.000
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

MARCA	PRECIO
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 ..	1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000
1500 Coupé	1.650.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.485.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ..	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300

PICK-UPS 0 km

MARCA	PRECIO
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
De Lujo	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
Standard	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
De Lujo	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
CITROËN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A	
Chevrolet C-10703 s/c.	1.621.000
Chevrolet C-10704 c/a.	1.714.545
Chevrolet C-10734 c/a.	1.719.545
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
I M E	
Rastrojero (diesel) ..	1.425.000
Doble Cabina	1.680.000
S.A.F.R.A.R.	
Peugeot T4 B	1.255.000

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



en todos

La calidad internacional de PISTONES MAHLE, es el resultado de la experiencia y capacidad puesta al servicio de un producto de insuperable rendimiento. PISTONES MAHLE ofrecen – en todas sus líneas – solidez, mayor resistencia al desgaste y una larga vida útil, bajo las más severas condiciones de uso.

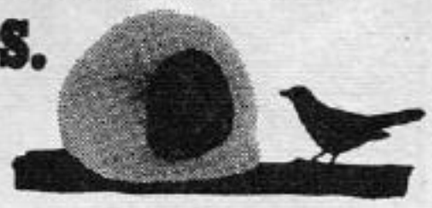
PISTONES DE FUNDICION Y FORJADOS

MAHLE

la más alta calidad

Fabricantes y Unicos Distribuidores **BUXTON S.A.**
CALLE 99 (GÜEMES) N° 747 - SAN MARTIN - PROV. DE BS. AS.
TEL. 755-4516/4587/4618/4659/4738 y 4774

En el sistema de libre empresa la riqueza y prosperidad del país es la suma de la riqueza y prosperidad de sus habitantes.



En el paternalismo del Estado riqueza y prosperidad son patrimonio del Estado.

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

CONSEJO PUBLICITARIO ARGENTINO

PRESENTO FORD SU NUEVA LINEA DE MOTORES MARINOS

Con gran interés del público que concurre diariamente a la Exposición Marítima Internacional, en las instalaciones de la Soc. Rural Argentina, en Palermo, presenta FORD en un moderno y funcional stand su nueva línea de motores marinos de producción nacional.

Estos motores son fabricados por Ford Motor Argentina en su planta industrial de General Pacheco, y la trasmisión y marinización de los mismos es efectuada por la firma REHM S.C.p.A., distribuidores exclusivos de las afamadas trasmisiones marinas ZF, en la Argentina.

En principio y para entregas a partir del mes de abril próximo, se ofrecerán estos motores marinos en dos tipos:

6 cilindros de 187 pulgadas cúbicas de cilindrada, potencia S.A.E., 105 HP y V-8 de 292 pulgadas cúbicas de cilindrada, potencia S.A.E., 185 HP, ambos para uso de nafta especial.

También hay versiones de estos mismos motores, pero de menor potencia para usar con nafta común.

A estos motores marinos de fabricación nacional, se los ha equipado de trasmisiones ZF importadas de Alemania, en tanto que los controles y hélices son importados de los EE.UU. y de Inglaterra.



