1980

Parabrisas

Nº 177

CORSA

9 al 15 de septiembre de 1969

500 MILLAS DE RAFAELA
LA FIESTA GRANDE DE LA M.A.

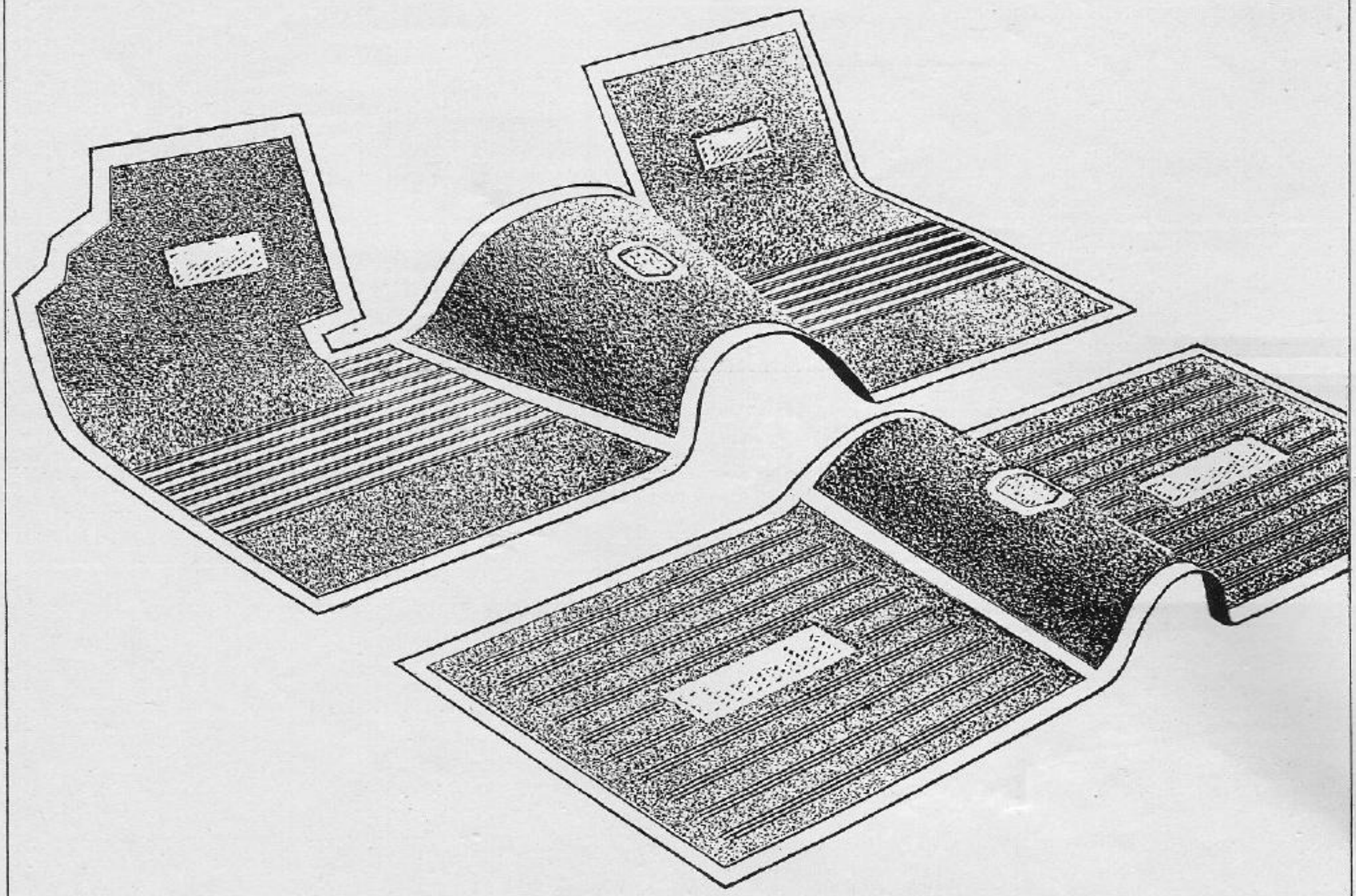
MONZA: G.P. DE ITALIA

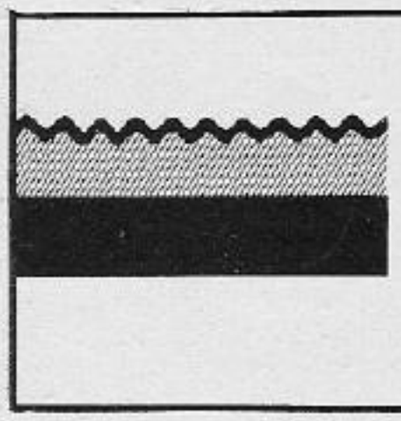
Las revistas de Mauro

Para conductores de taco fuerte

nuevos cubrealfombras Pirelli

Protegen, alegran y valorizan su coche manteniendo flamantes las alfombras originales. Hay un juego diseñado especialmente para cada marca y modelo de automotor. Colores brillantes: Habano Biela - Verde Magneto - Rojo Dínamo - Negro Leva - Plateado Volante - Azul Cigüeñal - Dorado Competición.

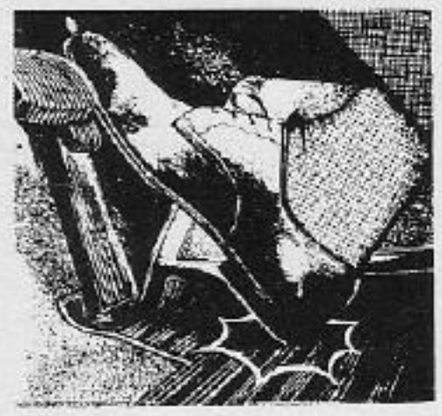




Unidades elásticas súper resistentes al desgaste y a la abrasión

Capa superior: Antideslizante, de gran "agarre," elaborada con Policloruro de Vinilo brillante.

Capa inferior: Base elástica de natural adaptación al piso, exclusiva de Pirelli.



Los cubrealfombras Pirelli se venden en los negocios del ramo.

Cómprese un juego y... métale taco nomás!

proteger... el verbo es

PIRELLI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 177 del 9 al 15 de septiembre de 1969

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

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

GERENTE EDITORIAL
Raúl H. Burzaco

GERENTE COMERCIAL
Eric Skinner

DIRECTOR COMERCIAL
Joaquín Villegas González

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Strocen
Jefe de Fotografía: Francisco Vera
Jefe de Archivo: César Freyer
Jefe de Correctores: Luis Canossa

PROYECTOS EDITORIALES
Director: Carlos Ibáñez

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Jorge Augé Bacqué, Julio Pérez Balbi, Héctor Luis Bergandi, Sergio Cornejo, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega, y César M. Sorkin.
Gustavo J. Costas (Archivo)

COLABORADORES
Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Arturo Pellet Lastra, Juan Carlos Llanos, Alejandro M. Ciancaglini y Rubén Torres.

CORRESPONSALES
Juan A. Abraham (EE. UU.), Héctor Acosta (Córdoba), Héctor José Milanich (Entre Ríos) y Franco Lini (Italia).

SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE

DIAGRAMACION
Eduardo César González (Jefe), Carlos A. Romanó y Helvecia Nessi Lavisse.

FOTOGRAFIA
Hugo Pérez Campos, Antonio Capria, Carlos Dulitzky y Osvaldo Varone.

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Jefe de Publicidad: Jorge Arigós
Promotores: Laura S. Benvenuto, Juan Carlos Hiquis y José Alberto Rivas.
Tráfico: Nilda Marruco

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

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

EDITORIAL

Una vez más volvemos sobre el mismo tema: el de las ordenanzas de tránsito sin mayor sentido lógico que rigen en nuestra ciudad capital y en la aparente ceguera que impera en las autoridades competentes que se resisten a reverlas. El ejemplo clásico es el de la imposición de circular por la ciudad con las luces "bajas" prendidas. Ya hemos analizado esta ordenanza en una extensa nota publicada el año pasado explicando claramente nuestra posición y poniendo en evidencia —además de su sinrazón— la casi imposibilidad práctica de verificar el estricto cumplimiento de la misma (entiéndase regulación de los faros según norma).

Otra vez insistimos en que esta ordenanza no tiene razón de ser y que la imposición de que los automotores deban circular por las calles de la ciudad con sus luces bajas encendidas, lejos de favorecer a nadie o de prevenir accidentes, es completamente contraproducente. Resta a los conductores la posibilidad de ver con claridad objetos no luminosos, como ser, peatones que cruzan. Si uno circula, por ejemplo, por una avenida bien iluminada (como en general son todas las avenidas de Buenos Aires), el tránsito que circula por la otra mano de la avenida en sentido contrario con sus luces bajas encendidas (y que están reguladas cada una a su gusto, apuntando hacia donde quiera Dios) hace que los peatones que crucen eventualmente delante nuestro, sean menos visibles y más vulnerables.

Esto es una realidad concreta, además de la molestia que esta iluminación causa a la vista de los conductores. Estamos seguros que si realizáramos una encuesta popular sobre este tópico, la dichosa ordenanza perdería en proporción de 100 a 1.

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA

El próximo domingo 14 de septiembre se llevará a cabo la X Vuelta de Hughes de Turismo de Carretera.

La hora de largada ha sido fijada para las 8. La misma se llevará a cabo sobre la Ruta Provincial Nº 93 a 1700 metros de su intersección con la Ruta Nacional Nº 8.

El circuito sobre el que se correrá en la oportunidad será el mismo en el que triunfara Gastón Perkins en marzo último en la carrera organizada por el Jorge Newbery A. C. La extensión del mismo es de 142,430 kilómetros y tendrá que ser recorrido en cuatro oportunidades para completar 569,720. kilómetros que es el recorrido total de la competenecia.

El monto de premios que entregará el Hughes Football Club será de 4.241.160 pesos que se distribuirán de la siguiente manera: 800 mil pesos al primero, 600 mil al segundo, 400 mil al tercero, 300 mil al cuarto, 230 mil al quinto, 180 mil al sexto, 130 mil al séptimo, 100 mil al octavo, 80 mil al noveno, 50 mil al décimo, 40 mil al undécimo y treinta mil hasta completar el decimoquinto clasificado. También se premiarán los puestos de privilegio en los parciales de cada vuelta con 50 mil al primero, 30 mil al segundo, 15 mil al tercero, 10 mil al cuarto y 5.000 al quinto. Además, el piloto que marque el record de vuelta será premiado con 100 mil pesos.

La largada se efectuará por riguroso orden de ranking de la CADAD.

El tramo complementario se correrá el domingo 21 en un circuito especial.

Los premios que se han instituido para esta competencia alcanzan los 3.000.000 de pesos.

TURISMO CON PUNTAJE

Para el Campeonato Argentino en Misiones, en el circuito de Santa Inés. Este circuito está ubicado a 15 kilómetros de la ciudad de Posadas y tiene una extensión de 6.415 metros. Tiene un tramo de 1.650 metros de pavimento y el resto es de tierra colorada compactada. Como valor que honra a la gente del Automóvil Club Misiones, cabe destacar que se otorgará alojamiento sin cargo alguno y en hoteles de primera a cuatro personas por coche. El corredor y tres más. Esta regalía funcionará desde el viernes 12 hasta el domingo 14. El importe de la inscripción se ha fijado en 2.000 pesos y se reciben hasta el jueves en la CADAD o en la sede del club, San Martín 239, Posadas, Misiones. Participarán las tres categorías de rigor (1.150; 1.151 a 2.000 y más de 2.000). La carrera comenzará a las 13. Se entregarán 69.000 pesos en premios para las pruebas de clasificación, 1.023.000 para las pruebas finales y 195.000 para los pilotos zonales. Lo que hace un total de 1.287.000 pesos. El circuito ya fue aprobado por el pelotón de seguridad de la CADAD, así que falta tan sólo la voz de "¡Aura!" ¡Bravo, Misiones!

RALLY

El Club Argentino de Regularidad y el Avellaneda Automóvil Club se han unido con el fin de llevar a cabo la organización de la disputa del IV Rally Primavera.

La largada podrá efectuarse desde diversas cabeceras, entre ellas Avellaneda, Mar del Plata, Tandil, Rosario, Córdoba y Mendoza. La misma tendrá lugar el 18 de septiembre, a partir de las 21, cumpliendo un tramo de concentración de aproximadamente 750 kilómetros hasta la ciudad de Río Cuarto.

El viernes 19 comenzará el tramo común que unirá Merlo, Mina Clavero, para finalizar el tramo en San Juan.

El sábado 20, por la mañana, se realizarán pruebas en el Autódromo El Zonda, continuando hacia San José de Jachal, Unión, Nonogasta, Patquia, La Rioja y Catamarca.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

GRAN PREMIO PERUANO

Del 14 al 21 de septiembre próximos se disputará en Perú el Gran Premio de Carretera Caminos del Inca. Estará reservado para coches del grupo II, III y V del Anexo J de la CDI. La prueba se desarrollará sobre un recorrido total de 2.695 kilómetros divididos en cinco etapas. La división de categorías es la siguiente: Categoría "A" Grupo II: de 001 a 1.300 cm³; Categoría "B" Grupo II: de más de 1.300 a 1.600 cm³; Categoría "C" Grupo II: de más de 1.600 a 2.000 cm³. La categoría superior comprende las siguientes cilindradas: Grupo II superior de 2.000 cm³ a más; Grupo III superior a 1.300 cm³ a más, y Grupo V superior a 1.300 cm³ a más. Participarán pilotos argentinos y de otras nacionalidades.

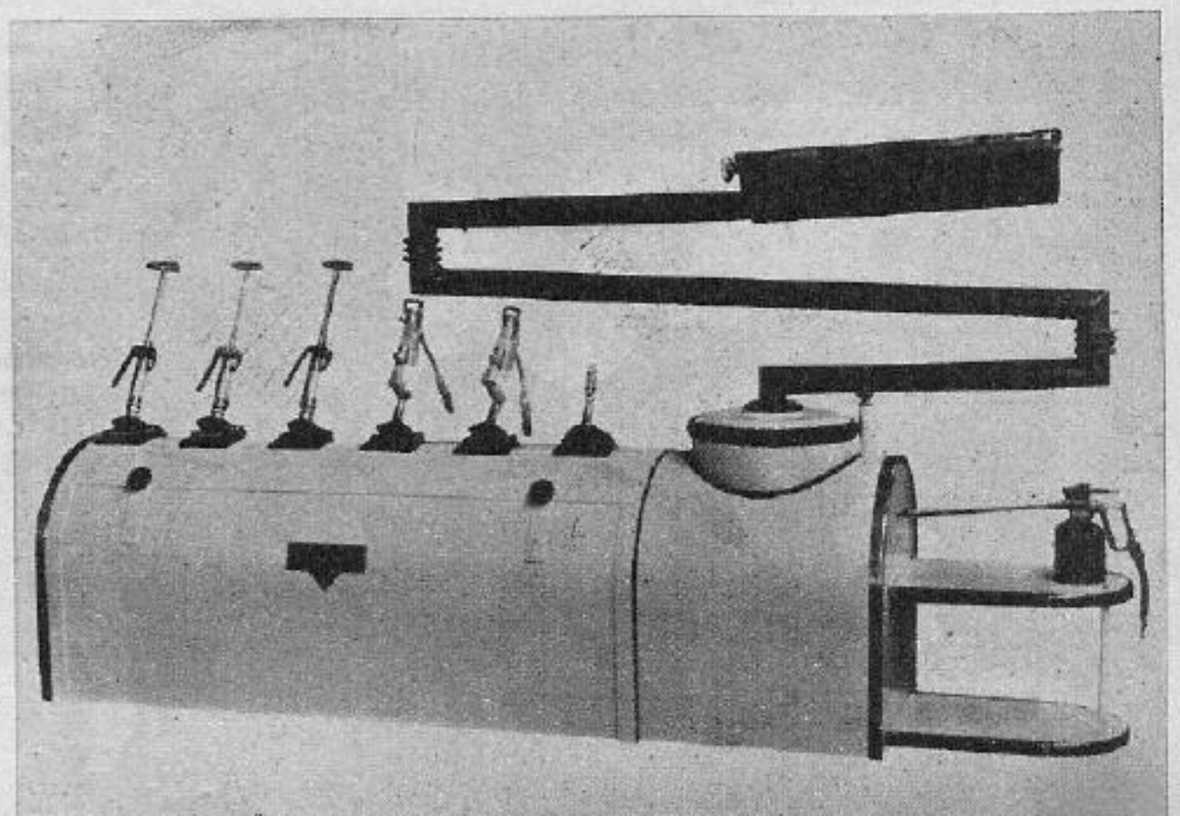
F-2 SIN PUNTAJE

Entre el 12 y el 14 próximos, en el circuito de Albi en Francia.

PROTOTIPOS SIN PUNTAJE

Unas cuantas carreritas para el próximo fin de semana: en el circuito de Jarama, en Madrid, España. Y otra en Hockenheim, Alemania. Ninguna dará puntos para nada.

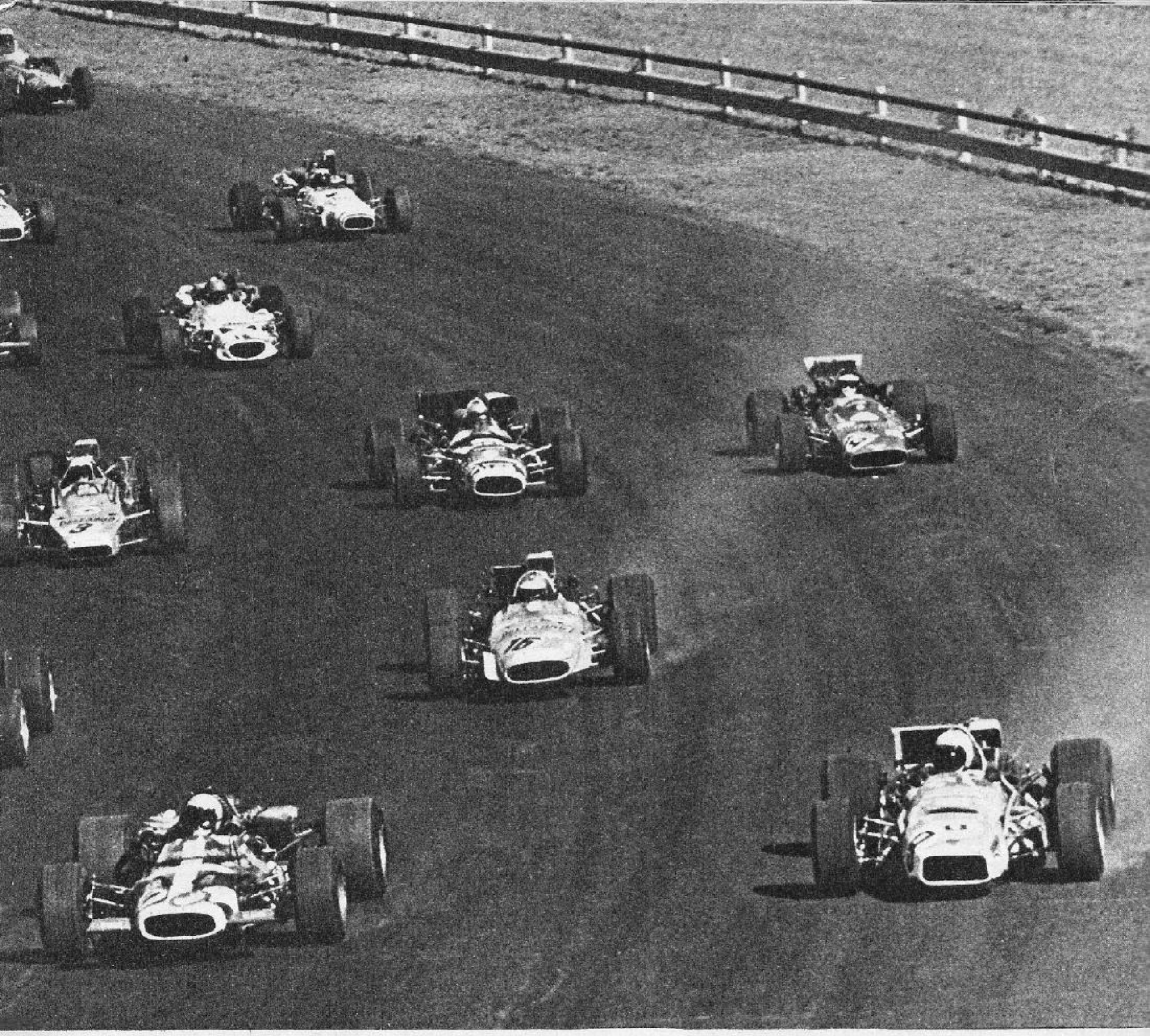
Aunque parezca mentira, recién hoy, diez años después de su invención, se ha divulgado esta foto de la maravilla contemporánea que es la "Vacunadora Múltiple y sin promesas" del ingeniero Sierra. Este fabuloso aparatito es capaz de aplicar la antirrábica, la B.C.G., la antibrucelosa, la anticarbunclo y hasta la antimonio a un dispar de animales al mismo tiempo. Las experiencias se llevaron a cabo en un principio con un ortóptero y un mamífero, al mismo tiempo, y lanceta por medio. Pero la semana pasada el porvenir de esta sensación se agrandó enormemente ya que, conjuntamente, se inoculó a un enorme perro de la raza Dorrego. Veremos ahora si le prende.

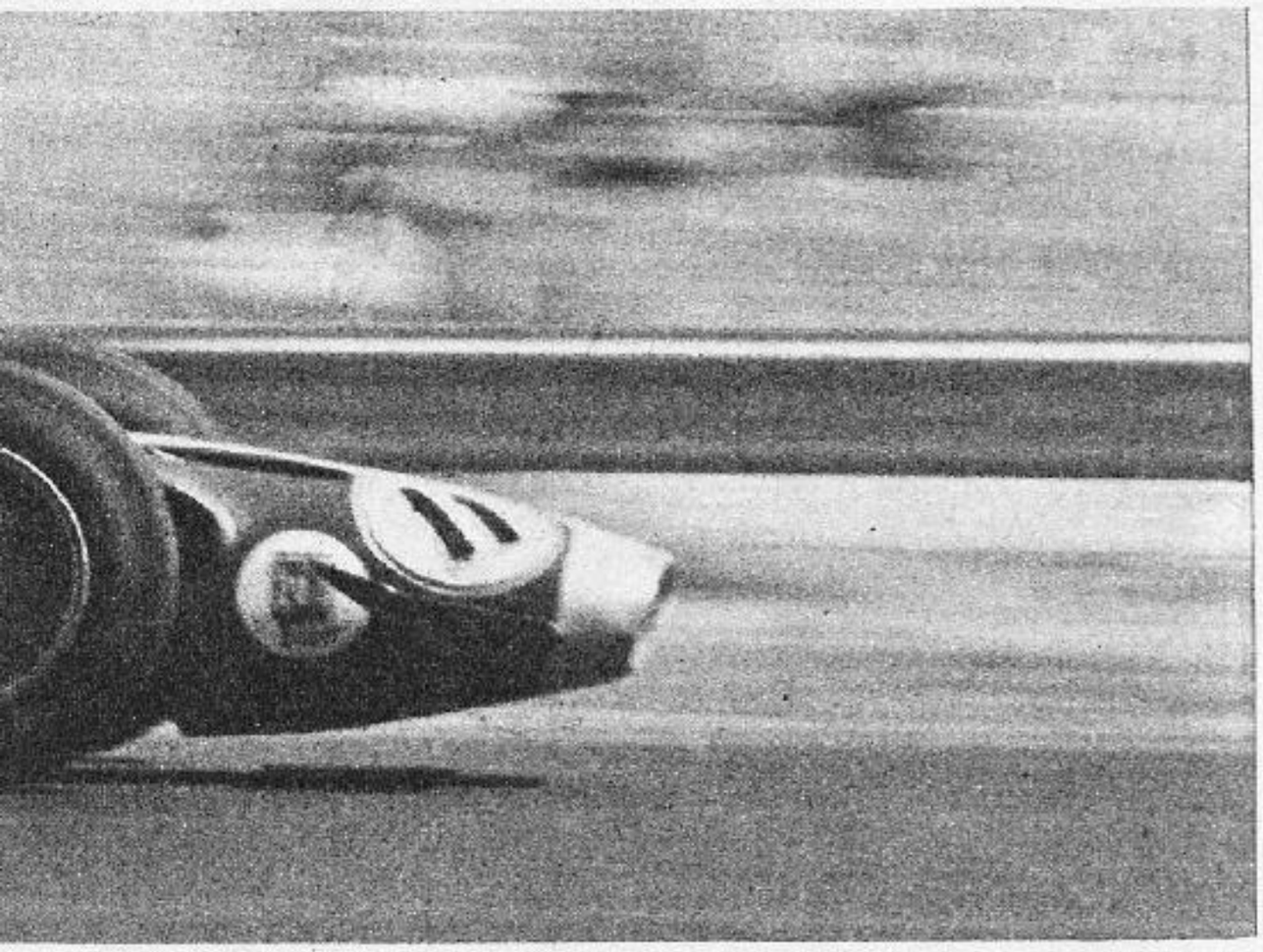


TERNENGO: en mi casa mando yo

Jorge Ternengo: conducción cerebral para un triunfo consagratorio.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Un rafaelino ganando en Rafaela. Circunstancia que no se daba desde el triunfo de José Fanto allá por la década del '50. Brillante día del "Nene", secundado, además, por su hermano Carlos en el quinto puesto

Por JULIO F. PEREZ BALBI

Fotos de MARIOLINO CASTELLAZZO y el aprendiz Mártire

→

Si algún cristiano leía la lista de inscriptos el día anterior a las pruebas de clasificación, juraba y perjuraba que el domingo estaría, como un solo hombre, parado sobre los taludes que la ofician de tribunas. Pero el viernes, en las pruebas de clasificación el que más o menos estaba en este asunto de las **competencias automovilísticas**, anotaba tiempos que no bajaban bajo ningún concepto los del año anterior. ¡¡Si hasta Pairetti hizo cinco décimas menos que el año pasado para clasificarse!! Bueno, de acuerdo, probablemente el Tornado de Ternengo tuviese un rendimiento inferior al Cooper que gastó Copello en 1968 (por nombrar solamente a los rivales inmediatos de ambas ediciones, lo que por ende hizo que el arrecifeño se empeñase en menor medida en ganar décimas que no le resultarían demasiado útiles. Con el promedio final de la carrera sucedió otro tanto. Si bien este año las paradas obligatorias para reaprovisionarse eran dos en vez de una, Pairetti, en 1968, se detuvo dos veces sin más remedio y sin embargo el promedio del año pasado es en dos kilómetros mayor. Si Ternengo paró más veces que las obligatorias es harina de otro costal; sin lugar a dudas, en 1968 se anduvo más rápido que en esta edición.

Por otro lado había una decena de autos nuevos. Requejo, Cuvertino, Favre, Gradassi estrenaban flamantes aparatos que siempre estuvieron detrás de los autos ya experimentados y que tienen algunos añitos encima. Pairetti, Plá, Ternengo o Salatino fueron los únicos cuatro que tuvieron la batuta en algún momento y ninguno de sus autos era flamante. Todos ya tenían sus piñas encima, a través de alguna fragorosa vida "da corsa", pero estaban en considerable ventaja frente a los autos nuevos, que ni por las tapas tenían puestas a punto las suspensiones como sus colegas más añejos.

De Rafaela, algunos constructores y pilotos se acuerdan solamente un mes antes, cuando los medios masivos de difusión ya empiezan a chusmear sobre el asunto. Por eso se vieron atrasos en el arribo de los autos, incluso que no llegaron a tiempo para clasificar (caso del Cenci-Chevrolet de Steven), autos inscriptos que nunca aportaron (Steven es otro ejemplo en este rubro, el auto de Bruno todavía no está listo), motores que se ablandaban en las pruebas de clasificación (Copello, Nasif) e infinidad de cosas que se hacían a los apurones y a ritmo de emergencia.

Cosa extraña en Rafaela: poco público. Vaya a saber uno por qué extraño designio del arte culinario (y, bueno, a alguien hay que echarle las culpas) los rafaelinos, santafesinos y rosarinos no aparecieron en demasía, ni siquiera como en oportunidades anteriores. No faltó el chacarero que le haya echado la culpa a la sequía que aqueja a la zona.

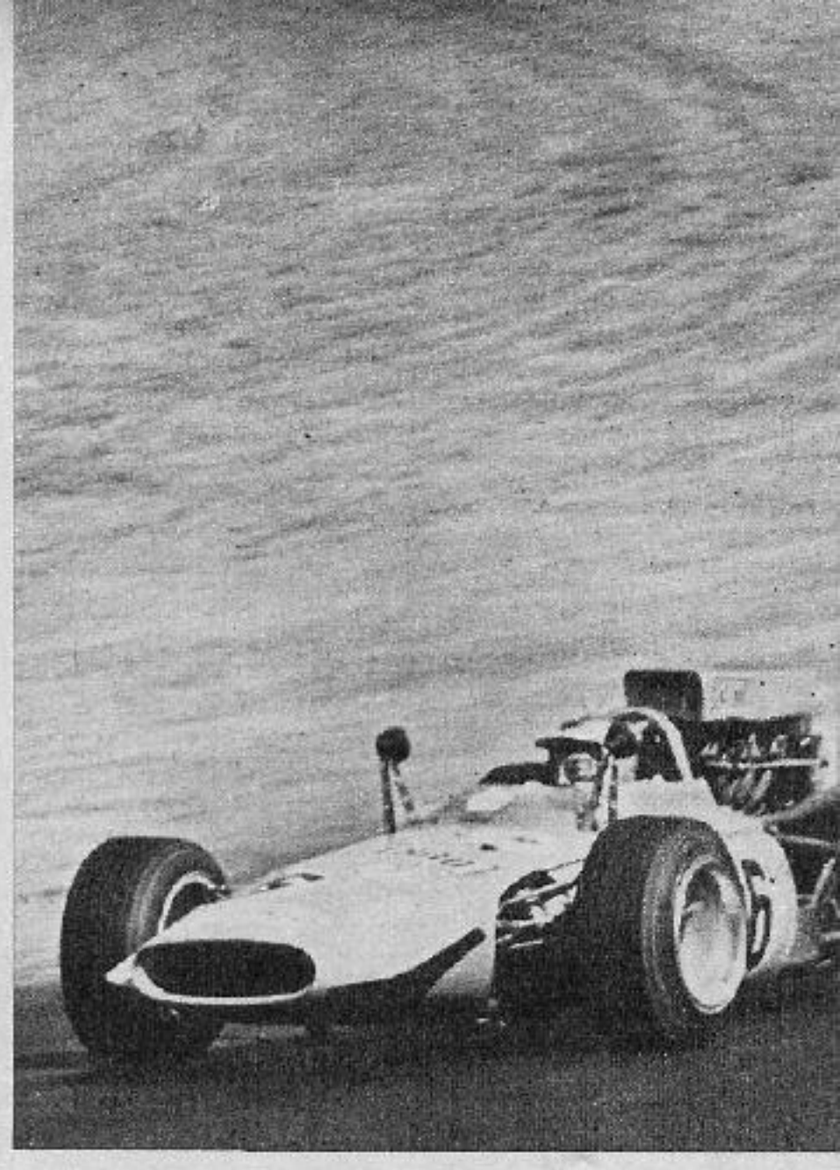
Pero la gran estrella de la mañana fue sin duda alguna Jorge Ternengo. De la mañana y de todos los períodos previos a la carrera en sí. Marcó los mejores tiempos en las pruebas de entrenamiento, cosa no muy importante cuando los pilotos que se entrenan se cuentan con los dedos de una mano. Pero en las de clasificación (no eran eliminatorias) hicieron un jueguito muy divertido con Pairetti, ganador al fin de la clasífica. Salía uno y le bajaba el tiempo al otro. El otro, sin ofuscarse, volvía a la pista a bajarle el tiempo que había hecho uno, y así hasta que Ternengo, queriendo bajar lo imbajable, intentó entrar a la curva Firestone sin cortar, mejor dicho cortando muy adentro del viraje. Trompo y el auto sin tocar prácticamente el guard-rail salió intacto, con una simple cachadura en una llanta.

El domingo, en carrera, corrió excepcionalmente. Integró el "trencito" que comandó la cuarta parte de la carrera junto con Salatino, Pairetti y Plá, supo mantener el ritmo en esos momentos y conservar la cabeza bien fría para mantener el auto intacto para las últimas veinte vueltas, donde intentaría definir la carrera. Por una cosa o por otra, Pairetti y Plá perdieron el contacto con Salatino y Ternengo, que eran los únicos que quedaban del cuarteto que hizo las delicias del público durante la primera cuarta parte de la carrera. Tuvo que soportar los embates de Salatino y su Albizu-Dodge que caminaban lo suficiente como para descontarle dos segundos por vuelta en ciertas ocasiones. Así, y con un poco de ayuda que le brindó el varillaje del acelerador del auto de Albizu, que dejaba de funcionar como debía, se ganó la carrera con dos vueltas de ventaja. Ternengo ya tiene muy muchas posibilidades en el campeonato, Rafaela puntualiza triple y además tiene el triunfo en Mendoza. Son 33 puntos que irán en aumento a lo largo de lo que resta de la temporada.

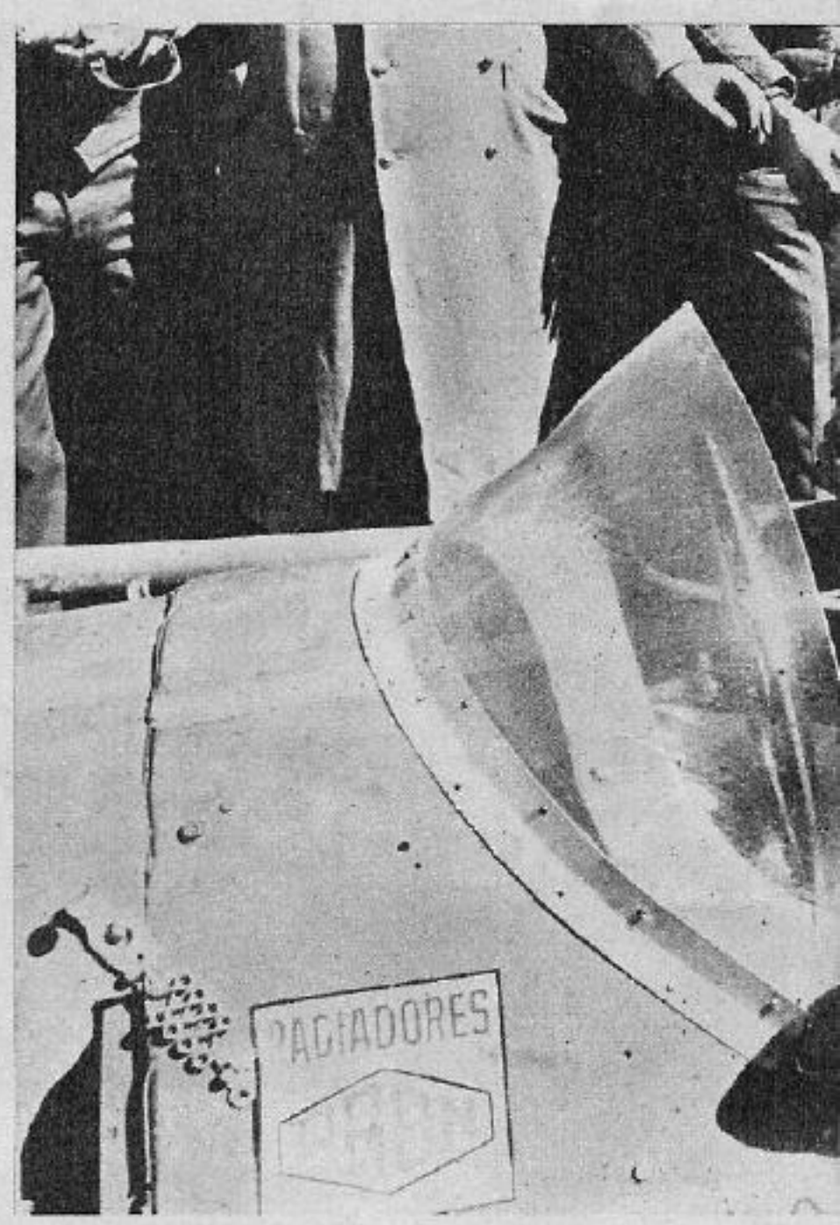
Salatino fue otra gran sorpresa. Albizu ya sabía que su viejo chasis estaba a punto y coma. El motor tenía un árbol de levas experimental (había dado mejor resultado que el también experimental del Avante-

Arriba, izquierda: Salatino y Pairetti en trencito de sacarse chispas. Nada estaba definido aún.

Arriba, derecha: Héctor Prono elevó el cachet a bordo del viejo Fiat que prepara Grossi. Eso que le pasa al lado es el veloz Víctor H. Plá.



Centro, izquierda: Carlitos Ternengo saludado por Ricardito Tomás, besado por Beto Rigoni y aclamado por las masas. Buen quinto.

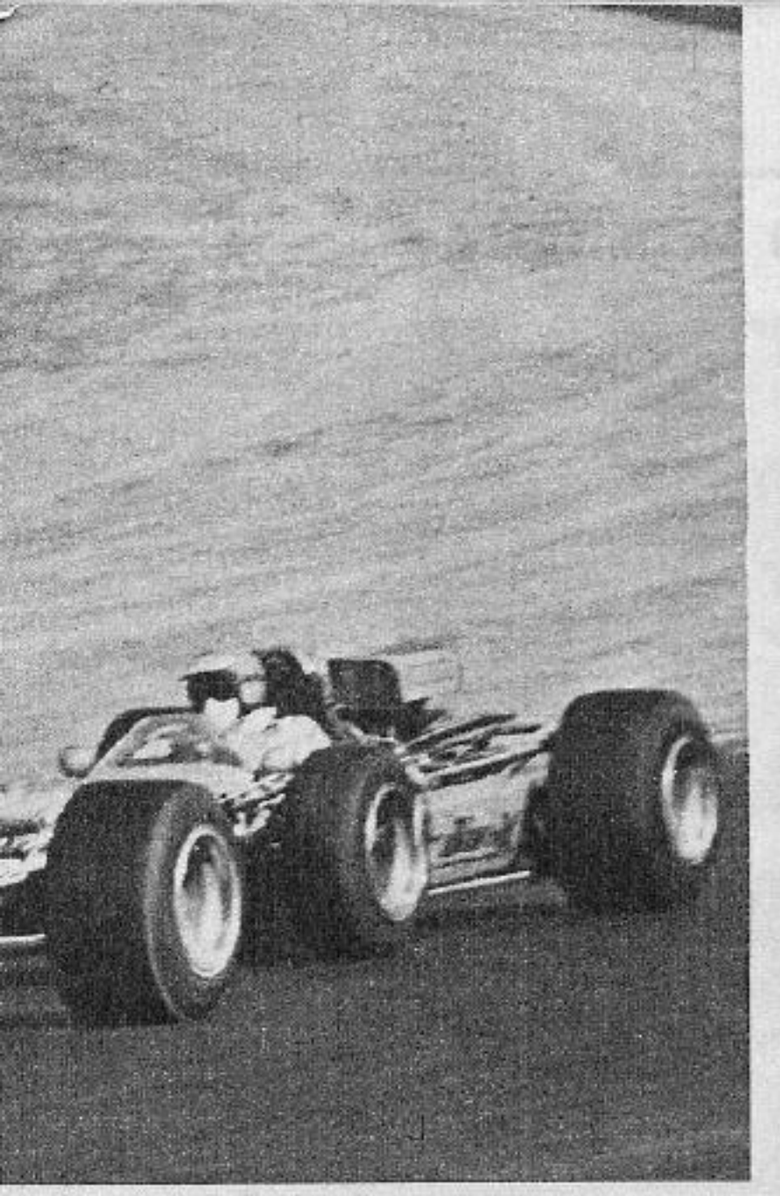


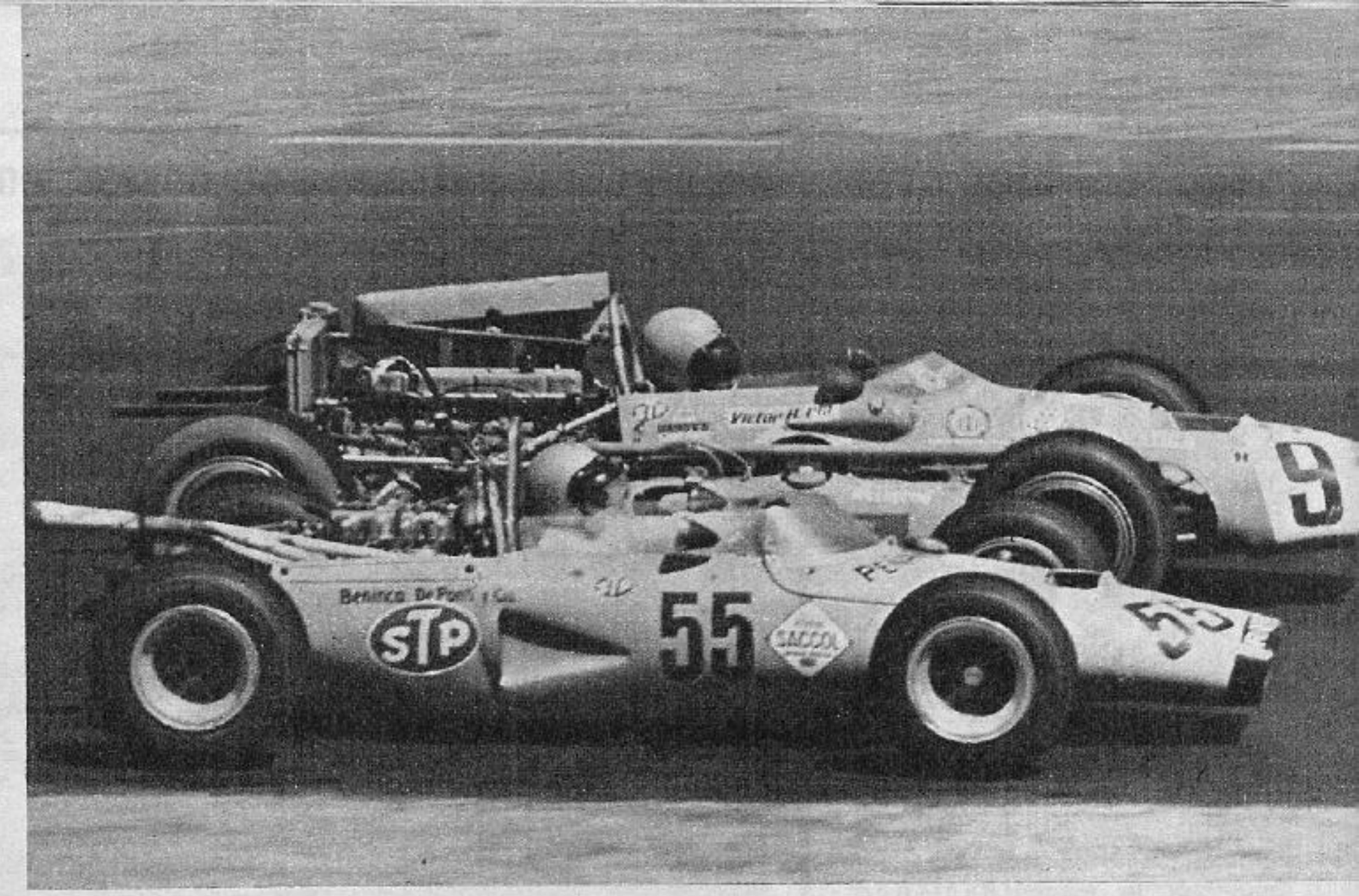
Derecha, abajo: La máquina de Requejo parece un Lola Fórmula A. Aquí discutiéndole la cuerda de la curva Firestone a Luis Di Palma.

Abajo: Rueda trasera izquierda desbandada para Copello, que no brilló a la altura de lo que es capaz.

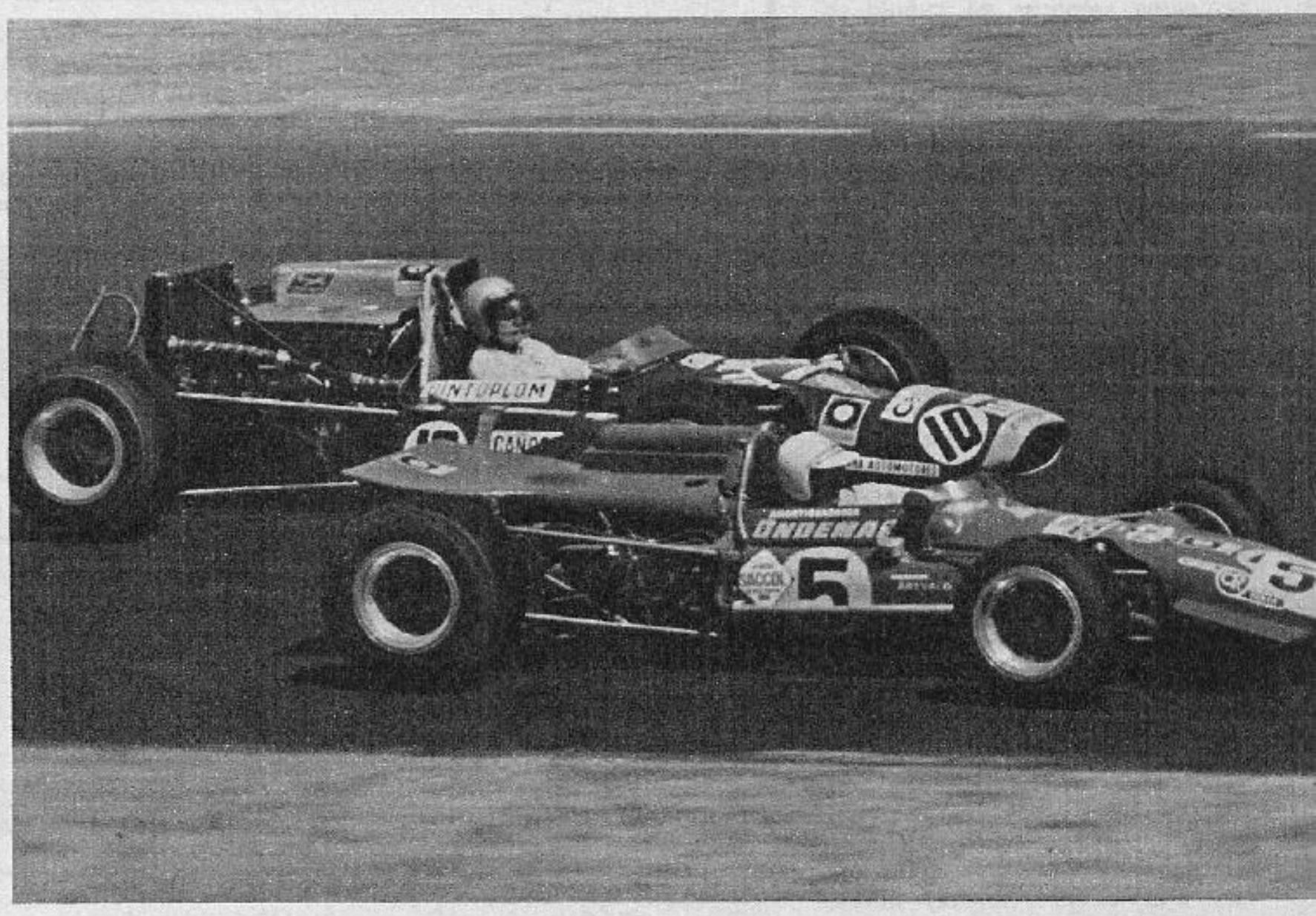


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Albizu) y conserva una imagen exterior, quizá la más agradable de todos los F-1 nuestros.

Copello fue tercero, después de una marcha magrísima. El motor no sonaba muy bien, el chasis, que es la última versión de Bravi para F-1, dio muy buenos resultados. De los autos nuevos fue el mejor clasificado. Pero insistimos: la marcha del auto fue muy lenta (además tuvieron algunos tropiezos, como ser una goma desbandada) y el tercer puesto obtenido es en cierta medida por decantación de rivales. Si no nos creen, no consideran que sea para tanto, va un detalle: hay trece vueltitas de diferencia entre el primero, Ternengo, y el tercero, Copello.

Vicente Cipollatti fue otro de los personajes de la carrera. Después de asegurar que ésta será la penúltima carrera de su vida y con el Pián-Chevrolet del A.M.C.S., propulsado por un motor cedido por la C.D.C., logró un cuarto puesto, también a muy muchas vueltas del puntero, pero mantuvo un ritmo muy constante y veloz, teniendo en cuenta la edad y tipo de chasis usado, que más bien no daba para otra cosa.

Carlos Ternengo fue quinto, conduciendo la Maserati-Tornado que pasó por las manos de Cupeiro, Almeida y Di Palma. Fue también algo favorecido por los problemas que aquejaron al resto de sus rivales, pero también conducía un chasis que ya no la ve ni cuadrada, y Carlos Ternengo necesitaba de un aliciente como este quinto puesto después de tantas insatisfacciones deportivas. Junto con su hermano conformaron un día muy Ternengo.

