

\$70

Las revistas de Mauro

# Parabrisas

Nº 128

# CORSA

19 al 7 de octubre de 1968



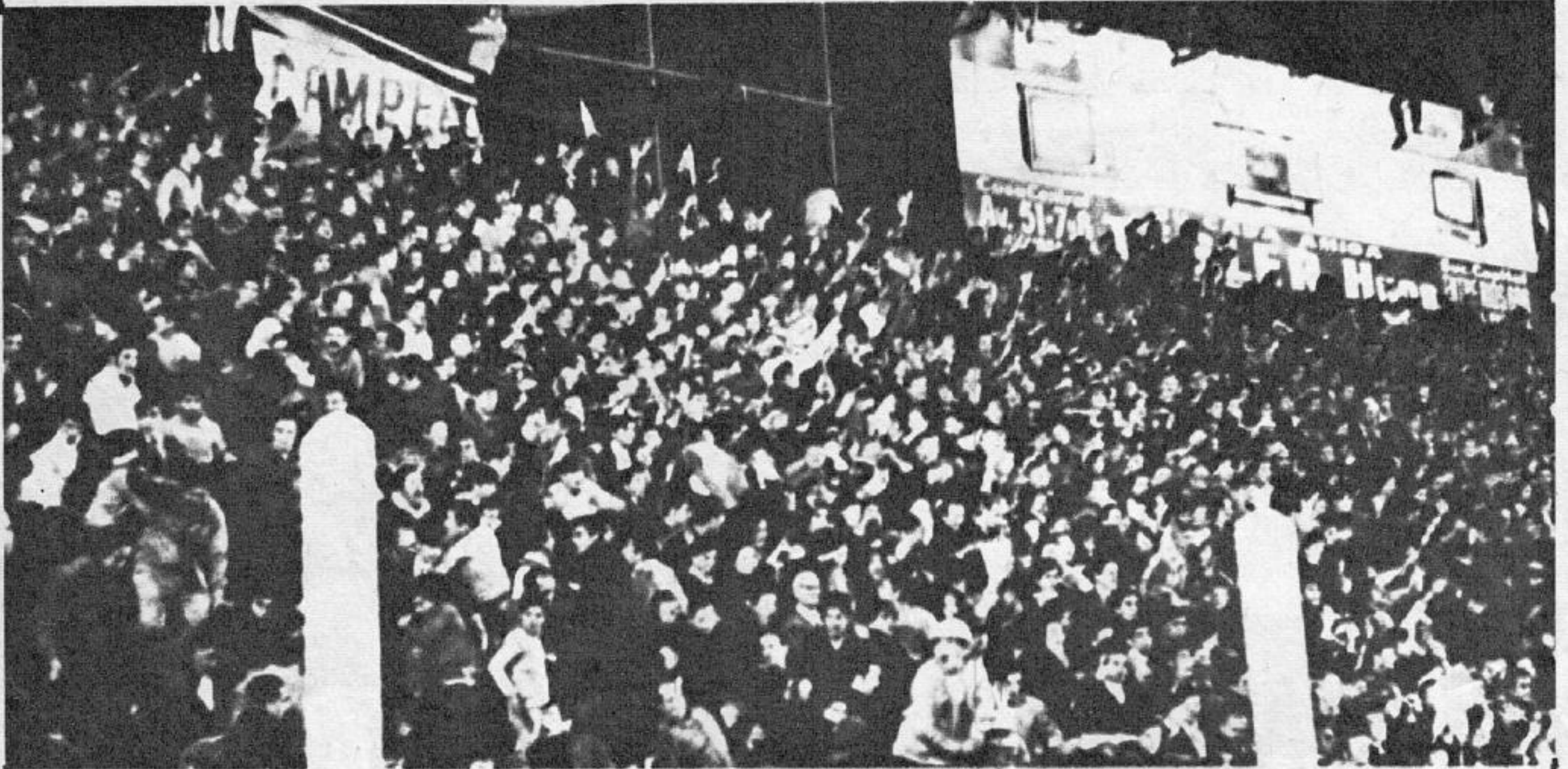
**TC:  
¿CASCO  
REFORMADOS  
O SPORT  
PROTOTIPOS ?**

(pág. 23)



# AUTODROMO: EL TRIUNFO DE PAIRETTI

# “PORQUE ESTE AÑO DESDE LA PLATA...”



Notas gráficas exclusivas del partido más importante del fútbol mundial, y opiniones de sus protagonistas. Un balance de las posibilidades que asisten a nuestro Estudiantes de La Plata en Europa.

Surameris/195

## ¡PUM! DE LA MODA

Moda agresiva, con clara influencia hippie. Un cambio de concepto entre los diseñadores de elegancia, que logran mezclar sobriedad con audacia. El famoso sociólogo Marshall McLuhan explica por qué dicho cambio es algo más que una guerra al aburrimiento.

## MADRE MARIA, 40 AÑOS DESPUES

Discípulos y apóstoles de nuestra santona más representativa, mantienen vivo un culto tachado de superchería pero que congrega a miles de fieles. Quién era la Madre María y las razones de su supervivencia.

## ADEMAS

Un trasplante de corazón, en fotos a todo color • Frank Sinatra, ídolo de la Maffia • Papirología: cómo divertirse arrugando papeles • Fabián y Goyeneche frente a frente • MAFALDA, la creación de Quino.

Todo en Revista

**SIETE  
DIAS  
ILUSTRADOS**

Adquiérala.



# Parabrasas CORSA

DIRECTOR  
Guillermo Mártire

SECRETARIO DE REDACCION  
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL  
Norberto Alvarez Ojea

REDACCION

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

COLABORADORES

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

CORRESPONSALES

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

SERVICIOS DEL EXTERIOR

Agencia EFE

ARTE Y GRAFICA:

DIRECTOR

Stefan Strocen

JEFE DE TALLERES

Roberto Leone

JEFE DE DIAGRAMACION

Roberto Mergosa

DIAGRAMADORES

Eduardo C. González

y Carlos A. Romanó

DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:

JEFE

Francisco Vera

REPORTEROS GRAFICOS

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL:

DIRECTOR

Joaquín Villegas González

JEFE DE PUBLICIDAD

Jorge Arigós.

PROMOTORES

Juan Carlos Hiquis

y Rodolfo H. Sabatini.

TRAFICO

Renée Luna.

PARABRISAS CORSA. Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Avenida L. N. Alem 898, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 898, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vecarco Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 340, Capital Federal. T. E. 32-6010/29.

Setenta vueltas al circuito perimetral del Autódromo de un solo tirón son muchas vueltas y mucho tiempo para mantener entretenido a un público que va a ver TC. Por más que la carrera fuera ardentemente disputada y la punta cambiara muchas veces de mano, el espectáculo llega a convertirse en tedioso porque la atención se diluye en relación directa con el tiempo transcurrido. Por esa razón, y porque no pasó nada en lo que a guerra se refiere, la carrera del domingo no fue muy apasionante que digamos, y en determinado momento muy pocos espectadores deben haberse dado perfecta cuenta de las posiciones ocupadas por la gente de vanguardia. Entendemos que la solución más conveniente para que el espectáculo hubiera ganado en atracción, hubiera sido el dividir la competencia en dos series de 35 vueltas con tiempos acumulables para la clasificación general. Esperamos que los organizadores de las próximas competencias de autódromo, así también lo entiendan.

Como nos encanta ser enigmáticos y alimentar el suspenso, les comunicamos que para el próximo número, les tenemos reservada una gran sorpresa —verdaderamente grande y muy agradable por cierto—. ¿A qué no adivinan qué será? Je, je, je...  
G. M.

### COMPETENCIAS

#### NACIONALES

##### TC EN EL ZONDA

Las "1.000 Millas YPF de TC" organizadas por la Asociación Sanjuanina de Volantes se cumplirán el próximo domingo. La carrera constará de dos series acumulativas con un recorrido de 25 vueltas al circuito cada una. Entre las dos habrá un intervalo de 40 minutos. Las pruebas de clasificación se cumplirán el sábado. A los pilotos que logren los 20 mejores puestos en el orden de largada se les abonará una prima de partida que suma en total 2.500.000 pesos a distribuirse al efecto. El monto total de premios a distribuirse alcanza la suma de pesos 4.129.785. El registro de inscripciones cierra el día 3 en la CDA del ACA y en Laprida 173, Oeste, Local 13, San Juan.

##### TURISMO

El Auto Club Concordia hará disputar el domingo una prueba de Turismo Anexo "J" con puntaje para el Campeonato Zonal del Litoral. Se llevará a cabo en el Autódromo Ciudad de Concordia en un circuito de tierra consolidado de 2.450 metros. Categorías: "A" hasta 1150 cm<sup>3</sup> largará a las 15.30; "B" desde 1151 hasta 200 cm<sup>3</sup> que largará a las 16.15 y "C" de más de 2000 cm<sup>3</sup> a las 17.15. El mismo domingo a las 9 se cumplirán las pruebas de clasificación, sobre tres vueltas al circuito. Hay 600.000 pesos, además de los 330.000 que aporta ACCIKAR en premios y las inscripciones se reciben en H. Yrigoyen 627, Concordia, Entre Ríos hasta el 4 de octubre.

En General Belgrano se realizará el próximo domingo una prueba reservada para máquinas de Turismo Anexo "J" organizada por la Peña General Belgrano y fiscalizada por el Auto Moto Club. Habrá tres categorías: hasta 1100 cm<sup>3</sup>, de 1101 hasta 2000 cm<sup>3</sup> y más de 2000 cm<sup>3</sup>. Habrá 250.000 pesos en premios. Informaciones en Juan E. de la Fuente, Gral. Belgrano, F.C. Roca.

##### REGULARIDAD

El domingo 6 de octubre organizado por el Centro Argentino de Ingenieros y fiscalizado por el Club Argentino de Regularidad, se disputará la penúltima prueba puntuable para el Cam-

peonato Porteño de Regularidad. Intervendrán los de la 2ª y 3ª Categorías. El recorrido incluye Lobos, Saladillo y regreso. La largada se efectuará en el Km 32 de la ruta 3 a las 7. Informaciones en Alberdi 338, Capital.

La Peña Auto Deportiva, patrocinada por la unión de los polacos en la República Argentina, organiza una carrera de regularidad por el trofeo "Milenio de Polonia". Los participantes saldrán de distintos lugares del Gran Buenos Aires y se concentrarán en el Kilómetro 32 de la ruta 3; de allí partirán a Lobos y vuelta hasta la calle Serrano 2076, sede de la entidad organizadora en esta capital y donde los interesados pueden dirigirse por mayor información. La hora de partida será fijada el día 3 de octubre. Una vez terminada la competencia, el mismo domingo 6, habrá un monumental almuerzo criollo y luego, durante la semana siguiente, un vino de honor donde se dará a conocer la clasificación definitiva.

##### MOTOS Y MOTONETAS

El Emil Siambretta Club organiza el Gran Premio Ciudad de Chascomús para el 6 de octubre en el circuito "La Concordia" de 800 metros por vuelta.

Se disputarán las siguientes categorías: motos hasta 50 cm<sup>3</sup>,

125 cm<sup>3</sup> y 200 cm<sup>3</sup>. Finalmente, el postre de todo será una carrera de motonetas hasta 150 centímetros cúbicos.

##### MOTONAUTICA

Del campeonato motonáutico de la ciudad de Buenos Aires en el lago del Parque 3 de Febrero: se disputará el 6 de octubre la quinta fecha de este campeonato en el cual participan las siguientes categorías: hidropianos de carrera, OD y OC y Mojarras. Y de la clase argentina de Turismo las categorías DT, ET, FT y JT. Además utilitarias CIU.

### COMPETENCIAS

#### INTERNACIONALES

##### F. 1 WATKINS GLEN

En el circuito de Watkins Glen, en el estado de Nueva York, se corre la penúltima carrera de la temporada que puede ser decisiva para la obtención del título de campeón del mundo por el que luchan Jackie Stewart, Denny Hulme y Graham Hill. Recordemos que el año pasado esa carrera la ganó Jim Clark con Lotus-Ford y que hace dos años también la ganó Jimmy con un Lotus con motor H-16, ¿Repetirán este año los autos de Don Collin?

¡PINCHAS  
CORAZON! Ahora a  
ver si los de los  
goles mecánicos  
repetimos la hazaña  
en diciembre  
cuando vengan los  
de Manchester,  
Londres, París y  
otras a enfrentarnos.





# LO QUE QUERÍA PAIRETTI

por GERMAN R. SOPENA,  
ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA  
Y SERGIO CORNEJO  
fotos de: CARLOS DULITZKY  
y HUGO PEREZ CAMPOS

**Al cabo de setenta  
vueltas Pairetti  
consiguió lo que  
buscaba desde hace  
mucho tiempo:  
ganar en el autódromo  
de Buenos Aires,  
algo que nunca había  
podido hacer.  
Se quedó Marincovich  
pero fue segundo  
otro Chevrolet,  
Rubén Roux.  
Y tercero Eduardo Casá**

68 más dos es igual a 70. De donde se deduce que 70 vueltas es lo mismo que dos más 68. O sea las dos partes fundamentales en que se dividió la carrera del domingo. Porque una cosa fueron las dos primeras vueltas con Marincovich, Pairetti y Copello trenzados y otra muy diferente el resto de lo que sucedió en la mañana. Berta y Copello llegaron con la esperada Liebre muy renovada, de impecable color azul Bugatti, y el motor "polenta", decididos a poner coto a la superioridad de los Chevrolet. Y si bien Copello consiguió un tiempo de clasificación que lo ubicaba en la segunda línea en la largada, antes de completar el primer giro de carrera, cuando asomaron detrás de la curva de Ascari un trío de colores agrupaba a los tres autos más veloces del domingo: el Chevrolet naranja de Pairetti, el Chevy blanco de Marincovich y la Liebre azul de Copello. La combinación era perfecta y el espectáculo insuperable. Llegan los tres a la horquilla, frenan juntos, Copello gana la cuerda gracias a una frenada maestra y sale adelante. Sin embargo todavía el motor de Berta no debe igualar en potencia a los "250" porque a lo largo de la segunda vuelta los Chevrolet alcanzan unos metros de ventaja a medida que se acercan a la horquilla. Y entonces sucede lo increíble. Como para componer una pieza de ballet mecánico. Copello venía atrás y los dos *chivos* comienzan a frenar; Copello no frena en la misma distancia, hamaca el auto para buscar el claro entre los dos y los pasa. Recién entonces pisa el pedal a fondo. Si logra meter el auto en la horquilla y doblar es Dios. Pero se comprobó que no es Dios porque se bloqueó la rueda delantera derecha que viajó patinando casi 100 metros y el auto siguió de largo mientras los Chevrolet se sacaban la gran preocupación de encima. Copello tenía que parar necesariamente a reponer esa goma tan castigada y de tal manera Pairetti y Marincovich se escaparon con toda tranquilidad. Así comienzan las 68 vueltas.

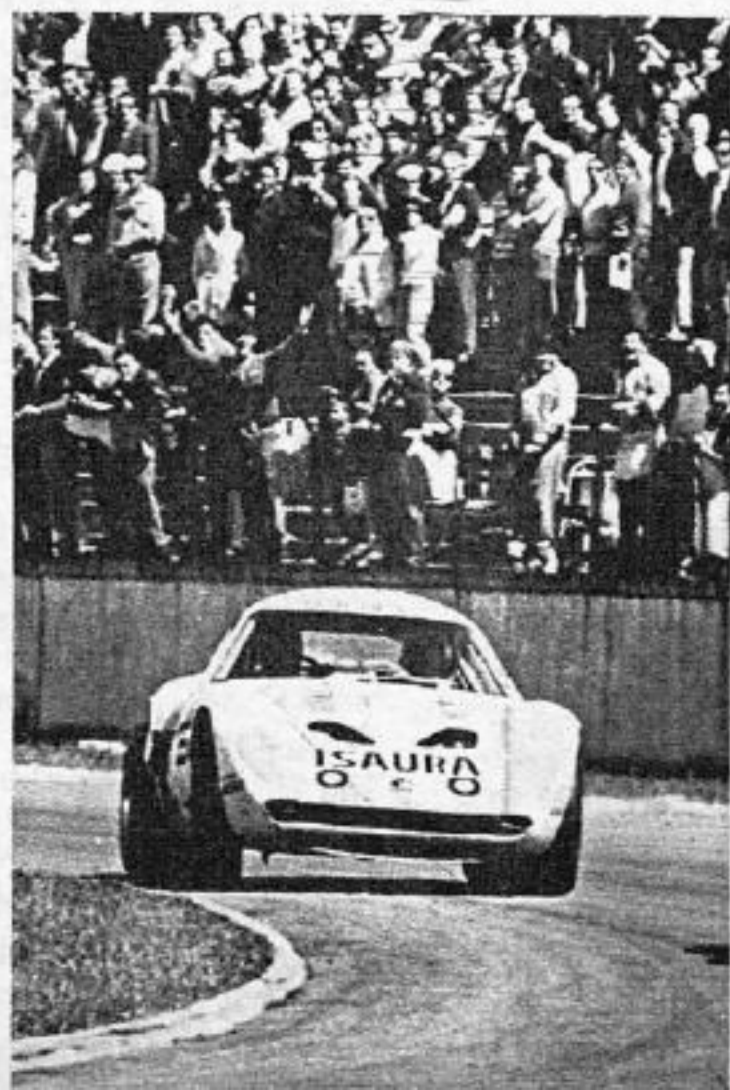
Evidentemente un gran error de Copello. Producto de la tensión del momento, de sus irrefrenables ganas de estar adelante que tantas veces lo ayudaron a realizar demostraciones asombrosas pero que esta vez sólo consiguieron sacarlo del límite. Por compa-

ración surge sólo el elogio de Carlos Pairetti. Su fama de loco, de "matto" se pudo poner de manifiesto cuando veía alejarse inexorablemente la cola blanca del Chevy. Sin embargo nada lo hizo cortar más cerca, ni buscar el ahorro de segundos en maniobras imposibles. Siguió vuelta a vuelta su marcha regular —y muy rápida por supuesto— y cuando Marincovich se detuvo en los boxes para cambiar una goma pinchada, pasó al frente dominando cómodamente hasta el final de las 70 vueltas para ganar por primera vez en el autódromo de Buenos Aires.

Además Pairetti demostró que podría haber andado más rápido porque él estableció el record de vuelta en el segundo giro de alta temperatura. Aunque de cualquier manera el Chevy III lo aventajaba levemente. Serán los carburadores horizontales de 58 mm, será una forma aerodinámica mejor lograda o lo que se quiera, pero sin duda tanto en rutas como en autódromo el auto de Froilán es en este momento el TC más eficaz que hay.

En cada vuelta Marincovich se fue alejando un poco de Pairetti y los demás, ganando segundos que en el momento de cumplirse la vuelta 20ª le reportaban una ventaja de casi un minuto sobre Pairetti. "Los demás" eran Perkins, Roux, Melnatti, Di Palma, D'Agnilio, Casá, etc. Y a esta altura, ni siquiera la mitad de la carrera faltaban nombres fuertes en la lista de los diez primeros. Los dos Ford oficiales —Galbato y Reutemann— habían parado por similares problemas en sus respectivas cajas de cambios. Bordeu —que llegó a estar quinto— también había parado por un amortiguador roto. Ternengo en su box y Faraoni, habitual llegado, tuvo que quitarse el casco y los guantes por la rotura de un conducto de nafta.

Copello estaba en franco tren de recuperar el terreno perdido y andaba al ritmo de Pairetti y Marincovich con quienes volvió a entrecruzarse aunque con dos vueltas menos. Y el gran favorito de toda carrera larga —Gastón Perkins— giraba a la perfección, sin pretensiones de poder competir con los dos Chevrolet en velocidad, pero dominando ampliamente al resto de los que venían detrás de él. Siempre haciendo "su" carrera propia. Hasta que automáticamente quedó en el segundo puesto —





## AUTODROMO TC

Pairetti en el primero— porque se detuvo Marincovich. Se pinchó la rueda trasera izquierda del Chevy III y para colmo de males, en el curvón del fondo. El auto tuvo que recorrer gran parte del circuito a marcha lenta y además en el box tuvieron que reparar el disco de freno resentido. Con cuatro minutos en contra Marincovich salió nuevamente a la pista para detenerse más tarde pero esta vez por el motor. Ya la carrera estaba muy definida porque Pairetti le llevaba casi un minuto y medio a Perkins y éste medio minuto a Roux. Sólo un abandono podía modificar este esquema y llegó en la vuelta 54ª: Perkins encaró la "ese" y repentinamente

(siempre es repentina esta falla...) el palier izquierdo de su Liebre se quebró en dos. Gastón detuvo el auto como pudo pero la carrera terminó para él. No pasó nada pero y si pasaba... Es una falla que se ha repetido varias veces en el año y teóricamente la reglamentación impuso los paliers flotantes que no permiten que el auto pierda la rueda cuando se corta el palier. ¿Se pone o no en práctica? Por otro lado hay que pensar en la causa del accidente de este tipo. ¿Pensaron los señores de la ACTC que repetidas fallas de este tipo hablan de una excesiva sollicitación al material por culpa de la cantidad de peso que el auto debe arrastrar y que lógicamente se cargan sobre los ejes? Nosotros lo exponemos una vez más.

Con la vuelta 70ª otra carrera larga llegó a su fin. Esta vez con el primer triunfo de Pairetti en Buenos Aires, con un segundo puesto de Roux que trajo lágrimas de alegría a la cara de "Don Rubén", con un tercero para Casá, un Ford no tan veloz, y con los tres puestos siguientes —D'Agnillo, Larriestra y Martínez Boero— para tres pilotos que aprovecharon muy bien tres autos poco aptos para descolgar en autódromos.

Para la semana que viene se promete una Liebre-Berta más experimentada y un Copello más ansioso de nunca. Mientras Pairetti buscará sumar más puntitos para el accidentado campeonato 1968. Para todo eso habrá que viajar a San Juan que puede dar la gran pauta de lo que veremos otra vez aquí, dentro de quince días. Con Liebres III y todo.

**Pairetti resultó ser el más inteligente. Administró bien la carrera, contradiciendo su fama de eufórico y apasionado.**

## PATIO DE BOXES

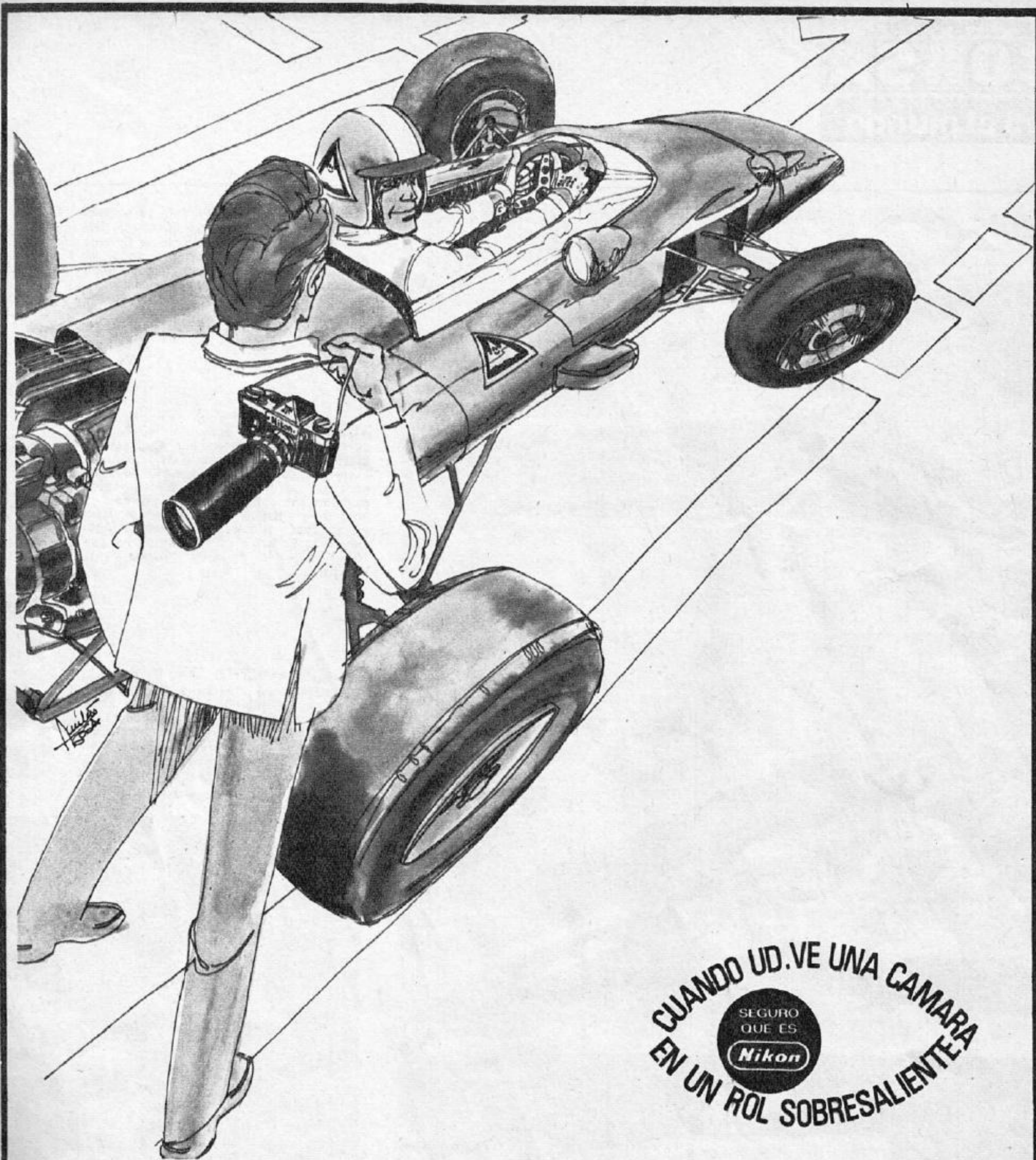
La cupé de Martínez Boero se presentó vestida con 22 centímetros menos de entrepierna (léase distancia entre ejes). Además se le adaptó un parabrisas de Isard 700; todo esto, como es de deducir, tendiente a mejorar de manobrabilidad y reducir la sección maestra. A raíz de ello lo escuchábamos comentar en círculo de escuchantes: "Vino bien que se incendiara, porque si no nunca hubiéramos hecho este trabajo...".

Del equipo Ford: El trabajo sobre el que hablamos en nota aparte, que se venía haciendo en el Falcón de Reutemann quedó terminado para el domingo. La suspensión trasera con elásticos semielípticos longitudinales, fueron reemplazados por espirales de Fairline con una barra Panhard y dos tensores longitudinales de la cañonera al piso. Desgraciadamente "Lole" no pudo terminar la carrera por rotura de la tercera y cuarta velocidad de su caja Sáenz.

Chiche Caldarella estrenó muy desafortunadamente el sábado los alerones independientes al estilo Nissan R381. Este par de alerones se controlan mecánicamente desde el habitáculo por medio de dos palancas —una para cada alerón— y es el acompañante el responsable de ellos. Veamos como funcionan: el coche encara una curva a la derecha y el rolido hace que se cargue la suspensión del lado izquier-

(Continúa en pág. 11)





CUANDO UD. VE UNA CAMARA  
 EN UN ROL SOBRESALIENTE,  
 SEGURO QUE ES  
**Nikon**

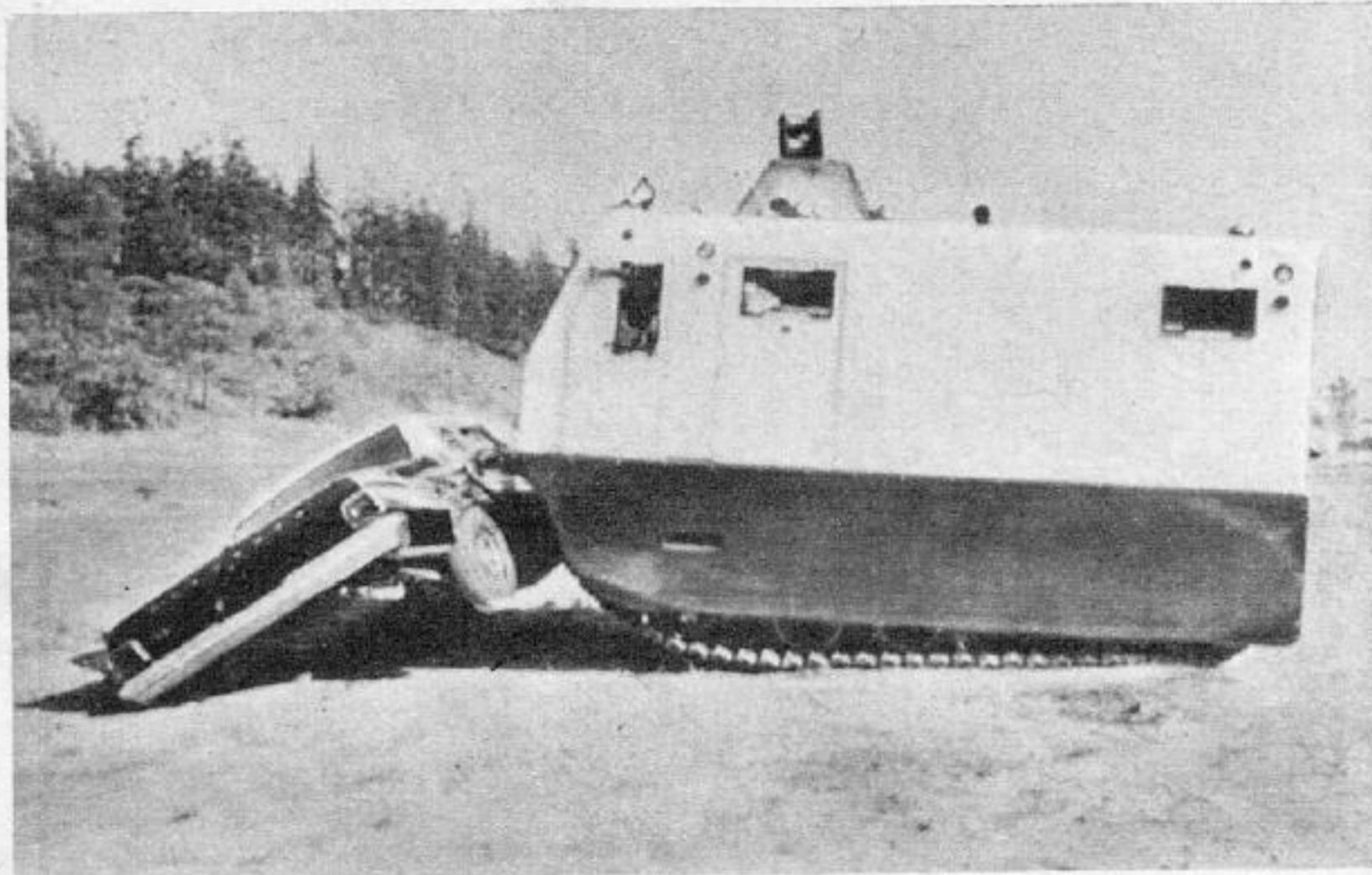
Una y otra vez, en los cines, revistas y anuncios publicitarios, Nikon F. desempeña un papel de primera figura! Ud. ve a la Nikon F. en manos de los fotógrafos de moda. Captando las emociones en las carreras de automóviles, en los campos de batalla ó en las reuniones de play boys internacionales. Nikon F. la cámara estrella. Pero Ud. se pregunta por qué? Cómo puede una cámara alcanzar tan alta categoría? Será su rendimiento? Por supuesto! No existe cámara que supere a la Nikon F. Una amplia variedad de objetivos Nikkor y accesorios, la convierte en la más versátil que existe. Por su calidad? La calidad de Nikon F. la ha llevado a ocupar

el primer puesto en las listas internacionales. Por su confiabilidad?

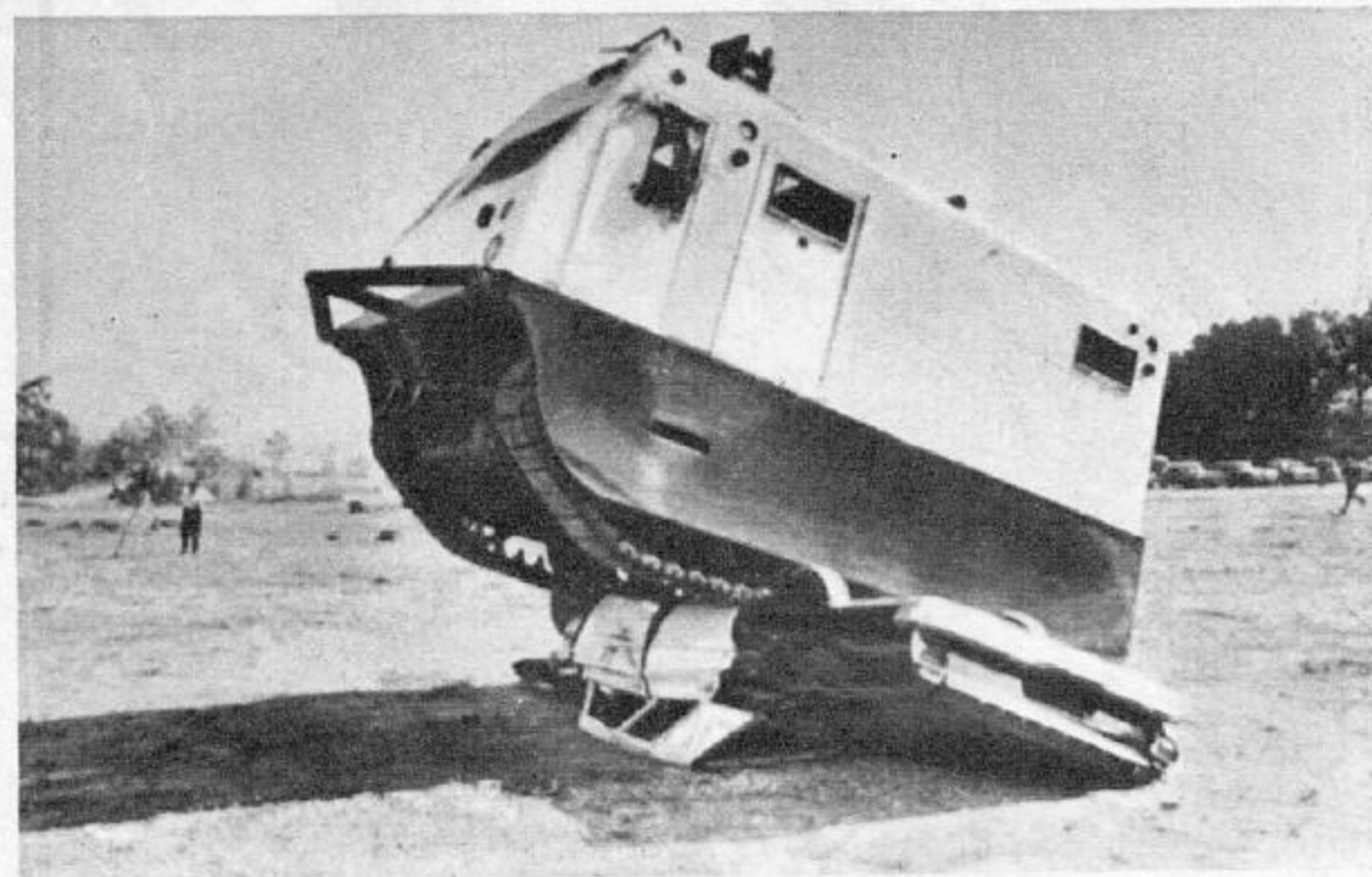


Si, es algo especialmente importante para el fotógrafo de acción y excepcionalmente logrado por la Nikon F. Por su estilo? También por su estilo se distingue siempre. La próxima vez que vea una cámara desempeñando un rol sobresaliente, fíjese en ella. verá a una

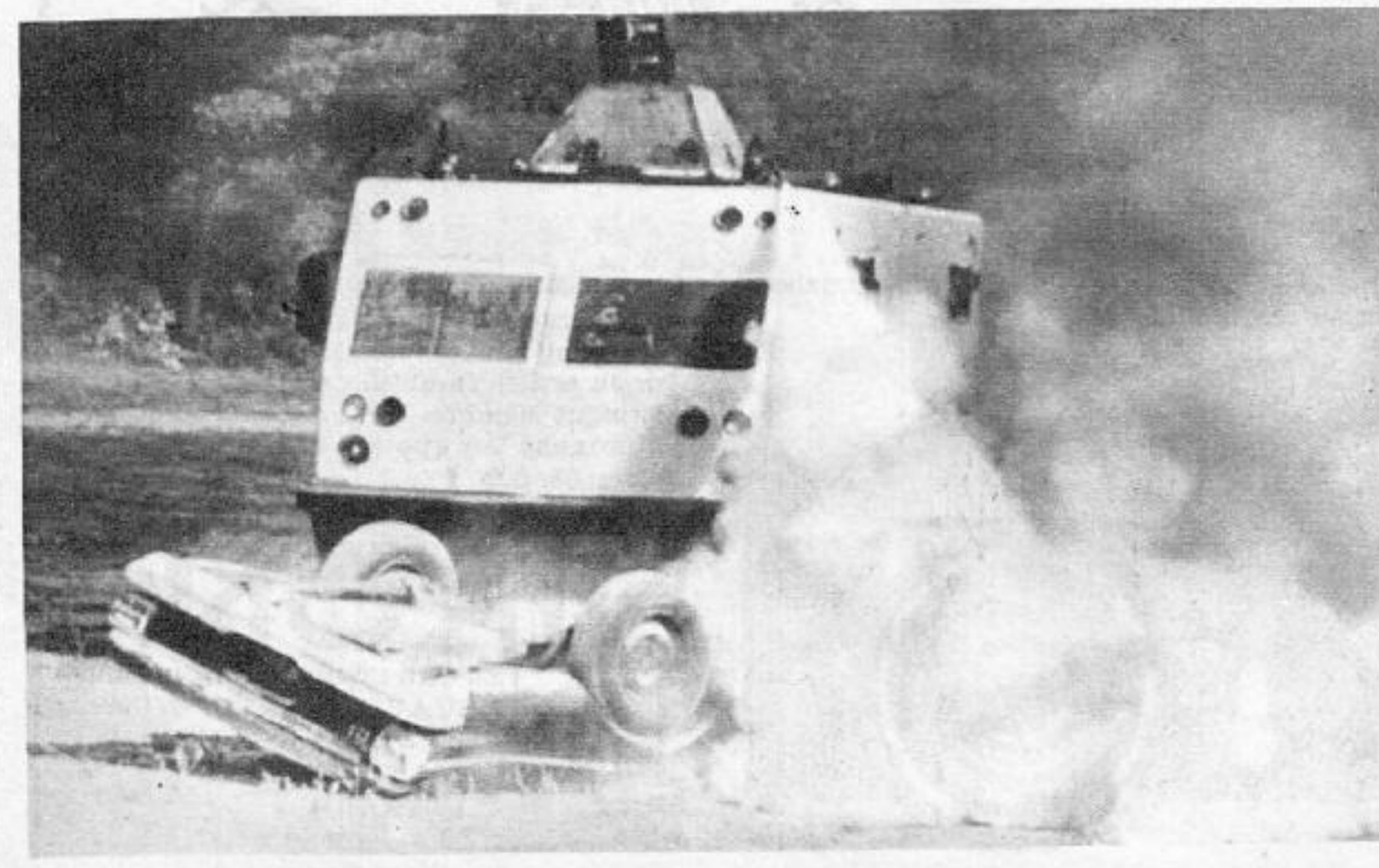
**NIKON**  
**F** Es otro producto importado por  
 EDUARDO UDENIO & Cía.  
 Florida 656 P.B.  
 SOLICITE FOLLETO  
 ILUSTRADO



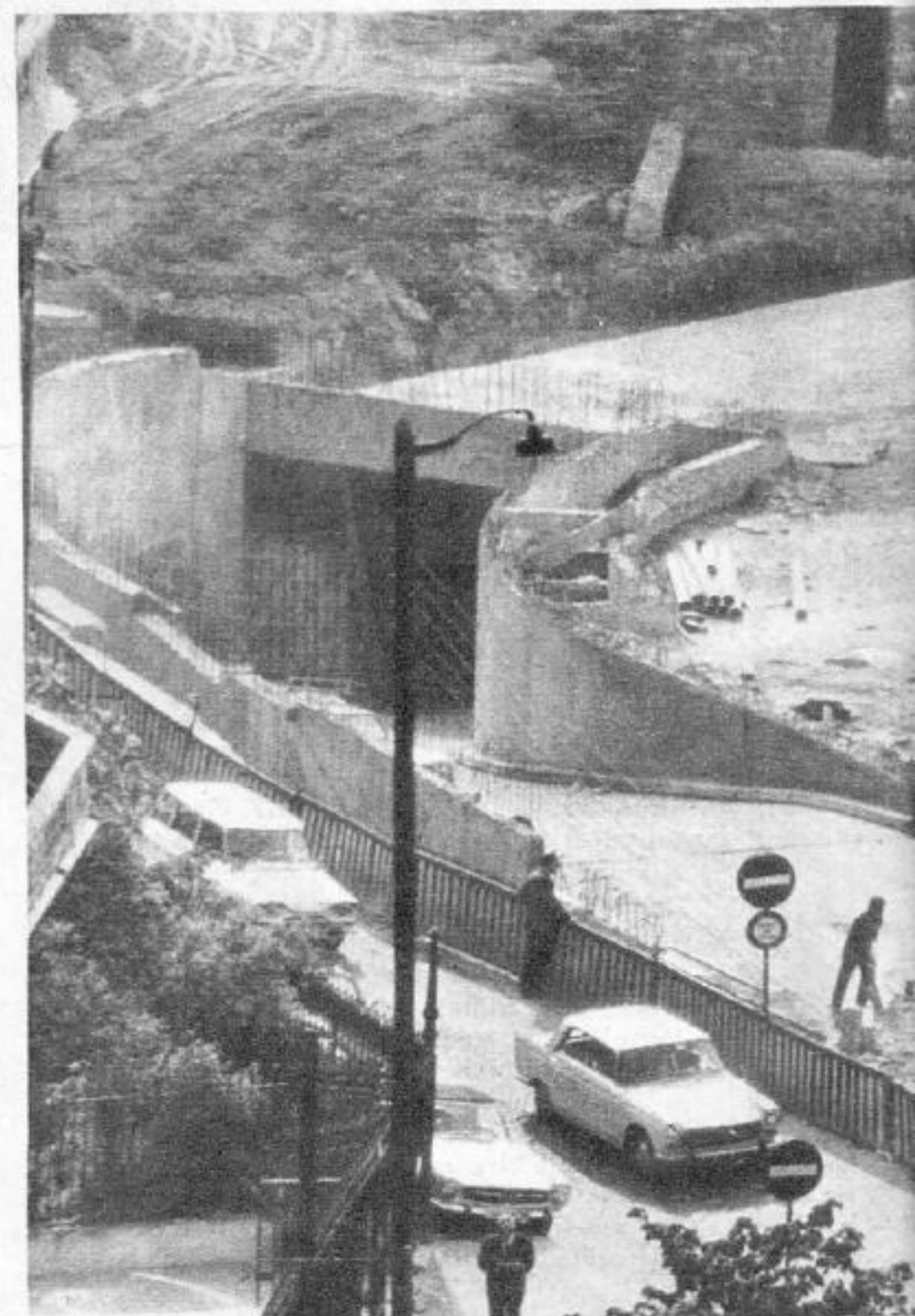
**DOMINGO DE CORSA:** Esto es ni más ni menos que la salida del túnel que lleva a los boxes en el Autódromo de Buenos Aires. Teóricamente en esta zona no tendría que haber ningún automóvil estacionado, pero como algunos clubes organizadores regalan "Libres Estacionamiento" a troche y moche, esto no va a pasar nunca. ¡Y dale que va!



