$70

Parabrisas Nº 109

CORSA

21 al 27 de mayo de 1968 En Bolivia 3,50 Bs. Paraguay 45 Gs. Uruguay 50 $ ur.



TEST DEL TORINO 300-S

(pág. 39)

EAGLE-WESLAKE: UN F.1 EN SUSPENSO

(pág 23)

RAFAELA TC: ALZAGA Y RECORD

(pág. 4)

Las revistas de Mauro



Cuatro puertas para entrar a un Torino

Haga la prueba... manéjelo!

Todos conocen al Torino 4 puertas pero puede ser que Ud. no lo haya manejado. Vale la pena probarlo.
Concurra cuando guste o previa llamada telefónica, (su secretaria lo hará), a uno de nuestros concesionarios. Con mucho gusto concertará una cita con usted para poner en sus manos el volante de un Torino cuatro puertas, *sin ningún compromiso.*
Un consejo . . . no olvide de llevar a su familia!

TORINO

Es un producto IKA-RENAULT

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Nº 109
21 al 27 de mayo
de 1968

Parabrisas CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire
SECRETARIO DE REDACCION
Carlos Fresco
COORDINADOR GENERAL
Norberto Alvarez Ojea
REDACCION
Germán Sopeña, Sergio Cornejo, Enrique S. Sánchez Ortega, Carlos Figueras, Héctor Luis Bergandi y Juan Carlos Gómez.
COLABORADORES
Jorge Auge Bacque, Julio Pérez Balbi, Dr. Enrique Bertolozzi, Enrique Carmona, Nicolás Gelormini, Juan Carlos Llanos, Juan Marchetti, Ing. Lázaro Musih, Dr. Arturo Pellet Lastra, Jorge Agromayor y Rubén Torres.
CORRESPONSALES
Pedro Handler (Uruguay), Luis Ruesjas (Tucumán), Héctor Acosta (Córdoba) y Héctor José Milanich (Entre Ríos).
SERVICIOS DEL EXTERIOR
Agencia EFE
ARTE Y GRAFICA:
DIRECTOR
Stefan Strocen
COORDINADOR
Luis Soler Camino
JEFE DE TALLERES
Roberto Leone
JEFE DE DIAGRAMACION
Roberto Mergosa
DIAGRAMADORES
Eduardo C. González y Carlos A. Romano
DEPARTAMENTO FOTOGRAFICO:
JEFE
Francisco Vera
REPORTEROS GRAFICOS
Pablo Alonso, Bernardo Acuña, Carlos Abras, Isidoro Rubini, Oscar Burriel, Osvaldo Dubini, Jorge Díaz, Eduardo Frías, Osvaldo Varone, Carlos Dulitzky Antonio Capria, Hugo Pérez Campos, y Miguel Comesaña.
DEPARTAMENTO COMERCIAL:
PUBLISHER
Hugo Muchnik
JEFE DE PUBLICIDAD
Jorge Arigós.
PROMOTORES
Juan Carlos Hiquis y Rodolfo H. Sabatini.
TRAFICO
Renée Luna.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 896, Buenos Aires, Rep. Argentina. "MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS" y de "APTA". Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones internacionales y panamericanas sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual 931.009. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 896, 3º, Bs. As., Tel. 32-6010-29. Días de cierre: Roca 4410, Florida, Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, Paris 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milan. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A., Paraguay 840, Capital Federal. T. E. 31-1431, 32-6398/6843.

EDITORIAL

Pocas veces una carrera de TC ofreció tanto suspenso como la de anteayer en Rafaela (Raphy, para los entendidos): que Vianini, que Copello, que Nasif, que Bordeu, que Carmelo y finalmente (y sin qué) el niño Rolo que se alzó con la corona y con el millón de pesos del suculento premio. Sin lugar a dudas, una victoria de mérito porque a pesar de las circunstancias, Alzaga estuvo en la conversación y supo aprovechar su oportunidad. Del otro lado del charco grande (no del rancho grande) las tedesquísimas, teutonísimas y germanísimas huestes de Huschke von Hanstein, ganaron matando los 1.000 Km de Nuerburgring con lo que ya Porsche es campeona del mundo de marcas. Esperemos que los muchachos del ocho contrapuestos refrigerados por aire, no se les ocurra ganar Le Mans, porque sino quienes llevamos sangre irlandesa de Catanzaro en las venas, tendremos que dedicarnos a escribir cualquier cosa menos sobre carreras de autos (¡ahhh aquellos dulces años ferraristas!). Y pasando a lo realmente trascendente: ¿qué nos cuentan del Concurso para elegir a Mister Pinta? Lean la página 46 y después: ¡A votar!

G. M.

COMPETENCIAS NACIONALES

TC EN EL AUTODROMO: 4 HORAS

TC y organizado por la ACTC, que se perdió la fecha del 7 de abril por el problema con la CDA, pero la recuperó ahora para este domingo. Y entonces decidieron hacer algo impactante, novedoso. Cuatro horas en el circuito 12 (el nuevo perimetral) con cambio de piloto en cada hora. Ya se han formado parejas muy interesantes.

Dos aspectos particulares caracterizan a esta carrera de la ACTC; los dos en desacuerdo con nuestra opinión (y no porque "siempre nos tiramos" contra la ACTC). Uno es el peso mínimo de 1.200 kilos. Como en la carrera de YPF, el único resultado que obtendrán es quedarse con una carrera sin puntos. Aunque en la ACTC confían en llegar a un arreglo y tener los nueve puntos para el puntero, etc. etc. Veremos.

Habrá largada tipo Indianápolis con coche guía, donde irá el director de la prueba, Oscar Gálvez. 45 autos en la pista, 8.123.610 pesos en premios.

Sábado, de 13 a 16,30, clasificación. Domingo, 9,30: largada de la carrera.

M. A. F.-1

El calendario de Mecánica Argentina incluye la localidad de El Trébol con fecha el 26 de mayo. El Automóvil Club de Santa Fe brinda su apoyo para la organización de la prueba a disputarse en el circuito Victorio de Lorenzi, ubicado en la estancia Las Taperitas, a 5 kilómetros de El Trébol. El día 25 se efectuarán, por la tarde, las pruebas de clasificación, y el domingo 26 la carrera. Para llegar mejor hasta este lugar, digamos que se encuentra sobre la ruta pavimentada número 13, que une Cañada de Gómez con San Francisco.

GIRASOL

La comisión de Deportes de la IV Fiesta Nacional del Girasol organiza, para el 25 de Mayo, una prueba para automóviles en Carlos Casares.

Este Gran Premio Standard incluye las siguientes categorías: "A", hasta 1000 cm³; "B", de 1001 hasta 2000 cm³, y "C", de 2001 cm³ en adelante. Una sobrecategoría denominada "D" está reservada para "cafeteras", también standard, hasta el año 1927 inclusive. En las categorías "A", "B" y "C" la preparación es libre, permitiéndose el uso de un solo carburador.

Se entregarán 450.000 pesos en premios. Los corredores deberán anotarse en la Municipalidad de Carlos Casares al teléfono 1 ó 35.

LA PAMPA: TURISMO ANEXO "J"

El Club Atlético San Martín, de Quemú-Quemú, ha organizado la 1ª Vuelta de dicha localidad. Esta competencia automovilística otorgará puntaje para el Campeonato Interprovincial del Llano 1968, reservado para máquinas de Turismo Anexo J.

Participarán tres categorías: "A", hasta 1000 cm³; "B", de 1001 a 1650 cm³, y "C", de 1650 cm³ en adelante. El sábado 25 se harán las pruebas de clasificación y el domingo se hará la carrera. Se entregarán 500.000 pesos en premios.

MAS "CAFETERAS"

En Angélica, Santa Fe, y organizada por la Peña Automovilística "Juan Manuel Bordeu". Otorgará puntos para el campeonato anual que organiza dicha entidad. La carrera se hará el sábado 25. A las 11 se cumplirán las pruebas de clasificación y a las 14, la carrera.

MOTITOS

El 25 de Mayo otra carrera para motos de 55 cm³ y 105 cm³ de cilindrada en la pista del campo de deportes del club Atlanta, de Vedia, Buenos Aires.

Fiscaliza la Asociación del Oeste de Motociclismo y Karting, con puntaje para el campeonato anual.

Los premios se elevan a 50.000 pesos.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

G. P. DE MONACO

La gran carrera de F. 1 se disputará el próximo domingo.

Con ella, realmente, se inicia la Temporada 1968 en Europa. Allí comenzará la lucha de nombres y el planteamiento de posibilidades.

El día anterior, sábado, se disputará una prueba para máquinas de Fórmula Tres.

ITALIA

Mañana miércoles se disputará en Vallelunga una prueba para máquinas de Fórmula Tres. El domingo se correrá también la Trieste-Opicina para automóviles Sport, Sport Prototipos, Gran Turismo y Turismo.

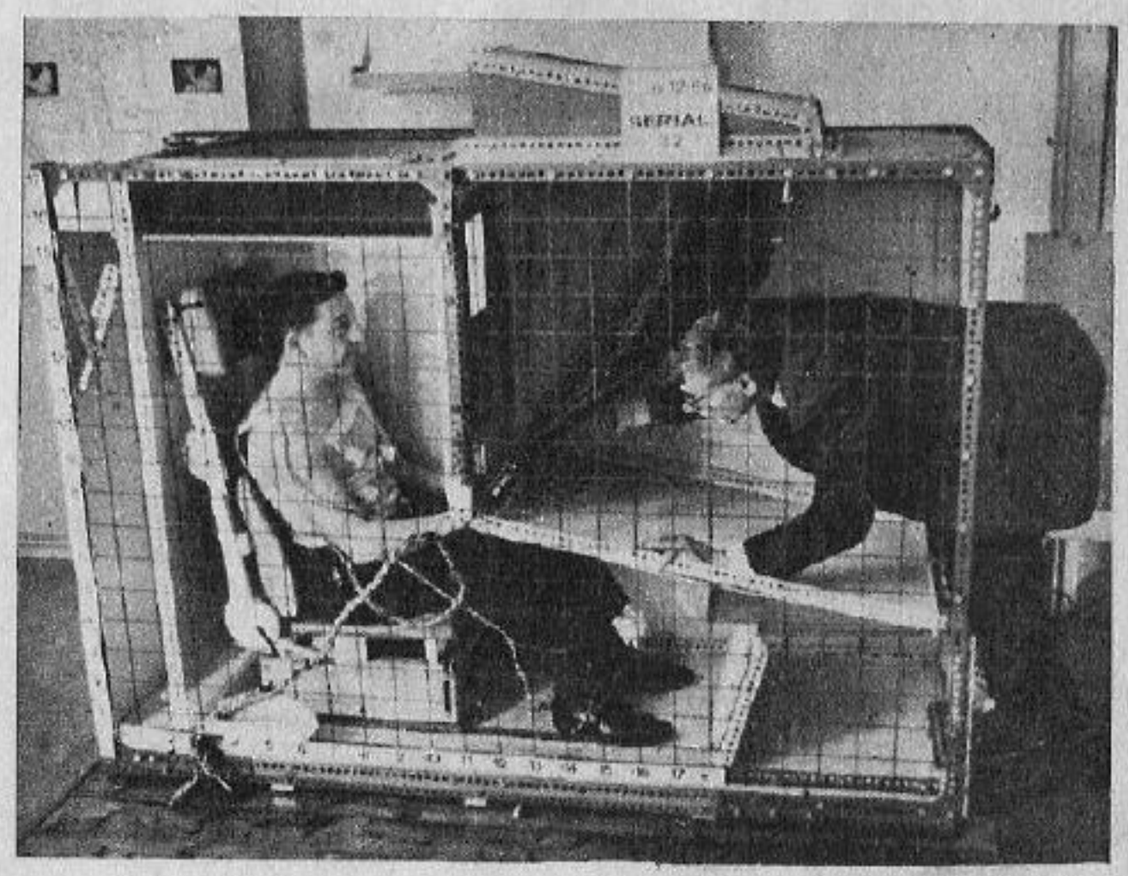
LOS 1.000 KM. DE SPA

Tienen programada la fecha para el próximo domingo 26. Con esta fecha entramos en la segunda mitad del Campeonato Internacional y el Trofeo Internacional de Constructores.

MOTOS

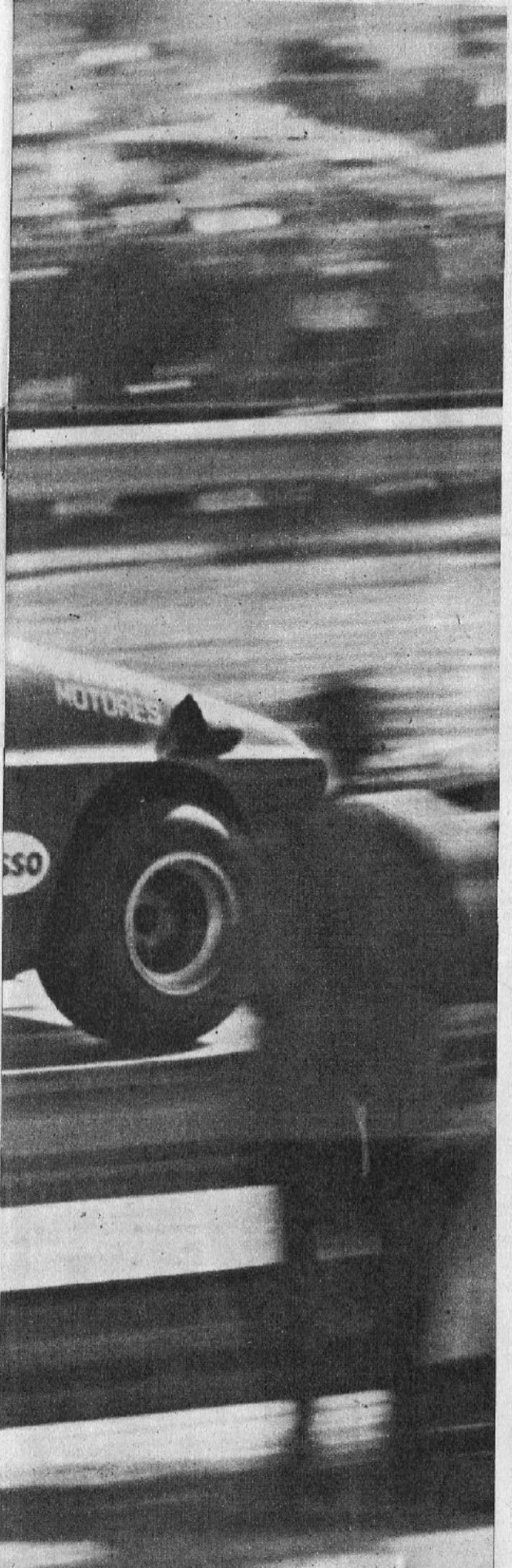
La tercera prueba por el Campeonato Mundial. Se disputará en Clermont-Ferrand (Francia) para las categorías hasta 50 cm³, 125 cm³ y 250 cm³.

"Bueno, ya está todo a punto. Ahora usted, durante quince días, quedará en esta jaula con los electrodos conectados. No comerá, no beberá, no verá a su novia ni tendrá malos pensamientos. Y a ver si aprueba el examen psicotécnico para poder correr en TC."



Y AL FINAL...¡ALZAGA!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Una carrera como pocas. Muchos fueron los postulantes a ganadores. Un error en la información de boxes y un primero que no lo era desde hace dos años

por CARLOS F. FIGUERAS
y ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA
Fotos de JORGE DIAZ
y OSVALDO DUBINI



Además de las variantes conocidas, hay circuitos en forma de óvalo en los que también se puede correr TC, y que sin medias aguas, pueden dar dos consecuencias: 1º que la carrera resulte un plomo; 2º que la carrera resulte un verdadero divertimento. El domingo, hasta después que las cabezas adquirieron el tick casi automático que las llevaba de izquierda a derecha con los ojos fijos en un móvil a más de 230 kilómetros por hora, tanto podía ocurrir una cosa como la otra. Podía ocurrir que una Liebre seguida por otra —casi cualquiera— Liebre, durante todas las 120 vueltas que le permitiera la carrera. O bien que un nutrido grupo se sacara las vísceras por lograr la colocación privilegiada.

Las vueltas cumplidas en la fría mañana del sábado, parecían indicar que unos poquitos podían el domingo —dados los tiempos tan parejos— mirar para atrás con tranquilidad; y que otros bastantes estarían en condiciones de mirar para adelante con seguridad.

Los conocidos de siempre, los que el domingo confirmaron la verdad irrefutable que establece un máximo mínimo de nombres para brindar lucha y espectáculo, lograron el sábado los lugares más favorecidos para la largada del domingo: Estéfano, Vianini, Copello, Ternengo, Bordeu y Di Palma.

Veintidós coches listos para largar. Amplia mayoría de Torino, las ganas de Chevrolet en las ruedas de Andrea Vianini y Carlos Pairetti. Las casi perdidas esperanzas de Ford, en los ocho escapes de Galbato y "a lo mejor" en los otros ocho del invento de Ernesto Bauch, construido por Galbato.

La necesidad de una organización efectiva había llevado a los hermanos Bellavigna y al ingeniero Joseph, a Oscar Gálvez y a un Kiterman muy severo. A Oreste Berta en su casa y al ingeniero Pronello. De todos ellos, quien más tarde se fue a dormir el sábado fue este último, buscando el "punto" a la suspensión de la Liebre de Gastón, que tenía tendencia a mandar la cola de paseo. El "Galbato styling" fue carburado muy rápido el día antes, lo que determinó la pinchadura de un pistón y el consiguiente abandono de Ernesto Bauch.

Y se dio la segunda posibilidad. Una carrera que podía haber tenido Vianini-Vianini-Vianini-Vianini, así, 120 veces. O Copello, o Bordeu, elevados también a la 120. Dio, en cambio, una sucesión entretenida de lucha y apasionamiento, con una constante terrible: quien tomaba la punta, rompía el auto.

Primero fue Andrea quien despegado del resto en la 5ª vuelta, ya llevaba 23 segundos sobre la jauría (léase 1.500 metros, léase un cuarto de circuito). Pero la manguera de agua lloró primero, antes que nadie, las lágrimas de impotencia ante la falta excluyente. "El tano" se detuvo. Cambiaron, siguió en carrera y Oscar Gálvez dijo: "Es inútil, ese coche debería retirarse". Volvió a detenerse en la vuelta siguiente, a lo mejor con alguna junta ya quemada, para reanudar en seguida a buscar la punta demasiado rápido. Dos mil metros más, muy fuerte, curva a la izquierda, demasiado fuerte: "¡Andrea, se va la cola!". Trompo y vuelco sin consecuencias graves.

Bordeu, otro Chevrolet, quedó en punta. Con una vuelta de ventaja sobre el resto. Pierde un retén de grasa del diferencial y abandonó por engrane de dicho mecanismo.

Quedaba demostrada, hasta aquí, la primera de las conclusiones del domingo, porque ocurre que Rafaela fue como un pequeño repaso de lo que se ha visto hasta aquí en esta temporada de TC. Un resumen-extracto, en poco más de dos horas, que refrescó la velocidad máxima del Chevrolet, que a lo mejor alguno de estos días hace que Berta tenga que poner las barbas en remojo.

Andrea Vianini pudo convertir la mañana sin misa, en un ritual de monotonía. Por otro lado, la Liebre-Cuco va asustando cada vez menos a los chicos. Ford pudo tener su gran día. Galbato con sus 1.260 kg fue muy parejo, pero tuvo la desgracia de romper el parabrisas justo en el momento preciso.

Los 300 HP marcados por la balanza en Pacheco, helaron más de una sonrisa cordobesa. Fue tan veloz como Bordeu, quien no pudo descontarle la vuelta, y como Alzaga, quien faltando diez vueltas, estaba colocado segundo sin poder adelantarse al F-100 (versión extraoficial, ya que hubo dudas en uno y otro lado y quienes tenían la "precisa" eran los de la Deportiva, quienes aseguraban que Rolo iba una vuelta adelante de Galbato).

Este asunto de los circuitos, nos llevará solo a la depuración de nombres. Y así como en el tenis de alto vuelo, es una misma troupe la que va por el mundo haciendo el show, o como en el fútbol en el que no es más que un puñado de clubes el que atrae la atención dominical o en el mismo automovilismo internacional, así serán muchos menos nombres los que domingo a domingo nos brindarán espectáculos

→

RAFAELA TC



Trabajo de boxes para Bordeu. Es cuando circulaba primero y le marcan la diferencia con respecto a Galbato y Alzaga.

Andrea Vianini recuperando posiciones, después de su detención y antes del accidente. Detrás de él, Galbato y Mainatti.

Carmelo Galbato o el día de la desilusión. Por lo menos, ganó su amigo Alzaga



tan estupendos como los presentados en Rafaela.

Se demostró que no hay nada tan perdido para Ford. Que puede estar cerca el día en que de una buena vez se saque todo lo que se puede a ese motor que es el F-100, inexplicablemente no ganador. Se demostró que a veces —mala suerte o no— las Liebres también se rompen. Se demostró que las carreras en algo tan repetido y monótono como puede ser un óvalo resultan apasionantes cuando hay lucha. Se demostró que nos divertimos todos.

LA CARRERA

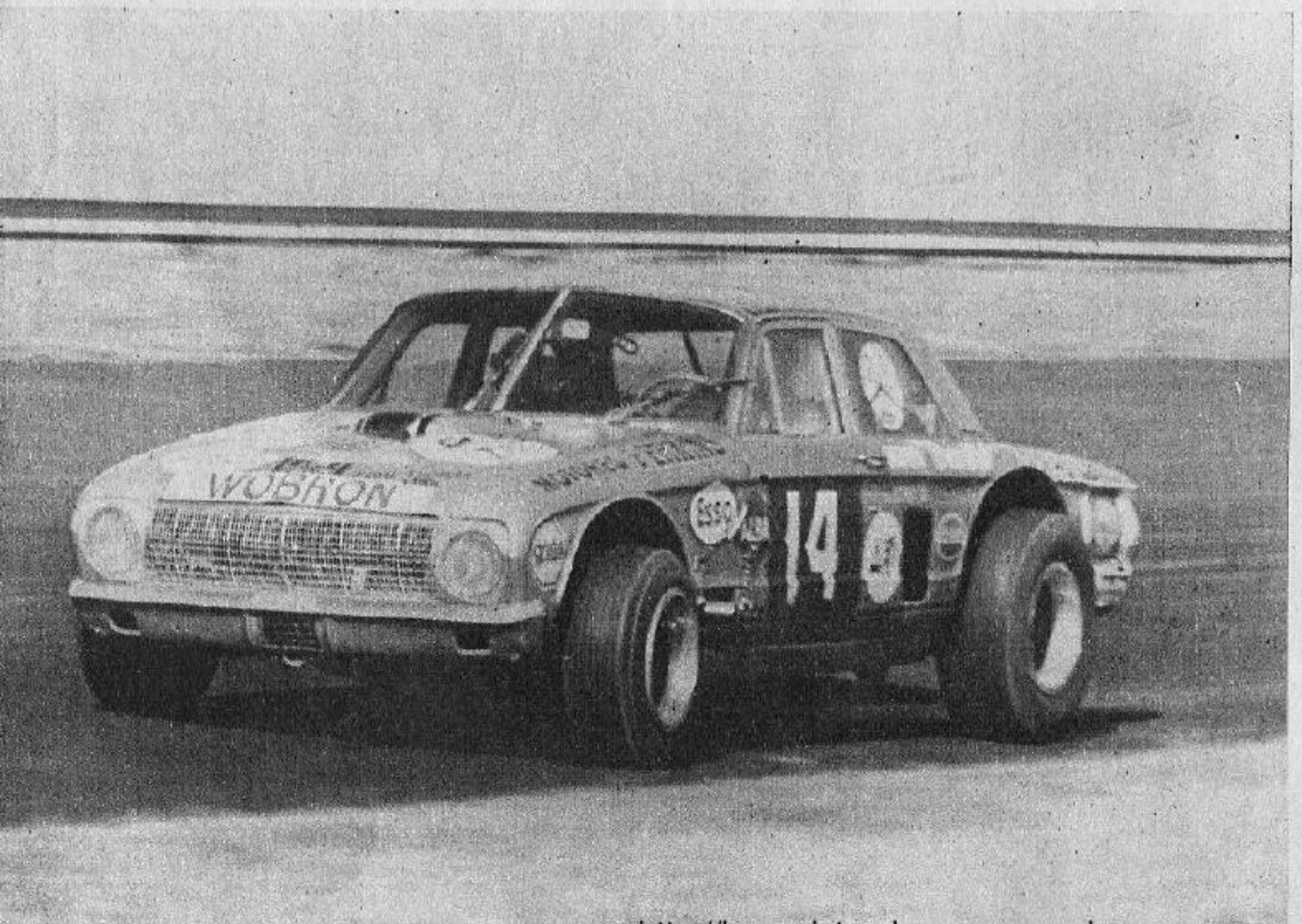
Ni un segundo antes ni uno después de las 10 de la mañana, se puso en marcha la doble fila acomodada en la largada. Andrea por afuera y Estéfano por adentro, ocupaban sus posiciones en la primera fila, atrás Ternengo y Copello. Cuando se bajó la bandera, la Garrafa de Andrea Vianini pegó un salto y dejó parados a los demás. Cuando tomaban la curva Bernardín, llevaba más de 40m a Nasif y su Liebre Mk II.

Al cubrirse el primer circuito, el Chevrolet Garrafa superaba por algo más de dos segundos al Tornado del equipo de Berta. Las diferencias se fueron agrandando y ya en la 5ª vuelta, la luz a favor de Andrea era de 11 segundos con respecto a Copello, que ya era escolta.

Ya el primer abandono se había registrado. Un pistón o posiblemente una válvula, habían dejado fuera de carrera a Ernesto Bauch y su extrañísimo aparato. Tarducci se detuvo por primera vez en los boxes, pero esta operación se repetiría a lo largo de las 120 vueltas con una persistencia alarmante. Detrás de Vianini y Copello estaban ubicados Bordeu, Estéfano y Di Palma, que luchaban por la tercera colocación. Pairetti, Perkins, Mainatti, Rolo Alzaga y Ternengo, completaban la lista de los diez mejores hasta allí.

Al llegar a la décima vuelta, las cosas no cambiaban. Pascualini comenzó a empujar desde las filas del medio y llegaba a ponerse séptimo, en tanto Vianini alcanzaba a Urruti y a Gimeno en la décima, que recién cumplían la novena. Tarducci reanudaba y dos vueltas después volvería al box de Berta, donde Caldarella observaba de cerca todo lo que pasaba y pensaba en las cuatro horas del Autódromo como coequiper de Tarducci.

(Continúa en la página 11)



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

La diferencia está en que es

CHEVROLET

con todas las ventajas que esto representa. Entre otras, su **exclusivo motor 7 bancadas, potentísimo, muy económico, accionado a nafta común; su exclusiva caja de velocidades Chevrolet, totalmente sincronizadas, de máxima maniobrabilidad, y su exclusivo doble circuito de frenos.** Por todo eso y por su precio -¡el mejor!- es...

...la pick-up definitivamente única.



pick-up CHEVROLET

CHEVROLET — GM ARGENTINA

Visite a su Concesionario Chevrolet. Consulte planes especiales de ARGEMOFIN S.A.F. y de Financiera de Boston S.A.F. y



RECORD

11.000 kilómetros sin parar cumplió Aníbal Deret, un español de 32 años, sobre su motocicleta. El raid se cumplió sobre rutas de asfalto y tierra. Tanto el piloto como la máquina (una OSSA 125 cm³) finalizaron en perfecto estado. Por supuesto, el piloto ... cansado de tanto estar sentado.

CHOQUECITO

Sin embargo esto no fue un choque común y corriente. Lo que pasó fue que estos tres automóviles iban en un vagón porta-autos y al llegar a la estación Wilt, en el estado de Massachusetts un imprevisto sacudón los devolvió al piso, algo drásticamente.



NUEVA LUZ

Para que el automovilista se adapte a la luz artificial de los túneles, se han iniciado en Alemania los trabajos de iluminación por proceso paulatino. Así. la transición entre la luz natural y la artificial se lleva a cabo sin desequilibrios nocivos. En la foto vemos un túnel para tránsito automotor en Stuttgart iluminado con tubos fluorescentes Osram.

CONOS

Un Torino Turismo Carretera y una solución extraña para mejorar la refrigeración de los frenos delanteros: estos conos ofician de "venturi" aumentando la velocidad de entrada del aire. Si el sistema sirve o no, no lo sabemos pero en verdad le da una pinta muy "bacana" y de "stockar".



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





ITALIA. La región del valle de Aosta tendrá —muy probablemente— la primera autopista *calentada* de Italia. Desde hace dos años, la sociedad concesionaria de la Autopista del Valle está estudiando la posibilidad de instalar un equipo de calefacción en algunos tramos de la ruta entre Verrés y Saint Vincent.

La instalación proyectada funcionará mediante la circulación de fluido caliente y no eléctrico, y calentará una superficie de alrededor de 30.000 metros cuadrados de ruta.

WASHINGTON. La Ley Nacional de Seguridad del Tránsito y los Vehículos de Motor, aprobada por el Congreso de los EE. UU. en 1966, otorga al Departamento de Trasportes facultades para establecer normas de seguridad relacionadas con los vehículos. Se han formulado normas federales de acuerdo con esa ley, las cuales incluyen programas para ser aplicados en 13 zonas diferentes. La campaña por una mayor seguridad en las carreteras no es fundamentalmente un proyecto federal, sino más bien un programa nacional que exige un esfuerzo sustancial de los estados y las ciudades para asegurar su éxito.

Con esto, las autoridades norteamericanas pretenden poner, en cierta medida, coto a la creciente ola de accidentes de automóvil que se producen en las autopistas yanquis.

ESPAÑA. En el Salón Internacional del Automóvil, que el próximo mes de abril se inaugura en Barcelona, figurará como novedad la presencia de un nuevo coche deportivo de fabricación española y características similares al Lotus Elan.

El nuevo "sport" se construye con carrocería del Seat 850 cupé, pero dispone de un motor con 1600 cm³ de cilindrada y una potencia de 100 HP. Cuenta con dos carburadores dobles horizontales, frenos a disco en las cuatro ruedas y una velocidad máxima de 200 km/h. Su creador, el corredor de autos Jaime Juncosa, lleva trabajando en el mismo un año y ya está dispuesta la fundición de las piezas precisas, por lo que su producción en series cortas se iniciará después del Salón de Barcelona. Se calcula que el nuevo auto, llamado MIG 1600, estará aproximadamente en 200.000 pesetas.

LONDRES. Una empresa de construcciones de Londres ha diseñado y probado un nuevo tipo de puentes prefabricados. Desde el punto de vista estructural estos puentes carreteros son sencillos, pues comprenden diversos tipos de componentes: bastidores y vigas, acero y lajas de hormigón prefraguado. La simplicidad de esta estructura hace que sea sumamente rápida su construcción y su colocación.

DETROIT. El Instituto de Encuestas y Sistematización de Datos de la Industria Automotriz Norteamericana ha informado que esa industria ha lanzado al mercado, en 72 años, nada menos que 250 millones de vehículos. El primer millón se cumplió en 1912, los 50 millones en 1931 y en 1948 los 100. El nuevo tope ha sido tocado en enero del corriente año. Como comparación se informa además que en Italia sólo se produjeron 10 milones de automóviles.

LONDRES. Recientemente se efectuó en Gran Bretaña una demostración con un nuevo dispositivo destinado a mejorar los niveles de seguridad en los automóviles. El ministro de Tecnología del Reino Unido, sir Anthony Wedgwood Benn, asistió a la demostración durante la cual un coche sedán fue estrellado a 50 km/h contra un bloque de cemento de 100 toneladas, en el centro que la Asociación de Investigaciones de la Industria Automotriz tiene cerca de Nuneaton. La nueva unidad, cuya construcción costó 240 mil dólares, es uno de los centros de investigación de esta clase que más se destacan en el mundo. Recurren en Nuneaton al motor lineal industrial más grande del Reino Unido para propulsar el automóvil a lo largo de una pista de 52 metros.

MILAN. La galería Finarte, de Milán, puso en venta catorce automóviles, elegidos no sólo por sus años o por su rareza, sino también por cierta belleza de diseño. Es la primera vez que una galería de arte se ocupa de vender autos antiguos. Hasta ahora, esta clase de autos sólo había sido vendida en Italia en forma privada. El coche más viejo presentado por Finarte fue un Oldsmobile, modelo 1904 y el más nuevo una Cisitalia 1948. El mercado de los autos antiguos se ha convertido en los últimos años, en Italia, desde que los coleccionistas se dieron cuenta que los automóviles extienden sus instintos de anticuarios. Un modelo "Silver Ghost" de Rolls Royce, del año 1910, fue vendido no hace mucho por veinte millones de liras (32 mil dólares). Los coches que vende Finarte son más baratos, pero lo suficientemente caros como para que se arrepientan los que recuerdan que en sus viejos tiempos enviaron al cementerio de automóviles a un modelo que consideraban una ruina inservible. Quizás sea una medida prudente la conservación de heladeras y lavarropas inservibles. Puede que llegue el día...

DE TODAS PARTES. Siguen causando ansiedad las aún no lanzadas medidas de la Municipalidad para mejorar la circulación de tránsito en las avenidas principales. ♦ Se comenta que el Registro del Automotor pasaría a contralor del Colegio de Escribanos. Mejor. ♦ Se comenzó a construir en la Av. Juan B. Justo, en su intersección con la Av. Córdoba, el puente elevado que hará más fluido y simple el tránsito por estas dos arterias. ♦ Delirante: Denomínase en la jerga automovilística a todo aquel que tiene su auto sin tazas, con ruido y no corrió nunca ni piensa hacerlo jamás.

YA ESTA EN EL DESPEGUE!

TATO SIEMPRE EN DOMINGO

Con grandes cambios:
este año no
trabajan
ni Sócrates,
ni Diógenes, ni Esopo . . .
Este año trabaja
MARTIN FIERRO

"He visto rodar la bola
y no se quiere parar,
al fin de tanto rodar
me he decidido a venir
a ver si puedo vivir
y me dejan trabajar" *
MARTIN FIERRO



Y los libretos del mismo **Bruto**
de siempre: **César**

DOMINGOS 21.00

TELEONCE 11

Y OJALA SEA POR MUCHOS AÑOS!
"BORES Y BRUTO"

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RAFAELA TC



(Viene de la página 6)

En la catorce, la diferencia a favor de Vianini llegaba a veintidós segundos y la Garrafa seguía marcando 1m 21s y algunas décimas para la vuelta. Gastón se mantenía en una posición expectante y la Liebre dos, parecía andar parejo aunque no muy veloz. Sin embargo, las esperanzas de Gastón Perkins se vieron esfumadas cuando una piedrita indiscreta se decidió a hacer impacto en su parabrisas. Corría la vuelta 18ª y Gastón paró en los *pits*. Siguió luego de unos segundos, pero según sus declaraciones posteriores, "era imposible andar sin parabrisas en la recta del fondo"... y quedó reposando en los abastecimientos. A partir de ese momento se sucederían las detenciones.

Vianini seguía a ritmo veloz y alcanzó a descontarle 24 segundos a Eduardo Copello. Di Palma paró en la 19ª con una manguera de agua rota, cambio y adelante, pero diez vueltas después abandonaba definitivamente.

La diferencia entre Vianini y Copello se mantuvo, porque no tenía sentido que Andrea se escapara aún más. Las cosas andaban bien, a juzgar por las señas del piloto cuando pasaba por los boxes. En el trigésimo cuarto, se produjo el primer cambio en las posiciones de punta. Vianini paró por una manguera de agua y Copello se le alejó con dos giros a su favor. En la 45ª otra vez la Garrafa paró en el sector que ocupaban los hermanos Bellavigna y sus posibilidades de ganar quedaron totalmente diluidas.

Pascualini, que venía haciendo una carrera muy buena con la Liebre II de Gradassi, rompió el parabrisas y siguió varias vueltas sin ese importante elemento trasparente.

Andrea, desesperado por descontar lo imposible, hizo un trompo en la curva Bernardín y el guard-rail dio cuenta de la Garrafa. Ahí se acabó la carrera para Vianini que, por suerte, terminó nada más que con un tajito en la cara.

En la vuelta cincuenta, las cosas estaban así: Copello adelante con Bordeu segundo y muy cerquita, tercero el tucumano Estéfano, cuarto Pairetti y quinto Rolo Alzaga, con Galbato pisándole los talones. Copello empezó a virar en 1m 23s/24s y Bordeu estaba a cuatro segundos; pero en la vuelta 62ª la Liebre de Eduardo Copello paró en los boxes. Causas: averiguar el desgaste de las gomas; pero contra todo lo que todos pensaban, nunca más retomó la punta. Quedó Bordeu con su "250" líder absoluto, con Copello atrás. Nasif tercero, Galbato en gran repunte cuarto

→



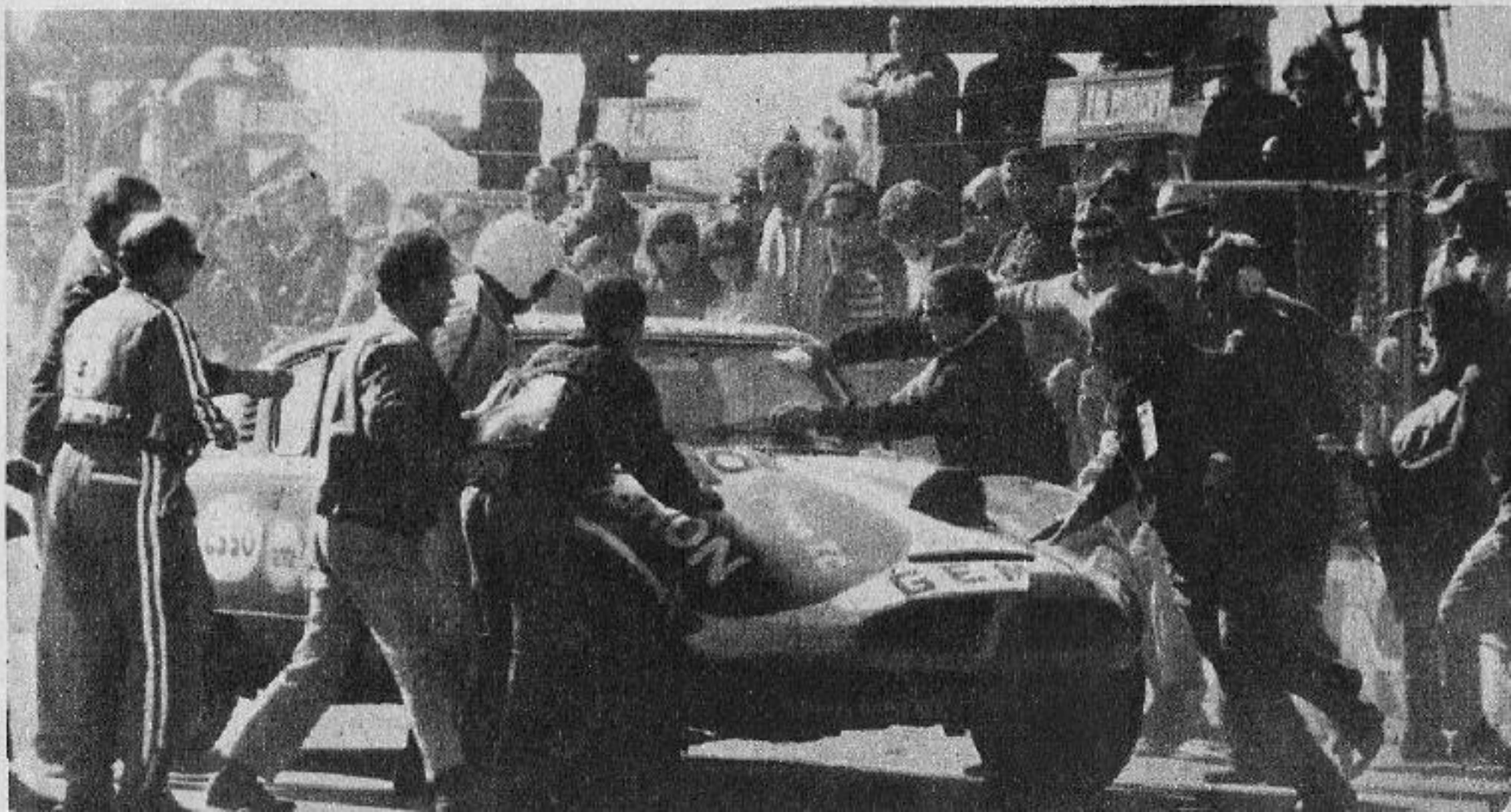
El coche de Nasif detenido y Juan C. Carbajal saliendo de la Liebre II.

Así quedó la Garrafa. ¿Podrán arreglarla para el autódromo?

Los dos mejores Chevrolet pegaditos. Bordeu pudo ganar, Pairetti llegó.

Un pit-stop de Pairetti. Como sucedió en todos los casos, mucha gente alrededor del auto.

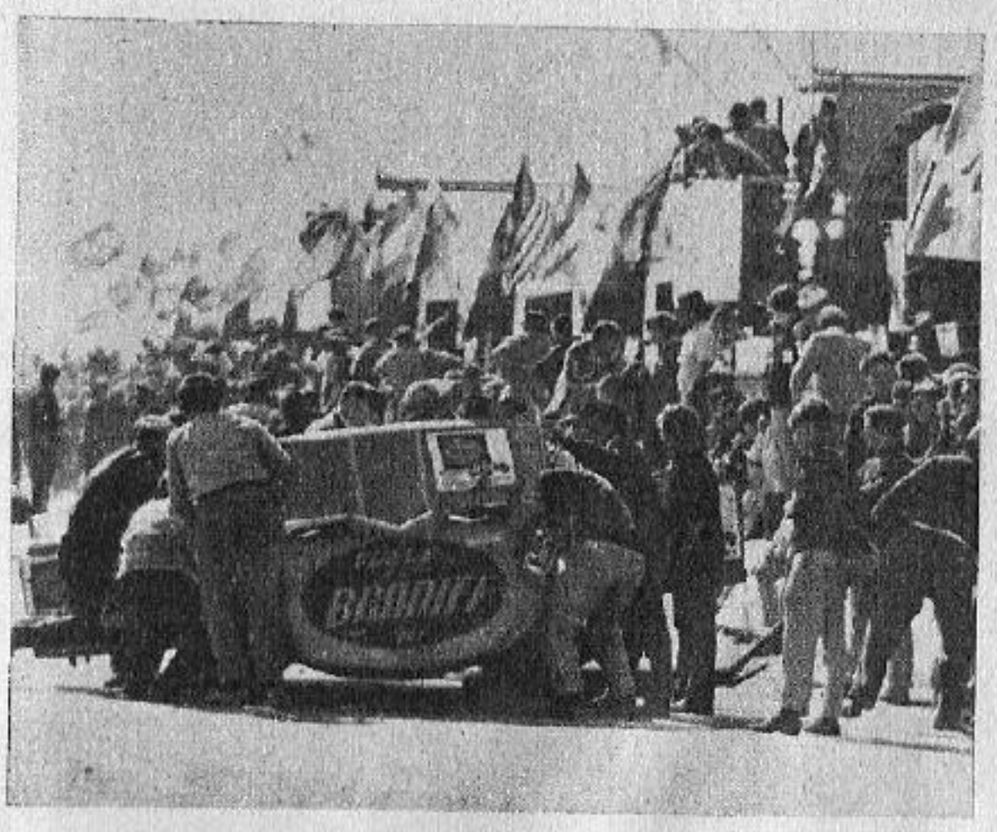


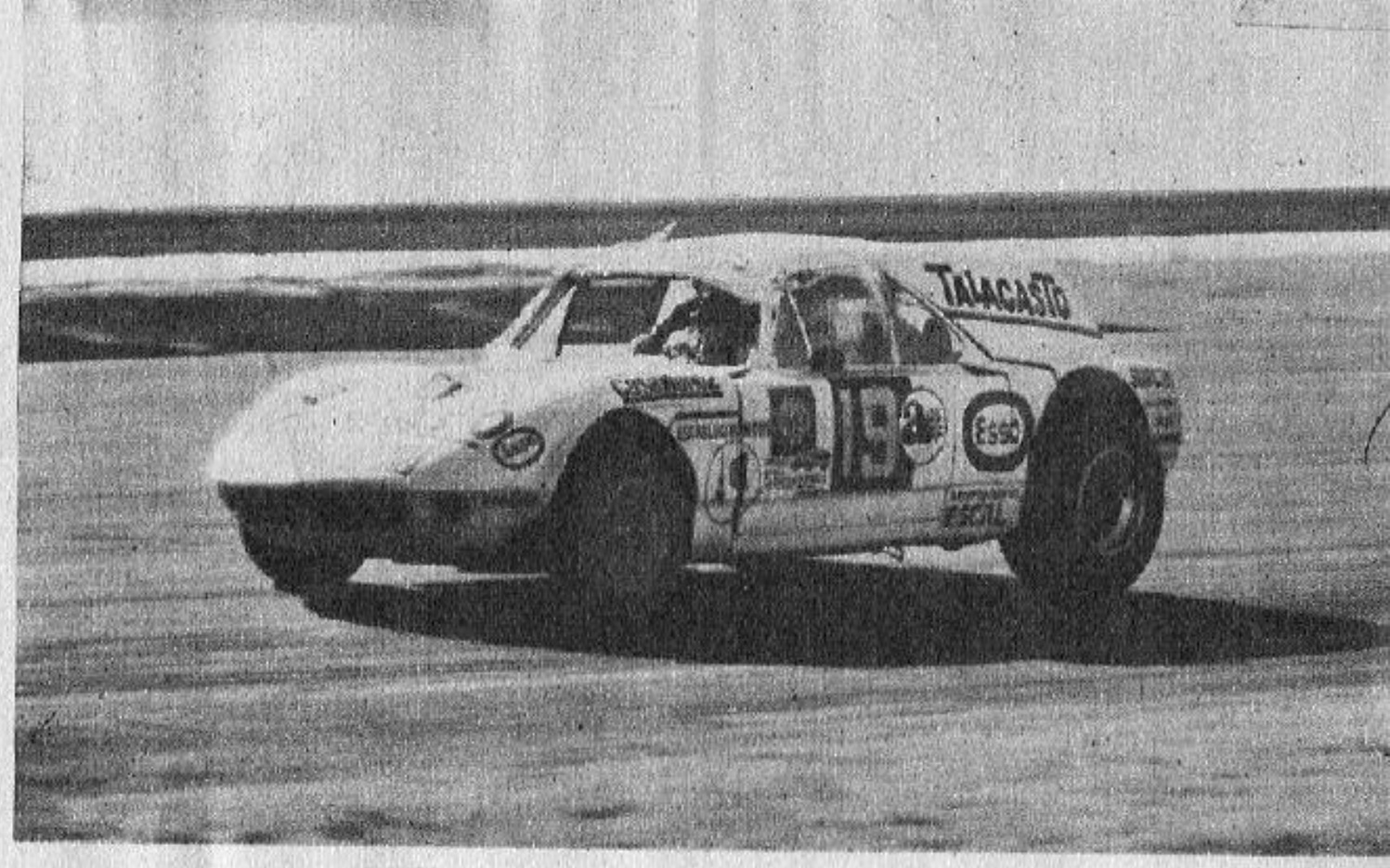


RAFAELA TC



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





CAMPEONATO DE MARCAS

Pos.	Marca	Pts.
1º	Torino Tornado 380 W	35
2º	Chevrolet Súper	19
3º	Ford F-100	6

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

Ptos.	Corredor	Pts.
1º	Gradassi, Héctor Luis	17,5
2º	Copello, Eduardo	15
3º	Pairetti, Carlos Alberto	13
4º	Alzaga, Rodolfo de	9
5º	Estéfano, Nasif	8
6º	Galbato, Carmelo	6
7º	Fangio, "Cacho"	4
8º	Vianini, Andrea	3
9º	Marincovich, Carlos	3
10º	Perkins, Gastón	1,5
11º	Di Palma, Luis	1
11º	Peduzzi, Ricardo	1
13º	Caldarella, Benedicto	0,5
13º	Urruti, Federico	0,5

Arriba, izquierda: Un Torino modificado y uno convencional. Son Urruti y Gimeno.

Arriba, centro: Sueño dorado de muchos: ir delante de Copello como aquí Galbato.

Arriba: ¡Pobre Nene! Se le rompió la llave de juguete, digo de contacto. Verdaderamente Insólito lo de Ternengo. Todos desesperados por hacer un puente.

Arriba, derecha: El "niño bueno" Carlos Pascualini con la Liebre II de Gradassi pero sin el parabrisas.

Abajo, izquierda: Copello, Mainatti, Galbato y Almeida. El rafaelino debutó muy bien con el Torino convencional ex Ternengo.

VII PREMIO CIUDAD DE RAFAELA
500 KM SHELL

Club Atlético Rafaela - 19/5/68 - 120 vueltas
544,935 km

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vts.
1º	10	de Alzaga, R..	Torino-Crespi .	2h48m00s3	120
2º	14	Galbato, C. ..	Falcon F-100 ..	2h48m12s5	120
3º	4	Pairetti, C. ..	Barracuda-Chev	2h19m25s6	119
4º	7	Estéfano, N...	Liebre Mk II..	2h48m14s5	117
5º	17	Faraoni, J. M.	Liebre 1½	2h48m04s2	115
6º	16	Urruti, F. ...	Torino-Requejo	2h48m25s2	114
7º	25	Almeida, O. ..	Liebre 1½	2h48m08s	114
8º	19	Pascualini, C..	Liebre Mk II..	2h48m40s2	113
9º	5	Rienzi, A. T...	Ford F-100 ...	2h48m38s6	111
10º	15	Roux, R.	Chev. Súper ..	2h18m52s5	111
11º	13	Tarducci, M...	Torino 380 W..	2h19m14s4	107
12º	2	Ternengo, J..	Liebre 1½	2h49m08s	105
13º	18	Gimeno, H. ..	Torino 380 W..	2h18m35s2	105
14º	11	Bordeu, J. M.	Chev. Súp. 250	2h25m08s9	103
15º	1	Copello, E. ..	Liebre Mk II..	2h17m08s8	80

PROMEDIO DEL GANADOR: 198,195 km/h.
RECORD DE VUELTA: El 12, Andrea Vianini en la 5ª con 1m19s7 a un promedio de 208,884 km/h.

para contento de Douglas Kitterman, y Rolo Alzaga, siempre parejo, a ritmo veloz y constante, quedaba quinto con su Torino Crespi.

Vuelta sesenta y siete: ¡para otra vez Copello!, esta vez *no* para averiguar el desgaste de los neumáticos, sino con un problema de manguera de agua. Se cambió distribuidor, cables de bujías que estaban bañados en agua y a la vez levantaron la tapa de válvulas. Copello tampoco podría ser el ganador. Bordeu se siguió alejando y Estéfano quedó segundo, como esperanza de Berta y la gente de Bardahl.