El desarrollo de la carrera tuvo un excelente comienzo. Cuatro autos se despegaron del lote de segundo plano. Pairetti, Plá, Salatino y Ternengo intercambiaban la delantera con una democrática frecuencia. Plá se atrasó primero por una rótula, Pairetti después por una maza rota, en la que tuvo algo que ver también el palier. De ahí en más la dirección de todo el asunto estuvo a cargo de Salatino y Ternengo, que se alternaban a medida que paraban en momentos dispares a reaprovisionarse. Por ahí andaba también Daniel Favre, que estrenaba otro Cenci-Chevrolet, que volvía a ser (como en 1968 con el que actualmente es propiedad de Horacio Steven) el auto mejor presentado y de mayor fineza técnica, que llegó a ubicarse tercero, en una de las mejores actuaciones que tuvo en los últimos tiempos. Requejo empezó mal. Andaba peleando por la quinta posición cuando se detuvo en la recta opuesta a los boxes con el distribuidor roto. Pero dentro de todo fue una desgracia con suerte, porque a pocos metros estaba detenido Pairetti y le ofreció su distribuidor. Ipso pucho lo cambiaron y Don Ramón

→

(que tiene el record de carreras corridas en Rafaela) empezó a recuperar como descosido hasta que el embrague dijo basta y Requejo rumbeó para casa.

Di Palma anduvo casi toda la carrera en cinco cilindros, parando mil y una vez, fue uno de los primeros en detenerse cuando habían transcurrido tres o cuatro vueltas a lo sumo. Pero a pesar de todo demostró que el auto, por lo menos en las curvas muy veloces, tiene una tenida de envidiar.

Durante los últimos tramos se desarrolló el plato fuerte por la primera posición. Evidentemente el Dodge tenía algunos HP más que el Tornado de Ternengo. Especialmente en los últimos tramos de las rectas, que era precisamente donde Salatino llegó a descontar hasta dos segundos por vuelta. En principio Salatino llevaba las de ganar, por lo menos haciendo cálculos someros de cuánto se tardaría en reaprovisionar cada auto Salatino podía ganar la carrera. Pero un varillaje de acelerador le obligó a detenerse en dos ocasiones y perder una vuelta en cada una de las detenciones. De ahí en más Salatino se resignó a conservar su segunda posición y Ternengo a mandar en su casa...

ANTES, DURANTE Y DESPUES

La Comisión de Concesionarios Chevrolet tenía repartidos cinco motores 250 pulgadas. Los beneficiarios eran Pairetti, Marincovich, Di Palma, Requejo y Plá. El más potente de todos, sin duda alguna, era el que desarrolló el Ing. Joseph. En el banco de pruebas otorgó 336 HP sin corrección, lo que traducidos después de hacer los cálculos pertinentes serían alrededor de 345 HP. Por otro lado, Pairetti controlaba 318 HP producidos por ingenieros de la comisión. De Marincovich no hay cifras, pero la preparación era "a lo Froilán", como la denominan los que están en el teje y maneje de las marcas; por lo tanto, los burros no faltarían. Pero el día de la clasificación explotó todo.

El Team Albizu estaba de estreno. El Avante-Albizu-Dodge debutó con la pista pocos días antes de la carrera. El auto era de presentación inmejorable, pero los tropiezos en las pruebas previas y en la clasificación desbarataron lo propuesto. El jueves de entrenamientos los dos autos del equipo (el restante era el legendario Albizu-Dodge que estaba bajo la responsabilidad de Juan Carlos Salatino) tuvieron un auténtico *día de perros* en el pleno sentido de la palabra. Parece que mientras dos perros paseaban por la pista, Salatino atropelló uno y su coequiper Cuvertino se encargó del restante golpeándolo con una de las ruedas delanteras del flamante Avante-Albizu-Dodge que conducía. Para Salatino el accidente no tuvo mayores consecuencias, pero para Cuvertino probablemente haya significado la rotura de un bulón que sujeta al portamazas y que provocara que una rueda delantera se fuese de viaje el viernes en la clasificación. Por lo menos ése fue el parecer del Team Manager Albizu: *"Probablemente haya quedado resentido del golpe con el perro; esa pieza no se puede romper así porque sí, prácticamente no trabaja"*. El equipo tenía motores desarrollados mitad por la CCCC, mitad por Albizu. En carrera se usaron dos árboles diferentes, ambos experimentales. Dio mayor resultado el que le tocó al auto de Salatino.

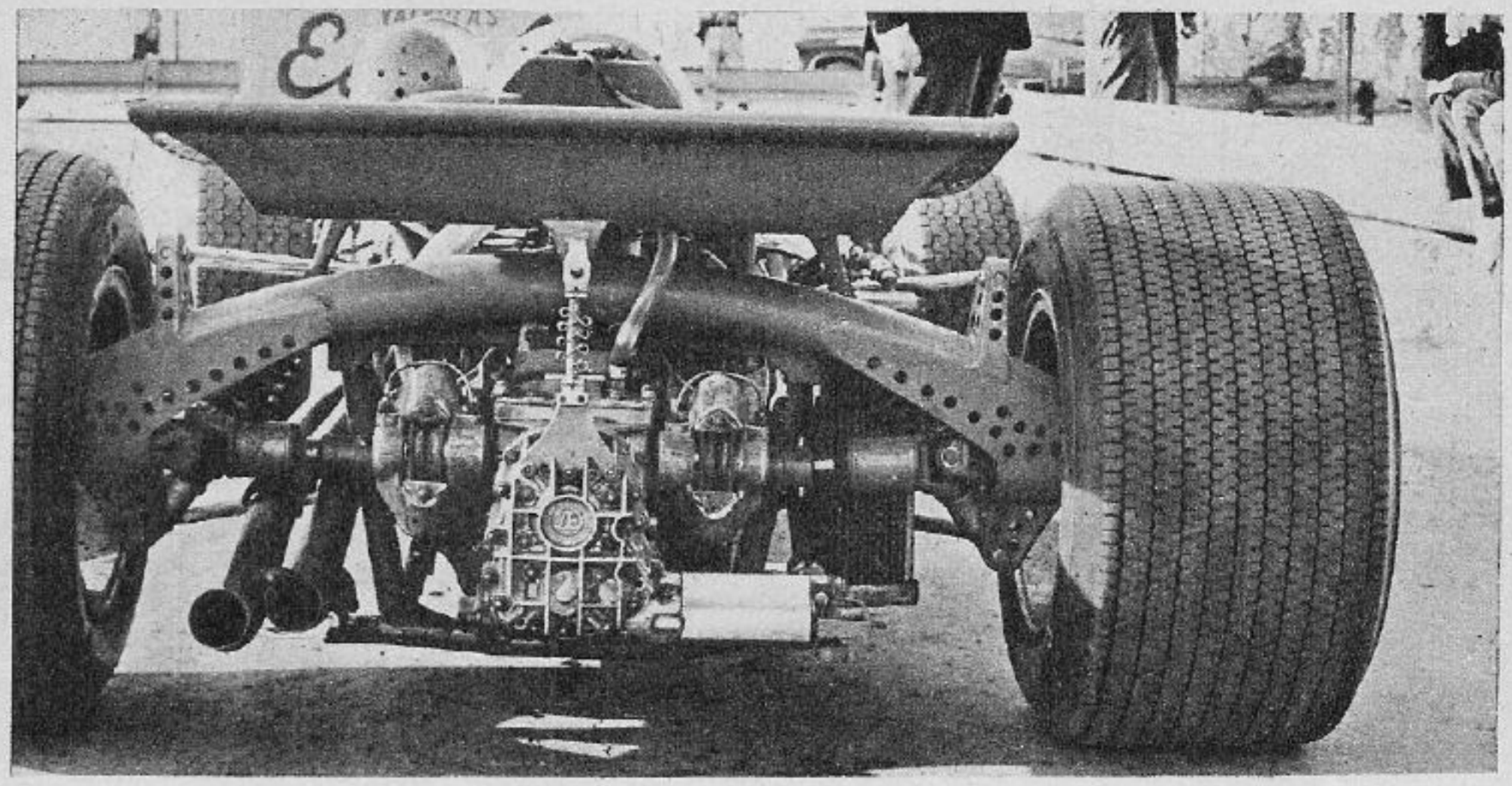
Angel Monguzzi y Héctor Prono debutaron con autos prestados. Monguzzi con el Requejo-Chevrolet de motor trasero que construyó el múltiple Campeón Argentino de MA hace varios años. Prono lo hizo con el de De Tomaso Fiat 1500 de la Peña Rueda, con el motor Fiat desarrollado por Grossi.

Jorge Ternengo no aportó con el esperado Bravi reformado por Pronello. Corrió con el auto tal cual estaba cuando triunfó en Mendoza, es decir tan Bravi como siempre.

Al fin de cuentas el auto del ingeniero Joseph lo terminó manejando Di Palma. En un principio se había pensado en Marito García, pero como éste todavía está sufriendo las consecuencias del accidente en que se vio enredado en Los Cóndores T. C. no estaba habilitado. Podría haber sido Bordeu, pero tampoco fue por razones obvias. Al fin se pensó en Luis Di Palma que agarró viaje enseguida.

Carlos Marincovich estrenó un coche nuevo. Se trata de un chasis Crespi F-1 sumamente liviano propiedad del joven constructor quien lo había realizado el año pasado, pero que se mantuvo durmiendo el sueño de los justos en espera de planta motriz *comme il faut*. Como todo

ALGO DE LO QUE SE VIO EN RAFAELA

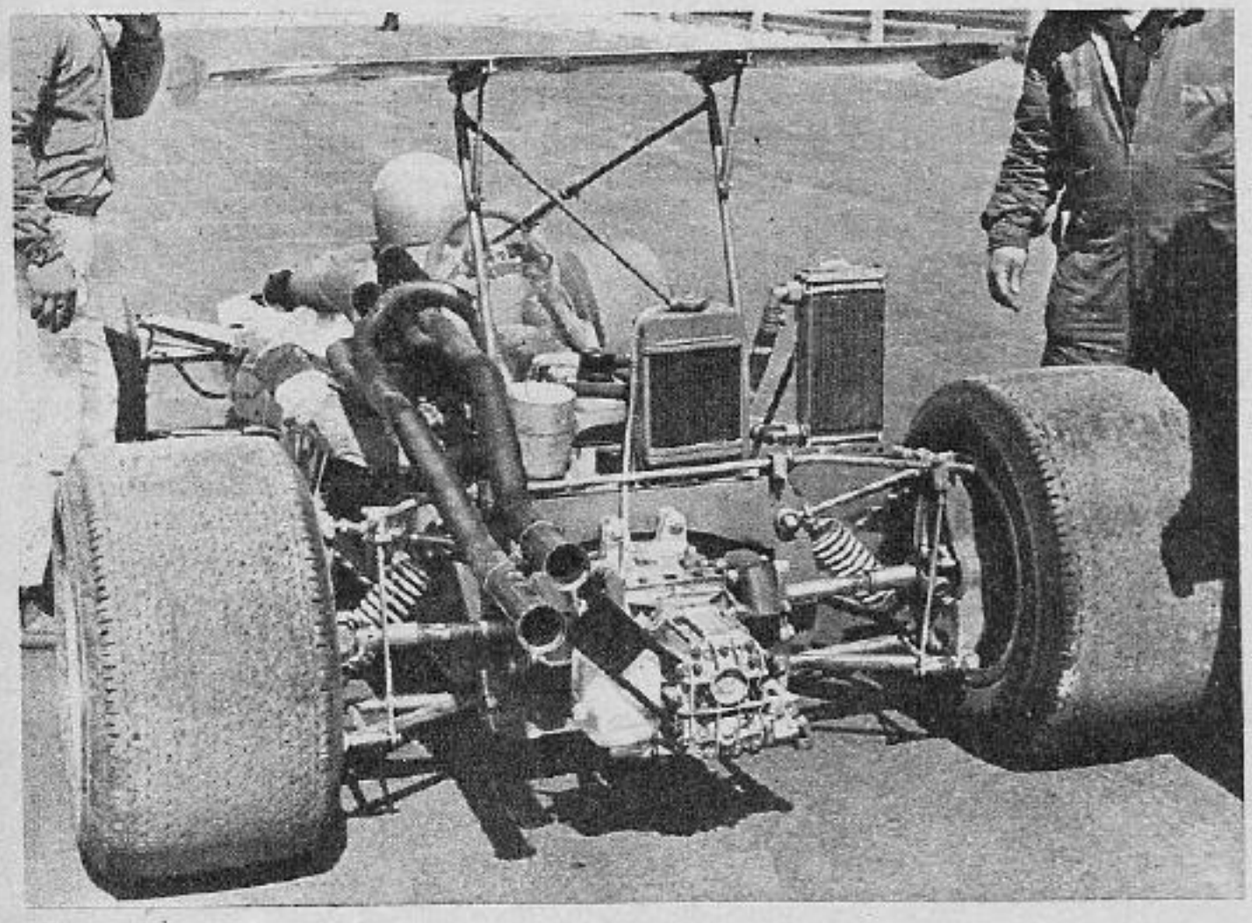


Fiel al eje de Dion, don Ramón Requejo volvió a este sistema de suspensión trasera. Frenos de discos internos completan una solución menos convencional. ¿Pero será más efectivo?

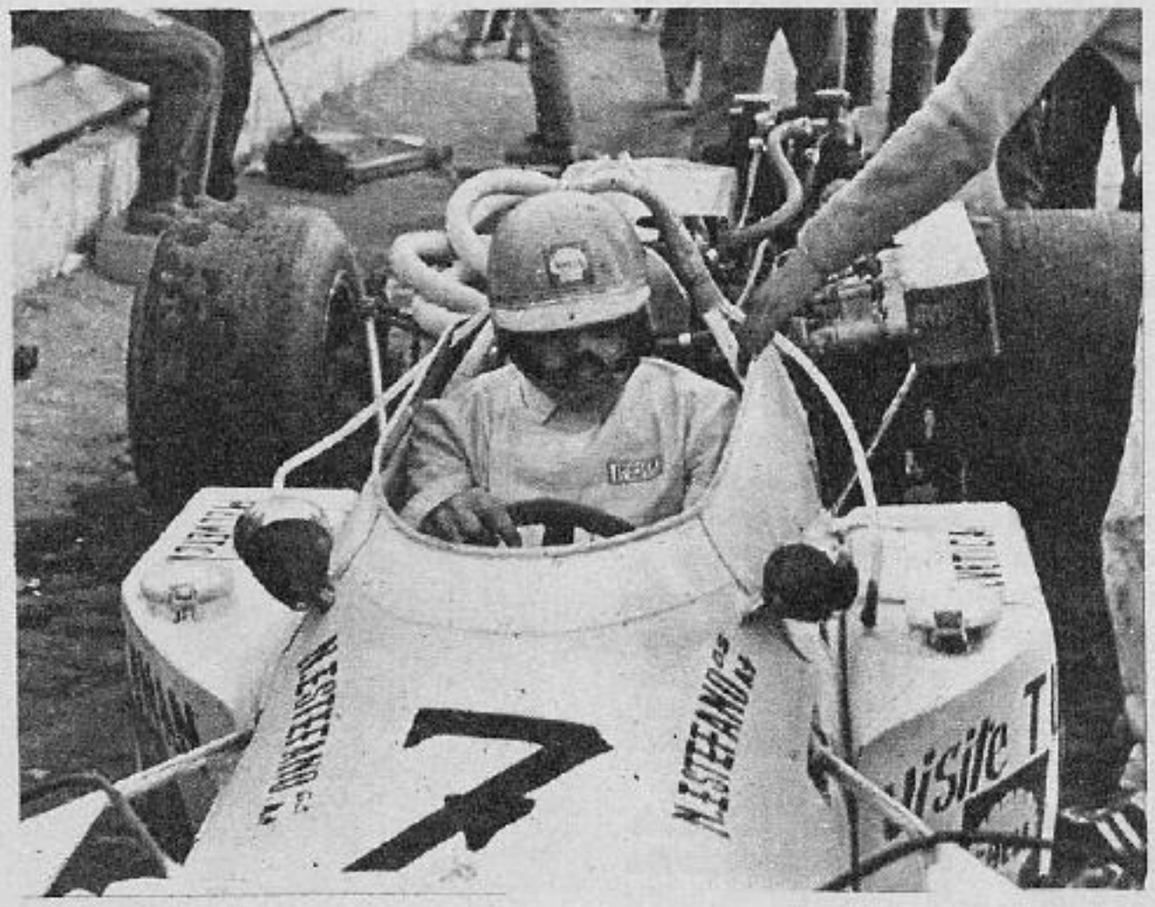
Una novedad muy esperada en Rafaela: el Avante-Albizu-Dodge. Una cuña muy bien hecha pero que largó con un motor sin posibilidades, muy usado y desinflado. Con más burros será algo serio.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

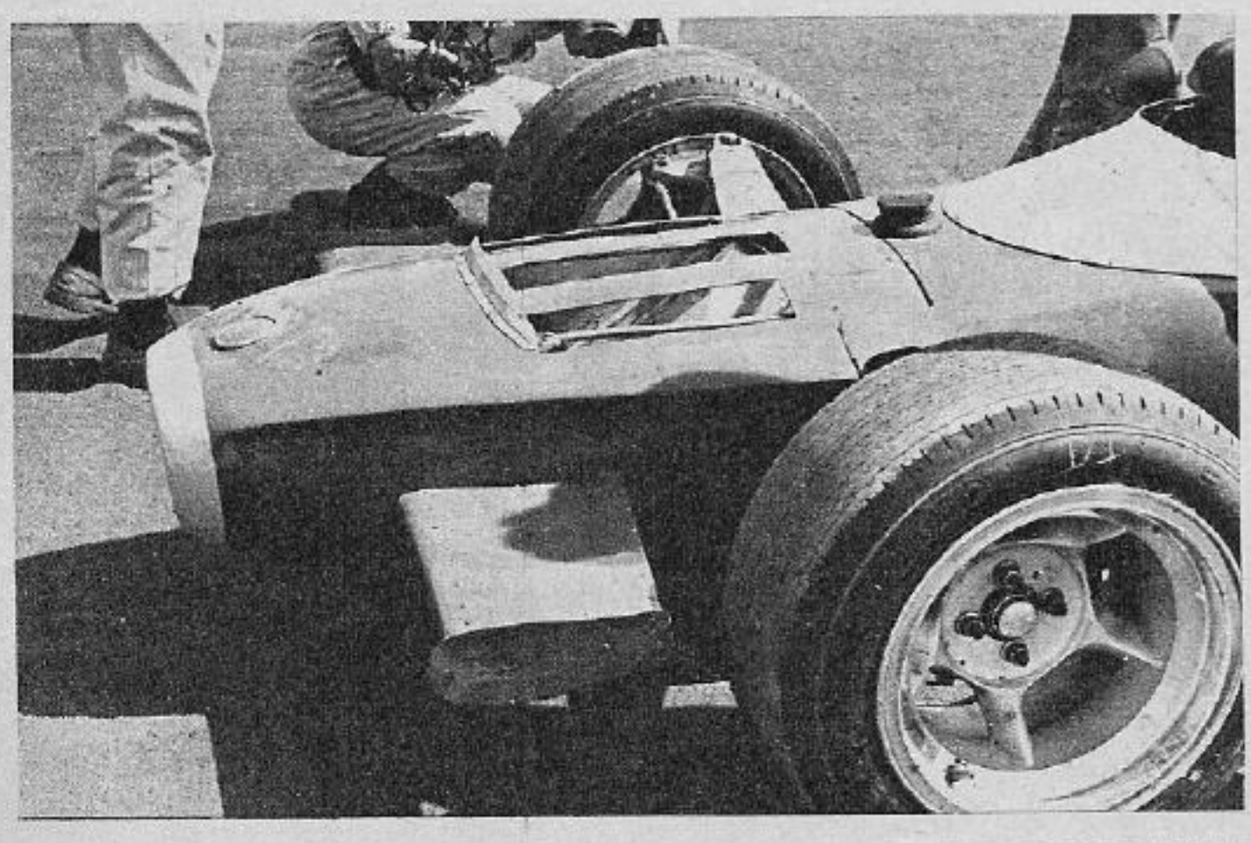


El único auto que en Rafaela llevó alerón fue el Crespi de Marincovich. De los dos radiadores que vemos, el de la derecha es de aceite y el otro suplementario de agua.

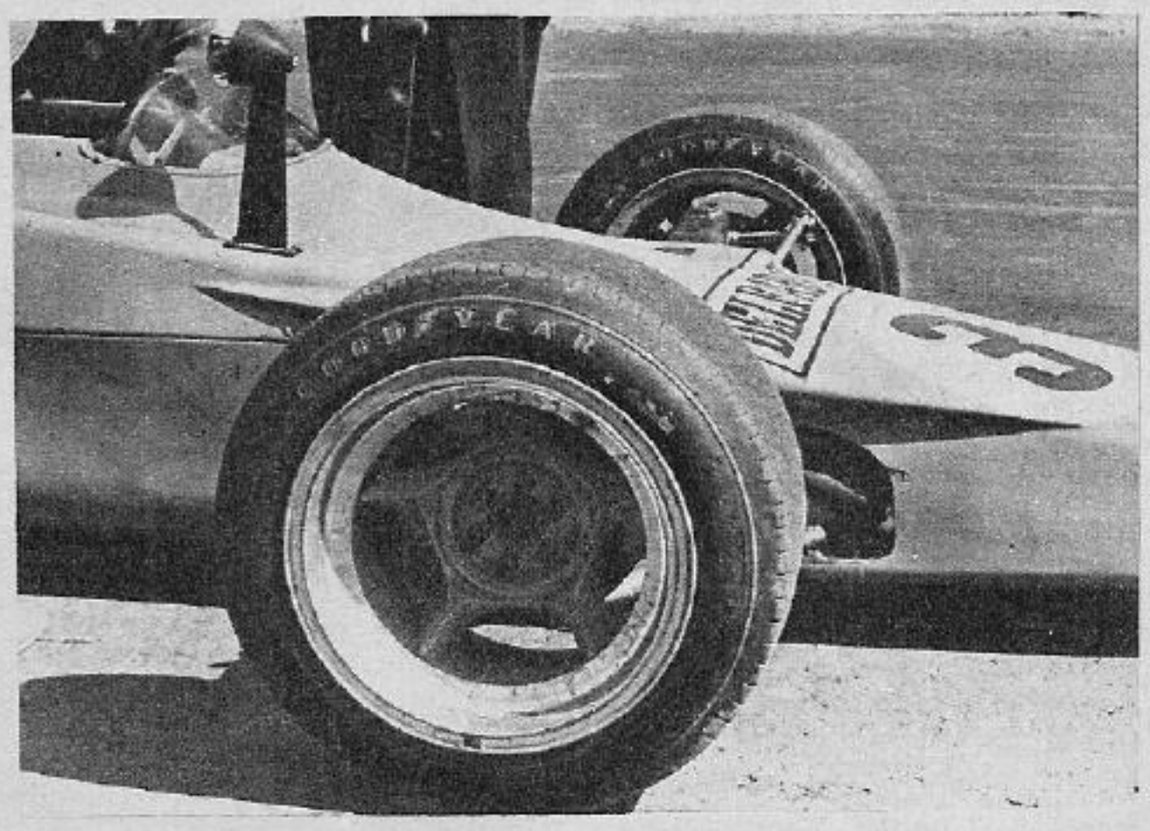


Nuevamente el "Turco" Nasif se sentó entre dos tanques de nafta muy antiestéticos. Las mangueras que se observan son los respiraderos.

Bigotes delanteros fijos en el auto de Marincovich. A la manera de los fórmula uno internacional, su tamaño no supera el plano medio del neumático.



La parte delantera de la cuña de Albizu recuerda notablemente la forma del McLaren F-1. Por su parte, los bulones sujetan a una maza (y correspondiente portamazas) Lotus.



llega en esta vida, un apropiado arreglo entre la Comisión de Concesionarios GM, Marincovich y Tulio Crespi hizo que el coche debutara en Raphy 500-'69. El auto es de construcción clásica crespiana, es decir, autoportante, y de dimensiones bastante reducidas —pesa 620 kg con el motor y caja sin nafta ni lubricante—. Ya que hablamos del motor, éste era el mismo Chevrolet 250 versión SP que Marincovich usó en Maggiolo y que entregaba la friolera de 320 HP medidos en banco. La alimentación estaba a cargo de tres tremendos Webers duales 58 DCOE y para prevenir problemas de temperatura, además del radiador de agua en la trompa, tenía otro más pequeño a popa que oficiaba también de tanque compensador de altura. Lástima que tanta prevención para que la temperatura no embromara, aparentemente, no dio resultado. El viernes por la tarde —a la mañana giró solamente para verificaciones diversas— después de haberse mandado una sola vuelta *a full* en la que marcó 1m15s7, hubo una elegante hecatombe de motor que los dejó K.O. La causa fue una correa de mando de bomba de agua suelta, falta de control del termómetro de temperatura de agua por parte de Marincovich y consecuente hervida, descabezada de pistón y amasijo general de biela, block y otras menudencias. Afortunadamente para Marincovich, la Comisión tenía una buena reserva de motores a disposición.

Al nuevo coche de Albizu-Cuvertino lo llamaban "el monumento al radiador". Además del radiador de agua situado en la trompa, tenía uno enorme vertical ubicado externamente detrás del cockpit y sobre la izquierda. Atrás, sobre la caja de cambios Hewland DG-300 iban dos radiadores más: uno para el aceite y otro para el lubricante de la caja (aceite especial muy antiespumante). El aspecto del aparato así erizado de protuberancias radiadoriles era de lo más Indy.

Un séptimo puesto que vale una fortuna. El del "Nene" García Veiga. En la carrera le pasó de todo: desde quedarse sin nafta debiendo entrar a boxes a los tirones, pasando por una reventada de goma trasera izquierda causada por el chasis desvencijado, hasta finalizar la función con una volada de biela faltándole cuatro vueltas para terminar. No se sabe cómo pero el Genci-Chivo llegó. A las "cansadas", pero llegó.

El auto debutante de Cuvertino, Avante-Albizu-Dodge, no tuvo mayor suerte. La rotura de la bomba de aceite provocó una reacción en cadena, que terminó con una cortada de biela con el consiguiente estropicio en el block motor.

El coche de Omar Almeida era uno de los más bonitos de los presentados en la pista rafaelina. Lamentablemente, la fal-

ta de "reliability" que adolecen los Ford F-100 hizo que se retirara prematuramente. Posiblemente una trampa de aire del circuito de refrigeración hizo que el V-8 entrara a levantar temperatura, quedándose finalmente sin agua.

Carlos Ferrea se había trazado un plan de carrera muy tranquilo. Sabía que en una carrera de larga duración tenía que andar a 6.500 rpm, pero lamentablemente la junta de tapa de cilindros quemada hizo que las esperanzas quedaran relegadas para la próxima carrera a disputarse en el mismo autódromo de Rafaela organizada por el Auto Midget Club Sunchales.

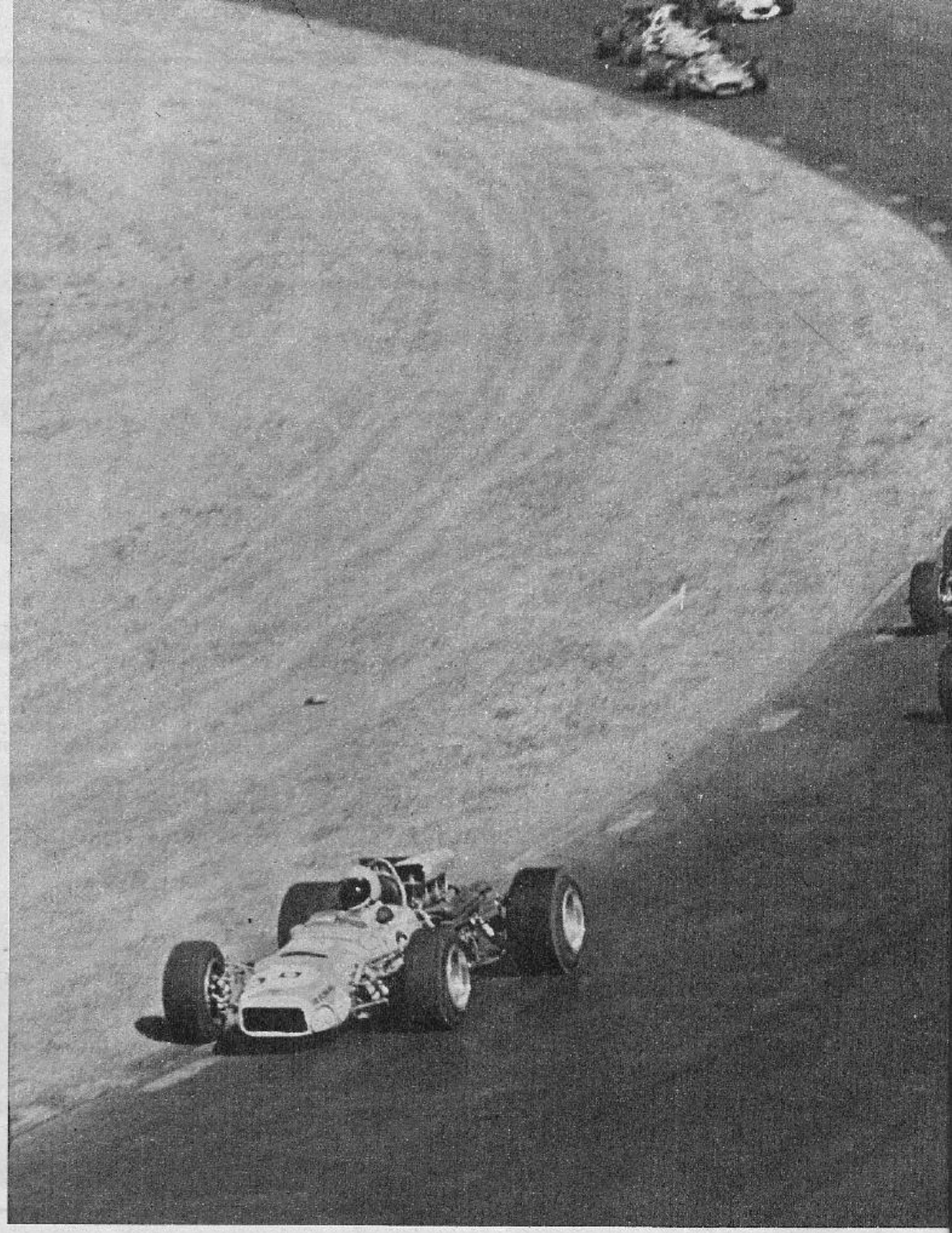
Pésimo el trato que la Policía rafaelina dispensó al periodismo acreditado que trató de cumplir con su labor. Decenas de personas que nada tenían que hacer en esa zona desfilaban por el interior del circuito molestando pero sin ser molestadas. Pero fotógrafos y cronistas que quisieron ingresar al parque cerrado para obtener la nota y las fotografías correspondientes, fueron maltratados por "los guardianes del orden" que esta vez no guardaron el orden, precisamente. En fin, cosas de siempre.

Una llamada de atención para los constructores de monoplazas de Fórmula Uno. Muchas roturas de elementos críticos como rótulas, pernos de suspensión y hasta bastidores. Pensamos que en general habría que revisar conceptos y dimensionamientos. Vida hay una sola y hay que cuidarla, aunque sea la del piloto...

Vicente "Chente" Cipollatti se retira de las carreras. Correrá el próximo 5 de octubre en Rafaela en la prueba organizada por Sunchales. Después de ésa, el querido "Chente" dejará el automovilismo.

Entre todo el barullo y algarabía previos a la largada, se realizó un desfile de motonetas Zanella organizado por Nocete, Concesionario de la marca en Rafaela. Las motonetas eran una decena de Zanellitas 50 cm³ conducidas por señoritas que vestían un uniforme blanco y negro. Cada una de ellas, a su vez, arrastraba una bandera de distinto país.

Una de Pairetti. Cuando vio a dos redactores de Parabrisas-CORSA, acompañados por su director, a quien no queremos nom-



500 MILLAS ARGENTINAS

Club Atlético de Rafaela - Autódromo "Ciudad de Rafaela" - Circuito Nº 1 de 4.624,46 m - 804 km - 7/IX/69

CLASIFICACION

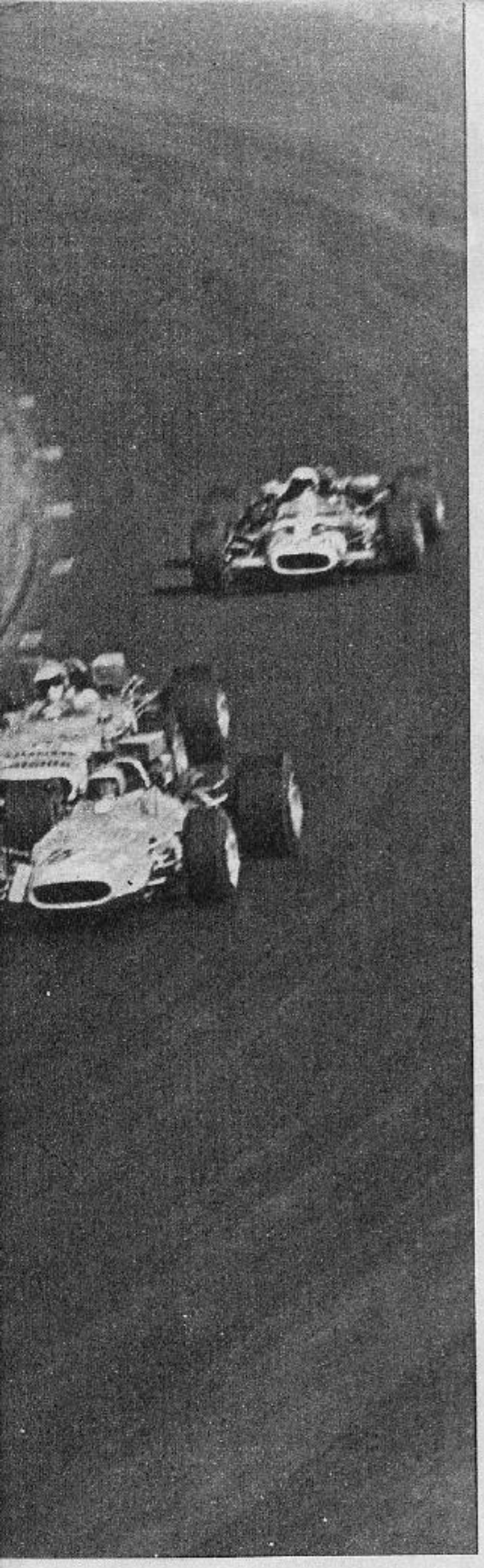
Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vts.
1º	11	Ternengo, Jorge ..	Bravi-Tornado ...	3h47m21s8	174
2º	16	Salatino, Juan C..	Albizu-Dodge	3h48m23s6	172
3º	1	Copello, Eduardo.	Bravi-Tornado ...	3h47m24s3	161
4º	18	Cipollatti, Vicente.	Pian-Chevrolet ...	3h48m04s4	155
5º	51	Ternengo, Carlos .	Maserati-Tornado .	sin tiempo	151
6º	52	Favre, Daniel	Cenci-Chevrolet ..	„ „	151
7º	49	García Veiga, N...	Cenci-Chevrolet ..	„ „	148
8º	20	Lehman, Felipe ..	Rans.-Bella-Dodge	„ „	147
9º	10	Di Palma, Luis ...	Medina-Chevrolet .	„ „	134
10º	9	Plá, Víctor	Bravi-Chevrolet ..	„ „	133
11º	15	Sanmartino, H. ..	Requejo-Chevrolet	„ „	131

Promedio del ganador: 215,504 km/h.

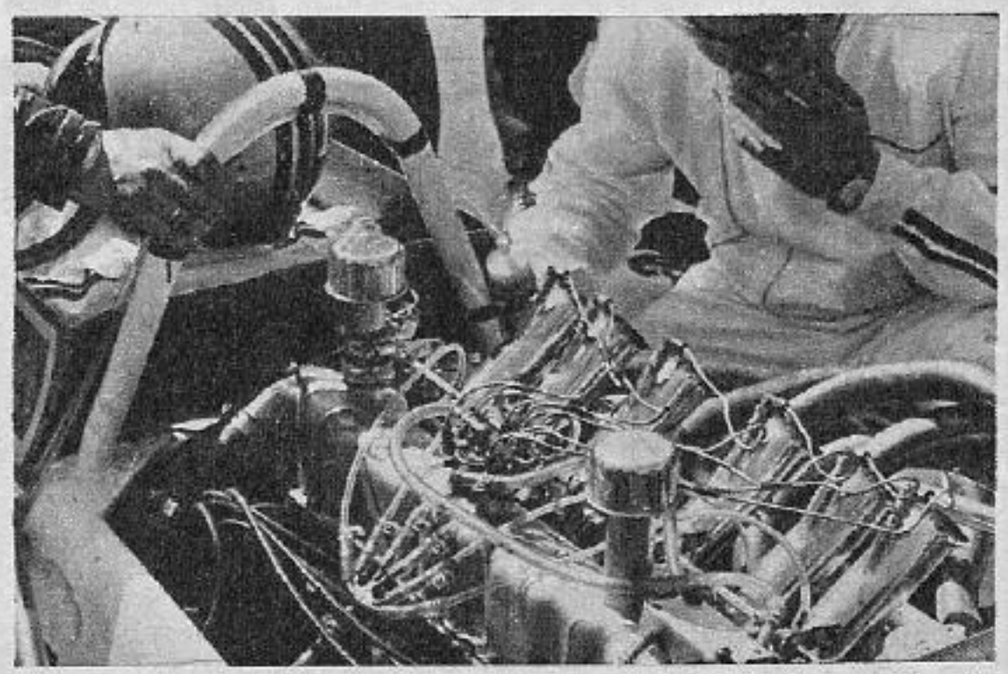
Record de vuelta: Carlos Pairetti (A.M.C.S.-Chevrolet) en la 12a. en 1m13s3.



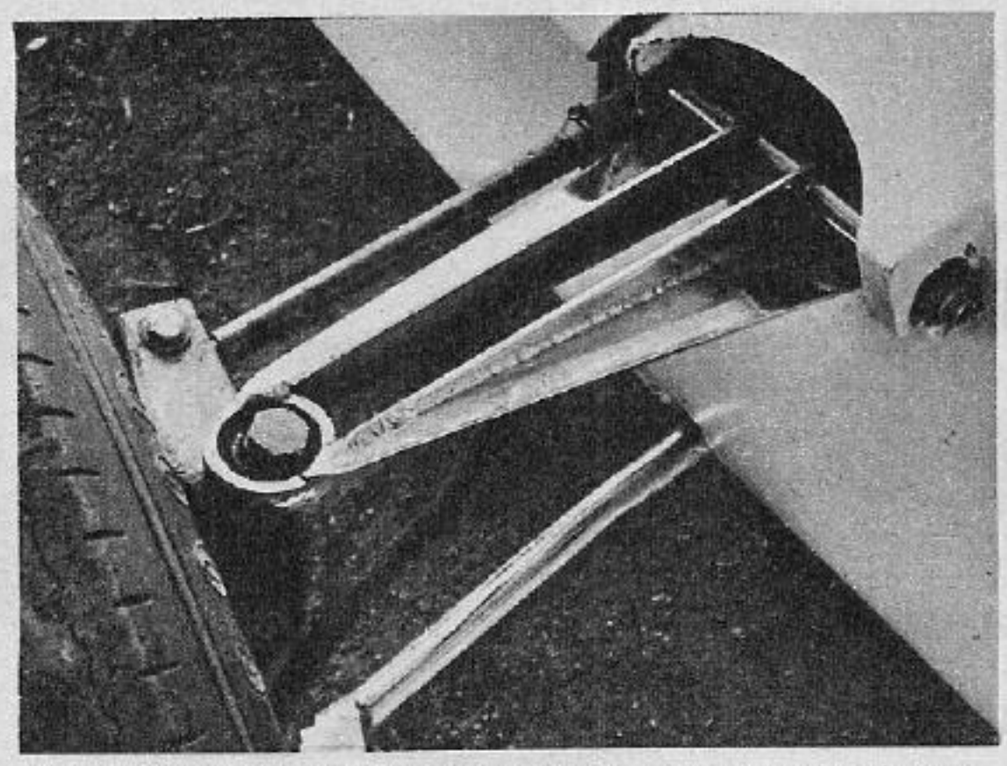
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



UN FALCON A INYECCION



Sobre un Falcon siete bancadas, el equipo de inyección de Carlos Ferrea puede funcionar bien.



Uno de los detalles destacables del auto eran los brazos superiores de la suspensión delantera, calados y con forma de doble ele.

Carlos Ferrea, el ex capo de la F-4, se presentó a las pruebas de clasificación portando una novedad muy interesante a bordo de su Crespi-Falcon F-1: sistema de inyección. Lo realmente interesante del asunto es que el sistema de inyección es totalmente fatto in casa by Horacio Ferrea, hermano y preparador del piloto porteño.

El chirimbolo en cuestión, que por otro lado le da al monoposto una aceleración respetabilísima, está basado (macheteado) en el Tecalemit. Tiene, en la versión de Ferrea, dos sistemas de alimentación que se complementan, uno de baja que actúa hasta que las mariposas se han abierto en las trompetas de admisión hasta ¼ de su total y el otro (de alta) se encarga del trabajo de dar el "morfi" a partir de allí.

Tiene dos bombas de apresurización, una mecánica — que es la misma que trae el Falcon, pero modificada para que entregue 15 libras por pulgada cuadrada de presión a los inyectores— que se encarga de dar presión a la etapa de "alta" y la de "baja" que es eléctrica (Indianápolis) y que va ubicada fuera de la carrocería, sobre el costado izquierdo del coche, para su mejor enfriamiento. Esta bomba manda 3 libras por pulgada^2. Todo el dispositivo fue construido en casa y funciona a las mil maravillas; gracias a él y a otras sutilezas de preparación el Falcon erogó en banco 242 HP a 8.000 revoluciones.

El chasis, como hemos señalado, es un Crespi, pero con todos los brazos de suspensión y tensores reforzados (agrandados de sección) por Ferrea; en el caso de los brazos superiores de la suspensión delantera fueron rediseñados, siendo ahora de sección doble "ele" (L). El coche tiene caja Sáen con 5ª multiplicada a 0,85:1 y relación final de puente trasero de 4,11:1, bastante corta, para poder usufructuar mejor el "tiraje" del motor. El vehículo es sumamente liviano, pesando en orden de largada 545 kg. Hay cuatro tanques de combustible laterales, dos dentro del cockpit y dos fuera de la carrocería, de 40 litros cada uno.



Primera curva. Primera vuelta. Gran pique de Plá, con Salatino, Pairetti y Ternengo arañando colita.

El veterano Chente Cipollati insiste con el viejo aparato con que ganó las "500" del '63 ahora con resultados decrecientes.

brar pero es fácilmente ubicable en el staff, les propuso: *"...cheeeé, a ver si sacan a pasear más seguido al director que se lo ve medio demacradito, ¿eh?" ¿Por qué li habrá dicho?...*

Héctor Prono compitió con el Detomaso-Pascutti-Fiat 1.500 de la Peña Rueda. Llegó a estar sexto, demasiado para un auto de esa cilindrada y edad. Después se rompió una manguera de agua y se sopló la junta de tapa de cilindros. De seguir como seguía y con la rancha de abandonos que caracterizó la carrera, se podría haber clasificado cuarto. Prono, a pesar de todo, estaba muy contento y con este auto se le abre una nueva posibilidad.

Algunos Abandonos:

Angel Monguzzi: le pusieron una rejilla de acero a la boca de entrada de aire del radiador y le salió tan mal la cosa que recalentaba y acarreó problemas de imaginar.

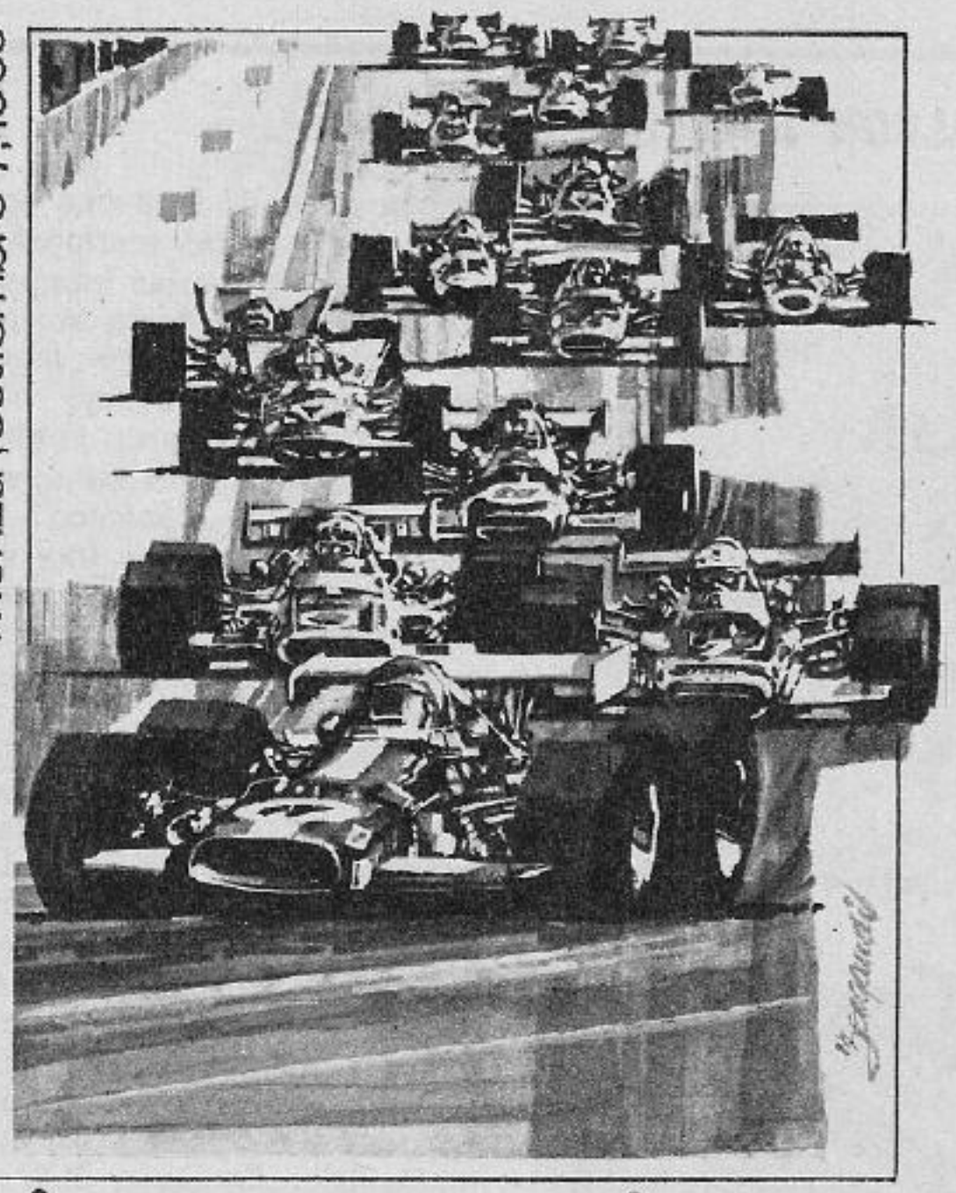
Federico Alabern: Compitió con el Pián-Chevrolet que usó Plá el año pasado. Giraba demasiado despacio y le pusieron bandera negra...

Omar Almeida: Sin causas definidas recalentó y se fundió todo.