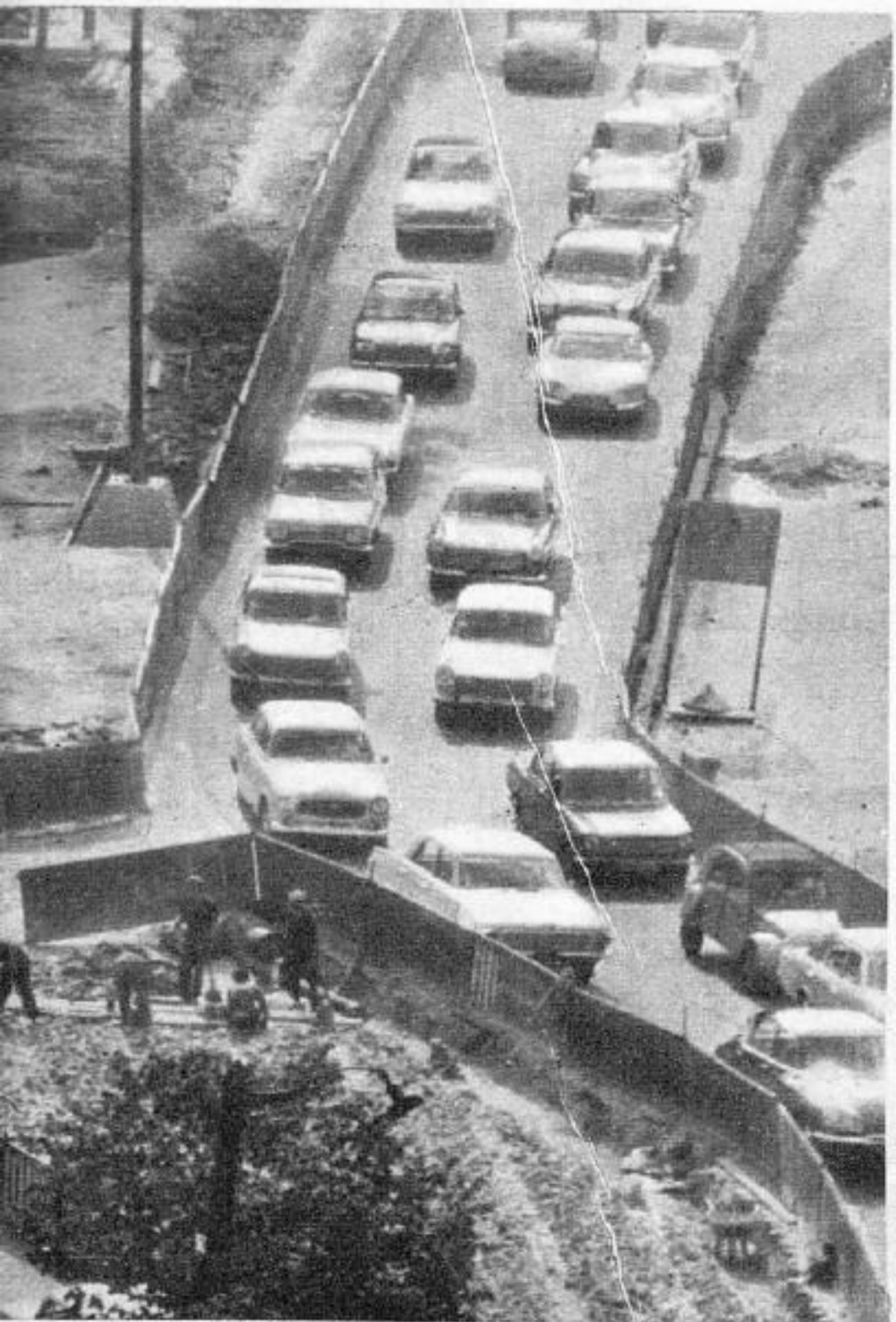
**AUTAZOS:** Varios corredores argentinos de Turismo de Carretera han encargado a la firma estadounidense Hars, Troshman y Hevells este nuevo automóvil de competición. Se trata de un vehículo bien pesado, con una distancia entre ejes enorme y altísimo que hizo las delicias de muchos durante las pruebas. Aquí vemos al Fortus I en momentos en que hace "puré" a un auto racionalmente construido.



**ESTACIONAMIENTO BAJO NIVEL:** Para albergar a más de 3.000 automóviles cerca del Bois de Boulogne las autoridades francesas han decidido construir un monumental "parking" subterráneo. Esta construcción ha de ser la mayor en su tipo en Europa. Qué bien nos vendría bajo la Plaza de Mayo..., ¿o no?







**INGLATERRA:** En el primer semestre de este año se produjeron en las fábricas británicas 113.287 automóviles más que en el mismo período del 67, alcanzando una cifra total en el período enero-junio de 947.388. La producción de vehículos industriales también aumentó pero en este caso el aumento registrado es de sólo 208.741 unidades. Las exportaciones de automóviles ingleses en el mes de junio también fueron superiores a las del mismo mes de cualquier otro año. Con respecto a los países de América del Norte, las exportaciones aumentaron de 41.772 unidades a 44.586 automóviles y vehículos industriales en Estados Unidos y de 14.010 a 22.596 en Canadá. Una firma británica ha presentado un dispositivo automático para la limpieza de los camiones cisterna usados para el transporte de leche. El camión-cisterna se pulveriza interiormente con agua fría durante un minuto aproximadamente, aplicándose a continuación una solución de yodo y ácido fosfórico y luego se enjuaga con agua fría. Parece que a partir del momento en que se comenzó a utilizar esta solución las vacas han lanzado un petitorio a la Cámara de los Comunes, pues siempre quedan restos de yodo y los usuarios les echan la culpa a las vaquitas. ¡¡¡Pobres!!!!

**FRANCIA:** Una sociedad particular de automovilistas parisienses pidió recientemente a las autoridades del Ministerio del Transporte que intercediera ante la policía y el Ministerio de Economía para que cese la "persecución" del automovilista. Los parisienses que andan sobre cuatro ruedas parece que están muy enojados porque los "flics" (vigilantes) ya no saben qué hacer para erradicar los automóviles particulares del centro de la ciudad y porque el Ministerio de Economía con tal de ver lejos a los mismos vehículos ha puesto tarifas exorbitantes en los estacionamientos particulares e incluso en los estatales, aún de haber prohibido el estacionamiento en la mayor parte de los parques y calles del centro. Para los habitantes de París esto puede ser una cosa nueva, pero para nosotros es cosa de todos los días. La "guerra al automóvil" y a sus ocupantes parece ser la consigna de muchas instituciones. ¡Qué le vamos a hacer; peor es la guerra! (Y esto, ¿qué es?

**ITALIA:** Alejandro de Tomaso, mediante un acuerdo entre su empresa carrocería y una compañía de motores de los Estados Unidos, está por lanzar un nuevo automóvil equipado con una planta motriz que no arrojará humo. Tal vez ésta sea una solución bastante concreta para las grandes ciudades.

**RUSIA:** Un reciente informe editado en Europa Occidental indica grandes novedades sobre el automovilismo en Rusia y sobre la forma en que se llevan a cabo ciertas transacciones y arreglos. Por ejemplo, una vez que un

buen "mujic" compra un Moskvitch o un Volga no sabe nunca cómo va a hacer cuando se le rompa una manguera de agua o se le reviente una cubierta. Sólo existen doce talleres donde se puede recurrir para reparar los autos. Los repuestos son prácticamente cosas de lujo, ya que para conseguir, por ejemplo, un filtro de nafta hay que pedir turno en la fábrica del auto (no existen casas de repuestos legales) y esperar a veces hasta tres meses por la pieza. Estas esperas pueden ser achicadas gracias a los servicios del "mercado negro", donde una pieza se puede conseguir en un lapso de sólo tres días pero a diez veces el precio de origen. El acuerdo de Renault de Francia y Fiat de Italia con las autoridades comunistas puede ser que colabore a aumentar el parque automotor y además a facilitar el cambio de partes dañadas.

**TEHERAN:** Mediante una nueva inversión de dinero, la American Motors ha construido y puesto en funcionamiento una planta para producir automóviles Rambler American. Hasta hace pocos meses, Irán sólo armaba estos autos, pero a partir de ahora los producirá en grandes cantidades. La nueva organización cuenta con 100 concesionarias en todo el país y se encuentra en estos momentos tratando de que estas agencias sean 120. La Compañía tiene, además, numerosas comodidades dentro de la capital iranesa para reparar más de cien vehículos en una misma operación.

**DE TODAS PARTES:** Harry Saltzman, el productor de las películas de Sean Connery-James Bond, acaba de adquirir para una de sus nuevas producciones un automóvil por demás extraño: se trata de un Morris Mini con motor Pontiac Tempest. El motor en este caso ha sido colocado en la parte trasera del pequeñísimo automóvil, ocupando el lugar de los dos pasajeros del asiento trasero y el baúl. ¿Para qué quiere Saltzman este automóvil tan "sui generis"? Simplemente para una de sus próximas películas que trata sobre un melencólico fanático de los autos raros y su extraño "aliscafo". El film se llamará según ha trascendido "Bob y el aparato". ¡Que tengan suerte! ■ Muy bien la iniciativa de las autoridades policiales de Buenos Aires zona Capital: sus agentes llevan desde hace un mes las mangas blancas fluorescentes, y los patrulleros de la agrupación tienen unas especies de corazas como la de los esgrimistas también en material reflectante.

Un amigo de PARABRISAS CORSA se llegó hasta nuestra redacción con la siguiente "denuncia": "Me llegó una boleta —dijo— que me acusa de haber estacionado en la calle Bonpland al 2000 en contravención. Lo peor es que nunca estuve en esa calle, ni en ese lugar". Nosotros pensamos: ¿no es éste un problema muy común?



# ¿PARIS?



AIR FRANCE le ofrece 25% de descuento para viajar a Europa, Africa y Cercano Oriente a partir del 15 de Septiembre.

Consulte su Agente de Viajes o en Air France sobre las condiciones especiales de esta tarifa 28/60 días

PARIS, NIZA y toda EUROPA le esperan en otoño, la estación del año en que florece en todas sus formas la vida del Viejo Continente: exposiciones y conciertos, festivales de arte, noches de gala y días de alegría...

¿No cree usted que esta es una excelente oportunidad para hacer de su ilusión una realidad?

AIR FRANCE le ofrece además:

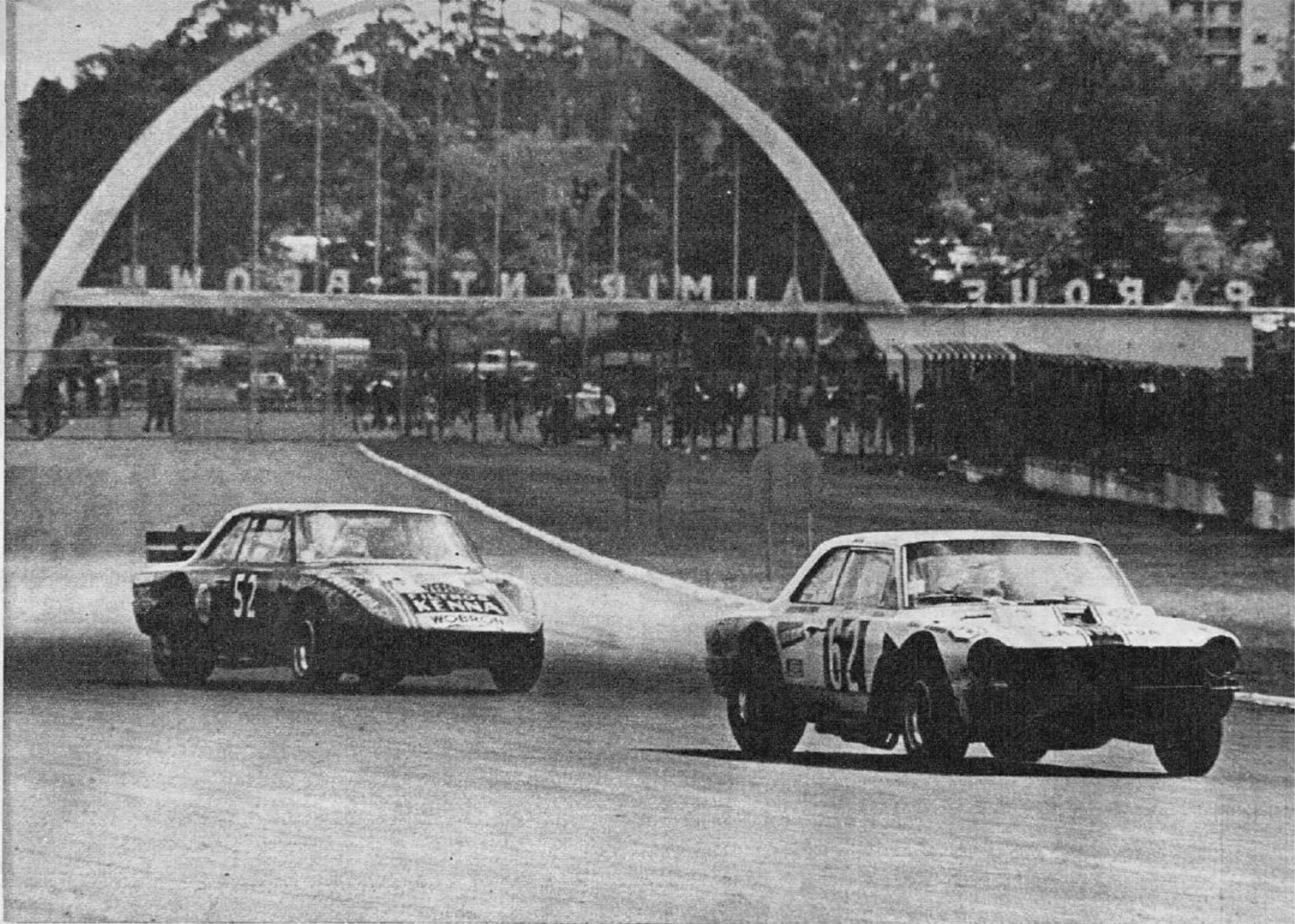
5 vuelos semanales  
entre la Argentina y París  
(en Pool con Aerolíneas Argentinas)

Y a bordo, cine y música  
estereofónica en un ambiente  
de fama mundial.

*à votre service*

**AIR FRANCE**

LA RED AEREA MAS EXTENSA DEL MUNDO



## AUTODROMO TC

(Viene de pág. 6)

do. En ese momento el acompañante acciona la palanca que hace inclinar el alerón del lado derecho de manera que la incidencia determine que la carga aerodinámica aplasta la suspensión del lado derecho que tiende a levantarse. Todo muy bien, pero... ¿Qué pasa si el acompañante en un momento de repentina turbación, distracción o rebeldía se equivoca de palanquita?

La falta de luz determinó el sábado una situación complicada y delicada. Quedaba aún una larga lista de máquinas para cumplir con las vueltas de clasificación y ya la visibilidad se reducía a los lugares con luces encendidas. Sugirieron entonces los corredores que se terminara con este requisito el domingo a la mañana. "No es posible —dijo uno de ellos— que gente como Ternengo, por ejemplo, tenga que resignarse a iniciar la carrera desde una de las últimas filas ateniéndose al sorteo, solución propuesta por los organizadores". Solución que finalmente fue la adoptada, y así Rienzi, Canedo, Ternengo y los otros se quedaron en la cola de la formación de partida.

Porque parece que Berta vuelve a tener el apoyo oficial de IKA-Renault. De allí la prolijidad y limpieza de su nuevo prototipo pintado de azul Bugatti sin ninguna clase de propaganda encima. Claro que sí, tenía un contrato firmado hasta fin de año con Bardahl; pero ante la posibilidad del retorno al oficialismo pudo anularlo y así, a la espera de los Reyes Magos, darse el gusto de parecerse a un proto listo para

En ocasiones anteriores ya D'Agnillo evidenció condiciones de buen piloto. Pero nunca consiguió terminar. Ahora lo hizo y en el momento de los resultados muestra un excelente cuarto puesto. Detrás Ballbé con 2.500 vueltas menos.

El sábado a la tarde Caldarella perdió el control de su coche en la curva de Ascari y fue a parar contra el alambrado. Lamentable consecuencia para "Chiche": Fractura expuesta de fémur que le puede costar la Temporada. Se hace inminente alguna solución para la curva de Ascari: creemos que lo mejor sería colocar taludes de arena que detienen a los autos sin mayores daños.

Le Mans (aunque sea de pinta). El inquieto Rafaelito partió con sus bártulos directamente de Buenos Aires a San Juan a ver por allá qué es lo que pasa el próximo fin de semana. Cosa de aclimatarse para estar en condiciones, dijo alguno.

El rodilláceo Mario Tarducci piensa tener listo su coche para la próxima carrera del Autódromo de Buenos Aires el 13 de octubre. ¡Ah! y no va a llevar los semi-ejes Mercedes Benz que se pensó en un principio, sino que optó por el probado puente trasero Torino. Con respecto a lo de Monguzzi, todo no pasa de una simple conversación, una especie de arreglito verbal: "Si querés correr algunas carreras con el auto, yo no tengo inconveniente", habrá dicho Mario el calvito. Flor-de-tipo.

¿Y... don Vicente Formisano, para cuándo? Muy pronto. Según don Luis Strianese, presidente de la Comisión de Concesionarios Chrysler, tres autos, dos Martín Fierro y un proto nuevo bautizado Fray Mocho (continuación de la temática vernácula) estarían en la línea de largada para la carrera del 13. "Podemos estar en 1m 45s para el perimetral", nos adelantó el presi.

La Liebre MK III, recién nacida, de Federico Urruti llegó a la largada de la clasificación a las cinco de la tarde, cuando quedaban muy pocos minutos para el cierre. Resulta que Federico, como buen hombre de campo, habituado al "y pa'qué ti hai di apurar..." se detuvo a almorzar con coche y todo en

Baradero. Reanudando la marcha hacia el Autódromo una vez cumplidos holgadamente sus requerimientos gastronómicos. Le quedó tiempo en sus esquemas para pasar por el taller de los hermanos Orlando para ajustar algunos detalles y llegó al circuito bastante tarde y provocando gran revuelo.

A pesar de todos sus afanes, el domingo no pudo largar.

En la vuelta previa antes de largarse la carrera, Rodríguez Canedo recorrió el circuito a discreta velocidad. Cuando llegó a la horquilla y le tocó el turno al pedal del freno, el piloto de Caballito sintió una especie de viento helado



# DOOL



## AUTODROMO TC

cuando por más fuerza que hiciera con la pierna derecha el aparato seguía más o menos con la misma velocidad. Llegó a los boxes asombrado y con Toti Agromayor a su lado y azulado del susto. Revisaron, largaron y en el transcurso del asunto fue recuperando el invento de parar el coche.

Pairetti, Bordeu, Galbato y Marinovich accedieron a llevar en sus coches en un intermedio, durante las pruebas de clasificación a sendos jugadores de Boca como acompañantes. Se trataba

de cumplir con un programa de televisión que necesitaba esa ayuda para una obra benéfica. Pero también era necesario, para las sádicas mentes de estos muchachos, asustar a los artistas del esférico. Así fue como vimos una demostración de malabarismo por parte de esta escuadrilla: entradas en una misma línea a la horquilla, amagos de apasionamiento y de lucha entre autos, etc. Entonces fue cuando a Bordeu se le reventó un neumático en el curvón del fondo. Y sin necesidad de inventar nada, logró que su boquense acompañante pasara un instante bastante inquieto...

El Nene García Veiga anduvo a los reventones. Motivo: las ruedas demasiado grandes hacían rozar la goma contra la carrocería provocando la falla tan temida.

Los adeptos a Luisito Di Palma no deben sentirse defraudados: El Pibe anduvo gran parte de la carrera sin frenos y finalmente quemó la junta que lo obligó a detenerse.

Es evidente que el mayor inconveniente con que se enfrenta Ford es la caja de velocidades. Carmelo Galbato debió abandonar a causa de la rotura de un perno de su ZF. Pese a todo estaba contento porque en el poco tiempo que anduvo "el auto era un avión".

Gran candidato por el tipo de carrera larga (70 vueltas) era Gastón Perkins,

La Negrita de Rubén Roux demostró lo que puede un buen motor y una conducción pareja. El hombre de Monte Grande estaba muy emocionado en Parque Cerrado. "Llegar segundo y de Pairetti. ¡Qué más!..."

Estando segundo en carrera con comodidad Gastón Perkins rompe un palier en la ese del ciervo sin ciervo. Pérez Campos oprime el botón en el momento preciso en que la Liebre es controlada sobre el pasto hasta detenerla.

desde el primer momento se ubicó entre los primeros. En la vuelta cincuenta y cinco cuando estaba segundo de Pairetti, cómodo, rompió el palier en la "ese" del ciervo. La rueda que salió volando fue a parar dentro del lago. Pese a todo, el consuelo que le queda a Gastón es haber dado dos vueltas más que Conejero, teniendo en cuenta que este último terminó la carrera sin haberse detenido nunca.

Otra del nuevo aparato Liebre MK III de Urruti. El domingo poco tiempo antes de la largada descubrieron que se había comido el árbol de levas. Pese al esfuerzo de los mecánicos que lo cambiaron en tiempo record la Liebre tuvo que postergar su debut. El "Colorado" Figueras que iba a ir de acompañante del "Vasco" pese a no haber largado se quedó toda la mañana con el mameuco puesto.

Tuqui Casá obtuvo el primer punto para el campeonato con el tercer puesto del domingo. Poco a poco se le están corrigiendo los problemas especialmente de tenida al auto, es evidente que si bien el coche ha mejorado aún le falta mucho. El único inconveniente que tuvo es que se quemó casi todo el aceite.

Raúl Cottet corrió con su nuevo Falcon angostado "made by Martins". Su acompañante fue el propio Pocho Martins. Abandonaron por rotura de eje de mando de distribuidor.



### PREMIO FIESTA NACIONAL DEL GIRASOL

Automóvil Club Carlos Casares Circuito N° 12 de 5.240 m.  
Autódromo Municipal de la Ciudad de Bs. Aires - 29/IX/68

#### CLASIFICACION

Pos.	Nº	Corredor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Pairetti, Carlos A.	Fast Chevrolet 250	2h10m55s7	70
2º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	2h11m55s	69
3º	2	Casá, Eduardo	Falcon F-100	2h12m38s8	67
4º	62	D'Agnillo, José M.	Torino 380 W.	2h12m21s5	66
5º	20	Larriestra, B.	Ford F-100	2h15m17s	66
6º	28	Martínez Boero, J.	Chevrolet 250	2h11m39s6	65
7º	11	Bonanno, Ricardo	Ford F-100	2h12m53s9	65
8º	60	Villegas, Adrián	Torino Liebre 1½	2h11m55s4	64
9º	61	Malnatti, César H.	Torino Liebre 1½	2h11m56s8	64
10º	21	Plano, Héctor	Chevrolet 230	2h11m25s8	63
11º	16	Calamante, M.	Chevrolet 230	2h11m50s3	63
12º	52	Ballbé, Carlos	Torino Liebre 1½	2h13m01s1	63
13º	8	Di Palma, Luis	Torino Liebre 1½	2h11m15s3	62
14º	30	Gamalero, Remo	Torino 380 W.	2h11m11s3	61
15º	58	Travers, Carlos	Torino Requejo	2h12m40s4	61
16º	22	Rodríguez C. E.	Torino 380 W.	2h11m18s4	60
17º	38	Cruciani, Julio	Torino 380 W.	2h11m21s4	59
18º	47	Lepahille, Hugo	Ford F-100	2h13m05s3	59
19º	4	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk II	1h43m47s1	55
20º	14	Marincovich, C.	Martos Chevy III	1h48m11s9	53
21º	29	Conejero, Vicente	Chevrolet 230	2h11m13s6	53

PROMEDIO DEL GANADOR: 170,336 km/h.  
RECORD DE VUELTA: Carlos A. Pairetti en la 2a. vuelta, 1m45s9,  
a un promedio de 178,133 k.p.h.

### CAMPEONATO DE MARCAS

Pos.	Marca	Pts.
1º	Tornado	43,5
2º	Chevrolet	29
3º	Ford F-100	16,5

### CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO DE CARRETERA

Pos.	Corredor	Pts.
1º	Pairetti, Carlos A.	25
2º	Gradassi, Héctor L.	18,50
3º	Galbato, Carmelo	15,50
4º	Copello, Eduardo	15
5º	De Alzaga, Rodolfo	9
5º	Bordeu, Juan M.	9
7º	Estéfano, Nasif	8
8º	Perkins, Gastón	7,50
9º	Marincovich, Carlos	5
9º	Fangio, "Cacho"	5
11º	Vianini, Andrea	3
11º	Faraoni, José Manuel	3
11º	Larriestra, Bautista	3
11º	Roux, Rubén	3
15º	Peduzzi, Ricardo	1
15º	Di Palma, Luis	1
15º	Casá, Eduardo	1
18º	D'Agnillo, José	0,50
18º	Urrutti, Federico	0,50
18º	Caldarella, B. H.	0,50

### LOS 5 PRIMEROS CADA 10 VUELTAS

10 VUELTAS					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	14	Marincovich, C.	Martos Chevy III	19m50s2	
2º	3	Pairetti, Carlos A.	Fast Chevrolet 250	19m56s8	
3º	4	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk II	20m24s2	
4º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	20m42s8	
5º	8	Di Palma, Luis	Torino Liebre 1½	20m58s5	

20 VUELTAS					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	14	Marincovich, C.	Martos Chevy III	38m04s	20
2º	3	Pairetti, Carlos A.	Fast Chevrolet 250	38m11s6	"
3º	4	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk II	38m54s3	"
4º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	39m17s8	"
5º	61	Malnatti, César H.	Torino Liebre 1½	38m14s1	19

30 VUELTAS					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Pairetti, Carlos A.	Fast Chevrolet 250	56m25s1	30
2º	4	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk II	57m26s3	"
3º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	58m08s4	"
4º	61	Malnatti, César H.	Torino Liebre 1 ½	57m12s1	29
5º	8	Di Palma, Luis	Torino Liebre 1 ½	57m49s	"

40 VUELTAS					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Pairetti, Carlos A.	Fast Chevrolet 250	1h14m48s6	40
2º	4	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk II	1h16m01s2	"
3º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	1h16m37s7	"
4º	8	Di Palma, Luis	Torino Liebre 1 ½	1h15m22s2	38
5º	2	Casá, Eduardo	Falcon F-100	1h15m43s4	"

50 VUELTAS					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Pairetti, Carlos A.	Fast Chevrolet 250	1h33m24s1	50
2º	4	Perkins, Gastón	Torino Liebre Mk II	1h34m29s2	"
3º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	1h35m11s5	"
4º	2	Casá, Eduardo	Falcon F-100	1h35m08s	48
5º	11	Bonanno, Ricardo	Falcon F-100	1h33m39s9	47

60 VUELTAS					
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	3	Pairetti, Carlos A.	Fast Chevrolet 250	1h52m11s3	60
2º	19	Roux, Rubén	Chevrolet 250	1h53m49s8	"
3º	2	Casá, Eduardo	Falcon F-100	1h52m57s	58
4º	11	Bonanno, Ricardo	Falcon F-100	1h53m49s1	"
5º	62	D'Agnillo, José M.	Torino 380 W	1h52m29s	57

### "PREMIO FIESTA NACIONAL DEL GIRASOL"

Automóvil Club Carlos Casares - Circuito N° 3 - 29/IX/68  
Autódromo de la Ciudad de Buenos Aires - Fórmula 4

#### CLASIFICACION

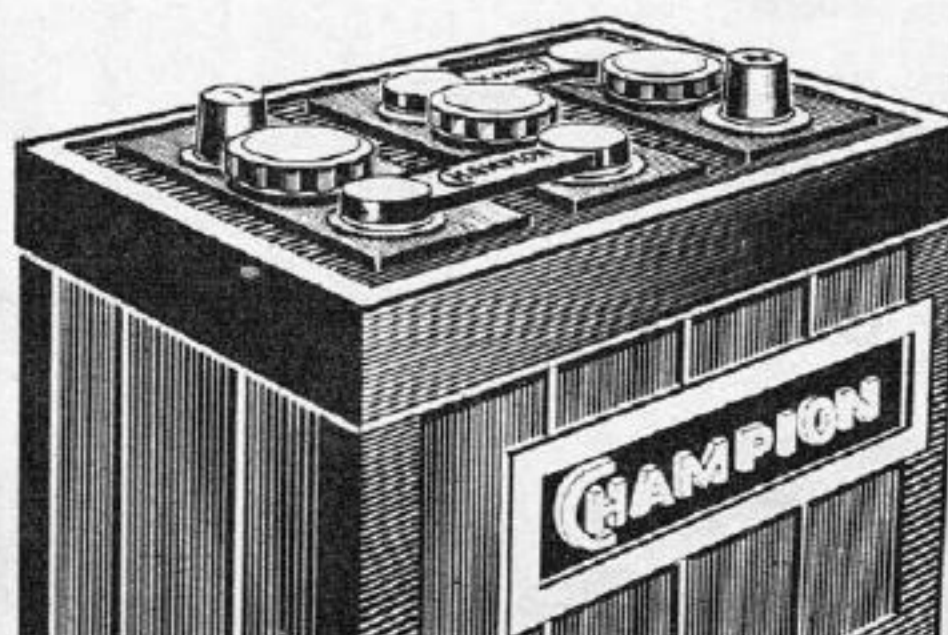
Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	8	Ferrea, Carlos	B.M.W.	28m03s2	15
2	16	Sardá, Raúl	B.M.W.	28m38s5	15
3º	28	Avalle, Osvaldo	Fiat	29m31s3	15
4º	20	Lorenzani, Antonio	B.M.W.	29m32s1	15
5º	19	Varela, Luis	N.S.U.	28m15s6	14
6º	56	Grigolo, Oscar	B.M.W.	28m16s2	14
7º	14	Perrone, Jorge	N.S.U.	28m59s7	14
8º	44	Pérez, Alberto	Renault	29m46s4	14
9º	6	Andretta, Carlos	B.M.W.	28m52s9	13
10º	35	Peterutti, Pascual	B.M.W.	29m00s8	13
11º	26	Riaudo, Teresio	B.M.W.	29m30s8	13
12º	7	García López, R.	Renault	25m39s4	12
13º	2	Martínez, Raúl	B.M.W.	29m01s9	12
14º	52	Alvarez, Luis	B.M.W.	24m11s1	11
15º	69	Valongo, Victorio	B.M.W.	30m41s7	11

PROMEDIO DEL GANADOR: 116,190 k.p.h.  
RECORD DE VUELTA: Coche N° 8, de Carlos Ferrea en la 7a.  
vuelta con 1m43s6 a un promedio de 119,397 k.p.h.

**buena  
marcha y  
performance...**

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

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



# PRIMERO!

## MOTOR CHEVROLET

# 250 ★ 7B ★

### “PREMIO FIESTA NACIONAL DEL GIRASOL”

**1° CARLOS PAIRETTI**

con motor Chevrolet 250

**2° RUBEN ROUX**

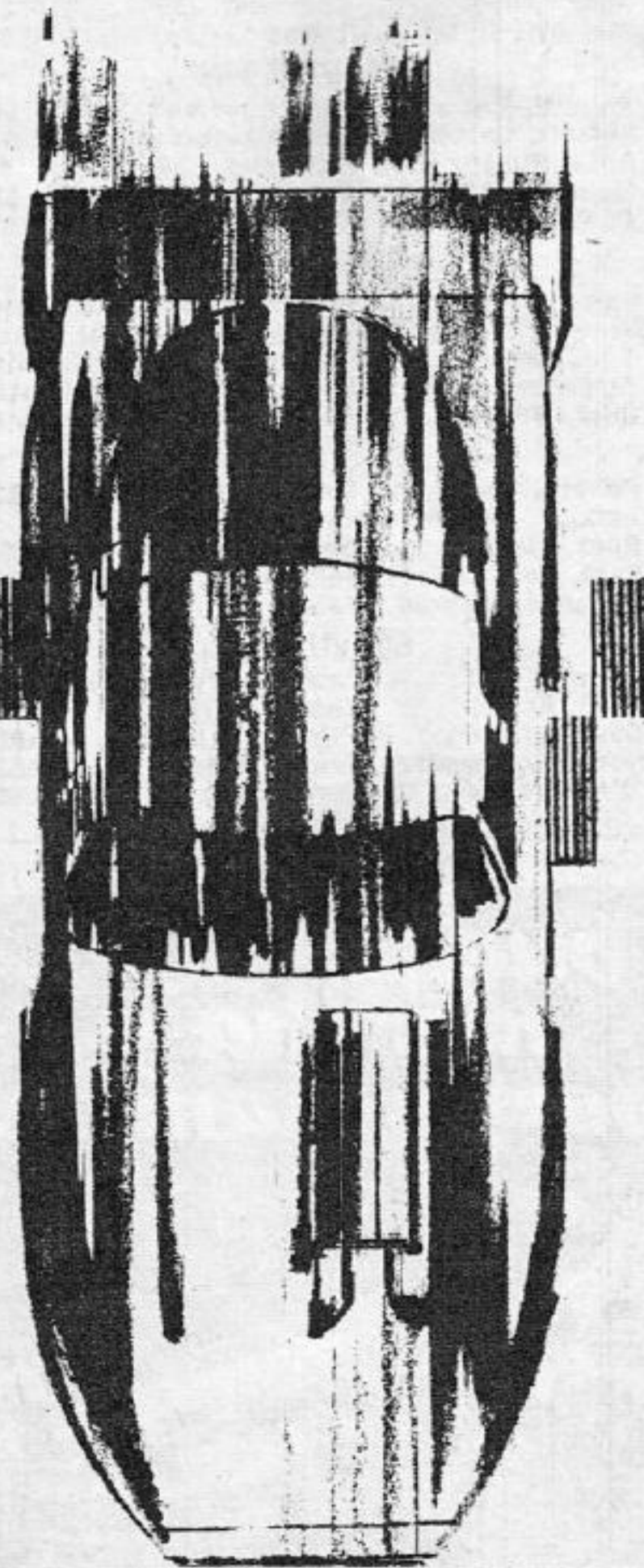
con motor Chevrolet 250

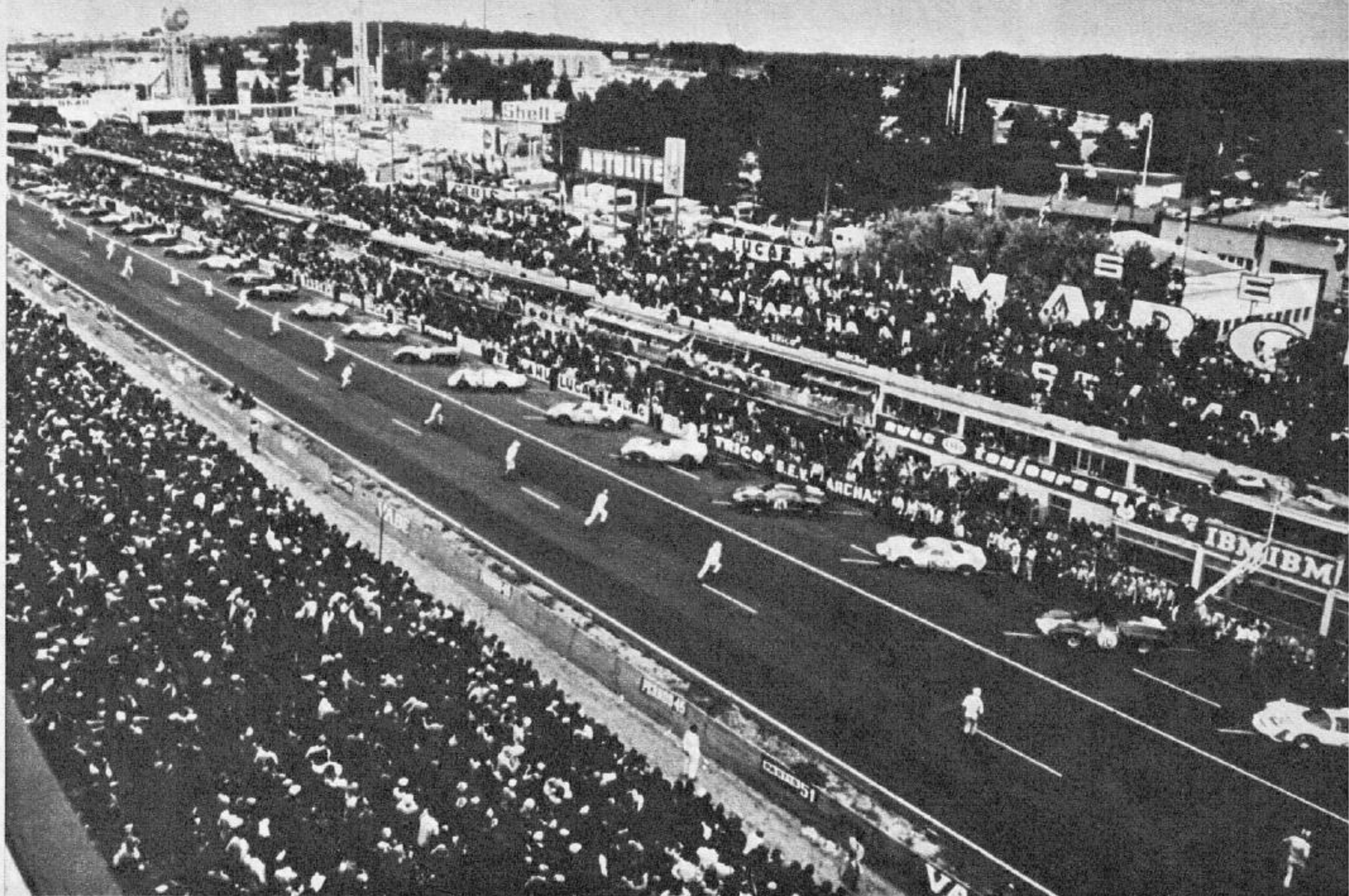


**cdc**

La Comisión Deportiva  
Concesionarios General Motors  
felicitá a los volantes  
Chevrolet.

“250” y “230”  
famosos motores  
de la línea '69.





# LAS 24 HORAS DE LE MANS

**Nuevamente  
el circuito de La  
Sarthe se  
pobló con el  
sonido y la furia.**

**Este año  
dos novedades:  
la chicana  
en la recta de  
los boxes  
y el tope de tres  
litros para  
la cilindrada de  
los prototipos.  
Algo de historia y  
el vibrante  
presente**

por JORGE A. AUGÉ BACQUÉ

**1967.** Se estaban por cumplir 24 horas de carrera. Caras cansadas en los boxes, rostros demacrados sobre los autos, público que se iba acercando paulatinamente a la llegada, el presidente del Club del Oeste que prepara la bandera a cuadros para hacerla caer sobre el ganador, un par de mecánicos alegres esperan descorchar una enorme botella de champaña para festejar el triunfo. En otros boxes, otras caras. Serias, resignadas, mirando tal vez un auto detenido, sin vida, con su interior destrozado.

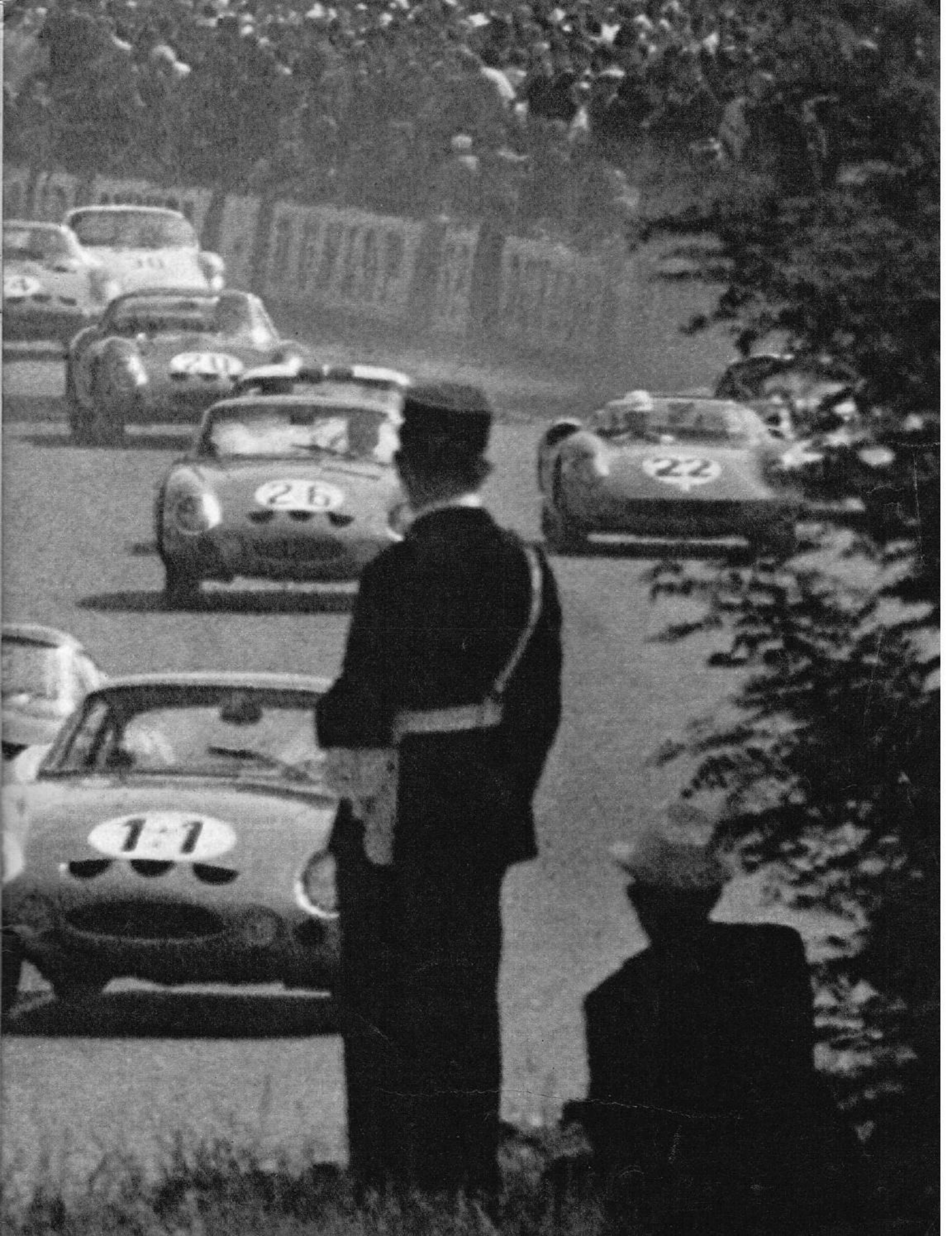
El Ford blanco cumple por fin la última vuelta. Desde el box del ganador nadie sonríe, salvo los dos mecánicos alegres. Todos están tensos. Saben que las carreras se ganan en la última vuelta, cuando le bajan la bandera a cuadros. Los dos mecánicos, sin embargo, están seguros del triunfo. Por fin, el Ford de Dan Gurney-Anthony J. Foyt atraviesa la línea de sentencia. Ahora sí. Los responsables del triunfo saltan, gritan, gesticulan, tiran las llaves de tubo por el aire, hacen rodar las cubiertas enormes por el patio de boxes manifestando su alegría retenida durante muchas horas.