Urruti, por su parte, pasaba bastante despacio, con una falta total de rpm y también con el parabrisas bañado de aceite; Tarducci con su Torino Berta a inyección seguía su continuo desfile por los boxes y Copello —que había reanudado— paró nuevamente, para abandonar un poco más tarde.

El "Nene" Ternengo rompió un tubo de radiador, paró a soldar y cuando iba a poner en marcha, se le rompió la llave de contacto. Arrancaron los cables del tablero, hicieron el puente y finalmente volvió a la pista, pero con bastante tiempo perdido. Faraoni continuaba con su labor. Girar siempre igual y sin parar, demostrando que esta política rinde sus frutos y muchos pesos. Nasif descontaba en forma alarmante, pero en la vuelta 91ª una goma trasera derecha se desbandó. También el triunfo de Nasif se alejaba. Berta sabía que ya no podía ganar. Bordeu quedaba primero y sin problemas.

La discusión (amistosa, por cierto) comenzaba entre Rivera y Esteban Estrada, asistentes del box de Rolo, y la gente de Ford (Oscar Gálvez y demás). ¿Quién va segundo, Galbato o Alzaga? Cada uno es el dueño de su verdad. La Deportiva daba a Rolo y todos los demás a Galbato.

Comienza entonces la lucha entre Galbato y Alzaga. Guerra de información de boxes. En el circuito 97º Bordeu pasa con mucho aceite salpicado en la parte trasera derecha. El ingeniero Joseph se agarra la cabeza y suena una palabra: "diferencial". Un retén de diferencial cedió a la presión del lubricante. En la vuelta 99º paró Bordeu y perdió una carrera que casi la tenía en el bolsillo. Ahora el problema es otro: ¿quién va primero? Galbato va adelante de Rolo, pero la CDA lo da con una vuelta menos a Caramelo. Pocos giros más tarde, Bordeu abandonó con el diferencial engranado.

Faltaban diez vueltas y la cosa se ponía seria: si la CDA tenía razón no había problema, pero si estaban equivocados, Rolo perdería la carrera por unos pocos metros. Entre Rivera y Estrada se deciden a indicarle a Alzaga con una pizarra "C de A, primero", y en la vuelta siguiente "JO, LIO CARMELO". Rolo trata de pasar a Carmelo, pero el asunto no es tan fácil. El Ford F-100 de FMA caminó como nunca en Rafaela. Con el aliento contenido, se esperaba un desenlace como para alquilar balcones. Cuando todo hacía suponer que esta idea era la más acertada, el parabrisas del Ford de Galbato se desintegró y los segundos perdidos fueron suficientes como para que Alzaga pasara al frente.

Saltos de alegría y abrazos entre mecánicos, amigos, colaboradores que habitaban en el sector del ganador. Ya la carrera estaba definida. Alzaga no podía perder. Recibió la bandera con bastante ventaja sobre Carmelo y según los cómputos de la CDA con una vuelta más.

Para algunos, Rolo Alzaga fue un ganador inesperado, pero su triunfo fue simplemente el premio a "la regularidad de andar siempre a fondo". Un auto muy bien armado (Pepe Viniegras es el responsable) y un piloto más que correcto. Eso no es novedad. Si alguien esgrime el argumento que "Alzaga ganó porque Galbato rompió el parabrisas" no sirve, ya que Rolo hizo un estupendo trompo en la primera curva, al promediar la carrera, que le hizo perder varios segundos. Alzaga ganó bien y todo el mundo satisfecho. Hacía más de dos años que Rolo no pegaba una. Rafaela se lo dio y la merecía.

DENTRO DEL OVALO

El sábado por la tarde, Perkins estaba bastante *mufado*. "El auto no dobla. Lo probé hoy y nunca sabés cómo va a doblar. A veces anda bien, a veces se va de atrás. Hice dos trompos completos. Berta lo manejó y me dijo que si yo andaba en ese auto, estaba loco. Vamos a trabajar ahora en el taller, a ver si lo solucionamos." Trabajaron toda la noche y ya a las once, las cosas andaban mejor. El parabrisas lo dejó fuera de carrera y con una cara muy larga, más todavía que la de costumbre. El domingo con Urruti y la Liebre II al autódromo de Bs. As. Por las dudas tendrá lista la Liebre I mientras Pronello pone a Punto la Mark II. Hombre prevenido vale por dos Perkins. →

GANO CON ESSO

en el Autódromo de Rafaela





ROLO ALZAGA
2º CARMELO GALBATO
3º CARLOS PAIRETTI

Integrantes del Equipo Esso de Corredores, todos usaron el aceite justo que necesitaban sus motores y que seleccionaron del Equipo Esso de Lubricantes.

Use usted también el **extra** rendidor lubricante Esso que más conviene a su motor y aumentará su rendimiento. El Equipo Esso de Lubricantes **tiene una calidad para cada necesidad.**

ESSO

EQUIPO ESSO DE LUBRICANTES

con CERTIFICADO TUERCA





Por tercera vez consecutiva José M. Faraoni arribó bien. ¿Todavía seguirá pensando en no correr más?

Héctor Luis Gradassi no fue a Rafaela. El miércoles lo operaron de urgencia de apendicitis. Su auto lo corrió, y muy bien sin duda, Carlos Pascualini, que aunque tuvo problemas, pudo terminar; Pirín espera restablecerse en la semana para estar el domingo en pareja con Pascualini.

Temperatura ambiente: 10 grados. Temperatura de pista: 19°. A sesenta cm de altura: 12 grados. Humedad: 65 %. Todos estos datos fueron tomados a las 9,45 de la mañana. Por supuesto que son de Andolfatto, Castagnola y colaboradores de siempre. Otra del Andolfatto: se mandó un invento con las gomas de Pairetti que le salió bien. Les puso una solución extraña adentro y las gomas llegaron después de las 120 vueltas con una temperatura de 38 grados, mientras que las demás acusaban entre 70 y 80 grados. Se comentó que lo va a patentar...

Alzaga estaba muy contento. Desde aquella carrera en Carlos Paz que ganó con el Falcon seis cilindros de FMA no había "visto" una. En Rafaela se llevó los primeros nueve puntos y una sonrisa inmensa. "Pero me mandé un trompo muy fulero en la curva Bernardín."

Federico Urruti no anda por las buenas. Llega, pero no como merece. El auto construido por Requejo en Valerga no caminó. "No andaba nada, nada. Al principio ni siquiera tiraba cinco mil vueltas. Recién al final llegó a tirar 5.100/5.200 revoluciones. Por lo menos ahora te podés tirar un poco más."

Faraoni se iba a retirar en Córdoba, pero parece que le faltaron ganas. En todas las que participó hasta ahora arrimó muy bien. Buenos Aires, Córdoba y Rafaela son testigos. El auto anda y él es un piloto cerebral. Un pedido para don José Manuel Faraoni: si sigue así, quédese.

Agradecemos, como siempre, la colaboración de Vértigo (hermanos Cando y Cía.). Y a la confitería Meli-Bal, de la ciudad de Santa Fe, donde nos instalamos para redactar esta nota.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NSU Ro 80

En sus casi 80 años de vida el automóvil sufrió cambios fundamentales, excepto en el motor, que con más o menos variantes siempre utilizó el principio del movimiento alternativo. La firma NSU es la primera en el mundo en lanzar en gran serie un auto con motor rotativo: el NSU Ro 80

Mientras en el Salón de Francfort miles de ojos se clavaban sobre su anatomía, en Neckarsulm empezaban la fabricación en serie. La primera vez que un coche *completo* sale de una fábrica con un motor Wankel y seguido de una fabricación en serie sin que sea algo informal, solamente con fines experimentales.

Indudablemente, NSU tiene más experiencia que cualquier otro fabricante de automóviles en lo que hace al motor rotativo en la versión Wankel. La primera aparición práctica fueron dos Prinz "Galerita" con motores a pistón rotativo, llamados KKM 250. Después vino el Prinz Spider, que estuvo incluso en nuestro país, más tarde un Prinz 4 y finalmente, allá y ahora, el Ro 80. Por supuesto, todos los pasos anteriores al último tuvieron como objeto demostrar que se puede propulsar un automóvil para uso corriente con otro tipo de motor que no sea el complicado cuatro tiempos, pero por sobre todas las cosas lo que realmente importaba era ganar experiencia para poder lanzar al mercado, cuanto antes, un sedan completo para la venta al público.

El Ro 80, exteriormente, es un automóvil que no tiene apariencia de estar equipado con un motor nada convencional. El autoportante fue diseñado por un graduado de la famosa Schule für Formgestaltung de la ciudad de Ulm, las proporciones de masa y figura son sumamente agradables y su acertadísima aerodinámica recibe la confirmación de su calidad, por el bajo coeficiente aerodinámico (0,355), más bajo incluso que el de muchos coches sport.

Para algunas revistas europeas el estilo del Ro 80 combina "la audacia del Lamborghini con la línea sumamente peculiar del Citroën DS, aunque no se pueda acusar a la firma alemana de algún plagio".

El Ro 80 es un coche enteramente nuevo por los cuatro costados; características inhabituales como la distribución de pesos, 63 % en el eje delantero y 37 % en el trasero, arrojan estas conclusiones:

1) *Estabilidad de dirección.* Incluso en los fuertes virajes el peso bastante alto beneficia a la tracción delantera. O sea que dobla rápido, hablando claro y pronto.

2) *Insensibilidad a los vientos laterales.*

3) *La carga excesiva sobre el tren*

→

NSU Ro 80

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¿POR QUE SE LLAMA Ro 80?

El desarrollo de una idea, desde que sale de las circunvoluciones del cerebro hasta que se discute y finalmente se acepta como buena, mala o estúpida (como dice nuestro director, lo son las nuestras, avezados periodistas) pasa por varios pasos. Con el nombre del Ro 80 —idea al fin— pasó algo similar.

Todo comenzó con un T 80. Que no era otra cosa que nombre del código para el proyecto del modelo, pero no era un nombre apropiado porque recordaba a los alemanes unos tanques rusos de la Segunda Guerra Mundial. Además T 80 era el nombre de un Mercedes Benz de récord que nunca llegó a usarse por el estallido de la guerra del 39. "Rotary" por rotativo tampoco les pareció bien por el simple hecho de que existe una institución internacional que lleva ese nombre.

"Delphin" (Delfín) estaba entre los proyectos, pero el francés equivalente, "Dauphin", era casi idéntico al que lleva un producto de Renault. Rota, también por el hecho de tener un motor rotativo, fue desechado porque existe una planta de acero en Austria llamada Rotax.

Por lo que, finalmente, se adoptó utilizar las dos primeras letras de Rotax seguidas de la cifra 80 del código de proyecto, es decir, resultó Ro 80.

delantero tiene como corolario una cierta dureza de dirección, por lo que se lo proveyó de servo dirección. De ahí el pequeño diámetro del volante.

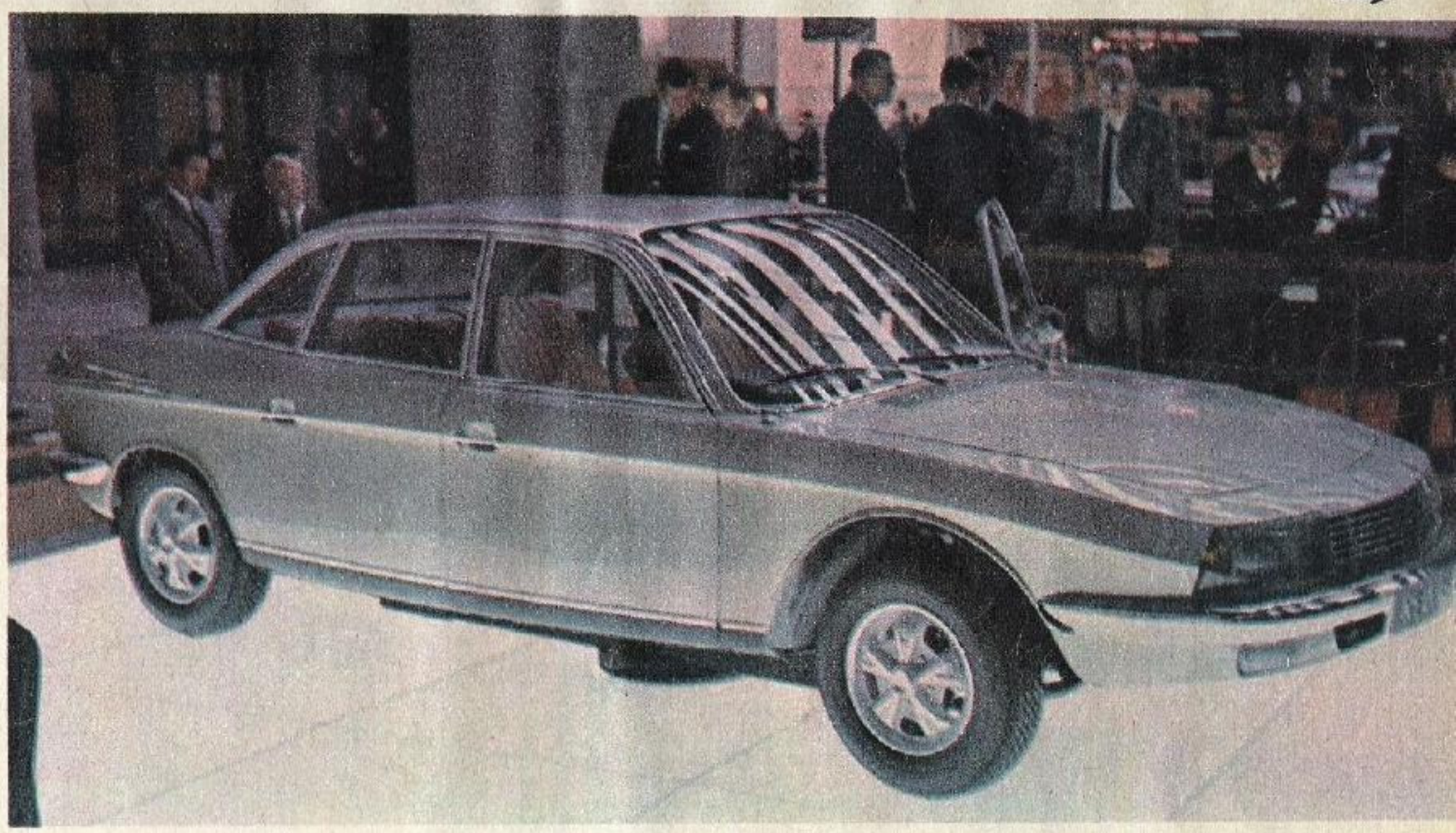
El motor es refrigerado por agua; de ciclo Wankel, con dos cámaras de 497,5 cm^3 cada uno, 115 CV versión DIN a 5.500 rpm y 16,2 kg de torque a 4.500 rpm. Está montado adelante y la tracción es también delantera.

La trasmisión es la semiautomática Saxomat, de tres velocidades, construida por Fitchel y Sachs. Tiene cuatro frenos a disco Ate-Dunlop servo asistidos. Los delanteros están a la salida inmediata de la capa para reducir la masa no suspendida en las ruedas directrices.

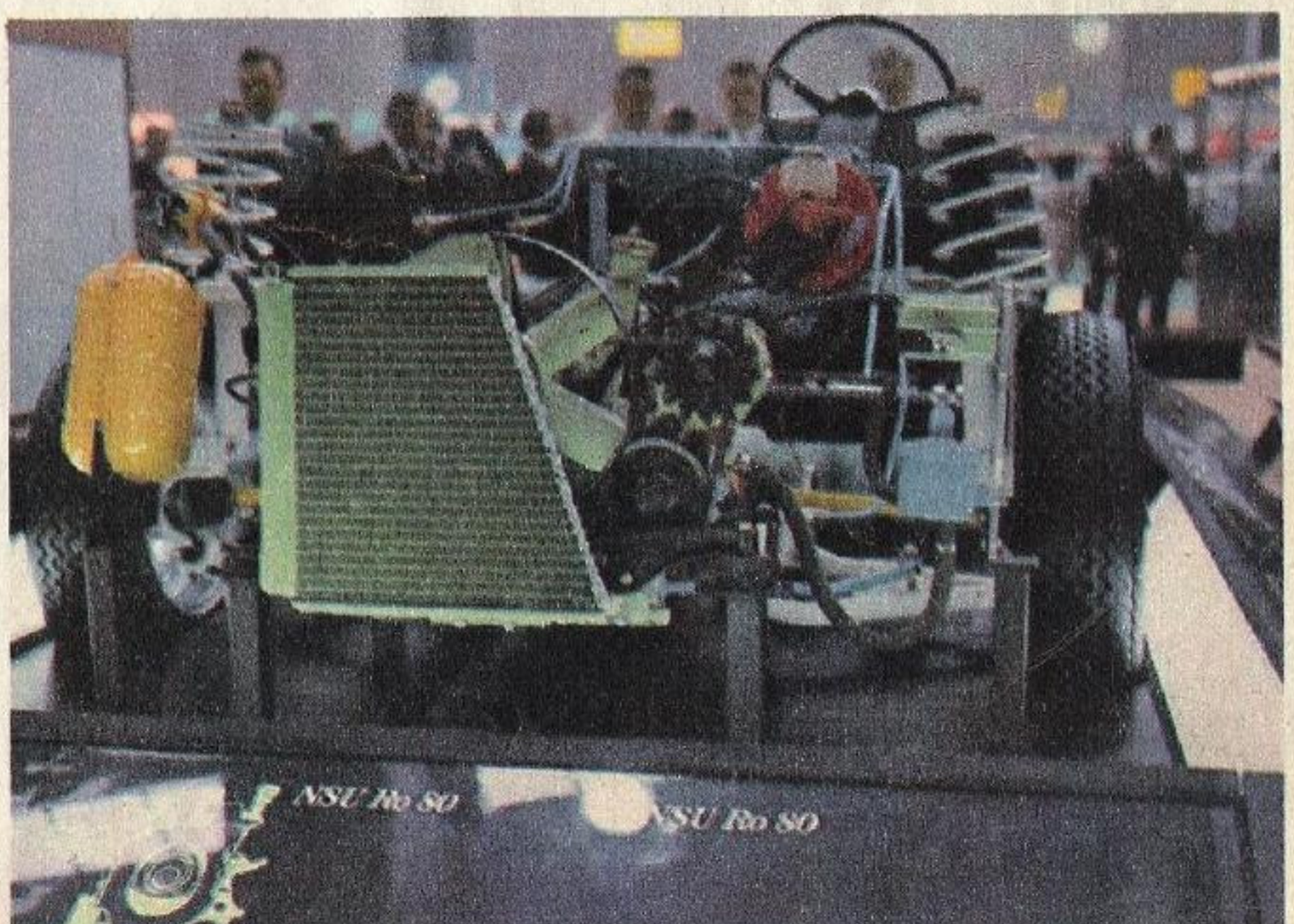
A pesar de ser un automóvil de 1000 cm^3, según la FIA es comparable en todo con los automóviles de la clase 2000 y sus alrededores.

Es un poco más largo que el Rover 2000, que el Volvo 114 o el BMW 2000.

→

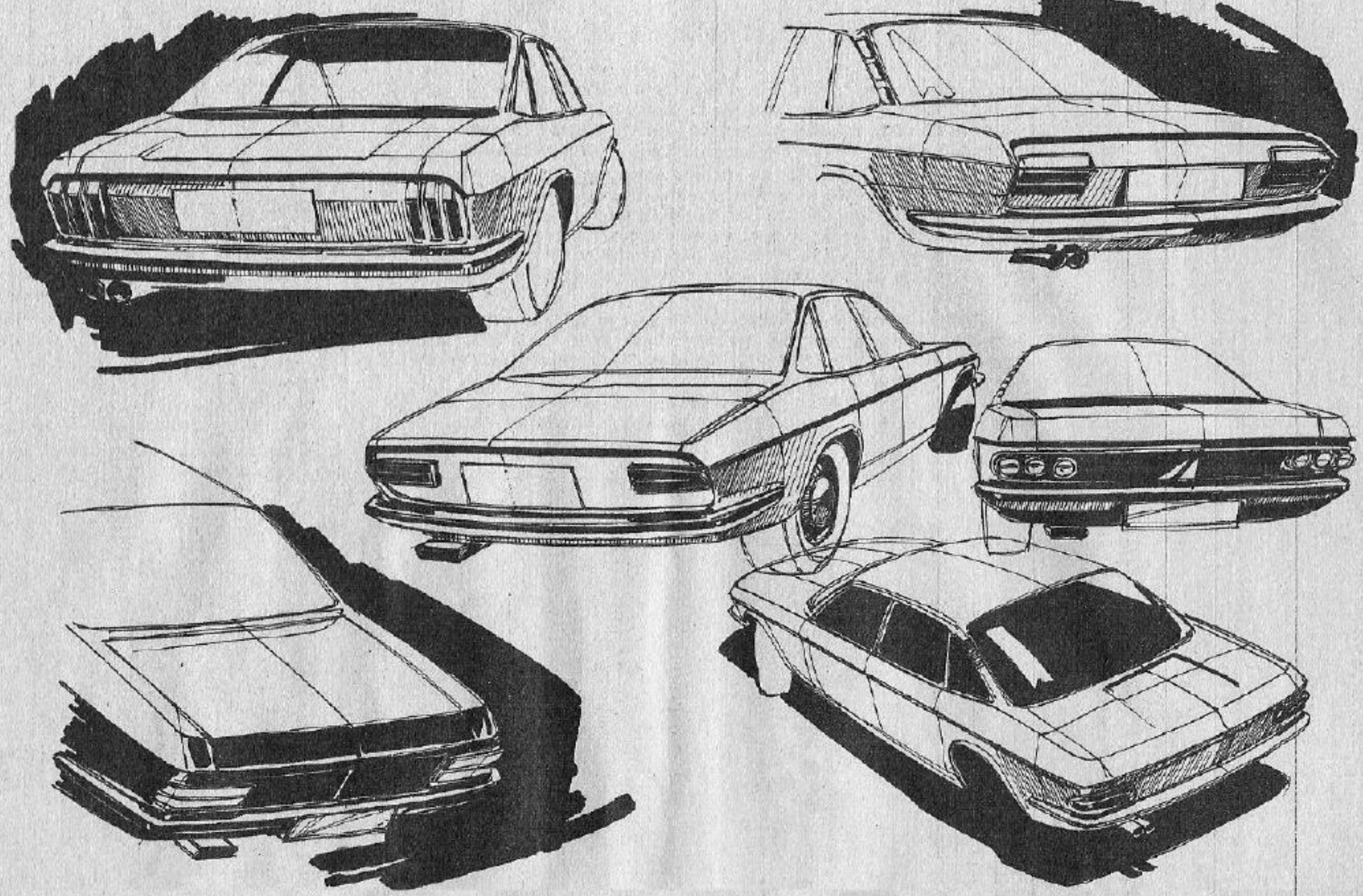


Cómodo como coche familiar, posee toda la elegancia y la "pimienta" de un vehículo deportivo.

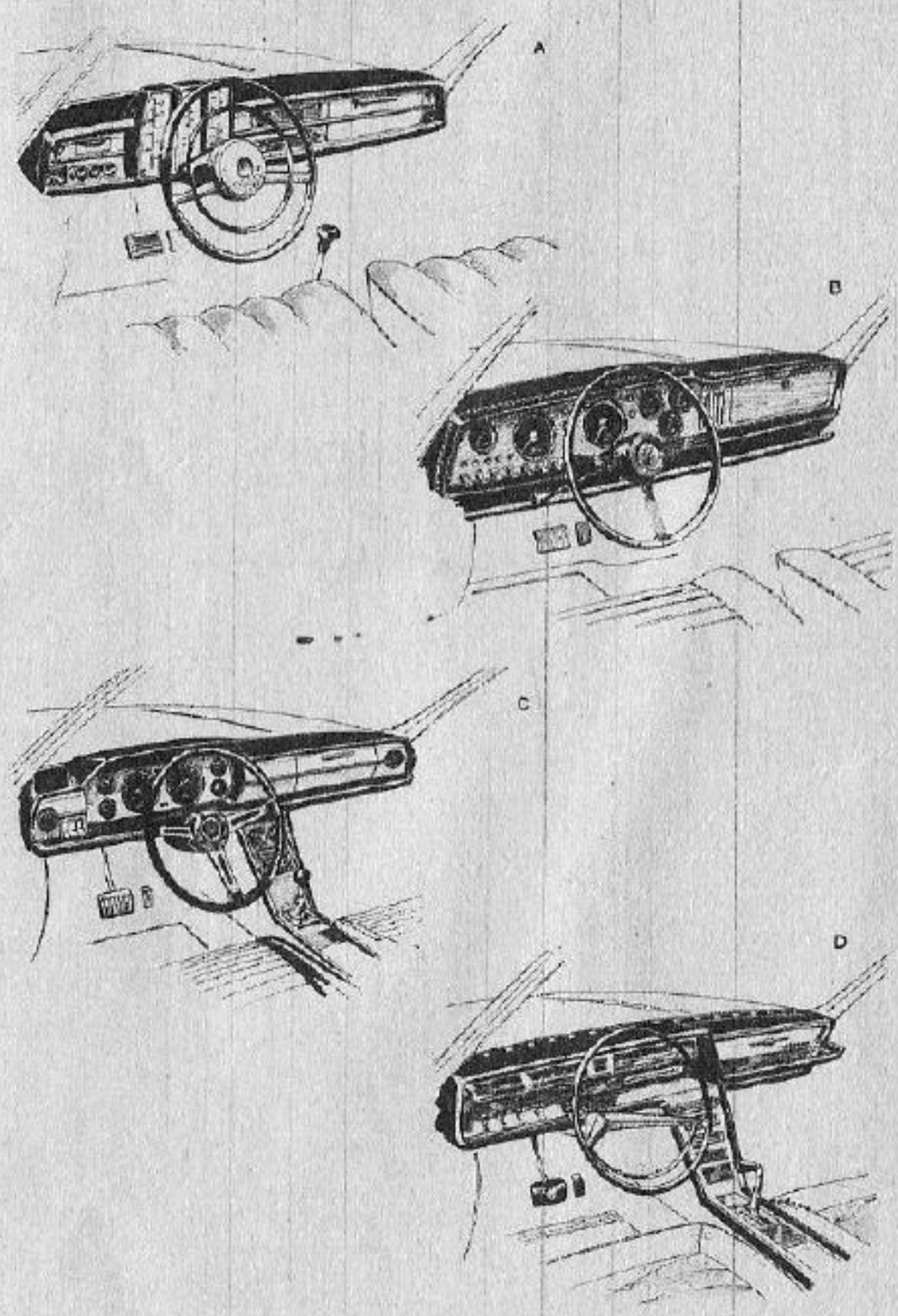


Una muestra en "paños menores" del Ro 80 presentado en el Salón de Francfort.

NSU Ro 80



Estos dibujos de Bührer muestran el período de diseño de la cola. El estilo que se le quiso imponer y sus variantes. El último dibujo es el aprobado.



Cuatro estudios de diseño del tablero pero ninguno de ellos es el usado. El último de ellos es de clara inspiración norteamericana.

FICHA TECNICA DEL Ro 80

Motor: De dos pistones rotativos, sistema NSU-Wankel, refrigerados por agua. El volumen de las cámaras es de 2x500 cm³ y la mezcla se efectúa por medio de dos carburadores horizontales. Doble encendido (2 bujías por unidad), alternador que otorga 490 watts, potencia máxima: 115 CV, cupla máxima: 16,2 mkg. En cuanto al silencio del motor en marcha, su constructor lo ha calificado como "superior al de un motor de 6 cilindros".

Trasmisión: Motor delantero con la trasmisión automática de serie constituyendo un solo block. Tracción delantera.

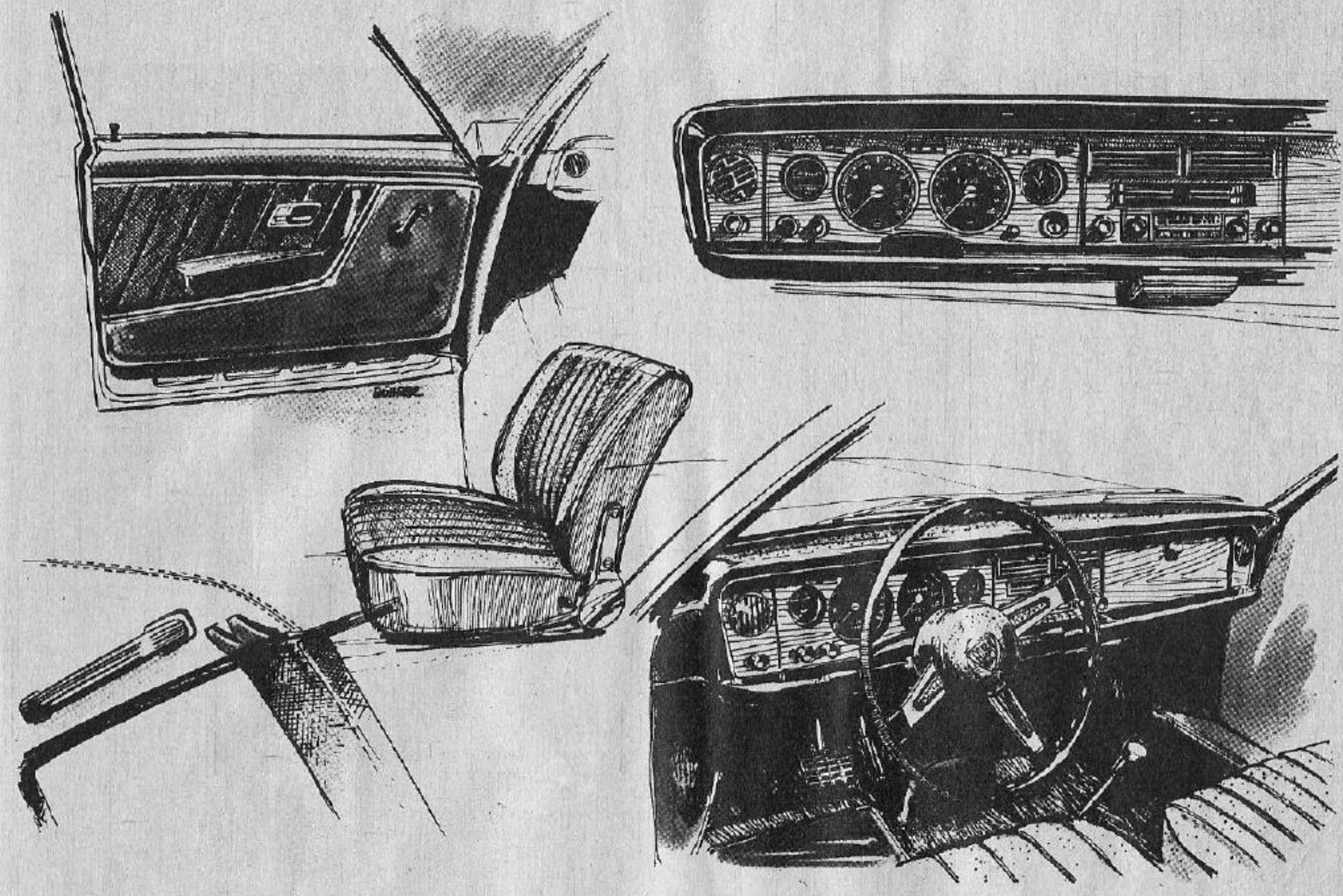
Frenos: De discos en las cuatro ruedas (internos adelante), doble circuito de frenaje.

Suspensión: Adelante, brazos de reacción Mc Pherson y resortes helicoidales.

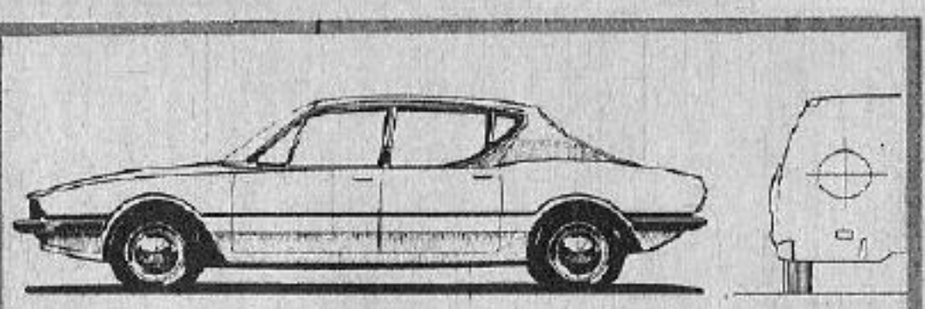
Con un volumen de cámara de combustión de 500 cm³ por rotor, en Europa el nuevo motor entra dentro de la tasa fiscal como un motor clásico de dos litros. Es así que podemos hacer una comparación entre las performances de los automóviles de esta categoría y el nuevo NSU.

Marca/modelo	*Potencia máx. CV (DIN)*	*Cupla máx. mkg (DIN)*
BMW 2000	100	16,0
BMW 2000 TI.....	120	17,0
Citroën DS 21	100	16,7
Ford Corsair 2000 E .	88	14,9
Ford Taunus 20 M ...	85	15,1
Ford Taunus 20 M TS .	90	15,8
Mercedes-Benz 200 .	95	15,7

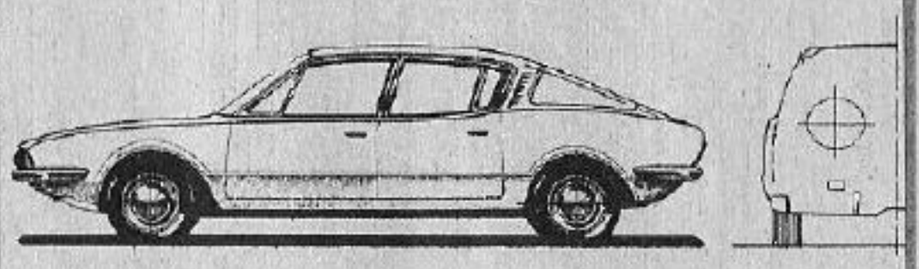
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



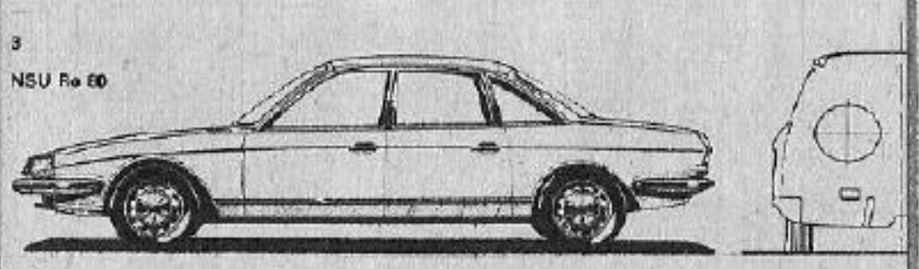
Detalles del interior. Obsérvense los dos pedales, freno y acelerador de la trasmision semiautomática Saxomat. Cuentavueltas, velocímetro, reloj y medidores varios, son los cuatro instrumentos visibles. Los asientos son reclinables e individuales. El volante, acolchado antichoque. Radio central a botonera. También tiene entradas de aire orientables, similares a las que se usan en los Peugeot 404, muy funcionales.



Arriba y debajo dos de los proyectos laterales presentados. Indudablemente el 2 es el que tiene más aire deportivo, quizá ésa fue la causa por la cual se adoptó el 3.



Las secciones maestras de la derecha se muestran prácticamente idénticas. Las variantes están radicadas en rebordes y pequeños detalles que hacen a la rigidez estructural de las chapas laterales.



Tiene capacidad (5 plazas), los casi 180 kilómetros por hora de velocidad máxima y la aceleración propia de los coches de esa categoría.

Comparativamente, el Wankel aventaja al motor de movimiento altenativo en la potencia obtenible por unidad de cilindrada. Por supuesto que para un 995 cm³ 10 s 115CV casi casi le brindan la potencia específica ¡de un Fórmula Uno! Por supuesto que todavía se discute si en los motores Wankel la cilindrada se mide en una o en las tres cámaras de cada pistón y que en este caso sería multiplicado por dos por tener idem cantidad de rotores.

Indudablemente los planes de la NSU con respecto al desarrollo que después de este modelo tendrán los venideros, equipados con este motor diseñado por Félix Wankel, estarán definidos hacia un motor de dos litros, y según se rumorea en Europa, con una probable inyección de combustible, lo que ofrecería mayor torque a menor régimen de rpm. Pero primero hay que esperar el grado de aceptación que puede tener este modelo, de precio similar a dos automóviles tan completos como son el BMW 2000 o el Mercedes de la misma cilindrada.

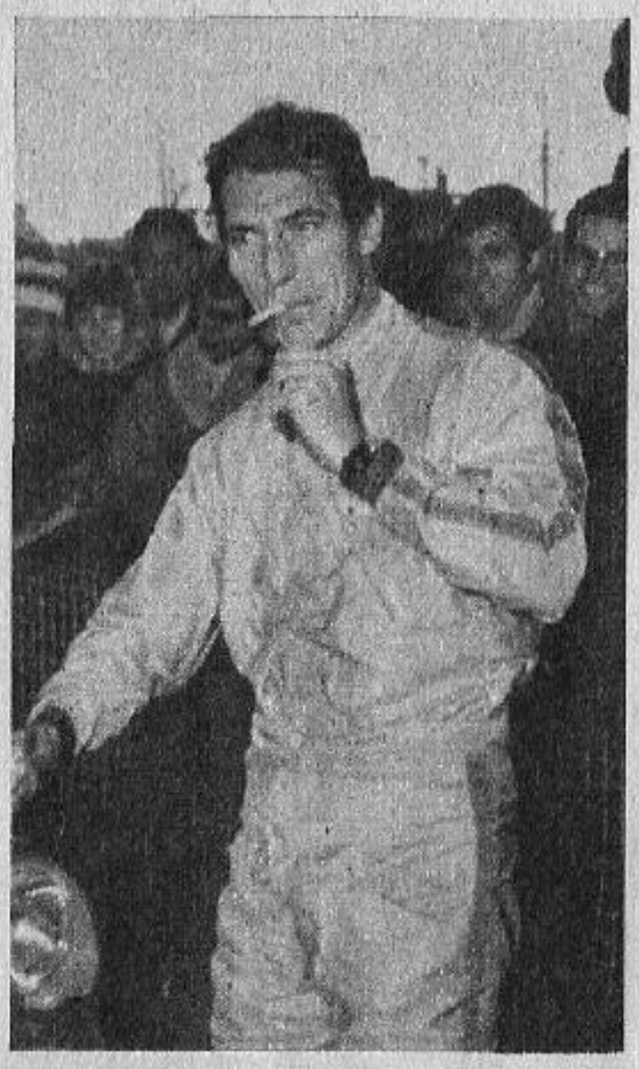
En fin. Es un sedan muy confortable con carácter deportivo, cuatro puertas lo suficientemente amplias como para permitir un fácil acceso. La tenida en el camino es excelente, por lo menos según los tests de revistas europeas que tuvieron la posibilidad de probarlo. Gracias a la distribución de pesos (mayor en el tren delantero) la tracción delantera le brinda una estabilidad en los virajes propia de automóviles deportivos, con una trasmisión semiautomática de tres velocidades.

El motor Wankel se caracteriza porque cuando regula denota cierta rudeza que nos hace acordar a los viejos motores de dos tiempos. Pero sin embargo cuando el motor comienza a andar nos hace a la idea de estar escuchando andar una turbina. En lo que respecta a la confiabilidad y duración del motor, los dirigentes de la NSU han demostrado tenerle una confianza inusitada, ya que otorgan una garantía total a través de 80.000 km. Agregan, además, que toda rotura dentro de esta garantía no puede deberse jamás a una utilización forzada del motor.

NURBURGRING

¿HASTA CUANDO PORSCHE?

Vic Elford y Joseph Siffert, con el prototipo Porsche de 3 litros, vencieron en los 1000 km. a 152,9 km/h de promedio. Una más para Porsche



El notable inglés Vic Elford, que este año no perdona ninguna. Le faltaría Le Mans para completar un 1968 extraordinario. Ganó con Siffert.

Chris Irwin, conocido en las temporadas de F. 3, sufrió un gravísimo accidente con el nuevo Ford prototipo de tres litros, durante los entrenamientos. Bajo la lluvia, su auto se fue de viaje a 180 km/h y voló por el aire. Irwin se halla en grave estado todavía.

"Digo yo, ¿estos alemanes no se cansarán de ganar siempre, siempre?". En italiano y marcando con mucho énfasis las palabras, es más o menos lo que dijo una vez Franco Lini, director "sportivo" de la escuadra Ferrari. Suponemos que se habrá vuelto a plantear la misma pregunta luego de los 1.000 km de Nurburgring, corridos el domingo alrededor de las montañas de Eiffel.

Lo que pasa es otra cosa. Resulta que los alemanes de Stuttgart no se cansan, porque compiten entre ellos. En vez de preguntarse: "¿Quién ganará esta vez? ¿Ford, Mirage, Alfa, nosotros...?", se dicen a sí mismos: "¿Qué auto de los nuestros ganará hoy: el 2,2 litros, el tres litros, el de cola corta, el de cola larga?" Y así se divierten. Fuera de broma, el trabajo de Porsche es *extraordinario*.

En Nurburgring, por ejemplo, ganó por primera vez el prototipo de tres litros, presentado en carrera este año. Que no es una versión agrandada del de 2.200 cm³ sino un auto enteramente nuevo, desde el motor hasta el chasis. Y no hay problemas de dentición, ni de falta de experiencia, ni nada.

El auto ganador lo manejó ¡otra vez! un monstruo 1968: Vic Elford, triunfador en pareja con el suizo Joseph Siffert. Elford triunfó así en el Rally de Montecarlo, en las 24 Horas de Daytona, en la Targa Florio hace dos semanas y ahora en Nurburgring.

Las alternativas de la carrera fueron más o menos parecidas a las que había en TC en la época ganadora de los Emiliozzi. Con la diferencia que en vez de haber una "galera" son cuatro, cinco o seis que giran todo el tiempo apabullando a los demás; y en las dos categorías: Spor-Prototipos y Gran Turismo. El único no-Porsche que estuvo girando en el ritmo de los punteros fue el Alfa Romeo 33 de Udo Schutz-Lucien Bianchi, ubicado en tercer lugar durante las primeras vueltas, detrás de Gerhard Mitter-Ludovico Scarfiotti, Elford-Siffert y Hermann-Stommelen, y adelante a su vez de otro Porsche, el de Jochen Neerspach-Joe Buzetta.

Mitter-Scarfiotti se quedaron retrasados y Elford-Siffert ganaron cómodamente, escoltados por el Porsche 2,2 litros de Hans Hermann-Rolf Stommelen. Ya la fábrica alemana se adjudicó el campeonatd de marcas 1968. En fin...





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



NORBERTO CASTAÑON: REVELACION 1968

Luego de siete años de lucha logró tres victorias en cuatro carreras y su posible inclusión en el equipo Peugeot

por CARLOS F. FIGUERAS
Fotos: OSVALDO DUBINI

Si a esta altura del calendario, y cuando apenas tenemos tres meses netos de actividad automovilística se nos impusiera nombrar a la revelación del momento, no tendríamos mucho que pensar. Sin distinción de categorías, un nombre salta a la vista: *Norberto Castañón.*

¿Por qué? Porque ganar tres carreras sobre cuatro corridas, no es cosa que hayan logrado más de tres o cuatro (si alcanza esa cifra) y sobre todo corriendo como particular contra equipos oficiales. Probablemente los que no son asiduos lectores de revistas especializadas o los que no se interesan mayormente por lo que no sea TC, sepan que Castañón obtuvo esos tres triunfos. Pero lo que en un principio fue sorpresa, ahora ya es casi costumbre. Como rutero, siempre lo consideramos muy bueno, pero en pista no tenía antecedentes. Sin embargo fue a San Juan y ganó en el Zonda. Ganó con un Peugeot (máquina en desventaja con respecto a los Fiat en pista) y a un piloto local, lo que también es importante. Una nueva faceta se descubría en Castañón.

El miércoles pasado fuimos a su agencia de la Avenida Pavón al 3400 en Lanús. Norberto Castañón sonriente detrás del escritorio nos relata:

"Hace siete años que corro. Empecé en el '61 con un NSU Prinz, que fue el primer auto que tuve. Antes andaba en moto. Siempre me había gustado correr, pero recién a los 24 años pude darme el gusto. Después le compré el NSU Sport-Prinz a Marcelo Raitzin. Estuve prendido en algunas carreras pero nunca pude ganar. En el Gran Premio del '63 debuté con un Peugeot 403 y me parecía que no era un coche apto para correr: lo veía pesado... poco ágil. Después de correrlo quedé encantado. Venía quinto y después del río Miranda me fui en una curva y me monté sobre unas piedras... se rompió todo abajo".

Poco tiempo después Castañón logró su primera satisfacción en el automovilismo. Llegar en un Gran Premio y nada menos que tercero, detrás de Eduardo Rodríguez Canedo y Heriberto Bohen (ambos con Fiat 1500, del ex equipo Alvear). "Esa fue una de mis mejores carreras... pese a que en la primera etapa estuve detenido más de dos horas con problemas en la bomba de nafta."

Vinieron una seguidilla de buenas actuaciones en la Vuelta del Noroeste, Mar y Sierras y algunas carreras más. En el Gran Premio del '67, cuando todo hacía pensar que mejoraría su performance del GP del año anterior, tuvo que abandonar estando primero con bastante luz a su favor. Hasta aquí el historial de un buen corredor de Turismo Anexo "J". Con una buena máquina, una buena organización montada, mucha gente de confianza y el apoyo del team oficial Peugeot y la del concesionario Peugeot Avellaneda. El calendario de este año se le presentó distinto. La victoria en la Vuelta de la Manzana sobre dos equipos de fábrica: Fiat y Peugeot. En los 1.000 Kiló-

→



En 1966 tuvo buenas performances en la mayoría de las carreras en que participó. En la foto se lo ve doblando en una curva cerca de Taff del Valle.

metros Entrerrianos y hace apenas diez días en el Autódromo de San Juan. Tres triunfos cosechados en poco más de un mes, con un solo abandono cuando punteaba la general, en el circuito serrano de Capilla del Monte. "En Capilla pinché un pistón. Usamos una nafta de menor octanaje y aunque cuidamos más el auto, en la segunda vuelta se nos plantó un pistón."

Conversando con Castañón en su pequeño despacho nos dimos cuenta de "algo". Castañón (30 años, casado y dos hijos) no había tomado conciencia de lo hecho. Parece no conocer la real dimensión de sus triunfos. Empezó corriendo por deporte y lo sigue haciendo por eso.

¿Y el auto? ¿Qué tiene el Peugeot de Castañón para ser tan aplastante?

"El auto anda sin broma, no lo puedo negar. Díaz, el preparador y responsable de la parte mecánica del coche, ha logrado mucho. En el banco de pruebas del equipo, en la calle Dorrego, acusó 109,8 HP; *pero lo increíble es esto*. Con viento en contra anda como cualquier auto caminador... ahora... cuando hay viento de cola parece que tuviera un motor de 4 litros. Es impresionante como empuja."

Una pregunta que se hace mucha gente es: *¿Cómo Castañón no integra el equipo oficial..?* Nosotros desde las páginas de Parabrisas-CORSA lo planteamos más de una vez. Sin embargo Castañón siguió y aún sigue siendo un piloto particular con un auto que camina más que los del equipo. *¿Por qué Norberto Castañón no integra el equipo Peugeot?* El tampoco lo sabe. "El equipo nunca lo integré, pero muchas veces recibí ayuda de ellos. Claro que es totalmente diferente, pese a que se encargan generalmente de gastos de cuentas de hotel, repuestos, etc. Ahora es muy factible que me integren al team. Pero no hay nada definitivo."

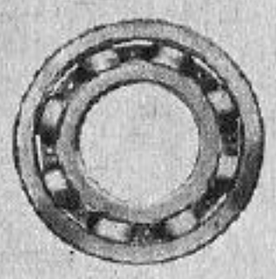
¿Qué tipo de carreras le gustan más? "Indudablemente las tipo Gran Premio, porque me gusta andar en la montaña. Claro que ahora con el auto que tengo no me convienen esas carreras. Son preferibles las cortas o de trazado rápido, donde puedo aprovechar la velocidad del auto." *¿Cuánto anda realmente el coche de Castañón?* "Yo no sé. En la Vuelta de la Manzana llegó a marcar 7.000 rpm, que es algo así como 198 km/h, pero con viento de cola. Yo creo que parejo anda en los 190 reales, porque en el tramo Zapala a Roca hice un promedio de 180 y pico." Nosotros no sabemos si anda 198, pero que es el Peugeot más veloz no cabe duda. Más aún: es el auto más rápido de la categoría hasta 2.000 cm³.

¿Qué opinás del Fiat 1500 Coupé? "Es un gran auto y tiene una cantidad de homologaciones que lo ponen en un plano de superioridad con respecto al Peugeot." *¿Turismo de Carretera?* "Hice incursiones con el 404. Corrí en la Vuelta de Mercedes en 1966. Largaron 90 coches y me clasifiqué 17º. Luego fui al Gran Premio de TC de ese mismo año. Largué con el Nº 89 y aunque mi coche no pasaba los 180 km/h pasé 43 coches y entré 41º en la etapa. Ahí me di cuenta de que en Turismo de Carretera no se aprende nada. En las curvas... los pasaba de a tres en la zona de frenaje. Pese a todo me gustaría correr en TC, pero con un auto bien hecho, posiblemente con un Torino. Otra cosa que me interesaría es andar en un buen F-2, por supuesto con motor Peugeot."

Levantamos campamento con una impresión estupenda de Norberto Castañón. Buen rutero y mejor pistero.

SU AMIGO INVISIBLE...