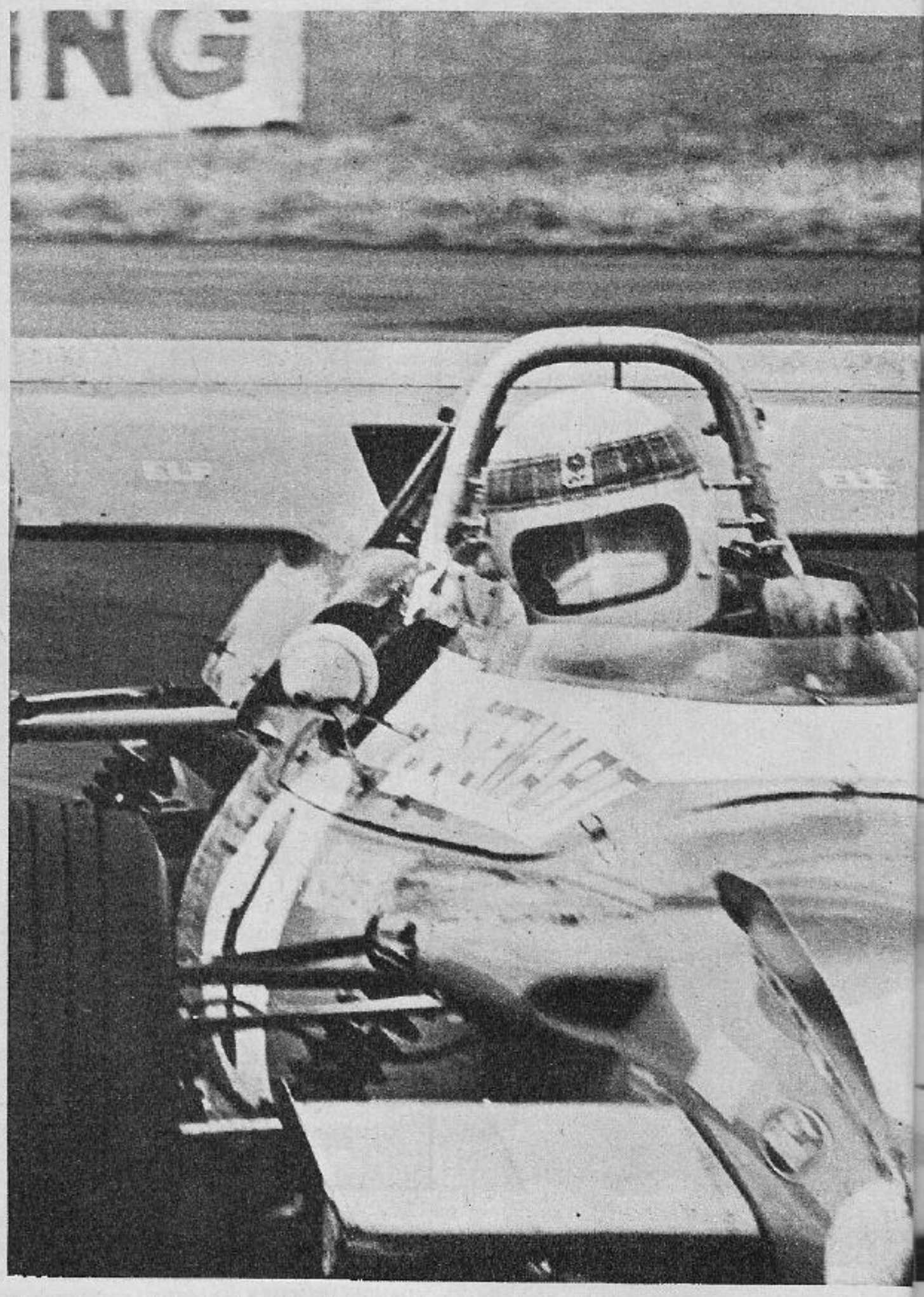
Nasif Estéfano: Bieia...

Rolando Sotro: Competía con el Maserati F-100 de la Peña F-100. Ni siquiera lo dejaron largar porque la barra antivuelcos no tenía la altura reglamentaria

Monza, setiembre 7, 1969



GANO



gran premio d' italia

Jackie Stewart se consagró Campeón Mundial de Conductores 1969 al imponerse ajustadamente en el GP de Italia, relegando a Rindt, Beltoise y McLaren en un final de photochart. Promesa cumplida de Matra y merecido título para el mejor piloto del año, y lejos

Así es, no más, señoras, señores, y por qué no, niños. Jackie Stewart ganó el Gran Premio de Monza, su sexto triunfo de la temporada, consagrándose Campeón Mundial de Conductores 1969 cuando todavía faltan disputarse los **Grandes Prixes** de Canadá, USA, México y Australia. Esto no sólo habla de la sensacional performance del escocés durante el año— **seis primeros puestos, un segundo y un abandono**— sino que anuncia la posibilidad de quebrar la barrera de siete carreras puntables ganadas en un año, record que estableció Jim Clark en 1965.

Los más veloces en las prácticas fueron Jochen Rindt, Stewart, Hulme y Beltoise, extrañándose entre ellos la presencia de Jacky Ickx, cuyo Brabham-Ford no funcionó desde un principio.

El entusiasmo por la carrera había trascendido las fronteras de Italia, atrayendo espectadores de toda Europa, pero nunca nadie hubiera imaginado que el desarrollo de la prueba iba a ser tan reñido. Desde un principio Jackie Stewart se adueñó de la punta relegando a Rindt en la largada. Pero si bien el escocés no abandonó la vanguardia en ningún momento, tampoco pudo despegarse nunca del abigarrado "trencito" que lo perseguía. A mitad de carrera Rindt e Hill lo pasaron en varias oportunidades en las curvas de Lesmo, pero a lo largo de la vuelta Jackie conseguía recuperar la delantera. Cuando faltaban apenas tres vueltas para el final del GP, los punteros eran cinco: Stewart, Rindt, Beltoise, McLaren y Courage y la diferencia del **primero al quinto** era de **nueve décimas.**

Así llegaron al final. Buscando el "agujero", robándose la cuerda, jugando cada uno con sus mejores cartas, dos de ellos (Stewart y McLaren) acostumbrados a ganar y los otros dos —Rindt y Beltoise— en pos de su primera victoria en F-1 (Courage había perdido terreno). Por la recta del fondo, antes de llegar a la Curveta Sud, venía puntero —... **¡Sacrebleu!**— Jean Pierre Beltoise en un embalaje desesperado, pero al arribar a la pequeña horquilla anterior a la llegada, Stewart le ganó la cuerda, McLaren y Rindt pasando por afuera. En el rush final, Rindt alcanzó a ganar por media trompa la segunda posición a Beltoise, mientras Brucie hacía piruetas a su cola, pero el envión no bastó.

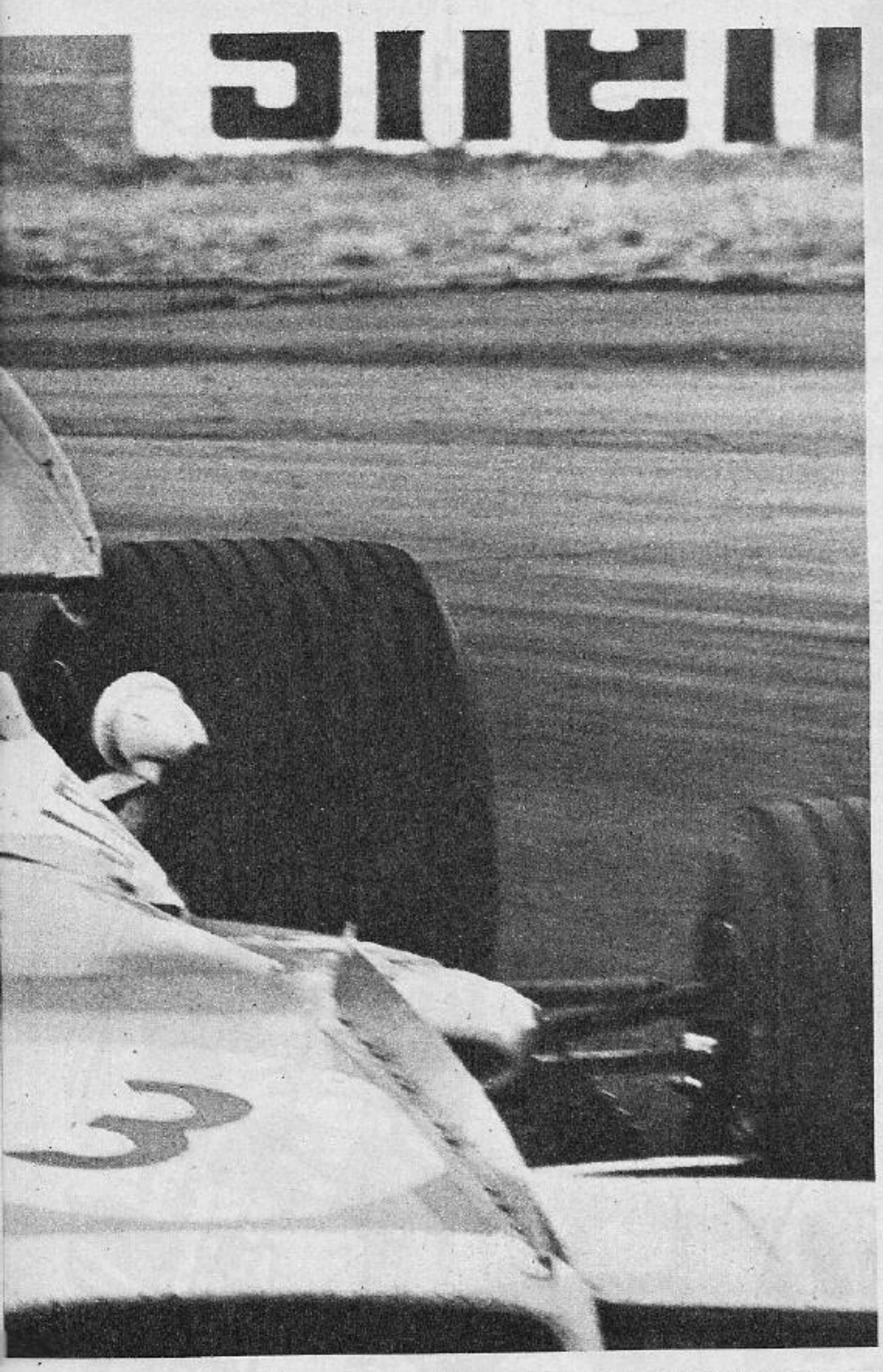
MURIO WILLY MAIRESSE

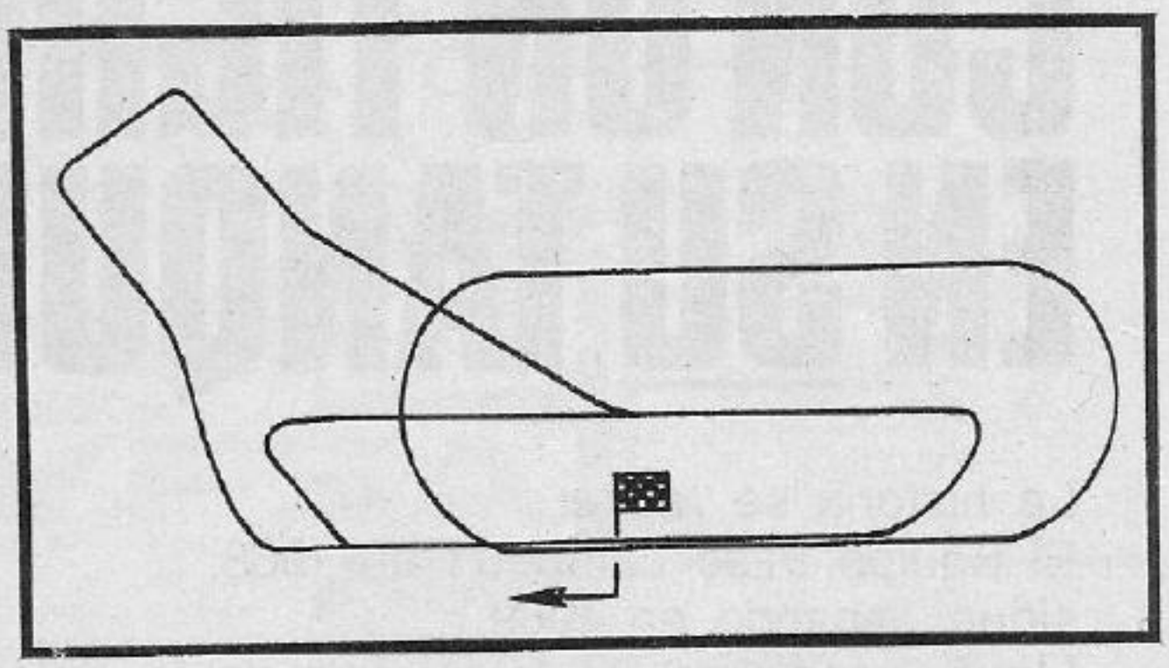
La semana pasada un cable breve y escueto anunciaba la muerte del piloto belga Willy Mairesse. Las causas no se consignaban y recién dos días más tarde otro cable informaba al respecto. Ingestión de una elevada dosis de soporíferos. Entre sus triunfos el más importante fue la Targa Florio, edición 1965, el Gran Premio de Brusellas de F-1 y varios rallys al comando de Ferrari, Porsche y Mercedes Benz.

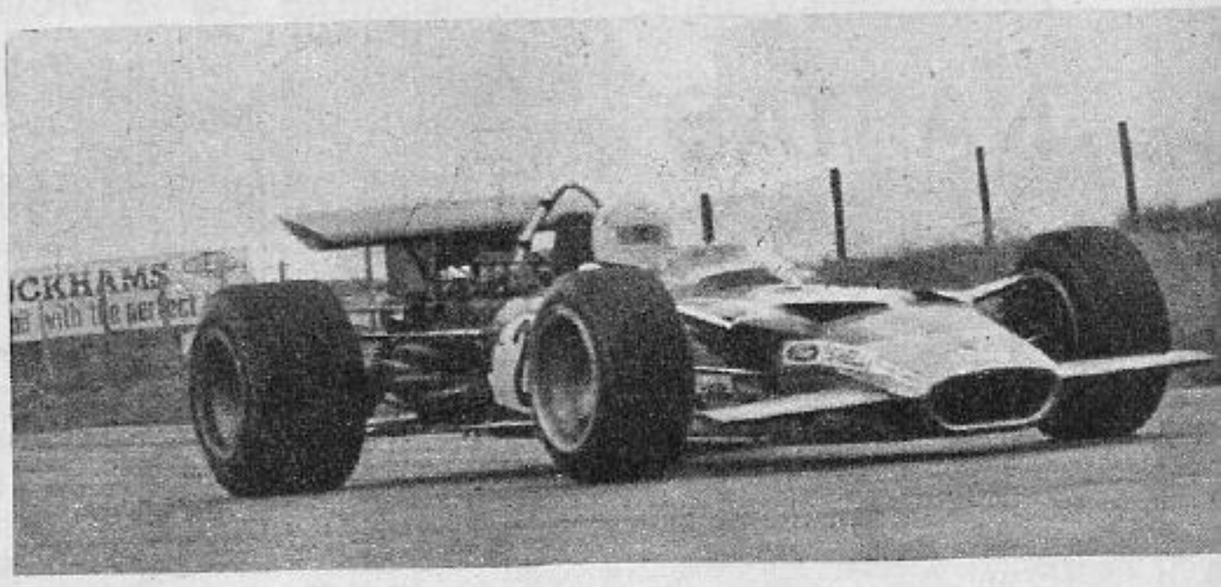
Willy Mairesse había nacido en Bruselas en 1927.

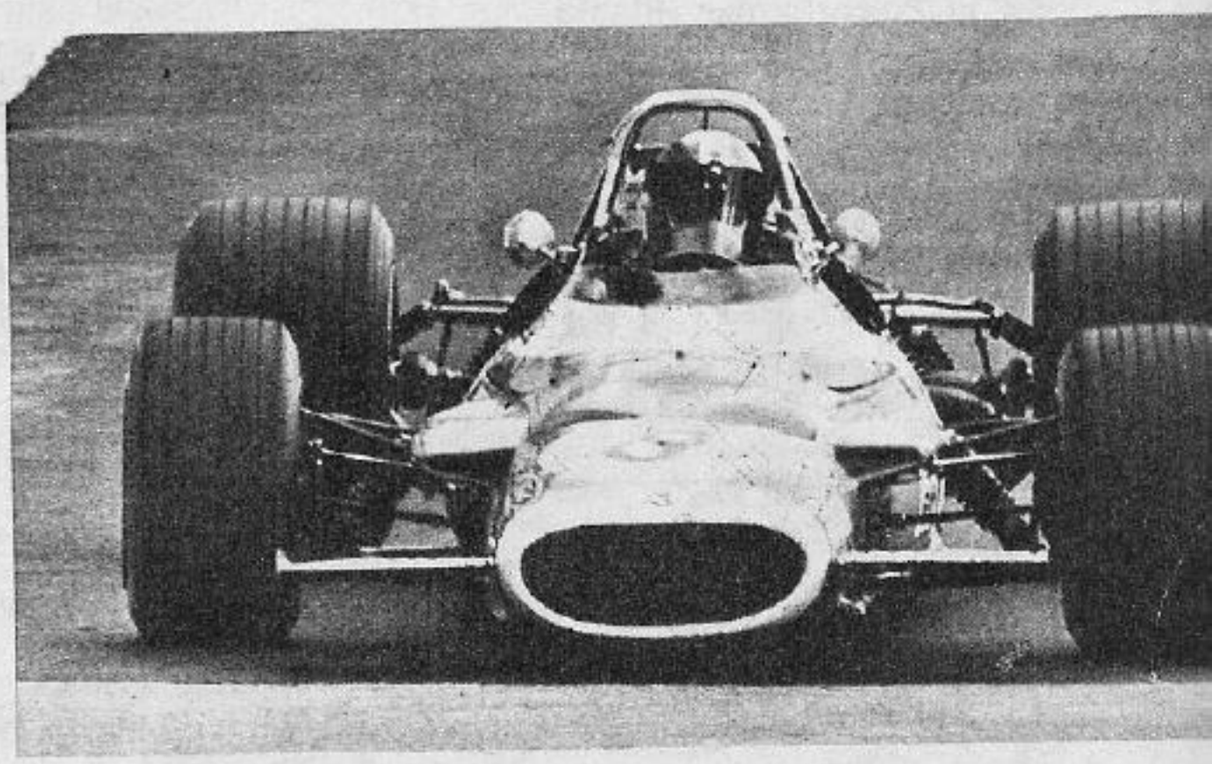
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL CAMPEON









Derecha, arriba: Rindt y su mejor carrera del año. Si sigue así, gana pronto, ¿eh?...

Derecha, abajo: Franceses Matra & Beltoise: en función y a nivel de triunfo.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

Pos.	Piloto	Pts.
1º	Stewart, Jackie	60
2º	Mc Laren, Bruce	24
3º	Ickx, Jackie	19
4º	Hill, Graham	18
5º	Beltoise, Jean Pierre	16
6º	Siffert, Joseph	15
7º	Hulme, Denny	11
8º	Rindt, Jochen	9
9º	Elford, Vic	3
	Attwood, Dick	3
11º	Surtees, John	2
	Courage, Piers	2
13º	Brabham, Jack	1
	Rodríguez, Pedro	1

GRAN PREMIO D'ITALIA

Autódromo Nazionale di Monza - 5.750 m - 7/IX/1969

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Vts.
1º	Stewart, Jackie	Matra MS80-Cosworth	68
2º	Rindt, Jochen	Lotus 49-B-Cosworth	68
3º	Beltoise, Jean Pierre	Matra MS80-Cosworth	68
4º	McLaren, Bruce	McLaren M9A-Cosworth	68
5º	Courage, Piers	Brabham BT-24-Cosworth	68
6º	Rodríguez, Pedro	Ferrari 311-V12	67
7º	Hulme, Denny	McLaren M9A-Cosworth	67
8º	Surtees, John	BRM P139-V12	67

Promedio del ganador: 236,434 km/h (nuevo record).

Record de vuelta: Jean Pierre Beltoise, vuelta 63: 1m05s a 242,957 km/h (nuevo record).

GANARON CON UN TIGRE EN SU TANQUE

La historia se repite:
El Equipo Esso campeón en 1968,
sigue ganando en 1969.
Lleve usted también la fórmula de la victoria:

NAFTAS

ESSO

PURIFICADAS AL COBALTO
REFINADAS AL PLATINO

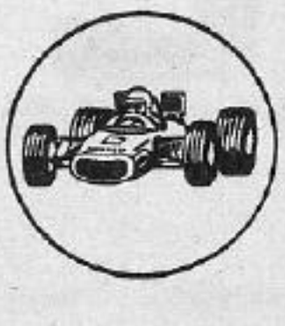
En el Powerformer (Planta generadora de potencia).





TC

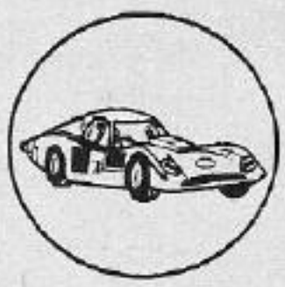
Rodríguez Canedo el 9-3-69
en el Autódromo "Ciudad de Bs. As."
Perkins el 23-3-69
en la "Vuelta de Santa Fe"
Pairetti el 25-5-69
en el Autódromo "Ciudad de Bs. As."
Perkins el 20-7-69
en el circuito "Los Cóndores"



F-1

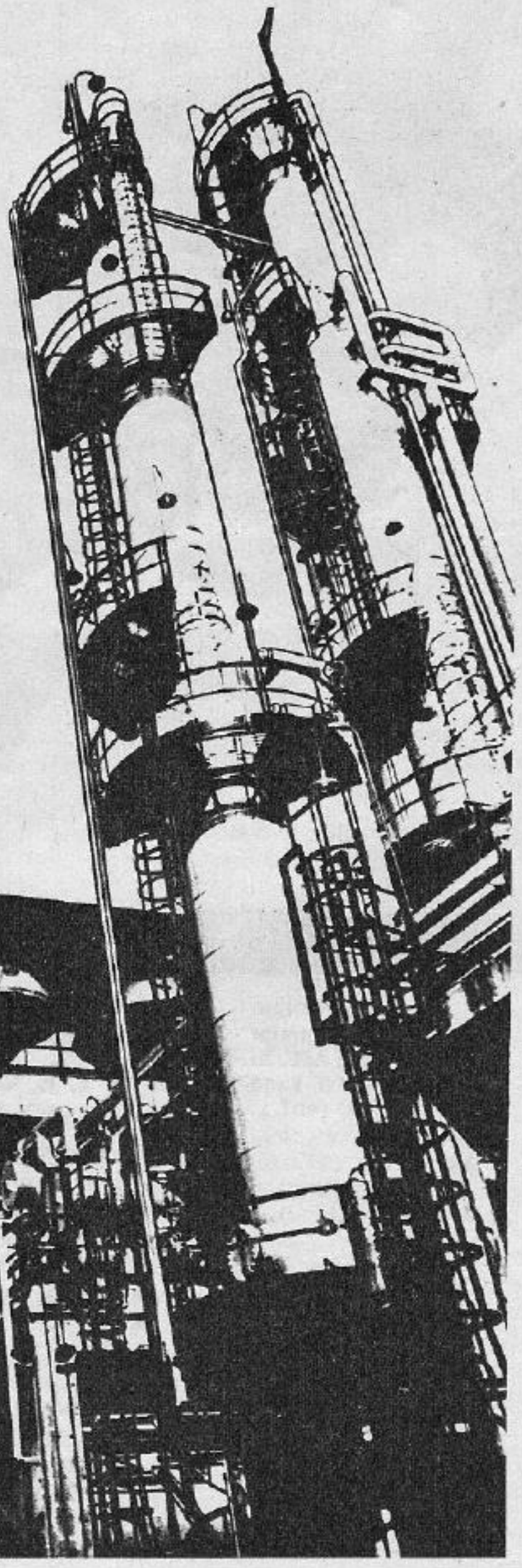
Pairetti el 11-5-69
en el Autódromo "Oscar Cabalén"
Córdoba
Ternengo el 6-7-69
en el Autódromo "Gral. S. Martín"
Mendoza

Ternengo el 7/9/69 en las
"500 Millas de Rafaela"
Santa Fe



SP

Pascualini el 22-6-69
en la "Vuelta de Rafaela" - Santa Fe



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



PANORAMITA MUNDIAL

Si bien cabe la posibilidad de que Jack Brabham no retire su marca de la F-1 el año que viene, se comenta con insistencia que correría su último GP en Monza (Gran Premio d'Italia).

El plan de acción de la SEFAC/Ferrari para el año próximo se enfocaria hacia: F1, F2, Tasmania, Prototipos de 3000 cm³ y Prototipos de 2000 cm³, Sport 5000 cm³ y CanAm. Por ahora se barajan muchos nombres, pero habrá que ver cuáles de ellos figuran en el máximo equipo italiano cuando dé comienzo efectivo la temporada '70. Aquí algunos de ellos: **Jackie Stewart** (...¿a Ud. le parece?), **Mario Andretti** (...¡Hummmm!), **Chris Amon** (...éste sí, éste se queda!), **Joseph Siffert** (...no, viejito! ¡Seppi se queda en Porsche, aviséaa!), **Jacky Ickx** (...puede, pero ya no más de segundón, ¿eh?), **Peter Schetty** (imprescindible para montaña), **Mike Parkes** (¡¿?!) y a continuación la squadra **"Ti vogliamo bene, zio Enzo":** Tino Brambilla, Ignazio Giunti, Nanni Galli, Andrea de Adamich, Nino Vacarella, Mario Casoni, Gianclaudio Regazzoni y un pibe nuevo, un tal Merzario, cuyo nombre no figura en ninguna parte (?) ... Ay, Enzo, Enzo, cuánto mejor andaban las cosas con Surtees y Bandini, cuando los dos solitos te "vendían la imagen" sin hacer tanto escombro...

Bárbara duerme su sueñito dulce, calentito, con un chupetón así de grande todo para ella solita, mientras mamá Dee Ann y Michael miran pasar a papá como un tejo, metido en su torpedo rojo fuego, por la pantalla del televisor. Jeffrey, el "rata" de la familia, grita como un descosido a medida que papá avanza puestos, pero ni eso perturba el digestivo soñar de la recién nacida. Papá, en cambio, gana las 200 millas de Trenton en tiempo record, superando a Wally Dallenbach, Mike Mosley y Gordon Johncock en una arremetida feroz, y no se queda allí más de lo necesario, porque sólo una cosa le interesa en ese momento: volver al lado de su primera "chancletita". Sin embargo, con sólo dos semanas de vida, Bárbara Andretti no sabe todavia qué es tener un papá, y pasarán unos añitos hasta que entienda lo que es tener un papá campeón.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

En AUTO-RADIOS SONORIDAD Y BUENA MUSICA



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

LA TOUR

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

VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 64-3012 / 9171 - Capital

USTED y su PEUGEOT estarán agradecidos
CRYPSA
LE BRINDA UN SERVICE COMPLETO: 18 cocheras para mecánica - engrase - 12 cocheras para Chapa y Pintura - Balanceo electrónico con máquina **ALEMITE** - Alineación con máquina **H.S.H.** - Control automático de Freno y Servo Freno - Verificador Electrónico de Amortiguadores - **Colocación instrumental Deportivo.**
REFUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Nac. e Imp.
MARIO BRAVO 271/79 Capital Tel. 88-5368 y 88-7585

Para su automotor compre Ud. lo mejor



AUTOMOVILES RENAULT
MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL
Ud. está MOLESTO. Su Renault "no anda bien".
Otra vez la TORTURA del taller mecánico.
Sale caro y PIERDE TIEMPO. Habrá problemas.
Conozca "lo nuevo". Venga con su Renault y disfrute.
Se acabó la tortura. Sabrá por qué lo decimos.
Horario contínuo de 7 a 19.30 horas.
RENAULT SERVICE: Tel. 23-8913 y 5673.
Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires



REPUESTOS Y ACCESORIOS **SIMCA**
- ARONDE - ARIANE VDT
- PEUGEOT 403 - 404
- FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04 - esq Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.

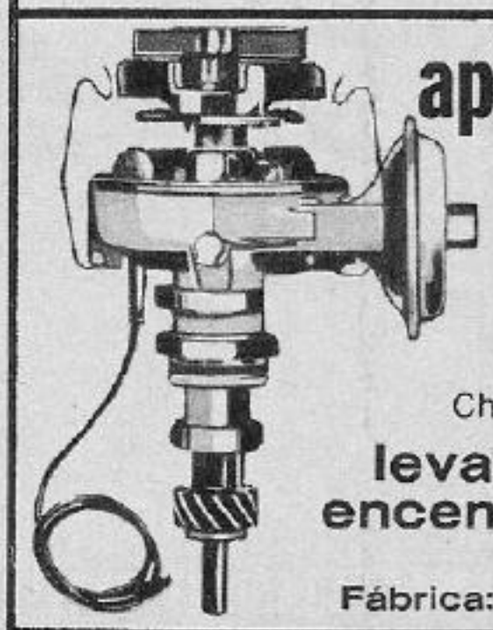


INFALTABLES EN EL VIAJE, CAMPING, HOGAR...
EQUIPO CAMPING
ECO
CALENTADOR: c/garrafa de 1, 2 y 3 kgs. de gas. **FAROL:** a gas con o sin barral para garrafa.
PARRILLA PLEGABLE: extensible, galvanizada e inoxidable.
Medidas, cerrada 35x45 cm., extendida 35x90 cm.
Productos ECO
Fábrica: **Ameghino 557 V. Martelli**
Tel. 740-3662.
ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS

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



ESUSEN ARGENTINA S.A.C. e I.
Paraná 734, Cap. Tel. 44-9178
Sábados abierto hasta 12,30 hs.



aplique a su coche de competición o standard, levas de encendido para competición
Mejore notablemente el rendimiento del motor de su Ford Falcon Chevrolet - Peugeot - Rambler - Renault - Valiant - Fiat - etc.
levas de encendido DULBECCO
EN VENTA EN NEGOCIOS TUERCAS
Fábrica: **MEXICO 3259 - V. Martelli - T. E. 740-3511**



ESTO NO PUEDE SER

Las carreras de Turismo hasta dos litros son algo serio como espectáculo, pero la tremenda rivalidad entre autos y hombres no justifica de ninguna manera los excesos vistos en la pista y los posteriores problemas técnicos, vulgo "perros"

"Mirá, hay dos razones para que se hayan dado como se dieron: Primero el circuito. La primera, la segunda, la tercera y la mayoría de las curvas son lentas, de 60 km/h. ¡Y claro, a esa velocidad cualquiera es macho! Si te jugás a meterte por adentro o por afuera o por donde sea con tal de ganar un puesto...; te digo una cosa, yo los defiendo a todos, a Migliore, a López, a Canedo o a Reutemann. Si se tocaban era pura y simplemente por el ritmo de la carrera, que era el efecto de tres causas: la paridad de autos, de pilotos y la cantidad de curvas lentas. En ese circuito siempre pasó lo mismo...". Más o menos así rezó Paco Mayorga dos días después de haber ganado una de las carreras más discutidas que tuvo el TM en los últimos tiempos. Discutida porque los autazos (fueron menos que autazos prácticamente), cortadas por el pasto





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

(porque no había otro remedio, tres autos no pueden tener la cuerda al mismo tiempo y frenar es peligroso) y raspones estuvieron a la orden del día.

El problema radica en varios puntos: el circuito y la paridad mecánica son dos de ellos. Las curvas son lentas, especialmente la primera y la segunda, no hay prácticamente peligro alguno para jugarse; son peligros menores que difícilmente rematen en un trompo. Por otro lado, excepto Reutemann, todos los demás no tienen la escuela necesaria que evite estas cosas, como es la de los monopostos. En un auto de fórmula, con las ruedas al aire, no se pueden hacer las locuras que se hacen en un TM, sino enganche y la piña flor aparecen **ipso facto**. Como están planteadas las cosas o mejor dicho como lo estaban antes de largarse, la categoría B del Premio Invierno era lógico que se corriera así. No queremos afirmar que era lo ideal, sino que era de preverse.

"En la curva de Ascari, Canedo, Migliore y yo doblábamos paragolpes con paragolpes, pero porque ninguno de los tres quería largar; los golpes eran muy suaves y el que más el que menos se cuidaba de no hacer una macana, porque ahí sí que nos dábamos un buen golpe..., pero en las otras curvas no, ahí era cuestión de cazar la cuerda y entrar primero: ¡¡lo malo es que todos teníamos la misma intención!!". Otro de los que estuvo en el asunto: Norberto Castañón.

Veedores había en todas partes del circuito. Pero ¿hasta dónde se puede comprobar si un piloto acortó camino deliberadamente por el pasto o no tuvo más remedio porque un rival lo apoyó con un costado de su auto y lo hizo despistar? Pero por otro lado hubo salidas de la pista que fueron evidentes en su fin: recorrer menos camino que los demás. Y esto no puede ser.

Realmente esto da para pensar de la misma manera que se plantea las cosas Carlos Reutemann, quien, bastante enojado por el trámite muy irregular de la competencia, se preguntaba si en verdad vale la pena seguir corriendo donde nadie respeta reglas y normas que dictan la manera de competir. ¿Para qué se va ocupar un piloto de buscar la trayectoria de curva ideal si luego sus eventuales competidores cortan directamente por el pasto? ¿El que hace las cosas bien es un tonto?

Por otro lado, el descontrol es una bola de nieve. Si un piloto viaja cometiendo irregularidades en seguida se destaca de los demás; pero si ya son varios a nadie le importa y todos entran en el juego. Los veedores parece que tienen que escapar de los autos que se les vienen encima (también, ¡con los muchachos entusiasmados...!) y no se toma ninguna medida contra nadie.

Los autos andan parejos, los pilotos también, y los circuitos pueden ser lentos. Pero eso no justifica que los muchachos anden a los autazos ya sin ningún problema y cortando camino por donde se le ocurra a cada uno. Porque por más frenéticos que se pongan los pilotos, en el pelotón se van a cuidar muy bien de hacer macanas a propósito si saben que eso les puede costar un año de suspensión. Habrá que proceder así para que los autos salgan a correr y no a pelear. Lo cual es una lástima.

Y todo esto sin comentar los vergonzosos problemas técnicos que se produjeron en la misma carrera y que merecen lamentablemente un recuadro aparte.



En la primera vuelta esto pudo ser inevitable. Llegaron todos juntos, nadie quiso soltar su lugar y de golpe varios aparecieron por el pasto; pero que luego se siguieran dando y dando como el mejor medio de acomodarse no puede ser. Habría que sancionar a los responsables.

Abajo: Observar las hermosas marcas de gomas que ostenta el Peugeot de Pepe Migliore. Y era uno de los que menos tenía.

ASUNTO FIAT · PEUGEOT · TORINO
LA COSA ESTA QUE ARDE

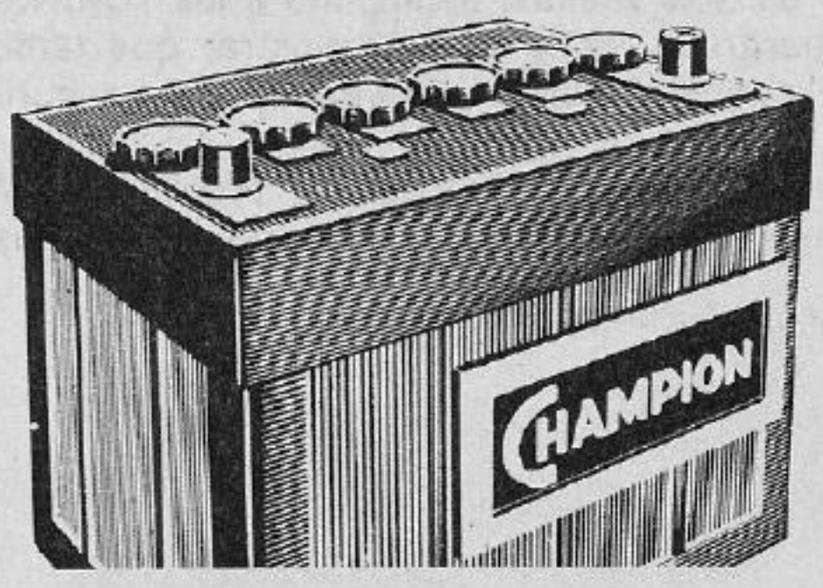
Aunque todavía no se ha dado a publicidad un comunicado oficial, trascendió durante esta semana —y de muy buena fuente— que los tres autos que fueron desarmados en el primer piso del ACA, a excepción del Renault Gordini 1093 de Carlos Monguzzi, están fuera de reglamento. Esto significa que los elementos componentes de sus respectivos motores no concuerdan con los originales de fábrica o los homologados que figuran en sus fichas. Involucradas en ello están tres fábricas, las únicas tres fábricas que directa o indirectamente compiten en Turismo Anexo "J" en estos momentos: Peugeot, IKA-Renault y Fiat.

El comunicado o informe oficial se dará a conocer la semana que viene luego de analizadas las distintas partes que quedaron en poder de la Comisión Técnica y recién en ese momento se sabrá a ciencia cierta qué es lo que sucedió. Por el momento sólo queda esperar. En caso de existir dificultades luego del estudio y comparación de los elementos, la Comisión Técnica elevará su informe a la CADAD, quien será finalmente la que sancionará o no a los responsables del hecho, es decir, a los respectivos concurrentes de los autos desarmados.

Esperamos y deseamos que el rumor de que los tres autos están fuera de reglamento sea nada más que eso, un rumor. Sería muy triste que se confirme, pues sería ésta la primera vez en mucho tiempo que se desarman tres autos oficiales y en caso de descubrirse el "fuori-reglamento" habría que pensar desde cuándo están ganando carreras con autos ilegales. El martes nos explayaremos más sobre el tema con el informe de la CT en la mano. Mientras tanto, todo está que arde.



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





CHAMPION

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

HABLANDO DE TEMPORADA

...bien vale la pena recordar cómo anda todo. Este mes será decisivo en las contrataciones y en poco tiempo más sabremos quiénes vienen

En pocos días más las novedades concretas le darán forma a la próxima temporada internacional que se perfila verdaderamente como algo serio, muy serio. Todavía se siguen realizando gestiones y la delegación del club YPF recorre los puntos claves de Europa para arreglar definitivamente los contactos que en forma previa había establecido Fangio. El quíntuple habló con responsables europeos en Zeltweg, Austria, donde se corrió la última carrera de la temporada europea de SP y allí se informó de la realización de la temporada argentina contactándose en forma informal a la escuadra Alfa Romeo. En Alemania lógicamente se habló con la gente de Porsche, quienes, también en forma provisional, habrían asegurado su participación con dos o tres autos, en uno de los cuales posiblemente se subiría un argentino.

Sin embargo aún no se concretó nada y recién en estos días la gente de YPF hará firmar los primeros contratos con equipos oficiales. En cambio, sí se aseguró ya la participación de algunos particulares de los cuales se destaca Brian Redman que concurrirá con su Lola T-70 con el cual compite habitualmente en Inglaterra cuando Porsche le deja tiempor libre. Por lo tanto, Redman no integrará el equipo Porsche.

En cuanto a las carreras, la cantidad es hasta ahora la mencionada en los primeros días, vale decir dos competencias en el autódromo municipal de Buenos Aires aunque eventualmente podría realizarse alguna más, en el autódromo de San Juan, si aquella provincia se hace cargo económicamente del problema de traslados, hotelería y demás que demanda todo el grupo.

De esas dos carreras, una será los 1.000 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires, la clásica carrera de aquellas viejas temporadas para los coches sport y que el club YPF intenta reeditar para reconquistarla definitivamente como fecha puntable por el campeonato mundial de marcas. La restante carrera sería una de 500 km complementada con la carrera para fórmula dos, autos que recién se contactarán a partir del 15 de este mes cuando la delegación de YPF se traslade a Inglaterra ya que en este momento están todavía en Milán donde entre otras cosas se arreglará con Ferrari.

Por su parte, la semana pasada regresó Andrea Vianini de Europa quien gozó de un merecido descanso en aquellas playas tras años de intenso trabajo. Andrea no se encontró con Frank Williams como esperaba para arreglar con él la participación en nuestra temporada con un auto de la escudería Williams. De todas maneras, Andrea tendría también la posibilidad de competir en pareja con Bonnier sobre un Lola 70 y si no aseguró que sobre algo estará... La temporada ya es un hecho y nadie se quiere quedar atrás.

LASER

84 horas de piques y frenadas sirvieron para elevar el prestigio de la Industria Nacional.

BENDIX felicita calurosamente a la "MISION ARGENTINA" en Nürburgring

BENDIX no titubeó un instante en brindar todo su apoyo a la hoy mundialmente prestigiada "MISION ARGENTINA" en Nürburgring. Lo hizo con la misma fe que tiene en el porvenir de la Industria Argentina, de la que se enorgullece en formar parte. Esta hazaña realizada por nuestros hombres y nuestras máquinas, que asombró a público y expertos de la industria automotriz internacional, pone a la joven Industria Argentina en el nivel de las más tradicionales organizaciones del orbe. BENDIX, a lo largo de 9.448 km recorridos en 334 vueltas, acompañó a los TORINO en un incesante picar y frenar. El caprichoso anillo de Nürburgring sirvió para demostrar que tanto allá como en nuestros sinuosos, extensos y a veces difíciles caminos, BENDIX significa máxima seguridad en frenos.

Frenos de DISCO* – Frenos de POTENCIA – Frenos HIDRAULICOS
Frenos de AIRE. Frenos en todos los automotores argentinos.

* Fabricados bajo Licencia Girling, de Inglaterra.

Bendix

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com









Con color de hogar.

Los primeros pasos de un hijo
valen más que mil paisajes.
Atrápelos con Kodak.
Paso por paso, en la intimidad.
Una cámara Kodak Brownie Fiesta
o Instamatic con flash.
Esplendorosas películas color Kodak.

Enseguida, al Laboratorio Color
Kodak de Buenos Aires, que revelará
sus películas color con perfección y
rápidamente. Los primeros pasos
de un hijo. Ocurren una sola vez,
pero se viven por siempre.
Con películas Kodak.

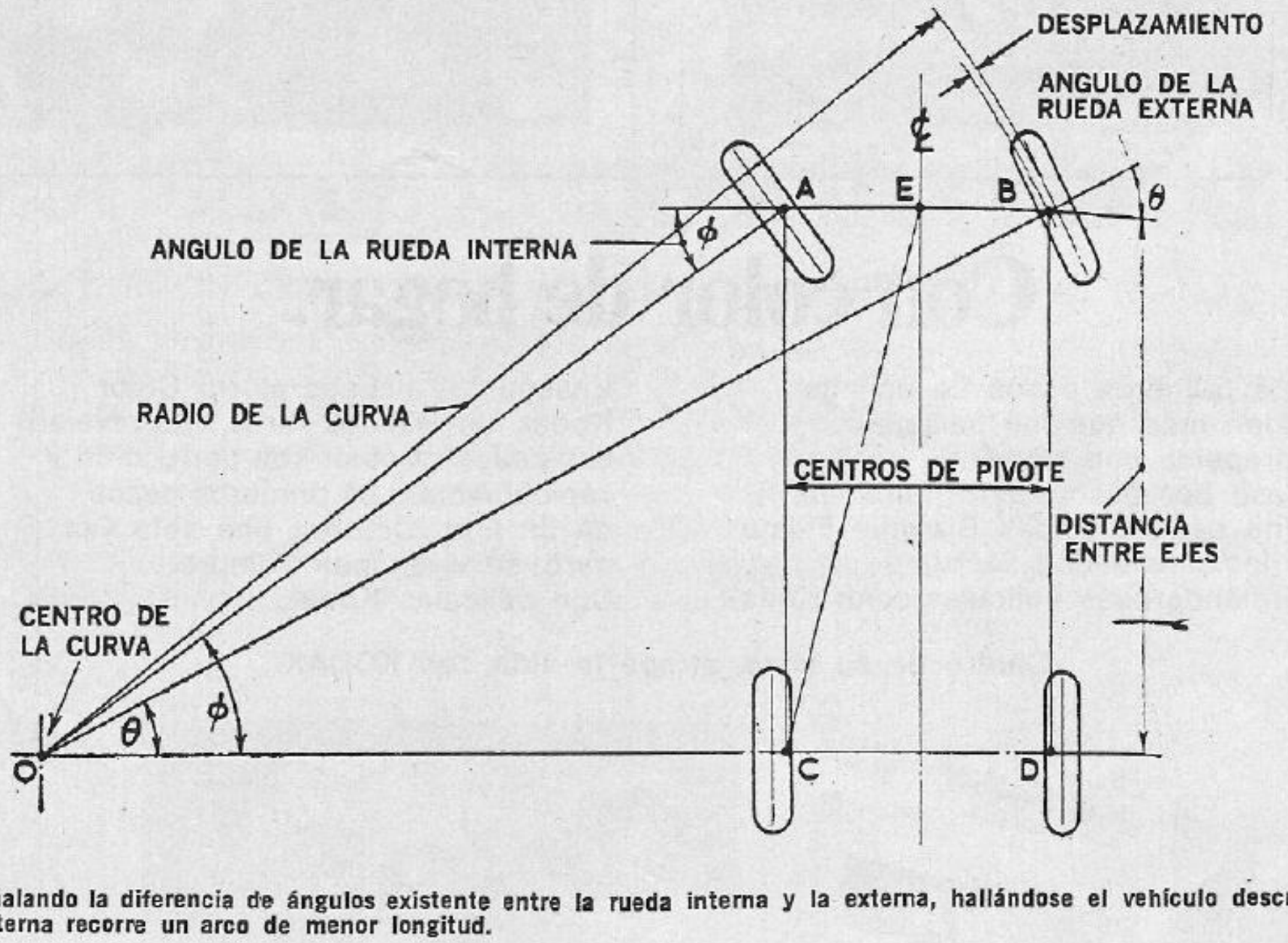
Dentro de su casa, atrape la vida con KODAK.





Kodak

FUNDAMENTOS DE LA DIRECCION

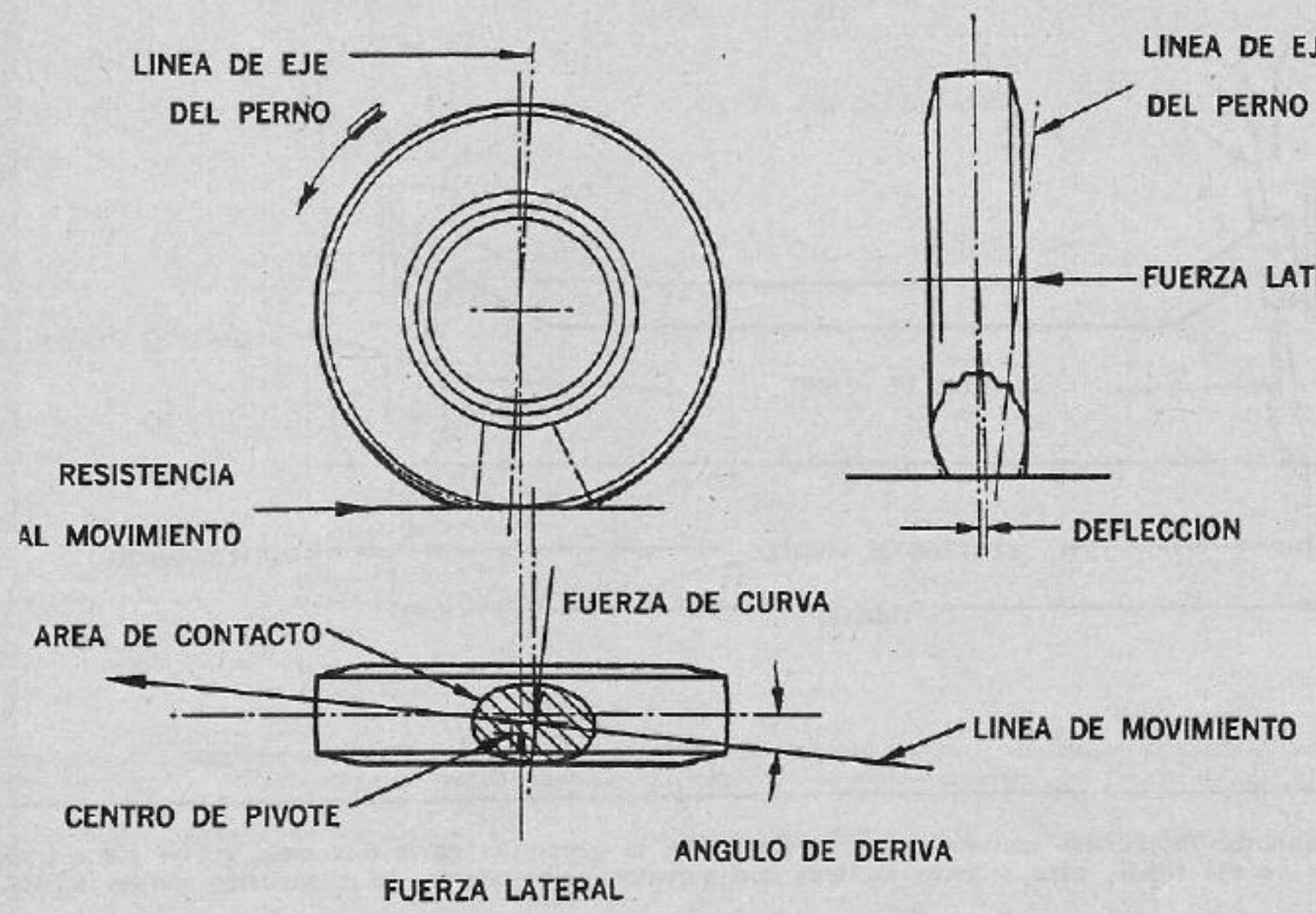


Esquema señalando la diferencia de ángulos existente entre la rueda interna y la externa, hallándose el vehículo describiendo una curva. La interna recorre un arco de menor longitud.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

por ENRIQUE ROBERTO CARMONA





El neumático experimenta una deflexión radial por acción de la carga vertical (arriba, izquierda). Si además está sometido a otra fuerza lateral, a su vez también sufrirá una deflexión lateral (derecha). El ángulo formado por el plano que contiene a la rueda y la Línea de Movimiento es denominado Angulo de Deriva.

El abecé y los factores intervinientes en el sistema de dirección. Requisitos que debe cumplir su geometría y por qué

Esta vez nuestro tête-à-tête semanal se orienta hacia los pequeños secretos que pudiera guardar el sistema de dirección del automóvil. El enfoque será, como siempre, dirigido a los no iniciados.

La dirección permite al conductor la realización de maniobras controladas. A su vez, las características de manejo de un vehículo determinado dependen de la dirección, las suspensiones, los neumáticos y de otros factores varios. Nuestro objetivo está fijado hoy en la dirección y seguramente nos sorprenderá que la acción de las ruedas direccionales no sea tan simple como pareciera.