El Ford se detiene junto a los boxes: abrazos, palmadas, besos emocionados se confunden en una misma alegría. La alegría de un conjunto de hombres que trabajó durante mucho tiempo para lograr este triunfo, quizás el más importante para los conductores y para los constructores de autos sport y prototipos. Luego la vuelta triunfal, el desiderátum, la expansión de un sentimiento retenido. El piloto y su coequipier hacen la vuelta triunfal sobre el capot de su Ford. Gurney saluda al

A black and white photograph of a Le Mans endurance race. Several vintage sports cars are on a track. In the foreground, a car with the number 21 is prominent. To its right, another car with the number 7 is visible. In the background, a line of cars is visible, including one with the number 19. The track is bordered by a white and black striped safety fence. The overall scene is dynamic and captures the intensity of the race.

**CUANDO LE MANS  
SE LLAMABA  
FERRARI**







**Desde 1922 hasta 1967 las 24 Horas de Le Mans se erigieron en el desiderátum de las pruebas de automóviles sport y prototipos. Sólo la guerra pudo modificar su clásica estructura. En 1968 también Le Mans recibirá a los automóviles con turbina ¿Ganarán?**



**LAS 24 HORAS DE LE MANS**

público, mientras Foyt, que venía de ganar hace una semana en Indianápolis, descorcha la botella enorme de Moët & Chandon. Luego la calma, el descanso para mucha gente. Los telegramas de felicitación de Detroit, las entrevistas periodísticas tranquilas en un hotel de París, los sedantes, la calma... Esto es Le Mans. Trabajo, esfuerzo, triunfo o derrota. Hace sólo dieciséis meses un Ford blanco ganaba Le Mans conducido por Dan Gurney (Danny) y Anthony J. Foyt. Por trigésima quinta vez, Le Mans cumplía con su clásica programación. Otras veinticuatro horas se habían llevado a cabo. Setecientas noventa horas de carrera se habían cumplido, desde aquella lejana primera edición de 1923.

**44 AÑOS ATRAS**

Desde 1923, en que Lagache-Leonard con un Chanard-Walker ganaron las primeras 24 Horas de Le Mans, hasta 1967, en que Dan Gurney-A. J. Foyt se impusieron en la clásica carrera, han pasado nada menos que cuarenta y cuatro años. Cuarenta y cuatro años de modificaciones reglamentarias, de avances tecnológicos, organizativos y hasta estéticos. Cuarenta y cuatro años de sufrimientos y alegrías condensados en un circuito en el centro de Francia.

Como todas las carreras grandes, famosas, Le Mans tiene su mitología y su mística, su atracción particular, y su allá de los propios resultados técnicos y clasificatorios. En Le Mans hay y hubo gente especial, autos raros, dominios absolutos, décadas en que una

marca se alternaba con otra en el triunfo, años de inactividad, guerras, y hasta bombardeos. En las tres primeras carreras disputadas en Le Mans se habló mucho de una marca: Bentley. Pese a que fue el éxito de Le Mans, sólo ganó una vez en esos tres años. Fue en 1924 cuando el dueto integrado por Duff-Clement hizo una media horaria de 86,548 km. Durante 1925 y 1926 ganó la marca Lorraine y recién en 1927 y hasta 1930 nuevamente gana la marca inglesa. En estos cuatro triunfos hay un trasfondo bastante simpático y extraño: el equipo oficial de fábrica estaba patrocinado por una multimillonaria dama inglesa: Dorothy Paget. En el '27 el equipo de fábrica vino andando por las rutas desde Inglaterra. Uno de los autos lo conducía W. O. Bentley, el propio dueño de la firma. En un recodo del camino, uno de los autos, conducido por un irlandés pelirrojo y fortachón, se fue de la ruta, destrozándose. W. O. Bentley, sin embargo, no se amilanó y trajo hasta Le Mans el auto roto. Llegaron pocas horas antes de la largada y repararon el auto chocado para que pudiera largar. Y largó. En el '28, los Bentley también estuvieron de mala, aunque sin embargo ganaron: tres de los autos del equipo quedaron fuera de carrera durante la noche, en la curva de Maison Blanche.

La hegemonía de los Bentley se terminó en 1930, cuando la casa tuvo graves problemas financieros que la obligaron a retirarse de las carreras y a restringir su producción al mínimo necesario. Fue en ese momento que la Rolls Royce la salvó de la debacle total inyectándole algunas jeringas il-

Arriba: Le Mans, 1954: Maurice Trintignant (francés), luego de ganar en Le Mans en pareja con José Froilán González. Al volante de una Ferrari cubrieron 4.061 km a una media horaria de 169,215 km/h. Abajo: Le Mans, 1955: Wolfgang von Trips, el noble alemán, durante una acuosa parte de las 24 Horas de Le Mans. Los Porsche RSK dominaron durante varios años la categoría hasta 1500 cm<sup>3</sup> de cilindrada.

nas de libras esterlinas. Pero Rolls Royce no quería participar en carreras. La idea era hacer que el Bentley fuera un auto de gran lujo, pero más barato que el Rolls Royce.

Del '31 al '34, la hegemonía se llamó Alfa Romeo y tenía color a sangre en la pintura de los autos. Desde el '34 hasta el '39 se alternaron indistintamente en los primeros puestos Lagonda, Bugatti y Delahaye.

En 1939 se dejó de correr. Hasta 1949 hubo diez años de inactividad en el circuito del Automóvil Club del Oeste. Hubo diez años de guerra fría y de violencia. De tratativas diplomáticas, de invasiones, de desembarcos, de debacles industriales, de quebrantos, de pánico y de tratativas de paz.

A partir de 1949 podemos decir que comienza la época moderna de las clásicas 24 Horas de Le Mans. Gana

Le Mans, 1966: Chaparral, Porsche, Ford, Ferrari, Alpine, Sting Ray y Panhard poco antes de la largada, alineados en los garajes utilizados como una especie de parque cerrado privado.





Ferrari la primera carrera de posguerra con Chinetti-Selsdon al volante. A partir del 49 se llevaron a cabo sin interrupciones dieciocho ediciones de las "24".

### COMO EMPEZO Y COMO FUE.

Todo ocurrió en 1922. Una vieja redacción en la Port Maillot donde se alojaban los periodistas de "Le Figaro" fue el testigo más importante y callado de lo que sería la carrera más larga e importante del automovilismo mundial.

Actores: Charles Faroux, periodista, a veces corredor de autos y en ese momento Jefe de Deportes de "Le Figaro", y Georges Durand, también corredor de autos y de bolsa.

El diálogo fue el siguiente: "Mira, Charles, yo quisiera hacer una carrera nocturna, ya que tengo un amigo que quiere experimentar sistemas eléctricos nuevos sobre autos de carrera. Quisiera hacerla y me gustaría que tú me asesoraras en esto". Faroux, que era un veterano del periodismo y además había intervenido directamente en la organización de algunas carreras, tuvo la brillante idea: "Yo creo que una carrera nocturna solamente no sería exitosa. Se podría organizar para el año que viene una carrera bien larga... por ejemplo de 24 horas". Georges Durand se quedó por un momento quieto, sin posibilidades de reaccionar. 24 horas eran muchas horas para hacerlas en carrera. Sin embargo pudo responder: "De todas maneras, no creo que ningún auto de paseo pueda resistir 24 horas girando en una carrera".

Le Mans, 1966:  
Denny Hulme y  
Bruce Mc Laren en  
el momento en que  
se disponen a  
cumplir la vuelta  
triumfal, luego de  
ganar la carrera.

Faroux apartó su cuaderno de notas y sonriendo dijo: "Pues mi viejo amigo, eso ha de ser problema exclusivo de los fabricantes".

Al año siguiente se llevaron a cabo las primeras 24 Horas de Le Mans. Siempre se pretendió que en Le Mans participaran automóviles más o menos parecidos a los de fábrica, a los que se usaban diariamente. Esto, por supuesto, jamás fue posible. En 1926 se pretendió implantar definitivamente la modalidad de que los pilotos se detuvieran cada cincuenta vueltas para colocar la capota y corrieran con ésta durante veinte giros. Luego, en la época moderna, el reglamento de los autos sport determinó que cada máquina debía tener por lo menos lugar para colocar una valija chica y una rueda de auxilio. En 1968 se desestimó esta reglamentación dejándola sin efecto.

En esta época actual en Le Mans hay tres carreras en una. La que más atrae al público, porque como primera medida es la más fácil, la más sencilla de entender, es la que los franceses han dado en llamar el Grand Prix d'Endurance, que se corre sobre bases determinadas y bien fáciles: el que más corre, gana.

Este Index fue bien hasta que los franceses se dieron cuenta de que no tenían automóviles que pudieran ganar. Entonces se dedicaron a la tarea de conseguir un tipo de clasificación donde pudieran marchar bien los autos galos; y crearon el Index de Performance. Este Index se reduce a hacer ganar al auto que más corrió en relación directa con su cilindrada. Este Index se lleva a cabo todos los años con una fórmula distinta y cada

vez más complicada. Un amigo Inglés nos dijo una vez: "Yo no me explico cómo se arreglan estos franceses con el Index de Performance. Siempre logran, cambiando las fórmulas, que gane un auto francés y casi siempre tiene motor Panhard o Peugeot. Yo no me explico...". Pero sin embargo últimamente ni siquiera cambiando las fórmulas pueden ganar los autos franceses. Porsche es un hueso duro de pelar. Pero hay otro: el Índice Energético, donde gana el que realiza una mejor combinación entre su cilindrada, su peso y su consumo de combustible.

En Le Mans, hora por hora, se informa al periodismo la marcha de los autos en cada clasificación.

Las reglamentaciones han sido muchas veces ridículas y otras pintorescas a través de la historia de esta carrera. Por ejemplo, hubo un tiempo en que los únicos que podían trabajar sobre los autos eran los pilotos y no era desusado observar cómo un corredor desarmaba una bomba de nafta con paciencia franciscana y detrás del mostrador de boxes el jefe de sus mecánicos le gritaba: "¡¡No, animal!! ¡¡No!! ¡¡La bomba no, es el carburador!!"

Pero quizás una de las cosas más pintorescas de esta carrera sea la partida con los autos en 45° con la cola sobre los boxes y los pilotos parados enfrente. En una oportunidad un francés y un inglés tenían que largar con sus autos juntos. El auto del francés tenía el volante a la izquierda y el del inglés a la derecha y ambos eran cerrados, vale decir que no podían entrar los dos juntos. Pues bien, como el inglés era más vivo que el francés,

# 1968: TAMBIEN FORD...



## LAS 24 HORAS DE LE MANS

cuando llegaron a sus respectivos autos y en medio del fragor de la largada, el inglés le dijo al francés: "Por favor, monsieur, usted primero". El francés reaccionó espantado y no pudiendo con su genio le contestó "Faltaba menos, primero usted". No terminó de decirlo, que el inglés ya estaba metido dentro del auto con el motor en marcha alejándose hacia el puente Dunlop.

Pero quizás lo que más llama la atención de Le Mans no sea (bueno, en realidad sí...) la carrera, sino todo el mundillo que se mueve en su alrededor. Desde boîtes super sofisticadas, hasta boliches donde se venden manzanas asadas, o carpas que se alquilan por horas para reposar de los muchos minutos de ver carreras y para... Una vez, un piloto francés corría en pareja con un escocés. Cuando el francés tuvo que parar para darle el auto a su coequipier, se encontró con la sorpresa de que el buen "highlander" estaba completamente borracho. El francés lanzó un "Sacre bleu" semejante a los que lanzaba D'Artagnan antes de empezar un duelo y subió otra vez a su máquina. Por fin el pobre galo debió manejar catorce horas seguidas hasta que por cansancio se enroscó en un árbol de Mulsanne.

Una vez Mairesse y Marchand corrían con un Talbot. Ocuparon el segundo lugar y cuando llegaron con el chasis roto, Marchand, que iba manejando, se dio cuenta y se agarró la cabeza de pensar que había estado corriendo en esas condiciones. Mairesse declaró: "Yo lo sabía desde la quinta hora de carrera, pero no le dije nada para que no se asustara" (¿?).

Trasmitir una idea clara y precisa de lo que en realidad es la carrera de Le Mans es tan difícil como saber quién va primero luego de cinco horas de carrera.

Mucho se ha hablado de Le Mans. Anécdotas, leyendas, accidentes, hechos divertidos y de los otros, pero nunca nadie ha explicado fehacientemente cómo es Le Mans. Todo. Sus tejes y manejes, su trasfondo, las alegrías y las desventuras, las caras alegres y las caras tristes. Las lágrimas y las risas.

Lo que pasa es muy simple. Como nos dijo una vez un amigo peruano, que era amante del automovilismo y que tenía una predilección muy especial por esta carrera: "Esta carrera hay que verla, no se puede contar".



El Ford GT40 piloteado por el mexicano Pedro Rodríguez y el belga Lucien Bianchi cruza la meta, victorioso, en Le Mans.

## 1968: PEDRO RODRIGUEZ LUCIEN BIANCHI

Hubo maldad, si así se le quiere llamar. Y también una víctima que se llama John Wyer. Este señor es el diseñador-constructor y jefe de equipo de los conocidos Ford-Mirage. Los franceses en cónclave resolvieron por fin lanzar el humo coloreado que iba dirigido más que en señal de paz, como abierto desafío a terminar con el dominio USA en esa parte del corazón de Francia que son las 24 Horas de Le Mans. Entre otras modificaciones introducidas el año pasado al reglamento de automóviles Sport y Sport Prototipos, se limitó la cilindrada de los primeros en cinco litros y los segundos en tres litros. Muchos miraron las señales de humo y pensaron que por fin la hora de arreglar cuentas había llegado. Otros, como Wyer, optaron por partir una vez más de cero y llevar a la 36ª edición de la carrera un equipo de Fords ganadores. El año pasado transformó el modelo GT 40 Sport de 4,7 litros en el Mirage Sport Prototipo de 5,1 litros para volver esta temporada al GT 40 de origen.

Sin lugar a dudas fue éste el Sport más veloz de 1968. Los 410 HP logrados merced a las tapas Gurney-Weslake que para estar homologadas debían ser ofrecidas a la venta como equipo para los 25 coches exigidos como número mínimo de construcción, hicieron que el Campeonato tuviera un firme candidato.

Así fue como John Wyer Automotive Engineerin Ltd. confió a Pedro Rodríguez-Lucien Bianchi la conducción de

Le Mans 1967. Delante del box de Chaparral, Jean Pierre Delacroix, periodista parisino, espía las anotaciones "casi secretas" de uno de los integrantes del equipo que comanda Jim Hall y Harp Sharp.

**Desvirtuando todos los pronósticos,  
un Ford GT 40 -piloteado por Pedro Rodríguez  
y Lucien Bianchi- les ganó a los favoritos Porsche.  
Gran actuación de los Alfa Romeo 33 dos  
litros, que ocuparon el 4º 5º y 6º lugar en la general**



un GT 40 de 4.736 cm<sup>3</sup> en el circuito de La Sarthe. Sus adversarios más serios eran los Porsche que esperaban una caída de aquella marca para caer como aves de rapiña sobre el Campeonato. Al mismo escenario llevaban tres modelos de Sport Prototipos: el 910 de 6 cilindros y 1.991 cm<sup>3</sup>, el 908 de 8 cilindros y 2.996, para cerrar la lista con el 907 de 8 cilindros y 2.195 cm<sup>3</sup>.

Por su parte Italia nos dejaba sin Fe-

Rico Steinemann y D. Spoerry llevaron al Porsche 907 de 2,2 litros al segundo lugar en las 24 Horas de Le Mans. En la foto lo vemos seguido por el Alfa Romeo Tipo 33 de Giunti-Galli.

rrar. En cambio le tocaba a la casa Alfa Romeo defender este año el honor de la bota. Se llevaron cinco Sport Prototipos del modelo "33" de 1.998 cm<sup>3</sup>.

Francia confiaba en que Matra y Alpine, cada una en lo suyo, supieran aprovechar la ayudita que se le había dado desde las altas esferas del automovilismo internacional. El motor que impulsaba a este modelo 630 es el mismo V12 de tres litros de la Moteur Moderne que impulsa sin mucho éxito a los monopostos de Fórmula Uno de la marca. Alpine, en otro orden de cosas, iría a intentar una vez más de Index de Performance y el Índice Energético. Pero también llevaría un 3 litros desarrollado por Gordini sobre motor Renault; además de otro Sport Prototipo de 1300 cm<sup>3</sup> y un Gran Turismo de 1300 cm<sup>3</sup>.

Sin otro pretendiente con grandes posibilidades y con pronósticos bastante desfavorables en cuanto a las condiciones del tiempo, se dio comienzo a esta fría —en todo sentido— repetición de la carrera más publicitada del mundo. Faltaba la lucha Ferrari-Ford, faltaba la incógnita de los nuevos records de velocidad a lograrse debido a las reformas efectuadas en el circuito, faltaban equipos oficiales de fábrica. Tres Porsche, como tres ovejitas blancas y alegres se dieron el gusto de encabezar al resto durante las dos primeras horas de carrera. Fue entonces cuando Pedro Rodríguez logró filtrarse hasta la segunda posición en una brillante arremetida. Cuando lo separaba una ventaja de seis segundos del puntero, cedió el volante a su coequipier Lucien Bianchi. Hay también en carrera un prototipo impulsado a turbina, el Hownet conducido por Tullius y Dibley, pero a las pocas horas de carrera comienza con sucesi-

vas paradas en los boxes. Y el primer accidente: Willie Mairesse con un Ford GT 40. Así se mantuvo el liderazgo absoluto de la carrera hasta el final. En cambio las escoltas eran de las más variadas marcas y nacionalidades. El Porsche de Jo Siffert se mantuvo en el segundo lugar hasta que fue desplazado por otro Porsche y luego le tocó el turno a Alfa Romeo, que en brillante actuación alcanzó esa posición por el manejo de Nanni Galli - Giunti. Matra también pasó por ese puesto, cuando Servoz Gavin, quien corrió en pareja con Pescarolo, desplazó a la máquina italiana. Rodríguez para entonces ya había descontado cuatro vueltas sobre el coche azul francés, eran las tres de la madrugada, mitad de la carrera. Pero la suerte no estaba a favor de aquella pareja, y mientras Pescarolo llevaba el coche bajo la lluvia torrencial, reventó un neumático y determinó un accidente que culminó en un incendio sin consecuencias. El único Matra quedó así fuera de carrera. Alpine una vez más, a modo de saludable consuelo, logró el Índice de Performance y el Índice Energético. Ya entonces sí, Porsche lograba acomodarse en segunda y tercera colocación por medio de Spoerry-Steineman y Stommelen-Neerpasch a cinco y ocho vueltas del primero respectivamente. Posición que guardaría hasta el final de la prueba. El cuarto lugar quedó en manos bien merecidas del Alfa "33" de Giunti-Nanni Galli.

300.000 espectadores pasados bajo el agua. 54 coches que cumplieron el tiempo establecido a un promedio de velocidad tan bajo como en 1962. La falta de muchas cosas y una carrera que defraudó quizá porque siempre esperamos mucho de ella.

### AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST 28/29-IX-68

#### 24 HEURES DE LE MANS

Pos.	Equipo	Marca	Distancia recorrida Km
1º	Rodríguez P.-Bianchi L.	Ford GT 40	4.482,880
2º	Steinemann R.-Spoerry D.	Porsche 907	4.378,702
3º	Neerpasch R.-Stommelen Q.	Porsche 908	4.366,220
4º	Giunti I.-Nanni Galli	Alfa Romeo 33	4.326,230
5º	Facetti C.-Spartaco D.	Alfa Romeo 33	4.231,910
6º	Casoni M.-Biscaldi J.	Alfa Romeo 33	4.097,200
7º	Piper D.-Attwood R.	Ferrari 250 LM	4.060,390
8º	De Cortanze A.-Vinatier J.	Alpine Renault	3.998,710
9º	Le Guellec A.-Sperpaggi A.	Alpine Renault	3.887,890
10º	Therier J.-Tramont B.	Alpine Renault	3.887,380
11º	Wollek R.-Ethiun C.	Alpine Renault	3.789,790
12º	Gaban J.-Van Der Schrick	Porsche 907	3.783,850
13º	Laurent C.-Ogier J.	Porsche 907	3.710,940
14º	Nicolas J.-Andruet J.	Alpine Renault	3.658,800
15º	Enever R.-Poole A.	Austin Healey 3000	3.421,070

# LOS GANADORES USAN ESSOLUBE HDX

Ahora, en el Autódromo de Buenos Aires

## 1° CARLOS PAIRETTI

Usando **UNICAMENTE**  
Nafta **ESSO**  
y **ESSOLUBE HDX**,  
del Equipo Esso de Lubricantes.

Haga usted como él.  
Use naftas y lubricantes **ESSO**  
y gane para su coche extra  
protección y extra rendimiento.



## NAFTAS Y LUBRICANTES



Se complementan para que usted gane.

**Parabrisas**  
**CORSA**  
confidenciales  
y de las otras

La segunda Liebre III que entregará Pronello será la de "Larry". Este la retiraría de Villa María y de allí partiría directamente para San Juan para participar en la carrera del domingo.

Germán Pesce habría cerrado trato con Pronello para la construcción de dos Liebres III. El pago de los dos autos se haría mediante un terreno que Pesce posee en Olivos.

Marincovich haciendo comentarios de la carrera de Allen hizo mención de que había andado a 6.100 vueltas mantenidas. En un lapso de cinco minutos en que lo tiró a fondo llegó a levantar 6.400 RPM que es algo así como 271 km/h. No lo dudamos ya que recordemos que además de haber marcado el record de vuelta en la segunda, en la primera no obstante haber estado 47 segundos detenido en la chicana, ganó también la vuelta con una diferencia de 13 segundos sobre Pairetti.

El problemita que lo detuvo en la chicana fue de lo más pintoresco: en un momento dado, el coche se quedó sin corriente; luego de controlar la batería y cuando ya la desesperación era grandiosa, Carlos se dio cuenta que todo el problema residía en que sin querer con la rodilla había desconectado el contacto.

Según versiones con mucho crédito, el Peugeot 404 para fin de año tendría homologada la caja de cinco marchas. Es un paso importantísimo que favorecerá en gran medida a los pilotos del leoncito, juntamente con el diferencial isotorque.

Carlos Pairetti habría encargado la construcción de un Sport Prototipo. El Trueno Naranja pasaría a ser conducido definitivamente el año próximo por Néstor García Veiga.

Es casi segura la participación de Carlos Lepro en el triangular organizado por el Automóvil Club. El piloto uruguayo lo haría con un mini Falcon al que se le están haciendo ya los últimos retoques.

En San Luis se trabaja a todo vapor para concluir una pista que sería muy similar al zonda de San Juan. El escenario contará con tribunas naturales.

Luego del desgraciado accidente sufrido por "Chiche" Caldarella el domingo, se produjo en la lista de los seis elegidos para la temporada internacional una vacante. La misma sería cubierta por Oscar Mauricio Franco quien de acuerdo a la votación es quien sigue en cantidad al sexto incorporado.

Miguel Angel Galluzzi fue designado gerente de la Comisión de Concesionarios Fiat. Indudablemente el flamante nombramiento es por demás acertado, ya que Miguel Angel es un hombre que en toda forma siempre ha colaborado con la marca desde las primeras horas.



# TC: ¿CASCO REFORMADOS O SPORT-PROTOTIPOS

**La disyuntiva existe. ¿Qué construir?**

**¿Qué tipos de carrera habrá**

**el año que viene? En principio,**

**los sport-prototipos y la pista tendrán**

**el apoyo de los de primera línea**

¿Para dónde disparar? ¿Qué fórmula elegir? ¿Cuál de las dos será más preponderante sobre la otra? ¿Casco reformados en trompa y cola o chasis y carrocerías casi libres tipo sport-prototipos? Esa es la cuestión.

Teóricamente, la primera, los cascos reformados, se utilizarían para el Campeonato Argentino de los circuitos de ruta y los sport-prototipos para el de pistas y autódromos cerrados. Todo a empezar el 1º de enero del año que viene. Junto con las cañitas voladoras.

Pero ¿seguirán las carreras en ruta abierta? La balanza de la respuesta se

inclinara decididamente para el lado negativo, por dos razones:

1ª) Las medidas de seguridad son casi una utopía hecha y derecha. Resulta prácticamente imposible cumplir con algunos requisitos. Por ejemplo el de los taludes de tierra, que son obligatorios en los virajes. El tamaño de los mismos, *modelo cordillera*, trae apareados gastos del orden de los dos millones más o menos cada uno entre mano de obra y maquinaria necesaria a contratar.

2ª) Que la ley de rutas es inminente. Tarde o temprano se dictará pese a



## SPORT-PROTOTIPOS: ¿CUAL CONSTRUIR?

Hay varias categorías, a saber:

Hasta 1000 cm <sup>3</sup>	500 kilos de peso mínimo, 80 litros de combustible como máximo
De 1001 a 2000 cm <sup>3</sup>	670 " " " " 110 " " " " "
De 2001 a 3000 cm <sup>3</sup>	840 " " " " 140 " " " " "
De 3001 a 4000 cm <sup>3</sup>	1.000 " " " " 180 " " " " "

La primera tiene la posición del motor libre, las restantes tienen que ser delantera hasta 1970.

Tomando potencias teóricas, más 75 kg de peso del piloto y 0,76 kg el peso de un litro de combustible, unos simples cálculos matemáticos nos arrojan las relaciones peso/potencia, para cada categoría, suponiendo el empleo de ciertos motores.

Hasta 1000 cm <sup>3</sup>	(motor Renault de 100 CV)	6 kg/HP
Hasta 2000 cm <sup>3</sup>	(motor Peugeot de 180 CV)	4,5 kg/HP
Hasta 3000 cm <sup>3</sup>	(motor Tornado de 260 CV)	3,5 kg/HP
Hasta 4000 cm <sup>3</sup>	(motor Chevrolet de 320 CV)	3,5 kg/HP

los esfuerzos de Menditeguy, Bordeu y Schiaffino en sus visitas al doctor Borda. Podrá haber excepciones, pero no a cada rato.

Entonces, si no hay carreras en ruta, ¿de qué serviría el reglamento de Turismo Especial? (al fin y al cabo eso son los cascos casi standard). Chi lo sé. Entonces los sport-prototipos, mal que les pese a muchos, serían el espectáculo máximo del automovilismo todo. Además, la pequeña encuesta que acompaña esta nota parece confirmar que los sport-prototipos o un TC más liberal que el que tenemos actualmente, son preferencia de la mayoría.

Una frase del ingeniero Pancho Lucius tiene quizá la respuesta de lo que le espera al TC: "Total, con la adopción del Grupo 6 (sport-prototipos), los corredores y el público pueden inclinarse por lo que quieren y no cabe duda de que todos aceptarán e irán a lo más sensato". Que en este caso serían los sport-prototipos.

Las potencias de los motores son cálculos teóricos y a grosso modo. En el caso del Renault y el Peugeot, la potencia estimada se obtiene después de haber llevado la cilindrada al máximo permitido en la subclase, cosa

perfectamente factible (Alberto Gómez llevó su motor Peugeot TC hasta 2.250 cm<sup>3</sup> sin problemas).

Lo que salta a la vista es la necesidad de usar por sobre todas las demás categorías motores lo más grandes posible. Si bien se puede hacer un Renault llevado a 1.000 cm<sup>3</sup> con 100 HP, motor central, con la estabilidad máxima, nunca será tan veloz ni tendrá aceleración semejante a la de un 4 litros, por ejemplo.

Pero permite a cualquiera que tenga unos pesos hacerse un chasis tubular, comprarse un motor Renault y estar en el gran ruido. Aunque es algo arriesgado.

Con el correr del tiempo, dentro de dos o tres años a lo sumo, probablemente se diferencien de una vez por todas las categorías. De ello depende en buena medida las posibilidades que tengan las fábricas de autos tamaño mediano (Fiat, Peugeot, Kaiser por el Renault) de estar en los primeros puestos. Entonces, si se dan condiciones para posibilitar un triunfo, si se da un handicap acertado a motores menores, las fábricas también podrían agregarse a una categoría que está reservada por cilindrada a contadas marcas, americanas ellas.

### ALFREDO BASCOU

P) Llegado el momento, ¿cuál de las dos fórmulas elegiría para TC? ¿Cascos reformados en trompa y cola o chasis y carrocería sport-prototipos?

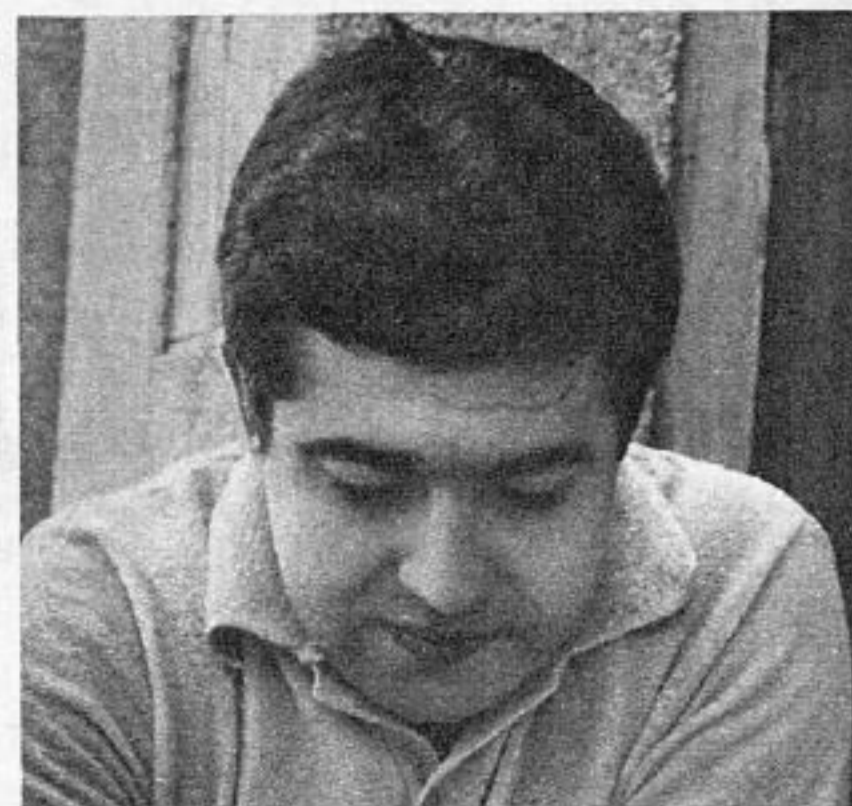
R) Prototipos, por supuesto.

P) ¿Por qué?

R) Es dar paso al progreso.

P) ¿De qué tipo es su auto?

R) Es mitad monocasco y mitad tubular. Más o menos como el Jaguar XKE, con dos largueros de Ford T (N. de la R.: Para estar de acuerdo con el viejo reglamento de TC, ya que este automóvil empezó a construirse bastante tiempo atrás). La parte del habitáculo es la monocoque y la zona del motor la tubular.





# sugerencias PARABRISAS CORSA

## BENEDICTO H. CALDARELLA

P) Llegado el momento, ¿cuál de las dos fórmulas elegirías para TC? ¿Cascos reformados en trompa y cola o chasis y carrocería tipo sport-prototipo?

R) Prototipos.

P) ¿Por qué?

R) Hacés un auto para correr, nada más, a tu medida, a tu gusto. Reformando un casco standard en la trompa y cola simplificás el trabajo, nada más.

P) ¿Estás construyendo algo? ¿De qué tipo?

R) No, no estoy haciendo nada, ni estoy en condiciones. Pero de hacer algo lo haría como el auto de Bascou, el que estoy manejando ahora.

## CARMELO GALBATO

P) Llegado el momento, ¿cuál de las dos formas elegirías para TC? ¿Cascos standard reformados en trompa y cola o sport-prototipos?

R) Standard reformados.

P) ¿Por qué?

R) Es más económico, más sencillo. Más fácil para el que se inicia.

P) ¿Estás construyendo algo? ¿De qué tipo?

R) Sí, un sport-prototipo. Como se va a correr mucho en pista, seguramente, estoy haciendo uno con chasis tubular. Estará listo dentro de un mes, más o menos; chapa y plástico en la trompa y cola... el casco Falcon era demasiado handicap...

## ANDREA VIANINI

P) Llegado el momento, ¿cuál de las dos fórmulas elegirías para TC? ¿Cascos standard reformados en trompa y cola o sport-prototipos?

R) ¡¡¡¡Prototipos!!!!

P) ¿Por qué?

R) Porque se anda más rápido, hay que pulirse más.

P) ¿Estás construyendo algo? ¿De qué tipo?

R) No, no estoy construyendo nada. De hacerlo copiaría algo europeo... y eso que acá se hacen cosas muy buenas... pero haría algo ya probado, por eso copiaría lo ya hecho. Simplemente porque ahorrarás más tiempo copiando y en TC no podés perder ni un mes.

## NASIF ESTEFANO

P) Llegado el momento, ¿cuál de las dos fórmulas elegirías para TC? ¿Cascos standard reformados en trompa y cola o sport-prototipos?

R) Prototipos.

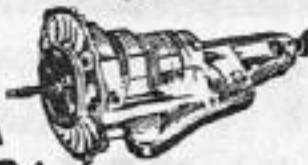
R) Porque es estar técnica y conductivamente al día, son autos que se manejan más fuerte.

P) ¿Estás haciendo algo? ¿De qué tipo?

R) No, no estoy construyendo nada, pero de hacer algo haría un auto como el de Pairetti.

Sabemos, por nuestra parte, que Nasif está muy interesado en construir algo propio. Y sus gustos siempre fueron netamente modernos. Nos alegramos de ello.

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS DE SU CAJA AUTOMATICA



HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADA VENTA DE REPUESTOS CAJAS DE RECAMBIO

DE MARCO Hnos. S. R. L. 24 de NOVIEMBRE 581-Cap.-Tel. 97-4410/7488

PARA SU COMODIDAD EXCLUSIVA!..

EN PLENO CENTRO LE VENDEMOS E INSTALAMOS SUS ACCESORIOS DEPORTIVOS A LOS MEJORES PRECIOS Y CALIDAD DE PLAZA. TAMBIEN BUTACAS DE COMPETICION TAPIZADOS Y FUNDAS. SOLICITE NUESTRA LISTA DE OFERTAS ESPECIALES.

Distribuidor exclusivo COMIND AUTOMOTOR S. R. L.

Fabricante de los Tacómetros y Cascos Córdoba 1770, Cap. - 42-2651



Comind (R) ENVIOS AL INTERIOR

## VERONESI PIANIGIANI

CONCESIONARIOS



- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

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

## MECANICA INTEGRAL CHAPA - PINTURA

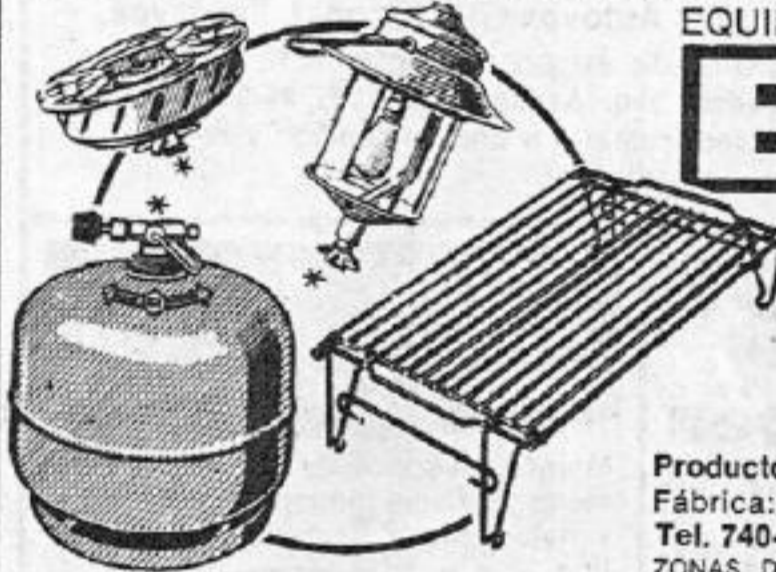
EN CUOTAS CINCO MESES SIN INTERESES HASTA 15 MESES CON EL 1%.

AFINACION Y PUESTA A PUNTO CON EQUIPOS ELECTRONICOS

PREPARACION Y COLOCACION DE EMBRAGUES Y FRENS DE COMPETICION.

**TC TALLERES CARBURANDO**  
AV. DE LOS INCAS 5126  
T. E. 51-6280 - BS. AS.

INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR... EQUIPO CAMPING



**ECO**

CALENTADOR: c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas.  
FAROL: a gas con o sin barral para garrafa.  
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable. Medidas: cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.

Productos ECO  
Fábrica: Ameghino 557 V. Martelli  
Tel. 740-3662.  
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

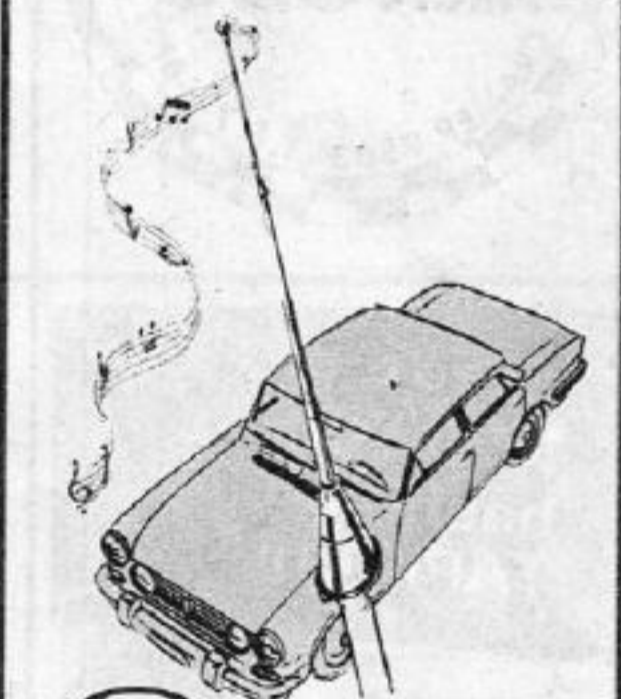
12 COCHERAS

dedicadas a CHAPA Y PINTURA para su PEUGEOT

ADEMAS DE UN SERVICIO COMPLETO EN TODAS LAS ESPECIALIDADES, LE OFRECE

**CRYPISA**

MARIO BRAVO 271/79, Cap.  
Tel. 88-5368 y 88-7585.



**MAREL**

ANTENAS AUTO-RADIO

Antenas de todos los modelos para cada necesidad y marca de automotor.

**MAREL S. C. A.**  
Dr. L. Beláustegui 590,  
T. E. 59-7819. Capital



Servicio Mecánico ESPECIALIZADO DKW

Consulte nuestro económico Servicio de AFINACION, el cual comprende: Desarme y limpieza de CARBURADOR Desarme y limpieza de BOMBA DE NAFTA - Limpieza y Calibración de BUJIAS - Desarme, limpieza y sincronizado del DISTRIBUIDOR y Armado y Puesta a Punto del MOTOR. Cambio de PLATINOS Importados. Chapa - Pintura

**Fehling**

106 años de Prestigio  
Díaz Vélez 4335 - T. E. 88-9101

SEÑOR...

NO OLVIDE QUE LA SEGURIDAD PARA REFRIGERACION FIAT SE LLAMA "COVERFLUIDO" CON CALIDAD CERTIFICADA PUES REUNE LOS COMPONENTES ESPECIFICADOS POR FABRICA. NO FABRICAMOS PARA TERCEROS NO SE DEJE CONFUNDIR CON AGUAS COLOREADAS QUE A CORTO PLAZO DESTRUYEN SU MOTOR.

"ES UN PRODUCTO DE

**LABORATORIO "COVER"**

AVDA. MARQUEZ 655, SAN ISIDRO.

SOLICITELOS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO O ESTACIONES DE SERVICIO

DISTRIBUIDORES:

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



# sugerencias PARABRISAS CORSA

## RECTIFICACION de MOTORES



DE BAJA CILINDRADA

Motocicletas, motonetas, microcoupes,

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

## FABRICACION de REPUESTOS Casa GRAF S.C.

FRANCISCO HUE 572  
San Andres F.C.G.B.M.

## OSVALDO ANTELO AUTOMOTORES



SERVICE RENAULT  
REPUESTOS Y ACCESORIOS ESPECIALES PARA COMPETICION

Piñones y coronas para circuitos  
Direcciones rápidas - Equipos de radiadores de aceite completos y su aplicación - Arboles de levas (B)  
Resortes de válvulas, Pistones - Múltiples y Carburadores, etc.

BONPLAND 2052/56 - T. E. 771-4616

## FUNDAS LIN-TAP

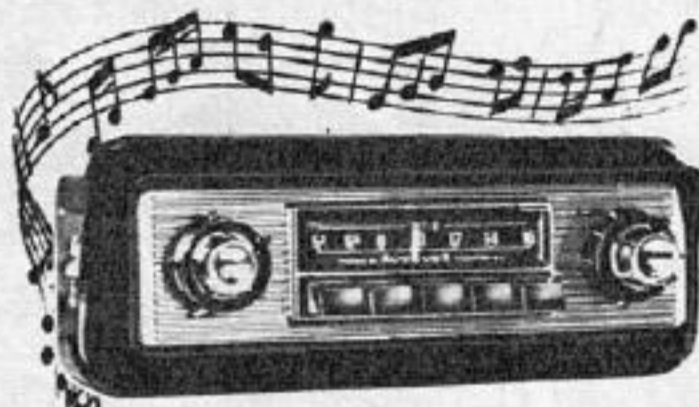
y... nada más!