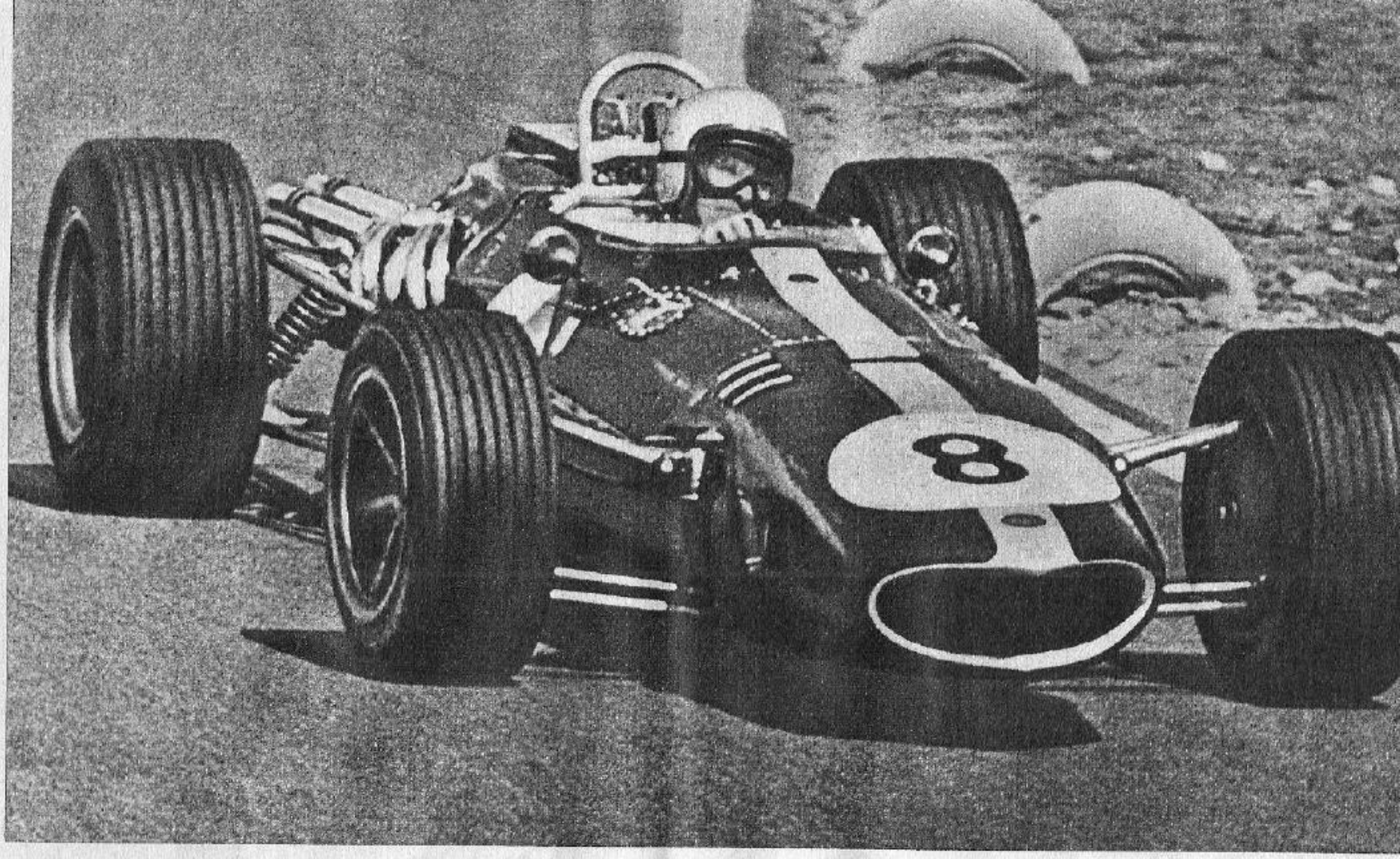
...Ud. no lo ve pero está en todo lo que anda bien. Está en su pequeño reloj, en su automóvil y está en las grandes industrias. Los rodamientos SKF no han sido creados para ser vistos sino para que todo "marche bien".



SKF

COMPAÑIA SKF ARGENTINA S.A.C. a l. - PERU 545 - T. F. 33-0001 - VIAMONTE 1450 - T. F. 45-3417/18 - 3949 - MENDOZA: SAN LUIS 45 - CORDOBA: AV. GRAL. PAZ 386 - TUCUMAN: SALTA 136 - ROSARIO: CORRIENTES 380

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



LA CUEVA DE LAS AGUILAS

Desde 1966 Dan Gurney y su All American Racers Inc. se han dedicado a la tarea de construir y hacer ganar a un auto norteamericano en el campeonato de Fórmula Uno. Mal comienzo y buenas perspectivas en 1968 para los Eagle-Weslake V-12

por JORGE A. AUGE BACQUE

UN COMIENZO SIN SUERTE

Durante muchos años, casi desde que se inició en este asunto de las carreras de autos, Dan Gurney tuvo ganas de pilotear en el Campeonato del Mundo un monoplaza de Fórmula Uno, de construcción norteamericana, construido según los cánones de la experiencia norteamericana en las diversas fórmulas de monoplazas, o en las diversas opciones de motor (muy yanqui, ¿no...?). Como nadie lo había construido ni pensaban tan siquiera en ello, el propio Dany se lanzó con todos sus ímpetus a la empresa.

Como primer peldaño, creó la All American Racers Inc. con sede en Santa Ana, California, para luego conseguir que firmas importantes le financiaran la construcción de sus automóviles. La Good-Year, la Mobil, Bardahl y hasta la japonesa Yamaha se interesaron por el proyecto del yanqui y le brindaron apoyo económico-técnico. Sin embargo, la idea original de Gurney de que el automóvil a construir fuera totalmente norteamericano, comenzó a tener sus problemas: no podía hacer un auto de Fórmula Uno sin la ayuda técnica de hombres ya experimentados. Estos hombres, esa experiencia, sólo podían encontrarse en Europa, donde hacía ya años y años que los constructores experimentaban con chasis y suspensiones. Uno de esos técnicos fue Len Terry, "ex collaudatore" de la Lotus Cars, y el inspirador del motor otro flemático sajón: Audrey Woods, el mismo que diseñó el motor B.R.M. 8 en "V". Sin embargo, por alguna parte Gurney tenía que lograr que el aparato fuera considerado como un producto de la industria estadounidense y para ello decidió construir sus chasis en los Estados Unidos y luego enviarlos a Inglaterra para juntarlos con los motores cons-

→

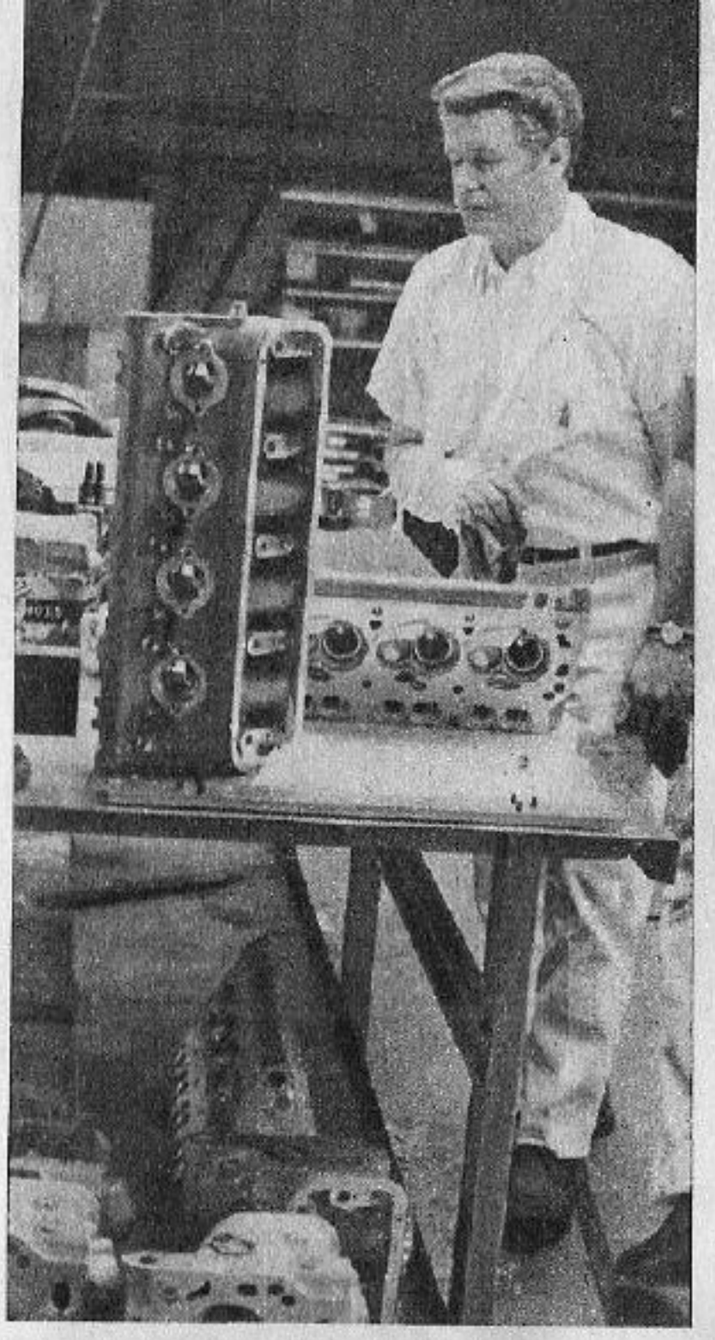
EAGLE WESLAKE V-12

El Eagle Weslake V-12, primer automóvil norteamericano de Fórmula Uno de la "nueva era".

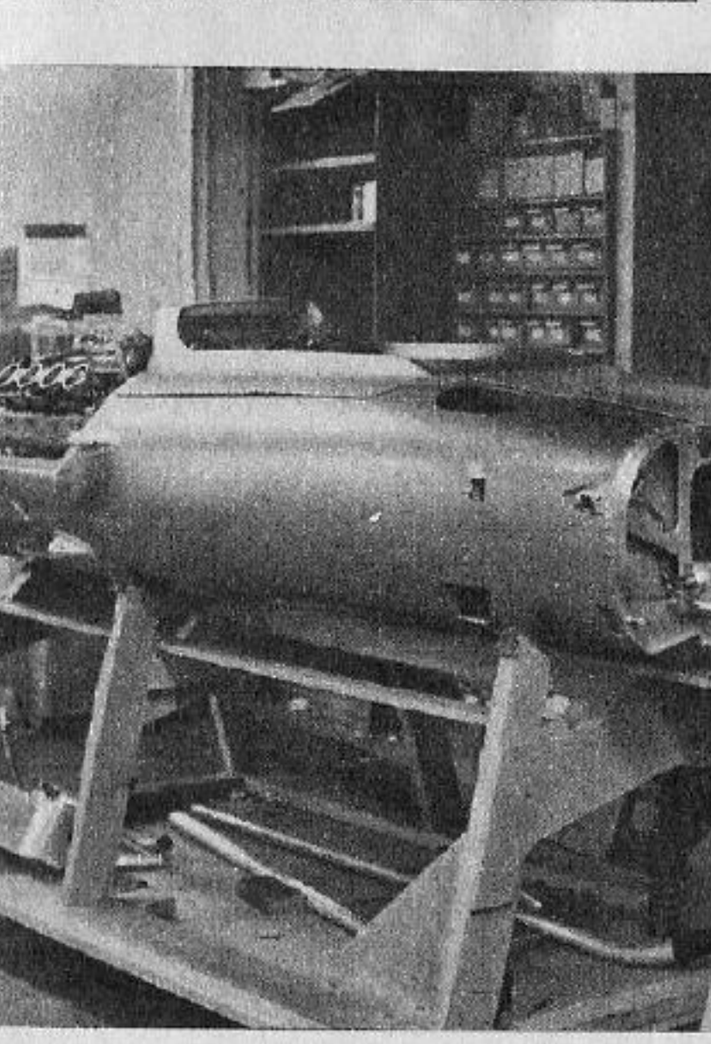
Corte del motor Gurney Weslake V-12. Las cuatro válvulas por cilindro son accionadas por dos árboles de levas a la cabeza por cada linea de cilindros.

Donde se unen la artesanía con la técnica: Acá se preparan todas las partes componentes de la estructura de las "águilas azules". Da impresión de estar en una pequeña fábrica de aviones.

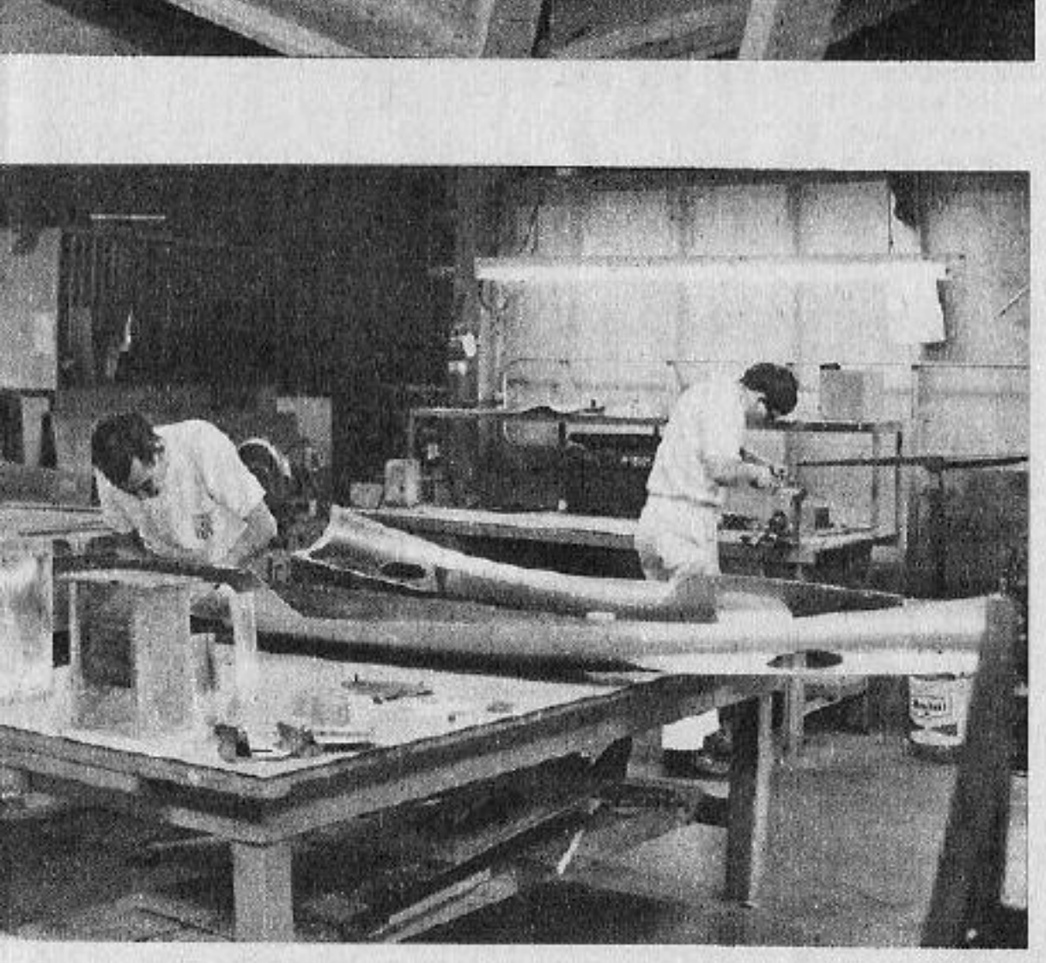
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Las tapas de cilindros son controladas una por una por un equipo de técnicos especializados y luego enviadas a la sección montaje donde se arma la totalidad del motor.



Convenientes caballetes sirven de armazón para el montaje de los distintos componentes del auto.



truidos en la pequeña planta de otro famoso inglés: Harry Weslake.

Pese a que Woods siempre había tenido inclinaciones por los motores de ocho cilindros en "V", esta vez la idea de Gurney se impuso: quería un 12 cilindros dispuestos en "V".

El primitivo motor con el cual se iniciaron los ensayos de diseño, era una unidad monocilíndrica de 375 cm³ que la Weslake había construido para llevar a cabo experimentos de diseño en el sistema de combustión. Como el motor "tamaño original" aún no había sido construido, o mejor dicho, estaba construido pero no lo suficientemente desarrollado como para lograr un buen papel en la primera carrera, Gurney decidió que se le colocara un motor Coventry Climax de 2.700 cm³ y cuatro cilindros en línea.

La nueva escudería se ubicó en un edificio en Reye, Sussex, frente mismo a la fábrica Weslake, y la primera carrocería llegó desde Santa Ana en marzo del 66. Para adaptar el Coventry Climax, en lugar del previsto V12, la máquina debió sufrir un proceso de acortamiento y recién estuvo listo el primer auto para principios de mayo. Como la primera carrera de F1, en la que el Eagle podía participar, era Mónaco y justo en esa fecha (días más o menos) se corrían las 500 Millas de Indianapolis, Gurney decidió hacer debutar "su" auto en "su" país, es decir, en las 500 de Indy.

Cinco Eagle Weslake, piloteados por Dan Guyner, Lloyd Ruby, Roger Mc Cluskey, Joey Leonard y Jerry Grant, se clasificaron para largar la carrera y uno de ellos, el de Ruby, punteó durante 68 vueltas la carrera, pero debió abandonar por problemas de la presión de aceite. Gurney se vio envuelto en el primer accidente de la carrera, donde debieron abandonar once de los treinta y tres corredores que largaron. Leonard, en cambio, pese a haber intervenido en el accidente, tuvo la suerte de que su máquina fue susceptible de ser reparada y pudo volver a la carrera. El resto debió abandonar por problemas de lubricación. En la primera carrera comenzaban ya los problemas para Gurney.

Como auto de fórmula uno, el Eagle Weslake aún no había debutado. Y su aparición se verificó en el Gran Premio de Bélgica, sobre el veloz trazado de Spa-Francorchamps. Sin embargo, pese a todos los esfuerzos puestos en la empresa por el equipo técnico de la escudería, no se pudo evitar que el motor vibrara permanentemente durante la carrera. Gurney, sin embargó, pudo correr hasta la mitad de la carrera, abandonando luego debido a que las vibraciones hacían peligrar la estabilidad de la máquina.

Aun en Reims (Gran Premio de Francia) el Eagle participó con el motor Coventry Climax de 2.700 cm³ y pese a la notoria falta de HP con respecto a sus competidores directos, Gurney logró ubicarse quinto en la clasificación, lo que le valió sus primeros puntos en el Campeonato Mundial. En las semanas subsiguientes, se trabajó duramente en el sistema de suspensión y se modificó el chasis hasta lograr que desaparecieran las vibraciones del motor. Cuando se presentó en Brands Hatch para el Gran Premio de Inglaterra, su tenida era a ojos vista superior: obtuvo el tercer mejor tiempo en carrera y se hubiera clasificado cuarto, si no hubiera sido por la rotura de un pistón. Pese a que en Brands Hatch el auto demostró estar en forma y ya bien puesto a punto, en los G. P. de Holanda y Alemania, debió resignarse y postergar sus deseos de ganar. En Alemania, Gurney estableció el record del circuito con 22m 7s y en carrera, en el último giro, justo cuando marchaba cuarto, debió resignarse a ser séptimo, ya que tuvo que detenerse a cambiar un condensador.

Finalmente, el motor Weslake V12 fue terminado y colocado en el chasis del Eagle en la segunda mitad de agosto. Su potencia llegaba a los 350 HP a 9.500 rev/min. La nueva máquina estuvo lista para el Gran Premio de Italia en Monza. Esta vez fue el filtro de aceite el que dijo no. En la próxima carrera, el G. P. de Estados Unidos, Gurney debió abandonar por problemas de lubricación. Para el G. P. de México, última carrera puntable, cambiaron el motor Weslake por el Coventry Climax, pero sin resultados positivos, ya que por problemas en el acelerador debió conformarse con un quinto puesto.

¿OTRO AÑO?

OTRAS ESPERANZAS

La temporada para el Eagle Weslake se inició en enero en Johannesburg con la disputa del G. P. de Sudáfrica, pero con el motor Coventry, ya que de acuerdo con el sistema de carburadores y con respecto al clima imperante en Sudáfrica, este motor era mucho más fácil de poner a punto. Ginther, que era el segundo piloto, no pudo largar (luego se confirmó en Mónaco que no correría más para Eagle), y Gurney debió abandonar mientras iba tercero por rotura de un brazo de suspensión. El Eagle se presenta en mayo en la segunda carrera del campeonato, luego de su triunfo en Brands Hatch: Gran Premio de Mónaco. Respecto a Brands Hatch, las dos máquinas anotadas presentaban una diferencia: un "paragolpes" trasero para proteger la caja de velocidades en los taponamientos muy frecuentes en la pista monegasca. Gurney decidió serruchar parte de la trompa porque ésta era demasiado larga para incursionar en el tráfico del circuito y permitir mejor refrigeración. Nuevamente abandonó por problemas de lubricación. Para el G. P. de Holanda, Gurney dispone de un nuevo chasis en su F1, construido en titanio, material más liviano y más resistente. La estructura no se diferencia de la utilizada en Indy, con la única modificación que las parrillas de suspensión eran simétricas. Sin embargo nuevamente abandonó por problemas de alimentación, problema que se repetirá muchas veces en el año.

POR FIN, EL TRIUNFO

Por primera vez, luego de más de quince carreras, de amarguras y sufrimiento, Gurney vio coronado su esfuerzo con el triunfo del Eagle en Spa. Sobre el velocísimo trazado belga, Gurney superó a Stewart que venía corriendo con dificultades en la caja de cambios, llevando a cabo, además, la vuelta más veloz.

Un nuevo integrante del equipo Eagle se presentó en el G. P. de Francia. Era Bruce McLaren, que en espera de su propia máquina aceptó pilotear el segundo auto de Gurney. Mientras Gurney corría con el auto más liviano, McLaren lo hacía con el modelo viejo.

→

Nuevamente ni Gurney ni su ocasional coequipier tuvieron suerte: ambos abandonaron por problemas de alimentación.

En Inglaterra, tanto Gurney como McLaren abandonaron, el primero por problemas de embrague y el segundo por deficiencias en el motor. En Alemania, más exactamente en Nurburgring, Gurney debió abandonar luego de puntear casi por la mitad de la carrera sobre Dennis Hulme, y logró hacer el mejor tiempo de la carrera. Mc Laren abandonó por rotura del motor. En Canadá la Eagle presenta dos modificaciones esenciales: una mejor tenida gracias a sus cubiertas más anchas y un carenado más penetrante. Durante la carrera llovió y Gurney decidió bajar el tren de marcha para no arriesgar el auto. En Italia se produjo una desastrosa aparición de los autos yanquis. Ambos debieron abandonar por rotura casi total del motor. En el Gran Premio de los Estados Unidos le fue colocado un nuevo tren delantero en el cual se le modificaron las parrillas de la suspensión, pero pese a todo, el resultado no fue halagüeño: se rompió mientras el "bueno" de Dan iba colocado cuarto. La "campaña negra" de Gurney y el Eagle finaliza en el Gran Premio de México con un incidente en la partida misma: en la línea de largada Jim Clark se adelantó a Gurney y el tubo de escape de la máquina del escocés rompió el radiador delantero del auto de Gurney.

ALGO DE TECNICA Y MAS DE HISTORIA

De todas las máquinas que intervinieron en Fórmula Uno en los tres últimos años, fue la Eagle Weslake de la All American Racers, la que llamó más la atención de los aficionados. Tanto las Ferrari, como los Brabham o los mismos Cooper Maserati utilizan chasis derivados de automóviles anteriormente puestos a prueba. El del Eagle presentaba un aspecto enteramente nuevo, que hace de sus intervenciones un verdadero banco de pruebas. Todas las características del auto demostraban a las claras que sus constructores sabían lo que hacían, aunque las cosas no les salieran nada bien.

UN VIEJO DESEO AMERICANO

No era de ahora que los americanos del norte tenían el deseo abierto de tener un auto, "su" auto, para correr en carreras de F. 1.

En 1921, el americano Murphy ganó Le Mans con un Dusemberg, y tampoco hay que olvidar la actuación de Lance Reventlow con sus Scarab que iniciaron nuevamente una teoría abandonada hacía mucho tiempo por los europeos.

Daniel Sexton Gurney, promotor del proyecto Eagle, pertenece a esa clase de corredores que sobre la base de su experiencia en el manejo de automóviles tales como Ferrari, BRM, Porsche o Brabham de fórmula uno, se propuso realizar un automóvil de carreras norteamericano utilizando en gran medida soluciones, en las cuales los europeos ya le llevaban mucho tiempo y experiencia.

Hacía mucho tiempo que Gurney tenía ganas de producir su propio automóvil de carrera. Pero fue recién en 1962, cuando se encontraba en Londres junto con Carroll Shelby el creador de los Cobra: él propuso a Gurney formar una sociedad tendiente a crear una pequeña fábrica de automóviles de carrera. Gurney gustó de la idea, pero se "abrió" de Shellby y luego de tres años de proyectos y diseños desechados, creó la All American Racers.

EL CHASIS

Era muy natural, sin embargo, que al ingresar Len Terry en la construcción del chasis llevara consigo algunas de las experiencias de la Lotus, e incluso que muchas de sus soluciones tuvieran origen en sus anteriores experiencias junto a Colin Chapman.

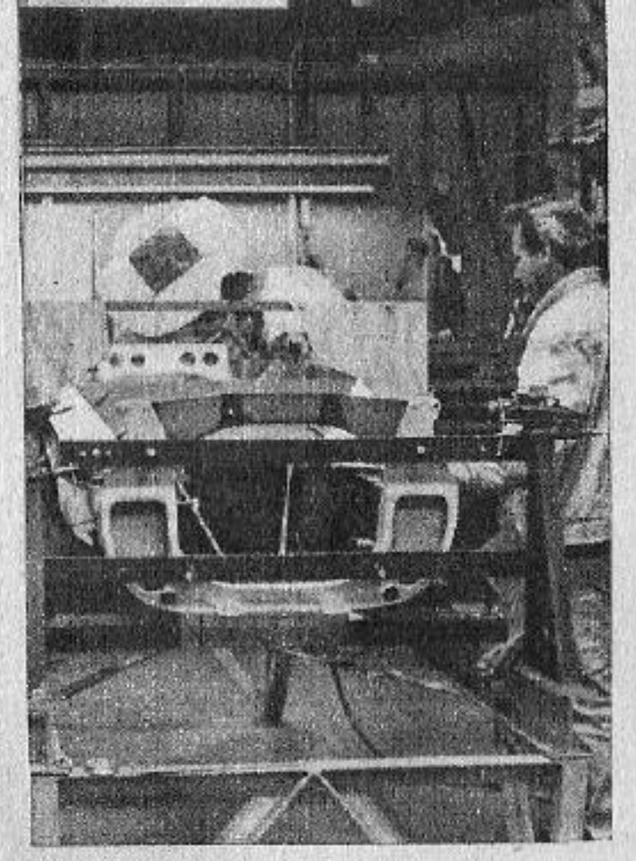
Es por eso que Terry diseñó el chasis siguiendo los lineamientos del monocasco, solución iniciada en la Lotus Cars. Pero sin embargo había una diferencia esencial entre los dos tipos de chasis: el de los Lotus estaba construido totalmente en aluminio con un "corazón" de madera de balsa. El chasis del Eagle, en cambio, estaba constituido por un 30 % de aleación liviana y un 10 % de acero. La "carena" del vehículo se componía estructuralmente de dos monocascos separados: una externa que soporta las cargas y una interna que refuerza a la primera y confiere rigidez al conjunto. Entre estas dos carcazas o caparazones, se ubican los depósitos de nafta. Estas dos caparazones están reforzadas por cuadernas y nervios que a su vez se convierten en los soportes de las suspensiones y los demás órganos mecánicos.

UN MOTOR COMPACTO

El motor Gurney-Weslake es una unidad muy compacta, de 12 cilindros en "V" a 60°, con el block en acero liviano (fundición de pared fina). El diámetro tiene 72,8 mm y la carrera 60,3 mm, los cuales se traducen en una cilindrada de 2.997 cm³. La aspiración se hace por el interior de la "V" y el escape por el exterior. Las válvulas (cuatro por cilindro) son accionadas por dos árboles de levas a la cabeza por cada hilera de cilindros. El motor está equipado además por un sistema de inyección de combustible Lucas. La bomba y el distribuidor de inyección están comandados por el árbol de levas de la margen derecha. El secreto del motor reside casi única y exclusivamente en la disposición de las cámaras de combustión, campo en el cual Harry Weslake es un experto de primera.

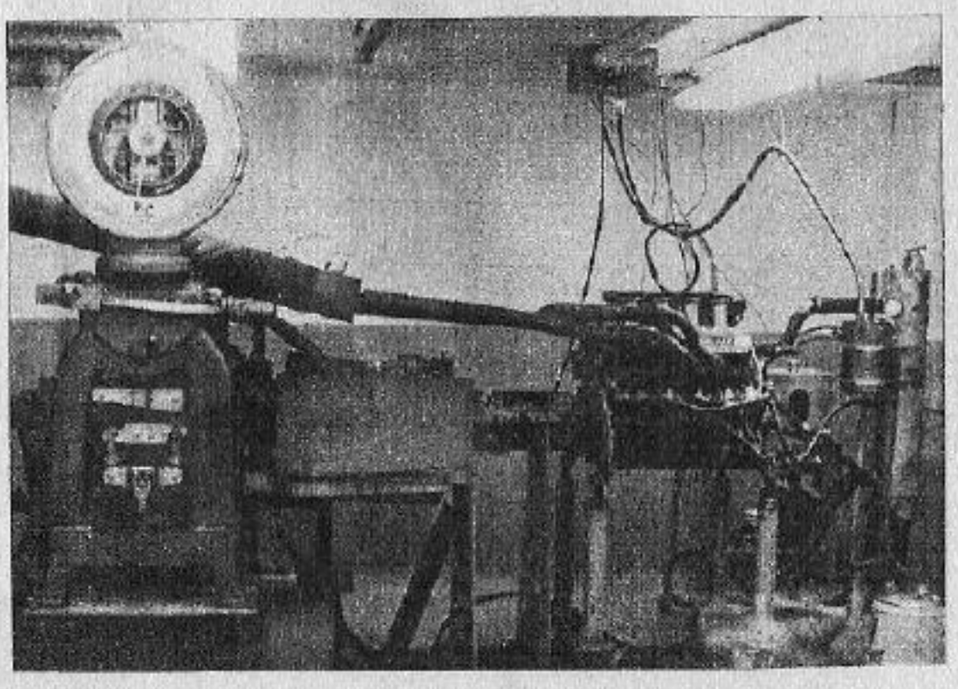
Tanto las suspensiones, como el chasis y hasta el motor, configuran todo un avance en el campo de la fórmula uno. Es por eso, quizás, que los resultados, a través de dos años de experimentación, no son todo lo óptimos que Gurney y sus colaboradores quisieran.

1968 se presenta aún en blanco para Daniel Sexton Gurney y sus águilas azules. 1968 lanzará un veredicto: ¿sirven los Eagle Weslake o sólo son una fantasía de un corredor metido a constructor? ¿Qué pasará? Solamente el tiempo y las diez carreras del Campeonato del Mundo nos lo dirán.



Un rígido banco de metal y un sinnúmero de prensas son los elementos más importantes para armar correctamente una estructura de tipo monocasco.

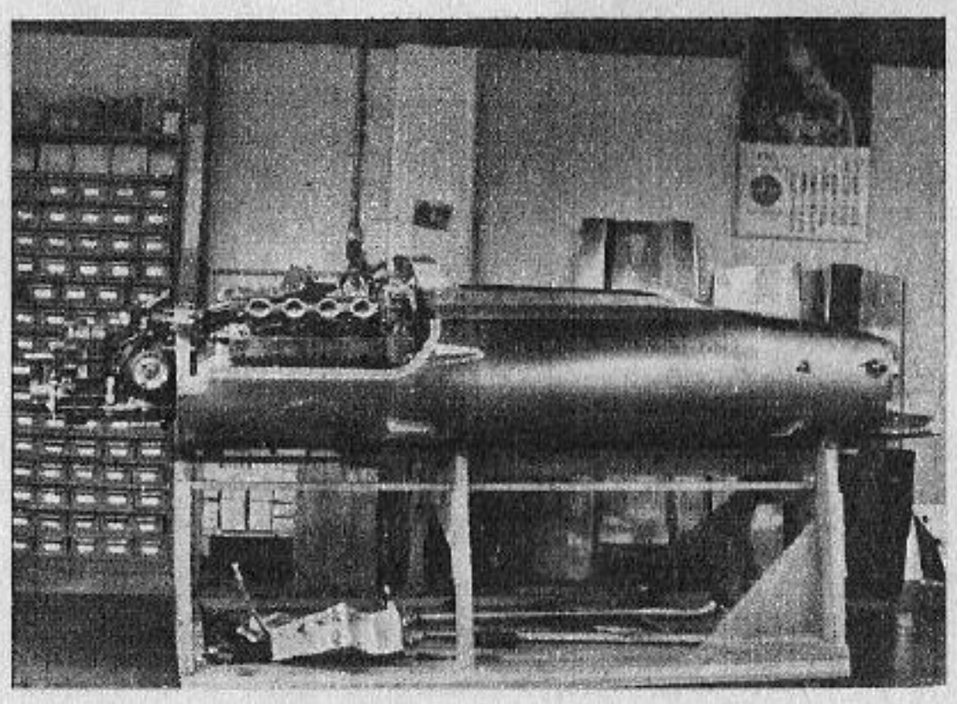
¡Uuuuoooommm! ¡Uuuuoooommm! Parece que en un momento determinado el motor fuera a estallar.



Chapas, plantillas, escuadras, más escuadras, más remaches.



Un chasis de la Eagle Indianápolis apenas terminado. Se le ha montado un motor Ford doble árbol.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

NOVEDADES PARABRISAS CORSA

Las casas más importantes de repuestos Fiat venden exclusivamente COVERFLUIDO.

J. C. ZUPPIROLI: Guatemala 4416, Cap.
FIATODO: Sarmiento 3899, Cap.
Km. "0": Alberti 1115, Cap.
FIREP: J. B. Justo 6199, Cap.
FIAT MUÑOZ: H. Yrigoyen 10380, Temperley



VITIS

PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE ASIENTOS ESPECIALES.



Perfecto anclaje y "a medida", con la mejor calidad para **Gran Turismo, Turismo Carretera y Sport.**

Pruébelos en: **MAURICIO VITIS Y CIA. S. R. L.,** Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes S. Blas), alt. Av. S. Martín 2700, T. E. 59-2026, **Buenos Aires.** Solicite folleto gratis.



REPUESTOS LEGITIMOS FIAT NACIONAL E IMPORTADOS. Línea Corsa Deportiva... en FIATODO
Sarmiento 3899, esq. Salguero, T. E. 87-1852 y 87-1992
EN EL INTERIOR ZONAS DISPONIBLES PARA REVENDEDORES. ENVIOS EN EL DIA.

AUTOESTEREO 3000

KENIA



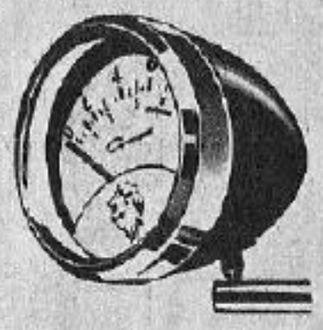
AHORA ¡SUYO!
en 10 cuotas
y un IMPORTANTE OBSEQUIO!!!

en los siguientes comercios:
Casa SUBIRA
Vieytes 1437 Cap. 21-6878
Auto Radio ROLE - Av. San Martín 2377 Lanús Oeste
LICAR Auto Radio
Av. Libertador 870
Vte. López 791-2302
A. CARBALLO e Hijos
J. B. Alberdi 594 Cap. 99-9709
ESTACIONAMIENTO PROPIO
Y COLOCACION EN EL ACTO

LINEA COMPLETA EN ACCESORIOS DEPORTIVOS

COLOCACION EN EL ACTO

Cinturones, Cascos, Espejos, Faros, Cubrevolantes, Instrumental, Tableros, Consolas, Palancas, Volantes y Llantas Deportivas. Novedoso surtido en Banderines, Calcomanías, Distintivos, Llaveros, Butacas y ahora también ropa sport de categoría.

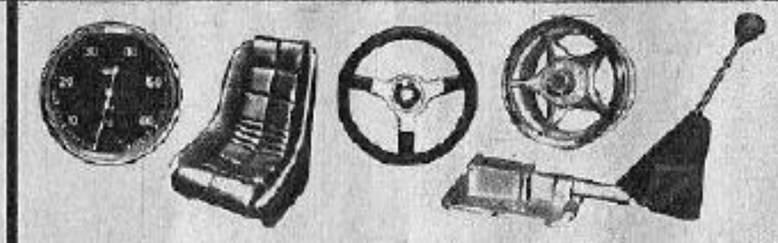


COMIND AUTOMOTOR S.R.L.
Fabricante de los Tacómetros
Comind (R) únicos a cinta tensa
Córdoba 1770, Cap. - 42-2651 - ENVIOS AL INTERIOR

Si esto le sucede recurra a **JOSE RENTA**



Importadores de CRISTALES de SEGURIDAD e INASTILLABLES (curvos y planos) para toda clase de automotores, donde le brindarán esmerada atención. **Además CERRAJERIA del automóvil**
ENVIOS AL INTERIOR
Ventas y Colocación:
BILLINGHURST 2150, T. E. 82-2118.

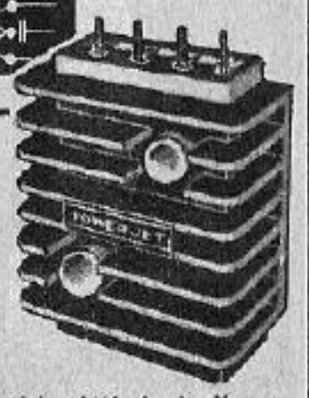


A un paso del centro y en el centro de la **zona del accesorio,** lo exclusivo y personal en **automovilismo deportivo. Palanca al Piso** p/Peugeot - **Volante** F.1 Instrumental Jaeger - BRD. - Orlan Rober - **Faros** Carella y Hella - Llantas de magnesio - Cascos de competicin - Butacas especiales. **ESUSEN ARGENTINA S. A. C. e I., Paraná 734, Cap. T. E. 44-9178.**



TAPAUTO BRUNO es la primera y única funda que realmente protege a su automóvil de la lluvia, frío, heladas y rocío. **Está confeccionada con las mejores telas frisadas revestidas con policloruro de vinilo importado y con PROCESO MULTIFLEX.** Tiene **HD 405 ALUMINIZADO**, QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES y posee ventilación integral. Está cosida a máquina y soldada electrónicamente. OPCIONAL: **SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. Nº 3004).** Se fabrica para todo tipo de vehículo. Interior: soliciten catálogo y precios. **CENTRAL LONERA: Bmé. Mitre 2771, T. E. 87-9666/8481** (estacionamiento gratuito, **Castelli 150**). DISTRIBUIDOR ZONA OESTE: **Shell Haedo,** Rivadavia 16028, T. E. 658-1335, Haedo. BAHIA BLANCA: **Oscar Lebed,** Charlone 21, T. E. 33750. ROSARIO: **Lonería El Indio,** San Luis 1559. T. E. 68076. CORDOBA: **Casa Kaplán,** Rivadavia 265, T.E. 5212.

ENCENDIDO ELECTRONICO
POWER JET
INDUSTRIA ARGENTINA



Ahora también para **DKW y COMPETICION. NO EMPASTA LAS BUJIAS. NO NECESITA BOBINA ESPECIAL.** M.R. Patente (exp.) **Nº 204.424.** Más potencia. Más velocidad. Menos consumo. Arranque instantáneo. Más de 150.000 km. de vida útil de bujías y platinos. **Fabrica y distribuye: EICAP S.C.A., Avda. Constituyentes 6530 - T. E. 46-5526 y 70-9821**



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



Ofertas • Puesta a punto electrónicamente • Carburador • Limpieza y Calibración • Bombas de Nafta • Caudal y Presión • Filtro de Aire • Limpieza Regular • Válvulas, Bujías, Calibración y Limpieza. Distribuidor • Control y Puesta a punto en el Distribuscopio • Alineación de Faros con aparato especial CIBIE. Balanceo Electrónico de ruedas • **TOMA DE COMPRESION MOTOR Y ENTREGA DE TARJETAS.**
SOLICITE TURNO AL T. E. 23-6093,
Sgo. del Estero 1441, Capital.

ITAL-CAR
Atendido por **Horacio L. Maffia**

Antenas

MAREL



Diseñadas para mayor seguridad y eficiencia de su **autorradio. Modelo con llave** para FIAT 770 y 1500, FORD, CHEVROLET 400, RAMBLER, RENAULT, DI TELLA, VALIANT, TORINO.

Lateral y de espiral para colocar en el techo.

También antenas de 5 tramos, extralargas.

Fabrica y distribuye:
MAREL S.C.A.,
Dr. L. Beláustegui 590,
T. E. 59-7819 - Buenos Aires.

ENTRE SAN JUAN Y AVELLANEDA

En esta nota brindamos la ampliación prometida de la breve información del número anterior

por JULIO F. PEREZ BALBI

fotos: OSVALDO DUBINI

Un récord de inscriptos, muchas veces, es el barómetro que permite predeterminar si una carrera puede llegar a ser un éxito o una competencia más. San Juan tuvo récord de inscriptos.

Promoción, mucha promoción, corredores de renombre, corredores locales y buenos premios pueden hacer que una tribuna se llene. San Juan también lo tuvo.

Por todo eso la carrera fue un éxito casi total. Solamente la ausencia de Peugeot y la absurda del bando Fiat, dejaron algo en el tintero. Castañón fue el punto de atención de la tarde, debutó con la pista, tuvo que soportar los embates del fiatista local, Zunino, se puso nervioso, hizo un trompo, ganó y le demostró a los que todavía dudaban de su manejo (caso similar al de Dante Emiliozzi) que si se animó por algo era.

En la categoría B, hasta 1150 cm³, pulularon los Renault, atraídos por los premios de ACCIKAR; fue la clase más numerosa, pero no la más disputada. Y en la más chiquita, con 700 cm³ de máxima triunfó otra vez la cupecita —en el auténtico sentido de la palabra— que fue de Scaramella, en manos de su nuevo propietario, Pedro Medina.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PEDRO MEDINA Y $ 650.000

Quince fueron los De Carlo que apuntaron en la segunda carrera para la categoría que compite, por reglamento, contra el almanaque. Oscar Crespo, segundo en la clasificación con llantas de magnesio (en la carrera de riguroso acero porque si no lo iban a descalificar seguro), picó en punta ante el atraso de Gallo en el vamos. Los aventajó a todos lo suficiente como para soportar la velocidad que estaba usando Medina para apilar coches uno tras otro, y mantenerse primero por dos vueltas. Entonces, Pedro Medina (26 años, soltero, cupé ex Scaramella, adquirida en $ 650.000), empezó a preparar su primer triunfo, al ubicarse delante de Crespo sin mayor trabajo. Abandonó Crespo y Bressano, después de una mala largada, empezó a pasar autitos a razón de uno por vuelta, bajo el regocijo de su preparador, el nunca bien ponderado Garagavaglia; se colocó segundo. La tercera, que entraba a los golpes, lo hizo desistir de salir a la búsqueda del primero Medina, que corría una centena de metros adelante. Tercero fue Vives y cuarto el rosarino Juan Carlos Gallo.

Antes de largar la hasta 1150, existía un interrogante: o "Suky" o Monguzzi. Al cordobés, el que más el que menos, sabe lo que es capaz de hacer. Pero "Suky" Fernández, sanjuaninos aparte, era el local que originaba el fundado interrogante. Fundado porque le ganó las pruebas de clasificación a Monguzzi por más de un segundo. Gran asombro. Que los sanjuaninos se encargaron de empañar por una serie de razones tan absurdas como la de no frecuentar ninguno de los dos reductos corsas de la ciudad. Hicieron que el propietario del coche ex Carlitos Manzano no goce de estima entre el grueso de la barrlada automovilística de San Juan.

Monguzzi mismo no la vio color de rosa hasta que se largó la carrera. "Suky" en la cuerda le ganó el pique, pero en una de las primeras curvas, al intentar enganchar la tercera, se quedó con la palanca de cambios en la mano derecha. Los nervios se trasformaron en una rabia por impotencia y el abandono fue un hecho.

De ahí en más el también golfista Monguzzi empezó a dar vueltas y vueltas siempre adelante, con la lógica parsimonia que le brindaba la distancia al segundo, Poggio Rinaldi, y que privaba a los espectadores del espectáculo que es Monguzzi cuando corre muy apurado. A mitad de carrera Poggio Rinaldi paró en los boxes techados con cañas. Ocho ocasionales ayudantes levantaron el coche de un costado para que un mecánico se metiese debajo e intentara un arreglo en el varillaje de los cambios. Pero gritó no va más y Poggio Rinaldi tuvo que sacarse el casco. Antelo quedó entonces segundo y el Renault, que estaba flojo de suspensión por el viaje a la rastra desde Buenos Aires, empezó a mejorar en la carburación cuando levantó temperatura. Apuró un poco pero no como para gastar una intentona hacia el primer puesto, acortó algo la distancia y llegó detrás de Monguzzi. Otra ocasión en que Batelli triunfa sobre Antelo. Tercero fue Colavino y el campeón Bonamici detrás. Soria el quinto y el sanjuanino López Gaido sexto por parar en la primera vuelta a cambiar una bujía empastada. Después siguió durante 23 vueltas más, prácticamente al límite y pasando interminablemente rivales.

CASTAÑON CON TROMPO Y TODO

En la mayor, el gran debut de Castañón con la pista y la posibilidad de

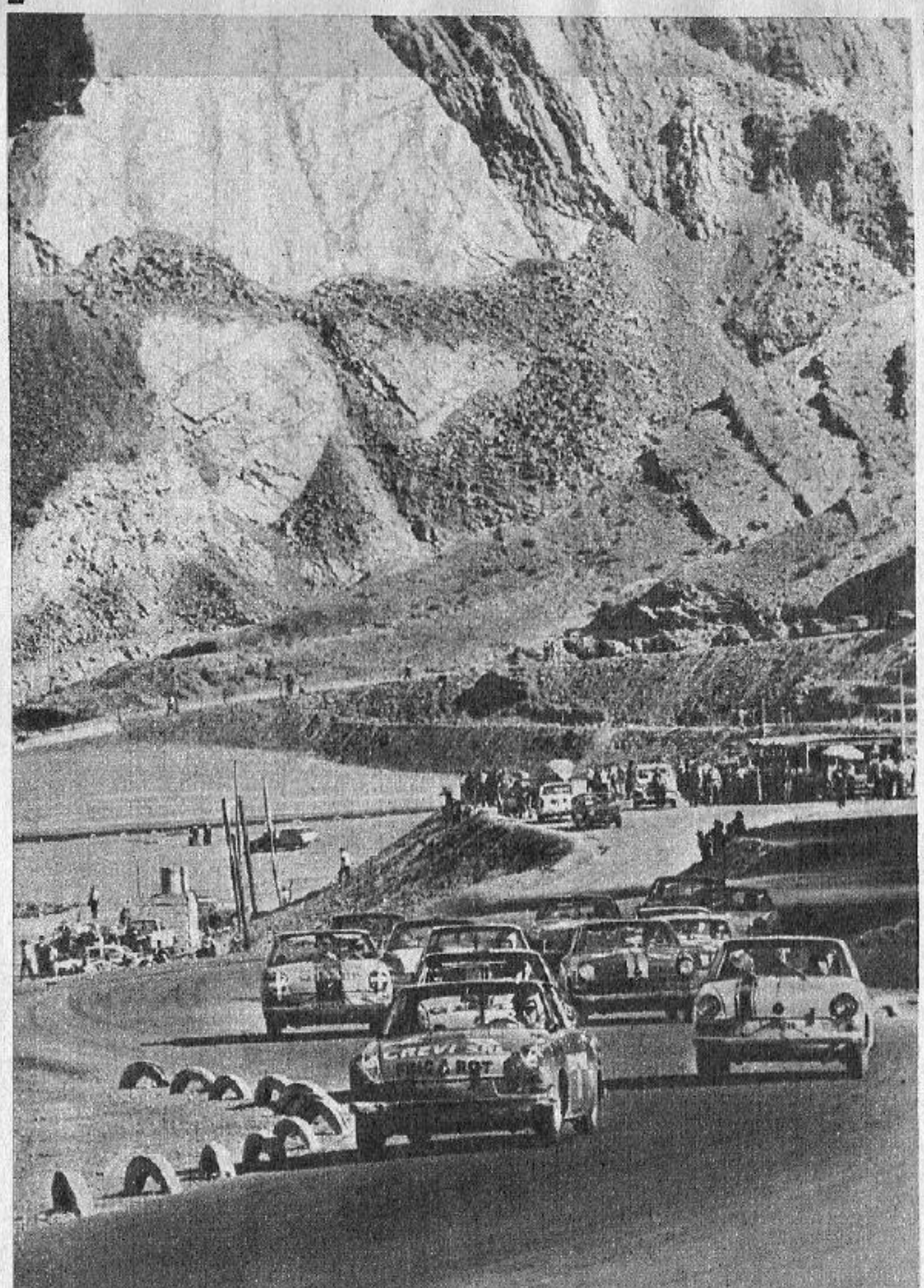
→

1 **Castañón y Zunino adelante. Castañón fue debutante en la pista. Zunino se jugó el as de bastos para ganar, fue capaz de todo.**

2 **Los 700 cm³ tuvieron otra carrera. Crespo es primero y Medina el que lo sigue por afuera.**

3 **Esta secuencia de Dubini muestra el vuelco de Carubia.**

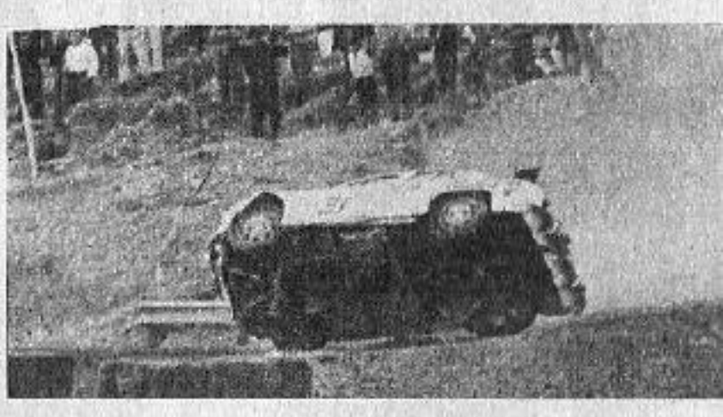




3a



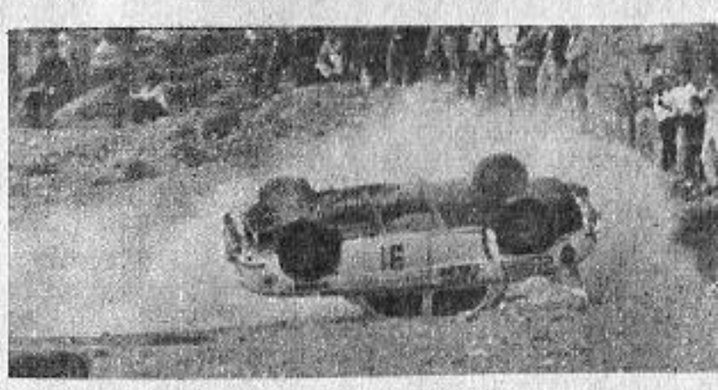
3b



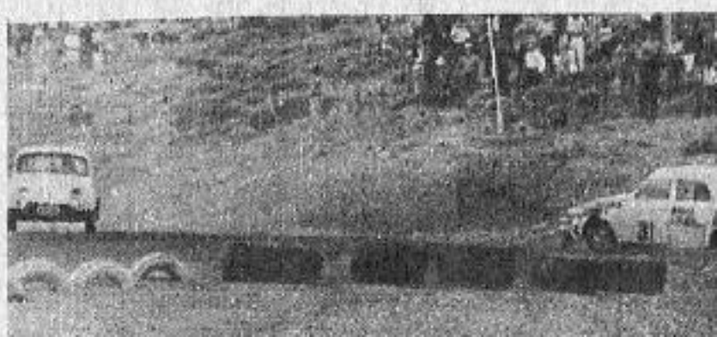
3c

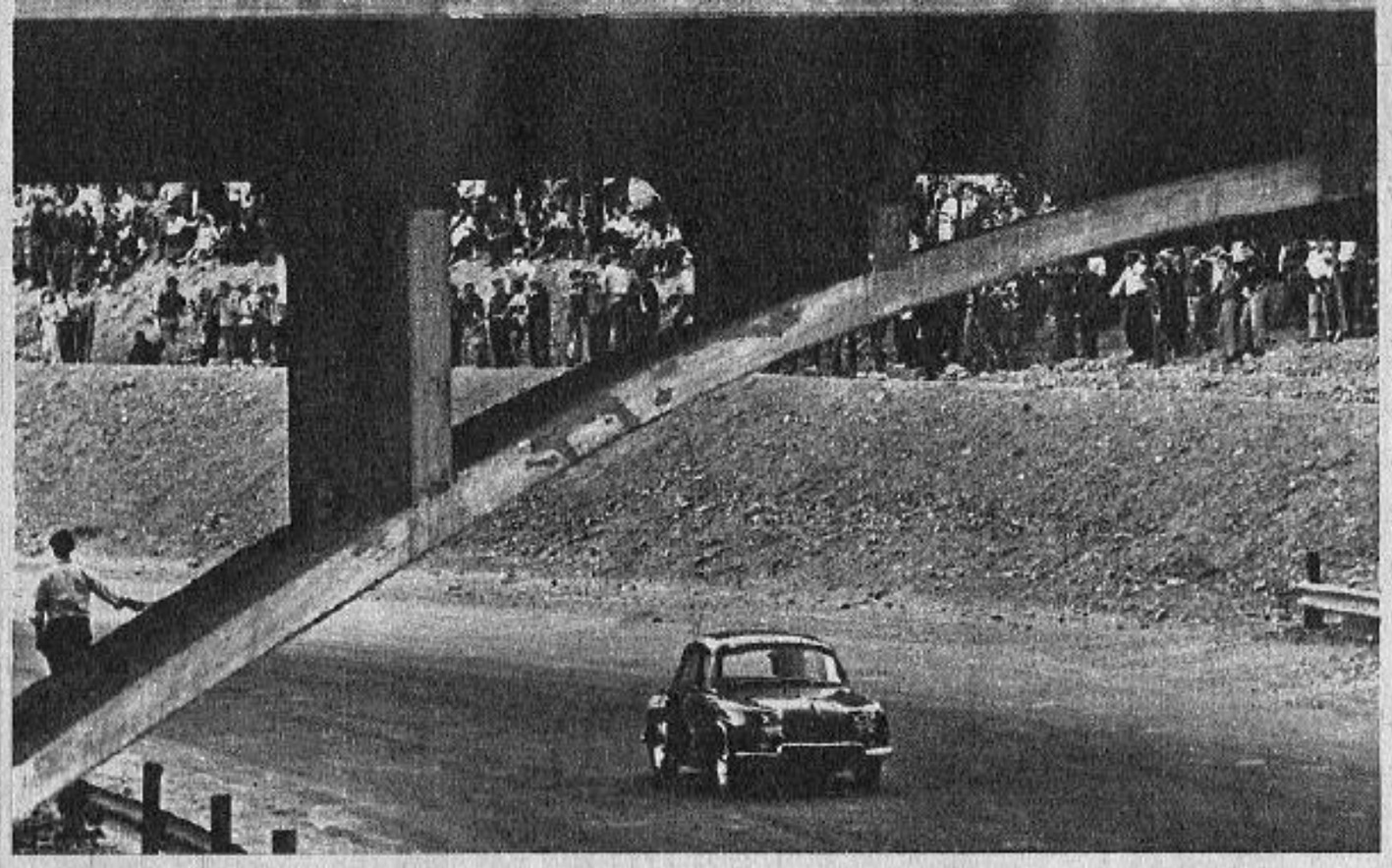


3d



3e





Monguzzi debajo del puente de salida del "rulo". El inefable cordobés ganó de punta a punta; si el local "Suky" no hubiese abandonado la cosa hubiera sido más divertida.

que el local y pelirrojo Zunino pudiese ganar el primer puesto al cabo de las treinta vueltas, prometían tanto espectáculo como el que la "B", a pesar de los 32 inscriptos, no brindó.