GEOMETRIA DE LA DIRECCION

Veamos qué ocurre cuando el vehículo recorre una curva. La rueda interna resultará girada un ángulo mayor que el correspondiente a la externa. Tengamos presente que cuando la trayectoria recorrida es recta, las ruedas permanecen paralelas, cosa que vemos deja de ocurrir ahora que nos hallamos recorriendo una curva. La razón es que la rueda interna debe recorrer un arco de radio menor que el que recorre la externa. Si esta situación no pudiera ser alcanzada, resultaría una dirección imprecisa, y habría resbalamiento de los neumáticos.

Para visualizar mejor dicha situación nos remitiremos al principio Akerman, hoy fuera de moda, pero no por ello carente de vigencia para nuestros fines. En dicho principio los brazos de dirección se inclinan ligeramente hacia adentro para conseguir que las ruedas en cuestión se aparten progresivamente del paralelismo cuando recorren una curva. Se llama **brazos de dirección** a los que estando dispuestos casi longitudinalmente en cada rueda vinculan a la punta de eje con la barra que proviene de la caja de dirección. Dichos brazos, una vez inclinados según Akerman, deben tener sus proyecciones que se intersectan sobre la proyección del eje trasero del vehículo en una curva cuyo radio pasaría a ser el de Akerman (Fig. 1).

Acto seguido pasaremos a conocer algunos de los factores más importantes que intervienen en la geometría de la dirección.

CENTRO DE CONTACTO: Se ha dado en llamar así al punto que se considera en contacto permanente con el piso. Estando el vehículo detenido puede determinarse por la intersección del eje vertical de la rueda con el piso. Es además el centro del **Area de Contacto** de la cubierta con el piso (Fig. 2).

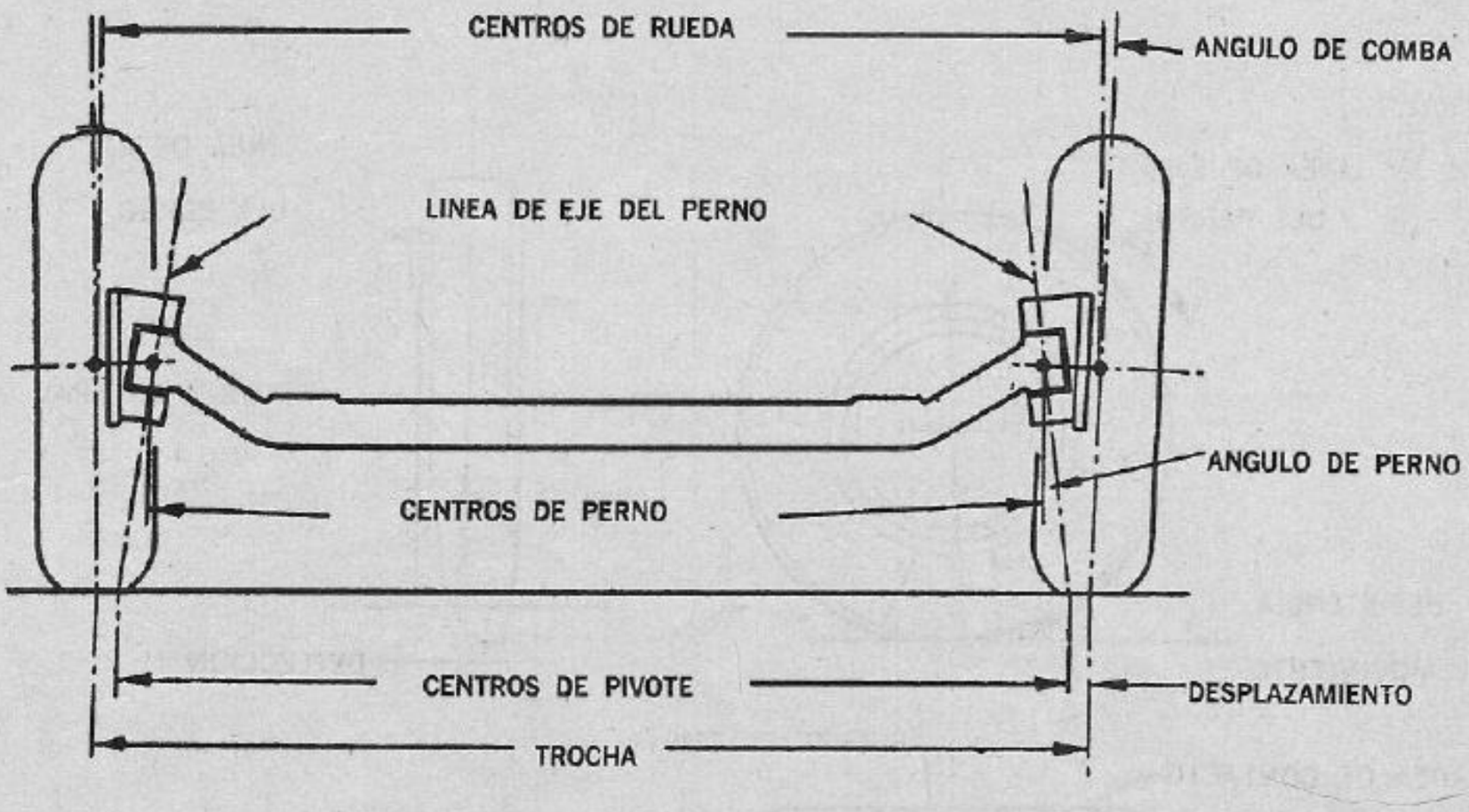
TROCHA (Fig. 3): Distancia existente entre los **Centros de Contacto** de cada rueda. Puede darse el caso de que en un vehículo la **trocha** delantera difiera de la que podamos hallar en el eje trasero. También ocurre que algunos sistemas de suspensiones ocasionan cambios en la **trocha**, durante sus movimientos (mayormente los sistemas independientes, con excepciones).

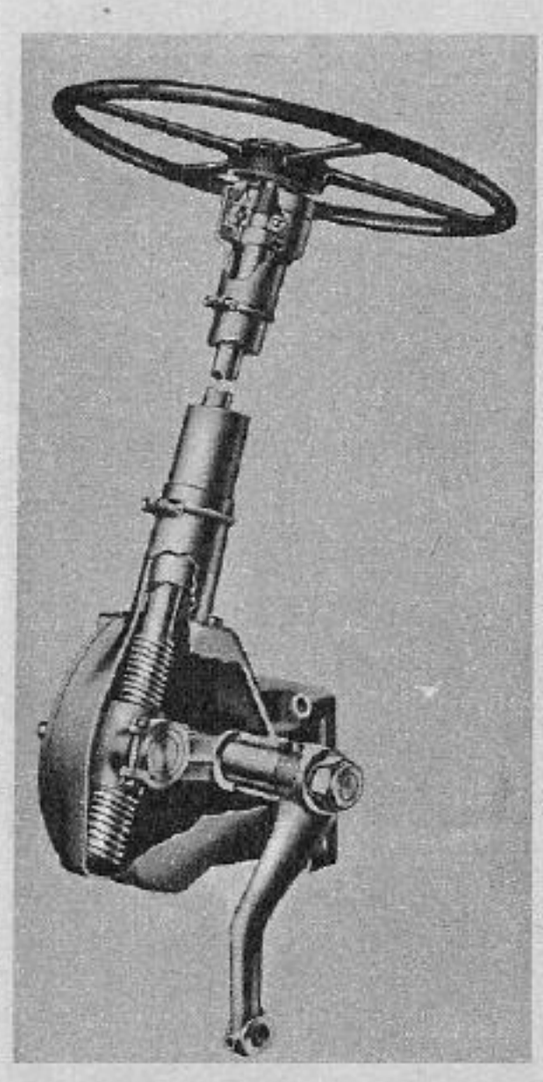
ANGULO DE PERNO (Fig. 3): Llamamos **Perno de punta de eje** al pivote alrededor del cual resultan giradas u orientadas las ruedas direccionales. El ángulo que forma con la vertical resulta el llamado **Angulo de perno**, el cual es medido en el mismo plano trasversal que contiene al eje delantero de' vehículo.

Hay algo más. La intersección de la línea de centros (que los ingleses llaman **center's line**) de dicho perno con la línea del eje horizontal de la rueda constituye un punto llamado **Centro de Perno** (Fig. 3). Precisamente alrededor de este punto resultan giradas las ruedas direccionales.

Además, si se proyecta la línea de eje del referido perno hasta encontrar el piso, el punto de intersección determinará el llamado **Centro de Pivote** (Fig. 3). Observando la ilustración se comprenderá que es alrededor de dicho centro donde la dirección resulta realmente efectiva.

La distancia existente entre el **Centro de Pivote** y el **Centro de Contacto** se denomina **Desplazamiento** (Figs. 2 y 3). Este desplazamiento está íntimamente relacionado con el **Momento** de la reacción del piso, alrededor del perno de punta de eje. Como se recordará, **Momento** es el producto de una fuerza por una distancia; por ende, para una fuerza constante, si aumentamos el llamado **Desplazamiento**, no hacemos otra cosa que aumentar la reacción del piso.





Arriba, izquierda: Principales factores que intervienen en la geometría de la dirección, en un plano trasversal. Si bien el esquema representa un eje rígido, esos mismos factores son vigentes para sistemas de suspensión independiente.

Arriba, centro: Variante del sistema convencional de sinfín y corona, donde ésta ha sido reemplazada por una robusta tuerca. Pertenece al Royald Leylan Tiger, y sus constructores aseguran que disminuye la fatiga al conducir.

Arriba, derecha: Caja de dirección correspondiente a un sistema llamado "de potencia". Al girar el volante se habilitan válvulas (derecha) que permiten el ingreso de un líquido hidráulico a presión, a una u otra cara del pistón (ver flechas). En este caso se trata además de caja de dirección con bolillas recirculantes.

Abajo, izquierda: Como "Avance de perno" se conoce el ángulo formado entre la vertical y la proyección del eje del perno. En la mayoría de los vehículos dicho ángulo es positivo (izquierda), imponiendo en ese caso a la rueda una tendencia a autoalinearse, que genera el denominado retorno a la dirección.

Abajo, derecha: Caja de dirección compuesta por piñón y cremallera. En esta moderna solución la cremallera actúa a la vez como la central de un sistema compuesto por tres barras.

Veamos cuál es la influencia del **Desplazamiento.** Si éste es cero, hace que la dirección del vehículo sea más pesada en marcha lenta o cuando se halla detenido. Analicemos por qué: en esas condiciones al girar el volante la única forma de que la rueda sea orientada en un cierto ángulo es por frotamiento del neumático sobre el piso (imagínese estar apagando una colilla con el zapato). Es para evitar ese frotamiento que en un sistema de dirección se determina cierto Desplazamiento; de ese modo cuando la rueda es girada cierto ángulo desde el volante, "camina" sobre el piso describiendo un pequeño arco alrededor del **Centro de Pivote,** pero sin frotar.

Comúnmente se elige al diseñar una dirección un Desplazamiento que oscila entre un 10 y un 25 por ciento del ancho de la banda de rodamiento de la cubierta que utilice el vehículo. Se consigue así establecer ex profeso un **Momento** positivo (rotación horaria) de la resistencia del piso, con respecto al **Centro de Pivote.** ¿Por qué existe y cuál es la razón de su inclinación hacia adentro? Primeramente para conseguir el referido Desplazamiento, y secundariamente para conseguir espacio destinado a frenos, rodamientos, retenes, etcétera. Como todo cambia en este mundo, ya no es posible encontrar los referidos **pernos de punta de eje** en los automóviles modernos, donde han sido reemplazados por uniones o juntas esféricas, encargadas de vincular **la punta de eje** con las parrillas de suspensión. No obstante, el criterio geométrico analizado tiene igual validez para esos casos.

AVANCE DE PERNO (Fig. 4): El **Angulo de Avance de Perno** está íntimamente ligado al **Angulo de Perno** que acabamos de ver (Fig 3). Ahora el ángulo es medido longitudinalmente. Ambos ángulos son de fundamental importancia en cualquier sistema de suspensión.

El **Angulo de Avance** lo forman en el plano longitudinal la línea de eje del perno con la vertical. En la mayoría de los casos la proyección de la línea de eje del perno interceptar al piso en un punto que se halla adelante del **Centro de Contacto.** O sea, entonces, que el **Centro de Pivote** se halla delante del **Centro de Contacto,** para que exista estabilidad direccional.

El **Angulo de Avance** puede variar desde 1 a 7 grados, o más, y da al vehículo una tendencia a autoalinearse en una trayectoria recta. Es decir, el llamado **Retorno de la dirección.** A mayor ángulo, mayor retorno.

ANGULO DE COMBA (Fig. 3): Se denomina así al formado por el plano que contiene a la rueda con el plano vertical. Se ha fijado la convención de llamar **comba positiva** a la que presenta una rueda inclinada hacia adentro (centro del vehículo). Inclinación hacia **afuera, comba negativa.** Cuando la rueda permanece en la vertical, se dice que tiene **comba neutral,** o que no tiene comba.

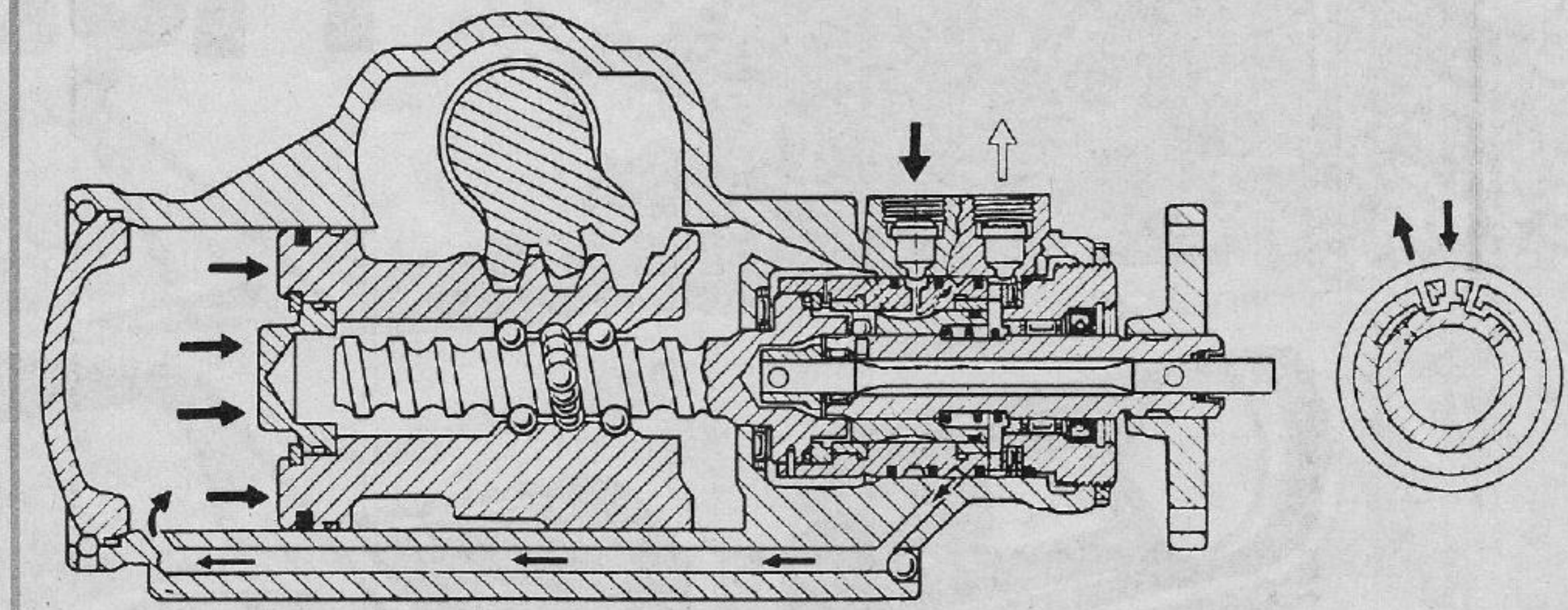
En los vehículos equipados con eje rígido la **comba no es afectada** por el rolido de la carrocería como en los sistemas de suspensión independiente.

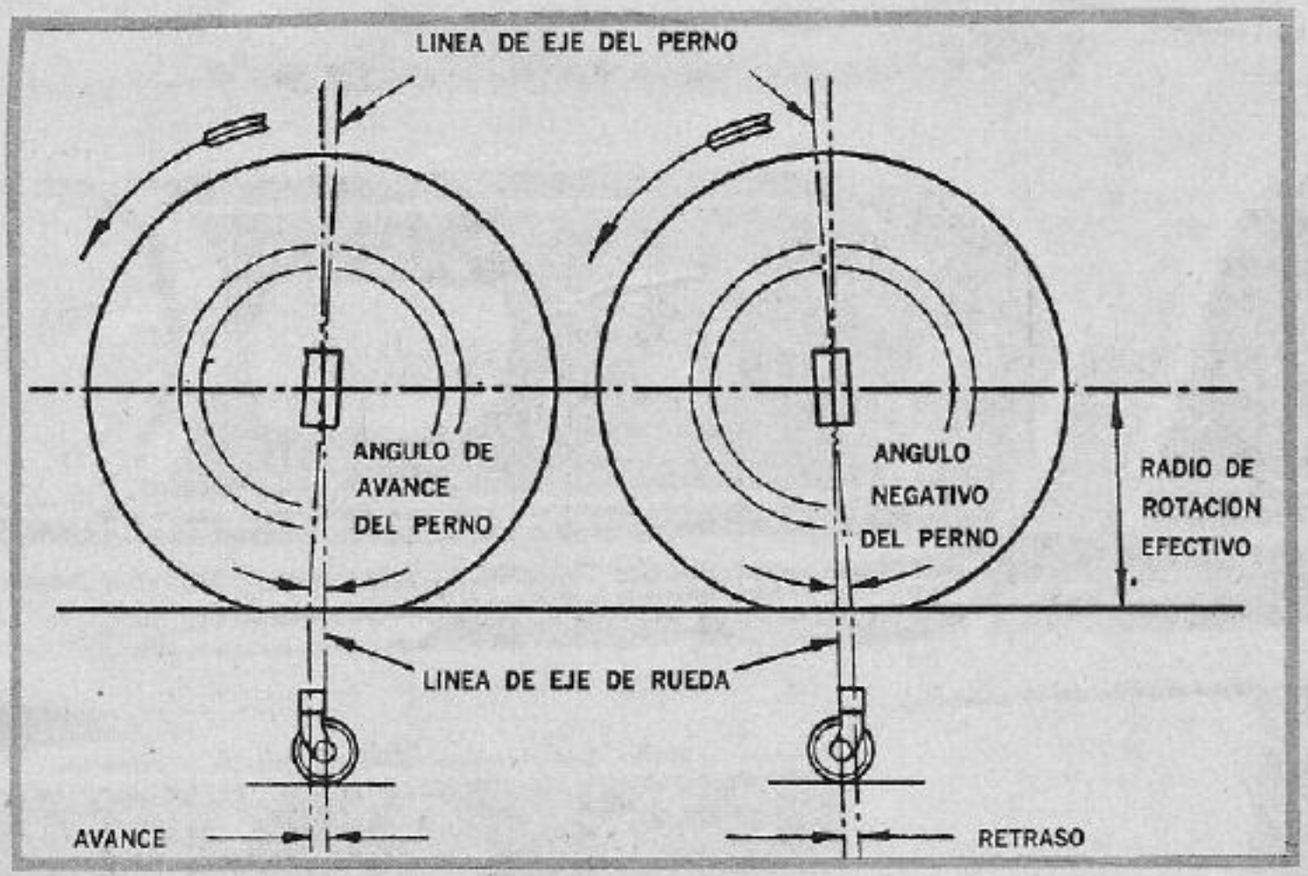
EMPUJE DE COMBA: Cuando un neumático posee un determinado **Angulo de Comba** genera una fuerza lateral llamada **Empuje de Comba.** Esta fuerza es independiente de la otra **Fuerza de Curva** (a verse seguidamente), y depende de la carga que actúa sobre el neumático y del **Angulo de Comba.**

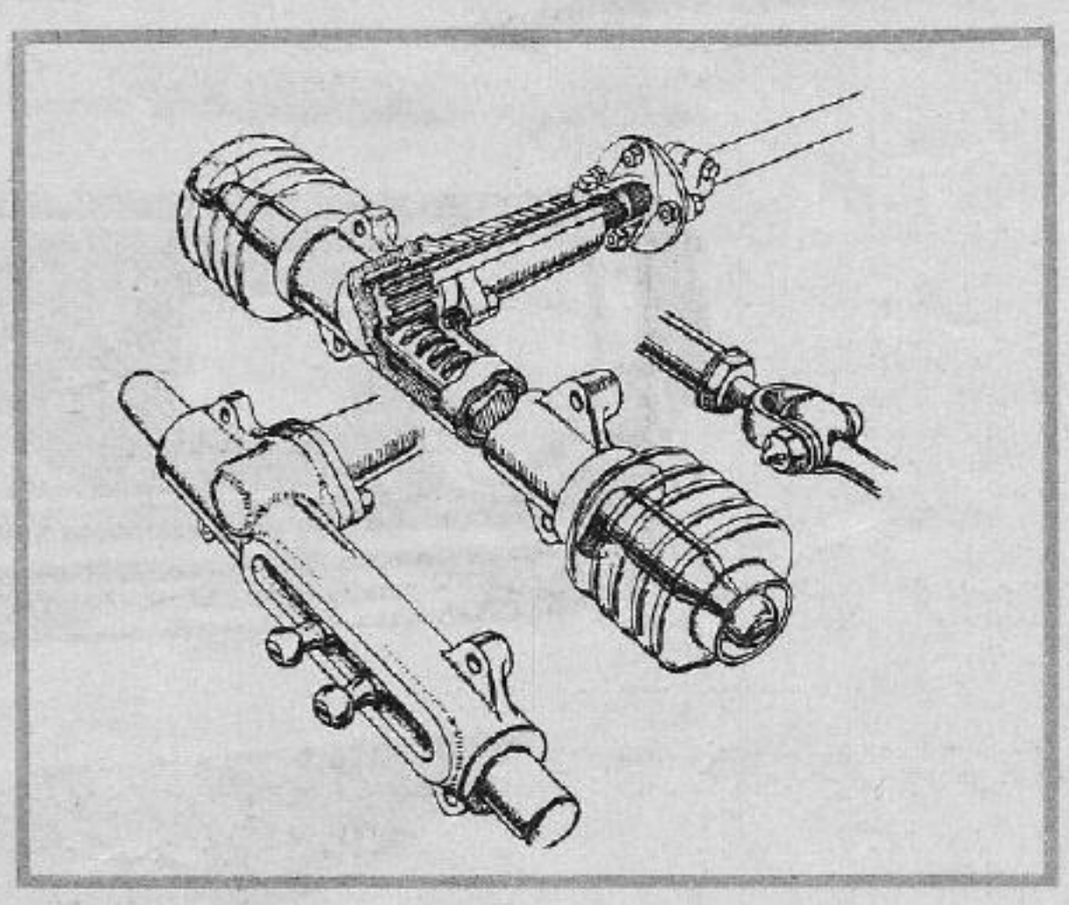
Tomando como ejemplo el caso de una motocicleta que se halla recorriendo una curva, se comprenderá cómo aumenta el **Emuje de Comba** a medida que es inclinado el vehículo, es decir, cuando va aumentando el **Angulo de Comba.** La **Fuerza de Empuje** está dirigida hacia el centro de la curva. hacia el cual se inclina la motocicleta.

FUERZA DE CURVA O DE DERIVA (Fig. 2): Como la cubierta es un elemento elástico interpuesto entre el piso y la rueda, sufre una deflexión radial (causada por la carga vertical), y otra deflexión lateral si está sometida a una fuerza también lateral. La figura 2 muestra un neumático en tales condiciones. Puede observarse que el **Centro del Area de Contacto** ya no está sobre la vertical que pasa por el eje de la rueda, y que además la dirección de la **Línea de**

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com







Movimiento no está alineada con el plano que contiene a la rueda. La distorsión de la cubierta produce una fuerza, que es la aquí llamada de **Curva o de Deriva.**

Siempre observando la misma figura 2 se verá que el plano que contiene a la rueda forma con la **Línea del Movimiento** un ángulo llamado de **Deriva.** Este ángulo es proporcional a la fuerza lateral que la originó. A su vez la **Fuerza de Curva o Deriva** es generada por el **Angulo de Deriva** y es la que hace doblar al vehículo. El **Angulo de Deriva** lo impone el conductor del vehículo cuando gira el volante y orienta a las ruedas direccionales en un determinado ángulo respecto de la **Línea de Movimiento,** o dirección de marcha del vehículo. Los aspectos señalados en este párrafo están íntimamente vinculados con las característica del neumático usado.

CONVERGENCIA

Por diversas causas, entre las que pueden hallarse la acción del referido **Momento** de la reacción del piso, el efecto del **Angulo de Comba,** etcétera, las ruedas delanteras manifiestan la tendencia a separarse cuando el vehículo avanza. Para anular esa tendencia se las hace converger a un punto que se halla lo suficientemente alejado del vehículo, adelante de éste, evitando un paralelismo longitudinal de las ruedas.

En la práctica, la **Convergencia** se logra estableciendo una diferencia —de unos 3 mm aprox.— cuando se mide la distancia que separa a las ruedas direccionales, tomando esa medida delante y detrás del eje delantero. La distancia menor se hallará delante del eje.

Como parte final de nuestra charla vaya un pequeño párrafo relacionado con algunos elementos de mecanismos de dirección.

CAJA A SIN FIN Y CORONA

El uso generalizado de este sistema de engranajes en la mayoría de los vehículos obedece al hecho de que el par cinemático compuesto por sin fin y corona puede actuar como reductor y a la vez como regulador del referido retorno de la dirección.

Como reductor establece la **relación de dirección del sistema,** la que es elegida durante el diseño. Aparte, actuando como regulador del retorno de la dirección, dicho par de engranajes permite que las ruedas vuelvan a su alineación inicial —luego de haber sido dirigidas recorriendo una curva— con mayor o menor rapidez, si el conductor "suelta" el volante. Recordemos que el retorno en cuestión es producido por la tendencia a autoalinearse de las ruedas direccionales; tendencia motivada por el **Avance de Perno.**

CAJA DE PIÑON Y CREMALLERA (Fig. 5)

La mayoría de los automóviles europeos, así como la totalidad de los de Fórmula y Sport, las utilizan actualmente. La cremallera va dispuesta trasversalmente, actuando a la vez como una de las tres barras que vinculan a ambas ruedas en este sistema. A su vez el piñón encargado de accionarlo queda ubicado en el sentido longitudinal del vehículo y se vincula al volante de dirección mediante la llamada columna.

Una carcaza encierra a piñón y cremallera, pudiendo ésta estar vinculada a las otras dos barras referidas, por sus extremos o en su punto medio (Ver Fig. 5). Las principales razones por que este sistema ha ido reemplazando cada vez más al convencional de sin fin y corona son: mayor sencillez constructiva, menor cantidad de elementos componentes, y facilidad de ubicación dadas sus reducidas dimensiones. En el caso de los automóviles deportivos o de competición, la característica más estimada resulta ser la de que este sistema trasmite íntegramente al volante el retorno de la dirección, lo que da una mayor sensibilidad, o "feeling", como dicen los correntino. Hasta la próxima

PIQU

La facilidad de reproducción de los Barracuda es sorprendente; al primer sacudón se desdoblan en dos, y así, en progresión geométrica, por los siglos de los siglos.

No se trata de una nota de pesca, sino de cuatro modelos que bajo la denominación Barracuda completan la línea Plymouth de 1969

BARRACUDA: "Pez acantopterigio, de cuerpo alargado, que llega a tener dos metros de longitud, con la boca armada de dientes muy agudos. Es muy voraz y temible; vive en los mares tropicales y subtropicales" (sic). Enciclopedia ilustrada de la Lengua Castellana Sapiens, Editorial Sopena, 1956.

BARRACUDA: "Automóvil producido en los Estados Unidos por Chrysler, división Plymouth, de cuerpo alargado; llega a tener 5,14 metros de largo. Es muy voraz, debido a su carburador de cuatro bocas. Vive en Detroit, Michigán, pero suele emigrar" (sic). Enciclopedia ilustrada del Automovilismo Parabrisas Corsa, Editorial Abril, 1969.

Bien; tenemos dos interpretaciones diferentes para un mismo nombre. Los aficionados a la pesca pueden respetar la opinión que sobre el Barracuda emite el diccionario. O recurrir a la dirección de Ictiología de la Universidad de Okefennoke por más datos.

Los que pretendan conocer el legítimo, único e insustituible Plymouth Barracuda pueden dar crédito a lo siguiente. El modelo Ba-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

E DE BARRACUDAS



rracuda nació en 1964 bajo la forma de una carrocería "sportiva" fastback. Este diseño se mantuvo vigente hasta 1967, año en que se renovó para mantenerse hasta el momento con pequeños retoques.

Actualmente se ofrecen cuatro modelos diferentes de Barracuda, con sus correspondientes e infinitas posibilidades de unidad motriz: el Sports Fastback "S", el 'Cuda 340, una coupé y un convertible. Ninguno de los cuatro modelos se aparta de lo normal ofrecido por Estados Unidos en los últimos años. Posiblemente el nivel de competencia y las necesidades de satisfacer la demanda y el gusto populares determinen esas semejanzas entre marcas diferentes, o entre modelos de la misma marca

Las opciones de motor son las siguientes: 6 cilindros y 3,7 litros, que equipa a la coupé y al convertible; un V-8 de 5,2 litros que equipa a los mismos autos, es decir que no equipa al "S" y al 'Cuda; un V-8 de 5,6 litros standard para los modelos Barracuda "S" y 'Cuda, y otro V-8 de 6,3 litros "available" únicamente en los dos modelos precitados.

CARACTERISTICAS

Indudablemente, el que a nuestro parecer es el más aceptable resulta el 'Cuda 340. Por lo menos, es uno de los que más polenta tiene debajo del capot y el que tiende en mayor medida a lo deportivo (si se puede llamar así a un monstruo super cómodo, que traslada a cinco personas y que mide más de cinco metros). La ausencia de baguetas y cromados, sustituidos en este modelo por bandas negras anchas a cada lado del capot, acentúa el carácter del auto. En el Barracuda "S" 383 —pulgadas cúbicas, porsu— las bandas negras atraviesan longitudinalmente todo el flanco del auto, por debajo del borde inferior de las ventanillas laterales.

Las defensas vienen de fábrica del mismo modo en que las similares europeas en los autos con pedigree pur-sang: sin uñas ni barras auxiliares. O sea que es conveniente estacionar en lugares

→

BARRACUDA

Siguiendo la tendencia de ofrecer automóviles de paseo con características deportivas, Chrysler entrega los Plymouth Barracuda. La comodidad y accesorios de un sedan, más un motor de millones de HP. Barracuda 383 "S", 'Cuda 340 y Barracuda coupe y convertible

El 'Cuda 340, posiblemente el de aspecto más agradable, dada la ausencia de baguetas y cromados.
Un tímido 335 HP bajo el capot.

El 383, denominación derivada de la capacidad cúbica (en pulgadas del motor. Perfil netamente fastback.



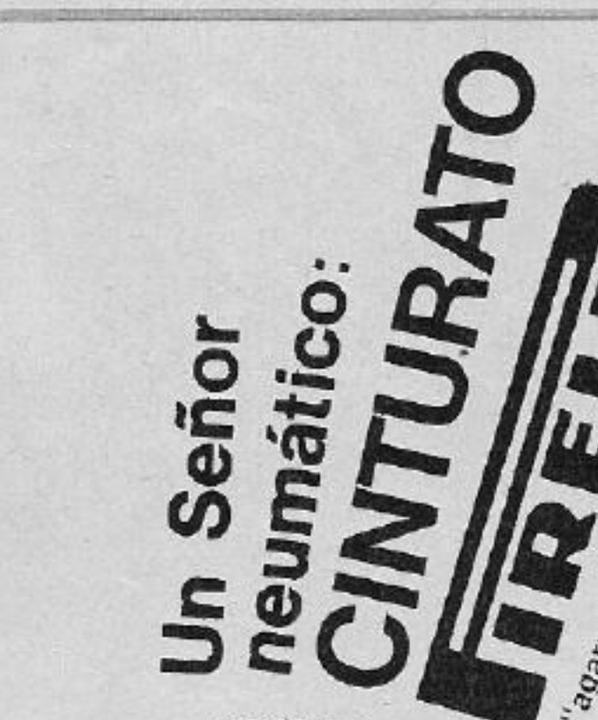
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


1969

El primer Barracuda, allá por los turbulentos años '64. (No eran turbulentos, pero queda muy bien decir que sí eran.) La evolución en cuanto a diseño es claramente notable.

Un Señor neumático:
CINTURATO PIRELLI

Se "agarra" como ninguno en cualquier tipo de camino... y cómo frena!
Rinde "cualquier cantidad" de kilómetros.
Le "absorbe" menos potencia al motor.
El Cinturato siempre se comporta como lo que es: un señor neumático!
Ud. lo puede adquirir, con el asesoramiento necesario, en una gomería que realmente es un modelo, Gutiérrez.
El mejor servicio, modernos equipos y esa atención de Señor a Señor.



Neumáticos
GUTIERREZ
Av. Santa Fe 4997 - Tel. 771-1154
Capital Federal

BARRACUDA 383 - 'CUDA 340

MOTOR	V-8, a 90°
Diámetro y carrera	107,95 x 85,85 mm
Capacidad cúbica	6.286 cm3
Relación de compresión ...	10:1
Potencia máxima	335 HP a 5.200 rpm
Torque máximo	56,7 mkg (SAE) a 3.600 rpm
Carburador	Cárter, de cuatro cuerpos
Arbol de levas	Central
Cigüeñal	5 bancadas
Refrigeración	Por agua
Capacidad del radiador ...	15 litros
TRASMISION	Caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas. Relaciones de demultiplicación: 1ª, 2,66:1; 2ª, 1,91:1; 3ª, 1,39:1; 4ª, 1:1. Retroceso: 2,58:1
SUSPENSION	Adelante, brazo triangular superior, e inferior simple, con barra de tracción sobre articulación elástica, barra de torsión longitudinal y estabilizador trasversal. Atrás, eje rígido, resortes semielípticos y amortiguadores telescópicos.
PERFORMANCE	
Consumo	20 litros cada 100 kilómetros
Velocidad máxima	220 km/h

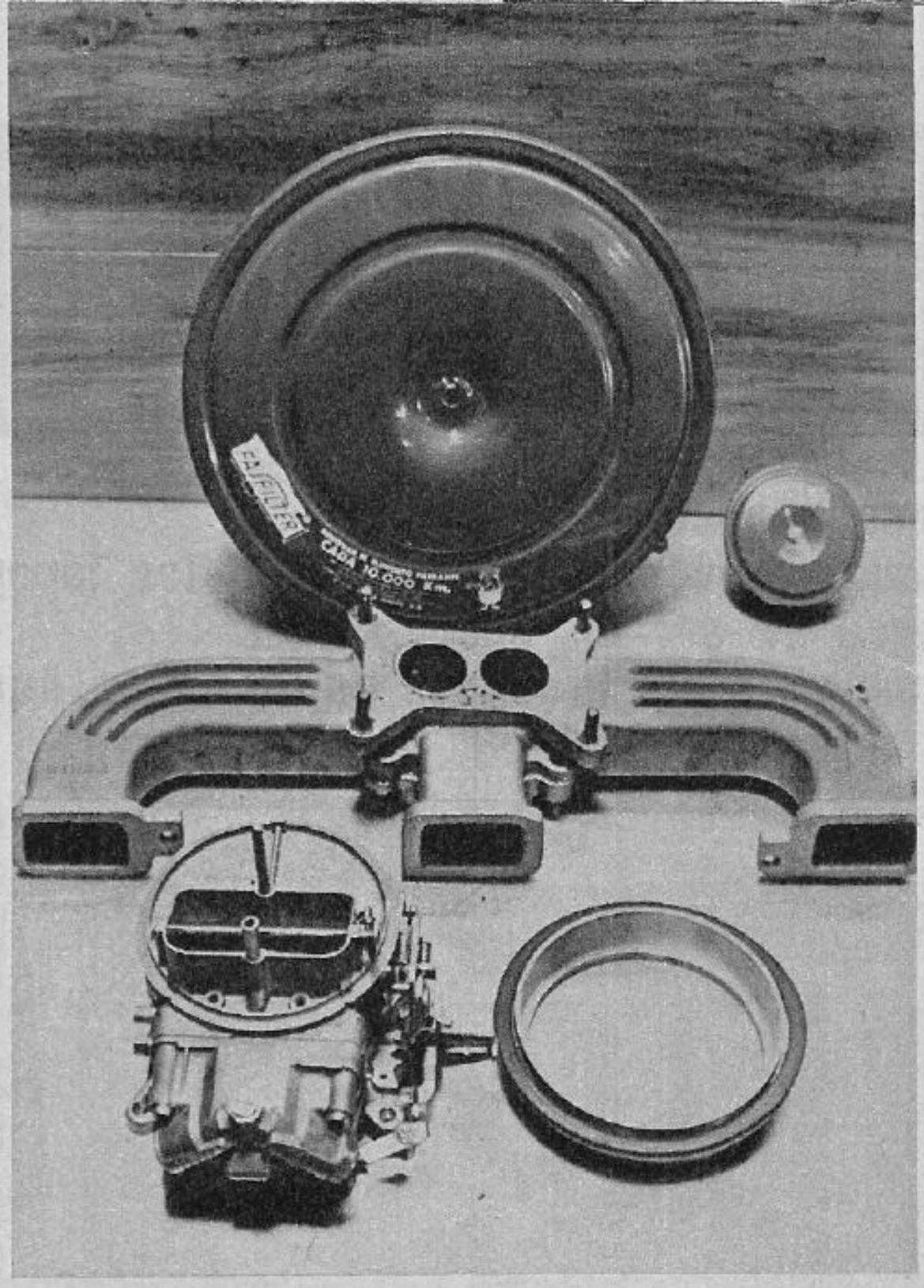
apartados de la civilización. El 383 y el 'Cuda 340 comparten el mismo casco, fastback, mientras la coupé y el convertible son iguales a sí mismos por carácter idéntico, pero no iguales entre sí, porque no. La diferencia estriba fundamentalmente en el techo duro de la cupé, ya que el convertible no ofrece hardtop opcional.

Para completar datos, remitirse a la ficha técnica adjunta. Y para que tengan noción de la cantidad de modelos que junto a los Barracuda completan la línea Plymouth, les diremos que son 29. Sí, señores: 29 modelos que sumados a los cuatro tipos de Barracuda completan 33. Lógicamente, dentro de tan extensa gama, los más deportivos son el 'Cuda y el 383, compartiendo ese privilegio con el Road Runner 383, totalmente diferente a los Barracuda, pero con las mismas características de performance.

Bien. Quedamos entonces totalmente en claro. Quien quiera un Barracuda, no tiene más que conseguirse una buena caña, con tanza fuerte, una lombriz fuerte de caderas, y sentarse a esperar que pique. Cuidado con el pique... los Barracuda pican una barbaridad..

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA CUESTION ES CARBURAR



Nuevos equipos de carburación para Chevrolet 230 y 250 -luego vendrán para otras marcas- desarrollados en conjunto por Héctor Penín y la fábrica de los carburadores Holley. Buena performance y notable economía de combustible



La "modifica" instalada. "Sin la ayuda de Argelite, nos dice Penin metiendo la manito en el acelerador, no hubiera podido desarrollar esto. La colaboración de los fabricantes del carburador fue decisiva."

Arriba: El "kit" completo. Caño múltiple de admisión, arriba filtro de aire y abajo el carburador Holley de doble boca de 36 mm. El interior de los conductos del múltiple ha sufrido en vez del clásico arenado, un proceso de "shotpeening" para evitar que partículas de arena queden incrustadas y se suelten progresivamente en momento inoportuno.

En nuestro convulsionado, inquieto y cambiante mercado de accesorios para automotores, hay un rubro que se ve constantemente enriquecido por la inventiva de los técnicos e ingenieros criollos. Nos referimos al de los "mejoradores" de performance, es decir a las "modificas" que hacen que determinada máquina sea más veloz, más segura o más económica en su uso de lo que es cuando sale de fábrica.

En el último de estos casos encuadra el fruto de la lucubración de Héctor Penín, un mecánico de vasta experiencia en el campo de la carburación y de prolongada actuación como colaborador de Pascutti y del equipo Ford en los tiempos del ingeniero Glauco Márquez, donde fue acompañante muchas veces de Atilio Viale del Carril. En la actualidad, y ya algo alejado del ruido deportivo, Penín se encuentra abocado, en estrecha colaboración con la fábrica Argelite —productora en la Argentina de los carburadores Holley—, al desarrollo de un sistema de carburación que por el momento se provee para unidades Chevrolet 230" y 250", pero que en breve se extenderá a otras marcas, como el Fiat 1500 y el Valiant.

El equipo, que está destinado fundamentalmente a reducir el consumo de combustible, consta de un conducto múltiple de admisión, de un filtro de aire, de un carburador y del varillaje correspondiente. Penín nos acota que el rediseñamiento del múltiple, por sí solo, ya mejoraba en algo la performance del motor, pues en el nuevo se han tenido en cuenta minuciosas pruebas de flujo que aconsejaron la adopción de una pieza bastante similar a la provista por fábrica pero de codos más suaves y, como es obvio, adaptable al carburador de doble boca. El carburador es el Holley de dos bocas de 36 mm, especialmente calibrado por la fábrica para el Chevrolet. Estos Holley tienen el mismo principio de funcionamiento que aquellos de la misma marca que en el '66 sacaron las papas del fuego a Ford, al reemplazar a los Weber con gran éxito en las 24 Horas de Le Mans, que ganaron los monstruos de 7 litros. El filtro de aire, que complementa a los elementos anteriores, es de marca Fasfilter y más compacto en su tamaño que el original. Experimentaciones hechas con el mismo demostraron que su comportamiento es neutro en lo referente a pasaje del aire, es decir que permite el paso de éste sin actuar como interferente, lo que se traduce en un mejor aprovechamiento de la nafta.

Penín provee en su taller de H. Yrigoyen 199, San Martín, estos equipos con dos alternativas: en la primera, que llamaremos económica, se tiende a que el consumo sea menor, sacrificando un pico en otros items. Es esta la más aconsejable para taxis. En la otra, la normal, el consumo no es tan reducido (aunque sí lo es en relación al original) pero se incrementa la potencia en salida, reprise y velocidad final. Según su fabricante, la velocidad máxima de un Chevrolet 250 estaría en los 180 km/hora con este equipo, mientras que un usuario nos manifestó que su Chevrolet 230 Mod 66 (taxi) tiene un rendimiento de 150/155 km con 20 litros de nafta en la Capital Federal.

El costo del equipo es de $ 36.000, lo que no excede la mitad de lo que cuesta uno importado, y su instalación es cosa de horas.

EL TIRO DE HONDA

Poco a poco, aunque nos parezca imposible, los japoneses están más cerca de ser los dueños del mundo... o por lo menos de las calles. Aquí les presentamos el nuevo Honda 1300. Un lindo fierro

Para todos los entusiastas de la clase 1300 cm³ ya salió en el número 173 una presentación, si no buena quizá aceptable, de los Lancia de esa cilindrada. Con motivo de una fuerte influencia de nuestros amigos los tintoreros de la otra cuadra hoy nos dedicaremos a mostrarles los frutos de la producción automovilística de mediana cilindrada de ese archipiélago que ya, afortunadamente para bien de todos, no se cansa de sorprendernos con sus maravillas mecánicas.

Antes de comenzar a enumerar la cantidad de interesantes características que presenta este nuevo modelo de la firma nipona, digamos que las medidas de diámetro y carrera de sus pistones son similares, casi idénticas, a las del Alfa Romeo 1300Z TI y que su carrocería, en lo que a dimensiones se refiere, es similar a la de un





Durante años los autos japoneses fueron copias más o menos sui generis de colegas americanos o europeos, pero poco a poco la industria oriental ha logrado un styling propio que identifica a sus productos. El Honda 1300 es un ejemplo de ello.

Un diseño interior que responde verdaderamente a las necesidades del conductor. Volante acolchado, asientos individuales, instrumentos circulares, palanca al piso, buen espacio interior. Seguro y agradable a la vez.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Citroën Dyane 6 y así de alta, como un Morris Mini. Para que tengan una idea más exacta de su tamaño, digamos que es aproximadamente similar al venidero Fiat 128.

Ahora sí, ya que se dan una idea de cómo de grande es, vayamos a analizarlo. Aunque de afuera no se note, el muy pícaro presenta tracción delantera y frenos de disco también delanteros, asistidos por un servo que es equipo de norma en casi todos los modelos. Mejor que así sea, ya que un auto que llega a los 185 km/h es interesante poder frenarlo cuando uno desea. Podríamos hacer un cuadro comparativo con las características de los modelos de similar cilindrada, pero, total, no es novedad para ninguno de nosotros que los autos japoneses sean una bomba y anden mucho, pero mucho más fuerte que todos los autos que nosotros vemos a diario por la calle. Digamos, sí, para dejar hecha una comparación, que tiene 100-115 HP contra los 87 de un Lancia Fulvia GTE o los 82 de un Alfa Romeo 1300 Z TI. Pero antes de entrar a meter los dedos en el motorcito veamos cómo pinta la cáscara de esa maravilla.

Digamos que este modelo fue presentado por primera vez en el Salón de Tokio, en otoño de 1968, con la idea de tener un auto de mediana cilindrada que pudiera competir, en lo que a espacio interior se refiere, con los automóviles de 2000 cm³ o más aún. Desde ese momento hasta ahora ha llevado un proceso de evolución bien rápido e interesante que le permitió, desde ese entonces, ganar unos burritos y modificar levemente sus líneas, tanto internas como externas. De cualquier manera, las fotografías y cuadro técnico que acá presentamos parecen ser definitivos.

Observando la fotografía podemos notar que la carrocería es "compacta" pero "grande", sin aditamentos inútiles que lo engrosen ni cromados o accesorios superfluos que lo afeen. Desgraciadamente, por ser el artículo poco extenso, no podemos incluir más fotografías, pero observando todas ellas podemos afirmar que es muy sobrio y que tiene todo lo que un auto de esta categoría debe tener.

Dentro de cada categoría, separadas según el motor que utilicen (ver cuadro), existe una cantidad bastante considerable de modelos. Dentro del modelo "77" encontramos cuatro de ellos: Standard, De Luxe, Custom, S. En la línea "99" la variedad se ve reducida a tres modelos: De Luxe, Custom, S.

Ya que la diferencia entre las series "77" y "99" es el motor, vayamos a sus características. Es un cuatro cilindros en línea ubicado en forma trasversal al sentido de marcha del automóvil. Las cámaras de combustión son hemisféricas con las válvulas ubicadas en un ángulo de 56 grados entre sí y comandadas por un único árbol de levas a la cabeza. Siguiendo la tradición y experiencia recogidas en su larga y fructífera campaña motociclística, la refrigeración es por aire. En fin, hay una cantidad de vueltas y trucos especiales de ese modelo que no se lo vamos a contar porque no queremos o porque somos malos periodistas, total, leyendo la ficha técnica nos informamos igual.

De cualquier modo, ni ustedes ni nosotros vamos a tener un Honda 1300 para echar pinta por la calle, así que saber un poco más, un poco menos de él...



FICHA TECNICA

HONDA 1300 "77"

Carrocería: berlina, cuatro puertas, cuatro asientos. Peso: 860 a 895 kg.

Motor: cuatro cilindros en línea (74 x 75,5 mm), 1.298 cm³. Indice de compresión 9:1. Potencia: 100 HP (DIN) a 7.200 revoluciones por minuto. Transversal, válvulas a la cabeza (en V 56°); árbol de levas a la cabeza (por cadena); tapa y block en aleación ligera; camisas secas; cigüeñal de 5 bancadas; cárter seco; bujías NGK 7E; carburador horizontal Keihin; filtro de aire seco; bomba de nafta eléctrica; enfriamiento por aire.

Trasmisión: Embrague de diafragma. Caja de 4 velocidades, todas sincronizadas y marcha atrás. Relaciones de caja: 1ª: 3.446:1; 2ª: 2,014:1; 3ª: 1,368:1; 4ª: 1:1; MA: 3.692,1.

Chasis, suspensión: Carrocería autoportante. Suspensión delantera, brazos y trapecio inferior con resortes helicoidales. Eje trasero oscilante con pivotes fijados diagonalmente, resortes semielípticos y amortiguadores telescópicos.

Frenos de doble circuito con servo. Discos adelante, tambores atrás.

Freno de mano sobre las ruedas traseras. Dirección a cremallera.

Tanque de nafta: 41 litros. Neumáticos: 6.2 S 13.

Performance: velocidad máxima: 175 km/h (de fábrica). Velocidad cada 1.000 vueltas en cuarta: 23,5 km/h. Relación peso-potencia: 8,6 a 8,95 kg-HP (DIN). Consumo: 5,3 litros cada 100 kilómetros.

HONDA 1300 "99"

Las mismas características que el modelo anterior, con las siguientes excepciones:

Carrocería: Tres modelos solamente (De Luxe, Custom, S).

Motor: 115 HP (DIN) a 7.500 rev. 4 carburadores horizontales Keihin.