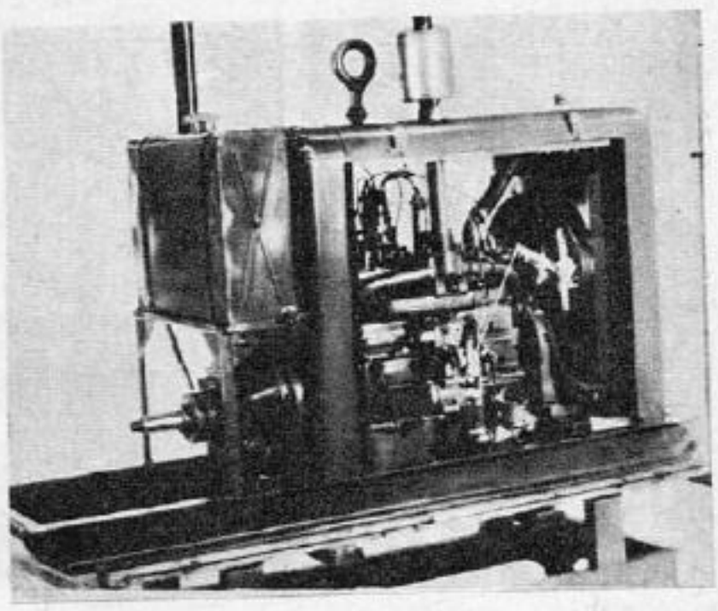
IKA-RENAULT Y EL PETROLEO

La División Productos Industriales de IKA-RENAULT con planta en Pajas Blancas, Córdoba, entregó a YPF 15 unidades motrices destinadas al bombeo de petróleo.

Estas unidades motrices cuya construcción, por primera vez en la Argentina, ha programado Ika-Renault, tienen una potencia máxima de 68,9 CV (68 HP) y funcionan con gas natural tomado directamente del mismo pozo. Su accionamiento es totalmente automático y se encuentran protegidas por dispositivos e instrumentos de seguridad que posibilitan su marcha durante las 24 horas del día sin vigilancia de ninguna especie.

Más de 300 unidades de este tipo han sido provistas por Ika-Renault a compañías petroleras, y están suplantando con todo éxito equipos que hasta el momento debían importarse.

Se trata de una contribución muy positiva de Ika-Renault a la actividad industrial argentina, a la cual provee de motores y equipos desde el año 1960. En este caso por tratarse del desarrollo de nuestra industria petrolera, es aún mas plausible, si cabe, la nueva actividad de la firma citada.



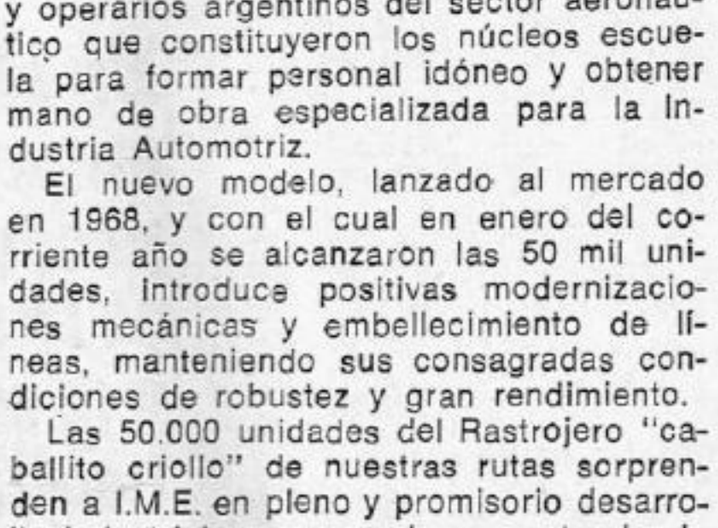
RASTROJERO: UNIDAD 50.000

I.M.E. (Industrias Mecánicas del Estado) continuadora legal de IAME y DINFIA, pioneras de la Industria Automotriz Argentina, festeja con justo júbilo la entrega de su unidad Nº 50.000.

El simpático "Rastrojero" en su nueva versión (ver foto) rememora la iniciación de la fábrica que en 1952 comenzara a ensayar sus prototipos. Dicha iniciación se gestó y continuó con ingenieros, técnicos y operarios argentinos del sector aeronáutico que constituyeron los núcleos escuela para formar personal idóneo y obtener mano de obra especializada para la Industria Automotriz.

El nuevo modelo, lanzado al mercado en 1968, y con el cual en enero del corriente año se alcanzaron las 50 mil unidades, introduce positivas modernizaciones mecánicas y embellecimiento de líneas, manteniendo sus consagradas condiciones de robustez y gran rendimiento.

Las 50.000 unidades del Rastrojero "caballito criollo" de nuestras rutas sorprenden a I.M.E. en pleno y promisorio desarrollo industrial, y preparado para atender la creciente demanda de los vehículos de su fabricación.