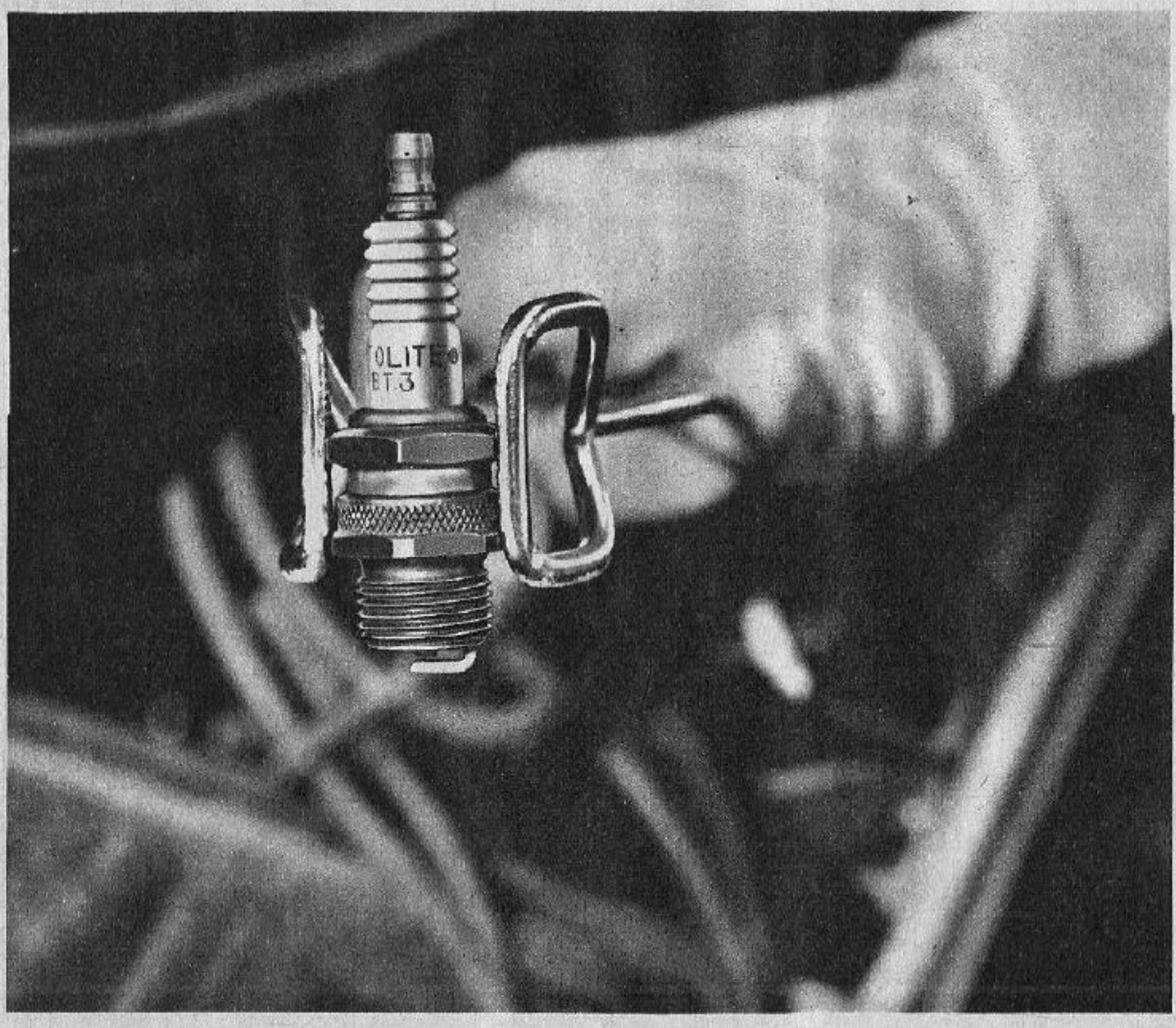
Castañón quizá en la largada ganó la carrera. Salió con algo de ventaja sobre Zunino, se zambulló en tercera a fondo en el viboreo previo a la entrada al "rulo" con peralte. Cumplió las primeras vueltas primero con poco menos de 100 metros sobre Zunino. Vessuri tercero y Juchet cuarto.

Zunino se le empezó a acercar de a poco, en cada vuelta algún metro agregaba a su favor; Castañón empezó a sentirse un poco nervioso y molesto por el Fiat que corría a sus espaldas. Por no estar acostumbrado a correr tan al límite, hizo el trompo que hizo. Pero a pesar de perder unos cuantos segundos, y por ende la primera colocación, empezó a hacer valer su rápida adaptación al circuito y a lo que pide la pista simbólicamente hablando, le agregó además la preparación de García, lo alcanzó a Zunino y le ganó. Vessuri anduvo casi toda la tarde haciéndose el duque inglés. Como a Zunino no lo alcanzaba y a su vez el cuarto a la sazón, Yanello, tampoco lo intentó con él, le dio a la cupé Fiat un ritmo lo suficientemente parejo y aburrido. Tanto como para poder sacarle la lengua a los redactores de Corsa que estaban en la horquilla. Yanello fue otro de los buenos locales. Largó atrás por no cumplir las pruebas de clasificación (rompió motor) y empezó a apilar coches uno tras otro hasta llegar a la cuarta posición, pero cuando Castañón, Zunino y Vessuri ya se habían alejado bastante. Juchet quinto, en las mismas condiciones que Yanello, con mucha distancia del que lo aventajaba y el sexto que fue Jürgen Nathan, que tuvo que poner en evidencia su sangre catalana para poderle ganar a Alesina y a Ahumada en una increíble carrera aparte. Con Hernán Douburg no pasó nada; algo lento porque el 404 no doblaba como debía.

Tanto Castañón como Zunino se jugaban cartas bravas. Al primero le pesaban los triunfos en La Manzana y en Entre Ríos; tenía que demostrar que en la pista podía hacer lo mismo. Manejó muy, muy bien, y, de haber asistido coches oficiales de Peugeot seguramente hubiera ganado de la misma forma. No alcanzaría ni la calidad de Mayorga, ni de Santamarina para descontar la ventaja que tiene Castañón bajo el capot, además que la diferencia de manejo no es muy grande que digamos. Hablando de la pista.

Zunino, por otro lado, quería llegar. Muchos abandonos en carreras anteriores lo ponían ante ese compromiso. Bien sabía, además, que si ganaba, figuraría al pie de los avisos que publicaría la C. de C. Fiat el lunes y el martes en diarios y revistas. Con la promoción deportiva que ello le significaría.

Económicamente, a la Asociación Sanjuanina de Volantes le fue bastante bien. Radio Colón está dando a entender sus intenciones de estar en un nuevo negocio como es el automovilismo y Castañón demostró que es al 404 lo que Alberto Gómez fue al 403.



¿QUIEN VA A HACER UN TRASPLANTE EN EL CORAZON DE SU MOTOR?

ALEATROS

¡Cuidado! Porque, como usted sabe, los motores rechazan los "malos" trasplantes. Más de la mitad de las bujías argentinas colocadas por las fábricas de automotores como equipo original en sus vehículos son AUTOLITE. Y son AUTOLITE porque su chispa es la más adecuada, la indicada, la más rendidora. Si no . . . hubieran preferido otra. ¿No le parece?



¡Ahhh! Y si su motor no tiene bujías AUTOLITE . . . entonces sí, trasplántele nueva vida a su corazón. ¡Póngale AUTOLITE!

BUJIAS **AUTOLITE** Fabricada en Argentina por PRATI - VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA
tiempo de historia

PANE ET CIRCUM

Es ésta una pequeña historia de la A.C.T.C., del A.C.A. y de la C.D.A. tal como fuera contada por el notable historiador romano Herodotus. Leyéndola atentamente, se podrán dar cuenta que, una vez más,

la historia se repite

En la antigua Roma, las carreras de cuadrigas habían llegado a ser uno de los espectáculos preferidos por las multitudes. En todos los rincones del Imperio, domingo tras domingo, se veía el humo de los asaditos y se hacían boleteadas para presenciar luego la enconada lucha de los conductores agremiados en la Agrupación Conductores Turismo de Cuádrigas (A.C.T.C.), quienes cada vez presentaban carros más livianos y caballos de más fuerza.

Dentro del "pan y circo", slogan de los emperadores de entonces y de los dictadores de ahora, estas carreras eran la fiesta preferida, sólo comparable en popularidad a la de los cristianos comidos por los leones. Como el emperador tenía mucho trabajo con tantas otras cosas, delegó la dirección de las carreras en un ente al que llamó César Delega Atribuciones (C.D.A.) pensando que así no tendría más problemas; pero para no perder el control, se reservó el 51 % de los augustos componentes del organismo. A ese grupo lo denominó Ave César, Ave (A.C.A.).

Pasaron así muchos años, sin mayores complicaciones, hasta que un día un comerciante fenicio y gordo, que vió el negocio de las carreras como promoción para la venta de carros de paseo, descubrió que las picaduras de víboras previas a las competencias excitaban a los caballos y les daban mayor velocidad, y así comenzó a importar y utilizar las cobras.

A su vez, los conductores agremiados en la A.C.T.C. hicieron una propuesta de cientos de kilos de peso mínimo y ruedas cuadradas para los nuevos carros estilizados y modernos, a fin de evitar que les pasaran por encima a los muchachos que seguían con sus viejos modelos.

Se reunió la C.D.A. y no aceptó nada de esto. Entonces la A.C.T.C. inventó algo que llamó "huelga". Desde esa época la humanidad las padece y nadie conoce los millones de horas útiles perdidas por esta causa. Esa idea, que consistía en no hacer nada colectivamente, sólo era entonces un privilegio individual de los poderosos.

Lo cierto es que esa llamada huelga y la amenaza de una intervención extranjera por la prohibición de las cobras, conmovió hasta las fibras más íntimas del César y todos los dirigentes del Palacio Imperial. Había que hacer algo y rápido, para evitar la posible caída que ya vaticinaban augures y pitonisas.

Se dieron órdenes a un Capitán de Galeones (R) que mandaba el grupo A.C.A. para que éste dijera que sí a todo cuanto antes se dijo NO, y le respondieron: NO.

Sorprendido el César ante tamaña desobediencia, asumió personalmente el mando, asesorado por el Consejo de Ancianos del Palacio Imperial a pesar de que alguno de ellos no había visto nunca una carrera y a los demás poco le interesaban.

Después mandó arrojar a las fieras a todos los miembros de la C.D.A., propios y ajenos, y sólo se salvó uno por ser el más chiquito y sobrino del César.

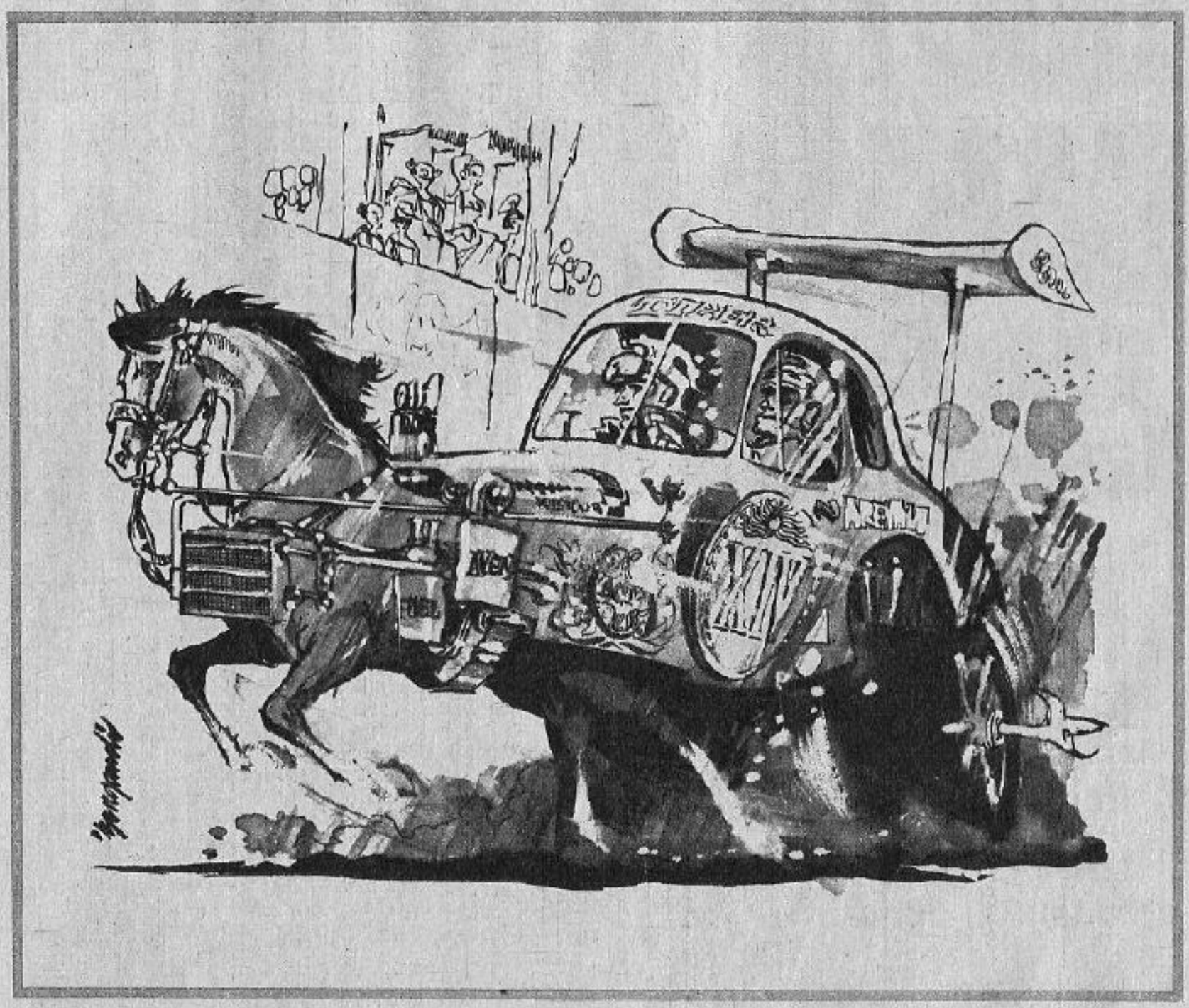
Al propio tiempo que los mataban, les pedían su entusiasta colaboración para el futuro. Alguien dijo que si no fuera tan serio sería para morirse de risa.

Ese fue el día más feliz en la existencia de Bruto, hasta entonces un oscuro ayudante del César que, pacientemente, a lo largo de los años y uno por uno, había degollado a todos los que osaron disentir con las opiniones y procederes del régimen. Aquella defunción colectiva de dirigentes, que tanto agradó a Bruto, no causó igual impresión en más de un centenar de sanos y apacibles organizadores de competencias del interior del Imperio, alejados de las intrigas políticas y que se vieron, de la noche a la mañana, avasallados, privados de su representación en el manejo de las carreras y de más de diez millones de dracmas de su propiedad, acumulados en largos años de honesta administración de la C.D.A. Pasó un tiempo y Bruto perdió su empleo de liquidar opositores buenos y capaces, porque sólo quedaban sus amigos. Fue entonces cuando ocurrió lo que nos cuenta la historia: César fue muerto alevosamente por Bruto.

El relato se pierde luego en la noche de los tiempos y con la caída del Imperio Romano no fue posible reunir más elementos para saber cómo terminó, si es que terminó, esta historia de la A.C.T.C., el A.C.A. y la C.D.A.

HERODOTO DE HALICARCORSA

NOTA DEL AUTOR: Cualquier semejanza de los hechos, personajes o siglas de esta historia ocurrida en el año 68 antes de J. C. con otros hechos del año 1968 después de J. C. es pura coincidencia.





DOCTOR CARMAN ¿UD. QUE DICE?

Siete preguntas contestadas por el Dr. César Carman, presidente del ACA

"A ver ese cuestionario" —el peculiar jefe de prensa del ACA hojeó lo que traíamos para el Dr. Carman, presidnte de la entidad, e inmediatamente emitió una opinión muy propia y que por conocida nos hizo sonreír: "Estas preguntas son una tontería. Pero, en fin, yo me limito a entregárselas al Dr. Carman y mañana vengan a buscarlas a mediodía."

Como nos dijera el inefable Couscillas, así lo hicimos y retiramos contestado el cuestionario que sigue a continuación.

1) Personalmente, ¿le gustan a usted las carreras de autos?

2) ¿Se ocupa usted en persona del problema de las carreras o su cargo al respecto es puramente simbólico?

3) ¿Por qué no se revisó el circuito de Balcarce?

4) ¿Por qué se suspendieron también las carreras de Turismo Anexo "J"?

5) ¿Hay algún circuito rutero donde se pueda correr?

6) ¿Cuál es su opinión personal? O en otras palabras: ¿Qué solución aplicaría usted personalmente?

7) ¿Qué sucederá con los dos Grandes Premios?

Estas son las respuestas.

1. Me permitiré contestar esta pregunta de una manera indirecta, acudiendo a un gratísimo recuerdo de mi juventud; en realidad, de cuando apenas había salido de la adolescencia. Por aquel entonces, compré orgullosamente un coche "Renault" de la época y, muy orgullosamente también, le hice colocar todos los "artefactos" que pude conseguir para hacerle rendir el máximo posible de velocidad, con la que quería expresar toda mi admiración por los carreras de automóviles y por los grandes conductores del momento, Riganti, Gaudino y tantos otros. Sentía entonces pasión —pasión juvenil— por esas carreras.

Bien, ¿podría decir lo mismo ahora? Los años me han dado experiencia y capacidad de observación y, lo que es más importante, me obligan a opinar y actuar de acuerdo con la responsabilidad que de esa experiencia deriva y, sobre todo, atendiendo a las obligaciones que me impone el alto cargo de presidente del Automóvil Club Argentino. Y pienso hoy, lo digo sinceramente, que las carreras de autos en nuestro país, plantean problemas perentorios y graves, que deben ser enfocados y resueltos fría y objetivamente, con prescindencia de los propios gustos o preferencias o del entusiasmo que pueda sentirse por ese noble deporte.

2. Desde hacen casi 40 años, existe y funciona una Comisión Deportiva Automovilista, que durante todo ese largo lapso actuó como delegatoria en el ejercicio de los poderes deportivos que el Automóvil Club Argentino disfruta como Institución. De esa manera, ésta nunca tuvo una gravitación directa en la organización y contralor de las pruebas, sino que éstos eran cumplidos por dicha Comisión Deportiva, en la que se hallaban representados la mayoría o casi todas las entidades del país que se ocupan del automovilismo deportivo, y ese cuerpo funcionaba con una autonomía prácticamente total, pese a que el A. C. A. contaba con la mitad de los miembros que lo componían. Pero en el transcurso del año último, diversas circunstancias y hechos significativos nos obligaron a reestructurar esa Comisión, aunque dejamos siempre bien en claro que ella conservaría y ejercería todas las facultades en todo cuanto atañía al deporte en la Argentina, reservándose la Entidad que presido sólo la potestad internacional e institucional, como era inevitable y lógico. Finalmente, recientes sucesos que son del dominio público, nos colocaron en la necesidad de reasumir el ejercicio pleno de todos los poderes deportivos, hasta tanto sea posible, —y lo haremos con la mayor celeridad que nos sea permitido— estructurar una nueva organización que los ejerza cumplidamente. En este sentido, desde ese punto de vista y con tal objetivo, como presidente del Automóvil Club Argentino, tengo el deber de participar personalmente en la preparación del nuevo esquema, y, por supuesto, no puedo declinar mi responsabilidad orientadora en esta tarea.

3. A cargo de la organización y dirección de la última prueba realizada en el circuito Balcarce-Lobería, estuvo el prestigioso ex campeón mundial, don Juan Manuel Fangio, y con él colaboró como comisario deportivo, un técnico que disfruta de gran reputación en el medio, el señor Pedro Vaccario. Según los informes que poseo, el referido circuito fue minuciosamente reconocido por ambos y debo admitir que lo han hecho a conciencia y saber, y sólo desgraciadas circunstancias han podido gravitar en el luctuoso resultado que conocemos. Así lo creo.

4. No hemos suspendido carreras de determinado tipo de coches, sino las que estaban proyectadas para ser realizadas sobre determinado tipo de circuito o carretera, para autorizar sólo las que debían cumplirse en autódromos, y eso hasta tanto estemos en posesión del informe y dictamen preciso de técnicos capacitados, que con ese fin hemos designado, para conocer exactamente las causas que han determinado los hechos de Balcarce y para encontrar una manera de que las competencias puedan desarrollarse sin exponer a público y conductores a un desastre. La Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, cuerpo que ahora presido, determinará finalmente, hasta que sea creado el organismo que la sustituya y al que me he referido en la respuesta a la pregunta precedente, de qué modo, en qué forma y sobre cuáles caminos o pistas podrá cumplirse el programa de pruebas deportivas.

5. Sólo podré opinar sobre este tema con suficiente conocimiento una vez que la Comisión Deportiva que presido esté en posesión de todos los elementos de juicio e informaciones indispensables que está reuniendo. De todas maneras, esto que suele llamarse "circuito rutero" deberá siempre ofrecer las máximas condiciones de seguridad que son posibles y deseables.

6. No puedo hablar, como ya he insinuado antes, de preferencias personales en esta materia, ni se puede, en modo alguno, improvisar una "solución". Si existe una solución, debemos adoptarla tras un meditado análisis de todos los factores en juego. De todos modos, estoy buscando la posibilidad práctica de que el nuevo organismo deportivo que va a crearse, sea dentro de la estructura de una Federación de entidades automovilísticas que asumiría toda la responsabilidad, —organización ésta que debe ser prevista con toda simpatía y seriedad, a mi juicio—, sea bajo cualquier otra forma que fuere viable y útil para el desarrollo del deporte nacional, que es lo único que me preocupa, esté en condiciones de dar impulso a ese deporte, por un lado, y de dar plena seguridad al público aficionado y también, en cuanto es previsible, a los propios conductores.

7. Si la pregunta se refiere específicamente a los dos grandes premios, ya tradicionales, que organiza directamente el Automóvil Club Argentino cada año, debo contestar que también su porvenir depende de las conclusiones a que podamos llegar, según dije en las respuestas precedentes, en lo que atañe principalmente a seguridad y a la coincidencia con otros puntos de vista autorizados, que necesariamente no podemos pasar por alto. Pero esto sí quiero destacar: la Institución que presido está interesada, en este campo, únicamente en la promoción legítima y el desarrollo del deporte argentino; quiero decir, que su actividad es totalmente extraña a cualquier interés de lucro, a cualquier especulación utilitaria, a cualquier posición que no contemple el porvenir del automovilismo deportivo como tal y sólo como tal, con absoluta prescindencia de cualquier otro factor que pueda estar en juego. En consecuencia, siempre estaremos defendiendo principios y normas, y no habrá presión alguna ni conjunción alguna de intereses que puedan apartarnos de este camino limpio, por lo menos mientras yo presida el Automóvil Club Argentino.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRONELLO EXPLICA

Un encuentro con Pronello y sus reflexiones sobre las críticas que han motivado en algunos lados sus Liebres 1 y 1/2. "Palos" para algunos

"Hola, ¿cómo están? ¿Viajan a Buenos Aires?" —nuestros ojos se desviaron rápidamente de los aviones que circulaban por la pista y se encontraron con un inesperado Hériberto Pronello, también presente en el aeródromo de Córdoba¦ lo esperaba a Jorge Cupeiro, que venía desde Buenos Aires para ver dos Torino TM.

Y mientras el jet se aproximaba a Córdoba surgió el inevitable comentario sobre las controvertidas opiniones que desde hace algunas semanas son vox populi en todos lados: que las Liebres 1 ½ dejaban que desear en su construcción, que se habían hecho muy apuradas, que bla, bla, bla....

Aunque no pierda su imperturbable buen humor, Pronello tampoco puede ocultar su indignación por las críticas que recibieron en cierta forma sus autos recientes.

"Lo que voy a hacer de ahora en adelante es muy simple. A todo aquel que cambie por su cuenta elementos de los autos que entrego, automáticamente dejo de atenderlo. Ya el otro día estuve en fábrica, comentando lo que varios pilotos decían de las Liebres 1 ½ y recibí pleno apoyo de las personas con quienes hablé. Directamente, no hacer caso de quienes por su cuenta realizan modificaciones. Por ejemplo, Pachelo necesitaba una relación de diferencial distinta para una carrera y como no tenían un núcleo cambiaron el tren trasero completo, poniendo uno de Torino standard. Por supuesto, cambió la ubicación de los anclajes y la geometría de la suspensión, y entonces se asombran porque el auto no se tiene como debiera. Incluso puede influir un mero cambio de tipo de llantas. Por ejemplo, algunas de las llantas que se fabrican en nuestro país tienen el centro (el plano meridiano) más desplazado y entonces la prolongación ideal del perno de punta de eje, que debe quedar a cierta distancia del centro de la llanta, queda más lejos de ese centro. A la vez, las fuerzas que actúan sobre la rueda (provocadas, por ejemplo, por imperfecciones del camino) provocan un momento que es el producto de las fuerzas aplicadas en el centro de la llanta por la distancia a que nos referíamos.

Entonces, al frenar, una rueda puede soportar más esfuerzos que la otra y por consiguiente en cada una habrá momentos diferentes, tanto más diferentes cuanto mayor sea la distancia entre la prolongación del perno y el plano meridiano de la rueda. El resultado directo es que el auto se hace inmanejable o difícil de tener. Y todo por la simple razón de cambiar unas llantas. Lo que sucede es que estamos trabajando en situaciones mucho más críticas ahora."

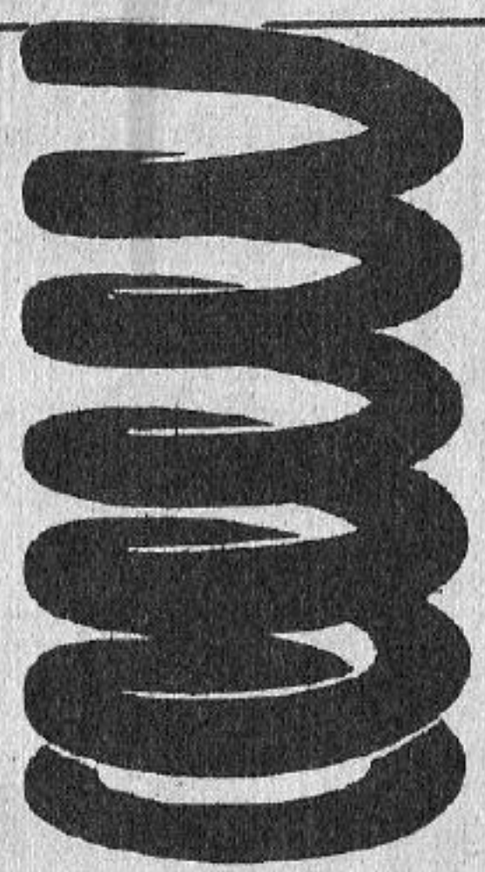
"Por otro lado, hay varios pilotos con los cuales yo quisiera hacer una cosa. Ponerles el auto bien a punto y dárselo a Copello, a ver qué tiempos puede hacer. Varios de los señores que ahora protestan no sólo tendrían que callarse la boca sino además retirarse del automovilismo. Muy pocas personas son capaces de tener la caballerosidad de un Tarducci que no quiere correr porque reconoce que no se siente cómodo en un auto."

Todas estas cosas y varias más las contó Pronello con el infaltable lápiz y papel. Y por supuesto, tuvo que dejar el café con leche por la mitad, porque llegaba el avión de Cupeiro.

Los saludos entre todos y en seguida una pregunta y una respuesta final para el tema. "Jorge, ¿cómo anduvo la Liebre de Pachelo cuando la volvimos a poner a punto y vos la probaste en el Autódromo?" "Pocas veces manejé un TC que se tuviera tanto. Bárbaro."

En ese momento nos tocó a nosotros tomar el avión. Nos quedaron las explicaciones de Pronello. Como él mismo dice: "Es mucho más fácil decir que una cosa es mala, que poder desmentirla después".

G. R. S.



HOESCH

RESORTES DE SUSPENSION

MENOS COMBUSTIBLE POR MILLA...

Es una de las características salientes del VOLVO-Penta Aquamatic



EL PROGRAMA AQUAMATIC COMPRENDE SIETE MOTORES PARA NAFTA O DIESEL

VOLVO PENTA

Presenta su motor marino (AQUAMATIC) para dentro y Fuera de borda, con múltiples ventajas:

• Suave funcionamiento • Mejores medidas para su ubicación • Equipo eléctrico completo • Tablero con instrumentos • Control remoto • Sistema de dirección

CONFIABILIDAD - RENDIMIENTO - EXCEPCIONAL ECONOMIA

VOLVO PENTA

Cía. Comercial
SUECO ARGENTINA S.A.
CHACABUCO 500 esq. VENEZUELA CAPITAL FEDERAL

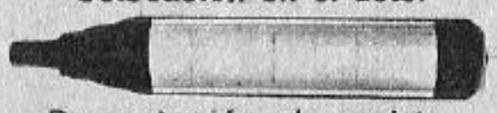
FINANCIACION - REPUESTOS ORIGINALES - SERVICE

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7969

sugerencias PARABRISAS CORSA

OSCAR H. PICCONE

Fabricación de silenciadores
Colocación en el acto.



Presentación de revista
descuento especial 10%
Visítenos en Batalla del Pari 432
ex Palique, T.E. 55-7648, Capital

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

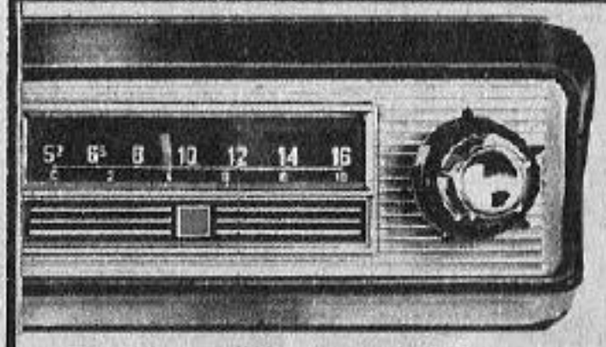


Central: Dr. Luis Beláustegui 312, 55-0494
Sucursal: Av. Juan B. Justo 3719/21, Cap.

CUBIERTAS I. A. a sola firma
Existencia en Cinturato Michelin
X - Fate T.M. Firestone 500
OFERTAS CONTADO

600 x 16,	4 T. I.A.	$ 6.400
550 x 15,	4 T. I.A.	„ 5.600
590 x 14,	4 T.	„ 8.900
670 x 16,	4 T.	„ 11.000
5.0 x 15,	4 T.	„ 7.300
520 x 14,	4 T. B.B.	„ 7.250
520 x 12,	4 T. I.A.	„ 6.750
400 x 8,	2 T. I.A.	„ 2.300
650 x 16,	6 T. cam/I.A. ...	„ 15.900
750 x 20,	10 T. I.A.	„ 36.400
900 x 20,	12 T. I.A.	„ 52.800

Corrientes 5850, Tel. 54-3300
Estacionamiento interno



TRADE
AUTO RADIO
LA CASA
DE LA
AUTO RADIO



Amplio surtido de todas las marcas
AUTOVOX - BLAUPUNKT - TRANSYCA - MOTOROLA - ETC.
Laboratorio electrónico que soluciona cualquier problema de su receptor
PRECIO OFERTA AUTO RADIO $ 4.900 - ANTENA CON LLAVE $ 1.300
TRABEX PARA AUTO $ 5.900 - ESTACIONAMIENTO LIBRE
NUEVA DIRECCION: **HONDURAS 3901, esq. Salguero, Bs. As.**

CAR
Fábrica de paneles de puertas, guardabarros, capots, zócalos, estampados, pestañados con medidas originales.
PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOTORES
Aceptamos pedidos del interior
Thames 577, Capital
Tel. 54-8482 y 55-4343

ESPECIALISTAS EN ARMADO Y BALANCEADO DE RUEDAS PARA AUTOMOVILES DE COMPETICION

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

SUGOMERIA

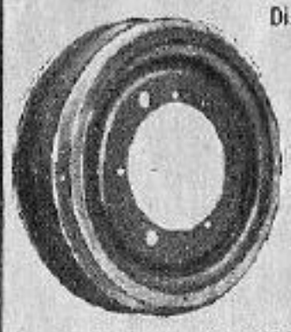
MAXIMA SEGURIDAD Y PRECISION
Godoy Cruz 1201, esq. J. B. Justo
(alt. 2000), Capital

REMIR
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE



AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO
EVITE CALENTAMIENTO Y CONSUMO
Somos especialistas en ABARTH
por orden de encendido
AZCUENAGA 1857 - Tel. 84-5373
COLOCACION EN EL ACTO

D.I.M.B.A. S.R.L.
Distribuidor exclusivo de
CAMPANAS DE FRENO C.I.M.



Llantas y ruedas deportivas
Visítenos en:
Av. J. B. Justo 5767/69 - Tel. 61-0025 Cap.

TAZAS DEPORTIVAS ROUSAN
PAT. Nº A 210.465



AUTOVENTILANTE TIPO MAGNESIO
para Falcon - Valiant - Chevrolet Torino - Rambler Fiat - Peugeot DKW.
SE FIJA A LA LLANTA SIN NECESIDAD DE SACARLA EN CASO DE PINCHADURA
ANTIRROBO
es otro producto **ROUSAN**
ING. AUTOMOTRIZ DIV. ACCESORIOS
Distribuye: **ESTAMPA LTDA. S.R.L.**
Carrasco 267 - Cap. - 67-8106
ENVIOS AL INTERIOR

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
para todas las marcas
EQUIPOS ABARTH
para Peugeot - Fiat
Ford - Chevrolet - Valiant



CASA LUNERTI
Bulnes 739, Tel. 86-1343

PROBADA CALIDAD DE PRODUCTO
GARANTIA DE UN AÑO
JH IMPULSORES DE ARRANQUE

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

FoMoCo
REPUESTOS LEGITIMOS
El repuesto legítimo
FORD
que exige su
FORD
para ser siempre
FORD
Presentando este aviso gozará de una bonificación especial.

VIEL automotores
J. Newbery 1741 - 77-0628

DE STANDARD A DEPORTIVO EN **4** HORAS...

- FAROS DE IODO importado
- Instrumental de precisión nacional e importado
- Tacómetros BRD
- Palanca de comando al piso
- Ruedas de Magnesio

y siempre algo más
SOLICITE PRESUPUESTO SIN COMPROMISO
Venta por mayor y menor



Coronel
Ramón Lista 5172
Tel. 53-7130

GRAND PRIX

Consolas TORINO 300 S y 380

Parabrisas CORSA
confidenciales y de las otras

—"¿Una turbina?... ¿Y para qué la quiere?

—No... no va a correr a Indy. Resulta que IKA-Renault le regaló a Oreste Berta una pequeña turbina que sería utilizada para un posible futuro túnel de viento con el que experimentarían maquetas. Pero no será instalado ahora... Oreste pondrá un nuevo taller en las cercanías del autódromo cordobés y allí tendría el espacio suficiente como para poner en funcionamiento su propio túnel.

—¿Y cómo te enteraste?

—Y, viejo, porque la vi. Llegó en una pick-up tapada con una lona... (Escuchado en una conversación sostenida por dos amigos cordobeses en un momento en el que distrajeron su atención sobre tiernísimas acompañantes. Luego, el ritmo de la música de "Cuore" los hizo olvidar de temas automovilísticos...)

Una nueva pareja para las 4 Horas del Autódromo que hará disputar la ACTC: Rodolfo de Alzaga con Jesús Ricardo "Kelo" Rissati (¿se acuerdan?). Por su parte, el coequiper de Rolo, el gordo Sauze, correrá con Carlitos Marincovich. "Larry" con José Manzano en un Torino que se está terminando en los talleres de Lutteral. Gastón Perkins, como ya se anticipó, correrá con "Fede" Urruti en la Liebre II de Gastón. El prototipo Chrysler sería conducido por el binomio Vicente Formisano y Mario Layús. Angel Rienzi no va a las 4 Horas porque, según dijo: "El coche me cuesta mucha plata como para dárselo a correr a otro..."

Jorge Ternengo tiene el primer turno para recibir una Liebre II. "Tengo prioridad, pero no sé si voy a cerrar el trato con la Liebre II. Me interesa más hacerme un auto a mi gusto sobre base Torino."

En el circuito Onofre Marimón se correrán "Seis Horas" de Regularidad dentro de pocas semanas. Organiza "Peña La Piña", uno de los reductos más corsas del país.

Alberto Fernández, además de ser representante de los motores marinos Chrysler y fabricante de las lanchas Winer Dart y Fury (Astillero RAAL Fernández Hnos.), tiene —entre otras— una muy buena costumbre: ser propietario de unos boliches astutísimos, por ejemplo Bocaccio, en Martínez. Siguiendo con esa excelente y sana costumbre, el martes pasado inauguró otro boliche: TOBAC, situado justo en la esquina de Av. del Libertador y Coronel Díaz. El lugar es super-super y tienen un cocktail que se llama Bocaccio 70 que es chiste. ¡Auguri e figli maschi, Albertino!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA test



TORINO 300 "S"

Dentro de la línea Torino utilitaria, el 300-S es un automóvil con pretensiones, muchas de ellas logradas con un diseño racional y estudiado. Es la versión deportiva del Torino 300

Para competir en la clase "sedan 4 puertas" de precio medio, IKA-Renault fabrica el Torino 300, con su versión más deportiva "300 S", con diferencias más de forma que de fondo entre ambas.

El test que presentamos hoy fue realizado sobre un vehículo "300 S", con preparación "standard", tal cual se entrega al comprador.

MOTOR

Es el OHC-181 Tornado de carrera corta. Los 181 son pulgadas cúbicas, o sea 2960 cm^3. Sobre este motor se ha dicho bastante ya, recalcando especialmente su sentido "deportivo" en los modelos más picantes de la línea.

Es un motor de régimen más elevado en la marcha común que los de la competencia directa, lo que significa que sus 122 HP los obtiene a un número mayor de revoluciones. En el trato normal esto se traduce en la necesidad de llevarlo "allegro con brío", para estar en la gama conveniente de revoluciones. Por supuesto, el motor sale de abajo sin mayores problemas, pero no con ese apuro que autoriza la "S" colocada a continuación del "300".

La compresión es baja, 7,2:1, y permite, con una correcta puesta a punto, el empleo de nafta común, si no está "perreada".

Es necesario recalcar que es un motor con sentido deportivo pero con prestaciones de uso utilitario y, como tal, cumple funciones en taxímetros y otros vehículos "para renta".

TRASMISION

Caja de cuatro velocidades hacia adelante, todas sincronizadas, fabricada en el país bajo licencia ZF., con 3,54:1 en 1ª, 3,31:1 en 2ª, 1,50:1 en 3ª y 1,00:1 en cuarta. El esquema general es de una primera más bien corta y segunda, tercera y cuarta con un espaciamiento proporcional. Quiere decir que la primera marcha se usa en la práctica sólo para arrancar, porque la segunda se defiende muy bien en velocidades bajas. El accionamiento de la palanca de cambios (en el piso) es muy neto y corto, con francos puntos de colocación de marchas.

La marcha atrás, como es norma en esta caja, se coloca presionando la palanca hacia abajo, operación que requiere cierto esfuerzo. En las mañanitas muy frías, puede llegar a notarse un cierto endurecimiento en la caja, que desaparece en cuanto el lubricante se mueve un poco.

El embrague, monodisco seco de mando hidráulico, funciona en la última parte del recorrido del pedal. Es necesario, entonces, presionar casi a fondo para hacer los cambios.

La relación piñón corona es de 3,54:1, para ayudar a mantener el régimen de vueltas conveniente para el motor.

FRENOS

De norma, el 300-S trae frenos de campana en las cuatro ruedas, pudiendo opcionalmente colocarse discos adelante. El Torino de test venía con discos en el tren delantero, lo cual nos exime de mayores comentarios al respecto. Además un servo freno bien dimensionado hace que el trabajo de frenado en condiciones normales sea muy liviano, a veces podríamos decir

→

Parabrisas CORSA

test

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



demasiado liviano. En las frenadas a fondo el servo ayuda en la medida correspondiente, aunque bajo la impresión del "panic-stop" el conductor no lo note. Luego, con un poco bastante de entrenamiento, se puede llegar a obtener un excelente frenado sin llegar a la "patada de mula" sobre el pedal de freno. La zona de frenada de la prueba es de gran adherencia. Hacemos esta salvedad porque hemos comprobado en qué medida se reduce la distancia de frenado cuando las cubiertas son "premium" en vez de comunes. En este caso, el automóvil venía provisto con cubiertas comunes.

Los frenos son una cosa y cómo frena el auto es otra. Lo que en definitiva interesa es cómo se comporta el automóvil, por lo menos para el que va arriba. Luego, el diseño de suspensión es de primerísima importancia.

En el caso Torino, la suspensión ayuda en gran manera a una correcta frenada.

SUSPENSION

Adelante y atrás sigue el esquema de IKA-Renault para sus automóviles grandes, ideado en principio para la serie Torino y luego adoptada por la línea Classic y Ambassador. Adelante y atrás resortes helicoidales y amortiguadores tubulares. El eje trasero, responsable en primera instancia del comportamiento del auto, está muy bien sujeto. Luego, el auto "sigue la vía" sin bandearse para ningún lado. Para el clásico usuario de "bote y gomas superbalón", puede resultar algo dura, pero para aquel que exige del auto algo más que apariencia, la suspensión está muy cerca de lo muy bueno. Llegando a los límites, mejora o empeora la tenida y el comportamiento de la misma de acuerdo con los neumáticos que se utilicen. Es muy difícil encontrar el tope de ambos trenes aun con el auto muy cargado. Los amortiguadores cumplen perfectamente su misión, ahorrándoles a los pasajeros cualquier balanceo extra. En resumen:





La estructura metálica del 300 S da impresión de solidez, que se traduce en la agresiva trompa del auto con el juego combinado de faros y la parrilla sin sofisticaciones extrafuncionales.

El 300 S tiene algo de la joven estirpe deportiva de sus hermanos mayores y combina en correcta manera un manejo entretenido y la idea de auto familiar.