Performance: Velocidad máxima: 185 km/h. Relación peso-potencia: 7,5 a 7,8 kg/HP (DIN). Consumo: 5,55 litros cada 100 kilómetros.

Si usa Champion nunca cambiará de marca



Obtenga fácil arranque y más performance con...

el campeón de los acumuladores

CHAMPION

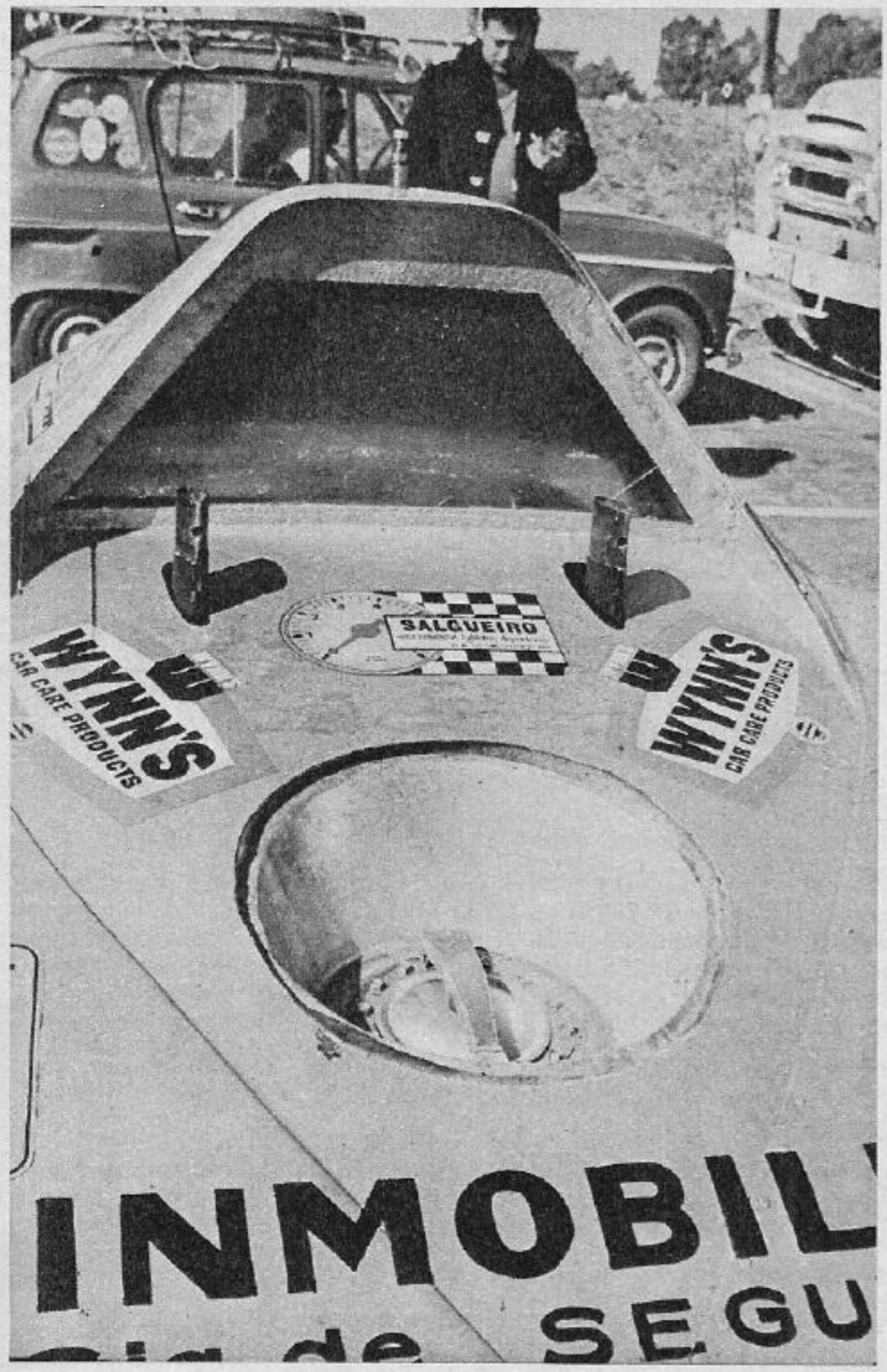




y las bujías diseñadas especialmente para Motonáutica

CHAMPION

CHAMPION S.A. CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611



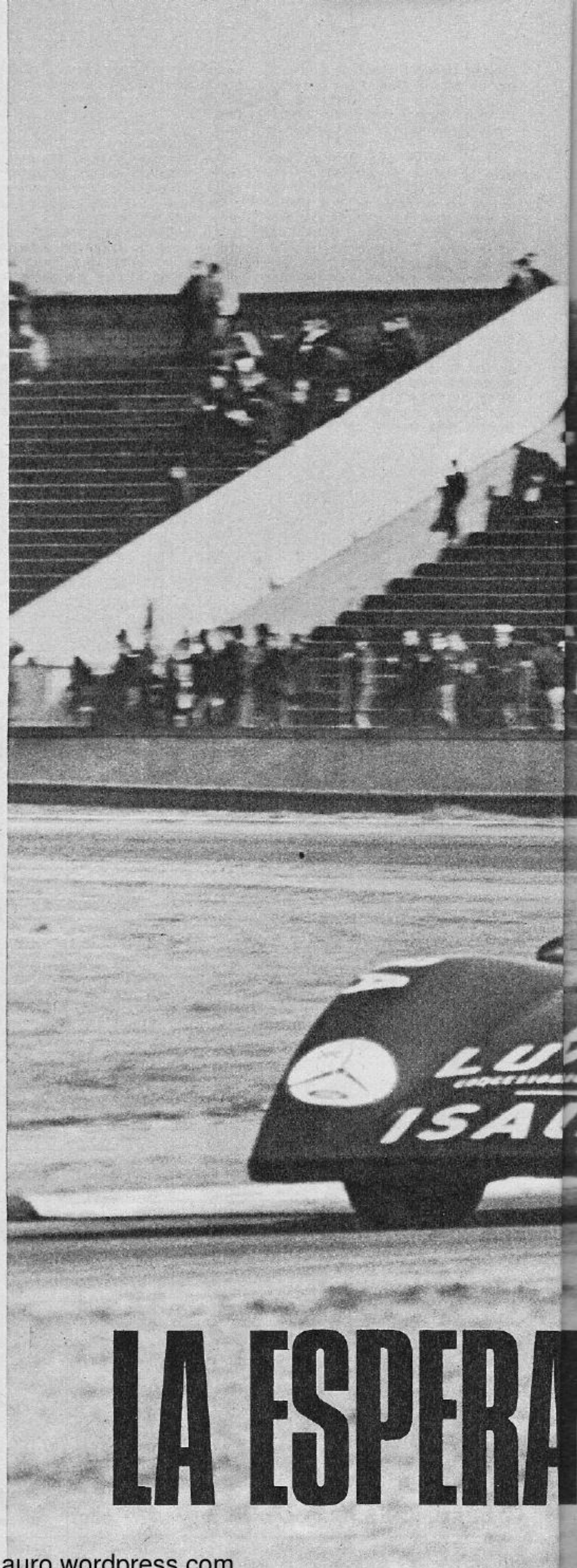
Los barrales del alerón son de perfil alar y ese embudo grande que se encuentra en primer plano es el recolector (obligatorio) de rebalse del tanque de nafta.

El equipo de Casá - Bonanno tiene justificadas ilusiones de poder pelear la punta con el nuevo Formar - Ford F-100. La unidad número dos del constructor Paco Martos presenta pocas variantes con respecto a la de Jorge Cupeiro

Después de unos seis meses de trabajo, del que tiene como adjetivos infaltables a **duro** y **tendido**, Francisco José Martos o El Catalán o Paco, empujaba fácilmente el segundo SP de la serie 1969 que salía de su casi doméstico taller. En la puerta de entrada, Ricardo José María Bonanno y Eduardo Alberto Casá, socios en cuestión del aparato, lo miraban como una gran esperanza para que de una vez por todas (especialmente para el último) se materialice un triunfo pistero en alguna de las carreras que restan en el calendario de 1969. En el taller de estos dos esperaba impaciente un F-100 con muchas ganas de empezar a bramar bajo el capot, después que Manolo Rodríguez lo injertase.

A la par que se hizo este automóvil ($ 2.300.000 sin gomas, ni caja, ni motor, por supuesto), Martos y Fortino construyeron otros tres más. El primero en salir a la pista fue para Jorge Cupeiro; el segundo es el que describimos en esta nota, propiedad de Bonanno y que conducirá Eduardo Casá el día del debut; el tercero es propiedad de este último y cuarto y último el que, pintado de amarillo, representará a la Comisión de Carreras de Concesionarios Chrysler.

El auto es por demás idéntico en las cuatro versiones. Solamente en el caso de los que llevan motor F-100 varían detalles menores, propios del tamaño del V8 con respecto a los seis en línea, ya sea de GM o Chrysler. Por ejemplo, en la →



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NZA DE CASÁ - BONANNO



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Durante las últimas competencias, fueran de TC o SP, Eduardo Casá no tuvo actuaciones descollantes.

Por a o por be (entre ellas la falta de medio mecánico adecuado).

Ahora, el Formar F-100, la excelente realización Fortino y Martos, es una gran posibilidad del balcarceño de volver a los triunfos que lo hicieron famoso

→

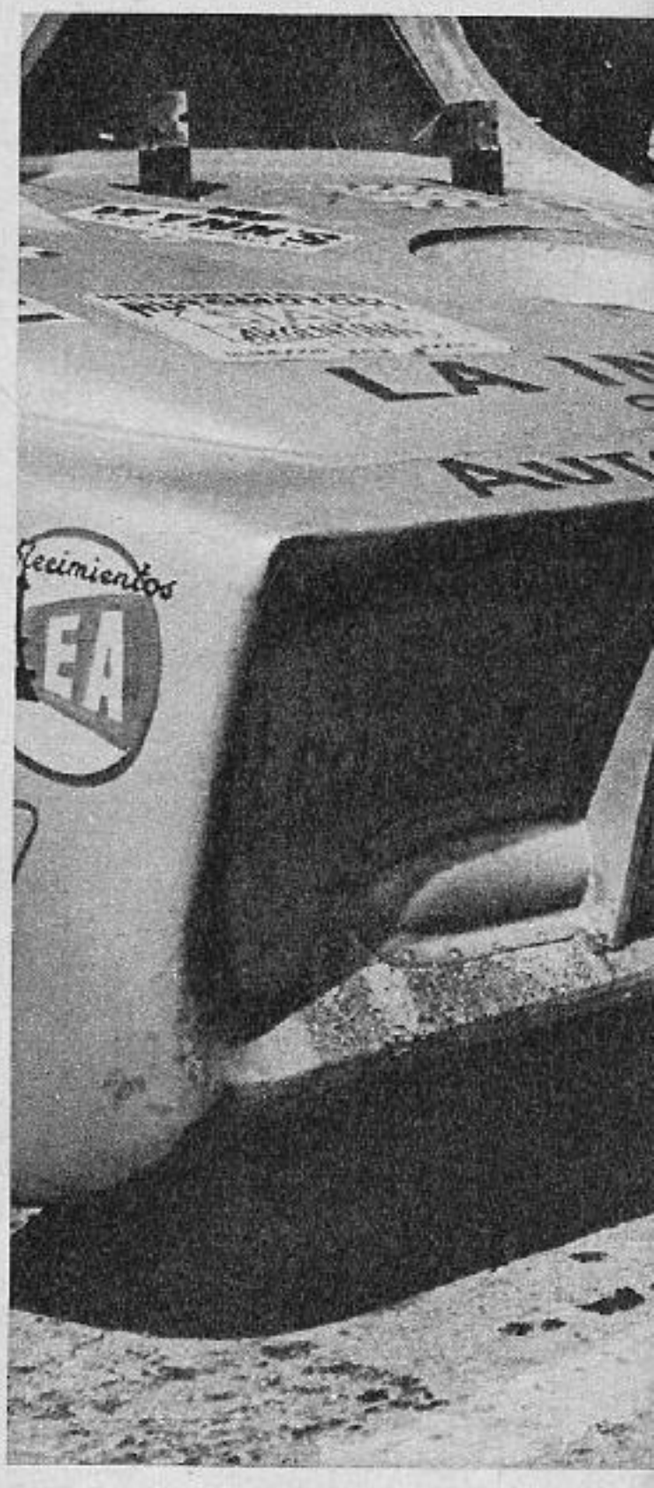


Esta foto no muestra mucho... ¡pero qué linda foto!, ¿no?

Derecha: El buche de carburadores original tuvo que ser mutado por éste en perspex trasparente, ahora Casá puede ver el camino en la zona de los mixtos.

Abajo: Aquí lo insólito. Lleva dos antenitas, una a cada costado. De manufactura británica, sirven para descargar la carga electrostática producida por el frotamiento del aire contra la carrocería.

El radiador en la parte trasera. En la parte izquierda, al lado del mismo son visibles los dos buches de los caños de entrada y salida del agua.



zona del vano motor, los tubos laterales están a mayor distancia; la zona del cubrevolante también es diferente (el de F100 es de mayor diámetro). La última diferencia reside en los centros de rolido.

Los motores son desarrollados en la fábrica Ford y derivados al equipo a través de la Comisión de la marca. Gracias a ello, entre otras cosas, el equipo Bo-Ca (que tiene la mitad más uno de la hinchada a su favor) es, de los defensores del óvalo, el team particular con mayores posibilidades de triunfo. La gran oportunidad para Eduardo Casá, que últimamente está deseando un buen triunfo pistero.

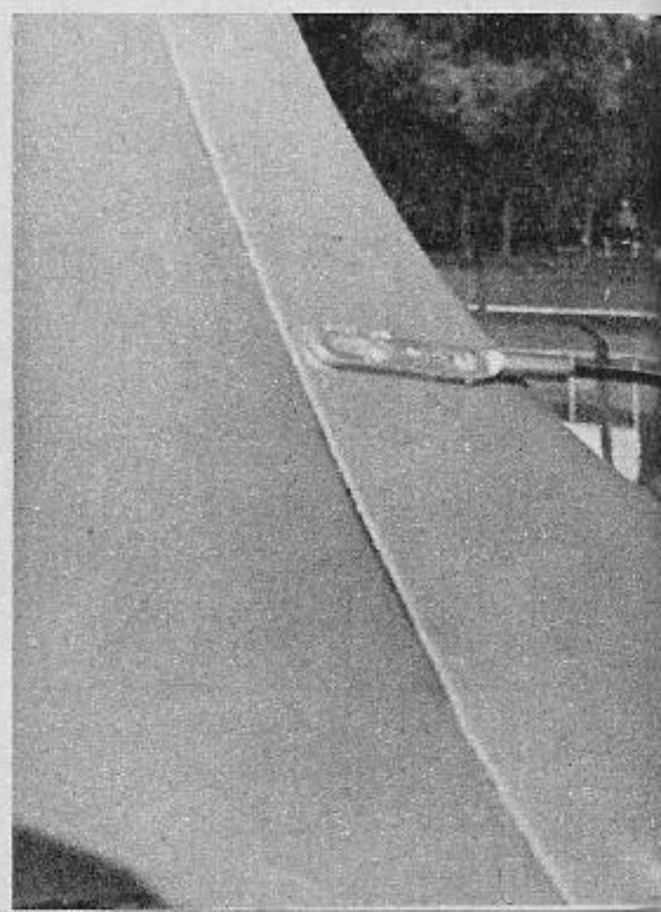
El chasis está construido en tubos de acero de bajo carbono, sin costura, SAE 1.020 de tres o cuatro diámetros diferentes, según las distintas solicitaciones a la cual se ven sometidos. La suspensión trasera cuenta con el vapuleado eje de Dion, con dos reactores por lado. La delantera es a broza superior único, con el respectivo reactor y un brazo inferior triangular.

En el techo tiene una protuberancia, algo así como un chichón, que tiene razón de ser pura y exclusivamente para estar de acuerdo con algún párrafo ilógico del reglamento. Para la nueva fórmula que entrará en vigencia en 1970, el injerto puede ser fácilmente desterrado y el auto automáticamente pasar a ser algo realmente bonito y de líneas agradables.

El radiador fue a parar al extremo trasero, sistematización que está muy de moda últimamente; se gana en penetración, debido a que se puede canalizar mejor el aire en el pasaje del radiador y su salida, ya que no encuentra en su camino el motor, como sucede en el caso en que el radiador está ubicado en la parte delantera.

El alerón es un perfil Goëttingen doble curvatura, pero a diferencia del Formar de Cupeiro (era de factura bauferiana) éste fue construido en aluminio por el mismo Martos. En un principio se pensó en construirlo en plástico. Se sacaron la idea de la cabeza cuando comprobaron que era demasiado pesado comparándolo con el de aluminio remachado.

El día del debut, un pistón falló y eclipsó la posibilidad de Casá, que llevaba una marcha magra pero con muchas posibilidades de arrimar el bochín.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

FORMAR F - 100

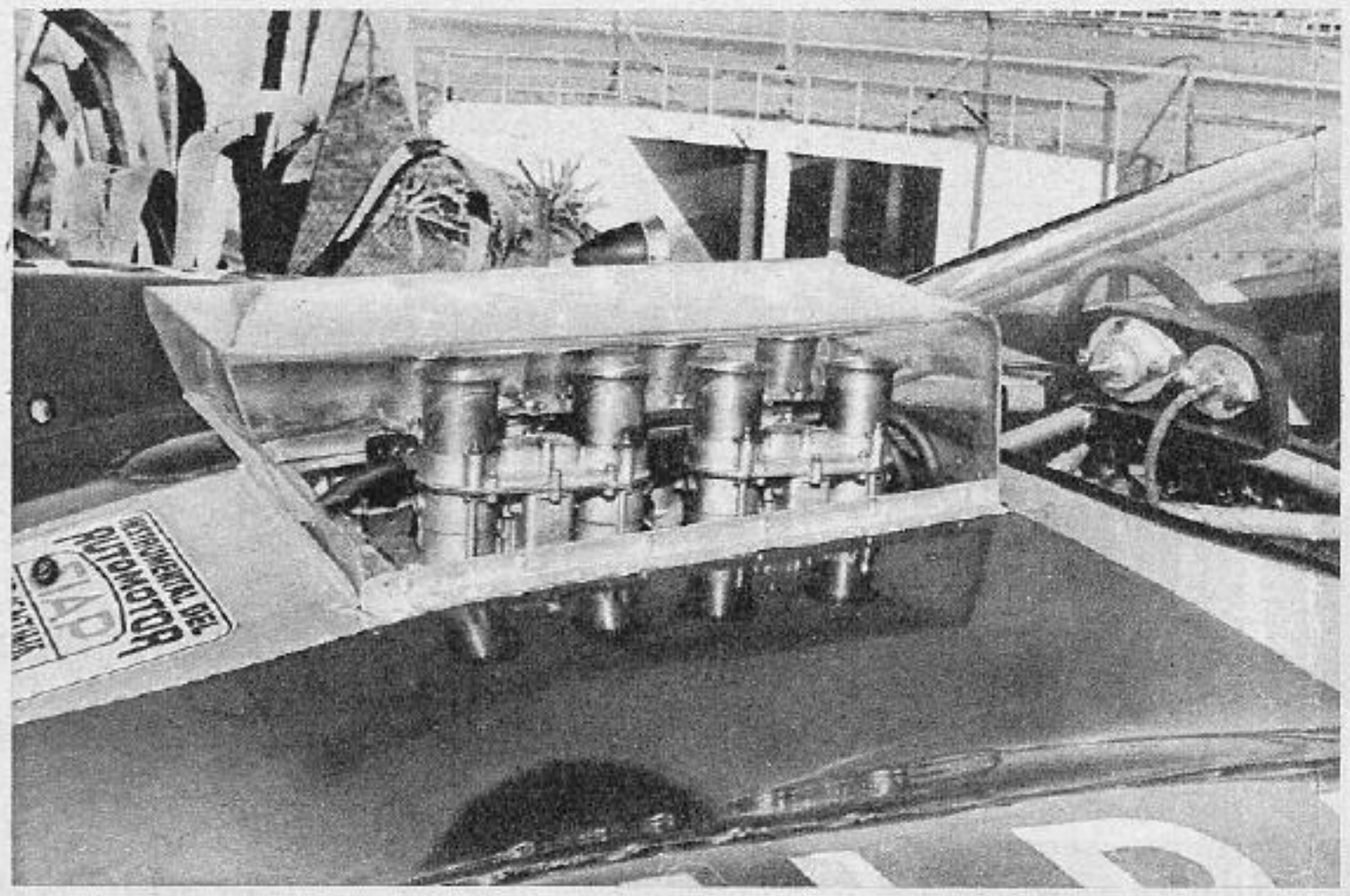
CARACTERISTICAS TECNICAS

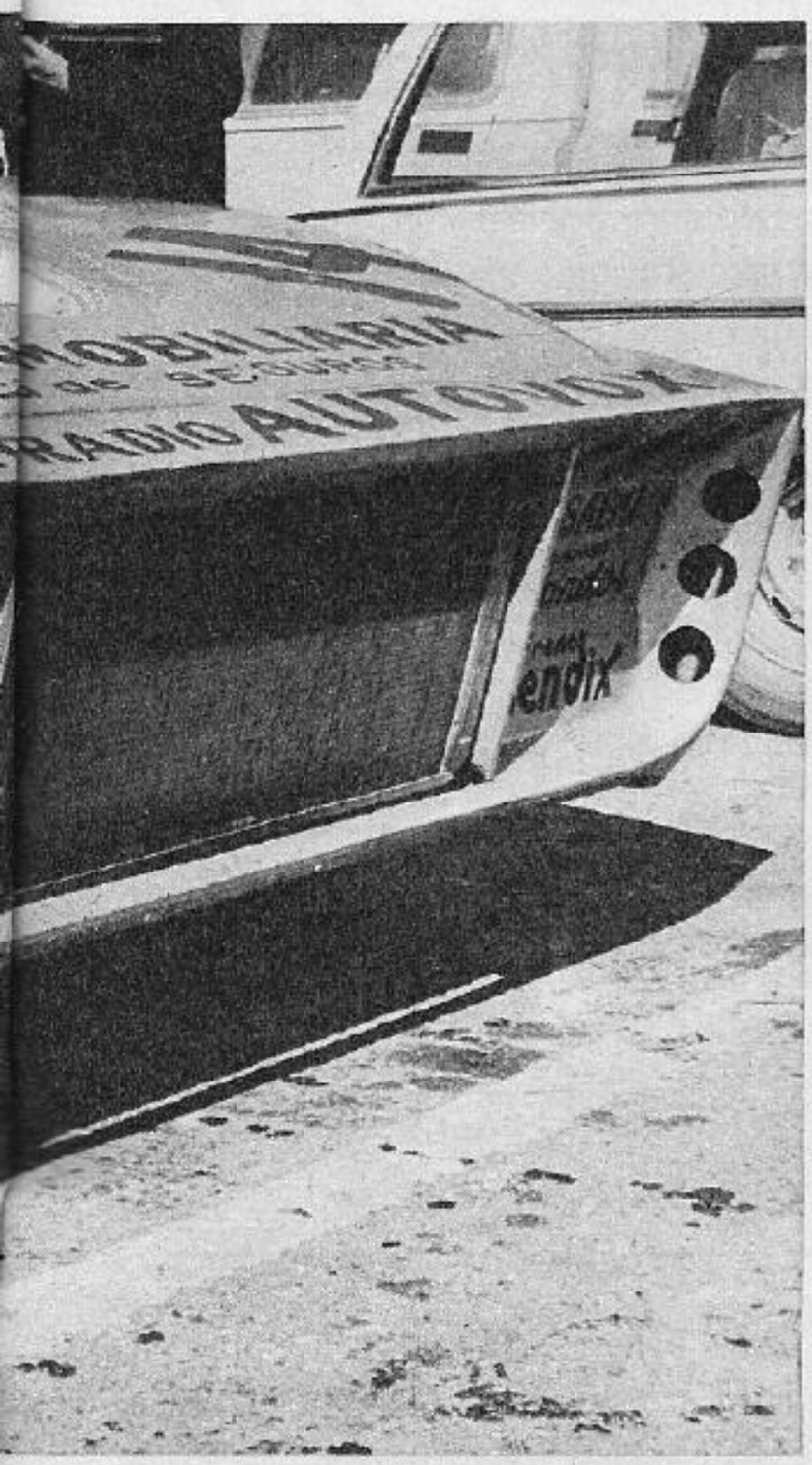
Chasis

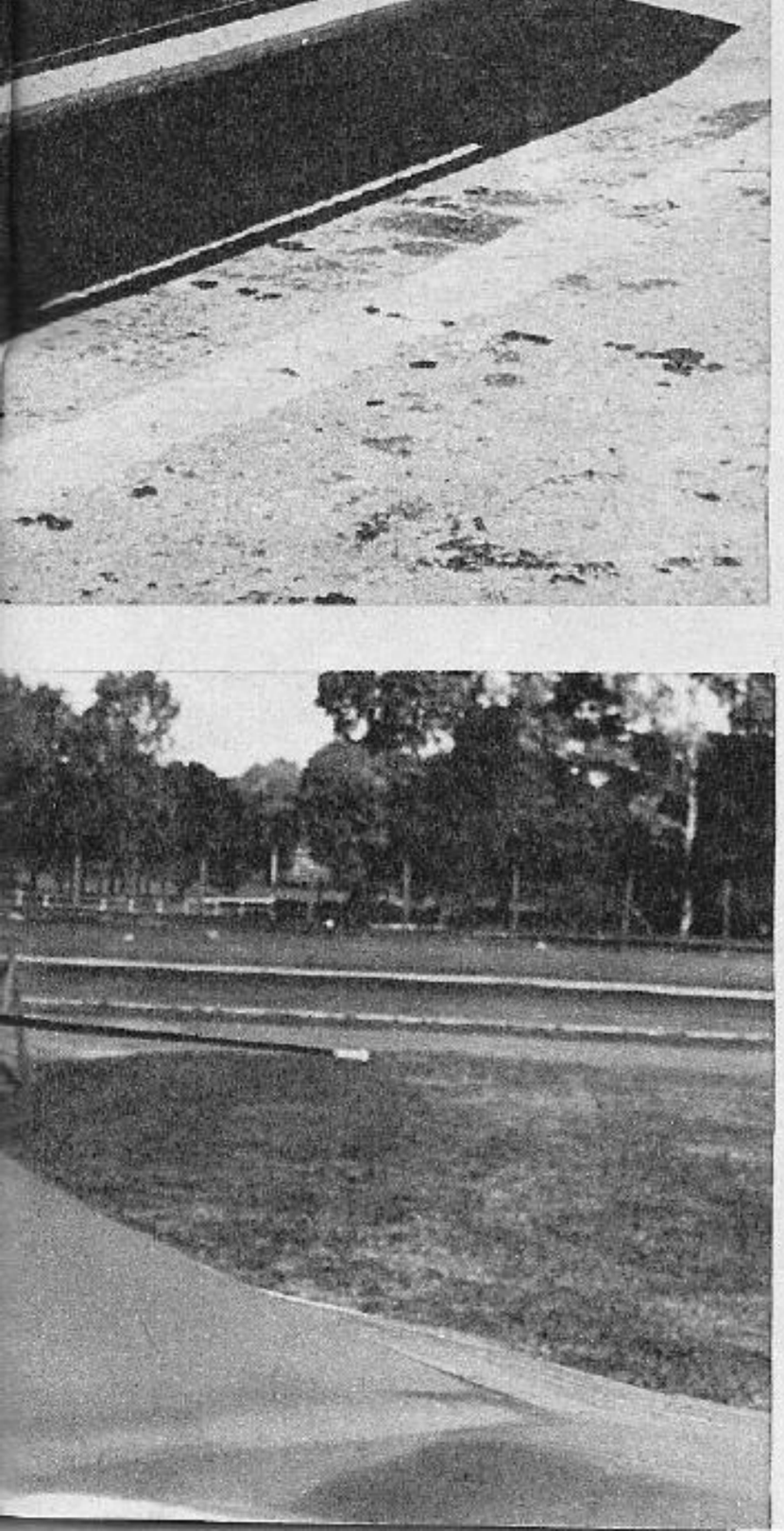
Marca	Formar
Constructor	Fortino y Martos
Tipo	Tubular
Distancia entre ejes	2,65 m
Trocha delantera ..	1,54 m
Trocha trasera	1,50 m
Altura máxima	1,25 m
Despejo mínimo ...	0,10 m
Peso máximo	1.200 kg
Largo máximo	4,25 m
Ancho máximo	1,98 m

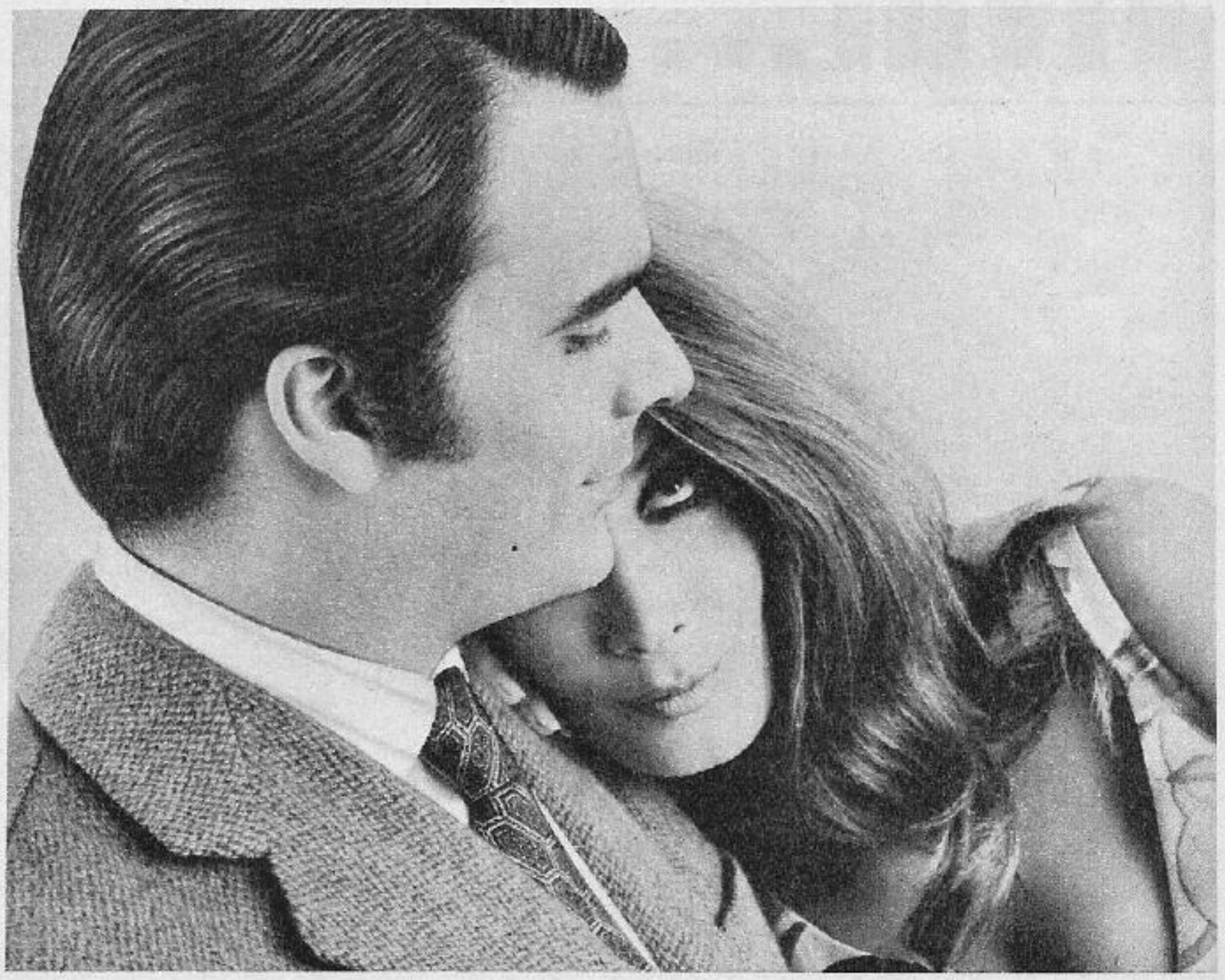
Motor

Marca	Ford
Modelo	F-100, 292 pulgadas cúbicas (originales)
Preparación	Comisión C. de C. Ford
Potencia	320 HP a 6.500 rpm
Carburación	4 Weber de tiro vertical.









Lo más excitante
de Brillantina Palmolive
...es el hombre que la usa.

Peina con firme soltura, tiene un inquietante perfume y otorga al cabello un soberbio brillo natural. Pero lo más excitante de Brillantina PALMOLIVE es... el hombre que la usa.

Brillantina
Palmolive
Presencia de hombre... excitante!

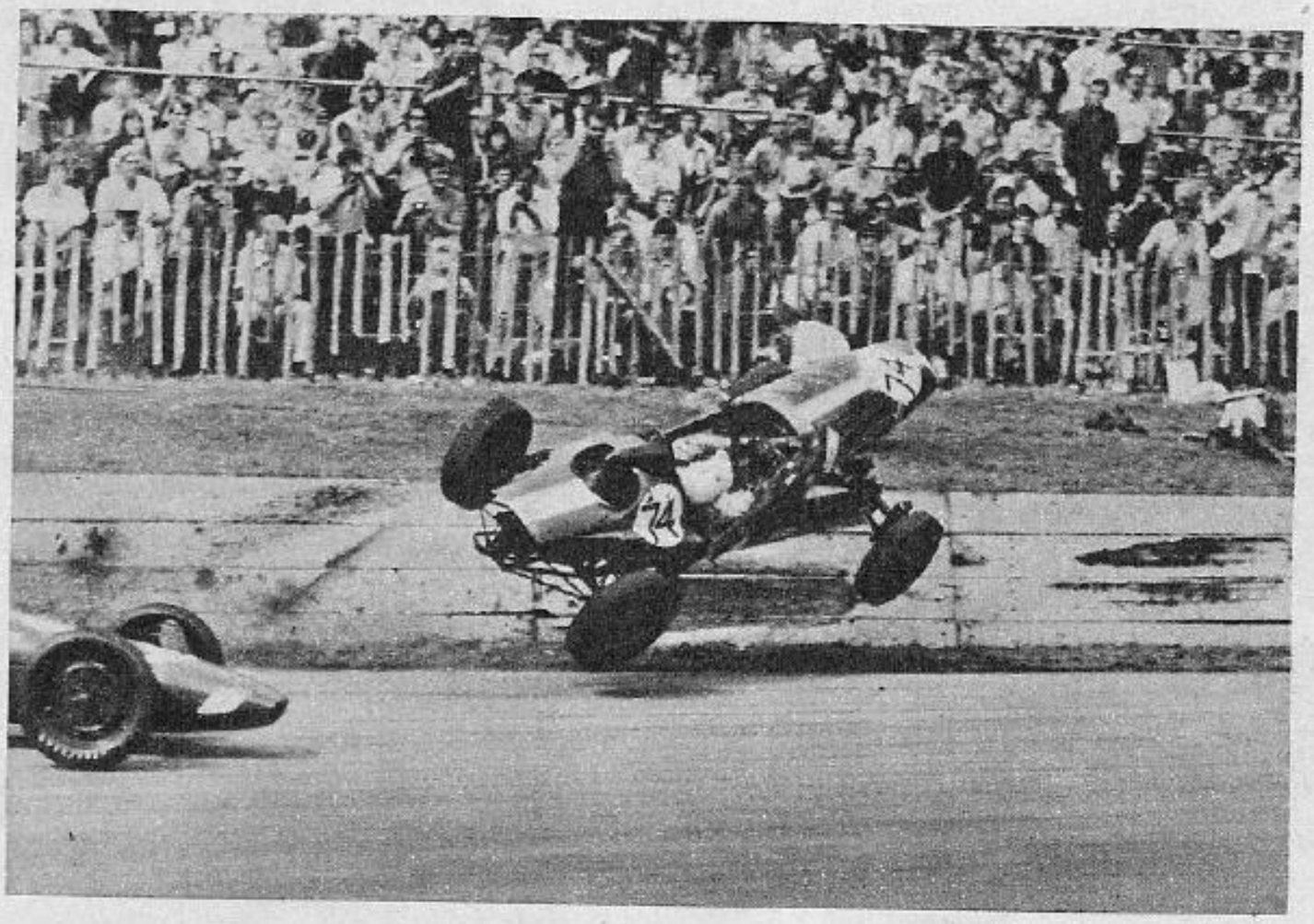


También en incisiva fragancia lavanda

VIVIR POR VIVIR...

Dos accidentes realmente espectaculares, sin consecuencias físicas para los pilotos. Uno en Crystal Palace y el otro en Brands Hatch, con un denominador común: dos hombres vivos... por milagro

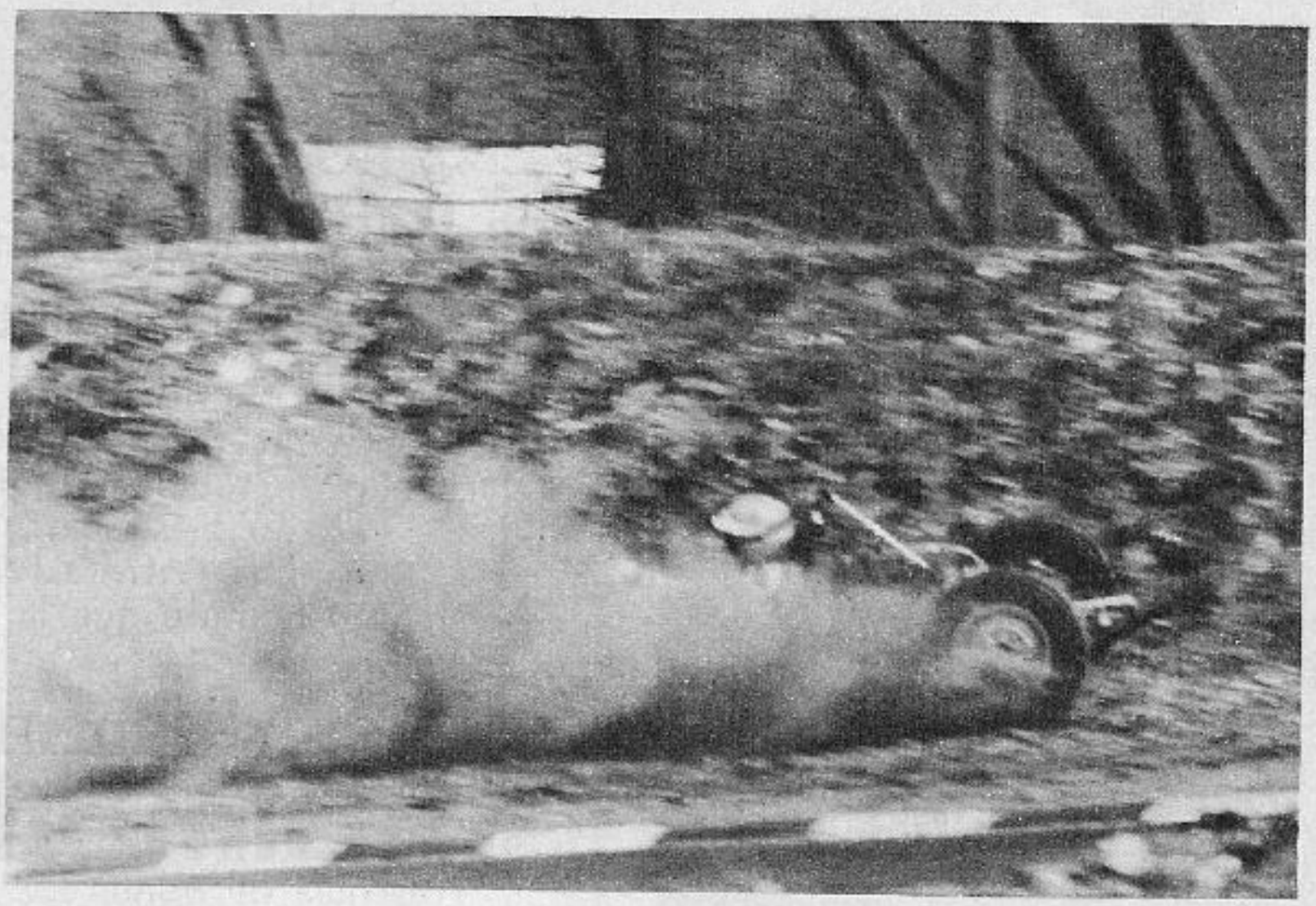
Fred Saunders embiste el muro protector en la curva North Tower de Crystal Palace. La trompa comienza a desprenderse, la suspensión trasera a deformarse, y el público a escabullirse.



En el ínterin, el auto ha recorrido cierta distancia "en vuelo"; la cola ya no tiene nada que ver con la trompa, y el piloto del auto Nº 73 mira bastante desconcertado la rara posición del 74.

Y ya en franca picada, luego de haber desparramado partes por toda la pista, embiste el asfalto... sin consecuencias para el piloto, quien luego afirmaría deber su vida a los cinturones de seguridad.

En este caso es el Lotus Fórmula Ford de Malcolm Thomas, el que comienza desparramando tierra a 120 km/h, completamente cruzado en la salida de una curva.



Clara posición "de coté" en la que se puede distinguir que entre Malcolm Thomas y los cinturones de seguridad existe un abismo insondable.

Las piedras y el polvo no han terminado de depositarse en el suelo y ya el piloto se encuentra con el auto encima. Parece imposible, después de apreciar ambas secuencias, que los pilotos hayan resultado ilesos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



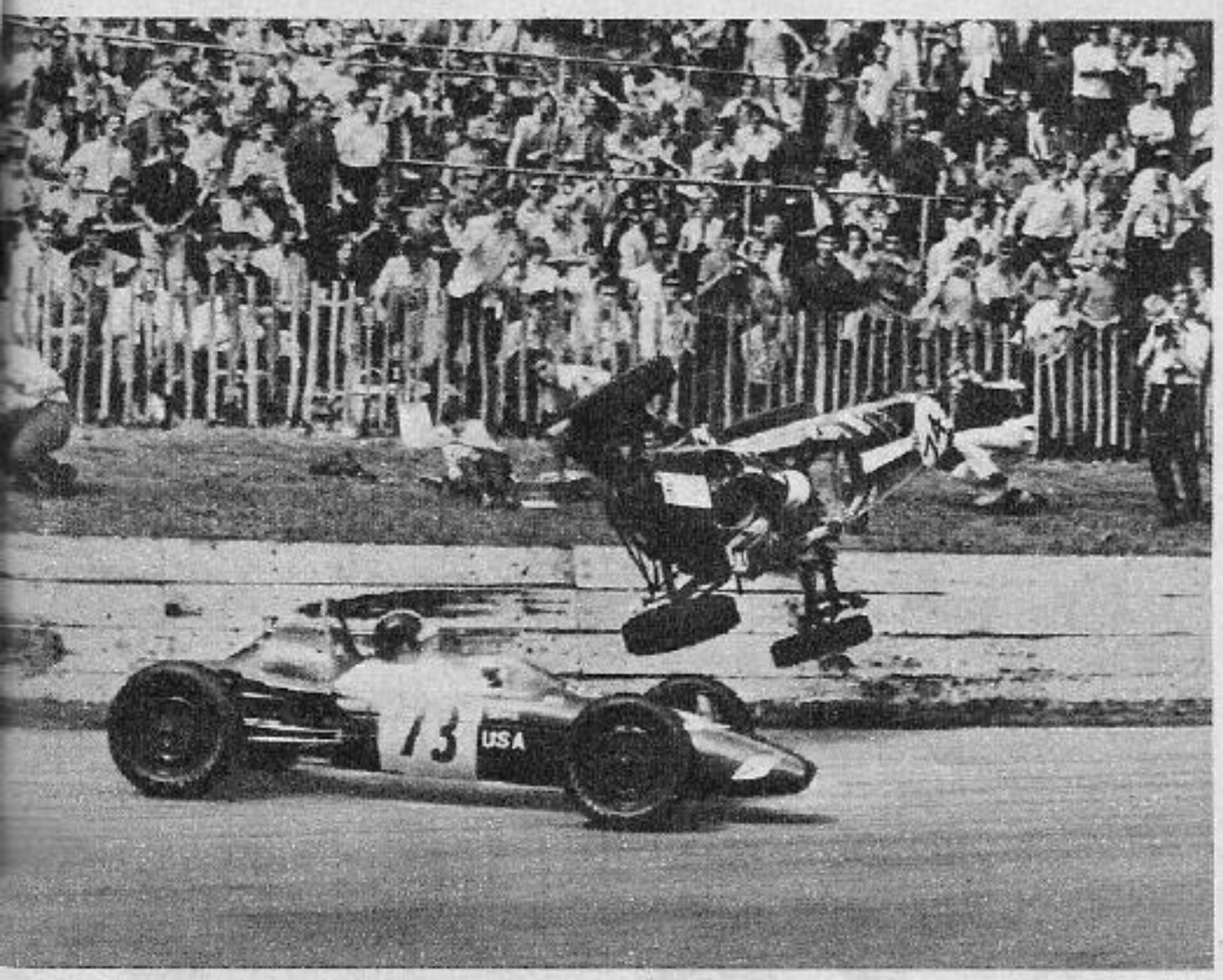
Fred Saunders, como otros tantos, se dedica a correr en auto. Y, como todos los que comparten el placer, la emoción y el riesgo cada fin de semana en todas las pistas del mundo, está sujeto a ciertos *imponderables que determinan* accidentes, en los que el saldo es imprevisible. San Cristóbal —santo protector de los automovilistas— se baja del auto no bien la aguja del velocímetro traspone la marca de 100 km/h. Así que a partir de ciertos límites, la responsabilidad de mantener el auto en su trayectoria concierne al piloto, y a nadie más.

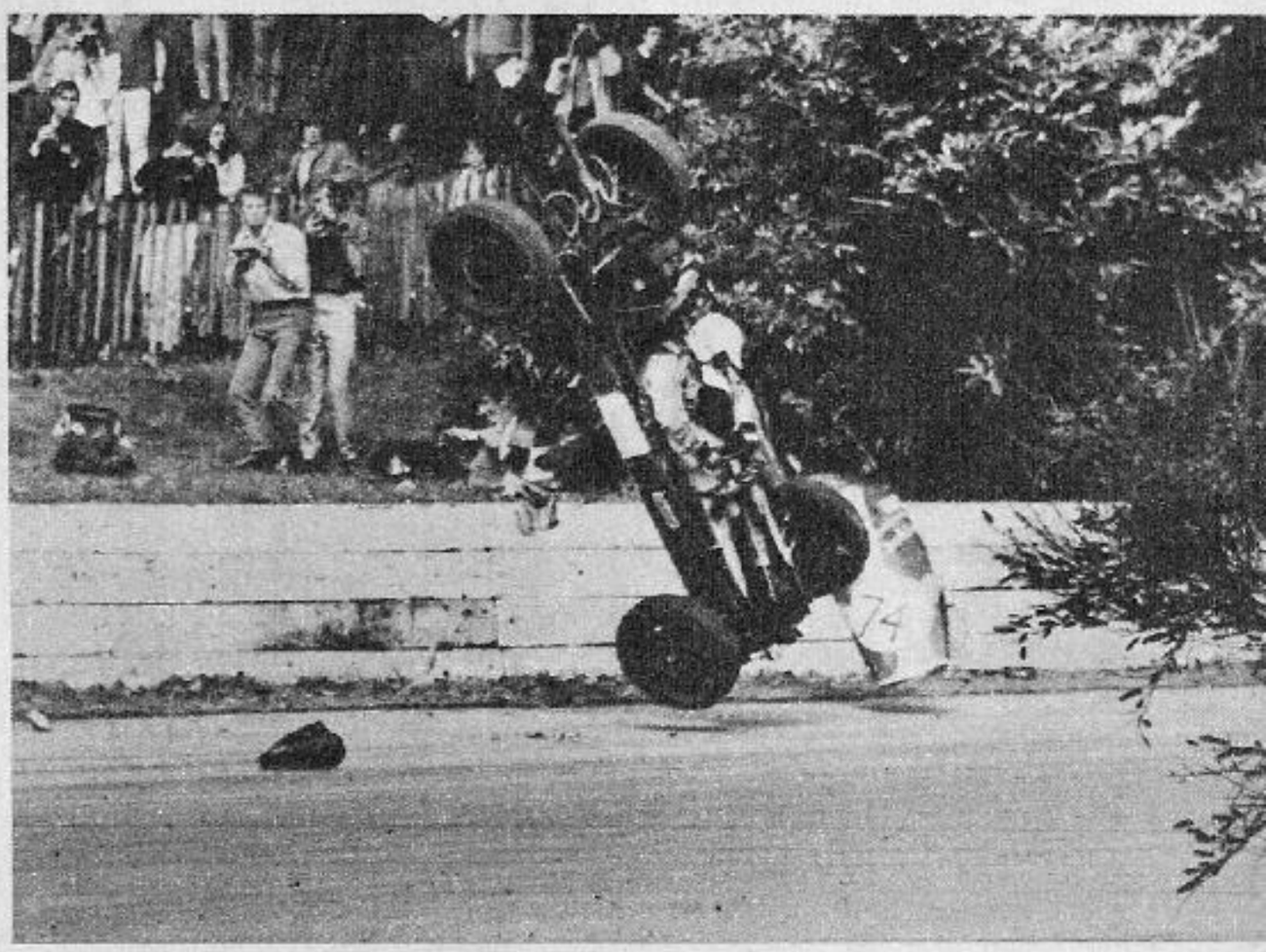
En este caso, el amigo Fred, disputando una carrera reservada a Fórmula Vee (motor Volkswagen) en Crystal Palace, Londres, tuvo la idea de determinar hasta qué punto su auto podía trabajar a la tracción, compresión, flexión, torsión, *corte e impacto... simultáneamente.* ¿Los resultados?, bien, el bueno de Saunders debió abandonar en la segunda vuelta, totalmente ileso, pero algo asustado. Su comentario fue el siguiente: "Esto es justamente una de esas cosas...". El comentario de quienes debieron abandonar el sitio por donde el auto intentó subir fue otro, pero es mejor que corramos un velo piadoso...