A Bastones  
O Cuadros



FIAT 600	\$ 8.700.-
RENAULT	\$ 9.300.-
DI TELLA	\$ 9.400
FALCON	\$ 11.400.-
RAMBLER	\$ 11.400.-
VALIANT	\$ 11.400.-

Techos Vinílicos  
CONCORDIA 1410  
(Alt. J. B. Justo 8200)



SIEMPRE A MANO la buena música...

...adquiriendo su auto-radio Autovox, Blaupunkt, Transyca, Sonders, o la de su preferencia  
LA TOUR, J. P. Melo 2193 (casi esq. Azcuénaga) T. E. 85-0678, Cap. en donde Ud. comprará calidad, sumada a una colocación y service garantizado.

desde el MOTOR hasta la TAPICERIA...

## LIRIA y CIA.

SE OCUPA DE TODO EN SU AUTO!



CON SU SERVICE INTEGRAL PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES NACIONALES E IMPORTADOS  
MECANICA GENERAL, CHAPA, PINTURA, ELECTRICIDAD  
ALINEACION, BALANCEO, TAPIZADO  
ENGRASE, REPUESTOS, ACCESORIOS

LIRIA y Cia. S. R. L.  
Av. Ing. HUERGO 1321/41  
T. E. 33-8011 (int. 116-120)  
Buenos Aires

## 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

ESPECIALISTAS EN ARMADO Y BALANCEO DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION

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



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



## FUNDA CUBRE-COCHÉ

SU GARAJE PORTATIL PARA EL INVIERNO LA FUNDA CUBRE-COCHÉ MAS RESISTENTE A LA INTEMPERIE

Total protección contra el granizo, lluvias, heladas, rocío, etc. IMPERMEABLE 100 x 100, COSIDA Y SOLDADA, confeccionada en telas especiales afelpadas por dentro - no rayan no se pegan - 2 ventilaciones. TAMBIEN el mayor surtido en artículos para camping. ENVIOS AL INTERIOR - Ventas por mayor y menor.

PEDRO V. CAFFARENA, Av. Juan B. Justo 6801, Tel. 69-6065, Bs. As.

## MARLIT (R)

PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE, DISTINGUIDA POR CUARTA VEZ CONSECUTIVA CON LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD, PRESENTA SU NUEVO SILENCIADOR DE COLA TURBO TIPO TORINO.

PARA TORINO - RAMBLER - FORD  
FALCON - CHEVROLET - PEUGEOT  
FIAT - VALIANT - RENAULT - ETC.



SE LO COLOCAMOS EN EL ACTO EN:

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

# AVISOS CORSIFICADOS

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

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

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

## Parabrisas CORSA

CUPON

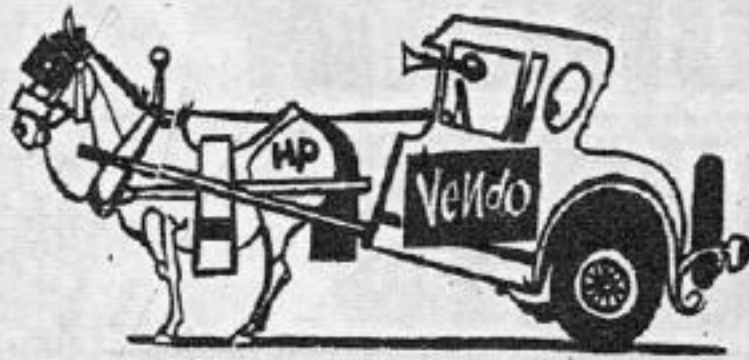
Solicite que se publique en la Sección Avisos Corsificados el siguiente texto:

Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Ajuntio Giro Postal - Bancario N° .....



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

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

**KOMBI VOLKSWAGEN 60.** Unica por su estado. Ideal para transporte escolar, turismo, viajes a Mar del Plata, casa rodante, etc. Capacidad 12 pasajeros. Radio a botonera. Consumo: 20 litros cada 200 kilómetros. SUPER ECONOMICA. A toda prueba. **VENDO CONTADO Y FACILIDADES.** Llamar a 32-1105 de 11 a 19.



**CASA RODANTE RURAL,** marca Commer, modelo 1965, recién salida de Aduana, 4 velocidades, impecable, cocina, piletta, W. C., techo extensible, armarios, asientos convertibles, puerta central con peldaño al abrirse, ideal para safaris, turismo, ejecutivos, etc. **OPORTUNIDAD UNICA.** Tratar: Sr. Jaime Bonet-Torrendell, Ramos Mejía 779, Capital Federal, Tel. 88-5221.

**AUTOMODELISTAS ATENCION:** Vendo mueble 4 pistas, 12 coches, reloj, transformadores, pulsadores 20 metros. Tel. 244-0221.

**CAJA** 4 marchas sincronizadas "Jaguar", 2 engranajes rotos. Tel. 244-0221.

**GORDINI 64** Serie 65. Patentado febrero 65. 46.000 kilómetros. Radio original botonera. **IMPECABLE** estado, \$ 570.000. Poco contado y facilidades. Tratar: Avda. Mitre 3451. Tel. 207-7517, Avellaneda.

**COMPRO** barco tipo pescador. Cómodo. Con motor de poco consumo. 2 a 4 cuchetas. Eslora 8 a 10 metros, manga 2,20 a 2,40. Con facilidades. Llamar a 80-2698 de 8 a 10 y después de las 22.

**OPORTUNIDAD.** Moto Legnano italiana 0 Km completa, 50 cc, 3 velocidades, contado \$ 58.000 ó 10 cuotas de \$ 6.960. Moto Carelli italiana, completa 0 Km, 3 velocidades, 75

cc, contado \$ 85.000 ó 10 cuotas de \$ 10.200. Motoneta Lido, motor Iso, italiana, 0 Km. 75 cc, 3 velocidades, completa. Gran existencia. Tratar en: Corrientes 4399, Capital (estación de servicio YPF).

**FORD FALCON 65,** 55.000 Km, impecable, amortiguadores, bocinas, batería y encendido nuevos, vendo únicamente a particular. Traslado financiación 12 cuotas de pesos 34.334. **PARAGUAY 340,** de 9 a 19. Tel. 31-3840.



**VENDO** una tapa cilindro para SIMCA-ARIANE con válvulas, piñón, corona de distribución legítimos. **SIN USO,** \$ 38.000. Tratar: Tel. 207-6045. G. Mansilla 6195, esquina Cardona, WILDE.

**FIAT 1500 COUPE.** Isotorque-Cinturato. Ruedas anchas. Caja 5 velocidades. Total \$ 1.580.000. Tratar: Rivadavia 6437, 2do. piso, dto. 6, Capital Federal.

**RAUL KISSLING** vende coche Fórmula 2 Crespi-PEUGEOT. Tratar: Dorrego 2030, Olivos, Tel. 791-2722.



**VENADO TUERTO.** Motos Gilera, línea completa. Repuestos, accesorios. Rectificaciones. Cigüeñales. **PEREZ MOTOS.** Alvear 621, Tel. 1840, Venado Tuerto.

**VENDO TORINO 380 W** competición 0 Km. Modelo Dic. 67, \$ 1.800.000. Contado. Acepto parte de pago Peugeot, Fiat, Falcon o Torino. Nicasio García Giribone. Estancia Tuyú-Cué, Roque Pérez, Pcia. de Buenos Aires. Tel. 93, Roque Pérez.

**TORINO 380 W - TC.** Ex Rodríguez Canedo en el GP de TC 1967. Gomas ruta y circuito Cinturato y Dunlop. Block nuevo y repuestos en general. Llantas de magnesio. Ruedas Argentinas. Tres relaciones de diferencial: 2,87, 3,07 y 3,31. Listo para largar. Tratar: Florida 308, ciudad de Salta.

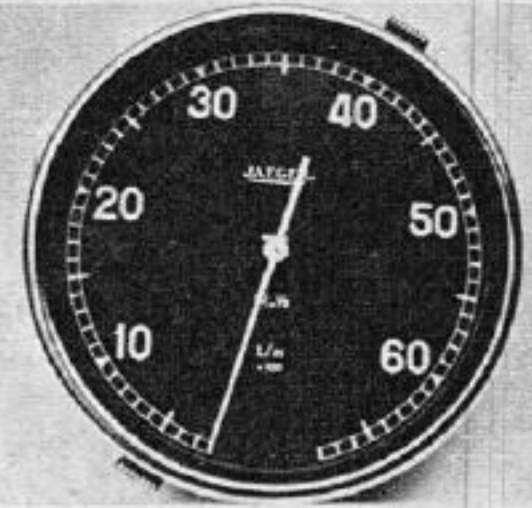
**RENAULT,** motor Gordini 1967, con muy poco uso, con sus papeles en regla. Tel. 82-5686, en últimas horas de la noche.

**OPORTUNIDAD.** Chevrolet 48, 4 puertas. Muy buen estado. \$ 90.000 y facilidades. Llamar a: 40-3855.

**COMPRO PEUGEOT 403.** Buen estado. Primera mano. Documentación en regla. **PAGO AL CONTADO.** Particular a particular. Tratar: Tel. 27-6183.

**TC y TM.** Válvulas de competición diseño BERTA. También cojinetes de biela y bancada. Bujías especiales. Pistones y aros. Medidas y supermedidas. Viamonte 1604, Buenos Aires. Al interior contra reembolso. Tel. 40-9253.

**VENDO CUENTAVUELTAS "Jaeger" mecánico.** Nuevo, sin uso. Doce centímetros, 7 mil vueltas. Tratar: Sr. Roberto, Tel. 22-4607.



**PEUGEOT 404 ;UNICO!** Modelo 67. Con sólo 18 mil kilómetros. Todo nuevo. Tratar: Sr. Malamud, tel. 47-0481.



**FIAT 1500,** 65. Impecable. Primer dueño. Llamar a Tel. 48-1295, de 9 a 12 y 15 a 19.



**VALIANT III,** Mod. 65. Muy buen estado. Primera mano. Ver a Sr. Bernardo, José E. Uriburu 460, 3ro. A.

**NSU 63, UNICO!!!** Estado extrasuper increíble, color rojo, tapizado negro, butacas, consola central, traba dirección, marcador nafta y amperímetro importado, encendedor, matafuego, cubiertas Michelin X, nuevas; cromados nuevos, bien deportivo. Hay que verlo, es algo serio. Particular. Vendo o permuto por Fiat 800 o similar Sport. Tratar: Fonseca 533, (Alt. Morón 4500), Floresta, Capital. Tel. 69-3745.



**VALIANT II,** Modelo 1963. Color rojo. Unico. Particular a particular. A toda prueba. Tratar: Avda. Mitre 3330, MUNRO.

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.

# JUDSON

El sobrealimentador aplicable en pocos minutos sin modificación del motor standard



RINDE

50% **MÁS** POTENCIA  
50% **MÁS** PIQUE  
20% **MÁS** VELOCIDAD

Fabricado por JUDSON  
Internacional S. A.  
de la Argentina

Sarmiento 1371, Capital

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

VENTAS EXCLUSIVAMENTE A TRAVES  
DE NUESTROS REPRESENTANTES AUTORIZADOS.

Zonas disponibles

# PANORAMA EUROPEO

Dos nombres más fueron confirmados entre los posibles concurrentes al Continente Oceánico para participar en la Tasman Cup (Copa Tasmania entre nosotros) a disputarse en enero próximo. Uno de ellos es *Brian Redman* que lo hará con un *Chevron-Ford*, mientras que *Derek Bell* concurriría con un *Brabham-Ford* de su propiedad. Hasta el momento la cosa promete. Por su parte *Ferrari* ya empezó a trabajar en los autos (2) para mandarlos a fines de noviembre a Australia. Los pilotos aún están por confirmarse.

Otra más de Tasmania. *Frank Gardner* trabaja duro y parejo en lo de *Alan Mann* terminando un chasis que llevará un motor *Alfa Romeo V8* de 2,5 litros. Ya el año pasado experimentó con este motor pero con un chasis *Brabham*.

En el próximo Gran Premio de los Estados Unidos a disputarse en *Watkins Glen*, el mexicano *Moisés Solana* piloteará una máquina *Cooper-BRM* del equipo oficial.

Inmediatamente después de clasificarse segundo en *Monza*, *Johnny Servoz-Gavin* voló a Francia y de allí a *Le Mans* para efectuar las últimas pruebas del *Matra V12* junto a su compatriota y amigo *Henry Pescarolo* con miras a las 24 Horas.

En Italia ya han buscado la forma de "justificar" el mentado segundo puesto perdido por *Jackie Ickx* en el Gran Premio de Italia. Sobre la columna del volante la *Ferrari* posee una palanca que acciona el alerón y sobre el tablero, pero a la misma altura está la perilla de la bomba de nafta... por lo que se des-

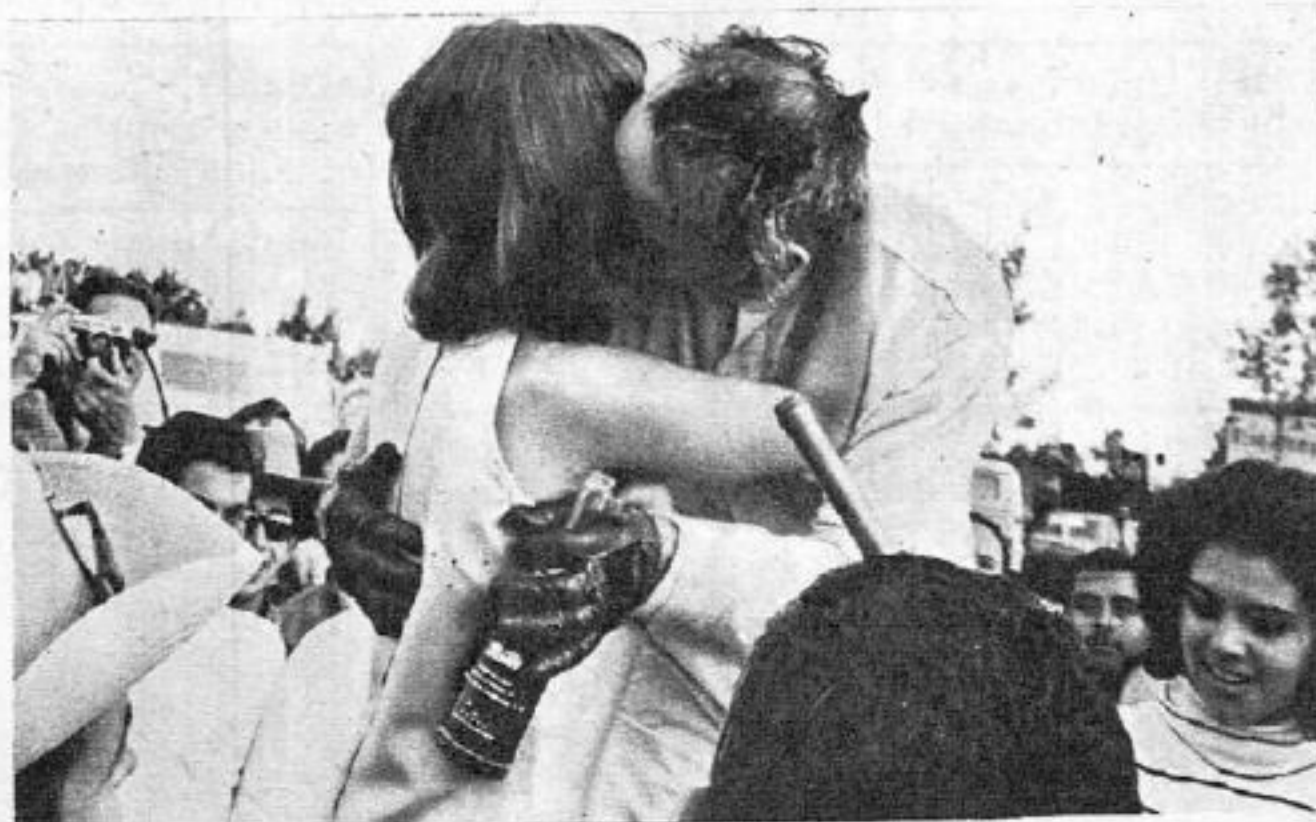
prende que *Ickx* en el apuro, cuando ya estaba sobre la misma línea de llegada accionó la perilla de la bomba en lugar de la palanca del alerón... Puede ser, dicen algunos, en tanto otros prefieren callar.

Nuevamente *Servoz-Gavin*. Luego de participar en el GP de USA como coequipier de *Stewart* se quedará en Estados Unidos ante la posibilidad de conducir un *McLaren M6A*, con motor *Chevrolet* que le confiará la *All Macrigan Racers* que preside *Dan Gurney* y *Carroll Shelby*. *Johnny* feliz y contento de participar en la *Copa Can-Am*.

A partir de 1975 los toques de las fórmulas internacionales serán para la F. 3: 1600 cm<sup>3</sup> y para la F. 2: 2000 cm<sup>3</sup>. Aún no se sabe cuál será el de F. 1, aunque sí se asegura que no quedará en tres litros de cilindrada.

*John Surtees* que está repartiendo su tiempo entre la *Copa Can-Am* y las carreras de F. 1, piensa participar en la *Tasmania* con un chasis *Lola* con motor *Ford* que estarán poniendo a punto en el taller de *Broadley*. Mientras tanto *John* sigue paseando a su esposa *Pat* con su nueva adquisición: un *Lamborghini Spada*... (?!?!). ¿Lindo auto, no? Cuando se le preguntó si correría en *Le Mans* dijo: "No... porque es una carrera que no me interesa mayormente. Es muy aburrida y sólo gana el que tiene un auto que resista el trajín de 24 horas de andar a fondo. Para mí es una carrera sin sentido...; además, el nuevo *Lola* no está listo y por consiguiente no dispongo de un auto lógico".

Estos son *John Surtees* y su esposa *Pat* aunque no se note mucho.



# TEMPORADA F2

## los seis argentinos

**37 periodistas eligieron seis pilotos para dos autos. De esta lista -Reutemann, Di Palma, Marincovich, Estéfano, Caldarella y Cacho Fangio- surgirán los dos que pilotarán los Tecno de YPF**

Los tranquilos comensales que el martes pasado a las diez de la noche sintonizaban el canal 7 en sus televisores, se habrán sentido conmovidos por las caras de 37 de éstos... (¿Cómo se llaman?...) ¡ah!, Periodistas Especializados. La razón que los reunía allí es muy fácil de explicar: el Club YPF, genial y eficiente organizador está en la búsqueda de dos pilotos para conducir otros tantos monoplazos de Fórmula 2 alquilados por la institución para la próxima Temporada Internacional.

Para ello, confiando en que la elección más acertada del grupo de postulantes a ocupar estos puestos, no podía provenir sino de la prensa especializada, se enviaron invitaciones y formularios a los diarios, revistas y audiciones radiales de la Capital. Las invitaciones iban dirigidas a un representante por cada uno de los medios, los formularios —para ser llenados a priori— solicitaban una lista de seis pilotos que luego sería leída delante del resto de los representantes. De todas las listas, y a manera de sufragio cantado, surgirían los seis más votados. Así fue como en la voz de Germán Sopena, PARABRISAS CORSA propuso su lista de candidatos. En un principio la Redacción presentó a los lectores seis nombres que no fueron los pedidos ante las cámaras. Eso se debe a que Vianini, Gradassi y Cupeiro

entonces estaban sin auto. Cuando realizó la votación Cupeiro y Vianini contaban con sus maquinitas propias. Gradassi estaba tratando con la gobernación de Córdoba la financiación de algo parecido. En consecuencia, reemplazamos en nuestra lista los nombres de Vianini, Gradassi y Cupeiro por Marincovich, Di Palma y "Cacho" Fangio. Marincovich y Di Palma no habrían sido considerados en un principio ya que habían viajado a Europa para probar dos coches oficiales de Ferrari. Pero no tuvieron la oportunidad y se vieron dispuestos a recibir colaboración.

Finalmente, terminadas de leer las listas, resultaron electos los siguientes pilotos: Carlos Reutemann y Luis Di Palma, quienes obtuvieron 37 votos, el número más alto. Luego siguieron Carlos Marincovich con 32 votos, Eusebio Caldarella con 25, Nasif Estéfano con 24, "Cacho" Fangio con 22. Siguió en el orden Héctor Luis Gradassi y Oscar Mauricio Franco. La lista ganadora es exactamente la presentada por PARABRISAS CORSA.

Estos pilotos electos conducirán en una selección final dos Brabham en el Autódromo Municipal. Cumplidas cinco vueltas y de los mejores tiempos resultantes quedarán elegidos la pareja que representará al club organizador en este gran acontecimiento.

*si yo fuera hombre...*



*... usaría todos los productos*

### MORWIN

SUCURSALES:

ROSARIO  
Córdoba 836 - T. E. 43427/44198

CORDOBA  
Rivera Indarte 428 - T. E. 20871

MENDOZA Luzuriaga 414 - T. E. 47068  
y CONCESIONARIOS

TALLERES METALURGICOS MORWIN S. A. VIAMONTE 1546 • T. E. 46-1027/7592/9061 • BUENOS AIRES

# QUIEN ES

# QUIEN EN F.1



# INVESTIGA

¿El ex-presidente Illia está detrás de la rebelión radical contra Balbin? ¿Hasta qué punto esta actitud de la "generación intermedia" significa el sí a la Revolución de Onganía?

## REVELA

El destino militar de América, a través de los entretelones de la reunión de Comandantes de Ejércitos Americanos, en la cual Argentina defenderá la tesis del desarrollo para la seguridad.

## COMPRUEBA

Que la rebelión Checa no ha terminado. Una profunda compulsión en círculos oficiales y gente del pueblo levanta un candente testimonio sobre el punto en que se encuentra el levantamiento de Praga.

## ADELANTA

La Argentina es un Centro Científico mundial. Los más importantes hombres de ciencia, se reúnen en nuestro país para tratar el problema del trasplante y la inmunología. Un análisis para que usted esté al día de las novedades que tocan a su salud...

*Todo esto y mucho más de la actualidad nacional y extranjera léalo en Revista*

# PANORAMA SEMANTAL

Cómprela para estar al día toda la semana

# PREPARADORES: ¿E

## ORESTE BERTA

*Bien, gracias.* Angustiosamente inquieto. Encontrarlo resultó el mismo triunfo de siempre. Durante la semana venía para Buenos Aires trayendo el coche de Eduardo Copello, el Torino-Berta Mk. III. El de Nasif Estéfano, que será igual al de su coequiper, continúa en reconstrucción.

A la carrera de Allen no fue. Estaba



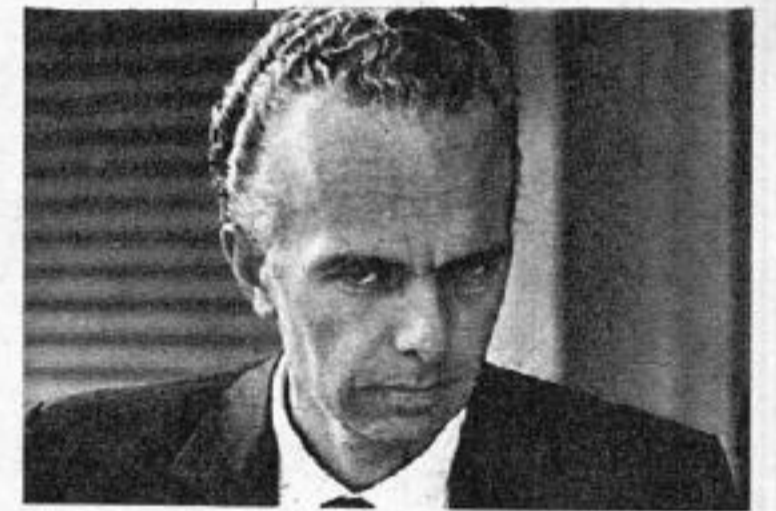
experimentando y desarrollando nuevos múltiples de admisión y de escape para los remozados TC, crédito vitalicio de IKA Renault. Por fin, el trabajo terminado incluía un múltiple de admisión que soporta tres carburadores Weber verticales de 48 mm de garganta; el múltiple de escape similar al que utiliza el Cooper Tornado, ése de los tubos con raras curvaturas y dos trombones a la salida. La trompa se ha hecho en

## INGENIERO JOSEPH

*Enigmático.* Días atrás el rumor de su pasaje a la fábrica de Pacheco superó la barrera del rumor para convertirse en vox populi. Su amplia experiencia con motores V8 es muy lógico que fuera aprovechada por una fábrica en busca de "el toque mágico". Sin embargo, para encontrarlo fuimos una vez más a su reducto en General Motors.

Recién había sacado del banco de pruebas el motor del coche de Bordeu. Se midieron 285 HP y "no creo que ningún motor supere los 300 HP; los Ford andaban en Allen un poquito más; pero con el coche de Galbato aerodinámicamente similar al de Bordeu están muy parejos".

"Por una razón, llámeme «h», no atenderé más el coche de Pairetti", continuó Joseph. La razón "h" sin lugar a



## BAMSE

*Ingenioso.* Gran talento mecánico. Perseguido por la mala suerte, Bamse Knudsen espera su gran oportunidad. En cierta ocasión nos decían que éste era el hombre que trabajando oficialmente para Ford podría haberle dado a la marca lo que durante tantos meses viene necesitando: triunfos.

Sin embargo, la oportunidad desde arriba nunca llegó. Preparador particular, hoy tiene en sus manos el coche con el que en Allen, día de su debut, Carlos Destéfano logró con tranquilidad (léase relación final 3,54 cuando se necesitaba la 3,31; léase rodado más chico del que se debería haber usado; léase una ráfaga pasajera y maldita de viento en contra justo en el mo-

mento de la corrida) el segundo tiempo para la largada.

En el taller de Vicente López descansa ahora el motor Ford con inyectores. Está esperando que le pongan las tapas nuevas; lo que le dará la relación de compresión definitiva: 12,5:1. Hasta aquí la relación era de 9:1. Se ha puesto el motor en el banco a ver si existe alguna merma de potencia,

## HERMANOS BELLAVIGNA

*Pioneros.* No cabe duda que ellos fueron los primeros que hicieron caminar fuerte al chivo. Cuando todavía se llamaba 230" la mejor posibilidad del 6 cilindros. Pero resulta que estos pioneros se renuevan constantemente. Claro, cuando hay que renovarse; cuando se impone el cambio.

Andrea Vianini se fue a comprar un

coche de Fórmula 2 a Europa un lunes, hará de esto ocho días. Y el martes, al día siguiente, los hermanos Bellavigna concretaron un convenio con Chrysler. En ese momento "La Garrafa" cambió de marca. Andrea todavía no sabe nada. Aunque sabía que sus preparadores estaban en tratativas con esa fábrica. Volverá el 7 u 8 de octubre y en la opinión de los Bellavigna, sí entiende que las posibilidades

de seguir siendo ganador con el nuevo motor son las mismas, Andrea cambiará de camiseta.

Ahora están trabajando fuerte en el desarrollo del motor que eventual y oportunamente colocarán en el amarillento (no por viejo) prototipo. El tiempo estimado por ellos para la finalización del motor se calcula en un mes, un mes y medio. Hasta entonces el coche estará archivado en el taller de

## INGENIERO MIKULAN

*Esperanza Ford.* Apagado, muy pocos lo conocen. Pero allá, en un rincón de la planta de Pacheco, el ingeniero Mikulán sobrelleva en silencio la responsabilidad de dar a la marca nuevamente ganadores.

Actualmente trabaja en los dos Falcon angostados F-100: el de Reutemann



y el de Galbato. El de este último sólo ha sido desarmado luego del triunfo de Allen para hacer el chequeo general y el armado a "0" para el Autódromo. En cambio en el coche de Reutemann se están volcando todos los esfuerzos del equipo de fábrica.

Cualquier señor de la calle sabe que el terrible problema de los actuales Falcon F-100 es la tenida y, sobre todo,



# N QUE ESTAN ?

En una de esas desaparecen de circulación. Y nadie sabe dónde están. Lo que ocurre es que en sus recónditos laboratorios exterminan las horas, en pos de la aplicación de ideas (propias y ajenas), buscando mejores performances para sus bienamadas máquinas.

por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

base a los moldes diseñados por Crespi para sus Torino TC, parte del dibujo delantero será muy parecido y construido en plástico. El peso total en orden de largada apenas llega a los 980 kg (cargado con nafta, aceite, etc.).

Llegaría el martes, pero no llegó. Por fin, el miércoles fue para el Autódromo con el nuevo vehículo. Con poca suerte; apenas llegaron a dar los primeros cuando el embrague determinó

el primer fracaso y el descendiente de la Liebre II tuvo que dormir en el garaje del Parque Almirante Brown. El jueves llegó con un sol fuera de lo común, Berta más inquieto aún y una mañana satisfecha de pruebas. Giraron en 1m45s. "Por fin podremos volver a los tiempos que hacíamos cuatro meses atrás" terminó diciendo Berta. El final de otro principio había llegado

esa mañana. Un principio sin descanso, lleno de movimiento y esperanzas necesarias. Concretado en una forma celeste, más que celeste, azul con evocaciones a Louis Chiron y "Le Patron". Sin propagandas, y círculos blancos esperando los números que el domingo cerrarán esta reciente porción de la pizza enorme y activa que es la vida tan vital de Oreste Berta.

dudas, son los famosos problemas internos de y con General Motors. Se atenderá simultáneamente el coche de "Cacho" Fangio, en el que se está trabajando. Su propósito inmediato es aumentar la eficiencia volumétrica en los motores de "alta performance", denominación que prefiere la fábrica a la de motores de carrera. Suspira por los carburadores horizontales de 58 mm de garganta que utiliza Froilán

González en el Chevy, lo que sería la gran ventaja para sus coches.

Esperando las decisiones del Reglamento, ya tiene en su mesa los dibujos de un auto nuevo para Bordeu. Llevará, si es posible, un piso Chevrolet y casco totalmente diseñado por él. El equipo trabaja intensamente, en el taller particular frente a la planta GM de San Martín. Fuera de horas de trabajo —(¿teóricamente?)— se prepa-

ran motores, chasis y nuevas soluciones absolutas.

Por último preguntamos: ¿Qué hay de cierto sobre la oferta de Ford? "Se me hizo una propuesta —respondió Joseph— pero prefiero seguir trabajando en General Motors mientras pueda seguir haciéndolo en paz. De no ser así, creo que no me importaría cambiar de marca."

y entonces pasar a modificarle, inmediatamente la entrada de inyectores aumentada, de 50 mm a 60 mm.

Si en el banco se habían logrado 300 HP, cuando todos estos trabajos estén terminados, la potencia habrá sido incrementada agresivamente.

También hay motores Fiat desparrramados por allí. Bamse trabaja en una leva nueva que con poca tensión de

resortes, alcanza en el dinamómetro los 120 HP con facilidad. Se trabaja en un motor Fiat Anexo "J" que irá a Río Gallegos. Se estudia el cambio de suspensión trasera para el "Huevo Duro" de Carlos Estéfano-Marques-Carril-Galizio. Se pondrán espirales y se modificará el centro de roldo.

Bamse, trabajando fuerte, espera su oportunidad.



San Martín. Se lograrán —decía Rinaldo Bellavigna— 300 HP en el banco. Aproximadamente. ¿El motivo del cambio de marca? "Muy sencillo —continuó— por intermedio de la Comisión de Concesionarios, la fábrica nos ofreció poner a nuestra disposición la planta de San Justo. Podremos utilizar el banco de pruebas, nos harán las piezas que encarguemos y dispondremos de los motores que creamos conveniente

para lograr las performances requeridas." Conociendo la política "de planta" que se aplica en GM, es fácil entender la elección de los Bellavigna.

En eso están ellos hoy. ¿Planes? Construir un prototipo para poner el motor 3 litros de la marca adoptada. Motor chico, carrera corta, grandes posibilidades a través del lente optimista de estos hermanos que siguen caminando para adelante.

el puente trasero. Los centros de roldo están muy altos; las ruedas posteriores zapatean en los frenajes; virando fuerte, una de las ruedas motrices tiende a quedar en el aire.

La idea sobre la cual está trabajando Mikulán en este momento es la de alojar la suspensión del Galaxie en el puente del Falcon. Lógicamente, adaptando la geometría para las carreras.

Mikulán confía en los espirales que seguramente solucionarán, por fin, muchos de los problemas que ponen a los del óvalo azul en desventaja.

Los trabajos se están haciendo con profundidad. El desarrollo se ha dibujado previamente pensando en poner a disposición de los compradores de Mini-Falcon los planos de la mejora de suspensión. Oportunamente, y una

vez probada la modifica en carrera, se publicarán los dibujos para posibilitar a todos los preparadores y constructores.

También se está buscando llevar el torque más abajo en revoluciones. Considerando el calendario TC que ha programado para lo que resta de la temporada sólo carreras en autódromos, donde contar con una buena salida es tan importante.

# FROILAN GONZALEZ

# RETORNO DE EUROPA

**Buenos Aires - Módena-  
Buenos Aires. El trayecto  
cumplido por el trío  
Froilán González, Di Palma y  
Marincovich y las conclusiones  
que nos cuenta Froilán.  
Di Palma y Marincovich no  
pudieron probar autos de la F2**



Dois días después que arribaron Di Palma y Marincovich llegó a Ezeiza proveniente de los mismos lugares, José Froilán González. El "padre espiritual" del fugaz viaje de los dos arceñefios no tuvo tiempo de llegar a Allen para ver a su Chevy en acción —más veloz que nunca— y recién el martes siguiente se reencontró con Marincovich, Bernardo Pérez y el auto que marcó el record de vuelta en el valle a un ritmo escalofriante.

Froilán quería enterarse de las novedades locales y nosotros de las que él podía traer de allá. De tal forma que a la manera de un partido de ping-pong la conversación saltaba constantemente la red entre las 6.400 vueltas que llegó a tirar el Chevy III en las rectas sureñas (prácticamente 271 km/h) y el profesionalismo europeo o entre los saludos que por intermedio de Froilán le enviaba gente de Italia a Bernardo Pérez y la forma impresionante en que Marincovich pasaba gente en Allen.

Pero lo interesante era saber lo que había pasado en Italia. Lamentablemente ni Luis Di Palma ni Carlos Marincovich pudieron subir a ningún auto de fórmula ni siquiera para dar una vuelta a paso de hombre. Froilán nos explicaba por qué: "No se podía esperar que nos prestaran un auto. Hay que saber lo que es Europa para darse cuenta que es una utopía pensar tan sólo en que Ferrari les podía dejar probar a los muchachos. Nosotros fuimos a ver, nada más." En realidad Parabrisas CORSA recuerda que hace tres semanas el objetivo declarado era poder girar en un Fórmula dos e incluso no se desmintió la posibilidad, o más que todo, deseo, de correr alguna carrera de F. 2.

—"Pero imaginate que Ferrari no le va a dar un auto a cualquiera simplemente porque tiene ganas de probarlo. Hay mucha gente de todo el mundo que quisiera hacerlo y por otro lado a Ferrari se le han roto muchos autos en los últimos tiempos. Para subírte y probar un auto de Ferrari, tanto un F. 1 como un F. 2, tenés que asegurarte vos como primera medida, luego asegurar el auto y depositar además un millón de pesos como garantía. Recién entonces podés «probar» un auto."

Es famosa la fama de "Sésamo" que tiene Fangio en Europa; pero si todas las puertas de Europa se abren al quintuple, hay un lugar donde se supone que Froilán González posee mayor influencia y ése es Ferrari. Si ni aun así pudo conseguir que Di Palma o Marincovich pudieran manejar un F. 2 no cabe duda que don Enzo Ferrari responde a su fama de inflexible.

Con respecto a Fangio, Froilán González fue muy explícito: "Les aseguro

que esta temporada se hace por la intervención de Fangio. Si Juan Manuel no se ocupa personalmente moviéndose por toda Europa esta temporada estaba destinada al fracaso porque nadie se mueve con contratos que no estén fechados por lo menos a 90 ó 180 días. Y mucho menos cuando estamos a quince mil kilómetros de distancia. Prácticamente todo lo consiguió Fangio. Y aún así Ferrari, por ejemplo, estaba ya comprometida con Tasmania para enero y febrero del año que viene y es un gran trastorno para ellos venir hasta la Argentina. Vean esta carta". Vimos entonces, ante nada, la firma esbozada en tinta verde que decía Ferrari, y debajo del "Caro Froilán" la explicación de don Enzo sobre su dificultad para venir a la Argentina por la proximidad de la Copa Tasmania y por la cual se desprende que no es seguro que vinieran Chris Amon y Jackie Ickx como se preveía sino Brian Redman, Ernesto Brambilla y posiblemente Peter Revson. Entre paréntesis, Froilán puso una cara muy dubitativa cuando mencionó significativamente que Chris Amon no estaba muy seguro en Ferrari.

—"Lo que pasa es que diciembre es un mes muy embromado para organizar cualquier cosa de este tipo porque acaba de finalizar la temporada europea y casi todos los pilotos quieren tomarse algunos días de descanso antes de la primera carrera del año —el G. P. de Sudáfrica— y de viajar a Oceanía para la carrera de Tasmania."

—"Claro que Europa es el profesionalismo total. Nadie mueve un dedo hasta que no tiene el dinero que pidió en el bolsillo. Acá, que estamos en un profesionalismo incipiente, no sabemos todavía lo que es Europa. Y aquí, poco a poco, llegaremos a eso. Yo no sé si lo veré, pero va a llegar." Estimamos que no sólo llegará sino que, por supuesto, Froilán lo verá también.

—"Y de los pilotos argentinos no quiero hacer nombres de quien tiene que manejar los autos o quien no, pero no creo que haya seis pilotos como para ponerse a la par de los europeos. Sí, he visto cada uno entre los muchos que se propugnaban..., pero mejor no quiero hablar de eso."

La temporada y sus problemas quedaron atrás junto con Europa y Froilán González prefirió seguir escuchando de boca de Bernardo Pérez las bondades demostradas por su Chevy III en la carrera de Allen. Y sólo se volvió a hablar del viaje cuando Froilán se enteró que Di Palma no había traído fierros de Europa. "Qué lástima que no se avivó. Se traía unos carburadores y se ganaba el viaje". Ya que no habían podido andar en los Fórmula 2



# CON EL PINCEL EN LA MANO

13ª NOTA

**En esta última nota nos introducimos en el mundo del color. Algunos consejos para iniciarse en esa técnica que da tanta vida al diseño o a las ilustraciones automovilísticas. La ausencia de tonos intermedios como solución al aprendizaje**

Por HECTOR L. BERGANDI

Parece mentira, ¿no? . . . Uno protesta y protesta como un beduino en la niebla, rezonga y reniega hasta descoserse por los apurones, por las fechas de entrega de las lecciones a la dirección de la revista — que nos picanean para que terminemos las cosas con el tiempo justo—, por lo difícil que resulta ser maestro cuando no se es maestro, y por mil macanas más, y cuando menos se da cuenta, uno se encuentra con que está dando fin a un ciclo que recién al terminarse se hace sentir. Y es así como uno se da cuenta, aunque sea en otra escala un poco más fría e impersonal, qué sienten los maestros cuando llega el 30 de noviembre y tienen que separarse de sus alumnos. Se siente cariño por lo hecho, y no porque lo hecho

sea nada del otro mundo, sino casualmente porque está plagado de errores, de fallas de orden didáctico, de falta de explicaciones verdaderamente explícitas, porque rebosa de errores, como todo lo humano, pero que por humano está cargado de calor, de deseos de servir para algo; repleto de inquietudes que ojalá hayan permitido al novicio un aprendizaje menos arduo y más acompañado, y al iniciado la satisfacción de algunas de sus tantas curiosidades.

Hoy, en este último día de clases, vamos a intentar presentarle un breve panorama sobre color.