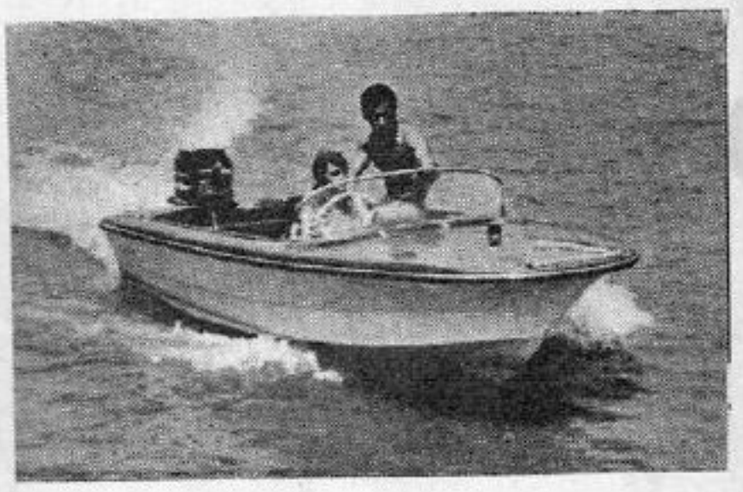


PAGLIETTINI EN 1969: CON TODO

Astilleros Domingo Pagliettini, firma pionera en la motonáutica argentina, prepara una serie de realizaciones exclusivas para el año que se inicia, acordes con el "boom" que el deporte náutico tiene en todo el país.

Embarcaciones y cruceros de diseño propio, equipados con motores Mercury y Mercruiser, en una gran variedad de modelos de serie, adaptados a las condiciones de navegación de las aguas de nuestro país y limítrofes, que han conquistado los primeros puestos en carreras como la reciente a Punta del Este, serán presentados en todo el país por una extensa y responsable red de concesionarios.

Para los interesados habrá además nuevos planes de venta, que irán conquistando una nueva legión de usuarios.