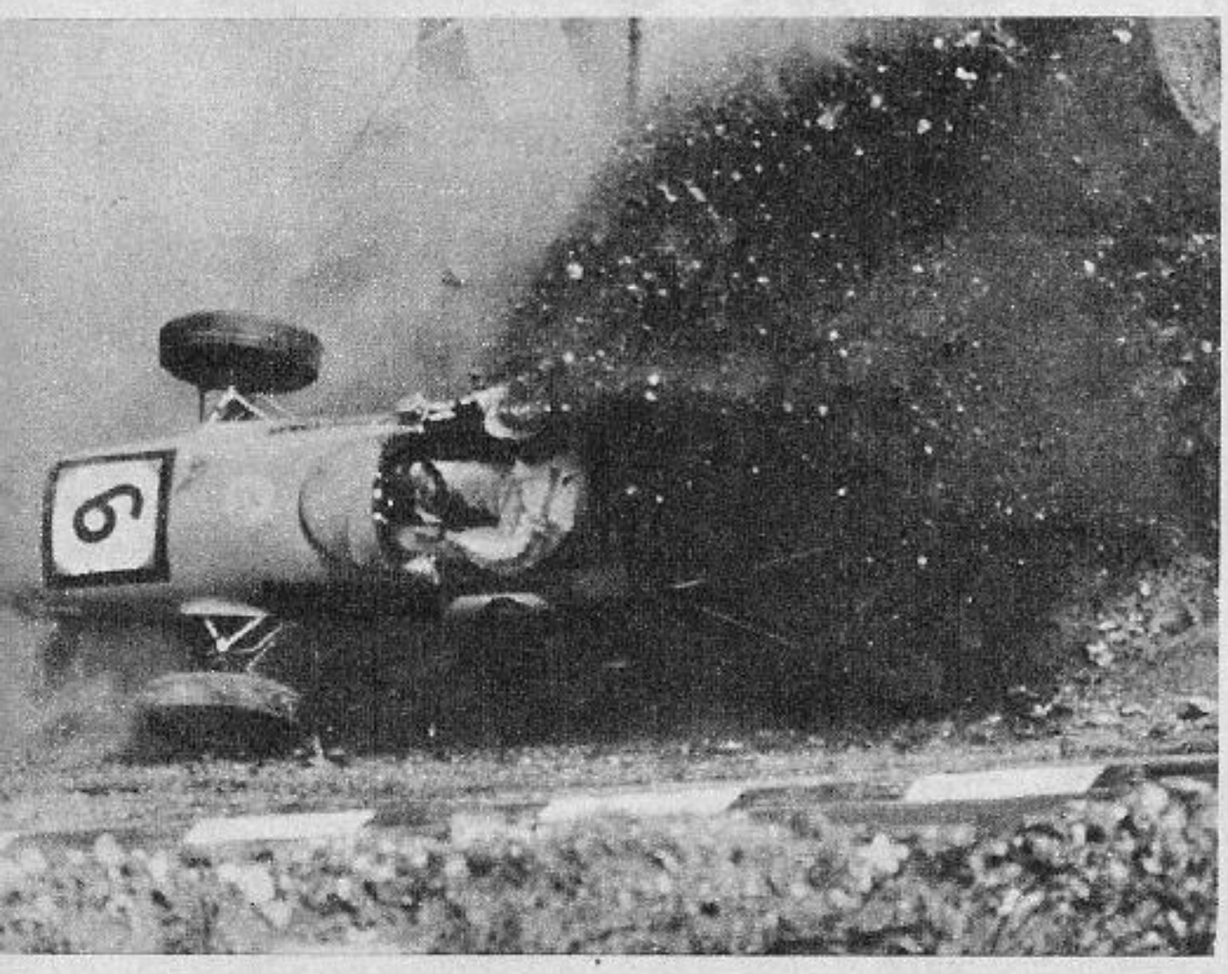
LO QUE HACE EL MONO...

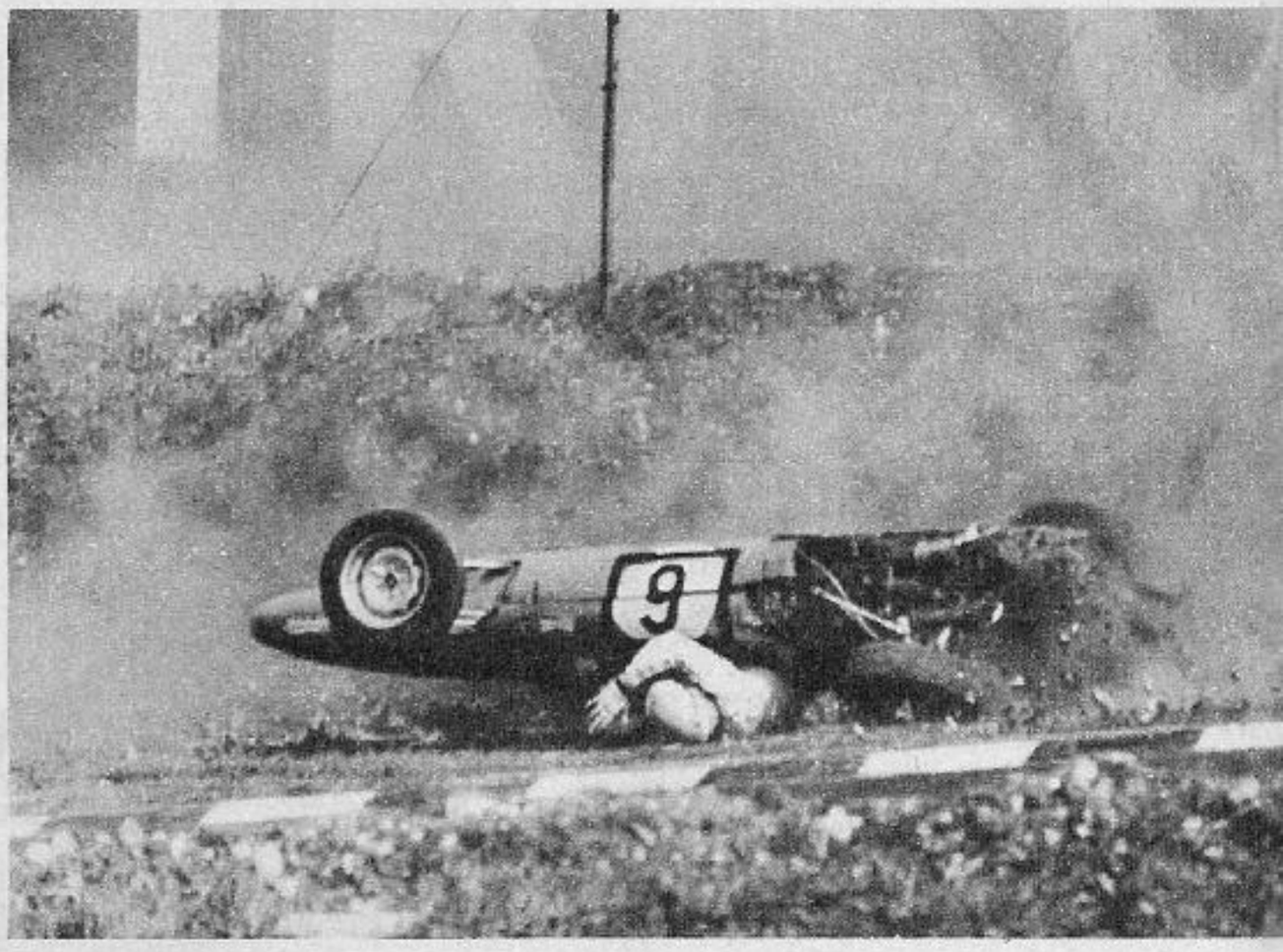
...hace la mona. Para no ser menos que Fred Saunders, Malcolm Thomas se puso a dibujar en el suelo con su Lotus Fórmula Ford. Como no encontró una pared digna de escalar ni gente que asustar, decidió invertir la posición del motor en plena carrera. Ustedes dirán que es un imposible, pero pueden preguntarle a Malcolm qué se siente cuando el motor está adelante y la trompa atrás...

La cuestión consiste en entrar más rápido de lo debido en una curva; no sólo invertirá la posición del motor, sino que puede llegar a invertir la del auto totalmente. A pesar de lo sucedido, Thomas también resultó ileso en el accidente. Salvado —según propias *afirmaciones— gracias a una* suerte bárbara que lo acompaña desde pequeño. Porque los cinturones de seguridad para Thomas no existen. En cambio, el protagonista del primer accidente no dudó en afirmar que debe su vida a los cinturones de seguridad. Cinturones aparte, ambos han salvado la vida milagrosamente. Pero sacaron una conclusión: en los monoplazas caben dos: el piloto... y Dios.









Chevron



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Las Jinetas de carrera

La insignia "Chevron" se ha puesto muy de moda en el métier automovilístico. Primero fue Citroën, luego una empresa petrolera y ahora un "racer" del grupo 6 con motor BMW los que ostentan esta insignia

Si bien para nosotros el nombre de Chevron puede llegar a ser motivo de confusión, es indudable que para Derek Bennett fue la pegada de su vida y su actual fuente mayor de ingreso de divisas.

El término es un galicismo introducido al inglés para denominar a lo que nosotros llamamos "jinetas" —mirando indistintamente hacia arriba o abajo—, y si bien ya son tres (...¿o más?) las firmas que lo usan como distintivo, la primera en elegir este simple diseño fue, hace ya una punta de pirulos, la Citroën.

El tal Derek Bennett gasta actualmente unos treinta y cinco años y lleva utilizados más de la mitad de ellos en hacerse mala sangre con fierros de carrera. En la época en que la F-3 se trasformó en el "boom" deportivo de toda Europa, el andar de Bennett oscilaba entre "la regular" y "la mala", de manera que se le hacia bastante cuesta arriba la posibilidad de preparar un Brabham, con todos los gastos que implica el deseo de tener un auto de punta.

Si bien algo amargado, decidió que lo mejor era encauzar sus esfuerzos hacia una fórmula menor, como la Clubman —algo así como la Fórmula Ford actual, con performances similares a los actuales F2 argentinos—, y como para aprovechar todas las energías que su "chinche" era capaz de generar, se dispuso a construirlos él mismo. Brian Classick, un compinche de esos que nunca faltan, "fue pierna" para la construcción de un segundo ejemplar, y así desde un principio Bennett tuvo que trabajar en serie.

Los autos estaban ya casi listos, pero hasta entonces no habían sido bautizados, cuando un mapa sugirió el nombre. Bennett buscaba la ubicación de una fábrica de repuestos, y en la carta geográfica figuraban como referencias algunas de estas "jinetitas" o "chevrons". La vio. La pronunció, la paladeó varias veces y se engolosinó con la sugerencia labidental de la palabrita: Chevron... Chevron... era un buen nombre para esos dos grupos de caños pintados con antióxido. **"Cuando sean autos de carrera hechos y derechos el nombre les va a quedar mejor. Chevron. Sí, señor"**... Alternándose en la conducción de los dos aparatos —el de Classick y el propio— Bennett logró un total de 28 victorias en 1965, y lo que comenzó como torta buena para reemplazar a un pan inaccesible se trasformó a fin de ese año en un éxito comercial, pues los vencidos querían también un Chevron. Sobre las bases del B1 —así se denominó el primer modelo— se construyó un total de siete Chevron B2, que con motor tocado por Holbay y caja costaban apenas £ 1,300. La falta de espacio hizo imprescindible la mudanza a un lugar más amplio, y para el caso no importó que fuera un antiguo galpón con pasado de hilandería, en Bolton.

EL GT

El Chevron B3 fue el primer prototipo biplaza construido por Derek Bennett. Básicamente, este GT era una mélange de tubos de triangulación ceñida, de corte redondo, ovalado, cuadrado y acaso algunas variedades más exóticas no consignadas en las fichas técnicas. Las suspensiones eran prácticamente idénticas a las de los monoplazas, de neta inspiración Brabham. La dirección era de piñón y corona Triumph modificada. El styling perteneció al mismo Derek y en su primera versión era íntegramente de aluminio; de ésta nacieron los moldes para las carrocerías de plástico que vestirían a los modelos posteriores.

Los primeros ejemplares eran propulsados por motores Ford "twin-cam", pero no eran exactamente lo que Bennett ambicionaba para sus productos. Un viaje a Munich alcanzó para convencerlo de las bondades del motor BMW, y antes de morir 1966 los B4 ya salían equipados con motores de dos litros de la marca alemana. El éxito de estas maquinitas era indescriptible, ya que era lo mejor que se podía conseguir en Inglaterra para los campeonatos británicos y regionales —de Club, como le llaman ellos—. Hacer una estadística de las innumerables victorias de los Chevron en este terreno sería interminable y casi absurdo, pues las pequeñas coupés se trasformaron desde su aparición en "número puesto" para cualquier evento de su categoría. Hasta se llegó a llevarlos al exterior, y pese a no estar diseñados para semejante propósito, uno de ellos se clasificó cuarto en las 9 Horas de Kyalami con Brian Redman y Tim Schenken alternándose al volante.

Hasta 1968 la producción de GTs sumaba 68 unidades vendidas, las últimas a un precio de £ 3,100, lo que es mucho más barato que un Porsche 910, su contra directa en Grupo 4. Los motores no siempre fueron los archiprobados y "eficentérrimos" BMW. Cuando los clientes lo pidieron los Chevron fueron entregados con motor Climax 4, Ford "twin-cam", BRM V8 dos litros o Cosworth FVA. Los números fueron variando con las mejoras y en 1968 se llegó a iniciar la serie B12 con el ejemplar entregado a John Woolfe. Este tenía mayor distancia entre ejes, frenos de disco ventilados, llantas de Brabham de 15 pulgadas y motor Repso de tres litros.

La versión 1969 del GT está equipada con el motor que más satisfacciones y seguridad ha brindado a la marca desde su nacimiento, el BMW dos litros, ahora muy retocado y erogando 230 HP, bastante por arriba de sus 180 originales. Las intenciones de Bennett eran construir quince de estos aparatos, pero después del Racing Car Show de este año se debió alterar el plan ante la lluvia de pedidos.

También para este año se planea presentar un nuevo modelo, esta vez encaminado hacia el más competitivo Grupo 6, y la base es más o menos similar a la actual, un derivado del bastidor reticulado que se usa en Grupo 4. El motor será, sin duda alguna, el BMW de 230 HP, y lo que variará radicalmente es la "cáscara", que según Bennett será muy parecida a la P4 de Ferrari, aunque más a la moda y con un prolijo estudio de la ubicación y forma de las tomas y salidas de aire.

En lo comercial Derek Bennett tiene ahora una gran ayuda. La antigua compañía petrolera Caltex ha pasado a llamarse ahora nada más ni nada menos que... ¡Chevron! Y, como corresponde, apadrinó inmediatamente a los autos de Bennett, brindándole su sólido apoyo económico. Si bien la coincidencia puede eclipsar en cierta medida al nombre de los productos de Bennett en beneficio de su patrocinante, la compensación en metálico puede ayudar a proyectarlos más velozmente al primer plano internacional. →

Chevron

BMW ha sido el motor que más satisfacciones dio a la marca desde su nacimiento. Hoy un BMW de dos litros "tocado" da 230 HP al Chevron

El Chevron es un coche accesible para el amateur, y no es difícil verlo desarmado a la vera de cualquier pista, con el paisaje como taller. Si bien no fue hecho para ese fin, el Chevron llegó a participar en las mismísimas 24 Horas de Le Mans.

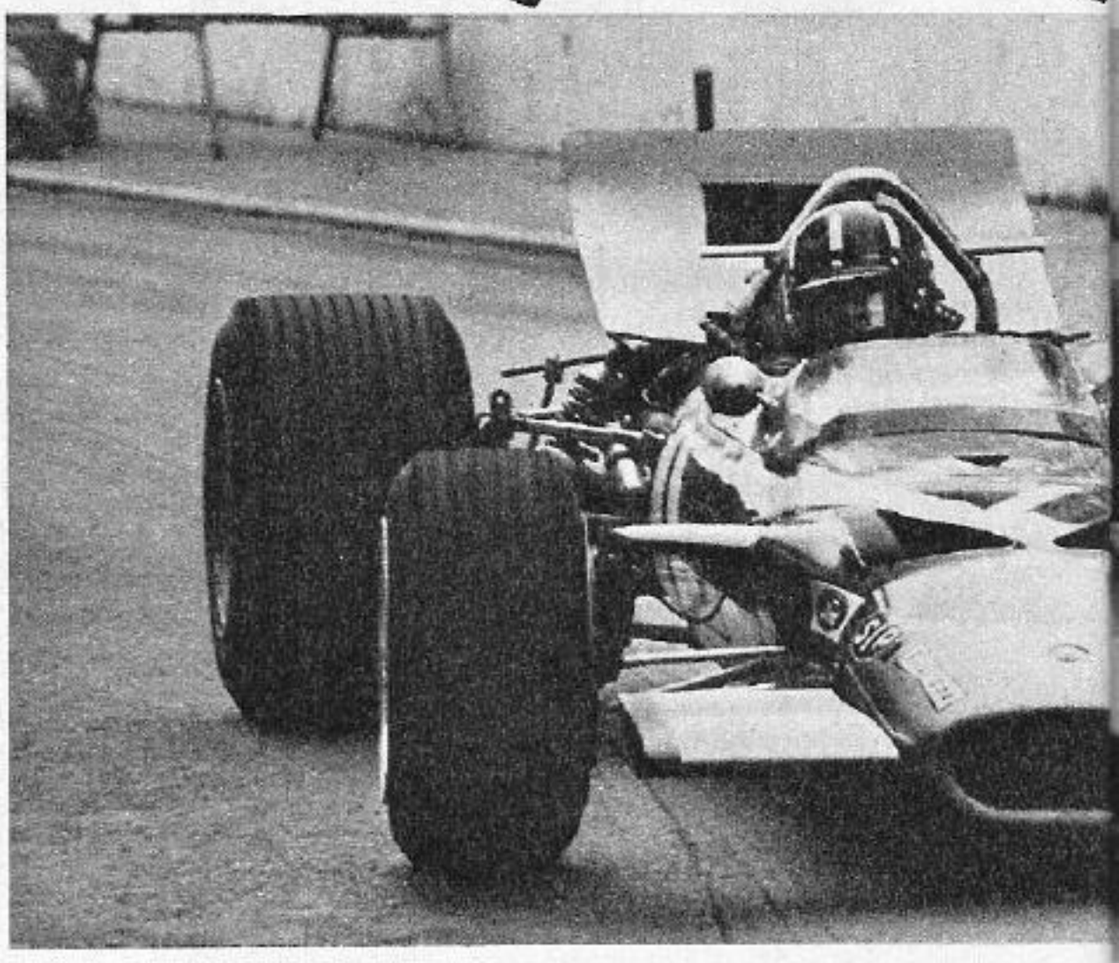


http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LOS SPOILERS QUE Q





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



1

UERIAN VIVIR

Contra el genio y el ingenio de los constructores no hay FIA que valga. A pesar del "decretito" que prohibe el uso de alerones o cualquier otro artificio aerodinámico que no forme parte de la carroceria, chapas, perfiles alares, deflectores, etc., adquieren una nueva imagen pero con idéntico fin: cargar los ejes, tanto traseros como delanteros, según el efecto buscado

Que los spoilers fueron prohibidos antes del Grand Prix de Mónaco ya lo saben hasta los de la contra, pero... ¿qué nos chimenta sobre los spoilers que, disfrazados de colitas, siguen haciendo de las suyas por esas pistas que adornan el planeta?

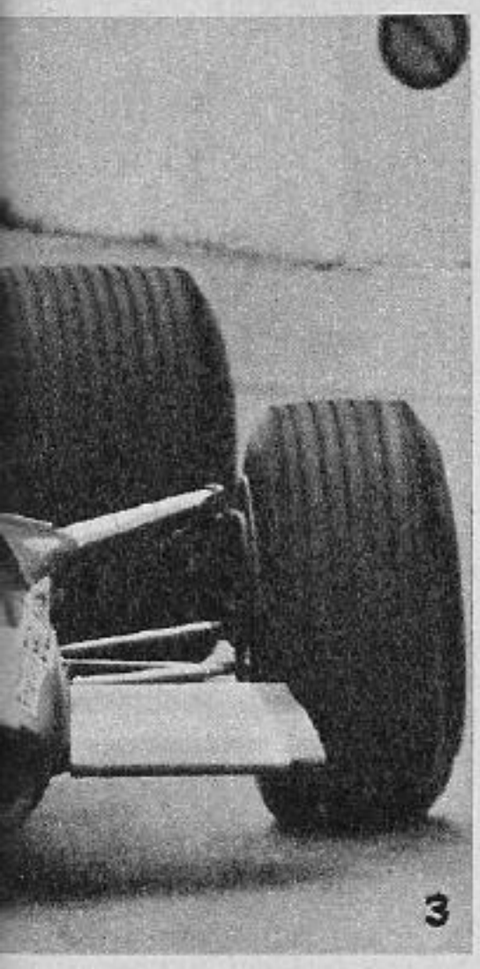
La verdad parece ser que, si bien en la forma en que eran utilizados en su momento de esplendor resultaban más peligrosos que patrona sin plata, no se puede prescindir absolutamente de ellos porque son los únicos capaces de hacer trabajar el tren trasero "comme il faut".

Cuando la FIA decidió eliminarlos como elemento constitutivo de la anatomía de las máquinas de correr, creímos por un momento (... ¡oh!, ilusionados ilusos) que íbamos a ser testigos de un nuevo rapto de genialidad masiva por parte de los constructores de dichos artefactos rodantes, pero cuán robusta fue nuestra decepción al comprobar que los borradores utilizados en Montecarlo a modo de solución de compromiso habían sido pasados en limpio.

Después, a medida que se sucedieron las carreras de Fórmula Uno, a los costados de las colitas deflectoras fueron creciendo —primero timidamente y después sin ningún complejo de culpa— unos apéndices con pretensiones alares, y en la actualidad despliegan su envergadura con graciosa majestad, cual colosos de los Andes.

En fin, que hablando corto y conciso, los de la FIA parecen haber errado el tijeretazo, y a los discutidos "aerofoils" les cortaron las patas pero no las alas...

→



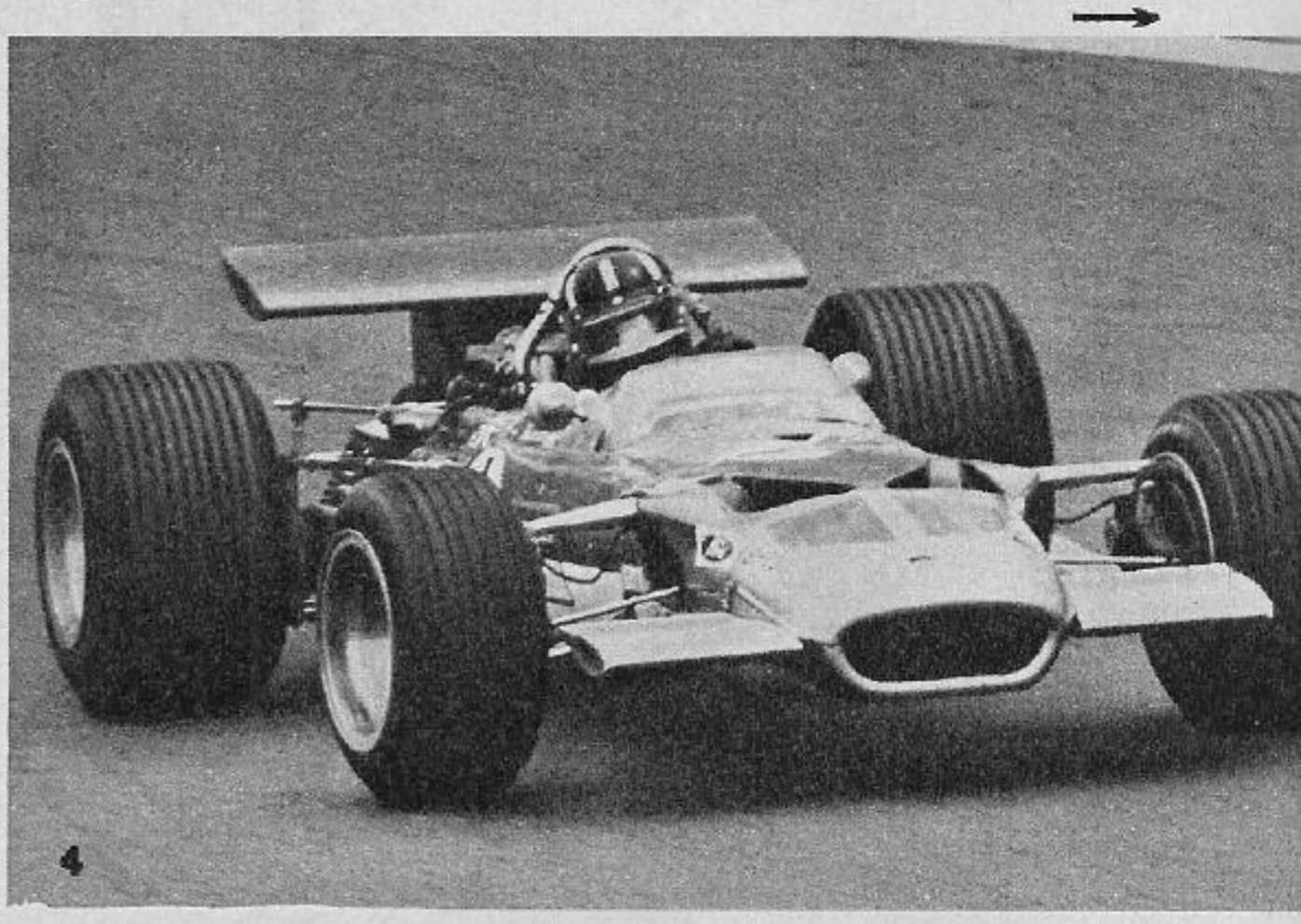
3

1 *El Matra de Jackie Stewart en su forma actual. Si bien en Mónaco corrió con el motor al aire y sin deflectores, para Holanda usaba un carenado con aletas traseras de neta inspiración spolleriana.*

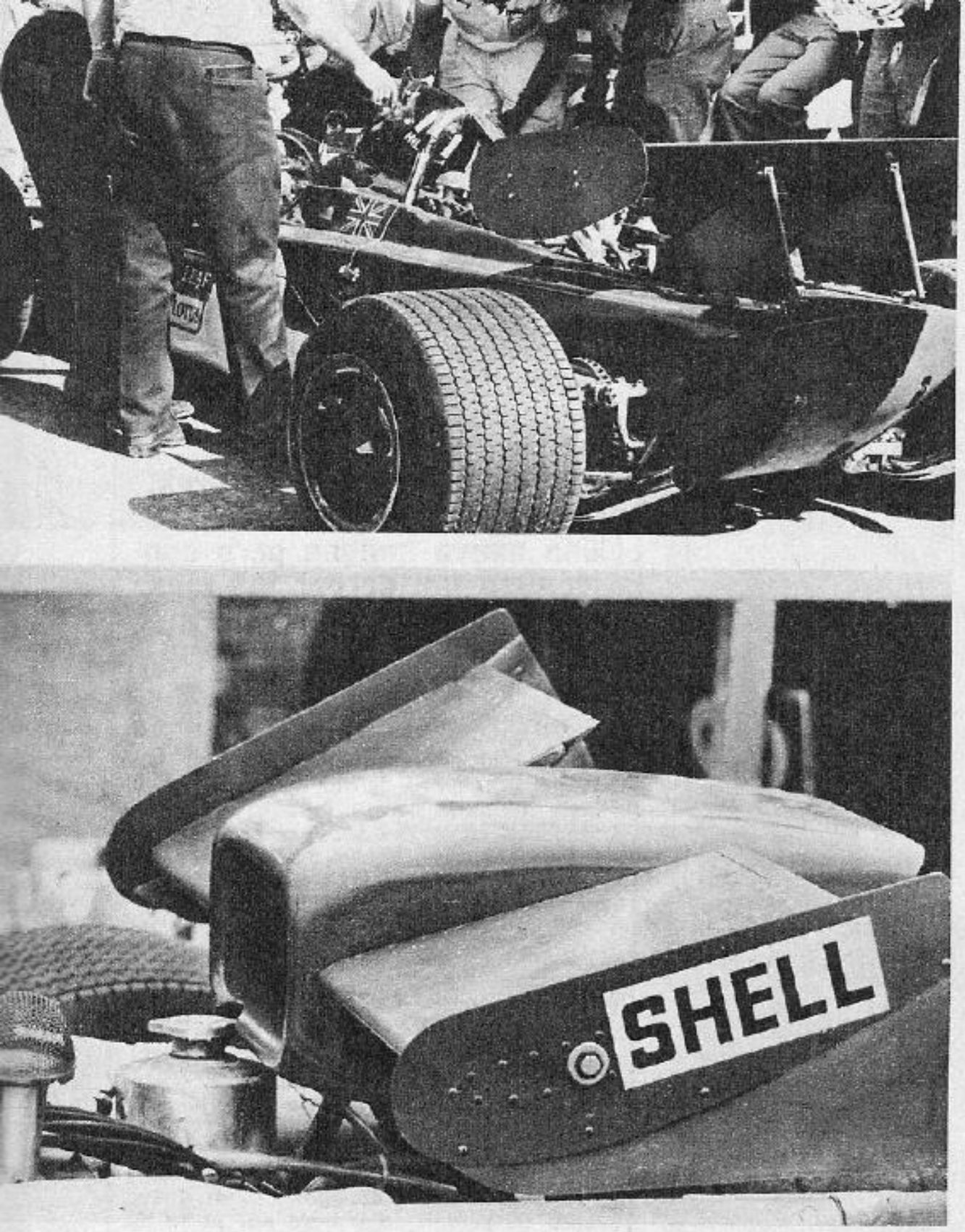
2 *En el auto de Beltoise se puede apreciar el ancho de la "cola". En medio de las dos secciones un túnel muy prolijito lleva hasta el radiador de aceite.*

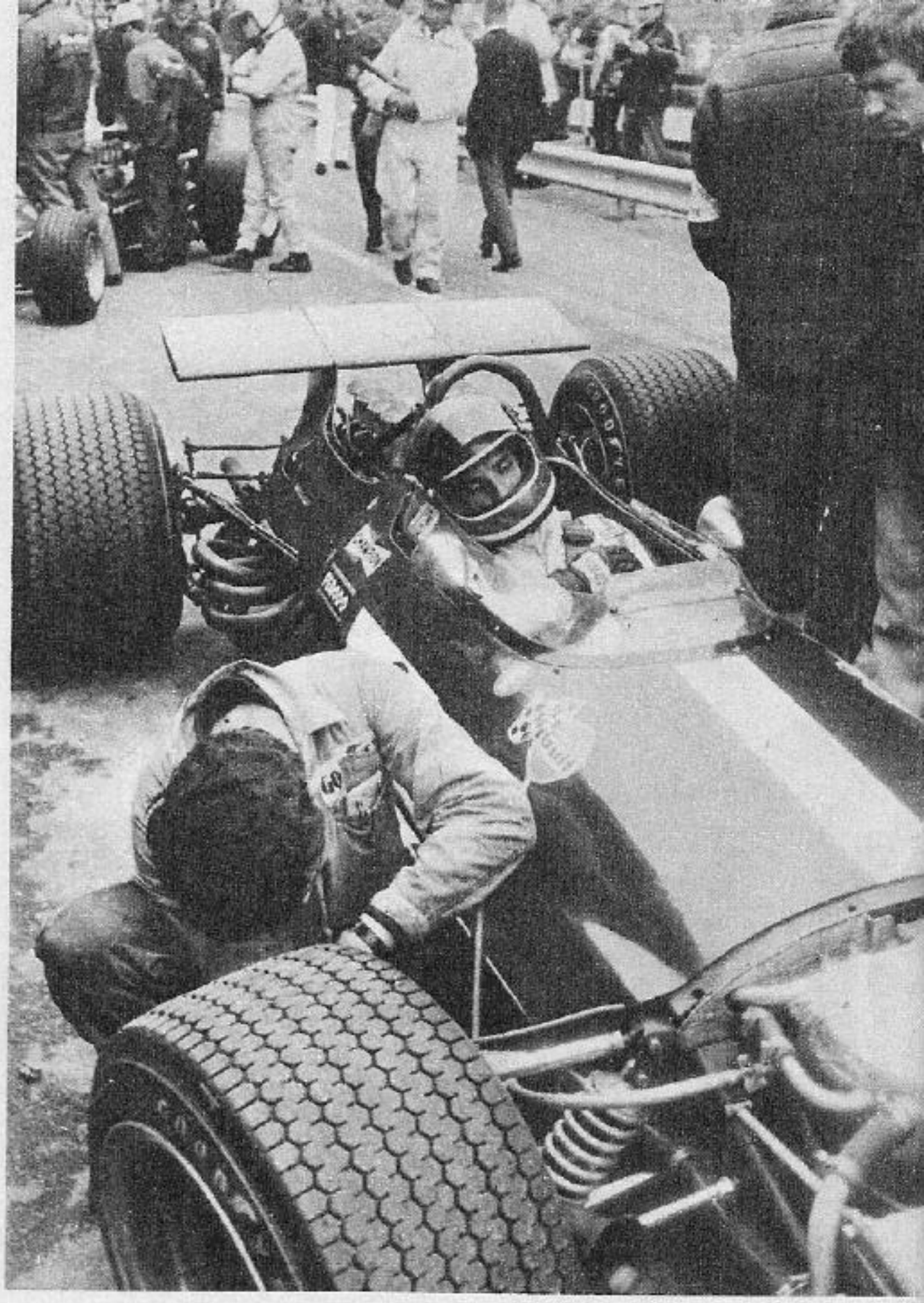
3 *Cuando Hill ganó en Montecarlo, la deflección trasera corría por cuenta de un par de chapas onduladas a trompadas y cortadas a mordiscones. Creíamos volver a la colita cuneiforme de los primeros 49B...*

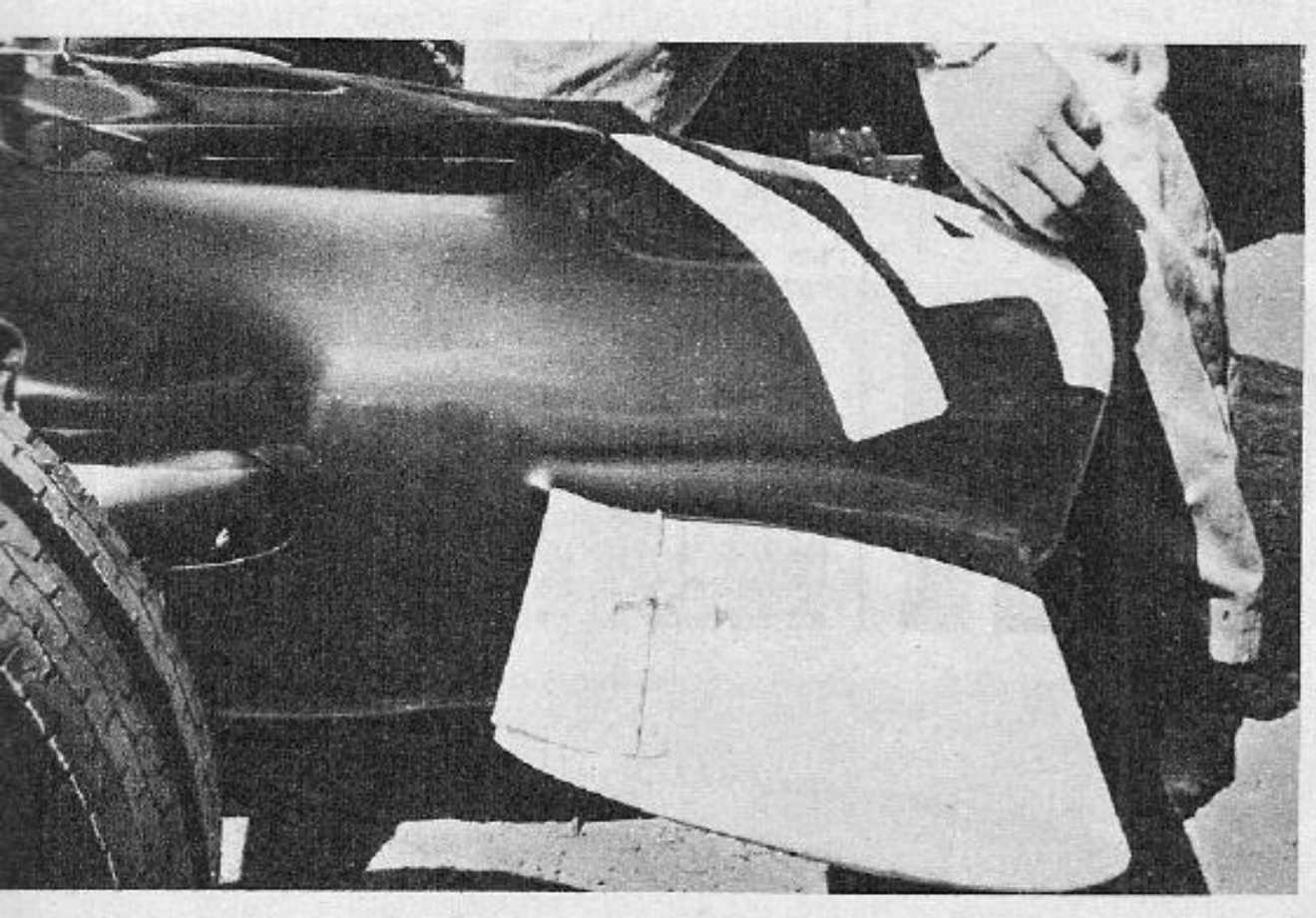
4 *...pero en Holanda y Francia aparecieron con esta especie de timón de profundidad, fijado a un par de patas sobre el tren trasero. Un poco más bajo, y fijo en vez de móvil, pero "flor de spoiler".*



4









Arriba, izquierda:
El alerón del Lotus de cuatro ruedas motrices lo hace parecerse a un Super Constellation, y sin embargo es legal. Sin duda, la FIA no se ha expedido aún muy claramente sobre lo que sí y lo que no se puede usar. Nótense las dimensiones e inclinación poco frecuentes de los parantes de sostén.
Arriba, centro izquierda:
Ferrari usa este "túnel" para mejorar el tránsito de aire hacia el radiador de aceite, y a sus flancos se ubican dos aletas fijas, cuya influencia individual se ajusta según convenga. Los enormes topes encauzan el flujo de aire por la zona deseada. Muy sofisticado.

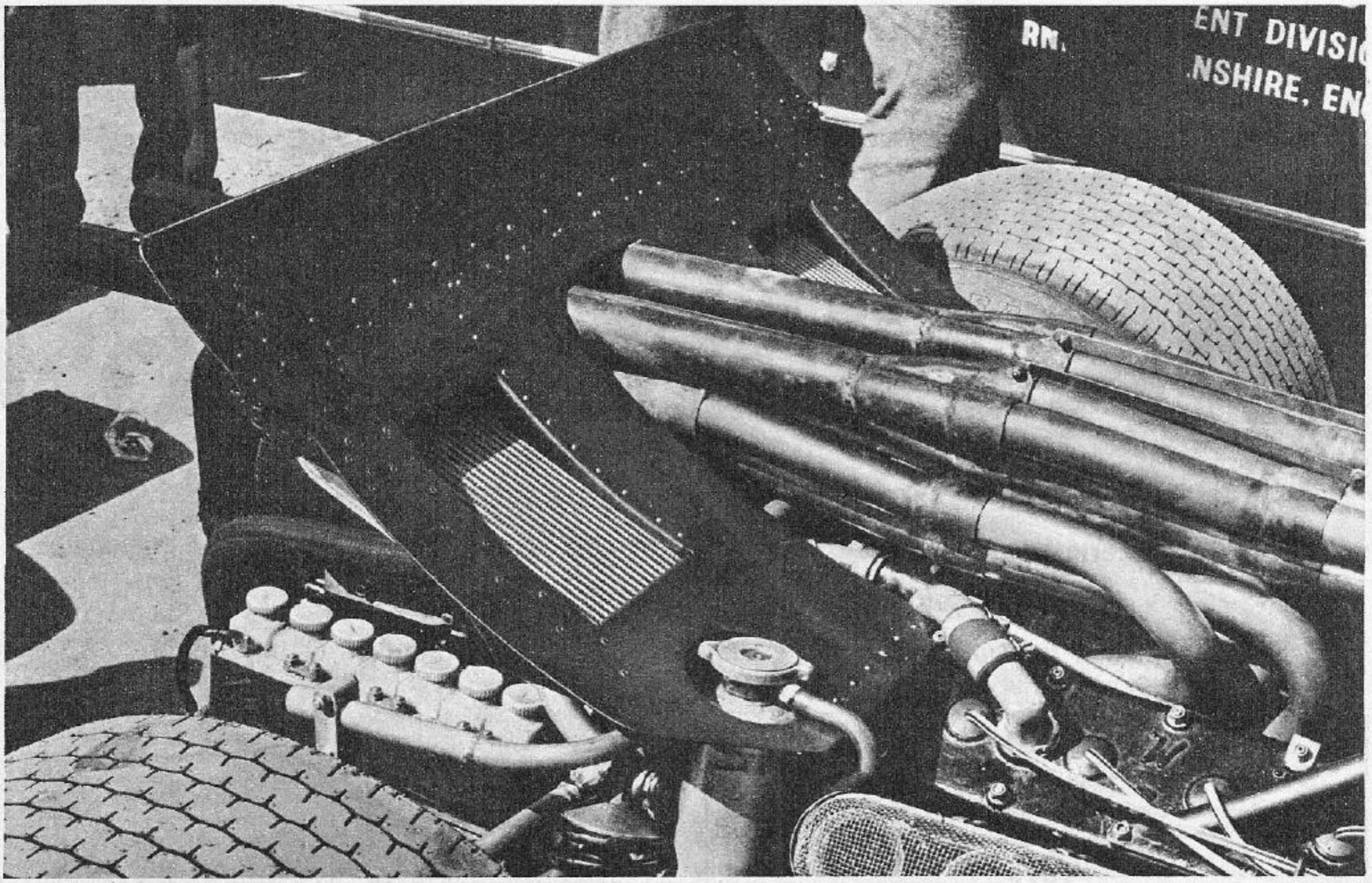
Sobre la aleta fija de la trompa de los BRM hay una planchuela cuyo ángulo se puede variar a voluntad. Las dimensiones podrían tildarse como impresionantes.

Arriba, centro:
. . . mientras que el auto de Jacky Ickx, ganador en Nürburgring, nos muestra las tres secciones en que se divide el alerón. El ancho total del artificio no puede superar en ningún momento los límites internos de las gomas

Los BRM presentan dos tipos de spoiler trasero, y se puede decir que fueron de los menos audaces para hallar solución que reemplace la ausencia de los alerones propiamente dichos. Aquí, radiadores horizontales y borde de spoiler en posición horizontal. Este es el de John Surtees.
Arriba, derecha:
El de Oliver, en cambio, no presenta flexiones en su borde final y alberga a sus costados dos radiadores de aceite verticales, o longitudinales si le parece mejor.

Brabham usa enormes bigotes adelante, y atrás un alerón muy parecido al de Matra, pero sostenidos por dos prolongaciones del carenado del motor en forma de timones. Aquí falta la sección central . . .

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com


RN.
ENT DIVISI
NSHIRE, EN

¡¡¡COMENZARON LOJ COMICIOJ, CANEJO!!!

CAMPEONATO Mr. PINTA 1969

Ya estamos chequeando los votos.

Ya podemos ofrecerles resultados. Sorpréndanse también ustedes de las primeras posiciones, ostentadas por un hippie, un turquito y un párvulo.

Adelante con los votos. Todavía estamos a tiempo de encontrar al más lindo

PARABRISAS CORSA BUSCA A Mr. PINTA 1969

Segundo concurso en procura del más hermoso del automovilismo argentino

VOTO

Yo, en uso y goce pleno de mis facultades mentales, sin temor alguno a meter la gamba o a faltar a mi verdad suprema, afirmo que el más hermoso es .....

.....

Nombre del votante .....

Localidad .....

Si me equivoco, que la CADAD y el comodoro Baca me lo demanden.



Un verdadero aluvión postal ha sido el resultado del llamado a las urnas formulado por CORSA. Aclarada la confusión —algunos lectores se incineran al mejor y más puro estilo bonzo al sentir el llamado de las urnas— y lamentando profundamente el derramamiento de sangre inocente, CORSA no duda un instante en afirmar que son cosas que pasan. En fin.

El llamado de las urnas —elecciones, se entiende— ha despertado un eco insospechado, y demuestra a la vez que a elector argentino no hay encuesta que lo entienda. El disimil resultado de la elección es sorprendente. Señores: una cosa es la polenta, y otra cosa el aserrín mojado.

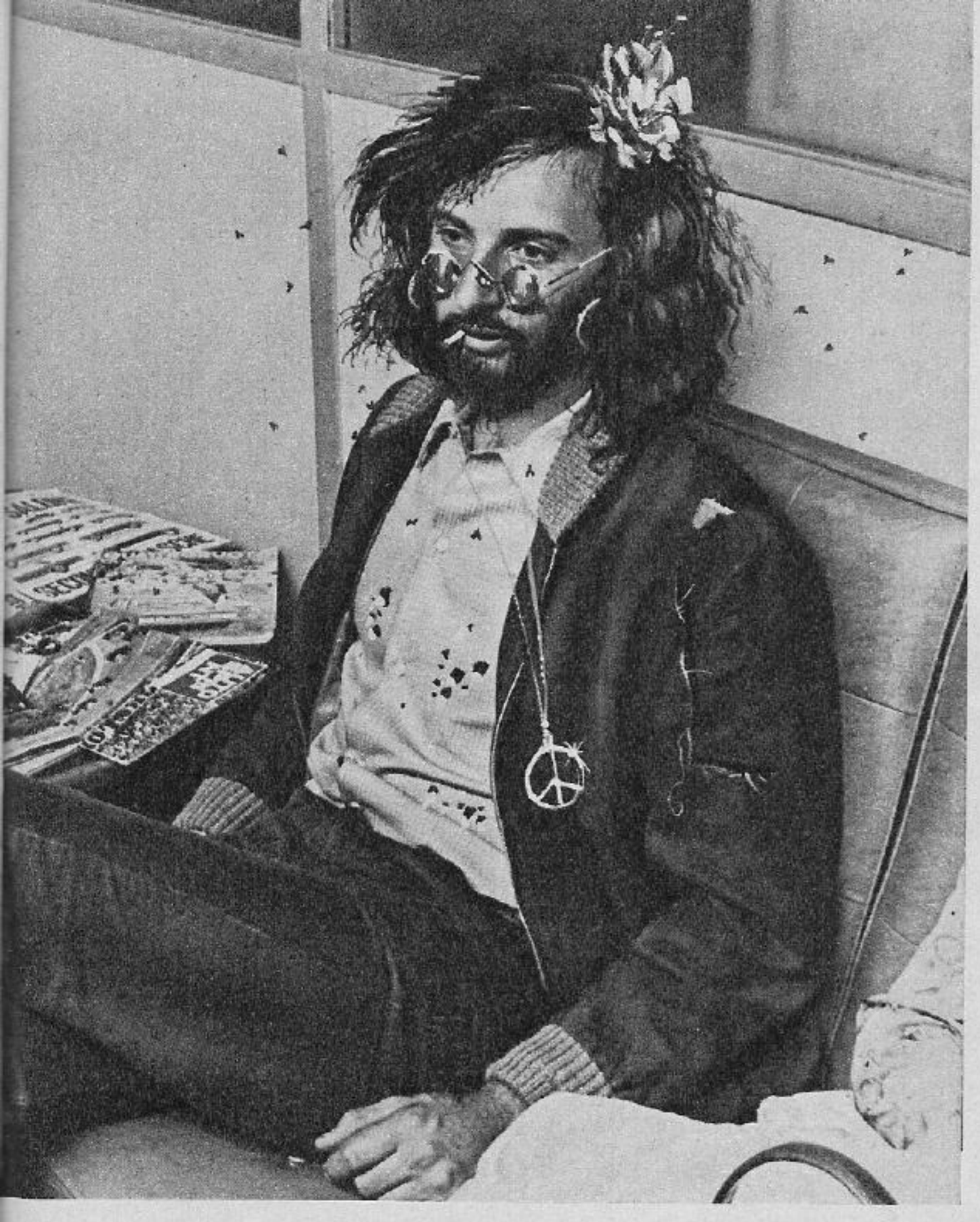
Hay quienes opinan que Rodolfo Ruata es lindo; otros se inclinan por elegir como real exponente de belleza a Carlos Ballbé. Y no faltan los localistas, que aseguran que Carlitos Pairetti, Marito García y Néstor García Veiga —representantes del eje Arrecifes-Ramallo— son los verdaderos futuros campeones de belleza, como reinos o princesos, sin importar el orden de clasificación. Hemos recibido votos favoreciendo a Miguel Angel Barrau, Pepe Migliore, Alex Talbot Guiñazú, Cacho Garavaglia, Ricardo Sauze, Domingo Ochoteco, Horacio Steven —"Me seducen sus pobladas cejas", asegura la votante—, César Civita —votado por alguien de Editorial Abril, con el ánimo evidente de escalar posiciones...—, Nasif Estéfano, Carmelo Galbato, Carlos Ruesch, Carlos Ragno, Anteo Picheta, Carlitos "Picho" Pascualini, el Comodoro Baca, Eduardo "Chino" Rodríguez Canedo —votado por Carlos Figueras, actual poseedor del trofeo Challenger "Calzón de Oro"— y otros más.