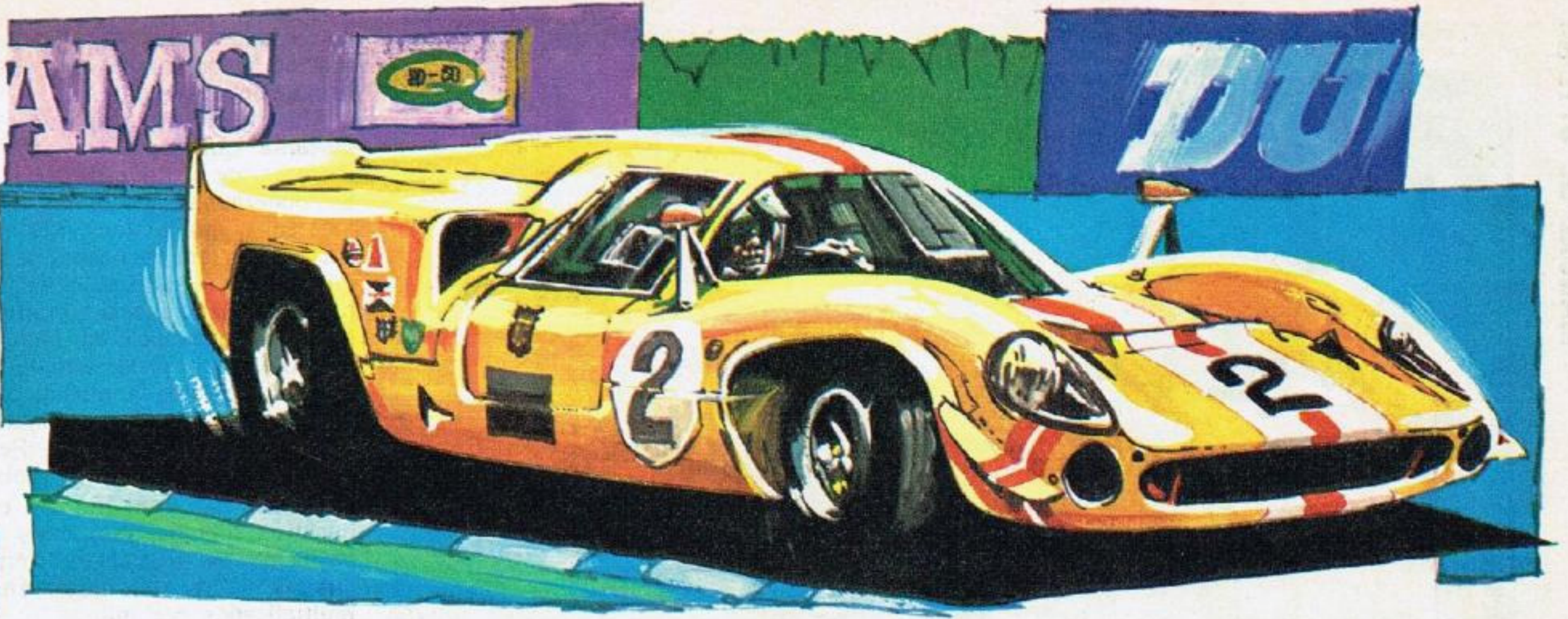
Color. Si para todos los hombres del mundo el color —que no es otra cosa que el sentido de la vista en toda su esencia— es el regalo

CORTAR POR LA LÍNEA DE PUNTOS

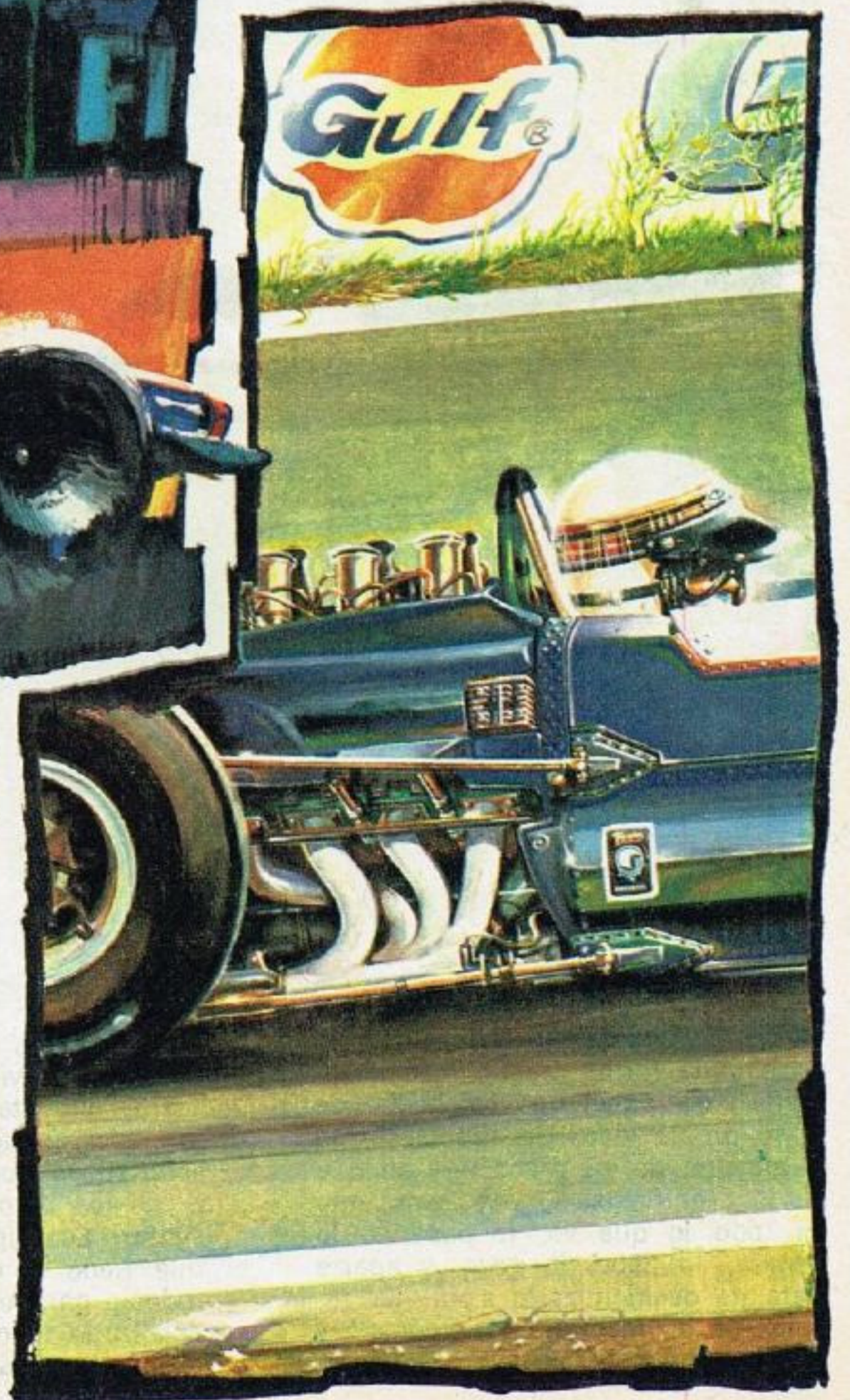
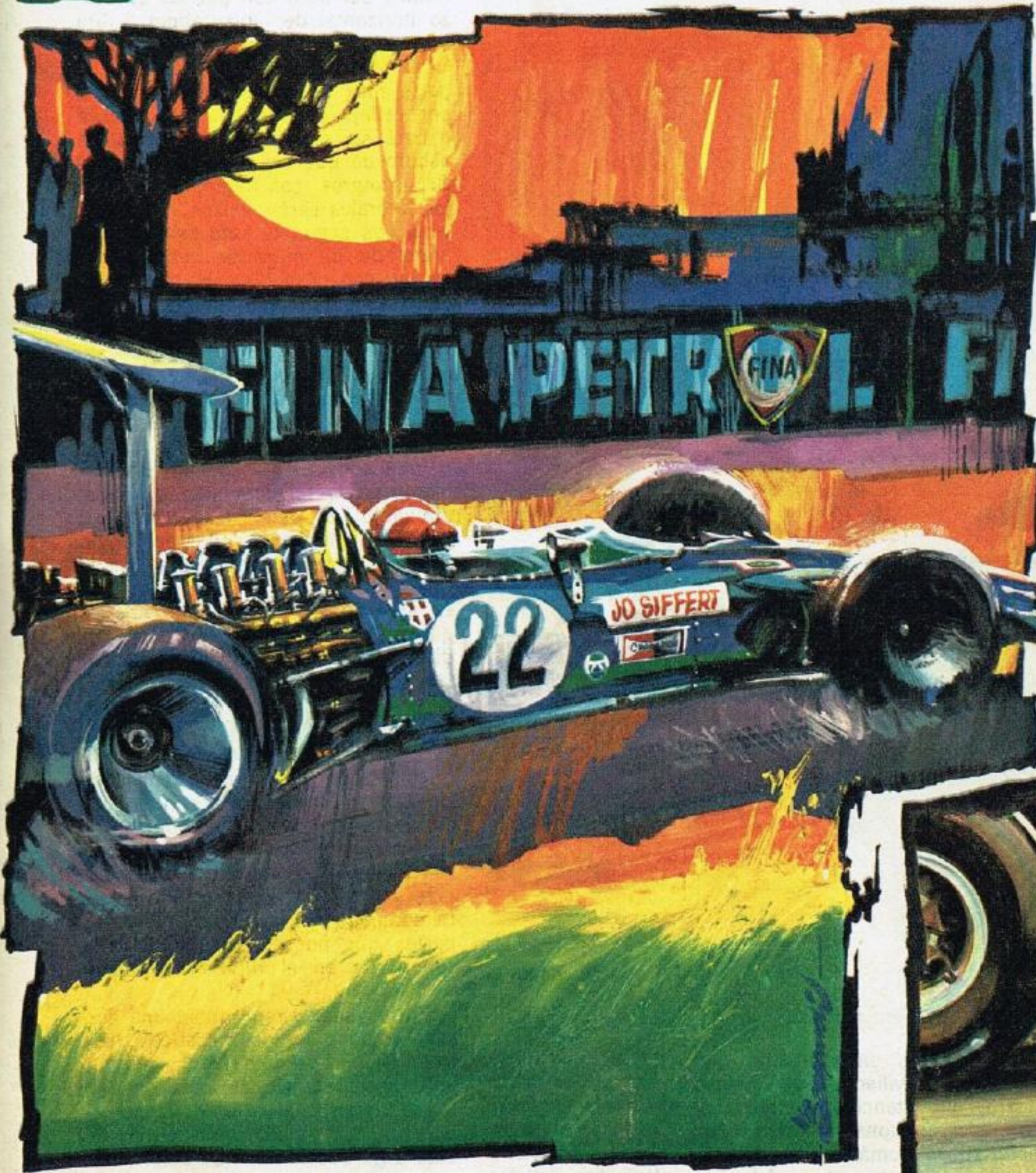


**marca su nivel!**  
el cigarrillo de  
los mejores momentos

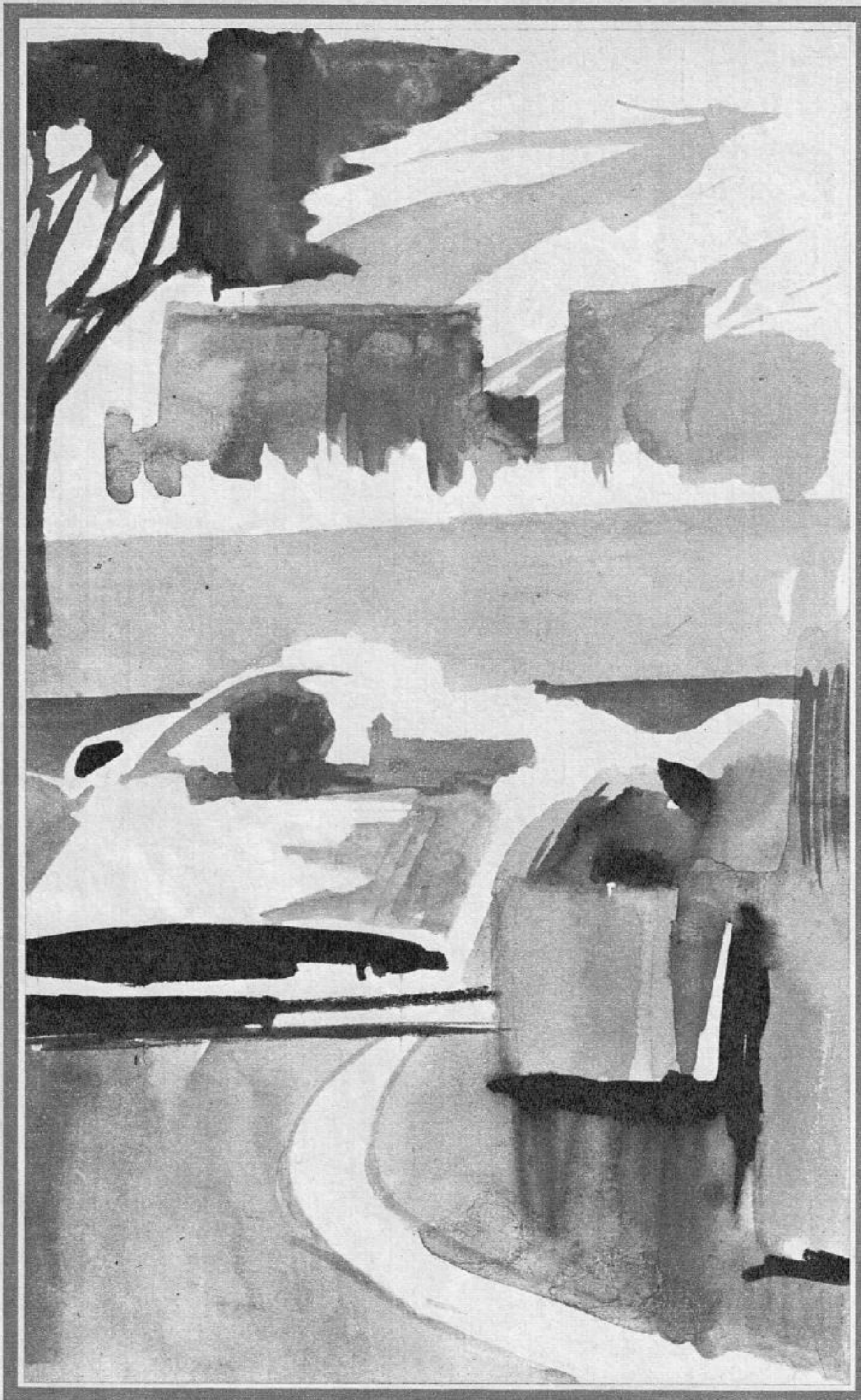




El dibujo de arriba es un ejemplo en color de las explicaciones que figuran en el texto y se amplían en los explicativos de blanco y negro. Abajo, lo que se puede hacer cuando la práctica se toma como deber.



En lo posible, hay que tratar de no "casarse" con un sistema que nos resulta cómodo. La diferencia del uso de los colores salta a la vista con respecto al dibujo de arriba, y eso se debe al abandono del negro como color auxiliar. Cuando menos uso se haga del negro, más van a lucir los colores.



máspreciado de la Naturaleza, lo es en una forma mucho más acentuada para aquel que ha hecho de él su propia vida. Un dibujante, en la mayoría de los casos —y aunque no lo manifieste—, vive pendiente de todo lo que ve, lo observa, lo admira, lo bebe, lo goza, y aparte trata de desmenuzarlo a fin de retener en su memoria los "cómo" y los "porqué" de los colores que ve.

Con más razón, un dibujante que vive del automovilismo o que piensa dedicarle una atención preferencial, debe observar constantemente las características cromáticas de los "sujetos" —los autos— que debe representar. Ese tipo de dibujante es el que tiene la responsabilidad de reproducir para un público también especializado todo lo que hace a la parte más hermosa del diseño de un

**Esta es la forma en que se deben distribuir los colores de fondo sobre los trazos iniciales a lápiz. Los distintos tonos de gris representan color.**

automóvil, o lo que es más, la vibración incomparable del automovilismo de competición.

Mucha gente piensa que más importante que los colores, en las carreras, es el ruido de los motores. Sin ponernos en disidentes, quisiéramos saber qué gustaría más al público: una carrera de coches a turbina, que corren a altísimas velocidades pero en silencio casi absoluto, pintados de todos colores, bajo un sol radiante y un cielo diáfano, o una carrera de autos a pistón, bien bochincheros, pero todos pintados de gris, en un día nublado. Personalmente, prefiero la primera opción.

Cuando se trata de dar color a nuestros dibujos, chocamos con el problema de nuestras primeras charlas sobre valorización, pero multiplicados por mil.

Si antes nos bastaba con representar los reflejos en las chapas laterales del auto con apenas un trazo horizontal de lápiz, ahora habrá que aplicar una pincelada de color. Y si el color del auto es azul, la parte más clara deberá ser celeste por reflejo del cielo, la más oscura deberá ser pintada con el azul más oscuro de que se disponga. Los reflejos negros, con negro, y los reflejos laterales serán rojizos, verdosos, violáceos según el auto esté situado cerca de un muro de ladrillos, un campo con césped o un charco de agua. Por otra parte se deberá cuidar mucho la forma que se le dan a los reflejos, porque si no puede suceder que un dibujo que fue pintado con todo tipo de prolijidades y cuidados, presente un aspecto deficiente, como si el auto estuviera picado o abollado. Esto depende directamente de la técnica que emplee el dibujante. Si éste, llevado por su deseo de reproducir fielmente un auto lo colma de detalles y copia todos los brillos y reflejos que ve en el original, lo más probable es que al pasar al papel pierda su tridimensionalidad (... ¿existe esta palabra?) y se transforme en un artefacto duro, frío, inexpresivo y defectuoso.

Estos defectos son fácilmente identificables en los dibujos realizados en base a fotografías, aun en los dibujos de aquellos que dominando la técnica de la pintura, no saben seleccionar una foto adecuada, o sin más remedio que utilizar una foto defectuosa, no sabe reformar las partes que por experiencia debería saber que en el dibujo no lucirán bien.

Entre pintar y reproducir, una persona con inquietudes artísticas debe tratar siempre de PINTAR, y aunque parezca paradójico se puede reproducir pintando, pero eso sucede solamente cuando uno pone en su dibujo algo que le dicta su inspiración y que aporte algo más a su dibujo.

Cuando uno tiene, en cambio, la inquietud de la reproducción perfecta, no es explicable que esté leyendo estas líneas. En lugar de arruinarse la vista estudiando todas

estas cosas, es preferible no perder más tiempo y agarrar para el lado de Griensu, comprarse una Nikon F con "tele" y "angular" en unas se-cientos cincuenta lucas y suscri-birse a "Popular Photography".

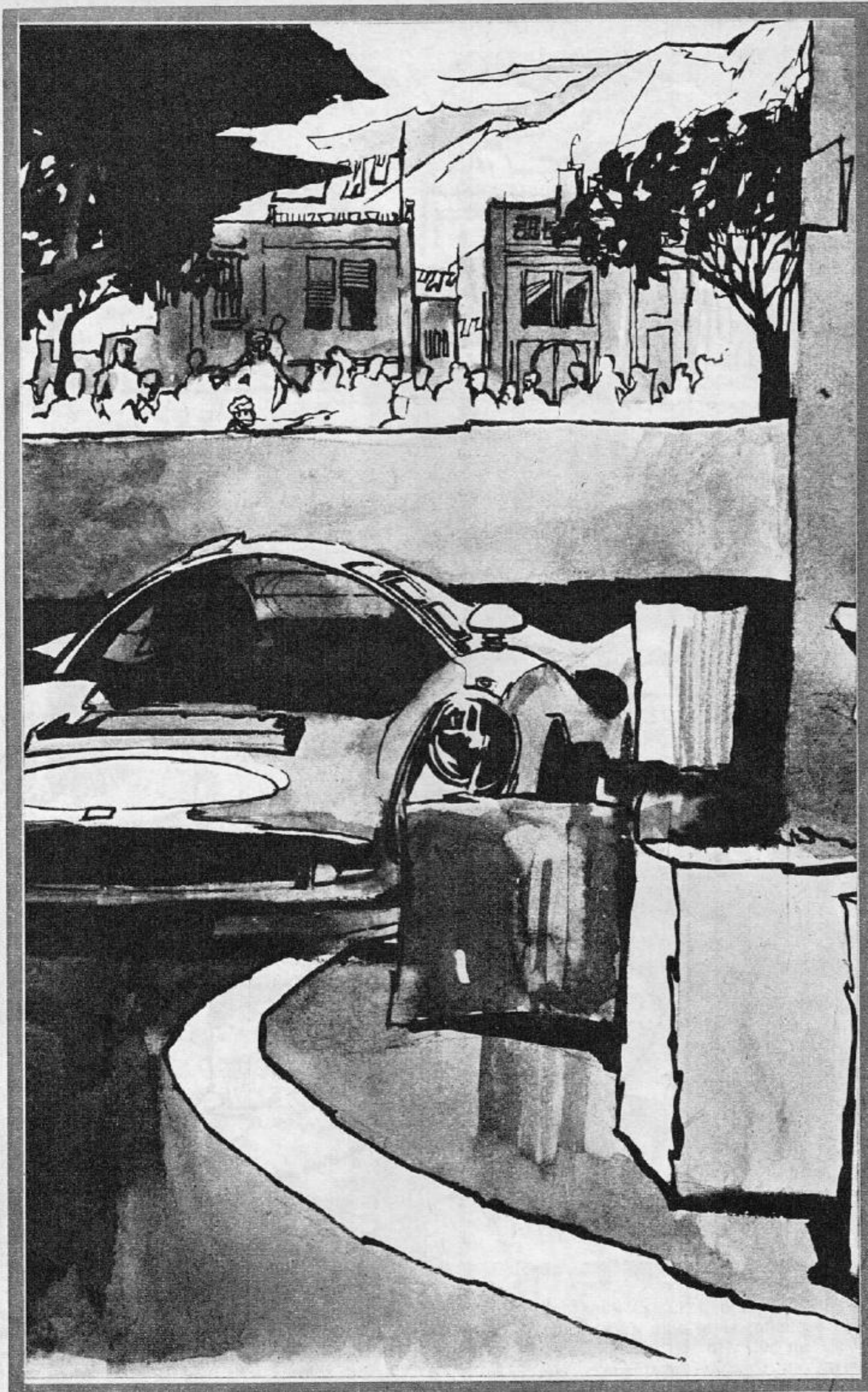
Al principio, la persona poco ha-bituada a pintar encuentra una serie de problemas comprensibles, pero no por eso se debe pensar que no son eliminables. Casi siempre em-pieza por terminar el dibujo a lápiz que le servirá de base, pero cuando se ve en el problema de aplicar pin-tura, no hace otra cosa que tapar todo lo que hizo, obteniendo como resultado un emplastro bastante amorfo, agravado por la suciedad de la pintura, que perdió la pureza de su color al fabricar barro con el grafito de abajo.

Aunque no es lo recomendado por las academias especializadas en la enseñanza de las Beautiful Artes, se me ocurre que la manera apropiada de empezar a jugar con los colores es la que se deduce de observar el dibujo superior de la página de co-lor "ad hoc" que acompaña esta nota.

En ella se ve un Lola, y es posible que haya notado una característica poco habitual en los dibujos de ilus-tración de revistas, pero muy vistosa y fácil de realizar. Se trata de la ausencia de colores intermedios. Con esto queremos decir que donde co-rresponde verde hay un plano verde puro, sin variación de tonos de ver-de. Donde hay celeste, celeste. Don-de hay violeta, violeta.

Proceda a dibujar muy esquemáti-camente el auto que tiene en men-te, utilizando un lápiz de mina no muy blanda —para este tipo de tra-bajos es conveniente disponer de lápices de graduación HB, témperas de calidad corrientes, marca Eureka, Alba o Pelikan, y cartones forrados en canson blanco (en venta en cual-quier pinturería artística en no más de cien "mangos" la hoja), o en su defecto cualquier papel, ni muy satinado ni muy absorbente, que tenga como característica elemental resistir la humedad de la pintura sin arrugarse o arquearse. Los mejores que se pueden conseguir en plaza para este fin son los papeles ale-manes Schöeller (tipo Durex o Parole), pero resultan más costosos que el cartón montado, y no tan cómo-dos para trabajar—.

Al realizar el dibujo trate de no hacer más detalles que los necesarios para delimitar las zonas de co-lor, y luego con un pincel que no sea tan grande como para realizar un trabajo demasiado "pesado" ni tan chico como para que se vuelva mono dando fondos, proceda a pin-tar estos últimos, cada uno con el color que supone adecuado. Deje secar bien, vaya a la cocina, tómesese unos amarguitos, que cuando vuelva va a ver que la témpera no pre-senta vestigios de humedad y ya se puede volver a trabajar cómodo y sin hacer cochinas. Prepare témpera negra bien fluida —pero

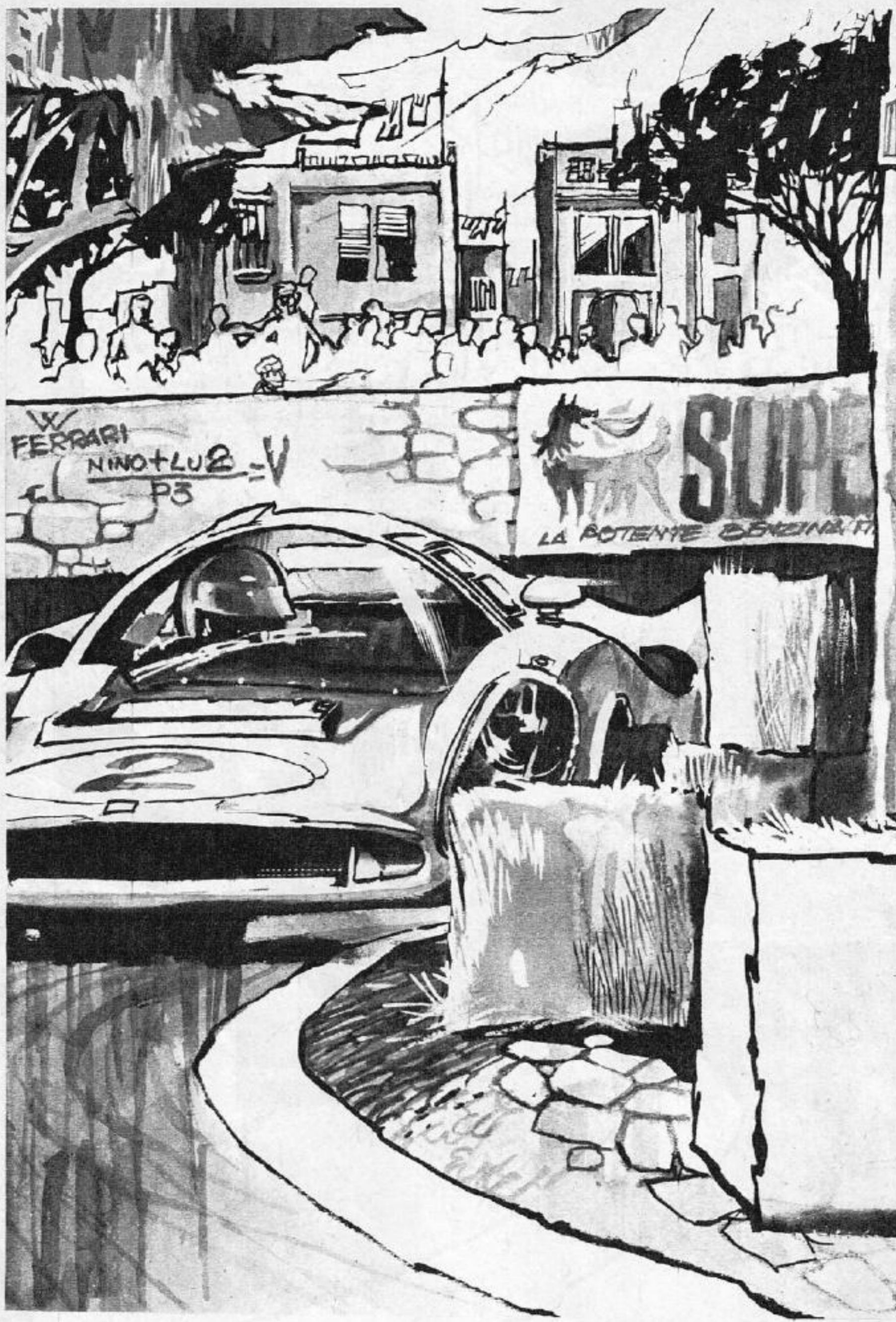


Sobre el color ya aplicado y seco, se delinean las formas a pincel, como si se tratara de un dibujo a lápiz, utilizando témpera negra en lugar de tinta.

no aguachenta— para usar a ma-nera de tinta —nunca use tinta chi-na para estos casos porque al se-car sobre la témpera se cuarteaa— y proceda a dibujar con el pincel sobre los fondos de color de la mis-ma manera en que lo hubiera he-cho con un lápiz en un dibujo en blanco y negro. Y si no confía en sus habilidades, puede ayudarse con unas suavísimas líneas auxiliares en

lápiz para no pitar; acá le guarda-mos el secreto.

Suponiendo que esto le ha salido bien —que le tiene que salir, y si no empiece de nuevo, qué tanto embro-mar— vuelva a preparar color y dé terminación a su obra, pintando con tonos claros y oscuros las sombras y los brillos del auto solamente —el fondo puede dejarlo así, no más— como lo hubiera hecho en el caso



de un bosquejo a lápiz. Para ser más explícito, si el auto es amarillo como en el caso del ejemplo, las partes en sombra deberán ser cubiertas por una mezcla de amarillo y naranja, las partes iluminadas por amarillo puro, tal como sale del pomo, y los brillos por una mezcla de amarillo y blanco. Luego la costumbre —o mejor dicho el oficio— le hará deducir si los reflejos de sombra serán verdosos por la proximidad de manchas de vegetación, o de otros tonos según los escenarios y las circunstancias. Este método que acabo de proponerle sería muy criticado si cayera en manos de

un profesional de la enseñanza artística, pero tiende —eso pretende, al menos— a lograr que Ud. se familiarice con los colores y su administración en una forma más acelerada que en una escuela, a la que sin duda Ud. concurriría si dispusiera del tiempo o los medios necesarios.

En la misma página de color Ud. encontrará otros dos dibujos. Uno de ellos, en el que figura un Lotus doblando con un fondo de cielo rojizo, es el ejemplo de lo que Ud. debe intentar hacer, perfeccionando el método explicado anteriormente. A medida que se vaya poniendo

Y por último se trabaja con color con un poquito más de delicadeza, para hacer resaltar algunos detalles que den vida y carácter a su dibujo.

práctico, debe procurar eliminar de sus trabajos el delineado en negro, reemplazándolo por el uso de los colores combinados en una forma menos primaria. Requeriría mucho tiempo y escaparía de nuestros propósitos la explicación de la realización de los fondos, que no es ni más ni menos que pintura de paisajes. Si no encuentra el complemento de estas lecciones que le allanen el camino a la pintura de paisajes, es conveniente que procure simplificar los fondos de sus dibujos en la forma que sugiere la ilustración mencionada. En ella el cielo tiene una tonalidad bastante antojadiza, pero si se elige con buen gusto "viste" al dibujo aunque carezca de asideros lógicos.

Trate de combinar bien los colores vivos. Por razones de base fundamentada que aquí sería difícil explicar extensamente, el azul combina bien con el naranja, el amarillo con el violeta y el rojo con el verde. Cuando uno de ellos sea muy puro, trate que el otro esté atenuado con la mezcla de blanco u otro color, y logrará no sólo más armonía, sino que los colores no se "mareen".

La última ilustración, fragmento de un trabajo aparecido en CORSA hace unos meses, es una muestra de lo que se puede hacer cuando la intención es reproducir con cierta fidelidad un modelo dado, resguardado el espíritu pictórico del trabajo. No es fácil de realizar de buenas a primera, ni tiene sentido tratar de llegar a estos resultados en poco tiempo, pero eso no quiere decir que si se lo propone, lo llegue a hacer en cualquier momento. Todo esto ya depende absolutamente de usted.

Y se termina el espacio. Y se terminan las clases. Y llega el momento de dejarse de recomendaciones y "palos", que de eso ya recibió bastante en el transcurso de la parte de este manual que estuvo bajo mi responsabilidad. Astiz era mejor tipo, ¿no?... Educadito, correcto, amable. ¡Qué le vamos a hacer! Si se pasó alguna palabra nada académica en las páginas que me tocó escribir, no se la tome muy a pecho y sepa disculparla, al menos como pago a lo poco que pueda haber aprendido después de seguir este cursillo durante todas estas semanas. Lo único que sería bueno que sepa, es que los responsables de este Manual de Styling esperamos de todo corazón que, si bien con nuestro trabajo no podrá llegar mucho más allá que al título honorífico de "Buen Dibujante Aficionado", por lo menos de estas primeras enseñanzas nazcan inquietudes, esas inquietudes no desfallezcan y conduzcan al constante perfeccionamiento, que el perfeccionamiento descubra talentos, y los talentos nos brinden algún día lo que nos hubiera gustado hacer a nosotros y no pudimos por no ser más que lo que somos. En fin. Hasta pronto, y... ¡EXITO!..



# Y ahora el control

**Primero fue la inscripción obligatoria de la propiedad de los vehículos. Ahora las autoridades provinciales fiscalizan si los rodados son conducidos por sus propios dueños o por personas autorizadas. El papelerío a llevar en la guantera**

por el Dr. ARTURO PELLET LASTRA



Desde hace dos semanas, en todas las rutas y caminos provinciales y municipales se está realizando el gigantesco operativo "Control" a cargo de la policía de la provincia de Buenos Aires, para verificar si quienes conducen los automóviles, jeeps, camionetas, etcétera, son sus auténticos propietarios.

Esta fiscalización está siendo efectuada con la colaboración de las policías de tránsito municipales, participando también la policía federal que controla los accesos a la Capital.

Todo un enorme dispositivo policial que era esperado como una consecuencia lógica de las normas sobre inscripción obligatoria de la propiedad de los vehículos a nombre de los usuarios reales.

En una nota anterior, señalamos que la reforma era positiva porque necesariamente iba a blanquear el parque automotor, determinando de una vez por todas, quiénes son los propietarios de los "Usados". En un parque automotor de aproximadamente 700.000 unidades, un 40 por ciento, o sea, casi 300.000 no estaban debidamente registradas a nombre de sus propietarios reales, circunstancia que causaba continuamente problemas legales y por cierto, también policiales.

El oportuno blanqueo permitió reordenar sobre bases sólidas y limpias este parque constituido por unidades que en muchos casos reconocían una doble titularidad: la del propietario original, a cuyo nombre estaba patentado y la del usuario, propietario real, que pagaba los impuestos y las multas, por infracciones propias, pero que recibía facturadas a nombre del titular jurídico del vehículo, ya desvinculado físicamente del mismo.

Se daba así comúnmente el caso de que una unidad había pasado por varias manos, había sido vendida tres o cuatro veces y sin embargo todo el papelerío seguía a nombre del primer dueño, a veces ya difunto o residente en otra jurisdicción.

Como entendemos que todo el mundo "corsa" está con la policía de tránsito a la vista y va o viene de la capital a la provincia, casi todos los días, es oportuno que anotemos cuáles son los documentos que debe llevar en la guantera para evitar problemas y no perder tiempo con explicaciones en una estación de policía, bajo la presión de una multa y hasta, según parece, del secuestro del automóvil.

Por eso esta noche o mañana, coloque en su guantera, los siguientes papeles: 1º) Acta notarial de transferencia; 2º) Formulario de reinscripción a su nombre donde se acredita su carácter de titular jurídico; 3º) Recibo impreso o formulario 4-1, que justifique el pago de la patente por 1968.

A quienes tienen su documentación en regla al 1º de enero de este año y no tuvieron necesidad de realizar la transferencia jurídica por acta notarial del coche de que ya eran propietarios reales, se les exige solamente la presentación del formulario de inscripción debidamente cumplimentado y el recibo de patente.

## CASOS DE PERMISO ESPECIAL

La actual reglamentación prevé que los propietarios de automotores pueden ceder su conducción a terceros (amigos o parientes) mediante autorización escrita (como se hacía hasta hace tres meses) pero con el agregado de que ahora esa autorización debe estar refrendada por el titular de la comisaría que corresponda a su domicilio. Desde ahora, para que esa autorización sea válida debe contener nombre y apellido, documento de identidad y domicilio del propietario y el conductor amigo, número de recibo de la patente y referencias de todo otro documento que acredite la propiedad del vehículo así como las características del mismo (Nº de motor, modelo, marca y color).

En un comunicado dado a conocer hace pocos días, el Ministerio de Economía de la

Provincia indicó que la presentación por parte de los conductores de tarjetas o cupones que mencionen la iniciación de trámites de expedientes no implica justificar su propiedad.

## LAS MULTAS Y RETENCIONES

Después del impacto psicológico que los corsas recibimos cuando hubo que poner los papeles en orden, sucede ahora este otro impacto, consistente en no poder circular si no se almacena todo el papelerío en la guantera.

En efecto, se ha anunciado que las infracciones a esta reglamentación serán penadas por el cuerpo de camineros bonaerenses con multas de dos mil pesos e incluso la retención del vehículo.

Al respecto consideramos que es oportuno hacer las siguientes aclaraciones: 1º) La multa procede sólo cuando el automovilista bajo control no lleva consigo el acta notarial y recibo de patente.

En caso de duda, no está facultado el policía caminero, conforme a la jurisprudencia concordante de la Corte Suprema provincial y la Constitución aún vigente, para aplicar una sanción.

Repetimos que en nuestro sistema jurídico, las sanciones solamente puede fijarlas un juez, previa defensa del imputado, quien tiene derecho a que se lo escuche y presente sus pruebas de descargo.

2º) Solamente se justifica la retención del vehículo cuando el automovilista no puede acreditar de ninguna manera su propiedad o autorización para conducir transitoriamente. Esta retención, sin embargo, solamente es legal con la intervención del juez provincial o municipal de faltas en turno, para garantizar así los derechos de defensa y facilitar la recuperación inmediata del coche a quien, no obstante ser propietario, se ve en dificultades para demostrar que es dueño y señor de su rodado.

# ¿CUANTO CUESTA SU AUTO POR KM?

**Nada se crea, todo se transforma. Este postulado que rige el campo de la física lo podemos aplicar a este cálculo de costo por Km recorrido. La inflación hace de las suyas, las cifras se transforman, siempre en aumento, por lo que nos vemos obligados a actualizar esta nota aparecida hace algún tiempo**

Los mortales nos manejamos con dos tipos de valores: los constantes, permanentemente vigentes, y los que al no llevar en su esencia real validez dejan sólo leves huellas en nuestro espíritu. La validez o no validez de estos valores depende de diversos factores, que hacen que la vigencia no se pierda pero sí se desactualice considerablemente. Este introito pretende aclarar por qué reiteramos por tercera vez un tema, que además de impactar nuestras almas, deja huellas imborrables en nuestros flacos bolsillos. ¿Cuánto cuesta andar en auto?... Este análisis, fieles a nuestras mentes decididamente racionales, creímos oportuno realizarlo considerando que debíamos planificar todas nuestras actividades, en las cuales, y en curva ascendente, el automóvil ocupa posiciones que lo transforman en un artículo de "primera necesidad". Pero... esa planificación, dentro de la cual figuraba nuestra estimación del costo operativo del automóvil por kilómetro recorrido, ha tenido que luchar contra un enemigo terrible, que no se ve... pero se siente: el proceso inflacionario que sufre la economía nacional. En muchas oportunidades recibimos cartas y llamados telefónicos de lectores interesados en la actualización del análisis del costo operativo. A esta altura de las circunstancias, hemos decidido pasarle el plumero al contador, repasar

conclenzudamente la tabla del dos... "e anche" la del tres... y proporcionar a los lectores un nuevo susto con las cifras resultantes. Y esta vez rogamos encarecidamente a nuestro gran amigo el doctor Krieger Vasena que cumpla con lo prometido con respecto a la estabilización económica, y no nos haga repetir esta nota dentro de un año. Hemos dicho que la determinación del costo operativo de un automóvil es tarea bastante compleja, dado que inciden en ella muchos factores variables que, combinados convenientemente, pueden convertirse en ley general, aplicable (con las ponderaciones apropiadas) a cada caso particular, ya que sería realmente imposible contemplar el inmenso número de casos que se presentan: tipo de coche, año de fabricación, estado, kilometraje anual recorrido, etc., etc. Para el análisis hemos tomado tres tipos clásicos de automóvil: chico, mediano y grande, basándonos para esta clasificación convencional en el parque automotor argentino, y sobre coches de fabricación nacional. Dentro de la primera clasificación (coche chico), se agrupan los vehículos tipo Citroën 2 CV, Fiat 750, Renault Gordini, 4 L, etc. En coches medianos, Peugeot 404, Fiat 1500 C, MG Magnette, etc., y dentro de los coches grandes, consideramos comprendidos a vehículos tipo Rambler, Valiant, Falcon, etc. De estos au-

tos, hemos seleccionado como representativos de cada grupo, al Renault 4 L, al Peugeot 404 y al Valiant IV.

---

## EN EL MUNDO DE LAS FINANZAS

---

Los gastos ocasionados por un automóvil pueden ser agrupados en dos grandes divisiones, a saber: 1) Gastos fijos —cuyo monto es independiente de la utilización o no utilización del vehículo— y 2) Gastos variables, proporcionales a la intensidad de uso del auto. Están agrupados en la primera división (gastos fijos), todos los gastos que hemos calificado como financieros, derivados del concepto que todo capital invertido debe dar un producto (amortización del capital e intereses del mismo); gastos de tipo impositivo —patentes, DGI., etc.—, seguros y otros gastos que hemos subagrupado como gastos fijos de presencia física: alquiler de garaje y reposición de batería. Estos gastos fijos por kilómetro recorrido disminuyen a medida que se aumenta la cantidad de kilómetros, es decir al intensificar el uso del automóvil, ya que siendo una relación (cociente) en la que el gasto fijo es dividendo y el kilometraje divisor, cuando éste aumenta, disminuye el resultado, que es el gasto fijo por kilómetro re-



corrido. Los gastos variables son directamente proporcionales a la distancia recorrida por el coche. Agrupa a gastos tipo consumo: nafta, aceite, neumáticos, etc. Para determinar el gasto variable por kilómetro recorrido se procede de la misma manera, pero se comprende que al aumentar el kilometraje recorrido, aumentan los gastos de nafta, aceite, etc., y la relación permanece prácticamente constante. Para nuestro análisis tomaremos en consideración a los vehículos afectados a uso particular —o coches utilizados como herramienta de trabajo— y en consecuencia estimamos como lógico un kilometraje anual medio de 15.000 km. Si alguno de los lectores estima que esta cifra no es acorde con el kilometraje anual que él recorre, le bastará cambiar la cifra 15.000 en todos los cocientes, por la cifra correspondiente al kilometraje anual realizado. Explicaremos detenidamente cada uno de los rubros que componen los dos grandes grupos de gastos.

### GASTOS FIJOS

1º) Amortización del capital invertido.

Es prácticamente indiferente el hecho de haber realizado la operación de compra del auto al contado o financiada; en consecuencia, supondremos que el pago se efectuó al contado, para simplificar. Tomaremos los precios del Renault 4 L (\$ 948.000), del Peugeot 404 (\$ 1.520.000) y el Valian IV (\$ 1.979.000), vigentes al 31/8/68. Adoptaremos como duración media del automóvil un período de 5 años, cifra que coincide con el lapso de amortización impositiva, y que además es generalmente el término con que las empresas comerciales calculan la amortización de sus vehículos. Desde ya que al cabo de esos cinco años el vehículo sigue teniendo valor —bastante alto, por cierto—; pero como estamos hablando en términos estrictamente financieros, no se tendrá en cuenta. Para calcular la amortización, en primer término se debe descontar del precio pagado en el momento de adquisición el 20% por desvalorización inicial. El valor resultante se divide por la duración media (5 años), de donde se desprende la amortización anual. Esta cifra, dividida por el número de kilómetros recorridos en un año, nos da el costo de amortización por kilómetro.

2º) Patente municipal.

Para calcular el gasto, se divide el costo de la patente por el número de kilómetros recorridos en el año. La patente para el auto chico cuesta \$ 12.000; para el mediano \$ 14.500, y la del grande \$ 20.000. Estos costos referidos al vehículo patentado en Capital Federal.

3) Impuestos pagados en el momento del patentamiento.

También en jurisdicción de Capital Federal. Son los impuestos de la compra-venta (DGI, vulgo los chupasangre). Para su cálculo se divide el monto por los kilómetros recorridos en el año. Para coche chico y mediano, el costo es de \$ 24.000, y para el grande, \$ 36.000.

4) Derecho de inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.

Idem que el anterior. En los tres casos se paga \$ 4.500 (una pichincha).