USHUAIA: MERCEDEZ BENZ Y EL TURISMO MAS AUSTRAL DEL MUNDO

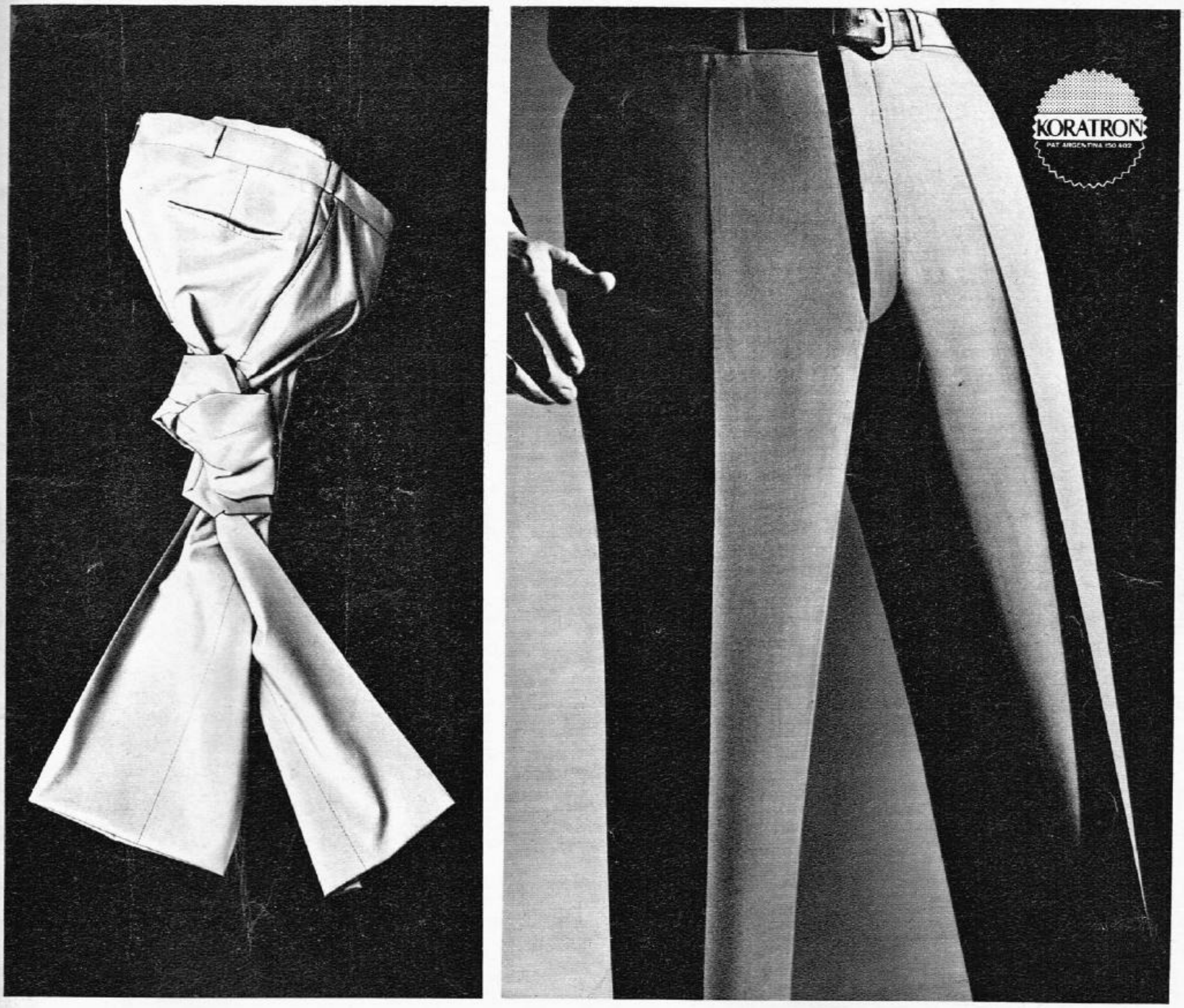
La Dirección Provincial de Turismo del territorio nacional de Tierra del Fuego, Antártida Argentina e Islas del Atlántico Sur, ha recibido por intermedio del director de su Casa en Buenos Aires, señor Leopoldo Olmos, la unidad LA 1112, carrozada como micro-ómnibus que prestará servicios en Ushuaia.

Se trata de una unidad Mercedes Benz que cuenta con tracción en las cuatro ruedas, carrocería tipo "micro-ómnibus", con capacidad para 20 personas sentadas, asientos reclinables, baulera en la parte trasera, calefacción, radio, micrófono, equipo amplificador y portaequipajes internos.

Cabe destacar que son varias las unidades Mercedes Benz que se encuentran trabajando desde hace años en la zona, índice de la calidad del producto si tenemos en cuenta las especiales características del terreno y las temperaturas bajas del invierno, donde la nieve que embellece el paisaje fueguino entorpece el tránsito de otro tipo de vehículos. En tal sentido las unidades Mercedes Benz han contribuido a "motorizar" el turismo austral, brindando al turista excelente confort y traslado sin dificultades.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



¡No se arruga ni a la fuerza!

Usted no lo cree . . .? Bueno. Hágale un nudo al pantalón REXLEY,® desátelo y vea . . . Está para ponérselo! El pantalón REXLEY DURAPRES® es confeccionado con telas tratadas con el proceso KORATRON.® El proceso KORATRON® es un sistema químico-horneado que otorga a la tela, absoluta inarrugabilidad, raya original inalterable, permitiendo un perfecto lavado, un rápido secado y en serio: NO NECESITA PLANCHADO.

® Marca Registrada
Poliéster y Algodón
Industria Argentina

FABRICA ARGENTINA
DE ALPARGATAS S.A.I.C.

Empresa Privada al Servicio de la Comunidad Desde 1885

PANTALON

Rexley®

NO NECESITA PARA NADA IR A LA TINTORERIA. SE LAVA, SE SECA Y VISTE!

GOWLAND PUBLICIDAD

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

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

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

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

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

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

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

Sentir la nueva era es manejar un Dodge.

Dodge

Comienzo de una nueva era.



CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com