Establecida la subcomisión de comicios y escrutinios de esta redacción, presidida por el honorable Carlos "Talicho" Fresco, representativo vecino de la localidad de Florida, y, según él, jefe de no sabemos qué en CORSA, se procedió a clasificar la decisión del soberano. Esta pilita para tal, esta otra para tal, aquélla para cual, y así sucesivamente. Mientras se procedía al chequeo, cabe destacar que Carlos Fresco fue sorprendido mientras introducía subrepticiamente en una de las urnas, votos a su favor. Juró que no lo iba a hacer más, y lo dejamos seguir presidiendo el chequeo. Además, porque es el único de nosotros que sabe contar bien.

Finalizado el escrutinio, la sorpresa total se adueñó de los rostros demudados de los fiscalizadores. ¡¡¡Los tres primeros puestos, en manos de dos cordobeses y un tucumano-turco!!! El predominio de Córdoba hasta el momento es sensacional. Carlitos Ruesch y Nasif Estéfano, discutiendo por un cogote el primer puesto, y Carlitos Pascualini, expectante, en tercer lugar, que en cualquier momento puede variar. Para arriba, o para abajo, pero seguramente variará. Es mejor que ahonden en el análisis de la clasificación adjunta, así como para tener un panorama general de lo que pasa, para establecer diferencias y plantear pronósticos, o por lo menos para saber quién ganó la boleteada.

Acompaña también esta clasificación un registro fotográfico de los punteros, sorprendidos en sus tareas habituales, cuando no corren carreras de autos, carreras que vaya uno a saber por qué extraño designio todos quieren ganar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Hasta ahora, y como resultado del primer escrutinio (con perdón de la palabra), el hippie Carlitos "Lisérgico" Ruesch, protector de moscas, terrateniente y holgazán, puntea la clasificación del campeonato. ¡¡¡Hay que embromarse, che...!!!

II CAMPEONATO "Mister Pinta"

CLASIFICACION

Pos.	Nombre del agraciado	Votos
1º	Carlos Ruesch	16
2º	Nasif Estéfano	14
3º	Carlitos "Picho" Pascualini	11
4º	Rodolfo Ruata	9
5º	Carmelo Galbato	7
	Eduardo "Chino" Rodríguez Canedo	7
	Leonardo Favio	7
	Alfredo Arizu	7
9º	Carlos Pairetti	6
	Cacho Garavaglia	6
	Marito García	6
12º	Gastón Perkins	5
	Lino de Las Heras	5
	Carlos Neira Rancales	5
	Pepe Migliore	5
	Ernesto Baca (Comodoro, él)	5
	Juan Ramón Pieres	5
	César Civita	5
	Luis Di Palma	5
	Raúl Fernández Aguirre	5
21º	Evaristo Aranzana	4
	Miguel Angel Barrau	4
	Lito Winer	4
	Raúl Ubieta	4
25º	Carlos Ragno	3
26º	Carlos Marcelo Thiery	2
27º	Alfredo Matthesius	0,10

No, señores; no es el famoso Turco Charlatán. Ese está en gayola. Este es otro preso, pero está afuera. Mientras no vende beines, beinetas, balillos bara el vermouth, se dedica a correr carreras de embolsados. Nasif Estéfano, gran gomía de esta redacción, ocupa el segundo puesto, y nadie se explica por qué...

Izquierda: La niñez de amor un templo... te ha levantado... Y así andás tercero... Parece ser que la gente menuda ya tiene su posta para este campeonato. "Picho" Pascualini, cuyo sobrenombre obedece a la costumbre de hacerse... bueno, pucheritos, recién peinadito por la mamá. El peinadito obedece a la necesidad de colgarlo del fierro del placard cuando se porta mal con tío Heriberto...

Esperamos más votos. Mientras tanto, les deseamos suerte, y que se crien sanitos. Cumplimos también, de acuerdo con lo prometido, en publicar una carta *seleccionada entre todas las recibidas*, ratificando el porqué de la elección. Hasta el martes. Recordar que el lema de esta elección puede resumirse en la sabia frase del patriota francés George Augé Bacqué, expresada en la cama de su hogar, mientras los demás patriotas se pelaban los codos tomando la Bastilla: "Liberté... Egalité... Fraternité... pero no demasiada, che..."

Reproducimos una carta elegida entre todas las llegadas, fundamentando la elección de Carlos Ruesch.

"Señores redactores de Corsa: No podía permanecer impasible ante vuestro llamado. Si bien permanezco inactivo todo el día, debido a arraigados y sólidos principios morales, me levanto de mi indolencia para escribir. ¡Hace tanto que no lo hago que no sé cómo empezar...!

Quiero que sepan que voto a Carlos Ruesch, porque es hippie, como yo. Qué mejor que colaborar con mi humilde voto con un compañero... Si no nos apoyamos entre nosotros, ¿quién nos apoyará, eh? Lo voto porque es hippie, porque ama los animalitos —moscas, liendres, pulgas, etcétera—; porque además de corredor de autos es terrateniente (lleva la tierra puesta); porque es cordobés; porque sabe leer, y por eso lo envidio. Espero que todas las comunidades hippies de la Argentina dejen de hacer el amor por un ratito y envíen su voto por Carlitos Ruesch. Flower power para todos. Y recuerden: hagan el amor, no la guerra. Es más divertido y más barato."

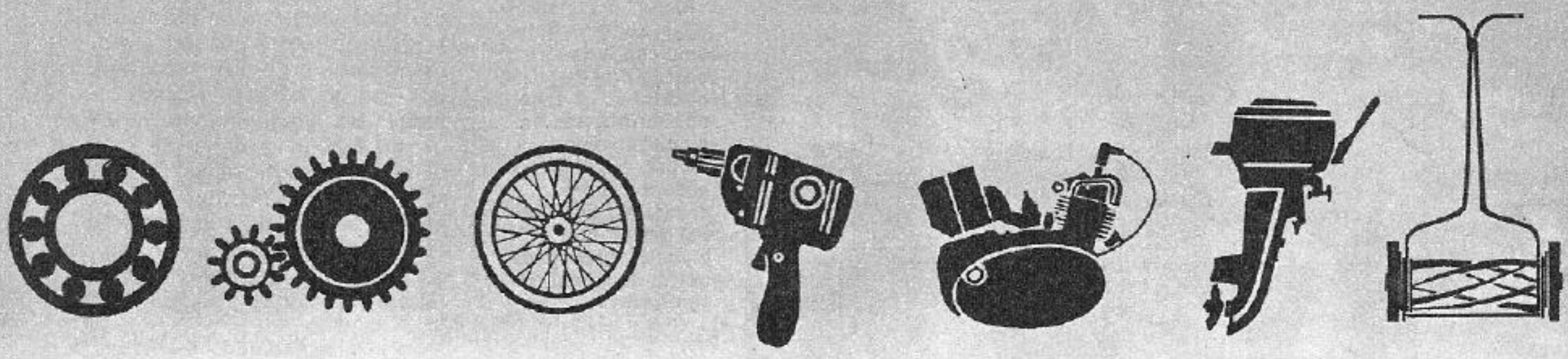
LA CALIDAD DE SIEMPRE...



...CON LA COMODIDAD DE HOY

SKF presenta la **única grasa especial para rodamientos** en POMOS PLASTICOS, que significa más comodidad y practicidad para el usuario.

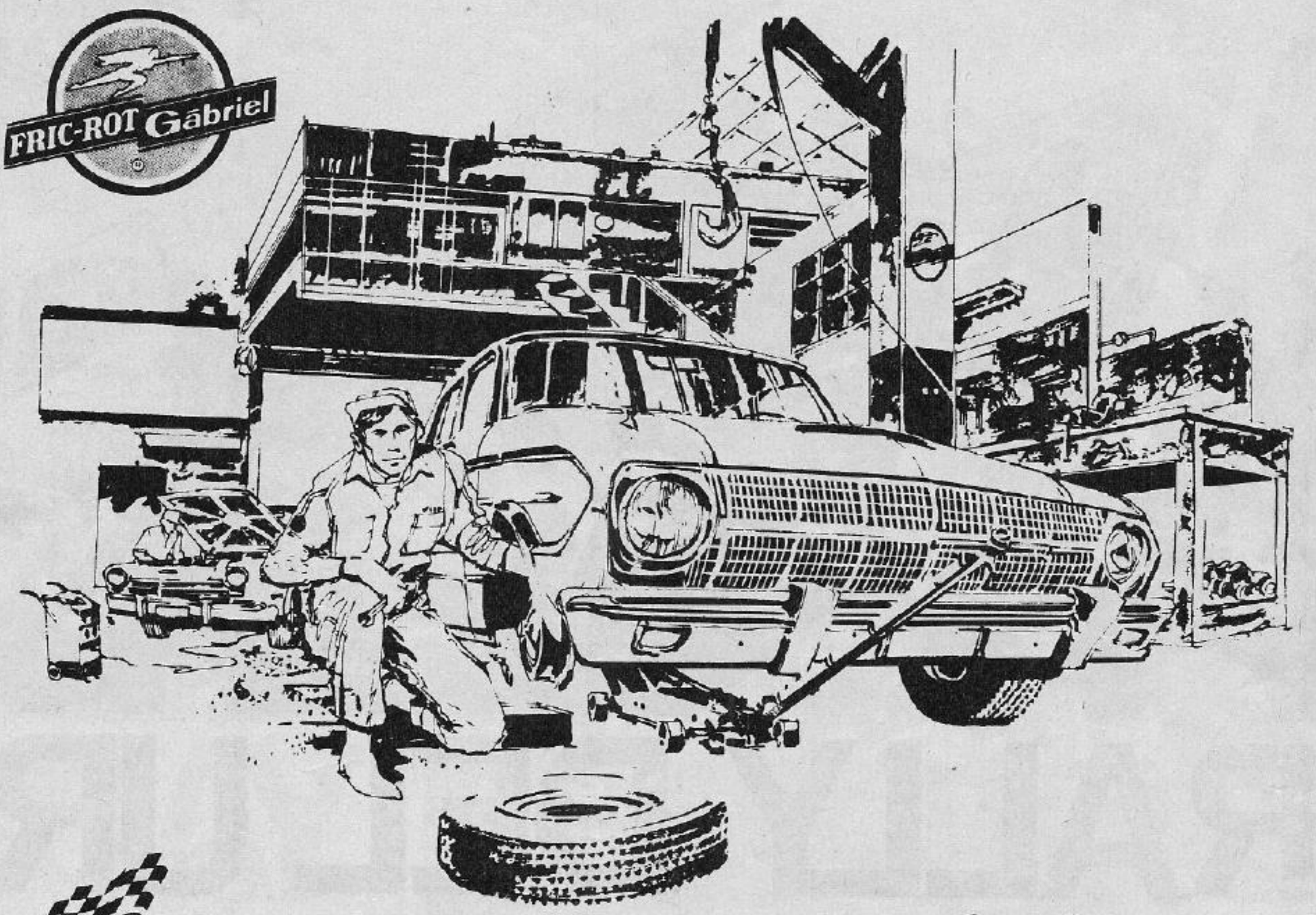
COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S. A. C. e I.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AMORTIGUADORES

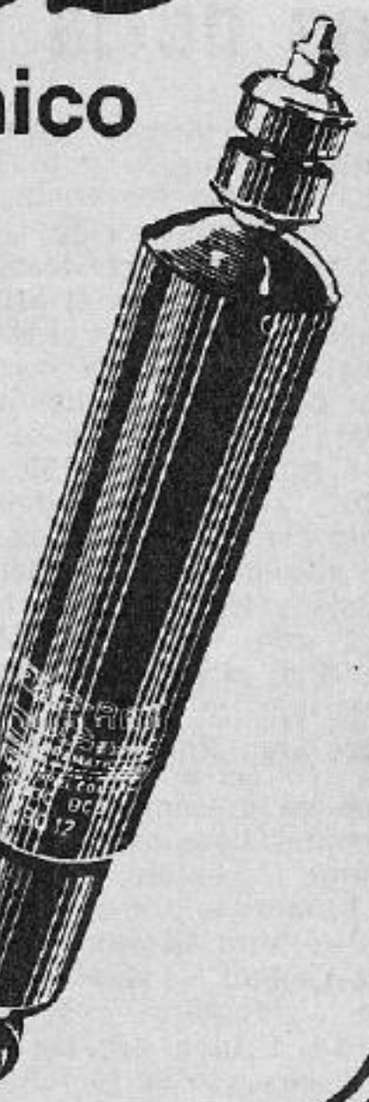
FRIC-ROT Gabriel



ROSARIO

los invencibles

y... Ud., señor mecánico



...Ud. que a diario enfrenta los problemas de sus clientes... Ud. que sabe "dar en la tecla" apenas abre el capot,.. Ud. que tiene que velar por la seguridad de quienes le confían su coche... Ud., mejor que nadie, sabe por qué los amortiguadores ***FRIC ROT-Gabriel*** son ***los invencibles***

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

amortiguadores

FRIC ROT/Gabriel

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



RALLY DEL URU

La Asociación Uruguaya de Volantes y el Club Uruguayo de Rally concretaron un nuevo rally con todas las de la ley. Excelente organización

Una vez más los pilotos argentinos, uruguayos y brasileños se reunieron en Montevideo para intervenir en el rally Montevideo-Porto Alegre-Montevideo, reeditando de tal manera el éxito logrado hace un tiempo en el Rally 19 Capitales. La lista de inscriptos era por demás pintoresca: junto a los Fiat 1500 argentinos se alineaban los Alfa Romeo 1750, los BMW 2002; y junto a los Volkswagen y Ford Corcel brasileños se colocaban en fila india un Jaguar 3.8 uruguayo y los Torino argentinos.

Y con esta lista cosmopolita se largó el rally del Uruguay, que más que un rally es una carrera tipo Gran Premio, por su recorrido, por las dificultades climáticas que se presentaron y por los diferentes tipos de suelo que encontraron los autos.

Durante la primera etapa (Montevideo-Porto Alegre) una intensa lluvia castigó los caminos y por ende los conductores tuvieron que ponerse a tono con los barriales y arenales que se fueron presentando a lo largo de la etapa. Desde un principio se desarrolló una lucha sin cuartel entre el BMW 2002 de Pérez Marexiano-Bourgeois y el Alfa de Etchegoyen-Crosa, lucha ésta que se dilucidaría 150 km antes de la llegada a Montevideo, en la segunda etapa, a favor de los tripulantes del Alfa Romeo.

De los argentinos, una muy buena actuación tuvo el binomio Tato-Castellanos con un Torino 380, que se clasificaron séptimos en la general y con un "bollo" en la cola del auto.

Los brasileños, pese a haber concurrido con un buen número de autos, no pudieron colocarse entre los primeros puestos. El mejor clasificado fue el Volkswagen de Sales-Marques, que demostró además excelentes virtudes conductivas en la zona de barro. No bien se bajó la bandera al puntero, los directivos de la prueba ya fijaron fecha para el próximo rally internacional al Brasil. Se correrá entre los días 15-16-17 de mayo de 1970 y se espera superar el número de inscriptos de este año. La organización, muy buena y los patrocinadores (Esso-Larrouse-Perfect Circle), muy contentos.

PRIMER RALLY INTERNACIONAL
MONTEVIDEO - PORTO ALEGRE - MONTEVIDEO

Clasificación general

Pto. Nº	Pilotos	Máquina	Nacionalidad
1º 329	Etchegoyen-Crosa	A. Romeo 1750	Uruguayos
2º 333	P. Marexiano-Bourgeois	B.M.W. 2002	Uruguayos
3º 309	Rodríguez-Furer	B.M.W. 2002	Uruguayos
4º 322	Ernst-Camy	Fiat 1500	Uruguayos
5º 217	Better-Meller	Saab 96	Uruguayos
6º 267	Asadurian-West	Volkswagen	Uruguayos
7º 371	Tato-Castellano	Torino 380 W	Argentinos
8º 307	Alonso-Carluccio	Jaguar 3.8	Uruguayos
9º 373	Vaccare-Gudin	Chevrolet Super	Argentinos
10º 226	Baccino-Díaz	Saab 96	Uruguayos
11º 376	Bertrand-Bertrand (h)	Fiat 1500 Cupé	Argentinos
12º 305	Torres-Torres	Fiat 1500	Uruguayos
13º 282	Des Sales-Olmes Marques	Volkswagen	Brasileños
14º 318	Melassi-Longo	Saab 96	Uruguayos
15º 345	Gallo-Arca	B.M.W. 1800	Uruguayos

Clase A - 1º) Zaglio-Guerra (Citroën 2 CV) - Uruguayos.

Clase B - 1º) Better-Meller (Saab 96) - Uruguayos.

Clase C - 1º) Etchegoyen-Crosa (A. Romeo 1750) - Uruguayos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



El Alfa Romeo 1750 de los uruguayos Etchegoyen-Crosa llega entre medio de una calle humana a la meta en Montevideo. Detrás y festeando el triunfo, dos Giuliettas que oficiaron de auxilio en la ruta del rally.



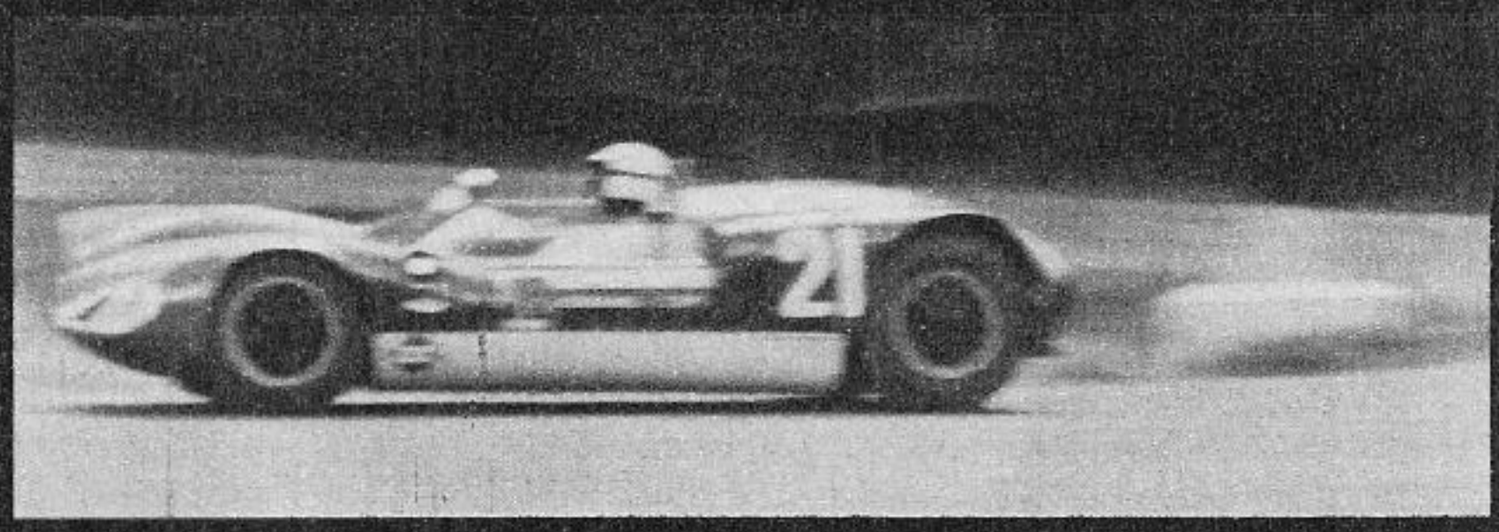
Carlos Pérez Marexiano y Jacques Bourgeois largan desde Montevideo con el B.M.W. 2002 que les diera a la postre el segundo puesto en la general y el triunfo en la primera etapa.

GUAY

El argentino mejor clasificado en el rally: el Torino 380 de la pareja Tato-Castellano. La largada tipo Gran Premio y de noche fue un éxito notable en Montevideo. Atención: mirar con lupa grande el cartel de Automundo que luce en la cola (zona derecha) el Torino.



Si mañana participara en esta carrera



Ud. usaría un Rolex

Un automóvil de carrera "Gran Prix" fórmula 1, al tomar una curva cerrada a unos 270 km. por hora, recorre aproximadamente 15 metros en un quinto de segundo. Por lo tanto, es obvio decir que los corredores de automóviles de carrera tienen un sentido del tiempo sumamente desarrollado, dado que de él dependen sus vidas. Muchos de ellos usan el cronómetro que consideran el mejor del mundo. Su caja "Oyster", cincelada de un sólido bloque de acero inoxidable sueco u oro, garantiza absoluta hermeticidad al agua, polvo o transpiración. Como muchas de las piezas son hechas a mano, lleva más de un año terminar un Rolex Oyster. Jackie Stewart considera que es tiempo muy bien empleado. El ROLEX que él usa es el Daytona



ROLEX
GINEBRA

RELOJES ROLEX ARGENTINA S. A. I. • Suipacha 1111 esq. Santa Fe - Piso 24

CORRESPONSALES

Héctor Acosta *(Córdoba)*
Raúl Arioni *(Bolivar)*
Luis. A. Gómez *(Mar del Plata)*
Carlos Larriera *(Santa Fe)*
Héctor J. Milanich *(Entre Ríos)*
Rodríguez "Corsa' *(Misiones)*

PARABRISAS CORSA EN

UNICA SECCION - 2 PAGINAS

EL IN

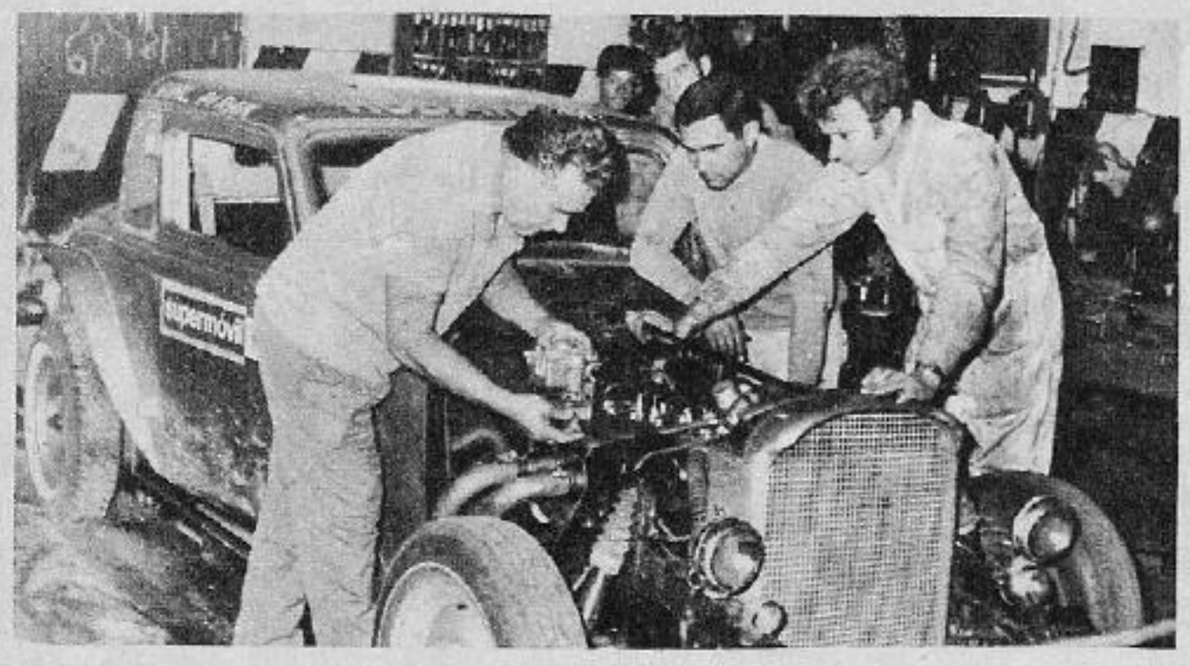
PERIODICO AUTOMO

PROV. DE BUENOS AIRES

CAFETERAS Y PARADOJAS

Mar del Plata. — ¿Alguien puede desmentir el hecho de que las cafeteras de hoy sean lo más parecido al Turismo de Carretera de hace un tiempo? Rotundamente no. El "gallego" Pena, luego de vivir durante años el Turismo de Carretera desde adentro, se ha volcado en su taller de Mar del Plata a la preparación de una cafetera. Se trata de una cupé Dodge que conducirá en las próximas competencias el volante de General Pirán, Roberto Paredi. La actividad de cafeteras en la zona sur de la provincia de Buenos Aires va tomando un incremento inusitado Dentro de poco la importancia de las cafeteras va a superar a otras clases ya tradicionales.





Tres Arroyos. — El Tres Arroyos Automóvil Club y el Moto Club Tres Arroyos hicieron disputar la segunda fecha del Gran Premio Automovilístico Ciudad de Tres Arroyos con la participación de los mejores volantes de la zona. Y el éxito de este Campeonato Zonal va "in crescendo"; al menos así lo certifica la gran cantidad de inscriptos que se dan cita domingo a domingo en el circuito tresarroyense. Decir que hubo emoción en el desarrollo de las series es lo más justo, por todo lo que se vio y escuchó. Es digno de mencionar asimismo el buen trabajo de los organizadores que, capitalizando experiencias, van en tren de superación constante.

En la clase "A" (hasta 1.150 cm³) hubo un neto dominador: el marplatense Rodolfo Angel Mariani, representante de la concesionaria Sussex de Mar del Plata, que junto con su Renault 1093 están considerados como los "cucos" de la zona. Modesto Sartorra y Heriberto Estebanez trataron infructuosamente, a base de solvencia mecánica y buen manejo, de quitarle a Mariani la punta pero esto fue imposible. Hubo revelaciones interesantes, como las de Edgardo Obiol y "Paco" Otero, que libraron una lucha aparte con sus Renault, y Luis Gullini, que con su Fiat 750 dio mucho trabajo a los "Renolcitos". Los organizadores, una vez terminada la final de la clase A, pasaron sin intermedios a hacer disputar las series de la clase B, donde se perfilaba como seguro ganador el hombre de Tres Arroyos, Carlos Alberto Pourrieux, con Peugeot 404. Empero, la presencia del bahiense Vallasciani y de Alberto Debil (ambos con Peugeot 404) hizo pensar por un momento en una lucha espectacular entre los tres pilotos. Sin embargo, el dominio de Pourrieux fue terminante en las dos series. En la final iba punteando Pourrieux con 200 metros de ventaja sobre el Renault de Mariani, y al llegar a las últimas vueltas el puntero hizo un semitrompo pasando el Renault a ganar la clase B.

CLASIFICACION FINAL

Clase A			
1º	Mariani, Rodolfo A.	Renault 1093	20m34s
2º	Sartorra, Modesto	Renault 1093	20m59s2/5
Clase B			
1º	Mariani, Rodolfo	Renault 1093	26m43s2/5
2º	Pourrieux, Carlos	Peugeot 404	26m44s3/5
Clase C			
1º	Pourrieux, Carlos	Peugeot 404	22m08s4/5
2º	Battaglia, Roberto	Torino 380 W	22m27s

Bolívar. — El Club El Fortín de esta localidad inauguró su campo de deportes, ocasión en la que hizo disputar una serie de carreras para motos y karts. En esta última categoría se hicieron presentes 24 corredores de Urdampilleta, Pirovano, Daireaux y Bolívar que disputaron tres series, un repechaje y la final a 15 vueltas. Luego de varias interesantes alternativas, en las que no estuvieron ausentes los despistes y "vuelcos" (ver foto), Guillermo Vezzosi, un muchachito de 17 años, se alzó con el triunfo, relegando en la de cuadros a Juan Valusek, que lo asedió a lo largo de toda la carrera. Tercero fue H. Inda, a quien siguieron R. Rivero, L. Ane y R. Dadante, todos participantes con motores provistos de caja de velocidades.

En la única carrera de motos, reservada a los locales con motocicletas de hasta 150 cm³, picó en punta Oscar Botté, a quien siguió hasta su caída el favorito Albanese y en tercer lugar el que a la postre sería el ganador: Esbel Zabal Jáuregui. Cumplidas las vueltas estipuladas, llegó segundo Botté, tercero Daniel Illescas y cuarto Luis Ruiz.

La clase mayor fue la revancha de Pourrieux, que con su 404 les ganó a los Torino y Falcon, dándose así la paradoja de este campeonato: un Renault les gana a los Fiat y Peugeot y un Peugeot —a su vez— a los Torino.



SALTA

POSICIONES DEL CAMPEONATO

La Federación Regional del Automovilismo Deportivo Nº 10, de Salta y Jujuy, ha dado a conocer recientemente la posición del Campeonato Zonal de Turismo Anexo "J", luego de disputadas tres pruebas del mencionado campeonato. Las posiciones son las siguientes: Clase A - 1º) Sergio Gallo con 16 puntos; 2º) Rubén de Almeida con 5 puntos. - Clase B - 1º) "Bonny" Blasco con 16 puntos; 2º) Miguel Carretero, Pedro Parra y Jorge Scamuffo (h) con 8 puntos

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

y 3º) Víctor Bils con 5 puntos. - Clase C - 1º) Héctor Stefanutti con 24 puntos; 2º) "Perry Mason" con 13 puntos y 3º) Alvaro Durán con 5 puntos.

Aún no se ha producido ninguna novedad con respecto al Autódromo de Salta. Las tareas relativas a su proyecto y diseño están encaminadas pero se desconoce aún la fecha cierta sobre el comienzo de los trabajos de pavimentación. Indudablemente el Autódromo de la Ciudad de Salta llenará un vacío profundo que existe actualmente en esa zona en materia de trazados permanentes.

CHUBUT

TC CON FRIO

El Club Ingeniero Luis A. Huergo de Comodoro Rivadavia se encuentra ya, en colaboración directa con el Club Comodoro Rivadavia, abocado a la organización de su carrera de Turismo de Carretera programada para el 14 de diciembre y que, como se sabe, será la última carrera con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad.

La competencia se disputará en el autódromo del Automoto Club Comodoro Rivadavia, que por ahora se encuentra con piso de tierra, pero que en fecha próxima va a quedar asfaltado y corregido en todo su recorrido, contando con una distancia aproximada de 3.800 metros.

Con los autos que actualmente están radicados en el sur (varios Torino TC convencionales, Liebres 1½, Torino Panizza, Falcon Galbato y Cabalén, Trueno Naranja y Barracuda-Chevrolet) más los que en estos momentos se están construyendo en la zona y los pilotos y vehículos que llegarán de todo el país, se hace interesante la posibilidad de viajar a la "punta" más austral del país a ver una carrera.

SANTA FE

H. PRONO A FIAT

Héctor Prono, volante santafesino y de gran actuación en los zonales entrerrianos y en las 24 Horas APAT del año pasado, con Renault 1093 y Fiat 1500, respectivamente, suena como posible integrante del equipo de Concesionarios Fiat para 1969. Indudablemente que Prono es un hombre que camina mucho y que sabe andar en cualquier tipo de automóvil. Sin duda, una adquisición para Fiat.

Más de Fiat por la zona de Santa Fe. En algún lugar de la provincia —según informantes— se estaría lucubrando un proyecto muy importante con relación al Turismo Anexo "J". Se trata de la próxima homologación por parte de Fiat de la versión 1.000 cm³ Abarth para los Fiat 600. Se trataría de un movimiento de Fiat Argentina para tratar de derrotar a los Renault en su propia categoría y romper la hegemonía de la marca francesa.

ENTRE RIOS

¡OJO CON LAS IGLESIAS!

Nogoyá. — El interior corsa se mueve a pasos agigantados. Varios puntos claves en el país están desarrollando activamente su automovilismo zonal y por ende promoviendo valor y figuras de relieve hacia el automovilismo nacional. Entre otros, Entre Ríos está dando gran "manija" a su Campeonato Zonal y a sus valores locales. En Nogoyá se disputó otra fecha de ese campeonato y la lucha que se entabló en las tres clases en que se dividió la competencia puso de manifiesto ese nivel conductivo excepcional que se está viviendo an el interior.

La clase menor dio como ganador a Osvaldo Niemitz con Renault 1093, luego de haber luchado durante más de la mitad de la carrera con Roberto Carubia. Sin embargo —como dijo alguien, alguna vez en algún lado— las carreras se ganan cuando se baja la bandera a cuadros y Carubia debió abandonar, posibilitando el triunfo inobjetable de Niemitz. El santafesino Héctor Prono llegó segundo ahí no más.

Luego de la clase "A", todo el mundo se arrellanó en sus puestos, tomaron vituallas y se dispusieron a ver lo que sería el espectáculo del día: la lucha mano a mano y auto a auto entre Vicente Linares (Cupé Fiat 1500), crédito local, y el pergaminense Iglesias (hijo de Jesús Ricardo). Tal cual como se había previsto Linares e Iglesias se dieron como en bolsa e intercambiaron la punta cuantas veces pudieron, llegando cola a trompa a 1/5 de segundo de luz. Primero Linares, segundo Iglesias. Niemitz con su Renault llegó cuarto detrás del 404 de V. Pata.

La clase mayor se definió por 4 segundos 4/5, entre J. Gote y Roberto Carubia, ambos con Torino 380 W. Detrás se ubicaron Boleas (Torino 380 W) y el dúo Linares (Fiat-Cupé)-Iglesias (404), que encontraron nueva oportunidad para sacarle lustre a sus muñecas.

Todo un éxito, este Campeonato Zonal Entrerriano, y aún más: un éxito que sigue y que va a continuar a través del tiempo. La próxima es el 7 de septiembre en Chajarí.

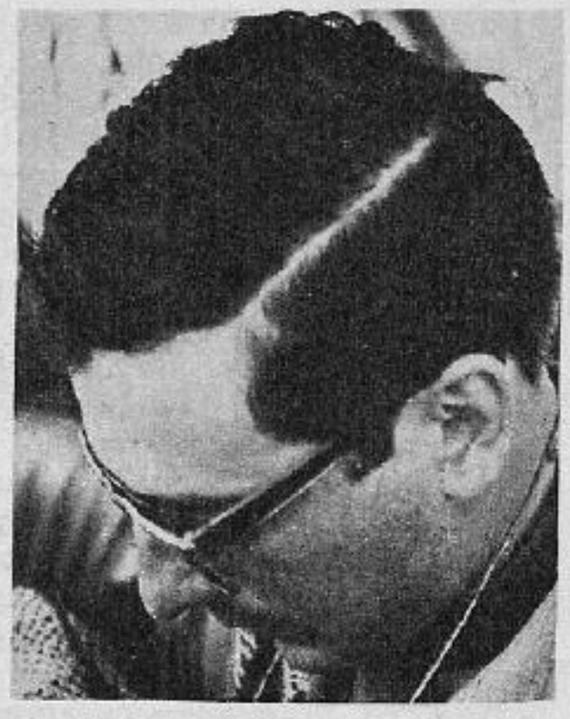
CLASIFICACION FINAL

Clase A
1º Niemitz, Osvaldo; Renault 1093.
2º Prono, Héctor; Renault 1093.

Clase B
1º Linares, Vicente; Fiat 1500 Cupé.
2º Iglesias, R.; Peugeot 404.

Clase C
1º Gote, Julio; Torino 380 W.
2º Carubia, Roberto; Torino 380W.
3º Boleas, Alfredo; Torino 380 W.





SANTA CRUZ

CASTAÑON EN EL SUR

Río Gallegos. — Norberto Castañón y varios integrantes del equipo Guillermo Billy son esperados en esa ciudad de un momento a otro. El viaje de los integrantes del equipo que defiende los colores de Peugeot ha sido motivado por la necesidad de recorrer la ruta del Gran Premio de Turismo Anexo "J" organizado por el Automóvil Club Argentino. Río Gallegos se prepara para recibir a partir de este momento a todos los pilotos que vayan a recorrer la ruta del G. P.



Nasif, contento con su Matetón "irreconocible"; Carlitos Ruesch, ya sí, con barba, y Eduardo Copello, impecable en todo sentido.

Los irresponsables responsables de que las cosas mecánicas anden: Raúl Sagaglia, Héctor Foreste, José Luis Damen, Juan Bagoberry, Juan Carlos Carbajal, Alberto Moyano, Ernesto Ruesch (padre de Carlos), Carlos Alberto Rodríguez y "Rorro" Arrieta.

EL EXITO DE UN EQUIPO

Desde el domingo de Maggiolo (la última de SP), Eduardo Copello encabeza el Campeonato Argentino de Sport Prototipo. Esa escalada resultó de su triunfo en el autódromo poco antes que se fuera a Alemania y la merecida victoria en Santa Fe.

A tres puntos y medio de él, en quinta posición, se encuentra ubicado Carlos Ruesch. Quien a su vez llegó a acumular esos puntos gracias al primer puesto que consiguló en la última carrera que tuvimos en el autódromo de Buenos Aires. Unificando un poco la cronología de las cosas, descubrimos que las tres últimas carreras de la categoría fueron ganadas por coches del mismo equipo y de la misma construcción. Esta contundente realidad deja de sugerir posibilidades para convertirse en una afirmación que impone una charla con los participantes. Porque como si hasta aquí los resultados no fueran suficientes, también hay un tercer hombre en el mismo equipo que está allí a la cabeza en el Campeonato de Mecánica Argentina Fórmula Uno: Nasif Estéfano. El monoposto de Nasif también fue modificado por ese mismo equipo (originalmente era un Crespi).

Es el momento entonces de pensar en sacar algunas conclusiones a través de estos resultados y de aquella gente.

Córdoba, Alto Alberdi, taller de Cacho Ruesch. Taller extraordinariamente limpio, supervisor Ruesch extraordinariamente pilífero y una respuesta: "Todo lo hemos hecho aquí. Menos el motor y algunas modificaciones en el auto de Copello que fueron hechas por Berta." "La idea de integrarnos en equipo surgió de una charla con Eduardo durante la Temporada de F-2 el verano pasado." "Ahora estamos los tres trabajando a la par por hacer las cosas de la mejor manera posible."

¿Y no te interesaría agregar algún o algunos otros pilotos al equipo? "No, jamás. Incluso te diré una cosa, si no fuera porque los tres estamos tan unidos (y somos quienes somos) preferiría que fuéramos menos. Dos sería ideal, pero nunca pensamos en incorporar otro piloto."

Indudablemente, la personalidad al equipo se la da su "Patrón", don Cacho. Viene a ser algo así como la antítesis del estricto orden. Todo el trabajo del grupo y la forma en que se construye es eminentemente joven. Con mentalidad joven. Estando cerca de ellos se respira esa forma de hacer las cosas utilizando de cada integrante todo lo que esa persona puede dar y hasta dónde puede dar. Sin exigir de más ni imponer nada. Simplemente y muy inteligentemente haciendo las cosas con mentalidad 1969. Un poco es el orden en el desorden o el desorden ordenado. Ruesch es el único constructor, diseñador y piloto de sus propios autos. Un autodidacto que tuvo, como muchos, un principio muy cercano en el que "no pasaba nada" mecánicamente hablando. Pero con la aparición de los Numa II y la pulida tras pulida de detalles, las cosas cambiaron y doblaron mucho mejor.

¿Cómo está organizado el equipo en cuanto a los premios? "Mirá, todo va a un fondo común y a fin de temporada se hace el balance final y «el reparto». Hasta aquí estamos ganando plata."

Vos, Cacho, que estás a cargo de la supervisación de la parte mecánica, ¿tenés algún orden de trabajo preestablecido o dejás que la gente trabaje con una especie de "libertad controlada"? "Mirá, teóricamente la gente trabaja en el taller de 8 a 12 y de 15 a 19. Pero hay veces que cualquiera de los muchachos viene tarde o se va más temprano y nadie se hace problema. Porque cada cual sabe cuál es su responsabilidad, y el día que hay que terminar un trabajo, o que existe trabajo importante, capaz que todos se quedan trabajando

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



JOVEN

A través de Eduardo Copello, el equipo de Cacho Ruesch encabeza el campeonato de S P. Ese es el resultado de un excelente trabajo de todos sus integrantes

Por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

la noche entera o varias noches enteras. Normalmente tenemos los motores listos tres o cuatro días antes de la fecha que tenemos planeada para llevar los coches al circuito. Ahora, por ejemplo, ya están todos los coches listos y para la próxima carrera faltan como veinte o más días." "Nosotros no bien llegamos de vuelta de una carrera, lavamos los coches y sacamos los motores. Se desarman, se reparan o se hace lo que haya que hacer y se vuelven a armar. Eso no lleva mucho tiempo y los coches están siempre listos..."

Claro, la clave es que hasta ahora no surgió el dilema de tener que mejorar o modificar nada porque los coches andan bien y ganan. El último que sufrió reformas fue el Matetón al que se le cambió la trompa y la cola. Con eso mejoró mucho y quedó irreconocible (¿¿??), y como decía el mismo Nasif: "No es que yo estuviera inspirado en Maggiolo, si no que cuando el coche anda bien, el piloto también anda bien". Antes se había reformado el de Copello, que era igual al de Ruesch, en lo de Berta.

¿Planes para el futuro? "Justamente dentro de un par de días tendremos una reunión con Copello para estudiar lo que haremos el año que viene. Los tendré informados."

Y esperaremos nosotros que las ideas para lo que viene sean tan positivas como lo hecho hasta aquí. Porque el equipo de Ruesch es esencialmente joven, como nosotros.



EDUARDO CASÁ:

¿COMO TE SENTI

Hace ya varios años, cuando alguien le preguntó por qué corría, la respuesta vino sola, sencilla y clara: "Porque me divierto y estoy con mis amigos". **Eran los mejores años del TC, de Tuqui y del legendario Tractor. Ahora en 1969, ya no existe el TC de antes, las carreras de ruta son cada vez más escasas, las cupecitas no sirven para nada y los autódromos crecen como yuyos (¡por suerte!) en los lugares más lejanos del país. Lo que le gustaba a Tuqui no existe más y sin embargo, contra lo que muchos pensaron, no se estancó. El paso siguiente a la cupé fue el Falcon angostado, y desde hace unas semanas, el nuevo SP construido por Paco Martos para el equipo Bo-ca, analizado en otras páginas.**

Se renovó y hasta se interesó por la pista, un terreno que nunca lo había atraído mayormente mientras la ruta era dueña y señora. Ahora Tuqui Casá tiene su Sport Prototipo, un auto como para empezar a luchar por la punta, con mecánica Ford de la Comisión de Concesionarios y a la espera del otro ejemplar para que junto con Bonanno prueben suerte en cuanto autódromo se presente. La diferencia es mucha. De la cupé al SP las cosas cambian, pero lo más elogiable es el interés por tener un coche construido con conceptos modernos a tono con la categoría.

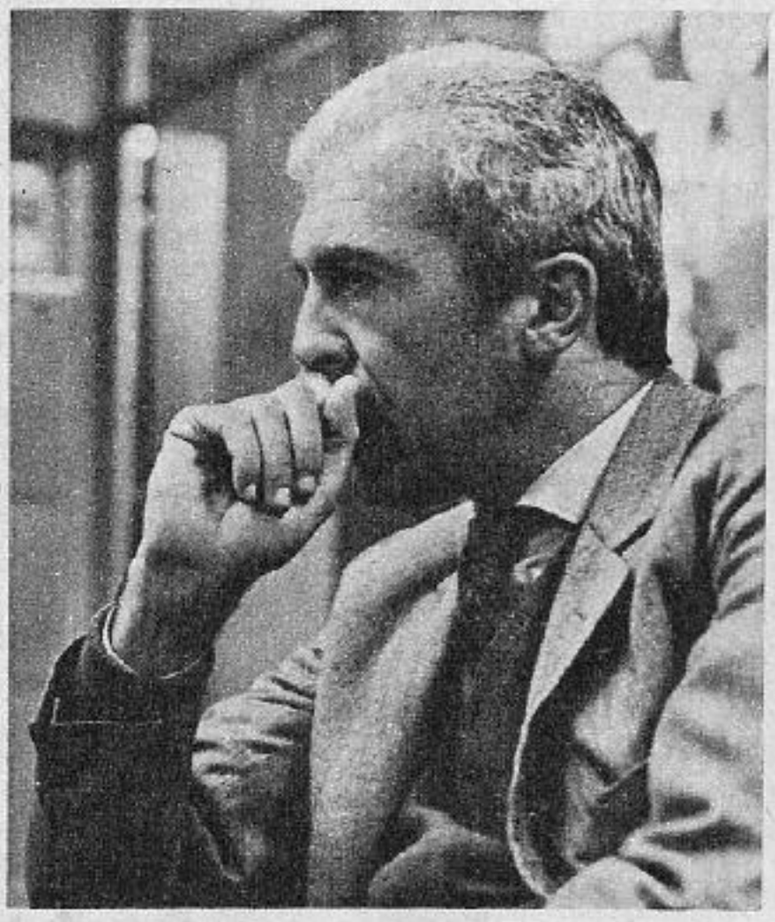
¿Qué piensa del SP? ¿Cómo se siente? Tuqui Casá nos cuenta. Dejémoslo hablar.

S EN SP?

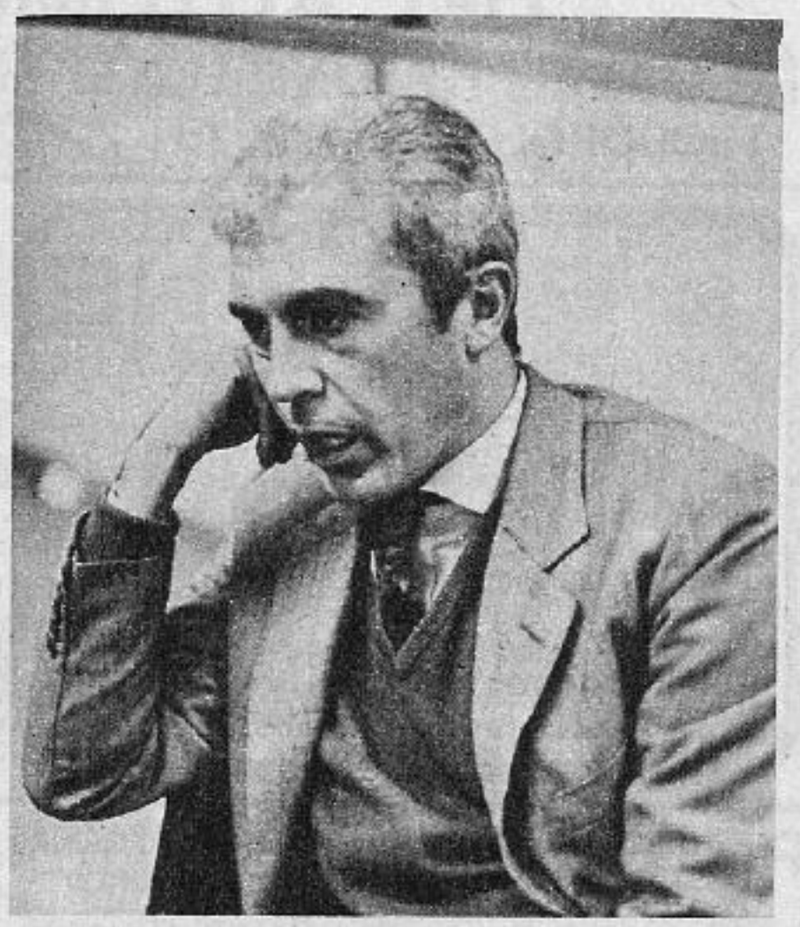
Algo inactivo durante los últimos meses Eduardo Casá volvió a la actividad con un SP construido por Martos en equipo con Ricardo Bonanno. Un rutero nato opina sobre la categoría, habla del auto, de sus posibilidades y de esta diferente manera de correr

Fotos: CARLOS BOSCH

"Que no me la vengan a contar...; por supuesto que hay gente que anda mejor en la pista porque es su especialidad, pero un tipo se puede adaptar perfectamente a la pista teniendo la experiencia de la ruta. ¿Genios? No existen; sólo existen tipos que manejan mejor que otros y que tienen más o menos suerte; pero no inventemos nada...; yo no puedo hablar mucho porque sólo corrí dos carreras, pero anduve suelto... sin problemas."