### GASTOS VARIABLES (Para un recorrido anual de 15.000 km.)

RUBRO	Auto chico	Auto mediano	Auto grande
1º) Consumo de nafta: Precio de 1 litro de nafta ÷ consumo específico .....	2,25	4,22	5,42
2º) Consumo de aceite: Total del aceite cambiado en 1 año x precio 1 litro ÷ 15.000 .....	0,20	0,24	0,26
3º) Lavado cárter y cambio de cartucho filtrante: Precio anual total ÷ 15.000 .....	0,12	0,19	0,33
4º) Cambio de bujías: Precio total de las bujías cambiadas en un año ÷ 15.000 .....	0,13	0,13	0,22
5º) Lavado: Gasto anual ÷ 15.000 .....	0,76	0,89	0,96
6º) Engrase: Gasto anual ÷ 15.000 .....	0,24	0,29	0,29
7º) Pequeñas reparaciones: Gasto anual ÷ 15.000 .....	0,33	0,45	0,60
8º) Consumo de neumáticos: Gasto de reposición ÷ duración media .....	0,97	1,07	1,64
<b>SUMA DE LOS GASTOS VARIABLES .....</b>	<b>5,28</b>	<b>7,48</b>	<b>9,72</b>

**5) Gastos de gestores y varios.**

Si no quiere morir en el tumulto, o con un codo ajeno injertado en el esternón propio, gaste unos pesos en "gestores y varios". Estos Kamikazes le efectúan todos los trámites ante las diferentes dependencias municipales, impositivas, etc. Por la módica suma de \$ 5.000 (promedio), y a solo título de propaganda, usted se evita la amargura, y contribuye a sostener una original e improductiva fuente de trabajo, producto de la aplastante burocracia estatal.

**6) Seguros.**

Como en todos los casos precitados, el costo se divide por la cantidad de kilómetros recorridos. Adoptamos para el caso un seguro total, que cubre robo total o parcial, incendio total o parcial, daños totales o parciales, daños y responsabilidad civil a terceros. Con una franquicia del 1,5 % del valor asegurado (que es la más pequeña), los costos promedio de los seguros para auto chico, mediano y grande son, respectivamente: \$ 68.000; \$ 93.000 y \$ 117.000 anuales.

**7) Interés del capital invertido.**

La espiral inflacionaria continúa desvalorizando el poder adquisitivo de nuestra moneda. Si a la espiral inflacionaria pudiéramos prenderle un fosforito en la punta, tal como procedemos con las espirales mata-mosquitos, y a la mañana siguiente observar que ya no existe... Volviendo a lo nuestro. Calculemos un interés del 22 % anual. Considerando que nuestra moneda se desvalorizó en el último año en un 29 %, calcular un interés anual del 22 % para cualquier inversión está por debajo de lo normal. Como el capital invertido se amortiza año por año (a lo largo de los cinco años que admitimos como duración media), el interés lo calculamos sobre el costo total del auto para el primer año; sobre el costo total menos 1/5 para el segundo; menos 2/5 para el tercero y así sucesivamente hasta llegar al quinto. Tomamos como cifra para calcular el costo por kilómetro recorrido, al promedio de los cinco años.

**8) Garaje.**

Se toma el total pagado en doce meses y se divide por los kilómetros recorridos en el año. Hemos estimado en \$ 4.000, \$ 5.000 y \$ 7.000 las mensualidades correspondientes a coches chicos, medianos y grandes, respectivamente.

**9) Batería consumida.**

La batería se consume aunque el auto no circule. Estimando como duración media de la batería un período de dos años, tomaremos para el cálculo el costo de 1/2 batería dividida por los kilómetros recorridos en el año. Los precios de las baterías son de \$ 7.000 para el auto chico y de \$ 12.000 para el mediano y grande.

**GASTOS VARIABLES**

**1º) Consumo de nafta.**

Para el cálculo se divide el precio de un litro de nafta (especial) por el consumo específico, vale decir, la distancia recorrida por cada litro de nafta. Los consumos se han estimado como promedios entre consumos en ciudad y ruta, determinados en Roadtest de PARABRISAS. Para el Renault 4L es de 15 km/litro; para el Peugeot 404 es de 9 km/litro y para el Vallant IV,

7 km/litro. La nafta especial vale 38 patacones el litro.

**2º) Consumo de aceite.**

Se adopta para el cálculo, un cambio de aceite cada 3.000 km recorridos (5 cambios anuales); en consecuencia, 15 litros para el auto chico (cada cambio 3 litros); 18 litros para el mediano (3,5 litros cada cambio) y 20 litros para el grande (4 litros cada cambio). El precio promedio de un litro de aceite se estima en \$ 200. Este precio, multiplicado por las cifras anteriores (15, 18 y 20), dividido por 15.000, nos da el costo por kilómetro.

**3º) Lavado de cárter y cambio de cartucho filtrante.**

Estimamos dos operaciones anuales (una operación cada dos cambios de aceite). Los precios son: para coche chico, \$ 400 el lavado de cárter y \$ 500 el cambio de elemento filtrante; para los medianos \$ 650 y \$ 800 y para los mayorcitos \$ 800 y \$ 1.600. Para el cálculo se suman los precios de un lavado de cárter, de un cartucho filtrante, se los duplica y se los divide por el número de kilómetros recorridos en el año.

**4º) Cambio de bujías.**

Se aconseja normalmente la reposición de las bujías cada 15.000 km. Para determinar el costo por kilómetro recorrido, se multiplica el precio estimado de cada bujía (\$ 500), por 4 ó 6 (número de cilindros), y se divide por el número de kilómetros recorridos en el año.

**5º) Lavado.**

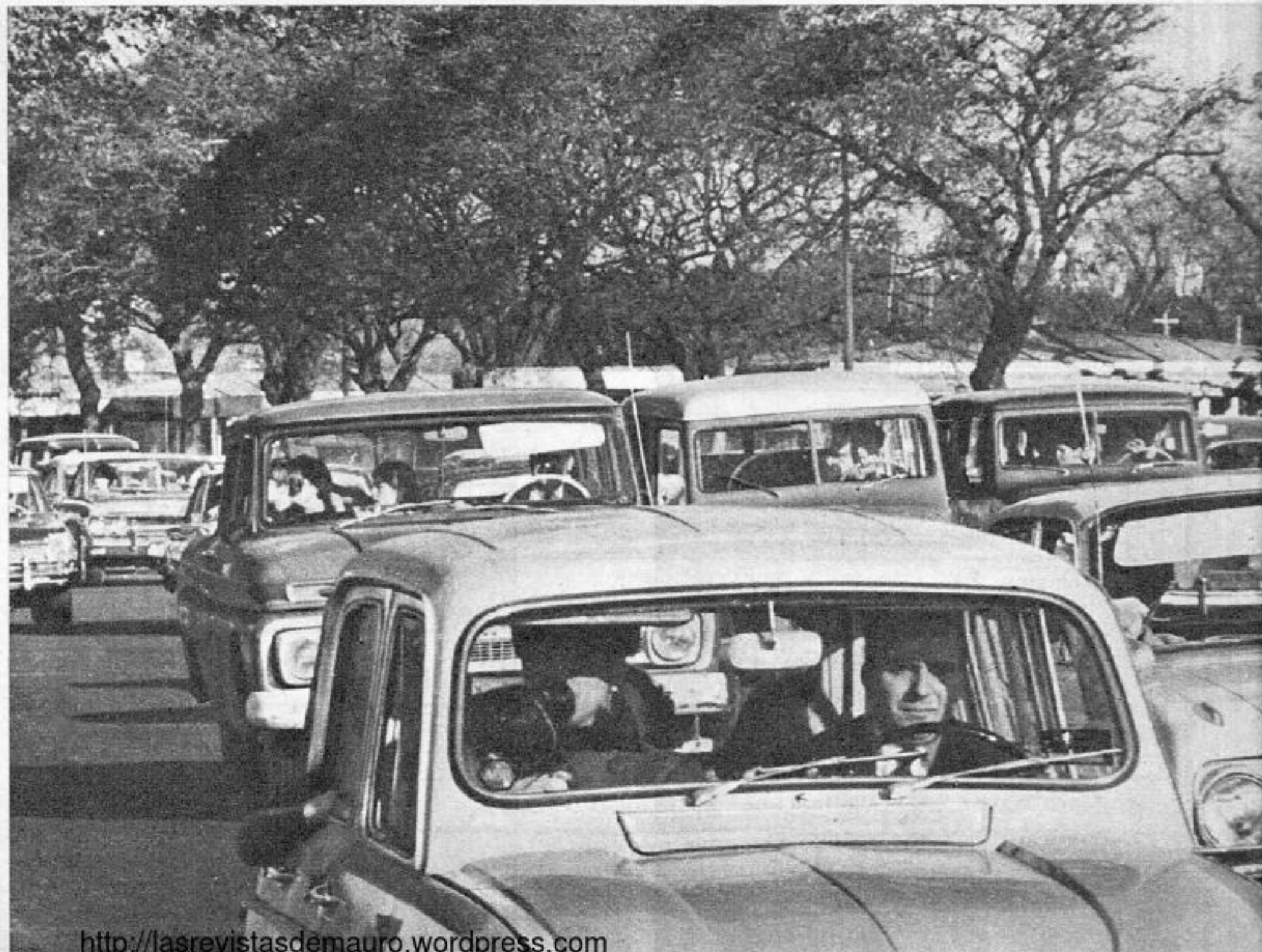
Estimamos tres lavados mensuales (por lo menos, si usted se jacta de ser un tipo limpio), o sea 36 lavados anuales, a \$ 320, \$ 370 y \$ 400 para el auto chico, mediano y grande, respectivamente. Estas cifras, multiplicadas por 36 y divididas por el kilometraje recorrido en el año, le darán el costo por kilómetro.

**6º) Engrase.**

Calculamos un engrase mensual a \$ 300 para auto chico y \$ 360 para mediano y grande. Para calcular el costo, se determina el precio de los

**GASTOS FIJOS  
(Para un recorrido anual de 15.000 km)**

RUBRO	Coche chico \$	Coche mediano \$	Coche grande \$
	948.000	1.520.000	1.979.000
<b>1º) Amortización del capital invertido:</b>			
Precio del auto - 20 %			
$\frac{5}{15.000}$	10,1	16,2	21,0
<b>2º) Patente municipal (anual en Cap. Fed.) Patente ÷ 15.000 ..</b>			
	0,85	0,96	1,3
<b>3º) Impuestos pagados en el momento del patentamiento (Impuesto Tránsito D.G.I.) Precio ÷ 15.000 .....</b>			
	1,6	1,6	2,4
<b>4º) Derechos de inscripción en el Reg. Nacional de la Propiedad del Automotor. Precio ÷ 15.000 .....</b>			
	0,30	0,30	0,30
<b>5º) Gasto de gestores y varios</b>			
	0,33	0,33	0,33
<b>6º) Seguros (costo anual) Precio ÷ 15.000 .....</b>			
	4,53	6,2	7,8
<b>7º) Interés del capital invertido (Interés anual del 22 %) Precio del auto x 22 ÷ 15.000</b>			
	100		
1er año .....	13,9	22,2	29,0
2º año .....	11,1	17,8	23,0
3er año .....	9,0	13,3	17,2
4º año .....	5,5	8,9	11,6
5º año .....	2,7	4,4	5,8
Promedio .....	8,4	13,3	17,3
<b>8º) Garaje. Mensualidad x 12 ÷ 15.000 .....</b>			
	3,2	4,0	5,6
<b>9º) Batería consumida. Precio de 1/2 de batería ÷ 15.000 ...</b>			
	0,23	0,23	0,40
<b>SUMA DE LOS GASTOS FIJOS:</b>	<b>29,54</b>	<b>43,12</b>	<b>56,43</b>



doce engrases anuales, y se divide por la cantidad de kilómetros recorridos en el año.

7º) Pequeñas reparaciones.

Se contempla el caso de los imponderables, y de los necesarios (una limpieza de carburador, o una regulación de platinos, o una pequeña falla, etc.). Las cifras serán de \$ 5.000, \$ 7.000 y \$ 9.000 para coche chico, mediano y grande, respectivamente. Dividiendo estas cifras por los 15.000 km anuales, se obtiene el costo por kilómetro.

8º) Consumo de neumáticos.

Como hay que comprarle zapatitos al nene, y si no son de goma el nene llora... veremos cuánto cuestan los neumáticos. Estimamos su duración media en 40.000 km. El costo por kilómetro se establece dividiendo el precio de reposición de cuatro neumáticos por los 40.000 km. Los precios estimados de cada neumático para auto chico, mediano y grande son: \$ 9.700, \$ 10.700 y \$ 16.900. El resumen de los gastos o costos operativos por kilómetro recorrido, en base a un recorrido medio de 15.000 km anuales, se reproduce en los cuadros adjuntos. La suma de los parciales de los gastos fijos y de los variables de cada columna —es decir los correspondientes a los autos chico, mediano y grande— da como resultado el costo operativo por kilómetro recorrido:

AUTO CHICO	\$ 34,82
AUTO MEDIANO	\$ 50,60
AUTO GRANDE	\$ 66,15

Debemos acotar que los profesionales o personas que utilizan el automóvil como medio de trabajo pueden escamotearle, birlarle o deducir de Réditos hasta un 20% en concepto de amortización, más los gastos de mantenimiento. Corredores y viajeros tienen una deducción adicional por uso del automóvil, lo que significa menor erogación en concepto de impuestos. Poniendo punto final a esta nota, diremos que no hay que asustarse por las cifras obtenidas. Es mucho mayor el costo operativo de un Atlas-Agena.

Los rubros 1º y 7º, correspondientes a gastos fijos, son válidos rigurosamente para vehículos de empresas comerciales o reparticiones nacionales, en los que es completamente lícito aplicar principios financieros teóricos como el aplicado en el cálculo pertinente. Los particulares que utilizan su vehículo solamente para transporte personal (traslado de patrona e hijos, etc.) y quieren ser más estrictos, pueden calcular esos rubros no haciendo cero su valor al cabo de los cinco años, sino analizando las diferencias de precios (cero km) del modelo de coche, en el año en que lo compró el que tiene (también cero km) a la fecha de venta de su modelo usado; lo que debe agregar para comprar a esa fecha otro cero km del mismo modelo y marca, y contemplar la desvalorización gradual del vehículo y la de la moneda nacional. Como ese cálculo es más difícil que encontrar un beduino en Alaska, aconsejamos que hagan suyos los términos de la ley general que hemos expuesto y que admitan esa teoría.

## sugerencias PARABRISAS CORSA



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

**ESUSEN ARGENTINA**  
S.A.C. é I.

Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178  
Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

### 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



**NUEVO!**  
portalámparas portátil  
**macoplast**



Hermético e irrompible. Soporta el peor trato y la inmersión en naftas y aceites. Cable y ficha elaborados en policloruro de Vinilo (PVC), probado a 1500 v. 500 w. En distintos largos de cable y no cuesta más que uno común.



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

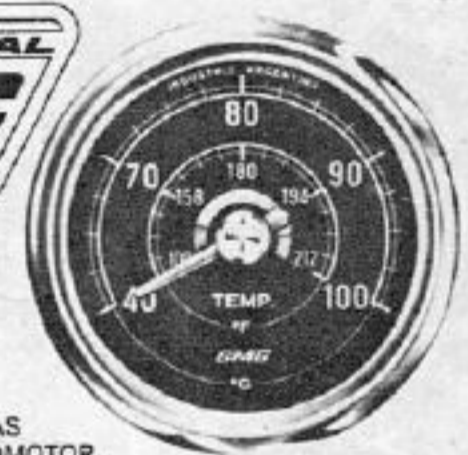
EXIJA  
CALIDAD



LINEA COMPLETA EN INSTRUMENTAL DE  
PRECISION PARA AUTOMOVILES Y TRACTORES

Fabricante: INSTRUMENTAL GMG S.A.I.C.  
LAPRIDA 4149, VILLA MARTELLI

SE DISTRIBUYEN EN TODO EL PAIS POR LOS MAS  
IMPORTANTES MAYORISTAS DEL REPUESTO AUTOMOTOR



repuestos  
**AUTO UNION** legítimos

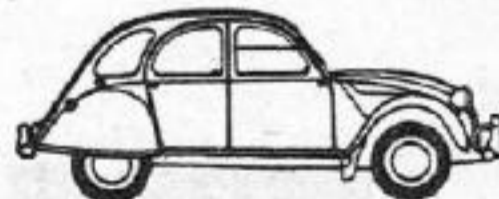
FABRICACION PROPIA  
GRACIELA - GW - INSTITEC  
Rectificación de motores - Recambio de ciguenales  
J. O. AMBROSINO y R. RUIZ  
CASA AMBROSINO  
UGARTECHE 3019  
72-3264 Bs. As.

## SERVICE FIAT CORTI

LINEA RENAULT  
MECANICA EN GENERAL  
CHAPA Y PINTURA  
ESPECIALIDAD EN TOQUES  
TUERCA PREPARACION DE  
MOTORES Y ASESORAMIENTO  
San Blas 2162 - T. E. 58-7367  
(frente cancha ARGENTINO JRS.)

## MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES EURO-REP

TIENE TODOS LOS  
REPUESTOS  
**CITROEN 2 CV**  
Y ALGO MAS...



Central: Dr. Luis Beláustegui 312, 55-0494  
Sucursal: Av. Juan B. Justo 3719/21, Cap.

## EMPORIO DEL ACCESORIO S.C.A.

TODO PARA EL AUTOMOTOR - DISTRIBUIDORES MAYORISTAS



MODELO  
K-200 R  
CON RADIO  
MODELO K-200 SIN RADIO

REJILLAS, PARAGOLPES,  
FAROS, TAZAS, Etc.



REPRESENTANTE: CROMADOS PULETTI

Calcomanías Anexo J 67 • Canje de MAGAZINES • Accesorios

MAXIMO PAZ 1175 - T. E. 241-0301 - LANUS - Pcia. Bs. Aires



NO BUSQUE MAS...  
TENEMOS TODO LO QUE SU  
**PEUGEOT** NECESITA

PRECIOS ESPECIALES A TALLERES Y  
REVENDEDORES. ENVIOS AL INTERIOR

**EL EMPORIO DEL PEUGEOT**

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

**La manobra  
de fondeo  
y cómo realizarla.  
Los distintos  
tipos de  
anclas, su  
aplicación según  
el fondo y  
tipo de  
embarcación.  
Los cabos  
de amarre  
y los puntos de  
fijación**

por *NICOLAS GELORMINI*

**1** El ancla tipo almirantazgo es la más antigua y muy segura. Se ajusta a todos los tipos de fondo (arena, roca, etc.). Sin embargo, se adapta poco para embarcaciones chicas.

**2** La de cuatro puntas, clásica en lanchas pesqueras. También va sobre casi todos los tipos de fondo.

**3** El ancla Hall es del tipo móvil, y sus uñas pueden formar distintos ángulos. En general se usa en barcos grandes y está diseñada para su acomodación en los escobenes. Se adapta poco para fondear en terrenos muy duros.

**4** El ancla Danforth, que es similar a la Hall, pudiendo sus uñas llegar a formar un ángulo de 40°. Respecto de la Hall tiene menor tamaño y muerde mejor en terrenos arenosos.

El ancla "corazón" es una de las mejores, si no la mejor. Su forma recuerda al arado y prende bien en cualquier fondo. Es de dimensiones reducidas.

**6** Otro tipo, de uso en Europa, con peso que oscila entre 4 a 40 kg. Las uñas redondeadas y la falta de asperezas la recomiendan para su aplicación en botes neumáticos.

**7** El punto fijo sobre el que se efectúa toda la fuerza de la amarra debe proveer suficiente robustez y permitir una rápida maniobra. Las bitas, cáncamos y pasacabos deben ir sólidamente unidos a la estructura del casco.

# EL FONDEO

Cualquier elemento flotante, grande o chico, de madera, metal, o plástico, tiene necesidad de fondear, aunque más no sea que para darse un baño o pescar tranquilamente. El procedimiento es simple: se toma el ancla, se la sostiene fuera de la borda, se fila un poco de cuerda y se la deja caer al fondo. Tal simplicidad de operación requiere sin embargo varios y diversos componentes: materiales apropiados y de buena calidad, una buena dosis de razonamiento, velocidad en la ejecución, etc. Y a veces tampoco así da buenos resultados debiendo repetirse la maniobra. El problema de fondeo puede dividirse en tres partes fundamentales: el punto de amarre fijo sobre la lancha, velero, crucero, etc., el punto de amarre en el fondo y el elemento de unión entre ambos puntos.

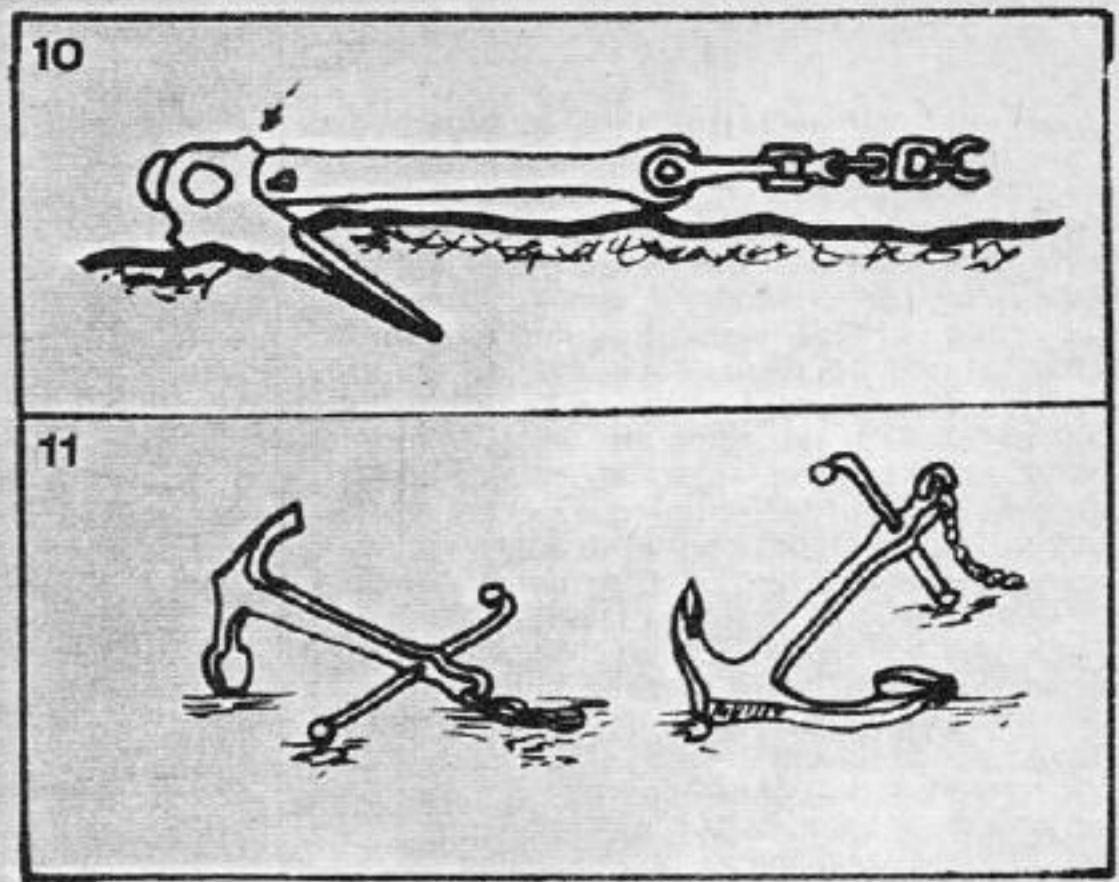
### SIEMPRE HAY UN PUNTO

El punto de amarre en el casco es quizás el más importante; un pasacabos o una bita chica o débil comprometerán la seguridad de un amarre aunque se utilice la cuerda más robusta. Toda cadena se rompe en el eslabón más débil, y la resistencia total del conjunto estará dada por el elemento menos eficiente. Por lo tanto es necesario conocer el ancla y el cabo: de fondeo para poder determinar si la bita es correcta o no. Más aún, una bita fuerte y grande no servirá de nada si su unión al casco es débil o su conexión con la estructura falla. Casos claves son los grandes cruceros, por su tamaño, y los botes neumáticos, que por sus características de material constructivo, han introducido problemas de sujeción que antes no existían. Tanto es así que los constructores de estos últimos proveen de anillos de acero inoxidable, rígidamente unidos a una estructura tubular que distribuye homogéneamente la fuerza que se ejerce a través de la amarra. En cascos de madera lo clásico y más efectivo sigue siendo la bita de proa, es decir, un buen

pedazo de madera maciza de gran robustez y resistencia al desgaste, que puede ir fijo a cubierta o, mejor todavía, partir de la quilla y emerger sobre cubierta en forma continua. La distribución de los esfuerzos es más pareja.

Del punto fijo del casco vayamos al fondo del agua. Dejemos de lado la mención de los "muertos de amarre" y ocupémonos no del amarre en un puerto preparado sino en un lugar cualquiera. Es necesario por lo tanto un ancla. Hay tantos tipos que resulta difícil decidirse por uno u otro y por otra parte anclas casi idénticas se designan con nombres distintos, que responden a la marca del fabricante. Los esquemas que ilustran este artículo muestran algunos tipos fundamentales, que son los más o menos accesibles en plaza. La elección en cuanto a forma y tipo del ancla dependerá principalmente del lecho sobre el que deba fondearse habitualmente. En términos generales digamos que el ancla tipo "almirantazgo" es la que mejor "agarre" tiene para distintos tipos de fondo; también es sumamente eficaz la de cuatro puntas, aunque su manipuleo descuidado puede producir lesiones en el casco y resulta molesta de tener a bordo. La del tipo Danforth está muy difundida aunque su eficacia es mucho mejor sobre arena que sobre fondo rocoso. Para los botes neumáticos puede ser un serio peligro, desde que las puntas no hacen buenas migas con el material de fibra sintética, pero para ellos hay una excelente Danforth de puntas redondeadas, desprovista de asperezas y que puede tenerse a bordo con tranquilidad.

Para nosotros resultará siempre útil recurrir a anclas que anden mejor en terrenos arenosos, por la conformación del suelo en el Delta. Digamos también que mientras en el ancla tipo almirantazgo su eficacia reside principalmente en el peso, en las del tipo Danforth reside en la capacidad de sus uñas de "morder" el fondo. Por ello, para fondos de arena, este último tipo puede ofrecer una me-

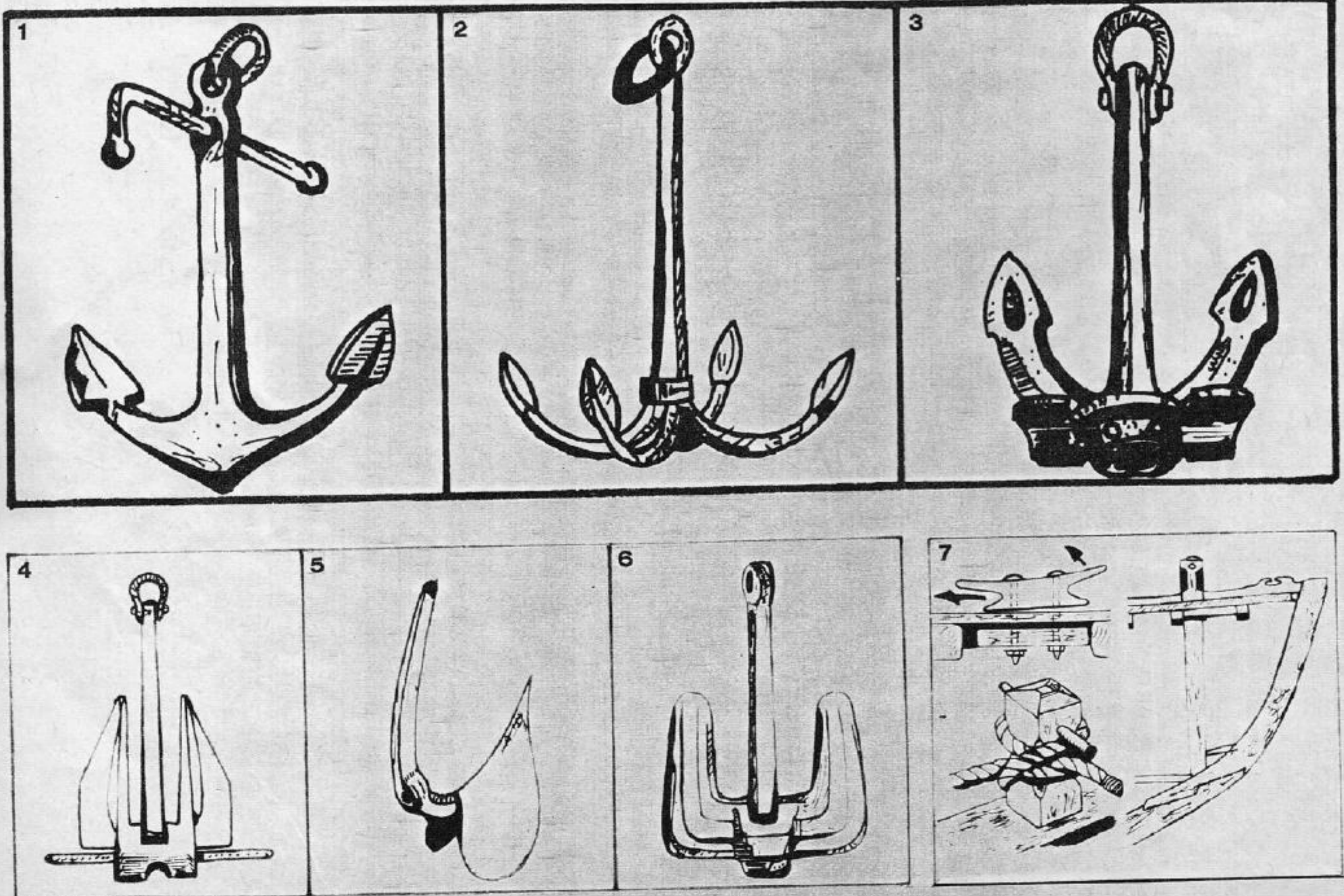


10 Un ancla del tipo Hall "mordiéndolo" el fondo. La fuerza de tracción, aplicada paralela al fondo, favorece el trabajo de las uñas.

11 Dos anclas del tipo almirantazgo. Pueden en algunos casos presentar tendencia a zafar si no han "clavado" bien el fondo del río.

por "tenida" con un peso menor que otros tipos de anclas. A igualdad de formas siempre resultará eficaz la de mayor peso.

No debe llamar la atención que nunca se hable de dimensiones cuando se trata de anclas, sino de peso. Elegir el peso no es sencillo, cuando se desea calcular teóricamente, pero la comparación con embarcaciones similares es un procedimiento que da excelentes resultados. En viejos manuales, que obviamente se refieren casi exclusivamente a veleros, se establece como regla aproximada que el peso del ancla en kilogramos debe ser igual al desplazamiento del casco en toneladas. Veamos. Un barco de 1.800 toneladas llevaría un ancla de 1.800 kg. Traslándonos a la época actual resulta que un velero de 8 toneladas debería llevar un ancla de 8 kg y una lancha de 100 kg un ancla de 100 gramos. Es evi-



dente que esta regla se cumple en parte para embarcaciones de gran desplazamiento. Ya dijimos que es conveniente llevar el ancla más pesada, que su capacidad operativa depende de su peso, pero éste debe ser compatible con la comodidad de su manejo. En una lancha crucero, que no dispone de medios mecánicos para levantarla, sería ridículo pretender colocar un ancla de 30 kg. Para embarcaciones pequeñas, especialmente deportivas, es necesario que el ancla pueda ser operada con el esfuerzo de una sola persona, y no un esfuerzo muy grande, sino con bastante facilidad. Una regla práctica dada por un "entendido" es la siguiente: "para lanchas chicas debe usarse el ancla más pesada que el dueño pueda levantar solo". Para cascos más grandes no conocemos reglas precisas, pero a manera de ejemplo puede establecerse que hasta 4 toneladas de desplazamiento basta 10 a 15 kg y hasta 10 toneladas, 15 a 25 kg. Esos pesos se refieren a anclas tipo almirantazgo; si usamos Danforth los límites podrían ser 10 kg en el primer caso y 15 kg en el segundo. Sin embargo conviene siempre pecar por exceso y no por defecto.

Nos falta referirnos al tercer elemento del problema, esto es al elemento de unión entre los puntos fijos ya tratados: el cabo de amarre que puede ser de materiales y espesores diversos. Puede usarse cáñamo, manila, dacron, nylon, cabos de acero, cadena, etc. Para dar una idea relativa de la resistencia de los materiales podemos decir que el más débil es el de cáñamo. Tomamos a él como base y los porcentajes que se dan a continuación representan la resistencia en más (respecto del cáñamo) que tiene cada uno: manila: 20 %, dacron: 55 %, nylon: 80 %, acero: 300 a 400 %, según sea la composición del acero utilizado. Pongamos un ejemplo. Para un cabo de 10 mm de diámetro el cáñamo tiene una resistencia de 840 kg, el nylon 1500 kg, el cabo de acero de 3500 a 4500 kg, según la calidad.

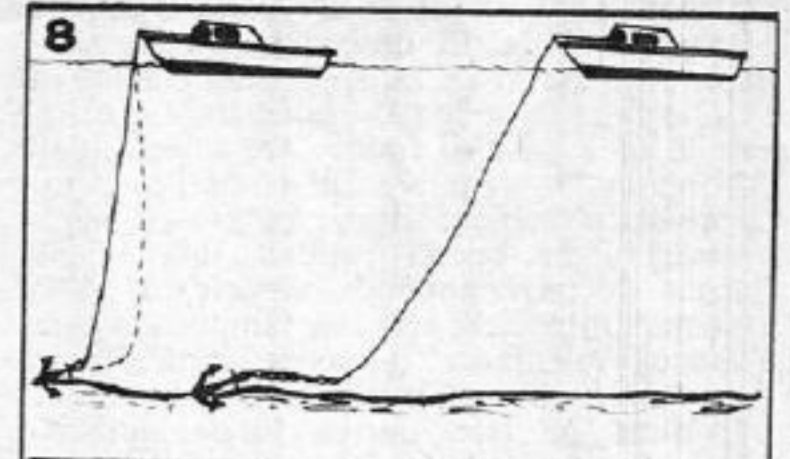
Dicen que nunca sobra nada a bordo cuando se trata de robustez, y de acuerdo con ello sería simple elegir el cable más robusto. Pero, por otra parte, deben tomarse en cuenta otros elementos. El cáñamo y sobre todo la manila, por ejemplo, no se adaptan para inmersiones prolongadas y por su margen de seguridad relativamente bajo es siempre necesario precaverse y tener cabos un poco sobredimensionados, en cuanto a espesor se refiere. El de nylon es actualmente uno de los más empleados en lanchas y embarcaciones pequeñas. El cabo de acero, que es mucho más resistente, es molesto de manipular y su poca elasticidad lo torna engorroso para su acomodación a bordo.

## LAS CADENAS

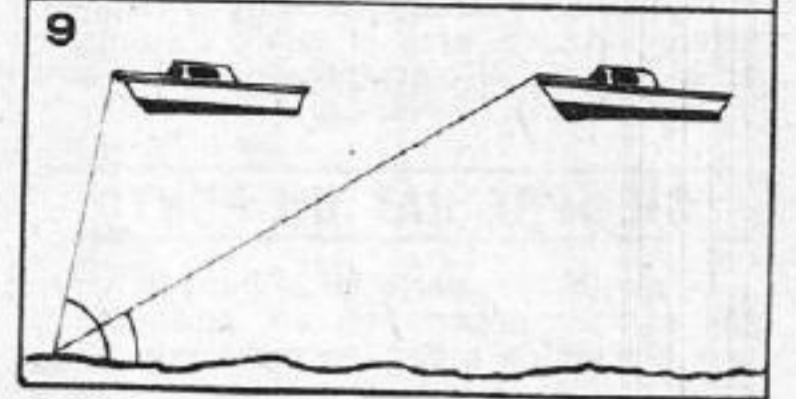
La cadena, por su parte, ofrece muchas ventajas para tenerla bien en cuenta, pero a veces resulta imposible ubicarla en embarcaciones menores, por cuanto requiere un espacio de almacenamiento respetable. Excluyendo a los grandes cruceros y yachts que disponen de espacio suficiente, por sus dimensiones, para la operación de las cadenas, la solución más adoptada es la de un simple cabo de nylon en cascos chicos y cabos de cáñamo o nylon con terminaciones de cadena para cascos del tipo mediano.

Una vez arrojada el ancla al agua surge el problema de la cantidad de cabo a darle. El principio general al que conviene atenerse es el siguiente: para tener una buena fondeada es necesario que la fuerza que resulta aplicada sobre el ancla tenga una recta de acción horizontal. Para obtener eso es necesario dar mucho cabo. Según los norteamericanos el porcentaje de eficacia del anclaje crece con la relación de la longitud del cabo respecto de la profundidad en la siguiente relación: para una relación 2:1 la eficacia es del 13%; para una relación 3:1 es del 46%; para una relación 4:1 es del

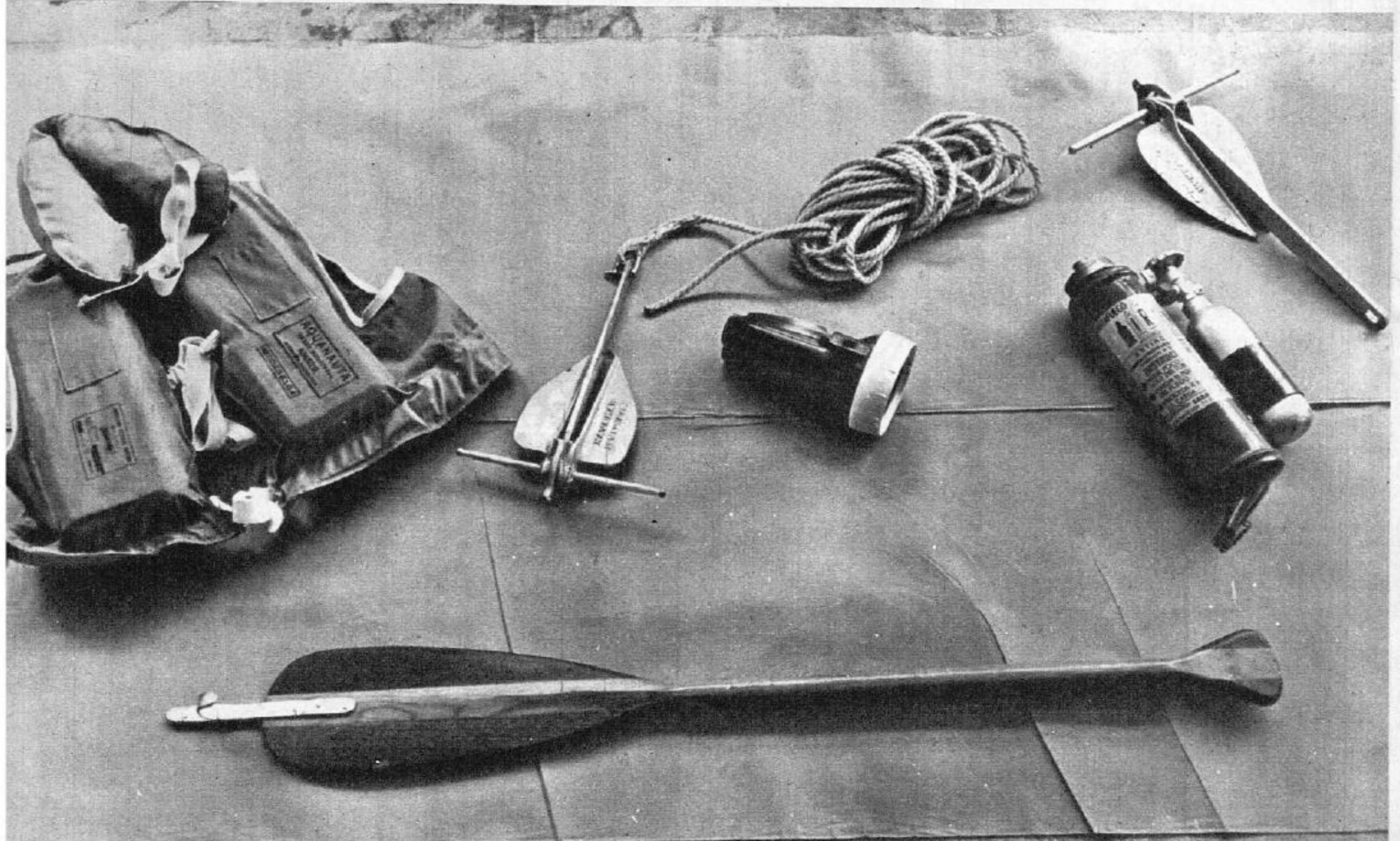
8 A la izquierda una mala fondeada en que la acción del ancla resulta casi nula. A la derecha un anclaje con cabo que tiene extremo de cadena y cuya longitud permite un trabajo eficiente.



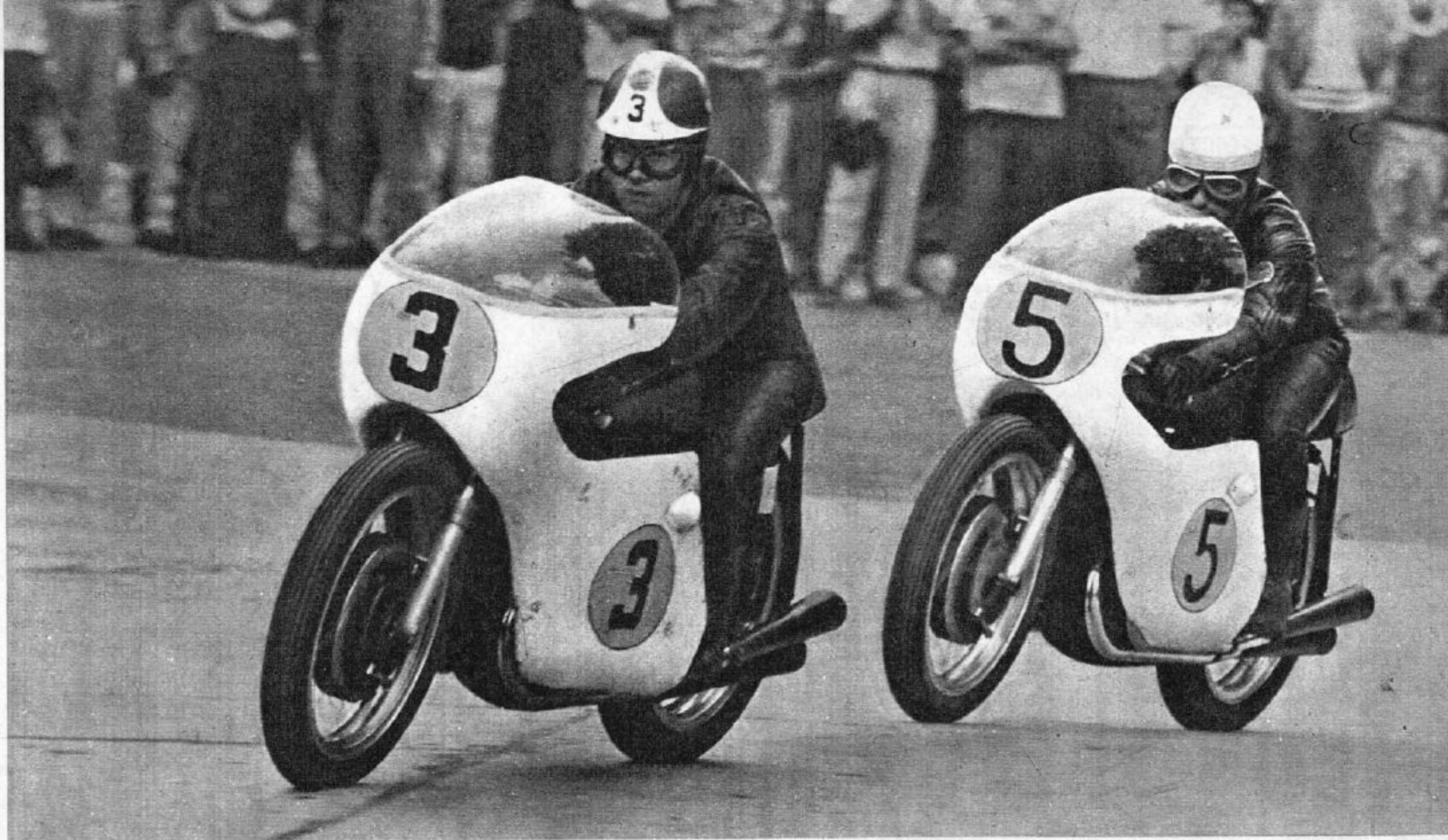
9 La bondad de la amarra es el ángulo que forma el cabo con el fondo. Cuanto menor sea el ángulo más horizontalmente trabajará el ancla y mejor será el resultado.