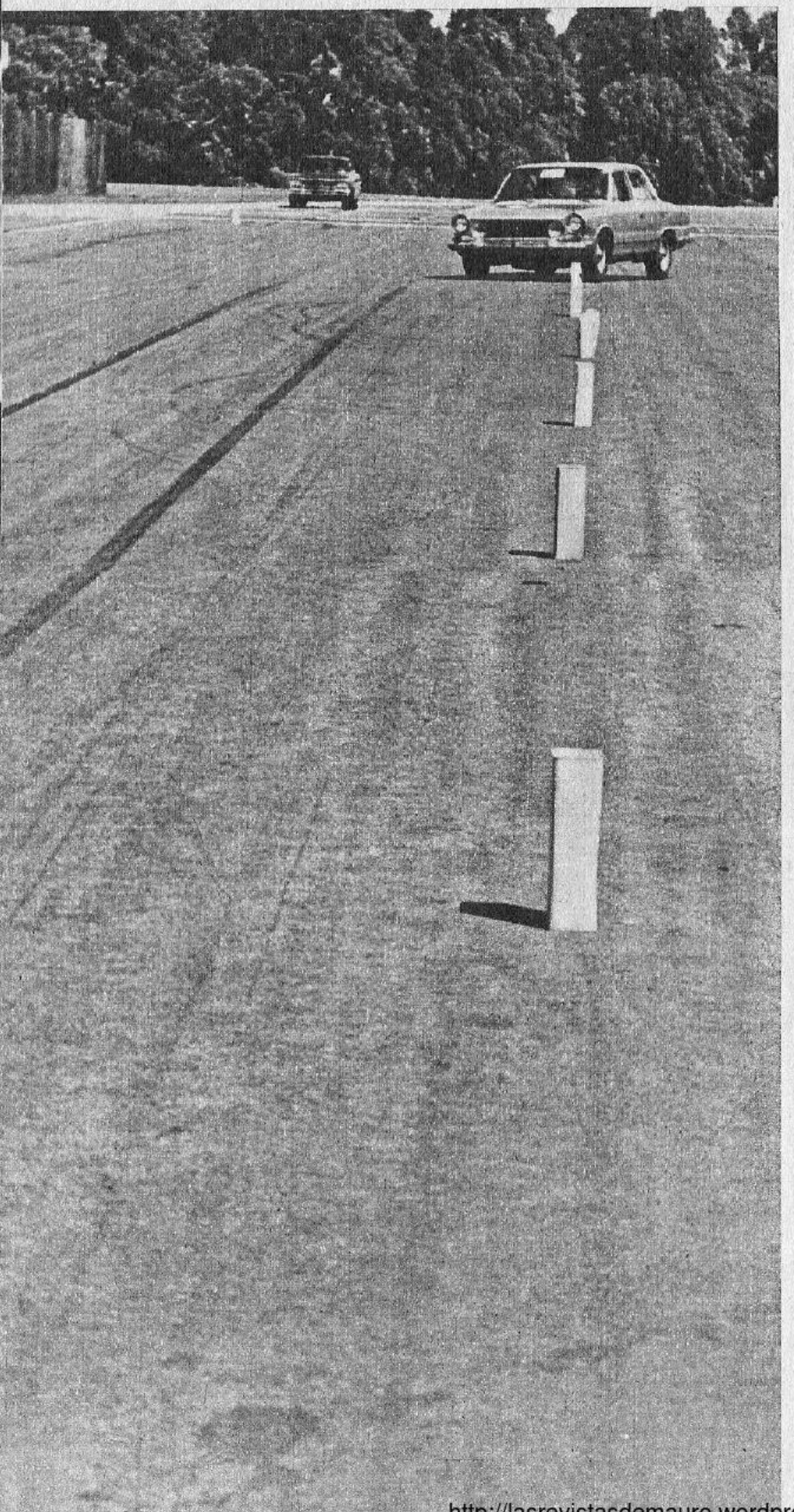
→

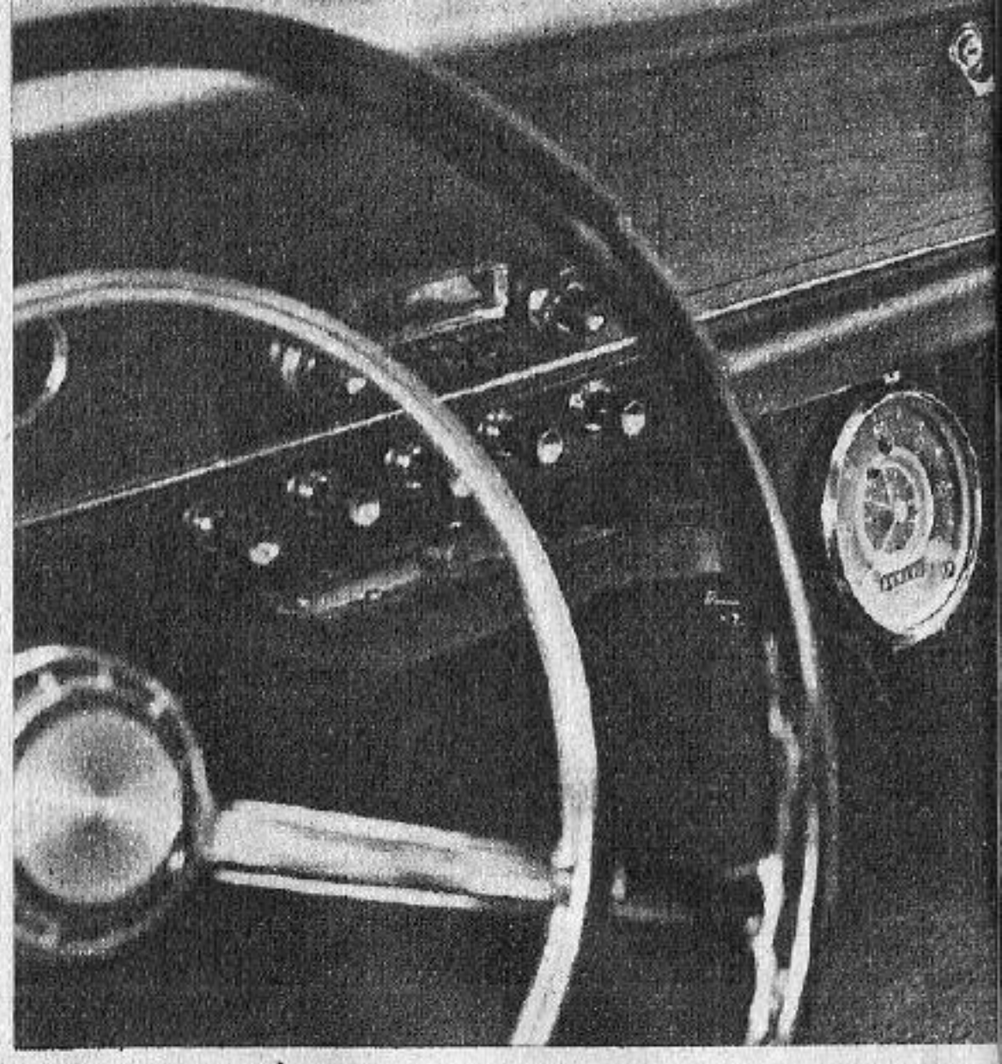
Parabrisas CORSA

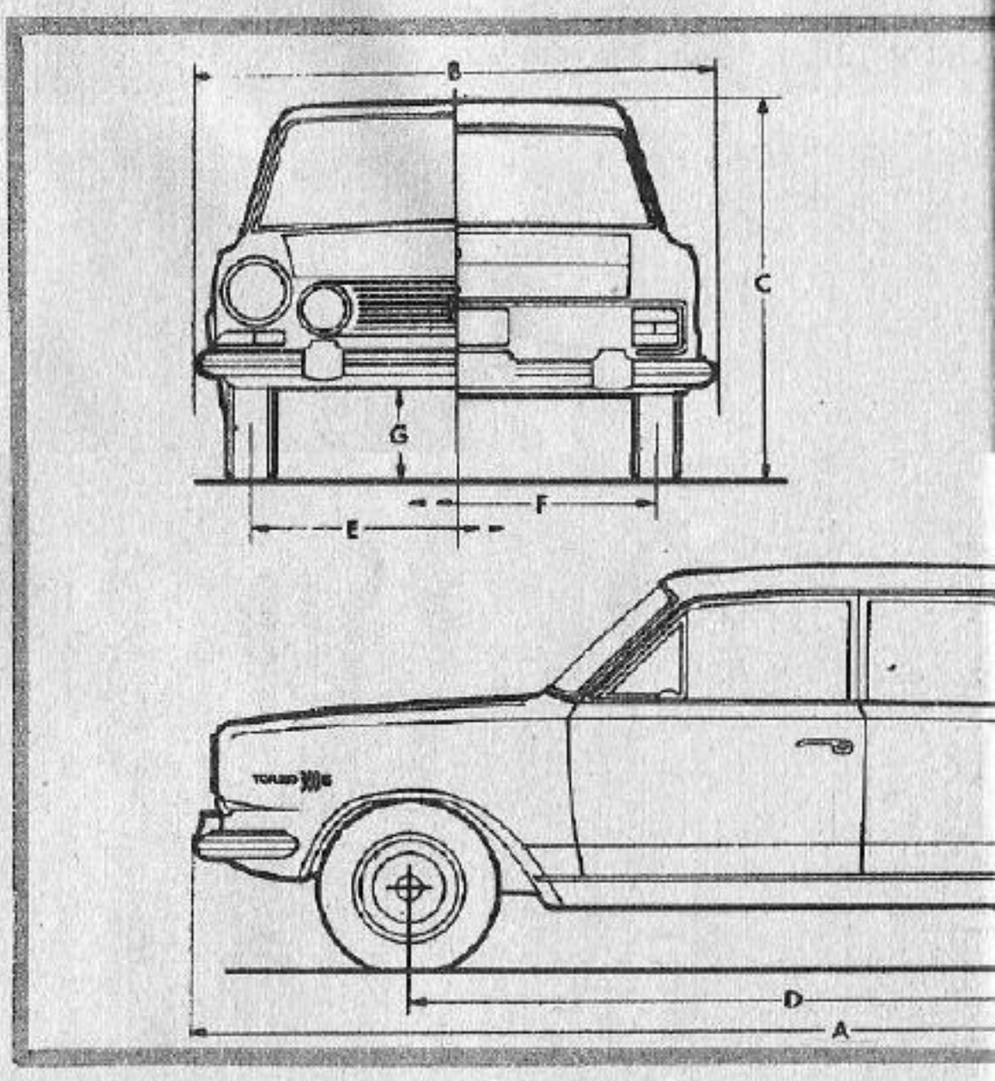
test

Derecha: el tacógrafo Kienzle en donde se registran las incidencias del test.

Abajo: Slalom. Idea de maniobrabilidad y de tamaño. Diez mojones cada diez metros traspuestos en 19,2 segundos.









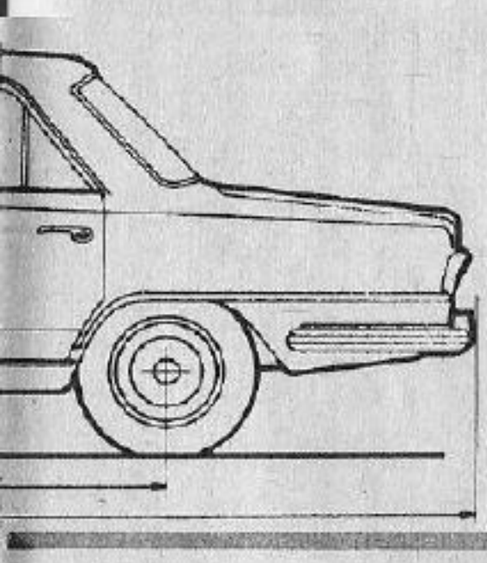
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



nuestro Bergandi coloca (como si supiera) el medidor de consumo.

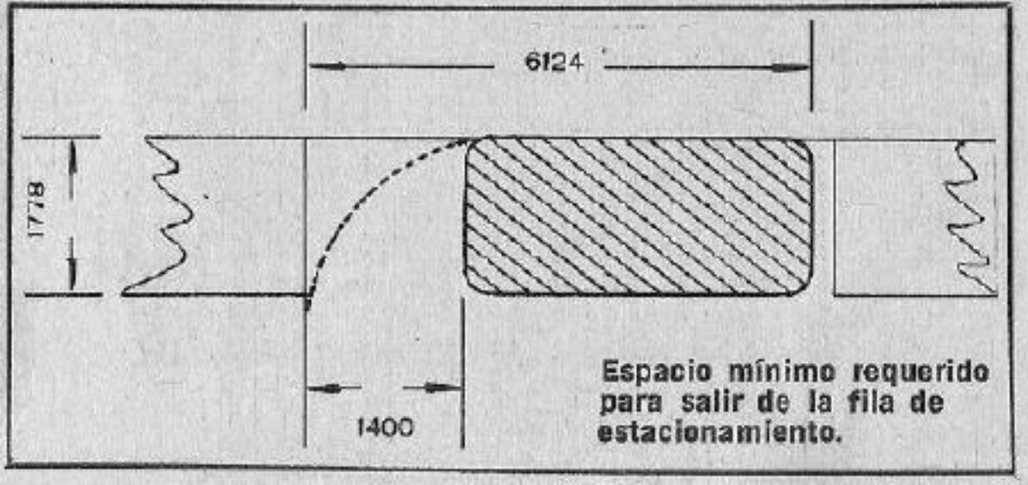
A	.....	4724 mm.
B	.....	1778 mm.
C	.....	1440 mm.
D	.....	2723 mm.
E	.....	1440 mm.
F	.....	1432 mm.
G	.....	152 mm.

Abajo: Derecha: dos testers, dos cascos. Alrededor de los testers, el Torino 300 S.



Abajo, a la izquierda: capacidad del baúl, medido con valijas PRIMICIA. 318 decímetros cúbicos.





Espacio mínimo requerido para salir de la fila de estacionamiento.

CONTROLES

Visuales, lo que se dice controles visuales, pocos. Con dial solamente el velocímetro, el indicador de temperatura y el indicador del nivel de combustible. Faltan un manómetro de presión de aceite y un amperímetro de aguja. También, para esta categoría de auto quisiéramos tener un cuenta revoluciones. La presión de aceite y la entrega de carga del alternador están registradas en sendas luces testigo de *no* carga.

Tiene cosas "piolas", como ser el cambio de luz-bocina y otras "no tan piolas", como la colocación del "switch" de los faros de iodo, muy lejos del que maneja. Entre las cosas "bien", debemos mencionar al "giornaliero".

Los pedales están espaciados al más puro estilo americano, grandes y cómodos para accionar. El freno de estacionamiento, debajo del tablero, sirve para estacionar. También una luz de mapa con interruptor de luces de apertura de puertas (detalle).

ACELERACION

Para el peso del automóvil (1.370 kg) y para la cilindrada y potencia del motor, sobre todo considerando el uso de nafta común, encontramos las cifras de aceleración muy razonables. La marca de 0 a 100 km/h, 14,8 segundos, lo ubican entre automóviles de mayor cilindrada. En nuestra prueba de 40 km/h en adelante en directa notamos una cierta retracción en los tiempos de aceleración, debida evidentemente al diseño del motor, cuyo fuerte no es salir "desde abajo".

Para las pruebas de aceleración los cambios se tiraron en primera hasta los 40 km/h, la segunda hasta los 70/72 km/h, la tercera hasta los 107/110 km/h y la cuarta hasta donde dé.

CONSUMO

El diseño de tapa de cilindros del motor Tornado es justo justo lo que se necesita para hacer un motor económico, por su correcto llenado y su tan correcto escape. De acuerdo con esto hemos conseguido cifras de consumo que refirman lo dicho anteriormente.

A 100 km/h obtuvimos 9 km/litro, y a 120 km/h, 7,7 km/litro. Es necesario hacer la siguiente acotación: lo que marca el velocímetro no es la velocidad real. Existe una diferencia a favor del instrumento del orden del 6/7 por mil (el instrumento marca de más).

En lo que respecta al consumo en ciudad, nuestra marca fue de 5,49 km/l.

Este consumo, que se hace sobre la base de una conducción variada, puede descender en muchos casos en forma notable, caso taxímetro. No obstante, consideramos que el manejo taxímetro no es el del común usuario que se compra un auto con veleidades deportivas.

MANEJO

Es necesario distinguir entre los diferentes escenarios. Ciudad, ruta y camino sinuoso. Veamos lo primero.

El auto tiene cuatro marchas y el motor es algo apurado, así que es necesario hacer cambios de marchas, además de ser lindo. Luego, uno se pasa mucho tiempo haciendo cambios de marcha. La dirección es algo lenta, entonces también hay que darle al volante. Claro que por ser lenta resulta liviana, y una cosa se compensa con la otra.

Para la ruta abierta el Torino 300-S provee una de las mejores condiciones de manejo probadas hasta ahora. La butaca del conductor, bastante profunda, es confortable para viajes largos, y la dirección en estos casos ayuda al confort de marcha. La caja de velocidades está especialmente escalonada para estas circunstancias, y es así que siempre se encuentra un cambio adecuado. Los frenos a disco son muy agradables, también. El sobreviraje del auto es poco pronunciado y andando "arriba" tiene un neto subviraje que es necesario considerar, sobre todo en curvas muy veloces.

Por fin, el último escenario, el camino sinuoso. Cuando es de tierra o ripio es conveniente considerar con seriedad el *understeer*, que se manifiesta en cuanto las ruedas delanteras pierden algo de adherencia. Hecha esta salvedad se puede manejar más o menos rápido. Cuando el sinuoso es de asfalto y se anda rápido, la dirección conspira contra una muy rápida maniobra y requiere cierto esfuerzo. No es lo que se dice una dirección blanda.

En cuanto a la visibilidad que otorga el automóvil, desde el punto de vista del conductor, se ve restringida para la conducción en ciudad y en sinuoso, por lo profundo (bajo) de la butaca.

Hemos visto que en la gran mayoría de los casos, de la cabeza del conductor hasta el techo existe un buen trecho. Al estar el volante ubicado alto, tres o cuatro centímetros más de altura a la butaca no le vendrían del todo mal.

CAPACIDAD INTERIOR

Tal vez entre todos los items factibles de crítica o elogio, la capacidad de trasportar gente de acuerdo con su precio y sus prestaciones sea uno de los más importantes, sobre todo en una sociedad como la nuestra, en la que todavía no existen las subclases del automovilismo, como ser GT, Sport y demás, en variedad suficiente.

El Torino 300-S es un auto para cinco pasajeros solamente porque tiene butacas separadas adelante. El espacio interno es más que generoso en comparación con otros automóviles de la competencia directa y lo sigue siendo si se lo compara con otros de mayor precio. Las puertas amplias y sólidas permiten un fácil acceso y salida, aun a personas "supermedida".

El asiento trasero es amplio y profundo, cómodo para viajar. El o los

VELOCIDADES DE CAMBIO DE MARCHAS

1ª-2ª	40 km/h
2ª-3ª	72 km/h
3ª-4ª	107 km/h

PRUEBA 0-100-0 KM/H

18,8 seg.

ACELERACION 0-500 M

22 seg.

VELOCIDAD MAXIMA

183,83 km/h.

CONTROL DE VELOCIMETRO

Auto (km/h)	Real (km/h)
40	37,1
60	55,5
80	74,0
100	92,2
120	112,2
140	131,8

Parabrisas CORSA test

asientos delanteros tienen un gran desplazamiento hacia atrás y esto hace que a veces, según la modalidad de ciertos pilotos "imperial size", el respaldo del conductor se aproxime mucho al asiento trasero.

El baúl es amplio, tal cual se desprende de las fotografías de equipaje factible de llevar.

La gaveta o guantera del "cruscotto" es evidentemente muy pequeña para todo lo demás del auto.

TERMINACION Y ESTETICA

Es evidente que en estos modelos la fábrica se ha esmerado en lo que da por llamar "terminación". Por ello nosotros entendemos no solamente el grado de perfección de la pintura y colocación de colizas, sino también por el comportamiento de todas esas pequeñas cosas que pueden hacer la vida muy triste al dueño de un auto. No tiene prácticamente ruidos de carrocería, y eso es signo de ajuste entre piezas. Digamos manijas de puertas, tiretes, cerraduras, etc. La tapicería está de acuerdo con el resto del aparato, fina y bien terminada, lo mismo que el detalle de separación del respaldo trasero, que sirve para apoyar los brazos, aunque su función más importante es la de servir de asiento a los menores de diez años.

En lo que respecta a ruidos interiores, el Torino "carece", por lo menos en lo que respecta a los propios de carrocería y demás. Lo que se oye bastante es el ruido de la caja de velocidades. La explicación que obtuvimos de fábrica es que la carcaza de la caja es de aluminio, que deja pasar el ruido mucho más que una de fundición de hierro. El rumor del motor es audible, pero acompaña en los viajes largos de noche, con niebla y en invierno.

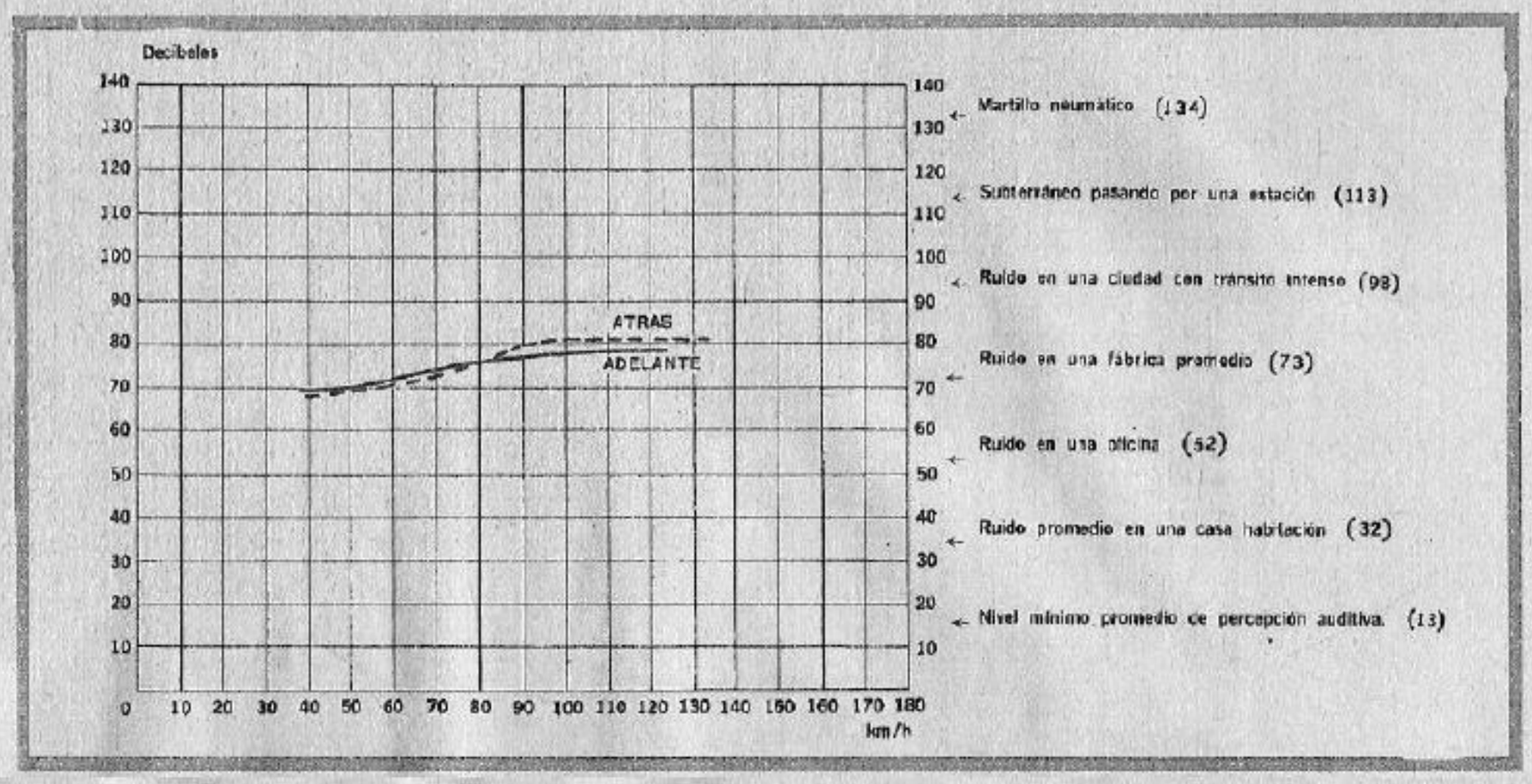
El diseño es muy propio, ya que fue hecho especialmente, pero carece de firmeza en la parte posterior. Esta impresión estética se nota más en el Torino modelo cupé, pero en el 300-S también se hace ver. Visto de perfil parece que el auto anduviera "liviano de cola". Toda la agresividad del frente, que es mucha, se va diluyendo a medida que el diseño se traslada a la parte trasera para terminar sin pena ni gloria. Visto de atrás, la línea también es incongruente con el resto del automóvil.

La impresión de solidez, real y figurada, que se trasmite al conductor en cuanto éste lo maneja, solidez de forma y de fondo, se ve algo desvirtuada por el flojo diseño trasero.

En resumen, luego de seis mil kilómetros de andar con el auto podemos decir que es un aparato sólido, bien construido, bien terminado, con algunos defectos de estética.

Tiene sentido de una especie de Gran Turismo sin llegar a serlo, dado que la diferencia entre un utilitario de la línea y éste es la palanca en el piso y las butacas separadas delanteras. Lo demás son detalles de "trim" que no hacen verdaderamente al fondo del producto.

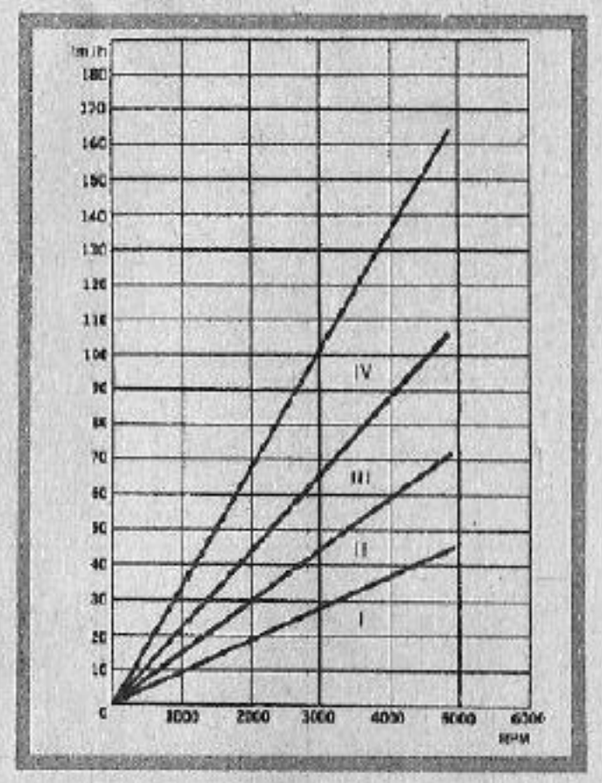




Arriba del todo: buenas distancias de frenado para un auto de la categoría. El Torino de test venía con el equipo opcional de frenos a disco. Un poco más abajo: la culpa del alto nivel de ruidos la tiene la carcaza de aluminio de la caja de velocidades, que es más ruidosa (pero más liviana) de lo que sería una de fundición.

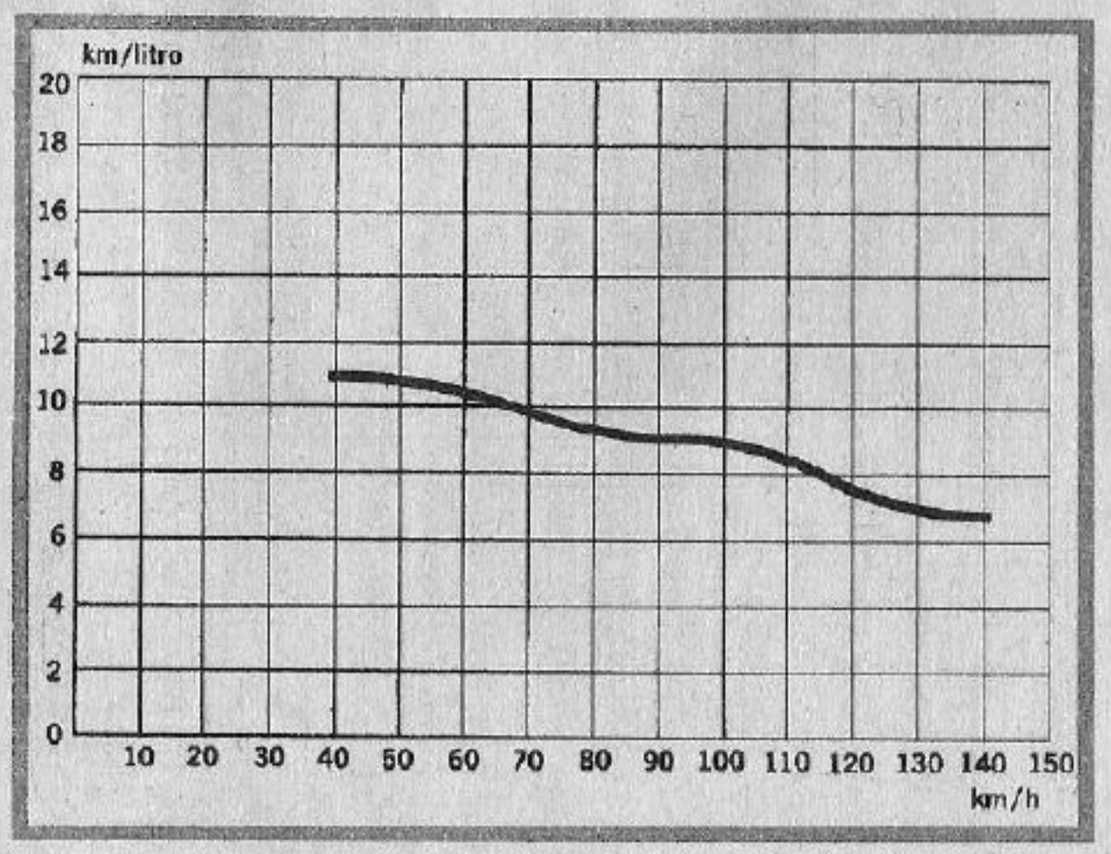
RPM	MARCHA	VELOCIDAD km/h
1000	I	9,6
1000	II	15
1000	III	22,5
1000	IV	34

El escalonamiento de la caja de velocidades muestra un diseño neto de automóvil de turismo. Primera sólo para arrancar y luego sale despacio en 2ª.

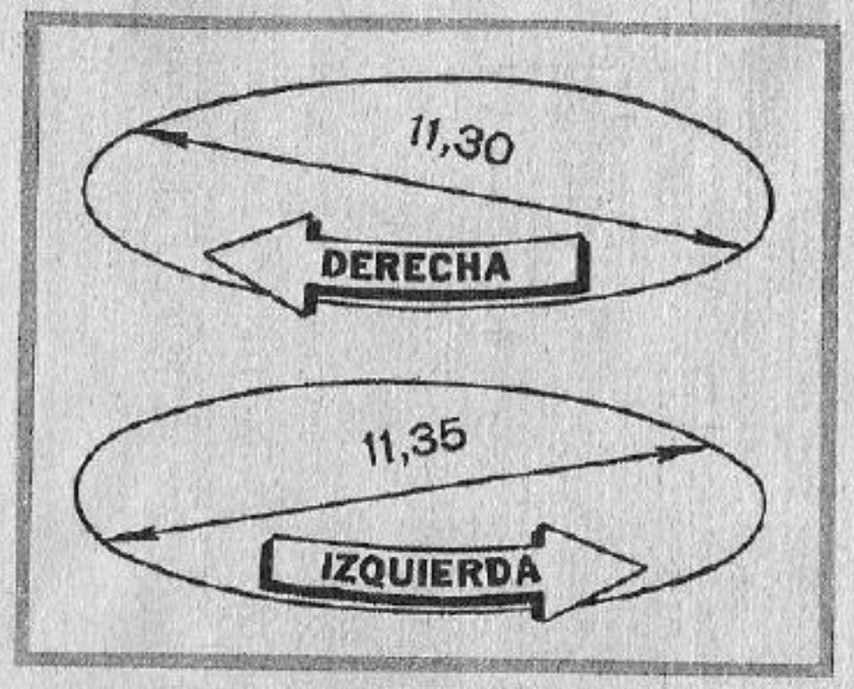


Velocidad km/h	Consumo km/litro
40	11
60	10,5
80	9,45
100	9
120	7,7
140	6,8

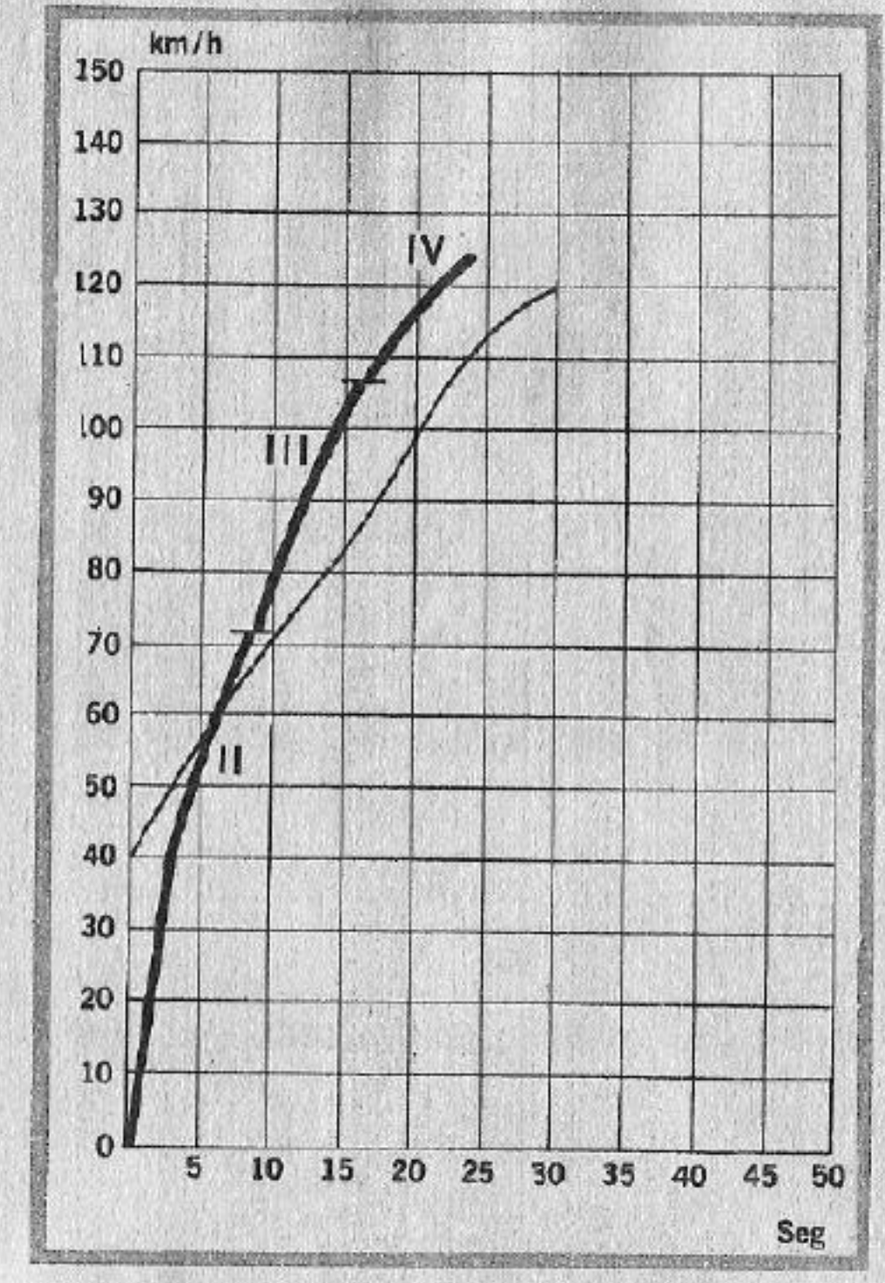
Consumos en ruta. Gracias a su diseño de tapa, el Torino 300 S resulta económico, siempre considerando el tamaño.



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Velocidad km/h	Ruido (db)	
	Adelante	Atrás
20		
40	69	68
60	72	71
80	76	76
100	78	81
120	79	81



Arriba: curva de aceleración empinadita como corresponde a un auto con cuatro marchas y 122 haches pes.

Velocidad km/h	Tiempo Seg
0-20	1,5
0-40	2,7
0-60	6,5
0-80	10,5
0-100	14,8
0-120	22,3

Velocidad km/h	Tiempo Seg
40 — 60	7
40 — 80	13,7
40 — 100	20,4
40 — 120	30,1



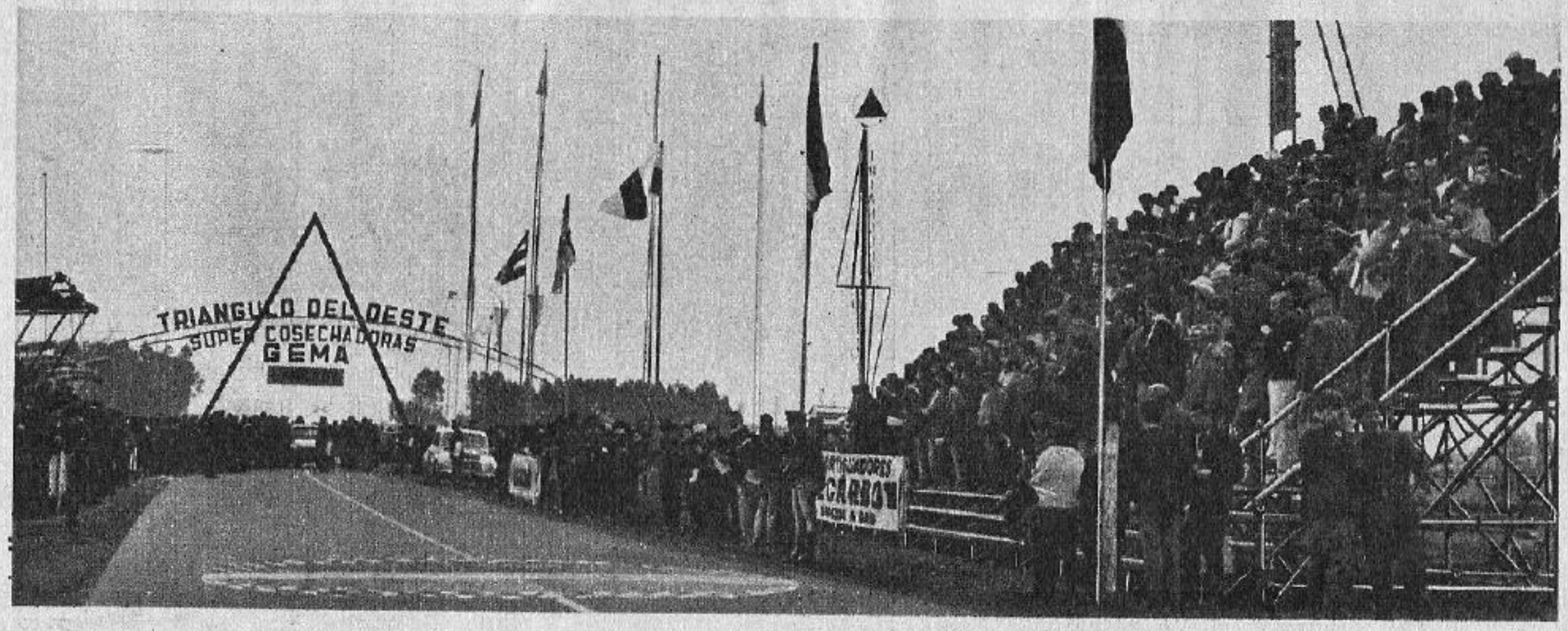
Abajo: nuestro slalom. 19,2 seg. para 100 metros vallas. Todo en primera.

SOLUCIONE SU PROBLEMA DE TRIBUNAS

Adopte tribunas ACROW para toda competencia deportiva. Económicas. De armado rápido y sencillo. Seguras. Ampliables. Totalmente recuperables. EN ALQUILER Y VENTA.
Adopte estructuras tubulares ACROW.
CALIDAD Y PRESTIGIO MUNDIAL.
Solicite información y asesoramiento técnico a:

ACROW ARGENTINA S.A.

Azopardo 1320/24 - Tel. 30-3180/9730 - 33-4903 y 34-5228 - Fábrica: Ruta 2 Km. 41 - Sucursal Mendoza: Mitre 2002 - Tel. 14019 - Sucursal Rosario: Mitre 2644 - Tel. 89385 y agencias en todo el país.



Parabrisas CORSA campeonato

EN BUSCA DE... ¡"MISTER PINTA"!

El país entero lo estaba necesitando. Por fin sabremos quién es el más lindo del ambiente automovilístico nacional. Estas son las bases para el Primer Concurso "En busca de Mister Pinta"

Recorte este cupón y envíelo a Campeonato Corsa, Leandro N. Alem 896, Capital Federal.

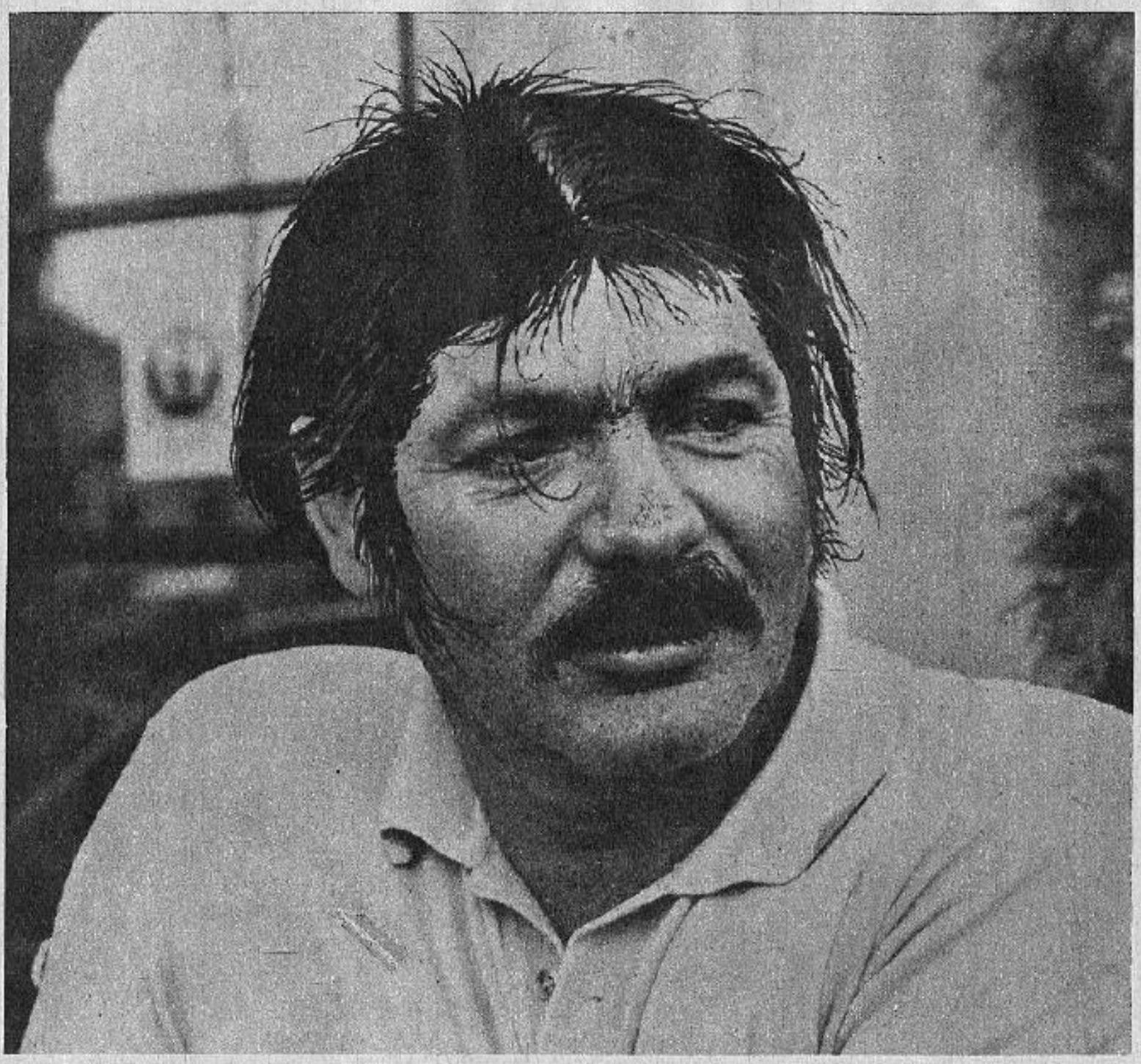
CAMPEONATO DE LINDOS
PRIMER CONCURSO "EN BUSCA DE MISTER PINTA"
VOTO

Yo, en pleno uso de mis facultades mentales, afirmo categóricamente y sin temor a equivocarme que el más lindo del ambiente automovilístico nacional es:

.....

NOMBRE DEL VOTANTE .....

LOCALIDAD .....



El mundo está gobernado por la estética. De ello existen pruebas irrefutables. Desde tiempos inmemoriales los pueblos que se destacaron por su mayor grado de civilización se destacaron también por su mayor sensibilidad a la belleza.

Nos bastará echar una ojeada hacia la cultura helénica para recordar hasta qué grado eran rendidos esclavos y admiradores de la belleza. ¿Recuerdan el famoso juicio de Friné? Esa es una prueba concluyente de hasta dónde la estética prevalecía sobre el espíritu de los griegos. No hay ninguna duda: lo hermoso es lindísimo (frase grabada en un friso del templo de Diana en Efeso).

Parabrisas-CORSA es una revista muy civilizada, por ello es muy sensible a la belleza (nuestros inteligentísimos lectores ya se habrán percatado de ello); en consecuencia, no podíamos permanecer indiferentes a la magnificencia estética que campea en el ámbito del automovilismo deportivo.

Por esta razón hemos decidido realizar el Primer Concurso Parabrisas-CORSA "En busca de Mister Pinta", es decir, el primer concurso nacional de belleza masculina del ambiente automovilístico.

En este concurso —así también como en otros que sucesivamente iremos organizando— tendrán participación directa (por medio de sus votos) nuestros distinguidos y cultos lectores.

LAS ELECCIONES

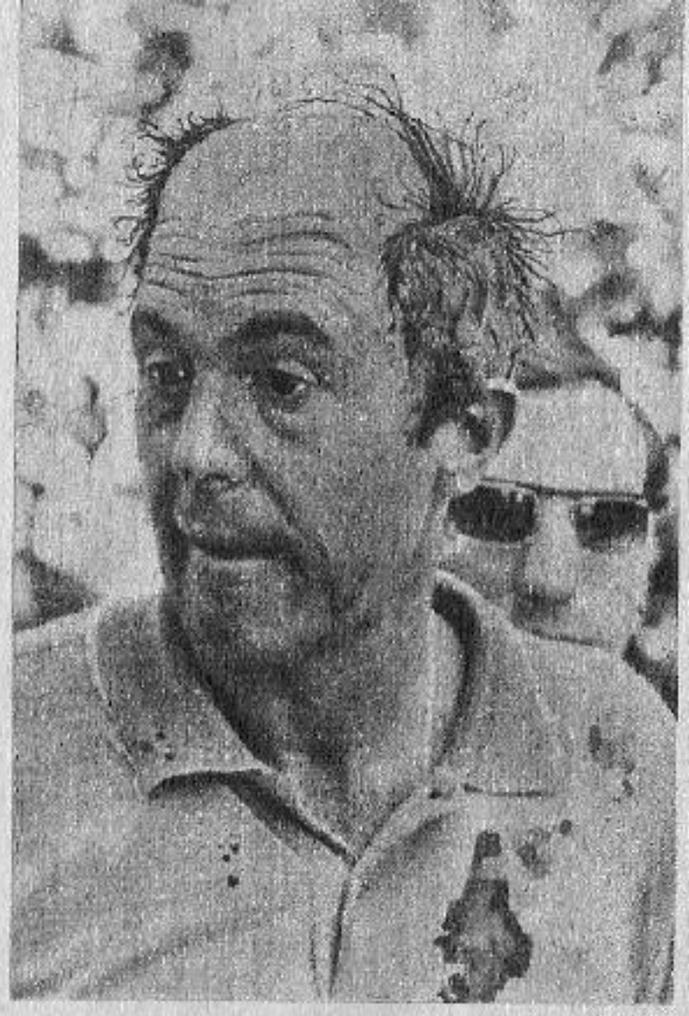
Desde ya, queremos aclarar que para votar por Mister Pinta 1968 se deberá tener en cuenta no sólo la belleza del individuo (hermosa faz, magnífico físico) sino también su elegancia, simpatía, don de gentes, astucia, inteligencia y ternura.

Otra aclaración importante es que no solamente se deberá votar por corredores, sino también por otros representantes del ambiente, es decir: periodistas, preparadores, dirigentes, etc. ¿Cómo? ¿Que estamos en la pavada? ¡No, señor! En absoluto. ¿A usted le parece que es una pavada esto? Imagínese cuando al ganador de este Concurso lo llamen de las mejores fábricas de cosméticos para filmar sus propagandas.

Si la imaginación le da para un poco más, usted ya estará viendo al "Nene" Ternengo en la pantalla de su televisor diciendo, por ejemplo: ¡Para que sus dientes luzcan cada vez más lindos, use dentífrico Puff!

O, ¿por qué no?, a Mario Tarducci

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Eduardo Casá, en cambio, se manifestó un poco preocupado porque dice que últimamente se le cae un poco el pelo. ¡Vamos, Tuki. No seamos modestos. Si sabemos que te jugás una fija en este campeonato!

Fue casi automático. Ni bien se enteró Mario Tarducci de este campeonato decidió inmediatamente ponerse a tono con las circunstancias comprándose la peluca que aquí nos muestra orgullosamente. ¡Suerte, Mario!

rodeado de empulpaditas señoritas que le dicen: "¡Qué bien peina Mario!"

O al "Gordo" Sauze de protagonista de un corto publicitario destacando las cualidades de "La Carmela". Decididamente por estas y muchas otras razones más creemos que *no*, que *no* estamos en la pavada.

El sistema de elección será el proporcional directo. Es decir, ustedes tendrán que recortar el cupón y enviarlo a nuestra redacción. Cada uno de los cupones recibidos tendrá el valor de un voto.

Todas las semanas en esta página informaremos sobre el estado del puntaje del campeonato.

Además, también los lectores votantes podrán adjuntar al cupón una carta en la cual expliquen los motivos por los cuales se hayan decidido por el votado. Entre todas las cartas elegiremos las mejores para publicarlas.

La duración del Campeonato será de ocho números a partir del próximo. Es decir, que finalizará en el número 117 que aparecerá el 16 de julio.

Los premios para los ganadores los adelantaremos oportunamente. Por ahora lo único que les podemos decir es que el que resulte elegido Mister Pinta ganará el derecho de concurrir con todos los gastos pagos a Dar-es-Salaam (Tanganyka), lugar donde se llevará a cabo en diciembre próximo la elección de Mister Mundo (del ambiente automovilístico, por supuesto).

Por lo único que en realidad sentimos un poco de miedo es que existe la posibilidad de que para algunos las posiciones en el campeonato no sean las esperadas y surjan hechos o escenas motivadas por celos. A no desesperar. Está en marcha el Concurso. Los lectores tienen en sus cupones el arma para determinar quién será nuestro representante.

¡Hermosos, ánimo! ¡No desesperéis, que los lectores os harán justicia!

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

sugerencias **PARABRISAS CORSA**

CALIDAD QUE NO SE VENCE...
ALBERTO H. CARMONA y Hno.
Castillo 1064
esq. Juan B. Justo 2000
77-7528 Bs. As.
COLOCACION Y VENTA DE ELASTICOS Y ESPIRALES

FAROS DAVID
777 HALOGENO
"GAS DE IODO"
EXTRACHATO "35 mm."
Fabrica y distribuye
CASA DAVID S.A.
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671 - Cap.
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008 - Cap.

RECTIFICACION de MOTORES
DE BAJA CILINDRADA
Motocicletas, motonetas, microcoupes, De Carlo, Isard, NSU, DKW, Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab, Fiat 600, Renault Dauphine y Volkswagen, con máquinas modernas
FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S.C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

REPUESTOS **TAUNUS**
Línea completa
Aeralina
Av. Santa Fe 3002
T. E. 83-3281

VERONESI - PIANIGIANI
CONCESIONARIOS FIAT
- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (RIVADAVIA)
Nº 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T. E. 3609

ROTULAS MAC CLAY PARA COMPETICION
CHEVROLET 400 - SUPER 62-68 - RENAULT 4L
PRADAUDE y cia. S. R. L.
TUCUMAN 1685 ☆ T. E. 40-0512-8194
COJINETES - PISTONES - PERNOS - VALVULAS

CUBIERTAS
Nacionales e Importadas

520 x 10	520 x 12	560 x 13	590 x 13
640 x 13	725 x 13	520 x 14	590 x 14
695 x 14	735 x 14	800 x 14	900 x 14
520 x 15	590 x 15	640 x 15	670 x 15
710 x 15	760 x 15	820 x 15	550 x 16
600 x 16	670 x 16	700 x 16	750 x 16
750 x 20	825 x 20	900 x 20	1000 x 20
	1100 x 20	1200 x 20	

Existencias de CINTURATO MICHELIN, DUNLOP SP 41 y CONTINENTAL
Consulte nuestros precios sin competencia
JORGE R. FERRARA
Salta 934 - T. E. 26-5998 - 27-5081

VENTA DE PATINES Y PASTILLAS PARA FRENOS
CEMENTO PARA VULCANIZAR CINTAS
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR
CASA CIVIL
Taller: EL CANO 3626
Ventas: Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338

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

ida UNICO MARCADOR CON PUNTO DE FIJACION
Distribuye CASA cadi SACI
Warnes 1055 - T.E. 55-3832
Bs. As.
Linea completa en instrumental y accesorios deportivos

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

DKW CORRECTOR DE COMBA Y AVANCE
Ahora puede corregir la comba de su D.K.W. sin torcer ni calentar piezas... También para Renault, Peugeot, Di Tella y Fiat 1500.
COM-AVAN
hay uno sólo. No acepte imitaciones
AUTOLANDIA S.R.L.
Av. Maipú 2170/74 - Olivos
T. E. 791-4511/2184

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

ANTONIO PEREZ FANDIÑO
Cerviño 3802/04, esq. Malabia
T. E. 72-4817, Bs. As.

RENAULT SERVICE
REPARACIONES EN HORAS
SALTA 1160
23-8913 y 23-5673

RESORTES de SUSPENSION
* UNICOS CON GARANTIA ESCRITA
Fabrica y Distribuye
ANICETO GOMEZ y Cía S.C.A.
ALBARINO 827 Tel 64-2907 Bs. As.

En la ruta de su seguridad...

La luz que su seguridad necesita y que las reglamentaciones exigen!



BALIZAS
RASTREADOR® REGLAMENTARIAS

- A COMBUSTIBLE
- TOTALMENTE INVOLCABLES EN EL VEHICULO Y EN EL CAMINO. HERMETICAS

Dos balizas Rastreador en su práctica caja de metal esmaltado, muy apta para llevar las herramientas de su automóvil.