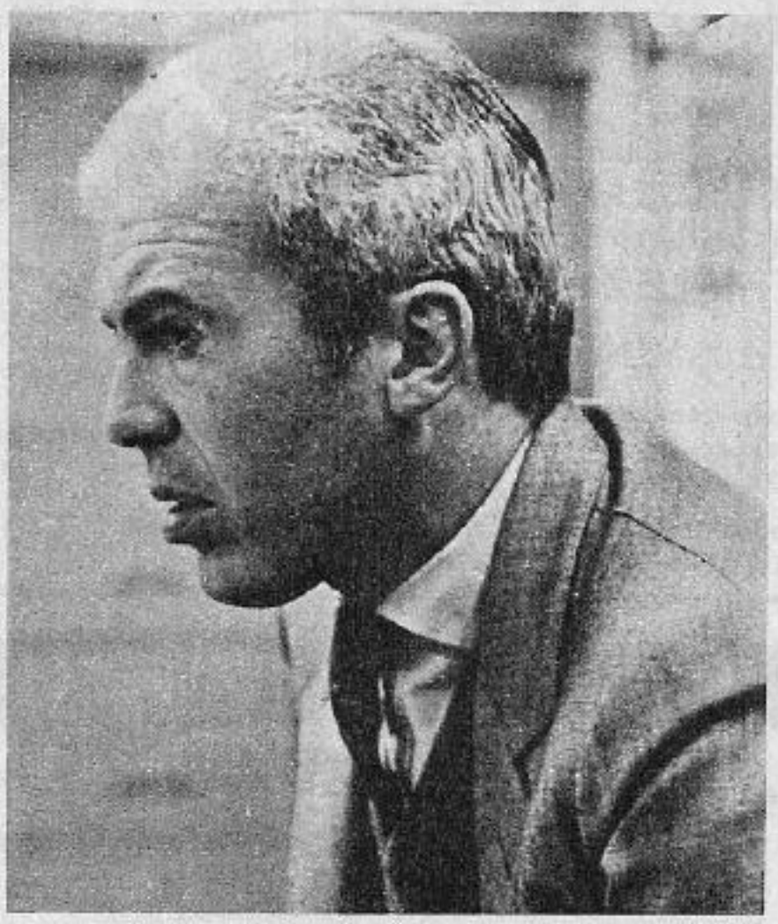
"Muchos me lo preguntaron... y me parece que no. No creo que me haya apurado en encargar un SP. Estoy de acuerdo en que ya se están construyendo coches con motor trasero...; pero, ¿Cuánto falta para que salgan a correr? El auto es moderno, funcional, pesa 1.130 kilos y el año que viene mucho menos... con este auto voy a correr hasta que no sirva más para nada... hasta que lo destruya el tiempo. Pensar en otro coche, sería una barbaridad".



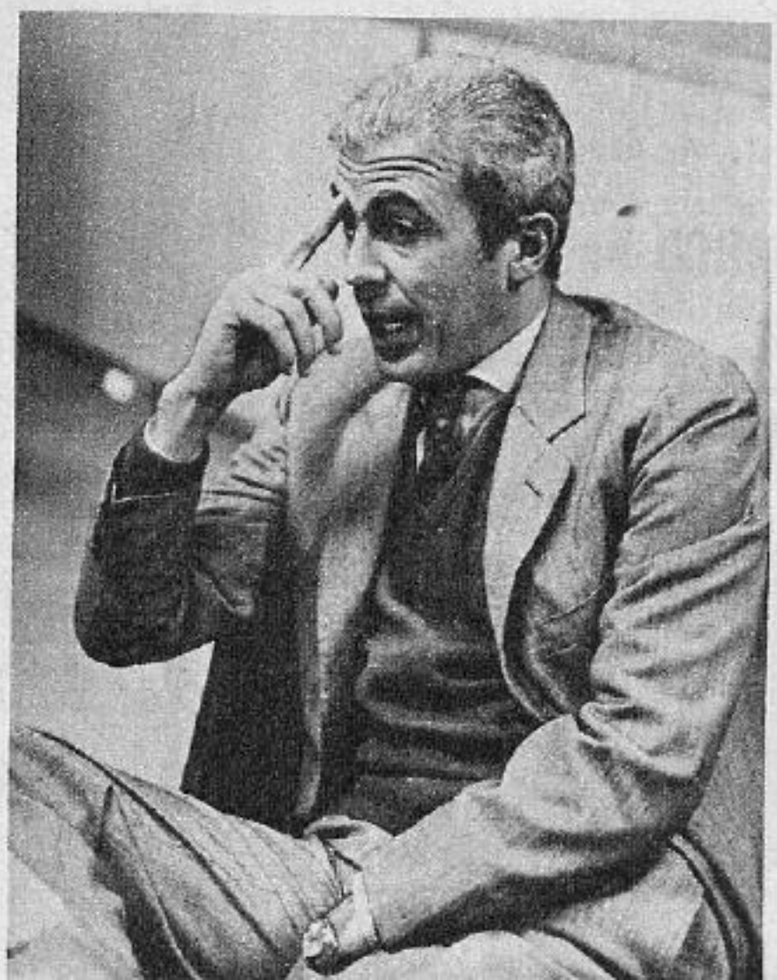
"Con Ricardo somos muy amigos. Nos llevamos perfectamente bien, y eso que nos hicimos amigos no hace mucho. ¿Sabés cuándo? En el Gran Premio de Turismo del año '67, el último que se corrió. Es un tipo bárbaro. Después vino el equipo y lo encaramos como negocio. Creo que vamos a andar bien y además, te digo... podemos ganar plata con el automovilismo. Publicidad tenemos, los motores funcionan y los autos están bien hechos... ¿Qué más se necesita?"



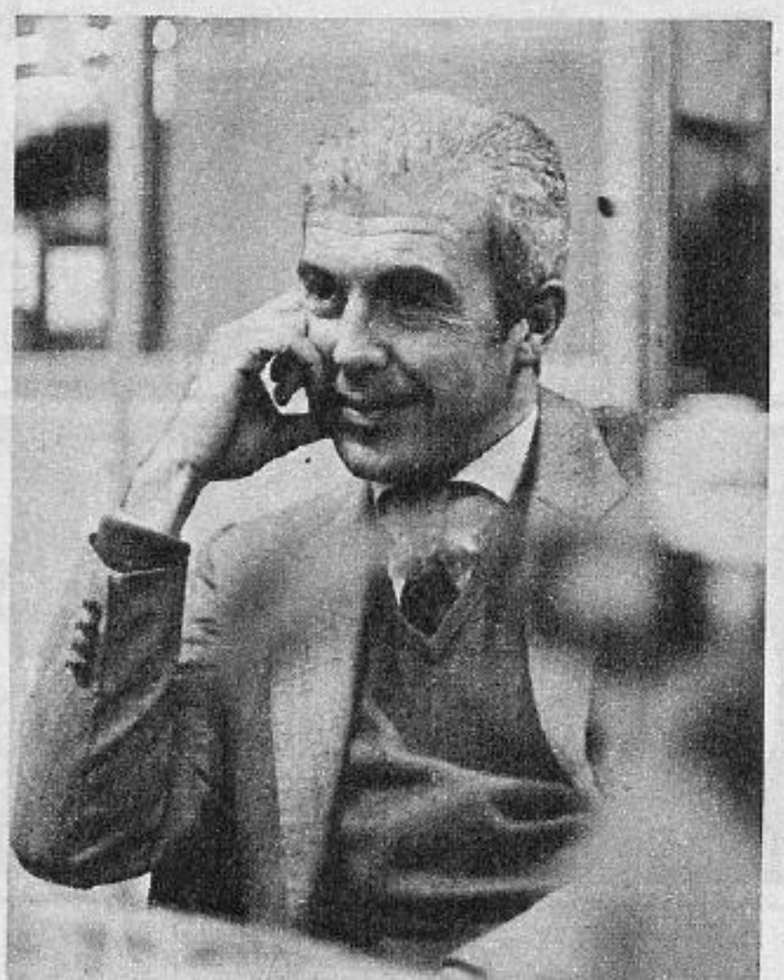
"La diferencia es mucha... lo notás constantemente. Siempre tuve buenos autos, así que tampoco es cuestión de decir que anduve en una batata y ahora en un auto en serio. Pero cada vez que frenás, doblás y acelerás, te das cuenta que andás en un aparato que empuja y anda como Dios manda. No le tomé el gusto todavía pero estoy muy contento con el rendimiento del coche y el mío propio que es muy importante."



"¿Manolo? Y, por ahora, se va a dedicar a los dos TC. Total, las carreras de ruta se seguirán haciendo ¿no? Tengo el Tracotr modificado, está en el orden de los 1.260 kilos, y el Falcon angostado que lo correrá Ricardo. O sea que Manolo se encarga de los dos coches de TC en tanto en SU corremos con mecánica de la Comisión; por supuesto, que si necesitamos una mano lo llamamos a Manolo..."

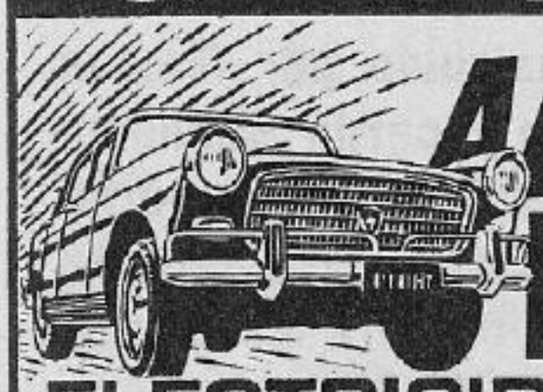


"¿Futuro? Qué sé yo... correr en el equipo con Bonanno en TC y en SP. El Gran Premio de Turismo con un Peugeot del equipo que ya me han hablado para invitarme, y eso me gusta... sobre todo el Gran Premio, y la categoría es bárbara porque los coches andan parejo. ¿25 Horas? No sé, de eso no hemos conversado. Ahora me voy a Perú y vengo para el 14 que se corre en Hughes... Bueno, me las tomo que se me hace tarde." Y se fue.



Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias PARABRISAS CORSA



ALFONSO VEGA

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

AFINACION, ENCENDIDOS. DINAMOS, ARRANQUES,
DISTRIBUIDORES ESPECIALES, LEVAS DE COMPETICION

TEODORO GARCIA 2378 (Alt. Cabildo al 900)
T. E. 773-1802 / 772-0605

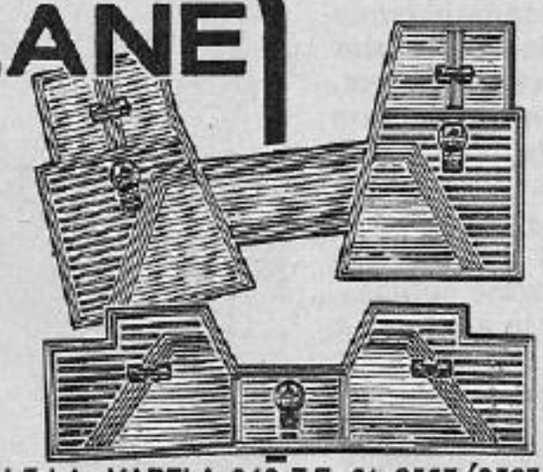
PEUGEOT
Citroën
El surtido más completo de repuestos y accesorios
IMPORTACION - FABRICACION
TATEOSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
T.E. 71-3952/8959 y 72-3957

SU FAIRLANE

CON ALFOMBRAS Y CUBREALFOMBRAS

Aconcagua MR

EN GOMA, GOMA CON PVC Y TERMOPLASTICO VINILICO



Es otro producto PEUMAN S.A.C.I.F.I.A. · VARELA 949 T.E. 61-8557/0567, Bs. As.

PROTEJASE!



CASCOS - ANTIPARRAS
(Cristales de seguridad TRIPLEX)
IMPORTADO DE ESPAÑA
Representante exclusivo
GUIRAL y Cía. S.A.I. y C.
Av. PUEYRREDON 981 - Bs. As. T. E. 84-8947 y 9951
Hay zonas disponibles para distribuidores.

CALCOMANIAS IMPORTADAS
GRAN SURTIDO



CLIMAX



INSTRUMENTAL JAEGER
TAQUIMETRO
120 mm. 8600 v.
con ADAPTADOR y TRIPA $ 15.900.-

ACCESORIOS EN GENERAL

LIMPIA MANOS PROTECTOR



Una caricia que limpia

MaSeDa
PIDALO A:
GRAL. PAZ 1353
Tel. 791-7680
Vte. López

PARA SU RENAULT 4!..

AUTO RADIO **BLACVOZ**

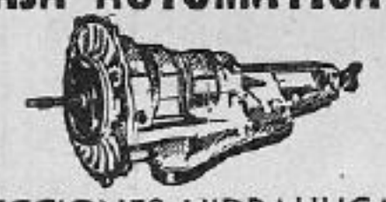


MODELO **GUANTERA**

¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!

ES UN PRODUCTO
MOTORVOX
VIEYTES 1433 - CAP. FED. · T. E. 21-6878/2932

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS de su
CAJA AUTOMATICA

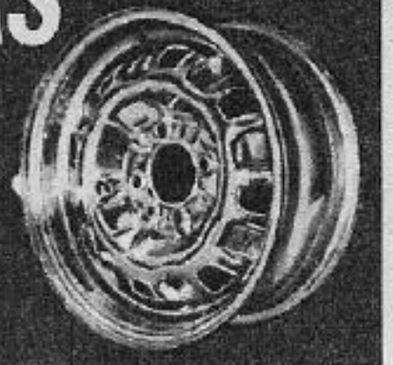


DIRECCIONES HIDRAULICAS
HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADOS
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. SRL.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap.
Tel. 97-4410/7488

LLANTAS CROMADAS



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



AVISOS corsificados

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

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

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

Parabrisas CORSA

CUPON

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

.....

.....

.....

.....

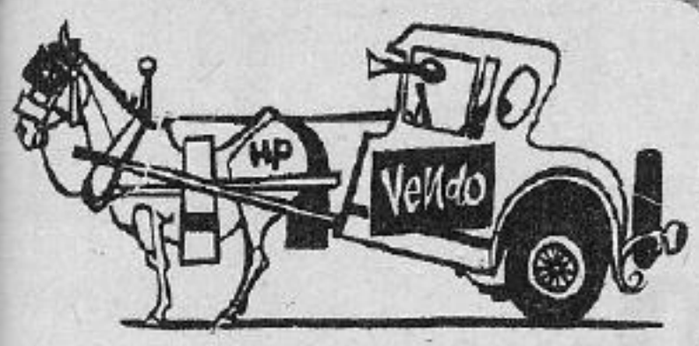
Nombre y apellido .....

Dirección y localidad .....

Teléfono .....

Adjunto Giro Postal - Bancario Nº .....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



en horario de 12 a 17 horas. Los avisos recibidos hasta el 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.

CUPE FIAT 1500/67 T. M. ANEXO "J", VENDO, motor a estrenar, mecánica "Ballestrini", caja Sáenz, Isotorque;



suspensión, cubiertas, frenos, diferencial todo nuevo. SIN GOLPES. Hay repuestos sin uso. CASEROS 2889, Capital Federal.

CHEVROLET TC Carrocería realizada por Tulio Crespi. Color amarillo. *Motor Chevrolet 230 pulg, preparado por los*



Hnos. Bellavigna. Listo para largar. ANDREW'S RACING PARTS. Av. del Libertador 1746, Capital. Tel. 83-8049.

FORD FALCON (Ex Antonio Cámara) ideal para Turismo de Carretera. Motor Ford Falcon Futura, equipado con tres carburadores Weber de 45 mm. Caja Galaxie de cuatro marchas. Vendo o permuto. Con facilidades. ANDREW'S RACING PARTS. Av. del Libertador 1746, Capital. Tel. 83-8049.

EL EQUIPO GUILLERMO BILLY, vende sus 3 autos de COMPETICION, de Cas-

tañón, Juchet y Menéndez Behety, listos para largar Gran Premio o relación Autódromo. Totalmente equipados con llantas Cimetal; cubiertas XAS Michelin, en perfecto estado; "barra antivuelco" Baufer; instrumental Jaeger; tan-







que de aluminio de 100 litros; equipo de radiador de aceite completo; sistema especial de frenos para competición. IMPORTANTE: En caso de que el comprador quiera el auto standard, se entrega en esas condiciones. Tratar: directamente en GUILLERMO BILLY S. A. con el señor Pintos. Bmé. Mitre 3658. Capital, donde están en exhibición las unidades ofrecidas. Precios y condiciones de pago a convenir.

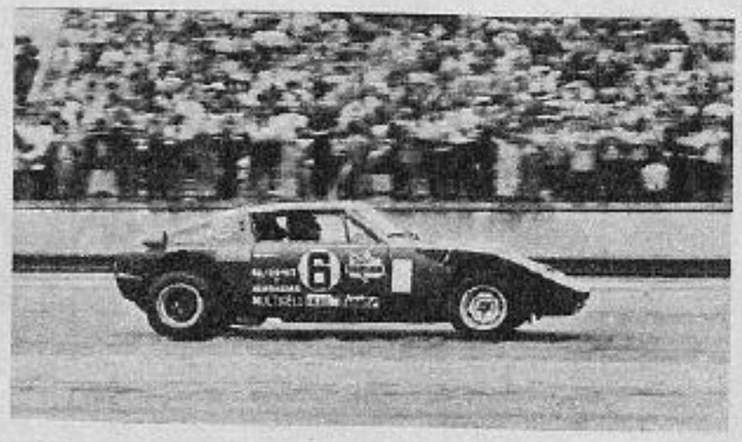
GILERA SPRING COUNTRY TC color celeste metalizado. Aunque les parezca mentira NUE-VA, no fue ni siquiera empezado el ablande; apenas tiene 300 kilómetros y hay que hacerle todavía el primer cambio de aceite. Para saber lo "mona" que es y cómo anda de fuerte, les conviene llamar, que serán bien atendidos. Además, les diremos la razón por la cual hay que venderla, que es más triste aún. El teléfono es todo negro y tiene número 772-7260. Si les interesa una "avezada" información femenina llamen al 88-1217, pero no intenten nada raro, que ya tiene novio.

VENDO PEUGEOT 403 importado, en color "azul Francia", con cinturones de seguridad, llantas deportivas, 5 FATE "TM" nuevas, motor recién rectificado, prácticamente a nuevo. Tratar: Mansilla 717, Ituzaingó (FCDFS), tel. 624-0074, Sr. Cacho.

RADIOTELEFONOS portátiles, Tokai, sin uso, potencia 200 mg, alcance 20 kilómetros, para corriente. Tratar: 92-0747.

CITROEN 1966 al 1961, todos reacondicionados a nuevo, dirección, suspensión, chasis, cubiertas, piso, interior perfecto estado; tapizado, paragolpes, defensas, chapa, pintura y capota nuevos; batería, motor, caja y diferencial con garantía; facilidades, precios reducidos. Nelson Graglia, A. Sáenz 58, tel. 91-8488.

TORINO CRESPI (Ex Rodolfo de Alzaga) ideal para ambas categorías: Sport Prototipo y Turismo de Carretera. Lis-



to para largar. Escucho ofertas: Alfredo Peirano, 3 de Febrero 2111. Tel. 76-5530.

PEUGEOT 404-TM, Osvaldo López vende o permuta su 404 TM amarillo ¡¡Fabuloso!! Oportunidad para aquella persona que se decida de una vez por todas a largarse a competir en Turismo Mejorado. Todo nuevo, recién patentado, carrocería especial para competición (alivianada), repuestos varios y suspensión para pistas y carreteras. PRECIO TOTAL: $ 1.600.000. Tratar: San Pedro 5487, Capital, tel. 68-7470.

CRUCERO 9,85 x 3, "Mercruisier" 110 HP; 6/8 cuchetas, baño, cocina, totalmente equipado, nuevo, propietario. San Juan 310, 1º A, Rosario, tel. 46474.

TRIUMPH 200 CC, 1961. Vendo urgente por viaje, muy buen estado, sábados y domingos de 10 a 17, Florencio Varela 439, Beccar, tel. 743-9735.

VENDO 4 cubiertas especiales para autódromo marca "Good Year", con 4 llantas de magnesio de "Ruedas Argentinas", medidas: Z-600/13-70-15 y Z-550/020-15. Tr.: Rivadavia 12952, Ciudadela.

DKW Cupé, importada, F-12 (ex Formisano), techo desmontable, 2 motores, muchos repuestos. Tel. 791-2471, Rioja 3265, Olivos.

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.

tamaño exacto, motor exacto, precio exacto. Todo es exacto en...

el coche exacto



Cada parte ha sido creada en función de la totalidad del coche; desde su extraordinario motor Chevrolet 230-7 bancadas y su caja de 3 velocidades sincronizadas hasta su confort y tamaño ideales, el Chevrolet Super '69 alcanza la máxima perfección técnica en automotores!

Consulte a su Concesionario Chevrolet. El le puede decir mucho sobre el coche exacto. **Y su precio... bien exacto.**

GM
CHEVROLET

General Motors Argentina le ofrece un nuevo plan de financiación aparte de los que ya le brindan Argemofin S. A. F. y Financiera de Boston S. A. F. y C.

Chevrolet SUPER '69

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE:

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA ESTO:

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

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	150.000
AUTOAR		
Sedan	1956	200.000
Rural	1957/8	220.000
Rural	1960/1	250.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	300.000
4 cil. lujo	1961	320.000
4 cil lujo	1962	360.000
6 cil.	1962	390.000
BORGWARD		
Isabella	1956	450.000
Isabella	1958	480.000
Isabella	1959	500.000
Isabella	1960	560.000
Isabella	1961	600.000
Isabella	1962	670.000
Isabella	1963	730.000
BUICK		
4 p.	1940	160.000
4 p.	1941	170.000
4 p.	1942	180.000
4 p.	1946	200.000
4 p.	1947	220.000
4 p.	1948	240.000
4 p.	1949	280.000
4 p.	1950	320.000
Dynaflow	1951	360.000
Súper 4 p. ...	1954	400.000
Súper 4 p. ...	1955	450.000
Súper 4 p. ...	1956	500.000
Súper 4 p. ...	1957	550.000
Súper 4 p. ...	1958	600.000
Súper 4 p. ...	1959	700.000
Súper 4 p. ...	1960	780.000
CADILLAC		
4 p.	1941	200.000
4 p.	1942	230.000
4 p.	1946	270.000
4 p.	1947	280.000
4 p.	1948	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p.	1950	400.000
Coupé	1951	450.000
4 p.	1952	450.000
4 p.	1953	470.000
4 p.	1954	530.000
4 p.	1955	580.000
4 p.	1956	640.000
4 p.	1957	700.000
Fleetwood	1958	750.000
Fleetwood	1959	830.000
Fleetwood	1960	900.000
CITROEN		
11 ligero	1946/49	310.000
11 ligero	1950	330.000
2 CV	1958	290.000
2 CV	1960	320.000
2 CV	1961	350.000
2 CV	1962	400.000
2 CV	1963	440.000
2 CV	1964	480.000
2 CV	1965	520.000
2 CV standard	1966	560.000
2 CV lujo	1966	620.000
2 CV	1967	640.000
2 CV lujo	1967	660.000
2 CV Standard	1968	680.000
2 CV lujo	1968	700.000
CHEVROLET		
4 p.	1940	250.000
4 p.	1946	320.000
4 p.	1947	370.000
4 p.	1948	380.000
4 p.	1949	440.000
4 p.	1951	460.000
4 p.	1952	500.000
4 p.	1953	520.000
4 p.	1954	550.000
4 p.	1955	600.000
B. Air 6 mec ..	1956	620.000
B. Air 8 aut. ..	1956	570.000
B. Air 6	1957	650.000
B. Air 8	1957	600.000
B. Air 8 aut. ..	1958	630.000
B. Air 6	1958	700.000
Impala 8 aut. .	1959	720.000
Impala 6 mec.	1959	800.000
Impala 6 mec.	1960	950.000
Impala 8 aut. .	1960	870.000
Impala 6	1961	1.050.000
Impala 8 aut. .	1961	1.000.000
Impala 6 mec. .	1962	1.200.000
Impala 8	1962	1.150.000
"400"	1962	850.000
Impala 8 aut. .	1963	1.350.000
"400"	1963	950.000
Impala 6 mec. .	1963	1.400.000
Impala 6 mec. .	1964	1.600.000
Impala 8 aut. .	1964	1.500.000
Súper	1964	1.050.000
Special	1964	950.000
Súper	1965	1.200.000
Special	1965	1.050.000
Súper	1966	1.350.000
Special	1966	1.250.000
Súper	1967	1.480.000
Special	1967	1.350.000
Súper	1968	1.600.000
Special	1968	1.480.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	180.000
4 p.	1941	190.000
4 p.	1946	250.000
4 p.	1947	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
4 p. 6 cil.	1950	350.000
4 p. 6 cil.	1951	370.000
4 p.	1952	400.000
4 p.	1953	450.000
4 p. imp.	1954	490.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	500.000
850 cc Spyder .	1961	520.000
1100 Berlina ..	1949	350.000
1100 Spyder ...	1949	380.000
DE CARLO		
600	1960	250.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	500.000
700	1962	400.000
700	1963	430.000
SL	1964	400.000
SL	1965	420.000
DE SOTO		
4 p.	1940	200.000
4 p. chico	1946	300.000
4 p. Driv.	1947	270.000
4 p. 8 cil.	1951	330.000
DI TELLA		
1500	1960	600.000
1500	1961	620.000
1500	1962	650.000
1500	1963	680.000
Magnette	1964	710.000
1500	1964	720.000
Magnette	1964	750.000
Traveller	1964	750.000
1500	1965	790.000
Magnette	1965	820.000
Traveller	1965	820.000
1500	1966	820.000
Magnette	1966	850.000
Traveller	1966	850.000
1500	1967	890.000
Magnette	1967	950.000
Traveller	1967	950.000
D. K. W.		
Sedan	1958	380.000
Sedan	1960	420.000
Sedan	1961	430.000
Sedan	1962	450.000
Sedan	1963	500.000
Univ.	1962	460.000
Univ.	1963	520.000
Sedan	1964	550.000
Univ.	1964	570.000
Fissore	1965	780.000
Sedan	1965	670.000
Univ.	1965	680.000
Sedan	1966	700.000
Univ.	1966	720.000
Sedan	1967	820.000
Universal	1967	850.000
Sedan	1968	900.000
Universal	1968	930.000
DODGE		
4 p.	1940	200.000
4 p.	1941	210.000
4 p.	1942	220.000
4 p.	1947	270.000
4 p.	1948	280.000
4 p.	1950	350.000
4 p. F. Drive ...	1946	250.000
4 p. 6 cil.	1951	390.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	350.000
Ika	1958	400.000
Ika	1959	450.000
Ika	1960	500.000
Ika	1961	550.000
Ika	1962	600.000
Ika	1963	650.000
Ika	1964	700.000
Ika doble tracc.	1964	750.000
Ika	1965	750.000
Ika doble tracc.	1965	750.000
Ika	1966	780.000
Ika	1967	820.000
Ika doble tracc.	1967	1.000.000
FIAT		
1100	1956	290.000
600	1958	280.000
600	1960	320.000
1100	1960	490.000
750	1961	400.000
1100	1961	580.000
2100	1961/2	750.000
750	1962	440.000
1100	1962	650.000
750	1963	490.000
1100	1963	700.000
1500	1963	780.000
600 D	1964	550.000
1500	1964	820.000
Familiar	1964	850.000
600 E	1965	580.000
1500	1965	900.000
1500 C. Largo .	1965	980.000
Familiar	1965	950.000
Familiar Largo .	1965	1.000.000
600 E	1966	600.000
800 Spyder ...	1966	700.000
800 Coupé ...	1966	680.000
1500 C.	1966	1.050.000
1500 Familiar .	1966	1.100.000
1500 Coupé ...	1966	1.300.000
600 E.	1967	670.000
800 Spyder ...	1967	750.000
800 Coupé ...	1967	700.000
1500 C.	1967	1.150.000
1500 Familiar .	1967	1.200.000
1500 Coupé ...	1967	1.400.000
600 E	1968	700.000
800 Spyder ...	1968	800.000
800 Coupé	1968	750.000
1500 C	1968	1.200.000
1500 Familiar .	1968	1.250.000
1500 Coupé ...	1968	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	360.000
Coupé	1946	430.000
4 p.	1951	380.000
4 p.	1953	400.000
4 p.	1954	420.000
Coupé sedan .	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
Fairlane 8 aut.	1957	500.000
Fairlane 6 mec.	1958	600.000
Fairl 500 8 aut.	1958	580.000
Galax. 6 mec. .	1960	700.000
Galax. 8	1960	750.000
Galax. 6	1961	850.000
Galax. 8 aut. .	1961	850.000
Falcon	1962	850.000
Falcon Stand. .	1963	850.000
Falcon de Lujo	1963	900.000
Falcon Stand. .	1964	870.000
Falcon de Lujo	1964	950.000
Falcon de Lujo	1965	1.050.000
Falcon Futura .	1965	1.280.000
Falcon Stand. .	1965	1.000.000
Falcon Stand. .	1966	1.100.000
Falcon de Lujo	1966	1.300.000
Falcon Futura .	1966	1.400.000
Falcon de Lujo	1967	1.400.000
Falcon Stand. .	1967	1.350.000
Falcon Futura .	1967	1.500.000
De Lujo	1968	1.480.000
Standard	1968	1.430.000
Futura	1968	1.600.000
GRACIELA		
2 p.	1957	170.000
2 p.	1958	190.000
2 p.	1960	220.000
GW-Wartburg .	1962	360.000
HANSA		
1100	1960/1	290.000
Rural	1961	310.000
Coupé	1961	330.000
HILLMAN		
4 p.	1947	140.000
4 p.	1950	190.000
4 p.	1956	250.000
Rural	1956	250.000
4 p.	1961	330.000
HUDSON		
4 p.	1940	140.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	290.000
ISARD		
300	1958/9	160.000
700	1963	380.000
Kombi	1963	400.000
700	1964	400.000
Kombi	1964	420.000
1204	1964	600.000

MERCADO

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
700	1965	430.000
Kombi	1965	450.000
1204	1965	670.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	300.000
Ika	1958	330.000
Ika	1959	360.000
Ika	1960	400.000
Ika	1961	420.000
Ika	1962	430.000
Ika	1963	440.000
Ika	1964	450.000
Ika	1965	460.000
Ika	1966	470.000
Ika	1967	520.000
KAISER		
Carabela	1961	430.000
Carabela	1962	450.000
LINEA 380 IKA-RENAULT		
Ambassador ...	1967	1.350.000
De Luxe 550 ..	1967	1.150.000
C. Custom 660 .	1967	1.250.000
C. Country 660 .	1967	1.350.000
LINCOLN		
4 p.	1951	220.000
4 p.	1956	350.000
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	500.000
180	1954	550.000
170	1955	550.000
180	1955	580.000
300	1955	580.000
219 naftero ...	1959	1.500.000
220	1959	1.650.000
220 S coupé ...	1961	1.900.000
220 S 4 p.	1961	1.700.000
220	1962	2.000.000
220 S 4 p.	1962	2.200.000
220 E	1962	2.600.000
220 S 4 p.	1963	3.200.000
220 SE coupé .	1963	3.500.000
220 SE coupé .	1964	4.300.000
220 E	1964	3.900.000
220 S	1965	4.000.000
250 SE	1965	4.500.000
250 S 4 p.	1966	6.500.000
250 SE 4 p. ...	1966	7.500.000
250 SE coupé .	1966	8.500.000
MERCURY		
4 p.	1942	300.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	370.000
Coupé	1946	430.000
Coupé conv. ..	1946	400.000
2 p.	1951	400.000
Monterey 4 p. .	1953	450.000
Montclair	1954	470.000
Montclair	1958	600.000
Monterey 4 p. .	1957	570.000
M. G.		
4 p.	1966	900.000
MORRIS		
Mini Minor 1000	1961	430.000
4 p.	1966	900.000
Traveller	1966	920.000
N. S. U.		
24 HP	1958	250.000
34 HP	1960	300.000
34 HP	1961	310.000
24 HP	1962	320.000
34 HP Prinz ...	1963	340.000
Sport Prinz ...	1961	500.000
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	500.000
88 4 p.	1961	750.000
88 4 p.	1952	800.000
88 4 p.	1963	900.000
OPEL		
Rekord 2 p. ...	1956/7	400.000
Rural	1956/7	420.000
Rekord 2 p. ...	1958	500.000
Rural	1958	540.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Rekord 2 p. ...	1959	520.000
Rural	1959	560.000
Rekord 2 p. ...	1960	570.000
Rural	1960	590.000
Rekord 2 p. ...	1961	630.000
Rural	1961	660.000
Rekord 2 p. ...	1962	670.000
Rural	1962	700.000
PEUGEOT		
403	1956	400.000
403	1956/7	550.000
403	1958/9	650.000
403	1960/1	680.000
403	1962	780.000
404	1962	850.000
403	1963	820.000
404	1963	900.000
404 Rural	1963	920.000
403	1964	830.000
404 3 bancadas	1964	950.000
404 5 bancadas	1964	1.000.000
403	1965	850.000
403 de Lujo ...	1965	1.150.000
404 Standard .	1965	1.090.000
404 Standard .	1966	1.170.000
404 De Lujo ..	1966	1.250.000
404	1967	1.300.000
404 Gran Lujo .	1967	1.350.000
404	1968	1.350.000
404 Gran Lujo	1968	1.400.000
PONTIAC		
Sedanette	1947	250.000
4 p.	1951	340.000
PLYMOUTH		
4 p.	1951	350.000
4 p.	1954	400.000
4 p.	1955	480.000
4 p.	1961	650.000
RAMBLER		
Classic Custom	1962	700.000
Ambassador ..	1962	750.000
De Luxe 550 ..	1963	700.000
Classic Custom 660, 1ª serie	1963	750.000
Classic Custom	1963	780.000
Cross Country 660, 1 serie	1963	780.000
Ambassador 990 1ª serie	1963	820.000
C. Country 660	1963	850.000
Ambassad. 990.	1963	880.000
De Luxe 550 ..	1964	850.000
C. Custom 660	1964	900.000
C. Country 660	1964	950.000
Ambassad. 990.	1964	1.000.000
C. de Lujo 550	1965	950.000
Classic Custom	1965	1.000.000
C. Country 660	1965	1.100.000
Ambassad. 990.	1965	1.150.000
Ambassad. 999.	1966	1.300.000
Classic Custom	1966	1.200.000
De Luxe 550 ..	1966	1.100.000
C. Country 660	1966	1.250.000
Ambassador ..	1967	1.500.000
Ambassad. 990	1967	1.550.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.250.000
C. Country 660	1967	1.400.000
RENAULT		
Dauphine	1963	400.000
4 L	1963	400.000
Gordini	1963	500.000
4 L	1964	450.000
Dauphine	1964	450.000
Gordini	1964	550.000
4 L 3 veloc. ..	1965	450.000
4 L 4 veloc. ..	1965	500.000
Gordini	1965	580.000
Dauphine	1965	480.000
Gordini	1966	650.000
Dauphine	1966	520.000
4 L	1966	600.000
Gordini	1967	780.000
4 L	1967	700.000
Renault 850 ..	1967	650.000
Gordini	1968	850.000
4 L	1968	750.000
850	1968	700.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
RILEY		
1500	1961	600.000
1500	1966	900.000
SIMCA		
4 p.	1956	320.000
Rural	1956	360.000
TAUNUS		
17 M Rural ...	1960	600.000
17 M 2 p.	1961	650.000
17 M 4 p.	1961	700.000
17 M 2 p.	1962	750.000
17 M Rural ...	1962	780.000
TORINO		
300, 4 p.	1967	1.250.000
300 S, 4 p. ...	1967	1.400.000
380, 2 p.	1967	1.680.000
380 W, 2 p. ...	1967	1.800.000
VALIANT		
I	1962	950.000
II	1963/4	1.000.000
III	1964	1.150.000
III	1965	1.200.000
Coronado	1965	1.300.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.400.000
Coronado	1966	1.450.000
Gran Turismo .	1966	1.500.000
V	1967/8	1.500.000
Coronado	1967/8	1.550.000
Gran Turismo .	1967/8	1.580.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1958	380.000
Cresta 4 c. 4 p.	1958	400.000
VOLKSWAGEN		
Export	1961	570.000
Export	1962	620.000
1500 2 p.	1962	700.000
VOLVO		
121	1960	750.000
122	1962	820.000
WILLYS		
Aerolark	1953	300.000

PICK - UPS USADAS

ARGENTA			
Pick-up		1964	640.000
Pick-up		1965	690.000
Pick-up		1966	730.000
Pick-up		1967	770.000
CITROËN			
AZU Furg. ...		1965	430.000
AZU Furg. ...		1966	480.000
AZU Furg. ...		1967	530.000
AZU Furg. ...		1968	610.000
CHEVROLET			
10	Pick-up	1960/1	700.000
10	"	1966	1.100.000
10	"	1967	1.250.000
10	"	1968	1.350.000
DE SOTO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000
DODGE			
D-100	Pick-up	1961/2	750.000
D-100	"	1963	850.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000
FARGO			
D-100	Pick-up	1962/3	800.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
D-100	"	1967	1.100.000
D-100	"	1968	1.200.000
FIAT			
Multicarga 1500		1965	800.000
Multicarga 1500		1966	850.000
Multicarga 1500		1967	900.000
Multicarga 1500		1968	920.000
FORD			
F-10	Pick-up	1960/1	700.000
F-100	"	1962	800.000
F-100	"	1963	850.000
F-100	"	1964	900.000
F-100	"	1965	950.000
F-100	"	1966	1.000.000
F-10	"	1967	1.200.000
F-100	"	1968	1.500.000
JEEP			
IKA	Pick-up	1961	470.000
IKA	"	1962	500.000
IKA	"	1963	530.000
IKA	"	1964	560.000
Glad. V	"	1964	580.000
Glad. X	"	1964	600.000
Glad. V	"	1965	620.000
Glad. X	"	1965	650.000
Glad. V	"	1966	680.000
Glad. X	"	1966	720.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-up	1951	270.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1961	390.000
	"	1962	420.000
	"	1964	490.000
	"	1965	520.000
	"	1966	560.000
	"	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.		1963	550.000
Champ.		1964	600.000

AUTOMOVILES 0 km

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.279.000
CITROËN	
2 CV AZAM, 4 p.....	864.000
2 CV AZN, 4 p.	793.000
2 CV AZ, 4 p.	825.000
CHEVROLET	
Súper Sport	2.226.000
Special, 4 p.	1.575.000
Súper, 4 p.	1.960.000
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.134.000
DODGE	
Valiant	1.846.000
Polara	2.041.000
Coronado	2.199.000
Gran Turismo	2.306.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.085.000
800C Coupé Spyder ..	1.100.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.430.000
1500 Coupé	1.705.000
1500 C - Familiar, 4 p.	1.504.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. .	1.769.500
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
Fairlane 500	2.380.000
Fairlane L.T.D.	2.603.000

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 7970
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA	PRECIO
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
Peugeot 504 de lujo ..	1.682.000
Peugeot 504 superlujo	1.822.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	960.200
RENAULT	
R-4, 4 puertas	976.300
Gordini, 4 p.	1.039.700
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.995.500
380, 2 puertas	2.306.100
380S	2.150.000

PICK-UPS 0 km

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

MOTOS USADAS

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

MOTOS 0 Km

GILERA 150 SUPER Sp, ..	179.000
GILERA 180 SPRING	191.000
GILERA 200 G.T.	214.000
GILERA 300	297.000
ZANELLA 48	90.000
ZANELLA SPECIAL 12S ..	155.000
ZANELLA RUTERA 125 ...	135.000
ZANELLA PONDEROSA ..	170.000

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

NUEVA SENSACION SOBRE ALUMINIO...*



ALUMITA
Lancha de aluminio

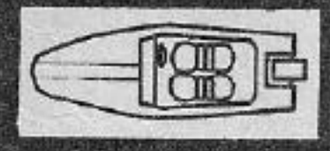
Véala y pruébela en nuestros agentes:

- **TEDIN EZCURRA Y CIA.,** Maipú esquina Arias, San Fernando, tel. 744-5271
- **NAUCAPE S.R.L.,** Av. Belgrano 2431, Capital, tel. 48-9262
- **ASTILLERO RATTI HNOS.,** 9 de Julio 202, San Fernando, tel. 744-1518

Distribuye y Financia



ASOMETA

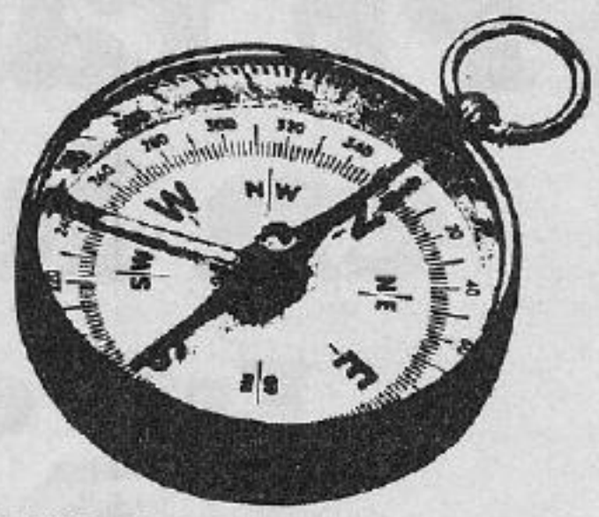


Compañía Asociada de Metales y Minerales S.R.L.
Lima 187 - Bs. As. - Tel. 37-4411

*A UD. LE INTERESARA SABER PORQUE ES DIFERENTE...!

PUB. FACTOR

MAPAS CAMINEROS SHELL



BH 14-886

TODO EL PAIS, TAL COMO ES

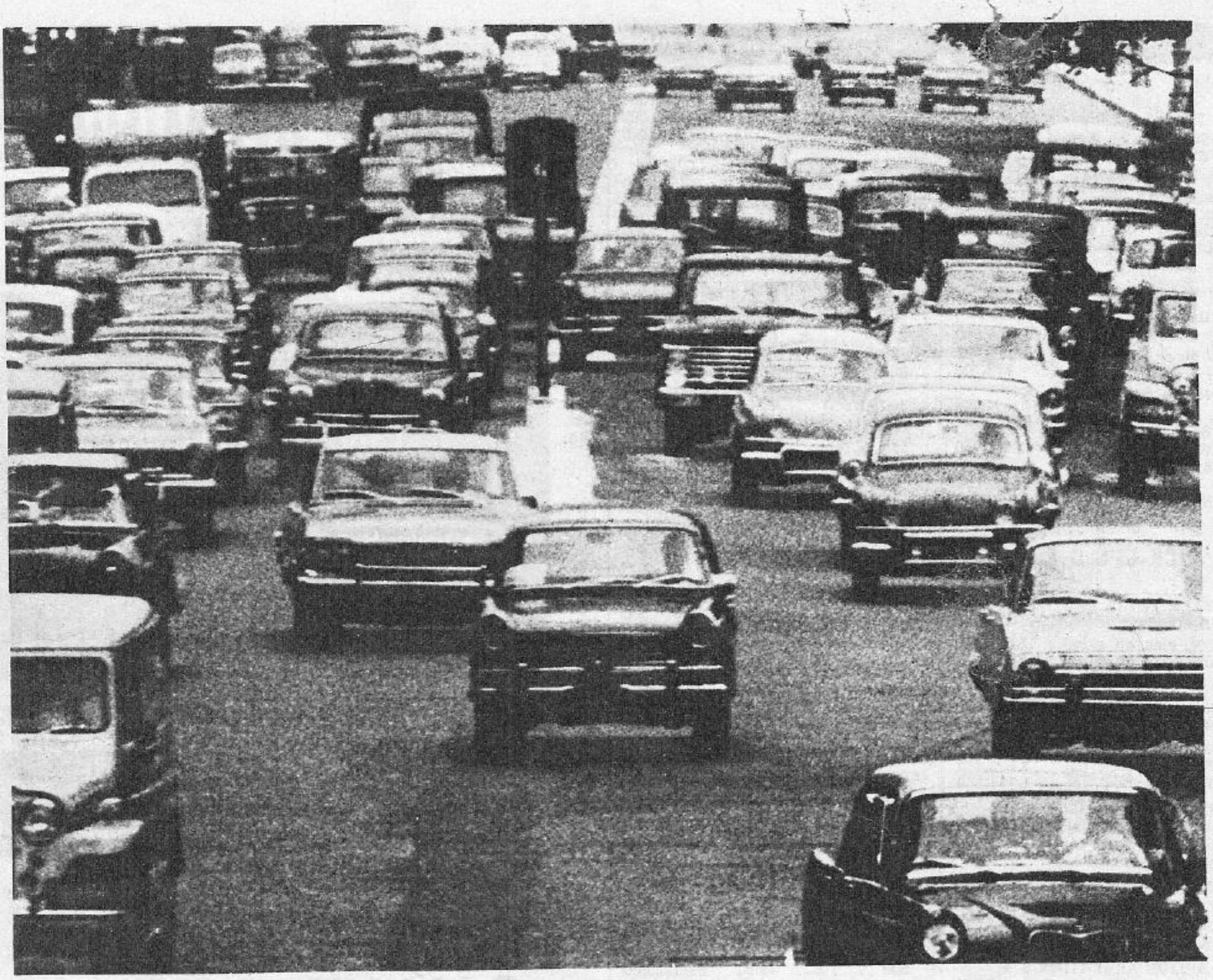
Palmo a palmo, y "al día", todos los caminos y rutas argentinas. Mapas de lectura fácil y rápida. Información vial imprescindible: estaciones de servicio, talleres, gomerías, hoteles, restaurantes, etc. Conexiones con los países limítrofes.
El juego de tres secciones en su práctico portamapas plástico.

PRECIO: $ 300.-

Incluye los accesos a las principales ciudades argentinas.

SHELL

Consígalo en todas las Estaciones de Servicio Shell



YPF también es líder en lubricantes...

Este es el porcentaje: 65 %



De los 2.000.000 de automotores que hay en el país,
1.300.000 demuestran todos los días
y en todo clima y terreno
las insuperables virtudes de SUPERMOVIL.

Súmese al alto porcentaje de consumidores de

supermóvil



USE LUBRICANTES YPF... Y PEGUELE FUERTE

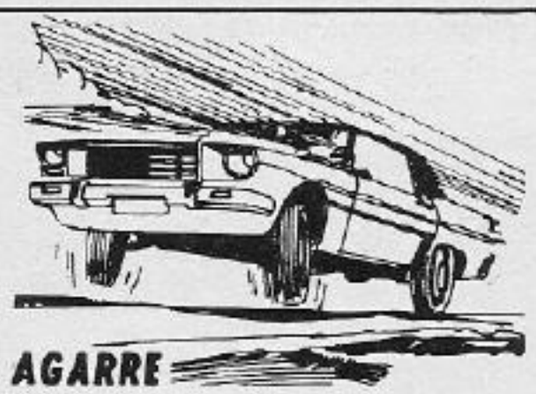
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Y seguridad es sinónimo de buenos amortiguadores

NO ARRIESGUE

Los amortiguadores en mal estado impiden que Ud. controle totalmente el manejo, hacen que pierda estabilidad en las curvas y frene más allá del margen de seguridad. Y el accidente acecha!



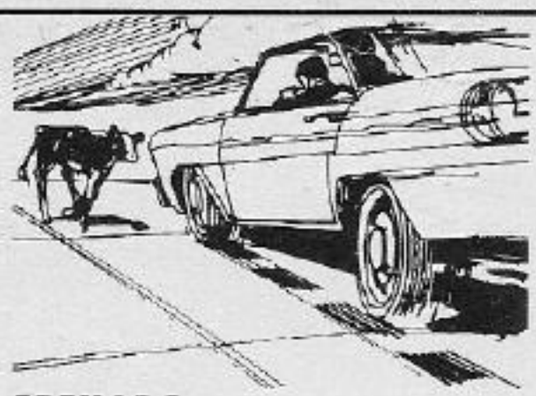
AGARRE

El accidente puede estar en la fracción de segundo en que la rueda salta y "despega" el coche del pavimento. Los amortiguadores impiden eso.



TENIDA

En las curvas, los Amortiguadores Monroe mejoran la "tenida" y afirman la estabilidad de su coche.



FRENADO

Los buenos amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad del frenaje y la maniobra.

MONROE
máxima seguridad en amortiguadores

Hágalos revisar cada 20.000 Km. Su vida y la de los suyos está en juego.



ASEGURE SU SEGURIDAD
AMORTIGUADORES

MONROE®

el mayor fabricante mundial de productos para el control de la marcha

MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.

Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez - Prov. de Buenos Aires

DISTRIBUYEN: A.G.SA. S.A.C.I. y F. - Av. J. B. Justo 4128 • BEAUDEAN, do PORTO y Cía. Córdoba 1532 • CODEMSA S.A.C.I.F. e I. Av. J. B. Justo 3175 • HAYNOR S.R.L. Viamonte 1962 • VENTOR S.A.C. e I. - Gral. Hornos. 1221 y distribuidores en cada provincia del país.

Proyecto Collins: Control de Tabaco



La idea es mantener intacta —y para siempre— la calidad de este nuevo rubio llamado COLLINS.

Nuestros expertos aspiraron el aroma de los mejores tabacos rubios. Seleccionaron sólo las hojas más tiernas. Controlaron el secado y el estacionamiento.

Probaron nada menos que 74 mezclas antes de elegir. Y también controlaron el papel. El filtrado. El sabor.

Recién entonces pusieron sobre las espaldas de cada COLLINS un sello como garantía de control de calidad.

100 PESOS.

Ahora la consigna es Collins.

Calidad controlada.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com