54%, etc., etc. Si la profundidad del agua es de 10 metros, filando el ancla con 40 metros de cabo tendremos obviamente un mejor "agarre" que filando 20 metros. Las cifras dadas se refieren a cabos de nylon. Utilizando cabos de nylon con terminales de cadena la eficacia, a igualdad de la relación mencionada, puede mejorar en un 30%. Si se utiliza solamente cadena se eleva un 80% más. Eso pasa porque el extremo final de cadena, en ambos casos, tiende por su peso a mantenerse más horizontal en la proximidad del ancla, ejerciendo así la tracción de un modo mucho más eficiente. En otros términos, cuanto menor es el ángulo entre el cabo y el fondo es mejor el anclaje; cuanto mayor sea dicho ángulo será menos seguro. El caso extremo se obtiene cuando la cadena o cabo cae verticalmente y el ancla llega a tornarse en un simple peso y nada más.







# lo supremo en dos ruedas

## 2ª Parte

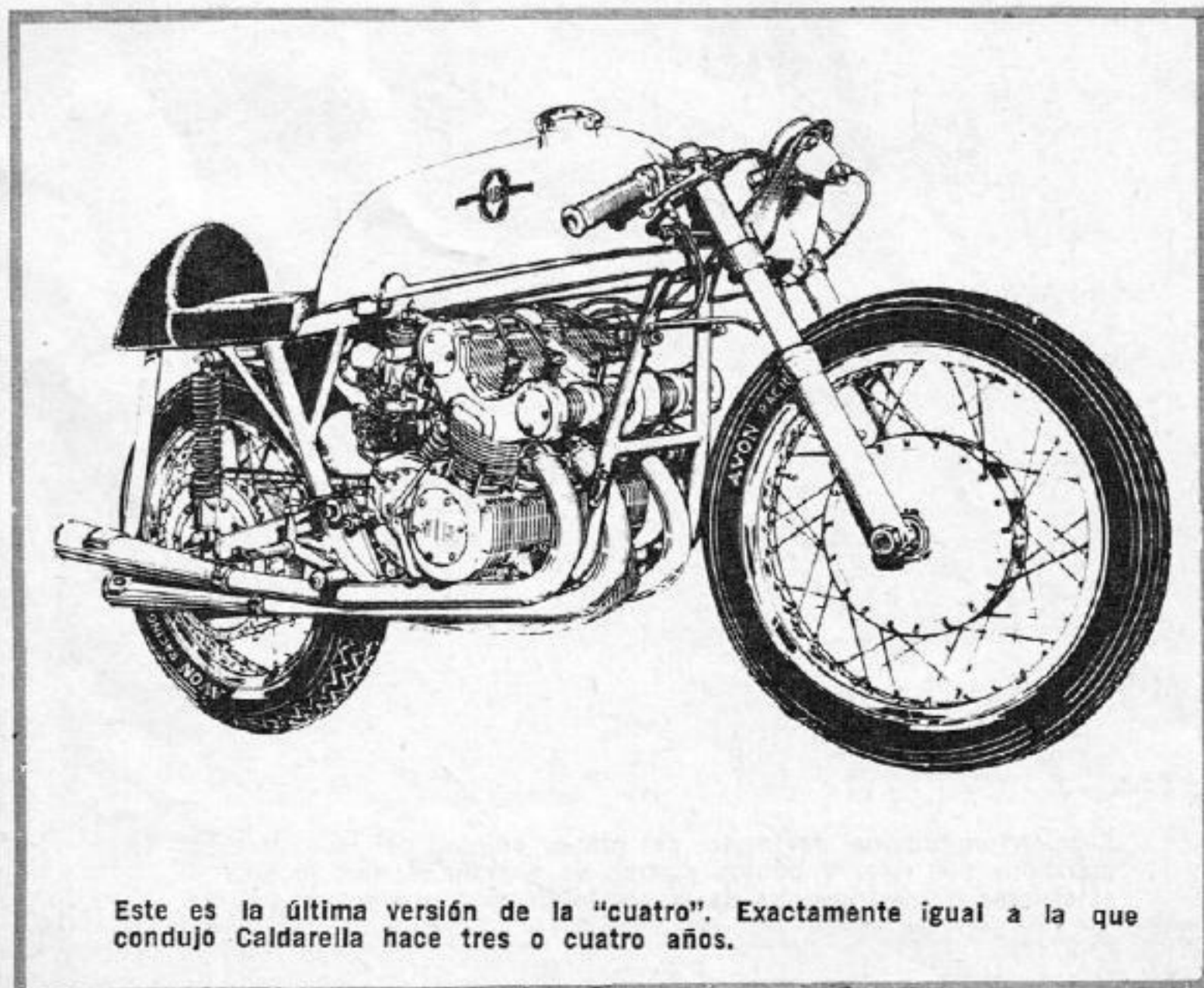
La historia termina en el '57. Pero desde muchos años antes las inolvidables cuatro cilindros marcaron un verdadero hito en la historia de la técnica de las motocicletas italianas de competición; cuatro cilindros levemente inclinados hacia adelante, con doble árbol de levas superpuesto.



Con Geoffrey Duke, Gilera no sólo tuvo uno o el mejor piloto del momento, sino que además era un técnico que conocía al pelo las formidables dotes de la Gilera. Era además el caposquadra.

El modelo de ese año adoptó de una vez por todas las suspensiones telescópicas tanto adelante como atrás. Tenía 60 CV a 10.000 rpm, el puesto de conducción fue retocado para tener una posición de manejo más baja, más penetrante, los manubrios substituidos por brazos muy cortos, abrazando la horquilla y puestos en una posición más baja. Empezó la temporada bastante mal, en el Tourist Trophy. Con poca suerte, Duke rodó en una de las curvas del circuito, cuando llevaba un minuto de ventaja sobre el oficialista de la Norton, Ray Amm. Empero el resto de la temporada la Gilera recuperó con intereses usurarios la desventura inicial. En las carreras restantes de esa temporada, la Gilera cuatro cilindros ocupó siempre alguno de los tres primeros puestos. Por eso, a pesar del fracaso en el TT, el año 1953 está considerado como uno de los más triunfales en la prolongada historia de la cuatro.

Durante el invierno de ese año se mejoraron aún más las prestaciones de la moto. Se llevó la cilindrada a los 499 cm<sup>3</sup> casi máximos, el cárter fue completamente rediseñado, con profundas aletas refrigerantes longitudinales y una nueva caja de cambios de cinco marchas. Algunos retoques le correspondieron también al cuadro, a las suspensiones y a los frenos (el delantero y el trasero eran a tambor central con comando a doble leva), nuevo carenado y tanque de diseño radicalmente distinto al anterior.



Este es la última versión de la "cuatro". Exactamente igual a la que condujo Caldarella hace tres o cuatro años.

**BENEDICTO CALDARELLA  
LAS MANEJO**

Quando las Gilera cuatro quedaron archivadas casi definitivamente, después del anuncio de la Casa de Arcore del retiro total de las corsas, en la Argentina empezó a prender una idea. En esos años ('58 y '59) se corría en nuestro país la categoría 500 cm<sup>3</sup> y el Premio Ferruccio Gilera.

Caldarella gastaba una Gilera Saturno, telescópica y monocilíndrica. Por supuesto que a Gilera Argentina le interesaba publicitariamente un triunfo en esa categoría y si hubiese sido posible, en las cuatro cilindros, que despertarían una expectación enorme, con los consiguientes beneficios para la marca.

Así fue como arbitraron todos los medios necesarios para traer dos unidades para correr el Ferruccio Gilera. Una para Benedicto Caldarella y la otra para Pochettino. Algunos aseguraban que además de eso las intenciones de "la Gilera de allá" eran probarlo a "Chiche", del cual ya tenían óptimas referencias.

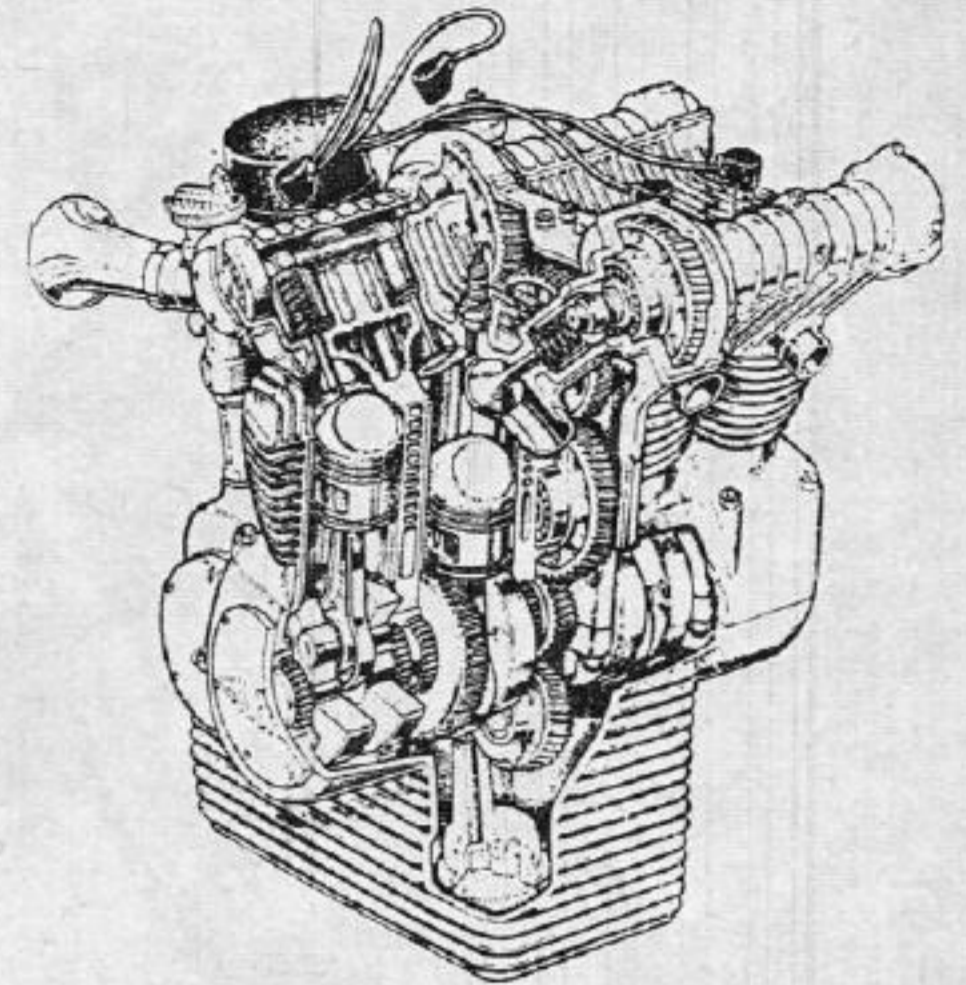
La cosa es que trajeron las motos, y, quince días después que finalizó el Gran Prix de Argentina, Caldarella bajó en dos segundos el record de vuelta para la clase hasta 500 cm<sup>3</sup>. De 1m48seg a 1m46seg.

"Y eso que era una moto un poco grande, que no se adaptaba muy bien a mi cuerpo".

Pasaron una serie de carreras por Sudamérica (Uruguay, Carlos Paz) y lo invitaron a Caldarella oficialmente a prenderse en Daytona Beach, primera carrera puntuable de la temporada siguiente. Llenó las valijas de entusiasmo y calidad y se mandó mudar para USA. Allá le pusieron un motor nuevo y anduvo a la cola de Hailwood, "hasta que se rompió la caja".



Hailwood era entonces el primer piloto de la MV cuatro cilindros, máquina y piloto imbatibles en la categoría máxima. "Hailwood me sacaba bastante en las largadas, él tenía una primera corta que arrancaba ¡¡¡uuuff!!! cualquier cosa y tenía que hacer patinar mucho el embrague. Pero teníamos la misma velocidad y las dos con cuatro marchas", 260 kilómetros por hora de velocidad máxima. "Corrí cuatro carreras en Italia, una en Holanda, Bélgica y Estados Unidos. Más o menos una decena en Europa".



Este es el motor cuatro cilindros de la versión postguerra. Se usó en los años 1948-49 con muy buenos resultados. Los carburadores eran 4 Dellorto de tiro horizontal, el encendido a magneto y el cárter de aceite. Fue una de las últimas versiones usadas en este motor. Obsérvese el tren de engranajes que acciona los árboles de levas y la cámara de combustión casi totalmente socavada en los pistones.

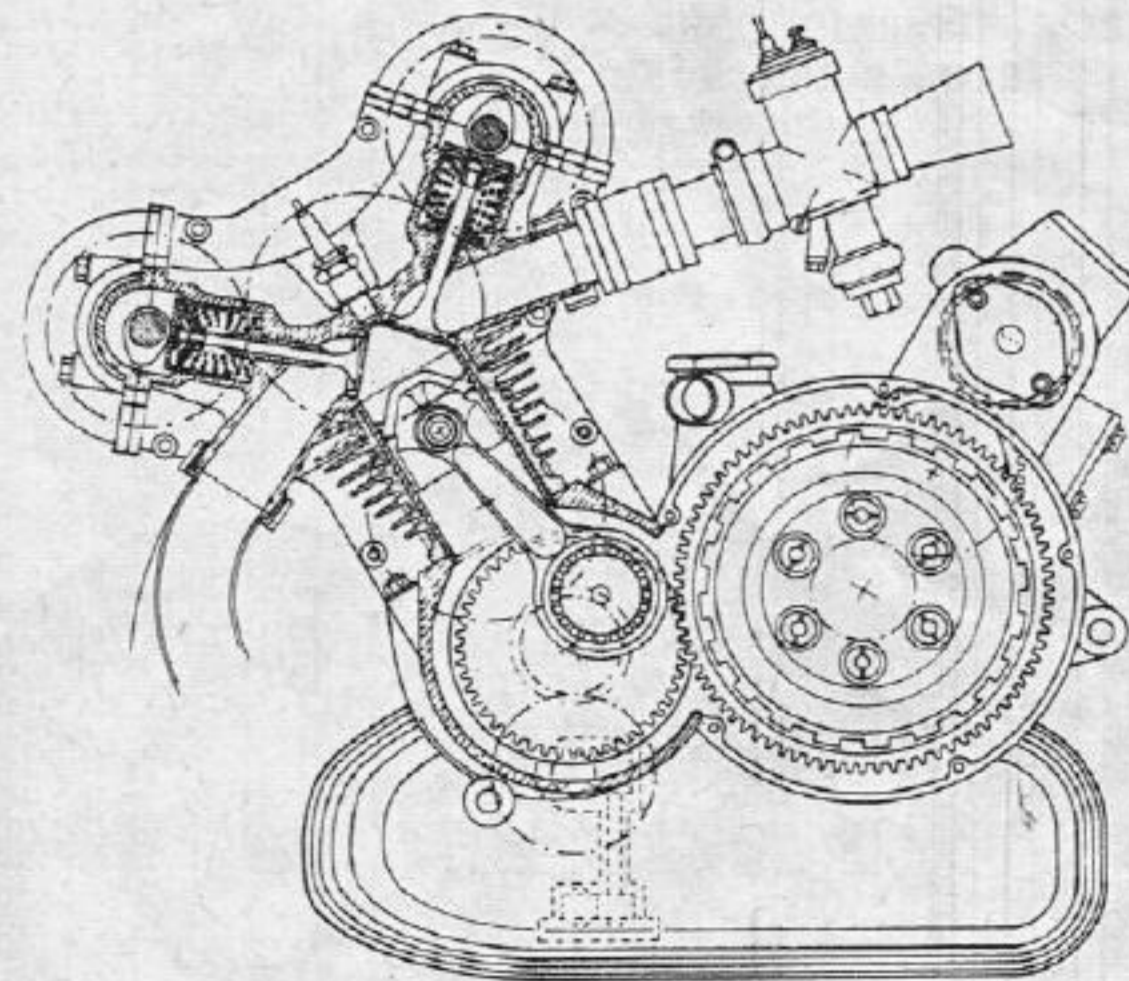
Los sucesos de este modelo se estiraron hasta la temporada del '55, temporada muy recordada por dos episodios: la victoria en el TT y en Hockenheim. En el Tourist Trophy, Duke no tuvo otro adversario que el cronómetro y marcó —por un solo segundo a favor— el record de las 100 millas, montado sobre un modelo con carenado parcial.

En cambio, en Hockenheim no pudo lograr el record. El promedio general fue cercano a los 200 kilómetros por hora, con una vuelta a 199,300 km/h.

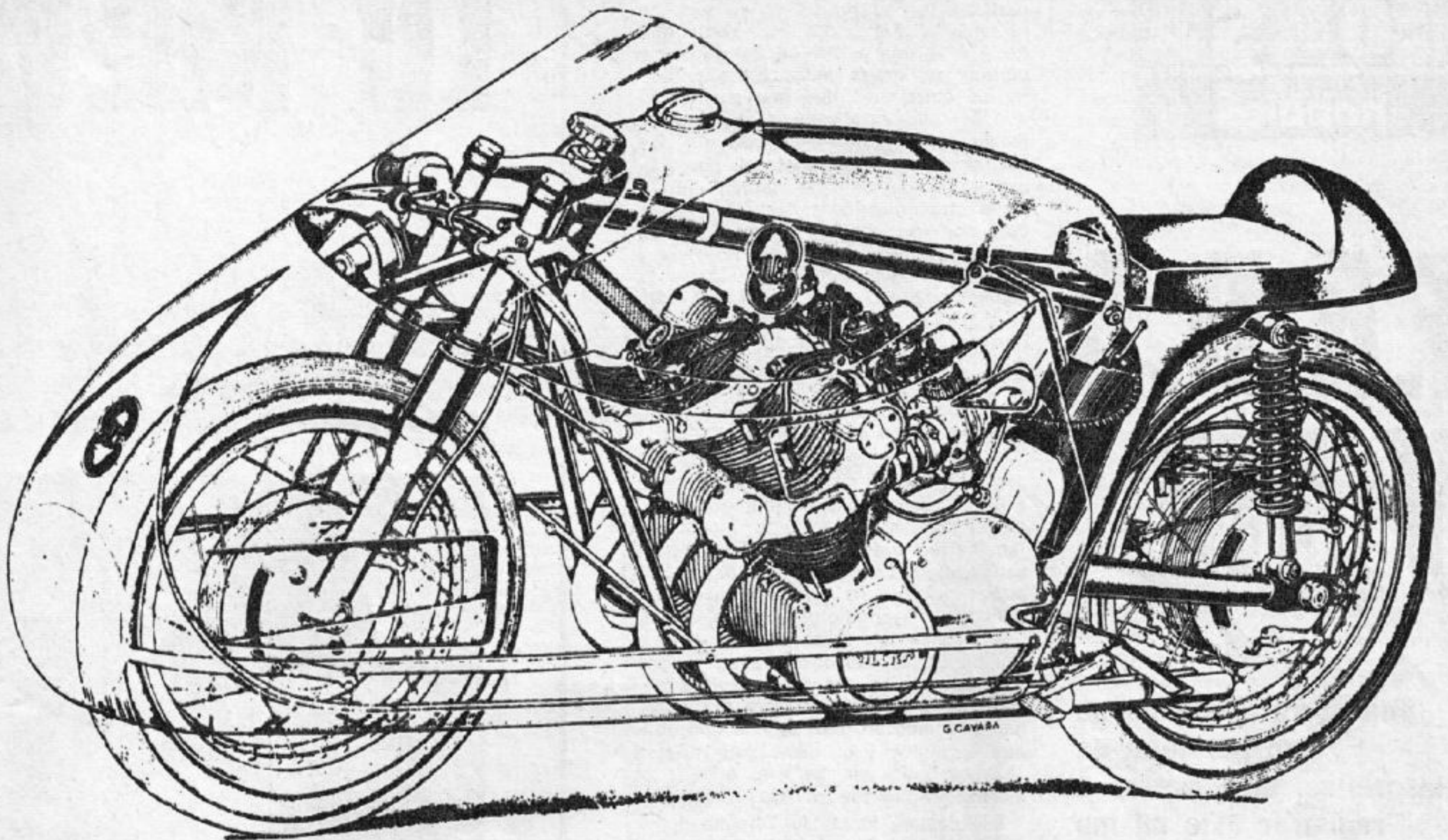
En 1956 la última edición de la Gilera cuatro cilindros (ya tenía 70 CV, gracias a unos megáfonos de escape) ocupó los cuatro primeros puestos en el Gran Premio de las Naciones en Monza. Duke superó al italiano Liberati durante un sprint final que le dio el record de vuelta a 187,500 kilómetros por hora.

En 1957 los 70 CV a 10.500 rpm y el carenado a "ballena" le brindaban una velocidad máxima de 260 kilómetros por hora. Liberati, que conquistó por méritos propios el título mundial, y el escocés Boc Mc Intyre plantaron una serie de records a lo largo de la temporada que dominaron abrumadoramente.

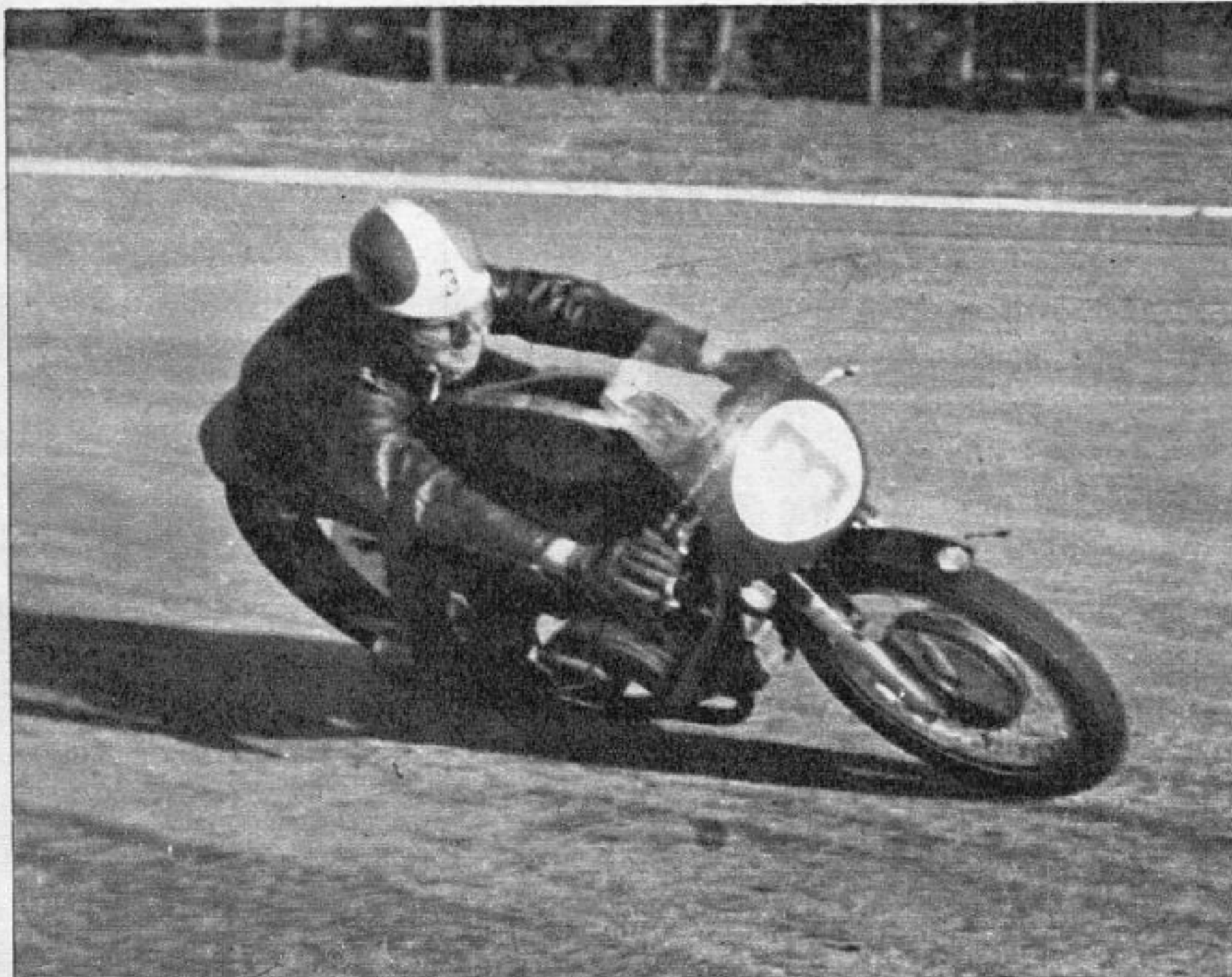
A fines de 1957, paralelamente con la Mondial y la Guzzi, Gilera anuncia su retiro definitivo de las carreras. Después vino un poco de naftalina para que no la carcomiera el archivo casi definitivo que terminó con algunas presentaciones esporádicas en carreras por el campeonato italiano y otras presentaciones en manos de nuestro Chiche Caldarella.



Sección longitudinal del motor del primer cilindro del lado derecho. Están marcados con línea y puntos el tren de engranajes que acciona el sistema de distribución, de la bomba de aceite y del magneto.



A fines del año 1954 adoptan el carenado integral a campana. Esta fue una de las versiones que llegaron a hacerse muy populares.



Caldarella con la Saturno telescópica. El modelo que reemplazó a la Gilera cuatro cilindros durante los años '52 y '53 era un derivado de esta motocicleta.

## NO TODAS FUERON CUATRO

Hubo otro modelo que compitió durante algunos años paralelamente con la Gilera cuatro cilindros. Vale la pena recordarla. Fue la 500 cm<sup>3</sup>, monocilíndrica de doble árbol; diseñada para reemplazar ocasionalmente a su hermana mayor, la multicilíndrica historizada en estas páginas. La monocilíndrica entraba en escena en los circuitos mixtos especialmente donde la cuatro no se adaptaba satisfactoriamente. Fue puesta en línea de partida en el '52 y algunas disputas del '53, con resultados muy brillantes; era prácticamente una Saturno telescópica (modelo anterior) que se diferenciaba simplemente en las patas del motor de la parte posterior del cuadro. El motor era un monocilíndrico de doble árbol comandado por un tren de engranajes incluidos dentro del aleado. La potencia era de 45 CV a 8.000 rpm con 200 kilómetros por hora de máxima sin el carenado y tenía performances similares a las de las Norton (también monocilíndricas) de su época.

Se usó durante algunas competencias, especialmente en el '53 cuando se estaba mejorando una versión de la cuatro cilindros. En ese año, para algunos entendidos, se mostró más apta que las "cuatro" en casi todos los circuitos, excepto en los muy veloces.

Pero después, la bellísima doble árbol fue "sacrificada" por otros aparatos más potentes y no hubo otra ocasión más para hablar de ella.

# F.A.D.A. Y T.M.

**Una carrera que no se hizo por falta de inscriptos. De volverse a registrar este mismo caso en la próxima fecha se anularía la categoría T. M.**

El sábado 7 de septiembre debía realizarse la carrera (segunda fecha) de Turismo Mejorado, categoría que había sido reservada exclusivamente

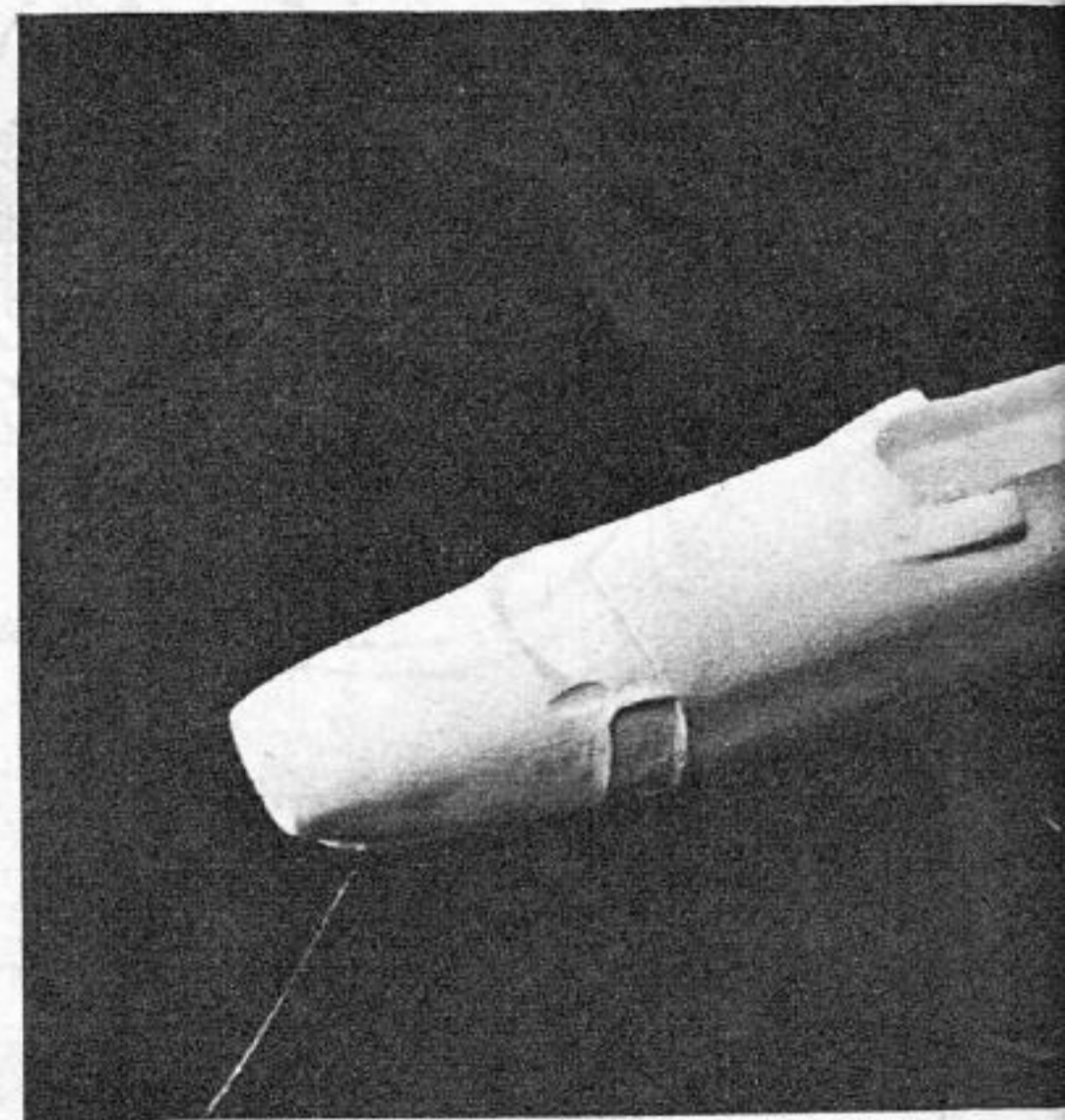
para la categoría novicios. Esto había quedado acordado en la reunión que realizara la Federación, en su sede de la calle Suipacha 927, 3er. piso, oficina 4, a la que asistieron corredores y periodistas. En la misma, y a pedido de los corredores, fue que se decidió que esa categoría debería ser estrictamente promocional, a fin de que los corredores no experimentados pudieran correr sin pensar que debían enfrentar a otros muy avezados, pues hasta ese momento, podían correr en T.M., corredores de la categoría novicios y tercera. Sin embargo, al realizarse la siguiente fecha, o sea la del 7/9, sólo se registraron siete inscriptos, por lo que se resolvió suspender la prueba, de acuerdo con los reglamentos de la F.A.D.A., que dicen que se debe tener un mínimo de dieciséis participantes, para dar curso a una competencia.

El comisario deportivo, señor Amílcar Prol, consultó con los corredores, a fin de realizar una competencia —no por el campeonato— en la que pudieran correr todos contra todos, para satisfacer las ansias de correr que pudieran tener los que se presentaron, a lo cual respondieron que no deseaban arruinar los motores si no era una prueba oficial. Nosotros opinamos que a esos jóvenes les falta espíritu deportivo, ya que seguramente probando, han quemado en más de una oportunidad un motor, y en cambio no quieren "gastarlo" en una carrera, aunque la misma no otorgue puntos... ¡en fin!

La próxima fecha de Turismo Mejorado se realizará en el Club Claridad de la localidad de Ciudadela (calle Baltar 250, altura Rivadavia al 12300) el 12 de octubre, y estarán habilitados para correr los inscriptos en la categoría novicios y tercera. Si otra vez debiera suspenderse por falta de inscriptos, quedará anulada esa categoría, y no debemos olvidar que en el calendario está prevista una carrera muy interesante: "Las 6 Horas F.A.D.A."

# LO NUEVO

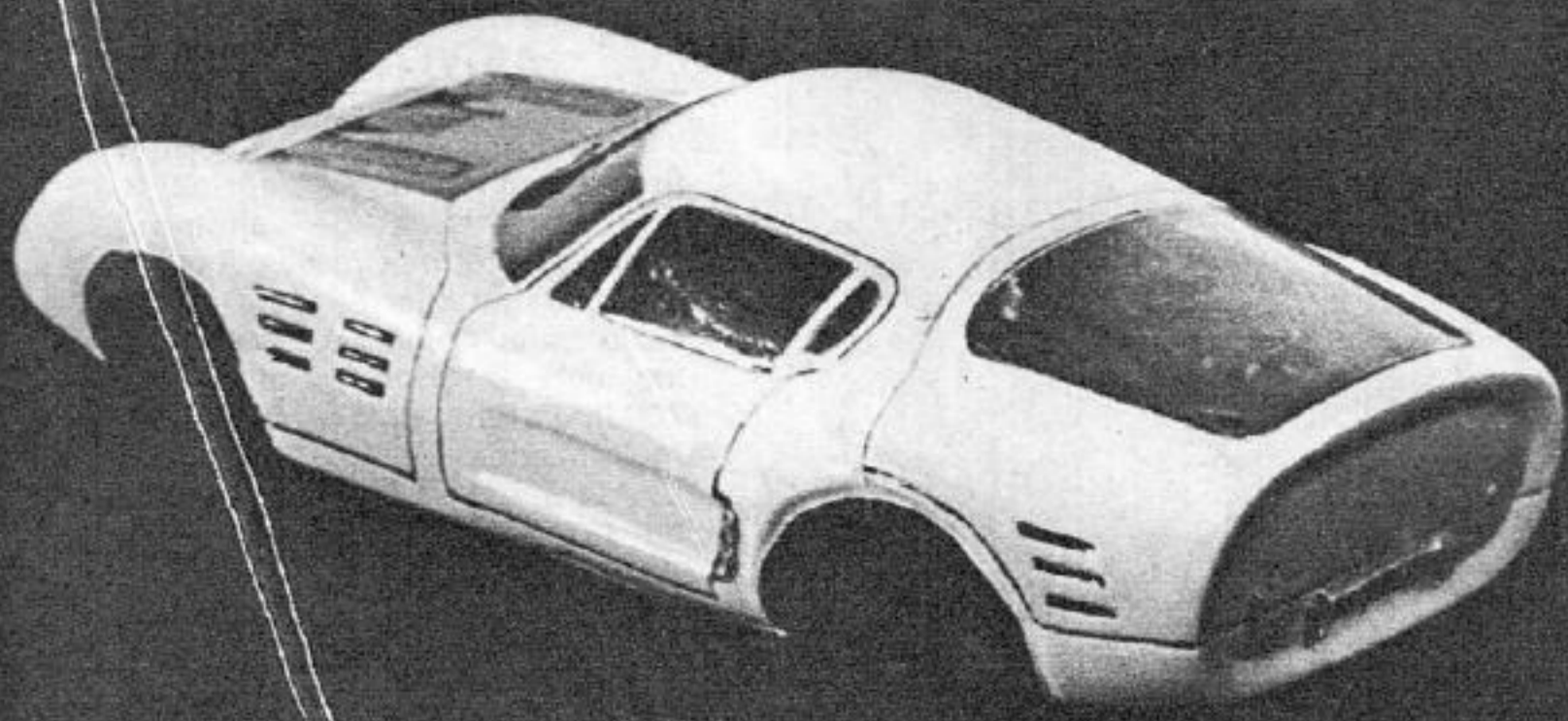
**Un motor más potente,  
la carrocería del Chevitrés y  
cómo nace el modelo  
de la Ferrari 3 litros escala 1/24**



# EL AUTO LUZ

En esta fotografía podemos apreciar la potencia de las luces altas del Camaro de Julio C. Blanco. Las llantas son de magnesio.

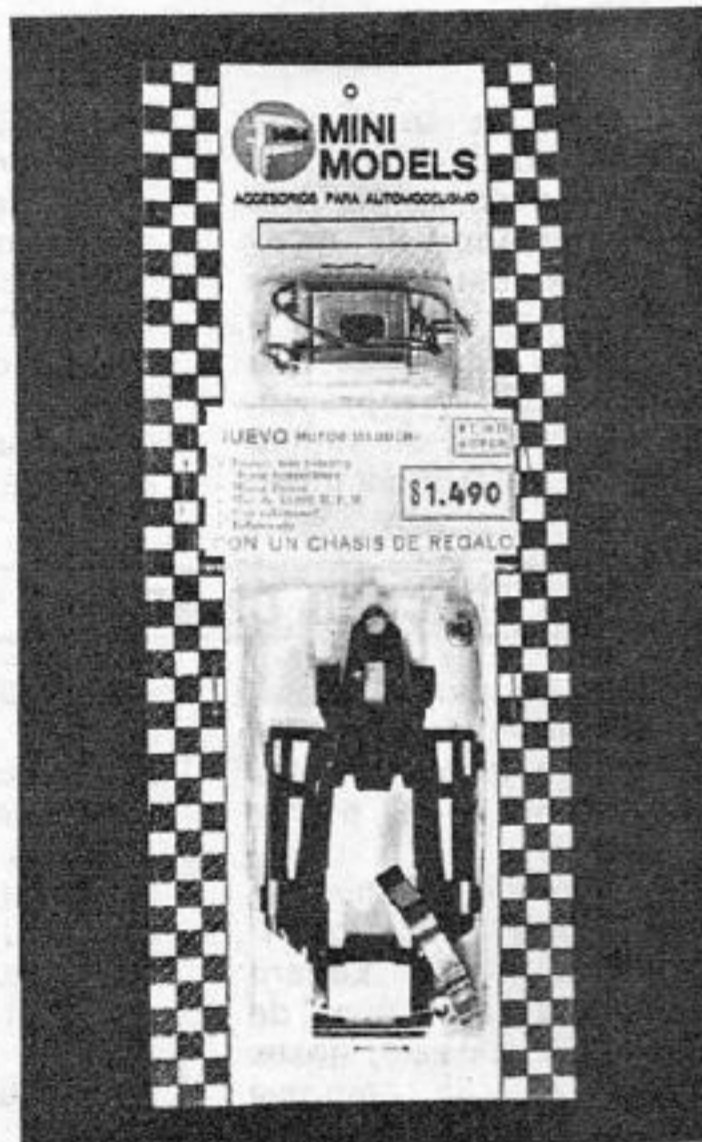




Tal vez por faltarle las ruedas, se pueda notar que no es éste el verdadero Chevitrés. Tanto éste (Anexo J) como los que presentan otras firmas están muy bien logrados.

En esta fotografía podemos apreciar algunos de los detalles del yeso con que se comienza un modelo. Este es el Ferrari F-1 modelo '68.

El motor 16 D Super, tal como lo ofrece Minimodels.



Entre las novedades aparecidas hace algunas semanas en materia de motores y ofertas para los automodelistas, podemos mencionar, el motor 16D Super, que es un Mabuchi 16D de mayor potencia que sus antecesores. En efecto, sus imanes son bastante más potentes que los que estábamos acostumbrados a utilizar en motores standard, y su bobinado es un poco más picante, por lo cual se obtienen mejores resultados que anteriormente.

La firma Minimodels, por ejemplo, ha lanzado a la venta el mencionado motor, con un chasis como complemento, todo incluido a un precio bastante módico, aunque el mismo motor se puede obtener en otros comercios, aunque sin el chasis, a un precio menor.

Otra de las novedades aparecidas en plaza, es la reproducción del Chevitrés, que fue realizada por las firmas Anexo "J" y NUT, y también fue prometido por la firma NOVA, que además presentará unas planchas de cromados para su aplicación en los modelos.

Entre otras cosas que hemos tenido en nuestro poder, pudimos ver de cerca cómo empieza un modelo. Se trata de la Ferrari F. 1, tres litros, en escala 1/24, que pronto ha de estar en el mercado, fabricada por la firma Anexo "J". El modelo estaba aún sin concluir, pero ya se podían apreciar diversos detalles, como por ejemplo las tomas de aire, las salidas tipo Broadley, los espejos laterales integrados en la carrocería, el "miniparabrisas", etcétera.

Del modelo original, que se construye de yeso, se pasa a otros procesos posteriores, que darán por resultado la matriz definitiva, de la cual han de salir los modelos de producción en serie. Podemos asegurarles que el proceso es muy interesante, aunque, por razones comerciales de los fabricantes, lamentablemente no podemos darlos a conocer.



**Un modelo muy veloz con luces de posición, y mediante un sencillo mecanismo enciende el stop cuando frena**

El Camaro se detiene, e inmediatamente se encienden las luces de "stop". Lo único que le falta a este modelo es que el piloto que va adentro hable.