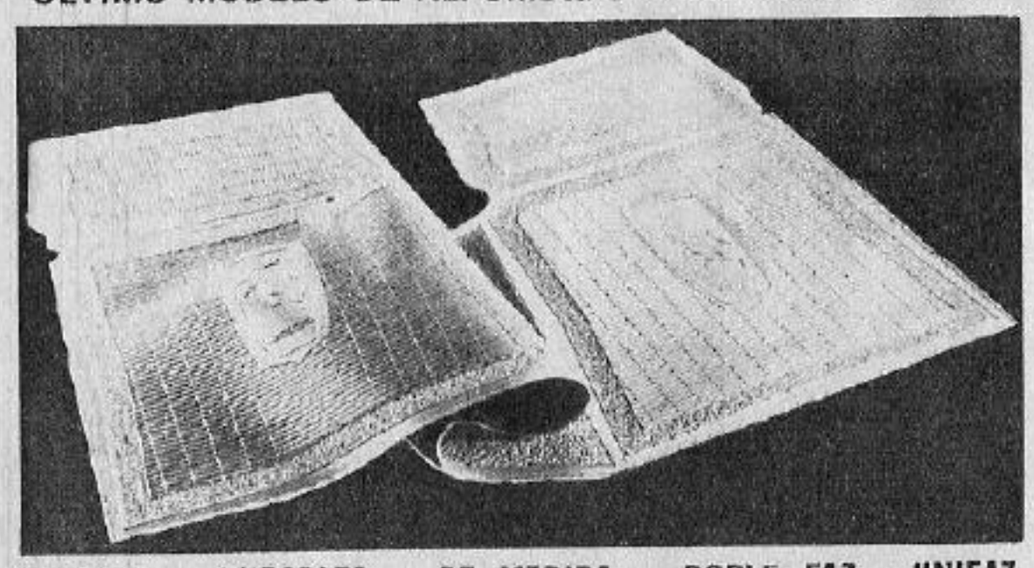
ALDABA

Fabricadas por **LUX** S.R.L.
Aldecoa 1154, Avellaneda - Prov. Bs. As. - 208-1489

ULTRAMODERNICE SU COCHE CON PLABEL*

*PARA PAQUETEAR

ULTIMO MODELO DE ALFOMBRAS PARA AUTOMOVILES



GURATTI Y VISO

LUJOSAS - DURABLES - DE MEDIDA - DOBLE FAZ - UNIFAZ
PLASTIFICADAS - SIETE COLORES DISTINTOS.

No le cansaremos con especificaciones: los distribuidores **PLABEL** tienen un juego de medida para su coche. Vaya a elegirlo... con su esposa...

Fabricantes: ECIPA S. A. C. I.
Salvigny 1561/63, Capital - Tel. 921-1671 y 5722

TC, TURISMO Y MONOPOSTOS:

COMPATIBILIDAD MOTRIZ

Los Turismo Carretera usan motores que tienen preparación similar a los de F1. Algo parecido sucede entre los de Turismo y la F2

El TC tiene que ser a la Fórmula Uno, lo mismo que el Turismo a la F2. La compatibilidad de los motores entre categorías, el hecho de que un motor de Fórmula Uno sea igualito a los que se usan en TC, permite afirmar que correr bastante seguido en ambas categorías es algo, en principio, muy posible.

Por lo menos eso es lo que se supuso un año atrás, cuando la aparición del Torino. Permitió el uso de los carburadores Weber en F1, por estar incluidos en el equipo de norma en un auto de fabricación criolla. Pero la cantidad de carreras de TC y la regular disposición de las fechas de F1, superpuestas en mu-



chos casos con las de TC, impiden a los competidores de la categoría máxima incursionar en las lides de monopostos grandes.

Durante el año pasado y en la competencia del ACA y la Municipalidad que abrió la temporada del '68, varios ejemplos demuestran que si hubiese más fechas libres en TC y, en ese mismo día, una competencia de F1, muchos corredores de TC alternarían en la categoría. Rafaela los tuvo entre sus inscriptos a Gradassi, Copello y Estéfano, todos se agenciaron un chasis y le montaron sus respectivos Tornado Interceptor teceistas. Bordeu, corrió con el chasis Crespi de Nasif y con el motor del Torino TC de su hermano Teófilo...

Pero la superposición de muchas fechas hizo que casi ninguno adquiriese un chasis de F1 para correr este año. Salvo el Crespi de Nasif, el Coper de



Berta Competición para Copello y algún otro que se escapa a la mala memoria. Pocas serán las figuras de TC este año en las 500 millas de Rafaela.

Un hecho reciente puede modificar, en cambio, estas presunciones: la suspensión de las carreras en ruta. ¿Puede ser éste un inesperado viento de popa para la F1?...

Y entre Turismo y Fórmula Dos sucede más o menos lo mismo. Si bien las reglamentaciones de preparación son bastante disímiles, correr con muchas piezas de un coche de Turismo en F2 no es una cosa del otro mundo.

Incluso se puede tener el apoyo del mismo concesionario; más o menos la misma preparación, especialmente en los motores Fiat 1500, que no tienen que ser rebajados en su cilindrada como en el caso del Peugeot, para tener los 1600 reglamentarios. Las diferencias estarían radicadas en una caja completamente diferente (valga la aclaración, aunque estemos hablando de motores pura y exclusivamente), árboles de leva distintos, dos Weber y tapa también distinta.

Pero las posibilidades están dadas. Entre TC y F1 la cosa parece no cuajar en gran medida por la superposición de



fechas, algo que no se tuvo mucho en cuenta en la confección del calendario.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA

manejo

CONDUCCION VELOZ



11a. nota

por el Ing. PIERO TARUFFI

En esta última nota Taruffi nos continúa adiestrando en la mejor forma de tomar una curva. Como últimos consejos nos habla de consideraciones importantes para tener en cuenta en cualquier tipo de vehículo

DIVERSOS TIPOS DE CURVAS

Las curvas se diferencian por muchas características: la variabilidad del radio, el largo, la pendiente longitudinal y trasversal, la convexidad, los diversos tipos de pavimento y, finalmente, la configuración del terreno circundante.

Si algunas de estas características no se aprecian convenientemente pueden convertirse en fuentes de verdadero peligro, razón por las que se las indica con señales apropiadas.

Se debe prestar especial atención a la curva que tiene un radio variable cuando se la toma en sentido del radio que disminuye gradualmente como lo indica la figura 1.

Trátase de una curva que parece rápida, pero que lo es cada vez menos, es decir, se va cerrando. Al salir de ella es fácil verse obligado a dirigirse hacia la trayectoria opuesta o sufrir una desviación al tratar de permanecer en la trayectoria correspondiente. Preste atención al cartel que debe indicarle el peligro. Conviene recordarlo si es un camino que debe recorrerlo más o menos seguido. La norma es iniciar la curva con velocidad moderada, aumentando eventualmente la velocidad cuando se ha recorrido buena parte de ella. Si en una carrera automovilística debe afrontar una de estas curvas características sin conocerla es casi seguro que lo sacará de la ruta, especialmente si la recorre en bajada.

UNA EXPERIENCIA

Hice la experiencia en una de las primeras carreras en que participé, la Vuelta de Sicilia, una carrera de velocidad en un circuito cerrado al tránsito que se efectuó por última vez en 1957. Ya he referido este episodio en otro libro mío, "Bandiera a scacchi", pero creo que vale la pena repetirlo, como ejemplo del tema que estoy tratando.

La carrera se iniciaba en Palermo. La partida era de noche y los que tenían suerte regresaban en las primeras horas del día siguiente, después de recorrer 1.050 kilómetros llenos de curvas, muchas de ellas difíciles. Los más veloces empleaban 10 horas y casi el doble los más retrasados y menos afortunados. Era difícil para quien no conociera el recorrido volver a Palermo con la carrocería intacta y no salirse de la ruta. Es lo que me sucedió a mí la primera vez que intervine en la prueba y precisamente en una curva como la que describí anteriormente.

Al salir de la ciudad de Ragusa hay una larga bajada con numerosas curvas que se hacen cada vez más veloces. En cierto punto, mientras recorría una curva de largo radio aparente y creía que terminaba, observé de improviso que se hacía cada vez más estrecha. Corría a demasiada velocidad para reparar el error y para colmo el camino era en bajada. Frené endere-

→

CORTAR POR LA LINEA DE PUNTOS

zando ligeramente la trayectoria. Tal vez demasiado poco. La rueda posterior interna se bloqueó al aligerarse y provocó la iniciación de un trompo. No me lo dejó completar la pared de una casa que se hallaba junto al camino. Choqué con la parte posterior del coche y quedé atravesado. Afortunadamente, nadie me seguía. Reanudé la marcha y, siempre con el temor de que apareciera otro competidor, hice una rápida maniobra para volver a la dirección correcta. Me detuve a un costado y el mecánico comprobó que los daños se limitaban a una fuerte abolladura de la cola del auto. Con ese único daño de carrocería proseguimos adelante, contentos de haberla sacado barata. Esta y otras experiencias me enseñaron a no subestimar en lo sucesivo el conocimiento del trayecto.

LOS CARTELES INDICADORES

Son muchos los automovilistas que aún no advierten las señales viales, porque no distinguen muchos carteles y tal vez pasan sin verlos, y cruzan a alta velocidad una cuneta marcada debidamente 100 metros antes. O bien evitan por puro milagro (si lo evitan), chocar contra las barreras bajas de los pasos a nivel.

Una curva se vuelve peligrosa cuando se toma a una velocidad superior a la que esa curva permite, por un error de apreciación. Si considera que se halla en el límite de la velocidad, no frene ni deje de acelerar, mantenga la aceleración en forma más o menos marcada y en razón inversamente proporcional a la capacidad de aceleración del coche. Si ya ha insertado una velocidad inferior y adecuada para tener un fuerte par motriz en las ruedas, en especial en un coche poco potente, le será fácil salir del paso. No le aconsejo hacer el cambio en la curva, pues se expone a comprometer aún más el equilibrio. Si cree haber iniciado la curva con una velocidad superior a la tolerada de 3-5 %, tenga presente que el desgaste de las gomas que giran dan un considerable ángulo de deriva como en el derrape, reduce en forma sensible la velocidad, sobre todo si el coche no tiene suficiente potencia.

Si considera que el límite de adherencia será superior en un 5-10 % porque, por ejemplo, la curva gira más, en cuanto lo advierta, pero aún antes de alcanzar el límite, deje de acelerar y vire enseguida hacia el lado interno, haciendo derrapar fuertemente el coche (fig. 2, maniobras 5-6-7). Así reducirá la velocidad en forma notable y tendrá mayor espacio para conceder al inevitable derrape del tren posterior, que ya he enseñado a corregir girando el volante en sentido contrario y acelerando (fig. 2, maniobras 8-9-10). Si considera en cambio que ha superado el límite admitido en un 10-15 %, enderece rápidamente la trayectoria (fig. 2) y frene con energía (fig. 3, maniobras 6-7) tratando así de reducir sensiblemente la velocidad. La trayectoria casi recta que se ha impuesto lo llevará hacia el borde externo de la calzada. Gire el volante antes de llegar y al volver a acelerar trate de recorrer la curva con una trayectoria de radio mucho menor, pero también con una velocidad más reducida. Si la ruta es ancha podrá salir del paso, en caso contrario saldrá del camino, pero a una velocidad sensiblemente inferior.

CUANDO NOS EXCEDEMOS

Si advierte en cambio que ha superado en mucho el límite, no hay nada que hacer. Busque la escapatoria más segura, que generalmente se identifica con la línea recta, o sea seguir de largo.

Esta situación no se la deseo a nadie. Seguramente le ha sucedido a quienes practican el automovilismo deportivo, no siempre por error de cálculo sino también por algún desperfecto en su coche. Puede sucederle también al turista que viaja a velocidad.

Si se viaja a velocidad considerable pueden producirse también otras situaciones de peligro cuando existen variaciones de inclinación de la calzada. Del terreno llano a una bajada, o de la bajada con cierta pendiente a una pendiente más acentuada. En estos casos la adherencia disminuye y, por este motivo, si la variación de la pendiente se produce en la curva, conviene seguir su trayectoria curvilínea casi por completo antes que la bajada se torne más empinada, es decir en el trecho A-B de la figura 4.

Por el contrario, si a partir del terreno llano el camino sube o si, viajando en descenso, la pendiente disminuye, puede seguir una trayectoria de radio mayor en la primera parte de la curva y de radio menor en la segunda (fig. 5).

JUGANDO CON LA CONVEXIDAD

También pueden presentarse otras situaciones peligrosas en razón de la convexidad del camino, especialmente cuando el suelo ofrece poca adherencia. Recuerdo haber recorrido algunos caminos con lomos de burro muy notables y suelo viscoso en los cuales era posible tener cierta seguridad si viajaba por el medio de la calzada, donde la convexidad era mínima. Si se viajaba, en cambio, por un lado y en la parte donde la pendiente era contraria, en cuanto soplaban algunas ráfagas de viento en el mismo sentido de dicha pendiente, sentía que el coche patinaba peligrosamente hacia el prado que bordeaba la carretera.

El tipo de pavimento también tiene gran influencia sobre la seguridad. Por ello las rutas modernas se construyen con pavimentos cuyos coeficientes de adherencia apenas varían si la calzada está seca o mojada.

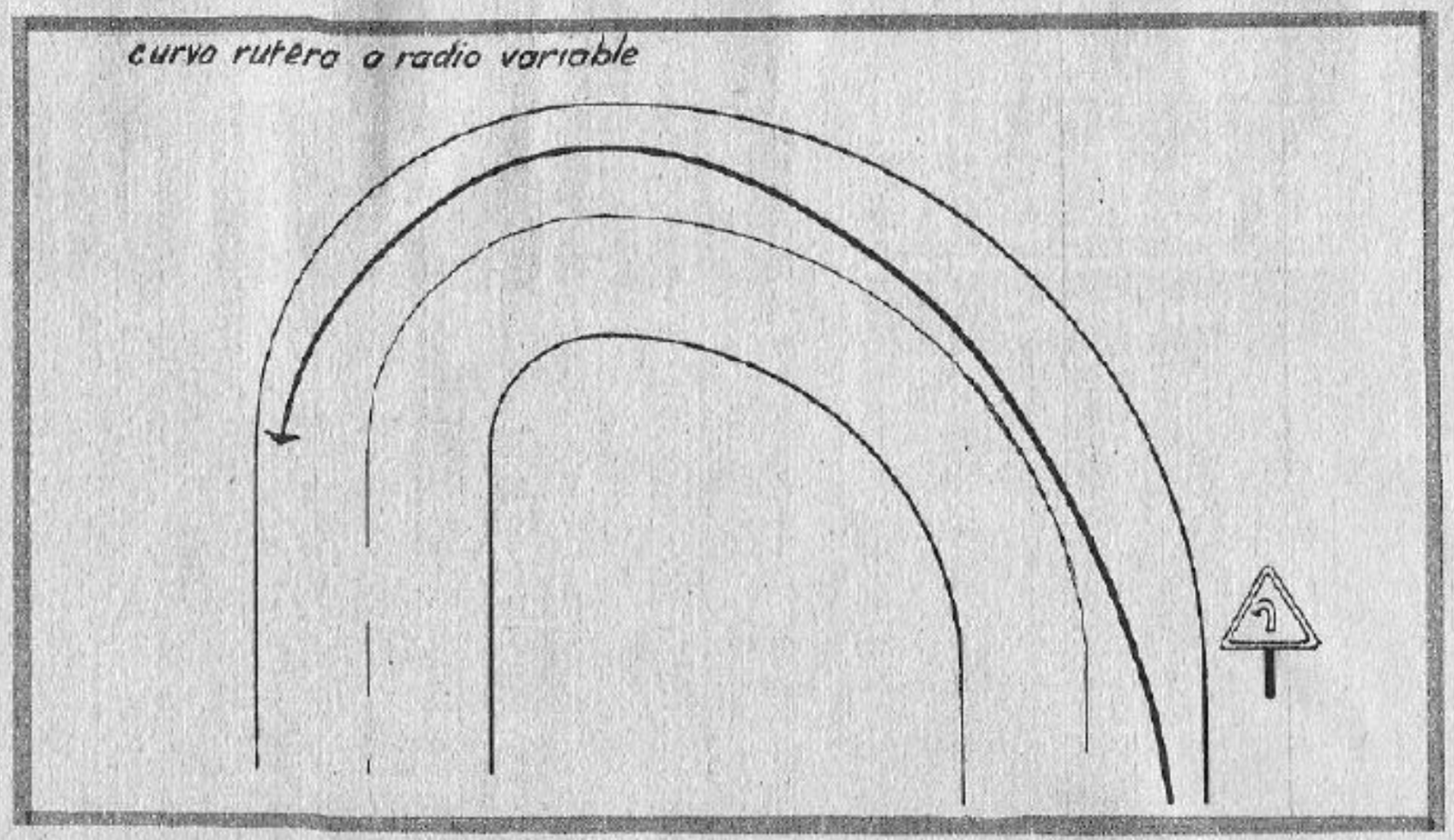
CONCLUSION

Puede deducirse que todo coche necesita precauciones especiales si se desea conducirlo a un límite elevado en los diversos tipos de curvas (lo cual puede suceder también por circunstancias desfavorables imprevistas).

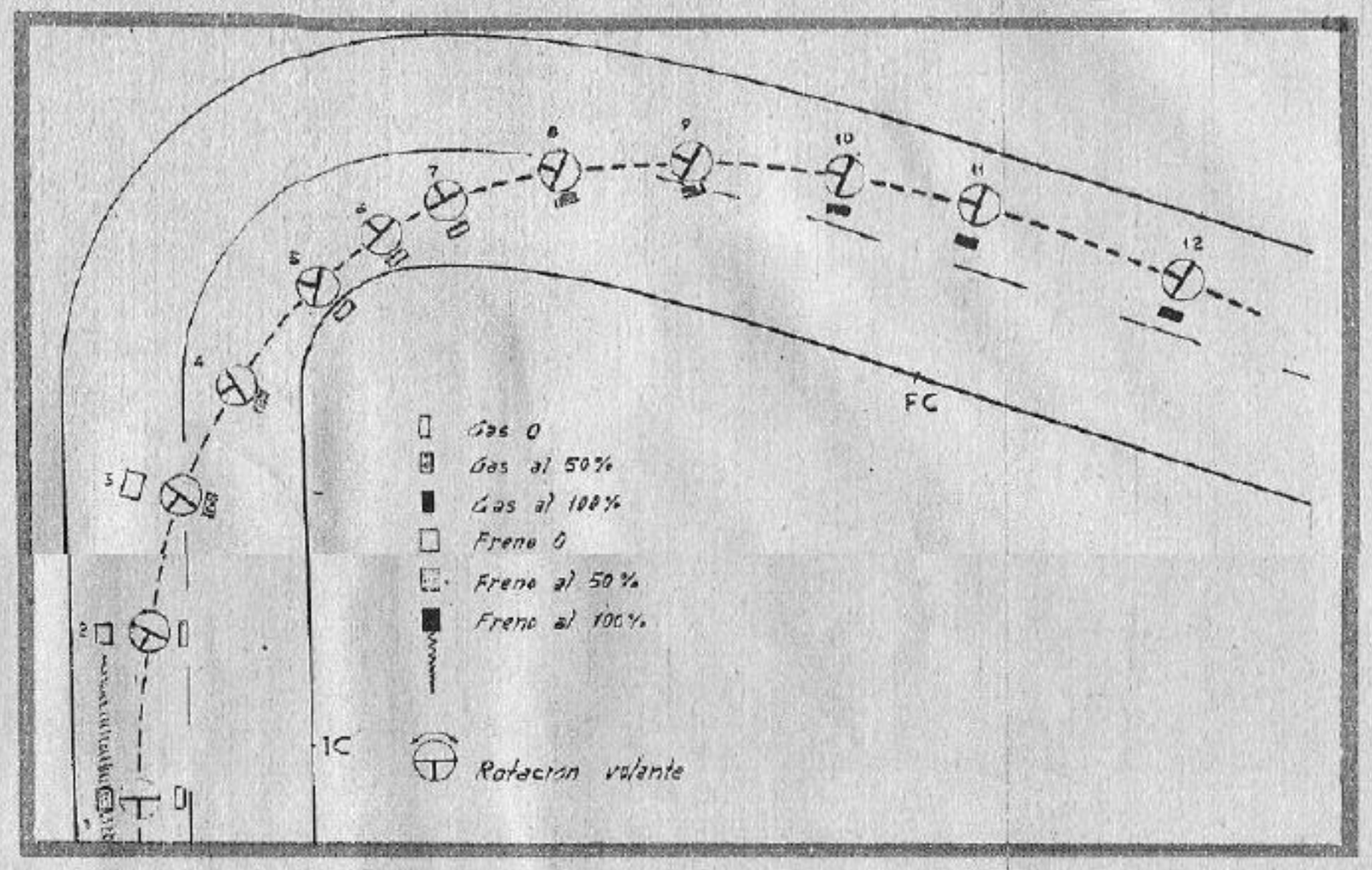
He tratado de ilustrar y explicar las reglas fundamentales que pueden resultar valiosas para el manejo, pero la forma inmediata de reaccionar a raíz de la acción del volante y el acelerador constituye la "personalidad" del coche.

Por lo tanto, el conductor deberá comprenderla y actuar en consecuencia. Esa diferente forma de reaccionar

1



2



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

es tanto o más sensible cuanto más se exige al coche en el límite de adherencia.

El conductor que sólo ha manejado en la ciudad o que sin tener mayor experiencia se sienta al volante de un coche que no conoce, no se halla en condiciones para salir del paso si se presenta una situación difícil. Ello puede sucederle si viaja por un terreno de escasa adherencia, por ejemplo sobre suelo mojado, sobre nieve o, peor aún, sobre escarcha. Este último caso es, naturalmente, el peor, sobre todo si el coche no tiene neumáticos adecuados.

ADQUIRIENDO EXPERIENCIA

Para adquirir una experiencia con mayor rapidez y un mejor control del automóvil en condiciones difíciles, experiencia que sólo se obtiene después de recorrer miles de kilómetros en las más diversas condiciones, conviene hacer unas decenas de kilómetros, en el límite de adherencia, naturalmente en trayectos cerrados al tránsito y libres de obstáculos, donde un error de maniobra no provoque perjuicios a las personas ni al coche.

¿No se ha ejercitado nunca en efectuar frenadas de emergencia, en frenar en curvas, en hacer que el coche haga un trompo? No creo, porque sería peligroso hacer estas maniobras en los caminos comunes.

Sería conveniente entonces que se habilitasen "pistas de aprendizaje", donde los alumnos pudieran ejercitarse en condiciones de seguridad casi absolutas. También podrían adaptarse a esa finalidad pistas donde se pueden trazar diversos circuitos, mediante conos de goma, por ejemplo, steering-pad, slalom, clotoide, en los cuales el conductor pueda apreciar las diversas reacciones del coche. Además, la pista podría variar su adherencia, incluso mediante el empleo de dispositivos para crear una lluvia artificial.

El conductor que llega a dominar el coche en esas condiciones, circularía luego en medio del tránsito normal con el conocimiento y la responsabilidad que significa haberse aproximado a esos límites.

LOS NEUMATICOS

El conductor debe vigilar el estado de los neumáticos, especialmente en lo referente al desgaste de la banda de rodamiento y la presión del aire. Las cubiertas muy nuevas tienen un coeficiente de adherencia ligeramente menor, pero alcanzar el valor normal después de unas pocas decenas de kilómetros. Las cubiertas con bandas lisas son muy resbaladizas, en especial sobre pavimentos polvorientos o mojados, y, naturalmente, se hallan más expuestas a los obstáculos exteriores contundentes o cortantes. En muchos países está prohibido por ley circular con neumáticos que han llegado a determinado límite de uso.

Si se exigen muchos servicios del coche, es necesario decidir el tipo de neumático que se va a usar y el diseño de sus bandas. Sin entrar de ningún modo en descripciones minuciosas, basta recordar que algunos neumáticos con clavos ofrecen sobre el hielo una adherencia comparable a la de los comunes sobre pavimento seco.

El tipo de carcasa también influye en el comportamiento del coche, especialmente en las curvas. Los llamados neumáticos de carcasa radial tienen una deriva reducida en relación con los de carcasa normal. Por consiguiente, confieren al coche una capacidad mayor y más rápida de adaptación a la curva.

LA PRESION DEL AIRE

Vigile la presión del aire, en especial en recorridos que se cumplen a velocidad y con coches rápidos, y aténgase escrupulosamente a la presión determinada por la fábrica. Si debe elevar la presión hágalo en frío y auméntela una o dos décimas de atmósfera si tiene que viajar por zonas particularmente calurosas, en verano o también por trayectos de tránsito veloz (autopistas) o si lleva cargas superiores a lo normal. Conviene reducirla, en cambio, si debe viajar por terrenos arenosos o nevados. Los neumáticos posteriores deben inflarse con una presión mayor que la de los anteriores, pues tienen que soportar el mayor peso y, en los coches de tracción posterior, trasmitir además el par motriz. En condiciones normales, las variaciones de las presiones prescriptas provocan sobre todo un gasto irregular y prematuro.

Si se varía la presión relativa entre los neumáticos anteriores y posteriores, puede modificarse las características sobre y subvirantes del coche. Por lo tanto, si para usted su coche es excesivamente subvirante, puede reducir esa característica inflando las gomas anteriores a mayor presión.

En los coches sobrevirantes con motor posterior, dicha característica se reduce inflando los neumáticos traseros mucho más que los delanteros.

PRUDENCIA, PREVISION Y EDUCACION

Deseo concluir este libro aconsejando a todos los conductores que sean prudentes, previsores y educados. Estos requisitos son más importantes aún que saber efectuar correctamente las diversas maniobras, porque no sólo se refieren a su propia seguridad sino también a la de los demás. A determinada velocidad, el automóvil puede convertirse en un objeto peligroso en manos de personas desconsideradas, que pueden decidir en lo que respecta a sus vidas, pero no están autorizadas a poner en peligro la de los demás.

Por consiguiente, el conductor debe saber que no tiene en sus manos un juguete, sino algo que puede llegar a ser extremadamente peligroso.

CONCIENCIA DE LA CALLE

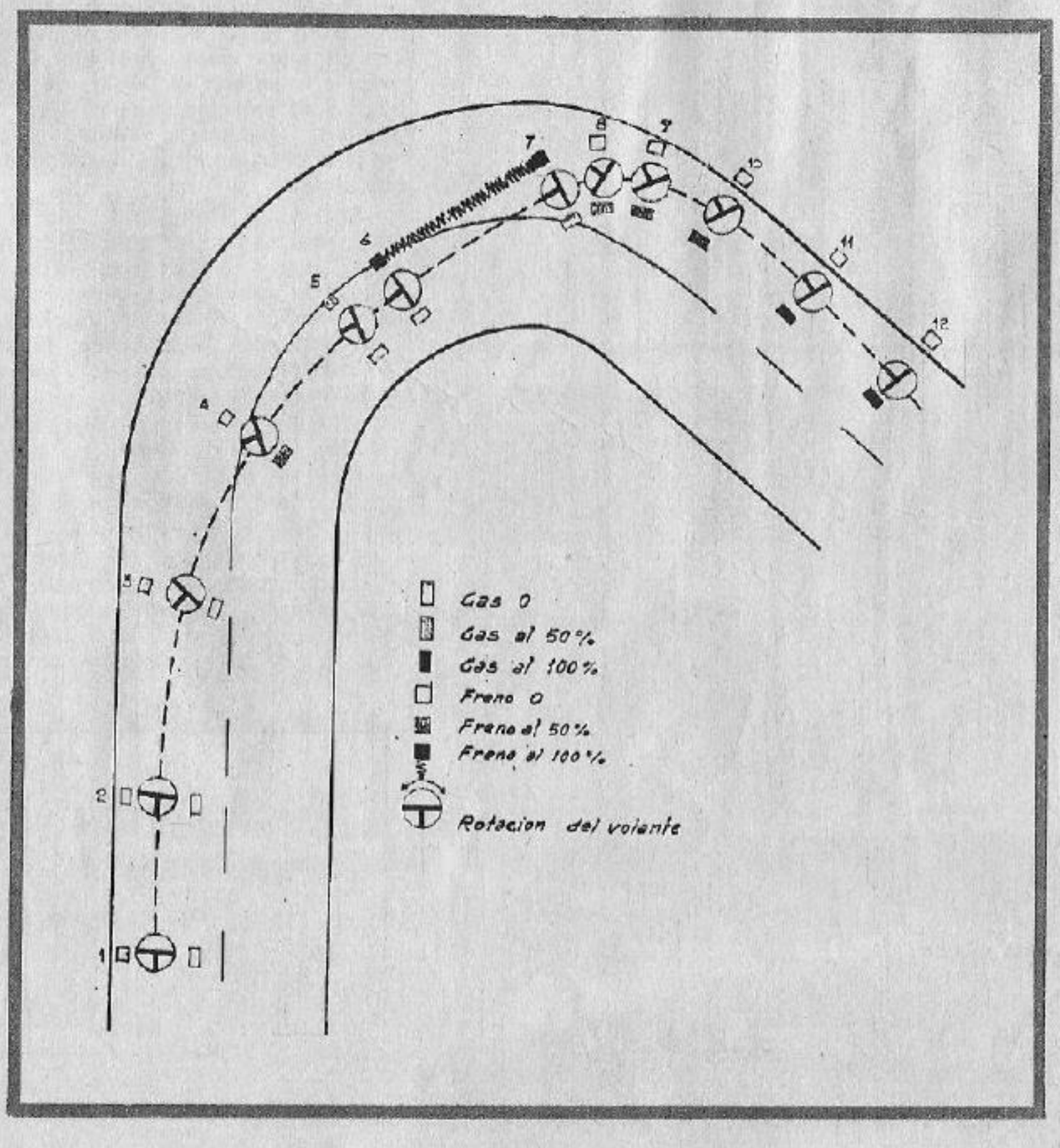
Si todos lo supieran podrían evitarse muchos accidentes. La "conciencia de la calle" obliga a una mayor prudencia, a una mayor previsión.

Prudencia no sólo significa mantener una velocidad siempre controlable, marchar por la mano correspondiente, disminuir la velocidad cuando la visibilidad es escasa y el pavimento es resbaladizo, sino también evitar sentarse al volante en condiciones físicas precarias y renunciar a los ademanes durante la conversación con nuestro compañero de viaje y a desviar el rostro continuamente para mirarlo. Significa observar la señalización vial, y advertir no solamente lo que sucede delante de usted, sino también a ambos lados y atrás, dispuesto a actuar correctamente en caso necesario.

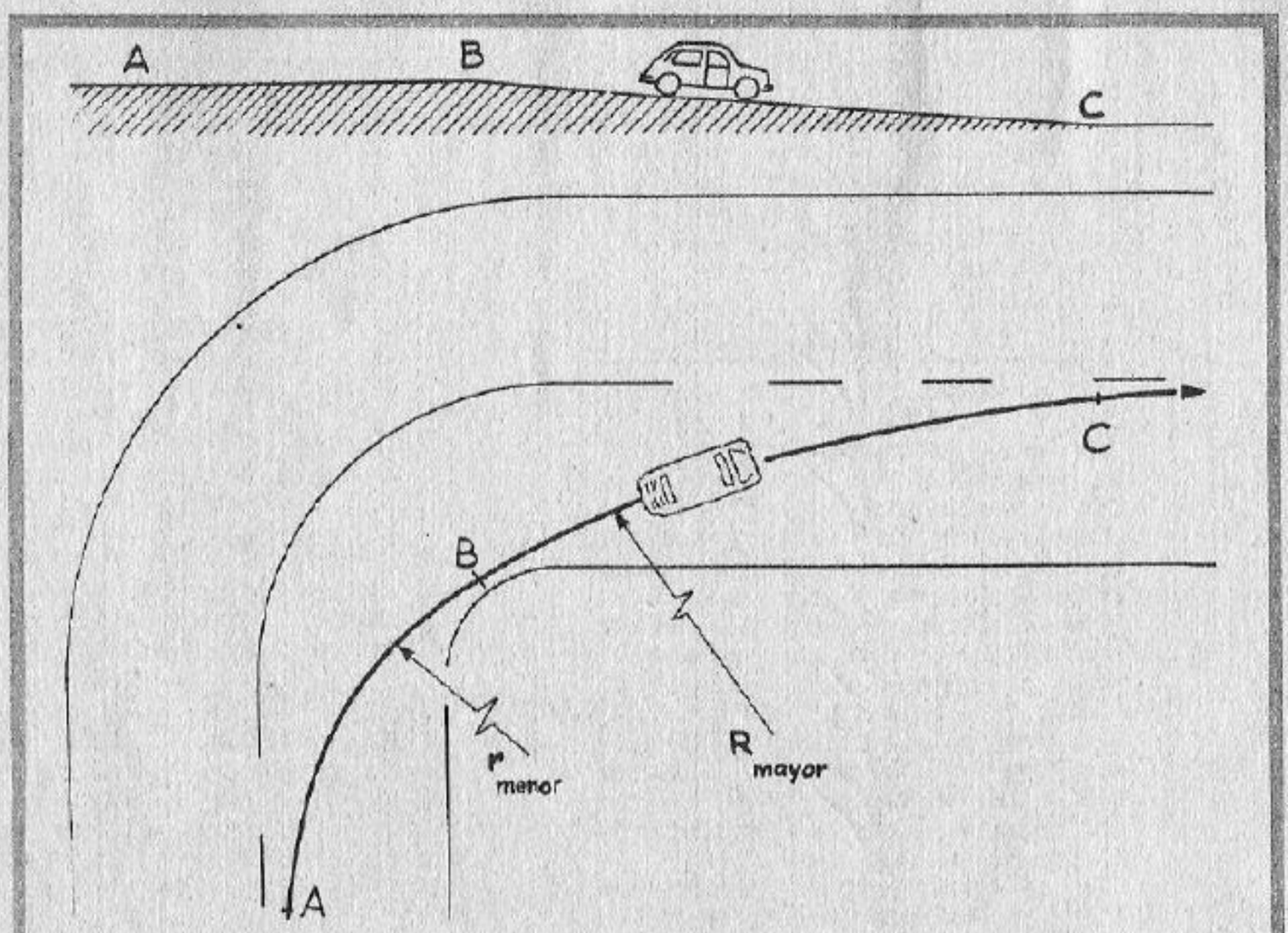
Prever significa prevenir un eventual accidente. Si tenemos delante de nosotros un camión detenido que puede ocultar a algún peatón que trata súbitamente de cruzar la calzada, basta echar una mirada por debajo del vehículo para advertir lo que sucede (fig. 6).

En la ciudad, en las esquinas sin semáforos, si los peatones atraviesan tranquilamente la calzada en la calle →

3



CORTAR POR LA LINEA DE PUNTOS



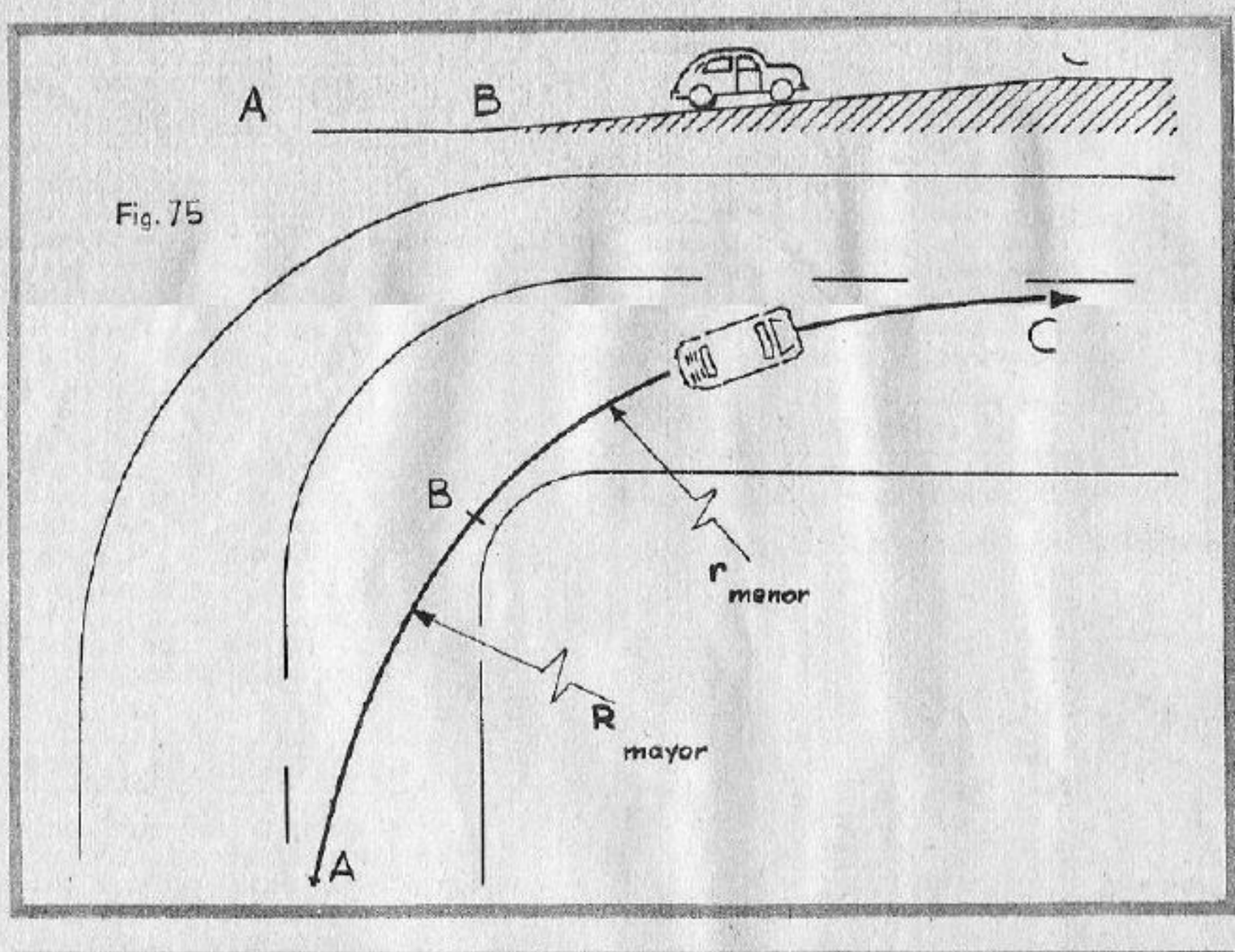


Fig. 75



4 perpendicular a la nuestra ello significa que no hay coches a la vista. Si, por el contrario, los peatones se muestran inseguros, ponga atención. Si un vehículo pesado o también un ciclista al cual usted se aproxima inicia una desviación hacia el lado externo de la ruta, es probable que lo haga para aumentar el radio de la vuelta a la izquierda que se dispone a efectuar enseguida, obstaculizando su marcha.

Prever significa también proceder más rápidamente. Así, en un semáforo puede preverse el "verde" controlando el "amarillo" o la señal para los peatones en la calle que usted va a cruzar.

Si en el camino que recorremos algo nos dificulta temporariamente la visión, los palos del telégrafo, los árboles de los costados, y de noche la iluminación, pueden indicarnos casi siempre la dirección que la ruta tendrá luego.

EDUCACION

5 Educación significa respetar la personalidad de los otros conductores y tener presente que algunas de nuestras maniobras pueden influir negativamente en la conducción de los demás. Educación significa respetar el Código de Tránsito. Estoy seguro que un conductor consciente y educado puede circular perfectamente sin conocer los diversos artículos, pero esto no constituye una invitación al lector para que descuide tales disposiciones.

Si otro coche trata de pasarlo, facilite esa maniobra reduciendo la marcha y no presione el acelerador como acostumbran hacer los que se consideran ofendidos por las maniobras de los demás.

Si desea contemplar el panorama a reducida velocidad, trate de mantenerse en su mano para no obligar a los demás a trasgredir el Código de Tránsito; y, en el estacionamiento, trate de no ponerse demasiado cerca de los demás coches para que otros puedan estacionar.

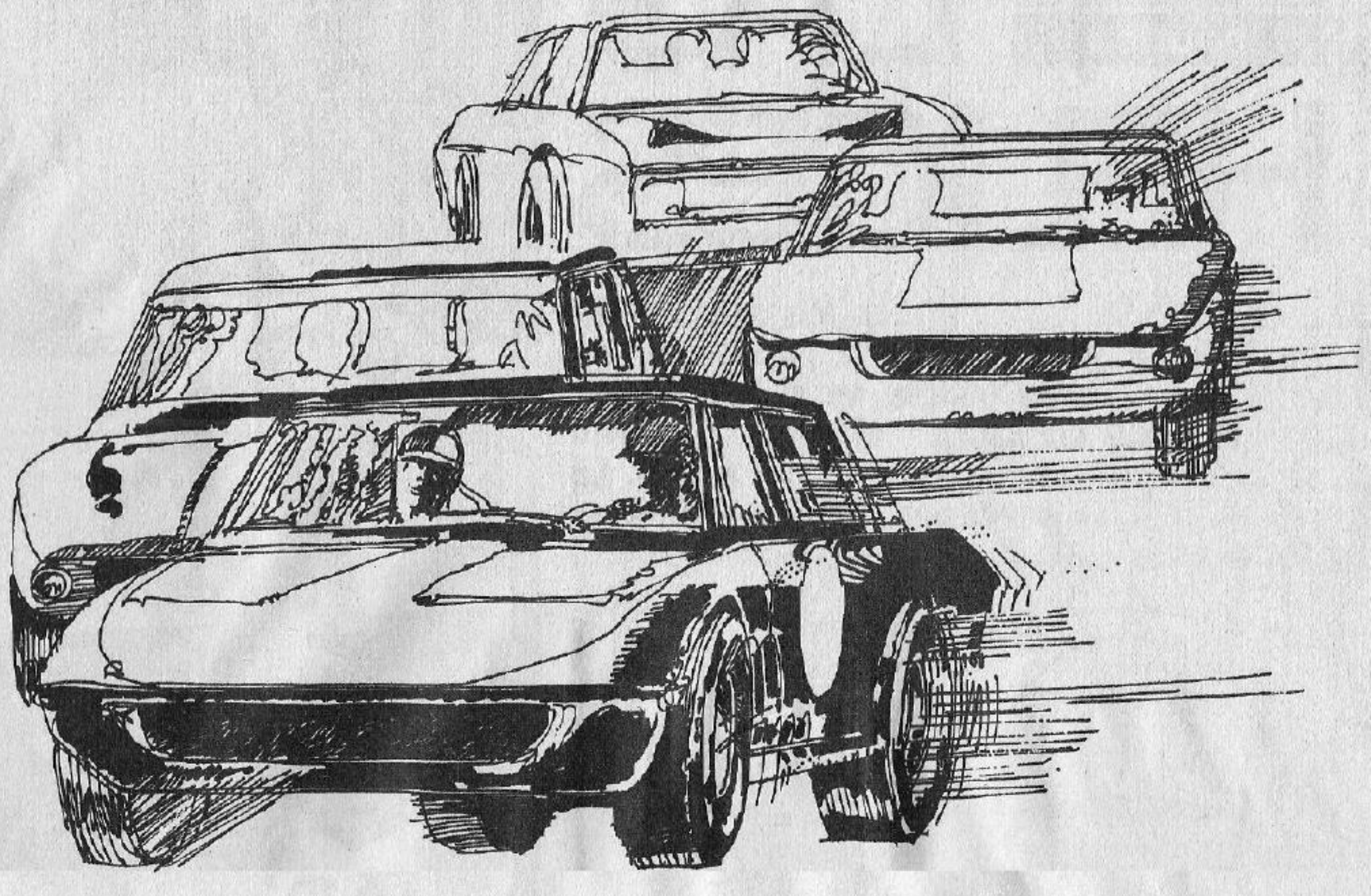
Educación significa no hacer sonar insistentemente la bocina cuando el conductor que lo precede tarda en reanudar la marcha, tal vez porque se le ha inundado el carburador. Es posible que con ello aumente su nerviosidad y demore por lo tanto la deseada iniciación de la marcha.

6 Educación significa abstenerse de ganar un lugar tratando de pasar con astucia el vehículo que nos precede cuando se marcha en columna y un inconveniente ha detenido el tránsito.

Como conclusión de estas páginas hagamos todos un examen de conciencia. Hemos aplicado siempre en la conducción lo que he tratado de explicar y lo que le he aconsejado.

PROXIMAMENTE
PUBLICAREMOS
OTRA INTERESANTE
SERIE

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



UNA VEZ MAS, LOS ASES DEL VOLANTE TRIUNFARON CON SHELL!

En el PREMIO SHELL CIUDAD DE RAFAELA se puso de manifiesto la superioridad imbatible de SHELL.

La totalidad de los corredores usó exclusivamente naftas Shell, confirmando una vez más, la insuperable calidad de la línea de productos SHELL.

La verdad se demostró corriendo:

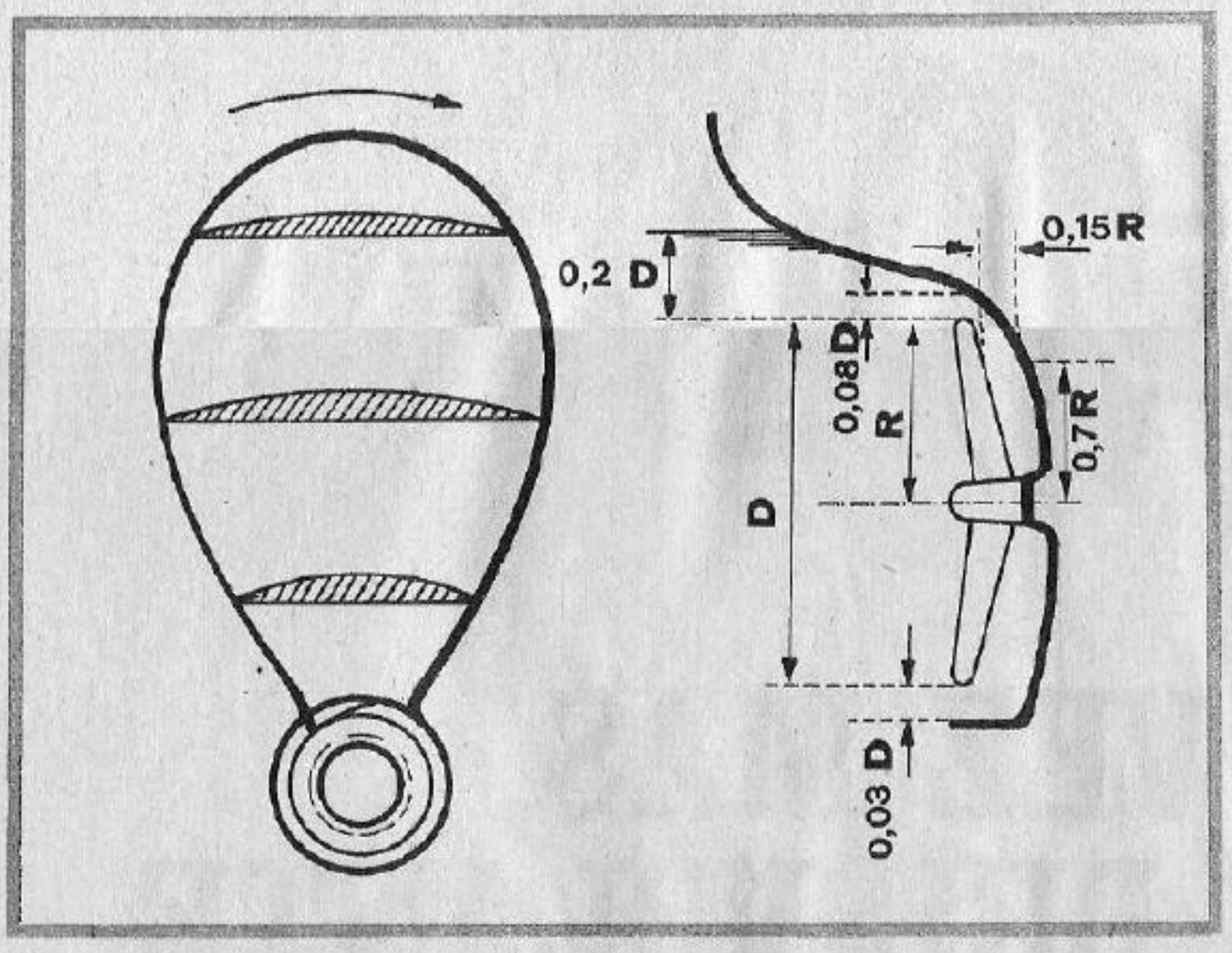
en calidad y protección...

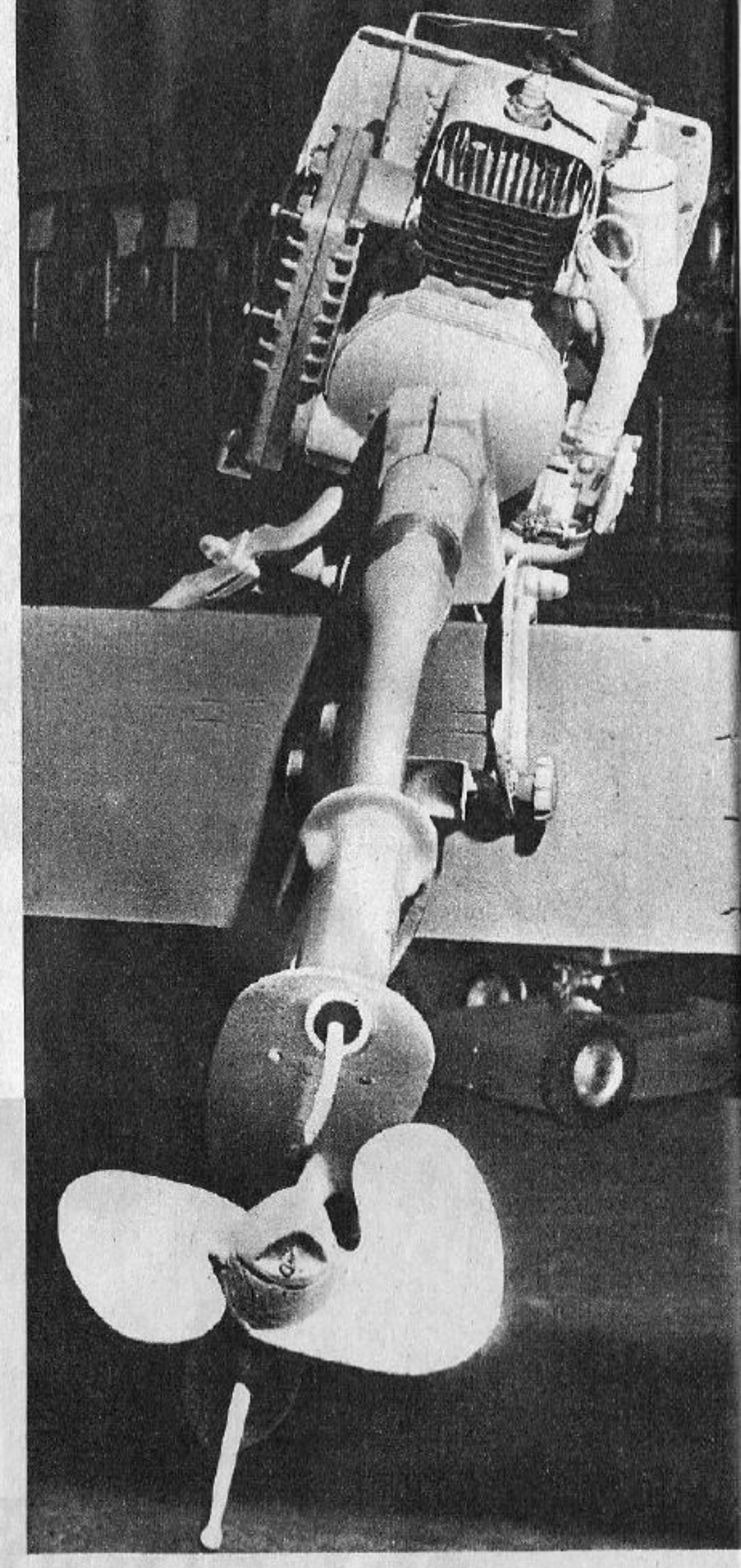
¡SOLO SHELL SUPERA A SHELL!

Parabrisas CORSA náutica

LAS HELICES

Los aficionados a la motonáutica conocen bien la importancia de las hélices en el rendimiento conjunto del casco y el motor. Nociones básicas de diseño. La cavitación y otros problemas





Una típica pala elíptica mostrando tres secciones y el cubo correspondiente. A la derecha, un esquema de codaste con indicaciones de las distancias mínimas a prever para evitar interferencias de casco-lancha. Lógicamente esos valores son aproximados y deben determinarse exactamente para cada caso particular.

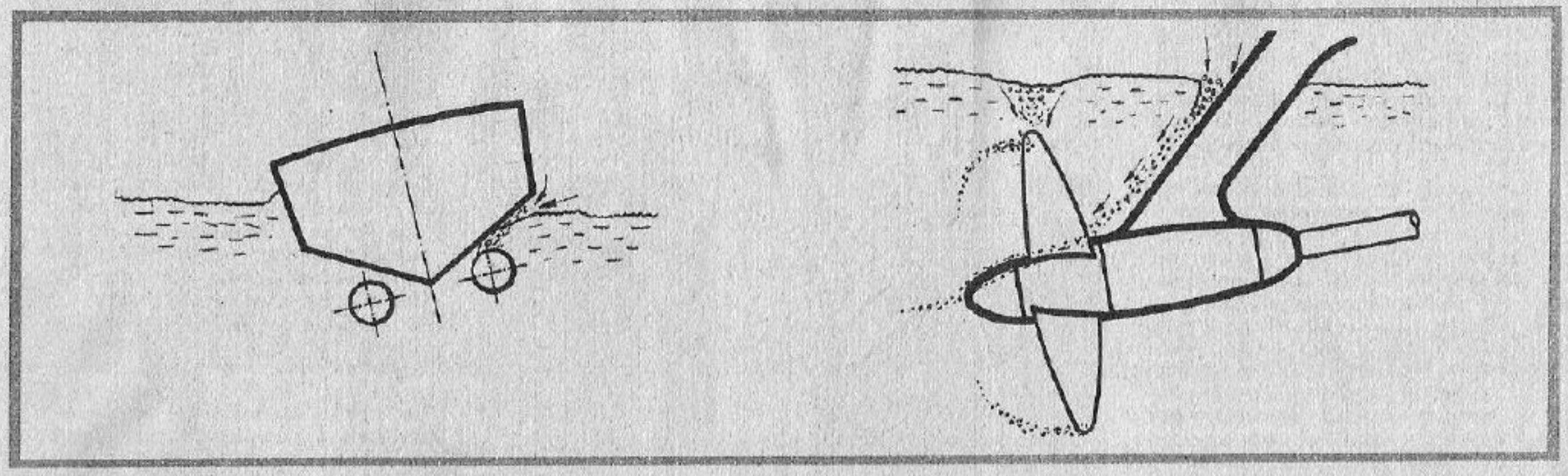
Dentro del sistema propulsor de cualquier embarcación hay un elemento fundamental que constituye el eslabón más importante del conjunto: la hélice. En efecto, ella es en definitiva la encargada de trasformar en empuje el movimiento rotativo, es decir, trasforma en movimiento de avance la potencia del motor instalado a bordo. De nada valdrá el motor más potente ubicado en el casco de más puro diseño si la hélice no ha sido correctamente calculada. En el mejor de los casos sólo perderemos velocidad respecto de la que podríamos haber alcanzado. Sin embargo pueden ocurrir problemas más graves, como ser pérdida de gobierno en el momento menos oportuno (por ejemplo en virajes bruscos con escora pronunciada) con sus imprevisibles consecuencias. El cálculo de una hélice es bien delicado y juegan en él papeles de pareja importancia tanto la teoría pura como la experiencia del proyectista. Muchas son las causas que finalmente definen sus dimensiones, sus formas, sus espesores, el número de palas, su ubicación respecto del casco, etc. Aquí no pretendemos analizarlas todas pero sí ofrecer un panorama general de su funcionamiento y ver dónde radican algunos de los principales inconvenientes en su funcionamiento.

HELICE GEOMETRICA Y HELICE REAL

En la figura 1 se esquematiza la generación de una hélice geométrica. Tenemos un cilindro llamado cilindro base, sobre cuya superficie lateral se desplaza un punto animado de dos movimientos, uno de rotación y otro de desplazamiento a lo largo del eje del cilindro. Como resultado de ambos el punto recorre una trayectoria oblicua que recibe el nombre de hélice. Uniendo los puntos de dicha línea con el eje se obtiene la superficie helicoidal. Si tomamos un sector de dicha superficie obtendremos, en forma rudimentaria, una pala de hélice. Claro que hay mucha diferencia entre esa figura de neto corte triangular y una pala de hélice de lancha, pero si a dicho triángulo le redondeamos los bordes y vértices y sobre el eje esbozamos el perfil de un cubo, nos vamos aproximando a una pala algo más real.

Varias son las medidas que definen a una hélice, pero las más importantes son dos: paso y diámetro. Diámetro es el del cilindro base y paso es la distancia (medida en el sentido del eje) que recorre el punto cuando ha completado un giro alrededor del cilindro. Comparando con un tornillo sería lo que éste penetra al completarse una vuelta del destornillador. Apresurémonos a aclarar que el paso que hemos definido es un paso teórico; en el agua, por cada revolución que da, la hélice no avanza una distancia igual a su paso. En efecto, en el agua la hélice no puede "afirmarse" lo suficientemente bien como para avanzar lo que le corresponde teóricamente. La hélice resbala en el agua y su avance real es igual al teórico menos el resbalamiento que se ha producido. Resulta obvio señalar que de dos hélices de igual diámetro avanzará más aquélla cuyo paso sea mayor, pero también

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



resulta evidente que éste no puede aumentarse indiscriminadamente.

Cuando una hélice gira detrás de una lancha, ésta avanza merced al empuje que aquélla le proporciona. Para ello la hélice, en su movimiento rotatorio, aspira el agua que recibe de frente expulsándola hacia atrás luego de haberle impreso un movimiento de rotación. Este movimiento de rotación se manifiesta en la superficie del agua como una gran turbulencia en la estela.

Los factores determinantes del cálculo de una hélice son la potencia efectiva (que debe trasformarse en empuje), las revoluciones del motor y la velocidad a que se desea llegar. Las dimensiones del casco no afectan el cálculo de la hélice, aunque en algunos casos pueden llegar a limitar el diámetro por el lugar que quede disponible para ubicarla. En lo que reviste mucha importancia el casco es en favorecer el escurrimiento del agua a la hélice para que ésta trabaje siempre en una vena fluida homogénea como veremos más adelante. Hemos hablado de "velocidad a que se desea llegar". Esta no es arbitraria. Con un motor dado (que nos define la potencia disponible) y con un casco definido (que nos define la resistencia de avance) la velocidad alcanzable tiene límites definidos y no es posible pretender sobrepasarlos. Lo que sí se pretende de su óptimo diseño es que nos permita alcanzar la velocidad requerida, y con el mayor rendimiento posible, es decir, que trasforme en empuje la mayor cantidad de energía posible.

A la izquierda, cómo puede llegar el aire a una hélice por efectos de una escora en curva o un simple rolido. A la derecha, escurrimiento de aire por el pie de gallo.

En cuanto a cantidad de palas de la hélice, su número obedece a varias razones, tales como carga específica (sobre la hélice), velocidad, etc. Los motores fuera de borda operan casi sin excepción con hélices de tres palas, ya que generalmente se destinan a lanchas livianas de baja carga específica y alta velocidad. En algunos casos extremos se ha llegado a seis palas, pero lo normal es dos o tres, estas últimas especialmente en cruceros de mayor tamaño.

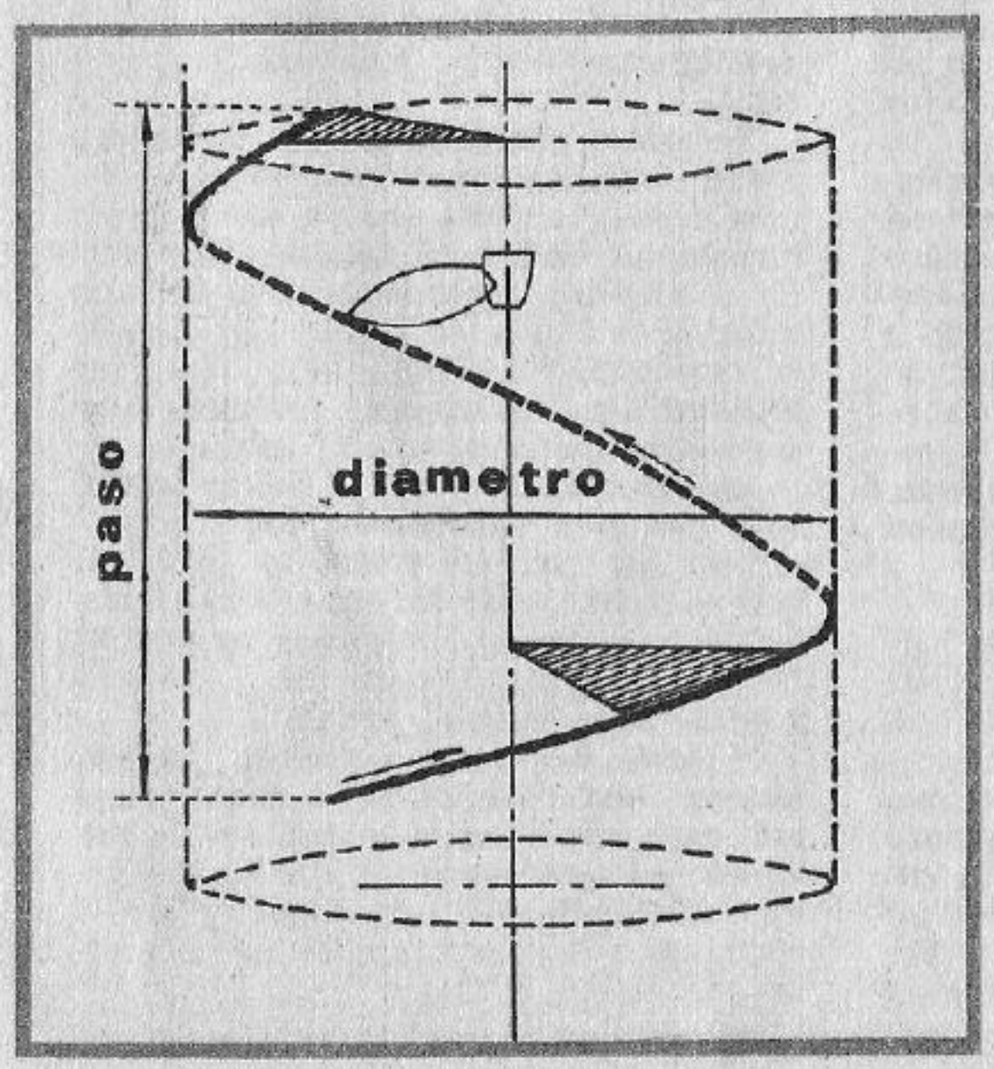
La variedad de formas de palas es amplia, desde las rectangulares hasta las cilíndricas, y a cada una de ellas se le suele asignar un campo de aplicación definido. Sin embargo, la elección, que queda librada al criterio del proyectista, ha quedado en gran parte superada para las lanchas por estar prácticamente standardizado el uso de la pala de forma elíptica por todos conocida.

Los perfiles de la sección de pala oscilan normalmente alrededor del perfil aerodinámico o de Tylor y el perfil ojival o de Troost. El primero es quizá de mayor rendimiento, pero tiene tendencia a cavitar más pronto y según los entendidos es algo vibrador. El segundo lo ha suplantado en muchos casos.

En lo que atañe a la elección de una o dos hélices como elemento propulsor, dependerá fundamentalmente de la máquina instalada a bordo, pero desde el punto de vista de la eficiencia de propulsión una hélice ofrece mejores cualidades y rendimientos que dos. Fundamentalmente porque opera en la zona central detrás de la lancha que es donde mejor recibe la vena líquida. Por otra parte, donde se utilice pie de gallo, etc., siempre será menor la resistencia de los apéndices con una sola hélice central y el flujo de agua será menos perturbado.

Se da como ventaja de las dos hélices la mutua compensación de la cupla que cada una de ellas produce en la embarcación, pero su importancia es relativa. Con motores internos, en el caso de dos hélices, puede llegar a gobernarse el barco sin timones, modificando el régimen de revoluciones de cada una de ellas en forma independiente. Es un caso extremo, pero aún ante él está el caso de los fuera de borda que con la posibilidad de orientación del pie permiten un gobierno insuperable.

La generación de la hélice. Paso y diámetro son los elementos principales y más que sus valores absolutos lo que importa en su relación.



CAVITACION Y PROBLEMAS

El fenómeno de la cavitación es ampliamente conocido por los aficionados, si no en su esencia, por lo menos por sus efectos, que no sólo resultan desagradables sino que pueden tornarse peligrosos por pérdida de velocidad o gobierno en el momento menos deseado. La cavitación puede definirse como la aparición de una masa de vapor de agua en la zona de la hélice, la que por dicho motivo ve afectado notablemente su rendimiento. Antes de seguir adelante aclaremos que hay hélices diseñadas para trabajar en un régimen tal que sabe que ha de producirse la cavitación. Por eso completemos la frase anterior diciendo que lo malo de la cavitación está cuando aparece en una hélice para la que no se ha previsto o en un régimen no calculado. En cuanto a las causas que la producen, objeto de numerosas investigaciones y experiencias, se ha comprobado que se debe a la formación de vapor de agua debido a la brusca depresión que produce en el agua el giro de la hélice. En efecto, es sabido que a presión atmosférica normal el agua se trasforma en vapor a los 100°C. A presiones mayores la temperatura de ebullición aumenta y a menores presiones disminuye. Vale decir, para la temperatura a la que se encuentra el agua alrededor de la hélice, hay una presión perfectamente definida a la cual se trasforma en vapor. Por lo tanto, si la hélice al girar y por succión al "chupar" el agua de adelante hacia atrás hace que aparezca una depresión hasta el valor arriba indicado, el agua comienza a trasformarse en vapor. Se inicia pues un burbujeo y la hélice comienza a trabajar no ya en agua pura sino en un ambiente líquido-gaseoso. Se nota un zumbido característico y empiezan sus efectos: pérdida de velocidad, de rendimiento, de gobierno. También hay otro efecto que desgraciadamente sólo se nota trascurrido un cierto tiempo, y es la corrosión de las palas. Por experiencias realizadas en túneles de agua se ha podido comprobar que la formación de las burbujas comienza en las proximidades del borde en entrada de la hélice. Si se aumenta el régimen, esto es las rpm, de la hélice, la cavitación pasa a la otra cara y va aumentando en intensidad hasta llegar a cubrirla por completo con los efectos señalados. Por otra parte, si la cavitación llega hasta un grado extremo, la disminución de la resistencia ofrecida por el agua a la hélice para su rotación, produce la auto-aceleración de la hélice. Esto trae como consecuencia el embalaje característico de dichas circunstancias. En términos generales la cavitación en la primera cara produce vibraciones y al pasar a la otra comienzan a sentirse los efectos de pérdida de velocidad y empuje.

→

Por todo lo expuesto se deduce que en el cálculo de la hélice constituye un paso de capital importancial la verificación a la cavitación, y por qué una vez construida debe mantenérsela dentro del régimen para el que fue diseñada sin pretender aumentarlo demasiado.

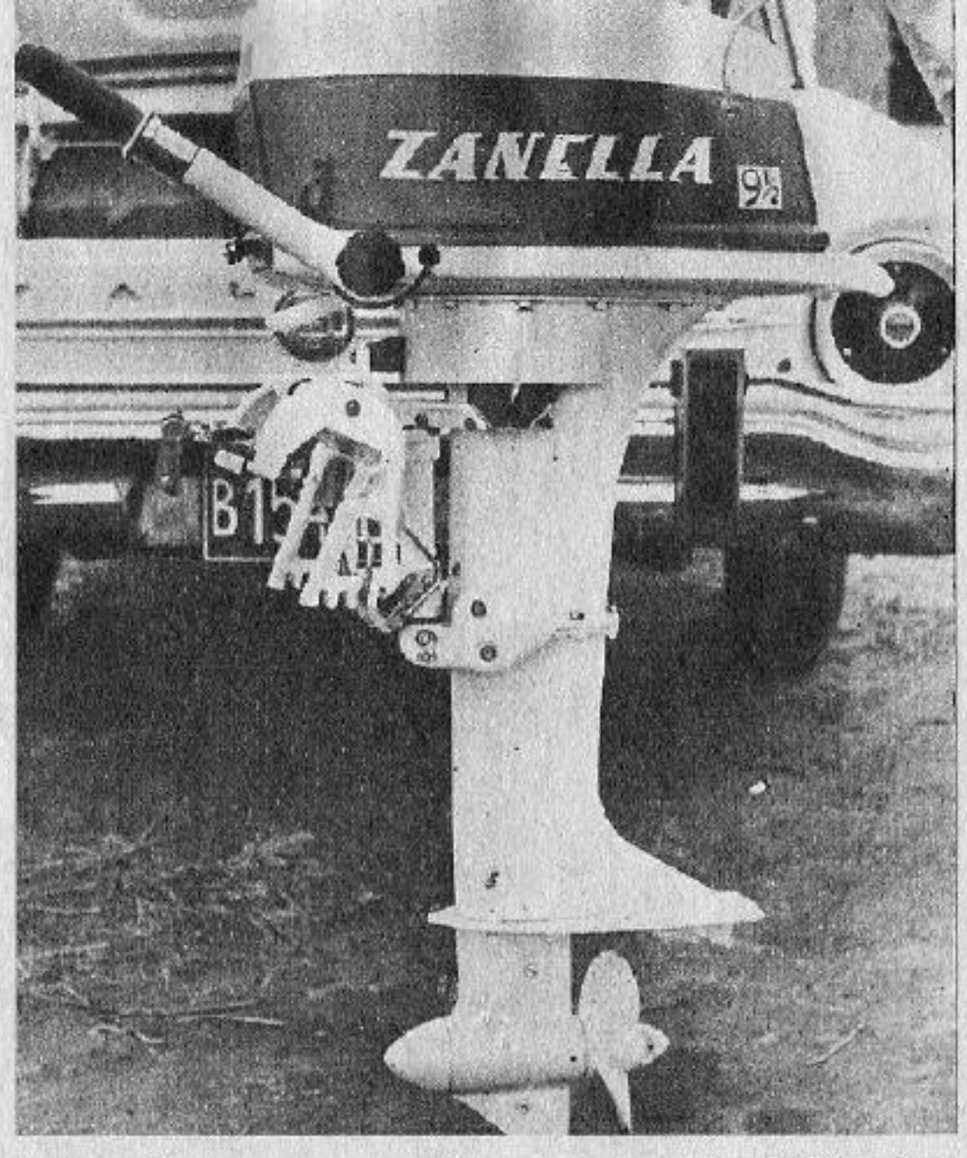
La afluencia de aire a la hélice, tal como indican los esquemas, es igualmente nociva, ya que produce efectos semejantes. Veamos ahora algunas de las causas del posible mal funcionamiento y sus posibles soluciones:

1) *elevado número de revoluciones:* es el más común y para evitarlo basta disminuir el régimen. Si por alguna causa se desea mantener las rpm puede variarse la relación paso-diámetro o el número de palas. Algunos autores dan como velocidad límite periférica de las palas, para precaverse de la cavitación, el valor de 65 m/seg. Se non e vero...

2) *carga específica elevada:* es decir, las palas de la hélice están "sobrecargadas" para la tarea de empuje que realizan. Como valor límite de carga suele darle 1 kg/cm². En estos casos se impone aumentar la superficie de las palas o el número de las mismas.

3) *mala inmersión de la hélice:* vale decir, trabaja demasiado cerca de la superficie: la solución es obvia, aunque no siempre factible.

4) *poca velocidad de avance de la lancha:* este caso puede ocurrir cuando a un motor fuera de borda para lancha ligera se lo aplica a un casco grande y pesado. Acá volvemos a lo de siempre. Cada combinación casco-motor-hélice exige un estudio particular; no debe esperarse nada bueno de combinaciones arbitrarias.



Los motores fuera de borda vienen con su hélice (vaya nuestro agradecimiento por ello). La inmensa mayoría de ellos vienen con hélices de tres palas.

5) *bajo rendimiento de la hélice:* puede ser error de proyecto o que no se aplica al casco en cuestión.

6) *relación paso-diámetro incorrecta:* ídem, ídem.

7) *exceso de número de palas:* o más propiamente erróneo número de palas. Se resuelve modificándolo pero recordando variar también la relación paso-diámetro según corresponda.

8) *irregularidad o discontinuidad en la vena fluida de agua que llega a la hélice:* acá es donde adquiere importancia el buen diseño del casco, en especial de sus líneas de popa. En algunos casos ha debido llegarse a la modificación del casco para facilitar el escurrimiento del agua a la hélice. En algunos casos los cascos presentan "túneles" a fin de brindar a la hélice suficiente cantidad de líquido para operar normalmente. Con ello se las protege de las entradas de aire de la superficie, se evita que sobresalgan exageradamente debajo del casco y la afluencia de agua puede mejorarse hasta tal punto que a veces puede reducirse el diámetro. También pueden ser factor de perturbación la presencia de apéndices, no sólo los cercanos sino los lejanos también. Es necesario eliminarlos o hacerlos hidrodinámicos y reducir su tamaño al mínimo.

9) *mala terminación de la superficie de las palas:* es evidente que cada rugosidad, cada aspereza es foco de torbellinos y alteraciones del flujo.

10) *secciones de pala demasiado aerodinámicas:* son las que provocan una variación de espesor notable, con bordes de entrada muy gruesos y bordes de salida muy finos.

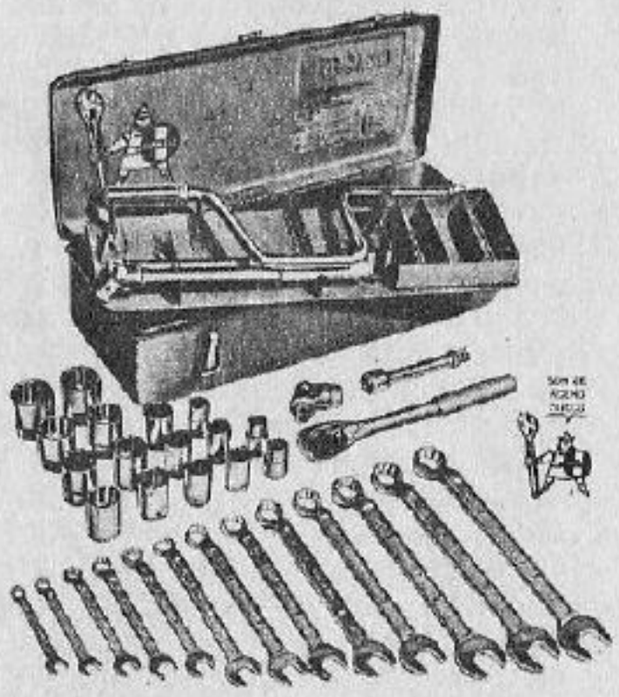
Las soluciones del 9) y 10) son obvias.

Como corolario digamos que en las hélices el silencio es oro, hay que desconfiar de las "cantarinas", en general es un síntoma de que está trabajando exigida.

Por último, un sano consejo: si acelerando su lancha no oye la hélice pero tampoco se mueve la lancha, antes de ponerse contento y calificarla de ultrasilenciosa mire a ver si está. A lo mejor quedó en algún recodo

PREMIO PARABRISAS CORSA – BAHCO

Durante dos años, el premio CORSA-BAHCO fue para los acompañantes de los ganadores de TC. A partir de ahora, entregaremos el premio a las Escuelas industriales del país que tengan orientación "Automotores" en sus planes de estudio



¿Se acuerdan de los famosos premios CORSA-BAHCO del año pasado y del anteaño? Nosotros inmodestamente creemos que por lo menos en el ámbito del TC, se hicieron clásicos.

No era para menos; fuimos unos de los primeros en reconocer a los esforzados y bastante olvidados acompañantes, con un estímulo —en nuestro caso, una caja de herramientas BAHCO de 36 piezas—.

Este premio CORSA-BAHCO fue haciéndose popular entre los copilotos y entre el público que domingo a domingo acudía a los parques cerrados, después de finalizada cada prueba de TC, a ver de cerca a sus ídolos. Todo el mundo, en general, vio con simpatía lo que los suequísimos fabricantes y Parabrisas-CORSA hacían en apoyo de los hombres que con su esfuerzo, nos dejan despuntar este vicio dominguero que tenemos por los fierros.

Esta fue la historia hasta ayer, pero... nuestras cabecitas locas no paran de carburar y conjuntamente con los directivos de BAHCO hemos decidido darle este año otros rumbos al premio de la "caja".

Sabemos que hay mucha gente a la que le vendría de perillas recibir un lujurioso equipo de herramientas tan macanudas como las que integran la caja BAHCO, a cualquiera, hasta a una señora gorda, le encantaría tener un equipo de ferramentusas similar, aunque más no fuera para apretar alguna tuerca de la estufa a gas de querosene.

Entonces lo más lógico fue pensar en orientar su entrega (como premio también) hacia aquellos que más las necesitan y paralelamente tratar de cumplir con este premio, una función más marcadamente social.

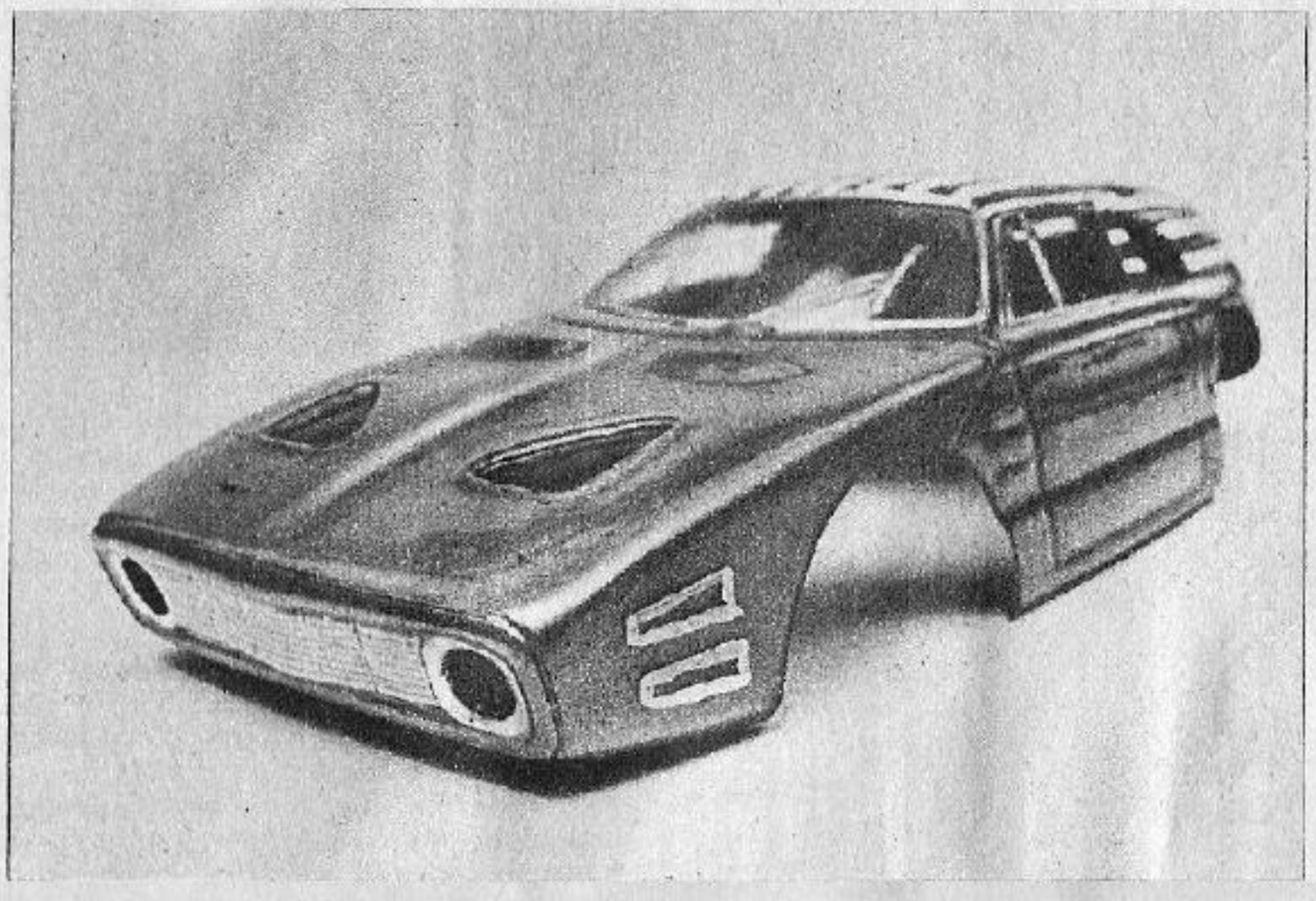
Pensamos que sería una excelente idea enviar una caja de herramientas —una cada mes— a cada una de las Escuelas Industriales de todo el país (no solamente de la Capital) dependientes del Consejo Nacional de Educación Técnica que tuvieran la especialidad AUTOMOTORES (ya que PARABRISAS-CORSA es una revista de automovilismo, por si no se han enterado).

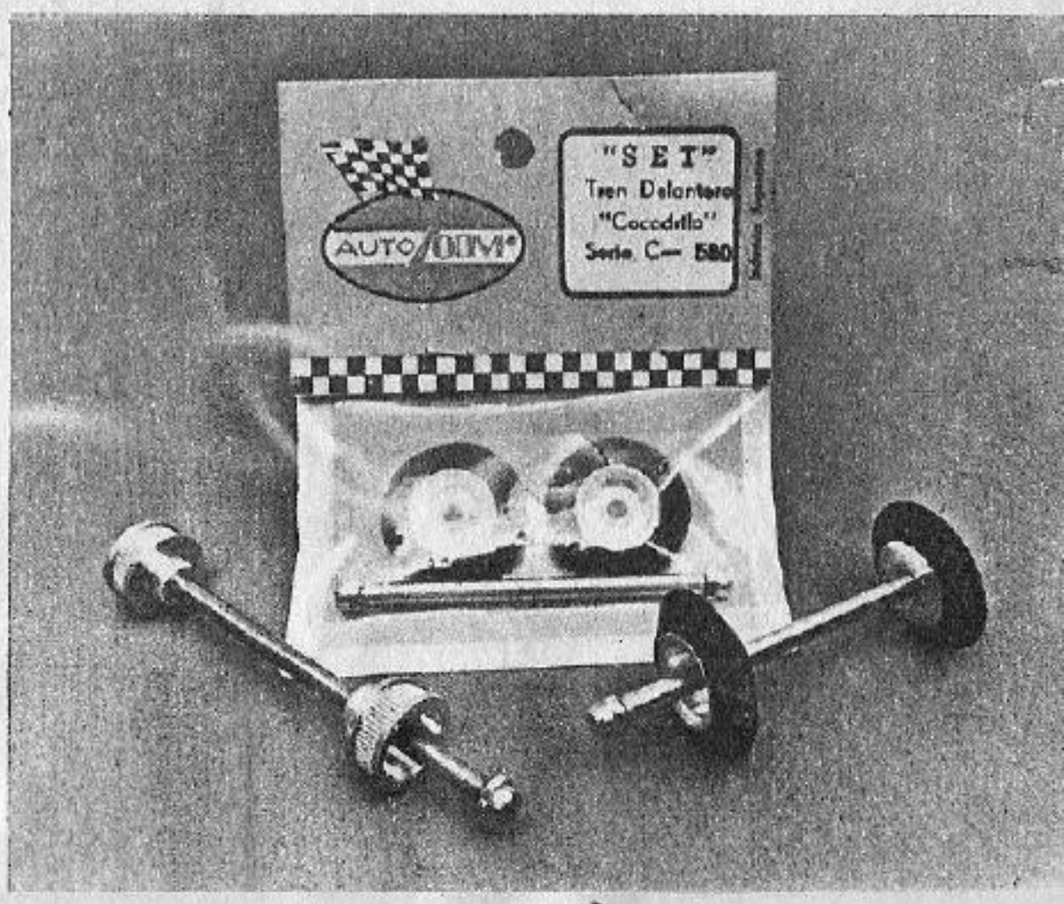
Para PARABRISAS-CORSA y para BAHCO será una gran satisfacción poder colaborar con las escuelas donde se forjan los futuros técnicos de la especialidad automotor, poniendo en sus manos las mismas herramientas que utilizan los mecánicos y otros "especialistas" corsas.

A través de nuestras páginas nuestros lectores irán conociendo —mes a mes, vale decir, cada cuatro números— la forma en que realizaremos la entrega del premio CORSA-BAHCO, destinado ahora a reconocer a los que compiten en las pruebas del aula y el taller.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

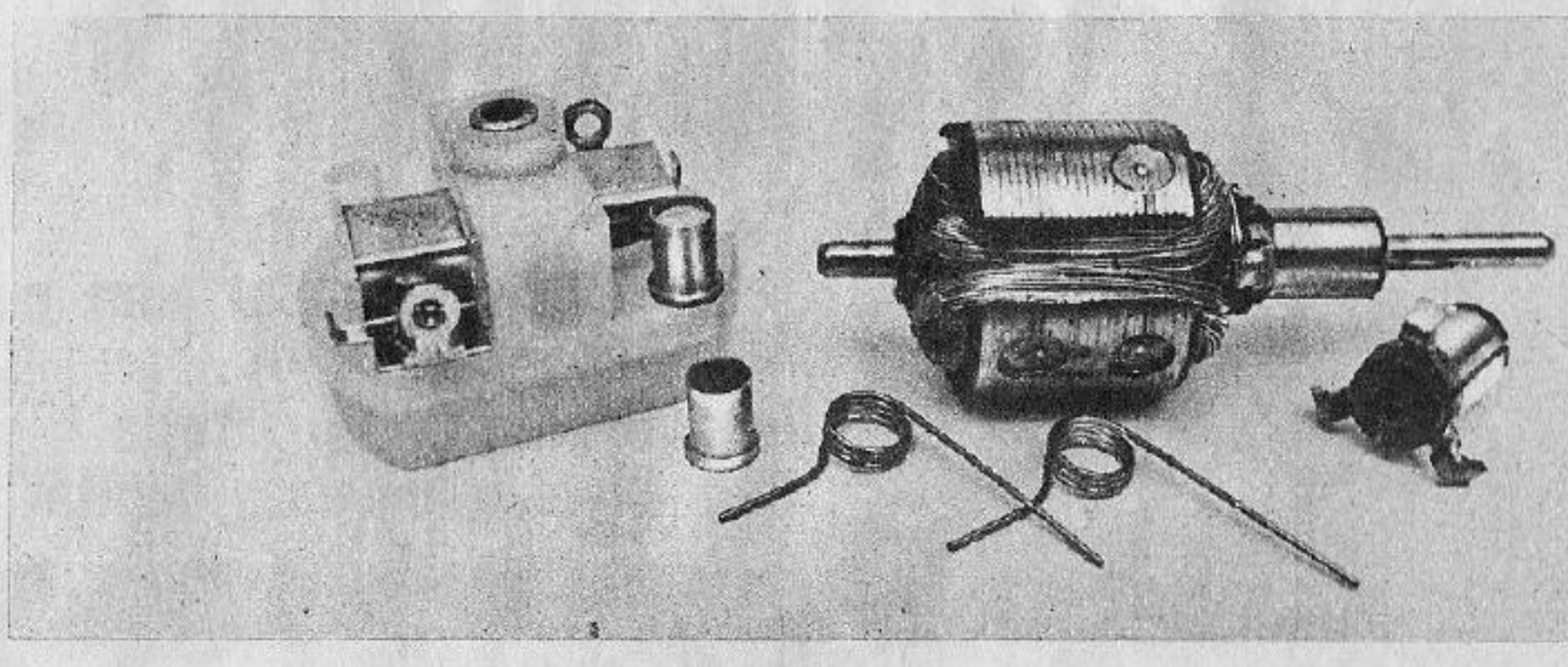
NUEVOS EQUIPOS PARA COMPETIR





Ahora se producen o importan nuevos accesorios, para permitir a los automodelistas sacar más rendimiento de motores y chasis. Las últimas novedades

por JUAN CARLOS LLANOS



Cada día se adicionan más elementos de competición para automodelos

Entre estos accesorios los hay importados, pero también nacionales.

Comencemos por los importados: por ejemplo, imanes de superpotencia (foto 5). Estos son muy útiles, en los motores rebobinados que mencionáramos en el artículo anterior, de gran "veneno" y bobinas de plata. Otro aditamento son los cabezales especiales, que se ofrecen con cable de conexión (de plata), resortes y bujes de bronce para evitar el contacto directo de los resortes con el pivote plástico (foto 4); rotores completos bobinados en plata y balanceados dinámicamente, provistos de colectores especiales para evitar su rotura, y colectores del mismo tipo "no blo conmutators", es decir: colectores que no explotan. También, carretes de alambre de plata de diferentes valores de resistencia, carbones, resortes de plata y cojinetes de bolillas para ejes de motor y eje trasero, y de rodillos sólo para ejes traseros.

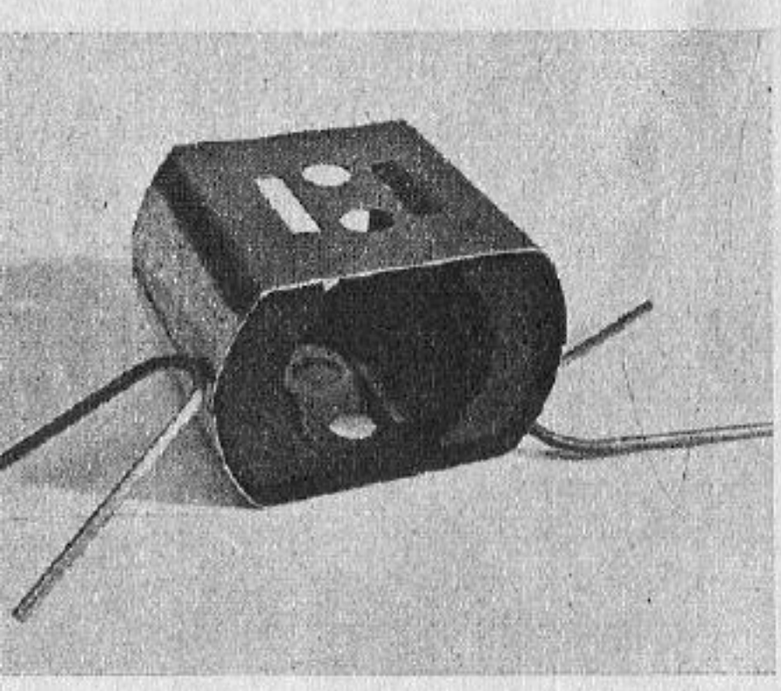
Pero también la industria nacional nos ofrece hoy en día diversos elementos de competición muy útiles, como por ejemplo ejes delanteros de rueda libre. En este aspecto, tenemos dos tipos: unos con rueda equipada con cojinetes de bolillas (foto 3) llamados "Micromecánica Leone", que se ofrecen para modelos en escala 1/32 y 1/24; vienen provistos de bujes de bronce de varias medidas, y mariposas de aluminio. Vienen presentados en un cartón, envasados con un trozo de acetato al vacío. Otro de este tipo de productos es el "Set tren delantero Cocodrilo", que comercializa la firma AUTOZOOM. Lo ofrece en escala 1/32 y ahora también para los modelos 1/24. Se trata de un eje de acero, con sus extremos roscados de menor diámetro, tuercas ciegas y llantas de aluminio provistas de gomas en forma de V, para proveer una menor fricción contra la pista, pero mantiene el apoyo necesario del tren delantero (foto 2). Ambos productos son de muy buena calidad, bien presentados y de buenos rendimientos; lógicamente, con rulemanes, las ruedas giran con mayor libertad, pero también debemos tener en cuenta los precios, que en el caso del de bolilleros, es bastante más alto que el del otro tipo de ruedas.

También otra adición al TC, que comercializa la firma Mini-Models: el prototipo Chrysler de Vicente Formisano, elaborado por la firma NUT (foto 1).

Se trata de un modelo "vacuum"

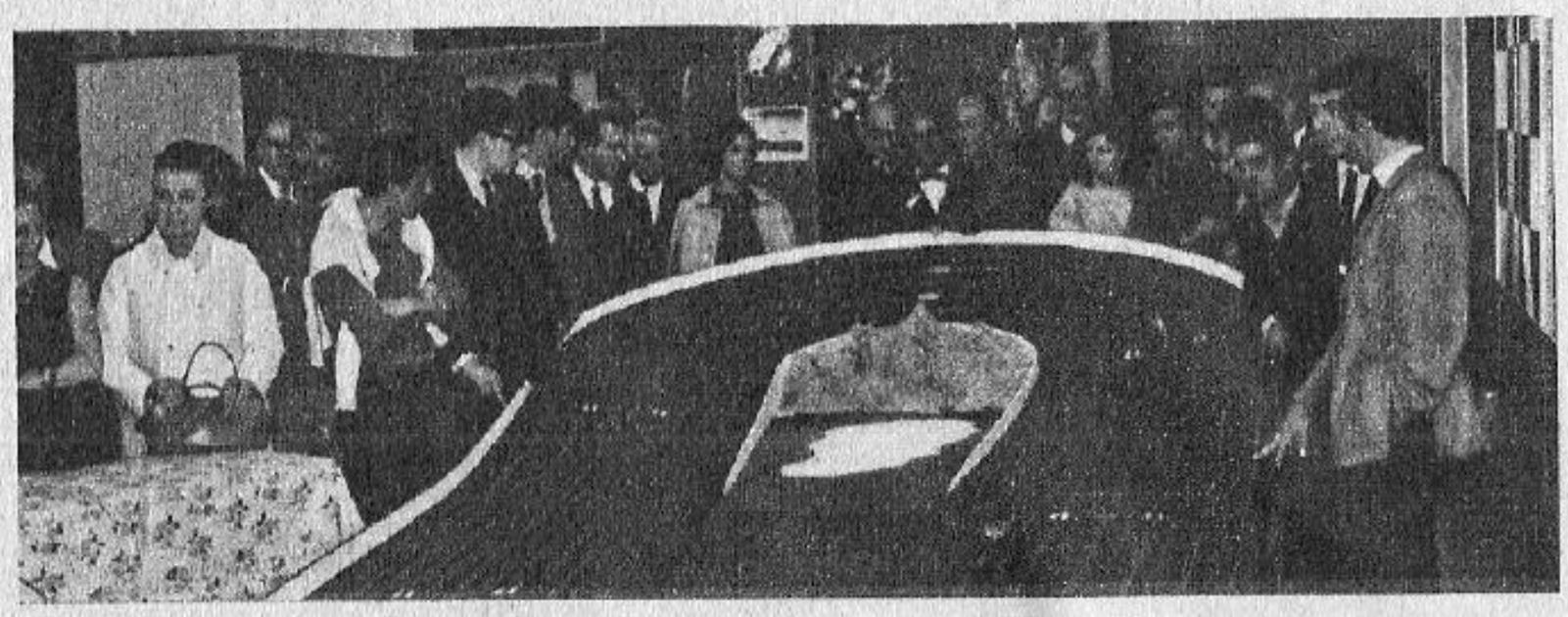
→





bastante bien logrado en sus proporciones generales, muy prolijamente realizado y que se vende pintado en un solo color, con líneas marcadas para poder pintar las líneas del techo como las del original, con mayor facilidad. Con éste, ya son cuatro los modelos de TC que lanza al mercado la mencionada firma: el Falcon de Carmelo Galbato, el Torino "Pachamama", el Bellavigna V-2 y el Prototipo Chrysler. Han prometido más.

Todavía no hemos podido conseguir uno, pero ya hemos visto el nuevo prototipo "Batigalbato" que lanzará la firma Anexo "J", que constará de una parte que incluye todo el habitáculo con el motor y sus detalles y el capó con los guardabarros delanteros en otra; muy bien logrado. Otro de los modelos a producir por la mencionada productora es la Ferrari P-4 modelo Can-Am y el Lotus 30, convertido a 40.



UNA PISTA DE GALERIA

Una pista más, muy resbaladiza, especial para pulir el manejo, ha sido inaugurada en la galería San Nicolás de esta Capital



La gente que cree que el automodelismo es deporte, y a la que le gusta y lo apoya, sigue pensando en un reconocimiento definitivo de la diferenciación con otros tipos de juegos electrónicos.

En esta oportunidad, el día 15 de abril ppdo., en el subsuelo de la galería San Nicolás, se inauguró una hermosa pista, de diseño muy interesante y suelo bastante liso. Sin el uso de antiderrapantes, era prácticamente imposible lograr que el automodelo se tuviese, no sólo en las curvas, sino también en las rectas. Esto añade una dificultad más en el manejo de los pequeños bólidos. Pero bien dicen que "en la cancha se ven los pingos", y los que tenían coches bien preparados, y la suficiente "muñeca", andaban muy bien.

A esta inauguración concurrieron autoridades de la firma BARDHAL, los que se mostraron sumamente complacidos con la demostración que brindaron algunos corredores conocidos que se hicieron presentes para la inauguración. Entre ellos, el popular Héctor Albert, Miramontes, Galache, Forte, Nicolás Palacios (integrante de la nueva comisión directiva de la F.A.D.A.) y un bastante nutrido y bello elemento femenino, como se puede apreciar en una de las fotografías.

Las autoridades directivas de este nuevo Club San Nicolás agasajaron a todos los presentes con un muy bien servido lunch.

Después de un rato de amenas conversaciones "corsitas" (varios de los concurrentes tenían en sus manos ejemplares del número todavía "calentito" de Parabrisas-CORSA), como cierre de fiesta, se organizó una carrera de cuatro competidores, en la cual intervinimos, y que también ganamos, aunque algunos digan que fue porque el coloca-autos de una de las curvas retuvo entre sus manos durante cuatro minutos la máquina de Héctor Albert. Nosotros opinamos que ganamos en buena ley.

Felicitaciones, señores, por su fe en el automodelismo, por su entusiasmo y por su empuje. Adelante ¡y mucho éxito!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Parabrisas CORSA mercado

Los precios de los vehículos usados tienen un carácter informativo, se entienden para unidades en estado medio (ni excepcionalmente bueno ni muy malo) y se actualizarán semana a semana. Cuando se trata de una unidad a adquirir a un revendedor, puede calcularse de $ 30.000 a $ 50.000 más por unidad en concepto de los arreglos que hace para presentar mejor el vehículo.