Presentamos el auto especial de Julio C. Blanco, capitán del equipo Minimodels Competición.

Se trata de un Chevrolet CAMARO SS, el que fue equipado por el señor Blanco con luces de posición, las que se encienden cuando el auto circula por la pista, luces altas que se pueden conectar por medio de un enchufe, y que están alimentadas por baterías de mercurio, y luces de stop, las que se encienden cuando el auto se detiene, por medio de un ingenioso sistema compuesto por un tubo con un contacto y una gota de mercurio, la que al detenerse el modelo, por inercia se mueve cerrando el circuito, también alimentado por baterías de mercurio. Por si todo eso no fuese suficiente, les podemos asegurar que es un coche muy veloz, y que podría prenderse en una competencia con cualquier "capo"; muy bien terminado, como es costumbre en Julio Blanco, dotado de un chasis Champion y un motor Mura 1000. Las llantas son de magnesio, del tipo de rayos y le dan una hermosa apariencia al modelo, que cuenta en su interior con la correspondiente jaula antivuelco, de norma en todo coche "stock".

**FATE-FIAT**

Fiat ha seleccionado para equipar al modelo cupé 1500 a los neumáticos Fate TM. Algunas de las causas por las cuales estos neumáticos han sido adoptados por Fiat son su diseño deportivo de hombro redondo y su construcción en base a un nuevo compuesto de caucho natural SBR y polibutadiene, que los hace autorrefrigerantes a altas velocidades, tal como lo certifican las pruebas realizadas, muy cercanas a los 200 kilómetros.

**FORD AL SERVICIO DEL DEPORTE**



Momentos antes de iniciarse la carrera de TC organizada por el Vicente López Automóvil Club, tuvo lugar la entrega de una pick-up Ford F-100, donada por Ford Motor Argentina, destinada a suplir las múltiples necesidades operativas de dicho escenario deportivo. En nombre de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires recibió dicho vehículo el Cnel. (RE) Plinio Isola, director general de Acción Social, Educación Física y Deportes. El encargado de hacer entrega de la pick-up Ford F-100 fue el señor Angel J. Golcochea, gerente general de Relaciones Públicas y Publicidad de Ford Motor Argentina, acompañado por Oscar Alfredo Gálvez.

**AGASAJO**

Fue agasajado el doctor Oberdan Sallustro por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA). Por la labor desarrollada desde la presidencia de ADEFA, se le ofreció una comi-



da el pasado 4 de septiembre en las instalaciones del Club Americano, contando con la presencia de autoridades de ACARA; el nuevo presidente de ADEFA, señor Yvon Lavaud, y dirigentes de las empresas que agrupa esta entidad y representantes de la Cámara Argentina de Fabricantes de Automotores,

de la Cámara de la Industria Automotriz y de otras entidades vinculadas con la industria y el comercio automotor.

En dicho agasajo, el presidente de ACARA, señor Enrique Paz Illobre, destacó el sentido de la reunión como homenaje al doctor Sallustro por su desempeño al frente de ADEFA.

**RECORD DE VENTAS GM**

El año 1968 es para General Motors uno de los más positivos de su historia, a juzgar por las ventas producidas en el primer semestre.

Según un anuncio hecho por los señores James Roche, presidente del Directorio, y Eduard Cole, presidente ejecutivo de GM, en los primeros seis meses del corriente año la empresa

vendió 3.706.538 vehículos, producidos en las plantas que el complejo industrial tiene en todo el mundo, registrándose un aumento del 11% respecto a las cifras del año pasado correspondientes al mismo período. Estas ventas han totalizado un valor de 11.700 millones de dólares, superando en un 12% a las del año anterior.

**AMBULANCIA**

Ha sido adquirida por el Estado la ambulancia Dodge unidad mil. Suministrada por la firma Igarreta S. A., concesionaria de Chrysler Fovre Argentina S. A., para reparticiones oficiales y empresas estatales. En este caso recibe una partida de ambulancias el comandante mayor F. U. Pesich, de Gendarmería Nacional, totalizando así mil unidades

de vehículos de este tipo de Chrysler al Estado.

Al acto de entrega asistieron, además del comandante mayor Pesich, quien recibió las llaves de los vehículos, los señores Alberto de la Fuente, supervisor de Ventas de Igarreta S. A.; y los comandantes P. J. Zárate y J. C. Barcala, del mismo cuerpo de seguridad.



**ANIVERSARIO**

Cumplió su 70º aniversario la firma Peuman S. A., fabricantes y distribuidores de alfombras para automotores marca Aconagua. Lo notable de este aniversario es la coincidencia del mismo con la producción número 700.000. Esta empresa, además, ha lanzado al mercado un líquido para el mejor mantenimiento de las alfombras.

**GARAVAGLIA'S YERTA**

Esta es una información exclusiva para lectoras que tienen problemas con sus cupeshitas De Carlo, vehículos de la línea IKA-Renault e anche Fiat.

Problemas que bien pueden solucionarse llevando el auto al taller de Garavaglia, sito en la calle Vallejos, 2955 de nuestra Capital. Se recomienda preguntar por "Cacho" el que siempre lo busca "alegre".

**MAS UNIDADES CITROEN**

Sensible incremento en las ventas de sus vehículos ha experimentado Citroën Argentina S. A. Durante el primer semestre de 1968 fueron vendidas 5.092 unidades, lo que indica un aumento de 987 vehículos, comparado con la venta del mismo período del año anterior de 4.105 unidades.

**DIRECTIVOS DE CHEVALIER VISITAN MERCEDES BENZ**

Visitaron el centro industrial Mercedes Benz directores y funcionarios de la empresa de Transportes Automotores Chevalier. Fueron recibidos los visitantes por el director de Mercedes Benz Argentina Ing. Gerd Wiltzor y el gerente de Ventas Ing. David Filc. La visita por parte de los directivos de la empresa Chevalier se debió a la iniciación de la entrega de 60 modernas unidades Mercedes Benz O 317, chasis para ómnibus con suspensión neumática de reciente adquisición.

**DONACION FORD**

La Universidad Católica de Salta recibió una importante donación en efectivo de Ford Motor Argentina y sus concesionarios. Dicha donación está destinada a la adquisición de material didáctico para esa universidad, correspondiendo esta entrega a un programa de contribuciones por parte de Ford para el desarrollo educacional en el país.

Esta donación fue entregada en un acto realizado en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, contando con la presencia del señor Angel J. Golcochea, gerente general de Relaciones Públicas y Publicidad y el señor Eduardo F. Patrón Costas, titular de la concesionaria Strachan Yanes de Salta.

# Parabrisas CORSA

## mercado

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

### AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.	MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>AUSTIN</b>			Coupé .....	1948	420.000	Magnette .....	1966	850.000	800 Spyder ...	1967	750.000
10 HP. ....	1946	150.000	4 p. ....	1949	440.000	Traveller .....	1966	850.000	800 Coupé ...	1967	700.000
<b>AUTOAR</b>			4 p. ....	1951	460.000	1500 .....	1967	890.000	1500 C. ....	1967	1.150.000
Sedan .....	1956	200.000	Coupé .....	1951	500.000	Magnette .....	1967	950.000	1500 Familiar .	1967	1.200.000
Rural .....	1957/8	220.000	4 p. ....	1952	500.000	Traveller .....	1967	950.000	1500 Coupé ...	1967	1.400.000
Rural .....	1960/1	250.000	4 p. ....	1953	520.000	<b>D. K. W.</b>			<b>FORD</b>		
<b>BERGANTIN</b>			4 p. ....	1954	550.000	Sedan .....	1956	350.000	4 p. ....	1946	360.000
4 cil. ....	1960	300.000	4 p. ....	1955	600.000	Sedan .....	1957	370.000	Coupé .....	1946	430.000
4 cil. lujo ....	1961	320.000	B. Air 6 mec ..	1956	620.000	Sedan .....	1958	380.000	Coupé conv. ..	1946	360.000
4 cil. lujo ....	1962	360.000	B. Air 8 aut. ..	1956	570.000	Sedan .....	1960	420.000	4 p. ....	1951	380.000
6 cil. ....	1962	390.000	B. Air 6 .....	1957	650.000	Sedan .....	1961	430.000	4 p. ....	1953	400.000
<b>BORGWARD</b>			B. Air 8 aut. ..	1958	630.000	Sedan .....	1962	450.000	4 p. ....	1954	420.000
Isabella .....	1956	450.000	B. Air 6 .....	1958	700.000	Sedan .....	1963	500.000	Coupé sedan .	1954	400.000
Isabella .....	1958	480.000	Impala 8 aut. .	1959	720.000	Univ. ....	1962	460.000	4 p. ....	1955	480.000
Isabella .....	1959	500.000	Impala 6 mec. .	1959	800.000	Univ. ....	1963	520.000	Prefect .....	1956	250.000
Isabella .....	1960	560.000	Impala 6 mec. .	1960	950.000	Sedan .....	1964	550.000	Fairl 500 6 mc.	1957	520.000
Isabella .....	1961	600.000	Impala 8 aut. .	1960	870.000	Univ. ....	1964	570.000	Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Isabella .....	1962	670.000	Impala 6 .....	1961	1.050.000	Fissore .....	1965	780.000	Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Isabella .....	1963	730.000	Impala 8 aut. .	1961	1.000.000	Sedan .....	1965	670.000	Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
<b>BUICK</b>			Impala 6 mec. .	1962	1.200.000	Univ. ....	1965	680.000	Galax. 6 mec. .	1960	700.000
4 p. ....	1940	160.000	Impala 8 .....	1962	1.150.000	Sedan .....	1966	700.000	Galax. 8 .....	1960	750.000
4 p. ....	1947	220.000	"400" .....	1962	850.000	Univ. ....	1966	720.000	Galax. 6 .....	1961	850.000
4 p. ....	1941	170.000	Impala 8 aut. .	1963	1.350.000	Sedan .....	1967	820.000	Galax. 8 aut. .	1961	850.000
4 p. ....	1942	180.000	"400" .....	1963	950.000	Universal .....	1967	850.000	Falcon .....	1962	850.000
4 p. ....	1946	200.000	Impala 6 mec. .	1963	1.400.000	<b>DODGE</b>			Falcon Stand. .	1963	850.000
4 p. ....	1947	220.000	Impala 6 mec. .	1964	1.600.000	4 p. ....	1940	200.000	Falcon de Lujo	1963	900.000
4 p. ....	1948	240.000	Impala 8 aut. .	1964	1.500.000	4 p. ....	1941	210.000	Falcon Stand. .	1964	870.000
4 p. ....	1949	280.000	Súper .....	1964	1.050.000	4 p. ....	1942	220.000	Falcon de Lujo	1964	950.000
4 p. ....	1950	320.000	Special .....	1964	950.000	4 p. ....	1946	270.000	Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Dynaflow ....	1951	360.000	Súper .....	1965	1.200.000	4 p. ....	1947	270.000	Falcon Futura .	1965	1.280.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000	Special .....	1965	1.050.000	4 p. ....	1948	280.000	Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000	Súper .....	1966	1.350.000	4 p. ....	1948	280.000	Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000	Special .....	1966	1.250.000	4 p. ....	1950	350.000	Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000	Súper .....	1967	1.550.000	4 p. F. Drive ...	1946	250.000	Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000	Special .....	1967	1.350.000	4 p. 6 cil. ....	1951	390.000	Falcon de Lujo	1966	1.400.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000	<b>CHRYSLER</b>			<b>ESTANCIERA</b>			Falcon Futura .	1966	1.400.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000	4 p. ....	1940	180.000	Ika .....	1957	350.000	Falcon de Lujo	1967	1.400.000
<b>CADILLAC</b>			4 p. ....	1941	190.000	Ika .....	1958	400.000	Falcon Stand. .	1967	1.350.000
4 p. ....	1940	170.000	4 p. ....	1946	250.000	Ika .....	1959	450.000	Falcon Futura .	1967	1.500.000
4 p. ....	1941	200.000	4 p. ....	1947	260.000	Ika .....	1960	500.000	<b>GRACIELA</b>		
4 p. ....	1942	230.000	4 p. ....	1948	280.000	Ika .....	1961	550.000	2 p. ....	1957	170.000
4 p. ....	1946	270.000	2 p. ....	1949	300.000	Ika .....	1962	600.000	2 p. ....	1958	190.000
4 p. ....	1947	280.000	4 p. ....	1949	320.000	Ika .....	1963	650.000	2 p. ....	1960	220.000
4 p. ....	1948	300.000	4 p. 6 cil. ....	1950	350.000	Ika .....	1964	700.000	GW-Wartburg .	1962	360.000
4 p. ....	1949	320.000	4 p. 6 cil. ....	1951	370.000	Ika doble tracc.	1964	750.000	<b>HANSA</b>		
4 p. ....	1950	320.000	4 p. ....	1952	400.000	Ika .....	1965	750.000	1100 .....	1960/1	290.000
4 p. ....	1954	530.000	4 p. ....	1953	450.000	Ika .....	1966	780.000	Rural .....	1961	310.000
4 p. ....	1955	580.000	4 p. imp. ....	1954	490.000	Ika .....	1967	820.000	Coupé .....	1961	330.000
4 p. ....	1956	640.000	<b>ISITALIA</b>			Ika doble tracc.	1967	1.000.000	<b>HILLMAN</b>		
4 p. ....	1957	700.000	850 cc Coupé .	1961/2	500.000	<b>FIAT</b>			4 p. ....	1947	140.000
Fleetwood ....	1958	750.000	850 cc Spyder .	1961	520.000	4 p. 1100 .....	1947	160.000	4 p. ....	1950	190.000
Fleetwood ....	1959	830.000	1100 Berlina ..	1949	350.000	4 p. 1400 .....	1950	200.000	4 p. ....	1956	250.000
Fleetwood ....	1960	900.000	1100 Spyder ...	1949	380.000	1400 .....	1951	220.000	Rural .....	1956	250.000
<b>CITROËN</b>			<b>IE CARLO</b>			1400 .....	1954	290.000	4 p. ....	1961	330.000
11 ligero .....	1946/7	270.000	600 .....	1960	250.000	1100 .....	1956	290.000	<b>HUDSON</b>		
11 ligero .....	1948	280.000	700 .....	1960	360.000	500 .....	1958	220.000	4 p. ....	1940	140.000
11 ligero .....	1949	310.000	700 .....	1961	380.000	600 .....	1958	280.000	4 p. ....	1946/7/8	200.000
11 ligero .....	1950	330.000	700 .....	1961	500.000	1100 .....	1958	430.000	Coupé .....	1946/7/8	240.000
2 CV .....	1958	290.000	700 coupé .....	1961	500.000	600 .....	1960	320.000	4 p. ....	1949	290.000
2 CV .....	1960	320.000	700 .....	1962	400.000	1100 .....	1960	490.000	<b>ISARD</b>		
2 CV .....	1961	360.000	700 .....	1963	430.000	750 .....	1961	400.000	300 .....	1958/9	160.000
2 CV .....	1962	400.000	SL .....	1964	400.000	1100 .....	1961	580.000	400 .....	1960/1	200.000
2 CV .....	1963	440.000	SL .....	1965	420.000	2100 .....	1961/2	750.000	700 .....	1960	320.000
2 CV .....	1964	480.000	<b>IE SOTO</b>			750 .....	1962	440.000	700 .....	1961	330.000
2 CV .....	1965	520.000	4 p. ....	1940	200.000	1100 .....	1962	650.000	700 .....	1962	360.000
2 CV standard	1966	560.000	4 p. chico .....	1946	300.000	750 .....	1963	490.000	Kombi .....	1962	380.000
2 CV lujo .....	1966	620.000	4 p. Driv. ....	1947	270.000	1100 .....	1963	700.000	700 .....	1963	380.000
2 CV .....	1967	650.000	4 p. 8 cil. ....	1951	330.000	1500 .....	1963	780.000	700 .....	1963	380.000
<b>CHEVROLET</b>			<b>II TELLA</b>			600 D .....	1964	550.000	Kombi .....	1963	400.000
4 p. ....	1940	250.000	1500 .....	1960	600.000	1500 .....	1964	820.000	700 .....	1964	400.000
4 p. ....	1946	320.000	1500 .....	1961	620.000	Familiar .....	1964	850.000	Kombi .....	1964	420.000
4 p. ....	1947	370.000	1500 .....	1962	650.000	600 E .....	1965	580.000	1204 .....	1964	600.000
4 p. ....	1948	380.000	Magnette .....	1964	710.000	1500 .....	1965	900.000	700 .....	1965	430.000
			1500 .....	1964	720.000	150 C Largo ..	1965	980.000	Kombi .....	1965	450.000
			Magnette .....	1964	750.000	Familiar .....	1965	950.000	1204 .....	1965	670.000
			1500 .....	1964	750.000	Familiar Largo .	1965	1.000.000	<b>JEEP</b>		
			Traveller .....	1964	750.000	600 E .....	1966	600.000	Ika carrozado .	1957	300.000
			1500 .....	1965	790.000	800 Spyder ...	1966	700.000	Ika .....	1958	330.000
			Magnette .....	1965	820.000	800 Coupé ...	1966	680.000	Ika .....	1959	360.000
			Traveller .....	1965	820.000	1500 C. ....	1966	1.050.000	Ika .....	1960	400.000
			1500 .....	1966	820.000	1500 Familiar .	1966	1.100.000	Ika .....	1961	420.000
						1500 Coupé ...	1966	1.300.000	Ika .....	1962	430.000
						600 E .....	1967	670.000			

# Parabrisas CORSA

## mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
<b>KAISER</b>		
Manhattan	1955	340.000
Carabela	1958	360.000
Carabela	1959	380.000
Carabela	1960	400.000
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>		
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
<b>LINCOLN</b>		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1946/7	190.000
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
<b>MERCEDES BENZ</b>		
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
<b>MERCURY</b>		
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
<b>M. G.</b>		
Sport 2 p.	1940	270.000
Sport 2 p.	1947	350.000
4 p.	1966	900.000
<b>MORRIS</b>		
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
<b>N. S. U.</b>		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz	1963	340.000
Sport Prinz	1961	500.000
<b>OLDSMOBILE</b>		
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
<b>OPEL</b>		
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
<b>PEUGEOT</b>		
203	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960	680.000
403	1961	720.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo	1965	1.150.000
404 Standard	1965	1.090.000
404 Standard	1966	1.170.000
404 De Lujo	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo	1967	1.350.000
<b>PLYMOUTH</b>		
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
<b>PONTIAC</b>		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
<b>RAMBLER</b>		
Cross-Country	1962	720.000
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador	1962	750.000
De Luxe 550	1963	700.000
Classic Custom	1963	750.000
660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country	1963	780.000
660, 1ª serie	1963	780.000
Ambassador 990	1963	820.000
1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassador 990	1963	880.000
De Luxe 550	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassador 990	1964	1.000.000

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

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>VAUXHALL</b>		
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
<b>VOLKSWAGEN</b>		
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
<b>VOLVO</b>		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	520.000
2 p. PV544	1960	600.000
121	1960	750.000
122	1962	820.000
<b>WILLYS</b>		
4 p.	1940	200.000
Coupé	1940	170.000
Aerolark	1953	300.000
<b>WOLSELEY</b>		
4 p.	1947	140.000
1500	1960	500.000
<b>PICK - UPS USADAS</b>		
<b>ARGENTA</b>		
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
<b>CITROËN</b>		
Furg. s/crist.	1963	300.000
2CV Furg. c/crist.	1963	320.000
2CV Furg. s/crist.	1964	360.000
Furg. c/crist.	1963	380.000
<b>CHEVROLET</b>		
10 Pick-up	1960	700.000
10	1961	750.000
10	1962	800.000
10	1963	850.000
10	1964	900.000
10	1965	950.000
10	1966	1.100.000
10	1967	1.250.000
<b>DE SOTO</b>		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
<b>DODGE</b>		
D-100 Pick-up	1961	750.000
D-100	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000
<b>FARGO</b>		
D-100 Pick-up	1962	800.000
D-100	1963	850.000
D-100	1964	900.000
D-100	1965	950.000
D-100	1966	1.000.000
D-100	1967	1.100.000



MARCA	AÑO	ESTIMAC.
<b>FIAT</b>		
Multicarga 1500	1964	770.000
Multicarga 1500	1965	800.000
Multicarga 1500	1966	850.000
Multicarga 1500	1967	900.000
Multicarga 1500	1967	900.000
<b>FORD</b>		
F-10 Pick-up	1960	700.000
F-100	1961	750.000
F-100	1962	800.000
F-100	1963	850.000
F-100	1964	900.000
F-100	1965	950.000
F-100	1966	1.000.000
F-100	1967	1.150.000
<b>JEEP</b>		
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
<b>MERCEDES BENZ</b>		
170 Pick-up	1951	270.000
<b>RASTROJERO</b>		
Pick-Up	1961	390.000
"	1962	420.000
"	1964	490.000
"	1965	520.000
"	1966	560.000
"	1967	620.000
<b>STUDEBAKER</b>		
Champ.	1963	550.000
Champ.	1964	600.000

MARCA	PRECIO
<b>AUTOMOVILES 0 Km.</b>	
<b>AUTO UNION</b>	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.264.000
<b>CITROËN</b>	
2 CV AZAM, 4 p.	859.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
<b>CHEVROLET</b>	
Súper Sport	2.174.150
Special, 4 p.	1.771.000
Súper, 4 p.	1.957.350
Súper De Luxe, 4 p.	2.103.000
<b>ESTANCIERA</b>	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
<b>FIAT</b>	
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
<b>FORD</b>	
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
<b>PEUGEOT</b>	
404 Gran Lujo, 4 p.	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p.	1.665.000

MARCA	PRECIO
<b>LINEA 380 IKA-RENAULT</b>	
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
<b>JEEP</b>	
JA-3UB, t/simple	859.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
<b>RENAULT</b>	
R-4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
<b>TORINO</b>	
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
<b>VALIANT</b>	
IV, 4 puertas	1.979.000
Coronado, 4 p.	2.163.000
Gran Turismo, 4 p.	2.193.000
Standard, 4 p.	1.759.000
<b>PICK-UP 0 km.</b>	
<b>D.I.N.F.I.A.</b>	
Rastrojero (diesel)	1.325.000
Doble Cabina	1.490.000
<b>CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.</b>	
<b>DODGE Standard</b>	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000

MARCA	PRECIO
<b>De Lujo</b>	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.582.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.661.000
<b>Standard</b>	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.670.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.751.000
<b>De Lujo</b>	
D-200E/ejes, ch. s/caj.	1.713.000
D-200E/ejes, ch. c/caj.	1.794.000
<b>CITROËN</b>	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
<b>FIAT ARGENTINA S. A.</b>	
Multicarga 1500	1.191.000
<b>FORD MOTOR ARGENTINA S. A.</b>	
F-100 chasis s/caja	1.655.000
F-100 chasis c/caja	1.720.000
<b>GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.</b>	
Chevrolet-C10703 s/c	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.	1.557.200
Chev. C-10734 c/ancho	1.562.000
<b>IKA-RENAULT</b>	
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
<b>INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE</b>	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
<b>S.A.F.R.A.R.</b>	
Peugeot T4 B	1.255.000



## COMO...TODAVIA NO PROBO EL TORINO?

**PONGASE AL VOLANTE:  
BERLINGIERI LO INVITA.**

Sólo hace falta que combinemos la ocasion.  
Pondremos en sus manos un TORINO... el coche argentino que arrancó la admiración del mundo entero!  
Usted conocerá - por propia experiencia - su dócil dirección, su fabulosa suspensión, el lujo de su tablero.  
Después hablaremos sobre su coche usado, cualquiera sea su marca, y sobre la financiación.  
Nos pondremos de acuerdo.

Y usted manejará un TORINO con el respaldo de Berlingieri: 55 años de experiencia en automotores. Que es decir mucho.  
**Su dinero vale más en Berlingieri.**

# ROBERTO BERLINGIERI S.A.

Concesionario **IKA-RENAULT**

Jeep - Rambler - Torino - Renault

Bulnes 2730 - Tel. 72-3001 • Hipólito Yrigoyen 1620 - Tel. 45-9801  
Estacionamiento propio.

**LOS INTREPIDOS Y SUS  
MAQUINAS ALERUDAS**

de no sabemos quién, Bs. Aires.

Deseo felicitarles por vuestra revista, que representa todo el sentir "tuerca" nacional e internacional. Ahora van las preguntas.

1) ¿Cuál es la diferencia entre alerón y spoiler?

R.: La única diferencia es idiomática. Alerón para nosotros, los castellanos de verba galana y primorosa sintaxis; Spoiler, para los sajones, hijos de Albión, la rubia.

2) ¿Por qué no se publica una foto central del "Trueno Naranja"?

R.: ... Hay un hombre en eso.

3) Quisiera saber si la carta del señor Beretta es un chiste o es en serio.

R.: Es en serio. El señor Beretta existe; tiene dos manos, dos pies, ojitos, naricita y ombligui-

to, como cualquiera de nosotros. Y como cualquiera de nosotros tiene derecho a opinar sobre determinado tema. Para usted y para nosotros está equivocado. Correr en F. 1 sobre tierra dista tanto de lo que nosotros pensamos con respecto a F. 1, como lo que pensamos acerca de las carreras de dirigibles con motor fuera de borda. De todos modos, él expresa su opinión. Usted también. Y nosotros también.

4) ¿Es cierto que Anteo Pichetta correrá con E. Copello en Le Mans? Si no es así, ¿qué hace actualmente?

R.: Es poco probable que Anteo corra en Le Mans, y casi imposible que lo haga como coequiper de Eduardo Copello. Anteo, como todos sabemos, prefirió el camino de la meditación espiritual, y a ella se ha entregado plenamente, reclusándose del mundanal ruido en un monasterio oriental. De acuerdo a las últimas noticias que recibimos de Anteo, integraría el Dawa-Ghiri Racing Team (Nepalés), si recibiera algún mensaje concreto de Vishnú.

**COMO GANAR CARRERAS  
SIN SABER MANEJAR**

de Carlos A. Martín, Colonia Se  
ré (B).

Además de augurarle muchos éxitos para vuestra revista, quiero hacerles algunas preguntas que considero de interés general, y que son las siguientes:

1) He leído en varias ocasiones, en artículos que tratan sobre alguna carrera corrida en Rafaela, donde al referirse a algún corredor que ha tenido una destacada actuación, dicen de él que ha manejado "como los dioses". Ahora bien: yo les pregunto si en un circuito como el anteriormente dicho, no es más importante que se posea un excelente medio mecánico antes que una buena conducción, puesto que la carrera por lo general se reduce a girar permanentemente en directa, por lo que se excluye la pericia de los pilotos al rebajar a tiempo o colocar la marcha correspondiente en cada curva.

R.: Si bien el tipo de circuito (Rafaela, Indianápolis, y demás "óvalos Infernales") otorga mayores posibilidades al piloto que posea un auto más veloz, para arribar a un promedio final de 217 y chírolas (Rafaela) o 244 y más chírolas (Indianápolis) en sus últimas ediciones, hay que manejar, si no como los dioses, por lo menos como semidioses con grandes aspiraciones al título máximo. Lógicamente, cuando uno tiene el sano deseo de

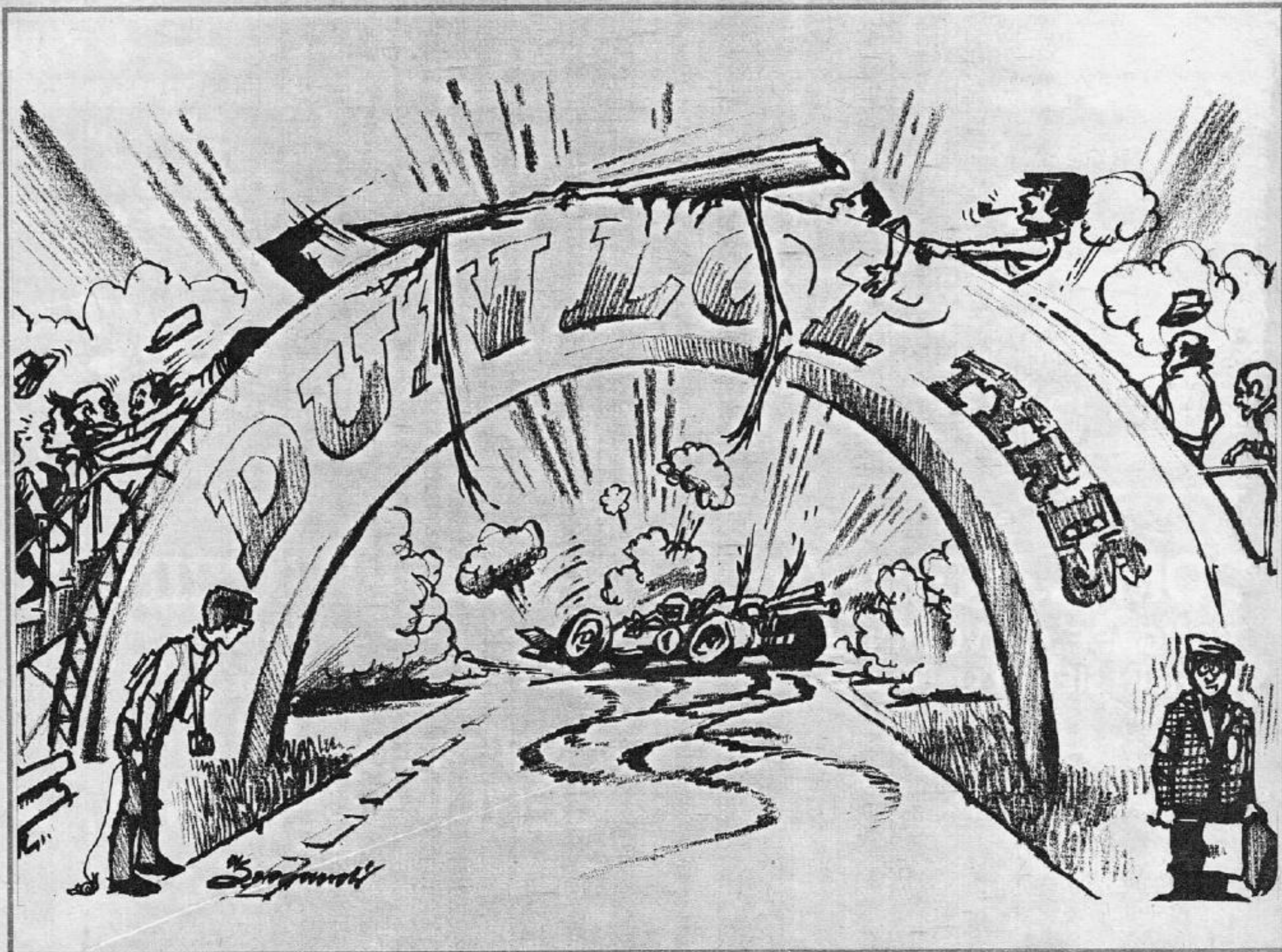
no terminar la carrera colgado de los eucaliptos en la isla de Pascua, o prolijamente estampado en la Gran Muralla China. Y como si eeeeésto fuera poóóco... muchos pilotos usan la caja en este tipo de carreras; especialmente cuando forman parte de un pelotón que se pone denso al entrar en una de las curvas...

2) ¿Qué planes tiene Ford respecto a la constitución de algún equipo que represente oficialmente a la marca en T.C. o a la construcción de algún prototipo?

R.: Seguros, lo que se dice seguros, no estamos... pero bien podrían ser Carmelo Galbato y Carlos A. Reutemann, en sendos prototipos que se están elaborando en Bauter. Ud. haga como que no sabe nada...

3) ¿Qué diferencias posee el nuevo Fiat 1500 (el de la palanca al piso) con respecto al modelo anterior, cuáles son las velocidades máximas en cada marcha, y a qué régimen de r.p.m. alcanzan los autos que integran la Comisión de Concesionarios de la marca?

R.: La única diferencia del modelo nuevo con respecto al anterior, es el panel de instrumentos rediseñado y la palanca al piso. Las velocidades máximas en cada marcha son 40, 70, 110 y 145 km, para 1ª, 2ª, 3ª y



4ª, respectivamente. Los autos de la Comisión de Concesionarios (coupés con caja de quinta) alcanzan en directa entre 6.300 y 6.500 r.p.m. El repollo está carísimo en Bélgica, y se viene una nueva devaluación de la plastra.

## ENCICLOPEDIA FIAT

de Guillermo D. P., Martínez.

Pasadas las felicitaciones de rigor, vamos al grano.

Características generales de la Coupé Fiat 1500.

R.: Para evitar extendernos innecesariamente, Incluiremos sus preguntas olvidadas en la respuesta. Motor de la coupé: relación de compresión: 9:1; requerimiento octánico: NO 92 RM. Potencia máxima: 83 HP a 5.400 r.p.m. Alzada de válvulas: 8,65 mm admisión y 8,60 escape. Reglaje de distribución A.A.A. 25°; R.C.A. 51°; A.A.E. 64°; R.C.E. 12°. Cruce 37°. Avance de encendido: Inicial 10°+1°; centrífugo 21°+1°; por depresión 15°+2°. Diámetro y carrera: 77 y 79,5 mm. Válvulas a la "zabliola", Inclinadas, accionadas por botadores, varillas y balancines. Arbol de levas lateral, comandado por cadena. Cigüeñal de acero forjado, 3 bancadas con cojinetes antifricción con ánima de acero. Bieles de acero, de sección doble T. Tapa de cilindros de aluminio, con cámaras de combustión hemisféricas. Block de cilindros de fundición, sin camisas. 1 carburador Weber tipo 28-36 DCD 1, de tiro descendente, con dos gargantas, estrangulador manual, dispositivo de arranque y bomba de aceleración. Alimentación por bomba mecánica, a diafragma, marca Weber o Fipsa. Filtro de aire seco. Encendido simple, por batería. Orden del mismo: 1-3-4-2. Bujías marca Marelli, Champion o AC (tipos CW 240 LP, N49, 44XL respectivamente), de rosca 14x1,25 mm. Lubricación forzada. Cáster de 3,75 litros de capacidad. El filtrado de aceite es triple; 1º en la bomba, 2º centrífugo y 3º por filtro en derivación, marca Tidem, con elemento cambiante. Refrigeración por agua, cuya circulación promueve una bomba. El termostato comienza a funcionar a 82°-88°C. Ventilador de 4 palas. Equipo eléctrico marca Marelli, de 12 volts. Trasmisión: Arbol de mando tubular, dividido en dos partes con soporte central en goma, 2 crucetas y un manchón elástico. Embrague monodisco seco, a fricción, plato de 200 mm de diámetro. Mando hidráulico. Caja de velocidades marca FIAT con engranajes deslizables. Palanca al piso. Relaciones de desmultiplicación de la caja OPCIONAL, con 5ª: 1ª, 3,242:1; 2ª, 1,989:1; 3ª, 1,41:1; 4ª, 1,00:1; 5ª, 0,864:1. Retroceso: 3,34:1. Eje trasero semi-flotante. Diferencial de dientes hipoidales. Chasis: bastidor integral, a plataforma. Suspensión delantera: Independiente, de paralelogramos deformables con barra de reacción inferior y resortes helicoidales superiores. Dirección: sistema a tornillo sin-

fin y rodillo. Relación: 16,4:1, tres vueltas de volante de tope a tope. Suspensión trasera: tipo Hotchkiss: ballestas longitudinales a contra-flecha. Amortiguadores telescópicos hidráulicos oblicuos. Barra estabilizadora. Frenos: a tambores atrás y discos adelante. Capacidad del tanque de nafta: 45 litros (5 a 7 de reserva). Dimensiones: distancia entre ejes: 2.505,5 mm. Trocha delantera: 1.295 m; trasera: 1.272 mm. Despeje: 125 mm. Diámetro del círculo mínimo de viraje: 10,8 m. Carrocería: Largo total: 4,222,5 mm. Ancho total: 1.530 mm. Altura máxima: 1.350 mm. Peso: 960 kg. Performance: Relación peso/potencia: 11,4 kg/HP. Velocidad máxima: 160 km/hora.

2) ¿Cuándo salen los Fiat 125?

R.: Estimamos que en marzo del año próximo.

3) ¿Dónde se pueden conseguir el block de motor de la coupé Fiat 1500 (baratitos)?

R.: En la Argentina no hay nada baratito. Aclarado el punto, para conseguir los blocks que busca, diríjase a Fiat. En la calle Warnes, puede ser que ubique alguno. Lo más baratito lo obtendrá poniéndose en contacto con algún ladrón de autos conocido.

4) ¿Qué diferencias existen entre el motor de la coupé y el de la berlina Fiat 1500?

R.: En la sección Correo del Nº 125 de CORSA, encontrará la respuesta.

5) ¿Existe en nuestro país algún dispositivo contra incendios en autos de competición?

R.: Los prototipos Chrysler tienen un sistema automático que entra en funcionamiento al aumentar, sobre cierto límite de temperatura, el calor en la cabina. Luego, el conocido mata-fuego. En última instancia, soplo, soplo mucho y fuerte. Antes de cada carrera, pídale la bendición a Carlos Fresco, célebre alquimista, creador de brebajes, pocimas y cataplasmas anti-flama. El lo rociará con cierta sustancia que da excelentes resultados. Y por último, recuerde esta máxima: nunca tumes manejando a 240 km/h, porque las cenizas que caigan al suelo pueden ser las tuyas...

6) ¿Fiat producirá en nuestro país alguna coupé nueva?

R.: Sin novedad en el frente.

7) ¿Dónde se consigue el reglamento de G.T.A.? En la C.D.A. del A.C.A. no hay.

R.: Trate de ponerse en contacto con Edgardo Boschi. Tel.: 392-4460/1874. En la CDA conseguirá el reglamento para carreras de sortija.

8) Perdonen por todo este "barullo" de preguntas... y avanti bersaglieri que la vittoria e' Corsa.

R.: Perdonado mil veces. Gracias por el elogio; su frase final inscribe en la historia su página mejor...

# Vuele en buena compañía...



## No se sorprenda si uno de los dos viaja gratis.

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

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

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

Consulte a su agente de viajes.

Compañías argentinas de nivel internacional

**AUSTRAL** **ALA**

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

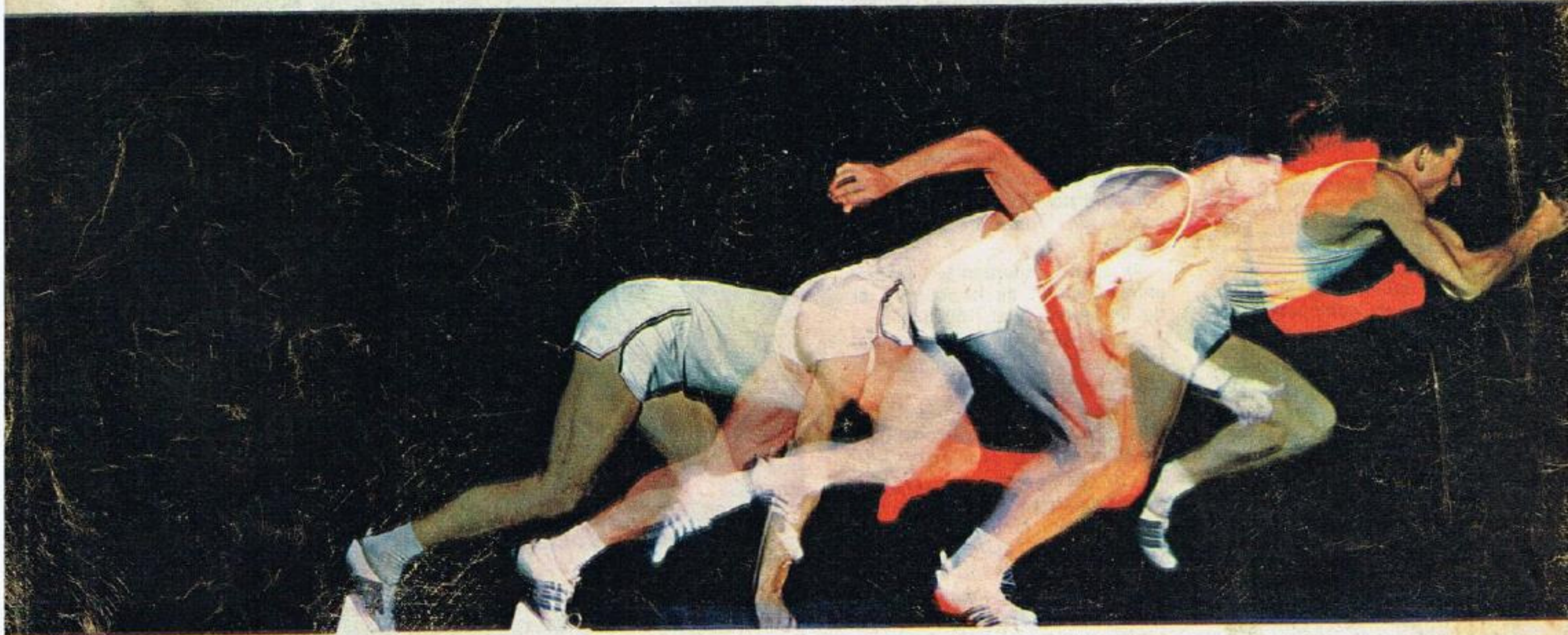
Informes: Tel. 44-0017/8/9 y 10 (durante las 24 hs.)



## Cuando el mundo deportivo exige pruebas indiscutibles, recurre a la precisión OMEGA.

En el mayor reportaje televisivo de todos los tiempos, 600 millones de televidentes del mundo entero, vivirán con los deportistas a través de sus pantallas "el suspenso" de la centésima de segundo, que OMEGA marcará con su cronógrafo electrónico OMEGASCOPE.

Los mismos técnicos e ingenieros que han creado esta forma de cronometraje han logrado la misma precisión en los relojes pulsera OMEGA. Tanto unos como otros han sido concebidos para satisfacer con la máxima exactitud —cada uno en su terreno— las exigencias del deporte y de la vida cotidiana.



Confíe Ud. en OMEGA como el jurado y los deportistas del mundo entero



**CONSTELLATION -**  
Cronómetro con certificado oficial. Automático, sumergible, con o sin calendario.  
Con calendario \$ 82.700.



**SPEEDMASTER -**  
El reloj que usan los astronautas americanos. Cronógrafo con totalizador de minutos y horas y con escala taquimétrica.  
\$ 79.900.



**SEAMASTER 300 -**  
Modelo especial para deportes submarinos. Sumergibilidad garantizada hasta 200 metros de profundidad. Arco giratorio.  
\$ 67.600.



**SEAMASTER 120 -**  
Modelo de dama para deportes submarinos. También con arco giratorio.  
\$ 46.800.

La garantía OMEGA es integral y válida en todos los países del mundo



Cronometrador Oficial de los Juegos Olímpicos de 1968 en México.

OMEGA