AUTOS USADOS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AUSTIN		
10 HP.	1946	200.000
AUTOAR		
Sedan	1956	250.000
Rural	1957/8	290.000
Rural	1960/1	320.000
BERGANTIN		
4 cil.	1960	450.000
4 cil. lujo	1961	470.000
4 cil. lujo	1962	520.000
6 cil.	1962	550.000
BORGWARD		
Isabella	1956	590.000
Isabella	1958	660.000
Isabella	1959	690.000
Isabella	1960	760.000
Isabella	1961	820.000
Isabella	1962	860.000
Isabella	1963	920.000
BUICK		
2 p.	1941	150.000
4 p.	1941	160.000
2 p.	1942	170.000
4 p.	1942	180.000
2 p.	1946	190.000
4 p.	1946	200.000
2 p.	1947	220.000
4 p.	1947	240.000
2 p.	1948	260.000
4 p.	1948	280.000
2 p.	1949	300.000
4 p.	1949	320.000
2 p.	1950	340.000
4 p.	1950	360.000
Dynaflow	1951	400.000
Súper 4 p. ...	1954	460.000
Súper 4 p. ...	1955	510.000
Súper 4 p. ...	1956	560.000
Súper 4 p. ...	1957	620.000
Súper 4 p. ...	1958	680.000
Súper 4 p. ...	1959	730.000
Súper 4 p. ...	1960	830.000
CADILLAC		
4 p.	1940	170.000
2 p.	1941	180.000
4 p.	1941	200.000
2 p.	1942	220.000
4 p.	1942	240.000
2 p.	1946	260.000
4 p.	1946	280.000
2 p.	1947	300.000
4 p.	1947	320.000
2 p.	1948	340.000
4 p.	1948	360.000
2 p.	1949	380.000
4 p.	1949	400.000
2 p.	1950	420.000
4 p.	1950	450.000
Coupé	1951	470.000
4 p.	1952	510.000
4 p.	1953	550.000
4 p.	1954	580.000
4 p.	1955	630.000
4 p.	1956	680.000
4 p.	1957	780.000
Fleetwood	1958	820.000
Fleetwood	1959	880.000
Fleetwood	1960	1.030.000
CITROEN		
11 ligero	1946	280.000
11 ligero	1947	300.000
11 ligero	1948	320.000
11 ligero	1949	350.000
11 ligero	1950	380.000
2 CV	1958	310.000
2 CV	1960	360.000
2 CV	1961	420.000
2 CV	1962	440.000
2 CV	1963	480.000
2 CV	1964	520.000
2 CV	1965	560.000
2 CV standard	1966	620.000
2 CV lujo ..	1966	650.000
2 CV	1967	690.000
CHEVROLET		
2 p.	1940	260.000
4 p.	1940	280.000
2 p.	1946	390.000
4 p.	1946	430.000
2 p.	1947	400.000
4 p.	1947	420.000
2 p.	1948	440.000
4 p.	1948	490.000
Coupé	1948	560.000
4 p.	1949	520.000
4 p.	1951	550.000
Coupé	1951	580.000
4 p.	1952	600.000
4 p.	1953	620.000
4 p.	1954	640.000
4 p.	1955	660.000
B. Air 6 mec. .	1956	700.000
B. Air 8 aut. .	1956	680.000
B. Air 6	1957	740.000
B. Air 8	1957	700.000
B. Air 8 aut. .	1958	750.000
B. Air 6	1958	840.000
Impala 8 aut. .	1959	1.000.000
Impala 6 mec.	1959	1.020.000
Impala 6 mec.	1960	1.300.000
Impala 8 aut. .	1960	1.350.000
Impala 6	1961	1.350.000
Impala 8 aut. .	1961	1.350.000
Impala 6 mec.	1962	1.600.000
Impala 8	1962	1.520.000
"400"	1962	950.000
Impala 8 aut. .	1963	2.180.000
"400"	1963	1.200.000
Impala 6 mec.	1963	2.300.000
Impala 6 mec.	1964	2.650.000
Impala 8 aut.	1964	2.500.000
Súper	1964	1.300.000
Special	1964	1.250.000
Súper	1965	1.350.000
Special	1965	1.300.000
Súper	1966	1.450.000
Special	1966	1.350.000
Súper	1967	1.600.000
Special	1967	1.500.000
CHRYSLER		
4 p.	1940	250.000
2 p.	1941	300.000
4 p.	1941	320.000
2 p.	1946	350.000
4 p.	1946	360.000
2 p.	1947	370.000
4 p.	1947	380.000
2 p.	1948	390.000
4 p.	1948	400.000
2 p.	1949	410.000
4 p.	1949	420.000
4 p. 6 cil.	1950	430.000
4 p. 6 cil.	1951	450.000
4 p.	1952	480.000
4. p.	1953	520.000
4 p. Imp.	1954	540.000
CISITALIA		
850 cc Coupé .	1961/2	750.000
850 cc Spyder .	1961	790.000
1100 Berlina ..	1949	470.000
1100 Spider ...	1949	490.000
DE CARLO		
600	1960	260.000
700	1960	360.000
700	1961	380.000
700 coupé	1961	450.000
700	1962	420.000
700	1963	470.000
SL	1964	520.000
SL	1965	580.000
DE SOTO		
2 p.	1940	240.000
4 p.	1940	260.000
4 p. chico	1946	380.000
4 p. Driv.	1947	430.000
4 p. 8 cil.	1951	460.000
DI TELLA		
1500	1960	630.000
1500	1961	680.000
1500	1962	730.000
1500	1963	750.000
Magnette	1963	800.000
1500	1964	830.000
Magnette	1964	890.000
Traveller	1964	860.000
1500	1965	880.000
Magnette	1965	920.000
Traveller	1965	900.000
1500	1966	950.000
Magnette	1966	990.000
Traveller	1966	970.000
1500	1967	1.000.000
Magnette	1967	1.050.000
Traveller	1967	1.020.000
D. K. W.		
Sedan	1956	390.000
Sedan	1957	430.000
Sedan	1958	470.000
Sedan	1960	510.000
Sedan	1961	550.000
Sedan	1962	600.000
Univ.	1962	640.000
Sedan	1963	680.000
Univ.	1963	700.000
Sedan	1964	730.000
Univ.	1964	760.000
Fissore	1965	910.000
Sedan	1965	800.000
Univ.	1965	850.000
Sedan	1966	880.000
Univ.	1966	930.000
Sedan	1967	980.000
Universal	1967	1.030.000
DODGE		
4 p.	1938	140.000
4 p.	1939	160.000
4 p.	1940	260.000
4 p.	1941	280.000
4 p. F. Drive ..	1946	380.000
4 p.	1948	400.000
4 p. 6 cil.	1951	500.000
ESTANCIERA		
Ika	1957	400.000
Ika	1958	450.000
Ika	1959	500.000
Ika	1960	550.000
Ika	1961	600.000
Ika	1962	650.000
Ika	1963	700.000
Ipa	1964	750.000
Ika doble tracc.	1964	800.000
Ika	1965	800.000
Ika doble tracc.	1965	800.000
Ika	1966	850.000
Ika doble tracc.	1966	900.000
Ika	1967	1.000.000
Ika doble tracc.	1967	1.200.000
FIAT		
4 p. 1100	1947	200.000
4 p. 1400	1950	230.000
1400	1951	250.000
1400	1954	370.000
1100	1956	380.000
500	1958	300.000
600	1958	350.000
1100	1958	460.000
600	1960	400.000
1100	1960	580.000
750	1961	590.000
1100	1961	610.000
2100	1961/2	900.000
750	1962	500.000
1100	1962	710.000
750	1963	540.000
1100	1963	770.000
1500	1963	920.000
600 D	1964	600.000
1500	1964	980.000
Familiar	1964	1.020.000
600 E	1965	650.000
1500 C Largo ..	1965	1.100.000
Familiar	1965	1.120.000
600 E	1966	720.000
800 Spyder ...	1966	900.000
800 Coupé	1966	890.000
1500 C	1966	1.150.000
1500 Familiar .	1966	1.180.000
1500 Coupé ...	1966	1.400.000
600 E	1967	780.000
800 Spyder ...	1967	950.000
800 Cupé	1967	900.000
1500 C	1967	1.240.000
1500 Familiar .	1967	1.270.000
1500 Coupé ...	1967	1.450.000
FORD		
4 p.	1946	440.000
Coupé	1946	460.000
Coupé conv. ..	1946	420.000
4 p.	1951	530.000
4 p.	1953	600.000
4 p.	1964	620.000
Coupé sedan .	1954	640.000
4 p.	1955	660.000
Prefect	1956	330.000
Fairl 500 6 mec.	1957	770.000
Fairlane 8 aut.	1957	730.000
Fairlane 6 mec.	1958	820.000
Fairl 500 8 aut.	1958	780.000
Galax. 6 mec.	1960	990.000
Galax. 8	1960	1.150.000
Galax. 6	1961	1.230.000
Galax. 8 aut...	1961	1.040.000
Falcon	1962	980.000
Falcon Standard	1963	1.000.000
Falcon de Lujo	1963	1.130.000
Falcon Stand. .	1964	1.040.000
Falcon de Lujo	1964	1.230.000
Falcon de Lujo	1965	1.370.000
Falcon Futura .	1965	1.460.000
Falcon Stand. .	1965	1.230.000
Falcon Stand. .	1966	1.300.000
Falcon de Lujo	1966	1.490.000
Falcon Futura .	1966	1.550.000
Falcon Stand. .	1967	1.430.000
Falcon de Lujo	1967	1.620.000
Falcon Futura.	1967	1.700.000
GRACIELA		
2 p.	1957	230.000
2 p.	1958	260.000
2 p.	1960	340.000
GW-Wartburg .	1962	560.000
HANSA		
1100	1960/1	380.000
Rural	1961	400.000
Coupé	1961	430.000
HILLMAN		
4 p.	1947	180.000
4 p.	1950	300.000
4 p.	1956	340.000
Rural	1955	360.000
4 p.	1961	440.000
HUDSON		
4 p.	1938	160.000
4 p.	1940	180.000
4 p.	1946/7/8	200.000
Coupé	1946/7/8	240.000
4 p.	1949	280.000
ISARD		
300	1958/9	180.000
400	1960/1	260.000
700	1960	320.000
700	1961	350.000
700	1962	380.000
Kombi	1962	410.000
700	1963	450.000
Kombi	1963	490.000
700	1964	500.000
Kombi	1964	550.000
1204	1964	650.000
700	1965	550.000
Kombi	1965	600.000
1204	1965	750.000
JEEP		
Ika carrozado .	1957	330.000

→

Parabrisas CORSA

mercado

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Ika	1958	440.000
Ika	1959	460.000
Ika	1960	480.000
Ika	1961	500.000
Ika	1962	530.000
Ika	1963	550.000
Ika	1964	640.000
Ika	1965	690.000
Ika	1966	750.000
Ika	1967	820.000
KAISER		
Manhattan ...	1955	370.000
Carabela	1958	450.000
Carabela	1959	500.000
Carabela	1960	550.000
Carabela	1961	600.000
Carabela	1962	630.000
LINEA 360 IKA-RENAULT		
Ambassador ..	1967	1.680.000
De Luxe 550 ..	1967	1.270.000
C. Custom 660 .	1967	1.360.000
C. Country 660.	1967	1.480.000
LINCOLN		
4 p.	1938	160.000
4 p.	1940	180.000
4 p.	1946/7	200.000
4 p.	1951	330.000
4 p.	1956	550.000
MERCEDES BENZ		
4 p. naftero ..	1951	350.000
4 p. diesel ...	1951	390.000
Rural diesel ..	1953	430.000
220	1953	500.000
300	1953	550.000
170 diesel	1954	510.000
180	1954	580.000
170	1955	600.000
180	1955	670.000
300	1955	700.000
219 naftero ...	1959	1.770.000
220	1959	1.970.000
220 S coupé .	1961	2.200.000
220 S 4 p. ...	1961	2.050.000
220	1962	2.150.000
220 S 4 p. ...	1962	2.650.000
220 E	1962	3.150.000
220 S 4 p. ...	1963	4.100.000
220 SE coupé .	1963	3.600.000
220 SE coupé .	1964	4.650.000
220 E	1964	4.300.000
220 S	1965	4.400.000
250 SE	1965	4.900.000
250 S 4 p. ...	1966	7.200.000
250 SE 4 p. ..	1966	8.100.000
250 SE coupé .	1966	9.200.000
MERCURY		
Coupé	1940	340.000
Coupé conv. ..	1940	320.000
2 p.	1942	300.000
4 p.	1942	320.000
2 p.	1946	340.000
4 p.	1946	400.000
Coupé	1946	440.000
Coupé conv. ..	1946	420.000
2 p.	1951	480.000
Monterey 4 p..	1953	550.000
Montclair	1954	580.000
Montclair	1958	700.000
Monterey 4 p. .	1957	680.000
M. G.		
Sport 2 p. ...	1940	300.000
Sport 2 p. ...	1947	380.000
4 p.	1966	1.050.000
MORRIS		
8 HP 2 p. ..	1947	160.000
8 HP 4 p. ..	1947	180.000
10 HP 2 p. ..	1948	190.000
10 HP 4 p. ...	1948	220.000
Mini Minor 1000	1961	480.000

MARCA	PRECIO
4 p. 1966	950.000
Traveller 1966	980.000
N. S. U.	
24 HP 1958	270.000
34 HP 1960	330.000
34 HP 1961	370.000
34 HP Prinz .. 1963	400.000
Sport Prinz ... 1961	480.000
OLDSMOBILE	
4 p. 1950	330.000
2 p. 1951	350.000
4 p. 1951	370.000
2 p. 1953	390.000
4 p. 1953	410.000
4 p. 1954	430.000
4 p. 1955	480.000
88 4 p. 1956	530.000
88 4 p. 1957	600.000
88 4 p. 1958	730.000
88 4 p. 1961	1.050.000
88 4 p. 1962	1.350.000
88 4 p. 1963	1.500.000
OPEL	
Rekord 2 p. .. 1956/7	440.000
Rural 1956/7	485.000
Rekord 2 p. .. 1958	560.000
Rural 1958	580.000
Rekord 2 p. .. 1959	600.000
Rural 1959	630.000
Rekord 2 p. .. 1960	670.000
Rural 1960	700.000
Rekord 4 p. .. 1961	750.000
Rekord 2 p. .. 1962	800.000
Rural 1962	850.000
PEUGEOT	
203 1956	460.000
403 ..... 1956/7	550.000
403 ..... 1958/9	700.000
403 1960	680.000
403 1961	740.000
403 1962	780.000
404 1962	900.000
403 1963	850.000
404 1963	960.000
404 Rural 1963	1.100.000
403 1964	880.000
404 3 bancadas 1964	1.020.000
404 5 bancadas 1964	1.070.000
403 1965	900.000
44 De Lujo ... 1965	1.220.000
404 Standard . 1965	1.160.000
404 Standard . 1966	1.220.000
404 De Lujo .. 1966	1.280.000
404 1967	1.300.000
404 Gran Lujo . 1967	1.350.000
PLYMOUTH	
2 p. 1940	200.000
4 p. 1940	240.000
2 p. 1946	280.000
4 p. 1946	310.000
4 p. 1951	400.000
4 p. 1954	550.000
4 p. 1955	580.000
4 p. 1961	780.000
PONTIAC	
Sedanette 1947	290.000
4 p. 1951	360.000
RAMBLER	
Cross-Country . 1962	760.000
Classic Custom 1962	700.000
Ambassador .. 1962	780.000
De Luxe 550 .. 1963	750.000
Classic Custom 1963	820.000
Classic Custom 660, 1ª serie .. 1963	760.000
Cross Country 660, 1ª serie .. 1963	830.000
Ambassador 990 1ª serie 1963	850.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
C. Country 660	1963	880.000
Ambassad. 990	1963	920.000
De Luxe 550 ..	1964	936.000
C. Custom 660	1964	980.000
C. Country 660	1964	1.030.000
Ambassad. 990	1964	1.100.000
C. de Lujo 550	1965	1.000.000
Classic Custom	1965	1.076.000
C. Country 660	1965	1.180.000
Ambassad. 990	1965	1.330.000
Ambassador 999	1966	1.530.000
Classic Custom	1966	1.220.000
De Luxe 550 .	1966	1.180.000
C. Country 660	1966	1.320.000
Ambassador ..	1967	1.630.000
Ambassador 990	1967	1.680.000
C. Custom 660	1967	1.350.000
De Luxe 550 .	1967	1.280.000
C. Country 660	1967	1.420.000
RENAULT		
Dauphine	1958	300.000
Dauphine	1960	360.000
Dauphine	1961	410.000
Dauphine	1962	490.000
Gordini	1962	530.000
Dauphine	1963	540.000
4 L	1963	470.000
Gordini	1963	660.000
4 L	1964	530.000
Dauphine	1964	570.000
Gordini	1964	660.000
4 L 3 veloc. ..	1965	530.000
4 L 4 veloc. ..	1965	590.000
Gordini	1965	700.000
Dauphine	1965	650.000
Gordini	1966	780.000
Dauphine	1966	660.000
4 L	1966	660.000
Gordini	1967	870.000
4 L	1967	710.000
Renault 850 ..	1967	750.000
RILEY		
1500	1947	350.000
2500	1947	400.000
1500	1961	650.000
1500	1966	950.000
SIMCA		
4 p.	1955	340.000
Rural	1955	360.000
4 p.	1956	380.000
Rural	1956	400.000
SINGER		
4 p.	1947	200.000
4 p.	1951	280.000
STUDEBAKER		
4 p.	1946/7	240.000
2 p.	1948	260.000
4 p.	1948	280.000
TAUNUS		
15 M 2 p.	1956/7	430.000
17 M 4 p.	1958/9	650.000
17 M 2 p.	1960	690.000
17 M rural ...	1960	710.000
17 M 2 p.	1961	750.000
17 M 4 p.	1961	790.000
17 M 2 p.	1962	840.000
17 M rural ...	1962	860.000
VALIANT		
I	1962	1.050.000
II	1963/4	1.150.000
III	1964	1.260.000
III	1965	1.300.000
Coronado	1965	1.350.000
Gran Turismo .	1965	1.400.000
IV	1966	1.450.000
Coronado	1966	1.500.000
Gran Turismo .	1966	1.550.000
V	1967	1.600.000

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
Coronado	1967	1.660.000
Gran Turismo .	1967	1.700.000
VAUXHALL		
Velox 6 cil. 4 p.	1950	360.000
Velox 6 cil. 4 p.	1951	400.000
Velox 6 cil. 4 p.	1958	470.000
Cresta 4 cil. 4 p.	1958	510.000
VOLKSWAGEN		
Export	1956	480.000
Export	1957	550.000
Export	1958	600.000
Export	1959	640.000
Export	1960	680.000
Export	1961	760.000
Export	1962	850.000
1500 2 p.	1962	950.000
VOLVO		
2 p.	1956	440.000
4 p.	1958	560.000
2 p. PV544 ..	1960	640.000
121	1960	820.000
122	1962	860.000
WILLYS		
4 p.	1940	180.000
Coupé	1940	200.000
Aerolark	1953	330.000
WOLSELEY		
4 p.	1947	180.000
1500	1960	600.000

CAMIONES USADOS

ARGENTA			
	Pick-Up	1962	620.000
	"	1963	670.000
	"	1964	700.000
	"	1965	750.000
Pick-up		1966	800.000
Pick-up		1967	850.000
BAQUEAND			
1000	"	1961	450.000
500	"	1962	490.000
1000	"	1962	480.000
500	"	1963	500.000
1000	"	1963	530.000
CITROEN			
Furg. s/crist.		1963	360.000
2CV Furg. c/crist.		1963	380.000
2CV Furg. s/crist.		1964	400.000
Furg. c/crist.		1964	420.000
CHEVROLET			
10	Pick-Up	1960	750.000
10	"	1961	800.000
10	"	1962	860.000
10	"	1963	900.000
10	"	1964	950.000
10	"	1965	1.000.000
10	"	1966	1.050.000
10	"	1967	1.100.000
DE SOTO			
D-100	"	1962	850.000
D-100	"	1963	850.000
D-100	"	1964	900.000
D-100	"	1965	950.000
D-100	"	1966	1.000.000
D-100	"	1967	1.050.000
DODGE			
D-100	"	1961	800.000
D-100	"	1962	850.000
D-100	"	1963	900.000
D-100	"	1964	960.000
D-100	"	1965	1.000.000
D-100	"	1966	1.050.000
D-100	"	1967	1.100.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

MARCA		AÑO	ESTIMAC.
FARGO			
D-100	Pick-Up	1962	800.000
D-100	„	1963	850.000
D-100	„	1964	900.000
D-100	„	1965	950.000
D-100	„	1966	1.000.000
D-100	„	1967	1.050.000
FIAT			
Multicarga	1500	1964	850.000
Multicarga	1500	1965	900.000
Multicarga	1500	1966	950.000
Multicarga	1500	1967	1.000.000
Multicarga	1500	1967	1.000.000
FORD			
F-100	Pick-Up	1960	750.000
F-100	„	1961	800.000
F-100	„	1962	860.000
F-100	„	1963	910.000
F-100	„	1964	960.000
F-100	„	1965	1.000.000
F-100	„	1966	1.100.000
F-100	„	1967	1.200.000
JEEP			
IKA	Pick-Up	1961	540.000
IKA	„	1962	570.000
IKA	„	1963	600.000
IKA	„	1964	660.000
Glad. V	„	1964	680.000
Glad. X	„	1964	700.000
Glad. V	„	1965	740.000
Glad. X	„	1965	760.000
Glad. V	„	1966	790.000
Glad. X	„	1966	860.000
MERCEDES BENZ			
170	Pick-Up	1951	320.000
RASTROJERO			
	Pick-Up	1958	300.000
	„	1959	330.000
	„	1960	360.000
	„	1961	390.000
	„	1962	420.000
	„	1964	490.000
	„	1965	520.000
	„	1966	560.000
	„	1967	620.000
STUDEBAKER			
Champ.	„	1963	650.000
Champ.	„	1964	700.000

AUTOMOVILES 0 Km.

AUTO UNION	
1000 S. 4 p.	1.249.000
Rural Universal	1.264.000
CITROEN	
2CV AZN, 4 p.	825.000
2CV AZ, 4 p.	859.000
2CV AZAM, 4 p.	793.000
CHEVROLET	
Super Sport	2.174.150
Special, 4 p.	1.771.000
Súper, 4 p.	1.957.350
Súper De Luxe, 4 p. ..	2.103.000
ESTANCIERA	
UA-5RB t/simple	1.526.700
UA-5RA t/doble	1.693.200
FIAT	
600 E, 2 p.	878.000
800 Coupé	1.065.000
800C Coupé Spyder ..	1.090.000
1500C - G. Clase, 4 p.	1.411.000
1500 Coupé	1.650.000
1500 C-Familiar, 4 p.	1.485.000
FORD	
Falcon, taxi, 4 p. ...	1.736.000
Falcon Stand., 4 p. ..	1.769.000
Falcon De Luxe, 4 p.	1.885.000
Falcon Futura, 4 p. .	2.021.000
Rural Falcon De Luxe	1.960.000
Rural Falcon Futura	2.063.000
PEUGEOT	
404 Gran Lujo, 4 p. ..	1.520.000
404 Super Lujo, 4 p. .	1.665.000
LINEA 380 IKA-RENAULT	
Clas. Custom 380, 4 p.	1.954.700
Clas. De Luxe 380, 4 p.	1.780.900
C.-Country 380, 4 p.	2.020.100
Ambassador 380, 4 p.	2.490.100
JEEP	
JA-3UB, t/simple ...	869.100
JA-3UA, t/doble	1.041.000
RENAULT	
R4, 4 puertas	948.000
Gordini, 4 p.	1.017.400
850, 4 puertas	873.000
TORINO	
300, 4 puertas	1.741.200
380W, 2 puertas	2.451.200
380W, Compet., 2 p. ..	2.416.000
300S, 4 puertas	1.920.600
380, 2 puertas	2.245.300
VALIANT	
IV, 4 puertas	1.979.000
Coronado, 4 p.	2.163.000
Gran Turismo, 4 p. ..	2.193.000
Standard, 4 p.	1.759.000

PICK-UP 0 km.

D.I.N.F.I.A.	
Rastrojero (diesel) ..	1.325.000
Doble Cabina	1.490.000
CHRYSLER FEVRE ARGENTINA S. A.	
DODGE Standard	
D-100E/ejes, ch. s/caj.	1.541.000
D-100E/ejes, ch. c/caj.	1.620.000
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
CITROEN	
Furgoneta AZU	805.000
AZU B	817.000
FIAT ARGENTINA S. A.	
Multicarga 1500	1.191.000
FORD MOTOR ARGENTINA S. A.	
F-100 chasis s/caja .	1.655.000
F-100 chasis c/caja .	1.720.000
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.	
Chevrolet-C10703 s/c	1.497.200
Chevrolet C-10704 c/a.	1.557.200
Chev. C-10734 c/ancha	1.562.000
IKA-RENAULT	
Jeep T-80 t/simple ..	1.553.300
Jeep T-80 t/doble ...	1.782.000
Jeep Frontal, naftero .	1.644.600
Jeep Frontal, diesel ..	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/doble ...	1.103.600
Pick-Jeep t/simple ..	934.800
Renault 4-F (Furgon.)	812.500
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE	
D.K.W., pick-up frontal	1.275.000
S.A.F.R.A.R.	
Peugeot T4 B	1.255.000

Su Mercadería Salta a la Vista con Estanterías Metálicas

ACROW

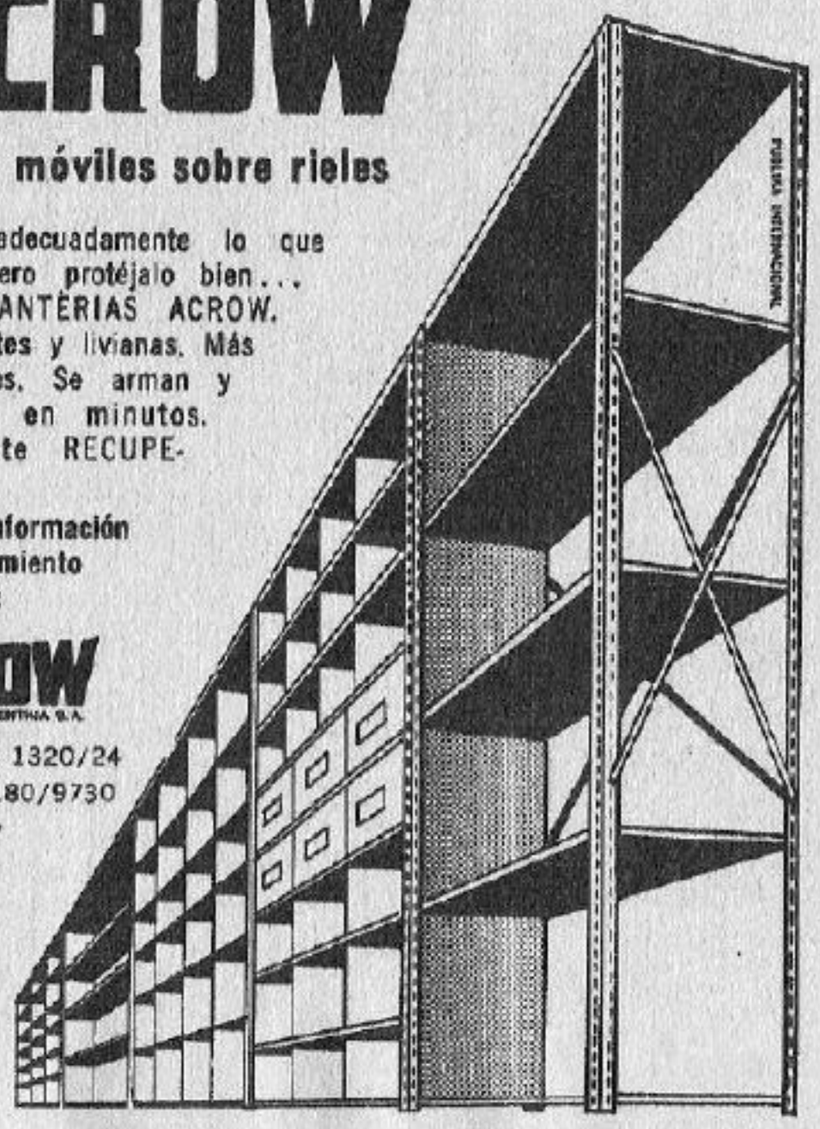
fijas o móviles sobre rieles

Proteja adecuadamente lo que vende. Pero protéjalo bien... con ESTANTERIAS ACROW. Muy fuertes y livianas. Más funcionales. Se arman y desarman en minutos. Totalmente RECUPERABLES.

Solicite información y asesoramiento técnico a:

ACROW ARGENTINA S.A.

Azopardo 1320/24
Tel. 30-3180/9730
33-4903 y
34-5228.

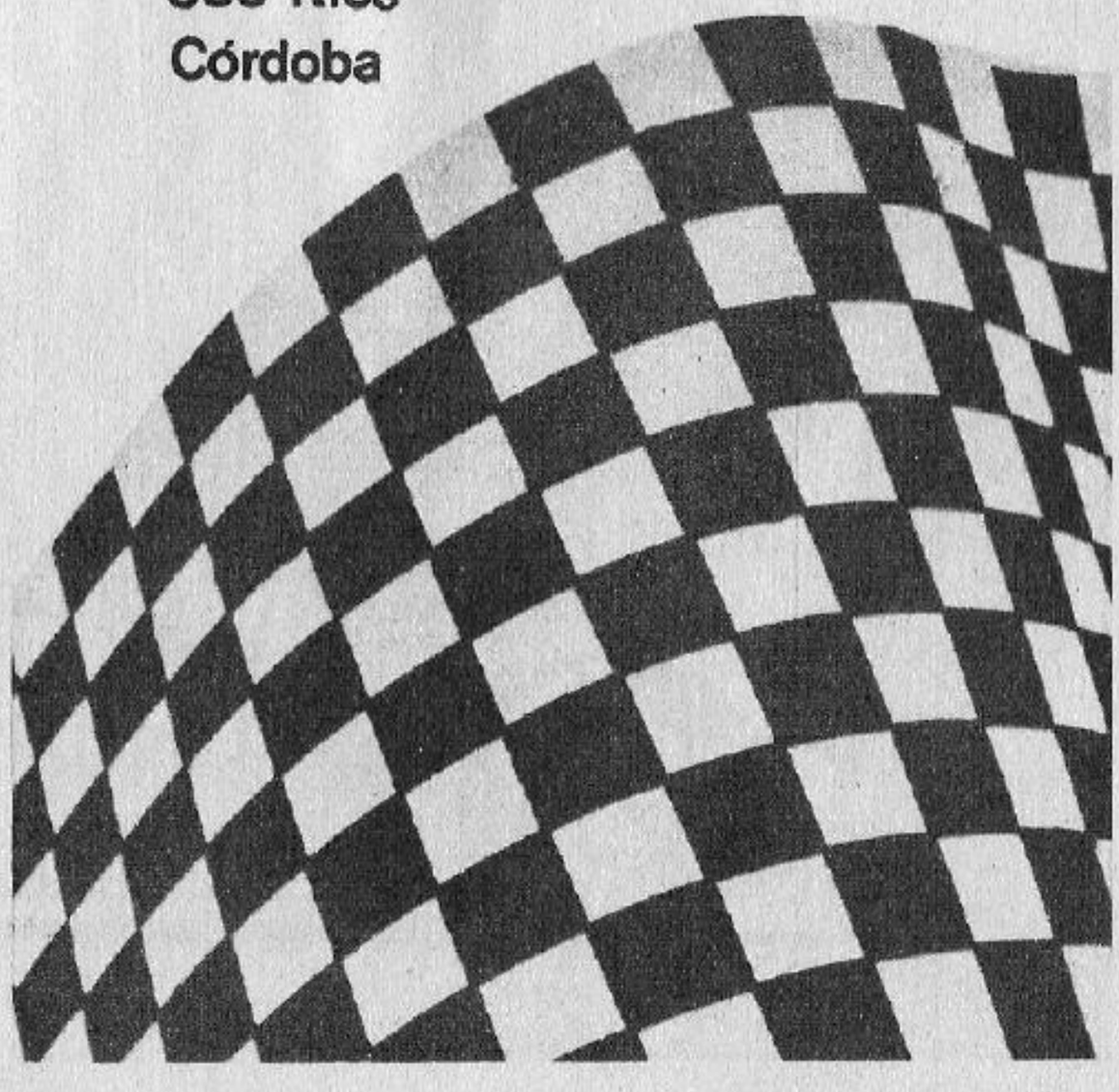


DEPORTE MOTOR

siempre en punta

lunes a sábado 19.05

LW1 RADIO UNIVERSIDAD
580 Kics
Córdoba



Parabrisas CORSA

correo

DIRECCION

de Roberto Morelli, República del Líbano 573, Barrio General Bustos, Córdoba.

Solicito de su amable gentileza tenga a bien informarme a qué dirección tengo que dirigirme en Alemania para solicitar un manual del Auto Unión DKW 1000S.

R.: La dirección en Alemania de Auto Unión es: AUTO UNION G.M.B.H., (13b) INGOLSTADT (DONAU), POSTFACH 220.

PREGUNTITAS

de L. J. P., de Rosario.

Quisiera hacer algunas preguntas:

1) ¿Cuánto pesan los autos de Pairetti y Bellavigna?

R.: Están muy próximos a lo exigido por el reglamento, es decir 1100 kg, el de Pairetti es un poco más pesado.

2) ¿A cuánto anda el Ford de los Emiliozzi?

R.: Calculamos que anda cerca de los 260 km/h.

3) ¿Cuál es la velocidad tope del Rastrojero 68?

R.: 110 kilómetros por hora.

-CHAP MARK V-

de Miguel Angel Maggi - Vte. López.

...desde el domingo 10 de marzo en que presentaron el "Chap Mark V" en el Autódromo no puedo dormir. En la popular (donde yo me encontraba en esa carrera) se dijeron muchas cosas: que tenía un motor a turbina como el que Parnelli Jones corrió en Indy, que era un nuevo aparato desarrollado por Jim Hall (inventor del Chaparral), y hasta que tenía un siete bancadas en el vano motor. Por lo tanto yo pregunto:

1) ¿Qué hay de cierto en todo esto?

R.: Mire, como de cierto, cierto, es todo. Ahora, lo que Ud. escuchó en la tribuna no tiene asidero. Le aseguramos que algo raro hay debajo del capot pero no es ni una turbina, ni un siete bancadas.

2) En que categoría correrá. ¿Lo hará aquí o en Europa?

R.: El "Chap Mark V" (para los amigos "Chapito"), correrá en la Argentina y en Turismo de Carretera para ser más precisos.

3) ¿Quién o quiénes serán sus pilotos? (Según se comentaba el que lo conducía en el Autódromo, era un piloto de pruebas de la Citroën Competición de Francia.)

R.: Lo único que tenían, los que andaban en el Citroën "Chap" ese día en el Autódromo, de franceses, era: uno la barba y el otro el apellido. Le podemos decir casi con seguridad que el piloto será uno de los primeros del ránking de Turismo de Carretera.

4) ¿Qué velocidad alcanza? Supongo que alrededor de los 300 km/h.

R.: No es para tanto. Con la multiplica 3 a 1 puede estar en los 180 km/h. Tiene frenos a disco en las cuatro ruedas y servo freno. Además le podemos decir extraoficialmente que tiene tres carburadores... Perdone pero no podemos revelar nada más.

5) Al Cooper-Berta con Copello al volante ¿quién le gana?

R.: Es muy fácil. Una fórmula en la cual se integren: Capacidad técnica-conductiva y organizativa.

DEL TM Y EL TC

de Roberto Pérez, de Entre Ríos.

Me dirijo a ustedes para formularles las siguientes preguntas:

1) ¿Qué velocidad tiene el Isard 1204 de Juan Pomodoro?

R.: Con la caja de quinta debe andar alrededor de los 180 km/h, o un poquito más.

2) ¿Qué velocidad tenían los famosos Isard de los hermanos Paillot?

R.: Alrededor de los 140/45 km/h.

3) ¿Qué potencia y qué velocidad tienen los Fiat 1500 y los Peugeot 404 de los equipos oficiales?

R.: Las potencias y velocidades respectivas son: para los Fiat 100/110 HP y 180 km/h plus, y para los Peugeot más o menos 110 HP y 180 km/h.

4) ¿Es cierto que van a homologar el Falcon seis cilindros con tres carburadores?

R.: En algún momento se habló mucho de eso pero por ahora está muy frío.

5) ¿El "Deka" de Transfer es más veloz que el Renault 1093 de Bonamissi o el de Antelo?

R.: En las últimas carreras como por ejemplo en la de Mar del Plata, el Deka de "Transfer" demostró tener más velocidad que cualquiera de los Renault.

6) Según algunos rumores la Ford y la GM Argentinas sacarían dos nuevos modelos deportivos, la Ford el Fairlane y la GM una cupé parecida al Camaro. ¿Es cierto?

R.: En poco tiempo pasarán de ser rumores para convertirse en realidad.

La Ford en efecto fabricará en nuestro país el Fairlane.

Por su parte la General Motors sacará el Nova con un motor de 280 pulgadas cúbicas.

7) ¿Es cierto que entrarían a la Argentina mil motores Chrysler procedentes de México de 5500 centímetros cúbicos?

R.: Aparentemente sería cierto, no podemos precisarlo.

8) ¿Qué velocidad tiene el Rambler 660, 1964?

R: La velocidad máxima, según el test de Parabrisas *es de 146,4 km/h.*

9) ¿Es cierto que la Comisión de Concesionarios de General Motors otorgará un motor similar al de Pairetti a Bordeu, a Froilán González y a los hermanos Bellavigna?

R.: Ese es el plan que tiene previsto la ACGM. El primero de los motores sería entregado a los hermanos Bellavigna para ser colocado en la Garrafa.

10) ¿Qué corredores de TC, además de Pairetti, comprarán a Steven sus autos de TC?

R.: Por el momento, el único encargo que tiene Steven es el de Pairetti.

11) ¿Los hermanos Emiliozzi todavía le atienden el auto a Máximo Boubee?; dicho Peugeot 404, ¿es más veloz que los 404 oficiales?

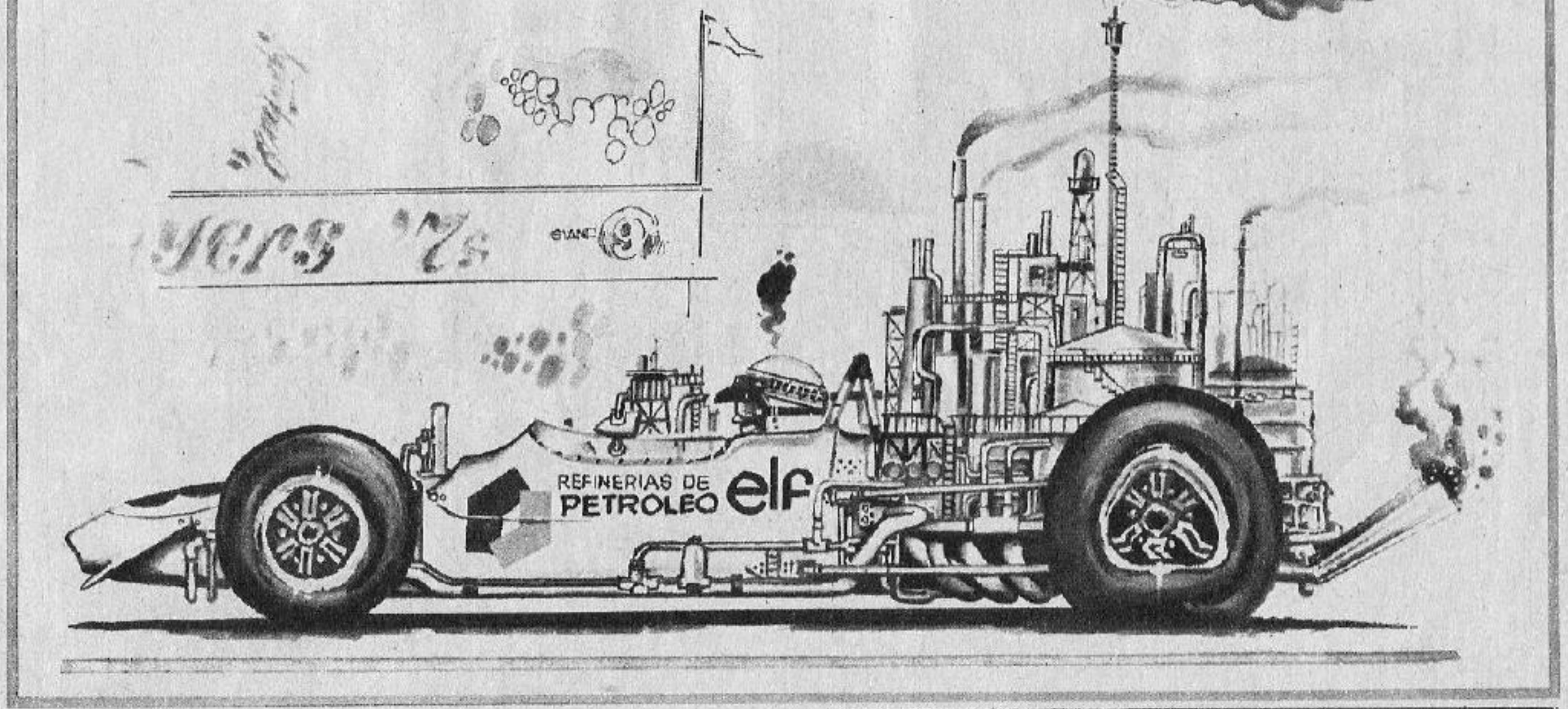
R.: No, por el momento Máximo Boubee no participa en ninguna carrera.

Nunca fue más veloz que los del equipo, salvo el Turismo Carretera, lógicamente.

12) ¿Quién es el nuevo preparador del equipo oficial Peugeot y qué antecedentes tiene como preparador de automóviles de carrera?

R.: El nuevo preparador del equipo Peugeot es Héctor Zampini de quien no conocemos antecedentes.

LA PROPAGANDA CORSA



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

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

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

LA NUEVA GENERACION EN NEUMATICOS...

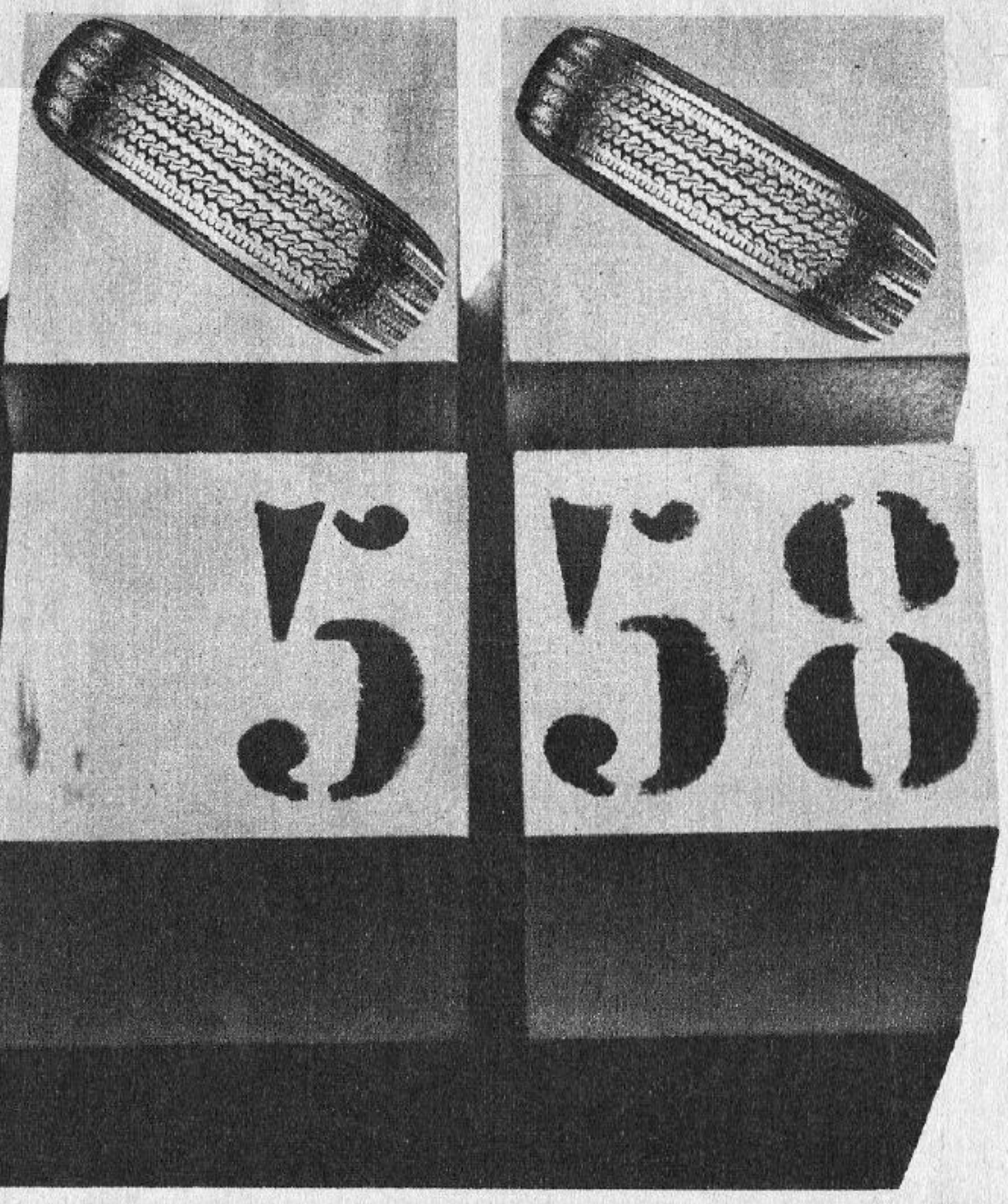
SEMPIONE 558

Con hombro de seguridad diseñado electrónicamente por primera vez en el mundo.

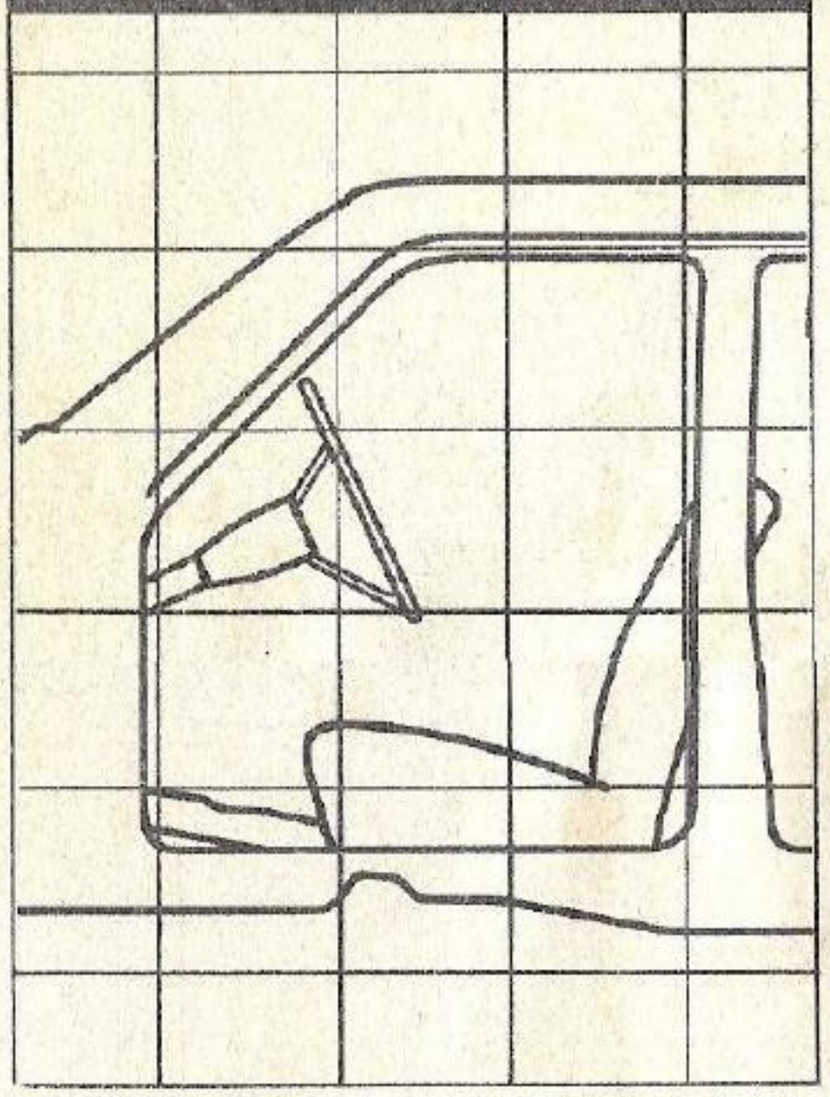
La sensación del Salón del Automóvil en Turín de 1967, será la sensación en neumáticos en la Argentina de 1968:... SEMPIONE 558 le pone el hombro a la seguridad familiar. EL HOMBRO DE SEGURIDAD une la banda de rodamiento al flanco del neumático para ofrecer un perfil distinto: redondo y más ancho —en lugar de angular— para un mejor agarre en el terreno. EL HOMBRO DE SEGURIDAD facilita el frenado en pocos metros - aumenta el confort y suaviza la marcha - responde más velozmente al acelerador - alivia el esfuerzo del motor - perfecciona la estabilidad en curvas y en caminos mojados. SEMPIONE 558, creado por los mismos técnicos de PIRELLI que idearon CINTURATO, el neumático mundialmente famoso.

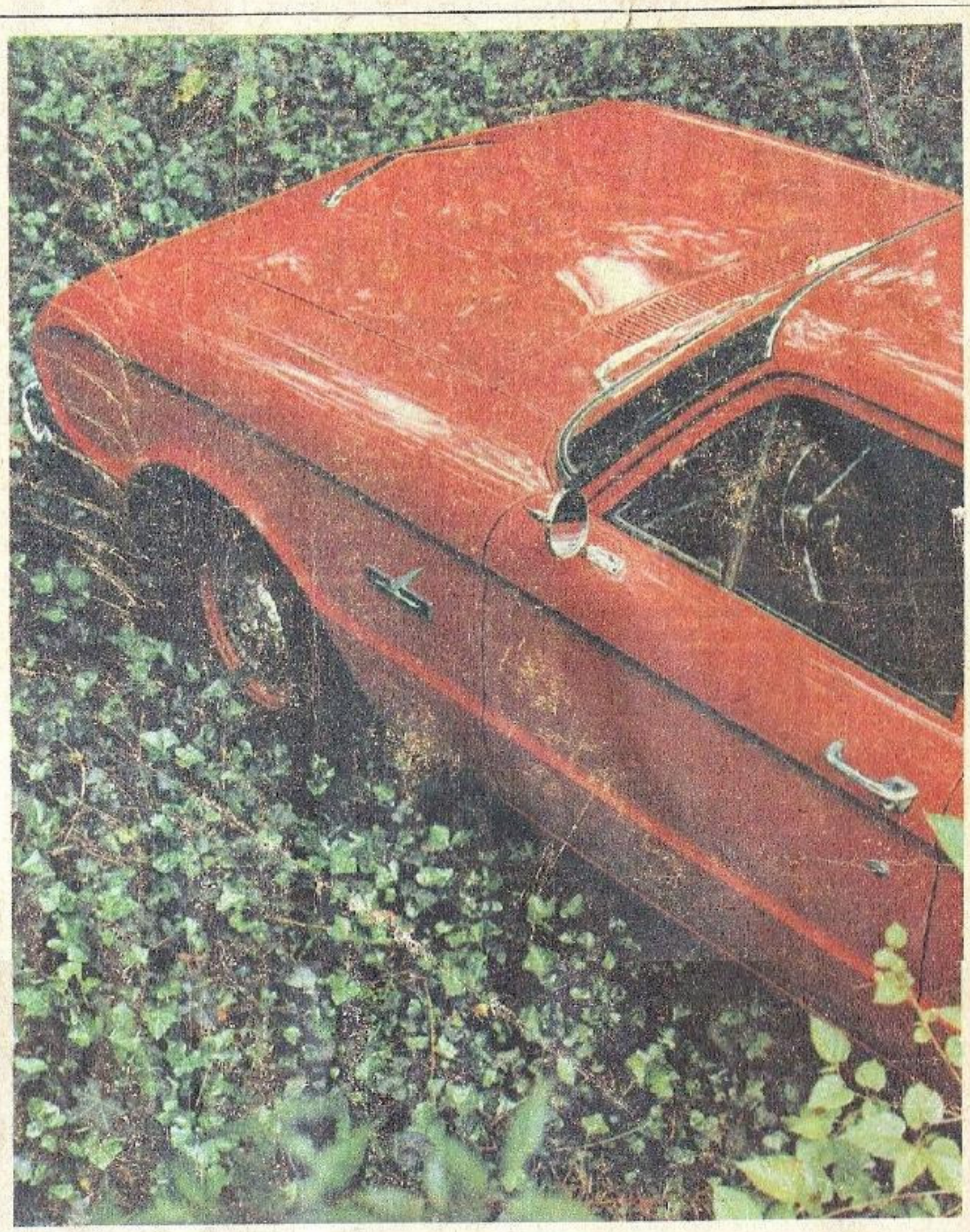
PIRELLI

Transportar... el verbo es Pirelli!



CAMBIAR EL FALCON NO ES PROBLEMA





PARA USTED

Hay autos de lujo, autos para trabajar, autos para correr, autos para admirar . . . Lo característico de FORD es querer juntar todo eso en un solo auto. Y lo fantástico es que a veces lo conseguimos. Como en el caso del FALCON. Por eso insistimos. El FALCON es el coche que usted puede comprar tranquilo. Y cuando sienta ganas de tener otra vez un FALCON nuevo no tendrá ningún problema. Ni sorpresas con el valor de reventa de su usado. Cambiar el FALCON sería nuestro problema.

Ford

FALCON: EL FORD T DEL AÑO 2000

Miembro de ADEFA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com